



PLAN LOCAL D'URBANISME



Laneuveville *-devant-Nancy*

Projet d'aménagement et de
développement durable

aduan

AGENCE DE DÉVELOPPEMENT
ET D'URBANISME DE L'AIRE
URBAINE NANCÉIENNE

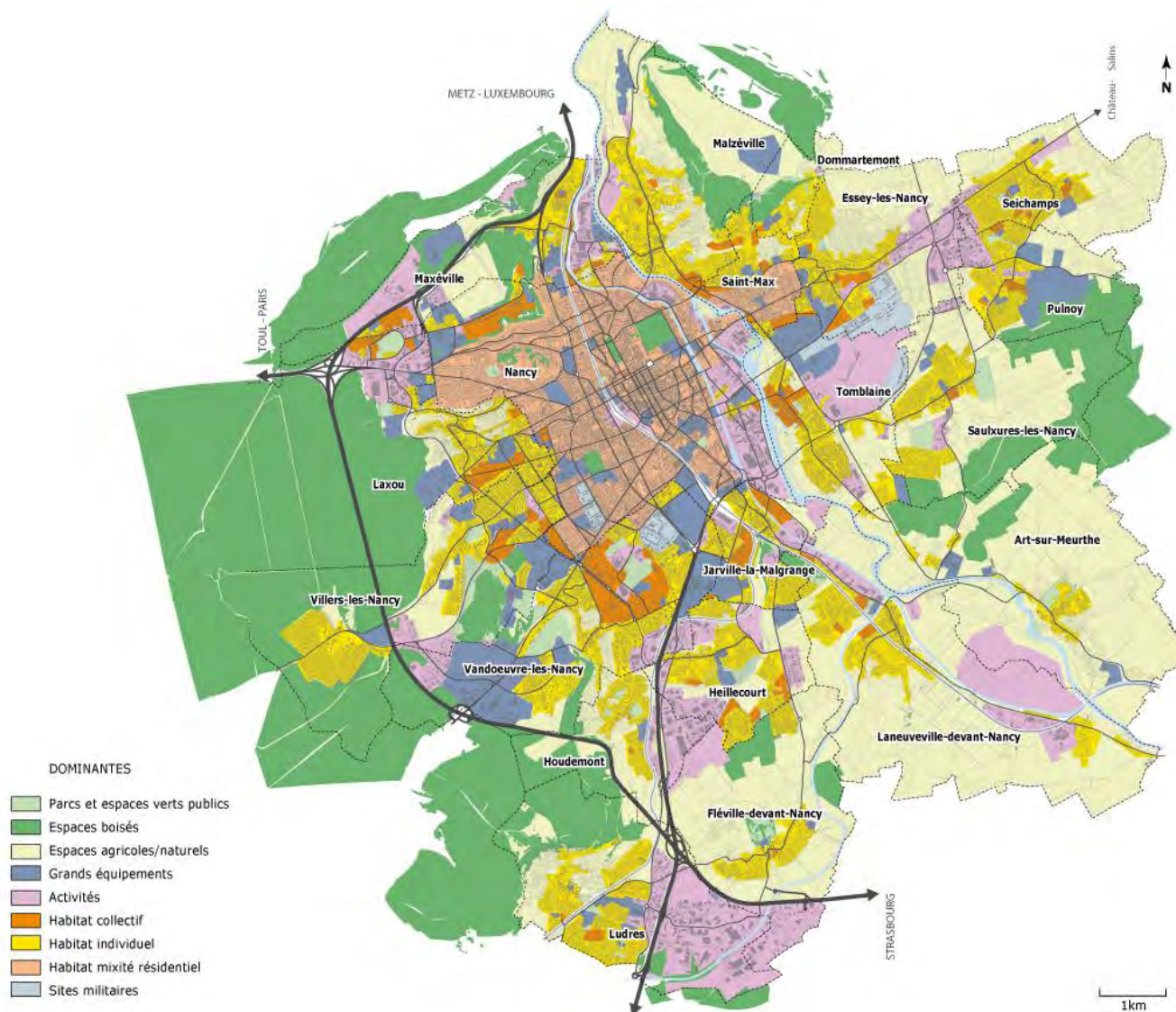
MARS 2013

SOMMAIRE

Chapitre I. : Le contexte communautaire	5
I. La cohérence des documents de planification et les grandes démarches communautaires	6
II. Les six territoires à enjeux de l'agglomération nancéienne	8
III. Les enjeux du « secteur Sud Est »	11
IV. La définition d'un cadre d'action durable issu du Grenelle	15
 Chapitre II. : Les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme	 17
I. Concilier ville économique et ville de proximité	19
II. Promouvoir l'urbanisme de proximité	23
III. Valoriser le cadre de vie	27

Chapitre I. Le contexte communautaire :

Le territoire de la Communauté Urbaine du Grand Nancy



I. La cohérence des documents de planification et les grandes démarches communautaires

La communauté urbaine du Grand Nancy est dotée de documents d'orientation de la politique communautaire, thématiques ou transversaux, dans les domaines de l'habitat durable, des déplacements et de la protection de l'environnement et du paysage qui ont des conséquences sur l'ensemble des territoires de l'agglomération nancéienne. Ces documents d'orientation doivent être pris en compte lors de l'élaboration des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) pour trois principales raisons.

D'une part, ces démarches sont menées dans le **respect des principes du développement durable**. Leur prise en compte dans les PLU permet de renforcer l'intégration d'enjeux transversaux dans la définition des projets communaux (protection de l'environnement, maîtrise de l'urbanisation, mixité de l'habitat, etc.).

D'autre part, l'intégration de ces démarches lors de l'élaboration des PLU est nécessaire pour permettre une cohérence des politiques communautaires ainsi que leur mise en œuvre effective à travers la réglementation d'urbanisme locale. Les projets d'aménagement et de développement durable et leurs traductions réglementaires doivent ainsi **prendre en compte les actions préconisées à l'échelle communautaire**.

Enfin, en terme réglementaire, les PLU se doivent d'être compatibles avec les documents de planification d'échelle supérieure ayant une valeur juridique : le 6^{ème} PLHD, le PDU, l'agenda 21, la charte pour l'environnement, le plan paysage, le SCoT Sud 54, ...

En particulier, en matière d'habitat, **les orientations du 6^{ème} programme local de l'habitat durable (PLHD)** ont été approuvées le 17 janvier 2011 pour la période 2011-2016.

Trois orientations ont été retenues pour être le support de 35 fiches « action » :

- améliorer la prise en compte des ménages et favoriser les parcours résidentiels,
- mettre en place une économie de l'habitat durable,
- renforcer les outils d'animation, de mobilisation des acteurs et de mise en œuvre de la politique locale de l'habitat.

En matière de transports, **les PLU doivent respecter les orientations du plan des déplacements urbains (PDU)** approuvé le 6 octobre 2006. Ce document est en cours de révision.

Ce document a deux impacts importants sur les PLU :

- la prise en compte des contraintes acoustiques lors de la délimitation des zones à urbaniser ;
- le développement de l'utilisation des transports collectifs grâce à une redéfinition des possibilités de stationnement sur le territoire communautaire.

Le PDU édicte par ailleurs des orientations plus générales, en cohérence avec les principes de la loi SRU. Celles-ci visent notamment à limiter l'étalement urbain et à favoriser la mixité urbaine.

En matière d'environnement, la communauté urbaine a réalisé une **charte d'environnement** co-signée par le ministère de l'environnement en 1997 pour une durée de cinq ans. Cette charte qui formalisait l'engagement d'une politique globale et transversale n'avait pas de valeur juridique. Elle a été l'occasion d'amorcer des réflexions d'ensemble sur l'environnement à l'échelle de

l'agglomération. Elle s'appuyait sur trois objectifs sectoriels qui doivent être intégrés dans la définition des projets communaux :

- le développement du réseau de deux roues en ville,
- la protection et la valorisation des trames vertes
- la requalification des entrées d'agglomération.

Dans la continuité de ce document et pour davantage de transversalité dans la définition des projets, la communauté urbaine a initié, en 2002, une démarche plus globale de développement durable à travers l'élaboration d'un **agenda 21 local**. L'agenda 21 du Grand Nancy énonce un certain nombre d'actions concrètes, en faveur du développement durable, que les PLU devront pouvoir rendre réalisables. Dans un objectif plus spécifique de valorisation des espaces naturels et des paysages, le Grand Nancy s'est également doté d'un **plan paysage** adopté en 2007. La principale fonction de ce document, qui doit être intégré dans les PLU, est de s'assurer de la prise en compte de la préoccupation paysagère dans les projets de voirie, de requalification environnementale, de construction ou d'urbanisation.

Concernant de manière plus générale l'amélioration du cadre de vie, le Grand Nancy a initié un certain nombre de réflexions plus sectorielles qui doivent transparaître dans la définition des projets de chaque commune : le plan lumière, la valorisation de l'eau dans la ville et la mise en œuvre de nouvelles techniques de gestion des eaux pluviales, le schéma directeur d'assainissement et d'eau potable, le zonage d'assainissement récemment approuvé, etc.

Par ailleurs, la loi sur le développement des territoires ruraux du mois de février 2005 renforce les obligations de compatibilité des documents d'urbanisme avec les orientations des schémas

directeurs d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE). Pour les territoires communaux du Grand Nancy, cette prise en compte concerne le SDAGE du bassin Rhin-Meuse de 2009.

Enfin, concernant les documents de planification d'échelle supra-communautaire, les PLU devront être, à terme, compatibles avec le **schéma de cohérence territoriale sud Meurthe-et-Mosellan (SCoT Sud 54)** dont l'élaboration sera finalisée en 2012.

- Il définira des objectifs transversaux en matière d'habitat, de développement économique et commercial, de déplacements, de transports, d'équipements, de renouvellement urbain, de tourisme ainsi que les objectifs de préservation et de mise en valeur de l'environnement.
- Il fixera, de manière partagée sur l'ensemble du périmètre, les orientations générales de l'organisation de l'espace selon les principes d'équilibre, de cohérence et de solidarité.
- Il traitera des problématiques d'étalement urbain, d'organisation de l'espace et de corridors écologiques.

II. Les six territoires à enjeux de l'agglomération nancéienne

Définis comme stratégiques, ils constituent des lieux de convergence des projets, d'évolution des pratiques et de l'investissement public, justifiant une gouvernance spécifique.

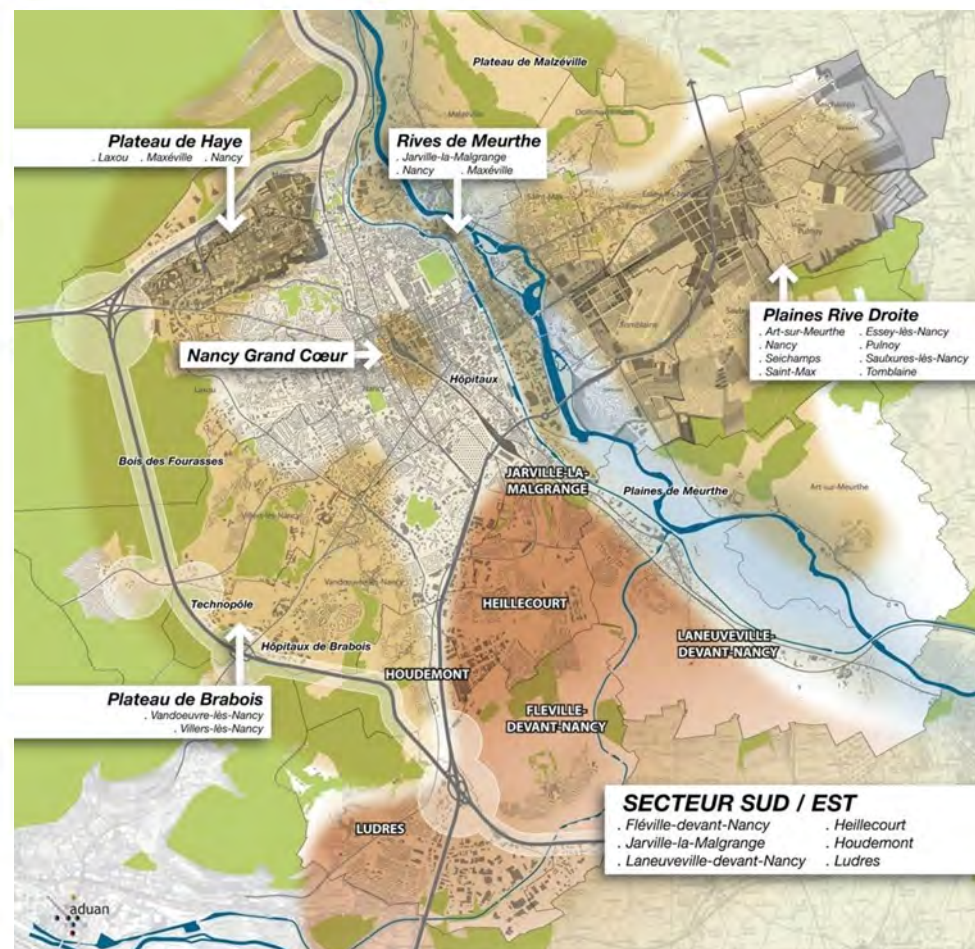
Chacun d'eux recèle une forme de complexité liée à des acteurs multiples, une domanialité complexe, des infrastructures lourdes ou une dimension intercommunale. La capacité collective à relever les défis qu'ils posent, constitue l'une des clés du succès de l'évolution de chaque secteur au sein du Grand Nancy.

Leur singularité respective a conduit à mettre en place pour chacun d'eux une procédure de travail adaptée, basée sur des objectifs partagés par l'ensemble des partenaires.

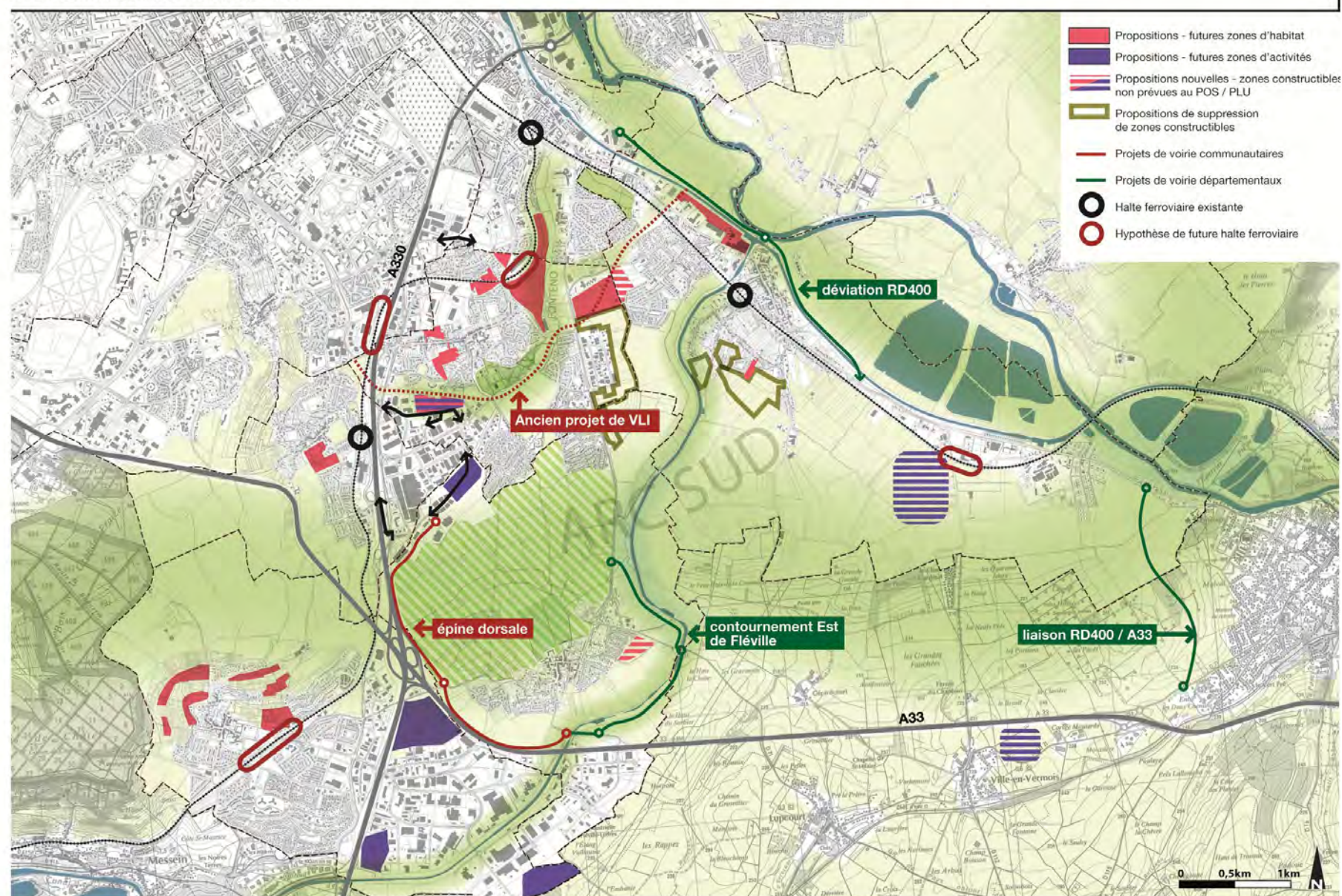
Pour mener à bien cette nouvelle gouvernance des territoires, des réflexions sont conduites de manière à :

- Partager les perceptions et analyses territoriales de chacun, en expérimentant des modalités de concertation innovantes ;
- En déduire les enjeux et les défis à relever par territoire, et définir les modalités d'évaluation à plus long terme de cette démarche.

Il s'est agi pour chacun des territoires à enjeux de créer une synergie entre tous les champs de l'urbanisme : aménagement, transports, développement économique, habitat, vie sociale et confort, etc.



LES ENJEUX DU SECTEUR SUD - EST



III. Les enjeux du « Secteur Sud Est »

Le Contexte urbain :

Le secteur Sud-Est fait partie des six territoires du Grand Nancy identifiés comme territoire à enjeux du fait de l'importance des problématiques urbaines qui les concernent. Recouvrant six communes, il a vu son développement urbain fortement marqué par l'implantation d'infrastructures majeures pour l'ensemble de l'agglomération.

La création de la voie ferrée à la fin du XIX^{ème} siècle, qui se divise en deux branches à partir de la gare de Jarville, a très tôt dessiné un cadran Sud-Est dont la cohérence est encore valide aujourd'hui. Au Nord du secteur, la ligne Nancy-Strasbourg, le canal et la Meurthe ont délimité une bande desservie par la voie historique provenant de Saint Nicolas de Port et qui a généré les premiers noyaux urbains de Jarville et Laneuveville.

Le canal de jonction entre la Meurthe et la Moselle marque lui aussi une frontière Nord-Sud et divise le secteur en son milieu.

La création de l'A 33 à la fin des années 1960 a établi une nouvelle limite au Sud du secteur et forgé avec la N 57 venant des Vosges Sud, un carrefour stratégique qui permettra l'implantation massive d'activités. Enfin, la transformation de la route nationale en pénétrante autoroutière A 330 a d'une part, prolongé l'attractivité économique du secteur au Nord de l'A 33, et d'autre part, renforcé l'effet frontière déjà amorcé par la voie ferrée Nancy-Merrey.

Ainsi, à partir des premiers noyaux historiques, les développements urbains contemporains ont obéi, pour une large part, à des logiques d'opérations successives profitant des effets vitrines, des facilités d'accès, et pour l'habitat, d'un cadre naturel et paysager très valorisant dans la partie centrale du secteur.

Les enjeux :

Le secteur Sud-Est apparaît donc aujourd'hui morcelé, divisé par les infrastructures et les limitations de franchissement.

L'attractivité économique de la partie Sud entraîne d'ores et déjà des problèmes de saturation des circulations.

La partie Est voit son développement limité par l'absence à ce jour de raccordement à l'A 33 et la fragilité des sols (zone d'effondrement liés à l'exploitation du sel).

La partie centrale, circonscrite par l'A 33, l'A 330, la voie ferrée et le canal de jonction accueille des grands sites d'activités ou d'habitat disjoints par des espaces naturels et agricoles qui les préservent pour partie de voisinages difficiles.

Les parcours des ruisseaux (Fonteno, Moulin et Fontaine de Frocourt), le site naturel protégé de Fléville, les espaces agricoles isolés de Heillecourt et de Laneuveville et les espaces verts centraux de Heillecourt ont été préservés de l'urbanisation et doivent le rester. C'est la part des zones d'extension urbaine aujourd'hui non construites prévues dans les documents d'urbanisme qui sera amenée à assurer des continuités urbaines dans les prochaines années.

Des réflexions conduites par le Grand Nancy concernent la création de nouvelles voiries visant à créer des itinéraires de transit pour éviter les centres historiques (contournement Est de Fléville, déviation RD 400) et relier les différentes composantes territoriales (Epine dorsale, liaison RD 400/A 33).

Le potentiel d'urbanisation du « Secteur Sud Est » représente aujourd'hui environ 180 ha destinés, à parité, à l'habitat et à l'activité économique (Cf. carte p. 10).

Les objectifs :

Au regard des problèmes déjà connus pour l'accès à la zone de Frocourt en fin de semaine et du souhait des communes de préserver leurs centres historiques, un schéma de cohérence a été établi afin de garantir :

- **l'équilibre entre les développements urbains et les dessertes de transports** (tant en termes d'infrastructures que de services),
- **assurer un aménagement harmonieux des nouvelles continuités urbaines** qui pourront se créer,
- **et préserver la qualité des liaisons douces et des corridors paysagers.**

Cette réflexion globale doit également permettre d'intégrer des questions ou problématiques particulières comme l'évolution des sites de Cignet et la Rochette Cenpa, la circulation dans la zone de Frocourt, l'implantation d'un équipement de loisirs et de sport à Fléville, et la requalification du site de l'ancien collège de Montaigu.

Au cours des entretiens avec les six communes concernées, ont été évoquées huit possibilités de liaisons routières nouvelles (cf. carte p 10). Certaines de ces liaisons étaient déjà évoquées dans des études antérieures, reprennent pour partie des trames de voiries prévues, ou visent une vocation spécifique comme l'itinéraire incendie.

En outre, il a été fortement affirmé qu'une réflexion à moyen et long terme de ce secteur devait donner une large place aux possibilités de valorisation de la voie ferrée comme support de transport dans la relation au cœur de l'agglomération et à l'intermodalité à partir des gares et de parcs relais.

Dans le cadre de l'élaboration du schéma de cohérence du secteur Sud-Est, chacune des hypothèses a fait l'objet d'un examen particulier et le lien étroit entre urbanisation, desserte, et préservation des continuités vertes a été débattu au sein d'ateliers de travail animés par l'ADUAN associant le Grand Nancy et les communes.

Cependant, au-delà du cadre d'un simple plan de circulation du secteur Sud Est, la réflexion a pris en compte l'évolution des effectifs scolaires, le vieillissement de la population et les besoins en matière d'habitat adapté, la répartition géographique équilibrée des équipements de sports et de culture dans un objectif de complémentarité et de mutualisation.

A cette occasion, seront distinguées, les dispositions à court, moyen et long terme, celles relevant de la planification, de l'urbanisme opérationnel ou de l'aménagement d'espaces publics, celles enfin de maîtrise d'ouvrage communautaire ou communale.

Les pistes de réflexion :

En préfiguration de cette phase de travail, cinq axes peuvent être identifiés pour organiser la réflexion :

- Au carrefour de l'A 33 et de l'A 330 : Entrée Sud de l'agglomération :
 - liens avec Moselle et Madon ;
 - liens avec Saintois et Vermois, en particulier sur le développement des sites d'activités.
- Le long de la Meurthe et de la voie ferrée Nancy-Strasbourg :
 - Renforcement de l'entrée Sud-est de l'agglomération : délestage de l'entrée Sud et desserte de l'ensemble de la rive droite de l'agglomération.
 - Aménagement de la Meurthe dans le cadre de la prise en compte des risques d'inondation.

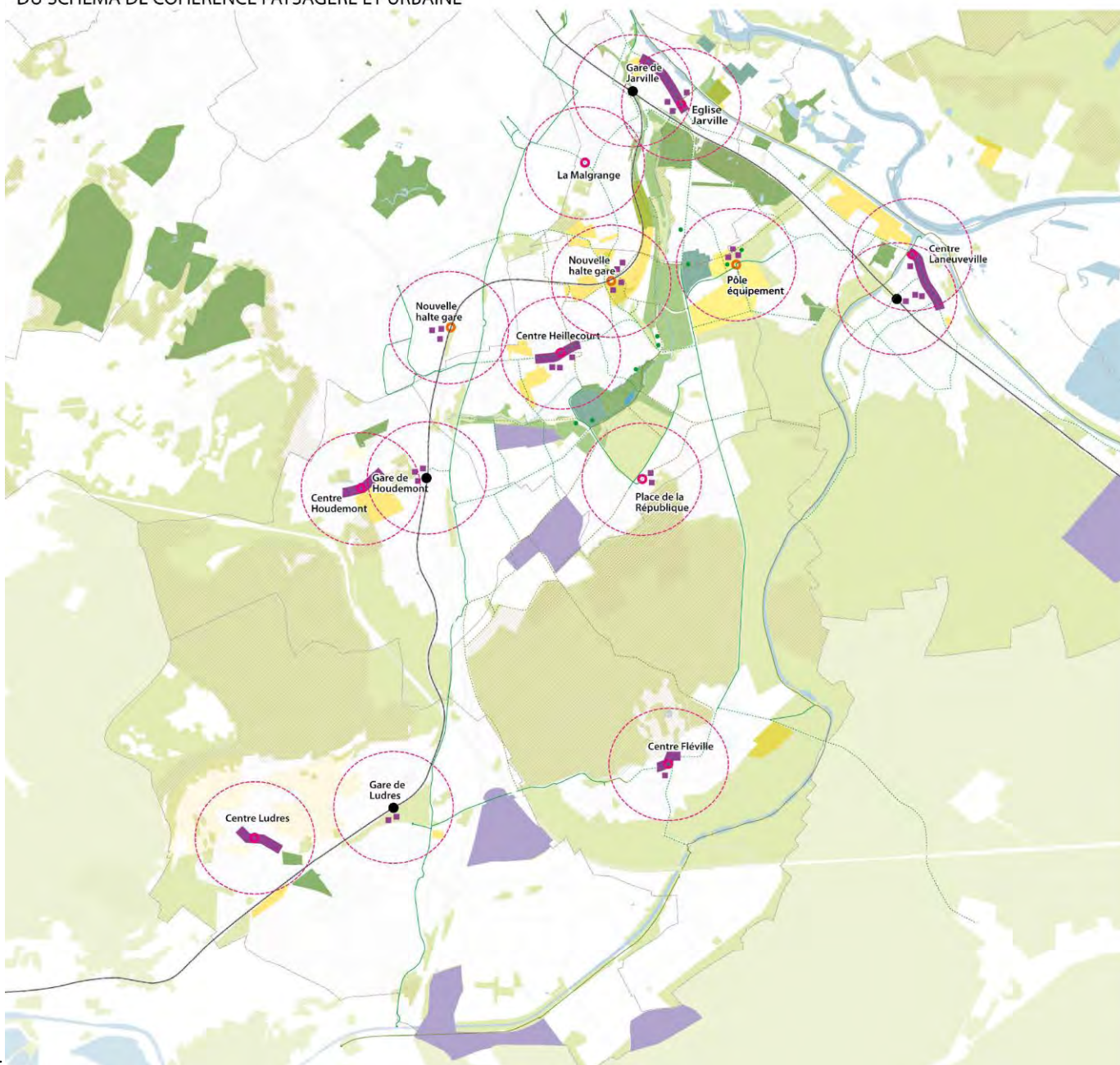
- Valorisation économique de cette nouvelle entrée par l'A 33 :
 - Dans l'espace circonscrit par l'A 330, la voie ferrée Nancy-Strasbourg, le canal de jonction et l'A 33 : Mise en cohérence d'un secteur urbain : planification d'un développement équilibré entre habitat / activité / desserte / trame verte / vocation agricole.
 - Sur la zone de Frocourt : Amélioration de la desserte d'une zone d'activités d'agglomération, permettant l'engagement de la seconde tranche destinée aux petites et moyennes entreprises artisanales/tertiaires et de service n'impliquant pas de nuisances pour les lotissements proches.
 - Ouverture à l'urbanisation de la seconde tranche de Frocourt, des extensions futures du Dynapôle, du Haut des Ronces et partiellement de la Petite Partie (mixité services et habitat) ainsi que leurs impacts en termes de desserte et d'équipements.

La mise en œuvre d'une politique plus ambitieuse de requalification des zones d'activités sud : Dynapole, Porte sud, doit être réfléchie pour maintenir l'attractivité de ces sites qui cumulent à eux seuls 11 500 emplois et 470 entreprises.

La poursuite des actions engagées en matière de jalonnement des sites économiques.

CARTE D'ORIENTATIONS

DU SCHEMA DE COHERENCE PAYSAGERE ET URBAINE



01 DEVELOPPER LA STRUCTURE MULTIPOLAIRE DU TERRITOIRE POUR RATIONNALISER LES MODES DE DEPLACEMENT ET LA GESTION DU FONCIER

Assurer une desserte en transports en commun plus lisible et plus efficace, pas uniquement vers le centre-ville, offrant une qualité de service et d'information particulièrement élevée au niveau des pôles d'échange,

- pôles comme gares existantes ou haltes-gares en projet
- pôles dans centres historiques ou dans nouvelles centralités

Aménager un réseau dense de pistes cycles et piétons pour créer des liens à différentes échelles:

- l'échelle du quotidien, des déplacements courts et des trajets de rabattement vers les pôles d'échange (en pointillés si en projet)
- l'échelle du loisir, de la balade découverte, en vue de la valorisation du grand paysage (en pointillés si en projet)

Pacifier certains segments de voie à caractère aujourd'hui trop routier : intégration des circulations douces, ralentissement du trafic.

Urbaniser au plus proche des pôles d'échange

- rayon de 500m autour du pôle (proximité considérée comme acceptable pour le transfert modal)
- zone d'urbanisation projetée - court et moyen terme
- zone d'activités économiques - court et moyen terme

- Encourager les implantations de commerces de proximité, d'équipements et de services à proximité de ces pôles
- Renforcer les centralités historiques existantes

02 VALORISER ET DEVELOPPER UN CADRE DE VIE ATTRACTIF ENTRE VILLE ET NATURE METTRE EN VALEUR LE PAYSAGE NATUREL, L'INTEGRER A LA VILLE

Protéger

Identifier et protéger les espaces fragiles, développer la biodiversité
Reconnaître la diversité des usages sur les espaces ouverts, permettre leur maintien, gérer les conflits d'usage

- Terrains de sport
- Espaces verts publics
- Espaces agricoles et naturels
- Espaces ouverts
- Sites protégés

Révéler

— Faire traverser au quotidien ces paysages : création de pistes cyclables et piétons reliées aux centres et aux pôles d'échange

Donner à voir ces espaces ouverts par des aménagements paysagers spécifiques.

Travailler l'insertion paysagère du bâti lors de nouvelles constructions

S'appuyer sur le réseau de repères symboliques du territoire, sur les éléments de patrimoine historiques ou paysagers qui font l'identité du territoire et sa spécificité (ici les franchissements de voie ferrée).

Activer

- Encourager le développement d'activités liées à la culture : jardins partagés, pépinières, serres agricoles, vente directe au producteur, pédagogie, loisirs

IV. La définition d'un cadre d'action durable issu du Grenelle

Des « ateliers », à la fois lieux d'échange et de travail/ coproduction, ont été organisés par l'ADUAN en étroite collaboration avec les services du Grand Nancy (Pôle développement urbain et social, Pôle déplacements et Pôle développement économique) et les élus des communes concernées. Ils ont permis de présenter les orientations d'aménagement durable de l'ensemble du Secteur Sud Est sur l'urbanisme de proximité.

Deux grands principes d'aménagement ont ainsi été posés :

1. **Développer la structure multipolaire du territoire** pour rationaliser les modes de déplacement et la gestion du foncier

1.a Identifier et renforcer les polarités du territoire

- Identifier un réseau de *polarités de proximité* qui sont définies par la concentration, existante ou projetée, d'offre en transport collectif, de commerces et services.
- Programmer et concentrer la construction de logements et de nouveaux équipements, commerces ou services, au plus proche de ces polarités existantes ou à venir.
- S'appuyer sur le réseau de repères symboliques du territoire, sur les éléments de patrimoine historiques et paysagers qui font son identité, pour spécifier et distinguer le développement de chaque polarité.

1.b Réduire l'usage de la voiture pour rationaliser les modes de déplacement

- Assurer une desserte en transports en commun la plus attractive possible, pas systématiquement focalisée sur le centre de l'agglomération mais offrant si possible des connexions de périphérie à périphérie, concentrée sur des points d'intermodalité, équipés de parking-relais et autres services (abri vélos, etc.).
- Assurer la cohérence entre ces points d'intermodalité et les polarités de proximité identifiées sur le territoire.
- Encourager les modes « actifs » (marche à pied, vélo principalement) comme alternative à la voiture (pour les trajets de proximité ou pour rejoindre une polarité de transport) en aménageant un réseau de pistes dense et offrant des itinéraires plus directs que les trajets voitures (pistes confortables et très repérables, proposant la traversée quotidienne de paysages naturels).
- « Pacifier » certains segments de voie à caractère trop routier, de manière à y intégrer les circulations douces, à ralentir et limiter le trafic, favoriser une transformation des axes de transit en rues.

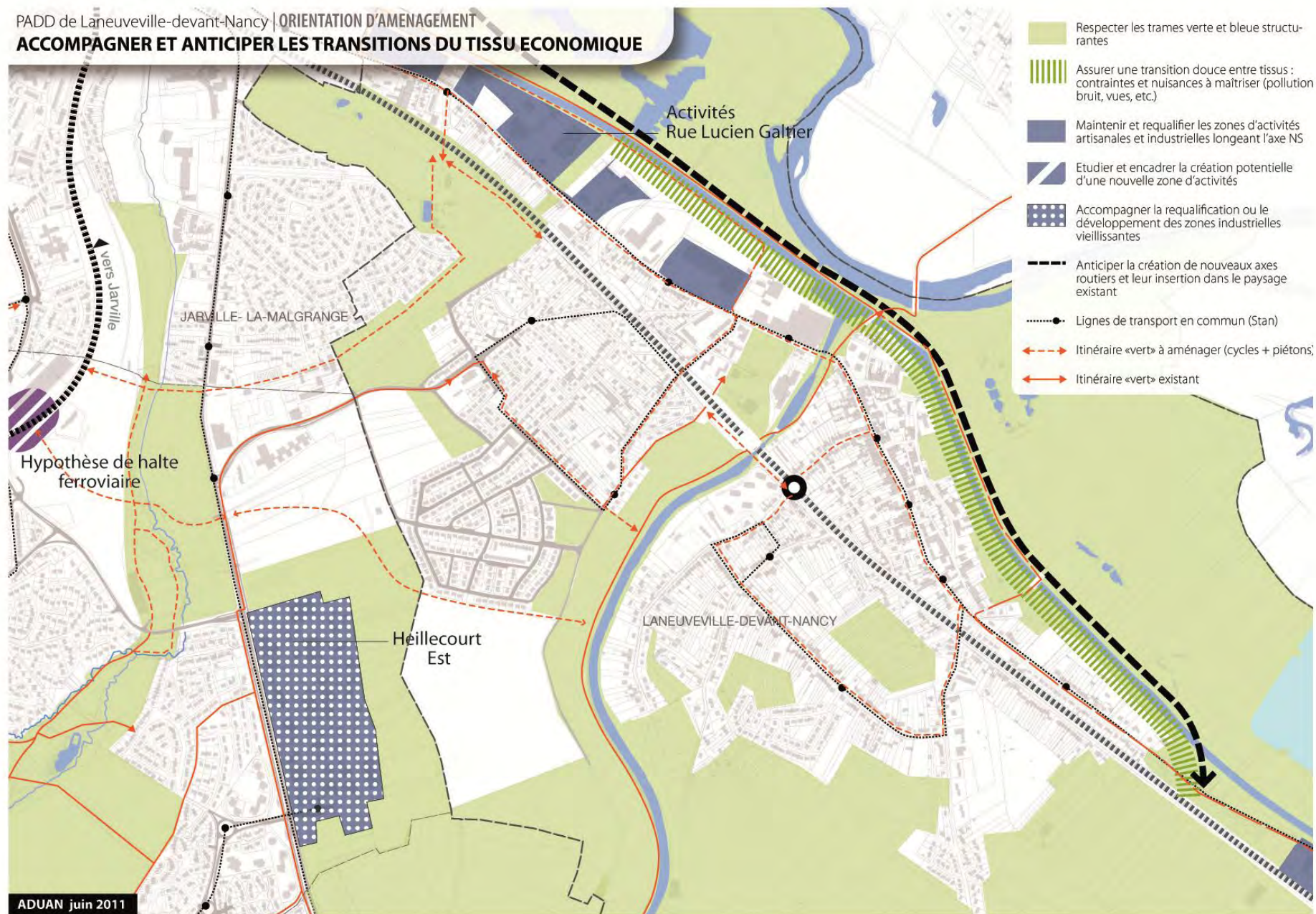
2. **Valoriser et développer un cadre de vie attractif entre ville et nature**

- S'appuyer sur les richesses de ce territoire mixte, entre ville et campagne, pour proposer un mode de vie durable et innovant, en phase avec les désirs du plus grand nombre.

- Mettre en valeur le paysage naturel qui fait la particularité de ce territoire entre ville et nature, de manière à ce qu'il ne reste pas une arrière-scène non explorée de l'espace urbain.
- Préserver les « espaces fragiles » (espaces d'intérêt environnemental, tissus interstitiels), mais surtout reconnaître leurs fonctions et permettre le maintien des usages qui leur sont liés sans forcément tout aménager.
- Proposer un habitat spacieux et calme, de haute qualité environnementale, à la fois proche de la nature et plus compact, situé à proximité des services urbains.
- Reconsidérer les transitions entre les différents tissus urbains, enrichir les formes urbaines et structurer la ville par les espaces publics.
- Assurer une transition physique et programmatique entre rural et urbain, par l'aide au développement d'activités de découvertes, de loisirs, de commerce de proximité.
- Permettre, quotidiennement, de traverser ces paysages.

Chapitre II. Les orientations générales d'aménagement et de développement durable

PADD de Laneuveville-devant-Nancy | **ORIENTATION D'AMENAGEMENT**
ACCOMPAGNER ET ANTICIPER LES TRANSITIONS DU TISSU ECONOMIQUE



I. Concilier ville économique et ville de proximité

La requalification du site d'activités rue Lucien Galtier

Sur ces espaces d'activités situés en entrée de ville entre la rue Lucien Galtier et le canal, doivent se poursuivre les efforts de requalification déjà entrepris.

La redynamisation du site d'activités du Neuf Pont

Situé au Sud-Est de la commune de Laneuveville-devant-Nancy, le lotissement du Neuf Pont est localisé le long de la RD 400 et de la RD 112 (route de Bayon).

Environ 14 entreprises sont implantées sur le site, essentiellement dans les secteurs d'activités industrielles et de la construction, qui représentent près de 286 emplois.

Ce site, isolé du centre communal, présente une certaine inertie et connaît des difficultés dans son développement.

Néanmoins, le site présente une disponibilité foncière d'environ 2 ha, une partie en front de la RD 400 et une plus large partie le long de la voie ferrée. Des actions de requalification s'imposent pour des motifs économiques, mais également pour des motifs de qualité urbaine.

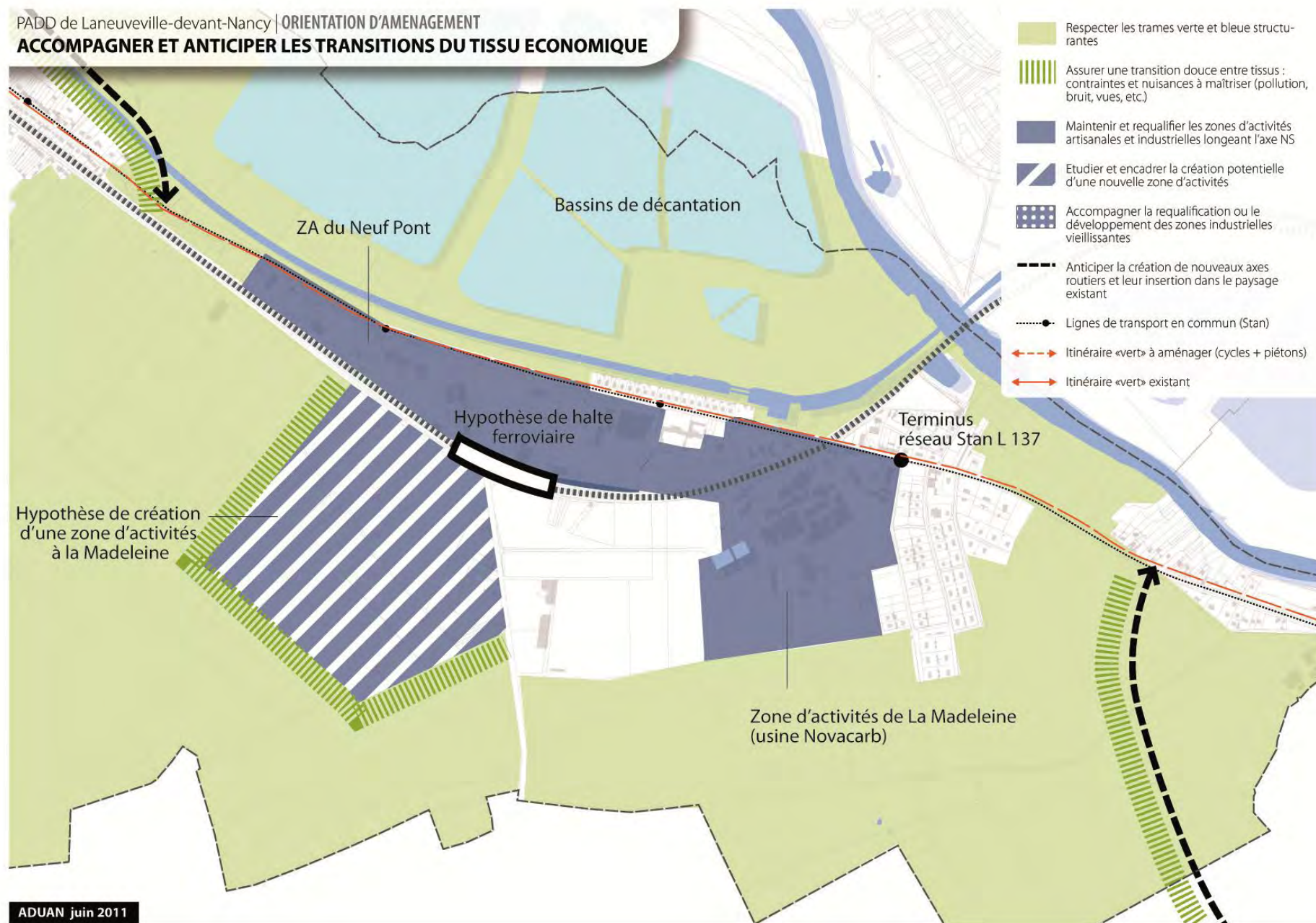
La création d'une zone d'activités complémentaire au Sud

La commune de Laneuveville-devant-Nancy souhaite favoriser l'émergence d'une nouvelle zone économique d'envergure au Sud du site du Neuf Pont, sur environ une quarantaine d'hectares.

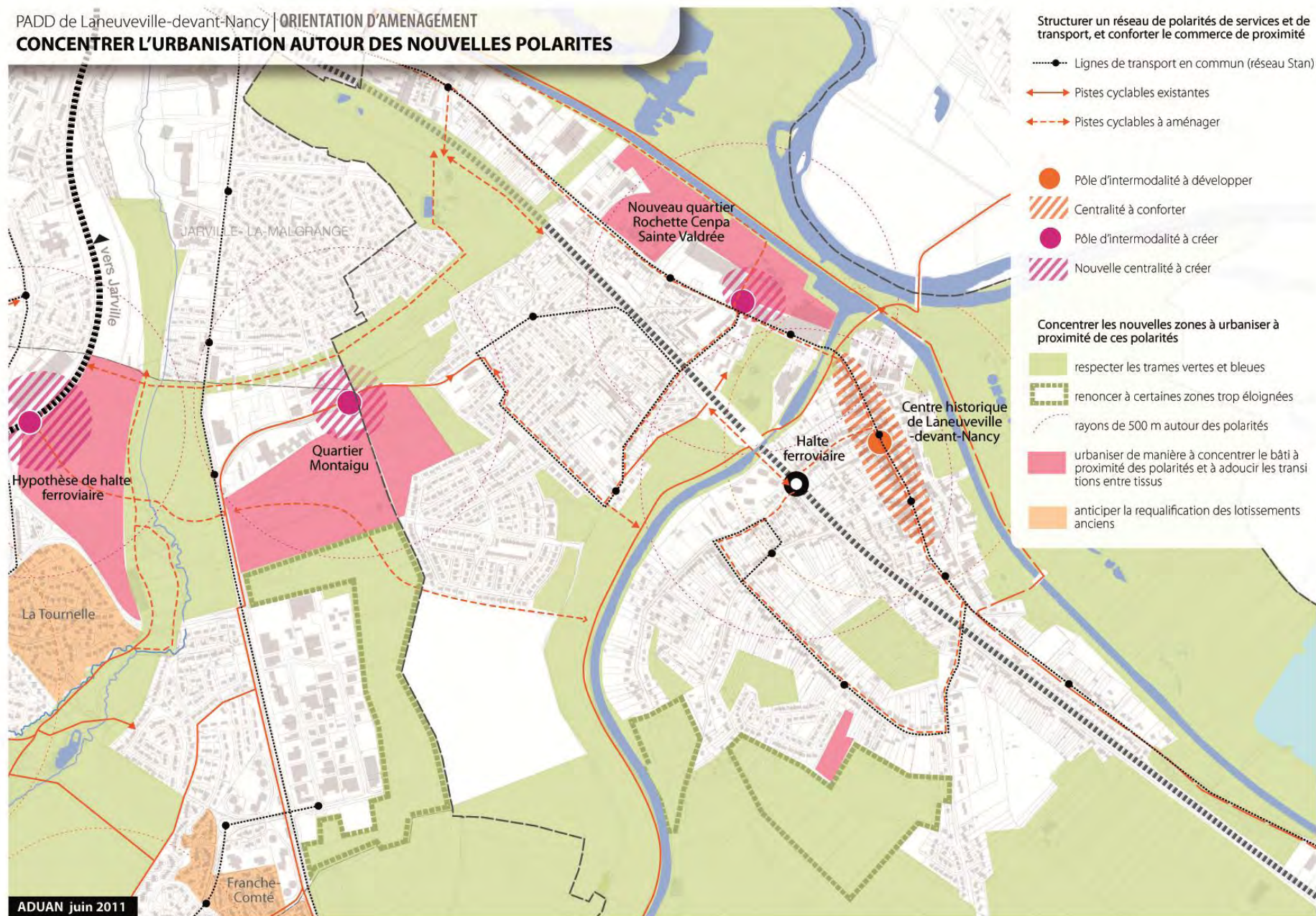
La desserte de cette zone pourra être réalisée par la route de Bayon, mais fera également l'objet d'un principe de liaison viaire qui

pourrait se connecter à la future voie de contournement de Saint-Nicolas-de Port, empruntant la route de Ville-en-Vermois.

La commune de Laneuveville envisage à long terme la réalisation d'une halte ferroviaire à cet endroit du territoire, qui pourrait s'accompagner d'une plate-forme intermodale (la future ligne 2 du Transport en Commun en Site Propre s'arrêtant à l'entrée de Laneuveville, rue Lucien Galtier et pouvant se poursuivre jusqu'à la zone créée). La réalisation d'un parking relais en entrée d'agglomération pourrait alors prendre tout son sens.



PADD de Laneuveville-devant-Nancy | **ORIENTATION D'AMENAGEMENT**
CONCENTRER L'URBANISATION AUTOUR DES NOUVELLES POLARITES



II. Promouvoir l'urbanisme de proximité

Structurer un réseau de polarités de transports et de services : renforcer les centralités existantes et en promouvoir de nouvelles

Si le centre historique de Laneuveville, qui propose des commerces et services du quotidien et qui est desservi par les transports collectifs, s'impose comme une centralité existante, son lien avec la gare proche doit être conforté et rendu plus lisible.

Vaste projet de renouvellement urbain, le nouveau quartier Sainte Valdrée doit conduire à faire émerger une nouvelle polarité, compte tenu de son apport en population pour la commune et des services qui vont l'accompagner. Il s'agira d'y créer, en accompagnement, un nouveau pôle d'intermodalité.

Une centralité est à créer à proximité du nouveau collège de Montaigu. Elle occupe une position stratégique par sa dimension intercommunale et par les opportunités d'urbanisation qu'elle crée.

Une hypothèse supplémentaire consiste à créer une halte gare à proximité de « la Madeleine ». Elle permettrait, d'une part, d'assurer la desserte locale du site d'activité de la Madeleine ainsi que les espaces à vocation d'habitation qui l'accompagnent. Elle pourrait assurer, d'autre part, un rôle de pôle d'intermodalité pour les voyageurs qui se rendent dans l'agglomération.

Cet objectif de structuration du territoire par des polarités de transports et de services s'appuie sur le réseau de pistes cyclables et piétonnières qui doit être développé à Laneuveville. Ce réseau devra être renforcé et densifié grâce à l'aménagement de liaisons en améliorant le maillage, notamment dans la continuité de la trame verte et bleue et au voisinage des nouvelles polarités de transports.

Accompagner le projet de renouvellement urbain et d'aménagement du site de Sainte Valdrée

Dans le cadre de la reconversion de l'ancien site industriel de Sainte-Valdrée, à l'initiative d'un promoteur privé, la commune de Laneuveville-devant-Nancy a mené des réflexions sur l'ensemble du secteur incluant l'évolution des anciens terrains BP France.

La commune envisage l'urbanisation de ces terrains, la réalisation d'un équipement sportif et des programmes d'habitats aux formes urbaines différentes (logements collectifs, maisons groupées, maisons individuelles, bureaux et commerces).

Positionner les nouveaux espaces à urbaniser des pôles d'attractivité et d'échanges : privilégier les déplacements courts

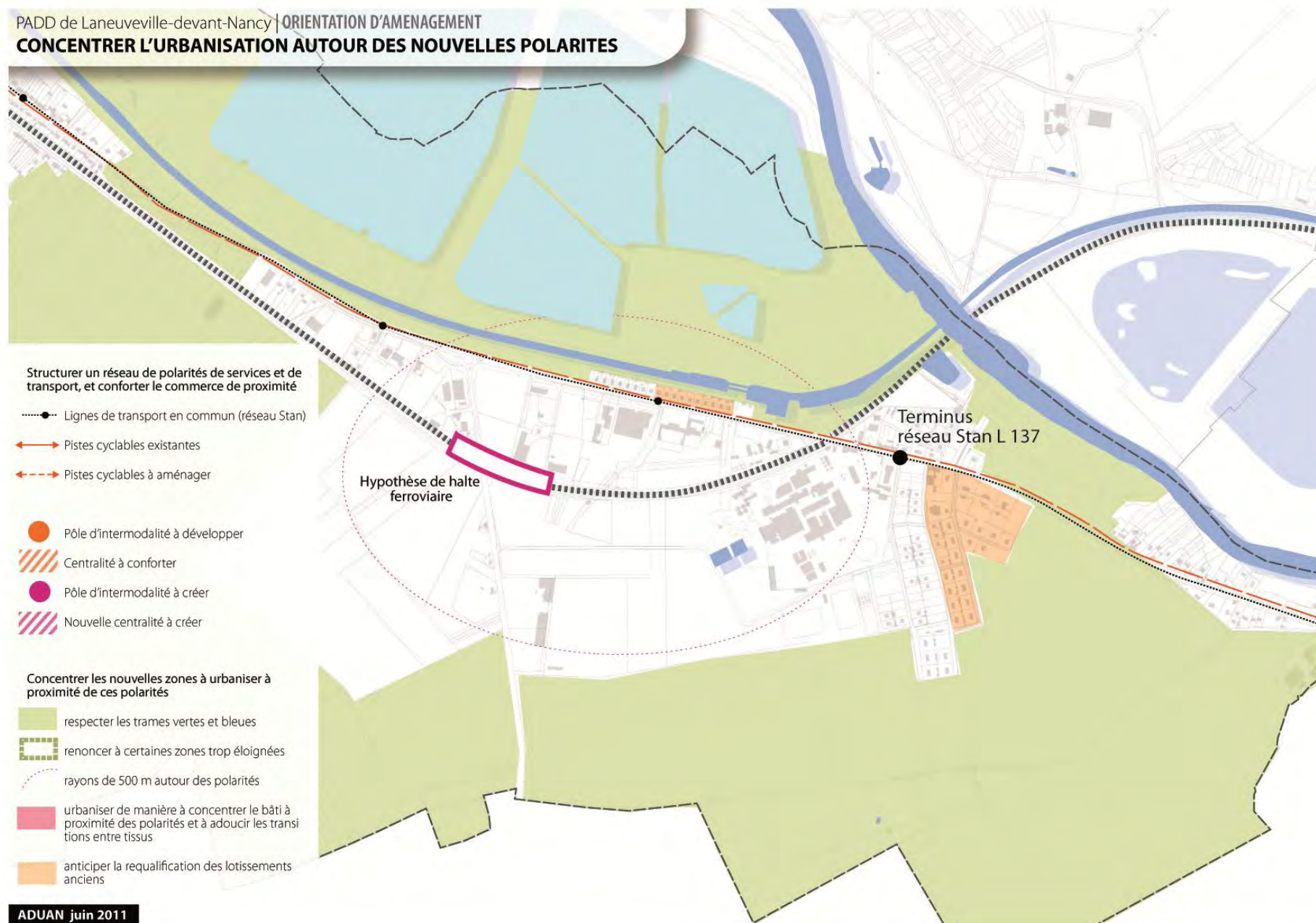
Les nouveaux espaces à urbaniser sont essentiellement inscrits dans un rayon de 500 m autour des pôles d'attractivité et d'échange. Il s'agit de programmer et construire logements, équipements et services, au plus proche des centralités et des polarités de transports.

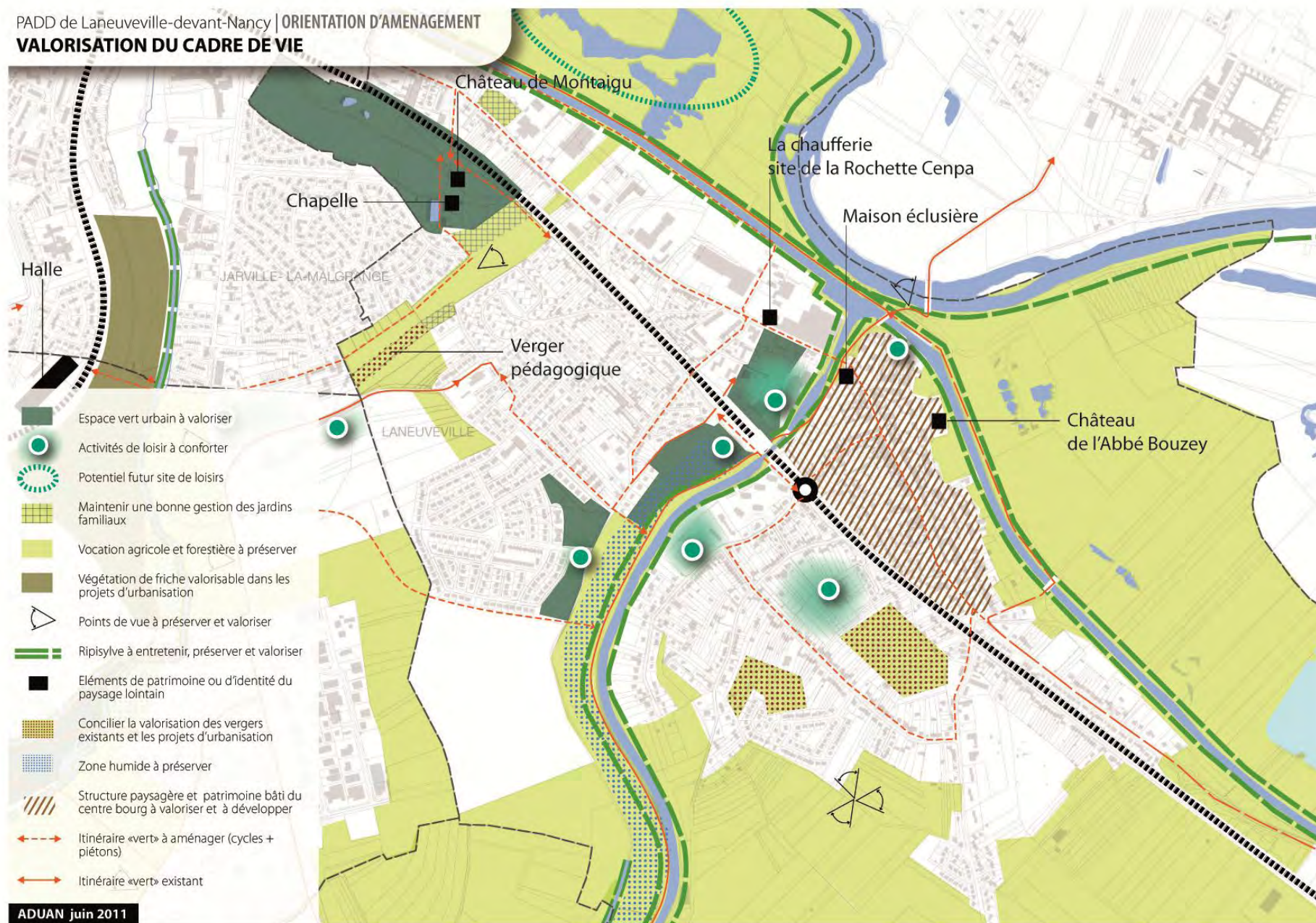
Cette localisation a pour objectif de privilégier les trajets de proximité, d'encourager les modes « actifs » (marche à pied, vélo principalement) comme alternative à la voiture, limitant ainsi le trafic routier.

Cette démarche a conduit corrélativement à renoncer à des espaces potentiellement urbanisables jugés trop distants des pôles d'attractivité et d'échanges.

Elle accompagne la volonté communale de renforcer l'attractivité résidentielle du centre urbain de la commune en réinvestissant sur le parc de logements existant. Plusieurs OPAH ont permis de revitaliser le centre ville, la municipalité souhaite poursuivre cette démarche afin de remettre sur le marché et au niveau de confort actuel, un certain nombre de logements privés anciens.

Il s'agit enfin d'assurer la transition progressive des lotissements anciens apparus depuis les années 70, tant en terme de requalification paysagère que de qualité urbaine, vers des quartiers plus durables.





III. Valoriser le cadre de vie

Respecter la trame verte et bleue

La trame verte et bleue est constituée de la plaine de la Meurthe et du canal de la Marne au Rhin ainsi que du Canal de jonction et du ruisseau du Frahaut qui créent le lien vers les espaces agricoles appartenant à « l'Arc sud ».

S'y ajoutent les espaces non bâtis qui s'étendent depuis le site de l'ancien collège de Montaigu jusqu'au parc du château de Montaigu et qui accueillent diverses fonctions (jardins familiaux, verger pédagogique).

Cette trame est à la fois le support de mobilités actives (voies vertes), d'espaces récréatifs et le vecteur de continuités écologiques qui doivent être préservées. Le maillage des itinéraires verts intercommunaux traversant Laneuveville doit être complété.

A l'échelle communautaire, sa mise en valeur contribue à « préserver, rétablir la biodiversité et valoriser son importance et son rôle » (Agenda 21). Elle structure l'espace communautaire par la constitution de l'axe canal de jonction/ plaine de la Meurthe.

La valorisation des berges des cours d'eau et leur intégration au projet d'aménagement de la ville permettra d'en améliorer la lisibilité dans le paysage et de conforter les différentes entités urbaines traversées.

La diversité des espaces qui constituent la trame verte et bleue ainsi que les fonctions qu'ils occupent respectivement sont à maintenir et à développer dans le respect de leurs spécificités et de leurs qualités.

Développer des pôles de loisirs :

Les pôles de loisirs existants représentés par le complexe sportif rue Lucien Galtier, en position très centrale et les stades (dont le Georges Franck) doivent être confortés dans leur fonction et renforcés par une accessibilité de proximité, en itinéraire « vert ».

L'aménagement des Plaines de Meurthe en espaces de loisirs, est prévu pour l'ensemble des habitants de l'agglomération. Il comportera deux bassins : l'un à vocation de pêche et l'autre à vocation nautique.

Le site du collège de Montaigu doit voir ses fonctions de loisirs et de sports renforcées en coordination avec les villes voisines.

Mettre en valeur le paysage naturel et urbain

La qualité du patrimoine bâti du centre de Laneuveville, caractéristique du « village-rue » lorrain, doit être conservée. Les maisons anciennes toutes occupées, parfois rénovées, présentant des éléments architecturaux conservés en façade, lui confèrent sa valeur patrimoniale.

Conjuguée à la mise en valeur de l'espace public, la promotion de ce patrimoine contribue à en renforcer l'attractivité. Les nouvelles constructions possibles autour du centre ancien du village devront contribuer à la mise en valeur de sa structure paysagère et de son patrimoine.

En outre, les éléments du patrimoine identitaire de la commune doivent être protégés :

- ▶ le château de l'Abbé Bouzey, propriété privée ;
- ▶ la réhabilitation de la maison éclusière ;
- ▶ le château de Montaigu et son parc.

La mise en valeur des vergers existants notamment dans le secteur de « la Barre » ainsi que des chemins qui les desservent, participent à l'appropriation du paysage.

La variété et le contraste des espaces naturels du territoire de Laneuveville contribuent à la diversité de ses paysages.

