

Plan Local d'Urbanisme

VILLE D'AVIGNON

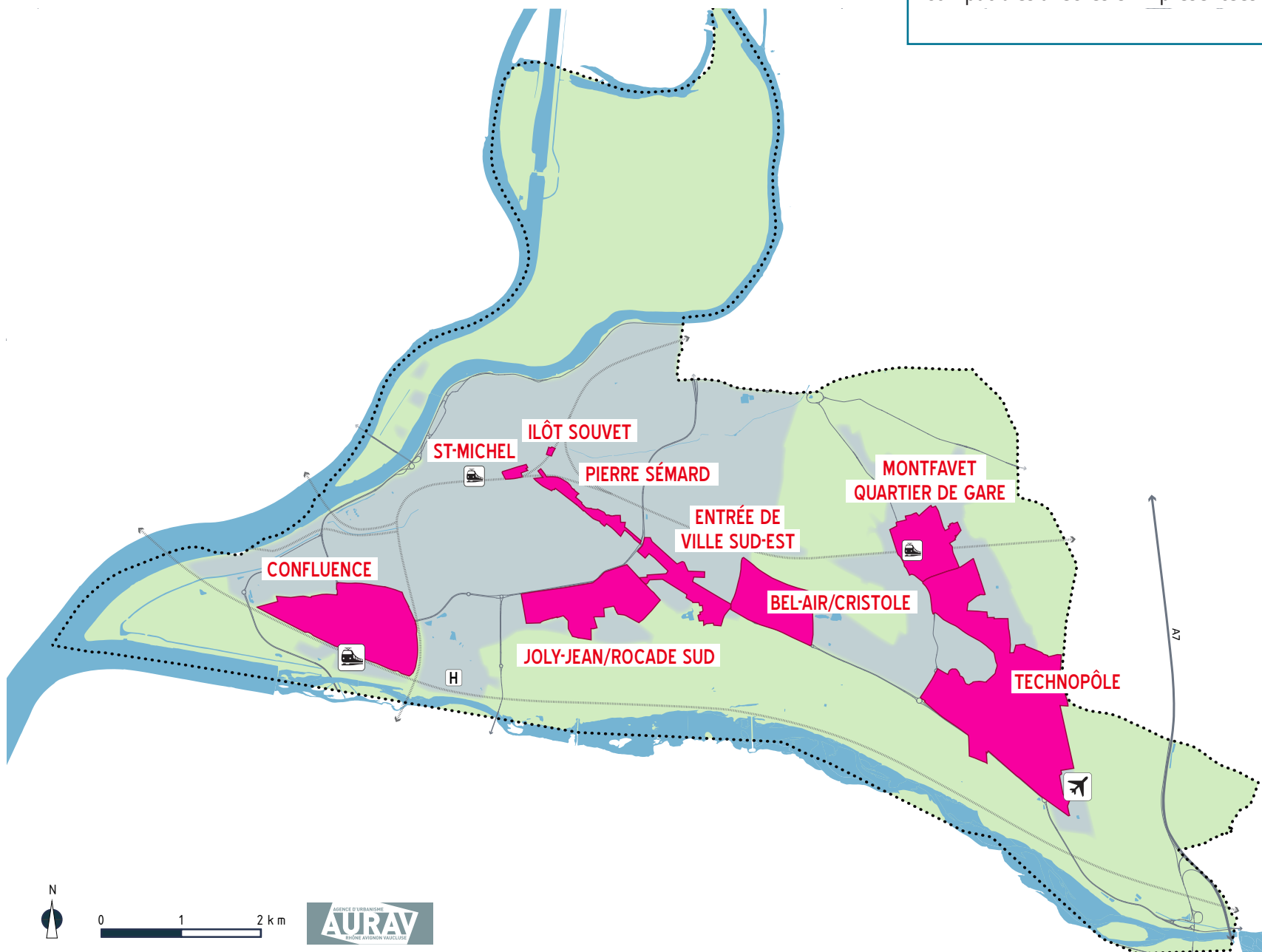
3. Orientations d'Aménagement et de Programmation



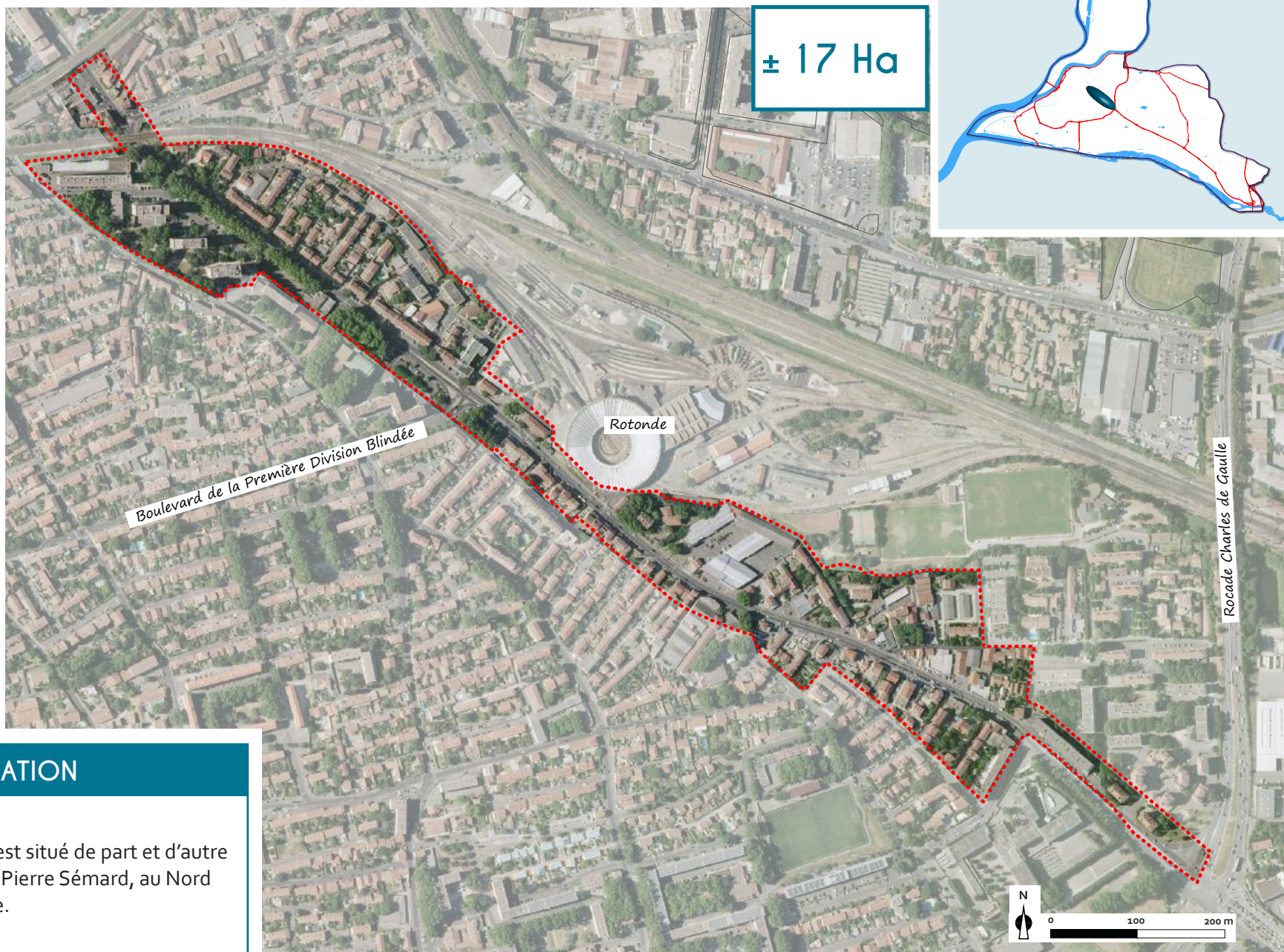
SOMMAIRE

OAP SECTORIELLES	3
PIERRE SÉMARD	4
ENTRÉE DE VILLE SUD-EST	10
BEL-AIR / CRISTOLE	20
TECHNOPÔLE	32
MONTFAVET QUARTIER DE GARE	44
JOLY-JEAN / ROCADE SUD	54
CONFLUENCE	64
SAINT - MICHEL	74
ÎLOT SOUVET	82
OAP THÉMATIQUE MODES ACTIFS	89

Les projets d'aménagement devront être compatibles avec les OAP présentées ci-après.



Secteur Pierre Sémard - OAP sectorielle



CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE

Ce secteur d'OAP est situé sur les zones UF, UE et UTC.
Il est concerné par le risque inondation.

CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

Ce secteur d'entrée de ville se caractérise par une hétérogénéité :

- des fonctions (logements, activités, commerces) ;
- des hauteurs bâties qui varient du R+0 au R+4 (voire R+15 au Nord-Ouest du site) ;
- des implantations bâties. On observe notamment une absence d'ordonnancement le long de la voirie, dans la partie Sud-Est du secteur.

Les bâtiments se sont implantés au coup par coup, sans cohérence en termes d'implantation et de gabarit.

Les espaces extérieurs en vitrine de la voirie sont souvent d'un faible intérêt paysager. Il s'agit, dans la majorité des cas, de zones de stationnement.

Cette entrée de ville renvoie ainsi une image dévalorisée de la commune.

ENJEUX

Donner à l'avenue Pierre Sépard un statut de boulevard urbain, revaloriser cette entrée de ville en :

• **requalifiant les espaces publics :**

- créer des aménagements pour les modes actifs continus et qualitatifs ;
- réorganiser le stationnement ;
- améliorer la desserte en transports en commun : Passage du Bus Haute Fréquence ;
- aménager des espaces paysagers.

• **retrouvant un ordonnancement le long de l'avenue Pierre Sépard :**

- planter les bâtiments de manière ordonnancée le long de l'avenue ;
- retrouver une cohérence des gabarits (du R+2 à R+4) ;
- s'assurer de la qualité des façades ;
- typologie des bâtiments à encourager : collectifs avec commerces et/ou activités en RDC.

À l'arrière de l'avenue Pierre Sépard, retrouver l'organisation urbaine des faubourgs :

- implantation des bâtiments en fond de parcelles ;
- ordonnancement par rapport aux bâtiments voisins ;
- gabarits compris entre R+1 et R+2.
- typologie des bâtiments : individuels groupés, habitat intermédiaire ou petits collectifs

QUALITÉ DE L'INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET PAYSAGÈRE

HAUTEUR

La volumétrie des constructions sera adaptée à leur situation urbaine :

- Secteur mixte, au Nord-Ouest de la Rotonde : les hauteurs seront comprises entre 9 et 12 m (R+2 à R+3) ;
- Secteur mixte, au Sud et Sud-Est de la Rotonde : les hauteurs seront comprises entre 9 et 15 m (R+2 à R+4) ;
- secteur mixte, espaces tampons avec les voies ferrées et les espaces liés à l'activité ferroviaire : les hauteurs seront comprises entre 6 et 9 m (R+1 à R+2) ;
- Secteur à dominante habitat situé à l'arrière de l'avenue Pierre Sépard («tissu des maisons de ville») : les hauteurs seront comprises entre 6 m et 9 m (R+1 à R+2).

Les hauteurs maximales autorisées sur les secteurs cités ci-dessus font l'objet de prescriptions plus précises dans le règlement et devront être conformes à ces dernières.

Les hauteurs ci-dessus ne s'appliquent pas aux constructions à destination d'équipements d'intérêt collectif et de services publics, dès lors qu'existent des contraintes ou spécificités architecturales, techniques ou fonctionnelles dûment justifiées.

ESPACE PUBLIC

Une continuité physique et visuelle sera recherchée entre les différents espaces extérieurs situés le long de l'avenue Pierre Sépard, en particulier entre le boulevard de la Première Division Blindée et la voie ferrée (espaces extérieurs aux pieds des tours, espaces extérieurs de la paroisse du Sacré-Cœur, zones de stationnement).

Ces espaces devront être apaisés, traités de manière homogène (matériaux, mobilier...) et le stationnement devra être réorganisé et circonscrit afin de permettre la création d'espaces végétalisés.

Le reste des principes de qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère de ce secteur est détaillé dans le règlement des zones UF et UTC.

MIXITÉ FONCTIONNELLE ET SOCIALE

La destination des bâtiments sera adaptée à leur situation urbaine.

- le long de l'avenue Pierre Sébard, une mixité fonctionnelle sera recherchée avec l'implantation :
 - d'équipements d'intérêt collectif et services publics ;
 - de commerces et activités de service ;
 - de bureaux ;
 - de logements ;
 - d'hébergements touristiques.

L'implantation de commerces en RDC est encouragée le long de l'avenue Pierre Sébard entre les croisements avec l'avenue de la Croix Rouge et l'avenue Fraigière.

Afin de permettre une animation des rez-de-chaussée et de conforter la centralité commerciale existante, l'implantation de logements en RDC est à éviter le long de l'avenue Pierre Sébard.

- À l'arrière de l'avenue Pierre Sébard, à l'abri des nuisances (notamment sonores) engendrées par cette dernière, la création de logements sera à privilégier. Hormis au niveau des secteurs tampons avec les espaces liés à l'activité ferroviaire où l'on pourra retrouver une mixité des fonctions.

Ce secteur est en capacité d'accueillir environ 350 nouveaux logements dont environ 70% en collectif, semi-collectif ou individuel superposé.

QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE ET PRÉVENTION DES RISQUES

TRAME VERTE

Il s'agira de rechercher autant que possible un aménagement qui soit compatible avec la préservation d'un maximum d'arbres sains et d'espaces de pleine terre.

En cas de création de nouveaux espaces verts ou d'agréments, il s'agira de privilégier des essences végétales locales et diversifiées nécessitant un arrosage et un ensoleillement cohérent avec leur implantation.

L'implantation de composteurs est encouragée.

CONFORT CLIMATIQUE

Sur les espaces extérieurs, privilégier les mesures en faveur du confort d'été permettant de limiter les phénomènes d'îlots de chaleur urbains :

- réduire au maximum les espaces minéralisés et privilégier la végétalisation ;
- limiter l'imperméabilisation des sols et réserver des zones pour la végétation en pleine terre ;
- privilégier les matériaux et les revêtements de couleur claire, à fort albédo avec une émissivité élevée, en évitant les phénomènes d'éblouissement ;
- favoriser l'ombrage des espaces extérieurs par la végétalisation notamment.

PRÉVENTION DES NUISANCES

Une attention particulière devra être portée à la gestion des vis-à-vis dans chaque projet et en particulier pour les opérations situées à proximité d'habitations existantes et au sein même des nouvelles opérations de logements. La création de vis-à-vis est à éviter au maximum afin de préserver l'intimité des habitants futurs et déjà présents.

PRÉVENTION DU RISQUE INONDATION

Les projets devront permettre de limiter la vulnérabilité du secteur au risque inondation.

PERFORMANCE ÉNERGÉTIQUE

Pour toute construction, la recherche en matière de performance énergétique est encouragée au regard de quatre caractéristiques :

- l'enveloppe du bâtiment (isolation, confort d'été...) ;
- le potentiel d'énergies renouvelables ;
- l'impact environnemental positif ;
- une pérennité de la solution retenue.

Toutefois, l'installation de tout dispositif lié aux énergies renouvelables devra faire l'objet d'une insertion harmonieuse au regard du volume des bâtiments et de la forme de la toiture afin d'en limiter l'impact visuel.

INTÉGRATION DU STATIONNEMENT

Se référer au règlement écrit.

LA DESSERTE PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

Ce secteur est desservi par une ligne de Bus Haute Fréquence.

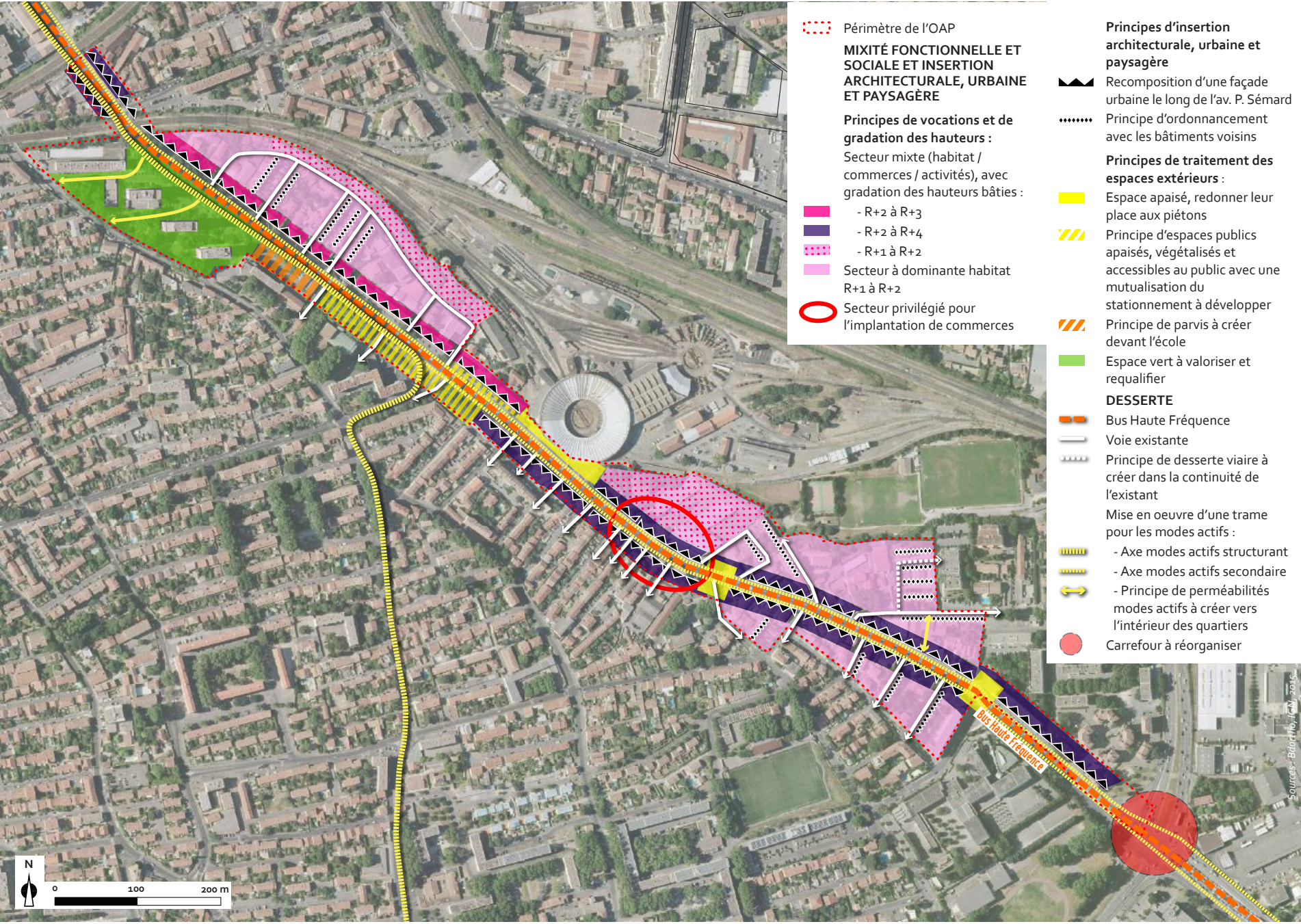
LA DESSERTE DES TERRAINS PAR LES VOIES ET RÉSEAUX

DESSERTES DES TERRAINS PAR LES VOIES

Les dessertes viaires devront respecter l'organisation existante. Les nouvelles voiries devront s'inscrire en cohérence avec l'existant.

Des cheminements pour les modes actifs continus et lisibles devront être créés afin de permettre un maillage entre les différents secteurs et quartiers.

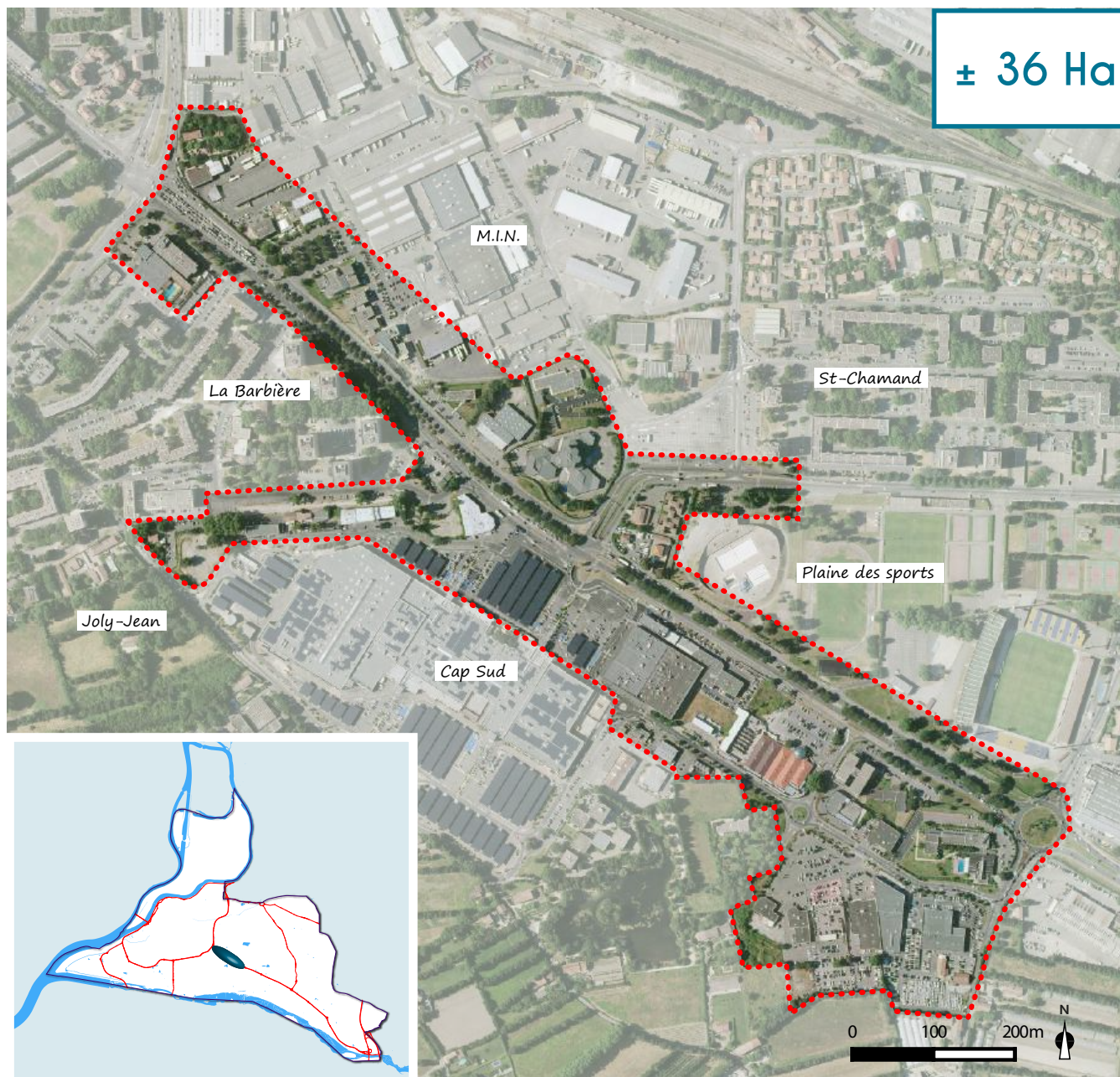
Principes d'aménagement du secteur :



Entrée de ville Sud-Est

LOCALISATION

Ce secteur est situé de part et d'autre de l'avenue Pierre Séward, au Sud de la rocade.



CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE

Ce secteur d'OAP est situé sur les zones UV, UG, UE et UEc.
Il est concerné par le risque inondation.

CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

Ce secteur d'entrée de ville se caractérise par une hétérogénéité :

- des fonctions (logements, activités, commerces) ;
- des hauteurs bâties ;
- des implantations bâties. On observe notamment une absence d'ordonnancement le long de l'avenue Pierre Sépard.

Les bâtiments se sont implantés au coup par coup, sans cohérence en termes d'ordonnancement et de gabarit.

Les espaces extérieurs en vitrine de la voirie sont souvent d'un faible intérêt paysager. Il s'agit, dans la majorité des cas, de zones de stationnement.

Cette entrée de ville renvoie ainsi une image dégradée de la commune.

ENJEUX

Revaloriser cette entrée de ville en :

- **requalifiant les espaces publics :**

- réduire la place du stationnement ;
- développer les transports en commun en lien avec le passage du Bus Haute Fréquence et du tramway ;
- aménager des espaces paysagers qualitatifs en vitrine de l'avenue Pierre Sépard.

- **recomposant une vitrine urbaine le long de l'avenue Pierre Sépard :**

- retrouver un ordonnancement le long de l'avenue Pierre Sépard ;
- retrouver une cohérence des gabarits ;
- s'assurer de la qualité architecturale des façades.

- **recréant des liens entre les quartiers :**

- créer une continuité physique et visuelle entre les quartiers de la Barbière et de St-Chamand ;
- retourner Cap Sud vers le quartier de la Barbière en composant une façade commerciale le long du tramway, tournée vers la Barbière ;
- créer des aménagements pour les modes actifs continus et qualitatifs.

QUALITÉ DE L'INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET PAYSAGÈRE

HAUTEUR

La volumétrie des constructions sera adaptée à leur situation urbaine :

- Le long de l'avenue Pierre Sépard : les hauteurs seront comprises entre 6 et 15 m (R+1 à R+4), hormis à l'angle de la rocade et de l'avenue Pierre Sépard où elles seront comprises entre 12 et 18 m (R+3 à R+5 - un dépassement de la hauteur maximale est autorisé pour les constructions répondant à certains critères de performance énergétique (cf. règlement)) ;
- Sur le secteur de transition entre la Barbière et Cap Sud : les hauteurs seront comprises entre 6 et 12 m (R+1 à R+3).

Les hauteurs maximales autorisées sur les secteurs cités ci-dessus font l'objet de prescriptions plus précises dans le règlement et devront être conformes à ces dernières.

Les hauteurs ci-dessus ne s'appliquent pas aux constructions à destination d'équipements d'intérêt collectif et de services publics, dès lors qu'existent des contraintes ou spécificités architecturales, techniques ou fonctionnelles dûment justifiées.

IMPLANTATION DES BÂTIMENTS ET ORIENTATION DES FAÇADES

Valorisation de l'entrée de ville :

Afin de recomposer une façade urbaine le long de l'avenue Pierre Sépard :

- les nouveaux bâtiments devront présenter une façade animée le long de cette dernière (ouvertures, accès, enseignes intégrées à la façade...);

- les bâtiments seront ordonnancés les uns par rapport aux autres ;
- des percées visuelles devront être préservées vers le second rideau.

Un bâtiment «repère» pourra être implanté à l'angle de la rocade et de l'avenue Pierre Sépard afin de marquer l'entrée de ville et valoriser ce site stratégique et très visible. Un geste architectural fort sera recherché.

Liaison Barbière / Cap-Sud :

Afin de reconnecter le quartier de la Barbière et les activités commerciales situées au niveau de Cap Sud, les façades principales des commerces situés le long du tramway devront être tournées vers le quartier de la Barbière.

ESPACE PUBLIC

Valorisation de l'entrée de ville :

Afin de valoriser l'entrée de ville et les abords de l'avenue Pierre Sépard, une vitrine paysagère sera à mettre en oeuvre le long de cette dernière. Elle permettra de créer une transition entre la voirie et les bâtiments et accueillera des cheminements pour les modes actifs.

Cette zone paysagère pourra éventuellement permettre de gérer les eaux pluviales.

Liaison Barbière / Saint-Chamand :

Afin de créer une continuité physique et visuelle entre les quartiers de la Barbière et de Saint-Chamand, des espaces publics apaisés (plateaux piétons, parvis, voie partagée...) seront créés entre les avenues Richelieu et de Coubertin.

L'implantation de bâtiments le long de ces espaces ne devra pas remettre en cause la perspective visuelle recherchée entre ces deux quartiers.

MIXITÉ FONCTIONNELLE ET SOCIALE

La destination des bâtiments sera adaptée à leur situation urbaine.

L'implantation de commerces et d'activités sera recherchée le long de l'avenue Pierre Sépard et du tramway.

À l'Ouest de la plaine des sports et en lien avec cette dernière, l'implantation d'activités en lien avec les activités de loisirs et sportives sera, dans la mesure du possible, à privilégier.

QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE ET PRÉVENTION DES RISQUES

TRAME VERTE

Il s'agira de rechercher autant que possible un aménagement qui soit compatible avec la préservation d'un maximum d'arbres sains et d'espaces de pleine terre.

En cas de création de nouveaux espaces verts ou d'agréments, il s'agira de privilégier des essences végétales locales et diversifiées nécessitant un arrosage et un ensoleillement cohérent avec leur implantation.

L'implantation de composteurs, de nichoirs, de ruches et de petits habitats pour la faune locale est encouragée.

CONFORT CLIMATIQUE

Sur les espaces extérieurs, privilégier les mesures en faveur du confort d'été permettant de limiter les phénomènes d'îlots de chaleur urbains :

- réduire au maximum les espaces minéralisés et privilégier la végétalisation ;
- limiter l'imperméabilisation des sols et réserver des zones pour la végétation en pleine terre ;
- privilégier les matériaux et les revêtements de couleur claire, à fort albédo avec une émissivité élevée, en évitant les phénomènes d'éblouissement ;
- favoriser l'ombrage des espaces extérieurs par la végétalisation notamment.

PRÉVENTION DES RISQUES

Les projets devront :

- permettre de limiter l'imperméabilisation des sols et privilégier les techniques alternatives de gestion des eaux pluviales afin d'éviter d'aggraver le risque inondation ;

- proposer des principes d'aménagement et de constructions permettant d'assurer la résilience du territoire et de limiter la vulnérabilité du secteur.

PERFORMANCE ÉNERGÉTIQUE

Pour toute construction, la recherche en matière de performance énergétique est encouragée au regard de quatre caractéristiques :

- l'enveloppe du bâtiment (isolation, confort d'été...) ;
- le potentiel d'énergies renouvelables ;
- l'impact environnemental positif ;
- une pérennité de la solution retenue.

Toutefois, l'installation de tout dispositif lié aux énergies renouvelables devra faire l'objet d'une insertion harmonieuse au regard du volume des bâtiments et de la forme de la toiture afin d'en limiter l'impact visuel.

INTÉGRATION DU STATIONNEMENT

Les objectifs sur ce secteur sont de donner à la voiture sa juste place (en limitant notamment son impact visuel sur et depuis l'espace public), de privilégier la création d'espaces verts et de limiter l'imperméabilisation des sols.

Le long de l'avenue Pierre Sépard, les poches de stationnement seront implantées, de manière privilégiée, à l'arrière des bâtiments.

De manière exceptionnelle, des poches de stationnement pourront être implantées en vitrine l'avenue Pierre Sépard lorsqu'elles :

- ne remettent pas en cause le principe de vitrine paysagère : poches circonscrites et traitement paysagé très qualitatif ;
- et sont constituées par des revêtements perméables et/ou anti-polluants.

La création de parkings mutualisés (sous la forme de parkings silos par exemple) est encouragée sur ce secteur.

LA DESSERTE PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

Le secteur est desservi par le tramway et le bus haute fréquence.

LA DESSERTE DES TERRAINS PAR LES VOIES

MODES ACTIFS

Des cheminements pour les modes actifs continus et lisibles devront être créés afin de permettre un maillage entre les différents quartiers.

LEO

À terme la Liaison Est Ouest (LEO) viendra se connecter au carrefour de l'Amandier. Les carrefours situés à l'arrivée de la LEO et à l'angle de l'avenue Pierre Sépard et de la Rocade seront à réorganiser et devront permettre d'accueillir les nouveaux flux routiers (y compris les transports exceptionnels pour le carrefour situé à l'arrivée de la LEO) tout en conservant un caractère urbain.

L'aménagement de la portion de l'avenue Pierre Sépard située entre ces deux carrefours devra permettre d'accueillir les nouveaux flux routiers. Cette voie ne devra toutefois pas constituer une coupure physique infranchissable. Des traversées pour les modes actifs devront notamment être positionnées de manière stratégique.

Synthèse des principes d'aménagement le long de l'avenue Pierre Sémard :



Hauteurs des bâtiments non adaptées à la largeur de l'avenue Pierre Sémard

Clôtures peu qualitatives

Espace minéraux sans plus-value paysagère de par et d'autre de l'av. Pierre Sémard : image dégradée de l'entrée de ville



Bâtiments implantés sans ordonnancement les uns par rapport aux autres

Zones de stationnement minérales implantées autour des bâtiments et en vitrine de l'avenue Pierre Sémard

Av. Pierre Sémard
Délaissés

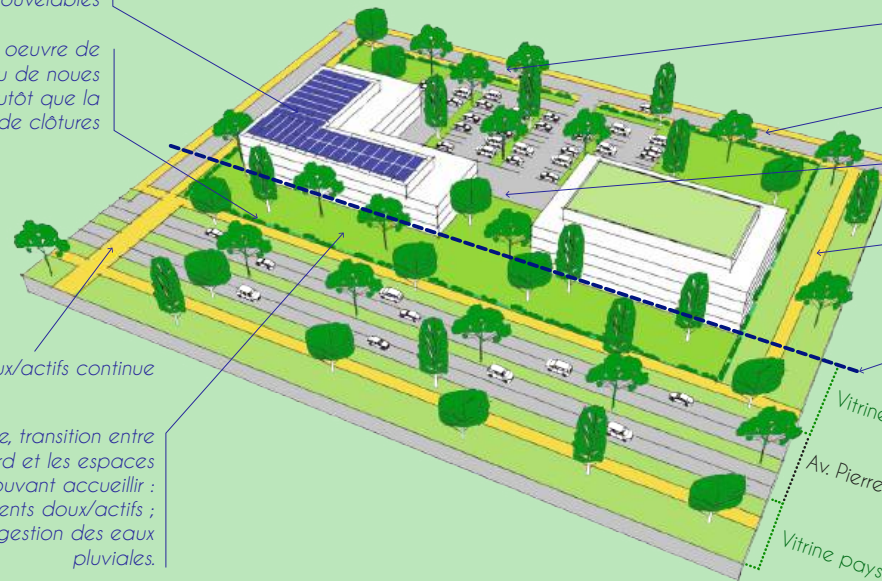


Privilégier les toitures végétalisées ou l'insertion de dispositifs liés aux énergies renouvelables

Privilégier la mise en œuvre de haies végétalisées ou de noues ou buttes plantées plutôt que la mise en place de clôtures

Trame modes doux/actifs continue

Vitrine paysagère, transition entre l'avenue Pierre Sémard et les espaces urbanisés, pouvant accueillir :
- des cheminements doux/actifs ;
- des ouvrages de gestion des eaux pluviales.



Zone de stationnement mutualisée et paysagère implantée à l'arrière des bâtiments

Espaces libérés du stationnement et permettant la création de bâtiments

Perçue visuelle

Perméabilité modes doux/actifs

Bâtiments alignés les uns par rapport aux autres le long de la vitrine paysagère

Vitrine paysagère

Av. Pierre Sémard

Vitrine paysagère

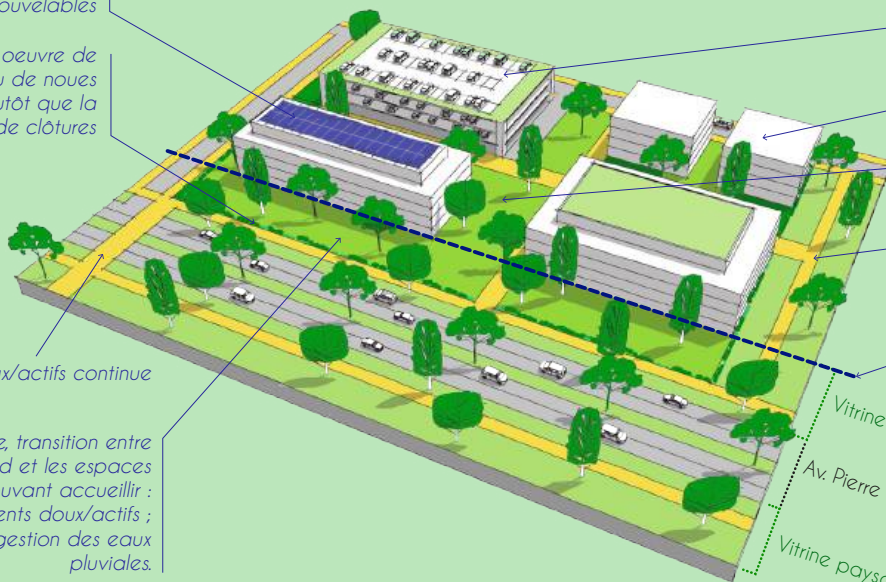


Privilégier les toitures végétalisées
ou l'insertion de dispositifs liés aux
énergies renouvelables

Privilégier la mise en oeuvre de
haies végétalisées ou de noues
ou buttes plantées plutôt que la
mise en place de clôtures

Trame modes doux/actifs continue

Vitrine paysagère, transition entre
l'avenue Pierre Séward et les espaces
urbanisés, pouvant accueillir :
- des cheminements doux/actifs ;
- des ouvrages de gestion des eaux
pluviales.



Parking silo mutualisé et paysage
implanté à l'arrière des bâtiments

Espaces libérés du stationnement et
permettant la création de bâtiments

Perçée visuelle

Perméabilités modes doux/actifs

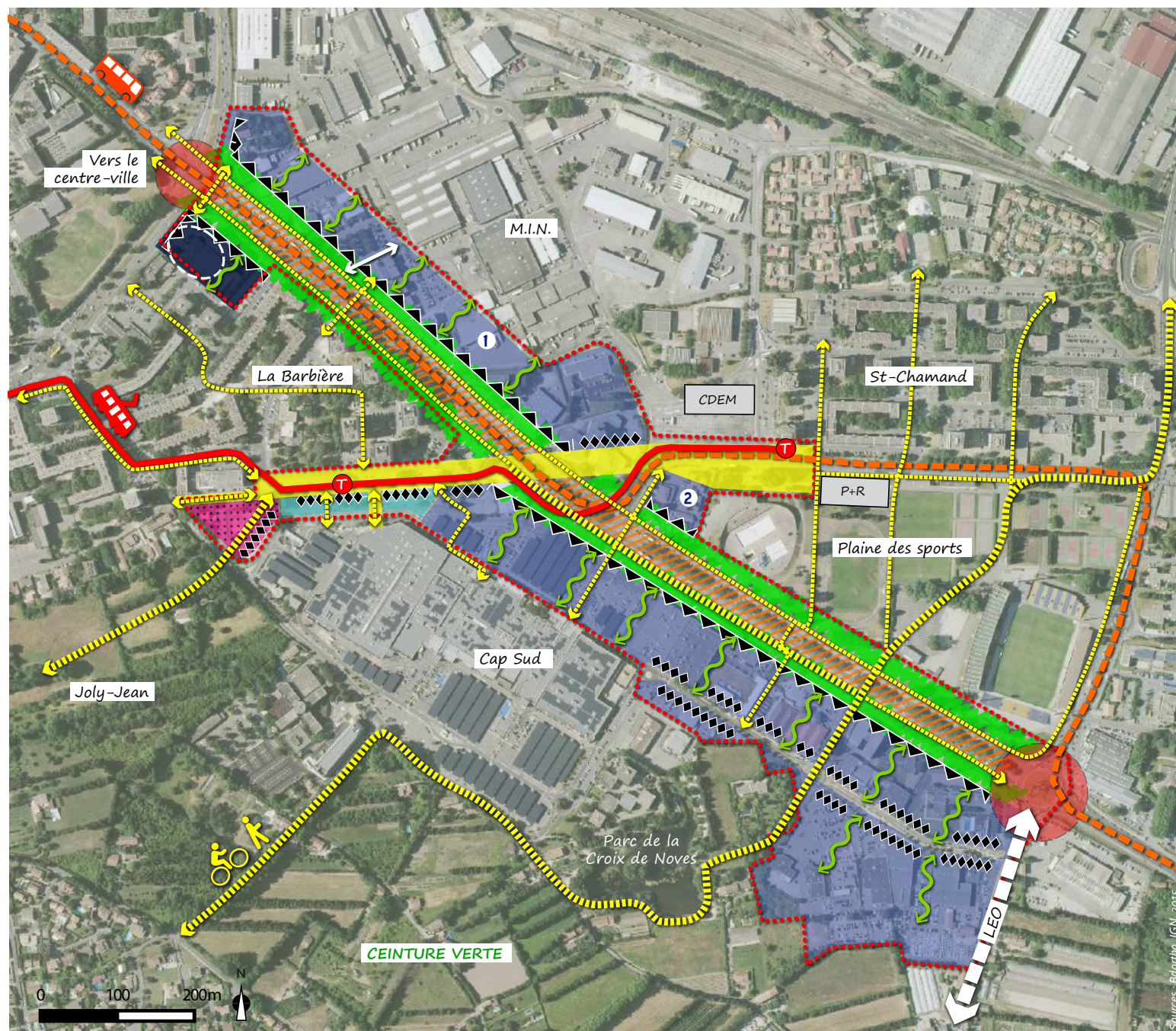
Bâtiments alignés les uns par
rapport aux autres le long de la
vitrine paysagère

Vitrine paysagère

Av. Pierre Séward

Vitrine paysagère

Synthèse des principes d'aménagement sur le secteur :



--- Périmètre de l'OAP

MIXITÉ FONCTIONNELLE ET SOCIALE ET INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET PAYSAGÈRE

Principes de vocations et de gradation des hauteurs :

Secteur à dominante économique et commerciale :

- R+1 à R+3
- R+1 à R+4
- R+3 à R+5 (dérogation R+7)

Secteurs spécifiques :

- 1 - secteur inclu dans le MIN
- 2 - privilégier les activités et/ou commerces en lien avec les activités de loisirs et sportives

Secteur mixte : R+1 à R+3

Principes d'insertion architecturale, urbaine et paysagère

Recomposition d'une façade urbaine le long de l'av. P. Séward et de la rocade

Principe d'ordonnancement le long des espaces publics et avec les bâtiments voisins

Bâtiment «repère» à l'angle de la rocade et de l'av. P. Séward

Principe de percées visuelles vers le second rideau

Principes de traitement des espaces extérieurs

Principe de continuité des espaces publics entre St-Chamand et la Barrière

Vitrine paysagère

DESSERTE

Tramway

Station de tramway

Bus Haute Fréquence

Mise en oeuvre d'une trame modes actifs/doux continue :

- Itinéraires principaux

- Itinéraires secondaires

Arrivée de la LEO

Carrefours à réorganiser, en lien, notamment, avec l'arrivée de la LEO

Avenue Pierre Séward à apaiser et traiter en boulevard urbain

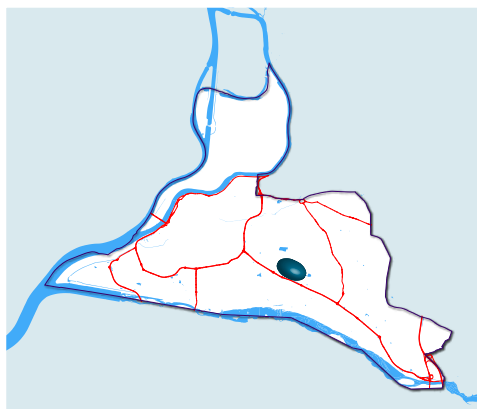
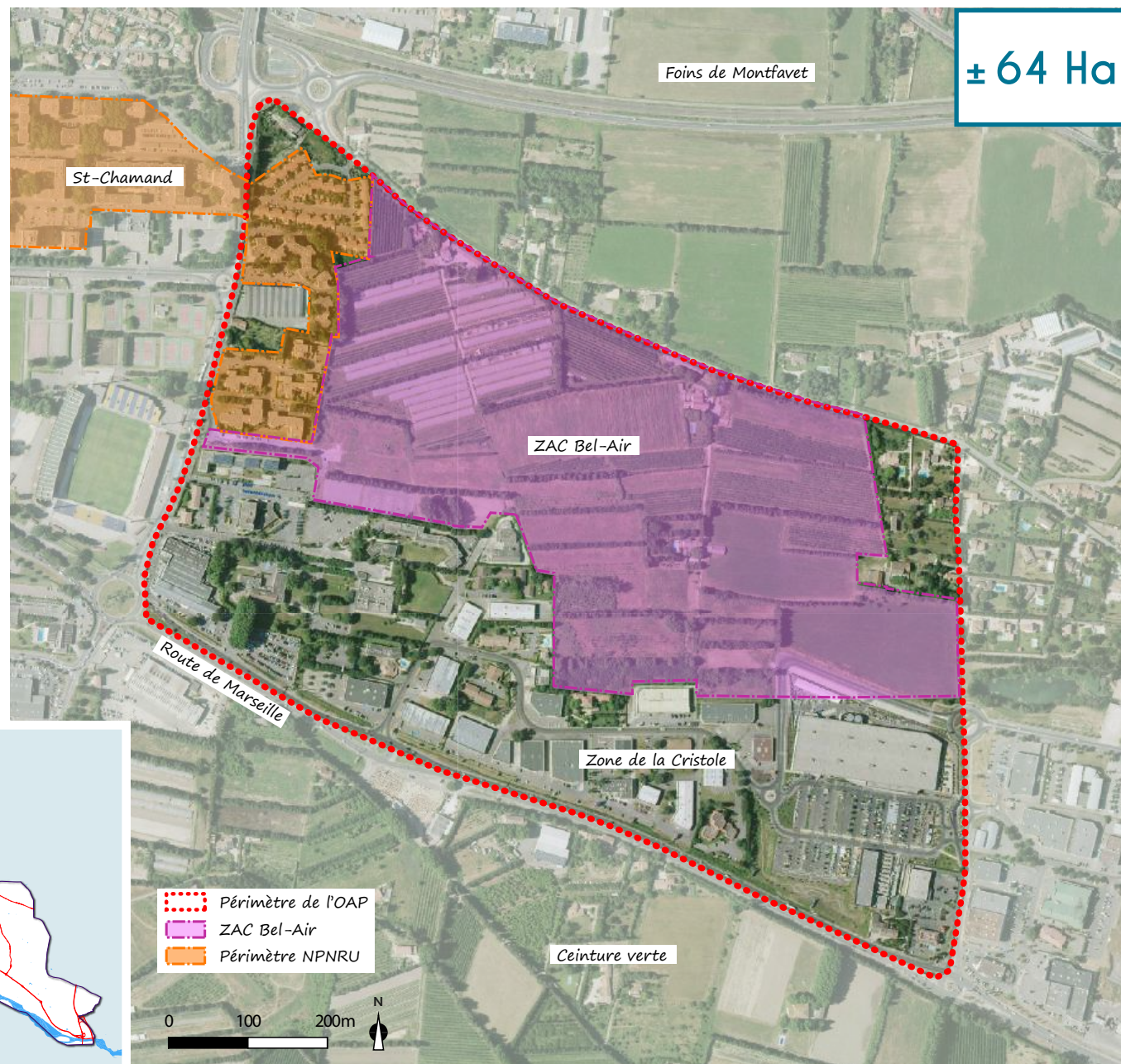
Accès au M.I.N.

Bel-Air / Cristole - OAP sectorielle

LOCALISATION

Ce secteur est situé stratégiquement au niveau de l'entrée Sud-Est de la commune. Il est positionné entre deux grandes entités paysagères structurantes pour Avignon : les foins de Montfavet et la ceinture verte.

Il est délimité par la Route de Marseille au Sud, la route de Bel Air au Nord, l'avenue de l'Amandier à l'Ouest et le chemin de l'Herbe à l'Est.



CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE

Ce secteur d'OAP est situé sur les zones UEc, UTM, UH, UG, UTI et 1Aub.

Il est concerné par le risque inondation.

CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

Ce secteur recouvre une surface d'environ 65 hectares et est constitué par :

- au Nord, la ZAC Bel-Air, créée par délibération du conseil municipal du 24 septembre 2013. Cette ZAC est occupée majoritairement par des friches et terres agricoles au sein d'un tissu déjà partiellement urbanisé ;
- au Sud, la zone de la Cristole qui accueille des commerces et activités et qui renvoie, aujourd'hui, une image dégradée de l'entrée de ville (absence d'ordonnancement, architecture banale, faible qualité paysagère, friches...) ;
- au Nord-Ouest, une partie du quartier de St-Chamand concerné par le NPNRU (Nouveau Programme de Renouvellement Urbain) ;
- au Nord-Est, un quartier pavillonnaire.

ENJEUX

Les enjeux principaux à l'échelle de ce secteur sont :

- **d'assurer une continuité entre les différentes entités urbaines** : quartier de St-Chamand qui fait l'objet d'un programme de rénovation urbaine (NPNRU), quartier méditerranéen durable de Bel-Air et zone de la Cristole ;
- **de recréer une façade urbaine qualitative le long de la Route de Marseille** et d'enclencher la mutation de la zone de la Cristole ;
- **de gérer efficacement les déplacements en favorisant les modes actifs** : la qualité de vie dans le quartier sera favorisée grâce à la création d'une trame modes actifs permettant d'assurer les déplacements Nord-Sud et Est Ouest ;
- **préserver et valoriser le patrimoine paysager** ;
- **inventer la ville de demain avec une réelle ambition environnementale, énergétique et sociale.**

QUALITÉ DE L'INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET PAYSAGÈRE

HAUTEUR

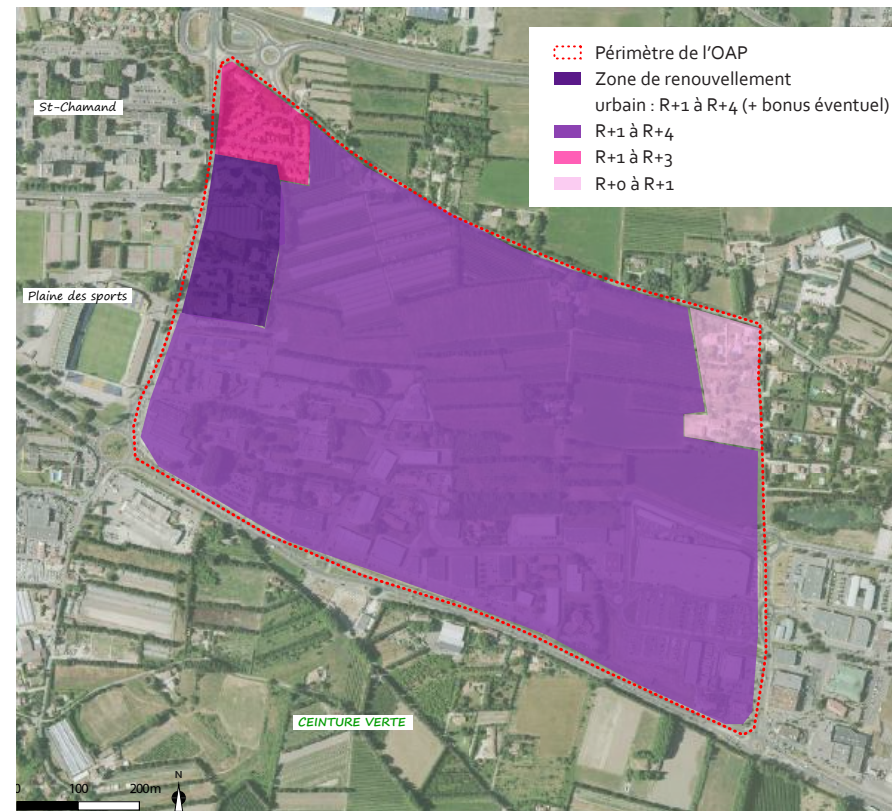
La volumétrie des constructions sera adaptée à leur situation urbaine et devra permettre de créer une transition entre les quartiers :

- À l'Ouest, sur le secteur de renouvellement urbain : les hauteurs seront comprises entre 6 et 15 mètres (R+1 à R+4) avec un principe de transition des hauteurs bâties par rapport aux tissus existants. Des dépassements de la hauteur maximale sont autorisés pour les constructions faisant preuve d'exemplarité énergétique (cf. règlement de la zone UG) ;
- Sur le secteur à dominante habitat situé au Nord-Ouest du périmètre de l'OAP, les hauteurs seront comprises entre 6 et 12 mètres (R+1 à R+3) afin de créer une transition avec les quartiers de grands ensembles ;
- Sur le secteur à dominante habitat situé au Nord-Est du périmètre de l'OAP, les hauteurs seront comprises entre 3 et 6 mètres (R+0 à R+1), en cohérence avec le secteur pavillonnaire situé à l'Est du site ;
- au niveau de la ZAC Bel-Air et de la zone de la Cristole, dans un objectif de cohérence entre ces deux tissus urbains voisins, les hauteurs seront comprises entre 6 et 15 mètres (R+1 à R+4). Hormis pour les établissements d'enseignement, de santé et d'action sociale pour lesquels la hauteur est limitée à 18 mètres.

Les hauteurs maximales autorisées sur les secteurs cités ci-dessus font l'objet de prescriptions plus précises dans le règlement et devront être conformes à ces dernières.

Les hauteurs ci-dessus ne s'appliquent pas aux constructions à destination d'équipements d'intérêt collectif et de services publics, dès lors qu'existent des contraintes ou spécificités architecturales, techniques ou fonctionnelles dûment justifiées.

Principes de hauteurs bâties :



IMPLANTATION DES BÂTIMENTS ET ORIENTATION DES FAÇADES

Pour les commerces et activités :

Au niveau de la ZAC Bel-Air, les activités et les commerces seront, de manière privilégiée, implantés aux entrées de quartier, situés en rez-de-chaussée et surmontés de logements collectifs.

Au niveau de la zone de la Cristole, les bâtiments devront être ordonnancés les uns par rapport aux autres et offrir une façade animée le long des voies de circulation (ouvertures, accès, enseignes intégrées à la façade...).

Valorisation de l'entrée de ville :

Afin de recomposer une façade urbaine le long de la route de Marseille :

- les nouveaux bâtiments devront présenter une façade animée le long de cette dernière (ouvertures, accès, enseignes intégrées à la façade...);
- les bâtiments seront ordonnancés les uns par rapport aux autres ;
- des percées visuelles devront être préservées vers le second rideau.

TRAITEMENT DES FAÇADES

Pour les constructions nouvelles de logements :

Le traitement des façades devra conférer des qualités spatiales aux logements, un confort d'usage, des vues, un éclairage généreux, agréable et modulable en fonction de l'ensoleillement et de l'exposition aux nuisances (voies circulées...).

Il est demandé une écriture architecturale contemporaine, sobre et adaptée à l'environnement vauclusien. Les artifices néo-régionaux sont à proscrire.

Pour les commerces et activités :

Les façades devront présenter une véritable qualité architecturale et permettre ainsi une revalorisation de ce secteur d'entrée de ville qui renvoie aujourd'hui une image dégradée, notamment au niveau de la zone de la Cristole.

Matériaux à privilégier :

Afin de retrouver une harmonie sur ce secteur, les matériaux à privilégier pour l'ensemble des constructions sont :

- la pierre locale ;
- le béton, de couleur claire ;
- le bois ;
- les enduits d'aspect lisse, blancs ou de couleur minérale (beige ou gris clair). Les couleurs pseudo-régionales (rose, saumon, lavande...) sont à éviter ;
- le métal pour les éléments de serrurerie ou en toiture (zinc ou acier) ainsi qu'en revêtement (mais à titre exceptionnel pour les logements) pour souligner un usage, un effet architectural ou une séquence particulière (hall, encadrement...) ;
- la terre cuite. En parement, les couleurs claires sont à privilégier.

ESPACES EXTÉRIEURS

Valorisation de l'entrée de ville :

Afin de valoriser l'entrée de ville et les abords de la Route de Marseille, une vitrine paysagère devra être mise en oeuvre le long de cette dernière. Elle permettra de créer une transition entre la voirie et les bâtiments et de faire écho à la zone agricole située au Sud de la Route de Marseille.

Cette zone paysagère pourra permettre de gérer les eaux pluviales.

Espaces publics :

Une trame de «jardins» viendra structurer ce secteur et plus particulièrement la ZAC Bel-Air. Ces jardins s'inséreront dans le parcellaire existant et dans la trame arborée des haies de cyprès qui structure fortement le quartier. Chaque jardin sera considéré comme une pièce qui offre un cadre planté à proximité des îlots bâtis. Les jardins reprendront la trame des vergers de production, encore présents aujourd'hui sur le site, en intégrant des usages d'un quartier habité : jardins potagers individualisés, vergers, espaces de jeux et halte...

Ces jardins auront également un rôle hydraulique important et permettront le stockage et l'infiltration des eaux pluviales du quartier.

VALORISATION DU PATRIMOINE PAYSAGÉ

Les haies :

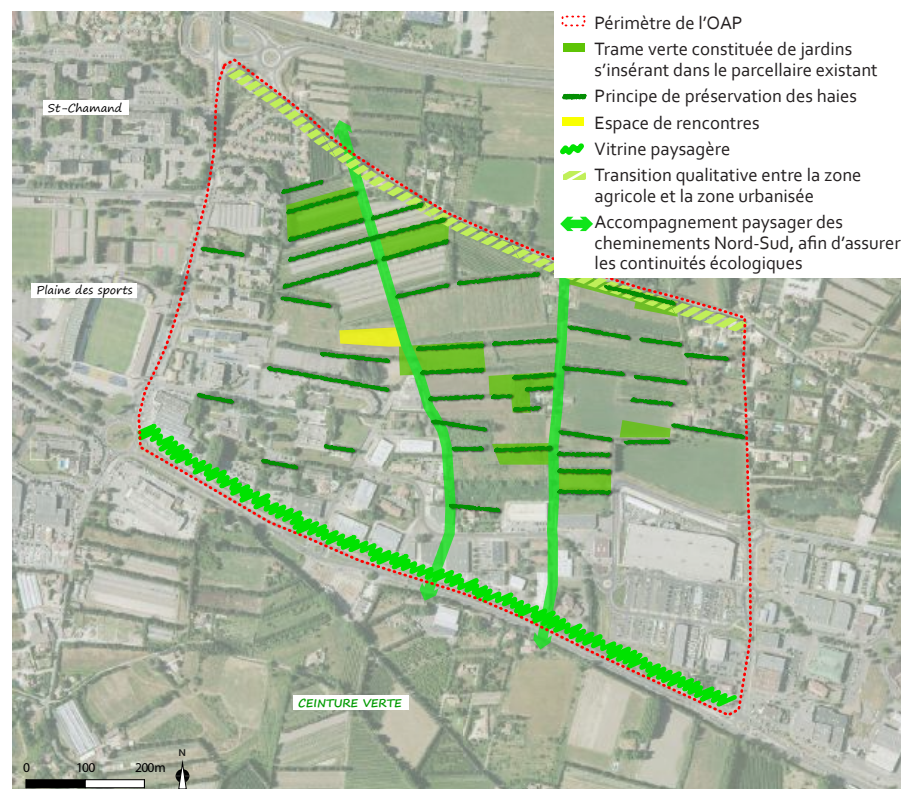
La trame de haies participe à la qualité et à l'identité paysagère des lieux. Elle permet également de protéger du Mistral. Les haies présentant un intérêt paysager et dont l'état sanitaire le permet seront donc à préserver et valoriser. En cas de suppression d'une ou plusieurs haies, ces dernières devront être reconstituées sur place ou à proximité.

Zone de transition avec la zone agricole :

Les secteurs de transition entre les espaces urbanisés et agricoles seront

traités de manière qualitative et devront faire l'objet d'une réflexion paysagère et architecturale particulière. Ces zones de transition pourront éventuellement accueillir des équipements de gestion des eaux pluviales paysagés.

Principes de traitement des espaces extérieurs



MIXITÉ FONCTIONNELLE ET SOCIALE

Une mixité fonctionnelle, sociale et des typologies bâties est recherchée à l'échelle de ce secteur d'OAP.

Nord du secteur :

Le Nord du secteur, situé à distance des nuisances sonores et de la pollution engendrées par la route de Marseille, accueillera essentiellement de l'habitat et notamment des logements collectifs, intermédiaires et individuels.

À l'échelle de la ZAC Bel-Air, les petits collectifs seront situés principalement aux entrées de quartier afin de signaler une micro-centralité.

Sur le reste de la ZAC, se répartiront les typologies plus basses, de types maisons superposées et intermédiaires ainsi que les maisons individuelles même si celles-ci seront plus présentes en franges Est du site afin de créer une transition douce avec le tissu pavillonnaire.

Cette variété typologique répond à plusieurs objectifs :

- présenter une offre en logements accessibles à tout type de population et en particulier aux familles ;
- éviter une composition trop homogène et ainsi le risque de distinction sociale entre les types ;
- favoriser le parcours résidentiel des habitants au sein d'un même quartier.

Ce secteur accueillera également des activités, commerces et équipements qui constitueront des centralités de proximité.

Plusieurs équipements scolaires sont existants ou en projet : le campus CCI qui sera étendu, une école, un collège et un lycée privés, un centre de formation d'apprentis et un groupe scolaire public.

La ZAC Bel-Air a une capacité d'accueil d'environ 900 nouveaux logements (soit une densité nette, hors voiries structurantes et équipements et espaces publics de rayonnement d'échelle communale, de 50 logements/ha) dont environ 75% en collectif, semi-collectif ou individuel superposé. Environ 10% de logements locatifs sociaux seront

créés à l'échelle de la ZAC à la fin de l'opération (ce pourcentage ne s'applique pas opération par opération, mais à l'échelle de la ZAC).

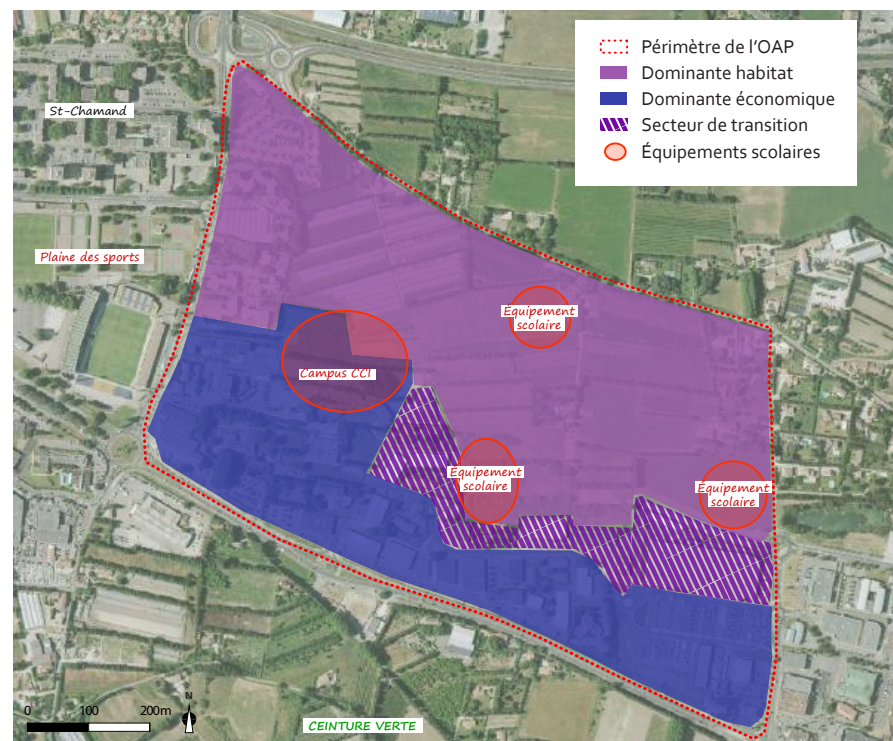
Sud du secteur :

La zone de la Cristole accueillera essentiellement des commerces et des activités.

Secteur de transition :

Afin de permettre une transition qualitative entre la ZAC Bel-Air et la zone de la Cristole, un renouvellement urbain est attendu sur le secteur situé entre ces deux entités. Cette zone de transition pourra accueillir des logements, des commerces, des équipements et des activités. Un traitement plus «urbain» est attendu, avec notamment un ordonnancement des constructions et l'insertion de commerces et d'activités préférentiellement en RDC d'opérations de logements.

Principes de mixité :



QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE ET PRÉVENTION DES RISQUES

TRAME VERTE ET BLEUE

Il s'agira de rechercher autant que possible un aménagement qui soit compatible avec la préservation d'un maximum d'arbres sains et d'espaces de pleine terre.

Lors de la création de nouveaux espaces verts ou d'agréments, les trois strates seront représentées : arborée, arbustive et herbacée. Un objectif de plantation d'un arbre minimum pour environ 100 m² de surface de pleine terre est à atteindre. Le choix des arbres sera adapté à leur implantation en lien avec les façades bâties et leur développement futur. Il est préconisé d'utiliser des végétaux adaptés à la nature du sol, ne nécessitant pas d'amendement régulier des sols ni d'arrosage en cas de déficit hydrique saisonnier au-delà de la période de reprise des végétaux. Le choix des essences s'inspirera des essences existantes sur le secteur : arbres fruitiers, arbres de plaine alluviale...

Le cyprès, arbre persistant, est très présent sur le secteur aujourd'hui. Afin de favoriser la biodiversité et d'apporter des ombres plus légères, des essences à feuillage caduc seront à privilégier pour les arbres.

L'implantation de composteurs, de nichoirs, de ruches et de petits habitats pour la faune locale est encouragée.

CONFORT CLIMATIQUE

Sur les espaces extérieurs, privilégier les mesures en faveur du confort d'été permettant de limiter les phénomènes d'îlots de chaleur urbains :

- réduire au maximum les espaces minéralisés et privilégier la végétalisation ;
- limiter l'imperméabilisation des sols et réserver des zones pour la végétation en pleine terre, notamment en cœurs d'îlots ;
- privilégier les matériaux et les revêtements de couleur claire, à fort albédo avec une émissivité élevée, en évitant les phénomènes d'éblouissement ;
- favoriser l'ombrage des espaces extérieurs par la végétalisation notamment ;

- préserver les haies ou reconstituer un système de haies brise-vent afin de limiter les effets du Mistral ;
- rechercher une implantation des bâtiments permettant de favoriser l'ensoleillement de chaque logement. La réflexion devra notamment porter sur les hauteurs et le recul des bâtiments les uns par rapport aux autres afin de limiter les ombres portées sur les bâtiments voisins.

PRÉVENTION DES NUISANCES

Une attention particulière doit être portée à la gestion des vis-à-vis dans chaque projet et en particulier pour les opérations situées à proximité d'habitations existantes et pour les opérations de logements.

Les nuisances engendrées par la route de Marseille (sonores et pollution de l'air) devront être prises en compte lors de la construction des futures opérations situées à proximité de cette dernière (bonne isolation phonique...).

PRÉVENTION DES RISQUES

Les projets devront :

- permettre de limiter l'imperméabilisation des sols et privilégier les techniques alternatives de gestion des eaux pluviales afin d'éviter d'aggraver le risque inondation ;
- proposer des principes d'aménagement et de constructions permettant d'assurer la résilience du territoire et de limiter la vulnérabilité du secteur.

PERFORMANCE ÉNERGÉTIQUE

Pour toute construction, la recherche en matière de performance énergétique est encouragée au regard de quatre caractéristiques :

- l'enveloppe du bâtiment (isolation, confort d'été...) ;
- le potentiel d'énergies renouvelables ;
- l'impact environnemental positif ;
- une pérennité de la solution retenue.

Toutefois, l'installation de tout dispositif lié aux énergies renouvelables devra faire l'objet d'une insertion harmonieuse au regard du volume des bâtiments et de la forme de la toiture afin d'en limiter l'impact visuel.

INTÉGRATION DU STATIONNEMENT

Les objectifs sur ce secteur sont de donner à la voiture sa juste place (en limitant notamment son impact visuel sur et depuis l'espace public), de privilégier la création d'espaces verts et de limiter l'imperméabilisation des sols.

L'objectif est de créer un quartier jardin. Les zones de stationnement devront ainsi être traitées de manière paysagère et donner une place prépondérante à la végétation.

Pour le logement :

Pour l'habitat individuel, le stationnement sera géré prioritairement à la parcelle. Des aires de stationnement mutualisées pourront cependant être créées, notamment pour les places dédiées aux visiteurs.

Pour l'habitat intermédiaire, le stationnement pourra se faire en souterrain, en semi-enterré, en rez-de-chaussée ou en surface.

Pour les immeubles collectifs, un niveau de stationnement sera prévu sous les bâtiments (stationnement souterrain ou semi-enterré en fonction des contraintes hydrauliques du site).

Valorisation de l'entrée de ville :

Le long de la Route de Marseille, les poches de stationnement seront implantées, de manière privilégiée, à l'arrière des bâtiments.

De manière exceptionnelle, des poches de stationnement pourront être implantées en vitrine la Route de Marseille lorsqu'elles :

- ne remettent pas en cause le principe de vitrine paysagère : poches circonscrites et traitement paysagé très qualitatif ;
- et sont constituées par des revêtements perméables et/ou anti-polluants.

La création de parkings mutualisés (sous la forme de parkings silos par exemple) est encouragée sur cette zone.

LA DESSERTE PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

Le secteur est traversé d'Est en Ouest par le Bus Haute Fréquence. Lorsque le réseau viaire de la ZAC Bel-Air aura été réalisé, le tracé du Bus Haute Fréquence viendra traverser la ZAC.

ÉCHÉANCIER D'OUVERTURE À L'URBANISATION

Une procédure de ZAC est en cours.

L'urbanisation de la zone a d'ores et déjà démarré à l'est avec la réalisation d'un établissement scolaire privé et des aménagements afférents.

Elle se poursuit par la commercialisation en cours de nouveaux lots sur la partie est qui devrait se concrétiser opérationnellement d'ici 2026-2027 (programmes de logements et aménagements).

Dans un second temps, la partie ouest sera développée (2026-2030), puis la partie sud-ouest.

Les temporalités d'urbanisation sont indicatives et sont susceptibles de s'adapter à la réalité opérationnelle.

LA DESSERTE DES TERRAINS PAR LES VOIES

DESSERTE VIAIRE ET MODES ACTIFS

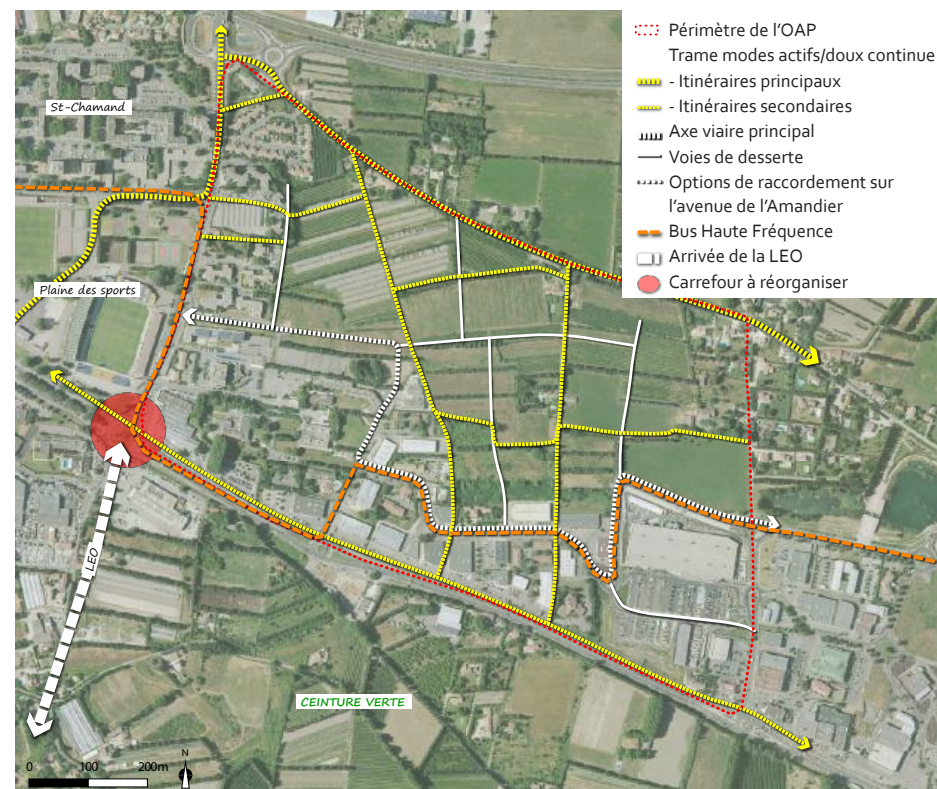
Dans un objectif d'apaisement du secteur et de valorisation des modes actifs, le nombre de voies de circulation sera réduit au bénéfice des liaisons piétonnes.

Les différentes voies de circulation intégreront des espaces dédiés aux modes actifs ainsi que la gestion des eaux pluviales en surface grâce à un système de noues plantées. Ces dernières participeront au caractère apaisé de ces espaces et seront ponctuellement plantées d'arbres.

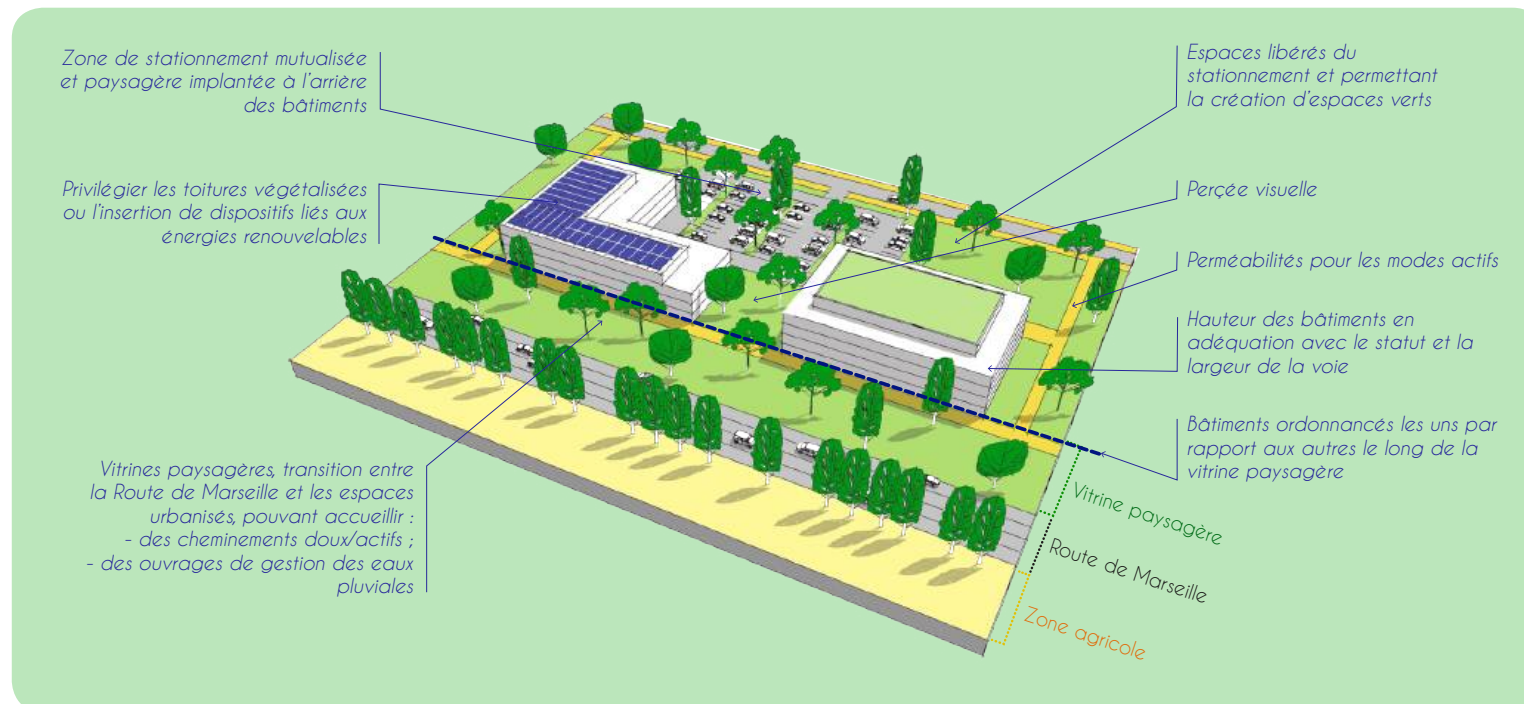
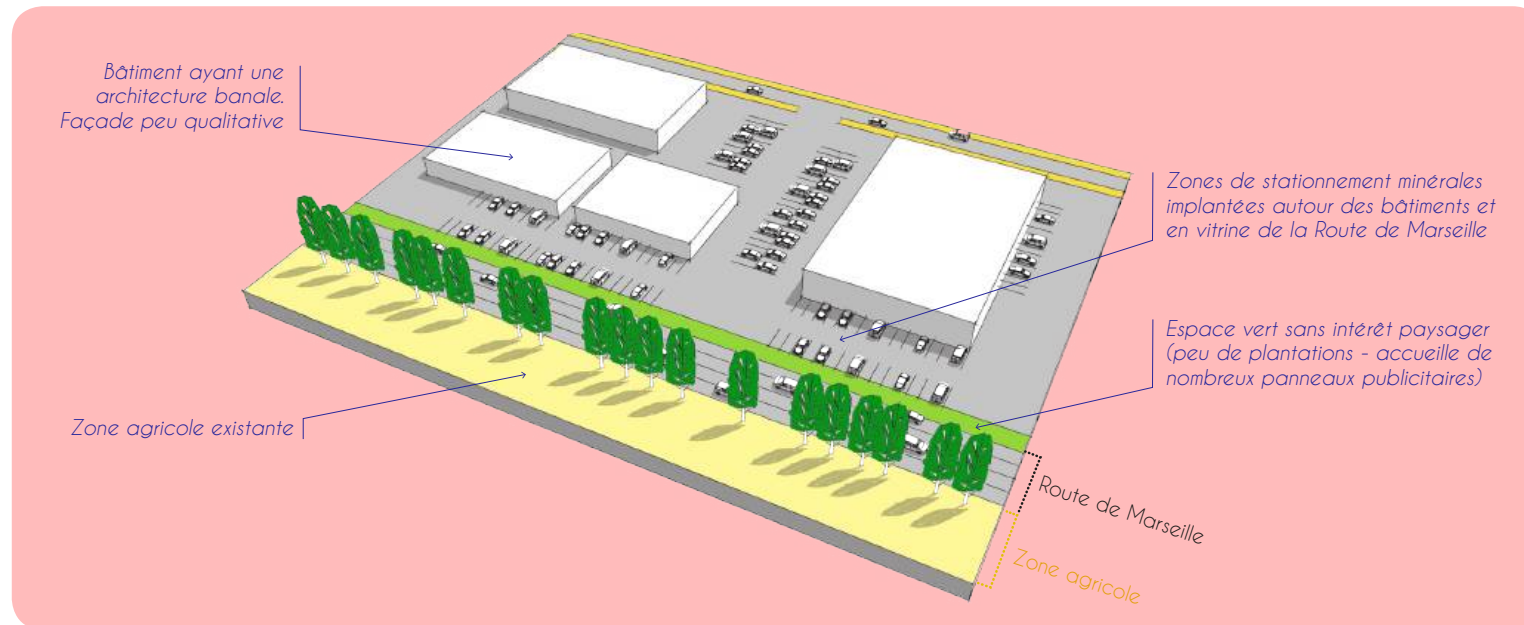
Une hiérarchisation des voies sera recherchée avec 3 types de voiries :

- une voie de circulation principale Est/Ouest ;
- les voies de desserte internes ;
- les voies douces permettant de relier les différents quartiers entre eux. Ces chemins pourront ponctuellement offrir un accès riverain circulé pour les propriétés existantes. Ces cheminements, notamment les axes Nord-Sud, feront l'objet d'un accompagnement paysager, support d'une trame verte permettant d'assurer la continuité écologique.

Principes de desserte



Synthèse des principes d'aménagement le long de la route de Marseille (valorisation de l'entrée de ville):





Parking silo mutualisé et paysagé
implanté à l'arrière des bâtiments

Privilégier les toitures végétalisées
ou l'insertion de dispositifs liés aux
énergies renouvelables

Vitrines paysagères, transition entre
la Route de Marseille et les espaces
urbanisés, pouvant accueillir :
- des cheminements doux/actifs ;
- des ouvrages de gestion des eaux
pluviales

Espaces libérés du stationnement et
permettant la création de bâtiments

Perçee visuelle

Perméabilités pour les modes actifs

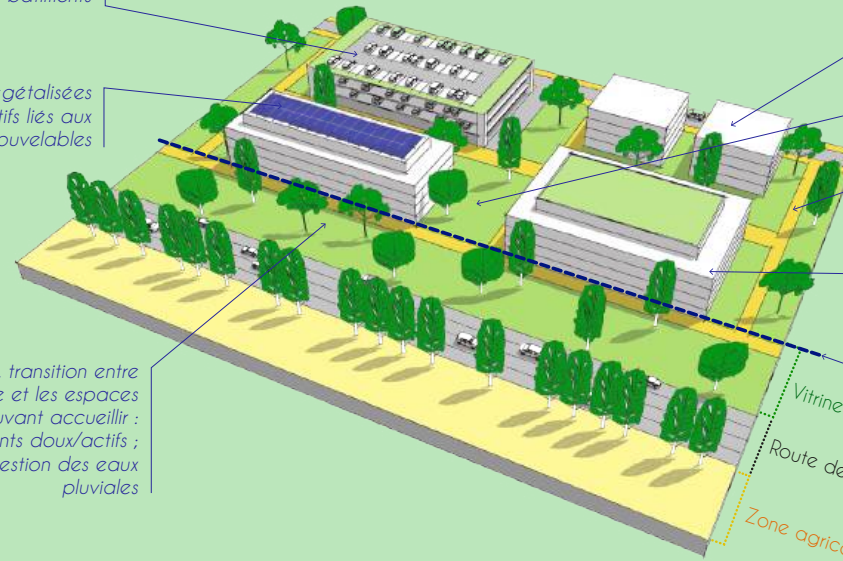
Hauteur des bâtiments en
adéquation avec le statut et la
largeur de la voie

Bâtiments ordonnancés les uns par
rapport aux autres le long de la
vitrine paysagère

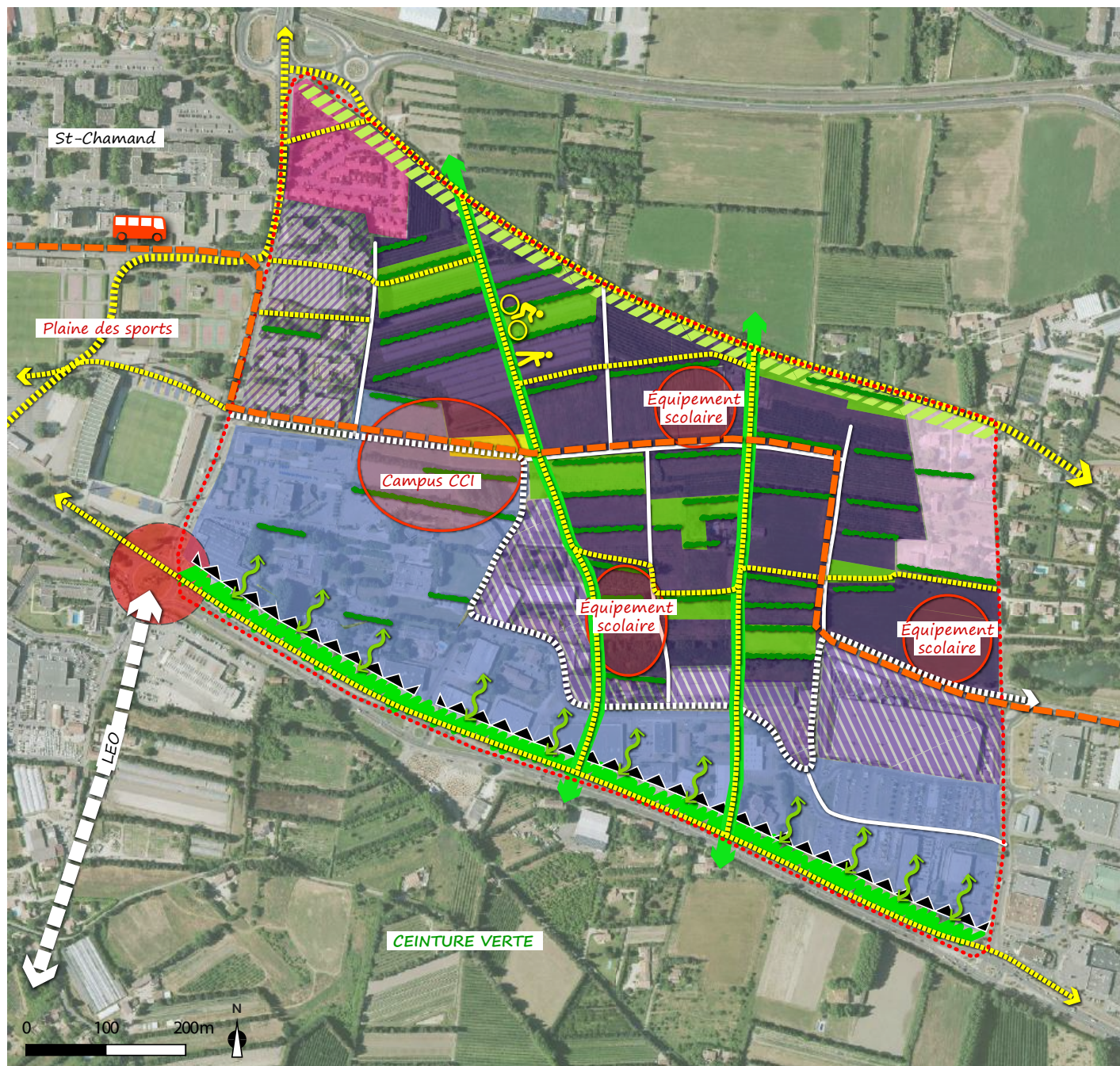
Vitrine paysagère

Route de Marseille

Zone agricole



Synthèse des principes d'aménagement sur le secteur :



--- Périmètre de l'OAP

MIXITÉ FONCTIONNELLE ET SOCIALE ET INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET PAYSAGÈRE

Principes de vocations et de gradation des hauteurs :

Secteur à dominante habitat, avec gradation des hauteurs bâties :

/// - Secteur de renouvellement urbain - R+1 à R+4 (dérogation R+5)

■ - R+1 à R+4

■ - R+1 à R+3

■ - R+0 à R+1

/// Secteur de transition entre la zone économique et la ZAC Bel-Air - R+1 à R+4

■ Secteur à dominante économique - R+1 à R+4

○ Équipements scolaires

Principes d'insertion architecturale, urbaine et paysagère

▲ Recomposition d'une façade urbaine le long de la route de Marseille

~ Principe de percées visuelles vers le second rideau

~ Transition qualitative entre la zone agricole et la zone urbanisée

Principes de traitement des espaces extérieurs

■ Trame verte constituée de jardins s'insérant dans le parcellaire existant

~ Principe de conservation des haies ayant un intérêt paysager et dont l'état sanitaire le permet

■ Espace de rencontres

~ Vitrine paysagère le long de la Route de Marseille

~ Accompagnement paysager des cheminements Nord-Sud, afin d'assurer les continuités écologiques

DESSERTE

Mise en oeuvre d'une trame pour les modes actifs continue :

--- Itinéraires principaux

--- Itinéraires secondaires

--- Axe viaire principal

--- Voies de desserte

--- Bus Haute Fréquence (tracé à long terme)

--- Arrivée de la LEO

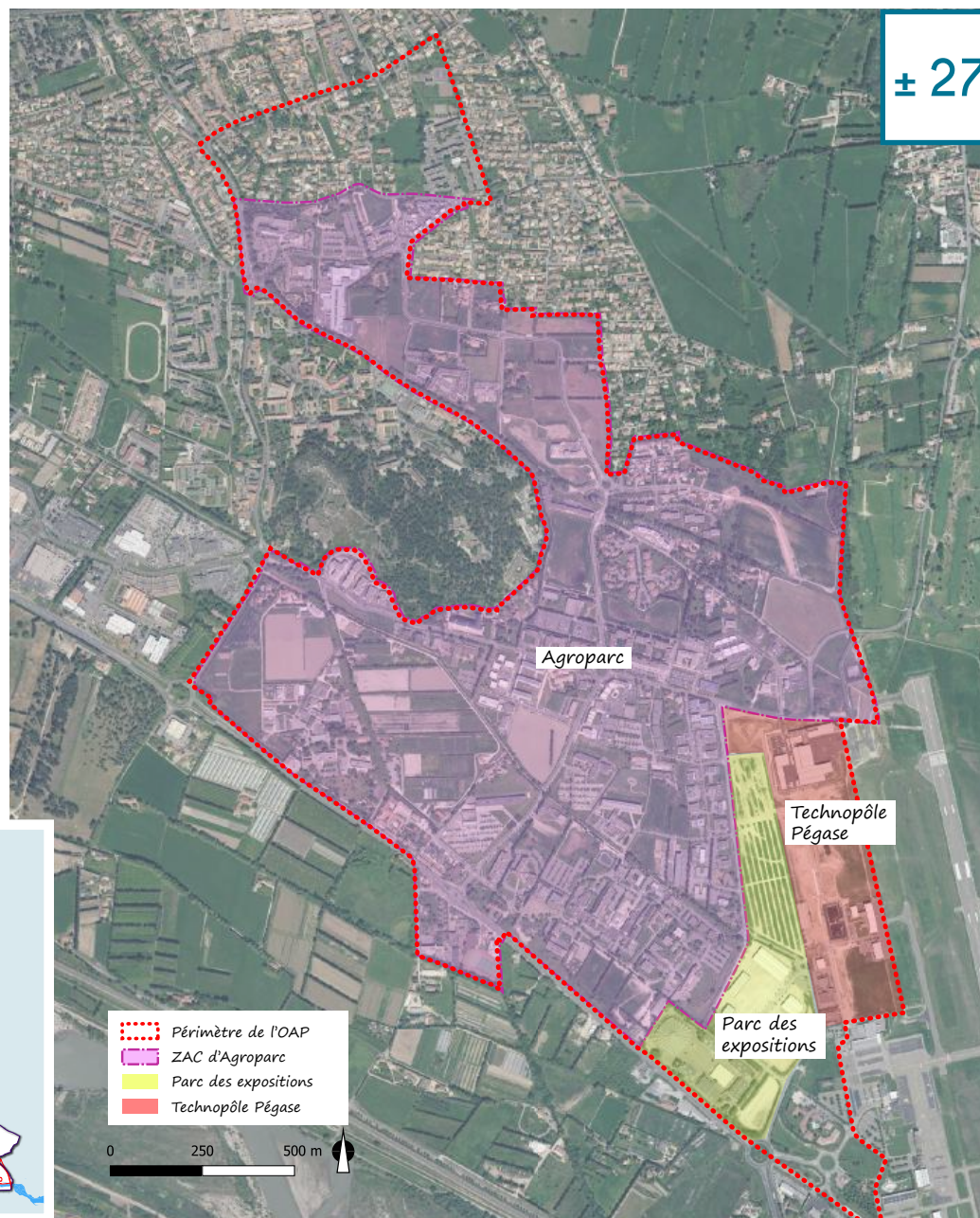
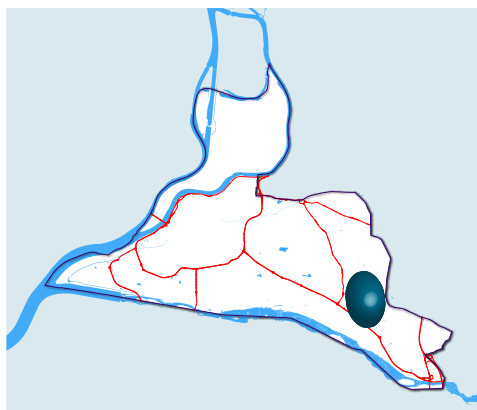
○ Carrefour à réorganiser, en lien avec l'arrivée de la LEO

Technopôle - OAP sectorielle

LOCALISATION

Ce secteur est situé au niveau de l'entrée de ville Sud-Est de la commune. Il est positionné le long de l'avenue de Marseille, à environ 3km de la sortie d'autoroute.

Il est délimité par l'aéroport à l'Est, le cours Cardinal Bertrand de Montfavet et l'avenue des Magnarelles à l'Ouest et le chemin de la Croix de Joannis au Nord.



± 272 Ha

CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE

Ce secteur d'OAP est situé sur les zones UPa, UPh, UH, Ulp, UIa1, UEr, UG et UV.

Il est concerné par le risque inondation.

CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

Ce secteur d'entrée de ville est composé :

- au Nord, d'un tissu pavillonnaire avec quelques dents creuses ;
- dans sa majeure partie, de la ZAC «pôle technologique» (Agroparc). Il s'agit d'un pôle d'excellence qui accueille notamment des entreprises, des centres de recherche et des instituts de formation ;
- au Sud-Est, du parc des expositions et du technopôle Pégase.

ENJEUX

Les enjeux principaux à l'échelle de ce secteur sont de :

- **revaloriser l'entrée de ville** en créant une façade urbaine qualitative le long de la Route de Marseille et en y aménageant des espaces paysagers qualitatifs ;
- **assurer une continuité entre les différentes entités urbaines** : centre de Montfavet, Agroparc, Parc des expositions et site Pégase ;
- **développer une trame, pour les modes actifs, structurante et hiérarchisée** permettant d'assurer les déplacements vers et à l'intérieur de ce secteur ;
- **préserver et valoriser le patrimoine paysager** qui constitue l'armature du technopôle ;
- inventer la ville de demain avec **une réelle ambition environnementale et énergétique.**

QUALITÉ DE L'INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET PAYSAGÈRE

HAUTEUR

Les hauteurs seront comprises entre :

- 6 et 18 mètres au niveau du technopôle (Agroparc, parc des expositions). Toutefois, au niveau du secteur situé au Nord de la rue Lucie Aubrac (cf. aplat rose foncé sur la carte de synthèse), en lien direct avec la zone pavillonnaire existante, la création de logements est à privilégier avec des bâtiments ne dépassant pas le R+2 afin d'avoir une cohérence avec les hauteurs des bâtis existants ;
- entre 0 et 6 mètres au niveau de la zone pavillonnaire située au Nord du secteur.

Les hauteurs ne sont pas réglementées au niveau du technopôle Pégase.

Les hauteurs maximales autorisées sur les secteurs inclus dans cette OAP font l'objet de prescriptions dans le règlement et devront être conformes à ces dernières.

La réalisation d'une ou de plusieurs constructions situées entre des bâtiments ou des tissus urbains de hauteurs différentes, un principe de transition entre les gabarits est à appliquer. Ainsi, les nouvelles constructions doivent assurer une transition entre le(s) bâti(s) le(s) plus bas et le(s) bâti(s) le(s) plus haut(s) (cf. schémas ci-contre).

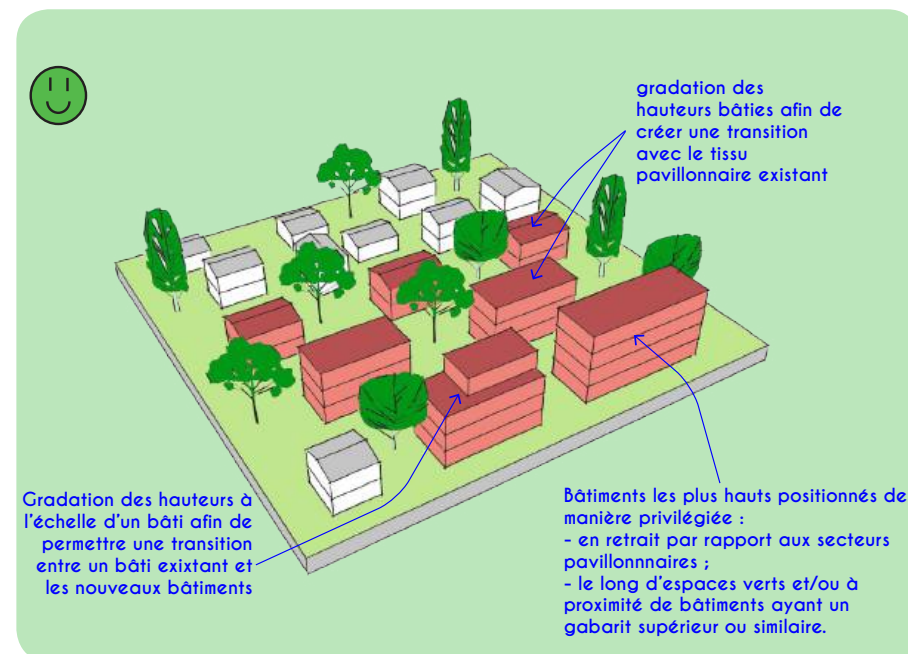
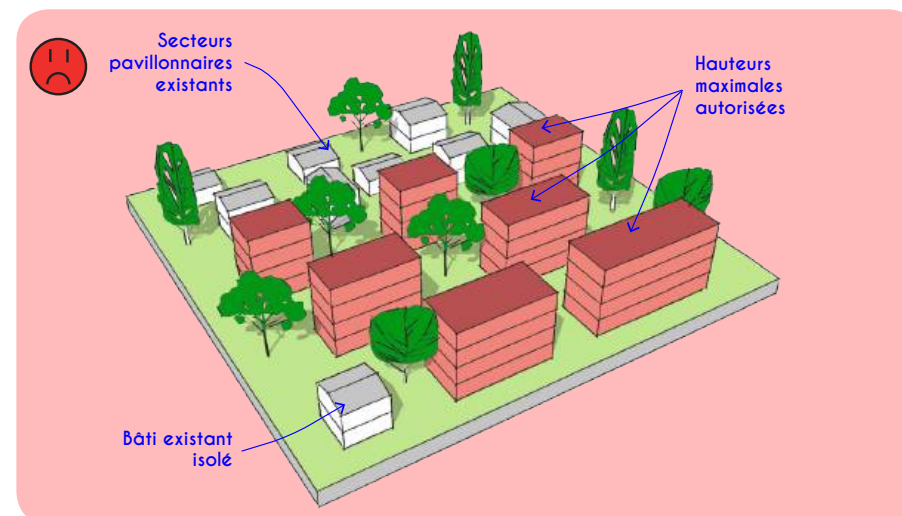
IMPLANTATION DES BÂTIMENTS ET ORIENTATION DES FAÇADES

Valorisation de l'entrée de ville :

Afin de recomposer une façade urbaine le long de la route de Marseille :

- les nouveaux bâtiments devront présenter une façade animée le long de cette dernière (ouvertures, enseignes intégrées à la façade...) ;
- les bâtiments seront ordonnancés les uns par rapport aux autres ;
- des percées visuelles devront être préservées vers le second rideau.

Principe de gradation des hauteurs bâties entre différentes typologies de tissus urbains et/ou de bâtiments :



TRAITEMENT DES FAÇADES

Pour les constructions nouvelles de logements :

Le traitement des façades devra conférer des qualités spatiales aux logements, un confort d'usage, des vues, un éclairage généreux, agréable et modulable en fonction de l'ensoleillement et de l'exposition aux nuisances (voies circulées...).

Il est demandé une écriture architecturale contemporaine, sobre et adaptée à l'environnement vauclusien. Les artifices néo-régionaux sont à proscrire.

Pour les activités :

Les façades devront présenter une véritable qualité architecturale et permettre ainsi de préserver l'image actuelle du secteur.

ESPACES EXTÉRIEURS

Valorisation de l'entrée de ville :

Afin de valoriser l'entrée de ville et les abords de la Route de Marseille, une vitrine paysagère devra être mise en oeuvre le long de cette dernière. Elle permettra de créer une transition entre la voirie et les bâtiments et de faire écho à la zone agricole située au Sud-Ouest de la Route de Marseille.

Cette zone paysagère pourra permettre de gérer les eaux pluviales.

Espaces verts :

Une trame d'espaces verts, dont notamment des bassins de rétention paysagers, viendra structurer le secteur. La réalisation d'espaces verts, ayant une fonction de lieu de rencontre et d'espace de respiration, le long de la rue A-J. Boudoy viendra renforcer ce maillage paysager.

Cette trame pourra être support d'agriculture urbaine avec notamment la création de vergers, rappel de l'histoire du site.

Une transition paysagère devra être recherchée entre les secteurs ayant des vocations différentes (habitat, activités...).

ENTRÉES DANS LE TECHNOPÔLE

Les 5 accès principaux à Agroparc feront l'objet d'aménagements particuliers afin de marquer l'entrée dans le site :

- traitement paysager qualitatif ;
- et/ou traitement différencié de l'espace public ;
- et/ou geste architectural fort ;
- etc.

VALORISATION DU PATRIMOINE PAYSAGÉ

Les haies et les arbres :

La trame de haies et les arbres, en alignement ou isolés, participent à la qualité et à l'identité paysagère des lieux. Elle permet également de protéger du Mistral. Les haies et alignements ainsi que les arbres de première et deuxième grandeurs présentant un intérêt paysager et dont l'état sanitaire le permet seront donc à préserver et valoriser. En cas de suppression d'une ou plusieurs haies, d'alignements ou d'arbres, dûment justifiée, ces derniers devront être reconstitués sur place ou à proximité.

Zone de transition avec la zone agricole :

Les secteurs de transition entre les espaces urbanisés et agricoles seront traités de manière qualitative et devront faire l'objet d'une réflexion paysagère et architecturale particulière. Ces zones de transition pourront éventuellement accueillir des équipements de gestion des eaux pluviales paysagés.

Espaces paysagers de l'INRAE :

Ces espaces, support des activités de recherche de l'INRAE, constituent des continuités écologiques et paysagères, entre la colline de Montfavet et la ceinture verte, qu'il s'agira de maintenir.

MIXITÉ FONCTIONNELLE ET SOCIALE

Le technopôle constitue un pôle historiquement voué à la promotion de l'intelligence alimentaire, mais qui accueille également des activités d'excellence.

Bien que principalement vouée à l'accueil d'entreprises, de services publics ou parapublics, de centres de recherche ou de sites de formation, il s'agit d'une zone mixte qui pourra également accueillir des logements sur certains secteurs situés dans le prolongement de zones habitées existantes.

Les activités qui viendront s'implanter ne devront pas engendrer de nuisances (sonores, olfactives...) qui les rendraient incompatibles avec les logements existants ou futurs.

Au Nord du secteur, au niveau de la zone pavillonnaire existante, l'implantation de logements devra être privilégiée.

QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE ET PRÉVENTION DES RISQUES

TRAME VERTE

Il s'agira de rechercher autant que possible un aménagement qui soit compatible avec la préservation d'un maximum d'arbres sains et d'espaces de pleine terre.

En cas de création de nouveaux espaces verts ou d'agréments, il s'agira de privilégier des essences végétales locales et diversifiées nécessitant un arrosage et un ensoleillement cohérent avec leur implantation.

La création d'espaces engazonnés sera à éviter, la plantation des 3 strates végétales (herbacée, arbustive et arborée) sera à privilégier sur les différents espaces verts, existants ou à créer.

L'implantation de composteurs est encouragée.

CONFORT CLIMATIQUE

Sur les espaces extérieurs, privilégier les mesures en faveur du confort d'été permettant de limiter les phénomènes d'îlots de chaleur urbains :

- réduire au maximum les espaces minéralisés et privilégier la végétalisation ;
- limiter l'imperméabilisation des sols et réserver des zones pour la végétation en pleine terre ;
- privilégier les matériaux et les revêtements de couleur claire, à fort albédo avec une émissivité élevée, en évitant les phénomènes d'éblouissement ;
- favoriser l'ombrage des espaces extérieurs par la végétalisation notamment.

Ces mesures sont à pondérer avec les besoins liés aux futures constructions (aéroportuaires notamment).

PRÉVENTION DES NUISANCES

Une attention particulière devra être portée à la gestion des vis-à-vis dans chaque projet et en particulier pour les opérations situées à proximité d'habitations existantes et au sein même des nouvelles opérations de logements. La création de vis-à-vis est à éviter au maximum afin de préserver l'intimité des habitants futurs et déjà présents.

INTÉGRATION DU STATIONNEMENT

Les objectifs sur ce secteur sont de donner à la voiture sa juste place (en limitant notamment son impact visuel sur et depuis l'espace public), de privilégier la création d'espaces verts et de limiter l'imperméabilisation des sols.

Les poches de stationnement en surface seront implantées, de manière privilégiée (sauf impossibilité liée à la configuration de la parcelle, à l'activité - aéroportuaire par exemple - ...), à l'arrière des bâtiments et non pas en vitrine des voies de circulation ou des itinéraires pour les modes actifs.

Afin de limiter l'impact visuel des voitures, le stationnement semi-enterré pourra être envisagé, sous réserve d'études particulières et de dispositions ne remettant pas en cause la protection de la nappe.

De plus, la création de parkings mutualisés entre les opérations est encouragée afin de permettre un foisonnement.

Un parking relais sera créé au niveau du terminus du bus haute fréquence, au Nord du parc des expositions.

Le parking du parc des expositions sera, à long terme, à valoriser (végétalisation...). Une mutualisation de ce parking pour différents types d'utilisateurs (exposants et visiteurs du parc des expositions, personnes travaillant sur la zone, visiteurs, etc.) sera à envisager à long terme.

LA DESSERTE PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

Le secteur est desservi par le bus haute fréquence ainsi que par plusieurs lignes de bus.

LA DESSERTE DES TERRAINS PAR LES VOIES

MODES ACTIFS

Des cheminements, pour les modes actifs, continus et lisibles devront être créés afin de permettre les déplacements vers et à l'intérieur du secteur. Des liens directs seront notamment recherchés :

- entre le quartier de gare de Montfavet et Agroparc ;
- entre les différentes centralités présentes dans le technopôle (centre de vie, pôle universitaire et parc des expositions).

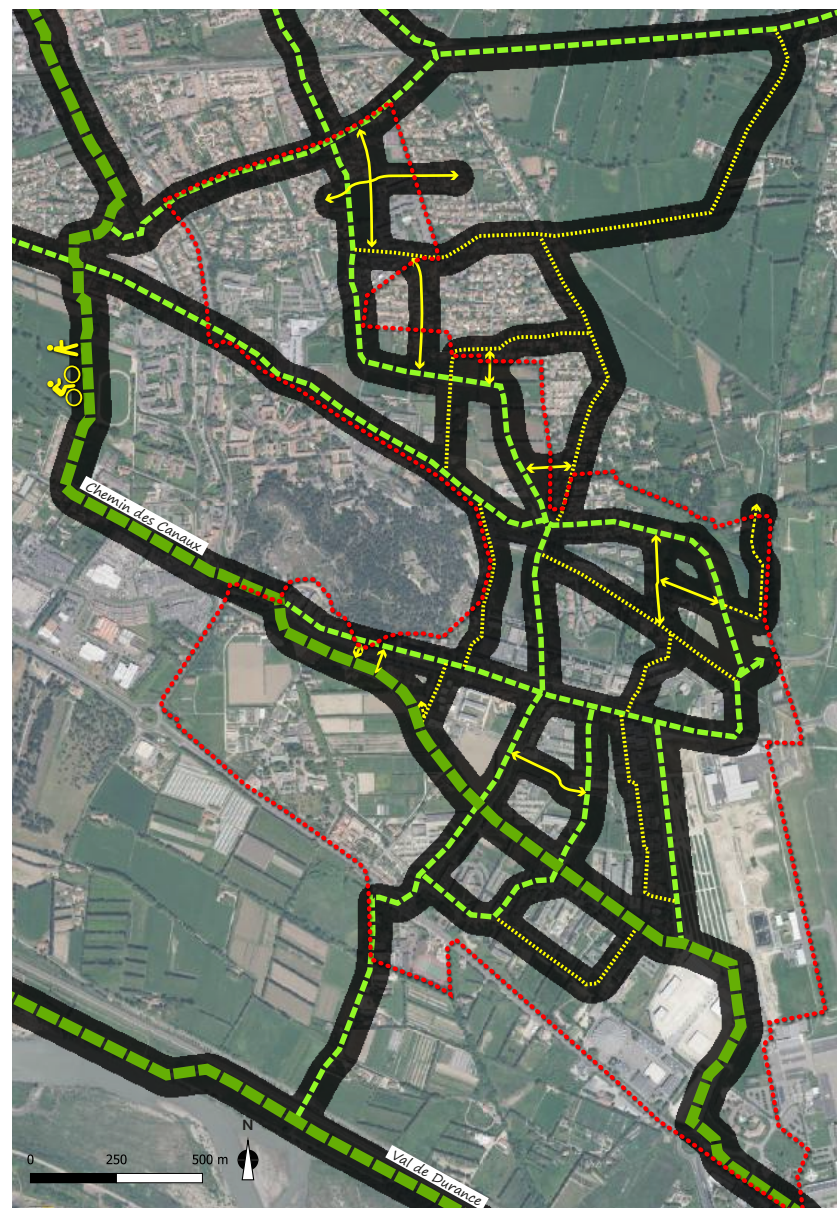
Le chemin de Canaux constitue la colonne vertébrale du maillage pour les modes actifs sur ce secteur. Il traverse le site et permet de relier le centre-ville d'Avignon au centre-ville de Montfavet puis à Agroparc.

Des itinéraires cyclables secondaires et locaux, ainsi que des cheminements piétons, viendront compléter le maillage et permettront de desservir l'ensemble du technopôle.

Les aménagements pour les modes actifs devront être adaptés à chaque contexte et type de voie. Leurs abords devront être végétalisés (utilisation des 3 strates végétales).

Afin de valoriser et sécuriser les déplacements à pieds et à vélo, des aménagements pour les modes actifs devront être réalisés des deux côtés de la voirie (à minima, trottoirs de part et d'autre de la voie).

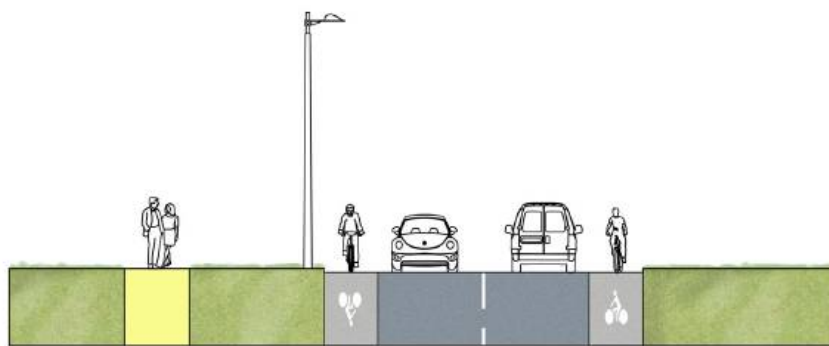
-  Périmètre de l'OAP
-  Itinéraires principaux : Chemin des Canaux et Val de Durance
-  Itinéraires secondaires : Principe de séparation entre les cycles et les voies de circulation quand la largeur de l'espace public le permet
-  Itinéraires locaux : Principe de partage de la voie entre vélos et véhicules (ou création de voies dédiées pour les modes actifs quand cela est possible)
-  Principe de perméabilités pour les piétons et/ou les cycles à créer



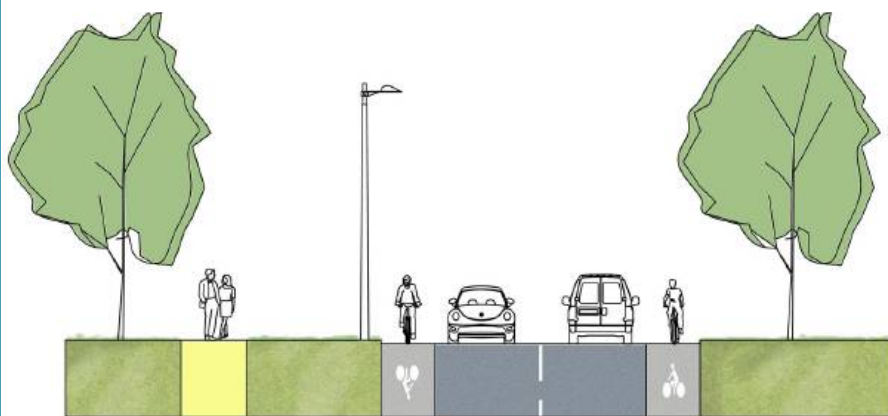
ITINÉRAIRE SECONDAIRE SUR UNE VOIE STRUCTURANTE

Existant :

Exemple de la rue André-Jean Boudoy et de la rue Lucie Aubrac :



Exemple de la rue Félicien Florent :



Objectifs à atteindre :

- Création d'aménagements pour les modes actifs des deux côtés de la voie ;
- Séparation des flux voitures et modes actifs ;
- Rétrécissement de la chaussée à envisager à moyen ou long terme ;
- Végétalisation des abords de la voie et des trottoirs (utilisation des trois strates végétales).

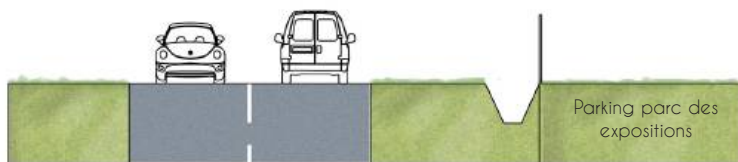
Exemple possible d'aménagement :



ITINÉRAIRE SECONDAIRE SUR UNE VOIE STRUCTURANTE,

Exemple du Chemin des Férons :

Existant :

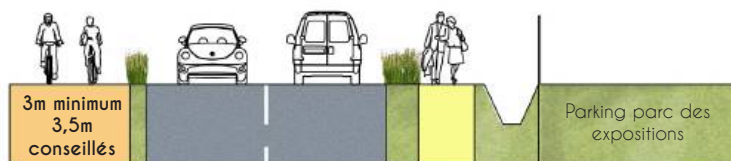


Objectifs à atteindre :

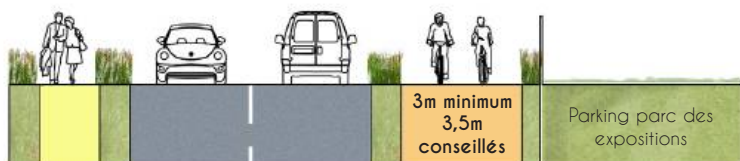
- Création d'aménagements pour les modes actifs des deux côtés de la voie ;
- Séparation des flux voitures et modes actifs ;
- Végétalisation des abords de la voie et des trottoirs (utilisation des trois strates végétales).

Exemples possibles d'aménagement :

Voie verte à l'Ouest de la voie



Voie verte à l'Est de la voie



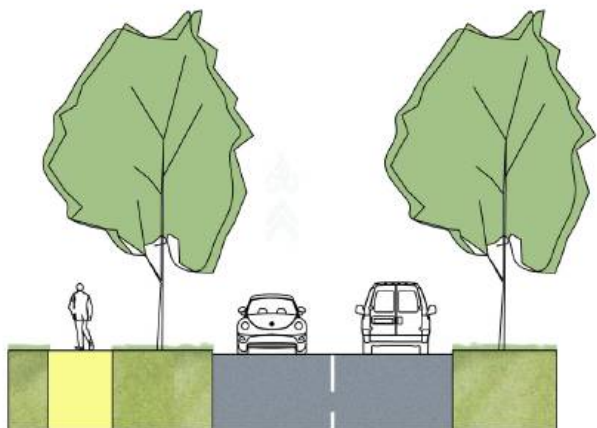
Voie verte au niveau du parking du parc des expositions



ITINÉRAIRE LOCAL SUR UNE VOIE DE DESSERTE

Existant :

Exemple des rues L. Durrell et J. Dausset...

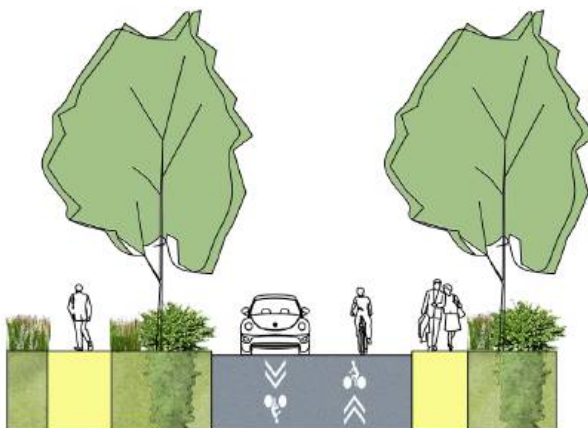


Objectifs à atteindre :

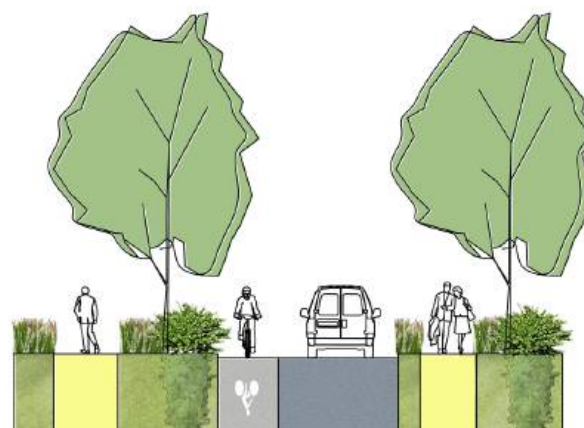
- Création de trottoirs des deux côtés de la voie ;
- Principe de partage de la voie entre véhicules et vélos ;
- Végétalisation des abords de la voie et des trottoirs (utilisation des trois strates végétales).

Exemples possibles d'aménagement :

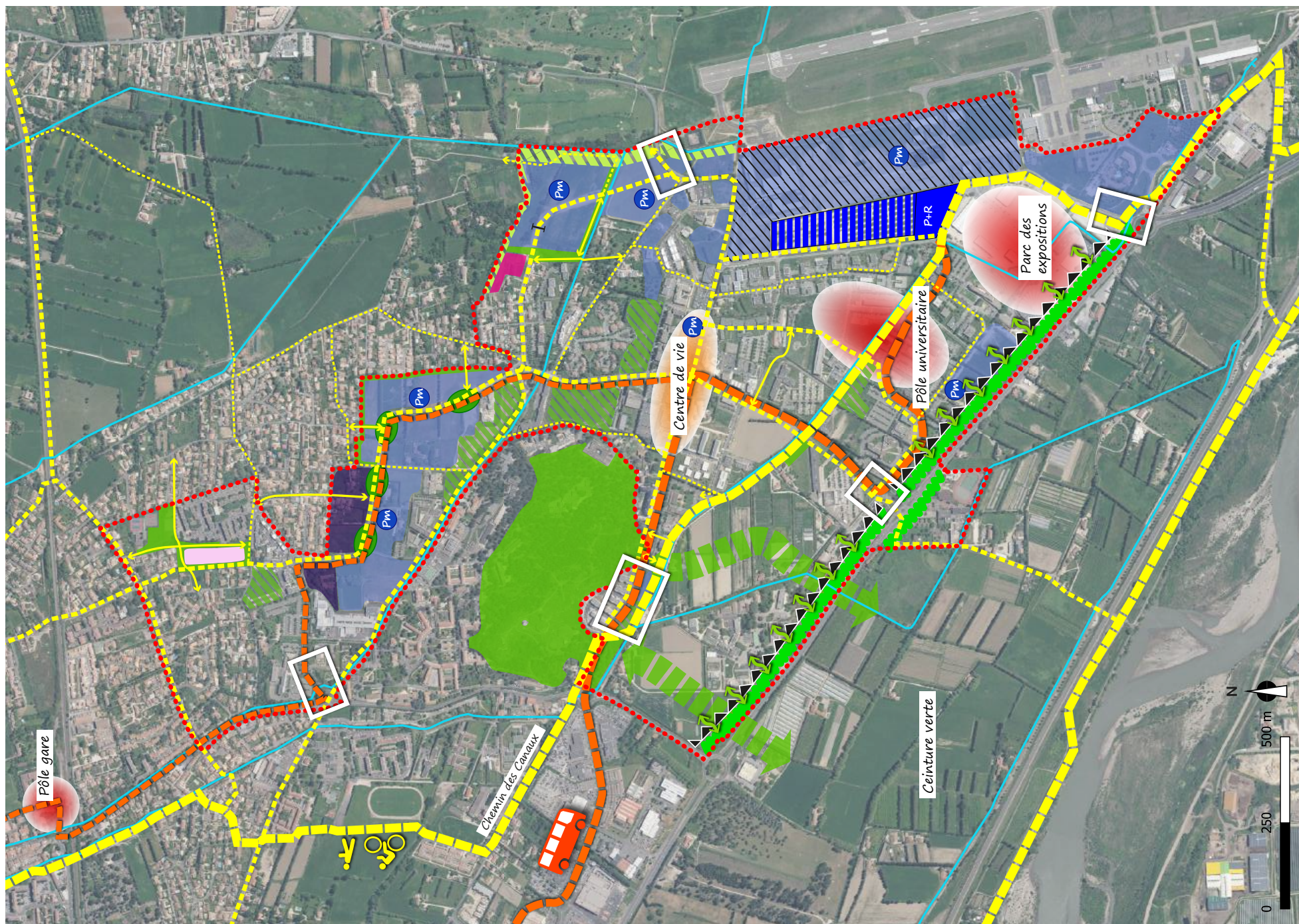
Création d'une vélorue, rétrécissement de la chaussée et création d'un trottoir le long de la voie.
Mise en place d'une zone 30



Mise en sens unique, création d'un contre sens cyclable, rétrécissement de la chaussée et création d'un trottoir le long de la voie.
Mise en place d'une zone 30



Synthèse des principes d'aménagement sur le secteur :



 Périmètre de l'OAP

MIXITÉ FONCTIONNELLE ET SOCIALE ET INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET PAYSAGÈRE

-  Centralité locale
-  Centralité d'échelle communale et inter-communale

Principes de vocations et de hauteurs :

-  Secteur à dominante habitat - R+0 à R+1
-  Secteur à dominante habitat - R+1 à R+2
-  Secteur mixte (habitat activités) - R+1 à R+5
-  Secteur à dominante économique - R+1 à R+5
-  Secteur dédié aux nouveaux services aériens

Principes d'insertion architecturale, urbaine et paysagère

-  Composition d'une façade urbaine le long de la route de Marseille
-  Principe de percées visuelles vers le second rideau
-  Entrées dans le technopôle à valoriser
-  Transition paysagère entre la zone agricole et la zone urbanisée support d'un corridor écologique le long du canal
-  Espaces verts et tampons paysagers à créer ou à conserver et valoriser
-  Principe d'espaces de respiration et de rencontre à créer le long de la rue A-J. Boudoy (localisations précises à définir en fonction des projets)
-  Bassins de rétention paysagers à valoriser
-  Vitrine paysagère le long de la Route de Marseille
-  Espaces paysagers de l'INRAE : valorisation des activités de recherche et maintien de la continuité écologique entre la colline et la ceinture verte
-  Canaux à préserver et valoriser

DESSERTE

Mise en oeuvre d'une trame, pour les modes actifs, continue et lisible :

-  - Itinéraires principaux
-  - Itinéraires secondaires
-  - Itinéraires locaux
-  Principe de perméabilités pour les piétons et/ou les cycles à créer
-  Bus Haute Fréquence
-  Itinéraire bus à valoriser
-  Parking relais
-  Zone de stationnement à valoriser, mutualisation à envisager à long terme
-  Principe d'un maillage de poches de stationnement mutualisées entre plusieurs opérations à créer (site d'implantation à définir en fonction des projets)
-  Mise en impasse de la rue Lucie Aubrac afin de limiter les flux routiers dans les quartiers pavillonnaires

Montfavet quartier de gare - OAP sectorielle

LOCALISATION

Ce site d'OAP se situe au coeur de la commune de Montfavet. Il est délimité à L'Est par le chemin de l'Onde et à l'Ouest par le cours Cardinal Bertrand de Montfavet qu'il comprend.

± 53 Ha



CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE

Ce secteur d'OAP est situé sur les zones UAm, 1AUm, UTI et UH.

Il est concerné par le risque inondation.

Il est également concerné par le périmètre de Monument Historique de l'église sur sa partie Ouest.

CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

Ce secteur recouvre une surface d'environ 45 hectares.

L'objectif du projet porté par la ville est de créer un éco-quartier, en articulation et dans la continuité du cœur de ville existant et qui tire parti de sa localisation privilégiée à proximité de la gare.

Il s'agit d'un secteur au foncier stratégique pour le développement communal, permettant la densification de dents creuses à hauteur de 14ha.

Le site présente un potentiel certain de rééquilibrage et de couture à l'échelle communale, en lien avec le centre-ville, la gare, le secteur pavillonnaire au sud du faisceau ferroviaire et le pôle d'activité d'Agroparc à 2km.

ENJEUX

Les enjeux principaux à l'échelle de ce secteur sont :

- **d'assurer une continuité entre les différentes entités urbaines :** en retissant des liens entre le cœur de village historique, les secteurs d'habitat pavillonnaire et la ceinture agricole des Foins de Montfavet;
- **de conforter le rôle de la gare de Montfavet et déclinier une trame d'espace public support de déplacements actifs ;**
- **de prendre appui sur l'offre d'équipements et de services offerte par le centre bourg, pour déclinier un cœur de ville étendu, mixte et animé ;**
- **de préserver et valoriser le patrimoine et le paysage** par la préservation et la mise en valeur du patrimoine bâti existant et des espaces naturels qui s'intégreront au paysage urbain avec la conservation d'éléments structurants ;
- **de relier les entités agricoles au cœur de ville, par la réalisation d'une coulée verte traversant le secteur d'Est en Ouest ;**
- **de dépasser les coupures urbaines et infrastructurelles existantes pour mieux relier le centre-ville au tissu pavillonnaire environnant et à la zone d'activité Agroparc ;**
- **de proposer une densification et une diversification de l'offre d'habitat à travers des formes urbaines respectant l'identité villageoise de Montfavet ;**
- **de porter une réelle ambition environnementale, énergétique et sociale pour l'aménagement de ce quartier**

QUALITÉ DE L'INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET PAYSAGÈRE

HAUTEUR

La volumétrie des constructions sera adaptée à leur situation urbaine et devra permettre de créer une transition entre le coeur de village, à la trame batie historique, et le tissu pavillonnaire couronnant le centre :

- « Densification du Coeur de village » autoriser une densification le long de l'axe Cardinal Bertrand et à l'Ouest du stade, en cohérence avec la morphologie villageoise existante = R+2 + attique avec un principe de transition des hauteurs avec les bâtis voisins ;
- Favoriser les hauteurs plus importantes (R+2, R+3, R+3+attique) dans les secteurs en lien direct avec un espace vert offrant une vue dégagée ;
- Ménager une transition entre le collectif et le tissu pavillonnaire grâce à des hauteurs allant du R+1 au R+2 ;
- Privilégier une hauteur R+1 dans les secteurs contigus au tissu pavillonnaire existant.

Les hauteurs ci-dessus ne s'appliquent pas aux constructions à destination d'équipements d'intérêt collectif et de services publics, dès lors qu'existent des contraintes ou spécificités architecturales, techniques ou fonctionnelles dûment justifiées.

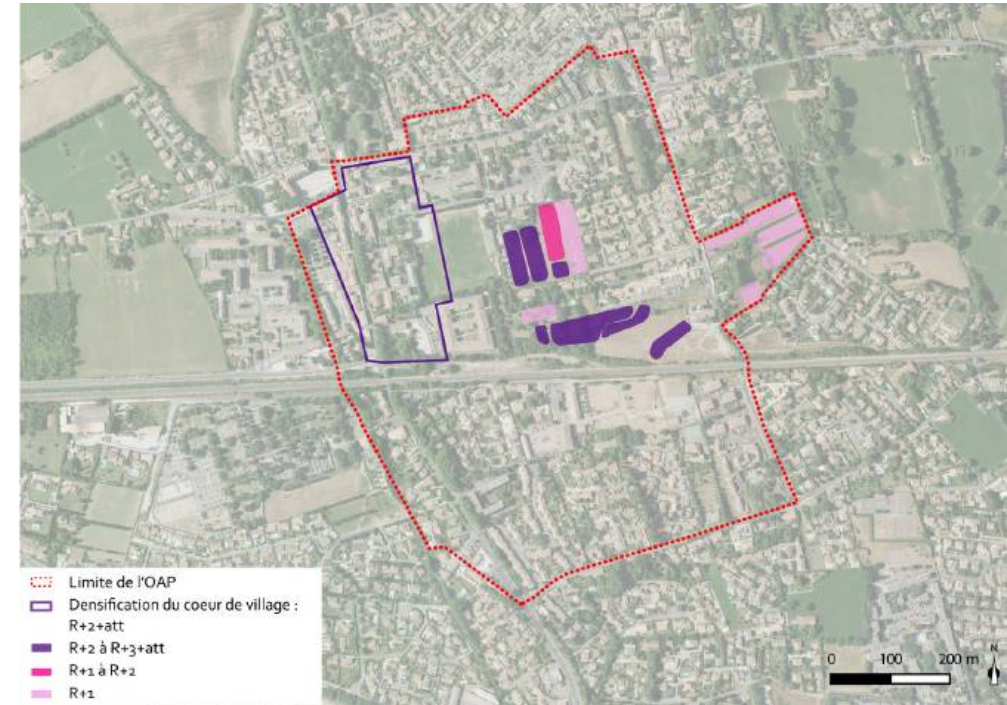
IMPLANTATION DES BÂTIMENTS ET ORIENTATION DES FAÇADES

Le long du cours Cardinal Bertrand de Montfavet :

- les nouveaux bâtiments devront présenter une façade animée le long de ce dernier (ouvertures, enseignes intégrées à la façade...) ;
- les bâtiments seront ordonnancés les uns par rapport aux autres.

Sur le reste du périmètre de l'OAP une orientation Sud des façades principales est à privilégier. Des exceptions pourront être tolérées notamment pour permettre la préservation d'éléments paysagers, comme le patrimoine arboré, ou dans un souci d'alignement avec un ou des bâtis existants.

Principes de hauteurs bâties



ESPACES EXTÉRIEURS

Espaces publics :

L'ensemble des espaces publics fera l'objet d'un accompagnement paysager.

Un espace vert central sera créé afin d'opérer un lien Est/Ouest évident, clair et lisible. Multifonctionnelle, cette coulée verte structurante pour le quartier accueillera des espaces de rencontres et de loisirs, des circulations douces et les éléments de gestion des eaux pluviales.

La connexion entre les différents espaces publics sera recherchée, tant en matière de lisibilité des cheminements, de complémentarité des usages et de continuité des matériaux.

Espaces privés :

Afin de préserver l'aspect très paysager de ce secteur et de favoriser la biodiversité, un jardin commun sera aménagé au coeur de chaque nouvelle opération.

Des coeurs d'îlots largement arborés viseront à décliner l'identité d'un parc habité dans un rapport de proximité aux espaces extérieurs privatifs (balcons, terrasses, rez-de-jardin)

VALORISATION DU PATRIMOINE BÂTI ET PAYSAGER

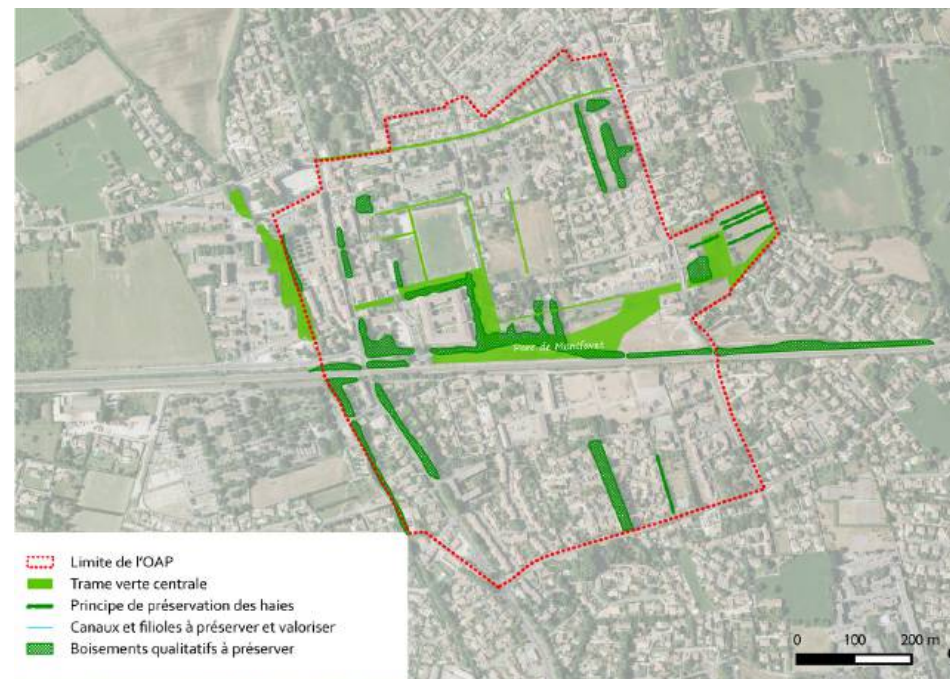
Les haies :

La trame de haies participe à la qualité et à l'identité paysagère des lieux. Elle permet également de protéger du Mistral. Les haies présentant un intérêt paysager et dont l'état sanitaire le permet seront donc à préserver et valoriser. En cas de suppression d'une ou plusieurs haies, ces dernières devront être reconstituées sur place ou à proximité.

Préservation des boisements existants :

Majoritairement intégrés dans le projet de parc urbain, les boisements situés le long du canal sont à conserver. Les aménagements d'espaces publics doivent se faire dans le respect du site.

Principes de traitement des espaces extérieurs



MIXITÉ FONCTIONNELLE ET SOCIALE

Une mixité fonctionnelle, sociale et des typologies bâties est recherchée à l'échelle de ce secteur d'OAP qui accueillera du logement collectif, intermédiaire et individuel ainsi que des activités tertiaires et artisanales, accompagnées par des équipements, services et commerces de proximité facilitant ainsi une pratique «durable» du quartier.

La destination des bâtiments sera adaptée à leur situation urbaine.

L'implantation d'activités et d'équipements sera à privilégier sur :

- les secteurs de centralités locales ou d'échelle communale (voire intercommunale) ;
- le secteur à dominante économique le long du faisceau ferroviaire.

Les commerces sont à implanter, en priorité, le long du cours Cardinal Bertrand.

Le projet vise à une mise en relation des équipements existants, dans un objectif de confortement et d'étirement de la centralité du cœur de ville.

Par l'intervention sur l'espace public et la complémentarité des programmes, ces équipements participent à l'intensité urbaine à différents temps de la journée.

La gare constitue une centralité majeure qui doit pouvoir bénéficier d'une plus grande ouverture sur le quartier, notamment grâce à une valorisation de l'axe gare/mairie annexe qui devra permettre de créer un lien plus évident entre ces deux centralités.

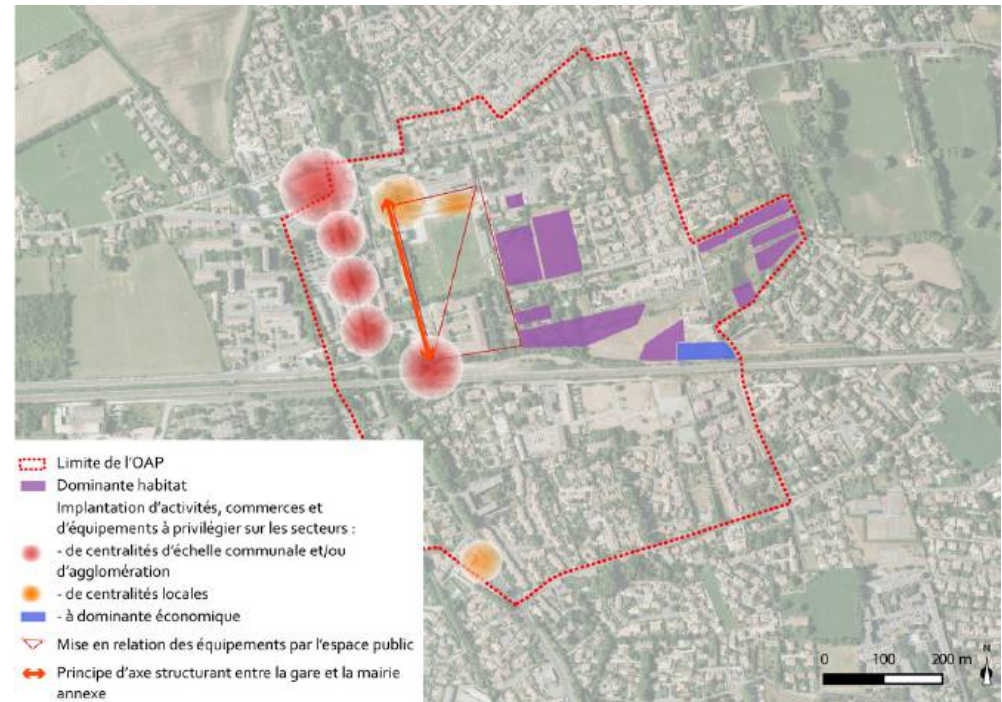
Le long du cours Cardinal Bertrand de Montfavet, les RDC devront être animés et accueillir des activités, commerces et/ou équipements.

Le secteur a une capacité d'accueil minimale d'environ 400 nouveaux logements dont environ 75 % en collectif, semi-collectif ou individuel superposé. Au minimum 10% de logements locatifs sociaux seront créés

à l'échelle de ce secteur à la fin de l'opération (ce pourcentage ne s'applique pas opération par opération, mais à l'échelle du futur quartier).

Cette densification s'opère en lien avec le renforcement et la mise en relation des équipements existants (école, stade, bibliothèque...).

Principes de mixité



QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE ET PRÉVENTION DES RISQUES

TRAME VERTE ET BLEUE

Afin de contribuer à la biodiversité sur le secteur, il s'agira d'assurer la continuité des espaces verts en cœur de quartier, notamment en reliant les parcs existants et en complétant l'offre d'espaces publics plantés. De par son caractère continu, l'espace vert central favorisera la biodiversité et notamment la circulation de la faune locale.

Il s'agira de rechercher autant que possible un aménagement qui soit compatible avec la préservation d'un maximum d'arbres sains et d'espaces de pleine terre.

En cas de création de nouveaux espaces verts ou d'agréments, il s'agira de privilégier des essences végétales locales et diversifiées nécessitant un arrosage et un ensoleillement cohérent avec leur implantation.

L'implantation de composteurs, de nichoirs, de ruches et de petits habitats pour la faune locale est encouragée.

Les canaux et filioles existants sur le site devront être préservés et valorisés dans le cadre des opérations d'aménagement.

CONFORT CLIMATIQUE

Sur les espaces extérieurs, privilégier les mesures en faveur du confort d'été permettant de limiter les phénomènes d'îlots de chaleur urbains :

- rechercher l'équilibre minéral / végétal notamment en végétalisant et en réduisant au maximum les espaces minéralisés ;
- limiter l'imperméabilisation des sols et réserver des zones pour la végétation en pleine terre, notamment en cœurs d'îlots ;
- privilégier les matériaux et les revêtements de couleur claire, à fort albédo avec une émissivité élevée, en évitant les phénomènes d'éblouissement ;

- favoriser l'ombrage des espaces extérieurs par la végétalisation notamment ;
- préserver les haies ou reconstituer un système de haies brise-vent afin de limiter les effets du Mistral ;
- rechercher une implantation des bâtiments permettant de favoriser l'ensoleillement de chaque logement. La réflexion devra notamment porter sur les hauteurs et le recul des bâtiments les uns par rapport aux autres afin de limiter les ombres portées sur les bâtiments voisins.

PRÉVENTION DES NUISANCES

Une attention particulière devra être portée à la gestion des vis-à-vis dans chaque projet et en particulier pour les opérations situées à proximité d'habitations existantes et pour les opérations de logements.

En lien avec la proximité du faisceau ferroviaire, les secteurs d'habitation sont situés en retrait, derrière une bande végétale et/ou des bâtis d'activités qui assurent un filtre acoustique.

Les projets devront proposer des principes d'aménagement et de constructions permettant d'assurer la résilience du territoire et de limiter la vulnérabilité du secteur.

PERFORMANCE ÉNERGÉTIQUE

Pour toute construction, la recherche d'une performance énergétique est encouragée au regard de quatre caractéristiques :

- l'enveloppe du bâtiment (isolation, confort d'été...);
- Le potentiel d'énergie renouvelable ;
- l'impact environnemental positif ;
- la pérennité de la solution retenue.

Toutefois, l'installation de tout dispositif lié aux énergies renouvelables devra faire l'objet d'une insertion harmonieuse au regard du volume des bâtiments et de la forme de la toiture afin d'en limiter l'impact visuel.

INTÉGRATION DU STATIONNEMENT

Les objectifs sur ce secteur sont de donner sa juste place à la voiture (notamment visuellement), de privilégier la création d'espaces verts et de limiter l'imperméabilisation des sols.

À l'échelle du quartier de la gare :

- la mutualisation du stationnement est à privilégier au sein d'une opération ou entre plusieurs opérations ;
- Le stationnement des bâtiments d'habitat collectif devra, de manière privilégiée, être intégré en sous-sol semi-enterré sauf sur les terrains concernés par une servitude l'interdisant ;
- L'utilisation de revêtements perméables et drainants est à privilégier pour l'aménagement du stationnement qui n'est pas intégré dans un volume construit ;
- Les aménagements devront prévoir un stationnement sécurisé et abrité pour les cycles. Une attention particulière devra être apportée au choix des matériaux. Les locaux de stationnement des cycles devront être pensés en lien avec le végétal et les matériaux naturels sont recommandés, tels que le bois.

LA DESSERTE PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

Ce secteur est desservi par une offre bus ainsi que par le TER via la gare d'Avignon Montfavet.

Un pôle d'échanges BUS - train - vélo sera réalisé afin de privilégier le développement des transports en commun et le rabattement vélo et piéton vers la gare

Des liaisons cyclables seront développées vers la gare sur les différents axes, soit via des bandes et pistes cyclables, soit par l'aménagement de voies partagées.

Une offre de service et de stationnement cycles sécurisé est prévue sur le PEM.

LA DESSERTE DES TERRAINS PAR LES VOIES

DESSERTE VIAIRE ET MODES DOUX

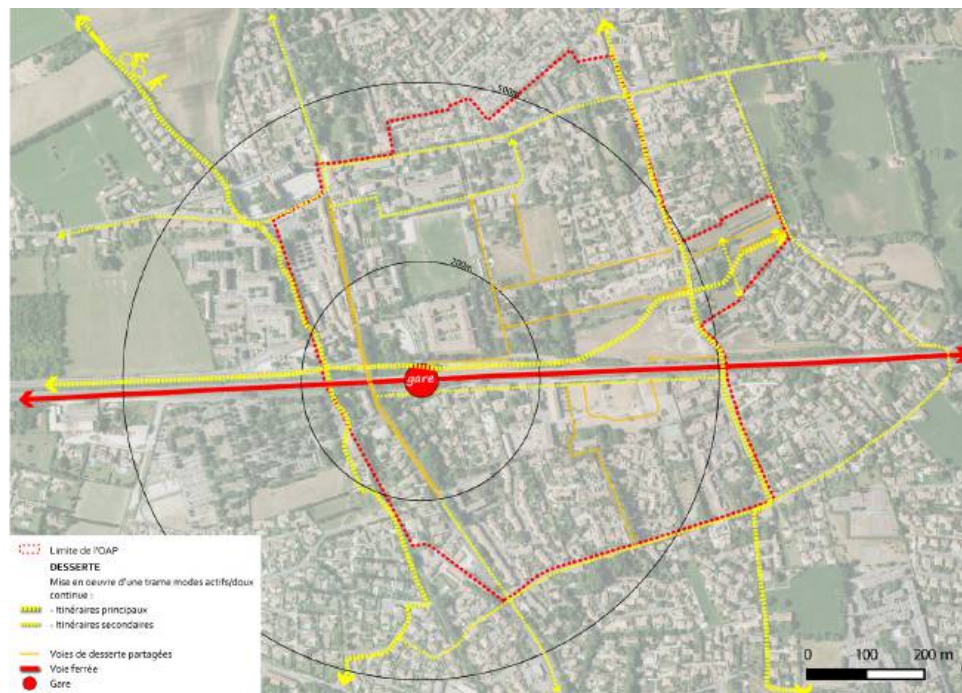
Dans un objectif d'apaisement du secteur et de valorisation des modes actifs, le nombre de voies de circulation sera réduit au bénéfice des liaisons piétonnes, prenant place notamment au sein du parc central, épine dorsale Est/Ouest du secteur.

Une hiérarchisation des voies sera recherchée avec 3 types de voiries :

- les voies de circulation principales, existantes : cours Cardinal Bertrand, avenue des vertes rives, qui seront pacifiées dans leur traversée du centre-ville ;
- les voies de desserte internes et «chemins», partagés entre les différents modes de déplacement ;
- Les voies dédiées aux modes actifs

L'accent sera mis sur le caractère apaisé de l'ensemble des voies de desserte. Rappelant le caractère de chemins agricoles présents à proximité, un travail sur le revêtement, le dimensionnement de la voie et la limitation de la vitesse est attendu.

Principes de desserte



ÉCHÉANCIER D'OUVERTURE À L'URBANISATION

Une procédure de création de ZAC a été lancée en septembre 2022. Grâce au partenariat avec l'Établissement Public Foncier engagé dès 2017, le niveau de maîtrise foncière de la ZAC est important et va faciliter une mise en œuvre opérationnelle dès fin 2024 / début 2025.

La priorité sera de réaliser les programmes situés en cœur de quartier à l'est du stade en lien avec toute la requalification des espaces publics autour de la mairie, du boulevard des écoles et du futur PEM.

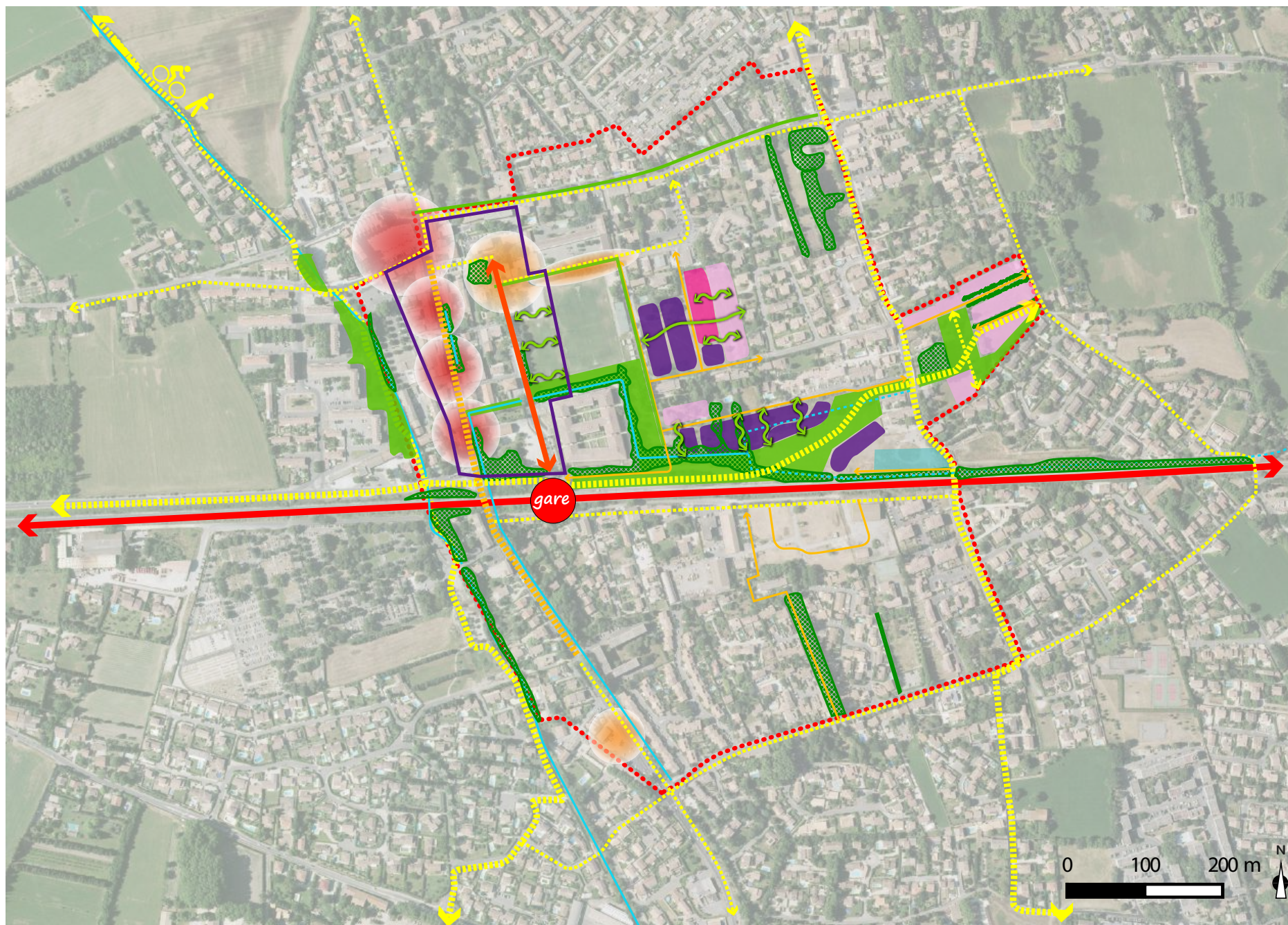
Puis, le quartier se développera vers le sud en intégrant l'aménagement de la coulée paysagère en interface avec la voie ferrée.

L'urbanisation de ce secteur est conditionnée à sa conduite sous la forme d'une opération d'ensemble. Les temporalités d'urbanisation sont indicatives et sont susceptibles de s'adapter à la réalité opérationnelle.

Exemple d'aménagement de voie apaisée, Chemin de Saint-Henry à Avignon



Synthèse des principes d'aménagement sur le secteur :



 Périmètre de l'OAP

MIXITÉ FONCTIONNELLE ET SOCIALE ET INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET PAYSAGÈRE

Principes de vocations et de gradation des hauteurs :

 Densification du coeur de village - R+2 + att
Secteur à dominante habitat, avec
gradation des hauteurs bâties :

 - R+2 à R+3 + attique

 - R+1 à R+2

 - R+1

Implantation d'activités, commerces et
d'équipements à privilégier sur les secteurs :

 - de centralité d'échelle communale et/ou
d'agglomération

 - de centralités locales

 - à dominante économique

Principes d'insertion architecturale, urbaine et paysagère

 Principe d'axe structurant entre la gare et la
mairie annexe

 Principe de percées visuelles

Principes de traitement des espaces extérieurs

 Trame verte centrale (parcours de l'eau à
valoriser à l'intérieur des espaces verts)

 Principe de conservation des haies ayant un
intérêt paysager et dont l'état sanitaire le
permet

 Canaux et filioles à préserver et valoriser

 Boisements à préserver et valoriser ou à
créer

DESSERTE

Mise en oeuvre d'une trame modes
actifs/doux continue :

 - Itinéraires principaux

 - Itinéraires secondaires

 Voies de desserte internes, partagées et
apaisées

 Gare

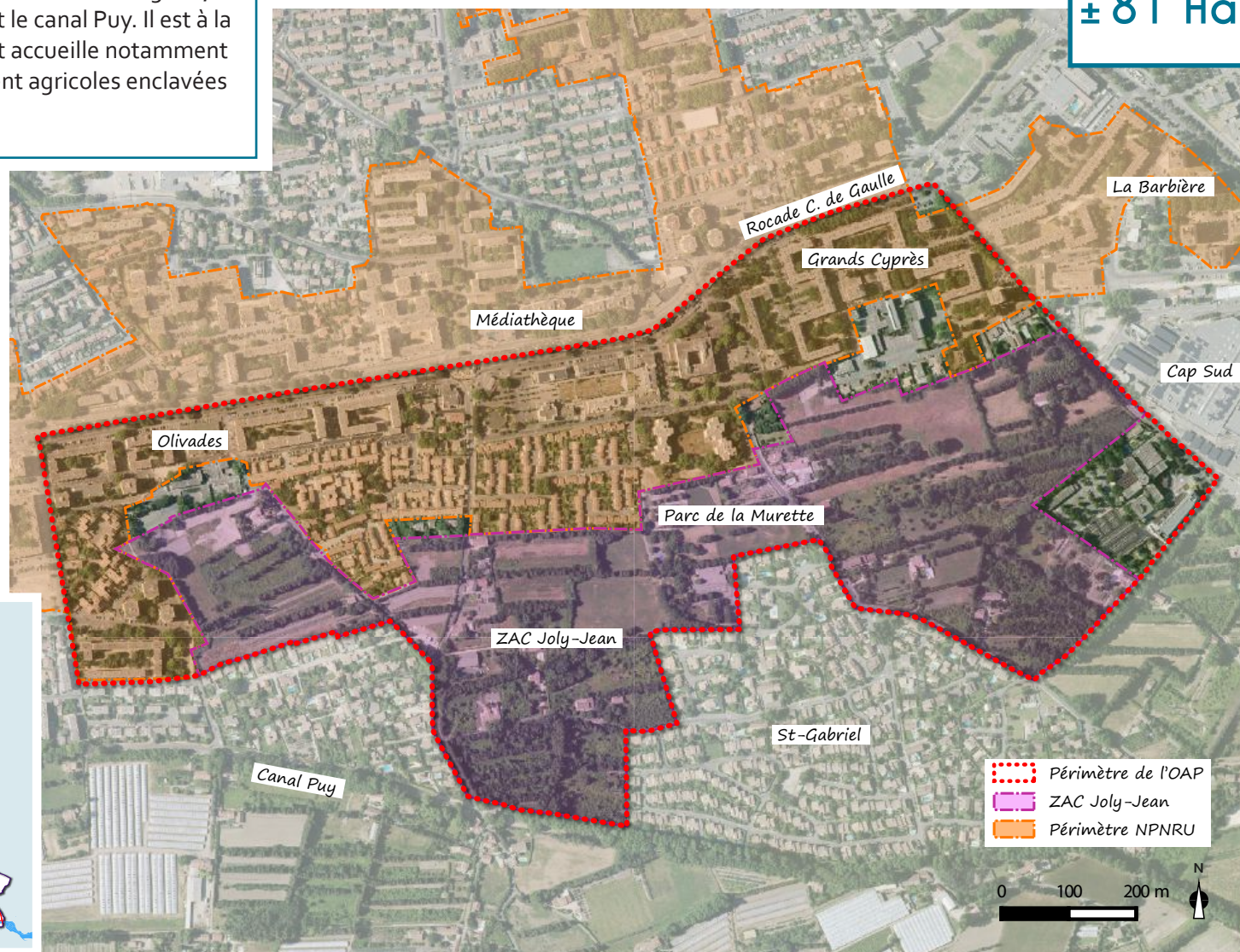
 Faisceau ferroviaire

Joly-Jean / rocade Sud - OAP sectorielle

LOCALISATION

Ce site d'OAP se situe dans les quartiers Sud d'Avignon, entre la rocade Charles de Gaulle et le canal Puy. Il est à la limite de l'urbanisation de la ville et accueille notamment les dernières parcelles anciennement agricoles enclavées d'Avignon.

± 81 Ha



CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE

Ce secteur d'OAP est situé sur les zones UG, UTI, UTC, UV, 1AUj et 2AUj. Il est concerné par le risque inondation.

CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

Ce secteur recouvre une surface d'environ 80 hectares et est constitué par :

- un quartier en renouvellement urbain, concerné par le NPNRU (Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain) ;
- la ZAC Joly-Jean, créée par délibération du conseil municipal du 17 décembre 2009. Cette ZAC est occupée majoritairement par des friches et terres agricoles au sein d'un tissu déjà partiellement urbanisé ;
- des parcelles situées en franges de l'éco-quartier Joly-Jean, non incluses dans les deux périmètres précités.

L'objectif du projet porté par la ville est de créer un éco-quartier, au niveau de la ZAC Joly-Jean, qui s'intègre parfaitement à son environnement et qui s'inscrit dans la continuité urbaine des quartiers en renouvellement urbain (NPNRU).

ENJEUX

Les enjeux principaux à l'échelle de ce secteur sont :

- **d'assurer une continuité entre les différentes entités urbaines** : quartiers situés de part et d'autre de la rocade Charles de Gaulle et qui font l'objet d'un programme de rénovation urbaine (NPNRU), écoquartier Joly-Jean et quartiers situés en frange de la ceinture verte ;
- **de recréer une façade urbaine qualitative le long de la rocade** ;
- **de gérer efficacement les déplacements en favorisant les modes actifs** : la qualité de vie dans le quartier sera favorisée grâce à la création d'une trame modes actifs permettant d'assurer les déplacements Nord-Sud jusqu'à la ceinture verte et la Durance et Est-Ouest, des quartiers de la Barbière et Cap Sud jusqu'aux quartiers situés à l'Ouest de l'avenue de Tarascon ;
- **de recréer des centralités de quartiers et renforcer la qualité résidentielle du site** ;
- **de préserver et valoriser le patrimoine et le paysage** par la préservation et la mise en valeur du patrimoine bâti existant (Moulin Notre-Dame, fermes...) et des espaces naturels qui s'intégreront au paysage urbain avec la conservation d'éléments structurants ;
- **d'inventer la ville de demain avec une réelle ambition environnementale, énergétique et sociale** ;
- **de s'appuyer sur les richesses naturelles existantes** en créant notamment une coulée verte traversant le quartier d'Est et en Ouest et en reliant ce secteur à la ceinture verte.

QUALITÉ DE L'INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET PAYSAGÈRE

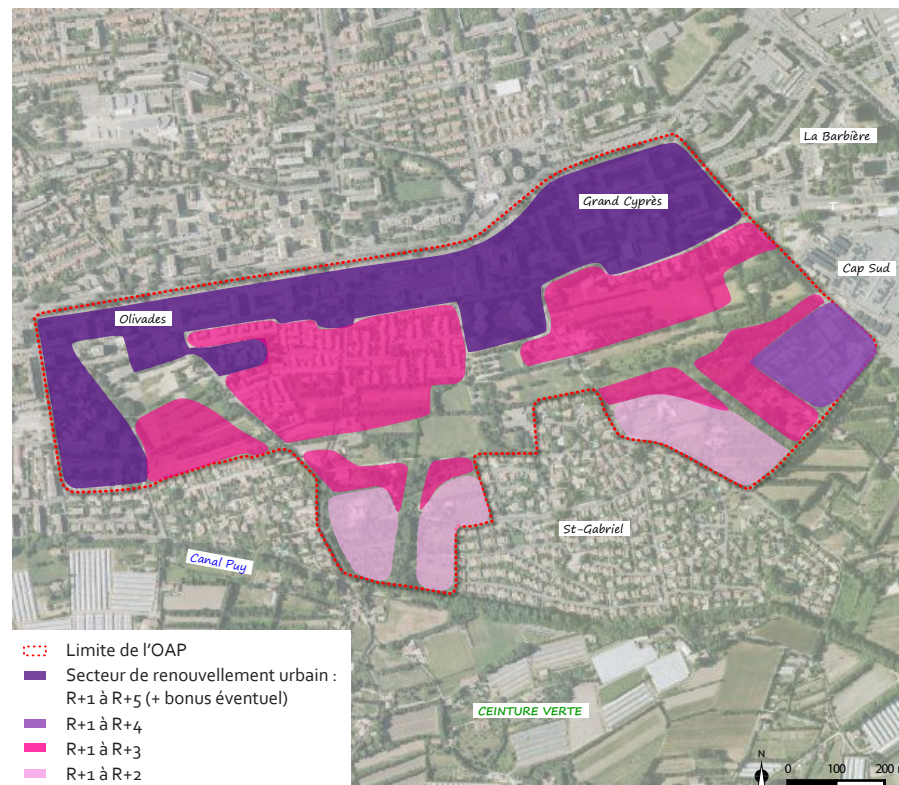
HAUTEUR

La volumétrie des constructions sera adaptée à leur situation urbaine et devra permettre de créer une transition entre les quartiers de grands ensembles situés le long de la rocade, avec des hauteurs importantes, et les secteurs pavillonnaires situés en frange de la ceinture verte.

- Au Nord, sur les secteurs de renouvellement urbain : les hauteurs seront comprises entre 6 et 18 mètres avec un principe de transition des hauteurs bâties par rapport aux tissus existants. Des dépassements de la hauteur maximale sont autorisés pour les constructions faisant preuve d'exemplarité énergétique (cf. règlement de la zone UG). Les hauteurs minimales et maximales autorisées sur ces secteurs font l'objet de prescriptions plus précises dans le règlement et devront être conformes à ces dernières ;
- Sur la partie centrale : les hauteurs seront comprises entre 6 et 12 mètres (R+1 à R+3) afin de permettre une transition entre les quartiers de grands ensembles au Nord, les tissus pavillonnaires au Sud et la zone commerciale à l'Est. Les hauteurs maximales autorisées sur ces secteurs font l'objet de prescriptions plus précises dans le règlement et devront être conformes à ces dernières ;
- Sur la partie Sud-Est : les hauteurs seront comprises entre 6 et 15 mètres (R+1 à R+4) ;
- Sur la partie Sud : les hauteurs seront comprises entre 6 et 9 mètres (R+1 à R+2) en cohérence avec les secteurs pavillonnaires voisins.

Les hauteurs ci-dessus ne s'appliquent pas aux constructions à destination d'équipements d'intérêt collectif et de services publics, dès lors qu'existent des contraintes ou spécificités architecturales, techniques ou fonctionnelles dûment justifiées.

Principes de hauteurs bâties



IMPLANTATION DES BÂTIMENTS ET ORIENTATION DES FAÇADES

Afin de recomposer une façade urbaine le long de la rocade Charles de Gaulle :

- les nouveaux bâtiments devront présenter une façade animée le long de cette dernière (ouvertures, accès, enseignes intégrées à la façade...) ;
- les bâtiments seront ordonnancés les uns par rapport aux autres ;
- des percées visuelles devront être préservées vers le second rideau.

ESPACES EXTÉRIEURS

Espaces publics :

L'ensemble des espaces publics fera l'objet d'un accompagnement paysager.

Un espace vert central sera créé afin d'opérer un lien Est/Ouest évident, clair et lisible. Multifonctionnelle, cette coulée verte structurante pour le quartier accueillera des espaces de rencontres et de loisirs, des circulations douces et les éléments de gestion des eaux pluviales.

Espaces privés :

Afin de préserver l'aspect très paysager de ce secteur et de favoriser la biodiversité, un jardin commun sera aménagé au coeur de chaque nouvelle opération dans la ZAC Joly-Jean. Il pourra accueillir plusieurs vocations telles que :

- des jeux pour enfants ;
- des jardins partagés ;
- des espaces de rencontres.

Afin de favoriser la convivialité et le lien social, ces jardins ne seront pas clôturés et seront partagés par les habitants de l'ensemble de l'opération.

VALORISATION DU PATRIMOINE BÂTI ET PAYSAGER

Patrimoine bâti :

Le patrimoine bâti existant devra être préservé et valorisé comme notamment le Moulin Notre-Dame qui sera réhabilité.

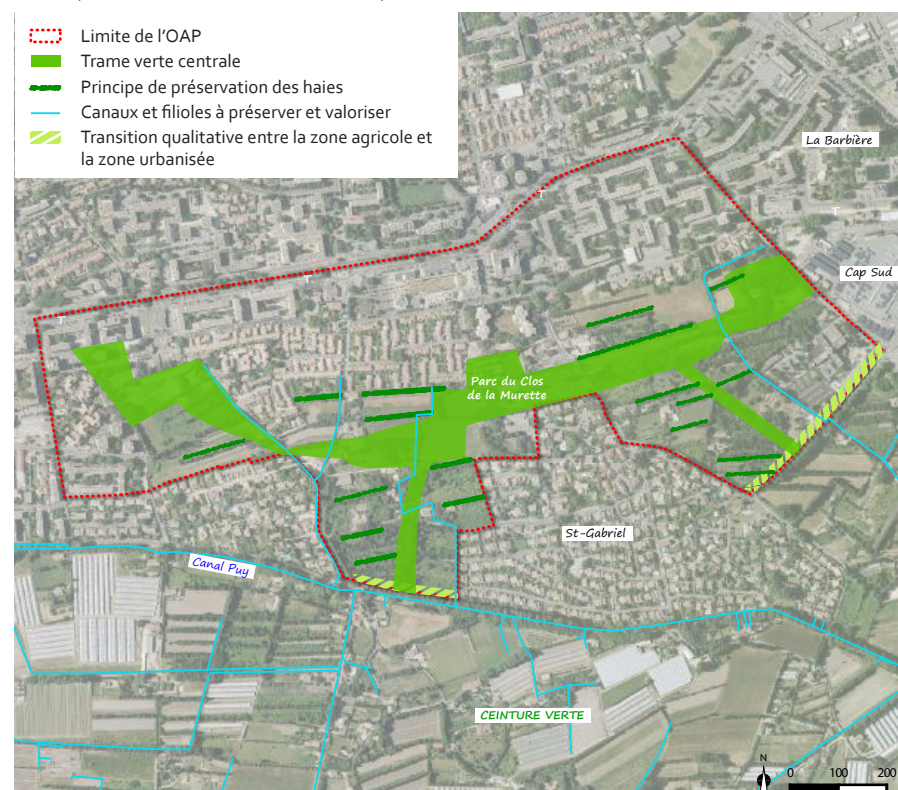
Les haies :

La trame de haies participe à la qualité et à l'identité paysagère des lieux. Elle permet également de protéger du Mistral. Les haies présentant un intérêt paysager et dont l'état sanitaire le permet seront donc à préserver et valoriser. En cas de suppression d'une ou plusieurs haies, ces dernières devront être reconstituées sur place ou à proximité.

Zone de transition avec la zone agricole :

Les secteurs de transition entre les espaces urbanisés et agricoles seront traités de manière qualitative et devront faire l'objet d'une réflexion paysagère et architecturale particulière. Ces zones de transition pourront éventuellement accueillir des équipements de gestion des eaux pluviales paysagés.

Principes de traitement des espaces extérieurs



MIXITÉ FONCTIONNELLE ET SOCIALE

Une mixité fonctionnelle, sociale et des typologies bâties est recherchée à l'échelle de ce secteur d'OAP qui accueillera du logement collectif, intermédiaire et individuel ainsi que des activités tertiaires et artisanales, accompagnées par des équipements, services et commerces de proximité facilitant ainsi une pratique «durable» du quartier.

La destination des bâtiments sera adaptée à leur situation urbaine.

L'implantation d'activités, de commerces et d'équipements sera à privilégier sur :

- les secteurs de centralités locales ou d'échelle communale (voire intercommunale) ;
- les secteurs situés en frange de l'écoquartier Joly-Jean ;
- le secteur à dominante économique et commerciale au Sud-Est du secteur.

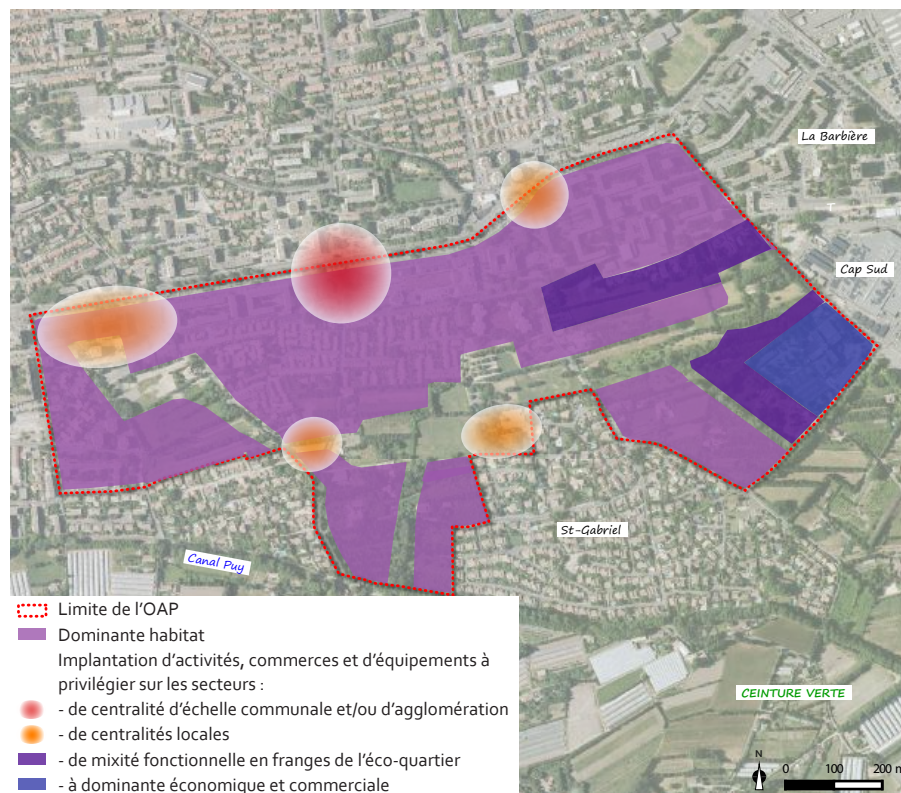
Une mixité intergénérationnelle est également à privilégier avec, notamment, la mise en place de programmes de logements spécifiques et adaptés aux personnes âgées.

Le secteur a une capacité d'accueil minimale d'environ 1360 nouveaux logements dont :

- Environ 1000 logements sur la ZAC Joly-Jean (soit une densité nette, hors voiries structurantes, équipements et espaces publics de rayonnement d'échelle communale, de 50 logements/ha) dont environ 65% en collectif, semi-collectif ou individuel superposé. Environ 10% de logements locatifs sociaux seront créés à l'échelle de la ZAC à la fin de l'opération (ce pourcentage ne s'applique pas opération par opération, mais à l'échelle de la ZAC) ;
- environ 360 logements sur le secteur NPNRU.

De plus, la démolition d'environ 470 logements et la réhabilitation d'environ 960 logements sont prévues dans le cadre du NPNRU sur ce secteur.

Principes de mixité



QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE ET PRÉVENTION DES RISQUES

TRAME VERTE ET BLEUE

Afin de contribuer à la biodiversité sur le secteur, il s'agira d'assurer la continuité des espaces verts en cœur de quartier, notamment en reliant les parcs existants et en complétant l'offre d'espaces publics plantés. De par son caractère continu, l'espace vert central favorisera la biodiversité et notamment la circulation de la faune locale.

Il s'agira de rechercher autant que possible un aménagement qui soit compatible avec la préservation d'un maximum d'arbres sains et d'espaces de pleine terre.

En cas de création de nouveaux espaces verts ou d'agréments, il s'agira de privilégier des essences végétales locales et diversifiées nécessitant un arrosage et un ensoleillement cohérent avec leur implantation.

L'implantation de composteurs, de nichoirs, de ruches et de petits habitats pour la faune locale est encouragée.

Plusieurs filioles d'irrigation alimentées par le canal Puy ont été repérées sur le site. Ces filioles devront être préservées et valorisées dans le cadre des opérations d'aménagement. Elles pourront notamment permettre l'arrosage des espaces verts publics et privés.

CONFORT CLIMATIQUE

Sur les espaces extérieurs, privilégier les mesures en faveur du confort d'été permettant de limiter les phénomènes d'îlots de chaleur urbains :

- réduire au maximum les espaces minéralisés et privilégier la végétalisation ;
- limiter l'imperméabilisation des sols et réserver des zones pour la végétation en pleine terre, notamment en cœurs d'îlots ;
- privilégier les matériaux et les revêtements de couleur claire, à

fort albédo avec une émissivité élevée, en évitant les phénomènes d'éblouissement ;

- favoriser l'ombrage des espaces extérieurs par la végétalisation notamment ;
- préserver les haies ou reconstituer un système de haies brise-vent afin de limiter les effets du Mistral ;
- rechercher une implantation des bâtiments permettant de favoriser l'ensoleillement de chaque logement. La réflexion devra notamment porter sur les hauteurs et le recul des bâtiments les uns par rapport aux autres afin de limiter les ombres portées sur les bâtiments voisins.

PRÉVENTION DES NUISANCES

Une attention particulière devra être portée à la gestion des vis-à-vis dans chaque projet et en particulier pour les opérations situées à proximité d'habitations existantes et au sein même des nouvelles opérations de logements.

Les nuisances engendrées par la rocade Charles de Gaulle (sonores et pollution de l'air) devront être prises en compte lors de la construction des futures opérations situées à proximité de cette dernière.

L'implantation des bâtiments, leur orientation, les matériaux utilisés, leur isolation... devront permettre de limiter ces nuisances.

PRÉVENTION DU RISQUE INONDATION

Les projets devront :

- permettre de limiter l'imperméabilisation des sols et privilégier les techniques alternatives de gestion des eaux pluviales afin d'éviter d'aggraver le risque inondation ;
- proposer des principes d'aménagement et de constructions permettant d'assurer la résilience du territoire et de limiter la vulnérabilité du secteur.

PERFORMANCE ÉNERGÉTIQUE

Pour toute construction, la recherche en matière de performance énergétique est encouragée au regard de quatre caractéristiques :

- l'enveloppe du bâtiment (isolation, confort d'été...);
- le potentiel d'énergies renouvelables ;
- l'impact environnemental positif ;
- une pérennité de la solution retenue.

Toutefois, l'installation de tout dispositif lié aux énergies renouvelables devra faire l'objet d'une insertion harmonieuse au regard du volume des bâtiments et de la forme de la toiture afin d'en limiter l'impact visuel.

INTÉGRATION DU STATIONNEMENT

Les objectifs sur ce secteur sont de donner à la voiture sa juste place (en limitant notamment son impact visuel sur et depuis l'espace public), de privilégier la création d'espaces verts et de limiter l'imperméabilisation des sols.

À l'échelle de l'éco-quartier Joly-Jean :

- Les espaces de stationnement privés seront gérés à l'intérieur des îlots ;
- Le stationnement des bâtiments d'habitat collectif devra, de manière privilégiée, être intégré en sous-sol semi-enterré afin, notamment, de prendre en compte le risque inondation de ce secteur ;
- Les aménagements devront prévoir un stationnement sécurisé et abrité pour les cycles. Une attention particulière devra être apportée au choix des matériaux. Les locaux de stationnement des cycles devront être pensés en lien avec le végétal et les matériaux naturels sont recommandés, tels que le bois.

LA DESSERTE PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

Ce secteur est desservi par le tramway.

Des liaisons piétonnes et cyclables seront développées vers les stations de tramway.

LA DESSERTE DES TERRAINS PAR LES VOIES

DESSERTE VIAIRE ET MODES ACTIFS

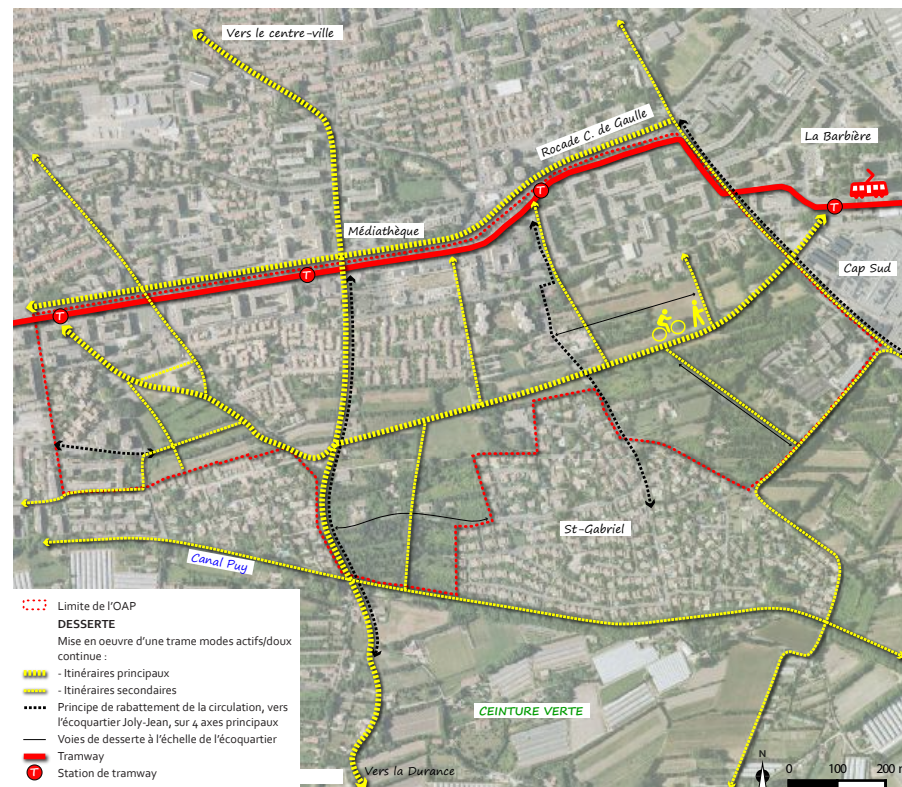
Dans un objectif d'apaisement du secteur, de valorisation des modes actifs et de diminution des nuisances sonores, le nombre de voies de circulation sera réduit au bénéfice des liaisons piétonnes, prenant place notamment au sein du parc central, épine dorsale Est/Ouest du secteur.

Une hiérarchisation des voies sera recherchée avec 3 types de voiries :

- les voies de circulation principales, majoritairement orientées Nord-Sud ;
- les voies de desserte internes, qui seront, de manière privilégiée, réalisées sous forme de voiries partagées et où la priorité sera donnée aux modes actifs ;
- les voies pour les modes actifs permettant de relier les secteurs habités avec les centralités existantes et projetées situées dans ou à proximité du secteur d'OAP.

Suite à la mise en oeuvre de la LEO, une réduction du trafic routier au niveau de la rocade Charles de Gaulle est attendue, ce qui contribuera à la réduction des nuisances sonores.

Principes de desserte



ÉCHÉANCIER D'OUVERTURE À L'URBANISATION

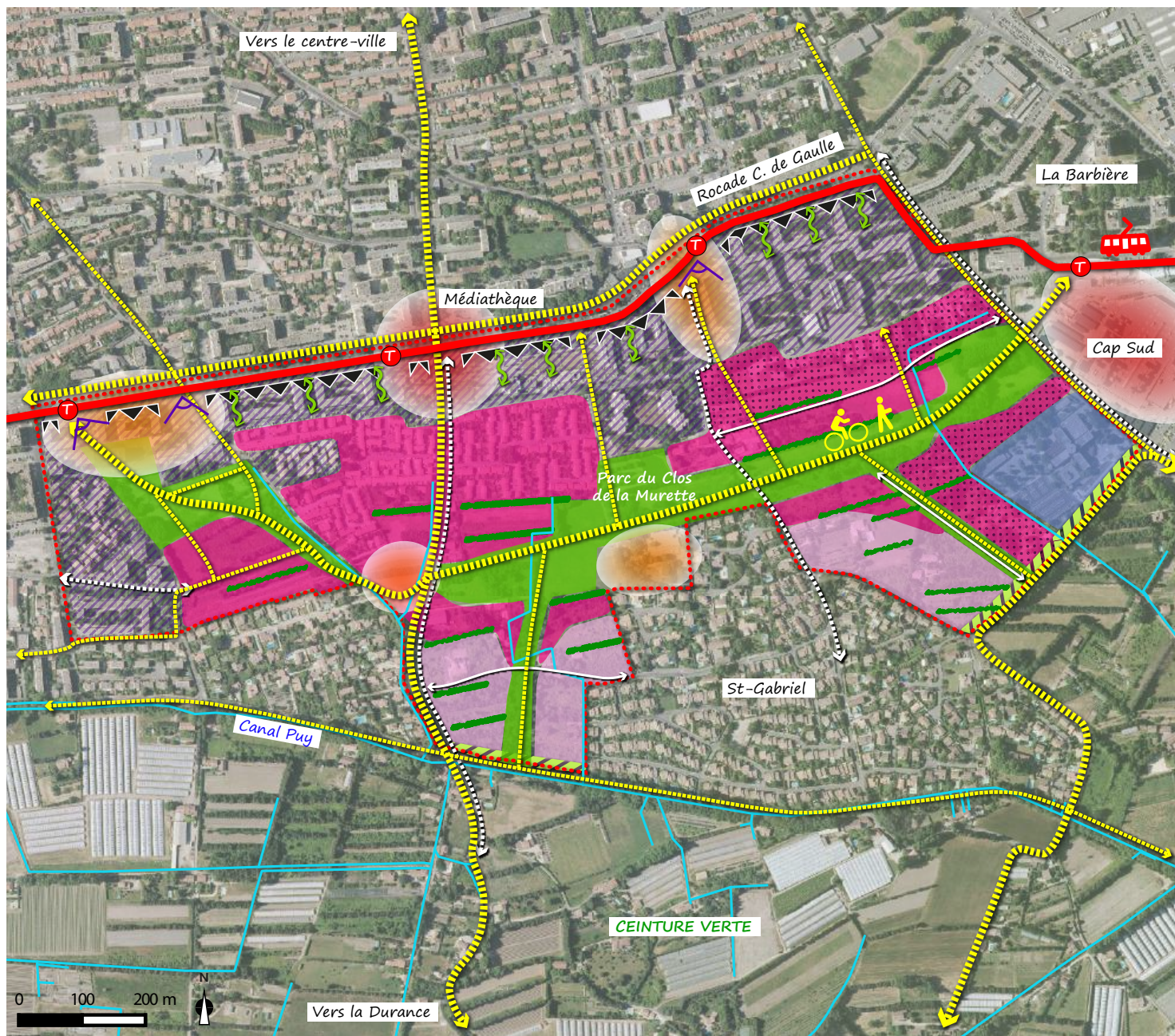
Procédure de ZAC en cours. La zone 1AUj, déjà ouverte à l'urbanisation, est phasée comme suit :

- En 2024, finalisation de l'aménagement et de la commercialisation déjà très avancés du secteur Ouest allant jusqu'à l'avenue de la Trillade avec l'attribution d'un dernier programme d'environ 60 logements ;
- En 2025, poursuite de la réalisation de la ZAC avec le secteur centre nord situé entre l'avenue de la Trillade et le parc du clos de la Murette ;
- En 2027, lancement du secteur Est situé entre la rue de la Garance et l'avenue de la Croix rouge.

La zone 2AUj, située au Sud de la ZAC, est envisagée à horizon 2029 /2030.

Les temporalités d'urbanisation sont indicatives et sont susceptibles de s'adapter à la réalité opérationnelle.

Synthèse des principes d'aménagement sur le secteur :



--- Périmètre de l'OAP

MIXITÉ FONCTIONNELLE ET SOCIALE ET INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET PAYSAGÈRE

Principes de vocations et de gradation des hauteurs :

/// Secteur de renouvellement urbain - R+1 à R+5 (+ bonus éventuel)

Secteur à dominante habitat, avec gradation des hauteurs bâties :

■ - R+1 à R+3

■ - R+1 à R+2

Implantation d'activités, commerces et d'équipements à privilégier sur les secteurs :

● - de centralité d'échelle communale et/ou d'agglomération

● - de centralités locales

■ - de mixité fonctionnelle en franges de l'éco-quartier (R+1 à R+3)

■ - à dominante économique et commerciale (R+1 à R+4)

Principes d'insertion architecturale, urbaine et paysagère

▲ Recomposition d'une façade urbaine le long de la rocade

~ Principe de percées visuelles vers le second rideau

~ Transition qualitative entre la zone agricole et la zone urbanisée

~ Ouverture visuelle à créer

Principes de traitement des espaces extérieurs

■ Trame verte centrale (parcours de l'eau à valoriser à l'intérieur des espaces verts)

■ Principe de conservation des haies ayant un intérêt paysager et dont l'état sanitaire le permet

— Canaux et filiales à préserver et valoriser

DESSERTE

Mise en oeuvre d'une trame pour les modes actifs continue :

--- Itinéraires principaux

--- Itinéraires secondaires

--- Principe de rabattement de la circulation, vers l'écoquartier Joly-Jean, sur 4 axes principaux

— Voies de desserte à l'échelle de l'écoquartier Joly-Jean

■ Tramway

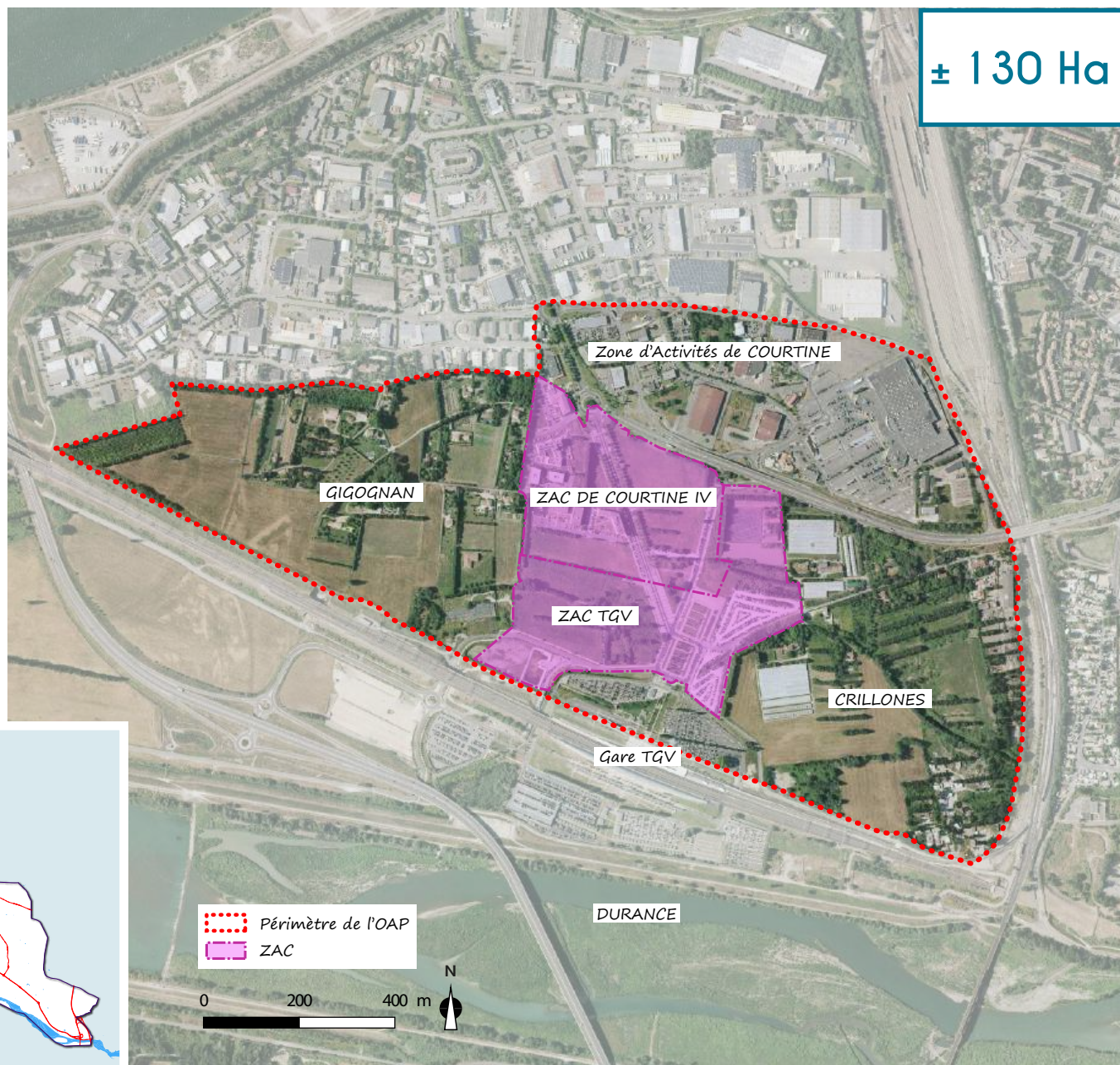
● Station de tramway

Confluence- OAP sectorielle

LOCALISATION

Ce site est situé stratégiquement à proximité immédiate de la gare TGV et à moins de 3 km du centre-ville d'Avignon.

Il s'inscrit dans un cadre paysager exceptionnel à la Confluence du Rhône et de la Durance.



CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE

Ce secteur d'OAP est situé sur les zones UPg, 2AUp et UE.

Il est concerné par le risque inondation.

Les secteurs Gigognan et Crillones ne pourront être ouverts à l'urbanisation qu'une fois la digue de la Durance qualifiée résistante à l'aléa de référence (RAR).

Ces deux secteurs sont également concernés, en partie, par l'article L111-6 du code de l'urbanisme. Des prescriptions relatives à sa prise en compte sont édictées au sein des dispositions générales du règlement (*9. Marges de reculs*).

CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

Ce secteur recouvre une surface d'environ 130 hectares et est constitué par :

- au Nord, une partie de la zone d'activités de Courtine qui accueille des commerces et activités et qui renvoie une image dégradée depuis la rocade (absence d'ordonnancement, architecture banale, faible qualité paysagère...);
- au Sud le futur quartier d'Avignon Confluence avec :
 - au centre, les ZACTGV et de Courtine IV, créées respectivement par le Conseil Communautaire de l'agglomération en date du 30/11/2007 et par délibération du 19/01/1990 par la ville. Ces ZAC sont partiellement urbanisées ;
 - à l'Ouest, le secteur de Gigognan occupé majoritairement par des parcelles agricoles au sein d'un tissu partiellement urbanisé ;
 - à l'Est, le secteur de Crillones occupé majoritairement par des parcelles agricoles au sein d'un tissu partiellement urbanisé.

ENJEUX

Les enjeux principaux à l'échelle de ce secteur sont :

- **de créer une nouvelle centralité d'échelle d'agglomération, en complémentarité avec l'intra-muros ;**
- **d'assurer une continuité entre les différentes entités urbaines et paysagères :**
gare TGV, bords de la Durance et futur parc de la Confluence, quartier d'Avignon Confluence, zone d'activités de Courtine et centre-ville ;
- **de (re)créer une façade urbaine qualitative** le long de la rocade et du futur axe civique ;
- **de gérer efficacement les déplacements en favorisant les modes actifs :** la qualité de vie dans le quartier sera favorisée grâce à la création d'une trame paysagère support des modes actifs ;
- **de préserver et valoriser le patrimoine paysager et de créer une «ville jardin» ;**
- **d'inventer la ville de demain avec une réelle ambition environnementale et énergétique ;**
- de prendre en compte le risque inondation et ruissellement afin d'assurer la **résilience du projet** face à ces risques ;
- de prendre en compte les nuisances sonores liées aux infrastructures (voies ferrées et rocade Charles de Gaulle).

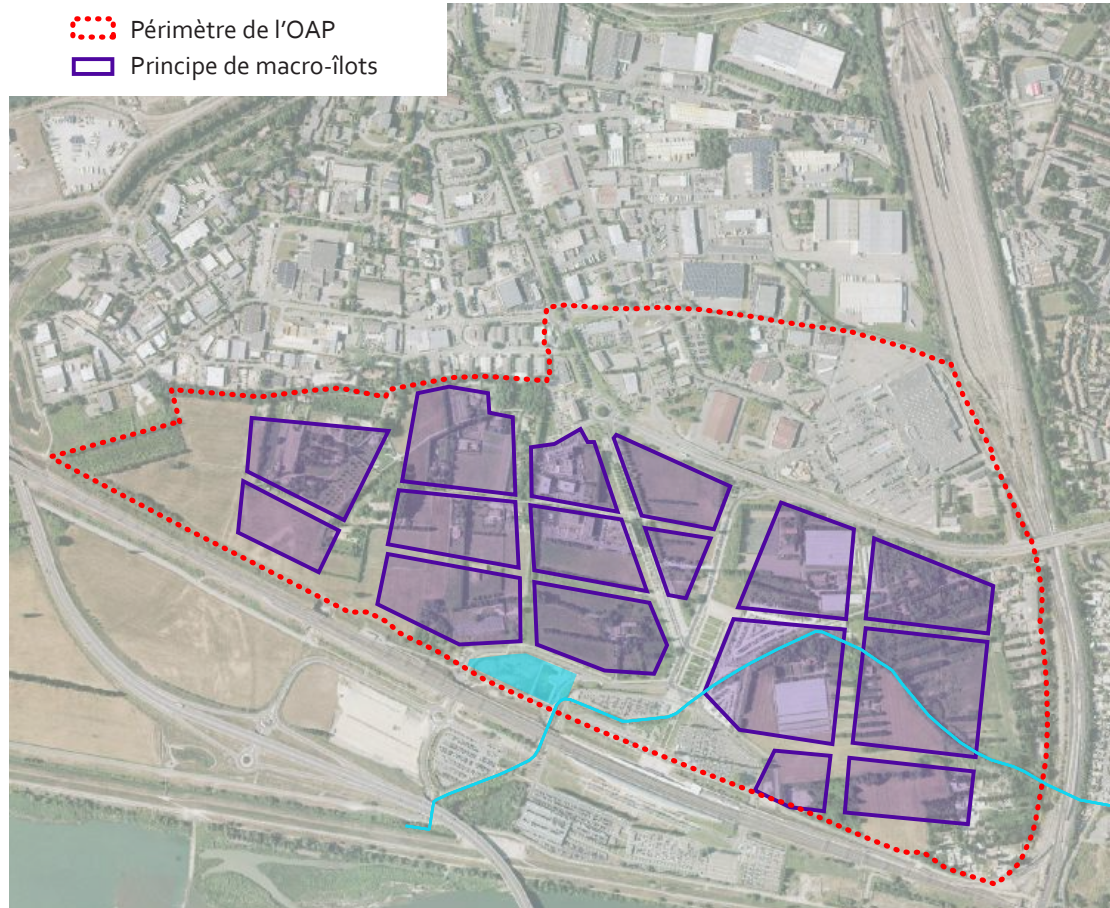
QUALITÉ DE L'INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET PAYSAGÈRE

Le quartier d'Avignon Confluence sera structuré en macro-îlots.

La conception urbaine en macro-îlot permet d'organiser ce morceau de ville en développant des quartiers à l'intérieur du quartier. Chaque îlot offrira une mixité fonctionnelle, sociale et architecturale pour faire ville et permettre la mutualisation des équipements.

Principe de découpage en macro-îlots

- Périimètre de l'OAP
- Principe de macro-îlots



HAUTEUR

La volumétrie des constructions sera adaptée à leur situation urbaine :

- Au niveau de la zone d'activités de Courtine : les hauteurs seront comprises entre 6 et 15 mètres (R+1 et R+4) et entre 6 et 21 mètres le long de la rocade (R+1 à R+6) ;
- Au niveau du projet d'Avignon Confluence : les hauteurs seront comprises entre 9 et 24 m (R+2 à R+7).

Les hauteurs autorisées sur les secteurs cités ci-dessus font l'objet de prescriptions plus précises dans le règlement et devront être conformes à ces dernières.

IMPLANTATION DES BÂTIMENTS ET ORIENTATION DES FAÇADES

Afin de composer une façade urbaine le long de la rocade Charles de Gaulle et de l'axe civique :

- les bâtiments seront ordonnancés les uns par rapport aux autres ;
- les nouveaux bâtiments devront présenter une façade animée le long de ces deux axes (ouvertures, accès, enseignes intégrées à la façade...). Un traitement différencié (ouvertures plus petites...) des façades situées au Sud de la rocade, et donc orientées Nord, est cependant possible dès lors qu'il permet de répondre à des exigences de performances énergétiques.

Pour les nouvelles constructions de logements :

Les bâtiments devront être implantés de manière à :

- minimiser l'ombre portée sur les bâtiments voisins ;
- minimiser les vis-à-vis par rapport aux bâtiments voisins.

L'implantation des bâtiments et l'orientation des façades devront permettre un ensoleillement optimal des pièces de vie.

Les logements seront prioritairement traversants ou avec une double-orientation. Si certains logements ne peuvent être que mono-orientés, on évitera absolument l'orientation Nord.

ESPACES EXTÉRIEURS

On distingue 4 types d'aménagements paysagers :

- l'axe civique, colonne vertébrale du projet, qui sera traité comme un grand parc linéaire ;
- des voies et rues parcs, orientées sur un axe Nord-Sud, viendront rythmer régulièrement la structure urbaine du quartier ;
- l'ensemble des autres voiries fera l'objet d'un accompagnement paysager ;
- des espaces paysagers, aux usages divers, viendront s'implanter en périphérie du quartier et au coeur des macro-îlots.

Espaces extérieurs au niveau des macro-îlots :

Les espaces extérieurs de chaque îlot seront conçus de façon à constituer un îlot de fraîcheur propice à la vie de quartier. Le végétal se déploiera au sol, au-dessus des parkings, sur des terrasses jardins.

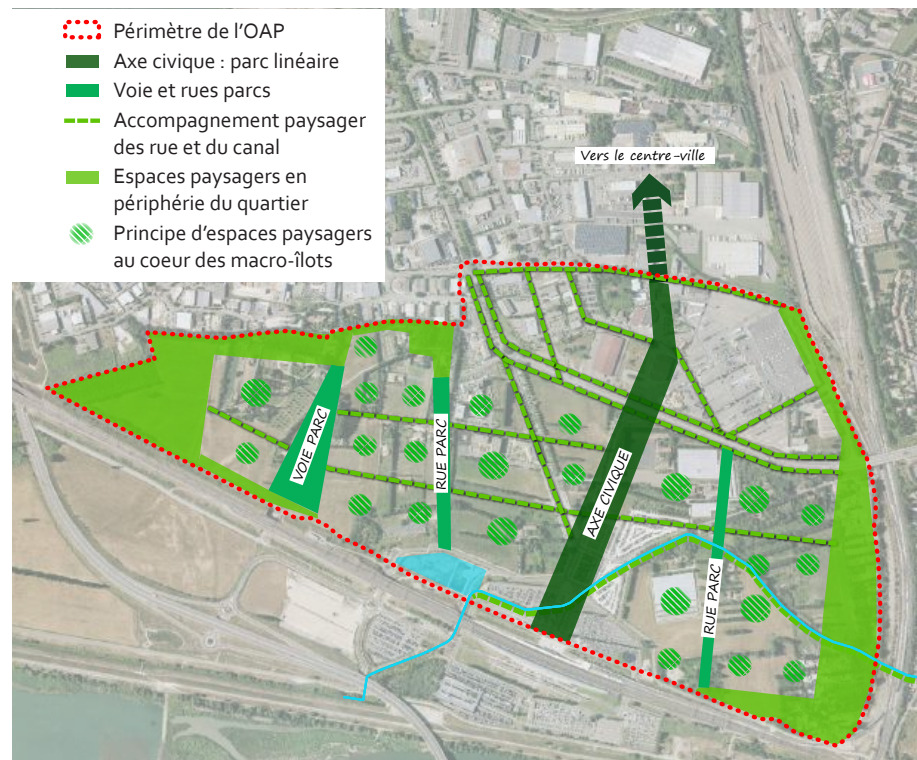
Des espaces collectifs seront implantés en cœur des macro-îlots et bénéficieront ainsi d'un caractère plus intime que les espaces publics longeant les voies circulées. Ces espaces devront se voir attribuer des usages (espaces de jeux, potagers, parvis d'un équipement...) et permettre l'instauration de pratiques communes des habitants.

Le traitement des espaces extérieurs permettra de gérer les eaux pluviales et de limiter la vulnérabilité du quartier au risque inondation grâce à la création de noues et de jardins en creux.

Les haies :

La trame de haies participe à la qualité et à l'identité paysagère des lieux. Elle permet également de protéger du Mistral. Les haies présentant un intérêt paysager et écologique et dont l'état sanitaire le permet seront donc à préserver et valoriser. En cas de suppression d'une ou plusieurs haies, ces dernières devront être reconstituées sur place ou à proximité.

Principes de traitement des espaces publics



TRAITEMENT DES FAÇADES

Il est demandé une écriture architecturale simple, sans artifice. Les constructions présenteront une unité de volume et de composition. Les façades devront être traitées de manière qualitative.

Le traitement des façades sera varié et adapté à la destination qui s'y rattache (habitation, bureaux, activités...). Des façades ouvertes et traitées en transparence au niveau des rez-de-chaussée, seront à privilégier le long des rues publiques.

Le traitement des façades devra conférer des qualités spatiales aux logements, un confort d'usage, des vues, un éclairage généreux, agréable et modulable en fonction de l'ensoleillement et de l'exposition aux nuisances (voies circulées...).

TRAITEMENT DES TOITURES

Les toitures non accessibles accueilleront des panneaux photovoltaïques ou seront végétalisées. L'ensemble des toitures fera l'objet d'un traitement soigné. Les toitures des bâtiments, dont la hauteur est la moins élevée, devront être particulièrement travaillées.

MIXITÉ FONCTIONNELLE ET SOCIALE

ZA de Courtine :

Le Nord du secteur accueillera des activités.

Avignon Confluence :

Une mixité fonctionnelle et sociale sera recherchée à l'échelle du projet d'Avignon Confluence avec, notamment, l'implantation :

- d'équipements d'intérêt collectif et services publics ;
- de commerces et activités de service ;
- de bureaux ;
- de logements ;
- d'hébergements touristiques.

Le long de l'avenue de la Gare et du boulevard Pierre Boule, les RDC devront être animés et accueillir des activités, commerces et/ou équipements.

Ce secteur a une capacité d'accueil d'environ 2500 nouveaux logements dont un minimum de 80% en collectif, semi-collectif ou individuel superposé. Environ 10% de logements locatifs sociaux seront créés à l'échelle de l'opération Avignon Confluence à la fin de l'opération (ce pourcentage ne s'applique pas opération par opération, mais à l'échelle du futur quartier).

QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE ET PRÉVENTION DES RISQUES

TRAME VERTE ET BLEUE

Les aménagements paysagers devront mixer les différentes strates végétales (herbacées, arbustives, arborées). Les palettes végétales devront être composées d'essences adaptées au climat et nécessitant peu d'entretien (arrosage, taille ou élagage).

Le choix des arbres sera adapté à leur implantation en lien avec les façades bâties et leur développement futur. Il est préconisé d'utiliser des végétaux adaptés à la nature du sol.

Une attention particulière sera portée à la présence de zones humides de manière à éviter toute atteinte.

CONFORT CLIMATIQUE

Sur les espaces extérieurs, privilégier les mesures en faveur du confort d'été permettant de limiter les phénomènes d'îlots de chaleur urbains :

- réduire au maximum les espaces minéralisés et privilégier la végétalisation ;
- limiter l'imperméabilisation des sols et réserver des zones pour la végétation en pleine terre, notamment en cœurs d'îlots ;
- privilégier les matériaux et les revêtements de couleur claire, à fort albédo avec une émissivité élevée, en évitant les phénomènes d'éblouissement ;
- favoriser l'ombrage des espaces extérieurs par la végétalisation notamment.

De plus, les rues parcs, orientées dans le sens des vents dominants (Nord-Sud), viendront rythmer le quartier. Le Mistral, en empruntant ces rues, agira comme un climatiseur naturel par la combinaison de l'action de l'air avec celle de l'humidité générée par la végétation.

L'implantation de composteurs, de nichoirs, de ruches et de petits habitats pour la faune locale est encouragée.

PRÉVENTION DES NUISANCES

Une attention particulière doit être portée à la gestion des vis-à-vis dans chaque projet et en particulier pour les opérations situées à proximité d'habitations existantes et pour les opérations de logements.

Les nuisances engendrées par les voies ferrées et la rocade Charles de Gaulle (sonores et pollution de l'air) devront être prises en compte lors de la construction des futures opérations situées à proximité de cette dernière. L'implantation des bâtiments, leur orientation, les matériaux utilisés... devront permettre de limiter ces nuisances.

PRÉVENTION DU RISQUE INONDATION ET GESTION DES EAUX PLUVIALES

Le quartier d'Avignon Confluence se situe dans une zone exposée au risque naturel d'inondation par les crues du Rhône et de la Durance. L'objectif est de créer un quartier démonstrateur en matière de prise en compte du risque inondation.

Ainsi, les projets devront :

- privilégier les techniques alternatives de gestion des eaux pluviales afin d'éviter d'aggraver le risque inondation ;
- proposer des principes d'aménagement et de constructions permettant d'assurer la résilience du territoire et de limiter la vulnérabilité du secteur.

Les eaux de chaussées seront récupérées via un système d'assainissement classique connecté à un bassin de rétention. Les eaux de trottoirs et des cheminements pour les modes actifs seront

renvoyées vers les espaces verts et infiltrés. En cas de saturation, l'eau débordera sur la chaussée pour rejoindre le réseau d'assainissement. Les eaux pluviales des macro-îlots seront infiltrées à la parcelle via les espaces verts et matériaux de sols perméables.

Ainsi, le paysage des différents macro-îlots reposera sur des noues et jardins en creux, qui en plus d'apporter de la fraîcheur et d'agir comme des climatiseurs naturels, permettront de gérer les eaux pluviales et de limiter la vulnérabilité du secteur au risque inondation. Ces noues et jardins serviront à la fois d'espaces appropriables par les habitants et d'équipements hydrauliques par infiltration pour le pluvial et de réservoir pour la rétention des crues.

En effet, les coeurs d'îlots sont pensés comme des espaces publics inondables en cas de crues.

La pointe Ouest du secteur de Gigognan est soumise à un aléa inondation plus important que le reste du quartier. Elle sera donc principalement dédiée à des espaces paysagers.

PERFORMANCE ÉNERGÉTIQUE

Pour toute construction, la recherche en matière de performance énergétique est encouragée au regard de quatre caractéristiques :

- l'enveloppe du bâtiment (isolation, confort d'été...);
- le potentiel d'énergies renouvelables ;
- l'impact environnemental positif ;
- une pérennité de la solution retenue.

Toutefois, l'installation de tout dispositif lié aux énergies renouvelables devra faire l'objet d'une insertion harmonieuse au regard du volume des bâtiments et de la forme de la toiture afin d'en limiter l'impact visuel.

INTÉGRATION DU STATIONNEMENT

Au niveau des ZACTGV et Courtine IV et des secteurs de Crillones et Gigogan :

L'objectif sur ces secteurs est de créer une «ville jardin» et ainsi de redonner à la voiture sa juste place (en limitant notamment son impact visuel sur et depuis l'espace public).

Le stationnement privé et visiteur sera implanté en dehors de l'espace public. Il sera géré en partie sur les parcelles privées, dans des parkings couverts aménagés au premier niveau de chaque bâtiment. Des parkings silos permettront d'accueillir un complément de stationnement privé, le stationnement des visiteurs et des services associés aux déplacements et liés à la vie du quartier (conciergerie, parkings vélos...).

Les accès aux différents parkings devront se faire depuis l'extérieur des macro-îlots. Les accès piétons aux coeurs d'îlots seront dissociés des entrées charretières afin de réduire les conflits d'usages et de sécuriser les flux piétons.

Les zones de stationnement seront traitées de manière paysagère et donneront une place prépondérante à la végétation. Les toitures et les dalles des différents parkings seront traitées en toiture-terrasse. Ces espaces constitueront une 5ème façade des bâtiments visibles depuis les bâtiments les plus hauts. Leur aménagement devra ainsi faire l'objet d'une attention particulière.

Les parkings enterrés collectifs sont admis, cependant afin de prévenir les risques liés aux inondations, ces derniers :

- ne pourront pas être implantés à plus d'un mètre en dessous du niveau de la rue ;
- devront être réalisés en revêtement perméable.

LA DESSERTE PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

Le site est situé à proximité immédiate de la gare d'Avignon TGV. Il est également desservi par plusieurs lignes de bus.

LA DESSERTE DES TERRAINS PAR LES VOIES

DESSERTE VIAIRE ET MODES ACTIFS

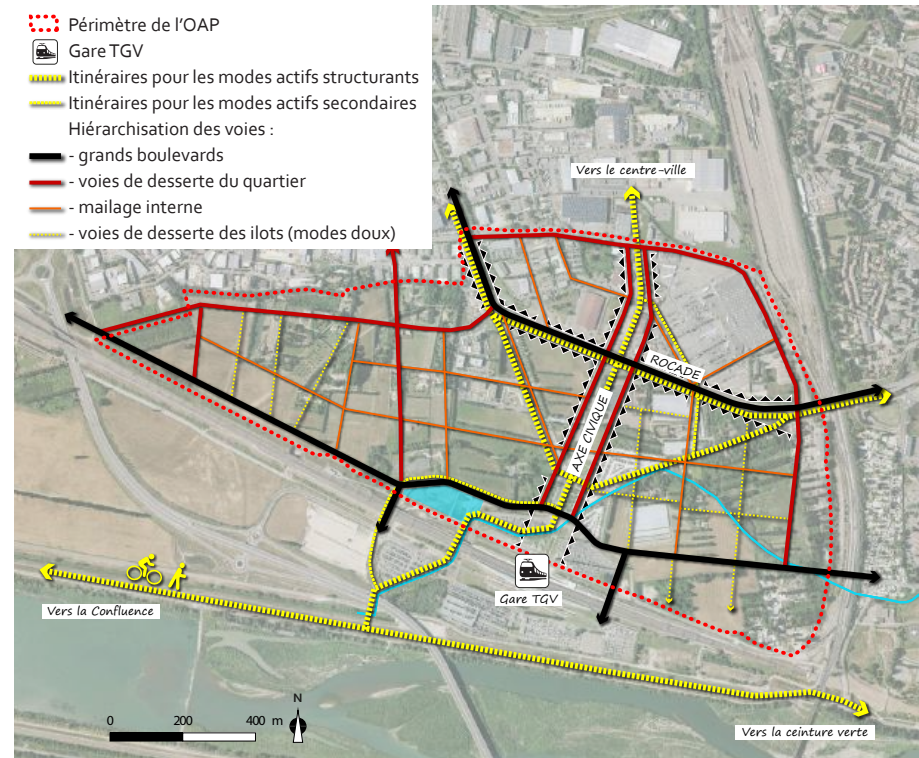
Le secteur sera desservi par deux axes structurants : la rocade Charles de Gaulle au Nord et une future voie au Sud. Ces deux axes seront reliés par l'axe civique, colonne vertébrale du quartier qui sera support de modes actifs et de transports en commun. À long terme, cet axe civique s'étendra jusqu'au centre-ville.

En complément de ces 3 axes, le quartier sera irrigué par un maillage hiérarchisé de voiries : voies de desserte / maillage interne / voies modes actifs de desserte des îlots.

Chaque voirie sera traitée comme un espace public apaisé et sécurisé où les modes actifs côtoieront les voitures dans un cadre fortement végétalisé.

La circulation dans les macro-îlots sera uniquement dédiée aux piétons et aux cycles. Seuls des accès techniques et de secours seront prévus pour les véhicules. Des venelles viendront relier les différents espaces collectifs implantés en cœur des macro-îlots.

Principes de desserte

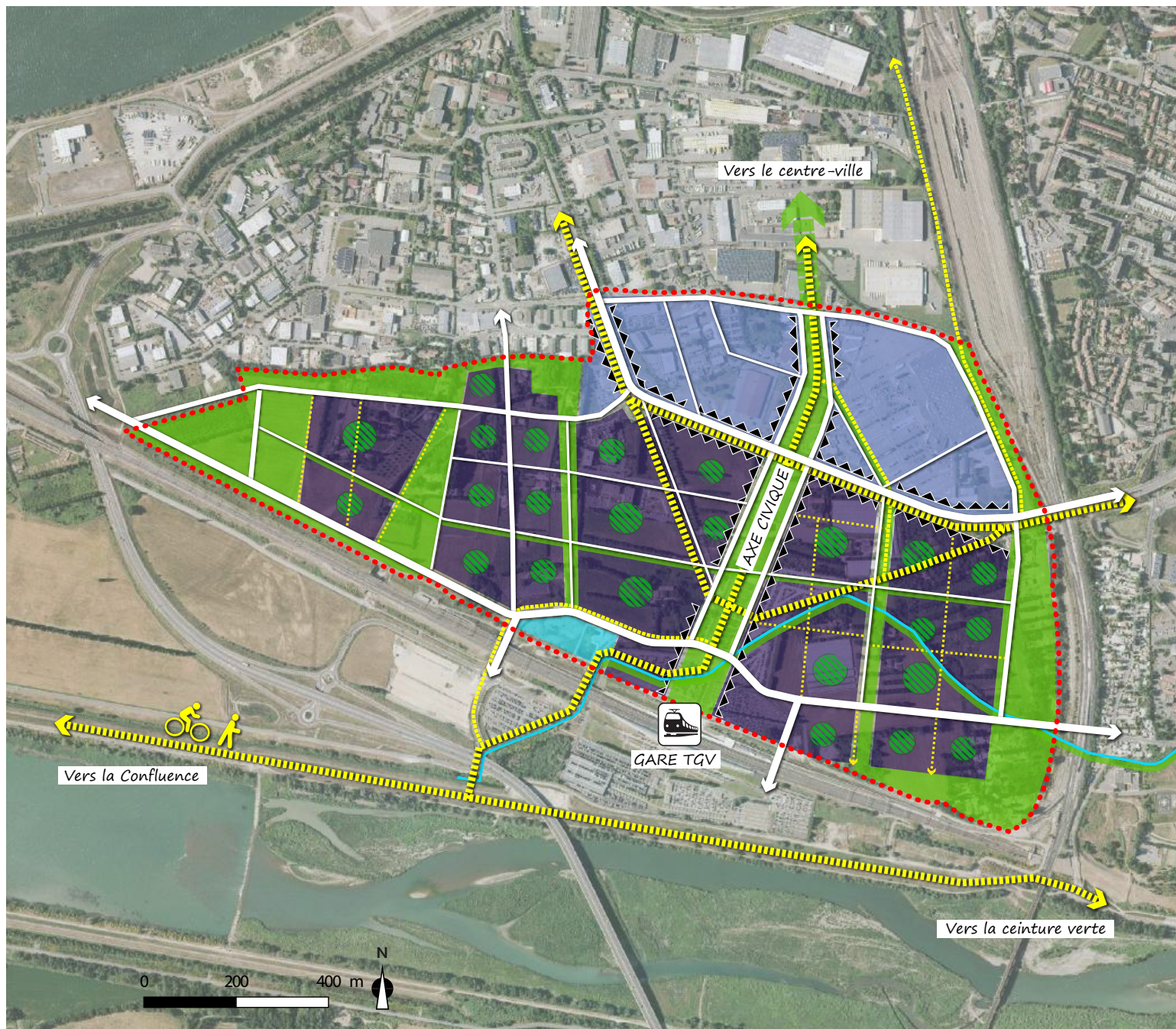


ÉCHÉANCIER D'OUVERTURE À L'URBANISATION

La priorité consiste à finaliser l'aménagement et la commercialisation du cœur de quartier classé en UPG et couvert par 2 ZAC opérationnelles. D'ici 2026, les deux macrolots situés en vis-à-vis de la gare TGV de part et d'autre de l'axe civique devraient être en cours de livraison. Puis ce sont les terrains en bordure de rocade qui seront commercialisés, en lien avec le projet d'abaissement et de requalification en boulevard urbain de cet axe.

L'ouverture à l'urbanisation des deux zones 2AUp (Crillones et Gigognan) est envisagée à l'horizon 2029/2030. Les temporalités d'urbanisation sont indicatives et sont susceptibles de s'adapter à la réalité opérationnelle.

Synthèse des principes d'aménagement sur le secteur :



--- Périmètre de l'OAP

**MIXITÉ FONCTIONNELLE ET SOCIALE ET
INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET
PAYSAGÈRE**

Principes de vocations et de hauteurs

- Secteur mixte (habitat / commerces / activités) - R+2 à R+5. R+7 maximum pour les bureaux et hébergements hôteliers et touristiques.
- Secteur à dominante économique - R+1 à R+4

Principes d'insertion architecturale, urbaine et paysagère

- ▲ Recomposition d'une façade urbaine le long de la rocade et de l'axe civique

Principes de traitement des espaces extérieurs

- Trame verte
- Continuité de l'axe civique à long terme
- Principe d'espaces paysagers au cœur des macro-îlots
- Canal à préserver et valoriser
- Bassin de rétention paysagé

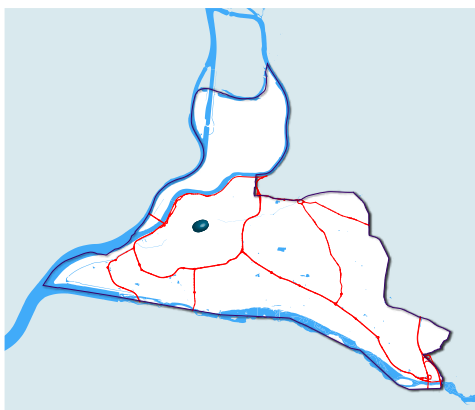
DESSERTE

- 🚆 Gare TGV
- Itinéraires pour les modes actifs structurants
- Itinéraires pour les modes actifs secondaires
- Hiérarchisation des voies :
 - grands boulevards
 - voies de desserte du quartier
 - mailage interne
 - voies de desserte des îlots (modes doux)

Saint-Michel - OAP sectorielle

LOCALISATION

Ce secteur est situé le long du boulevard Saint-Michel, en vis-à-vis des remparts.



CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE

Ce secteur d'OAP est situé sur la zone UAt.
Il est concerné par le risque inondation.

CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

Ce secteur, qui recouvre une surface d'environ 3.5 Ha, est constitué par un tissu hétérogène en termes d'implantations bâties, de hauteurs et de fonctions. On trouve notamment :

- des logements collectifs et individuels ;
- un équipement : la MDPH (Maison Départementale des Personnes Handicapées) qui devrait être transférée sur un autre site à moyen terme. Les parcelles du Conseil Départemental recouvrent environ 0.9 hectare dont une grande partie est occupée par des zones de stationnement ;
- des activités et commerces (une station-service notamment).

ENJEUX

Revaloriser ce secteur en :

- **recréant une façade urbaine qualitative le long du boulevard Saint-Michel ;**
- **retrouvant une cohérence en termes d'implantations et de hauteurs bâties ;**
- **redonnant sa juste place à la voiture** (en limitant notamment son impact visuel sur et depuis l'espace public) :
 - créer un maillage modes actifs, notamment en recréant des perméabilités Est-Ouest ;
 - créer des espaces publics apaisés et qualitatifs.
- **favorisant les liens entre intra et extra-muros et en créant un espace de transition entre ces deux entités urbaines ;**
- **retrouvant une qualité paysagère et en limitant l'imperméabilisation des sols :**
 - créer des coeurs d'îlots verts ;
 - créer d'un parc urbain de proximité au coeur du secteur.

QUALITÉ DE L'INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET PAYSAGÈRE

HAUTEUR

La volumétrie des constructions sera adaptée à leur situation urbaine :

- le long du boulevard St-Michel, les hauteurs des constructions devront être en harmonie avec le gabarit des remparts : les hauteurs sont limitées à 9.5 mètres ;
- au second rideau, les hauteurs sont limitées à 12 mètres ;
- du fait de l'existence de bâtiments d'une hauteur importante (R+5) au niveau de l'avenue des Sources, il est possible de créer un étage supplémentaire au coeur de l'îlot situé entre les avenues de l'Arrousaire et des Sources (cf. plan de synthèse des principes d'aménagement).

Les hauteurs maximales autorisées sur les secteurs cités ci-dessus font l'objet de prescriptions plus précises dans le règlement et devront être conformes à ces dernières.

IMPLANTATION DES BÂTIMENTS ET ORIENTATION DES FAÇADES

Le long du boulevard Saint-Michel :

Afin de composer une façade urbaine le long du boulevard Saint-Michel :

- les nouveaux bâtiments devront présenter une façade animée le long de cette dernière (ouvertures, accès, enseignes intégrées à la façade pour les commerces et activités...) ;
- les bâtiments seront ordonnancés les uns par rapport aux autres.

Sur le reste du secteur :

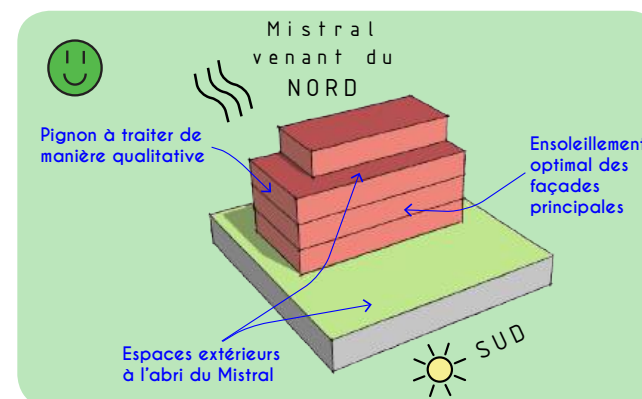
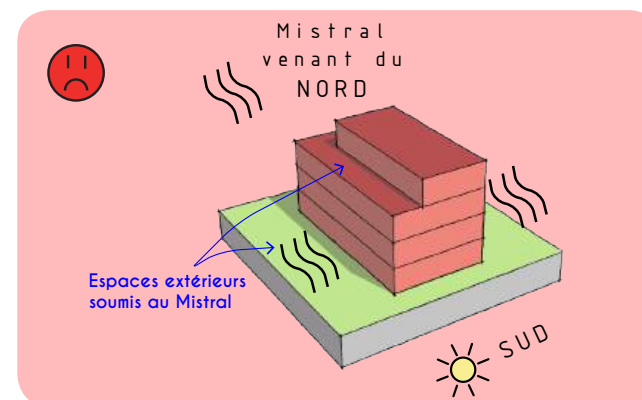
Un alignement (des façades principales ou des pignons) sera recherché le long des avenues de l'Arrousaire, des Sources et de la Trillade.

L'orientation Sud des façades principales des nouveaux logements sera à privilégier (cf. schémas ci-contre), ceci afin de permettre un ensoleillement optimal des pièces de vie et de protéger les espaces extérieurs du Mistral. Le confort d'été des constructions devra toutefois être assuré, à travers, par exemple, la mise en place de dispositifs de type brise-soleil.

Une orientation différente est toutefois possible dès lors qu'elle s'explique par le contexte urbain : volonté d'alignement le long d'une voie ou avec un bâtiment voisin....

Les logements seront prioritairement traversants ou avec une double-orientation. Si certains logements ne peuvent être que mono-orientés, on évitera absolument l'orientation Nord.

Schémas illustrant le principe d'orientation sud des bâtiments de logement :



ESPACES EXTÉRIEURS

Espaces privés :

Pour les constructions nouvelles, chaque logement devra disposer d'au moins un espace privatif individuel de type terrasse et/ou jardin. Ces espaces devront s'intégrer harmonieusement à l'architecture du bâtiment.

Les cœurs d'îlots seront végétalisés. Afin de mettre en scène ces cœurs d'îlots verts, une transparence visuelle sera recherchée. Elle pourra notamment prendre la forme d'un fractionnement des éléments bâtis permettant ainsi de créer des percées visuelles qui seront, de préférence, végétalisées.

VALORISATION DU PATRIMOINE BÂTI ET PAYSAGER

Les bâtis existants ayant un intérêt patrimonial devront être préservés et valorisés (cf. plan de synthèse des principes d'aménagement).

MIXITÉ FONCTIONNELLE ET SOCIALE

La destination des bâtiments sera adaptée à leur situation urbaine.

Une mixité fonctionnelle sera recherchée à l'échelle de ce secteur avec l'implantation possible :

- d'équipements d'intérêt collectif et services publics ;
- de commerces ;
- d'activités ;
- de bureaux ;
- de logements ;
- d'hébergements touristiques.

Afin de composer une façade urbaine animée, l'implantation de commerces, activités et/ou équipements sera à privilégier en rez-de-chaussée des constructions situées le long du boulevard St-Michel.

QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE ET PRÉVENTION DES RISQUES

TRAME VERTE

Il s'agira de rechercher autant que possible un aménagement qui soit compatible avec la préservation d'un maximum d'arbres sains et d'espaces de pleine terre.

En cas de création de nouveaux espaces verts ou d'agréments, il s'agira de privilégier des essences végétales locales et diversifiées nécessitant un arrosage et un ensoleillement cohérent avec leur implantation.

L'implantation de composteurs est encouragée.

CONFORT CLIMATIQUE

Sur les espaces extérieurs, privilégier les mesures en faveur du confort d'été permettant de limiter les phénomènes d'îlots de chaleur urbains :

- réduire au maximum les espaces minéralisés et privilégier la végétalisation ;
- limiter l'imperméabilisation des sols et réserver des zones pour la végétation en pleine terre ;
- privilégier les matériaux et les revêtements de couleur claire, à fort albédo avec une émissivité élevée, en évitant les phénomènes d'éblouissement ;
- favoriser l'ombrage des espaces extérieurs par la végétalisation notamment.

PRÉVENTION DES RISQUES

Les projets devront :

- permettre de limiter l'imperméabilisation des sols et privilégier les techniques alternatives de gestion des eaux pluviales afin d'éviter d'aggraver le risque inondation ;

- proposer des principes d'aménagement et de constructions permettant d'assurer la résilience du territoire et de limiter la vulnérabilité du secteur.

PRÉVENTION DES NUISANCES

Une attention particulière devra être portée à la gestion des vis-à-vis dans chaque projet et en particulier pour les opérations de logements.

PERFORMANCE ÉNERGÉTIQUE

Pour toute construction, la recherche en matière de performance énergétique est encouragée au regard de quatre caractéristiques :

- l'enveloppe du bâtiment (isolation, confort d'été...) ;
- le potentiel d'énergies renouvelables ;
- l'impact environnemental positif ;
- une pérennité de la solution retenue.

Toutefois, l'installation de tout dispositif lié aux énergies renouvelables devra faire l'objet d'une insertion harmonieuse au regard du volume des bâtiments et de la forme de la toiture afin d'en limiter l'impact visuel.

INTÉGRATION DU STATIONNEMENT

Les objectifs sur ce secteur sont de donner à la voiture sa juste place (en limitant notamment son impact visuel sur et depuis l'espace public), de privilégier la création d'espaces verts et de limiter l'imperméabilisation des sols.

Le stationnement devra être traité de manière à avoir le moins d'impact visuel possible à l'échelle du quartier : il pourra notamment être intégré au bâti et/ou traité de manière paysagère.

LA DESSERTE PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

Le Bus Haute Fréquence dessert ce secteur.

À moyen/long terme, le tramway empruntera le boulevard St-Michel.

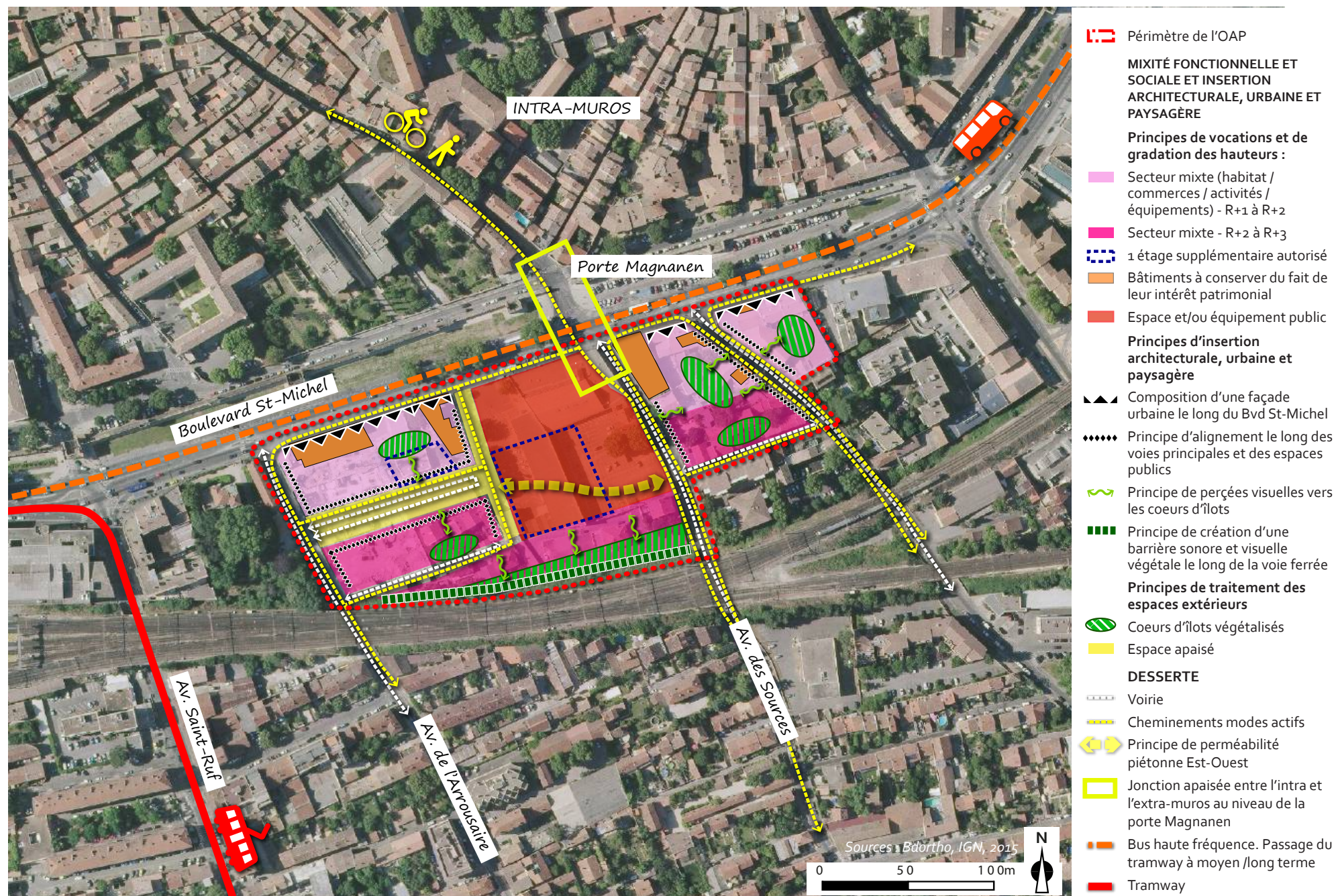
LA DESSERTE DES TERRAINS PAR LES VOIES

L'objectif sur ce secteur est de créer un maillage pour les modes actifs :

- en créant des perméabilités douces Est/Ouest ;
- en mettant en oeuvre un axe modes actifs au niveau de l'avenue des Sources ;
- en créant une véritable jonction entre l'intra et l'extra-muros au niveau de la porte Magnanen, ceci afin d'atténuer la coupure engendrée, notamment, par le boulevard St-Michel.

Le futur espace et/ou équipement public devra pouvoir être traversé d'Est en Ouest à certains moments de la journée (lors de la fermeture de l'équipement par exemple). La création d'espaces mutualisés est encouragée : espaces utilisés par les usagers de l'équipement lors des horaires d'ouverture de ce dernier et par les riverains lors de sa fermeture.

Synthèse des principes d'aménagement sur le secteur :



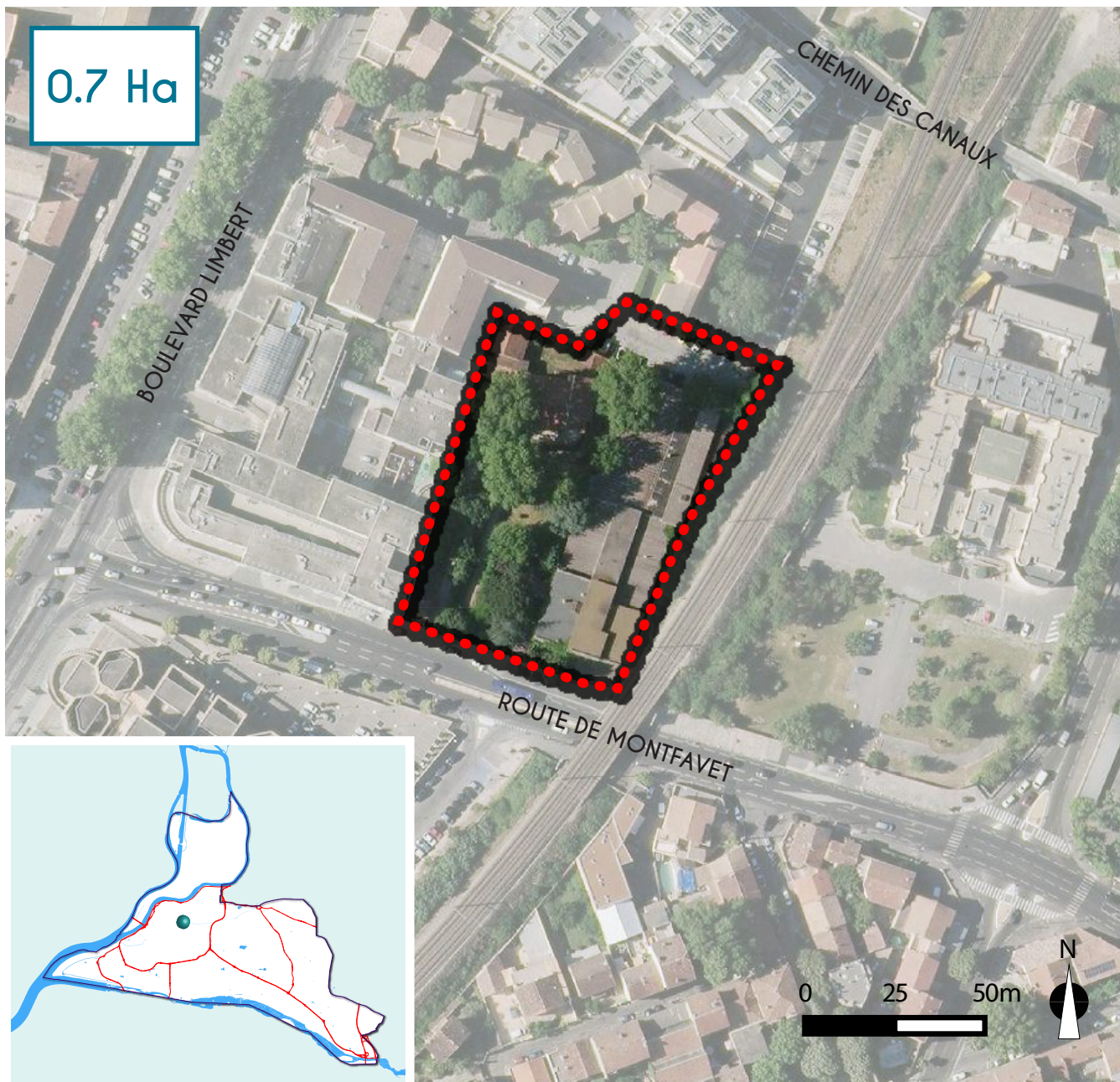
Îlot Souvet - OAP sectorielle

LOCALISATION

L'« îlot Souvet » est situé au Sud-Est de l'îlot «St Jean - St Bernard». Ce dernier fait face aux remparts du centre ancien et est longé, au Nord, par le Chemin des Canaux, axe pour les modes actifs majeur de la ville d'Avignon.

Cet îlot est bordé, au Sud, par la Route de Montfavet et, à l'Est, par la voie ferrée.

0.7 Ha



CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE

Ce secteur d'OAP est situé sur la zone UAt.
Il est concerné par le risque inondation.

CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

L'îlot « St Jean - St Bernard » achève progressivement son remodelage, avec notamment la réalisation récente de la résidence des Teinturiers, au Nord.

Il présente aujourd'hui une occupation mixte : activités, équipements publics, commerces, logements.

Équipements : Centre Communal d'Action Sociale, services du Conseil Départemental 84 (centre médico-social...)

Commerces / activités : commerces (musique, mobilier,...) bar / restaurant, professions libérales, assurances.

Logements : logements classiques, résidence étudiante.

Les parcelles constituant l' « îlot Souvet » sont quant à elles occupées par :

- un ancien marchand de cycles (F. Souvet), dont les bâtiments sont aujourd'hui utilisés par le Conseil Départemental pour du stockage ;
- des maisons individuelles avec jardins au sein desquels on observe la présence d'arbres intéressants d'un point de vue paysager.

ENJEUX

• **Achever le remodelage de l'îlot St-Jean - St Bernard en cohérence avec les opérations existantes :**

- proposer des hauteurs bâties en cohérence avec les gabarits existants ;
- respecter l'alignement le long de la Route de Montfavet ;
- s'assurer de la qualité architecturale des opérations ;
- permettre une mixité des fonctions et sociale.

• **Apaiser le secteur en complétant le maillage modes actifs et en limitant l'impact de la voiture sur et depuis l'espace public :**

- créer une liaison modes actifs entre la Route de Montfavet et l'avenue Saint-Jean, afin notamment de relier les futures opérations au chemin des Canaux ;
- redonner la place aux piétons et cycles au niveau de la Route de Montfavet ;
- limiter le nombre de places de stationnement et leur impact visuel sur le quartier.

• **S'assurer de la qualité paysagère des futures opérations et lutter contre l'effet d'îlot de chaleur urbaine :**

- créer un cœur d'îlot végétalisé et conserver, dans la mesure du possible, un maximum d'arbres sains ;
- accompagner de manière paysagère les cheminements modes actifs.

QUALITÉ DE L'INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET PAYSAGÈRE

La volumétrie des constructions sera adaptée à leur situation urbaine et se caractérisera par une modularité qui concernera à la fois les hauteurs des bâtiments et le traitement des façades.

HAUTEUR

Principe de cohérence des hauteurs des nouveaux bâtis avec les bâtiments voisins :

- le long de la route de Montfavet, les hauteurs seront comprises entre 9 et 16 m (R+2 à R+4) ;
- sur le secteur à dominante habitat, au Nord de l'îlot, les hauteurs seront comprises entre 12 et 19 m (R+3 à R+5).

Les hauteurs maximales autorisées sur les secteurs cités ci-dessus font l'objet de prescriptions plus précises dans le règlement et devront être conformes à ces dernières.

PRINCIPES D'IMPLANTATION DES BÂTIMENTS ET D'ORIENTATION DES FAÇADES

Afin de composer une façade urbaine le long de la Route de Montfavet :

- la ou les façades principales du ou des bâtiments seront, de manière privilégiée, tournées vers la Route de Montfavet ;
- le ou les nouveaux bâtiments viendront s'implanter dans la continuité des bâtiments existants.

L'implantation des bâtiments au Nord du secteur devra permettre de conserver un cœur d'îlot végétalisé et, dans la mesure du possible, un maximum d'arbres sains.

Afin de mettre en scène le cœur d'îlot vert, une transparence visuelle sera recherchée. Elle pourra notamment prendre la forme d'un fractionnement des éléments bâtis permettant ainsi de créer des percées visuelles.

MIXITÉ FONCTIONNELLE ET SOCIALE

La destination des bâtiments sera adaptée à leur situation urbaine.

- un équipement viendra s'implanter le long de l'avenue de Montfavet ;
- sur le secteur situé au Nord de l' « îlot Souvet », à l'abri des nuisances (notamment sonores) de la Route de Montfavet, la création de logements sera à privilégier.

Les constructions et installations susceptibles de provoquer des nuisances ou susciter des risques incompatibles avec la vocation résidentielle de ce secteur seront à proscrire.

Ce secteur a une capacité d'accueil d'environ 30 à 40 nouveaux logements (soit une densité d'environ 90 logements/ha) en collectif.

QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE ET PRÉVENTION DES RISQUES

TRAME VERTE

Il s'agira de rechercher autant que possible un aménagement qui soit compatible avec la préservation d'un maximum d'arbres sains et d'espaces de pleine terre.

En cas de création de nouveaux espaces verts ou d'agréments, il s'agira de privilégier des essences végétales locales et diversifiées nécessitant un arrosage et un ensoleillement cohérent avec leur implantation.

Afin de contribuer à la biodiversité sur le secteur, un accompagnement paysager des cheminements pour les modes actifs est à privilégier.

L'implantation de composteurs est encouragée.

La végétalisation d'une partie ou de la totalité des toitures est encouragée.

CONFORT CLIMATIQUE

Sur les espaces extérieurs, privilégier les mesures en faveur du confort d'été permettant de limiter les phénomènes d'îlots de chaleur urbains :

- réduire au maximum les espaces minéralisés et privilégier la végétalisation ;
- limiter l'imperméabilisation des sols et réserver des zones pour la végétation en pleine terre ;
- privilégier les matériaux et les revêtements de couleur claire, à fort albédo avec une émissivité élevée, en évitant les phénomènes d'éblouissement ;
- favoriser l'ombrage des espaces extérieurs par la végétalisation notamment.

PRÉVENTION DES NUISANCES

Une attention particulière devra être portée à la gestion des vis-à-vis dans chaque projet et en particulier pour les opérations situées à proximité d'habitations existantes et au sein même des nouvelles opérations de logements. La création de vis-à-vis est à éviter au maximum afin de préserver l'intimité des habitants futurs et déjà présents.

PRÉVENTION DES RISQUES

Les projets devront :

- permettre de limiter l'imperméabilisation des sols et privilégier les techniques alternatives de gestion des eaux pluviales afin d'éviter d'aggraver le risque inondation ;
- proposer des principes d'aménagement et de constructions permettant d'assurer la résilience du territoire et de limiter la vulnérabilité du secteur.

PERFORMANCE ÉNERGÉTIQUE

Pour toute construction, la recherche en matière de performance énergétique est encouragée au regard de quatre caractéristiques :

- l'enveloppe du bâtiment (isolation, confort d'été...) ;
- le potentiel d'énergies renouvelables ;
- l'impact environnemental positif ;
- une pérennité de la solution retenue.

Toutefois, l'installation de tout dispositif lié aux énergies renouvelables devra faire l'objet d'une insertion harmonieuse au regard du volume des bâtiments et de la forme de la toiture afin d'en limiter l'impact visuel.

BESOINS EN MATIÈRE DE STATIONNEMENT

Les objectifs sur ce secteur sont de donner à la voiture sa juste place (en limitant notamment son impact visuel sur et depuis l'espace public), de privilégier la création d'espaces verts et de limiter l'imperméabilisation des sols.

À cet effet, il est recommandé d'implanter les places de stationnement dans un ou des parkings souterrains.

Les places réservées aux personnes à mobilité réduite ainsi que quelques places pouvant être nécessaires au bon fonctionnement de l'équipement pourront cependant être réalisées en surface.

LA DESSERTE PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

Ce secteur est desservi par une ligne de Bus Haute Fréquence et sera desservi à moyen terme par le tramway.

Il est également desservi par plusieurs lignes de bus.

LA DESSERTE DES TERRAINS PAR LES VOIES ET RÉSEAUX

DESSERTES DES TERRAINS PAR LES VOIES

Dans un objectif d'apaisement du secteur et de valorisation des modes actifs de déplacement, la création de toute voie nouvelle ouverte aux véhicules est à proscrire hormis en ce qui concerne la création de voies d'accès au(x) parking(s) souterrain(s) depuis l'avenue de Montfavet et depuis le Nord-Est du secteur et en ce qui concerne la création d'accès pour les secours.

Une liaison douce sera créée entre le l'avenue Saint-Jean et la Route de Montfavet afin de favoriser les circulations actives, de faciliter les déplacements sur le secteur et de connecter les futures opérations au chemin des Canaux.

Principes d'aménagement du secteur :



- Limite de l'OAP
- MIXITÉ FONCTIONNELLE ET SOCIALE ET INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET PAYSAGÈRE**
- Principes de vocations et de gradation des hauteurs :**
- Équipement public - R+2 à R+4
- Secteur à dominante habitat - R+3 à R+5
- Principes d'insertion architecturale, urbaine et paysagère**
- Principe d'alignement avec le bâtiment voisin et de cohérence des hauteurs bâties
- Principes de traitement des espaces extérieurs**
- Espace vert central (arbres existants conservés)
- Accompagnement paysager du cheminement doux
- DESSERTE**
- Cheminements modes doux

OAP THÉMATIQUE MODES ACTIFS

OAP thématique modes actifs

LES OBJECTIFS POURSUIVIS

Avignon, comme de nombreuses communes de son bassin de vie, a été conçue au travers du prisme des déplacements automobiles individuels. De nombreux habitants continuent à privilégier le recours systématique à des déplacements quotidiens en voiture plutôt que d'opter pour des modes de déplacements plus vertueux (modes actifs et transports collectifs). Ces circulations automobiles impactent la qualité de vie des Avignonnais : nuisances sonores et visuelles, pollution... Un des leviers pour diminuer ce trafic routier est de poursuivre et d'amplifier le développement et la promotion des modes de déplacements respectueux de l'environnement dont font partie les modes actifs.

La commune d'Avignon souhaite ainsi consolider et étendre sa trame des modes actifs afin de créer un **maillage complet et hiérarchisé** pour une **ville plus apaisée, plus humaine et plus attractive**.

Les principaux objectifs poursuivis sont de :

- mettre en réseau les centralités et pôles générateurs de déplacements, les quartiers d'habitations et les espaces naturels et agricoles ;
- positionner le centre-ville au coeur du maillage pour les modes actifs ;
- se connecter avec les villes voisines ;
- créer des radiales afin de desservir l'ensemble de la commune et de mettre en oeuvre des itinéraires directs ;
- retrouver une cohérence et harmonie dans les types d'aménagements afin de créer des itinéraires lisibles pour les utilisateurs ;
- créer des itinéraires sécurisés, attractifs et végétalisés ;
- prévoir des espaces de stationnement pour les vélos en nombre suffisant et positionnés stratégiquement ;
- hiérarchiser le maillage en fonction des espaces desservis ;
- Réduire la circulation automobile sur la ville au profit des modes actifs et contribuer ainsi à l'amélioration de la santé.

VERS UN RÉSEAU HIÉRARCHISÉ

Quatre types d'itinéraires sont à mettre en oeuvre :

- les véloroutes, des itinéraires d'intérêt régional : Via Rhôna, Val de Durance ;
- les itinéraires structurants : ils permettent de desservir les principaux pôles générateurs de déplacements, les équipements structurants, les projets urbains ;
- les itinéraires secondaires : ils permettent de se déplacer entre et à l'intérieur de tous les quartiers de la ville ;
- des boucles locales : elles permettent de découvrir les grandes entités paysagères.

Ces itinéraires s'inscrivent dans un maillage modes actifs plus large et se connectent aux itinéraires des communes voisines.

VERS LA FIN DU «TOUT VOITURE»

Le développement des modes actifs permet de limiter :

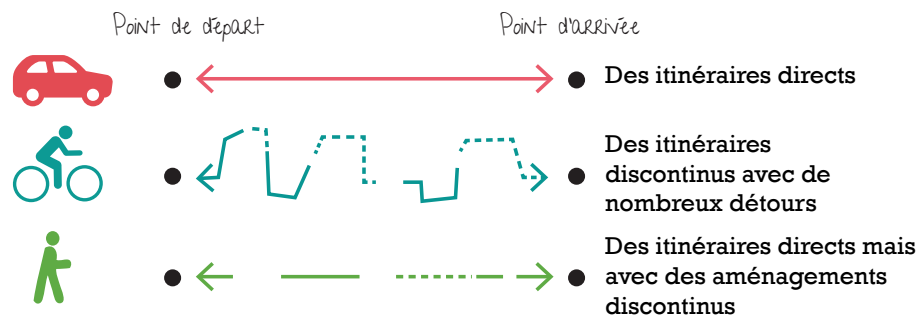
- le trafic automobile et ainsi la pollution atmosphérique et les nuisances sonores ;
- le risque de développer des maladies, notamment cardio-vasculaires, grâce à l'activité physique induite par la marche ou l'utilisation du vélo.

Ainsi, lors de requalifications ou créations de voies ou de quartiers, l'objectif est de changer de paradigme en sortant du modèle du «tout voiture» et en favorisant la marche et l'utilisation du vélo à travers :

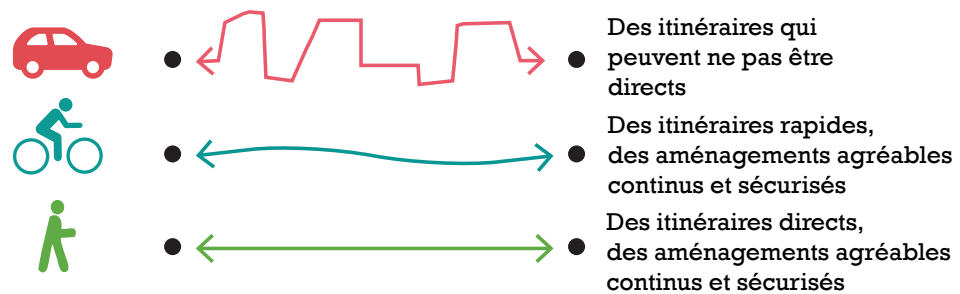
- la création d'itinéraires pour les modes actifs directs ;
- des aménagements pour les piétons et cycles continus et sécurisés ;
- la mise en place de contraintes éventuelles à la circulation si le contexte le justifie. Les aménagements doivent permettre de donner sa «juste place» à la voiture : son utilisation reste nécessaire pour certains types de déplacements (trajets longs, vers des secteurs peu desservis en transports en commun...), mais son impact, notamment visuel, sur l'espace public et privé doit être réduit.

VERS UN CHANGEMENT DE PARADIGME

SITUATION ACTUELLE

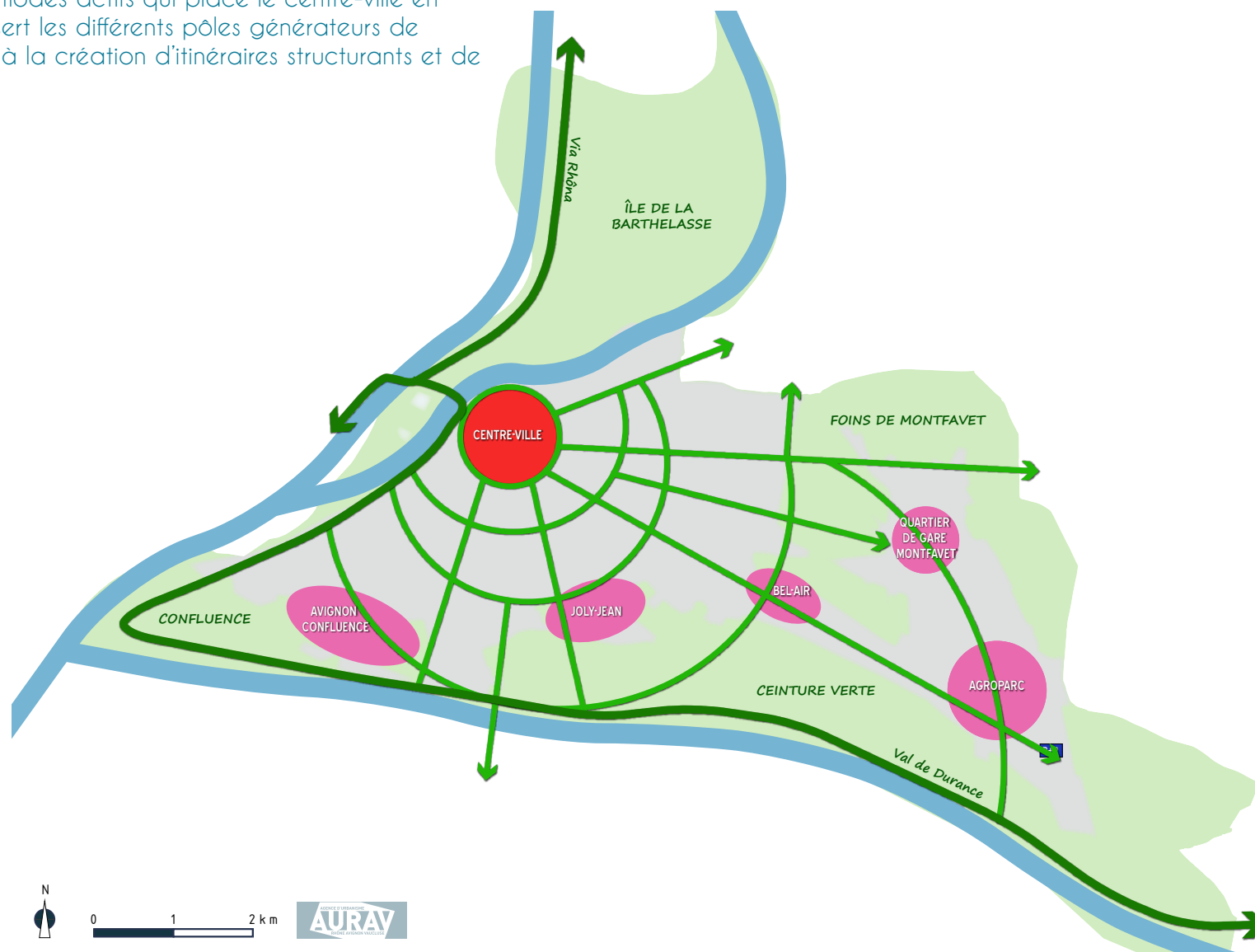


OBJECTIFS POURSUIVIS



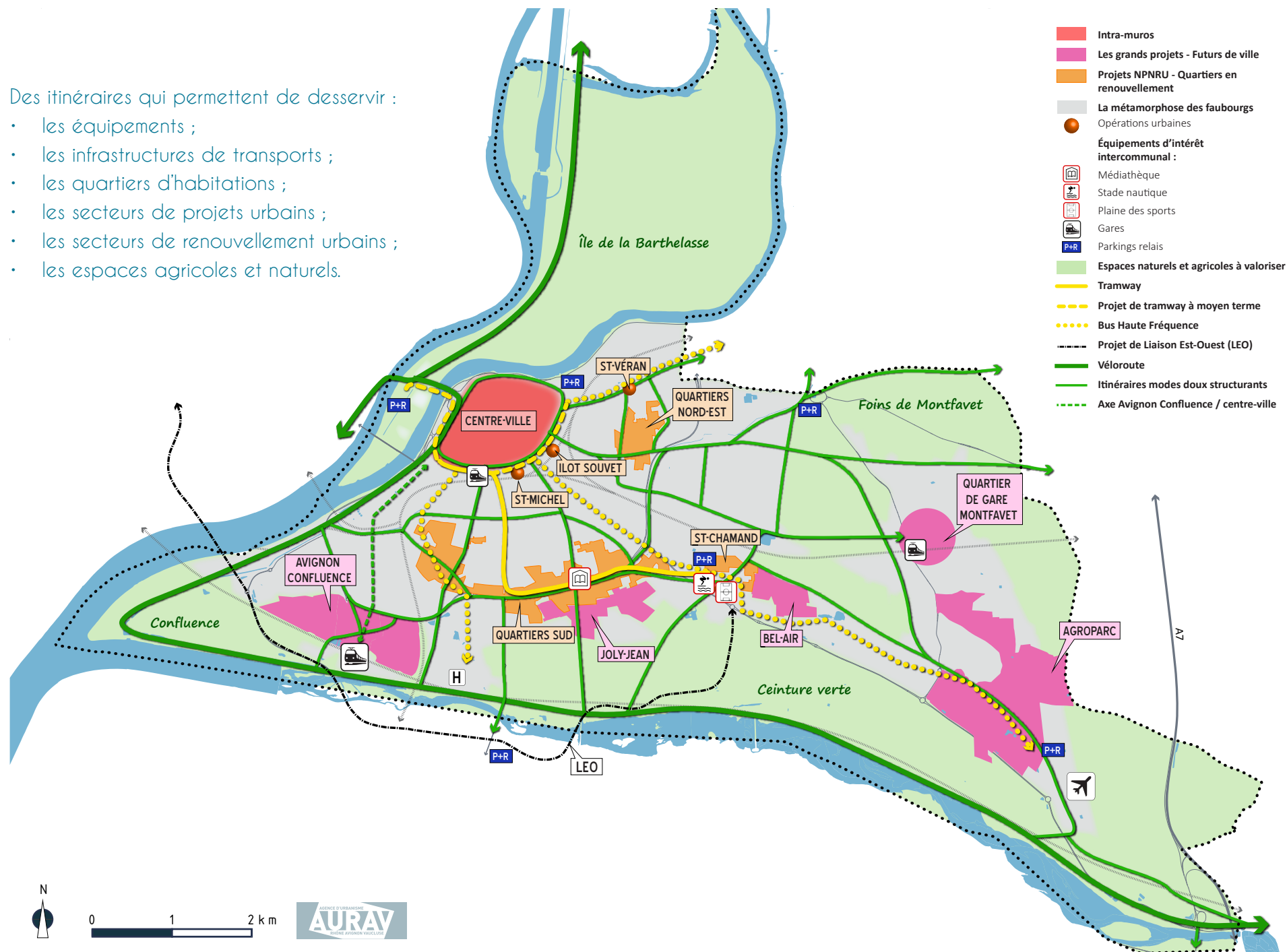
LES GRANDS PRINCIPES DU MAILLAGE POUR LES MODES ACTIFS

Un maillage pour les modes actifs qui place le centre-ville en son cœur et qui dessert les différents pôles générateurs de déplacements grâce à la création d'itinéraires structurants et de radiales :



Des itinéraires qui permettent de desservir :

- les équipements ;
- les infrastructures de transports ;
- les quartiers d'habitations ;
- les secteurs de projets urbains ;
- les secteurs de renouvellement urbains ;
- les espaces agricoles et naturels.



UN MAILLAGE ADOSSÉ À LA TRAME PAYSAGÈRE

Le maillage pour les modes actifs s'appuie sur les richesses naturelles et paysagères d'Avignon. Il doit permettre de mettre en réseau les grandes entités paysagères (île de la Barthelasse, ceinture verte, foins de Montfavet, Confluence), les parcs et jardins et les secteurs habités.

Des boucles locales seront notamment créées afin de permettre aux habitants et visiteurs de découvrir les richesses paysagères de la commune.

Les itinéraires pour les modes actifs doivent être, dès que possible, végétalisés afin de :

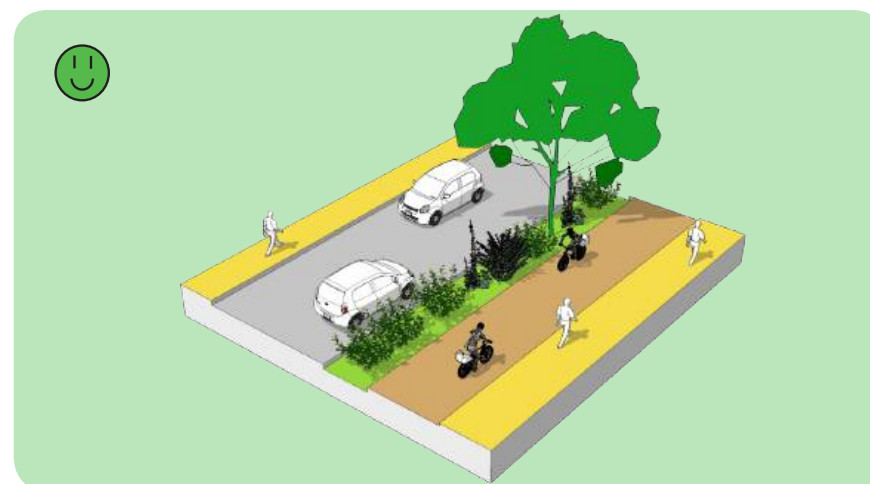
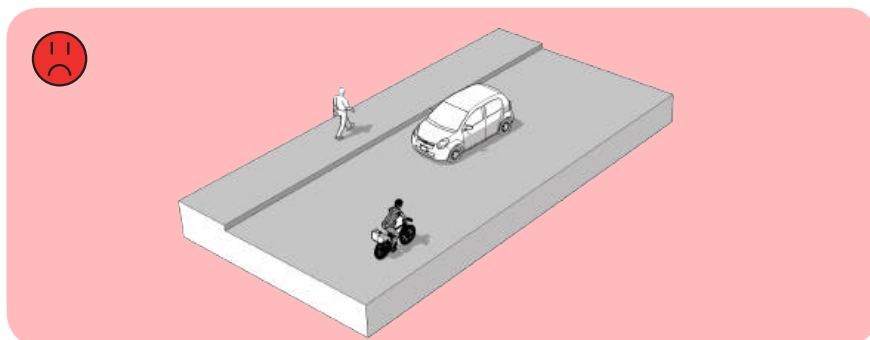
- participer à la création de continuités écologiques dans la ville et entre les entités paysagères ;
- créer des itinéraires attractifs, agréables à utiliser et ombragés ;
- contribuer à la lutte contre les îlots de chaleur urbains ;
- créer un environnement à l'aspect moins routier et ainsi moins propice à la prise de vitesse des véhicules (possibilité également de créer un système de chicanes grâce à des bandes végétalisées) ;
- séparer les flux modes actifs des flux motorisés notamment sur les voies n'offrant pas les conditions d'apaisement nécessaires (vitesse et/ou trafic trop importants).

Les voiries nouvellement créées doivent avoir une largeur suffisante pour permettre d'intégrer des aménagements paysagers. L'utilisation des trois strates végétales (herbacée, arbustive et arborée) est recommandée.

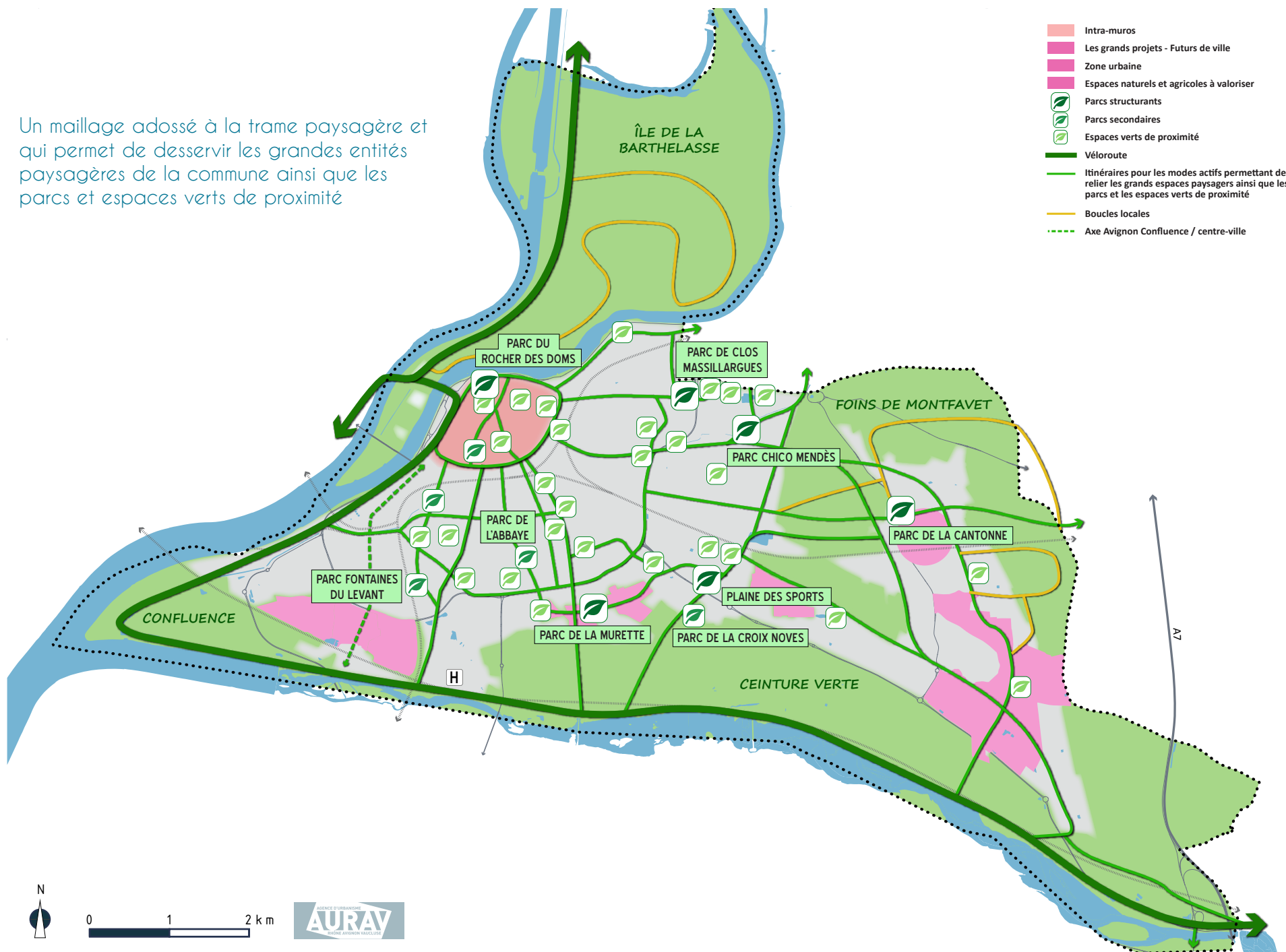
Ces aménagements paysagers peuvent également permettre de gérer, en partie ou en totalité, les eaux pluviales.

Ci-dessous, type d'aménagement à éviter.

Ci-contre, exemples possibles de végétalisation des voiries et des itinéraires pour les modes actifs. Aménagements à adapter au contexte urbain et au trafic.



Un maillage adossé à la trame paysagère et qui permet de desservir les grandes entités paysagères de la commune ainsi que les parcs et espaces verts de proximité



DES AMÉNAGEMENTS POUR LES MODES ACTIFS SÉCURISÉS, ATTRACTIFS ET CONFORTABLES

Lors des créations ou requalifications de voies, les aménagements doivent garantir des déplacements sécurisés pour les cyclistes et les piétons. Ces aménagements doivent être adaptés au contexte urbain, au trafic routier et à la vitesse autorisée pour les véhicules.

L'APAISEMENT ET LE PARTAGE DE LA VOIRIE À GÉNÉRALISER

La création de zones de circulation apaisée (aire piétonne, zones de rencontre, zones 30), où les différents modes de déplacement partagent la voie, est à privilégier hormis sur certains axes structurants où le trafic et/ou la vitesse des véhicules ne le permettent pas. Leur aménagement (largeur de voie, contraintes à la circulation, végétalisation, matériaux, traitement des entrées de zones...) doit permettre de faire respecter les limitations de vitesse et d'assurer la sécurité des cyclistes et piétons, un simple panneau en entrée de zone ne suffit pas.

DES FLUX CYCLISTES ET ROUTIERS À SÉPARER SUR LES AXES TRÈS PASSANTS

Sur les secteurs où le trafic routier est important (+ de 3 000 véhicules/jour), l'objectif est de séparer les modes actifs des flux routiers par la création, par exemple, de pistes cyclables ou de voies vertes.

DES AMÉNAGEMENTS SÉCURISÉS ET CONFORTABLES

De manière générale, pour les aménagements pour les modes actifs, il est recommandé de :

- utiliser des matériaux différents pour distinguer piétons et cyclistes. Afin que la rue ait un aspect moins routier, il est recommandé d'utiliser un matériau autre que l'enrobé sur les trottoirs ;
- utiliser des matériaux respectueux de l'environnement ;
- utiliser des matériaux de couleur claire, à fort albédo avec une émissivité élevée, en évitant les phénomènes d'éblouissement ;
- pour les aménagements dédiés aux vélos, utiliser des revêtements très roulants pour assurer un confort d'usage.

La largeur des aménagements doit être suffisante pour assurer la sécurité et le confort des usagers. Ainsi, les largeurs recommandées sont :

- pour une bande cyclable : 1,50 mètre. 2 mètres minimum si la bande longe du stationnement ;
- pour une piste cyclable unidirectionnelle : 2 m à 2,50 mètres ;
- pour une piste cyclable bidirectionnelle : 2,50 m à 3 mètres ;

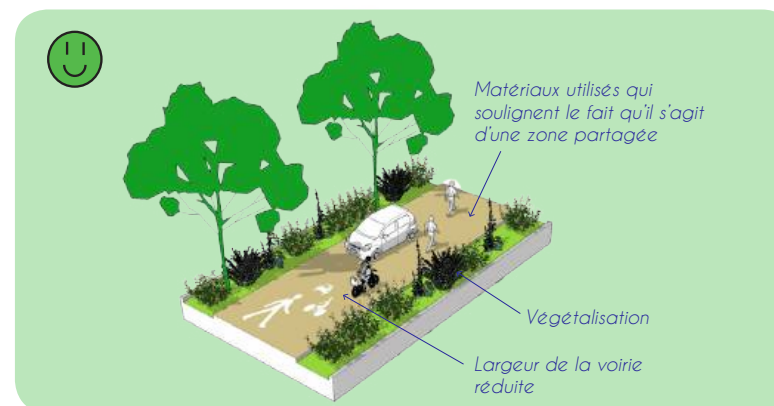
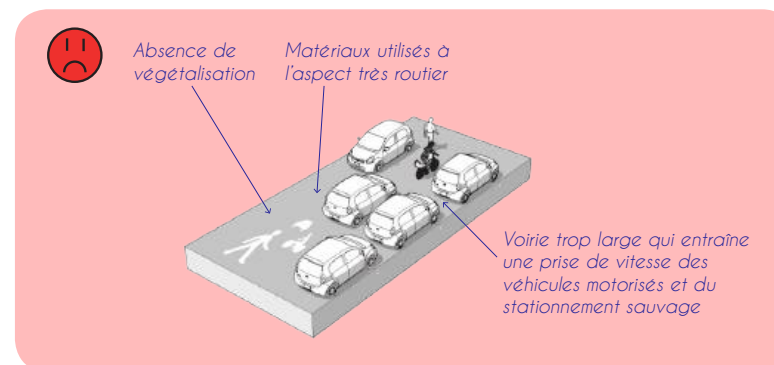
- pour une voie verte : 3 m à 5 mètres ;
- pour les trottoirs, au niveau des nouvelles voies (et pour les requalifications si l'emprise de la voie le permet) : 2,50 mètres, au moins d'un côté de la voie, afin de pouvoir se croiser aisément.

Au niveau des voies nouvelles (et pour les requalifications si l'emprise de la voie le permet), l'objectif est de faciliter les déplacements pour les piétons, notamment en créant des trottoirs des deux côtés de la voie (hormis pour les aires piétonnes et les zones de rencontre).

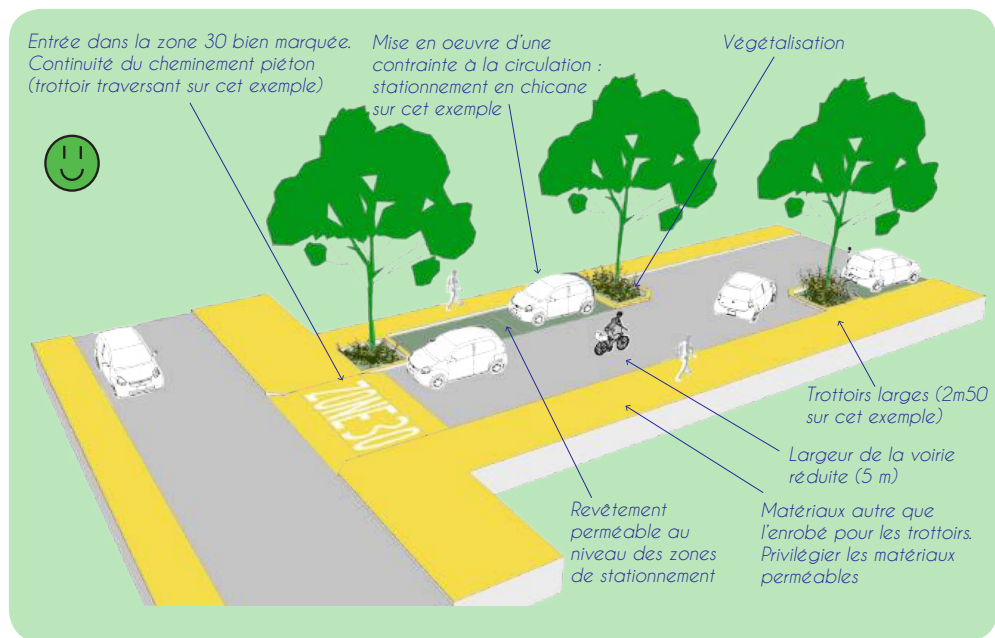
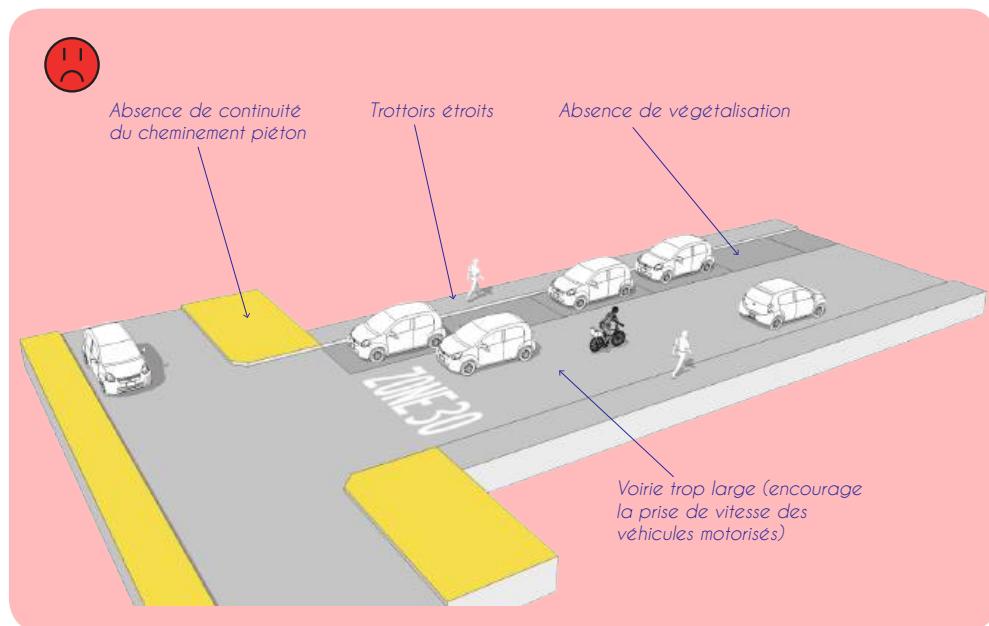
DU STATIONNEMENT POUR LES VÉLOS FACILEMENT ACCESSIBLE ET INTÉGRÉ À L'OPÉRATION

Lors de la création ou de la requalification de bâtiments, le stationnement des vélos doit être pensé en amont. Il doit être facilement accessible depuis le bâtiment et depuis l'accès à la parcelle et intégré paysagèrement s'il est situé à l'extérieur du bâtiment.

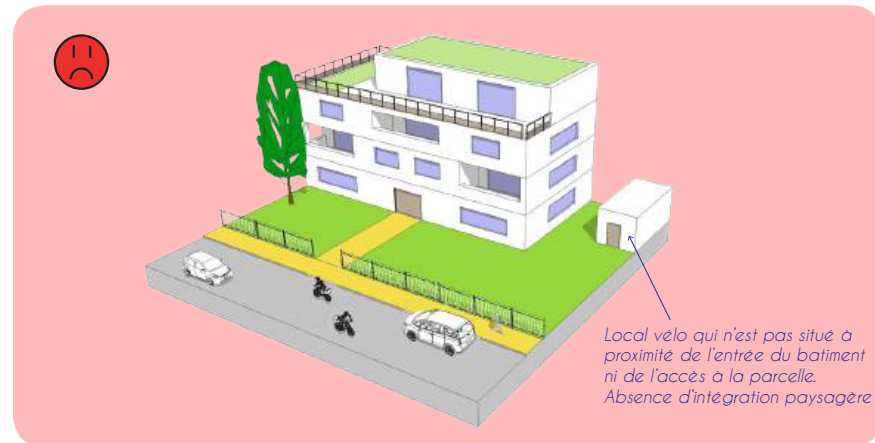
Principes d'aménagement pour une requalification ou création de voiries - exemple d'une zone de rencontre



Principes d'aménagement pour une requalification ou création de voiries - exemple d'une zone 30



Principes de localisation et d'intégration paysagère des locaux de stationnement pour les vélos



MAINTENIR ET CRÉER DES PERMÉABILITÉS POUR LES MODES ACTIFS

Lors des requalifications et pour les nouvelles opérations (toutes destinations confondues), l'objectif est de maintenir les perméabilités pour les modes actifs existantes et/ou d'en créer de nouvelles afin de :

- réduire les temps de déplacements des piétons et vélos ;
- créer des liens entre les quartiers ;
- favoriser la vie sociale ;
- encourager le report modal.

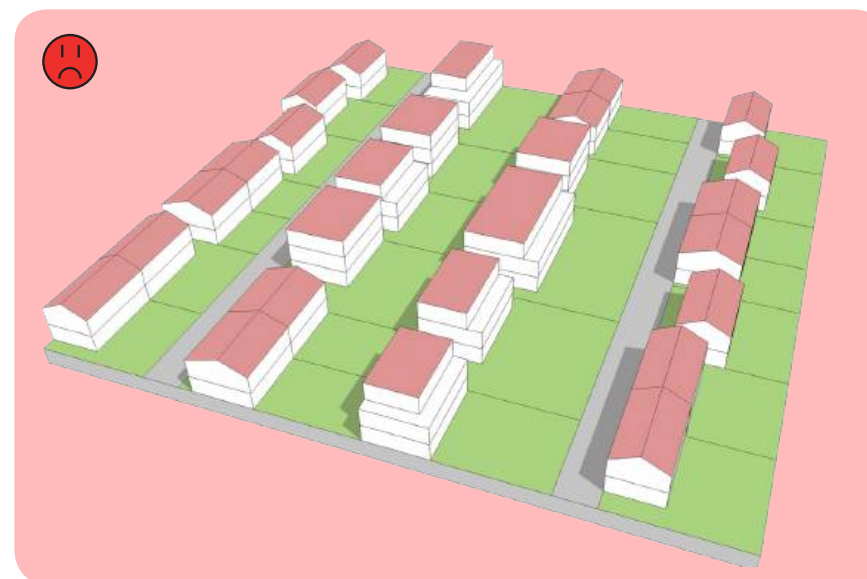
Au sein des nouvelles opérations, en complément des voies ouvertes à la circulation (traitées en zone de circulation apaisée ou accompagnées d'aménagements pour les cycles) il est recommandé de créer des itinéraires uniquement dédiés aux modes actifs, directs et sécurisés, afin de créer des quartiers perméables et apaisés. Ces itinéraires peuvent être accompagnés d'espaces végétalisés et d'espaces de rencontres (jeux pour enfants...).

Des impasses pour les véhicules motorisés peuvent être créées, mais des perméabilités pour les modes actifs doivent être maintenues ou créées à l'intérieur de l'opération et entre les opérations et/ou les quartiers.

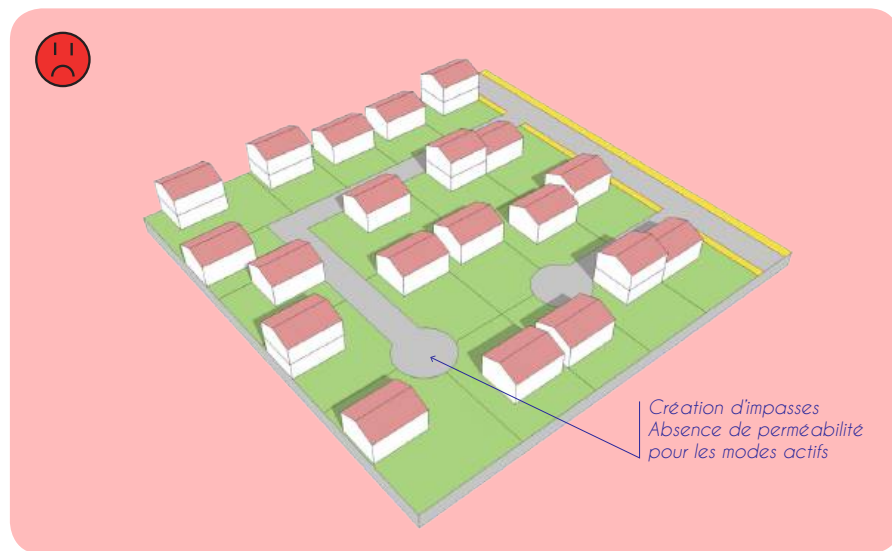
L'objectif poursuivi est également de maintenir les possibilités de création de futures perméabilités pour les modes actifs et de ne pas grever l'avenir. Ainsi si une opération jouxte un futur quartier ou tout type d'unité foncière mutable à court, moyen ou long terme, les possibilités de création de perméabilités pour les modes actifs futures doivent être maintenues, par exemple par la mise en place d'une réserve foncière.

De même si une opération jouxte un espace paysager, agricole et/ou naturel, une possibilité de création (à moyen ou long terme) de perméabilité pour les modes actifs doit être étudiée au cas par cas (par exemple, une réserve foncière sera créée si un itinéraire structurant, existant ou en projet, pour les modes actifs passe à proximité...).

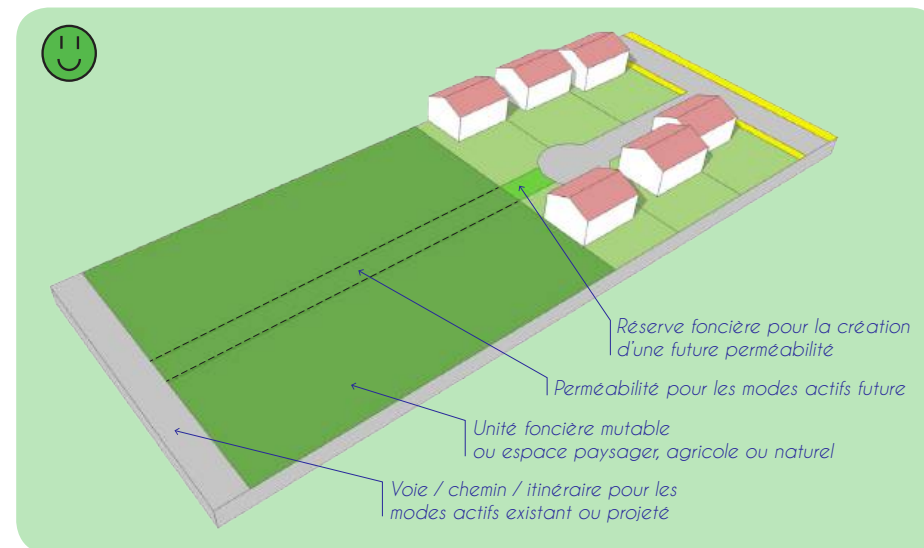
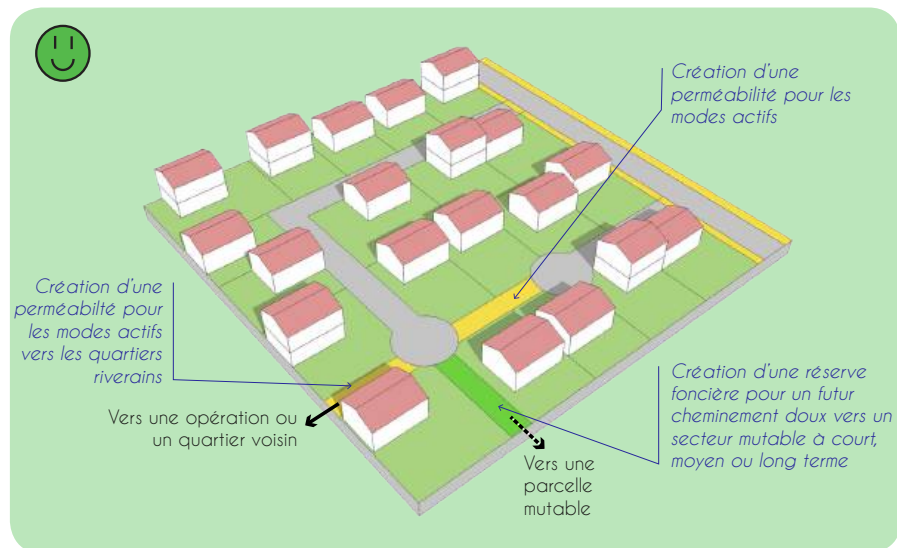
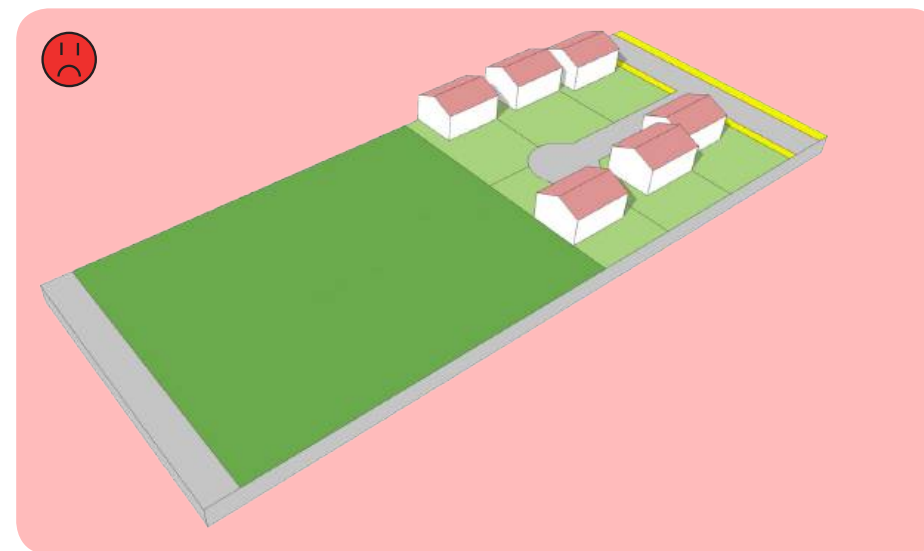
Principe de création d'itinéraires uniquement dédiés aux modes actifs dans les nouvelles opérations



Principe de création de perméabilités pour les modes actifs dans une opération et/ou entre les opérations et les quartiers



Principe de maintien d'une possibilité de création d'une perméabilité pour les modes actifs vers une unité foncière mutable (à court, moyen ou long terme) ou vers des espaces naturels, paysagers et agricoles



DES NOUVELLES OPÉRATIONS TOURNÉES VERS LES ITINÉRAIRES POUR LES MODES ACTIFS

Pour les nouvelles opérations (toutes destinations confondues) et les requalifications situées le long d'itinéraires pour les modes actifs, et tout particulièrement le long des itinéraires structurants (comme le Chemin des Canaux par exemple), les objectifs poursuivis sont de :

- faciliter l'accès à ces itinéraires, en créant notamment un accès direct depuis l'opération vers l'itinéraire pour les modes actifs existant ou en projet longeant l'unité foncière ;
- présenter une façade qualitative et animée le long de l'itinéraire ;
- traiter de manière paysagère et qualitative les espaces extérieurs visibles depuis l'itinéraire ;
- avoir une clôture qualitative et végétalisée le long de l'itinéraire.

Les opérations situées le long des itinéraires structurants étant bien desservies pour les modes actifs, le nombre de places de stationnement pour les véhicules est à limiter (se rapprocher autant que possible des minimums imposés dans le règlement).

Les places de stationnement en surface, et plus particulièrement celles visibles depuis les itinéraires pour les modes actifs, sont à intégrer de manière paysagère.

Principes d'aménagement le long des itinéraires modes actifs structurants :

