

**SUJET NATIONAL POUR L'ENSEMBLE DES CENTRES DE GESTION
ORGANISATEURS**

**CONCOURS INTERNE ET DE TROISIEME VOIE
DE TECHNICIEN PRINCIPAL TERRITORIAL DE 2^{ème} CLASSE**

SESSION 2012

EPREUVE

Etude de cas portant sur la spécialité au titre de laquelle le candidat concourt.

Durée : 4 heures
Coefficient : 1

SPECIALITE : DEPLACEMENTS, TRANSPORTS

A LIRE ATTENTIVEMENT AVANT DE TRAITER LE SUJET

Ce document comprend : un sujet de 2 pages, un dossier de 20 pages.

✎ Vous ne devez faire apparaître aucun signe distinctif ni dans votre copie, ni dans tout document à rendre (nom ou un nom fictif, signature ou paraphe, numéro de convocation...).

✎ Aucune référence (nom de collectivité, nom de personne, ...) autre que celle figurant le cas échéant sur le sujet soit dans le dossier ne doit apparaître dans votre copie.

✎ L'utilisation d'une calculatrice de fonctionnement autonome et sans imprimante est autorisée.

Le non-respect des règles ci-dessus peut entraîner l'annulation de la copie par le jury.

Les feuilles de brouillon ne seront en aucun cas prises en compte.

↳ **Vous préciserez le numéro de la question et de la sous-question auxquelles vous répondrez.**

↳ **Des réponses rédigées sont attendues et peuvent être accompagnées, si besoin, de tableaux, graphiques, schémas...**

Vous êtes technicien principal territorial de 2^e classe responsable des services techniques de la Commune de Techniville comptant 10 000 habitants.

Techniville s'étend sur une superficie de 120 hectares (hors terrain militaire). Cette commune est située à proximité et au Nord de l'agglomération Grosbourg de 400 000 habitants et s'inscrit au sein d'une Communauté urbaine.

L'État vient de céder à la Commune de Techniville un terrain militaire d'une superficie de 40 hectares aujourd'hui désaffecté. La totalité des bâtiments existants sera démolie.

La reconversion du site en centre urbain présente pour cette commune une perspective importante de développement.

L'objectif principal des élus municipaux vise à créer un nouveau centre parfaitement intégré au tissu existant et apportant une dynamique à la ville.

Les axes de réflexion portent notamment sur le renforcement des modes doux et l'extension ou la mise en place de transports multimodaux en lien avec la gare SNCF située à proximité.

Le programme comprend la création d'une ZAC avec la construction d'équipements publics, de commerces, la préservation et la mise en valeur des espaces naturels ainsi que la création d'un pôle départemental de secours (S.D.I.S).

Une politique de déplacement est définie dans le cadre d'un Plan de Déplacements Urbains (PDU).

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la Communauté urbaine dans laquelle se situe la Commune de Techniville donne les orientations majeures à prendre en compte sur le site.

En matière de déplacements, le Maire souhaite réaliser un ensemble cohérent et homogène parfaitement intégré à la ville actuelle et en harmonie avec le fonctionnement de l'agglomération proche.

L'étude dont vous avez la charge devra proposer, dans le cadre d'un redéploiement de la ville, un rééquilibrage pertinent des déplacements (tous modes), autour d'appuis existants à desservir et de contraintes à respecter.

Question 1 : (6 points)

Dans un cadre général théorique, listez tous les modes de déplacements.

Vous préciserez leurs caractéristiques, avantages, leurs limites et leur pertinence.

Sur une feuille blanche A4 mise à votre disposition et que vous rendrez avec votre copie, vous proposerez, sous forme de croquis, un profil en travers de largeur maximale 14 mètres (emprise disponible), le plus adapté au principe d'une organisation d'une voirie urbaine à double sens de circulation et regroupant les modes essentiels de déplacements selon une priorisation développement durable.

Indiquez les largeurs que vous attribuez à chacun des modes de déplacements.

Vous argumenterez votre choix.

Question 2 : (4 points)

Vous proposerez un plan mode doux compatible avec les besoins du site :

- d'une part en argumentant vos choix sur votre copie
- d'autre part, en illustrant sommairement, mais clairement, votre proposition sur **le document n°4 inclus dans le présent dossier et que vous rendrez avec votre copie.**

Pour votre information : les documents n° 4 et n° 5 sont identiques. Le document n° 4 doit être utilisé pour répondre à la question 2.

Question 3 : (2 points)

Vous proposerez la mise en place d'un réseau de transports en commun pour la configuration future de la ville en cohérence avec celui existant :

- d'une part en présentant, de manière synthétique, cette proposition sur votre copie
- d'autre part, en l'illustrant sommairement, mais clairement, sur **le document n°5 inclus dans le présent dossier et que vous rendrez avec votre copie.**

Pour votre information : les documents n° 5 et n° 4 sont identiques. Le document n° 5 doit être utilisé pour répondre à la question 3.

Question 4 : (4 points)

Vous expliquerez et justifierez la maîtrise de la place que vous réservez à l'automobile. Dans le cadre de la reconquête de l'espace public, quelle place et quelle organisation préconisez-vous au stationnement des véhicules ?

Question 5 : (4 points)

Vous rédigerez une proposition de composition du réaménagement complet de la gare et de ses abords avec affectation des espaces en fonction de la stratégie globale des déplacements et transports que vous aurez choisie.

Vous argumenterez votre proposition.

Documents joints :

Document 1 :	Reconversion du site militaire de Techniville – Eléments d'étude d'impact, <i>décembre 2008</i>	5 p.
Document 2 :	Composition métropolitaine	1 p.
Document 3 :	Organisation urbaine	1 p.
Document 4 :	Document 4 (A3) à rendre avec votre copie pour répondre à la question 2 (1 exemplaire à rendre et 1 exemplaire brouillon à disposition)	2 p.
Document 5 :	Document 5 (A3) à rendre avec votre copie pour répondre à la question 3 (1 exemplaire à rendre et 1 exemplaire brouillon à disposition)	2 p.
Document 6 :	Photo aérienne de la gare et de ses abords	1 p.
Document 7 :	Les secteurs d'étude, <i>décembre 2008</i>	1 p.
Document 8 :	Les accès routiers, <i>décembre 2008</i>	1 p.
Document 9 :	Les trafics et le réseau viaire, <i>décembre 2008</i>	1 p.
Document 10 :	Les transports en commun et modes doux, <i>décembre 2008</i>	1 p.
Document 11 :	Les équipements et les activités, <i>décembre 2008</i>	1 p.
Document 12 :	Le plan de composition urbaine et le périmètre de la ZAC, <i>décembre 2008</i>	1 p.
Document 13 :	Principes du projet urbain, <i>décembre 2008</i>	1 p.
Document 14 :	Trame viaire, <i>décembre 2008</i>	1 p.

Ce document comprend : un sujet de 2 pages, un dossier de 20 pages (dont 2 plans à rendre et 2 exemplaires brouillon).

Certains documents peuvent comporter des renvois à des notes ou à des documents volontairement non fournis car non indispensables à la compréhension du sujet.

DOCUMENT 1

Reconversion du site militaire de Techniville

Éléments d'étude d'impact, décembre 2008

INTRODUCTION

L'ancien site militaire de Techniville, à l'origine de la création de la commune de Techniville en 1908, est aujourd'hui fermé depuis 1997 suite à la professionnalisation de l'armée. Le fonctionnement et le développement de la commune en ont été déstabilisés.

La fermeture du camp militaire a marqué une étape forte dans l'histoire de la commune. Sa reconversion en centre urbain et en zone d'accueil du pôle régional d'incendie et de secours est ainsi un élément majeur du renouveau de la commune. Le camp constitue en effet son unique ressource foncière et ainsi sa seule perspective de développement.

Les documents d'urbanisme réglementaire à échelle métropolitaine et d'agglomération appliqués à la commune de Techniville indiquent une attractivité résidentielle à développer et paysagère à préserver, tout en assurant fortement des principes de mise en place de transport multimodaux avec la gare SNCF.

Le PLU classe le site du camp militaire comme une priorité d'aménagement et définit des orientations majeures.

• Localisation et problématique

Le projet de Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) du camp militaire se situe au cœur de la commune de Techniville. Cette commune, située à 4 km au Nord Est de Grosbourg, appartient au secteur nord de l'agglomération Grosbourgnaise. Elle s'inscrit dans la continuité urbaine de Grosbourg.

L'ancien site militaire de Techniville, à l'origine de la création de la commune de Techniville en 1908, est aujourd'hui fermé depuis 1997 suite à la professionnalisation de l'armée. Le fonctionnement et le développement de la commune en ont été déstabilisés.

La fermeture du camp militaire a marqué une étape forte dans l'histoire de la commune. Sa reconversion en centre urbain et en zone d'accueil du pôle régional d'incendie et de secours est ainsi un élément majeur du renouveau de la commune. Le camp constitue en effet son unique ressource foncière et ainsi sa seule perspective de développement.

Les documents d'urbanisme réglementaire à échelle métropolitaine et d'agglomération indiquent pour la commune de Techniville, une attractivité résidentielle à développer et une identité paysagère à préserver, tout en incitant fortement à des principes de mise en place de transports multimodaux avec la gare SNCF.

Le Plan Local de l'Urbanisme (PLU) classe le site du camp militaire comme une priorité d'aménagement et définit des orientations majeures.

• Le projet

Le périmètre retenu pour la ZAC est délimité par :

- l'avenue Félix Faure, au Nord
- le boulevard des platanes, à l'Est
- l'actuelle montée du camp et la limite du projet d'implantation du futur pôle régional d'incendie et de secours, au Sud
- le boulevard de l'Ouest et la limite de l'implantation du futur bassin de rétention, coté Ouest

La trame urbaine a été conçue pour répondre à l'objectif principal de créer un nouveau centre ville, en juxtaposant un quartier neuf à un tissu ancien. La trame urbaine s'est donc appuyée sur les caractéristiques du village :

- la trame viaire de la ZAC prolonge l'existant
- les espaces publics et commerces renforcent l'axe central
- les espaces bâtis respectent les alignements et l'échelle de la commune

Le programme souhaite une mixité importante du type de logement : habitat collectif, petit collectif, habitat individuel groupé, maison individuelle. La hauteur des bâtiments ne devrait pas dépasser le R+4.

La capacité constructible se situe à environ 650 logements, soit une capacité de 1 495 habitants nouveaux.

Le programme prévoit également l'implantation de commerces de proximité et d'une moyenne surface alimentaire dans le secteur proche du bd des platanes. Le programme de la ZAC comprend la réalisation de plusieurs équipements publics :

- création d'un pôle petite enfance
- nouvelle salle des fêtes
- extension du groupe scolaire

En parallèle et en accompagnement de la ZAC, la communauté urbaine de Grosbourg a programmé la réalisation d'équipements publics « primaires » dépassant le cadre de la ZAC mais nécessaires à son fonctionnement :

- création d'un bassin de rétention des eaux pluviales
- requalification du boulevard de l'ouest, du boulevard des Monts d'Or, et création d'une voie nouvelle (tracé de l'actuelle allée Paul Delorme).

• L'environnement urbain

La trame urbaine de la commune présente un centre ancien dense, regroupant l'essentiel des commerces, des secteurs de logement collectifs sociaux et copropriétés, puis une trame composite assurant la transition avec le secteur pavillonnaire aux limites de la commune. Les espaces naturels sont limités au secteur du ruisseau de la Truite. Le site du camp comprend des installations militaires à l'abandon.

Les trafics routiers sur la commune sont modérés, de l'ordre de 5000 véhicules/jour sur le bd des platanes, 4000 pour le bd Delorme, compris entre 500 et 2000 véh/j pour les axes secondaires. Le trafic est globalement fluide sur la commune. Les accès routiers depuis Grosbourg sont par contre régulièrement saturés aux heures de pointes. Au niveau du centre ville, le stationnement est possible sur la place Thévenot, le bd des platanes et sur un parking public aménagé sur le périmètre du camp. Cela représente au total près de 200 places gratuites.

La gare SNCF de Technville est desservie par la ligne Grosbourg – Paris, qui permet une liaison cadencée avec la gare de Grosbourg en 9 min. 3 lignes de bus desservent la commune et permettent de rejoindre le centre de Grosbourg. Le site du camp est facilement accessible depuis 4 arrêts de bus. La voie verte de la Dombes constitue une piste cyclable aménagée qui permet de relier la commune à Grosbourg.

L'ensemble des réseaux est présent sur le site du camp, ils présentent une organisation générale spécifique aux dispositions du camp militaire.

Le site du projet offre des vues lointaines sur les collines et sur le plateau du village voisin. Cependant, à l'échelle de la commune, le camp présente une impression de fermeture visuelle forte : dénivelé marqué, clôtures, murs d'enceinte.

Le projet est compatible globalement avec les documents d'urbanisme : le PLU sera modifié en 2009 pour permettre l'intégration des détails du programme. Outre la destruction des bâtiments inutilisés du camp, le projet prévoit la destruction de 3 immeubles collectifs sociaux dont l'offre sera rétablie dans les projets urbains du triangle du Génie et du camp. Les logements proposés sur la ZAC seront variés : locatif/accession à la propriété, collectif/individuel, social/privé libre.

Le réseau viaire de la ZAC vient se greffer sur celui de la commune en proposant une hiérarchie des voies adaptée aux trafics prévisibles. Il permet d'assurer des liaisons transversales nouvelles sur le territoire de la commune. Les trafics verront une hausse de 20 à 40%. Cette hausse sera sensible étant donné les charges actuelles mais la circulation restera fluide, grâce à un gabarit de voirie adapté.

Les logements à l'intérieur de la ZAC bénéficieront de parkings souterrains. L'offre de stationnement de surface sera assurée par des placettes et des poches de stationnement parallèle sur les voies de desserte. Le stationnement supprimé (place Thévenot et bd des platanes) sera remplacé par des possibilités nouvelles, principalement autour du mail Des platanes (contre-allée). Ainsi, l'offre nouvelle de stationnement permettra de répondre aux besoins de manière satisfaisante. Le projet prévoit la création de l'ensemble des réseaux nécessaires au fonctionnement de la ZAC, en accompagnement de la voirie. Le système d'assainissement pluvial et des eaux usées marque une nette amélioration par rapport à la situation actuelle. Une chaufferie collective bois permettra d'assurer les besoins en chauffage et eau chaude sanitaire de la totalité des îlots de la ZAC, ainsi que du pôle régional d'incendie et de secours et des équipements communaux.

La bonne insertion urbaine du projet est assurée par la constitution d'un front de bâti nouveau sur les axes centraux de la commune (av Félix Faure et bd des platanes), respectant la typologie et l'échelle de l'existant. Le mail Des platanes et la place belvédère viennent étendre le centre bourg.

• Le Plan Local d'Urbanisme

Le Plan Local d'Urbanisme de la communauté urbaine de Grosbourg approuvé en juillet 2005 s'applique sur la commune de Technville.

Le zonage de l'ancien camp militaire

Le zonage du camp militaire comprend :

- une zone naturelle pour l'extrémité nord (bassin de rétention paysagé)
- des zones à urbaniser pour la partie Est, comprenant diverses prescriptions
- une zone spéciale à urbaniser pour le pôle régional d'incendie et de secours dans la partie Ouest
- des zones naturelles à mettre en valeur ou à créer réparties sur l'ensemble du périmètre et correspondant à des espaces verts existants ou à créer.

Les espaces végétalisés à mettre en valeur, localisés aux documents graphiques doivent faire l'objet d'une mise en valeur. A ce titre, les constructions, les aménagements de voirie, les travaux réalisés sur les terrains concernés par une telle prescription doivent être conçus pour garantir la mise en valeur de ces ensembles paysagers. Toutefois, leur destruction partielle est admise dès lors qu'elle est compensée pour partie par des plantations restituant ou améliorant l'ambiance végétale initiale du terrain.

Les zones à urbaniser (AUA, AUC) sont des zones spécialisées regroupant des espaces peu ou non bâtis ou équipés, destinées à recevoir des extensions urbaines de l'agglomération, dans le respect des conditions d'aménagement et d'équipements définies par le projet de développement durable, le règlement et les orientations d'aménagement par quartier ou secteur.

La zone d'implantation du futur pôle régional d'incendie et de secours est une zone spécialisée correspondant au zonage AUSP destiné à couvrir les sites d'implantation des principaux services publics quel que soit leur mode

de gestion, publique ou privée, assurant une fonction collective (administration, sécurité, défense, éducation, transport public, santé, hospitalier, sportif, culturel, sociaux, recherche, poste et télécommunication...).

Les zones naturelles sont des zones spécialisées couvrant des espaces naturels à protéger ou à mettre en valeur en raison de leur qualité et de leur intérêt historique ou écologique ou de leur caractère d'espace naturel.

La zone Nord du site est un zonage (N2) dédié aux activités de plein air et occupations et utilisations du sol compatibles avec l'objectif de préservation. Le PLU définit également des orientations d'aménagement relatives à des quartiers ou à des secteurs (O.A.Q.S.) qui permettent à la collectivité de préciser, sur certains secteurs sensibles ou fortement évolutifs (Z.A.C., zones d'urbanisation futures, etc.), les principes détaillés d'aménagement de l'espace que devront respecter les constructions (sous forme de schémas ou de textes...). Les O.A.Q.S. complètent le Règlement.

Ainsi, l'opération d'aménagement de l'ancien camp militaire fait l'objet d'un OAQS en tant que projet à caractère exceptionnel. Il précise les orientations du programme et ces objectifs :

- favoriser la diversification de l'offre de logement pour accueillir l'ensemble des catégories socio-professionnelles,
- renforcer la centralité commerciale,
- améliorer les liaisons et articulations entre les différents quartiers de la commune, entre le centre bourg existant et le site à aménager,
- intégrer le projet du pôle régional d'incendie et de secours et favoriser une continuité urbaine et paysagère entre les deux parties de l'opération,
- favoriser une diversité et une juxtaposition des typologies (programmes, volumes, formes) reprenant les caractéristiques du bourg sur lequel le nouveau quartier viendra se greffer.

• **Le Plan de Déplacement Urbain (PDU)**

Le PDU de l'agglomération Grosbournaise a été révisé et approuvé le 2 juin 2005, il définit la politique de déplacement dans l'agglomération Grosbournaise. Les objectifs du PDU révisé sont les suivants :

- donner leur place à tous les moyens de déplacement dans l'agglomération, pour les voyageurs comme pour les marchandises,
- permettre l'accès à la ville pour tous, tant pour les personnes à mobilité réduite que pour les populations en situation de précarité,
- limiter les nuisances de la circulation, améliorer la qualité de vie en ville, pouvoir se déplacer en sécurité,
- informer, communiquer, sensibiliser la population (car une politique de déplacements visant à limiter l'usage de la voiture en ville au profit des transports collectifs et des modes doux, ne peut se réaliser qu'avec l'assentiment des habitants).

Pour répondre aux objectifs, des fiches actions concrètes ont été définies. Ces actions concernent en partie le secteur d'étude avec notamment deux programmes :

- l'amélioration de la circulation et de la régularité de la ligne 58 desservant le plateau nord : des études sont en cours concernant des projets d'aménagement et de priorité aux bus sur le plateau nord.
- le développement de l'intermodalité à l'échelle de l'aire urbaine Grosbournaise dont la gare de Techniville constitue un exemple : favoriser le stationnement à proximité des gares, connecter au mieux les différents modes.

• **Les infrastructures de communication**

Le réseau viaire

La voirie et les accès au site

Les accès à la commune depuis le reste de l'agglomération Grosbournaise se font principalement par :

- Échangeur autoroutier à l'est, puis la RD143
- Des routes départementales maillées qui permettent de bien irriguer le territoire

La trame viaire à l'échelle du site et de la commune est organisée selon la configuration du camp qui a marqué l'urbanisation de la commune. Le réseau de voies communales ceinture ainsi l'ensemble du camp :

- au Nord : av Félix Faure
- à l'ouest : bd de l'Ouest et bd des Monts d'Or
- à l'est : bd des platanes et bd des oiseaux
- au sud : av Delorme

La trame viaire interne au camp est constituée d'axes rectilignes, selon une disposition complètement indépendante du réseau communal. Les accès la reliant au réseau communal s'opèrent depuis :

- le boulevard des platanes (2 accès)
- le boulevard de l'Ouest (1 accès)
- l'avenue Paul Delorme (2 accès)
- l'avenue Félix Faure (1 accès)

• **Les trafics**

A l'échelle du plateau, les points de passage obligés avec le centre de Grosbourg connaissent des ralentissements quotidiens. On peut parler de saturation quotidienne. Les carrefours, généralement sursaturés, provoquent un effet d'étranglement et donc une perte de capacité en section courante des itinéraires identifiés.

L'analyse des trafics fait ressortir de forts mouvements pendulaires : direction Grosbourg aux heures de pointe du matin et sens retour Grosbourg aux heures de pointe du soir.

Voie	Trafic (véh/j)
Bd des platanes	4 900
Bd Delorme	3 900
Bd de l'Ouest	700
Bd des Monts d'Or	700
Av Félix Faure	2 150
Av de la Gare	1 500
Av Carnot	2 600
Bd des Oiseaux	8 300

A titre de comparaison, les trafics mesurés sur les grandes voies d'accès à la commune montrent des circulations beaucoup plus importantes.

Voie	Trafic (véh/j)
Av de Gaulle	21 300
Route de Strasbourg	19 900
Montée des soldats	35 700
Quai de Saône (RD433)	13 500

• Le réseau ferré

La gare de Techniville se situe sur la ligne Grosbourg / Paris et permet une desserte performante de la commune pour rejoindre Grosbourg, permettant de relier la gare de Grosbourg en 9 min. La cadence est d'environ ½ heure pour les plages horaires pendulaires, 6h00 à 9h00 et 16h00 à 20h40.

• Les circulations douces

Les vélos

La commune ne présente pas d'aménagements spécifiques pour les vélos, ils sont mélangés à la circulation générale. Les comptages manuels directionnels réalisés lors de l'étude de 2003 montrent une faible pratique. En limite de la commune, une piste cyclable est aménagée, empruntant l'ancien tracé de la voie ferrée de la Dombes. Elle permet de relier le Sud de Techniville à Grosbourg. Le chemin de la vallée en limite nord de la commune présente aussi une bande cyclable sur la voirie.

Les cheminements piétons

Les axes requalifiés offrent de bonnes conditions de circulation piétonne :

- bd des platanes : trottoir le long du camp bordant le stationnement
- av Delorme : trottoir séparé de la voie par rideau de végétation
- Rue de Pérouges
- Avenue Carnot

L'avenue Félix Faure présente des caractéristiques plus délicates pour le cheminement piéton. Le boulevard de l'ouest et le boulevard des Monts d'Or présentent des trottoirs étroits, assez peu praticables.

LE CONTEXTE SOCIO- ECONOMIQUE

La commune comptait 10 000 habitants lors de la dernière enquête annuelle de recensement de 2006. Elle est marquée par un déclin de sa population, en partie due au départ des militaires et à un vieillissement général.

La commune comprenait 1775 logements occupés en résidence principale, dont 35% de logements sociaux. La part de l'habitat collectif est très majoritaire (75% des logements). Le développement résidentiel est faible depuis 1990.

La commune compte de nombreux commerces et services, regroupés pour la plupart le long de l'axe bd des platanes / av de la République. Elle dispose également d'équipements et services répondant de façon satisfaisante aux besoins actuels : pôle d'accueil petite enfance, écoles, stade municipal, bibliothèque,...

• Les commerces et services

La commune de Techniville accueille de nombreux commerces et services, principalement en centre bourg regroupés sur un axe central boulevard des platanes / rue de la République.

On compte sur cette zone près de 27 commerces et services, couvrant la plupart des besoins de proximité :

• cafés, restaurant (6)	• commerces	• banques (2)	• fleur
• librairie, presse, tabac	alimentaires : boucherie,	• pressing	• mercerie
(4)	boulangerie, supérette	• pharmacies (2)	• modélisme
	garages (2)	• coiffeurs (2)	• habillement

Le marché forain hebdomadaire se situe place Thévenot.

On ne recense pas de moyenne et grande surface alimentaire sur la commune. La commune présente de plus une vie associative dynamique qui propose de nombreuses activités culturelles, sportives et de loisirs.

• Les autres activités économiques

La commune de Techniville est une commune urbaine (absence d'exploitation agricole), dont les activités économiques sont très majoritairement tournées vers le secteur tertiaire.

Le Parc des entreprises du nord de Grosbourg, au sud de la voie ferrée, constitue le pôle économique le plus proche de Techniville : 258 ha, pour environ 300 établissements d'activités industrielles et tertiaires.

La zone ouest du secteur d'étude constitue également une zone d'activités en devenir.

Activités	Nombre d'établissements
Activé médicale / para médicale	27
Hôtels, restaurants, alimentation, cafés	21
Pharmacie	2
Entreprises de services	27
Transport	6
Industries	6
Bâtiment, travaux	28
Commerces divers	24

• Les équipements de la commune

La commune dispose de l'ensemble des équipements suivants, principalement regroupés à proximité de la place Thévenot :

Équipements scolaires et d'accueil de petite enfance :

- école publique maternelle (6 classes)
- école publique primaire (10 classes)
- pôle petite enfance : halte garderie, crèche (32 places)

Équipements de culture, loisirs :

- bibliothèque municipale
- salle polyvalente

Équipement sportif

- stade municipal
- tennis (privé)

Équipement de santé

- centre communal d'action sociale
- centre médico-social (Maison du Département)

Équipements divers

- La Poste
- Gare SNCF
- Maison de retraite (privée)
- Parc urbain du Haut de la Combe
- Eglise
- Pôle régional d'incendie et de secours
- Bureau information jeunesse

• Les infrastructures de communication du projet

Le réseau viaire futur

Afin de greffer au mieux le nouveau quartier dans le tissu existant, les voies créées dans l'enceinte du camp militaire constituent un maillage qui prolonge les rues existantes : av de la République, rue Pasteur, rue Garibaldi.

La desserte interne de la ZAC est organisée par un réseau de voies nouvelles, selon les accès suivants :

- 3 accès depuis l'avenue Félix Faure
- 1 accès depuis le boulevard des platanes
- 1 accès depuis l'intersection bd de l'Ouest / bd des Monts d'Or

Le type de voirie propose une hiérarchie du réseau permettant de distinguer les usages :

- voie primaire assurant le transit : bd de l'Ouest, bd des platanes et avenue Félix Faure
- voie secondaire de desserte principale : axe vert, bd des Monts d'Or prolongé
- voie tertiaire de desserte locale de la ZAC

Un réseau de voies piétonnes maille également entièrement la ZAC, permettant de relier les îlots de logement, le mail paysagé et la zone aménagée du bassin de rétention. Des pistes cyclables permettent la desserte de la zone commerciale et assure une fonction de loisir au niveau du mail paysagé.

Si la hiérarchie générale du réseau viaire de la commune n'est pas modifiée (l'axe central reste le bd des platanes et l'avenue Félix Faure), le projet permet de rétablir des liaisons transversales sur le territoire de la commune, qui n'existaient pas auparavant :

liaison Est / Ouest :

- rue Pasteur / bd des Monts d'Or
- liaison rue de la République / bd de l'Ouest, créant un axe parallèle au bd des platanes, mais qui n'a pas vocation à drainer le trafic circulant sur ce boulevard.

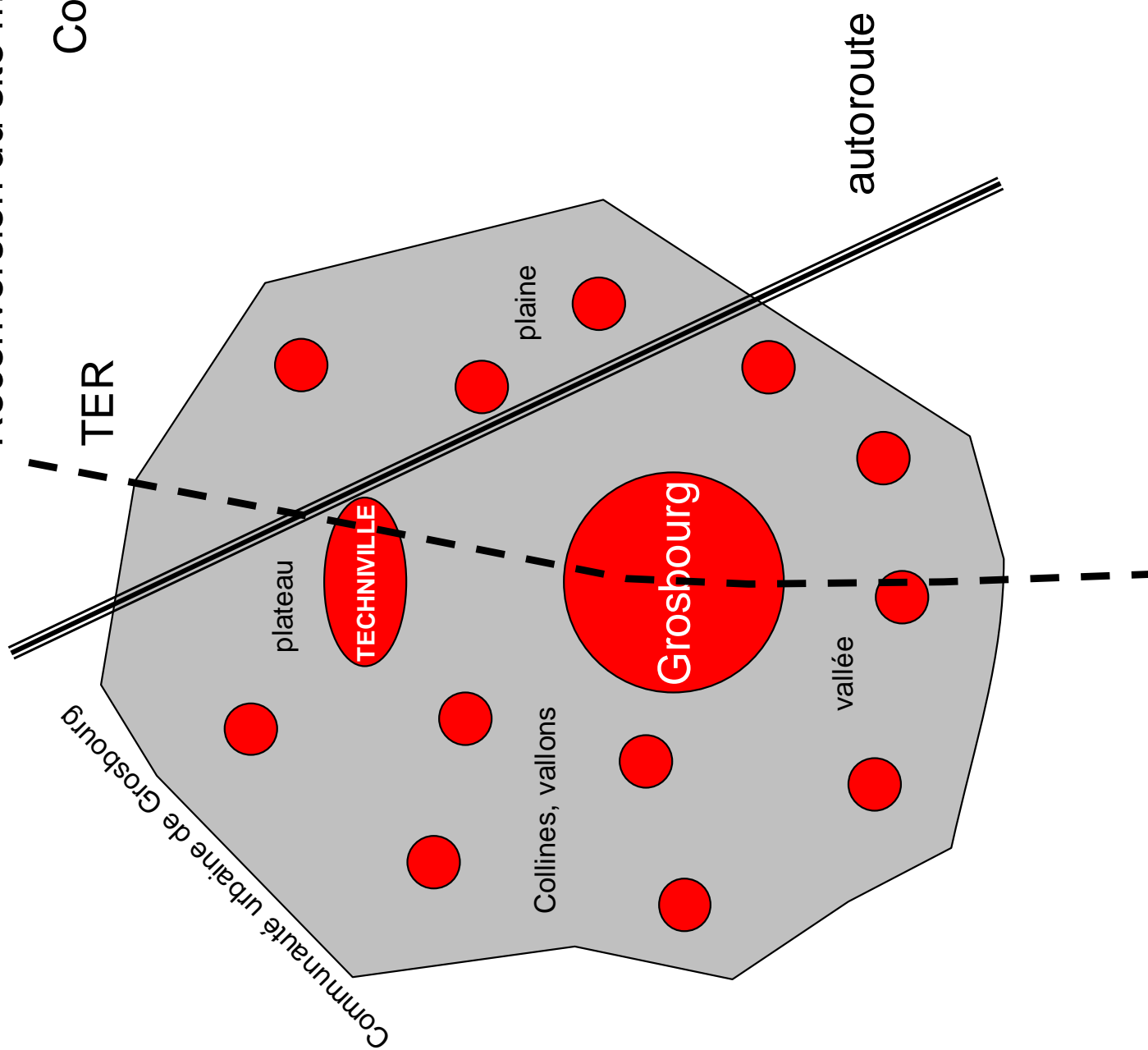
liaison Nord / Sud :

- boulevard de l'Ouest prolongé. Il permettra ainsi d'améliorer de façon générale les conditions de circulation et de desserte sur la commune.

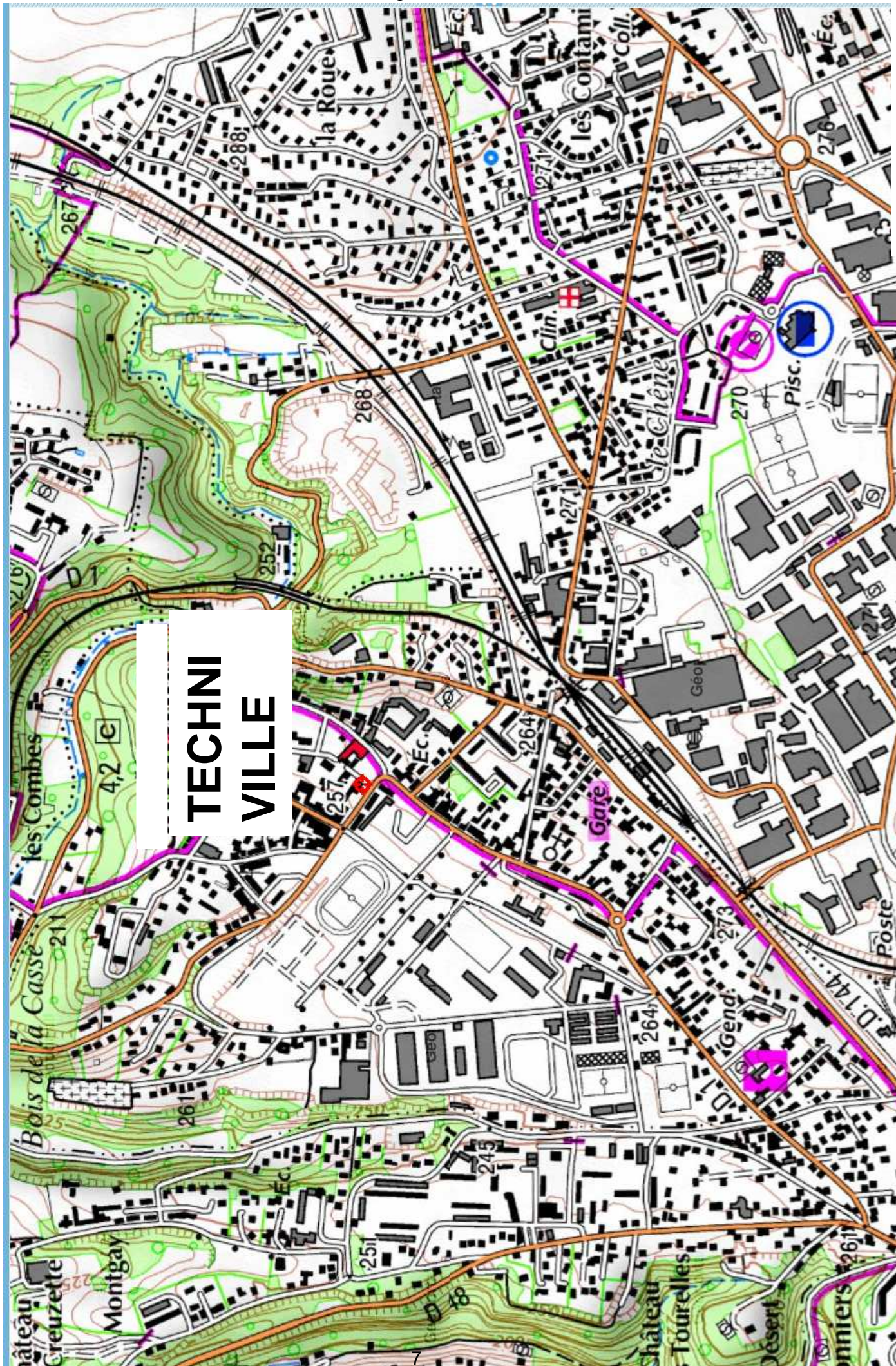
Reconversion du site militaire de TECHNIVILLE

Composition métropolitaine

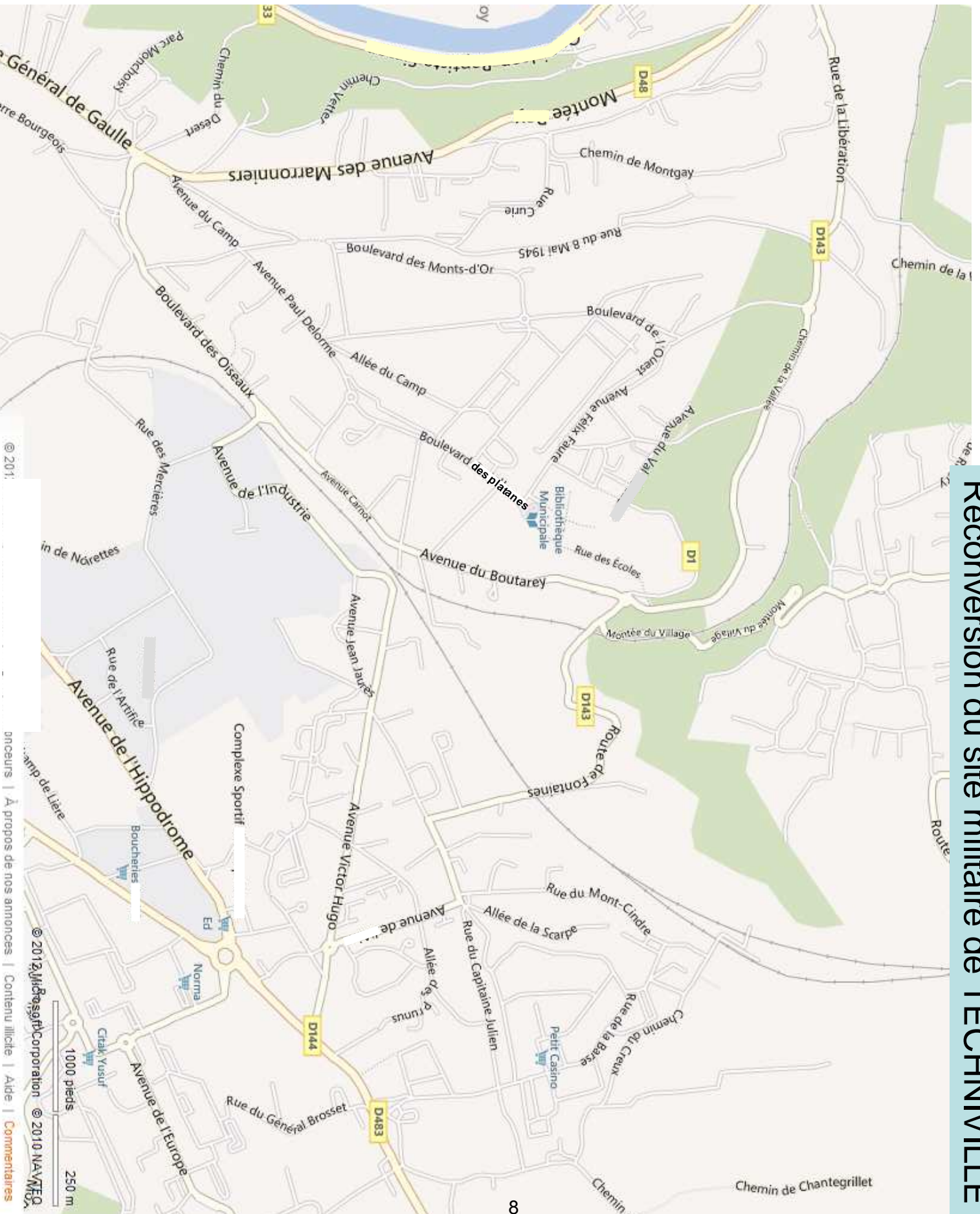
DOCUMENT 2



Reconversion du site militaire de TECHNIVILLE



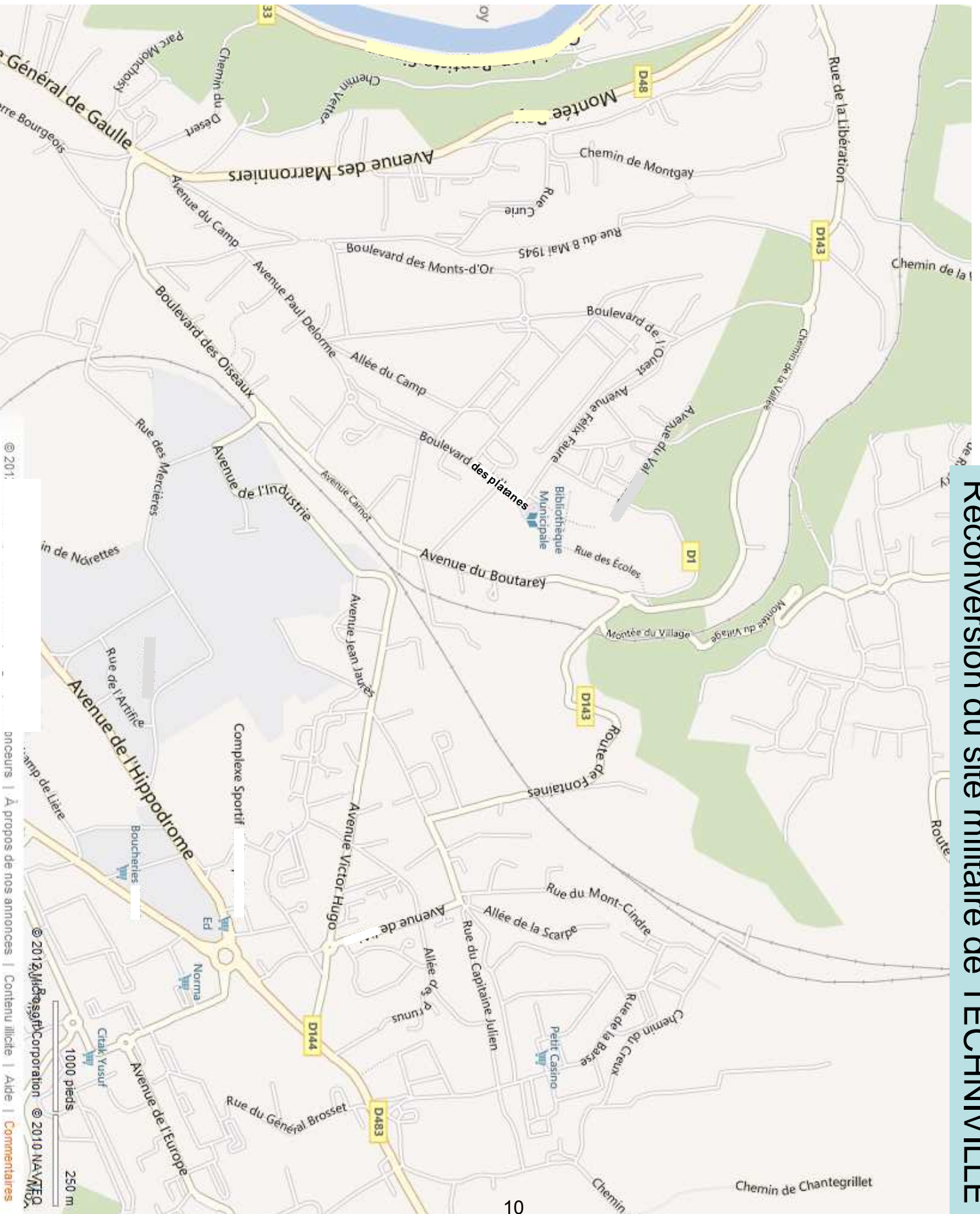
Reconversion du site militaire de TECHNIVILLE

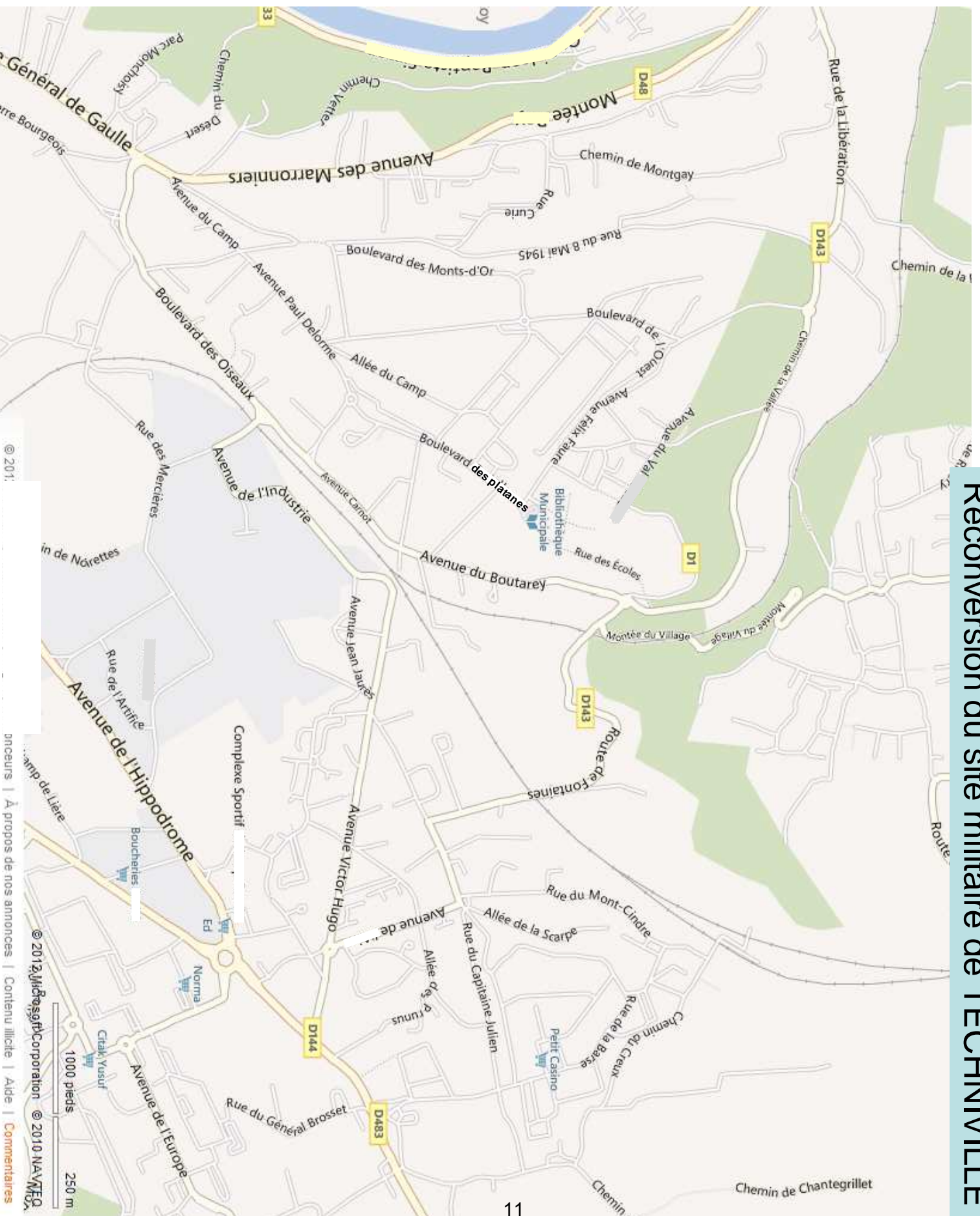


in.c



Reconversion du site militaire de TECHNIVILLE

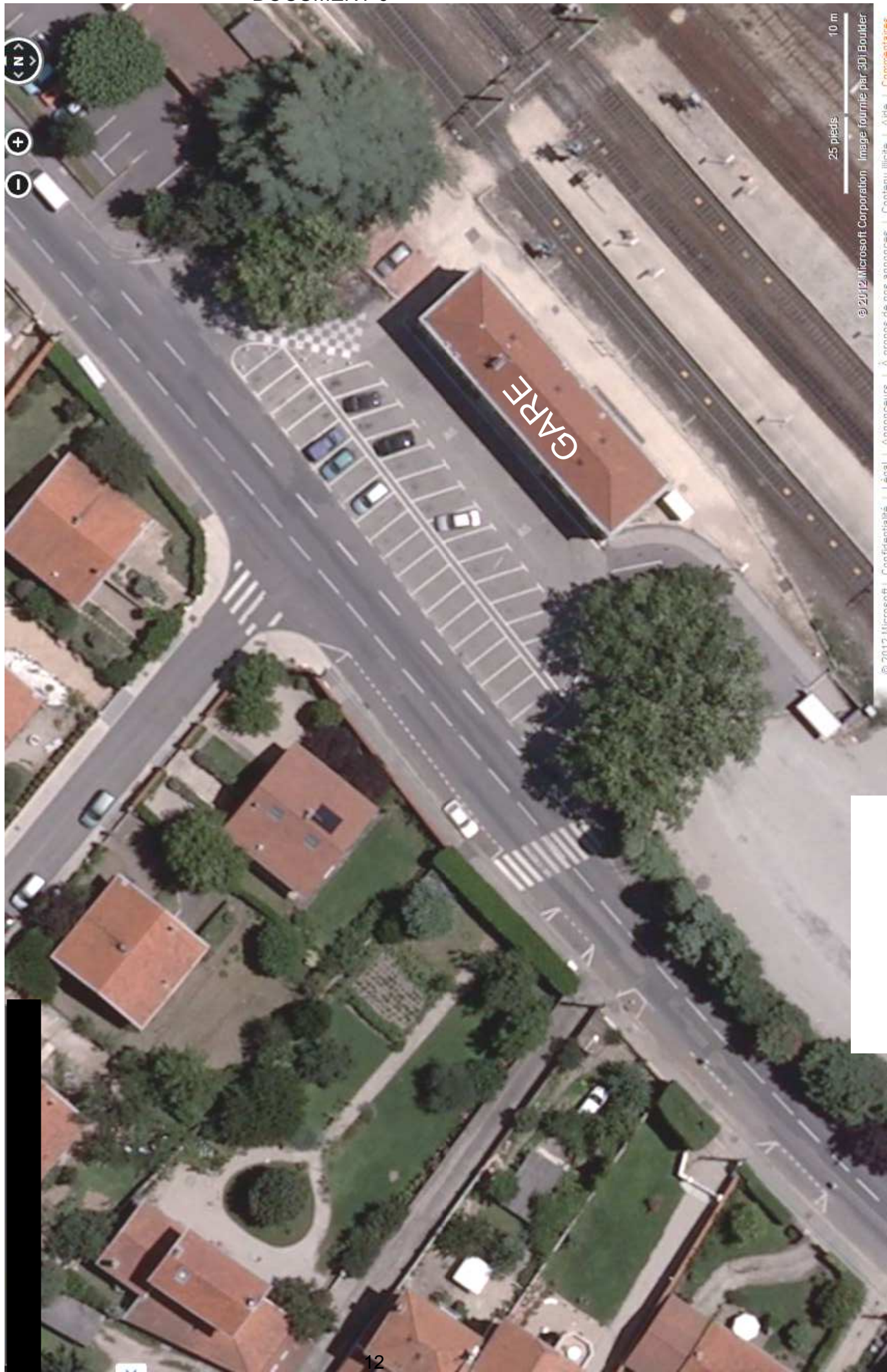




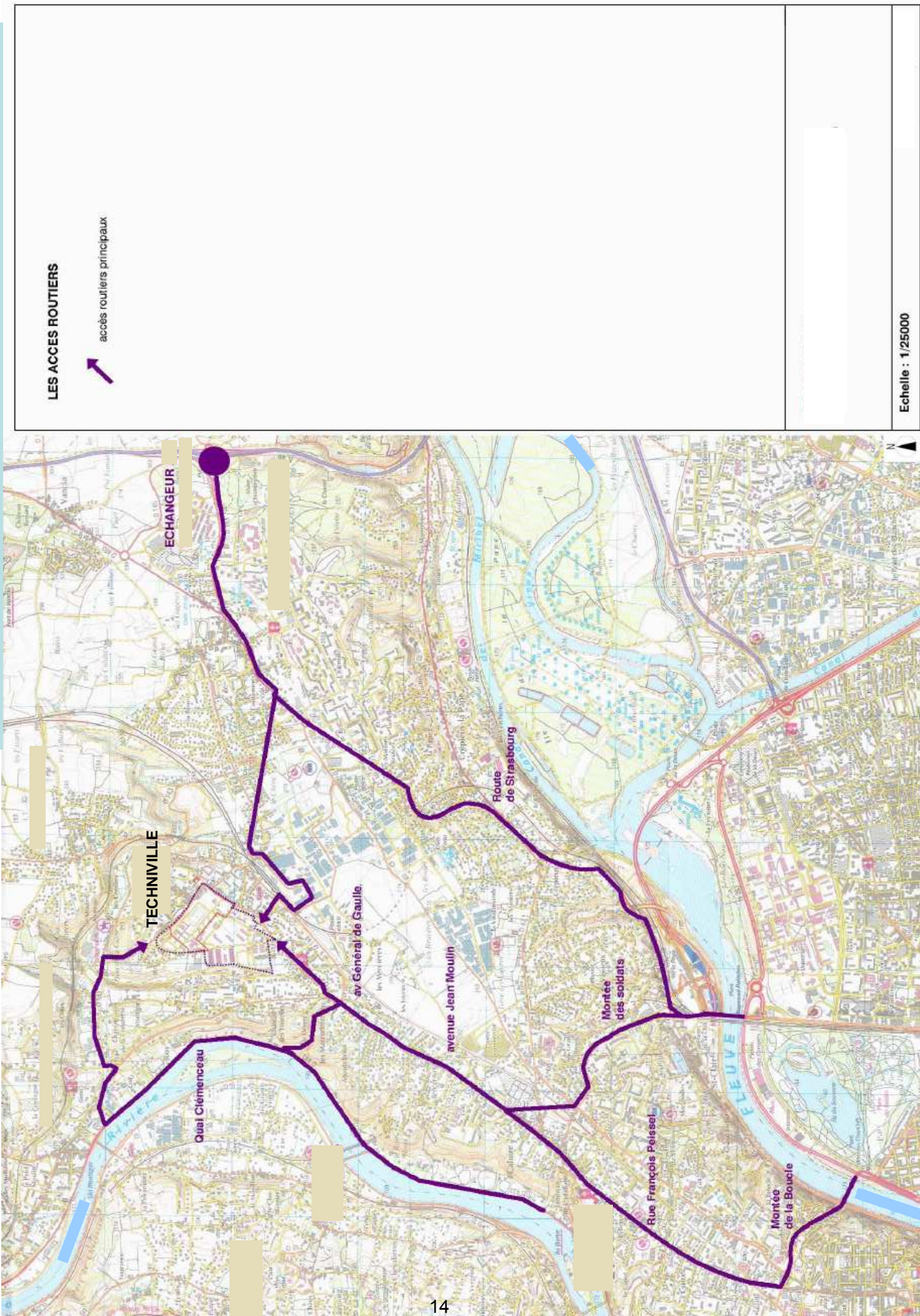
DOCUMENT 6

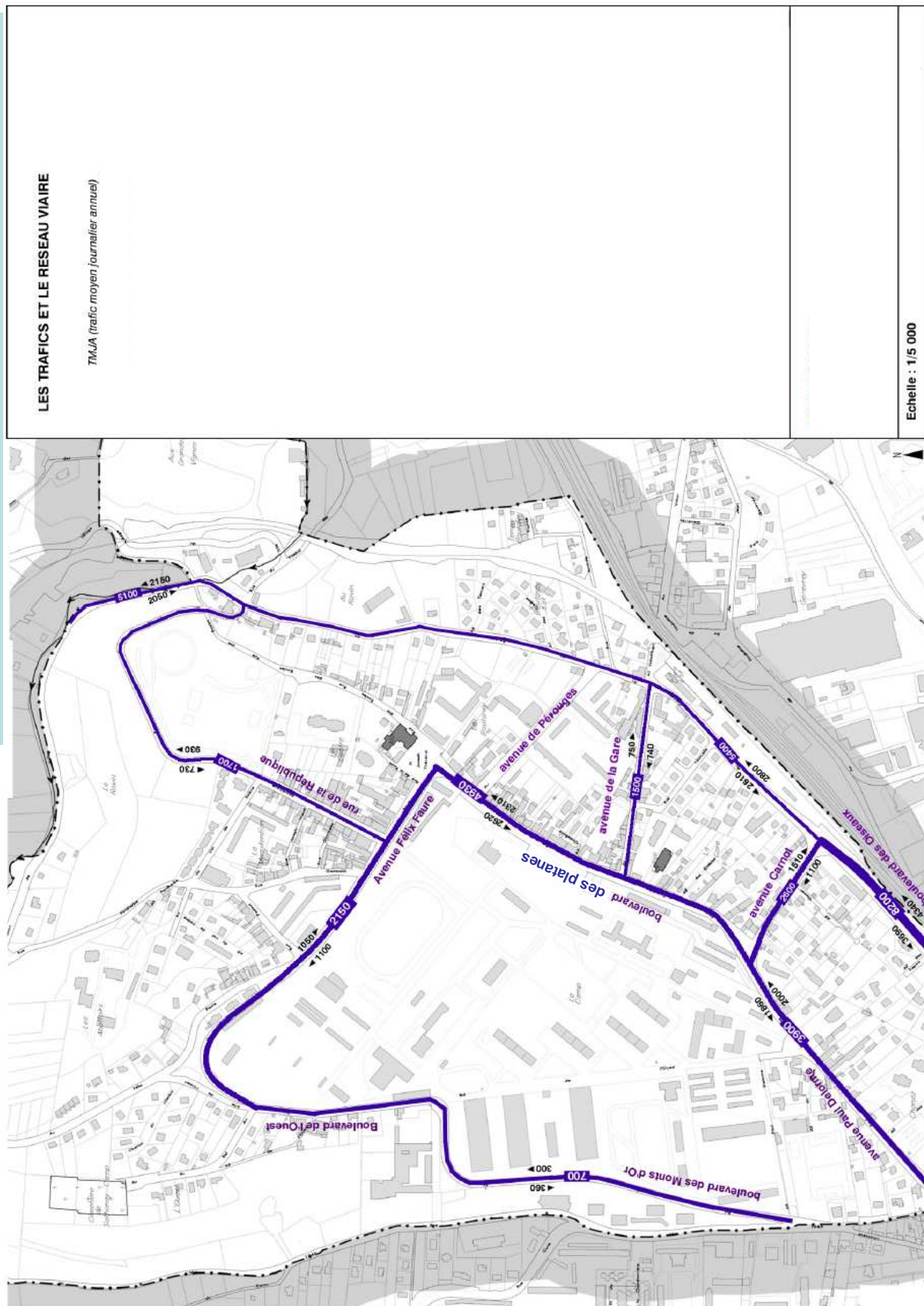
Photo aérienne de la gare et de ses abords

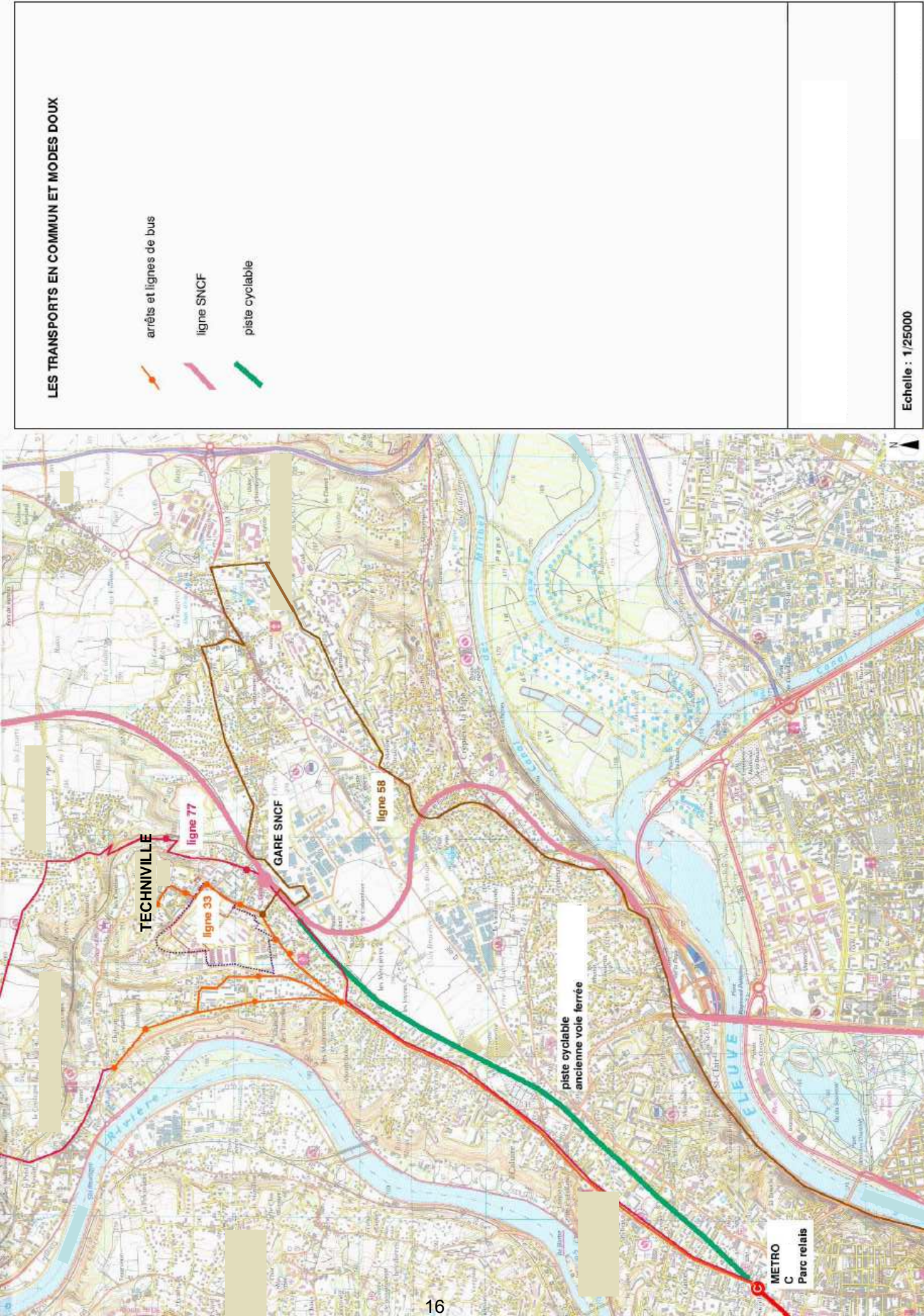
Remarque: la végétation existante sera recomposée par ailleurs, ne pas la prendre en compte dans l'aménagement

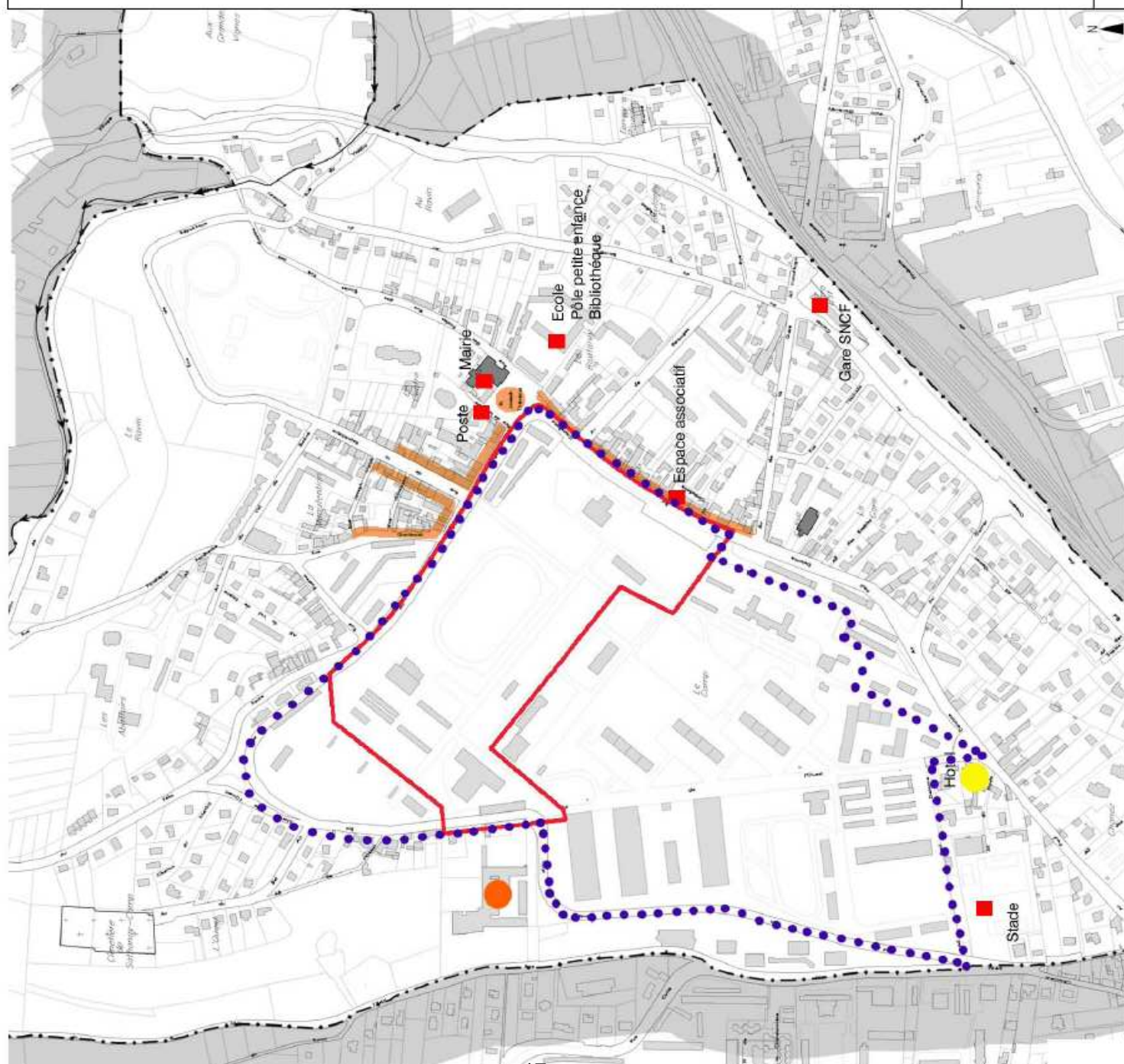














LE PLAN DE COMPOSITION URBAINE ET LE PERIMETRE DE LA ZAC

- 1 ★ bassin de rétention
- 2 ★ salle des fêtes
- 3 ★ mail paysager
- 4 ★ place Belvédère et halle couverte
- 5 ★ équipement petite enfance
- 6 ★ extension groupe scolaire
- 7 ★ gymnase
- 8 ★ Mail des platanes
- 9 ★ axe vert
- 10 ★ voie de desserte
- 11 ★ voie de desserte
- 12 ★ voie de desserte

Principes du projet urbain

Le quartier résultant de l'aménagement de l'ancien camp militaire doit se construire dans une **continuité sans rupture** avec le **tissu villageois** ancien. Cette volonté se traduit autant dans la définition du maillage viaire, que dans celle du programme de logements.

Intégration et diversité

Nous insistons sur la **nécessité d'une grande mixité du bâti et des programmes** sur l'ensemble du site, et celle d'éviter au maximum la mise en place d'une logique de «zonage», en contradiction avec la typologie urbaine du village.

Centralité

La «couture» entre le village et le quartier s'effectue autour de la centralité, qui sera renforcée par un îlot bâti dense et un enchaînement d'espaces publics complémentaires (place Thevenot, mail de Castellane, place du marché).

Forte présence végétale

Hormis dans le contexte de centralité, les îlots, délimités par les **des platanes** serres et autres espaces publics, ne devront pas apparaître comme des entités monolithiques, mais préserver des transparences et laisser voir les jardins de cœur d'îlot, qui seront très verdoyants.

Le bâti devra être à l'image des espaces publics qui seront très qualitatifs, s'inscrivant dans une démarche de développement durable.

- Un parc est aménagé autour d'un **bassin de rétention**, et autour d'un mail de 50 m de large existant dans l'enceinte du camp.
- Un système de récupération des eaux pluviales par un **réseau de noues** sera mis en place le long des voiries, notamment sur «l'axe vert», une rue structurante fortement végétalisée.



Trame viaire

Voiries

Dans le but de greffer le nouveau quartier dans le tissu existant, les voies créées dans l'enceinte du camp militaire constituent un maillage qui prolonge dans la mesure du possible les rues existantes (avenue de la République, rue Pasteur, rue Garibaldi), et utilisent des tracés existants (boulevard de l'Ouest, Axe Vert). La principale difficulté réside dans l'imperméabilité du vaste îlot cerné par le boulevard des planètes et l'Axe Vert, due à un dénivelé très important et aux immeubles existants au sud. C'est pour cette raison que la montée existante est conservée, malgré une pente très forte (14%) et son débouché abrupt sur le boulevard des planètes.

Cette difficulté à traverser cette épaisseur prive le nouveau quartier d'une liaison directe et lisible avec la gare SNCF.

La création d'une liaison directe, en face de l'avenue de la gare, est possible, mais conditionnée par la suppression d'un immeuble existant, dont les aménagements d'accès ne permettent pas la création de cette voie.

Modes doux

La vocation environnementale du nouveau quartier motive la création de nombreuses liaisons en faveur des piétons (venelles, mail) et des cycles (pistes cyclables sur l'Axe Vert, le boulevard de l'Ouest, la voie nouvelle 2...).

Ces liaisons permettront un accès aisé au centre bourg, aux commerces et aux équipements de la commune. Ils préfigurent également une liaison avec le pôle d'échanges (gare SNCF) et la piste de la Dombes.

