



# VILLE DE CHARTRES

Direction Générale des Services Techniques

Direction de l'Urbanisme et des Projets

## PLAN LOCAL D'URBANISME

approuvé le 23 septembre 2004

3 - PLAN D'AMENAGEMENT et de  
DEVELOPPEMENT DURABLE (PADD)

# Le Plan d'Aménagement et de Développement Durable (P.A.D.D.)

Les justifications des objectifs établis dans le P.A.D.D., énumérées dans le rapport de présentation, précisent le détail de ses composantes au regard des principes fixés par l'article L.121.1 du code de l'urbanisme.

Toutefois, ces justifications ne peuvent rendre compte des logiques et de la cohérence du projet politique traduit dans une stratégie globale d'aménagement qu'il s'agit ici d'explicitier.

## Rappel des principes fixés par l'article L. 121-1 du code de l'urbanisme :

Les principes mis en avant par le code de l'urbanisme sont le maintien (ou la recherche) des grands équilibres et la prise en compte des objectifs du développement durable par :

- La diversité des fonctions urbaines et la mixité sociale dans l'habitat de manière à répondre aux besoins actuels et futurs en tenant compte en particulier de l'équilibre entre emploi et habitat et en prenant en compte les moyens de transport et de gestion des eaux.
- L'utilisation économe et maîtrisée des espaces naturels, urbains et péri urbains.
- La maîtrise de besoins en déplacements et de la circulation automobile dans le cadre d'une priorité donnée aux transports en commun.
- La préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol des écosystèmes, des espaces verts, des sites et paysages naturels ou urbains, la réduction des nuisances sonores.
- La sauvegarde des ensembles urbains remarquables et du patrimoine bâti.
- La prévention des risques prévisibles naturels ou technologiques, des pollutions et des nuisances.

### Les objectifs et les orientations

La municipalité s'est fixée deux objectifs prioritaires :

- En premier lieu, eu égard à la relative stagnation des années passées, la ville a placé sa réflexion dans une perspective de développement économique et démographique, développement raisonné et coordonné dans le cadre de l'agglomération.
- Ensuite, la ville s'inscrit résolument dans les objectifs de la loi S.R.U. en terme de mixité sociale et de rééquilibrage socio-urbain et territorial.

Pour atteindre ces objectifs, deux orientations stratégiques ont été définies :

- Développer en tous domaines l'attractivité de la ville en direction des habitants actuels, des nouveaux habitants et des entreprises.
- Engager la ville sur la voie du renouvellement urbain, en particulier des cités d'habitat social, et du développement durable, plus spécifiquement en ce qui concerne les secteurs d'extension et les déplacements.

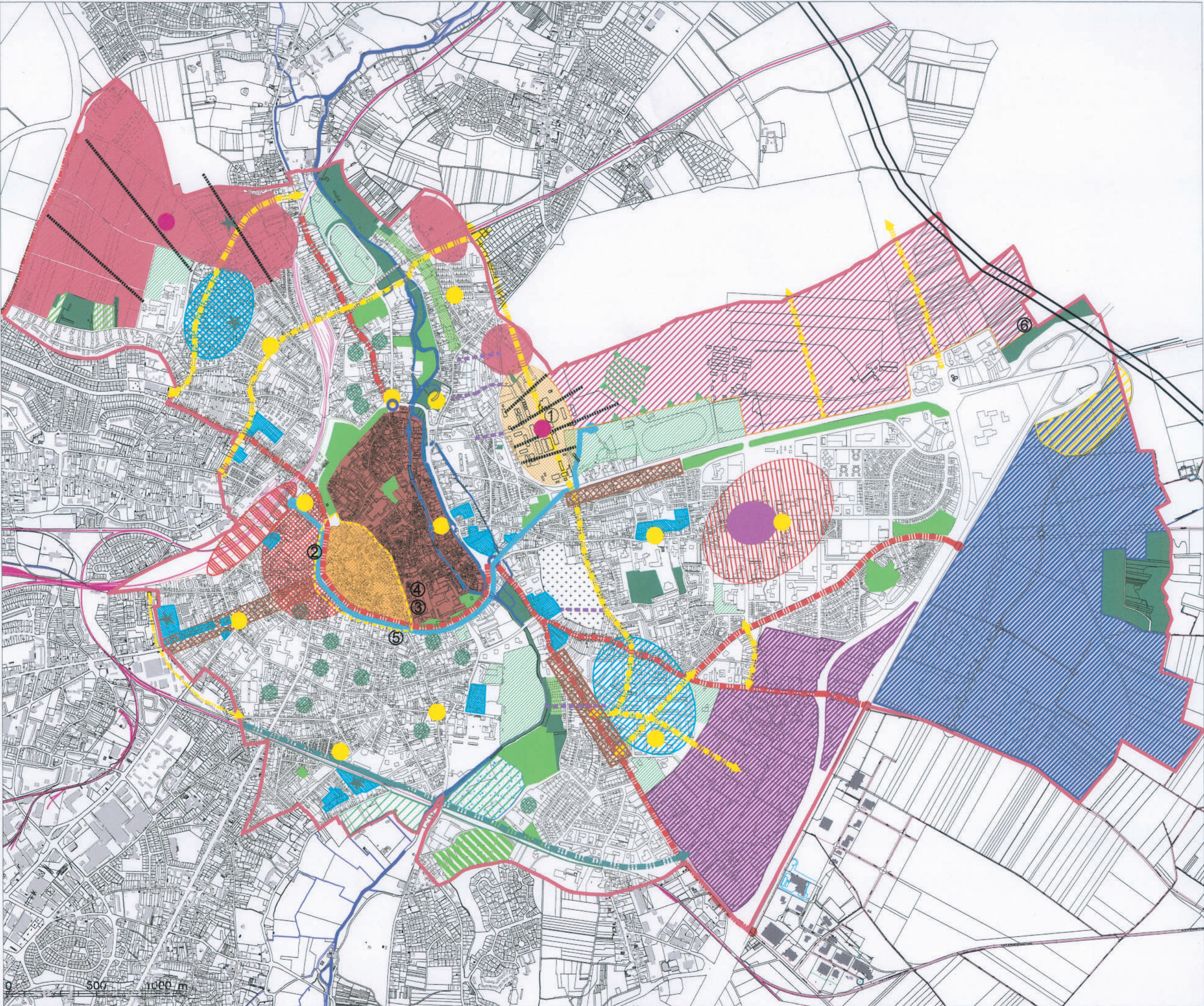
Ces orientations stratégiques se déclinent en une pluralité de thèmes et de moyens coordonnés qui concourent à la réalisation des objectifs :

- L'amélioration de la qualité ou la valorisation des paysages urbains et naturels.
- Le développement d'une offre nouvelle en matière d'équipements sociaux, culturels, sportifs ou de loisirs.
- L'amélioration des déplacements, de l'accueil et de l'intégration de l'automobile et du fonctionnement de la ville.
- La création ou la valorisation de secteurs de développement économique et d'animation.
- La recherche d'un équilibre social et territorial entre extensions et renouvellements urbains.

Sur ces bases et après un processus de concertation tant interne au sein de la municipalité et des services qu'externe avec le recueil des avis des habitants lors de réunion de quartier, des personnes associées et des groupes de travail thématiques réunissant des experts et des professionnels de l'agglomération, un scénario de synthèse a été élaboré et retenu à partir des orientations majeures et compatibles des scénarios 2 et 3.

**PADD**

- ① Salle de spectacles
- ② Médiathèque
- ③ Cité judiciaire
- ④ Ecole nationale de musique et de danse
- ⑤ Multiplex
- ⑥ Terrain d'accueil des gens du voyage
- Pôle de quartier à conforter
- Pôle de quartier à créer
- Requalification de voies existantes
- Voies nouvelles
- TCSP
- Axe de composition sur la Cathédrale et traitement du Belvédère
- Prolongement du chemin piéton de la promenade des coteaux jusqu'à la gare de Beaulieu
- Aménagement de tertres sur coteaux est
- Requalification des places Drouaise et Morard
- ZPPAUP
- Centre ville intra-muros
- Centre ville commercial
- Secteurs d'extension, maisons individuelles et petits collectifs
- Secteur de renouvellement urbain diffus
- ORU Beaulieu, St Cheron, Bel Air
- Densification du Jardin d'entreprises
- Requalification paysagère de la ZI de Beaulieu
- Requalification de la Madeleine
- Extension mixte
- densification linéaire forte
- Secteurs d'extension, à long terme
- Secteur de renouvellement urbain dense
- Recomposition de l'espace de centralité de la Madeleine
- Pôle tertiaire
- Pôle gare
- Renouvellement urbain de la cité de Rechèvres
- Extension de la centralité fonctionnelle
- Création d'un jardin d'eau à la prairie des Trois - Ponts
- Protection des coteaux
- Parc à créer
- Jardins familiaux
- Espace vert ouvert au public.
- Zone boisée.
- Espace sportif.
- Coeur d'îlots à préserver
- ★ Squares à créer espaces verts
- Cimetière.
- Extension zone sportive Jean Gallet
- Emprise déviation RN 154
- extension mixte long terme
- espace naturel



Date : 25 avril 2003      Échelle : 1/20 000     

Laurent Charré, Ville Ouverte, architecte-urbaniste,  
mandataire 38 boulevard de la Courville, 28000 Chartres  
tel: 02 37 91 13 13 / fax: 02 37 30 21 06  
e-mail: charré.ville.ouverte@wanadoo.fr

Thierry Gilson, architecte-paysagiste  
38 boulevard de la Courville, 28000 Chartres  
tel: 02 37 91 08 08 / fax: 02 37 30 21 06  
e-mail: gilson@wanadoo.fr

Espace Ville, urbanistes 84 Avenue du général Leclerc  
tel: 01 30 24 38 26 / fax: 01 30 24 38 55  
e-mail: espace.ville@wanadoo.fr

0 500 1000 m

## Affirmer le rôle de la ville de Chartres par rapport à l'agglomération et contribuer ainsi à renforcer la place de l'agglomération chartreuse à l'échelle régionale

### 1. Assurer un certain dynamisme démographique

L'un des objectifs du plan local d'urbanisme est de favoriser la relance d'un certain dynamisme démographique, ce qui suppose de prévoir, pour les années à venir, la construction d'un nombre suffisant de logements nouveaux permettant de répondre aux besoins actuels et futurs.

En conséquence, dans les secteurs urbains les mieux équipés, situés à proximité du centre ville et sur certains secteurs considérés comme mutables, le plan local d'urbanisme donne des possibilités de réaliser des opérations d'habitat individuel ou collectif. Toutefois, il ne s'agit que d'une densification maîtrisée car l'objectif consiste aussi à respecter les formes urbaines existantes, les hauteurs autorisées restent donc modérées et sont modulées selon le caractère de la zone.

L'essentiel du potentiel de construction de logements nouveaux prévu dans le cadre du plan local d'urbanisme est localisé, d'une part, dans les secteurs d'extension urbaine, et d'autre part sur deux secteurs de renouvellement urbain; la zone-vie de la base aérienne 122 et la cité de Rechèvres 200.

Ce potentiel de construction de logements permettra de répondre aux objectifs de diversité des fonctions urbaines et de mixité sociale dans l'habitat de manière à satisfaire les besoins en logements actuels et futurs.

Toutefois, la notion de besoins futurs en logements est une notion qui est difficile à quantifier. En effet, Chartres est située au sein d'un bassin d'habitat qui correspond à l'ensemble de l'agglomération et qui s'étend même au-delà, la notion de besoins en logements ne peut donc être appréciée strictement à l'échelle de la ville.

Les études réalisées dans le cadre du plan local d'urbanisme montrent qu'il existe des besoins propres à la ville de Chartres dans différentes catégories de logements, et en particulier pour des logements destinés aux jeunes et aux familles. Ces analyses montrent aussi que, compte tenu de la poursuite de la diminution du nombre de personnes par ménages, il est nécessaire de construire un nombre minimum de logements dans les années à venir ne serait-ce que pour maintenir la population à son niveau actuel.

En conséquence, les possibilités prévues dans le cadre du plan local d'urbanisme sont assez larges, elles permettront vraisemblablement de répondre aux besoins futurs sur une période qui dépasse la durée prévisionnelle du plan local d'urbanisme, c'est à dire une dizaine d'années environ. Ces possibilités ne seront utilisées que progressivement, au fur et à mesure de l'émergence des besoins, par le phasage adéquate de l'ouverture à l'urbanisation des zones AU.

Au total les potentialités de construction de logements prévues dans le cadre du plan local d'urbanisme sont estimées à 3 100 logements. Elles correspondent à une augmentation du nombre d'habitant de 10%, soit environ 4 400 habitants à l'horizon 2013.

## 2. Tirer parti des atouts de Chartres et les renforcer pour conforter et développer l'activité économique

Le diagnostic a fait apparaître les atouts majeurs dont dispose l'agglomération chartreuse pour accueillir des activités économiques nouvelles : situation géographique, infrastructures de communication, présence de nombreux équipements, etc.

L'une des orientations majeures du P.A.D.D. est de renforcer l'attractivité de la ville de Chartres sur le plan économique en créant les conditions favorables à l'implantation d'activités économiques sur le territoire communal. Outre l'action sur l'offre foncière destinée à l'accueil d'entreprises afin de favoriser le développement d'une offre diversifiée, cette orientation passe par des actions sur le logement, les équipements, les services, la vie culturelle, les déplacements.

Par ailleurs le maintien des équilibres habitat/emploi sur le territoire communal suppose de maintenir un tissu économique fort, large et diversifié. Toutefois, en matière d'activités économiques et d'emplois, comme en matière de logements, la notion de besoins est très difficile à apprécier et à quantifier à l'échelle de la ville de Chartres. En effet, Chartres est inclus dans un bassin d'emploi extrêmement large qui s'étend sur l'ensemble du département et inclus la frange sud-ouest de l'Île-de-France.

En conséquence, dans le domaine économique, les orientations retenues peuvent se décliner de la manière suivante

- Favoriser la requalification des zones d'activités les plus anciennes, afin de stabiliser les activités présentes sur le territoire communal et de faciliter le remplacement de celles qui se délocalisent. Cela nécessitera des actions sur le paysage, les voiries, les réseaux, la signalétique, etc.
- Maintenir et développer le commerce, l'artisanat et les activités de services en centre ville et dans les petits centres de quartiers. Dans le souci d'encourager la mixité des fonctions, sont autorisées dans les quartiers d'habitation les activités non nuisantes et non polluantes, compatibles avec le voisinage des habitations.
- Tirer parti des atouts de Chartres pour accueillir des activités dans les zones bien desservies par les infrastructures avec une préoccupation de qualité paysagère et architecturale comme le jardin d'entreprises.

## 3. Conforter le centre ville dans son rôle de pôle d'animation administratif, commercial et culturel

L'un des éléments forts du parti retenu est de renforcer le centre ville actuel et de l'étendre vers l'ouest, c'est à dire vers le cœur de l'agglomération, afin d'accroître son rayonnement.

En effet, le centre ville de Chartres joue traditionnellement un rôle important de pôle commercial d'animation et de service à la population. Par son caractère historique et les différents équipements qu'il abrite, il constitue par ailleurs un pôle culturel de haut rang. Le maintien et le renforcement de cette double vocation sont essentiels pour l'attractivité de l'agglomération dans son ensemble, y compris sur le plan économique.

L'objectif est d'offrir aux habitants actuels et futurs ainsi qu'aux touristes et aux autres visiteurs un bon niveau de service, une vie culturelle riche et un centre ville animé avec des espaces publics agréables et conviviaux.

L'existence d'un centre ville agréable et animé constitue un élément important pour la qualité de vie des habitants de l'ensemble de l'agglomération, mais c'est aussi un atout qui peut être déterminant pour l'implantation d'entreprises sur le territoire communal.

La création d'un pôle fort autour de la gare, pouvant accueillir des activités de commerces, de services et des équipements, s'inscrit aussi dans cette perspective de développement et de rayonnement du centre ville.

#### 4. Favoriser l'implantation de grands équipements rayonnant à l'échelle de l'agglomération, du pays chartrain, voire des franges franciliennes

Chartres dispose déjà d'un bon niveau d'équipements. Toutefois, un certain nombre de besoins demeurent auxquels il est difficile aujourd'hui d'apporter des réponses, notamment dans le domaine de la culture, des loisirs et de l'accueil hôtelier. Dans les années à venir, il est donc prévu la création ou l'amélioration d'équipements tels que salles de cinémas, bibliothèque, salle de spectacle, hôtels.

## Etablir un équilibre dans l'occupation du sol, à l'échelle de l'ensemble du territoire communal.

### 1. L'équilibre entre emploi / habitat / loisirs / culture

Le diagnostic montre que Chartres est une ville qui connaît déjà un certain équilibre entre emploi et habitat. Le plan local d'urbanisme vise à maintenir et à renforcer cet équilibre en prenant en compte deux considérations :

- En ce qui concerne les moyens de transports : une grande partie des logements nouveaux dont la réalisation est prévue dans le cadre du plan local d'urbanisme est localisée à proximité d'axes qui sont déjà ou qui pourront être desservis par les transports collectifs routiers, c'est le cas notamment de l'ensemble de l'opération de renouvellement urbain de la base aérienne 122. Par ailleurs, le plan local d'urbanisme laisse la possibilité à terme de réaliser autour du centre et sur un axe est/ouest, un réseau de transport en commun en site propre. Cette approche doit se comprendre dans le cadre plus large d'un effort de dissuasion du recours systématique à l'automobile, surtout dans le centre ville joint à une politique d'intégration, en particulier par la création de stationnements publics souterrains.
- En ce qui concerne la gestion des eaux, le recueil, voire la rétention, des eaux pluviales sur la parcelle sera privilégié. Quant aux eaux usées, il y a obligation pour toutes les constructions de se raccorder au réseau existant.

### 2. L'équilibre entre protection, renouvellement et développement

Cet équilibre résulte du rapport défini entre :

2.1 - Les zones ou secteurs destinés à accueillir de nouvelles urbanisations dans le cadre d'un développement urbain maîtrisé :

Pour la ville de Chartres, les possibilités de développement urbain restent limitées car la majeure partie du territoire communal est déjà urbanisée et il existe peu de zones susceptibles d'être urbanisées dans les années à venir.

La nécessité de répondre aux besoins actuels et futurs, que ce soit en matière de logements, d'activités ou d'équipements, ainsi que l'objectif de ne pas densifier de manière excessive les zones urbaines existantes, conduisent à prévoir, dans le cadre du plan local d'urbanisme, l'urbanisation d'un certain nombre de zones : le plateau de Rechèvres, les Hauts-Saumons, la base aérienne 122 et de l'aérodrome qui constituent des secteurs d'extension urbaine mixte à long terme à la différence de la zone-vie de la base aérienne 122 qui relève surtout d'une logique de renouvellement urbain immédiat (l'urbanisation de ces deux secteurs sera coordonnée dans le cadre d'une étude spécifique en liaison avec la commune de Champhol).

Les choix de la localisation et de la délimitation de ces zones s'appuie sur les critères suivants :

- Le plateau de Rechèvres et les Hauts-Saumons sont des zones qui sont situées en continuité de la zone urbaine actuelle, à l'intérieur de l'enveloppe urbaine délimitée par la rocade. Elles bénéficient de la proximité des grands équipements notamment dans les domaines sportifs et scolaires et sont ainsi susceptibles de répondre aux besoins futurs de logements individuels ou groupés dans des conditions satisfaisantes. L'urbanisation du plateau de Rechèvres a fait l'objet d'études spécifiques et d'une coordination dans le cadre de la COMACH avec les communes de Lèves et de Mainvilliers qui prévoient aussi de nouvelles urbanisations dans ce secteur. De même, les projets des Hauts-Saumons ne prendront leur forme définitive qu'après concertation avec la commune de Champhol.
- La base aérienne elle-même, ainsi que l'aérodrome éventuellement, ne seront urbanisés, dans le prolongement de la zone-vie, qu'à long terme, après leur libération, dans le cadre d'un projet global et coordonné avec la commune de Champhol. En attente d'une définition plus précise des programmes envisageables, ces extensions peuvent d'ores et déjà être qualifiées de mixtes en rendant possible l'implantation de logements, d'activités, d'équipements, d'espaces verts et publics, dont un parc urbain intégré.

## 2.2 - Les secteurs de renouvellement urbain :

Différents secteurs ont été identifiés comme devant faire l'objet d'opérations de renouvellement urbain :

- Plusieurs quartiers périphériques d'habitat à dominante social comme la cité de Rechèvres 200 et le quartier de Beaulieu. Le quartier de La Madeleine devra faire l'objet d'une opération de requalification de l'espace public.
- Le pôle gare s'inscrit dans la démarche d'extension du centre ville mais possède des caractéristiques propres en terme de contraintes (stationnements et circulations liés au fonctionnement de la gare) comme d'opportunités (animation et centralité déjà importantes, foncier disponible, possibilité d'implantations mixtes : logements, activités tertiaires ou commerciales, équipements, etc.).
- La zone-vie de la base aérienne 122 bénéficie de la proximité du centre ville et d'un certain nombre de grands équipements. Elle occupe un site privilégié avec des vues sur la vieille ville et la cathédrale. L'objectif retenu pour l'aménagement de cette zone est de constituer un pôle de densité et de centralité qui ne vienne pas en concurrence mais au contraire en complémentarité avec le centre-ville actuel. En conséquence cette zone pourra accueillir des logements collectifs et individuels ainsi que des activités tertiaires, des équipements et des espaces publics de qualité. Cette zone déjà urbanisable fera l'objet d'un règlement spécifique comparable à d'autres secteurs denses de renouvellement urbain..
- Plusieurs petits secteurs considérés comme mutables et répartis autour du centre et dans les faubourgs.
- La zone industrielle Edmond Poillot qui pourra faire l'objet d'une requalification des réseaux et des espaces publics.

### 2.3 - La préservation des espaces affectés aux activités agricoles ou forestières

Il existe très peu d'espaces agricoles ou affectés aux activités forestières sur le territoire communal, Par contre, existent des espaces boisés, les espaces naturels de la vallée de l'Eure, les squares, les parcs, les jardins et les cœurs d'îlots pour lesquels le plan local d'urbanisme prend des mesures de protection ou de confortement.

Ainsi, le bois des Poteries à Rechèvres devra être préservé et étendu dans le cadre de l'urbanisation du plateau, un parc urbain sera créé dans le cadre de l'aménagement de la base aérienne 122 et de nouveaux squares sont prévus dans les secteurs de renouvellement urbain ou d'extension. De manière générale, les développements successifs ou finaux de l'urbanisation devront prendre en compte le traitement paysager, provisoire ou définitif, de leurs limites et franges.

## Mettre en place un mode de développement qui préserve les formes urbaines traditionnelles et l'environnement dans les opérations nouvelles et les quartiers existants.

### 1. Le respect des formes urbaines traditionnelles

Sur la majeure partie des zones urbaines existantes, et notamment des faubourgs et des quartiers d'habitat individuel, l'objectif retenu est le respect des formes urbaines actuelles tout en répondant, dans la mesure du possible, aux besoins des habitants actuels ou futurs. Cet objectif n'est en rien un encouragement au pastiche et l'innovation architecturale n'est pas exclue dès lors qu'elle s'inscrit dans les gabarits définis par le règlement et en cohérence avec l'environnement.

Le règlement prévoit donc une évolution douce sans bouleversement des formes urbaines traditionnelles, il permet toujours une densification mesurée et assure une bonne intégration des constructions nouvelles dans leur environnement urbain.

### 2. La préservation du patrimoine et de l'environnement

#### 2.1 La protection des ensembles urbains et du patrimoine bâti remarquables

Sur l'ensemble du territoire communal, les éléments de paysage remarquables ont été identifiés. Il s'agit d'éléments de paysages naturels et d'éléments de patrimoine bâti, parfois imbriqués. En conséquence, des bâtiments ou des ensembles de bâtiments repérés au diagnostic seront protégés dans le cadre du Plan local d'urbanisme. Par ailleurs, la création d'une Z.P.P.A.U.P. sera étudiée sur le secteur du centre ville commerçant échappant au règlement du secteur sauvegardé et sur les boulevards.

#### 2.2 La protection des paysages urbains

Le principe de la protection des paysages urbains est traduit par les mesures prises pour la protection des caractéristiques urbaines et paysagères du centre ancien et des quartiers d'habitat individuel du XIX<sup>ème</sup> siècle, de certaines anciennes cités d'habitat social de l'entre-deux guerres devenues propriétés privées et des quartiers où la végétation occupe une place importante.

Dans les zones d'habitat individuel, le plan local d'urbanisme préserve les formes urbaines traditionnelles caractérisées par des maisons avec des jardins. Il protège les parcs et les cœurs d'îlots verts les plus intéressants.

Dans les zones qui présentent un intérêt patrimonial particulier, le plan local d'urbanisme met en place un règlement qui respecte le bâti ancien traditionnel et qui garantit une bonne intégration des constructions nouvelles dans le paysage urbain actuel.

### 2.3 L'aménagement des entrées de ville

Comme le diagnostic l'a montré, la ville n'est pas concernée formellement par l'article L. 111-1-4. En effet, les seules voies pouvant se rattacher à cette problématique sont la R.N. 10 nord et l'ensemble rocade R.N. 123 - autoroute A. 11 à l'est, le long du jardin d'entreprises.

Et ces deux voies sont déjà intégrées au périmètre urbanisé de la ville.

En ce qui concerne le jardin d'entreprises, sa réalisation se déroule selon des principes d'aménagement et de traitement des abords des voies rapides qui sont restés et resteront les mêmes : cohérence urbaine et architecturale, aménagement paysager suivant un schéma directeur conçu pour l'ensemble de la zone, etc.

En ce qui concerne l'avenue Jean Mermoz, des principes sont déjà en place depuis plus de trente ans et sont lisibles du côté de l'ancienne Z.U.P. L'aménagement du côté de la base et de l'aérodrome sera étudié plus finement dans le cadre de l'étude de définition globale qui sera engagée sur l'ensemble du site.

### 2.4 La protection des paysages naturels espaces agricoles, espaces verts, espaces paysagers

Le principe de la préservation des paysages se traduit par la protection des zones naturelles qui occupent une part importante du territoire communal : la vallée de l'Eure et ses coteaux, les parcs et certains cœurs d'îlots.

### 2.5 La préservation de la qualité de l'air et de la qualité de l'eau

L'un des choix fondamentaux du plan local d'urbanisme, de localiser les principaux sites de construction de logements nouveaux à proximité du centre ville, des grands équipements, est une contribution importante au principe de la préservation de la qualité de l'air.

En effet, ce choix aura pour conséquence de limiter le développement de la circulation automobile au profit de modes de déplacements alternatifs et moins polluants.

En matière de circulation automobile, le principe retenu est de limiter autant que possible l'utilisation des voitures pour des déplacements entre des points pourvus de stationnements en limite de la zone centrale afin d'éviter le transit et la recherche de stationnement et de réduire ainsi la pollution et les embouteillages. Ce fonctionnement est aussi assuré et renforcé par la création d'itinéraires de quartier à quartier, évitant le centre.

De plus, la création progressive des liaisons piétonnes et cyclables permet de prendre en compte la qualité de l'air en réduisant le recours aux véhicules automobiles.

Enfin, la priorité donnée aux transports en commun se traduit par la création d'un T.C.S.P. bus sur les boulevards dans le cadre du projet « cœur de ville ». A terme, ce T.C.S.P. pourra être prolongé principalement vers l'est, la zone vie et la base aérienne et secondairement, vers Lucé via la rue du Grand Faubourg.

Par ailleurs, le plan local d'urbanisme assure la protection des principales plantations d'alignement le long des grands axes, des parcs, des principaux jardins et des cœurs d'îlots verts les plus intéressants.

Le principe de préservation de la qualité de l'eau se traduit par la limitation des rejets des eaux pluviales dans les réseaux pour éviter les phénomènes de saturation des réseaux, généralement générateurs de pollutions.

## 2.6 La protection contre le bruit

Pour l'avenir, l'implantation de bâtiments, prévue le long des voies SNCF, dans le cadre du pôle gare aura pour conséquence de protéger du bruit les constructions situées en deuxième front.

La prise en compte, par des secteurs particuliers, des zones soumises au bruit des infrastructures terrestres de transport ou de l'aérodrome, s'inscrit aussi dans cette logique d'amélioration de la qualité de vie.

## 3. La maîtrise des besoins en déplacements et de la circulation automobile

Les principales zones de renouvellement urbain ou d'extension du plan local d'urbanisme présentant un grand potentiel d'accueil de logements nouveaux sont localisées sur des sites qui pourront être desservis par les transports collectifs et qui sont à proximité des lieux de vie urbaine et des grands équipements. L'objectif est de contribuer à un rapprochement habitat/emploi et à une plus grande utilisation des transports collectifs.

La maîtrise des déplacements se traduit aussi par

- La création d'un réseau de liaisons douces, piétonnes et cyclables.
- L'aménagement d'un vaste parking souterrain sous les boulevards autour du centre ville (projet « cœur de ville ») et d'aménagements de nouveaux espaces et de cheminements pour les piétons.
- La limitation de l'utilisation des voitures pour des déplacements entre des points pourvus de stationnements en limite de la zone centrale afin d'éviter le transit et la recherche de stationnement et de réduire ainsi la pollution et les embouteillages.
- La création par de nouvelles voies tangentes d'itinéraires automobiles de quartier à quartier en évitant le centre.
- La création d'un T.C.S.P. bus sur les boulevards dans le cadre du projet « cœur de ville », éventuellement prolongé vers la zone vie et la base aérienne et/ou vers Lucé via la rue du Grand Faubourg.

## 4. La prévention des risques prévisibles naturels, des pollutions et des nuisances

Les mesures prises pour la maîtrise des eaux de ruissellement contribueront à la prévention et à la maîtrise des risques d'inondation.

## Améliorer les liaisons inter-quartiers et créer ou réaménager des espaces et des équipements d'animation et de convivialité dans les quartiers

### 1. Les liaisons routières inter-quartiers

Le diagnostic a mis en évidence la structure essentiellement radiale du réseau viaire de la ville et ses conséquences en terme d'engorgement du centre.

La volonté de conforter le centre et d'assurer son développement et son animation en le préservant de l'envahissement automobile et en réservant des espaces piétons confortables et de qualité (voir projet cœur de ville) comme la nécessité d'améliorer le fonctionnement général de la ville en offrant des liaisons entre quartiers indépendantes du centre ont conduit à proposer l'aménagement et la création de nouvelles liaisons tangentielles :

- Le prolongement de l'avenue de Verdun vers la rue du Bourgneuf (confortant un itinéraire de Lèves à Lucé) au travers de la zone à urbaniser de la Roseraie-Rechèvres.
- L'aménagement de la liaison du faubourg Saint-Jean à Bel-Air (Hauts-Saumons) via la rue de la Paix à Rechèvres.
- La création d'un itinéraire nord-sud depuis Bel-Air (Hauts-Saumons), voire même Champhol / Lèves, jusqu'à Beaulieu (route d'Orléans) au travers de la zone-vie de la base aérienne 122.
- Le prolongement de la trame viaire principale nord-sud du quartier de La Madeleine vers Champhol au travers du secteur de la base aérienne et de l'aérodrome ainsi que d'autres liaisons de l'avenue J. Mermoz (R.N. 10) vers Champhol.
- Le prolongement vers Champhol de la rocade.
- Le prolongement à travers Beaulieu jusqu'à la route d'Orléans de l'avenue V. Hugo.
- La liaison entre l'avenue des Sablons et la route de Sours.
- Le désenclavement du quartier de Beaulieu vers la zone industrielle Edmond Poillot.
- Le prolongement de la rue Rabuan du Coudray vers le C.M. 101 et la rue Gabriel Péri en coordination avec la ville de Lucé.

### 2. Les liaisons cyclables

Les services municipaux ont étudié un plan pluriannuel de création de pistes cyclables qui sera réalisé progressivement. Ce plan, présenté dans le diagnostic, privilégie les liaisons entre pôles de centralités et équipements structurants d'une part et les liaisons vers la campagne de l'autre en se raccordant au réseau du « plan vert » de l'agglomération et les circuits touristiques et de loisirs existants.

Les cheminements prévus pourront être mixtes en y mêlant les circulations piétonnes.

### 3. Les liaisons piétonnes

Ces liaisons piétonnes forment un réseau qui s'inscrit dans les logiques du « plan vert » de la COMACH en s'appuyant sur deux cheminements principaux à conforter :

- Les promenades nord-sud des bords de l'Eure dont les continuités doivent être améliorées ou créées vers Lèves ou vers Luisant et Le Coudray.

- Le cheminement des coteaux (ex-Banlieues 89), issu de la gare à travers Mainvilliers et Lucé et qui doit être prolongé vers la gare de Beaulieu.

Ce réseau doit être bouclé ou complété par :

- Les cheminements et les espaces piétons mis en place autour de la vieille ville intra-muros par le projet « cœur de ville » et réactualisant l'ancien « tour de ville ».
- 
- Les cheminements mixtes du plan des pistes cyclables.
- 
- Une série de tertres créés ou réaménagés sur les coteaux est de la vallée vers la zone-vie de la base aérienne, vers Saint-Chéron et vers Beaulieu.

Ce réseau se raccorde aux cheminements touristiques ou de loisirs existants : chemins de grande randonnée (G.R.), circuits de randonnée pédestre, circuit topo-guide du centre ancien, etc.

#### 4. Les espaces de convivialité dans les quartiers

Le diagnostic a révélé la répartition égale, le potentiel, et pour certains la vitalité, de pôles de proximité dans les quartiers. Les objectifs du PADD et du plan local d'urbanisme sont de conforter ces pôles afin de promouvoir convivialité et animation sociale dans les quartiers en favorisant la satisfaction sur place des besoins quotidiens.

