



**PLU**

VILLE DE SAINTE-LUCE

**PLAN LOCAL D'URBANISME**

PIÈCE N°3



**ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT  
ET DE PROGRAMMATION**

RÉVISION PLU PRESCRIT PAR DCM LE : **25.01.2012**

PLU ARRÊTÉ PAR DCM LE : **20.05.2021**

PLU APPROUVÉ PAR DCM LE : **20.07.2023**

Vu pour être annexé à la délibération du Conseil Municipal

Le Maire, Nicaise MONROSE





<b>CHAPITRE 01 - PROPOS LIMINAIRES</b>	<b>p. 05</b>
PARTIE 01 - CADRAGE RÉGLEMENTAIRE	p. 07
PARTIE 02 - COMMENT INTERPRÉTER CE DOCUMENT ?	p. 07
PARTIE 03 - LOCALISATION DES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION DE SAINTE-LUCE	p. 09
<b>CHAPITRE 02 - OAP N°1 : SECTEUR CÉRON/DORMANTE</b>	<b>p. 11</b>
PARTIE 01 - LOCALISATION ET DESCRIPTION DU SECTEUR	p. 13
PARTIE 02 - PARTI D'AMÉNAGEMENT	p. 13
<b>CHAPITRE 03 - OAP N°2 : SECTEUR DE LAVISON</b>	<b>p. 19</b>
PARTIE 01 - LOCALISATION ET DESCRIPTION DU SECTEUR	p. 21
PARTIE 02 - NATURE DE L'OPÉRATION ENVISAGÉE	p. 21
<b>CHAPITRE 04 - OAP N°3 : SECTEUR DE BEOLA</b>	<b>p. 27</b>
PARTIE 01 - LOCALISATION ET DESCRIPTION DU SECTEUR	p. 29
PARTIE 02 - NATURE DE L'OPÉRATION ENVISAGÉE	p. 29
<b>CHAPITRE 05 - OAP N°4 : SECTEUR DE GROS RAISIN</b>	<b>p. 35</b>
PARTIE 01 - LOCALISATION ET DESCRIPTION DU SECTEUR	p. 37
PARTIE 02 - PARTI D'AMÉNAGEMENT	p. 37
<b>CHAPITRE 06 - OAP N°5 : SECTEUR DE TROIS-RIVIÈRES</b>	<b>p. 41</b>
PARTIE 01 - LOCALISATION ET DESCRIPTION DU SECTEUR	p. 43
PARTIE 02 - PARTI D'AMÉNAGEMENT	p. 46



## Chapitre 01

### PROPOS LIMINAIRES



**PARTIE 01 CADRAGE RÉGLEMENTAIRE**

Conformément aux articles L151-6 et L.151-7 du Code de l'Urbanisme :

«Les orientations d'aménagement et de programmation comprennent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements.»

«Les orientations d'aménagement et de programmation peuvent notamment :

1. 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 ;
2. 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 ;
3. Comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants ;
4. Porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager ;
5. Prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics ;
6. 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.»

L'élaboration des orientations d'aménagement et de programmation (OAP) s'inscrit dans le prolongement des objectifs issus du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) et préfigure des prescriptions réglementaires.

Étape rendue obligatoire depuis l'adoption des lois portant «Engagement national pour l'environnement» (Grenelle 1 et 2), la définition des OAP permet à la collectivité d'engager une réflexion prospective et opérationnelle, en identifiant des secteurs stratégiques de développement et/ou de renouvellement urbain, potentiellement porteurs de projet.

**PARTIE 02 COMMENT INTERPRÉTER CE DOCUMENT ?**

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation définissent des principes d'aménagement qui s'imposent aux occupations et utilisations du sol dans un rapport de simple compatibilité selon les conditions définies par le Code de l'urbanisme. En fonction des situations, ces principes peuvent faire aussi l'objet de traductions plus strictes dans le règlement et ses documents graphiques (plan de zonage).

**02.1. PRINCIPES DE VOIRIE****02.1.1. CARACTÉRISTIQUES**

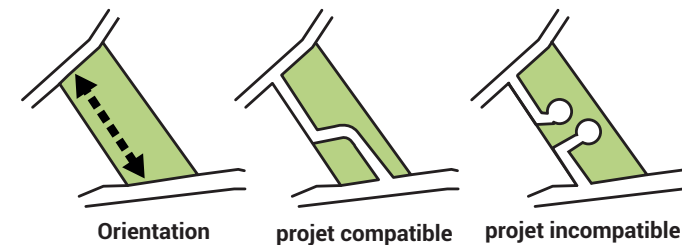
Dans la notice, les principes de voirie sont représentés de la façon suivante :

←---→ Principe de voirie à créer/à prolonger

Les schémas indiquent les tracés souhaitables des principaux axes de voirie à créer, prolonger ou restructurer.

**02.1.2. ÉVALUATION DE LA COMPATIBILITÉ**

Pour être compatibles, les aménagements doivent respecter les principes d'accroche et de mise en relation des voies et cheminements les uns avec les autres. Cela n'exclue pas la possibilité de créer des axes secondaires/supplémentaires.








## 02.2. PRINCIPES DE RÉPARTITION DES TYPOLOGIES BÂTIES

### 02.2.1. CARACTÉRISTIQUES

La notice définit des principes de répartition par macro-lot des typologies bâties pour les zones urbaines pouvant recevoir de l'habitat et/ou des secteurs d'implantation d'activités économiques.

-  Espace destiné à l'habitat avec une typologie petits collectifs/ habitat intermédiaire
-  Espace destiné à l'habitat avec une typologie maison de ville/ maison en bande/maison individuelle
-  Espace destiné à des activités économiques

Le document indique parfois des principes d'implantation préférentielle des constructions, dans une logique de principes d'alignement des constructions par rapport à des axes ou encore par rapport à d'autres constructions, mais aussi des principes d'épannelage afin d'intégrer au mieux le projet à son environnement.

### 02.2.2. ÉVALUATION DE LA COMPATIBILITÉ

Les schémas reprennent ou précisent les règles de zonage et du règlement en indiquant les vocations principales des espaces/ilots et les caractéristiques fondamentales de leur organisation spatiale.



Pour être compatibles, les aménagements doivent respecter, en fonction de la division de l'espace en îlots et pour chacune des typologies, les fourchettes indiquées sur les documents graphiques exprimés en unités de logements.

## 02.3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT DES ESPACES EXTÉRIEURS, PUBLICS OU COLLECTIFS

La notice définit les principes d'aménagement des espaces extérieurs qui peuvent avoir une fonction d'espaces verts et/ou de bassin de rétention aménagés accessibles traités comme

tels, ou encore des noues paysagères.

Elle indique également des principes de boisements, de plantations à maintenir ou à créer.

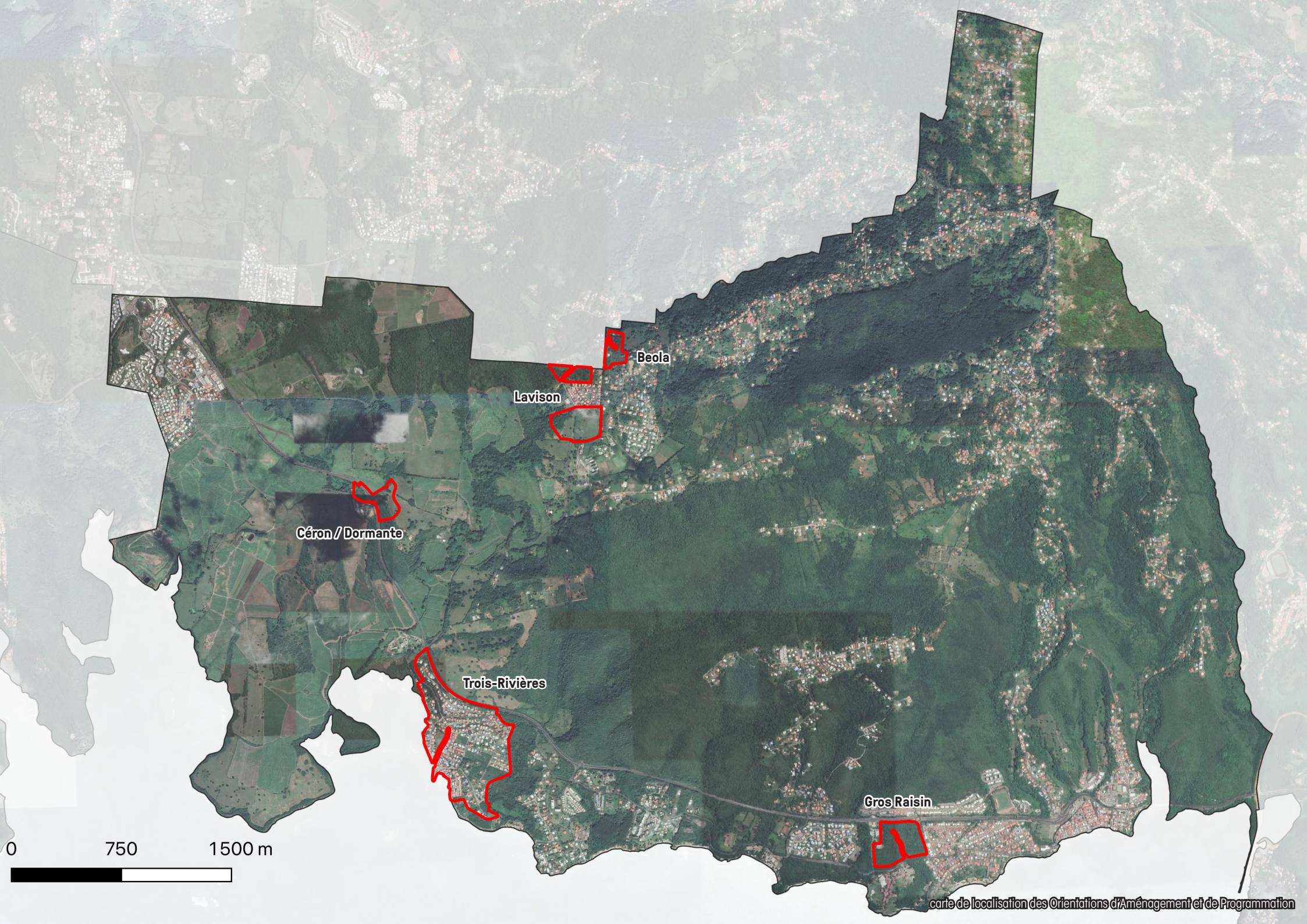
-  Boisement existant à préserver
-  Création de tampons paysagers pour assurer la transition avec le paysage existant

### **PARTIE 03 LOCALISATION DES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION DE SAINTE-LUCE**

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation définissent les principes directeurs pour l'aménagement futur de la commune, choisis par la collectivité, pour la gestion de l'espace sur des quartiers ou secteurs à enjeux spécifiques.

**Le Plan local d'urbanisme identifie 5 secteurs spécifiques faisant l'objet d'une orientation d'aménagement et de programmation** (cf. plan suivant) :

- le secteur de Céron / Dormante (OAP n°1) ;
- le secteur de Lavison (OAP n°2) ;
- le secteur de Béola (OAP n°3) ;
- le secteur de Gros Raisin (OAP n°4) ;
- le secteur de trois-Rivières (OAP n°5).



Céron / Dormante

Lavison

Beola

Trois-Rivières

Gros Raisin



## Chapitre 02

### OAP N°1 : SECTEUR CÉRON/DORMANTE



## L'OAP n°1 de Céron/Dormante

### PARTIE 01 LOCALISATION ET DESCRIPTION DU SECTEUR

Le secteur de Céron/Dormante s'inscrit au Nord-Ouest de la commune entre les quartiers des Coteaux et celui de Trois-Rivières. Le secteur se développe le long et de part et d'autre de la route nationale qui mène au centre-ville de Sainte-Luce.

Le site est desservi par la route départementale D7 qui traverse la route nationale 5.

Nota : la présente OAP est structurée pour répondre aux enjeux de l'étude dite d'entrée de ville dans un objectif de déroger au recul de 75 mètres défini par le code de l'urbanisme.



Photographie aérienne du secteur

Le secteur de Céron/Dormante représente une superficie d'environ 4,3 hectares urbanisables.

### PARTIE 02 LE PARTI D'AMÉNAGEMENT ...

L'urbanisation de ce secteur répond à la nécessité d'aménager de façon cohérente et harmonieuse le territoire, mais aussi de répondre aux enjeux de développement et notamment au regard des projets d'activités économiques en lien avec les orientations du PADD. L'aménagement de cette zone répond à un besoin de délocalisation de certaines entreprises existantes sur le territoire, nuisantes ou qui ont besoin de davantage de foncier car elles se développent. Le futur plan d'aménagement de la zone proposera des parcelles de tailles diverses, adaptées aux besoins des futures entreprises. Globalement, les entreprises les plus importantes en terme d'emprise au sol pourront s'installer sur les parties les plus proches des RD et RN (topographie plane).

En définitif, ce secteur constitue une réponse concrète à la recherche d'une polarité économique d'entrée de ville existante, à l'écart des zones résidentielles.

Le parti d'aménagement consiste à consolider et étendre la zone d'activités économiques en s'adaptant au paysage et à l'environnement, dans le cadre d'un projet d'ensemble réfléchi et cohérent. En outre, il s'agira de composer avec la proximité de la route nationale qu'il conviendra d'impacter le moins possible.

De façon générale, il convient de proposer un projet qui veille à la mise en place d'une parfaite insertion urbaine et architecturale avec l'environnement et le paysage préexistants.

L'organisation de la structure générale du projet devra prendre en compte la topographie et la nature des sols des terrains afin de gérer au mieux l'écoulement des eaux superficielles. Le choix du dispositif devra être appréhendé comme une composante du projet d'aménagement urbain (nœuds accompagnant la voirie, etc.).

Dans la même logique, il s'agira de mener une réflexion sur l'épannelage de la zone en veillant à limiter la hauteur sur les points hauts de la zone pour ne pas impacter le paysage (ainsi, il est demandé que le point le plus haut des constructions soit inférieur à la hauteur de la butte).

Le parti vise également à maintenir et mettre en valeur les abords de la route nationale en limitant l'impact visuel des enseignes et pré-enseignes et en qualifiant les aménagements paysagers.

## 02.1. ...AU REGARD DE L'INTÉGRATION URBAINE ET ARCHITECTURALE

Afin de ne pas entraver l'opérationnalité de la zone, le schéma de l'OAP n'a pas imposé les implantations des constructions projetées ; aussi celles-ci devront se conformer aux règles édictées par la pièce n°4 du PLU (règlement écrit).

La création est l'opportunité de mener un projet global et cohérent. Chaque thématique de composition doit être prise en compte dans la totalité du site, qu'il s'agisse d'espace public ou privé : intégration au site, lisibilité structurelle, signalétique, identité, qualité paysagère, qualité architecturale, qualité environnementale, qualité des réalisations et du mobilier urbain, voirie, stationnements et déplacements.

Le site naturel d'implantation (relief, écoulement des eaux ou végétation existante) doit structurer les principes de composition du projet. Il s'agit de les respecter et d'en faire des atouts. Les questions de densité et d'économie d'espace et de moyens doivent être présentes à chaque échelle du projet.

Les porteurs de projet devront se soucier de :

- l'implantation des bâtiments (par exemple : ne pas localiser le long des axes routiers des entreprises ayant recours massivement au stockage extérieur) ;
- la cohérence architecturale de l'ensemble des bâtiments d'entreprises de la zone : couleur des façades, homogénéité des volumes, définition de typologie pour les enseignes... ;
- la qualité des aménagements en façade des bâtiments : espaces verts, pas d'espace de stockage... ;
- l'organisation cohérente et rigoureuse des surfaces de stockage, même situées en arrière de bâtiments. Ces espaces peuvent donner directement sur l'entreprise voisine.

L'organisation du bâti autour de principes de base de composition urbaine (alignements, retraits, ...), le travail sur les formes architecturales et l'homogénéisation des coloris des bâtiments doivent permettre de créer de l'urbanité dans les zones d'activités économiques.

L'utilisation de matériaux de qualité et le respect du site originel doivent contribuer à la prise en compte efficiente de l'environnement. À ces fins, il convient de :

- travailler sur les formes architecturales : les formes architecturales donnent souvent la première image d'une entreprise. Elles peuvent être en harmonie avec leur environnement immédiat à l'aide de jeux de perspectives et de compositions paysagères. La réalisation de «gestes architecturaux» de qualité pour les bâtiments participe à la qualité paysagère globale des zones d'activités ;
- privilégier les matériaux de qualité et performants (matériaux biosourcés par exemple) : le bardage métallique constitue souvent une solution pratique pour une question de rapidité et de réduction des coûts de construction. Le vieillissement de ce matériau est cependant aléatoire et peut avoir une répercussion négative en cas de mauvais entretien. Un traitement pictural du bardage permet souvent d'atténuer l'impression de

froidueur. L'utilisation de coloris sombres facilite également l'entretien de ce matériau. L'utilisation de matériaux naturels comme le bois présente des avantages en matière de durabilité et d'isolation thermique naturelle. L'enveloppe d'un bâtiment est l'un des facteurs clés susceptibles de limiter les déperditions énergétiques ;

- harmoniser les typologies de couleur du bâti : les couleurs choisies par les entreprises pour le bâti et les clôtures participent à l'identité de l'entreprise. Une homogénéisation est toutefois nécessaire à l'échelle d'une zone d'activités pour éviter que la disparité ne crée un «effet patchwork» nuisible à l'insertion urbaine et à la qualité paysagère globale.

L'objectif est de permettre au sein de cette zone le développement d'une zone d'activités économiques susceptibles de bénéficier de l'effet de chalandise de la route nationale et ce, sans apporter de graves nuisances ou de risques au trafic déjà induit par la route nationale.

Aussi, aucune construction ne pourra être édifiée à moins de 20,00 mètres de l'axe de la route nationale 5. Au sein de cette marge de recul suffisant marquée, il devra être mis en place (le long de l'axe de la nationale) des aménagements qualitatifs pour marquer l'effet vitrine, ainsi que des aménagements paysagers de premier plan.

## 02.2. ...AU REGARD DE L'INTÉGRATION PAYSAGÈRE ET DE L'ENVIRONNEMENT

D'un point de vue du paysage, le site est aujourd'hui assez qualitatif : l'objectif est de conforter les aménités paysagères. Afin de qualifier la zone, mais aussi d'assurer un traitement qualitatif entre le paysage existant et celui projeté, une forte exigence est attendue sur l'insertion et le traitement paysagé de la zone.

Concernant les caractéristiques paysagères, les nouvelles constructions devront obligatoirement s'insérer dans la pente : l'implantation doit être soignée. Aussi, la parcelle devra être au maximum végétalisée afin d'assurer une gestion des eaux pluviales optimales. Compte tenu de l'environnement actuel du quartier, les parcelles devront également assurer un cadre verdoyant (préservation des boisements existants, franges paysagères avec la zone agricole...). Un soin particulier sera également donné aux constructions (soin des façades, des aménagements paysagers, des clôtures...).

Dans un premier temps, le projet devra préserver les principaux massifs boisés et haies présents sur le site, tout comme les axes hydrauliques relevés.

Il est demandé au(x) pétitionnaire(s) de prévoir des aménagements paysagers («écran végétal tampon»). De fait, l'OAP impose la réalisation de ces espaces paysagers sur les franges Nord et Est de l'opération afin de «masquer» l'opération vis-à-vis du grand paysage.

L'attention des pétitionnaires est attirée sur le fait qu'il est exigé un travail de continuité végétale. Ainsi, il sera demandé de recomposer cette continuité par des dispositifs de haies épaisses naturelles «semi-sauvages» (sans clôture, d'essences locales mélangées, ...), de boisements afin d'être en adéquation avec le patrimoine paysager de la commune et de consolider l'intégration des constructions dans le site.

L'objectif ici est de traduire de façon opérationnelle le principe de trame verte encouragée par la commune et en adéquation avec le Grenelle de l'Environnement.

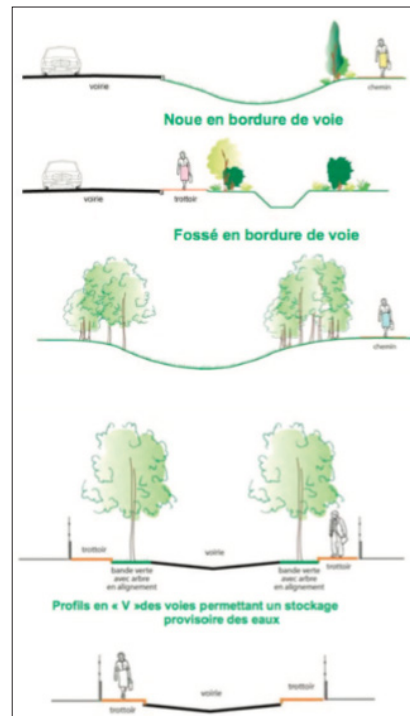
L'opération devra limiter l'impact au regard du ruissellement des eaux pluviales. Ainsi, tout projet de constructions et d'aménagement devra concourir à une compensation de l'imperméabilisation occasionnée par les travaux.

Devront être mis en œuvre notamment :

- une gestion des eaux pluviales à l'échelle du site par l'aménagement de noues, de fossés, de bassins de rétention des eaux ou encore de puits d'infiltration ;
- l'aménagement d'espaces paysagers (espaces verts, aires de stationnement, ...) perméables de façon à stocker temporairement les eaux de pluie.

Les éventuels bassins de rétention des eaux pluviales nécessaires, les noues ou les fossés seront végétalisés et intégrés dans un aménagement paysager.

Au même titre, les revêtements devront être étudiés pour limiter, au maximum, l'imperméabilisation des sols (emploi de matériaux drainant, ...).



Recommandations

La marge de recul devra également être végétalisée et pourra prendre la forme d'une noue dans laquelle aucune construction n'est admise orchestrant ainsi une rupture et empêchant un front bâti directement sur la RN5. La mise en place d'un rideau d'arbres d'essences locales apportera une échelle plus urbaine contrairement à ce que l'on observe aujourd'hui.

Les espaces verts seront traités par plantation d'espèces rustiques nécessitant peu d'arrosage (par exemple des végétaux couvre-sol) avec des arbustes plantés en bosquets.

Le ou les porteurs de projet devront également traiter la gestion des eaux usées par le biais de systèmes autonomes ou de micro station par exemple. En tout état de cause, ces derniers devront prendre attache avec le service assainissement de l'Espace Sud.

### 02.3. ...AU REGARD DE LA SÉCURITÉ

La constructibilité mesurée de la zone ne doit pas poser de problèmes en termes de sécurité routière. À ce titre, aucune sortie n'est prévue sur la nationale. En revanche, l'OAP propose, en plus des autres accès principaux, deux points d'accès potentiels depuis la RN5 qui devront être analysés et validés par le gestionnaire de la voirie.

La possibilité de prévoir une voire deux sorties depuis la nationale devrait permettre de réduire la vitesse par la mise en place d'une voie de ralentissement.

Le projet devra nécessairement créer/conforter de nouveaux axes de desserte au sein du secteur en prenant le soin de s'intégrer au gabarit et à la circulation de la route départementale n°7. En ce sens, les entrées-sorties du secteur se feront directement depuis les voies existantes.

Ces futures voiries primaires devront nécessairement et obligatoirement être adaptées à la taille et à la nature des projets. Elles seront de nature à accueillir une circulation routière induite par l'aménagement de la zone, mais aussi des engins liés à la sécurité publique et de collecte des déchets.

Le maillage de voirie secondaire, essentiellement dédié à la desserte des lots et donc non portés graphiquement dans l'OAP, veillera à prévoir des voiries suffisamment larges pour permettre la circulation sans gêne des engins de collecte des déchets et des engins liés à la sécurité publique. À défaut, ces voiries devront impérativement prévoir des axes de retournement aux normes.

De façon générale, les voies créées devront être accompagnées d'un traitement paysagé contribuant à la qualité urbaine de la zone d'aménagement. La plantation d'arbres est imposée le long de la voirie primaire.

Des aménagements, y compris extérieurs, devront permettre une accessibilité pour les personnes à mobilité réduite conformément à la Loi n°2005-102 du 11 février 2005 dite Loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.

Par ailleurs, il sera demandé que les revêtements de voirie soient réalisés à l'aide de matériaux drainant permettant de limiter le processus d'imperméabilisation.



En outre, le projet devra intégrer la gestion des 2 «carrefours» d'accès au site (sur la portion de la RD7 menant à Lavison) afin d'assurer une circulation sûre d'autant que la circulation est dangereuse.

Enfin, les carrefours donnant sur la RD7 et la marge de recul depuis la RN5 feront l'objet d'une attention particulière : aucun aménagement ne viendra nuire aux règles de visibilité (aménagements paysagers, affichage publicitaire, ...).

#### 02.4. ...AU REGARD DES NUISANCES

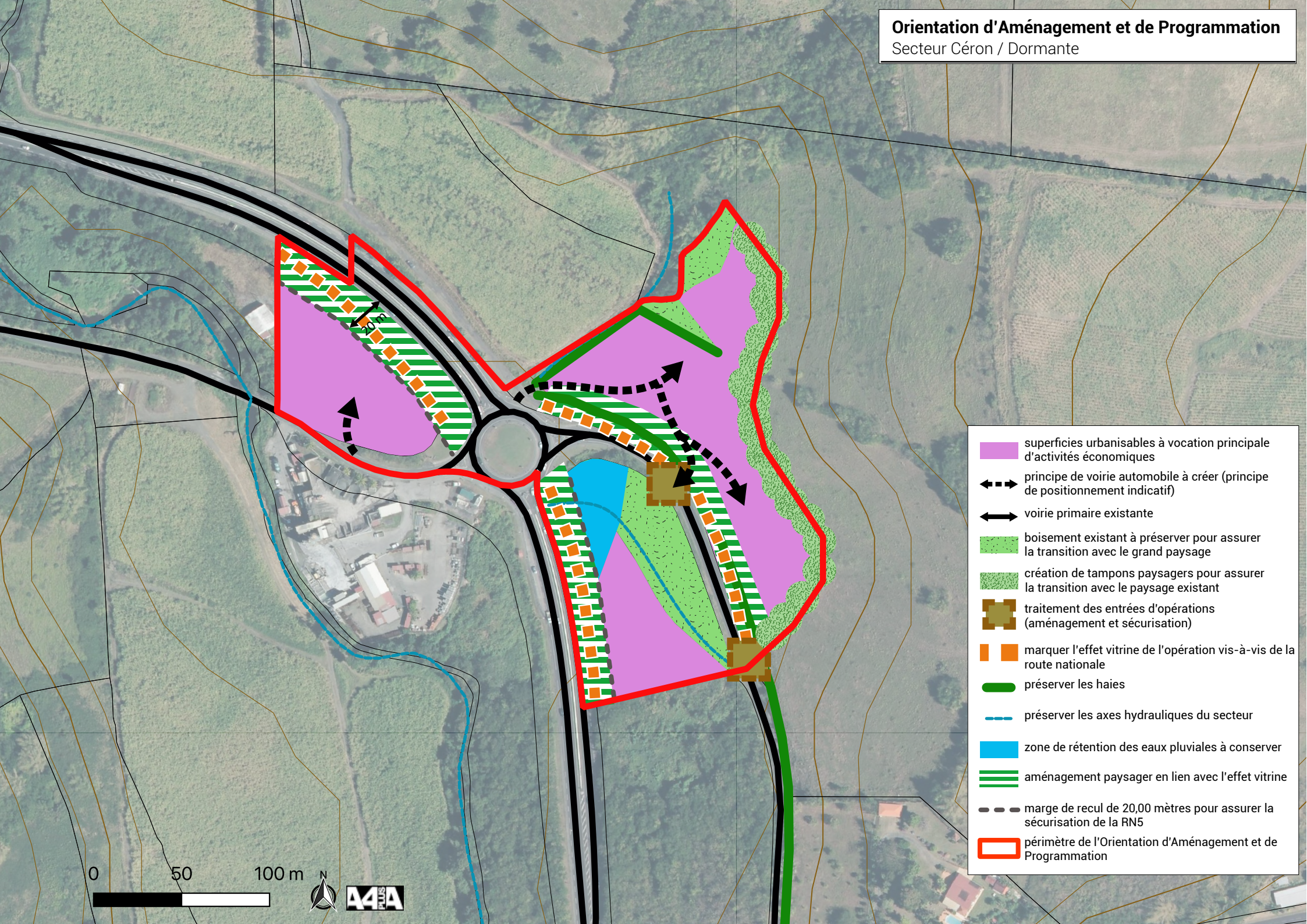
Actuellement, il n'y a pas de protection sonore sur le site même. Le renforcement, par la création d'une présence arborée, de la trame paysagère, permettra d'atténuer encore plus ces nuisances.

En outre, l'implantation des constructions se fera à partir des axes de desserte locale existants.

La proximité de la voie routière pourrait impliquer un traitement acoustique des façades appropriées selon le type de construction implanté aux abords de cet axe.

Ainsi, les différents bâtiments répondront aux exigences d'isolement acoustique standardisé pondéré.

**Orientation d'Aménagement et de Programmation**  
Secteur Céron / Dormante



- superficies urbanisables à vocation principale d'activités économiques
- principe de voirie automobile à créer (principe de positionnement indicatif)
- voirie primaire existante
- boisement existant à préserver pour assurer la transition avec le grand paysage
- création de tampons paysagers pour assurer la transition avec le paysage existant
- traitement des entrées d'opérations (aménagement et sécurisation)
- marquer l'effet vitrine de l'opération vis-à-vis de la route nationale
- préserver les haies
- préserver les axes hydrauliques du secteur
- zone de rétention des eaux pluviales à conserver
- aménagement paysager en lien avec l'effet vitrine
- marge de recul de 20,00 mètres pour assurer la sécurisation de la RN5
- périmètre de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation



## Chapitre 03

### OAP N°2 : SECTEUR DE LAVISON



L'OAP n°2 de **Lavison****PARTIE 01 LOCALISATION ET DESCRIPTION DU SECTEUR**

Le secteur de Lavison se localise dans le quartier de éponyme au Nord de Sainte-Luce, dans les terres. Il est desservi par la RD36 depuis la RD7 et la RN5.



Photographie aérienne du secteur

Le secteur de Lavison représente une superficie d'environ 9,3 hectares.

Aujourd'hui, l'assiette du projet est occupée par des terres en friche naturelle.

**PARTIE 02 NATURE DE L'OPÉRATION ENVISAGÉE**

L'urbanisation de ce secteur répond à la nécessité d'aménager de façon cohérente et harmonieuse le territoire, mais aussi de répondre aux enjeux de développement du territoire sur des sites à proximité des équipements et services publics. En outre, le secteur prévoit l'implantation du futur groupe scolaire en lieu et place des écoles de Lépinay et de Monésie qui ne sont plus aux normes.

En définitif, ce secteur constitue une réponse concrète à la recherche d'une densité urbaine favorisant les objectifs du SCOT en termes de création de logements, ainsi que les objectifs de la loi SRU en matière de logements sociaux (30 logements par hectare minimum).

**02.1. LE PARTI D'AMÉNAGEMENT**

Le parti d'aménagement consiste à créer un nouveau quartier en s'adaptant au tissu urbain et architectural que l'on retrouve immédiatement aux abords, dans le cadre d'un projet d'ensemble réfléchi et cohérent. Le secteur Est de Lavison devra accueillir des logements sociaux avec une hauteur max de R+2 (petits collectifs), en lien avec les besoins sociaux de la commune.

**02.1.1. DONNÉES QUANTITATIVES**

Afin de répondre aux objectifs de densité, il conviendra de privilégier des programmes d'habitat spécifiques reposant sur une typologie d'habitat de type maisons individuelles, maisons de ville ou maisons accolées.

Les logements (279 min.) devront nécessairement être diversifiés pour répondre activement au parcours résidentiel et à la mixité sociale. À ce titre, sur la partie Est de la zone, l'opérateur devra nécessairement prévoir une part minimale du programme pour la réalisation de logements locatifs sociaux (30% minimum).

Le ou les opérateurs devront privilégier des typologies moins consommatrices d'espaces, dans l'objectif de la densité exigée.

**02.1.2. DONNÉES QUALITATIVES**

De façon générale, il convient de proposer un projet qui veille à la mise en place d'une parfaite insertion urbaine avec l'environnement et le paysage préexistants. Il s'agit de s'inscrire



dans la continuité du cadre de vie des quartiers de Lavison et de Volcart tout en veillant à adapter le tissu aux nouveaux enjeux à venir. Il devra nécessairement respecter une forme urbaine compacte et adaptée à la configuration des lieux en assurant :

- une cohérence urbaine : trames paysagère et parcellaire, continuité de voiries, ... ;
- une cohérence architecturale : continuité avec le bâti de qualité existant (implantation, volumétrie, orientation, aspect extérieur, clôture, densité végétale, ...).

L'organisation de la structure générale du projet devra prendre en compte la topographie et la nature des sols des terrains afin de gérer au mieux l'écoulement des eaux superficielles. Le choix du dispositif devra être appréhendé comme une composante du projet d'aménagement urbain (noues accompagnant la voirie, etc.).

Enfin, la commune met en avant plusieurs ambitions en termes de principes d'aménagement, parmi lesquelles nous pouvons citer :

- dessiner des opérations qui définissent des trames parcellaires variées afin de permettre une mixité de l'occupation humaine et sociale ;
- reprendre une morphologie urbaine adaptée à l'environnement immédiat du secteur ;
- dicter une gestion optimale de la densité bâtie ;
- orienter les constructions et les jardins pour optimiser l'espace et répondre à des exigences de performance énergétique ;
- arborer les espaces communs pour renvoyer une image de commune verte ;
- traiter les lisières urbaines par une trame végétale spécifique ;
- limiter l'emprise de la voirie pour donner la priorité aux piétons ;
- préférer la perméabilité des matériaux de surface ;
- imposer l'infiltration des eaux pluviales à la parcelle ;
- orienter les constructions pour éviter les problèmes de voisinage ;
- casser le caractère rectiligne des voies de circulation pour une meilleure appropriation par les piétons notamment ; etc.

Elles pourront par ailleurs s'engager plus avant dans le domaine de l'efficacité énergétique des constructions passives voire positives et, ainsi, s'inscrire dans une orientation d'exemplarité de l'urbanisation portée par les Loi Engagement National pour l'Environnement et Loi de transition énergétique notamment.

## 02.2. LES CONDITIONS D'AMÉNAGEMENT DU SECTEUR

### 02.2.1. VOIRIE

Le projet devra nécessairement renforcer les axes de desserte existants et permettre une connexion viable en direction de Rivière-Salée.

Les futures voiries primaires devront nécessairement et obligatoirement être adaptées à la taille et à la nature des projets. Elles seront de nature à accueillir une circulation routière induite par l'aménagement de la zone, mais aussi des engins liés à la sécurité publique, de collecte des déchets et de transports scolaires existants et ceux induits par le futur projet de groupe scolaire sur le secteur.

De façon générale, les voies créées devront être accompagnées d'un traitement paysagé contribuant à la qualité urbaine de la zone d'aménagement. La plantation d'arbres à intervalle régulier est imposée le long de la voirie primaire. Les trottoirs devront, dans la mesure du possible, être longés d'une bande enherbée avec l'implantation d'essences graminées rases afin :

- de favoriser l'infiltration des eaux pluviales ;
- de renforcer la qualité paysagère de la zone ;
- de limiter le stationnement «sauvage» sur la voie publique.

Des aménagements, y compris extérieurs, devront permettre une accessibilité pour les personnes à mobilité réduite conformément à la Loi n°2005-102 du 11 février 2005 dite Loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées. Par ailleurs, il sera demandé que les revêtements de voirie soient réalisés à l'aide de matériaux drainant permettant de limiter le processus d'imperméabilisation.

Enfin, chacun des trois points d'accès de la zone devra faire l'objet d'un traitement qualitatif, mais également une réflexion quant à la sécurisation de ces accès au regard de la circulation préexistante.

### 02.2.2. IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS

Sauf incapacité liée au programme (celle-ci devant être dûment justifiée), les nouvelles constructions autorisées s'implanteront de façon à favoriser les façades et les espaces extérieurs (jardins, terrasses) avec une exposition telle qu'elle permette une utilisation optimale de la lumière naturelle et de l'énergie solaire.

Cet optimum solaire recherché sera également accompagné par des dispositifs pour éviter «la surchauffe» en prenant soin d'ombrer les façades exposées par des masques végétaux. Cela passe notamment par la plantation d'arbres à feuilles caduques de grand développement qui

participent ainsi à la gestion thermique des bâtiments.

Compte tenu de la topographie des sites (notamment Lavison est et Nord), des mesures spécifiques devront être mises en œuvre. En effet, concernant les caractéristiques paysagères, les nouvelles constructions devront obligatoirement s'insérer dans la pente : l'implantation doit être soignée. Aussi, la parcelle devra être au maximum végétalisée afin d'assurer une gestion des eaux pluviales optimales. Compte tenu de l'environnement actuel du quartier, les parcelles devront également assurer un cadre verdoyant (préservation des boisements existants, franges paysagères avec la zone agricole...). Un soin particulier sera également donné aux constructions (soin des façades, des aménagements paysagers, des clôtures...).

### 02.2.3. RÉPARTITION DES TYPOLOGIES BÂTIES

L'objectif de la zone est de renforcer la mixité urbaine et sociale afin de permettre aux habitants d'avoir la possibilité de mener leur parcours résidentiel au sein du territoire. Afin d'arriver à cet objectif, il conviendra de programmer sur le secteur une typologie variée des formes bâties : maison groupée et/ou maison de ville, puis maison individuelle.

Type	Habitat individuel isolé	Habitat individuel groupé	Habitat individuel en bande	Habitat collectif peu dense	Ensemble d'habitat collectif	Ensemble d'habitat collectif dense
Schéma						
Logts/ha	Moins de 5	Environ 10	De 15 à 60	De 40 à 80	De 50 à 150	Plus de 150
Consommation foncière/ha	3 300 m <sup>2</sup>	1 250 m <sup>2</sup>	550 m <sup>2</sup>	166 m <sup>2</sup>	100 m <sup>2</sup>	67 m <sup>2</sup>
Hab./ha	Moins de 7	Moins de 20	De 30 à 140	De 90 à 180	De 115 à 345	Plus de 345

Les différentes typologies de bâti (pour information)

Les logements devront s'orienter vers des tailles intermédiaires (T3 et T4), la commune concentrant déjà une majorité de logements supérieurs au T4 avec un ratio consacré au logement social de 30% minimum au sein du site.

### 02.2.4. STATIONNEMENT

Les stationnements nécessaires devront être adaptés à la taille et à la nature du ou des projets envisagés et placés obligatoirement à l'intérieur des opérations. La philosophie de la zone consiste à masquer le plus possible le stationnement automobile afin de conforter le cadre de vie. Toutes les dispositions devront être prises pour limiter les effets négatifs du stationnement «sauvage» sur la voirie publique. Enfin, les projets devront intégrer des stationnements pour les cycles conformément à la législation en vigueur.

### 02.2.5. GESTION DES EAUX PLUVIALES

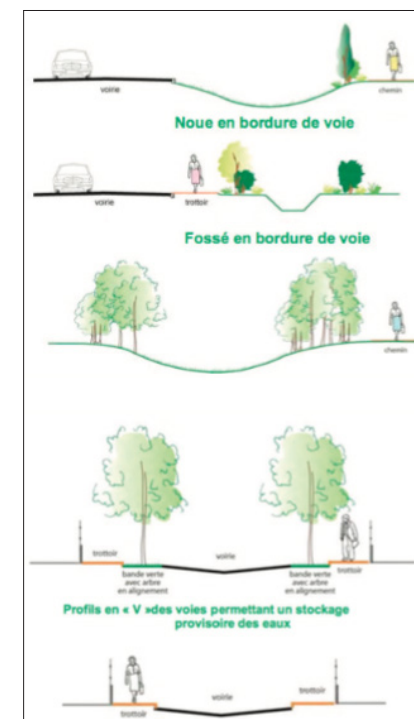
L'opération devra limiter l'impact au regard du ruissellement des eaux pluviales. Ainsi, tout projet de constructions et d'aménagement devra concourir à une compensation de l'imperméabilisation occasionnée par les travaux.

Devront être mis en œuvre notamment :

- une gestion des eaux pluviales à l'échelle du site par l'aménagement de noues, de fossés, de bassins de rétention des eaux ou encore de puits d'infiltration ;
- l'aménagement d'espaces paysagers (espaces verts, aires de stationnement, ...) perméables de façon à stocker temporairement les eaux de pluie.

Les éventuels bassins de rétention des eaux pluviales nécessaires, les noues ou les fossés seront végétalisés et intégrés dans un aménagement paysager.

Au même titre, les revêtements devront être étudiés pour limiter, au maximum, l'imperméabilisation des sols (emploi de matériaux drainant, ...).



Recommandations



#### 02.2.6. MAINTIEN DE LA STRUCTURE PAYSAGÈRE DU SITE / INSERTION ET TRAITEMENT PAYSAGER COMPLÉMENTAIRE

Afin de qualifier la zone, mais aussi d'assurer un traitement qualitatif entre le tissu urbain existant et celui projeté, une forte exigence est attendue sur l'insertion et le traitement paysagé de la zone.

Il est demandé au(x) pétitionnaire(s) de prévoir des aménagements paysagers («écran végétal tampon»).

De fait, l'OAP impose la création d'un espace tampon paysager sur la frange Sud du secteur Nord afin de «masquer» l'opération depuis la zone résidentielle.

L'attention des pétitionnaires est attirée sur le fait qu'il est exigé un travail de continuité végétale. Ainsi, il sera demandé de recomposer cette continuité par des dispositifs de haies épaisses naturelles «semi-sauvages» (sans clôture, d'essences locales mélangées, ...), de boisements afin d'être en adéquation avec le patrimoine paysager de la commune et de consolider l'intégration des constructions dans le site.















Les espaces verts seront traités par plantation d'espèces rustiques nécessitant peu d'arrosage (par exemple prairie fleurie et/ou végétaux couvre-sol) avec des arbustes plantés en bosquets.

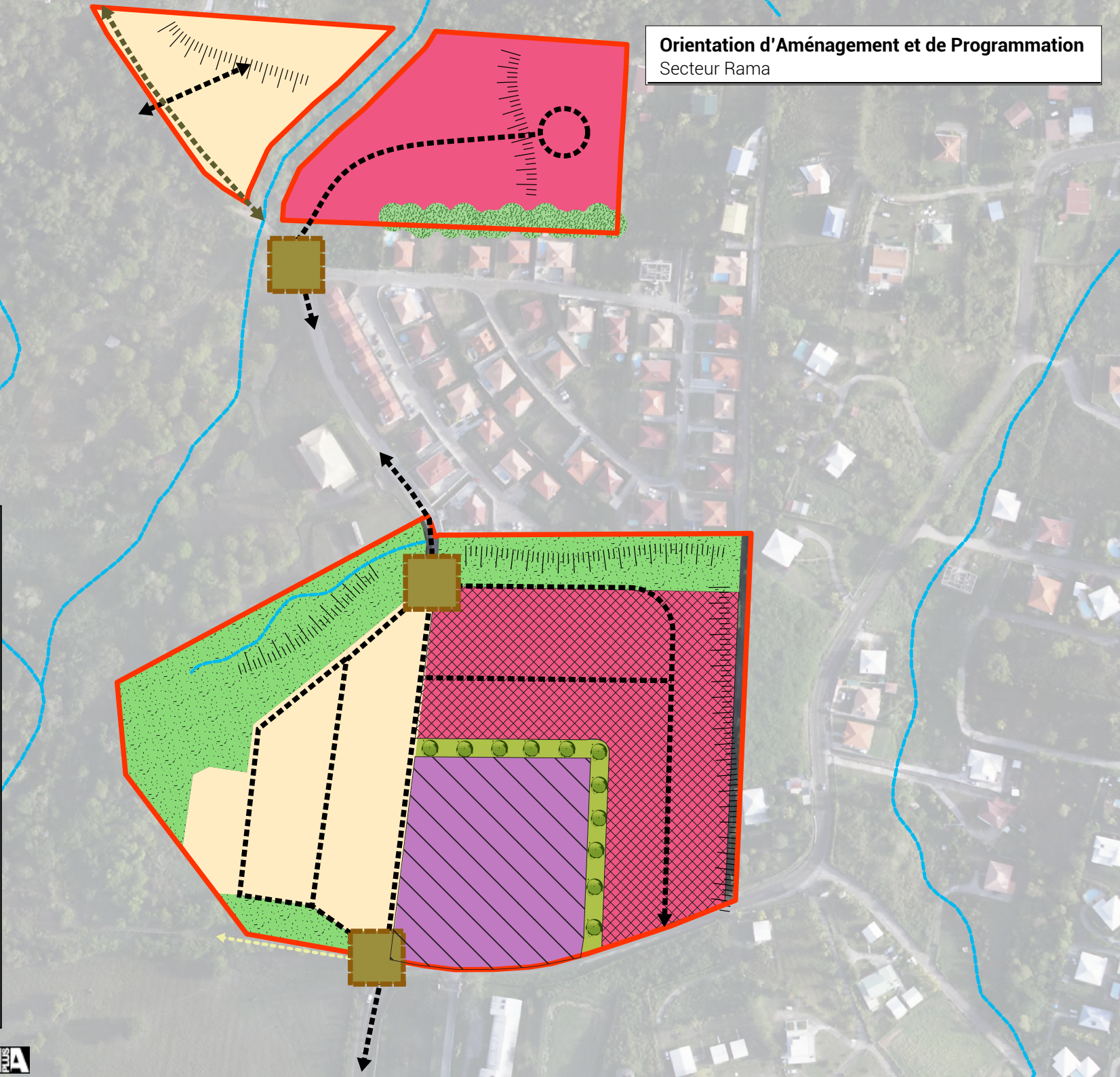
L'objectif ici est de traduire de façon opérationnelle le principe de trame verte encouragée par la commune et en adéquation avec le Grenelle de l'Environnement.

En outre, une zone tampon aménagée avec des arbres d'alignement sera mis en place pour isoler le futur groupe scolaire avec le tissu résidentiel de l'opération projetée.

La commune souhaite aussi préserver la trame verte et la trame hydraulique existantes et tout particulièrement les boisements présents à l'Ouest de l'opération : il s'agit ici de préserver un poumon vert significatif qualifiant les nouveaux programmes tout en assurant une continuité écologique avec les espaces naturels.

**Orientation d'Aménagement et de Programmation**  
Secteur Rama

-  espaces destinés à l'habitat avec une typologie maison de ville/maison en bande/maison individuelle
-  espaces destinés à l'habitat avec une typologie de petits collectifs et d'habitat intermédiaire
-  principe d'implantation d'un groupe scolaire communal
-  programmer une part de 30% minimal de logements locatifs sociaux
-  principe de voirie automobile à créer (principe de positionnement indicatif)
-  conforter la connexion viaire avec Rlvère Salée
-  boisement existant à préserver pour assurer la transition avec le grand paysage
-  création de tampons paysagers pour assurer la transition avec le paysage existant
-  zone tampon aménagée avec l'équipement scolaire (alignement d'arbres)
-  traitement des entrées d'opérations (aménagement et sécurisation)
-  préserver les lignes de rupture du relief
-  préserver les axes hydrauliques du secteur
-  préserver les circulations agricoles
-  périmètre de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation





## Chapitre 04

### OAP N°3 : SECTEUR DE BEOLA



L'OAP n°3 de **Beola****PARTIE 01 LOCALISATION ET DESCRIPTION DU SECTEUR**

Le secteur de Beola se localise dans le quartier éponyme au Nord de Sainte-Luce, dans les terres. Il est desservi par la RD36 depuis la RD7 et la RN5.



Photographie aérienne du secteur

Le secteur de Beola représente une superficie d'environ 2,5 hectares.

Aujourd'hui, l'assiette du projet est occupée par des terres en friche naturelle qui a déjà fait l'objet d'une division parcellaire en vue d'un lotissement.

**PARTIE 02 NATURE DE L'OPÉRATION ENVISAGÉE**

L'urbanisation de ce secteur répond à la nécessité d'aménager de façon cohérente et harmonieuse le territoire, mais aussi de répondre aux enjeux de développement du territoire sur des sites à proximité des équipements et services publics.

**02.1. LE PARTI D'AMÉNAGEMENT**

Le parti d'aménagement consiste à créer un nouveau quartier en s'adaptant au tissu urbain et architectural que l'on retrouve immédiatement aux abords, dans le cadre d'un projet d'ensemble réfléchi et cohérent.

**02.1.1. DONNÉES QUANTITATIVES**

Afin de répondre aux objectifs de densité, il conviendra de privilégier des programmes d'habitat spécifiques reposant sur une typologie d'habitat de type maisons individuelles, maisons de ville ou maisons accolées. Les logements (38 min.) devront nécessairement être diversifiés pour répondre activement au parcours résidentiel. Le ou les opérateurs devront privilégier des typologies moins consommatrices d'espaces, dans l'objectif de la densité exigée (15 logements par hectare minimum).

**02.1.2. DONNÉES QUALITATIVES**

De façon générale, il convient de proposer un projet qui veille à la mise en place d'une parfaite insertion urbaine avec l'environnement et le paysage préexistants. Il s'agit de s'inscrire dans la continuité du cadre de vie des quartiers de Beola tout en veillant à adapter le tissu aux nouveaux enjeux à venir. Il devra nécessairement respecter une forme urbaine compacte et adaptée à la configuration des lieux en assurant :

- une cohérence urbaine : trames paysagère et parcellaire, continuité de voiries, ... ;
- une cohérence architecturale : continuité avec le bâti de qualité existant (implantation, volumétrie, orientation, aspect extérieur, clôture, densité végétale, ...).

L'organisation de la structure générale du projet devra prendre en compte la topographie et la nature des sols des terrains afin de gérer au mieux l'écoulement des eaux superficielles. Le choix



du dispositif devra être appréhendé comme une composante du projet d'aménagement urbain (noues accompagnant la voirie, etc.).

Enfin, la commune met en avant plusieurs ambitions en termes de principes d'aménagement, parmi lesquelles nous pouvons citer :

- dessiner des opérations qui définissent des trames parcellaires variées afin de permettre une mixité de l'occupation humaine et sociale ;
- reprendre une morphologie urbaine adaptée à l'environnement immédiat du secteur ;
- dicter une gestion optimale de la densité bâtie ;
- orienter les constructions et les jardins pour optimiser l'espace et répondre à des exigences de performance énergétique ;
- arborer les espaces communs pour renvoyer une image de commune verte ;
- traiter les lisières urbaines par une trame végétale spécifique ;
- limiter l'emprise de la voirie pour donner la priorité aux piétons ;
- préférer la perméabilité des matériaux de surface ;
- imposer l'infiltration des eaux pluviales à la parcelle ;
- orienter les constructions pour éviter les problèmes de voisinage ;
- casser le caractère rectiligne des voies de circulation pour une meilleure appropriation par les piétons notamment ; etc.

Elles pourront par ailleurs s'engager plus avant dans le domaine de l'efficacité énergétique des constructions passives voire positives et, ainsi, s'inscrire dans une orientation d'exemplarité de l'urbanisation portée par les Loi Engagement National pour l'Environnement et Loi de transition énergétique notamment.

## 02.2. LES CONDITIONS D'AMÉNAGEMENT DU SECTEUR

### 02.2.1. VOIRIE

Le projet devra nécessairement renforcer l'axe de desserte existant, tout en mettant en œuvre des solutions techniques pour ne pas perturber la fonctionnalité de la trame hydraulique. La voirie primaire desserte devra nécessairement et obligatoirement être adaptées à la taille et à la nature des projets. Elle sera de nature à accueillir une circulation routière induite par l'aménagement de la zone, mais aussi des engins liés à la sécurité publique et de collecte des déchets. En ce sens, une aire de retournement devra obligatoirement être prévue. De façon générale, les voies créées devront être accompagnées d'un traitement paysagé

contribuant à la qualité urbaine de la zone d'aménagement.

Des aménagements, y compris extérieurs, devront permettre une accessibilité pour les personnes à mobilité réduite conformément à la Loi n°2005-102 du 11 février 2005 dite Loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées. Par ailleurs, il sera demandé que les revêtements de voirie soient réalisés à l'aide de matériaux drainant permettant de limiter le processus d'imperméabilisation.

### 02.2.2. IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS

Sauf incapacité liée au programme (celle-ci devant être dûment justifiée), les nouvelles constructions autorisées s'implanteront de façon à favoriser les façades et les espaces extérieurs (jardins, terrasses) avec une exposition telle qu'elle permette une utilisation optimale de la lumière naturelle et de l'énergie solaire.

Cet optimum solaire recherché sera également accompagné par des dispositifs pour éviter «la surchauffe» en prenant soin d'ombrer les façades exposées par des masques végétaux.

Cela passe notamment par la plantation d'arbres à feuilles caduques de grand développement qui participent ainsi à la gestion thermique des bâtiments.

### 02.2.3. RÉPARTITION DES TYPOLOGIES BÂTIES

L'objectif de la zone est de renforcer la mixité urbaine et sociale afin de permettre aux habitants d'avoir la possibilité de mener leur parcours résidentiel au sein du territoire.

Afin d'arriver à cet objectif, il conviendra de programmer sur le secteur une typologie variée des formes bâties : maison groupée et/ou maison de ville, puis maison individuelle.

Type	Habitat individuel isolé	Habitat individuel groupé	Habitat individuel en bande	Habitat collectif peu dense	Ensemble d'habitat collectif	Ensemble d'habitat collectif dense
Schéma						
Logts/ha	Moins de 5	Environ 10	De 15 à 60	De 40 à 80	De 50 à 150	Plus de 150
Consommation foncière/ha	3 300 m <sup>2</sup>	1 250 m <sup>2</sup>	550 m <sup>2</sup>	166 m <sup>2</sup>	100 m <sup>2</sup>	67 m <sup>2</sup>
Hab./ha	Moins de 7	Moins de 20	De 30 à 140	De 90 à 180	De 115 à 345	Plus de 345

Les différentes typologies de bâti (pour information)

Les logements devront s'orienter vers des tailles intermédiaires (T3 et T4), la commune concentrant déjà une majorité de logements supérieurs au T4.

#### 02.2.4. STATIONNEMENT

Les stationnements nécessaires devront être adaptés à la taille et à la nature du ou des projets envisagés et placés obligatoirement à l'intérieur des opérations.

La philosophie de la zone consiste à masquer le plus possible le stationnement automobile afin de conforter le cadre de vie. Toutes les dispositions devront être prises pour limiter les effets négatifs du stationnement «sauvage» sur la voirie publique.

Enfin, les projets devront intégrer des stationnements pour les cycles conformément à la législation en vigueur.

#### 02.2.5. GESTION DES EAUX PLUVIALES

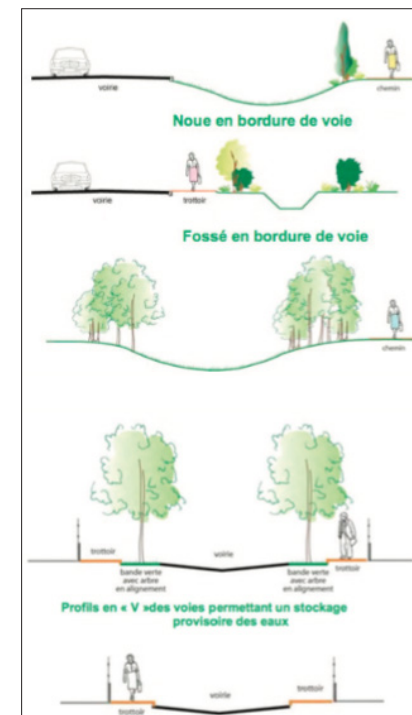
L'opération devra limiter l'impact au regard du ruissellement des eaux pluviales. Ainsi, tout projet de constructions et d'aménagement devra concourir à une compensation de l'imperméabilisation occasionnée par les travaux.

Devront être mis en œuvre notamment :

- une gestion des eaux pluviales à l'échelle du site par l'aménagement de noues, de fossés, de bassins de rétention des eaux ou encore de puits d'infiltration ;
- l'aménagement d'espaces paysagers (espaces verts, aires de stationnement, ...) perméables de façon à stocker temporairement les eaux de pluie.

Les éventuels bassins de rétention des eaux pluviales nécessaires, les noues ou les fossés seront végétalisés et intégrés dans un aménagement paysager.

Au même titre, les revêtements devront être étudiés pour limiter, au maximum, l'imperméabilisation des sols (emploi de matériaux drainant, ...).



Recommandations

#### 02.2.6. MAINTIEN DE LA STRUCTURE PAYSAGÈRE DU SITE / INSERTION ET TRAITEMENT PAYSAGER COMPLÉMENTAIRE

Afin de qualifier la zone, mais aussi d'assurer un traitement qualitatif entre le tissu urbain existant et celui projeté, une forte exigence est attendue sur l'insertion et le traitement paysagé de la zone.







L'attention des pétitionnaires est attirée sur le fait qu'il est exigé un travail de continuité végétale. Ainsi, il sera demandé de recomposer cette continuité par des dispositifs de haies épaisses

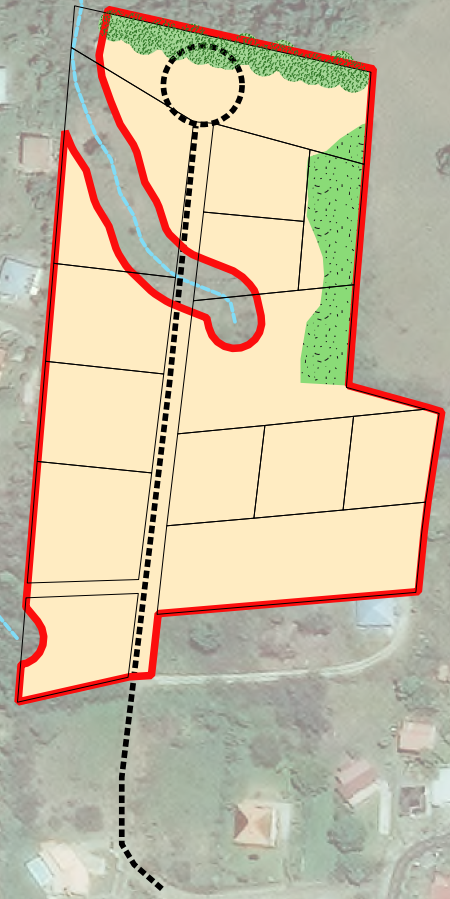


naturelles «semi-sauvages» (sans clôture, d'essences locales mélangées, ...), de boisements afin d'être en adéquation avec le patrimoine paysager de la commune et de consolider l'intégration des constructions dans le site.

Les espaces verts seront traités par plantation d'espèces rustiques nécessitant peu d'arrosage (par exemple prairie fleurie et/ou végétaux couvre-sol) avec des arbustes plantés en bosquets. L'objectif ici est de traduire de façon opérationnelle le principe de trame verte encouragée par la commune et en adéquation avec le Grenelle de l'Environnement.

La commune souhaite aussi préserver la trame verte et la trame hydraulique existantes et tout particulièrement les boisements présents à l'Est de l'opération : il s'agit ici de préserver un poumon vert significatif qualifiant les nouveaux programmes tout en assurant une continuité écologique avec les espaces naturels.

-  superficies urbanisables à vocation principale maison de ville/maison en bande/maison individuelle
-  principe de voirie automobile à créer (principe de positionnement indicatif)
-  boisement existant à préserver pour assurer la transition avec le grand paysage
-  création de tampons paysagers pour assurer la transition avec le paysage existant (corridor écologique)
-  préserver les axes hydrauliques du secteur
-  périmètre de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation



0 50 100 m





## Chapitre 05

### OAP N°4 : SECTEUR DE GROS RAISIN



## L'OAP n°4 de **Gros Raisin**

### PARTIE 01 LOCALISATION ET DESCRIPTION DU SECTEUR

Le secteur de Gros Raisin s'inscrit au Sud de la commune entre les quartiers de Corps de Garde et de Gros Raisin.  
Le secteur se développe entre la RD7 et la RN5 qui mène au centre-ville de Sainte-Luce.

Le site est desservi par la route départementale D7 et la voie qui connecte la RN5 et la RD7 à l'Est de la zone.



Photographie aérienne du secteur

Le secteur de Gros Raisin représente une superficie d'environ 7,7 hectares urbanisables.

Aujourd'hui, l'assiette du projet est occupée par des friches naturelles ce qui a conduit la ville à mener les études pour l'implantation d'activités économiques qui soient respectueuses du cadre environnemental et paysager.

### PARTIE 02 LE PARTI D'AMÉNAGEMENT ...

L'urbanisation de ce secteur répond à la nécessité d'aménager de façon cohérente et harmonieuse le territoire, mais aussi de répondre aux enjeux de développement et notamment au regard des projets d'activités économiques en lien avec les orientations du PADD. Le secteur doit accueillir des activités économiques et des services qui n'entreront pas en concurrence avec les commerces présents en centre-bourg. Aussi, il est imposé au(x) pétitionnaire(s) des destinations justifiant de la complémentarité avec le tissu préexistant au centre-ville notamment.

Le parti d'aménagement consiste à créer une zone d'activités économiques en s'adaptant au paysage et à l'environnement, dans le cadre d'un projet d'ensemble réfléchi et cohérent. En outre, il s'agira de composer avec la proximité de la route nationale qu'il conviendra d'impacter le moins possible.

De façon générale, il convient de proposer un projet qui veille à la mise en place d'une parfaite insertion urbaine et architecturale avec l'environnement et le paysage préexistants.

L'organisation de la structure générale du projet devra prendre en compte la topographie et la nature des sols des terrains afin de gérer au mieux l'écoulement des eaux superficielles. Le choix du dispositif devra être appréhendé comme une composante du projet d'aménagement urbain (noues accompagnant la voirie, etc.).

Dans la même logique, il s'agira de mener une réflexion sur l'épannelage de la zone en veillant à limiter la hauteur sur les points hauts de la zone pour ne pas impacter le paysage. Ainsi, il est demandé à ce que les bâtiments les plus haut soient implantés sur la partie Sud de l'opération.

Le parti vise également à maintenir et mettre en valeur les abords de la route nationale en limitant l'impact visuel des enseignes et pré-enseignes et en qualifiant les aménagements paysagers. Enfin, il est demandé un principe de mutualisation des parkings créés sur la zone pour que les personnes allant à la plage voisine puissent stationner sur le parking le week-end par exemple

#### 02.1. ...AU REGARD DE L'INTÉGRATION URBAINE ET ARCHITECTURALE

Afin de ne pas entraver l'opérationnalité de la zone, le schéma de l'OAP n'a pas imposé



les implantations des constructions projetées ; aussi celles-ci devront se conformer aux règles édictées par la pièce n°4 du PLU (règlement écrit).

La création est l'opportunité de mener un projet global et cohérent. Chaque thématique de composition doit être prise en compte dans la totalité du site, qu'il s'agisse d'espace public ou privé : intégration au site, lisibilité structurelle, signalétique, identité, qualité paysagère, qualité architecturale, qualité environnementale, qualité des réalisations et du mobilier urbain, voirie, stationnements et déplacements.

Le site naturel d'implantation (relief, écoulement des eaux ou végétation existante) doit structurer les principes de composition du projet. Il s'agit de les respecter et d'en faire des atouts. Les questions de densité et d'économie d'espace et de moyens doivent être présentes à chaque échelle du projet.

Les porteurs de projet devront se soucier de :

- l'implantation des bâtiments (par exemple : ne pas localiser le long des axes routiers des entreprises ayant recours massivement au stockage extérieur) ;
- la cohérence architecturale de l'ensemble des bâtiments d'entreprises de la zone : couleur des façades, homogénéité des volumes, définition de typologie pour les enseignes... ;
- la qualité des aménagements en façade des bâtiments : espaces verts, pas d'espace de stockage... ;
- l'organisation cohérente et rigoureuse des surfaces de stockage, même situées en arrière de bâtiments. Ces espaces peuvent donner directement sur l'entreprise voisine.

L'organisation du bâti autour de principes de base de composition urbaine (alignements, retraits, ...), le travail sur les formes architecturales et l'homogénéisation des coloris des bâtiments doivent permettre de créer de l'urbanité dans les zones d'activités économiques.

L'utilisation de matériaux de qualité et le respect du site originel doivent contribuer à la prise en compte efficiente de l'environnement. À ces fins, il convient de :

- travailler sur les formes architecturales : les formes architecturales donnent souvent la première image d'une entreprise. Elles peuvent être en harmonie avec leur environnement immédiat à l'aide de jeux de perspectives et de compositions paysagères. La réalisation de «gestes architecturaux» de qualité pour les bâtiments participe à la qualité paysagère globale des zones d'activités ;
- privilégier les matériaux de qualité et performants (matériaux biosourcés par exemple) : le bardage métallique constitue souvent une solution pratique pour une question de rapidité et de réduction des coûts de construction. Le vieillissement de ce matériau est cependant aléatoire et peut avoir une répercussion négative en cas de mauvais entretien. Un traitement pictural du bardage permet souvent d'atténuer l'impression de froideur. L'utilisation de coloris sombres facilite également l'entretien de ce matériau. L'utilisation de matériaux naturels comme le bois présente des avantages en matière de durabilité et d'isolation thermique naturelle. L'enveloppe d'un bâtiment est l'un des facteurs clés susceptibles de limiter les déperditions énergétiques ;

- harmoniser les typologies de couleur du bâti : les couleurs choisies par les entreprises pour le bâti et les clôtures participent à l'identité de l'entreprise. Une homogénéisation est toutefois nécessaire à l'échelle d'une zone d'activités pour éviter que la disparité ne crée un «effet patchwork» nuisible à l'insertion urbaine et à la qualité paysagère globale.

L'objectif est de permettre au sein de cette zone le développement d'une zone d'activités économiques susceptibles de bénéficier de l'effet de chalandise de la route nationale et de la RD7 et ce, sans apporter de graves nuisances ou de risques au trafic déjà induit par la route nationale.

## 02.2. ...AU REGARD DE L'INTÉGRATION PAYSAGÈRE ET DE L'ENVIRONNEMENT

D'un point de vue du paysage, le site est aujourd'hui assez qualitatif : l'objectif est de conforter les aménités paysagères. Afin de qualifier la zone, mais aussi d'assurer un traitement qualitatif entre le paysage existant et celui projeté, une forte exigence est attendue sur l'insertion et le traitement paysagé de la zone.

Concernant les caractéristiques paysagères, les nouvelles constructions devront obligatoirement s'insérer dans la pente : l'implantation doit être soignée. Aussi, la parcelle devra être au maximum végétalisée afin d'assurer une gestion des eaux pluviales optimales. Compte tenu de l'environnement actuel du quartier, les parcelles devront également assurer un cadre verdoyant (préservation des boisements existants, franges paysagères avec la zone agricole...). Un soin particulier sera également donné aux constructions (soin des façades, des aménagements paysagers, des clôtures...).

Dans un premier temps, le projet devra préserver les principaux massifs boisés présents sur le site (notamment l'alignement de glyricidias sur environ 20 mètres de profondeur le long de la RD7), tout comme les axes hydrauliques relevés.

Il est demandé au(x) pétitionnaire(s) de prévoir des aménagements paysagers («écran végétal tampon»). De fait, l'OAP impose la réalisation de ces espaces paysagers sur les franges Est et Sud de l'opération afin de «masquer» l'opération vis-à-vis du tissu résidentiel.

L'attention des pétitionnaires est attirée sur le fait qu'il est exigé un travail de continuité végétale. Ainsi, il sera demandé de recomposer cette continuité par des dispositifs de haies épaisses naturelles «semi-sauvages» (sans clôture, d'essences locales mélangées, ...), de boisements afin d'être en adéquation avec le patrimoine paysager de la commune et de consolider l'intégration des constructions dans le site.

L'objectif ici est de traduire de façon opérationnelle le principe de trame verte encouragée par la commune et en adéquation avec le Grenelle de l'Environnement.

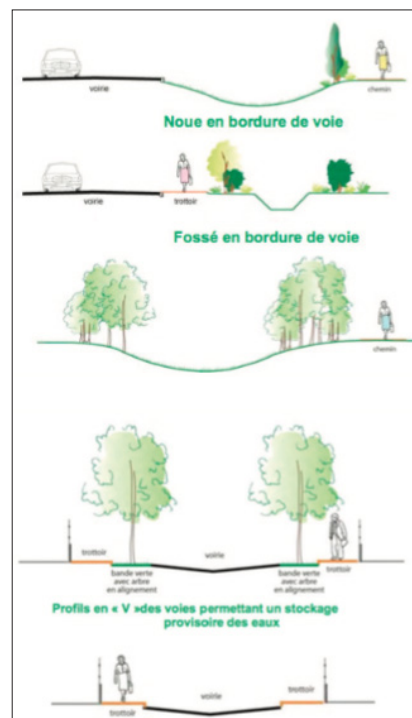
L'opération devra limiter l'impact au regard du ruissellement des eaux pluviales. Ainsi, tout projet de constructions et d'aménagement devra concourir à une compensation de l'imperméabilisation occasionnée par les travaux.

Devront être mis en œuvre notamment :

- une gestion des eaux pluviales à l'échelle du site par l'aménagement de noues, de fossés, de bassins de rétention des eaux ou encore de puits d'infiltration ;
- l'aménagement d'espaces paysagers (espaces verts, aires de stationnement, ...) perméables de façon à stocker temporairement les eaux de pluie.

Les éventuels bassins de rétention des eaux pluviales nécessaires, les noues ou les fossés seront végétalisés et intégrés dans un aménagement paysager.

Au même titre, les revêtements devront être étudiés pour limiter, au maximum, l'imperméabilisation des sols (emploi de matériaux drainant, ...).



Recommandations

Les espaces verts seront traités par plantation d'espèces rustiques nécessitant peu d'arrosage (par exemple végétaux couvre-sol) avec des arbustes plantés en bosquets.

### 02.3. ...AU REGARD DE LA SÉCURITÉ

La constructibilité mesurée de la zone ne doit pas poser de problèmes en termes de sécurité routière. À ce titre, aucune entrée et sortie n'est prévue sur la nationale.

Le projet devra nécessairement créer un nouvel axe d'accès principal en prenant le soin de s'intégrer au gabarit et à la circulation de la route départementale n°7.

En fonction des besoins, l'accès au Sud de puis la RD7 pourra être mutualisé avec la route d'accès vers la STEP.

Ces futures voiries primaires devront nécessairement et obligatoirement être adaptées à la taille et à la nature des projets. Elles seront de nature à accueillir une circulation routière induite par l'aménagement de la zone, mais aussi des engins liés à la sécurité publique et de collecte des déchets.

Le maillage de voirie secondaire, essentiellement dédié à la desserte des lots et donc non portés graphiquement dans l'OAP, veillera à prévoir des voiries suffisamment larges pour permettre la circulation sans gêne des engins de collecte des déchets et des engins liés à la sécurité publique. À défaut, ces voiries devront impérativement prévoir des axes de retournement aux normes.

De façon générale, les voies créées devront être accompagnées d'un traitement paysagé contribuant à la qualité urbaine de la zone d'aménagement. La plantation d'arbres est imposée le long de la voirie primaire.

Des aménagements, y compris extérieurs, devront permettre une accessibilité pour les personnes à mobilité réduite conformément à la Loi n°2005-102 du 11 février 2005 dite Loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.

Par ailleurs, il sera demandé que les revêtements de voirie soient réalisés à l'aide de matériaux drainant permettant de limiter le processus d'imperméabilisation.

En outre, le projet devra intégrer la gestion des 2 « carrefours » d'accès au site afin d'assurer une circulation sûre d'autant que la circulation est dangereuse.



## Chapitre 06

### OAP N°5 : SECTEUR DE TROIS-RIVIÈRES



## L'OAP n°5 de Trois-Rivières

### Planifier et accompagner le développement de TROIS-RIVIÈRES

Trois-Rivières répond à la recherche de secteurs de développement : connectés, respectueux d'une utilisation économe du foncier, compatibles avec le maintien des espaces agricoles, naturels, forestiers, d'après la prospection foncière réalisée par l'ADDUAM en 2018 sur l'ensemble de la commune de Sainte-Luce.

Retenu sur des critères de densité du bâti, de desserte en transport en commun et d'équipement en services et commerces, ses disponibilités foncières conjuguées à son dynamisme économique et résidentiel (construction de villas, implantation de services tels que cabinet de sages-femmes, de kinésithérapeutes, etc.), ont conduit la Ville de Sainte-Luce à souhaiter définir une stratégie communale de développement du quartier Trois-Rivières.

D'autant plus, que la municipalité porte plusieurs projets structurants sur ce quartier, tournés vers le lien social entre les habitants et vers les activités de la mer :

- le réaménagement du port de pêche,
- l'implantation d'un point de vente des produits de la mer,
- l'aménagement du front de mer et du sentier littoral,
- l'organisation d'une zone de mouillage,
- la réhabilitation de la maison pour tous.

Très attendus par les habitants et usagers, des impacts forts sont espérés pour le développement économique du quartier, mais aussi pour la convivialité et la qualité du cadre de vie.

Au-delà de ces dynamiques endogènes, plusieurs projets pourraient influencer sur l'évolution du quartier :

- le développement du « spiritourisme » par la plantation Trois-Rivières,
- l'aménagement de la zone d'activité de Céron,
- WALIWA, la réserve marine municipale, notamment.

Pour ces raisons, un fort potentiel de développement est décelé à Trois-Rivières. La Ville de Sainte-Luce a donc sollicité l'accompagnement de l'ADDUAM, pour élaborer la stratégie qui assurera un développement qualitatif, adapté au quartier, qui intègre les évolutions rapides qui le touchent et met l'ensemble en cohérence.

### Une démarche pré-opérationnelle transcrite en orientation d'aménagement et de programmation (OAP)

Cette mission entre dans les orientations principales 2010-2020 de l'Agence de Développement

Durable, d'Urbanisme et d'Aménagement de Martinique (ADDUAM), où l'agence accompagne les communes de Martinique dans la revitalisation de leurs bourgs. À ce titre, elle propose des démarches pré-opérationnelles construites à partir de diagnostics élaborés collectivement et se déclinant en plan d'actions à court et moyen terme.

Pour Trois-Rivières, le projet défini intègre dynamiques économiques et espaces publics. Il prévoit aussi une densification du quartier selon des principes de qualités urbaines et architecturales, et ainsi l'accueil d'une offre de logement adaptée, en particulier social. Une immersion de l'équipe sur site, au contact des habitants et des usagers, a donné lieu à la définition d'un plan guide, dont cette OAP est inspirée.

### PARTIE 01 LOCALISATION ET DESCRIPTION DU SECTEUR

Encadré par de forts espaces naturels, un paysage exceptionnel est la signature du quartier Premier quartier littoral de Sainte-Lucie à l'Ouest, le quartier des Trois-Rivières est encadré par les embouchures de deux cours d'eau :

- à l'ouest la rivière Oman, rejointe plus en amont par la rivière Bois d'Inde pour se jeter dans la saline des Trois-Rivières, un espace naturel remarquable de mangrove classé ZHIEP (zone humide d'intérêt environnemental particulier) sous la responsabilité du Conservatoire du Littoral de Martinique.
- à l'est, le ravin Saint-Pierre, corridor écologique où se confondent trame verte et bleue. Il fait la continuité entre les mornes et la mer.
- Au nord, les reliefs agricoles et le passage de la RN5 constituent les limites nord du quartier. La façade maritime est sa limite au sud.

### Une histoire très ancienne, singulière, qui marque encore les habitants du quartier

Trois-Rivières est le premier quartier à s'être édifié sur le territoire communal (avant le bourg). À la fin du XIXe siècle, le quartier se structure autour de la sucrerie des Trois-Rivières. Son rayonnement économique, prépondérant dans l'économie lucéenne, suscite l'installation progressive de nouveaux habitants. Ouvriers agricoles, ingénieurs, forgerons, couseuses de sacs de sucre et commerçants composent sa population. Le bourg étant relativement éloigné du quartier, la vie des travailleurs installés sur place est à l'origine de la création d'un espace religieux et un lieu commerçant, la « boutique », qui s'ajoutent aux logements de travailleurs. Un marché aux poissons et aux légumes de plus en plus attractif se constitue devant la boutique.

La sucrerie finit par décliner jusqu'à fermer en 1947. La vie du quartier s'amenuise, seuls restent la boutique et des pêcheurs parmi lesquels des travailleurs de l'usine reconvertis (moins de 10 familles). La distillerie, plus contemporaine de la sucrerie, séparée du quartier par la saline des Trois-Rivières, a néanmoins toujours gardé un lien fort avec le quartier. La production de rhum a



été maintenue jusqu'en 2004. Le site et son patrimoine sont désormais dédiés au tourisme et à la commercialisation des alcools.

### L'urbanisation et les extensions du quartier, par tranches et par époques successives

La vie du quartier reprend plus intensément dans les années 1970 sous l'impulsion de la municipalité : l'actuel stade de foot est implanté à la place de la cocoteraie pour les jeunes de Trois-Rivières, de plus en plus nombreux.

En effet, de nouveaux habitants s'installent alors que se généralise l'usage de la voiture, et se construit la RN5 dans les années 1980. Parmi les arrivants de cette période, on retrouve les habitants de logements individuels regroupés (LES, logements évolutifs sociaux) situés sur le front de mer avant l'anse Mabouya. Cette opération de logements sociaux datant des années 1990, est jusqu'ici la seule réalisée dans le quartier.



Photographie aérienne du secteur

Le secteur de Gros Raisin représente une superficie d'environ 7,7 hectares urbanisables. Aujourd'hui, l'assiette du projet est occupée par des friches naturelles ce qui a conduit la ville à mener les études pour l'implantation d'activités économiques qui soient respectueuses du cadre environnemental et paysager.



L'urbanisation de Trois-Rivières s'est déroulée sur seulement quelques décennies, depuis les années 1960-1970. Plus resserré dans l'aire des premières constructions, le tissu bâti et la taille des parcelles se distendent sur les pentes, en remontant vers la RD7.

### Problématiques et besoins du quartier : les constats

- **Habitat : Une offre en logements peu diversifiée**
  - Une offre en logements peu diversifiée : pas de petits logements, pas d'offre en logements sociaux, peu d'offre locative, de nombreuses résidences secondaires et hébergements touristiques : le quartier offre peu de possibilités de parcours résidentiels

- Des grandes unités foncières aujourd'hui non construites qui pourraient être le support d'une offre en logements adaptée à la demande et diversifiée
  - Une topographie particulière à prendre en compte dans l'implantation des constructions.
- **Déplacements et mobilités : Des piétons en insécurité et une orientation peu aisée**
    - Un quartier peu étendu (42 hectares), et pourtant les déplacements se font essentiellement en voiture. La place du piéton n'existe pas dans l'espace public, et pourtant des usages existent.
    - Une nécessité de mieux connecter les secteurs hauts au cœur de quartier en partie basse, qui concentre la majorité des points attractifs (supérette, port de pêche, maison pour tous, front de mer, offres de restauration...).
    - Les voies de desserte interne ne sont pas hiérarchisées. À indifférenciation des circulations, s'ajoute un adressage confus. S'orienter dans le quartier peut donc être une difficulté.
    - La RD7 constitue une franche coupure physique du quartier, isolant la partie nord (lotissement Panoramique) du bas de Trois-Rivières. Cette RD7, au profil très routier et à la circulation rapide, ne se traverse pas en sécurité. Les entrées/sorties du quartier sont, de surcroît, peu lisibles.
    - La distillerie, mondialement connue, est très proche physiquement, mais non connectée au quartier.
  - **Espaces publics : Un manque de valorisation des espaces, de lisibilité et de confort**
    - Très peu d'espaces publics sont qualifiés dans le quartier. L'espace de convergence qui entoure la maison pour tous et se prolonge par la jetée, souffre d'un manque de qualification et de valorisation dans la trame urbaine. Sur des espaces bénéficiant d'un cadre paysager d'exception et pourraient être plus fréquentés, le manque de surveillance naturelle laisse alors le champ libre aux usages détournés de l'espace public : VHU, stationnement anarchique, abandon d'encombrants et de détritiques, occupation abusive des espaces libres, activités délictueuses, marina sauvage...
    - Plusieurs projets sont en cours dans l'espace de convergence du front de mer : le réaménagement du port de pêche et la réhabilitation de la maison pour tous. Ces projets restaureront des équipements fonctionnels dans le cœur de Trois-Rivières et permettront à la vie de quartier de reprendre, mais se réimplantent néanmoins dans un cadre confus. Une cohérence d'ensemble gagnera à être affirmée dans un réaménagement de ces espaces.
  - **Environnement : une géographie à prendre en compte**
    - Une problématique de gestion des eaux pluviales liée à la topographie du quartier et sa localisation littorale, en bordure de mangrove : cela engendre des risques naturels (inondations, sols meubles, effondrement des talus et des murs de soutènement ...)
    - Un cadre naturel exceptionnel, entre mangrove, zones agricoles, coupure verte liée aux ravines ...

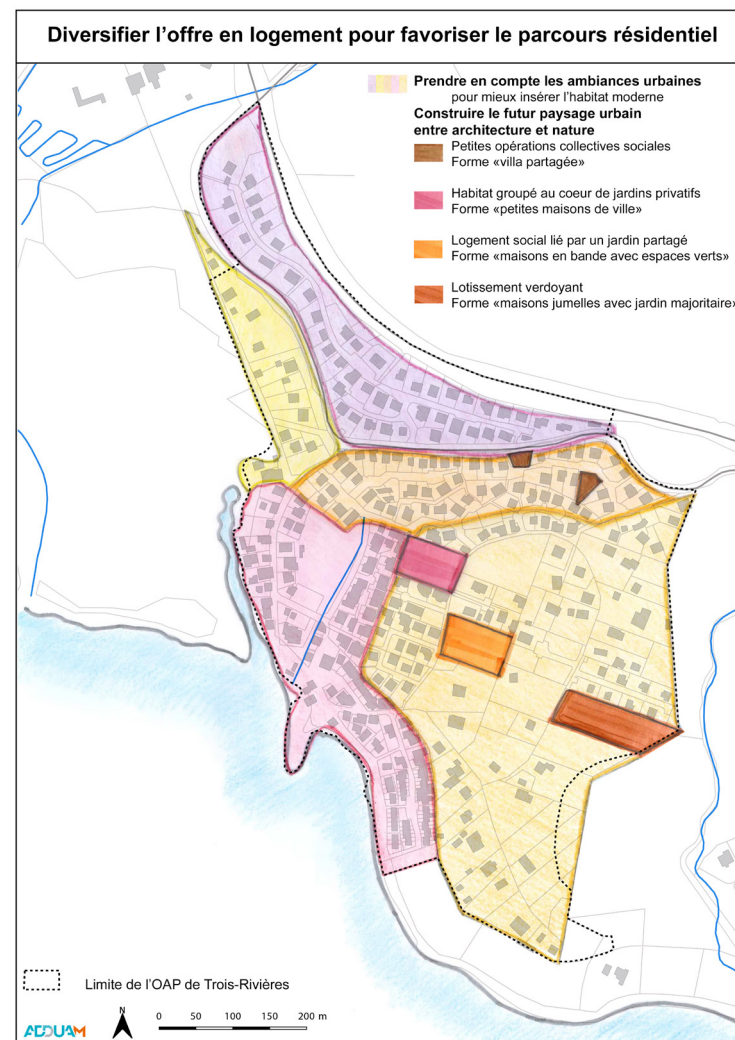
## PARTIE 02 LE PARTI D'AMÉNAGEMENT ...

Fort de ces constats, l'OAP établie sur Trois-Rivières se propose donc de traiter 4 thématiques :

### 02.1. DIVERSIFIER L'OFFRE EN LOGEMENT POUR FAVORISER LE PARCOURS RÉSIDENTIEL

Il s'agit de :

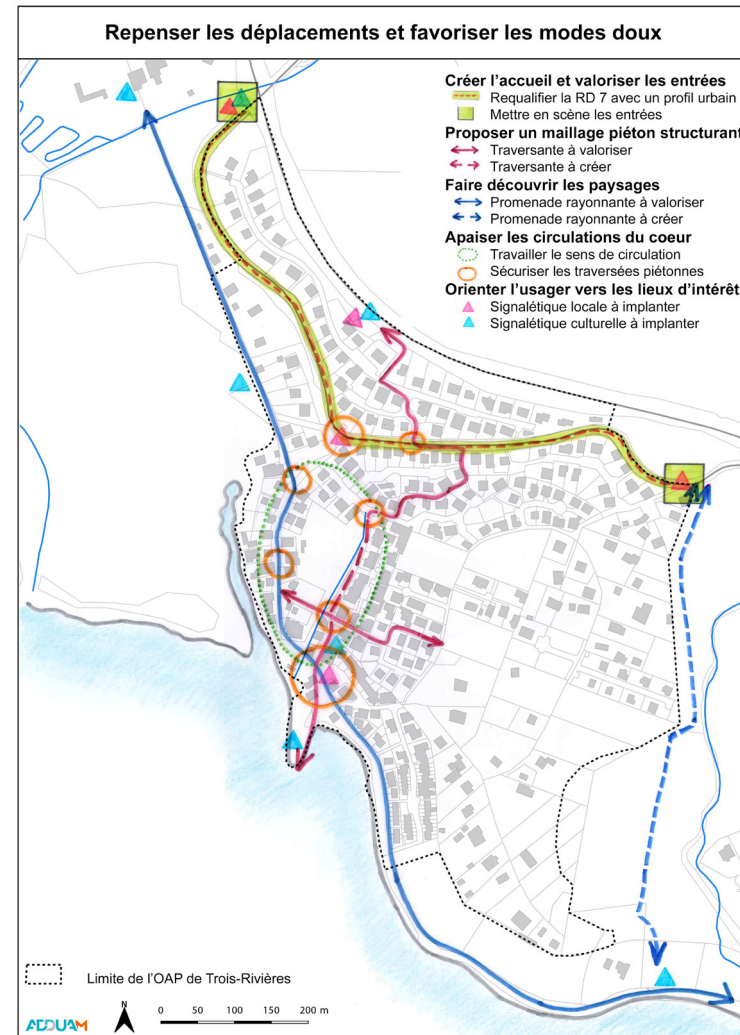
- Proposer des types de logements (logements sociaux, logements intermédiaires..) et des tailles de logements diversifiés (particulièrement des logements de petites tailles) afin de favoriser un parcours résidentiel sur la commune et le quartier, permettre la décohabitation des jeunes du quartier.
- Proposer des opérations de logements sociaux en prenant en compte les formes urbaines existantes dans le quartier (hauteur max R+1, adaptées à la topographie, aux modes d'habiter avec par exemple des logements en bande...), et particulièrement sur les parties hautes du quartier où se localise l'essentiel du potentiel foncier.



**02.2.** REPENSER LES DÉPLACEMENTS ET FAVORISER LES MODES DOUX

Il s'agit de :

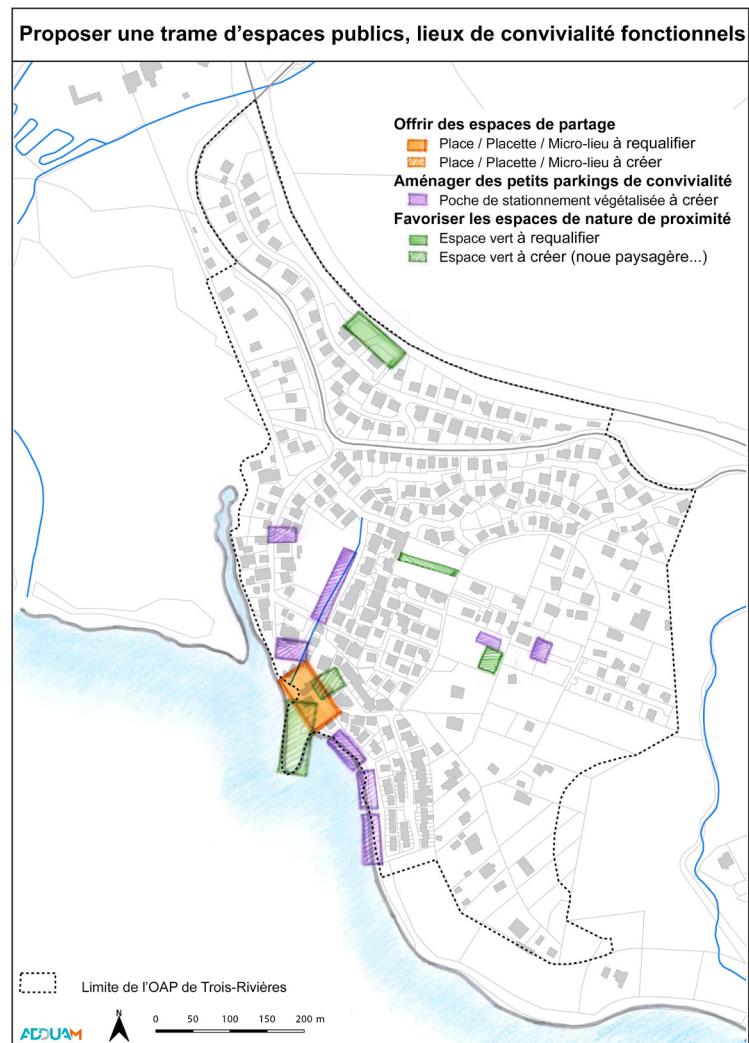
- Proposer des parcours piétons à l'échelle du quartier et du grand quartier : valorisation des cheminements piétons existants et création de nouveaux parcours connectant les principaux points d'attractivité entre- eux. Ainsi, le principe des deux traversantes et de la rayonnante est proposé, connectant également le quartier avec le sentier littoral très fréquenté prenant fin au quartier Désert (via Anse Mabouya) et avec la Distillerie de Trois-Rivières via un chemin longeant la mangrove de la saline de Trois-Rivières.
- Travailler sur le sens de circulation à l'intérieur du quartier en proposant par exemple la mise à sens unique de la rue des pêcheurs, obligeant alors les usagers entrant à Trois-Rivières un passage quasi obligé par le cœur de Trois-Rivières.
- Valoriser les entrées de ville afin de bien identifier l'entrée dans un quartier à part entière, bien qu'entrecoupé par la RD7.
- Sécurisation de la traversée de la RD7: il s'agit de donner à cette portion de route un caractère plus urbain, proposant des cheminements piétons sur ses abords et permettant également d'apaiser la circulation.
- Ces orientations s'accompagnent par une mise en place d'une signalétique, permettant à la fois de mieux se repérer dans le quartier (panneaux d'information, pédagogiques ou culturels, points d'information locale, signalétique de circulation...), mais également de marquer les points d'attractivité (commerces, services, équipements, mais aussi points d'intérêt (points de vue par exemple, ...)).



### 02.3. PROPOSER UN TRAME D'ESPACES PUBLICS, LIEUX DE CONVIVIALITÉ FONCTIONNELS

Il s'agit de :

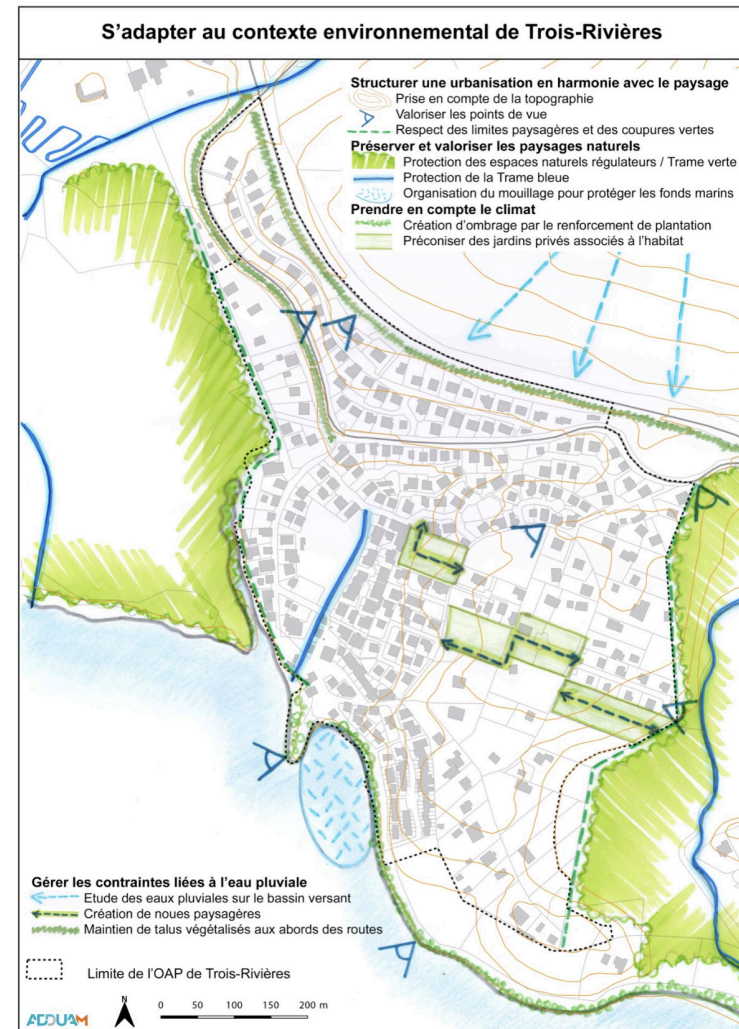
- Prévoir des places, placettes, micro-lieux accueillant un mobilier urbain afin de permettre aux habitants de se retrouver,
- Aménager une esplanade dans le cœur de Trois-Rivières assurant une connexion entre le port de pêche, la future maison pour tous / chapelle, podium et espace de la jetée (qui pourrait par exemple être matérialisée par un revêtement au sol homogène).
- Organiser des poches de stationnement dans le tissu urbain afin de permettre aux usagers (habitants et visiteurs) de stationner, en dehors de la voirie, fluidifiant et sécurisant ainsi les déplacements.
- Aménager des espaces verts de grande envergure (jetée) ou par petites touches (au sein des programmes immobiliers, le long des cheminements...).



**02.4.** S'ADAPTER AU CONTEXTE ENVIRONNEMENTAL DE TROIS-RIVIÈRES

Il s'agit de :

- Protéger et valoriser les espaces naturels régulateurs des eaux pluviales, et constituant la trame verte du quartier.
- Protéger et valoriser la trame bleue du quartier, constituée par le canal et la ravine Saint-Pierre.
- Respecter les limites paysagères et les coupures d'urbanisation.
- Maintenir les talus végétalisés aux abords des routes (RN5 et RD7).
- Créer des noues paysagères pour gérer les eaux pluviales, notamment lors de la construction de nouvelles opérations de logements.
- Créer des ombrages le long des cheminements notamment et stabiliser le trait de côte par le renforcement des plantations.
- Encourager à la création des jardins privés associés à l'habitat pour limiter les îlots de chaleur, mais aussi permettre une gestion des eaux pluviales.
- Créer des parkings paysagés afin de donner de l'ombrage, mais aussi afin de limiter l'imperméabilisation des sols (gestion des eaux de pluie).
- Organiser le mouillage des bateaux de plaisance afin de limiter les pressions sur les fonds marins (en lien avec le projet Waliwa).
- Lancer une étude sur tout le bassin versant de Trois-Rivières afin de définir à terme une stratégie de gestion des eaux pluviales et des risques.



# Synthèse des orientations et des principes d'aménagement

