

MODIFICATION N°7
approuvée par délibération du conseil municipal
du 1^{er} mars 2023

Département des
BOUCHES DU RHONE

Commune de

CHATEAURENARD

4- Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)

Pour la modification n°7 du PLU :

Atelier d'Urbanisme Michel
LACROZE et Stéphane VERNIER
8, place de la Poste
Résidence Saint-Marc
30131 PUJAUT

Tél : 04-90-26-39-35
Em@il : atelier@lacroze.fr

PLU approuvé le 19.07.06
Modification n°1 approuvée le 25.09.08
Modification n°2 approuvée le 07.07.11
Modification n°3 approuvée le 26.09.13
Modification n°4 approuvée le 27.05.15
Modification n°5 approuvée le 15.07.15
Modification n°6 approuvée le 29.11.18
Révision simplifiée n°1 approuvée le 29.09.10
Révision simplifiée n°2 approuvée le 25.11.10
Déclaration de projet emportant mise en compatibilité n°1 du PLU approuvée le 30.01.20
Mises à jour : 03.04.13, 27.09.16, 03.02.20, 06.08.20, 29.10.20, 07.09.21



SOMMAIRE

Préambule	3
Secteur « Nouveau Quartier Gare » (secteur UAd)	4
1- Contexte général	4
2- Présentation du site.....	5
3- Enjeux.....	7
4- Principes d'aménagement.....	7

PREAMBULE

Les orientations d'aménagement sont des outils créés par la loi Solidarité et Renouvellement Urbains (loi SRU) du 13 décembre 2000 et précisés par la loi Urbanisme et Habitat du 02 juillet 2003.

Initialement intégrées au Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD), elles constituent désormais un document à part entière du dossier de PLU.

Conformément à l'article L. 151-7 du code de l'urbanisme, les orientations d'aménagement peuvent notamment :

- Définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, notamment les continuités écologiques, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune ;
- Favoriser la mixité fonctionnelle en prévoyant qu'en cas de réalisation d'opérations d'aménagement, de construction ou de réhabilitation un pourcentage de ces opérations est destiné à la réalisation de commerces ;
- Comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants ;
- Porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager ;
- Prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics ;
- Adapter la délimitation des périmètres, en fonction de la qualité de la desserte, où s'applique le plafonnement à proximité des transports prévu aux articles L. 151-35 et L. 151-36

Comme dispose le code de l'urbanisme, les orientations d'aménagement doivent être en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables (PADD), mais également avec le règlement et ses documents graphiques.

En revanche, les orientations d'aménagement sont opposables : « à toute personne publique ou privée pour l'exécution de tous travaux, constructions, plantations, affouillements ou exhaussement des sols, pour la création de lotissements et l'ouverture des installations classées appartenant aux catégories déterminées dans le plan » ; ceci dans une relation de compatibilité, c'est-à-dire que ces dernières doivent respecter dans l'esprit et non au pied de la lettre (Loi Urbanisme et Habitat « service après vote », volet urbanisme, Ministère de l'Équipement).

SECTEUR « NOUVEAU QUARTIER GARE » (SECTEUR UAD)

Source :

- Aménagement quartier Gare - Conseil Urbain - Adret – ApoGè – Moduo Sud
- Plan Guide « Le Nouveau quartier gare de Châteaurenard » - Obras architectes mandataire – Horizons Paysages – Altostep VDR Environnement – Trajéo – Jean Michel Roux économiste - Janvier 2018

1- CONTEXTE GENERAL

Le quartier de la gare est la 1^{ère} étape du grand projet de réaménagement des terrains du MIN qui va dessiner Châteaurenard pour les prochaines décennies.

Dans ce contexte de réinvention urbaine, l'opportunité unique de désimpermeabiliser des surfaces importantes à proximité du centre-ville donne une valeur cruciale à l'approche environnementale du projet. Cette ambition est primordiale, l'objectif étant d'avoir un quartier toujours agréable et confortable en 2050. Ainsi, la commune s'est engagée dans la démarche Quartiers Durables Méditerranéens (QDM), qui structure à toutes les étapes du projet cette ambition. Cette démarche doit répondre aux objectifs de qualité de cadre de vie (urbaine, paysagère, architecturale), mais aussi de qualité fonctionnelle (mobilités, activités) et sociale (typologies, prix) du quartier.

Le premier plan guide réalisé au démarrage de la démarche par le groupement Obras a défini des principes permettant de garantir la cohérence urbaine, architecturale et paysagère du quartier :

- Habiter un paysage : proposer une alternative à la maison individuelle, limiter l'étalement urbain ;
- Valoriser les lieux : principe réalisé sur la voie verte et par la requalification du boulevard Genevet. Des bâtis emblématiques sont aussi préservés ;
- Tisser les liens entre la ville et la basse plaine : par les haies, les déplacements, la limitation des surfaces imperméabilisées ;
- Mémoire du lieu : marqué par le MIN, l'agriculture, les canaux, les tracés ferrés, les bâtiments repères.

Le projet de renouvellement urbain global

Situé dans les faubourgs nord, en limite du centre-ville, les emprises de la gare de marchandise et du MIN font partie intégrante de la forme et de la vie urbaine. Le passage du marché gare au Marché d'Intérêt National marque aussi le passage du transport ferroviaire au transport routier.

La gare et la voie ferrée ont été fermées et le MIN a programmé sa délocalisation dans la ZA des Iscles. Cet espace d'environ 20 ha est une opportunité unique pour imaginer un nouveau quartier pour Châteaurenard, un quartier de centre-ville. Un quartier qui offre une alternative à l'étalement urbain, qui renforce les valeurs de centralité et de fait l'activité du centre ancien.

Ce projet de renouvellement urbain développe un projet durable en proposant dans un centre-ville repensé et élargi de nouvelles offres de logements, d'équipements publics et d'espaces publics paysagés capable de renforcer à long terme l'attractivité du centre-ville.

Les enjeux du futur grand projet qu'amorce l'opération du secteur Gare, objet de la présente OAP, sont les suivants :

- Aménager une surface de 20 hectares située à 5 min du centre-ville ;
- Réaliser une connexion entre le boulevard Genevet et le centre-ville pour renforcer l'activité commerciale de l'hyper centre ;
- Créer des logements qualitatifs en lien avec les enjeux de transition écologique, des logements adaptés aux besoins des habitants à la fois dans leur typologie, leur évolutivité, leur prix et leur qualité ;

- Concevoir ce nouveau quartier avec des espaces publics paysagés valorisants et des équipements publics complémentaires à ce qui existe déjà dans le centre (école, maison de santé, pôle de service, La Rotonde, des jardins, jeux, loisirs, ...)
- Conserver et valoriser le patrimoine paysager et culturel ;
- Garder une réserve foncière pour l'accueil de grandes manifestations et le stationnement des véhicules.

Une première action publique : la voie verte, axe structurant et majeur du quartier

Le réaménagement de la voie verte a été concerté à l'échelle intercommunale, avec un projet de liaison douce sur l'emprise de la voie ferrée désaffectée. La localisation de ce tracé, à l'interface entre le centre-ville et le secteur Gare, est une opportunité intéressante pour favoriser les mobilités douces et offrir un nouvel espace public aux Châteaurenardais. La voie verte, terminée en 2020, est organisée en différentes séquences accueillant des usages diversifiés.

2- PRESENTATION DU SITE

Localisation

Le secteur UAd correspond au quartier de la gare (3,7 ha environ). Il est bordé à l'est par l'avenue Léo Lagrange et à l'ouest par la rue Paul Aubert. Il s'étire de part et d'autre de la voie verte.

Un supermarché vient border la partie Nord du secteur. Pour la partie Sud, ce sont des habitations qui marquent la limite et le centre-ville.

Caractéristiques urbaines

Le site est actuellement une friche industrielle et ferroviaire. L'espace est traversé par l'ancienne voie ferrée réaménagée en voie verte.

Parmi les bâtiments présents, il y a un ancien hall de gare, le bâtiment de « la Rotonde » (bâtiment industriel réhabilité en scène de musique) et divers entrepôts. Une grande partie de la friche accueille des places de stationnement pour véhicule lourd (voie de stockage).

La commune a également aménagé récemment un parking semi enterré d'une centaine de places sur la partie Sud du site.

Localisation du secteur UAd



Source Géoportail

3- ENJEUX

Le site représente une superficie d'environ 3,7 ha.

Ce projet de réaménagement du quartier gare a été rendu possible par l'acquisition de la parcelle CT37 par la mairie en décembre 2021 permettant ainsi la maîtrise foncière. De plus, le départ de la Régie Départemental des Transports (RDT 13) a permis de libérer une partie de l'emprise foncière. La partie nord actuellement occupée par les entrepôts du Marché d'Intérêt National (MIN) sera libérée au fur et à mesure de l'avancement du projet de redéploiement du MIN.

A- Faciliter les liens urbains, sociaux et économiques entre le centre ancien et la ceinture nord d'activités autour du boulevard Genevet

Le quartier, par sa localisation, est une aubaine pour accroître la population à proximité du centre-ville, de ses commerces et services. Les cheminements et accès entre les deux polarités économiques que sont le boulevard Genevet et le centre-ville ont été travaillées afin de faciliter les échanges et de relier leur dynamique dans une démarche de complémentarité. Afin de ne pas concurrencer le centre-ville, il a été choisi de limiter l'implantation de commerces sur l'Opération Gare.

B- Offrir de nouveaux espaces publics aux Châteaurenardais

La commune ne dispose historiquement que de deux jardins publics : le jardin de la Marseillaise et la colline du château. Depuis 2020, la voie verte aménagée sur l'ancienne voie ferrée est un axe paysager structurant et important à l'échelle de la ville. Le projet a pour objectif de valoriser ce parc linéaire en y aménageant des espaces à différents usages, et notamment une nouvelle place publique d'envergure reliant les différents équipements publics qui y seront intégrés.

C- Une vocation majoritairement résidentielle et de services

La commune a besoin de construire de nouveaux logements diversifiés afin de répondre aux besoins actuels de sa population existante et arrivante. Pour se faire, il est souhaité une offre de logements diversifiés,

adaptés et accessibles à un large éventail de ménages en fonction de leur taille et de leur revenu.

Le quartier sera vivant à travers la qualité de ses espaces publics mais aussi ses locaux d'activités et ses équipements publics. La qualité de vie doit être le fil directeur de la conception de ce nouveau morceau du centre-ville.

4- PRINCIPES D'AMENAGEMENT

Trois invariants structurent le projet :

- recomposer le centre-ville entre centre historique et Boulevard Genevet : en donnant une cohérence d'ensemble au centre-ville de Châteaurenard en créant les liens urbains, sociaux et économiques nécessaires à son équilibre et à son dynamisme ;
- un paysage cultivé (entre ville minérale et dense et paysage rural productif) : L'objectif est de composer un espace bâti qui offre une alternative à la maison individuelle et laisse une place importante au paysage, et de tisser des liens avec la Basse Plaine, par la composition des haies et le tracé de la voie verte. Ainsi, cette dernière verte structure l'offre d'espaces paysagers de la commune ;
- des constructions pérennes, adaptées au climat, aux nouveaux modes de vie et au territoire : les ambitions de la commune correspondent à la démarche BDM/QDM - QDM pour l'aménagement niveau Bronze voire niveau Argent, BDM pour les bâtiments au niveau Argent.

Principe de desserte

Le fonctionnement du quartier reposera principalement sur la Voie Verte désormais réalisée, un axe est-ouest piéton et cyclable, reprenant l'ancien tracé de la voie ferrée.

En bordant le nord du secteur, le Mail de la gare fera office de voie de desserte résidentielle en parallèle de la Voie Verte. Sa vocation sera de desservir les futures opérations.

Ce mail proposera aussi dans sa structuration, un axe piéton important à l'échelle du quartier.

Le Mail et la Voie Verte seront reliés par des cheminements piétons, en forme de venelle, petites rues étroites avec une teinte végétalisée. Ces venelles piétonnes assureront des ruptures dans les futures constructions (pignons ouverts et éclairés, fragmentation du bâti, porosité des parcours, etc.)

Un axe nord-sud viarie traversera en perpendiculaire le Mail et la Voie Verte. Il reliera le boulevard Genevet au nord, au boulevard Gambetta, dans le centre-ville de Châteaurenard.

De plus, un bouclage de ce mail avec l'avenue Léo Lagrange est à prévoir.

Les circulations douces auront tout à fait leur place dans le réaménagement du quartier. Elles bénéficieront prioritairement de la Voie Verte, mais créeront également des continuités entre le Mail et la place.

Enfin, une autre aire de stationnement se situera le long de l'avenue Léo Lagrange, bordant l'est du quartier de la gare.

Un espace à dominante d'habitat et de services

La programmation de logement représente environ 150 à 200 logements (données indicatives à ce stade du projet).

Une partie des logements seront destinés à accueillir des logements sociaux (30% de logements locatifs sociaux minimum).

Un épannelage des constructions sera travaillé sur le quartier, avec comme objectif d'embellir la vue paysagère depuis le Château et les hauteurs de la ville.

En effet, les constructions seront limitées en R+3 avec un épannelage en R+1 à R+3 en fonction des perspectives sur le château notamment, des expositions au Mistral, de l'ensoleillement, etc.

Certains bâtiments seront conservés. C'est le cas de la Rotonde réaménagé en scène de musique. Le hall de gare pourra lui aussi être conservé, pour être réhabilité.

Un principe de compacité des constructions permettra de répondre aux vents dominant provenant du Nord-Ouest. Les jardins privatifs, plein Sud,

joueront également plusieurs rôles : offrir une meilleure vue paysagère depuis le Château, amplifier la présence du végétal le long de l'ancienne voie ferrée et limiter l'effet de couloir de la liaison douce.

Dans ce dispositif, l'implantation des différents programmes reste ajustable compte tenu notamment de la taille et la configuration des îlots.

Nota : une partie des programmes de logements devra intégrer le stationnement en sous-terrain (cf. secteurs identifiés sur le schéma de l'OAP).

Le quartier de la gare à vocation également à accueillir :

- des services ;
- des commerces en rez-de-chaussée des bâtiments uniquement dans le secteur identifié sur le schéma de l'OAP et délimité en sous-secteur UAd₁ sur le plan de zonage du PLU afin de participer au dynamisme de la place, à la vie de quartier et de réaliser une liaison entre le cours Carnot et le boulevard Genevet.

Espaces publics

Le secteur de l'orientation d'aménagement est prolongé à l'Ouest par un espace public nommé « Jardins de la Rotonde ».

Il vise à créer un paysage urbain cohérent, articulant la densité des usages urbains et une présence végétale forte, en lien à la fois avec les jardins des futures habitations et le grand paysage de la basse plaine de la Durance.

Cet espace public accueille notamment une Pergola (6 « loges » ouvertes sur le jardin de la Rotonde), divers mobiliers urbains (tables de pique-nique, banquettes) et bientôt une aire de jeux pour enfants.

Un autre espace public (place) sera notable à l'Est de l'opération en lien avec le réaménagement du site du MIN à plus long terme dans le cadre de son redéploiement sur le secteur des Iscles. Cet espace public jouera également un rôle d'entrée de ville. Il aura la charge de dynamiser la vie de quartier en accueillant des services, commerces en rez-de-chaussée, équipements, local d'associations, etc. et si possible, des événements festifs ou des marchés, en lien direct avec le centre-ville.

Approche environnementale

La volonté est d'aménager un quartier répondant au plus grand nombre de critères environnementaux par l'intégration de la démarche Quartiers Durables Méditerranéens (QDM). Cet engagement permet à la commune de poursuivre les efforts entrepris dans « la transition écologique » de son territoire.

Les points forts du projet en lien avec la démarche sont :

- de désimperméabiliser un maximum cette ancienne friche et d'amener la présence du végétal pour proposer des espaces publics agréables,
- de travailler sur la mobilité pour favoriser les modes actifs avec créant des liens forts avec le centre-ville et limiter au maximum la place de la voiture sur l'espace public,
- de favoriser pour les bâtiments collectifs l'orientation Nord-Sud avec une épaisseur de bâti faible pour favoriser les logements traversants indispensables pour le confort d'été,
- d'exiger pour les bâtiments neufs le niveau argent à minima de la démarche Bâtiments Durables Méditerranéens (BDM)
- d'avoir une approche forte sur l'utilisation de matériaux locaux, de réemplois, d'avoir recours à la pierre, la terre notamment,
- d'utiliser les ressources présentes : l'eau, le soleil, le vent.

La stratégie climatique du projet souhaite limiter l'empreinte environnementale des constructions en prenant en compte l'énergie grise consommée, et intégrer une réflexion en cycle de vie en pensant dès à présent le réemploi possible des matériaux.

L'utilisation de la pierre devra être envisagée dans la conception des programmes de construction. L'inertie de la pierre régule naturellement les échanges thermiques entre le jour et la nuit.

D'autre part, elle constitue un des matériaux permettant d'établir un lien entre le caractère des espaces publics et les futurs programmes de constructions.

L'utilisation de matériaux à faible impacts environnementaux devra être envisagée pour l'aménagement des espaces extérieurs tels que des matériaux issus du site et réemployés sur place (déblais/remblais,

abattage d'arbres) provenant de la récupération et du recyclage (rails de chemin de fer, mobilier urbain en acier recyclé) d'origine renouvelable (bois éco-certifiés, liants végétaux) issus de filières locales faiblement énergétivores sur l'ensemble de leur cycle de vie.

Afin de lutter efficacement contre l'effet d'îlot de chaleur urbain, des réflexions seront menées sur les leviers d'action suivants :

- la possibilité de végétaliser certaines toitures,
- développer l'idée de ville-jardin,
- sélectionner des essences végétales adaptées,
- planter des arbres caducs à haut développement,
- utiliser le végétal pour constituer des filtres, des transitions, des protections.

Déchets ménagers

En ce qui concerne la gestion et le traitement des déchets, une stratégie déchets sera mise en place. Une meilleure gestion des ressources naturelles et la réduction des quantités de déchets seront encouragées. Enfin, le tri sera organisé, ainsi que la récupération et la collecte sélective des déchets dès la conception du projet.

Pour le quartier gare, les mesures suivantes seront prises :

- une réflexion sur le cycle de vie pour limiter la production de déchets en pensant au réemploi et au recyclage possible dès la conception,
- une localisation des points d'apport volontaire,
- la définition de zone de collecte en porte à porte et de zone de collecte en bornes enterrées,
- des échanges avec Terre de Provence Agglomération sur l'ensemble des PAV et des bornes, et, lors de la conception des bâtiments au regard des distances à parcourir depuis les halles d'entrées,
- facilitation de la pré-collecte et du tri sélectif des déchets dans la conception des bâtiments (selon réglementation et démarche HQE)

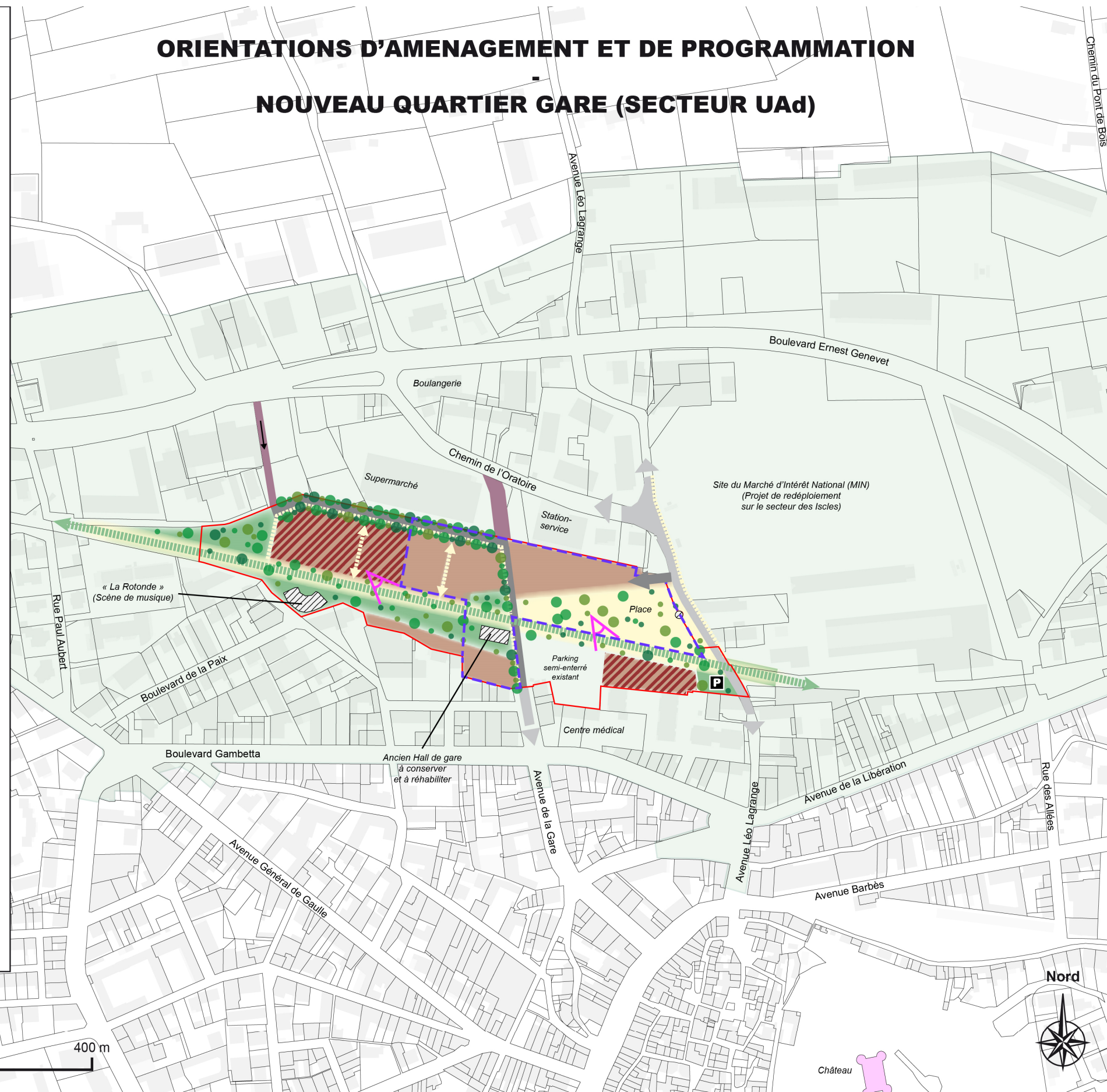
ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION NOUVEAU QUARTIER GARE (SECTEUR UAd)

LEGENDE

- Emprise totale du projet de requalification de la gare
- Limites du secteur UAd (3,7 ha environ)
- Voirie et stationnement**
- Voirie à créer avec aménagement paysager et cheminements doux
- Voirie à créer, permettant le maillage avec le boulevard Genevet et le chemin de l'Oratoire (emplacements réservés au PLU)
- Principe d'accès avec voie de desserte à créer pour relier l'avenue de la Gare
- P Aire de stationnement paysager (position indicative)
- Circulations douces**
- Principe de chemins piétonniers (position indicative)
- Axe Est-Ouest structurant les mobilités douces, avec aménagement d'espaces dévolus aux piétons, vélos, etc. (Voie Verte)
- Espaces publics**
- Places / Espace de convivialité
- Espaces verts / Parcs / Lieux de transition
- Cône de vue vers le château à prendre en compte dans l'épannelage des constructions
- Constructions actuelles et à envisager**
- Espace à vocation dominante d'habitat et services
- Stationnement enterré obligatoire
- Secteur dans lequel le commerce en RDC est autorisé
- Bâti existant à conserver et à réhabiliter

Nota : la forme, le dimensionnement et les caractéristiques des voies, des espaces communs, des îlots de constructibilité, etc. sont donnés à titre indicatif

Réalisation Atelier LACROZE / VERNIER



Commune de Châteaurenard

**Secteur boulevard Genevet :
diagnostic urbain et principes
d'aménagement**

Secteur boulevard Genevet : contexte et enjeux



Un espace dynamique, mais désorganisé

Le boulevard Genevet concentre l'essentiel des enseignes commerciales sur le territoire communal. Leur localisation par rapport à Avignon et à la future voie de contournement Sud d'Avignon est propice à leur développement. Mais l'organisation de l'espace, les accès, et le stationnement limitent la pleine exploitation du foncier situé de part et d'autre du boulevard.

Un environnement urbain à valoriser

Le paysage est dominé par une ambiance très minérale, des enseignes commerciales profitant de l'effet vitrine de la voie, des espaces de stationnement aux accès complexes ... Le boulevard Genevet et son environnement urbain n'est pas valorisé.

Secteur boulevard Genevet : contexte et enjeux



Un traitement architectural à requalifier

Les bâtiments à vocation commerciale ne font pas l'objet d'alignement par rapport à la voie ou d'organisation particulière. La place occupée par les enseignes est prépondérante. La complexité du fonctionnement rend l'espace peu lisible, alors que la densité du bâti demeure faible. Les formes et les matériaux employés ne présentent aucune qualité de traitement particulière.

Des échanges à organiser

Le boulevard Genevet supporte des trafics de différentes natures : trafic de transit, de desserte locale et accès individuels. Les accès directs, les demi-tours, les mouvements tournants génèrent des situations accidentogènes qu'il convient de résorber. Le partage actuel de la voirie ne facilite pas les cheminements et les traversées des piétons.

Secteur boulevard Genevet : projet et traduction règlementaire

Attirer des activités tertiaires

Les espaces à vocation d'activités pourront recevoir des activités tertiaires : commerces (si non concurrentiel de celui du centre ville), services, bureaux, ... sur une hauteur de bâtiments n'excédant pas 12 mètres à l'égout.

La ville «remonte» vers Genevet

Le centre ville de Chateaurenard se prolongera au Nord vers le boulevard Genevet pour apporter de la mixité à cet espace essentiellement commercial. Au sein même de cet espace (en orange sur la carte), logements, commerces, services, bureaux et hôtels se mélangeront dans un nouveau quartier habité, dont les hauteurs de construction pourront atteindre 14 mètres à l'égout.

Un projet instaurant davantage de mixité sur Genevet

L'îlot entouré par le boulevard Genevet, l'avenue de la Libération et la rue Ginoux fera l'objet d'une opération de restructuration visant à accueillir un programme composé d'une partie semi publique (commerces sur 2600 m² de SHON, bureaux et services sur 2800 m² de SHON, un hôtel-restaurant de 60 chambres), d'une partie privative de logements (sur 7000 m² de SHON), et de parkings.

Un nouvelle gendarmerie

La future gendarmerie sera implantée au coeur du périmètre étudié. Sa vocation structurante pour le secteur fera le lien entre les espaces commerciaux de Genevet et le centre ville, via l'avenue Leo Lagrange.

Un nouveau partage de la voirie

La restructuration du boulevard Genevet permettra de définir un nouveau partage de la voirie. La circulation routière fonctionnera en 2x2 voies. Les accotements seront élargis et retraités pour faciliter les cheminements doux. Un terre plein central facilitera les traversées des piétons.

Le boulevard Genevet en boulevard urbain

Le boulevard Genevet sera traité en boulevard urbain. La vitesse des véhicules sera régulée par des giratoires facilitant et sécurisant les mouvements tournants et les demi-tours. Les accès individuels se feront uniquement en tourne-à-droite, un terre-plein central empêchant les accès individuels en tourne-à-gauche.

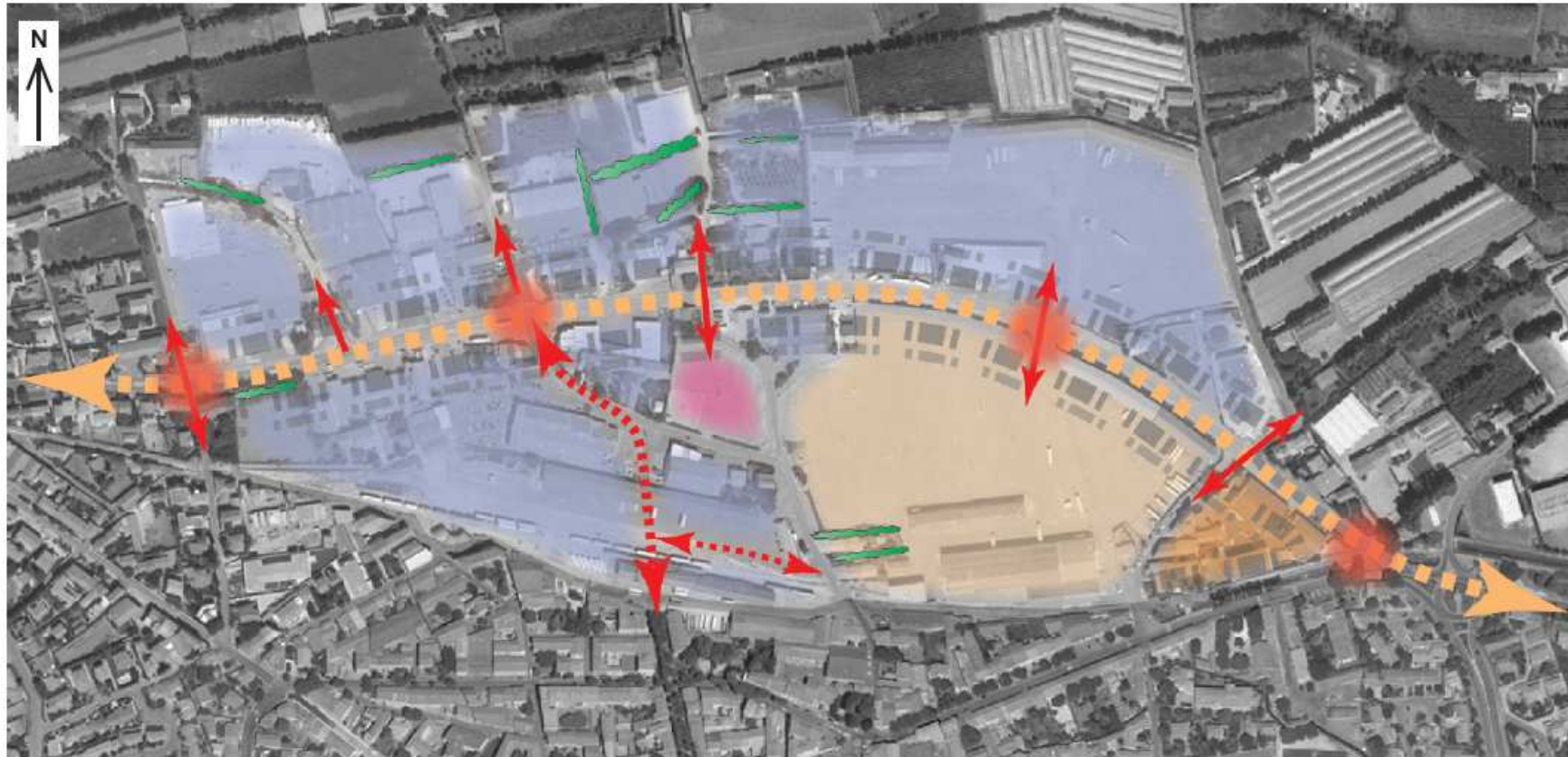
Un front bâti structurant le boulevard

Concernant les espaces à vocation d'activité, un front bâti structurant longera le boulevard Genevet. Une hauteur maximale de 12 mètres à l'égout sera permise. Un recul minimum de 5 mètres par rapport à l'emprise publique de la voie permettra d'organiser les parkings paysagers sur la façade avant des bâtiments : 1 arbre pour 2 places de stationnement.

Relier le quartier au centre de Chateaurenard

L'avenue Jean Jaurès se prolongera au Nord vers le boulevard Genevet, pour irriguer le quartier et le relier au centre ville de Chateaurenard.

Secteur boulevard Genevet : projet et traduction réglementaire



- | | | | |
|---|--|---|---|
|  Implantation future gendarmerie |  Espace à dominante habitat |  Structuration d'un front bâti |  Voie structurante de desserte |
|  Requalification du bd Genevet |  Espace à dominante activités |  Ecran végétal |  Accès directs / desserte locale |

Commune de Châteaurenard

Secteur Ouest :

**diagnostic urbain et principes
d'aménagement**

Secteur Ouest : contexte et enjeux

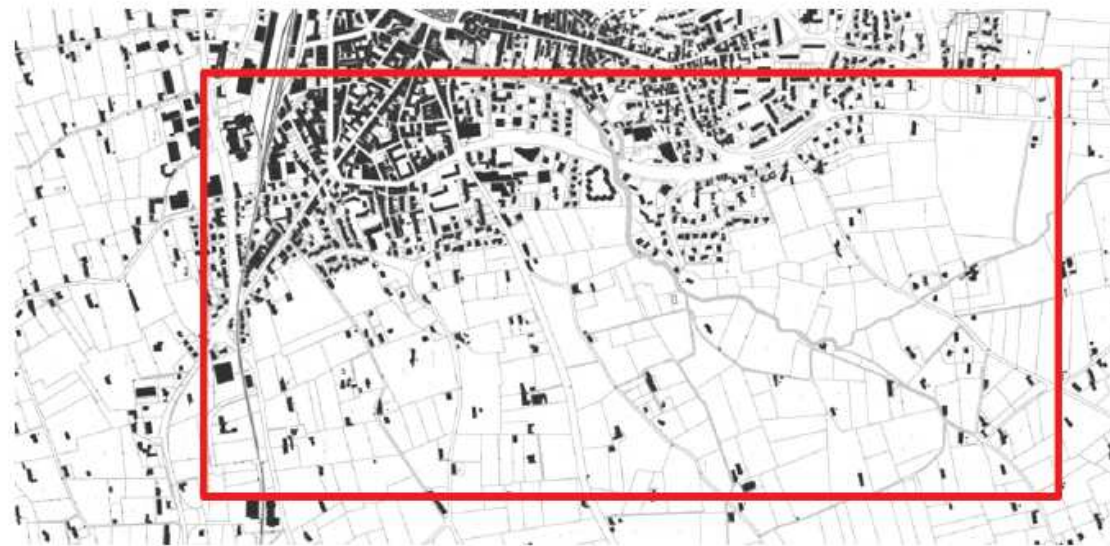


Des espaces résidentiels au contact d'espaces naturels

Les espaces situés sur la frange Ouest de la tâche urbaine de Chateaurenard prolongent le tissu d'habitat pavillonnaire organisé tout au long des avenues Rhin et Danube et de Lattre de Tassigny.

Des limites floues entre espaces urbanisés et agricoles

Les espaces urbanisés sont limités par la structure du réseau viaire qui se termine souvent par des voies en impasse. Ce réseau se déstructure en allant vers l'Ouest. La ville, même si elle s'arrête proprement à l'abords des espaces agricoles, est délimitée de manière empirique, sans réelle maîtrise des liens fonctionnels et visuels avec les espaces naturels.



Secteur Ouest : contexte et enjeux



Une trame bocagère à valoriser

Le paysage présente un équilibre entre espaces naturels à vocation agricole et espaces urbanisés. La trame bocagère des espaces agricoles est bien préservée. Cette trame délimite des parcelles cultivées, des serres, ou des mas. Les espaces à vocation d'habitat sont essentiellement composés de logements individuels implantés sur des parcelles de tailles variables : de 300 à 700 m² environ. Quelques logements collectifs bordent l'avenue de Lattre de Tassigny. L'implantation des logements suit régulièrement l'orientation Nord-Sud.

Des espaces proches du centre ville de Chateaurenard

Ces espaces situés sur la frange Ouest de la tâche urbaine de Chateaurenard constituent la capacité d'accueil de nouveaux habitants la plus pertinente, au regard des autres possibilités de développement de la commune. Ces espaces sont situés à proximité du centre ville de Chateaurenard (à moins de 800 mètres) et de ses nombreux équipements. Une crèche, une école maternelle, la Poste se trouvent à moins de 300 mètres du secteur étudié.

Secteur Ouest : projet et traduction règlementaire

Des logements dans la continuité des tissus urbains existants

Les programmes de logements développés dans ces nouvelles extensions urbaines s'intégreront dans la continuité des tissus urbains existants. La proportion des logements individuels laissera une part importante à l'aménagement de logements semi-collectifs et collectifs. En outre, la part des logements aidés atteindra 20 % du parc sur des secteurs définis dans le cadre du PLU, avec des densités définies par un COS fixé à 0.6.

Une capacité d'accueil d'environ 2200 nouveaux habitants

L'ensemble du secteur étudié représente une superficie d'environ 27 hectares. En empruntant des ratios de 35 logements par hectare pour le logement individuel et de 45 logements par hectare pour le collectif, la capacité d'accueil du secteur est de plus de 1000 logements, soit près de 2200 nouveaux habitants

Des espaces agricoles clairement délimités

Le développement de ces nouveaux morceaux de ville, à vocation mixte d'habitat et d'équipements, seront limités clairement à l'Ouest par des espaces agricoles. La limite entre espaces urbanisés et espaces naturels fera l'objet d'un traitement urbain adapté, matérialisé notamment par un sentier piétonnier.

Une voie de liaison pour tous les modes de déplacements

Une voie structurante (en 2x1 voies) traversera l'ensemble du secteur dans la direction Nord/Sud, parallèlement à l'avenue de Lattre de Tassigny. Son profil en travers donnera une place importante aux cheminements doux : trottoirs larges et plantés, piste cyclable en site propre.

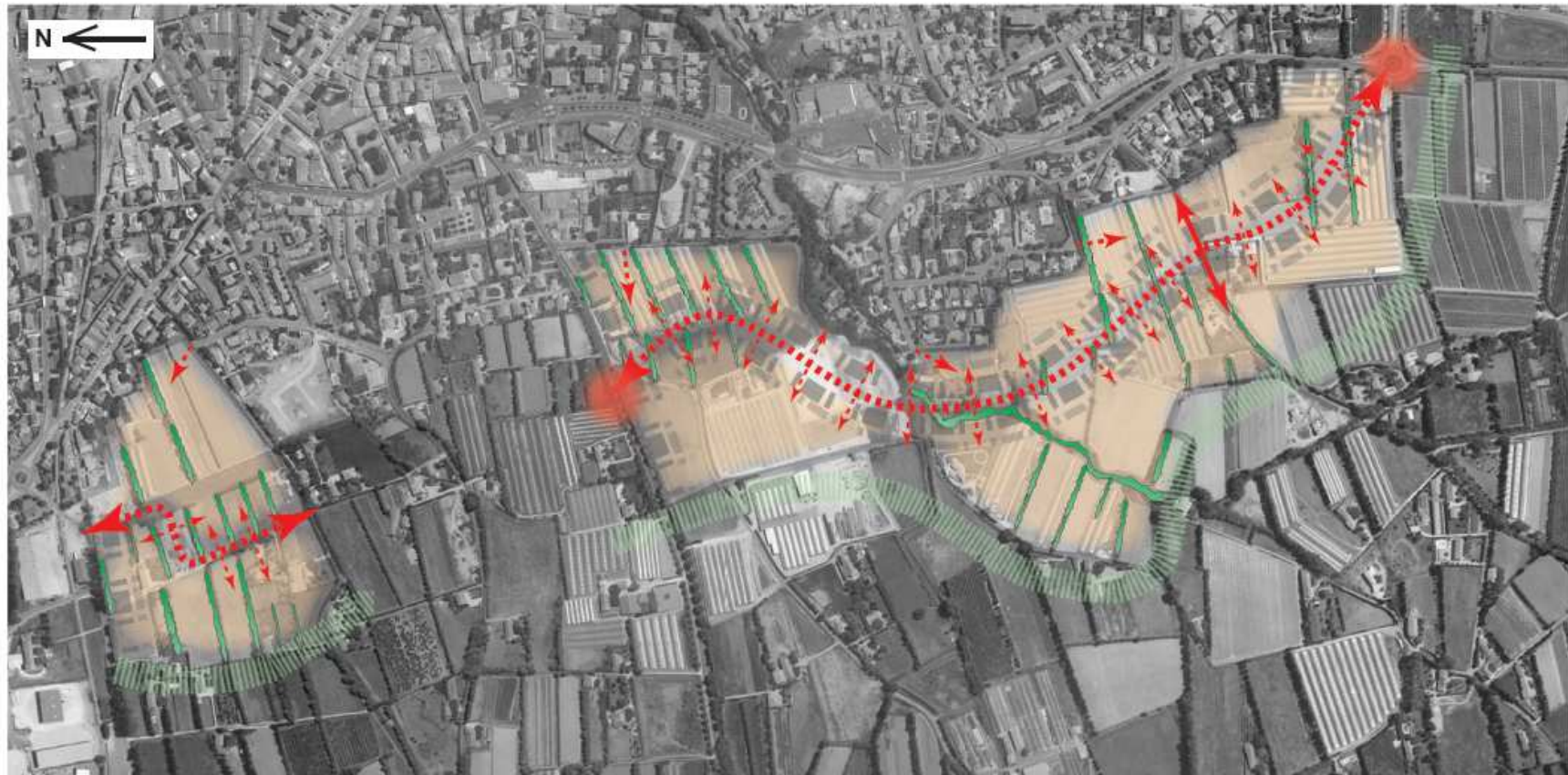
Un réseau viaire dans la continuité de celui existant

Le réseau viaire prolongera celui existant. Les voies en impasse seront reliées, quand elles ne sont pas bloquées par des parcelles bâties, aux voies de desserte locale du quartier en devenir. La voie structurante sera connectée aux avenues des Martyrs de la Résistance et de Lattre de Tassigny par des giratoires garantissant les meilleures de sécurité de la circulation.

Un traitement paysager reprenant la trame bocagère du site

L'aménagement du secteur sera accompagné d'un traitement paysager spécifique : la trame bocagère sera préservée au maximum, avec les haies formant des écrans visuels et structurant l'espace.

Secteur Ouest : projet et traduction règlementaire



- | | | | |
|--|---|---|--|
|  Limite de l'urbanisation |  Espace à dominante activités |  Ecran végétal |  Accès directs / desserte locale |
|  Espace à dominante habitat |  Structuration d'un front bâti |  Voie structurante de desserte |  Giratoire / aire de retournement |

Commune de Châteaurenard

Les entrées de ville :

(L. 111-1-4 du Code de l'Urbanisme)

**diagnostic urbain et principes
d'aménagement**

Les entrées de ville



Rappel du contexte réglementaire

(art. L. 111-1-4 du Code de l'Urbanisme)

«En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 75 mètres de part et d'autre de l'axe des routes classées à grande circulation .../... Ces dispositions ne s'appliquent pas dès lors que les règles concernant ces zones, contenues dans le PLU, sont justifiées et motivées au regard notamment des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.»

Dans ce sens, trois entrées de ville sont porteuses d'enjeux de développement, à vocation économique, d'habitat ou mixte : les routes de Noves, d'Avignon et de Tarascon. Chacune d'entre elles fait l'objet d'une étude spécifique mettant en exergue les volets liés à l'urbanisme, au paysage, à l'architecture, à la sécurité routière, aux nuisances. Ces études sont menées en deux temps : le contexte et les enjeux, puis le projet et sa traduction réglementaire.

Entrée de ville route d'Avignon: contexte et enjeux



Urbanisme : un fort enjeu de développement économique

Ce secteur est un secteur à fort enjeu de développement communal. Il s'agit de renforcer la vocation économique dans la continuité de la zone d'activités du Barret. La voie de contournement Sud d'Avignon est susceptible de générer un nouveau trafic augmentant le potentiel d'effet vitrine du secteur. La structuration de ce secteur correspond à l'objectif de valorisation des entrées de ville de Chateaufort, avec cette nécessité de répondre aux besoins d'implantation de nouvelles entreprises enrichissantes pour le territoire communal.

Paysage : une entrée de ville à valoriser

Au Sud de la route d'Avignon, le paysage s'organise selon une trame bocagère progressivement grignotée par la pression du développement économique de la zone du Barret. Au Nord, cette trame est préservée par des exploitations agricoles ouvrant des perspectives sur le grand paysage. L'entrée de ville est fortement marquée par une ligne de force constituée par des alignements d'arbres, des accotements enherbés et une noue longeant la voirie.

Entrée de ville route d'Avignon: contexte et enjeux



Architecture : assurer une architecture de qualité

Au delà des bâtiments isolés au sein des espaces naturels, les parcelles situées à proximité du carrefour route d'Avignon / Bd E. Genevet / Av J. Trouillet et au Sud de la route d'Avignon présentent des bâtiments de piètre qualité architecturale, avec des clôtures disparates et des accotements de voirie mal aménagés. La structuration de la façade Sud de l'entrée de ville comprend un fort enjeu de valorisation de son cadre bâti.

Sécurité routière : signaler l'entrée de ville pour ralentir les véhicules

Le tracé rectiligne de la voirie, son emprise large, l'ouverture des espaces de part et d'autre de la voie aggravent les conditions de circulation routière. Développer la façade Sud de cette entrée de ville permettra de renforcer le caractère urbain de la voie et réunira par conséquent de meilleures conditions pour une circulation routière ainsi apaisée.

Nuisances : limiter le tissu résidentiel aux abords de la voie

Les nuisances sonores générées par le trafic automobile sont gênantes pour les quelques habitations qui bordent l'entrée de ville. Limiter le tissu résidentiel sur ces abords et ralentir la circulation permettront de limiter les nuisances sonores de l'entrée de ville.

Entrée de ville route d'Avignon: projet et traduction réglementaire

Urbanisme : développer un pôle économique dans la continuité des activités existantes

L'espace est organisé pour accueillir des activités tertiaires profitant de l'effet vitrine constitué notamment par l'apport de la future L.E.O. Le projet garantit l'extension de la zone d'activités du Barret vers la route d'Avignon. Les accès aux futurs espaces urbanisés se feront depuis la zone du Barret, et non directement depuis la route d'Avignon.

Paysage : une entrée de ville qualifiée et valorisante pour l'arrivée à Chateaufort

L'amélioration du paysage urbain passe par une réglementation précise des aires de stationnement dans ce secteur. Le stationnement fera l'objet de ratio de plantations : 1 arbre pour 2 places de stationnement. En outre, les haies constituant des écrans visuels seront préservées au maximum des possibilités des aménagements : un plan d'aménagement devra être annexé à toute demande de permis de construire. Un plan d'aménagement devra être annexé à toute demande de permis de construire. Ce plan précis et détaillé comportera l'implantation des types de végétation, la définition des essences et tailles des végétaux, les plantations conservées.

Architecture constituer un ordonnancement architectural maîtrisé

Un front bâti structure l'entrée de ville par :

- un recul minimum de 5 mètres par rapport à l'emprise publique (7,50 mètres dans le secteur 1AUza);
- une hauteur des constructions de 15 mètres à l'égout maximum;
- une densité bâtie maîtrisée par une emprise au sol limitée à 50 % de la surface de l'unité foncière (70% dans le secteur 1AUza)

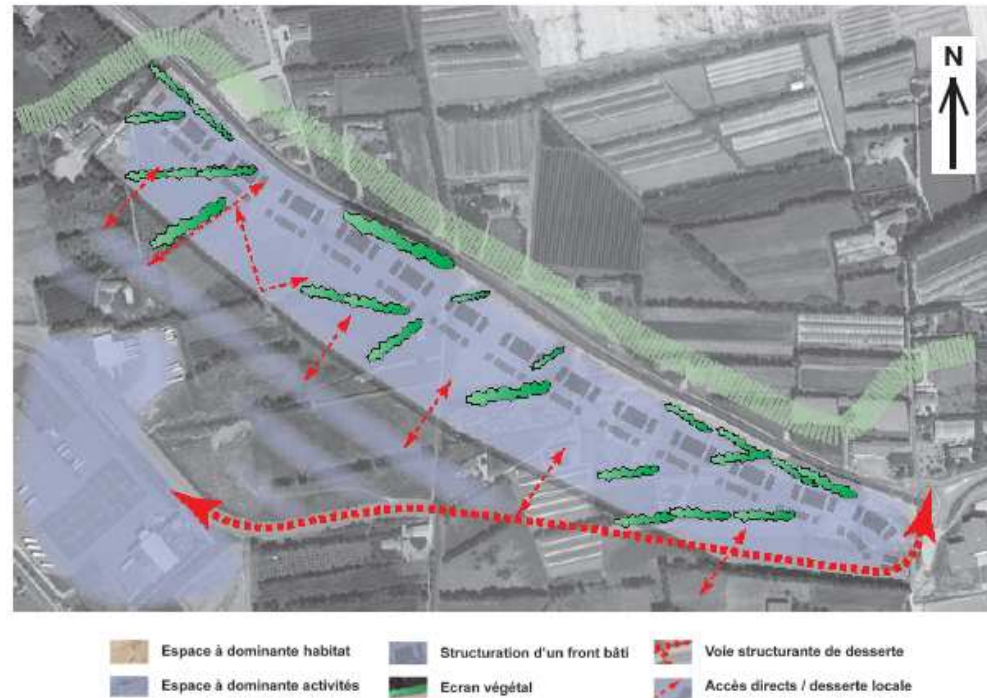
Sécurité routière : refuser les accès directs depuis la route d'Avignon

Les accès individuels depuis l'actuelle zone d'activités du Barret sécurisent la desserte interne du secteur en développement. La structuration d'un front bâti «homogène» donnera à la voie un caractère urbain permettant des conditions de circulation sécurisées.

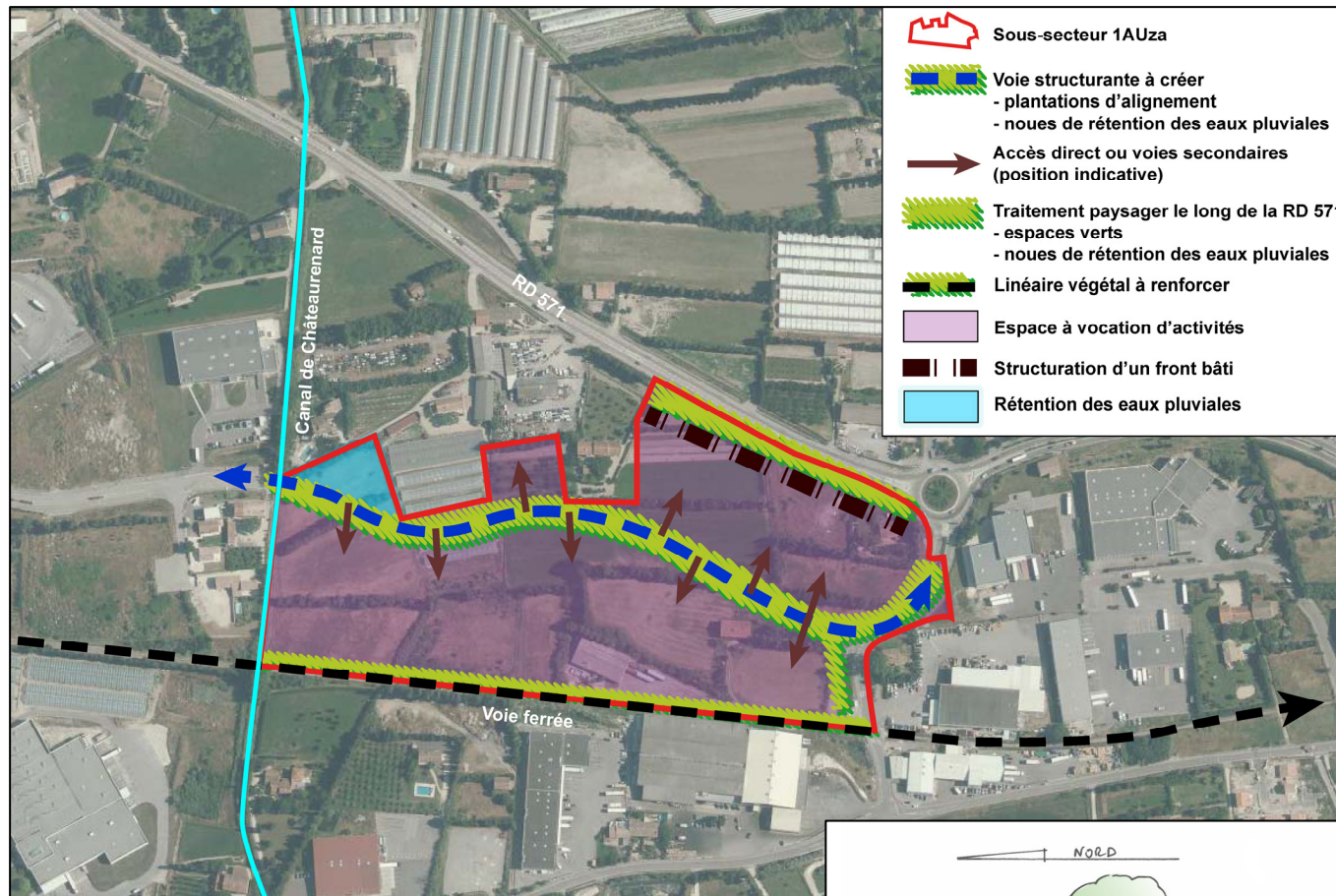
Nuisances : limiter les nuisances sonores et résorber le tissu résidentiel au Sud de la route d'Avignon









Le bruit généré par la circulation routière sera atténué par les aménagements permettant de réduire la vitesse des véhicules.

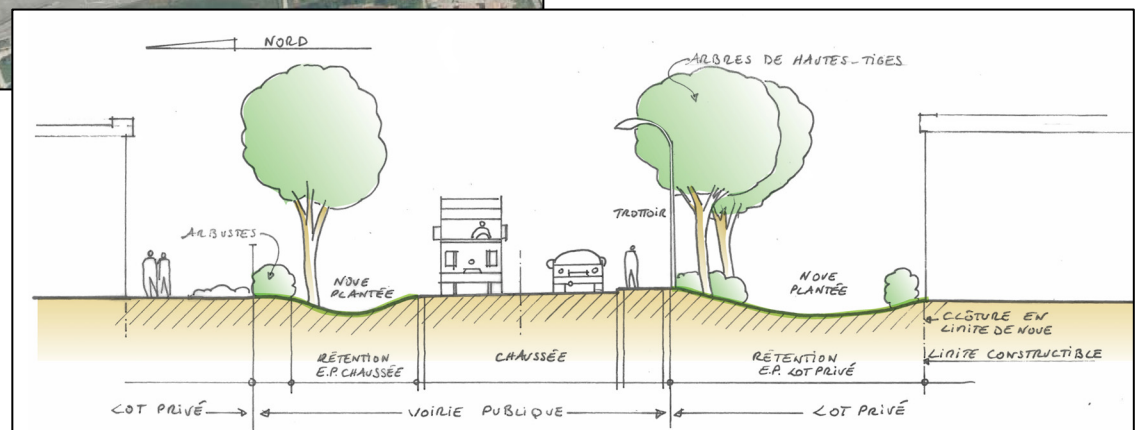
Entrée de ville route d'Avignon: projet et traduction réglementaire



Entrée de ville route d'Avignon: zoom sur le sous secteur 1AUza (modification n°4 du PLU)



-  Sous-secteur 1AUza
-  Voie structurante à créer
 - plantations d'alignement
 - noues de rétention des eaux pluviales
-  Accès direct ou voies secondaires (position indicative)
-  Traitement paysager le long de la RD 571
 - espaces verts
 - noues de rétention des eaux pluviales
-  Linéaire végétal à renforcer
-  Espace à vocation d'activités
-  Structuration d'un front bâti
-  Rétention des eaux pluviales



Voie structurante - Coupe de principe (Rx Ingénierie - Thomas Kleitz Paysagiste)

Entrée de ville route de Tarascon : contexte et enjeux



Urbanisme : un fort enjeu de développement urbain

Ce secteur est un secteur à fort enjeu de développement communal. Il s'agit de renforcer la vocation résidentielle des tissus urbains existants de part et d'autre de la route de Tarascon, à proximité de l'avenue de Lattre de Tassigny. La «rive» Nord de cette entrée de ville a déjà fait l'objet d'une ouverture à l'urbanisation. Parallèlement, la «rive» Sud de la route de Tarascon (dans sa section encadrée sur la carte ci-dessus) présente l'opportunité d'aménager de nouveaux espaces pour développer des logements pour tous.

Paysage : une entrée de ville urbaine à affirmer

L'entrée de ville route de Tarascon présente les caractéristiques d'une arrivée majestueuse à Chateaufort. Les accotements enherbés, l'alignement d'arbres, et le tracé rectiligne de la voie ouvrent une perspective valorisée vers les boulevards de ceinture de Chateaufort. Au Sud de la route de Tarascon, la séparation entre espaces agricoles et espaces urbanisés n'est pas suffisamment marquée. L'équilibre entre espaces naturels et urbanisés méritent une définition claire de leurs liaisons.

Entrée de ville route de Tarascon : contexte et enjeux



Architecture : proposer une architecture adaptée à son contexte

Les bâtiments d'habitations et les serres agricoles affichent des qualités architecturales très différenciées. Tout en tenant compte du tissu bâti existant, proposer une architecture adaptée reviendrait à aménager une entrée de ville plus urbaine et à vocation résidentielle.

Sécurité routière : une entrée de ville au caractère urbain

Le tracé rectiligne de la voirie, son emprise large, l'ouverture des espaces au Sud de la voie aggravent les conditions de circulation routière. Développer la façade Sud de cette entrée de ville permettra de renforcer le caractère urbain de la voie et réunira par conséquent de meilleures conditions pour une circulation routière ainsi apaisée.

Nuisances : limiter le tissu résidentiel aux abords de la voie

Les nuisances sonores générées par le trafic automobile sont gênantes pour les quelques habitations qui bordent l'entrée de ville. Ralentir la circulation routière permettra de limiter les nuisances sonores de l'entrée de ville.

Entrée de ville route de Tarascon : projet et traduction règlementaire

Urbanisme : des logements dans la continuité des tissus urbains existants

Les programmes de logements développés dans ces nouvelles extensions urbaines s'intégreront dans la continuité des tissus urbains existants. La proportion des logements individuels laissera une part importante à l'aménagement de logements semi-collectifs et collectifs. En outre, la part des logements aidés atteindra 20 % du parc sur des secteurs définis dans le cadre du PLU.

Paysage : un traitement paysager reprendra la trame bocagère du site

L'aménagement du secteur sera accompagné d'un traitement paysager spécifique : la trame bocagère sera préservée au maximum, avec les haies formant des écrans visuels et structurant l'espace.

Architecture : constituer un ordonnancement architectural maîtrisé

Un front bâti structure l'entrée de ville par :

- un recul minimum de 3 mètres par rapport à l'emprise publique;
- une densité bâtie maîtrisée, avec un COS fixé à 0.6. La construction des immeubles est limitée à une hauteur de 14 mètres, sans excéder 4 niveaux.

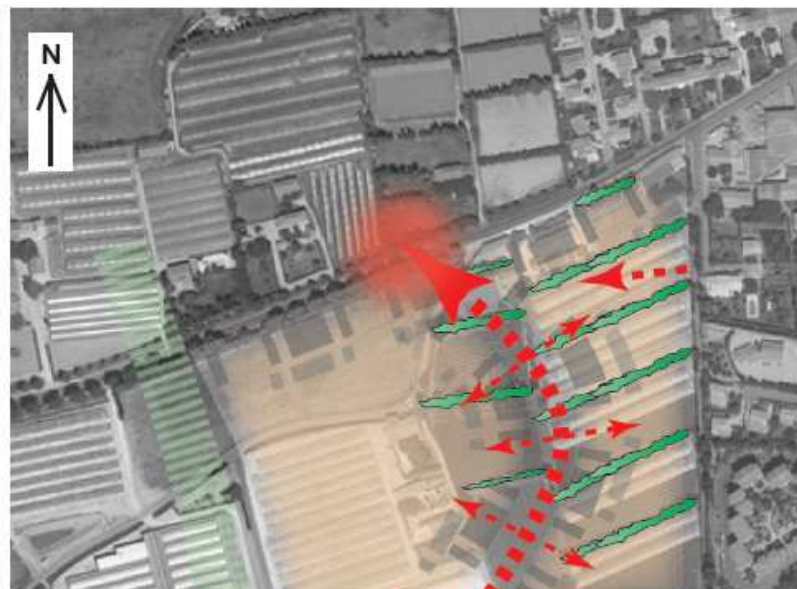
Sécurité routière : Un réseau viaire dans la continuité de celui existant

Le réseau viaire prolongera celui existant. Les voies en impasse seront reliées, quand elles ne sont pas bloquées par des parcelles bâties, aux voies de desserte locale du quartier en devenir. La voie structurante du quartier en devenir sera connectée à l'avenue des Martyrs de la Résistance par un giratoire garantissant les meilleures de sécurité de la circulation.

Nuisances : limiter les nuisances sonores et ralentir le trafic sur la route de Tarascon

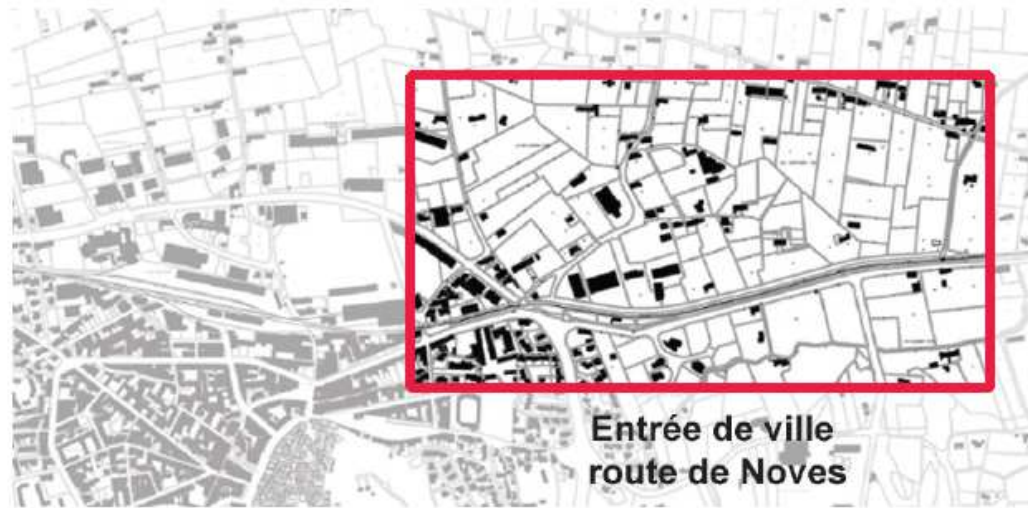
Le bruit généré par la circulation routière sera atténué par les aménagements permettant de réduire la vitesse des véhicules.

Entrée de ville route de Tarascon : projet et traduction règlementaire



- | | | | |
|----------------------------|-------------------------------|-------------------------------|---------------------------------|
| Limite de l'urbanisable | Espace à dominante activité | Ecran végétal | Accès directs / desserte locale |
| Espace à dominante habitat | Structuration d'un front bâti | Voie structurante de desserte | Oratoire / aire de retournement |

Entrée de ville route de Noves : contexte et enjeux



Urbanisme : un espace peu équipé se développant de part et d'autre de la voie

Le secteur est composé d'espaces mixtes à vocation agricole, d'activité ou d'habitat. Le mélange de ces vocations rend difficile la lecture du quartier étudié. La trame viaire ne présente pas de structure apparente, hormis le Chemin des Iscles.

Paysage : un tissu urbain mixte sur une trame bocagère

Les espaces urbanisés grignotent progressivement l'ancienne trame bocagère. Des haies forment des écrans visuels et organisent la lecture de l'espace. L'entrée de ville se structure peu à peu de part et d'autre de l'avenue de la Libération.

Entrée de ville route de Noves : contexte et enjeux



Architecture : des disparités architecturales à traiter

Les éléments d'architecture présentent des disparités, aussi bien dans les matériaux employés que dans les volumes bâtis. Ceux-ci ne font pas l'objet d'alignement par rapport à la voie ou d'organisation particulière.

Sécurité routière : un caractère routier affirmé

L'entrée de ville comporte un caractère routier affirmé par : la largeur de la voie, un linéaire très rectiligne, des accotements sans traitement particulier, un tissu urbain peu constitué et des conditions de circulation favorisant la vitesse des véhicules.

Nuisances : des vitesses de circulation à maîtriser

La quantité du trafic routier et les vitesses pratiquées expliquent les nuisances sonores liées à l'avenue de la Libération.

Entrée de ville route de Noves : projet et traduction règlementaire

Urbanisme : développer un pôle économique dans la continuité du tissu urbain se constituant

L'espace est organisé pour identifier clairement les espaces à vocation:

- d'activités non nuisantes (en violet sur la carte) : artisanat, activités tertiaires, pas d'entrepôts, pas de commerces;
- d'habitat et d'artisanat (en orange sur la carte).

Paysage : prévenir la constitution d'espaces délaissés en entrée de ville

La vocation clairement définie de chacun des espaces doit faciliter la lecture du fonctionnement du quartier. Les haies constituant des écrans visuels seront préservées au maximum des possibilités des aménagements : un plan d'aménagement devra être annexé à toute demande de permis de construire. Ce plan précis et détaillé comportera l'implantation des types de végétation, la définition des essences et tailles des végétaux, les plantations conservées. Le stationnement fera l'objet de ratio de plantations : 1 arbre pour 2 places de stationnement.

Architecture : constituer une entrée de ville valorisante

Un front bâti structure l'entrée de ville par :

- un recul minimum de 5 mètres par rapport à l'emprise publique;
- une hauteur des constructions de 12 mètres à l'égout maximum;
- une densité bâtie maîtrisée par une emprise au sol limitée à 50 % de la surface de l'unité foncière pour les activités, et un COS de 0.6 pour l'habitat.

Sécurité routière : refuser les accès individuels

La vitesse pratiquée par les véhicules est réduite notamment par l'aménagement d'un giratoire facilitant l'accès au quartier restructuré et par la constitution d'un environnement bâti plus urbain. Les accès individuels depuis la nouvelle voie structurante (en pointillé rouge sur la carte) sécurisent la desserte interne du quartier.

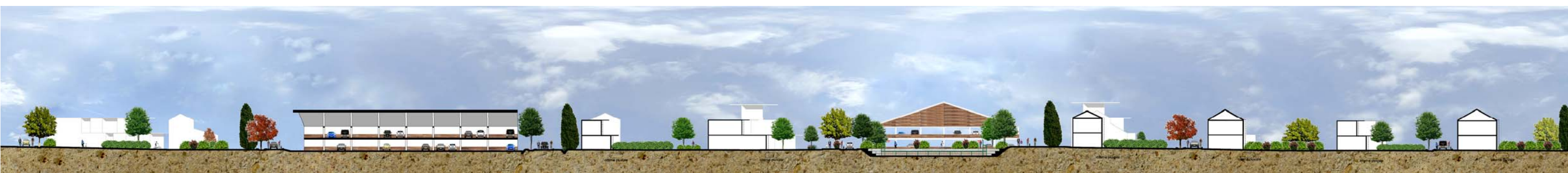
Nuisances : réduire la vitesse des véhicules

Le bruit généré par la circulation routière sera atténué par les aménagements permettant de réduire la vitesse des véhicules.

Entrée de ville route de Noves : projet et traduction réglementaire
Modification n° 3



-  espace à dominante habitat
-  espace à dominante activités
-  structuration d'un front bâti
-  écran végétal
-  voie structurante de desserte
-  accès directs / desserte locale
-  Giratoire / aire de retournement
-  maintien du chemin du Mas de Jacquet



Orientation d'Aménagement et de
Programmation du quartier durable
du Vigneret

SOMMAIRE :

INTRODUCTION	1
<i>Principes d'aménagement</i>	1
<i>Insertion du quartier dans la ville</i>	1
1. LE BATI	2
<i>Répartition des densités / typologies</i>	2
<i>Principes d'implantation et écoconception</i>	2
<i>Performances énergétiques renforcées</i>	3
<i>Clôtures / plantations / surfaces non bâties</i>	3
<i>Maîtrise des eaux pluviales / économies d'eau</i>	4
<i>Déchets de chantier</i>	4
<i>Gestion des nuisances sonores</i>	5
2. ACCES ET VOIRIE / STATIONNEMENT	6
<i>organisation de la voirie</i>	6
<i>stationnement</i>	9
3. ESPACES VERTS	11
<i>Équipements de sports et de loisirs</i>	11
<i>plantations</i>	12
<i>Collecte des déchets</i>	12
4. PROGRAMMATION / PHASAGE	13
<i>Programmation des logements</i>	13
<i>Phasage</i>	13

INTRODUCTION

Principes d'aménagement

bande d'équipements publics

Les principaux équipements publics du quartier sont regroupés dans une bande Est-Ouest le traversant par son milieu. Elle comprend une partie des halles de stationnement, les bassins de rétention qui font également office d'espaces verts ouverts au public, ainsi que les espaces de jeux (enfants) et un terrain polysport (adolescents).

voirie

Le maillage qui s'appuie sur l'existant est clairement hiérarchisé :

La voirie a été organisée de façon à assurer un accès automobile au quartier, tout en sécurisant au maximum les voies secondaires de desserte où piétons et vélos sont prioritaires. Les modes de déplacements doux sont présents sur toutes les voies et une trame de déplacements sans voiture sillonne la partie Est du quartier sur des axes Nord-Sud.

lotissement communal

Le « lotissement communal Chaix » occupe la partie Est du quartier. Les lots destinés à la vente en primo-accession sont situés à l'Est du quartier. Une autre partie des lots du foncier communal est destinée à des opérations de logements à assurer par des opérateurs publics, para-publics ou privés comprenant l'ensemble des logements sociaux programmés sur le quartier en phases 1 et 2 (partie Est).

foncier privé

Le foncier privé s'insère dans la même trame viaire. Il est, suivant sa localisation, doté de prescriptions d'implantation de voirie de desserte interne. Le foncier privé de la partie Ouest (phase 3) est également soumis à l'obligation de réalisation de 20% de logements sociaux.

patrimoine

Malgré le changement d'affectation, l'histoire agricole et paysagère du lieu n'est pas effacée et participe à l'identité du lotissement. Elle est pérennisée par le confortement des haies, la palette végétale, le respect de la topographie et des tracés du maillage viaire.

Insertion du quartier dans la ville

Au-delà des aménagements prévus à l'intérieur du périmètre strict de l'aménagement du quartier du Vigneret, un ensemble d'aménagements sont à prévoir pour garantir la bonne intégration fonctionnelle, sociale et paysagère du quartier dans son environnement proche.

La « porte d'entrée »

L'accès sur le boulevard Joliot-Curie sera réaménagé de façon à permettre :

- un arrêt confortable de la Châtonavette ;
- un accès sécurisé en modes de déplacements doux (piétons / cycles) vers l'école de l'Argelier ;
- de petits équipements publics (panneau d'informations municipales / tri sélectif / boîte aux lettres...).
- La requalification paysagère des liaisons douces et de la séquence du carrefour.

Le carrefour entre le chemin de St Christophe et le chemin d'Eyragues n'est pas un accès privilégié pour les voitures. En revanche, le lien doux entre le centre ville et les quartiers sud doit être aménagé pour le confort et la sécurité des usagers :

- Rationalisation des surfaces de chaussée au profit des modes doux et des plantations
- Sécurisation de la traversée de la route d'Eyragues pour les piétons / cycles.

Dans le cadre d'une réflexion à l'échelle des quartiers Sud, des propositions complémentaires sont également envisageables :

- un point de covoiturage destiné aux quartiers sud ;
- un point de micro-services de proximité (commerce de petit dépannage / renseignements administratifs...);
- Réaménagement du bassin de rétention (qui n'est pas un simple ouvrage technique : il peut acquérir une qualité paysagère, par un réaménagement ; il peut être transformé en véritable espace public (terrain d'évolution et de loisirs)).



Un terrain correspondant à une partie du foncier occupé actuellement par un dépôt de cars pourrait permettre de répondre aux besoins de création d'un point de micro-services de proximité.

Des jardins familiaux « de quartier »

Des terrains communaux voisins du quartier pourraient accueillir cet équipement (terrains en friche, situés au zonage du PLU en 2AUc).

Cette localisation permettrait de proposer des jardins destinés aux habitants des logements collectifs du quartier ainsi qu'à ceux de l'Argelier.

Des dispositifs collectifs pourraient être mobilisés : collecte de déchets organiques, fabrication de compost, échanges de semences, matériel...

Un nouveau souffle pour le « boulevard » Joliot-Curie

Le boulevard J Curie est surdimensionné. Un projet de requalification urbaine/ recalibrage de la voirie serait nécessaire.

Dans le cadre de ce projet, il faudra considérer les friches de délaissés fonciers qui sont devenues des petits espaces riches de biodiversité (le « tiers paysage »).

Le chemin de St Christophe : un lien doux vers le futur développement des quartiers Sud

Dans le cadre du projet de Schéma de Déplacements Urbains, le chemin est au cœur de la grande boucle piétons / cycles entre les quartiers Est – Sud et Ouest et le centre ville. Le chemin de St Christophe sera donc, dans sa traversée du lotissement, réaménagé de manière légère pour les modes doux, sans lui faire perdre son charme actuel.

1. Le bâti

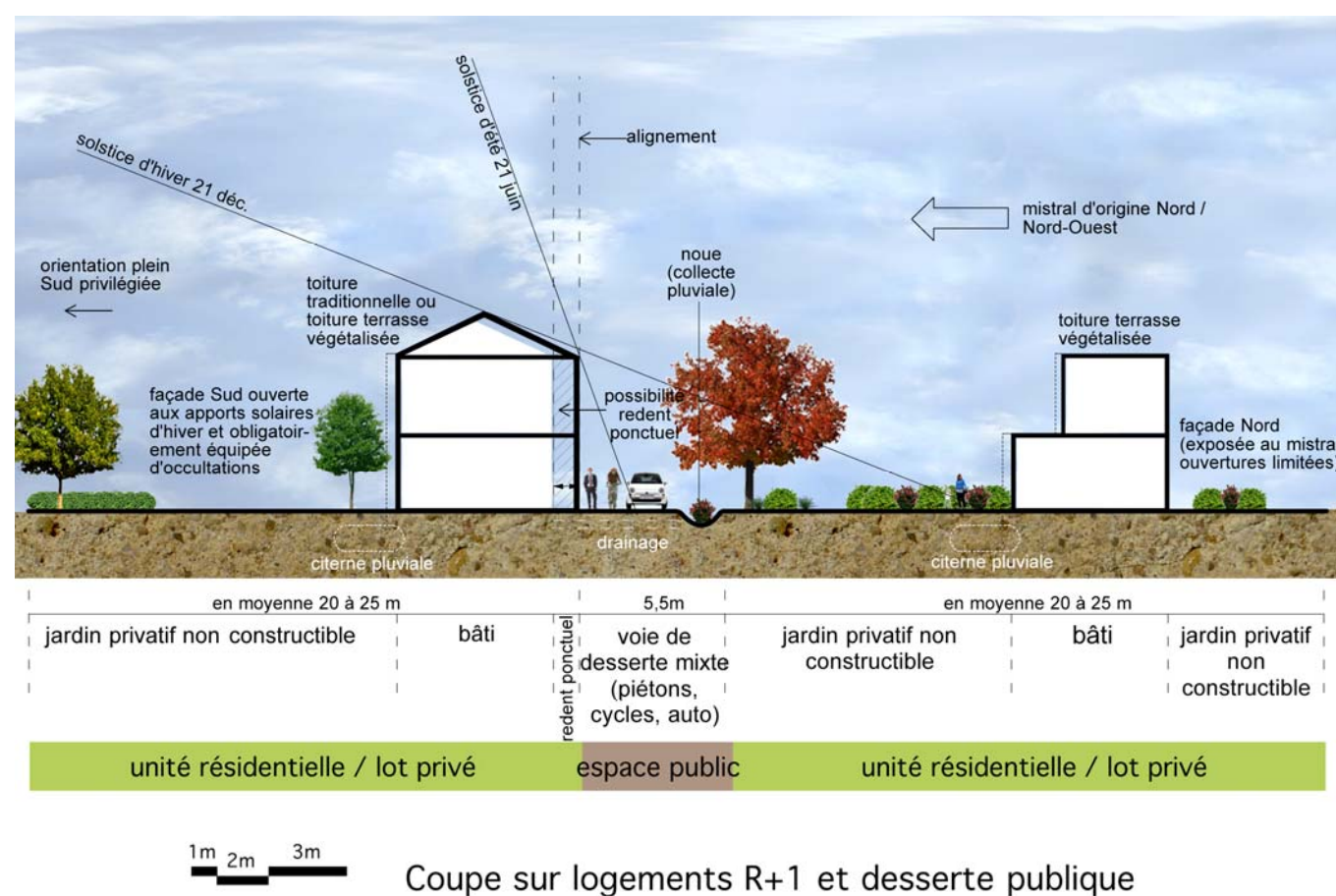
Répartition des densités / typologies

La répartition des densités et des typologies bâties (logements individuels, collectifs et intermédiaires) doit refléter la variété et la mixité constitutives du quartier.

Principes d'implantation et écoconception

Implantation du bâti

Coupe schématique illustrant les principes d'implantation du bâti et la relation espaces privés / publics :



Les bâtiments des parcelles prenant accès par le Sud seront systématiquement implantés en retrait, de façon à faire bénéficier les jardins de la meilleure orientation et de s'éloigner des masques éventuels (haies, bâti).

Les bâtiments des parcelles prenant accès au Nord seront systématiquement implantés en alignement sur la voie publique, de façon à dégager également des espaces ouverts au Sud. Un redent ponctuel est toutefois possible, à condition d'être aménagé, végétalisé de façon à ne pas permettre le stationnement de véhicules.

Volumétrie du bâti

Respectant les volumétries traditionnelles (bâti longiligne sur l'axe Est-Ouest), la simplicité et la compacité des volumes sera privilégiée : plus en accord avec les formes urbaines traditionnelles, elle permet également de limiter les déperditions thermiques surfaciques.

Les logements seront en majorité traversants

À l'exception des halles de stationnement, le sens du faîtage dominant respectera les indications graphiques de l'orientation d'aménagement.

Terrassements

Le choix des constructions tiendra compte de la topographie originelle du terrain, les travaux de terrassement seront compatibles avec le site et limités au strict nécessaire.

Organisation des parois

Du fait de la présence moyenne de 110 jours de vent fort par an sur la commune, il est essentiel de prendre en compte l'impact du mistral (origine Nord-Nord-Ouest) dans l'organisation des ouvertures.

Les façades Sud seront privilégiées pour la création d'ouvertures ainsi que pour l'aménagement de terrasses / loggias / extérieurs. Elles seront obligatoirement dotées de **protections solaires** de type débord (toiture, balcon, « casquette ») ou brise-soleil dimensionnés en fonction des conditions locales (prise en compte de l'orientation et des masques) ainsi que de fermetures hermétiques et isolantes.

Les façades seront de teinte claire, de façon à éviter la surchauffe d'été.

Les ouvertures des façades Est et Ouest recevront impérativement des menuiseries d'**occultation complète (volets pleins)**, permettant de garantir un confort d'été optimal.

Une forte **inertie** des éléments constructifs sera recherchée pour contribuer au confort d'été du bâtiment.

Écomatériaux

La **diversité** des matériaux sera recherchée à l'échelle du quartier.

Les matériaux seront systématiquement choisis selon leur **impact environnemental** (bilan carbone, priorité aux matériaux recyclés / recyclables), mais aussi selon leur provenance et leur impact sur la santé humaine. Les matériaux locaux ont l'avantage de contextualiser l'édifice et de limiter le transport.

La **nature, l'aspect et la couleur** des matériaux seront concertés pour chaque projet dans le cadre de la **cellule d'éco-conseil** mise en place par la commune.

Les matériaux seront, par ailleurs, choisis selon des critères environnementaux :

Economie des ressources :

- consommation énergétique nécessaire à la production, au transport et à la mise en œuvre du matériau ;
- durée de vie au regard du prélèvement de ressources ;
- renouvelabilité du matériau ;
- quantité prélevée de ressources rares ;
- part de matériaux recyclés utilisés ;
- devenir du matériau en fin de vie.

Maîtrise des risques sur l'environnement :

- propreté du processus de fabrication et de mise en œuvre (pollution de l'eau, de l'air et des sols) ;
- propreté de l'élimination en fin de vie ;

- propreté du matériau mis en œuvre ;
- protection de la couche d'ozone (absence de CFC ou HCFC) ;
- limitation de la dégradation de l'effet de serre.

Maîtrise des risques sur la santé :

- risque cancérogène ;
- risque toxique ;
- risque allergène ;
- risque mutagène.

Performances énergétiques renforcées

Performances énergétiques exigées :

Les logements construits dans le cadre du Quartier Durable du Vigneret répondront, en majorité, au minimum à l'exigence correspondant au label **Bâtiment à Basse Consommation Énergétique** (BBC 2005, cf. arrêté du 8 mai 2007), soit consommant moins de 40 kWh/m²(SHON)/an d'énergie primaire, à Châteaurenard. Ce niveau de performance permet de répondre à l'objectif de diviser par 4 (« facteur 4 ») les émissions de gaz à effet de serre que la France s'est fixé à échéance 2050.

Cet objectif plancher s'applique à la majorité des logements, à l'exception des logements en accession du lotissement communal qui bénéficieront néanmoins de recommandations en la matière, avec un accompagnement approprié par une cellule d'éco-conseil.

Les **bâtiments passifs** (<15 kWh/m²/an) seront encouragés.

L'objectif de performance énergétique sera atteint avant tout par une bonne conception bioclimatique d'ensemble, mais aussi par des choix de composants appropriés : la performance de l'enveloppe thermique (isolation) ou la qualité des équipements. Les systèmes de régulation compléteront les dispositifs pour limiter au strict nécessaire les dépenses d'énergie.

Équipements et choix des modes de production d'énergie

Les équipements seront choisis de façon à être durables et performants.

Les sources d'énergies renouvelables seront privilégiées.

L'importance de l'ensoleillement (environ 2800 heures / an) favorise tout particulièrement l'énergie solaire (chauffe-eau solaire, capteurs photovoltaïques). Dans le cas de capteurs photovoltaïques, le matériel choisi devra attester d'un bilan carbone positif.

Les climatiseurs sont interdits, compte tenu de leur consommation énergétique ainsi que de leurs rejets de gaz à effet de serre. Le rafraîchissement doit être assuré par l'usage de dispositifs peu énergivores et neutres en termes d'effet sur la couche d'ozone. À ce titre, une organisation judicieuse des ouvertures sera recherchée (orientation, occultation), une forte inertie sera recherchée, en particulier en façades Sud, Est et Ouest et dans les planchers intérieurs. Enfin, un rafraîchissement mécanique pourra être assuré par des dispositifs de type « puits canadien » (ou « puits provençal »), qui resteront toutefois à valider par des sondages de sol appropriés, permettant notamment de vérifier la profondeur de la nappe.

Les pompes à chaleur auront préférentiellement un rendement de COP (coefficient de performance) moyen annuel > 3 kWh produits / kWh consommé.

Informations climatiques de base

(source : rapport de présentation du PLU de Châteaurenard, Citadia Conseil, 2008)

Le climat régional de type méditerranéen est soumis aux régimes de la vallée du Rhône. Largement ouvert aux

vents du Nord (le mistral) et aux courants perturbés du Sud-Est avec formation de brumes, il présente les caractéristiques suivantes :

- une longue période estivale chaude et sèche,
- un ensoleillement très important (environ 2800 heures par an),
- une pluviométrie d'environ 700 mm légèrement supérieure à celle de Paris mais concentrée sur 90 jours de pluie principalement en avril-mai et septembre-octobre,

Le secteur est caractérisé par des températures moyennes annuelles supérieures à 15°C. Les moyennes mensuelles des températures maximales atteignent 29°C en juillet et août et les moyennes mensuelles des températures minimales, 2°C en janvier.

Eclairage extérieur privatif

Dans le cas de la présence d'un éclairage extérieur privatif, celui-ci sera doté d'un réflecteur à même de garantir l'absence de pollution du ciel nocturne.

Clôtures / plantations / surfaces non bâties :

Les surfaces non bâties seront plantées ; Les surfaces non plantées (allées, terrasse..) seront traitées avec des matériaux perméables (stabilisé, pavage...).

Les haies vives formeront ou accompagneront les clôtures des logements. Composées d'essences locales telles que troène, fusain, cerisier Ste Lucie, sureau, prunellier...elles offriront les qualités visuelles et olfactives en participant à la biodiversité. De plus, les végétaux seront choisis parmi des essences adaptées au climat local et en particulier à des apports pluviométriques de régime méditerranéen, de façon à favoriser l'économie de la ressource en eau.

Dans le même souci d'économie de ressources, un paillage de BRF (Bois Raméal Fragmenté) permettra de reconstituer une litière vivante qui limitera le dessèchement des sols.



cerisier Ste Lucie

sorbier mougeot

sorbier aux oiseleurs

Prunus spinosa



Cornouiller

pyrus communis cornouiller sanguin

sureau

Les clôtures feront l'objet d'un choix soigneux, selon les règles édictées par le règlement du PLU et parmi les modèles illustrés ci-après :

Modèles de clôtures :

QuickTime™ et un
décompresseur
sont requis pour visionner cette image.

clôture grillagée à mailles galvanisées en losange (à accompagner de plantations sur les deux côtés)

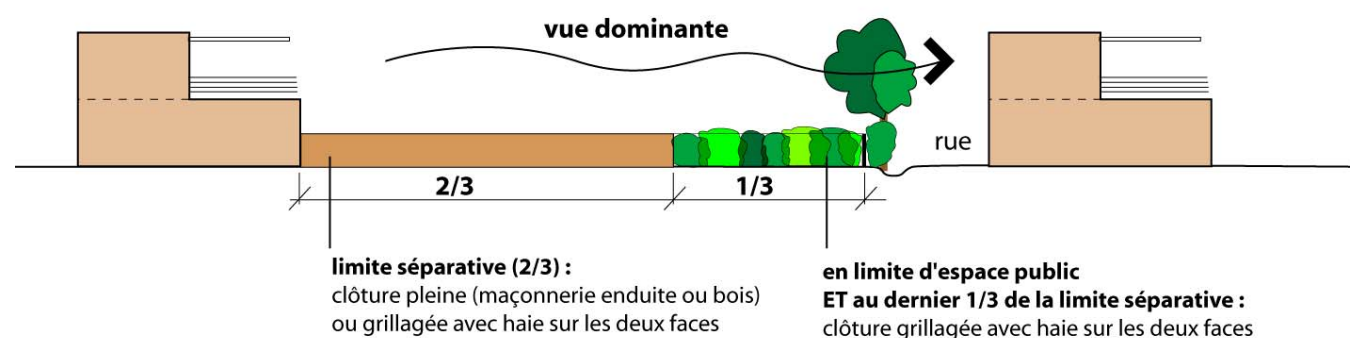


clôtures pleines ou ajourées à remplissage bois

QuickTime™ et un
décompresseur BMP
sont requis pour visionner cette image.

QuickTime™ et un
décompresseur BMP
sont requis pour visionner cette image.

QuickTime™ et un
décompresseur BMP
sont requis pour visionner cette image.



principe d'organisation des clôtures

Maîtrise des eaux pluviales / économies d'eau :

Les objectifs de gestion de l'eau doivent répondre à la fois au besoin de limiter les eaux de ruissellement, de les stocker et de contribuer aux économies d'eau potable.

La limitation des eaux de ruissellement et leur stockage passe par la mise en œuvre de plusieurs moyens :

- recours à des toitures-terrasses végétalisées ;
- recours à des matériaux perméables pour l'aménagement de tous les espaces extérieurs ;
- des aménagement de voirie adaptés (drainage, fossés plantés), des bassins de rétention perméables ;
- l'installation obligatoire de citernes d'eaux pluviales.

Par conséquent, des mesures sont prévues sur l'ensemble des aménagements du quartier, et en particulier les bâtiments de logements :

- un drainage imposé des parcelles privées ;
- des toitures « traditionnelles » pour les maisons individuelles, en pente, couvertes en tuiles, ou des toitures-terrasse végétalisées ;
- des toitures-terrasse végétalisées obligatoires pour les logements collectifs et intermédiaires ;
- une rétention pluviale partielle à la parcelle assurée par des dispositifs de citernes pluviales obligatoires.

Drainage des parcelles privées :

Chaque constructeur devra prévoir un drainage de sa parcelle, à adapter et dimensionner en fonction des études de sol et un raccordement sera prévu vers le réseau pluvial collectif.

Recueil des eaux pluviales par citernes

La récupération des eaux de pluie est obligatoire pour toutes les constructions. Elle sera assurée par des citernes conformes à la réglementation en vigueur (arrêté du 21 août 2008 « relatif à la récupération des eaux de pluie et à leur usage à l'intérieur et à l'extérieur des bâtiments »), enterrées ou intégrées aux volumes bâtis.

Pour les bâtiments collectifs, le recours à la récupération des eaux pluviales pour l'alimentation de certains équipements domestiques sera fortement recommandé, conformément à la réglementation en vigueur.

Les réseaux de distribution d'eau potable seront équipés de réducteurs de pression, les appareils sanitaires seront dotés d'économiseurs d'eau (réducteurs de débit), et les chasses d'eau équipées de double commande 3/6 litres.

Déchets de chantier

La mise en place par la collectivité d'une charte « **chantier à faibles nuisances** » ou « **chantier vert** » sera tout d'abord un préalable permettant d'assurer un chantier propre. Celle-ci sera signée par toutes les entreprises intervenant sur le chantier.

Cette charte comprendra un premier volet sur l'organisation du stockage et du tri des déchets sur le site:

- respect de la valorisation des déchets à des solutions de type mise en décharge
- responsabilisation des entreprises (et des titulaires de permis de construire) à la gestion et à l'élimination des déchets de chantier, désignation d'une entreprise gestionnaire qui s'assurera de la qualité du tri de façon à limiter le nombre de bennes refusées/déclassées
- respect d'aires de stockage des matériaux et des déchets, d'aires de circulation et de stationnement des véhicules chargés de l'évacuation des déchets.
- respect de la mise en place des bennes qui seront aussi nombreuses que le type de déchets à évacuer,

trier, ou recycler (au minimum bennes pour le bois, les déchets plastiques, les gravats, la ferraille), en adaptant la taille et la fréquence de rotation aux surfaces de stockage disponible.

- Mise en place d'une signalétique lisible pour optimiser l'utilisation des bennes.

Les entreprises s'engageront à respecter le **Plan Départemental de Gestion des Déchets du BTP**. Les Dossiers de Consultation des Entreprises intervenant dans le périmètre du quartier devront obligatoirement comporter un poste « gestion et valorisation (récupération / recyclage / incinération) des déchets du BTP ».

Le second volet de cette charte consistera en la limitation des pollutions du sol, du sous-sol et de la nappe phréatique :

- limiter de manière drastique tout déversement de produits susceptibles de polluer les sols, les sous-sols et la nappe
- respect d'une zone de lavage des roues de camions en sortie de chantier

Le troisième et dernier axe de cette charte « chantier à faibles nuisances » informera et veillera sur la limitation des nuisances sonores et visuelles:

- réduction de la rotation des camions et organisation de plages horaires de livraison
- nettoyage quotidien du chantier et de ses abords
- installation de palissades ou protections autour de l'aire de stockage des déchets
- instauration d'un dialogue et information des riverains sur les nuisances occasionnées par le chantier et leur durée approximative

Par ailleurs, la collectivité mettra à disposition des particuliers constructeurs dans le cadre du « lotissement Chaix », des **conteneurs de tri sélectif** adapté aux déchets de chantier ainsi qu'un **guide explicatif**, et ce durant toute la durée d'aménagement de la phase 1 du quartier.

Gestion des nuisances sonores

Plusieurs facteurs permettent de tendre vers un meilleur confort sonore du quartier au sens large et des logements en particulier :

Pour les espaces publics :

- le choix de matériaux de voirie circulaire peu sonores ;
- l'aménagement approprié des points d'apport volontaire de déchets

Pour les bâtiments :

- la modulation des alignements de façades par des redents et niches ;
- le choix de menuiseries à affaiblissement acoustique (épaisseurs de vitrage) sur les façades donnant sur les principaux axes de déplacements (chemin du Moulin d'Eyragues, bande d'équipements publics) ;
- le respect de performance acoustique et le choix de l'emplacement de certains équipements :
 - chaufferie ;
 - VMC ;
 - Pompes à chaleur individuelles.

2. Accès et voirie / stationnement

organisation de la voirie

déplacements internes au quartier

L'ensemble de la voirie publique est hiérarchisé et privilégie systématiquement la qualité de vie, en donnant la priorité aux déplacements piétons et cyclistes.

Chaque voie ouverte à la circulation sera dotée d'une circulation cyclable et piétonne. Par ailleurs, des cheminements piétons / cycles, non accessibles aux véhicules motorisés, complètent la desserte du quartier. **Ils devront être réalisés dans le respect du schéma ci-contre et du profil en travers indiqué plus loin.**

Les habitations seront desservies par des voies mixtes, à vitesse très limitée, assurant une cohabitation apaisée entre voitures, piétons et cycles. **Là où elles ne sont pas aménagées par la collectivité, ces voies seront aménagées dans le respect du schéma ci-contre et du profil en travers indiqué plus loin.**

Le chemin du Moulin d'Eyragues est la voie principale d'entrée / sortie du quartier. À double sens, il dessert directement deux des halles de stationnement et donne accès aux voies de desserte à sens unique.

Les chemins de Pan Perdu (voie Nord-Sud, la plus à l'Ouest) et de la Traversière (voie Nord-Sud la plus à l'Est) fonctionnent exclusivement dans le sens « sortant » de façon à limiter les nuisances pour les riverains.

L'ensemble de la trame est conçu pour réduire au minimum les voies en impasse et rationaliser les distances parcourues.

Les matériaux seront choisis de façon à améliorer l'infiltration des eaux pluviales dans le sol, en particulier pour les revêtements des cheminements piétons et cycles. Des espaces perméables sont systématiquement proposés, parfois avec fossés ou noues de recueil d'eaux pluviales de ruissellement.

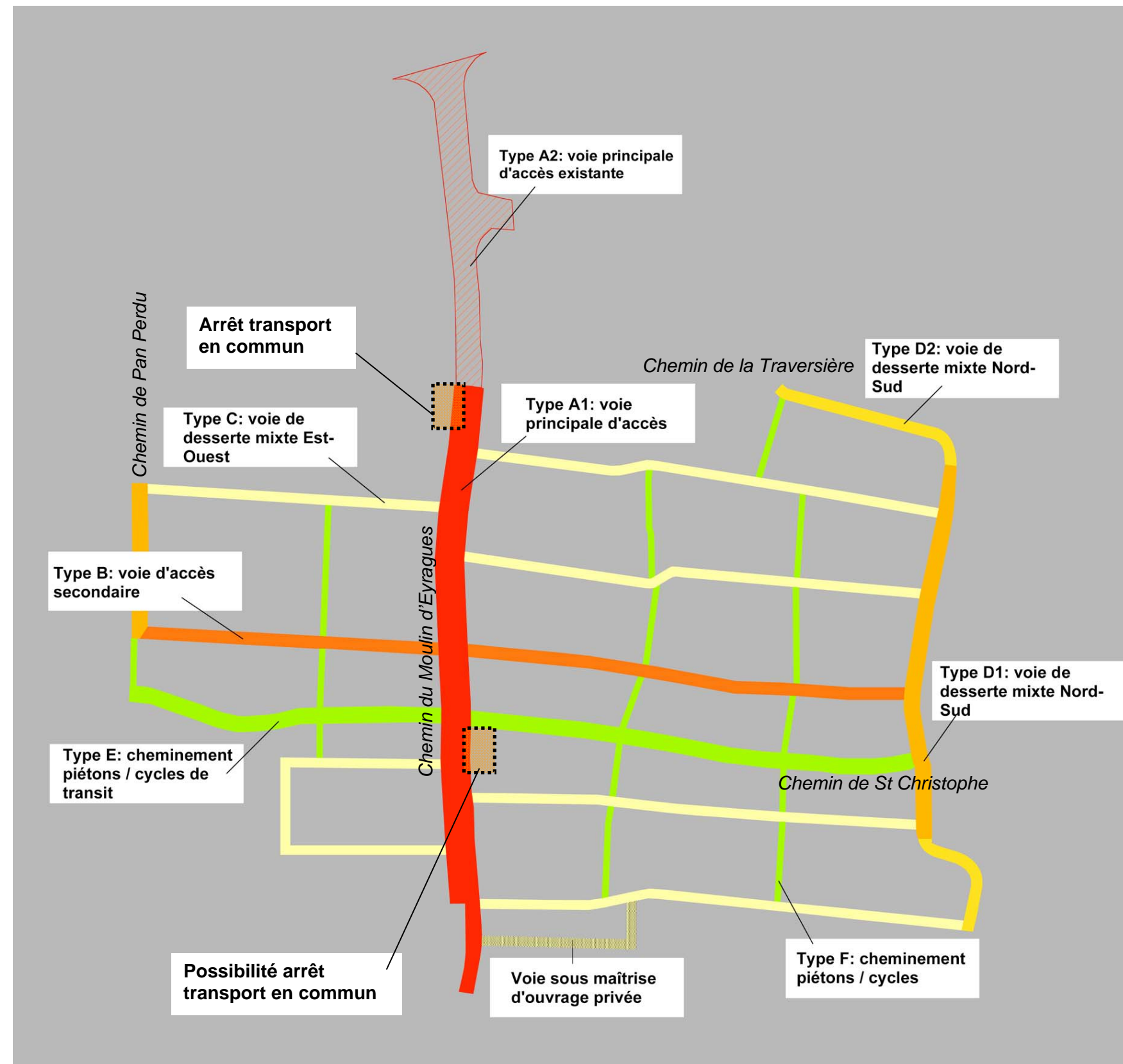
transports collectifs publics

Un arrêt de bus sera aménagé sur le chemin du Moulin d'Eyragues, avec sécurisation des piétons et abri (pluie / vent / soleil) éclairé, au droit de la

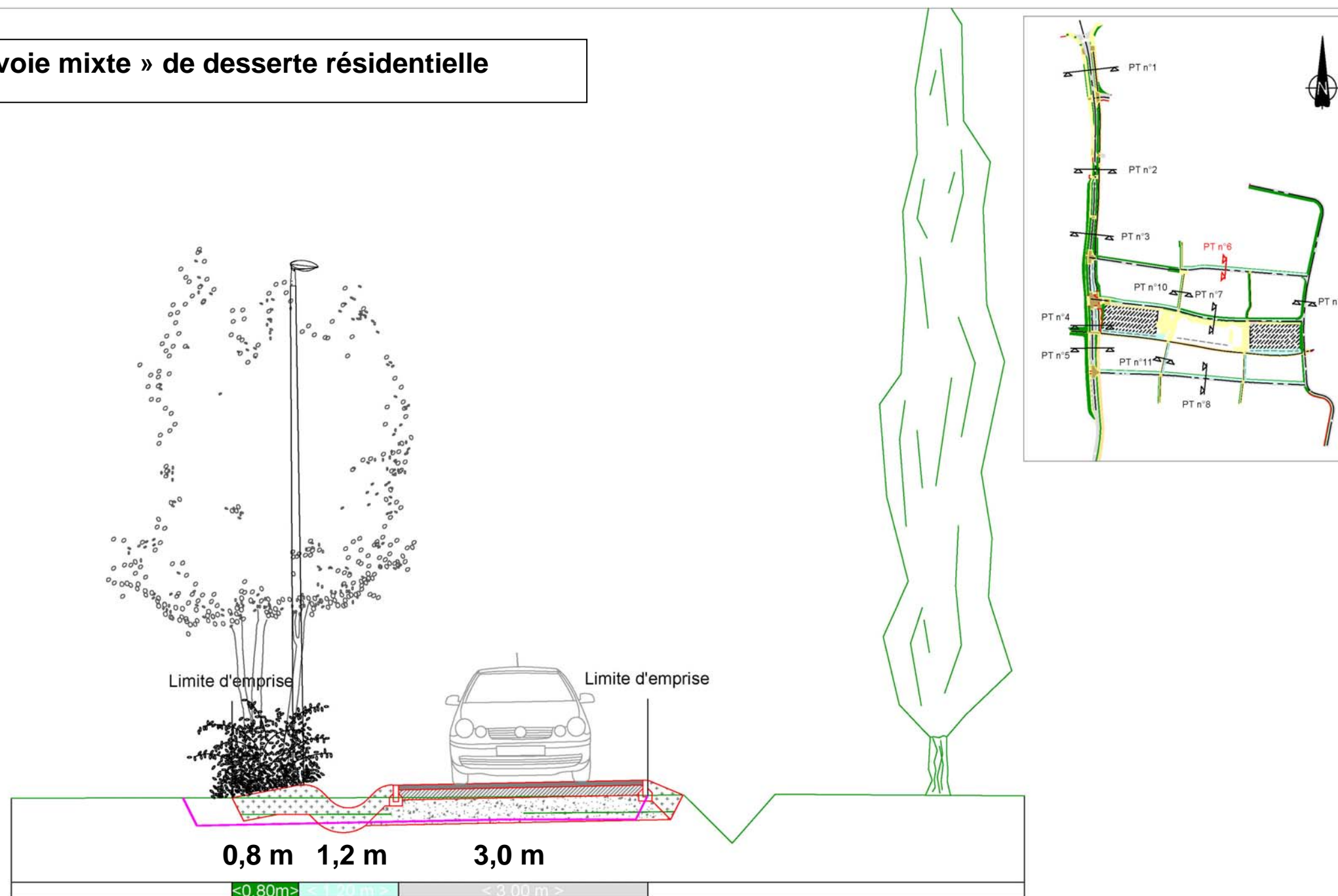
parcelle destinée à un équipement intergénérationnel et mutualisé au sein d'un même espace public avec l'accès automobile vers l'équipement.

Un second arrêt peut être envisagé au droit de l'emprise de stationnement public située au Sud du quartier.

SCHÉMA D'ORGANISATION DE VOIRIE :



Profil en travers « voie mixte » de desserte résidentielle



- | | | | | | |
|--|----------------------------------|--|---|--|-----------------------------------|
| | Revêtements :
Chaussée | | Structures :
Grave bitume 0/20 classe A (ép. 12 cm) | | Terrain Naturel |
| | Piétons | | GNT 0/31.5 (ép. 30 cm) | | Terrain naturel décapé (ép.20 cm) |
| | Piste multifonctionnelle | | Matériaux de remblais | | Fond de forme |
| | Terre végétale | | | | |

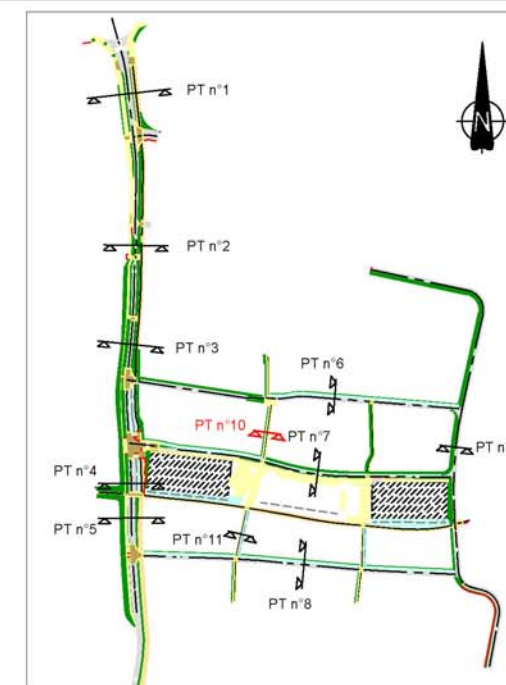
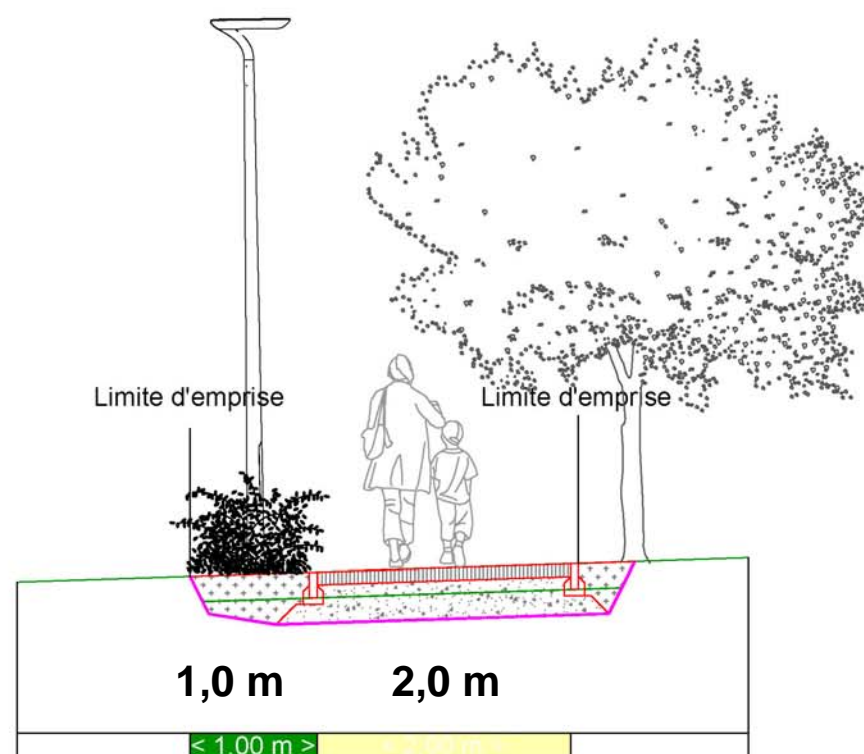
Légende :

- | | | | |
|--|--------------------------|--|-------------------------------|
| | Chaussée | | Espaces verts |
| | Piétons | | Espace vert existant conservé |
| | Piste multifonctionnelle | | Noeux, fossés paysagers |

 	AMENAGEMENT DE VRD, ESPACES PUBLICS QUARTIER DURABLE - Lot. COMMUNAL "CHAIX"		N° de pièce :
	Profils en travers types Profil n°6		PT6
Phase : AVP	Indice : B - 00	Date : 01/04/2011	Ref : 00-Chateau-PTYFES-06
			Echelle : 1/50

15-45-41 | 2011-04-01 | AC26 | F:\WORK\chateaurenard01_tech\AVP\Gen\Graph\ACAD\PTYFES\00-Chateau-PTYFES-06.dwg

Cheminement doux piétons / cycles



- Revêtements :**
- Chaussée
 - Piétons
 - Piste multifonctionnelle
 - Terre végétale

- Structures :**
- Grave bitume 0/20 classe A (ép. 12 cm)
 - GNT 0/31.5 (ép. 30 cm)
 - Matériaux de remblais

- Terrain Naturel
- Terrain naturel décapé (ép.20 cm)
- Fond de forme

Légende :

- Chaussée
- Piétons
- Piste multifonctionnelle
- Espaces verts
- Espace vert existant conservé
- Noues, fossés paysagers



AMENAGEMENT DE VRD, ESPACES PUBLICS
QUARTIER DURABLE - Lot. COMMUNAL "CHAIX"

Profils en travers types
Profil n°10

Phase : AVP Indice : B - 00 Date : 01/04/2011 Ref : 00-Chateau-PTYFES-10 Echelle : 1/50

N° de pièce :

PT10

stationnement

Le stationnement sera regroupé en « halles » communes (+ 1 poche de stationnement de surface, au Sud). Ces différentes halles, réparties dans le quartier pour une commodité d'accès, accueilleront le stationnement des résidents ainsi que des visiteurs, y compris les places destinées aux personnes à mobilité réduite.

L'accès aux halles de stationnement se fera par les rues de desserte et par des cheminements piétons / cycles adaptés et plantés. Les parcours auto ne seront pas plus longs que s'ils desservaient directement les logements.

Des aménagements de ces halles seront possibles, notamment pour sécuriser le stationnement (portillon, places numérotées, éventuels boxes).

La toiture des halles de stationnement pourra être couverte de panneaux photovoltaïques qui produiraient de l'énergie électrique.

L'architecture des halles sera particulièrement soignée car elle contribuera de façon dominante à la qualité des ambiances et de l'image de tout le quartier. Cette architecture devra donc faire la preuve :

- d'une insertion urbaine et paysagère exemplaire ;
- de la mise en œuvre de matériaux de qualité, en cohérence avec les aménagements publics ainsi qu'avec l'esprit du quartier durable et participant à une économie d'énergie et de ressources naturelles ;
- de la recherche d'ambiances intérieures de qualité.

Le stationnement individuel est donc interdit sur les parcelles privées ainsi que sur la voirie publique.

Par conséquent, les halles de stationnement doivent répondre à l'ensemble des besoins de stationnement du quartier, comprenant :

- les habitants (dont 2% de places PMR) ;
- les visiteurs (dont 2% de places PMR).

Les places destinées aux visiteurs sont toutes regroupées dans les 3 halles accessibles depuis le chemin du Moulin d'Eyragues.

dimensionnement

Les stationnements ont été dimensionnés suivant le mode de calcul suivant : **tableau à titre indicatif**

stationnement groupé

nb de logements individuels programmés	147	logements		
X 2 places de stationnement par logement	294	places		
nb de logements collectifs / intermédiaires programmés	205	logements		
x 1,5 place de stationnement par logement	308	places		
10% de places "visiteurs"	60	places		
total besoin de places	662	places		
<i>pour mémoire, emprise au sol nécessaire, si pkg de surface</i>	6 468	m ²		
<i>emprise au sol nécessaire (empilé sur 2 niveaux)</i>	3 234	m ²		
capacité d'une halle type A (dim. 30 X 45 m)	114	places	1	114

capacité d'une halle type B (dim. 30 X 60 m)	159	places	3	477
places en surface (regroupées en 1 poche)	71			
capacité totale offerte (places)				662

dont places P.M.R.

besoin places PMR (2% places valides)	13	places
--	-----------	---------------

Les places P.M.R. ont été quantifiées selon les exigences réglementaires (2%, exigés par l'article 1^{er} du décret n°2006-1658 du 21 décembre 2006).

phasage de réalisation du stationnement

phase	logements individuels	logements intermédiaires	logements collectifs	besoins en stationnement induit	offre en stationnement	dispositif
1	68	38	31	260	318	2 halles + surface
2	49	38	32	218	185	1 halle + surface
3	25	39	32	183	159	2 halles + surface
total	142	115	95	662	662	

architecture / organisation fonctionnelle

Chaque halle comporte deux niveaux de stationnement, reliés par une rampe d'accès latérale pour les véhicules ainsi que par un escalier pour les piétons. L'implantation altimétrique de chaque halle sera calculée de façon à optimiser son accès depuis la voirie publique attenante (accès par niveau RDC ou accès par demi-niveaux ou accès par niveau R+1).

De plus, l'aménagement de chaque halle devra pouvoir intégrer dans son volume bâti un poste de transformation électrique de 1000 kVA pour les besoins d'alimentation du quartier. La répartition spatiale des halles dans le quartier correspondant à une bonne répartition de ces postes de transformation, leur insertion dans les halles permet de garantir une meilleure intégration architecturale.

Les halles de stationnement seront couvertes et pourvues d'une enveloppe périphérique ajourée, permettant un éclairage naturel latéral des deux niveaux.

L'architecture et les matériaux des halles devront conserver la marque de l'identité agricole et rurale du territoire. C'est pourquoi, les références seront celles du hangar agricole (structure métallique et habillage de bardage bois, à claire-voie) ou de la halle de marché (charpente bois).

La couverture pourrait être constituée de capteurs photovoltaïques intégrés. Ils pourront être partiellement translucides, filtrant en majorité le rayonnement solaire, mais assurant un éclairage partiel.

La poche de stationnement réalisée en surface, au Sud, sera généreusement plantée de façon à générer de l'ombre l'été et à réduire l'impact paysager de l'équipement. Le revêtement devra être adapté pour limiter l'imperméabilisation du sol. Les matériaux et le mobilier urbain seront soigneusement choisis pour affirmer le caractère d'équipement public de l'ouvrage. En variante, une cinquième halle pourrait y être implantée.

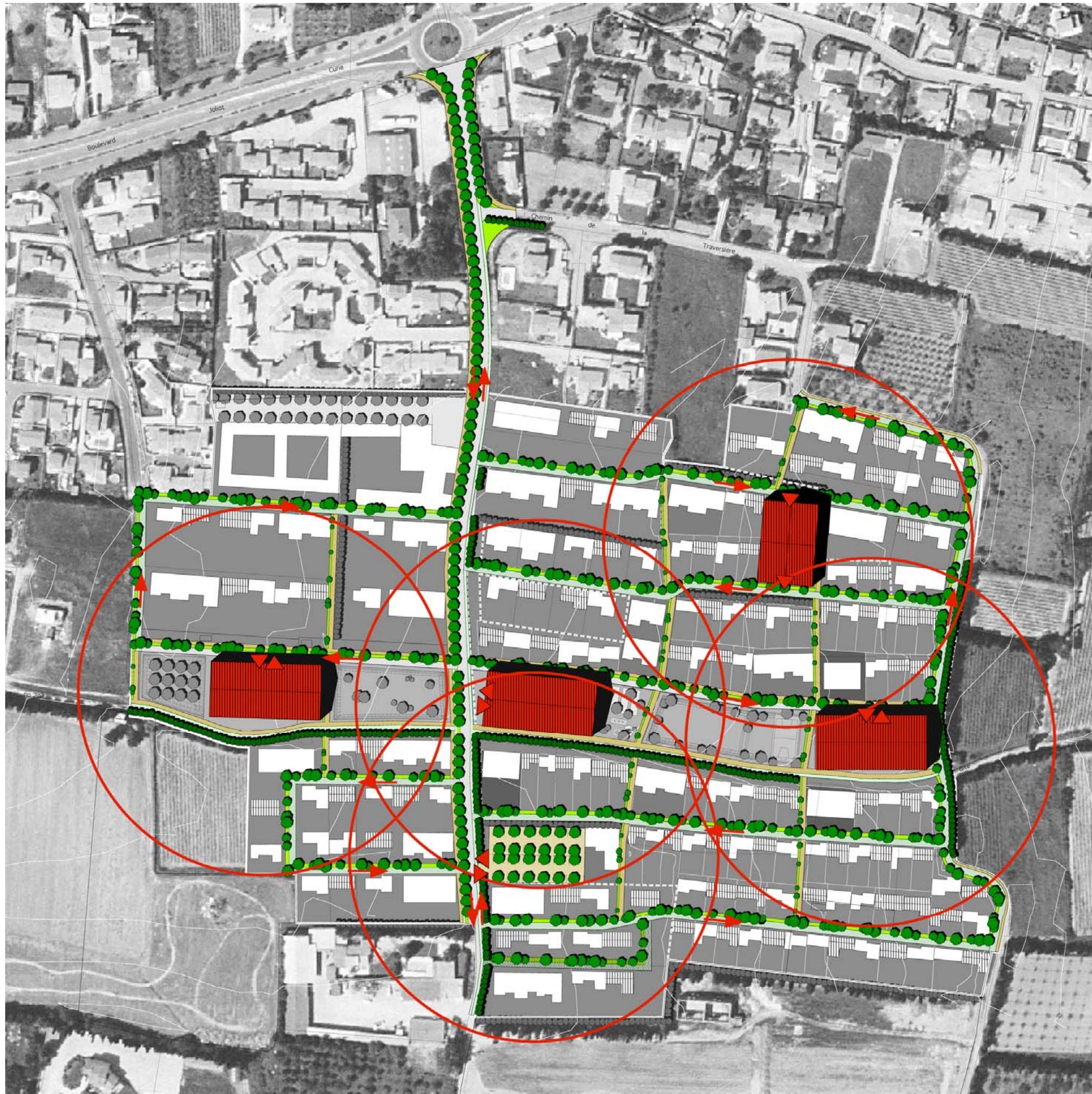


Schéma du fonctionnement des déplacements auto internes au quartier et de l'accessibilité piétonne aux halles de stationnement

3. Espaces verts

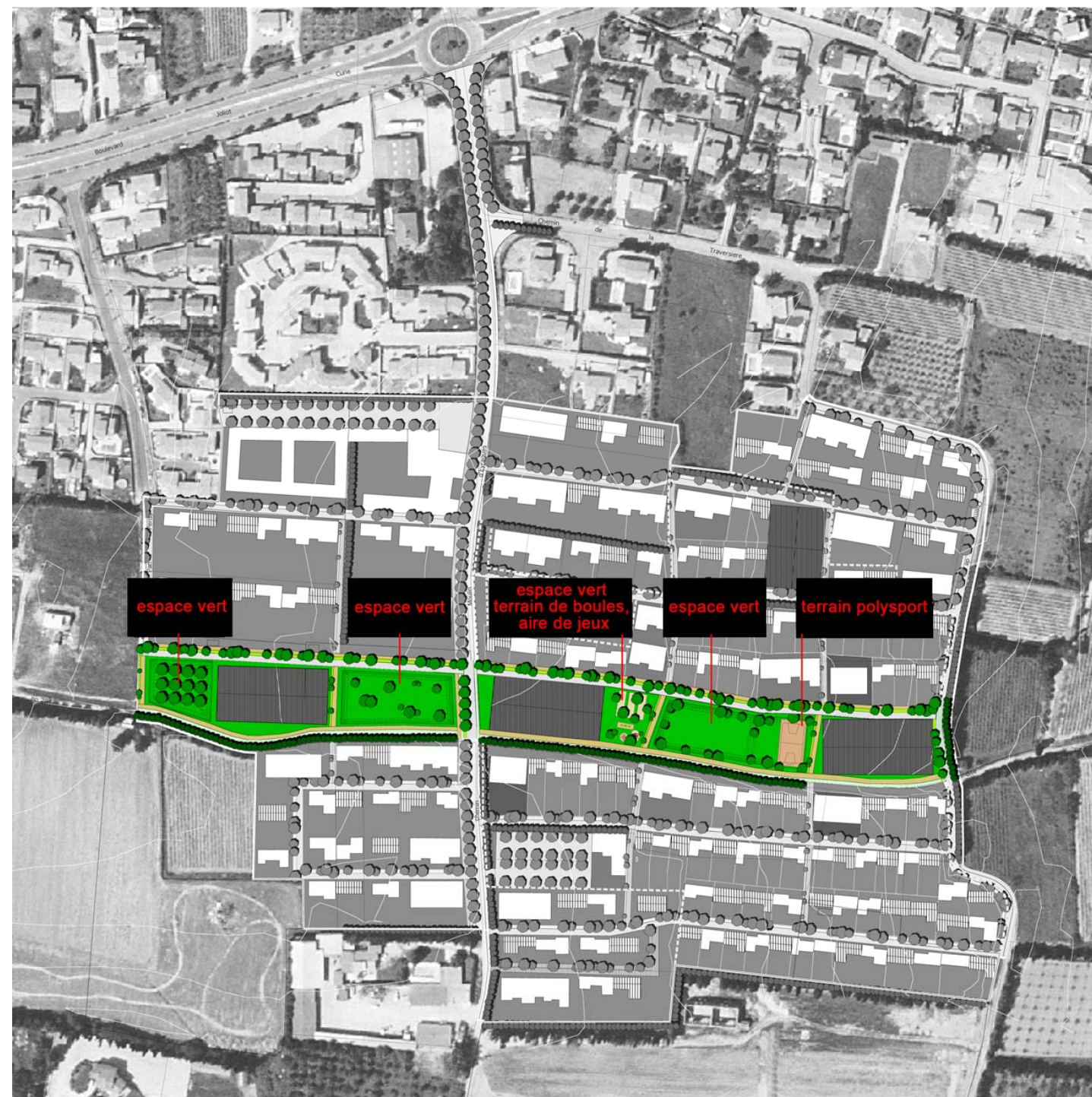
Équipements de sports et de loisirs

terrain polysport :

Réservé aux adolescents, l'espace polysport sera inséré dans la bande d'équipements pour être facilement accessible et dans l'espace vivant du quartier.

jardins publics

Essentiellement rassemblés dans la bande d'équipements, les espaces de jardins publics pourront être creux pour jouer le rôle de bassins de rétention. Mais cette fonction n'interdit ni les plantations, ni les modelés de terrain. Prairie rustique / bois/ chemin de terre / vergers / espaces publics en stabilisé / mobilier / jeux structureront les aménagements comportant au moins, un jardin pour les petits, un jardin «calme» et une promenade.



Répartition des espaces verts publics

plantations

S'insérant dans une trame foncière agricole très marquée par les contraintes climatiques liées à l'exposition au mistral et à l'ensoleillement, il est proposé dans l'ensemble des aménagements, d'en respecter les principales caractéristiques. Ainsi, les principales haies existantes ont été repérées et seront en majorité conservées. Au-delà, les plantations à créer doivent suivre la même cohérence avec le territoire.

Stratégie de plantation :

Les essences se réfèrent à la palette végétale locale et particulièrement celle du site et de ses abords pour conforter son caractère rural. Ceci permet une bonne intégration paysagère, la réduction de l'entretien et de l'arrosage et enfin, fait appel à une production et un savoir-faire dans les pépinières locales.

Ces plantations ont un effet de régulation climatique et de protection aux vents, elles freinent le ruissellement des eaux pluviales et facilitent leurs infiltrations dans le sol, enfin, elles sont le refuge d'espèces animales et végétales (biodiversité).

En revanche, les espèces invasives et exogènes seront proscrites puisqu'elles mettent en danger la biodiversité à l'échelle du site et du territoire régional. (Robinier faux acacia, buddleia, ailanthe, arbre à papier, herbe de pampa, mimosa....)

L'âge des sujets plantés sera dépendant de l'impact recherché :

- pour avoir un effet rapide mais un entretien important : plantation de tiges et cépées ;
- pour avoir un effet sur du plus long terme mais un entretien moindre : plantation de plants forestier.

L'ambiance du lotissement sera plus rurale qu'urbaine ; de ce fait, hors des haies de cyprès, le caractère irrégulier et diversifié des boisements sera recherché. Aussi, l'âge et la forme des sujets plantés sera variable (tige, cépées, baliveau, plants forestiers)

Nous avons dégagé 3 types de plantations :

Les plantations le long des voies :

Les sujets seront en majorité adultes sous forme de tige et de cépée : fosse de plantation de 3 M3 – Tuteur - tour d'arbre sur trottoir - arrosage

automatique. Entretien et garantie les trois premières années.

Type d'essence : Micocoulier, frêne à fleur, peuplier blanc, arbre de Judée, érable champêtre...

Les haies :

Confortement des haies cyprès de Provence : Cupressus Sempervirens résistant au chancre cortical (Sapho- Mistral ou Sancorey). Les chamaecyparis – thuya – cupressocyparis glauca sont proscrits (un fort entretien - un épaissement sur le long terme et une ambiance peu provençale)

Plantation des jardins publics:

Strate arborée : Fruitiers (Pommiers – poirier - cerisier) – tilleul- cèdre - lagerstromia – sorbier....

Strate arbustive : prunellier – noisetier – cornouiller – sureau, cognassier...

QuickTime™ et un décodeur TIFF (non compressé) sont requis pour visionner cette image.



Micocoulier

amandier

QuickTime™ et un décodeur TIFF (non compressé) sont requis pour visionner cette image.



poirier

frêne

QuickTime™ et un décodeur TIFF (non compressé) sont requis pour visionner cette image.

érable

olivier de Bohême

QuickTime™ et un décodeur TIFF (non compressé) sont requis pour visionner cette image.

Cyprès de Provence

Collecte des déchets

La collecte de déchets se fera sur le principe de l'apport volontaire.

Seront aménagés par la commune des conteneurs enterrés ou semi-enterrés destinés :

- aux **ordures ménagères** : un conteneur de 5000 litres pour 35 foyers, soit 4 conteneurs en phase 1;
- au **tri sélectif** : un conteneur de 5000 litres pour 70 foyers, soit 2 conteneurs en phase 1 ;
- au **verre** : un conteneur de 3000 litres pour 120 foyers, soit 1 conteneur en phase 1.

Les petits déchets verts seront traités dans les composteurs individuels.

Les déchets verts plus volumineux seront à évacuer par les particuliers vers la déchetterie.

4. Programmation / phasage

Programmation des logements

→ A titre indicatif, l'objectif de production de logements serait de **352 logements**, soit 845 résidents sur la base de 2,4 personnes par ménage (à moduler en fonction de la typologie des logements)

La densité moyenne visée pour l'ensemble du quartier est de l'ordre de 30 logements / ha, incluant les emprises des équipements publics.

Les « logements intermédiaires » permettent d'associer densité urbaine et caractère privatif des logements. Ils combinent accès individuels, espace extérieur privatif (jardin, cour, terrasse) et regroupement (superposition, accollement) sur un même lot.

Il est proposé d'associer une offre en logements individuels (en R+1, implantés en ordre majoritairement continu), en logements intermédiaires (en R+1, avec logements ponctuels en R+2) et en logements collectifs (en R+2), de façon à répondre de façon variée à l'objectif global de densité du quartier.

Ces différents logements seront réalisés de façon proportionnelle à chacune des trois phases de réalisation.

programmation indicative :

produit	LOGEMENTS SOCIAUX LOCATIFS		ACCESSION AIDÉE		PRIVÉ			TOTAL
	intermédiaire R+1	collectif R+2	individuel R+1	intermédiaire R+1	individuel R+1	intermédiaire R+1	collectif R+1	
nb logements	70		108		174			352
morphologie	intermédiaire R+1	collectif R+2	individuel R+1	intermédiaire R+1	individuel R+1	intermédiaire R+1	collectif R+1	
nb logements	29	41	75	33	72	48	54	352

Au-delà de cette programmation est également prévu un équipement intergénérationnel public et / ou d'intérêt collectif, en partie Ouest du quartier.

Phasage

Le phasage de l'opération prévoit une réalisation en 3 étapes :

- phase 1 : concerne l'Est du site, à l'exception des extrémités Nord et Sud ; comprend également la réalisation de la maison de retraite, au Nord-Ouest ;
- phase 2 : achèvement de la partie Est (extrémités Nord et Sud) ;
- phase 3 : partie Ouest.

L'organisation de ce phasage est dicté par les critères suivants :

- équilibre (en nombre de logements) entre les 3 phases, permettant de lisser les conséquences démographiques de l'ouverture à l'urbanisation ;
- équilibre budgétaire à chaque phase (nécessité de pouvoir équilibrer les dépenses / recettes à chaque phase) ;
- des équipements adaptés aux besoins liés aux constructions de chaque phase (équipements publics à mettre en place dès le début, stationnement à créer proportionnellement au nombre de logements créés) ;
- volonté de la collectivité de montrer l'exemple en ouvrant prioritairement l'urbanisation sur le foncier qu'elle maîtrise, dès la phase 1.

Programmation indicative, dont le résultat total est exprimée en pourcentage :

PROGRAMMATION LOGEMENTS SOCIAUX

phase	logements sociaux %
1	38
2	33
3	29
Total	100

PROGRAMMATION LOGEMENTS PAR PHASE

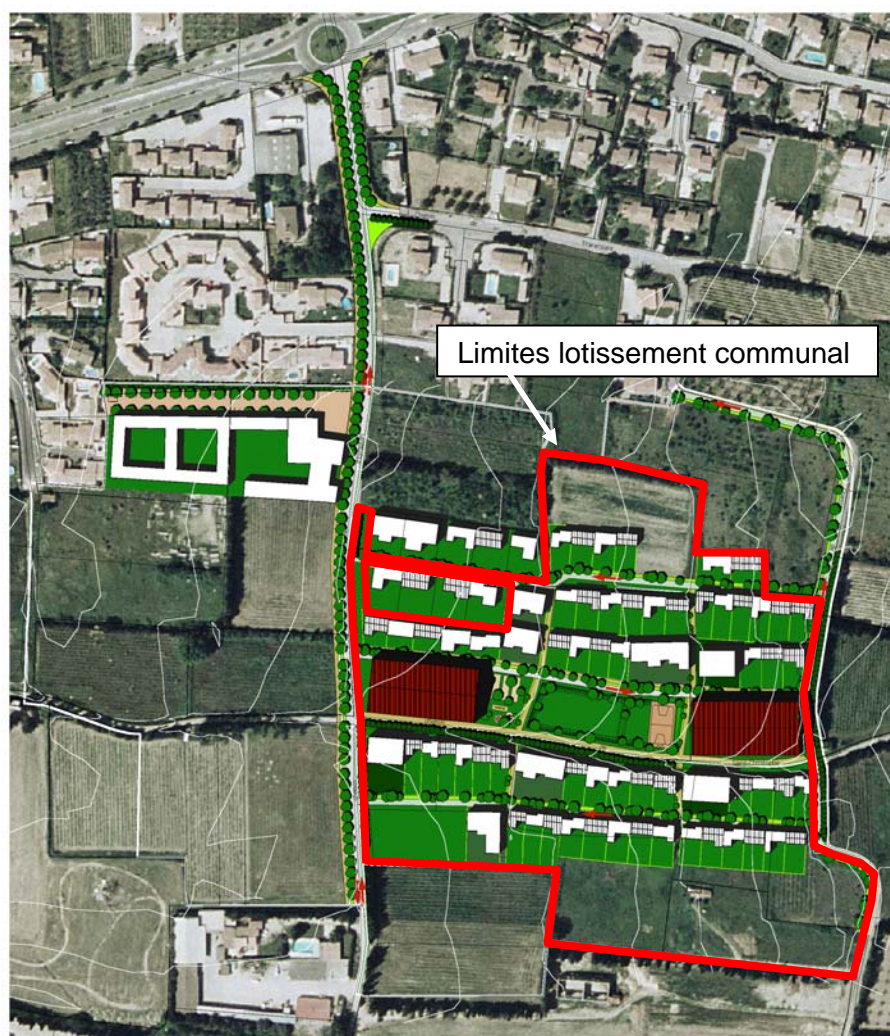
phase	individuel	intermédiaire	collectif	TOTAL en %
1	68	36	31	38
2	49	35	32	33
3	30	39	32	29
Total	142	115	95	100

PROGRAMMATION LOGEMENTS DU LOTISSEMENT COMMUNAL

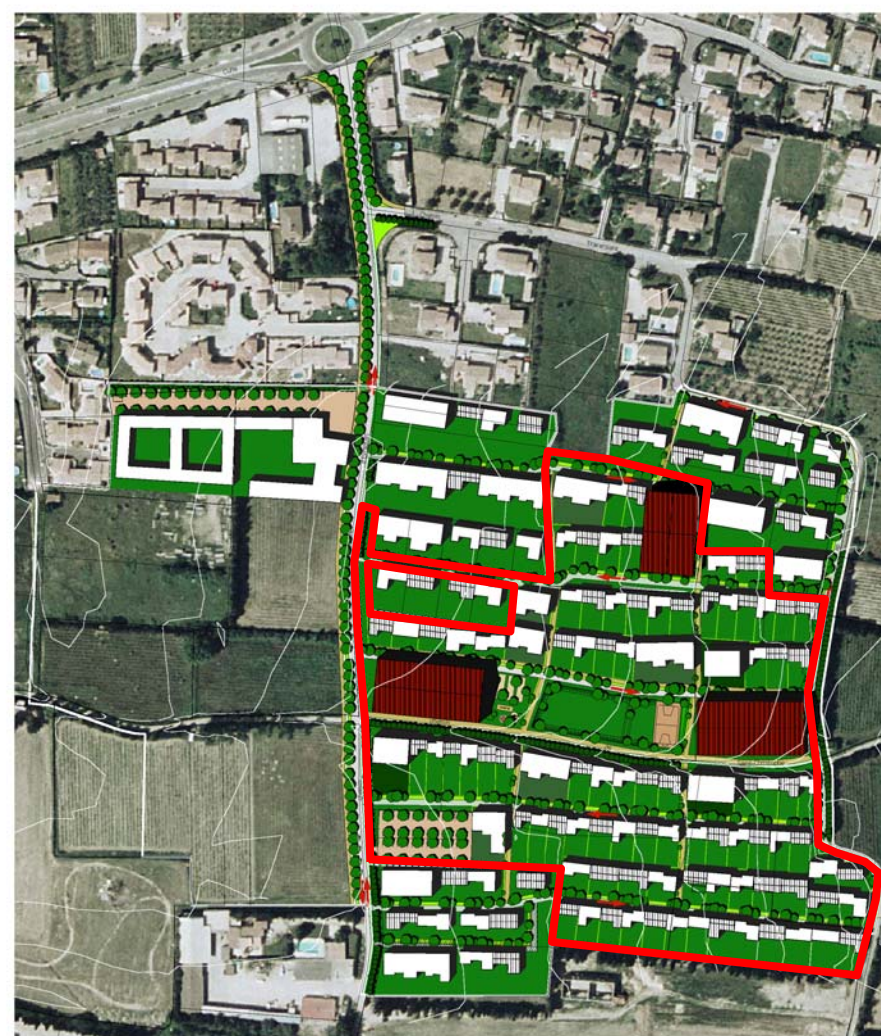
phase	individuel		intermédiaire	collectif	TOTAL en %
	en accession	rétrocédé			
1	49	10	31	31	78
2	26	2	7	0	22
3	0	0	0	0	0
Total	75	12	38	31	100

phasage de l'urbanisation du quartier :

Attention : simulation purement indicative de l'implantation des bâtiments



Phase 1



Phase 2



Phase 3

Répartition des objectifs de production de logements par îlots : A titre indicatif



planning prévisionnel :

phasage global de l'urbanisation :

