Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)

4.5 OAP Sectorielles

Approuvé par délibération du Conseil Communautaire du 24 février 2026

Préambule

1 Contenu et portée juridique des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)

● Qu'est-ce qu'une OAP ?

Introduites par la Loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) en 2000 et complétées par la Loi Grenelle II (2010), la Loi pour un Accès au Logement et un Urbanisme Rénové (ALUR-2014) et par la Loi dite "Climat et Résilience" du 22 Août 2021 ; les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) sont une partie du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) traduisant des objectifs définis dans le PADD de façon opérationnelle sur le territoire. Les OAP permettent de préciser, avec souplesse, les projets prévus dans des secteurs bien définis (obligation pour l'ensemble des zones AU ouvertes).

L'article L.151-2 du Code de l'Urbanisme précise le contenu du PLUi:

> *-"Le plan local d'urbanisme comprend :*
> *1° Un rapport de présentation ;*
> *2° Un projet d'aménagement et de développement durables ;*
> ***3° Des orientations d'aménagement et de programmation ;***
> *4° Un règlement ;*
> *5° Des annexes.*
> *Chacun de ces éléments peut comprendre un ou plusieurs documents graphiques. Ces documents graphiques peuvent contenir des indications relatives au relief des espaces auxquels il s'applique."*

Les articles L.151-6 et suivant et L.151-7 et suivant du Code de l'Urbanisme précisent quant à eux le contenu des OAP:

> *- "Les orientations d'aménagement et de programmation comprennent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements.*
> *En l'absence de schéma de cohérence territoriale, les orientations d'aménagement et de programmation d'un plan local d'urbanisme élaboré par un établissement public de coopération intercommunale comprennent les dispositions relatives à l'équipement commercial et artisanal mentionnées aux articles 1° et 2° de l'Article L.141-5 et déterminent les conditions d'implantation des équipements commerciaux, artisanaux et logistiques qui, du fait de leur importance, sont susceptibles d'avoir un impact significatif sur l'aménagement du territoire et le développement durable, conformément à l'Article L.141-6."*
>
> *-"Les orientations d'aménagement et de programmation définissent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, un échéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de réalisation des équipements correspondant à chacune d'elles, le cas échéant".*
>
> *-"Les orientations d'aménagement et de programmation définissent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur les continuités écologiques"*
>
> *- "Les orientations d'aménagement et de programmation peuvent notamment :*
> *1° Définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, notamment les continuités écologiques, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune ;*
> *2° Favoriser la mixité fonctionnelle en prévoyant qu'en cas de réalisation d'opérations d'aménagement, de construction ou de réhabilitation un pourcentage de ces opérations est destiné à la réalisation de commerces ;*
> *3° Comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants ;*
> *4° Porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager ;*
> *5° Prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics ;*
> *6° Adapter la délimitation des périmètres, en fonction de la qualité de la desserte, où s'applique le plafonnement à proximité des transports prévu aux articles L. 151-35 et L. 151-36."*
> *7° Définir les actions et opérations nécessaires pour protéger les franges urbaines et rurales. Elles peuvent définir les conditions dans lesquelles les projets de construction et d'aménagement situés en limite d'un espace agricole intègrent un espace de transition végétalisé non artificialisé entre les espaces agricoles et les espaces urbanisés, ainsi que la localisation préférentielle de cet espace de transition."*

● L'opposabilité aux tiers des OAP:

Contrairement au Règlement graphique et écrit qui s'impose par un rapport de conformité aux autorisations d'urbanisme (permis d'aménager, permis de construire, déclarations préalables...), les OAP s'imposent par un rapport de compatibilité.

Le Code de l'Urbanisme prévoit explicitement cette prise en compte à l'Article L.152-1:

> *-"L'exécution par toute personne publique ou privée de tous travaux, constructions, aménagements, plantations, affouillements ou exhaussements des sols, et ouverture d'installations classées appartenant aux catégories déterminées dans le plan sont conformes au règlement et à ses documents graphiques.*
> *Ces travaux ou opérations sont, en outre, compatibles, lorsqu'elles existent, avec les orientations d'aménagement et de programmation."*

Les travaux réalisés dans les secteurs soumis à OAP ne peuvent pas être contraires à l'intention annoncée, mais bien contribuer à leur mise en œuvre. Le rapport de compatibilité sera apprécié lors de l'instruction des demandes d'autorisations d'urbanisme, tandis que le Règlement écrit et graphique (zonage) sera également consulté mais avec un rapport de conformité cette fois. OAP, Règlement et Zonage sont donc indisociables et complémentaires pour la délivrance d'une autorisation d'urbanisme.

2 CLÉS DE LECTURE DES OAP DU PLUI-D DE PERPIGNAN MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE

● Les autres pièces du PLUi-D à consulter en plus des OAP :

Lors de la lecture des OAP sectorielles, il convient de prendre en compte plusieurs éléments pour obtenir une vision complète des possibilités d'aménagement, à savoir :

- ► Le Règlement graphique et écrit, ainsi que les Servitudes d'Utilité Publiques (SUP),
- ► Les principes communs d'aménagement valables pour toutes les OAP,
- ► Les Annexes du PLUi-D susceptibles d'être utiles à l'aménagement de la zone, notamment celle portant sur les essences des plantations à utiliser.

● Le phasage des OAP sur une même commune :

Lorsqu'une commune dispose de plusieurs zones 1AU, ces dernières ne pourront pas s'urbaniser en même temps. De ce fait, une programmation de l'ordre d'urbanisation des zones 1AU est mise en place sur la page de garde liée à chaque commune, par l'intermédiaire d'un numéro attribué à chaque zone (1 = première zone à s'urbaniser, 2 = deuxième zone à s'urbaniser, etc). Les zones 1AUH, destinées à l'habitat et les zones 1AUE destinées à l'économie ne sont pas soumises au même échéancier, un code couleur est mis en place pour les différencier. La seconde zone ne pourra s'urbaniser qu'a condition que la précédente soit viabilisée et commercialisée à hauteur de 80%, et ainsi de suite en fonction de leur numérotation. La mise en œuvre d'un échéancier d'ouverture à l'urbanisation est définie à l'article L.151-6-1 du Code de l'Urbanisme.

● Représentation graphique des OAP :

Les représentations graphiques utilisées dans les OAP sont schématiques. Leurs rôles est d'indiquer les orientations et principes d'aménagement que devront respecter les projets sur les zones 1AU. Ces schémas n'ont pas vocation à définir précisément les éléments de programme, mais plutôt une organisation générale dans laquelle le programme projeté devra s'inscrire. Le projet d'aménagement présenté lors du dépôt de l'autorisation d'urbanisme sera le reflet de la prise en compte des intentions inscrites dans l'OAP, affiné et retravaillé lors de l'ensemble des études nécessaires à la mise en œuvre de l'opération.

Principes communs d'aménagement applicables à toutes les OAP

Les principes communs aux Orientations d'Aménagement et de Programmation présentés ci-après permettent de décliner les diverses thématiques inhérentes à la conception de projets urbains plus durables et plus respectueux de l'environnement dans lequel ils s'inscrivent. Ces principes communs seront également l'occasion de préciser l'utilisation de certains éléments de la légende des OAP, et permettront une meilleure compréhension des aménagements souhaités sur les zones d'études.
La lecture et la prise en compte des principes communs est complémentaire à chacune des OAP sectorielles, et ne peux en être dissociée.

1 Intégrer et sauvegarder le patrimoine naturel, la biodiversité et prendre en compte les risques naturels dans l'aménagement

● Conserver et protéger les éléments naturels et paysagers existants

Les OAP sectorielles s'attachent à recenser au maximum la présence des aménités paysagères et végétales présentent sur et à proximité des zones soumises aux OAP. Les entités recensées font l'objet d'une mise en valeur via un item de la légende, voici ceux crées pour le territoire de PMM:

- "Cours d'eau, agouille" : Nom
- "Ripisylve à préserver" :
- "Espace paysager à préserver et valoriser" :
- "Alignement d'arbres à préserver/renforcer" :
- "Arbres isolés à conserver/valoriser" :

Items liés aux prescriptions surfaciques :

- "Espace Boisé Classé" :
- "Éléments à protéger (L.151.23)" :

La mise en valeur de ces éléments dans la partie graphique des OAP permet, d'une part de les mentionner comme à protéger/conserver au maximum, et d'autre part de favoriser leur renforcement dans le cadre du projet. Par exemple, un alignement d'arbres présent sur zone, peut se voir renforcé/prolongé par la plantation de nouveaux arbres. Dans le cas d'une nécessite de suppression de ces éléments, une compensation devra être opérée, par la plantation d'éléments similaires à ceux supprimés ailleurs sur le site d'étude (arbres, haies...). Les Espaces Boisés Classés (EBC) et les éléments protégés au titre de l'Article L.151-23 du Code de l'Urbanisme, ne peuvent pas faire l'objet d'une compensation car ils sont strictement protégés. Il est important de les faire apparaître dans le plan graphique des OAP pour tenir compte de leur présence soit sur site ou à proximité directe, lors de la mise en œuvre du projet urbain.
Cette logique de maintien et de mise en valeur s'inscrit dans une volonté plus large de lutte contre l'artificialisation et l'imperméabilisation des sols, mais aussi de sauvegarde du patrimoine naturel et de la biodiversité, exprimée dans le PADD.
Il est rappelé que les projets d'aménagement de constructions peuvent être soumis à une obligation d'évaluation environnementale avec étude d'impact au cas par cas ou d'office selon les situations conformément aux articles L et R 122-1 et suivants du Code de l'Environnement et de l'annexe à l'article R122-2 dudit code.

● Prendre en compte la Trame Verte Bleue communautaire dans les opérations

Introduite par les lois Grenelle I et II (2009-2010), la Trame Verte Bleue (TVB) est un outil d'aménagement du territoire s'appuyant sur des diagnostics, analyses scientifiques de l'occupation des sols, des continuités écologiques et des inventaires écologiques, ayant pour objectif d'enrayer l'érosion de la biodiversité. De part son inscription dans les documents d'urbanisme aux différentes échelles (SRCE, SCOT, PLUi), la TVB a pour champ d'action principal la planification urbaine, appuyée par une réalité écologique scientifiquement démontrée.

La loi Grenelle II vise à intégrer dans les documents d'urbanisme des objectifs de préservation et de restauration des réservoirs de biodiversité et des corridors écologiques. Ces deux entités cumulées constituent les continuités écologiques, primordiales au maintien de la biodiversité, que l'outil TVB à pour but de sauvegarder.

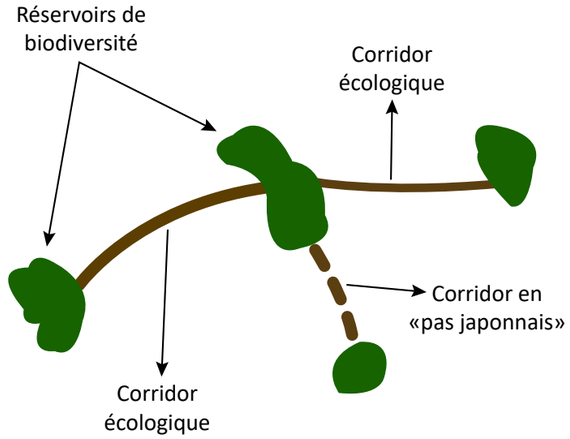


Figure 1 : Schéma des éléments constitutifs des continuités écologiques.

Définition d'un Réservoir de biodiversité *(source : rapport Ecotone)*:

> *-"Espace où la biodiversité est la plus riche et la mieux représentée, où les espèces peuvent y effectuer tout ou partie de leur cycle de vie, et où les habitats naturels peuvent assurer leur fonctionnement, en ayant une taille suffisante. Ce sont des espaces pouvant abriter des noyaux de populations d'espèces à partir desquels les individus se dispersent, ou susceptibles de permettre l'accueil de nouvelles populations".*

Définition d'un Corridor écologique *(source : rapport Ecotone)*:

> *-"Les corridors écologiques assurent des connexions entre des réservoirs de biodiversité, offrant aux espèces des conditions favorables à leur déplacement et à l'accomplissement de leur cycle de vie. On distingue ainsi trois types de corridors écologiques : les corridors linéaires (haies, chemins et bords de chemins, ripisylves, bandes enherbées le long des cours d'eau,…) ; les corridors discontinus (ponctuation d'espaces-relais ou d'îlots-refuges, mares permanentes ou temporaires, bosquets,…) ; les corridors paysagers (mosaïque de structures paysagères variées)."*

Le PLUi-D intègre et rend opposable aux tiers la TVB au travers son Règlement, graphique (Zonage) et écrit, en permettant de localiser et protéger les continuités écologiques par l'intermédiaire de dispositions spécifiques (zones agricoles et naturelles). Dans les zones à urbaniser, les OAP poursuivent ce travail de visibilité et de maintien de la biodiversité, en mentionnant graphiquement les éléments dit "avérés" de la TVB, c'est à dire les Réservoirs de biodiversité et les Corridors écologiques. Les Réservoirs Eco-paysagers pour lesquels la présence d'une biodiversité n'est pas avérée par des études terrain, mais dont les nombreux indices concordent à démontrer la présence d'une biodiversité remarquable essentielle aux continuités écologiques, sont également mis en avant.
La représentation se fait par l'intermédiaire d'un seul item de la légende rassemblant les différents éléments de la TVB cités ci-dessus:

⊙ **"Elements de la TVB à prendre en compte"** :

Lorsque cet item est utilisé, l'aménagement de la zone soumise à OAP devra prendre des dispositions favorisant le maintien des éléments de TVB. Ces aménagements devront assurer le maintien sur zone d'éléments paysagers, une perméabilité des sols accrue, ou encore la mise en œuvre de certaines mesures compensatoires. L'intérêt étant de pouvoir poursuivre l'urbanisation du secteur, tout en préservant au maximum les continuités écologiques en place.
Graphiquement, l'espace impacté par la TVB est accompagné d'un texte stipulant le type de continuité (Corridors, Réservoirs) et le milieu dominants (pelouses-garrigues, milieux boisés, agricoles...) tout deux identifiés par l'étude TVB de PMM.

Globalement, l'organisation du bâti sur les secteurs impactés par la TVB doit prendre en compte la sensibilité du site en assurant le prolongement de la trame, soit de façon linéaire, soit sous forme de "pas japonnais". Ces dispositions participeront à un apport de nature en ville bénéfique aussi bien pour l'environnement que pour la qualité de vie. Ainsi, la préservation et la plantation de nouveaux éléments paysagers participeront au prolongement et au maintien de la TVB présente, en plus des efforts à fournir en terme d'aménagement.

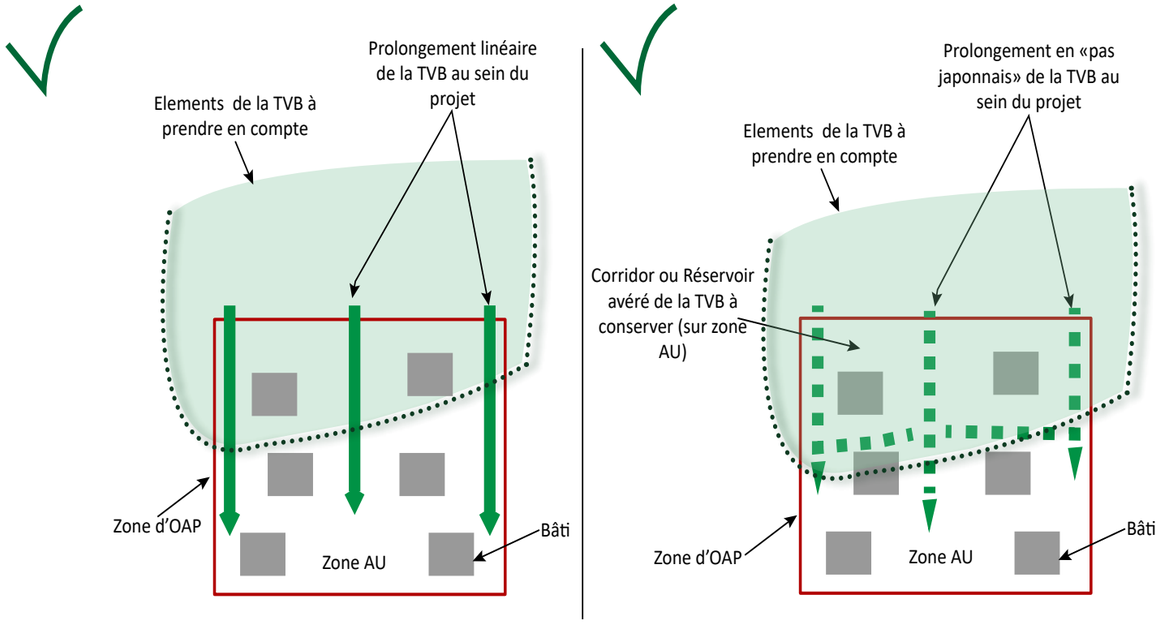


Figure 2 : Schémas d'implantation du bâti en zone TVB dans les OAP.

Suite à ce constat de nécessité de maintien et de prolongement de la TVB sur les zones à urbaniser concernées, les OAP doivent prendre des dispositions particulières, qui se traduisent graphiquement par l'utilisation de l'ensemble des items de la légende présenté dans la sous partie "Conserver et protéger les éléments paysagers existants", mais aussi par l'utilisation des items suivants :

⊙ **"Voirie de desserte à créer avec bandes arborées"** :

Dans les zones de TVB présentes dans les OAP, les voiries seront systématiquement accompagnées de bandes végétales continues, c'est à dire sans fosses d'arbres, la bande de pleine terre* sera continue sur tout le linéaire en parallèle de la voie. Celle-ci sera plantée d'arbres de hautes tiges permettant l'apport d'ombre, et de végétaux, principalement résistants au climat local (*voir partie 4 "Gérer durablement la ressource en eau"*). Ces bandes devront avoir une largeur minimale de 2m, et seront présentent de chaque coté de la voirie. Elle peuvent intégrer (fortement recommandé) des noues paysagères favorisant la gestion des eaux de pluies.

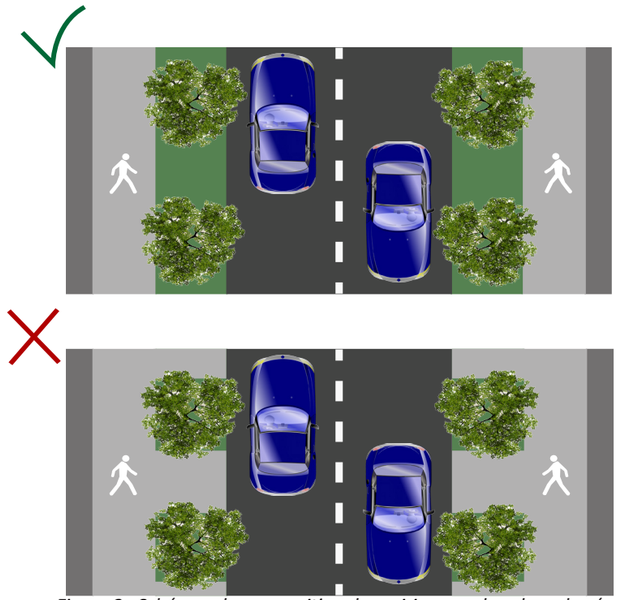


Figure 3 : Schémas de composition des voiries avec bandes arborées.

⊙ **"Frange végétale de fin d'urbanisation ou séparative à créer/renforcer"** :

Utilisé pour marquer la transition entre espace bâti et espace naturel/agricole, ou pour créer un écran vert entre deux zones bâties; cet item de la légende permet également de participer au maintien des continuités TVB en lisière de zone AU. Il marque la nécessité de renforcer, conserver ou planter des arbres, haies, arbustes... Voir partie "Intégrer les constructions à leur environnement" sous partie "Traiter les fins d'urbanisation" pour plus de détails sur la constitution des bandes végétales.

Pleine Terre*: Définie par le Règlement du PLUi-D : *"La pleine terre est constituée d'un espace composé de terre issue du terrain naturel ou de terre végétale, où aucune construction en surface et en sous-sol n'est autorisée. La surface de pleine terre sera privilégiée d'un seul tenant plutôt qu'éparpillée, et plantée d'essences méditerranéennes dont des arbres de hautes tiges. Concernant les opérations d'aménagement d'ensemble, cette surface constituera un des éléments structurants de la composition urbaine globale et elle pourra accueillir, si nécessaire, le ou les systèmes de rétention des eaux de pluies."*

⊙ **" Espace à végétaliser"** :

Utilisé pour marquer les endroits où un aménagement paysager est attendu. Dans le cas des zones impactées par la TVB, ces espaces à végétaliser permettront de construire le prolongement de la TVB dans les OAP (voir Figure 2). Ces espaces devront abriter une diversité d'essences, en lien avec le climat et le milieu dominant (boisement, milieux agricole non cultivé, pelouses et garrigues...).

Enfin, l'enjeu principal des zones TVB étant le maintien des continuités écologiques, les systèmes de clôtures mis en œuvre dans les zones AU concernées par la présence d'éléments de la TVB, devront assurer une transparence pour les passages de la faune. Ainsi, les clôtures de type : grillage aux mailles larges, murs en pierres sèches avec passages à intervalles réguliers de taille suffisante, ou mur plein avec passage à intervalles réguliers de taille suffisante (environ 20cm/20cm), ou les clôtures végétales (le plus qualitatif); sont des dispositifs à mettre en œuvre dans ces zones sensibles.

L'affirmation de cette volonté d'intégration et de maintien de la TVB communautaire dans les OAP exprime plus précisément la volonté politique affichée dans le PADD de préserver la biodiversité et de conforter les continuités écologiques.

● Intégrer les constructions à leur environnement

Prendre en compte le patrimoine naturel lors des aménagements urbains passe, en plus des mesures de sauvegarde et de mise en valeur énoncées ci-dessus, par la mise en œuvre de principes/techniques de construction visant à l'intégration paysagère des nouveaux quartiers.

◆ *Construire dans la pente*

Une attention particulière sera portée à la topographie des terrains soumis à OAP. Le but étant de construire avec la pente, c'est à dire d'adapter l'opération au terrain et non l'inverse. Ce qui veut dire que les terrassements trop importants (remblai, déblai, enrochement...), qui modifient grandement le terrain d'assiette, doivent être strictement limités. Construire dans la pente permet de sauvegarder l'authenticité des paysages et de conserver des ouvertures vers l'horizon. De plus, limiter les modifications importantes des sols permettent de ne pas nuire au fonctionnement naturel de ces derniers, notamment concernant l'écoulement des eaux de ruissellement.

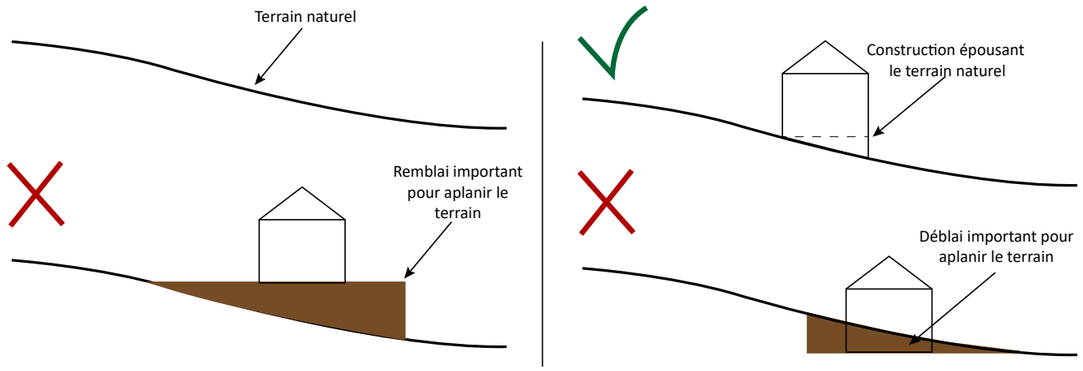


Figure 4 : Schémas de prise en compte de la topographie dans la construction.

Une implantation du bâti en suivant les courbes de niveau sera favorisée, facilitant la construction et minimisant son impact visuel. Un positionnement du bâti perpendiculairement aux courbes de niveau n'est pas impossible mais il invitera à l'usage de techniques de construction plus coûteuses (pilotis) pour éviter les terrassements trop importants et indésirables.

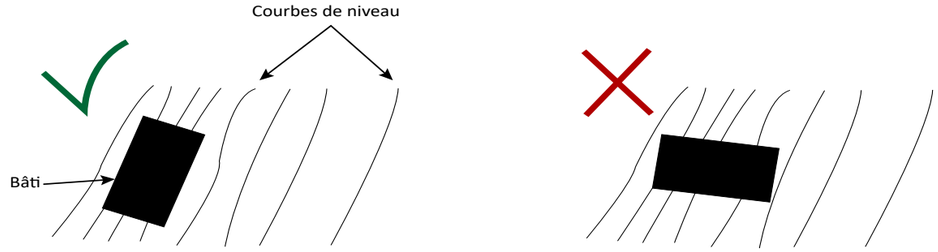


Figure 5 : Schémas d'implantation du bâti dans la topographie.

Dans la même logique, les accès aux bâtiments depuis les voies de desserte devront être les moins éloignés possible pour éviter un recours aux terrassements trop conséquents.

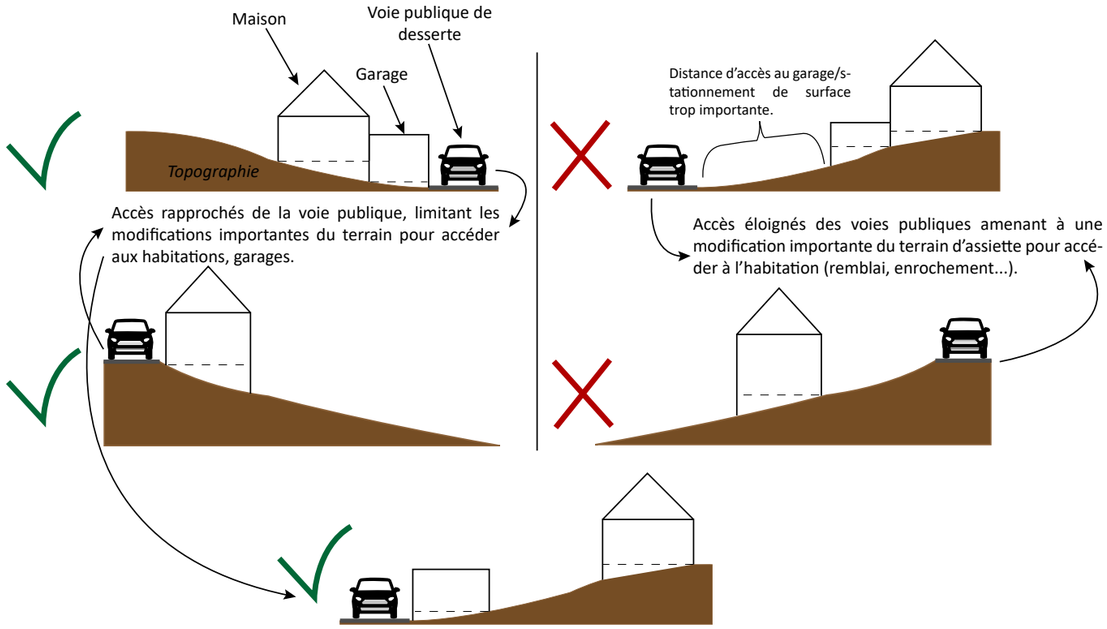


Figure 6 : Schémas de prise en compte des accès pour l'implantation des bâtiments dans la topographie.

◆ *Conserver et valoriser les vues et perspectives*

De nombreux sites d'implantation de projets urbains sur le territoire de PMM sont dotés de vues à préserver et à valoriser. Ces vues s'ouvrent vers des panoramas, comprenant bien souvent sur le territoire intercommunal le massif du Canigou, ou vers des monuments patrimoniaux, des espaces de nature remarquable (vignes, boisement...). Ces vues et perspectives, de par leurs qualités méritent d'être prises en compte lors de l'aménagement des zones à urbaniser pour être en partie conservées, et apporter une valeur ajoutée au projet.

La prise en compte des vues et perspectives dans les OAP passera par l'utilisation de l'item suivant de la légende :

⊙ **"Points de vue, transparences visuelles à préserver"** :

L'ouverture du cône montre l'axe dans le quel se trouve le panorama ou l'élément bâti/naturel d'intérêt. Lorsque ce symbole est utilisé, il conviendra d'adapter au mieux l'urbanisation pour conserver le ou les points de vues signalé(s). Cela peut se traduire par une implantation des bâtiments, ou d'espaces publics, de sorte à conserver des perspectives vers le lieu en question et/ou par la limitation des hauteurs en fonction de la topographie du site. La sauvegarde de ces vues et perspectives doit s'accompagner d'une mise en scène, la plupart du temps végétale, notamment lorsque l'item est utilisé en entrée de ville.

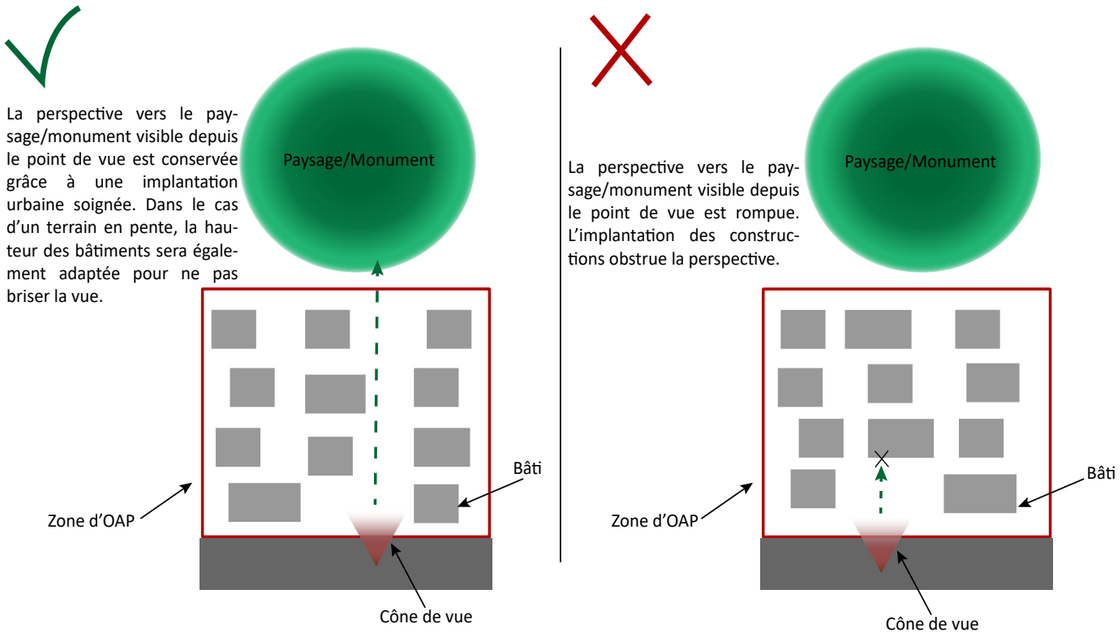


Figure 7 : Schémas de prise en compte des vues/perspectives dans l'aménagement d'une zone AU.

◆ *Traiter les fins d'urbanisation*

La mise en valeur de l'environnement naturel passe également par le traitement des franges de fin d'urbanisation. Ce traitement concerne les zones AU, soumises à OAP, situées en lisière de zone urbaine, et ayant par conséquent un ou plusieurs cotés contigus à une zone Agricole ou Naturelle. Il s'agit de ne pas créer un simple front urbain s'opposant aux zones agricoles ou naturelles, mais de construire un espace tampon entre les deux zones. Cet espace "tampon" se veut végétal, avec la plantation ou la conservation de haies, d'alignements d'arbres (il n'est pas rare de trouver sur le territoire des alignements de cyprès, qui servaient à séparer les parcelles cultivées, par exemple). Ces franges végétales de fin d'urbanisation devront mesurer au minimum 3m de large pour assurer une interface marquée. Elles devront être intégrée à la trame verte de l'opération d'aménagement qui est mise en oeuvre en même temps que les réseaux, de sorte à garantir leurs réalisation. Le schéma de l'OAP indiquera leurs emplacements en utilisant cet item de la légende :

⊙ **"Frange végétale de fin d'urbanisation ou séparative à créer/renforcer"** :

Les franges végétales proposées dans les OAP du PLUi-D seront parfois en lien avec les "franges urbaines et rurales à qualifier" définies par le SCOT Plaine du Roussillon.

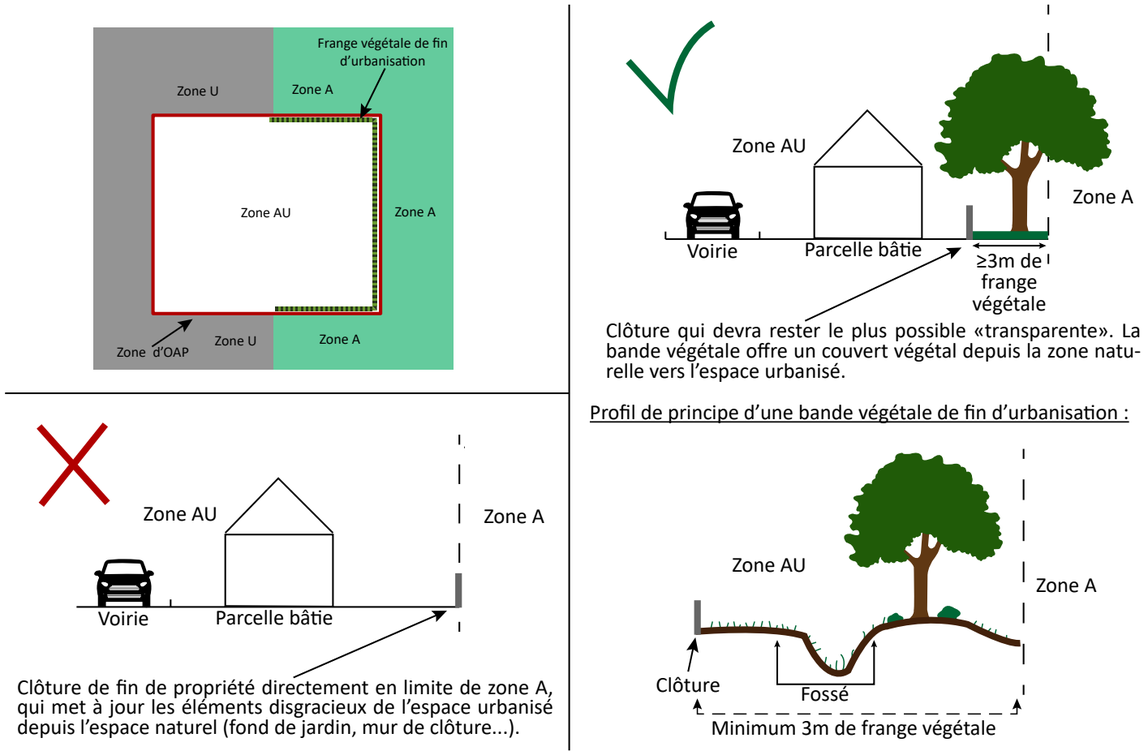


Figure 8 : Schéma et coupes d'implantation des franges végétales de fin d'urbanisation.

Lors de la prise en compte des fins d'urbanisation, un travail sur les clôtures doit également être réalisé pour accompagner au mieux la transition entre espace bâti et espace naturel. C'est pourquoi des systèmes de clôtures (pierres sèches, grillage aux mailles larges, murs avec passages réguliers, clôtures végétales...) propices aux déplacements de la faune (passage de petits mammifères, insectes...) et au maintien du paysage devront être choisis.
En aucun cas les franges végétales devront être incluses dans les parcelles privées. Le but étant d'éviter les pratiques courantes dans les jardins particuliers tel que : la pose de gazon synthétique, la réalisation de dalle béton, la pose d'un cabanon/annexe...limitant grandement leur rôle d'espace de transition végétale perméable. Ces franges devront impérativement être réalisées au sein de la zone AU et non en zone A ou N contiguë. Elles auront également pour rôle de favoriser l'infiltration et la régulation de l'écoulement des eaux pluviales, d'où l'intérêt de les accompagner d'un fossé.

L'attention portée à l'intégration des futurs quartiers dans leur environnement dans les OAP est liée à la volonté politique affichée dans le PADD, de révéler le paysage et de construire des nouveaux logements dans le respect de l'environnement.

● Gestion du risque et écoulements des eaux pluviales

La gestion des risques majeurs est une composante essentielle des projets urbains, pour éviter la mise en danger des biens et des personnes. Les Plans de Prévention des Risques (PPR) sont des documents rédigés par l'État énonçant des prescriptions, notamment sous forme de servitude d'utilité publique, en matière de prévention des aléas. Lors de la conception de projets urbains et de l'instruction des autorisations d'urbanisme, ces PPR doivent être respectés et consultés impérativement. Le territoire intercommunal est principalement impacté par l'aléa inondation, ainsi les prescriptions des PPRi doivent être respectées et les dispositions du Plan de Gestion des Risques d'Inondation (PGRI) doivent être prise en compte. Par ailleurs, la gestion des eaux pluviales doit être réalisée parallèlement à la gestion du risque inondation sur les sites d'implantation des projets urbains.

◆ *Le risque inondation dans les OAP*

Tel que mentionné ci-dessus, les OAP n'ont pas vocation à se substituer aux prescriptions des PPRi, qui sont des servitudes d'utilité publiques que le PLUi doit respecter et annexer. C'est pourquoi les OAP de PMM restent très limitées dans leurs propositions d'aménagement prenant en compte le risque inondation. Néanmoins, le type d'aléa (faible, modéré, fort et très fort, issus du PGRI) est signalé dans les OAP qui y sont soumises, dans la partie "Contextualisation", puis "Points d'attention". L'aléa pris en considération est celui fixé par le Porter à Connaissance (PAC) du PGRI transmis par les services de l'État en 2019, ou un PPRi qui serait plus récent que ledit PGRi.
Dans le cas d'un aléa Très Fort, Fort et Modéré occupant une partie d'une zone 1AU ou 2AU, il a été fait le choix de proposer dans l'OAP un espace à végétaliser à l'emplacement de l'aléa. Cette volonté à pour but de renforcer l'effet d'inconstructibilité de ces espaces au vu de leur dangerosité, mais aussi de proposer un espace qui doit rester perméable sur toute sa surface. Part conséquent, l'espace vert en lien avec l'aléa ne pourra pas prendre place ailleurs dans la zone d'OAP. Par ailleurs, cet espace peut apporter une plus-value à la qualité de vie du quartier en étant aménagé en espace public (parcs, jardins, espace de loisirs...).
Ces espaces sont représentés par l'item suivant de la légende :

⊙ **" Espace à végétaliser"** :

Dans ce cas précis en matière de risque inondation, une phrase est rajoutée dans la partie écrite à la rubrique "Environnement, paysage et prévention des risques" précisant que cet aménagement est souhaité en lien avec le risque inondation, et qu'il ne peut être déplacé ailleurs.

Lorsque la zone d'OAP est impactée sur une partie importante de sa surface par, à minima, un aléa Modéré, il est proposé dans la partie écrite des orientations, d'aménager des clôtures perméables et non des murs pleins. Il est également attendu un effort sur la perméabilité des sols en plus du Coefficient de Pleine Terre imposé à chaque zone. Ces efforts sur la perméabilité passent par plus d'espaces plantés, par la mise en œuvre de noues paysagères, ou encore par la création de surfaces de stationnement plus perméables que celles en enrobé classique.

◆ *Gérer les eaux pluviales*

Les opérations d'aménagement d'ensemble doivent inclure des systèmes de rétention et de collecte des eaux pluviales. Le PLUi-D s'attache à rendre ces systèmes de rétention plus vertueux, et les OAP territorialisent les règles écrites dans le Règlement.
Globalement, les systèmes de rétention retenus par les aménageurs/concepteurs des nouveaux quartiers, devront être le plus possible intégrés à leur environnement. Si le choix technique retenu est celui du bassin de rétention, ces derniers devront être systématiquement végétalisés et rester accessibles. Néanmoins, le choix du système de rétention devra s'orienter vers des dispositifs intégrés à l'aménagement et en lien avec les espaces de pleine terre attendu à l'échelle de la zone (coefficient de pleine terre, voir "2-Composition et morphologie urbaine des nouveaux quartiers).

L'intérêt est de faire de ces espaces souvent délaissés à leur seule fonction hydraulique, des espaces de vie à part entière des nouveaux quartiers. Ainsi, ils auront vocation à accueillir des aires de jeux, de repos, des espaces verts... le tout construit avec des matériaux resilients supportant les aléas auxquels ils sont susceptibles d'être soumis. Ces espaces de rétention sont parfois ciblés dans les OAP par l'intermédiaire de l'item :

⊙ **" Espace à végétaliser"** :

Dans ce cas précis en matière de gestion des eaux pluviales, une phrase est rajoutée dans la partie écrite à la rubrique "Environnement, paysage et prévention des risques" précisant que le ou les ouvrages de rétention devront être végétalisé(s) et accessible(s); soit le bassin est directement mentionné sur le schéma graphique de l'OAP.

Il est d'ailleurs vivement encouragé de faire appel à des techniques de gestion des eaux de pluies les plus vertueuses possibles, qui participeront à l'accroissement de la qualité de vie dans le quartier. C'est pourquoi l'implantation de noues paysagères, permettant de drainer les eaux, tout en offrant un couvert végétal intéressant, est plébiscité et mise en avant dans les OAP.
Par ailleurs, la mise en œuvre d'un Coefficient de Pleine Terre signalé en début d'OAP, permet de lutter en partie contre l'imperméabilisation des sols, et favorise ainsi une meilleure infiltration des eaux de pluies. Ce traitement doit être corrélé à l'emplacement des systèmes de rétention, tout en prenant en compte la topographie du site.
Enfin, les systèmes de rétention liés aux opérations doivent obligatoirement être implantés à l'intérieur des zones AU, et non à proximité de ces dernières en zone A ou N.

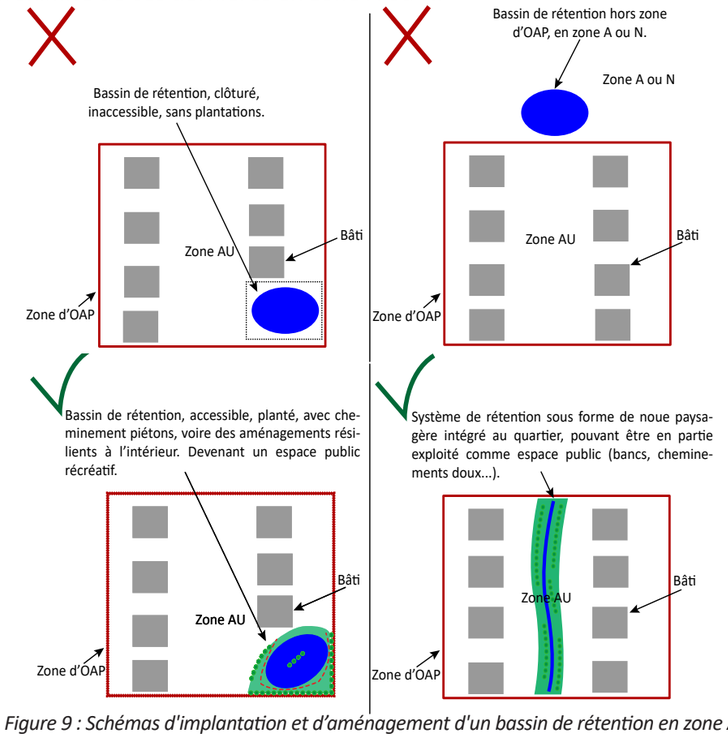


Figure 9 : Schémas d'implantation et d'aménagement d'un bassin de rétention en zone AU.

La prise en compte des risques naturels, et notamment l'aléa inondation, ainsi que la gestion des écoulements des eaux, font pleinement partie des aspirations politiques affichées dans le PADD.

2 Composition et morphologie urbaine des nouveaux quartiers

● Organiser les nouvelles constructions en zone AU

Les projets urbains projetés dans les zones AU devront être conçus en suivant une logique urbaine applicable à l'ensemble du territoire. Les grandes lignes directrices à suivre en matière de formes urbaines sont les suivantes :

● **La Densité :** Chaque zone AU dédiée à l'habitat se voit attribuée une densité explicitée sous forme de fourchette de logements/hectare, en lien avec son lieu d'implantation et le bâti existant à proximité. Cette densité est annoncée au début de l'OAP, à la rubrique "Contextualisation". La morphologie urbaine du futur quartier découlera en grande partie de cette fourchette. Les densités retenues dans le PLUi-D sont les suivantes:

- **Basse → <10 logements/ha avec Coefficient d'Emprise au Sol (CES).**
- **Faible → 10-20 logements/ha avec ou sans CES selon les zones.**
- **Moyenne → 20-40 logements/ha.**
- **Forte → 40-60 logements/ha.**
- **Élevée → >60 logements/ha.**

La densité applicable à la zone AU devra néanmoins être adaptée en fonction du terrain d'assiette de l'opération, en respectant les principes énoncés au "1) Intégrer et sauvegarder le patrimoine naturel, la biodiversité et prendre en compte les risques naturels dans l'aménagement", mais aussi en tenant compte des fins d'urbanisation, et ce pour tout type de zone. Ainsi, il faudra opter pour une densité de bâti moins élevée à l'abord des zones A et N pour éviter la confrontation entre un front urbain dense et l'espace naturel.
Globalement l'opération devra respecter la fourchette de logement/ha annoncée tout en respectant les différents aspects liés à la sauvegarde de certains éléments naturels et au traitement des fins d'urbanisation.

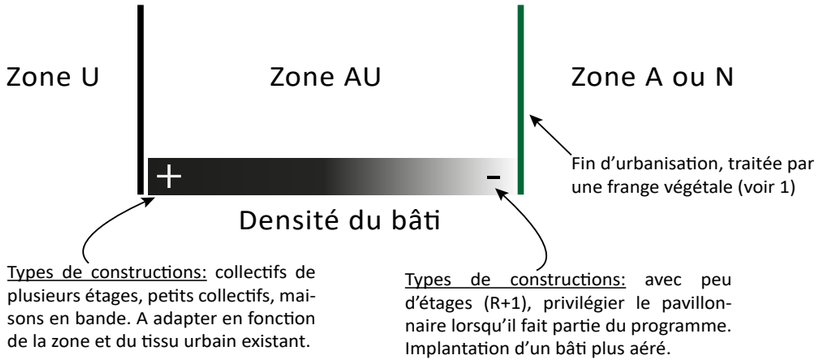


Figure 10 : Schéma représentant la densité dégressive à l'approche des fins d'urbanisation

● **Le Coefficient de Pleine Terre :** Toutes les zones AU d'une surface supérieure ou égale à 1ha, peu importe leurs destination, devront respecter 15% de pleine terre plantée d'essences méditerranéennes (à l'échelle du terrain d'assiette de l'opération d'aménagement d'ensemble), ce qui se traduira par la réalisation par les aménageurs d'espaces verts bénéfiques à l'organisation globale du quartier (perméabilité, gestion des eaux de pluies, qualité de vie...). Ne peuvent être comptabilisés dans la pleine terre les éléments suivants apparaissant sur le schéma de l'OAP :

Espace Boisé Classé — Élément protégé (L 151-23) — Espace paysager à préserver et valoriser
Ripisylve à préserver — Frange végétale de fin d'urbanisation

La présence de ces éléments est considérée comme une plus-value paysagère et environnementale pour le futur quartier, à laquelle viendra s'additionner les éléments issus du coefficient de pleine terre.

● **Les continuités piétonnes :** Rendre les îlots bâtis perméables aux déambulations piétonnes par la création d'espaces publics traversants. Ce type de procédé permet à un quartier, aussi bien à dominante économique que résidentielle de permettre aux usagers et/ou habitants de se déplacer facilement, plus rapidement et de façon plus sécurisée que sur les trottoirs des voies. Ces espaces ont aussi pour fonction d'aérer le tissu urbain et de multiplier les surfaces plantées.

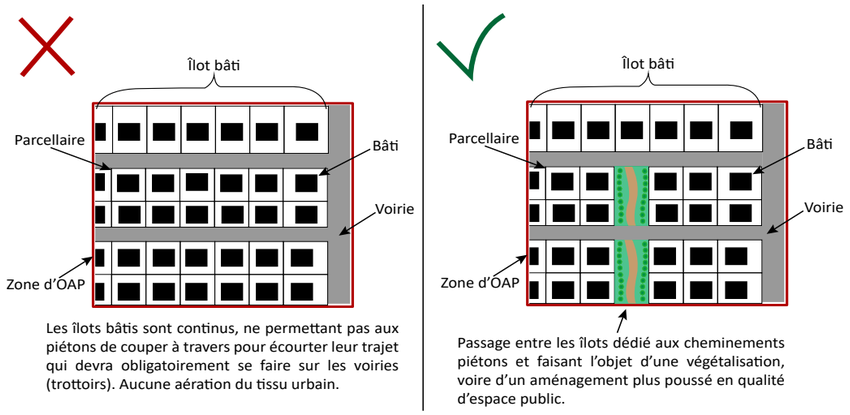


Figure 11 : Schémas représentatifs de la perméabilité piétonne des îlots bâtis

● **Le front urbain bâti :** Certains secteurs, de part leur taille ou leur emplacement, nécessitent la création d'un front urbain, c'est à dire la création d'un alignement par rapport à l'espace public (voirie). Le front bâti n'est pas forcément continu (bâtiments mitoyens), il est surtout souhaité pour éviter des différences de retrait des constructions depuis l'espace public, rompant l'homogénéité d'implantation. Le but recherché en constituant un front bâti est le marquage d'une voie de desserte principale, la mise en valeur par une certaine symétrie d'un axe, ou d'un espace public. Dans cette logique, il est encouragé la réalisation des aires de stationnement inhérentes aux surfaces économiques/commerciales et aux habitations collectives, en arrière des bâtiments pour qu'elles ne soient pas visibles depuis l'axe de desserte principale. De même pour les jardins principaux des maisons individuelles, qui seront placés en arrière, sachant qu'un jardin "de devant" moins intime permettant les accès au bâti peut être envisagé.
La constitution de ce front urbain est symbolisée dans les schémas des OAP par l'item suivant :

⊙ **"Orientation du front bâti urbain"** : ▼▼▼▼▼

A savoir : Le sommet du triangle (la pointe) indique l'orientation de la façade du bâti par laquelle s'effectueront les accès (entrée des locaux et maisons, garages...), suggérant l'emplacement des jardins et surfaces de stationnement importantes (parkings collectifs) en arrière du bâtiment (soit la base du triangle, coté plat).

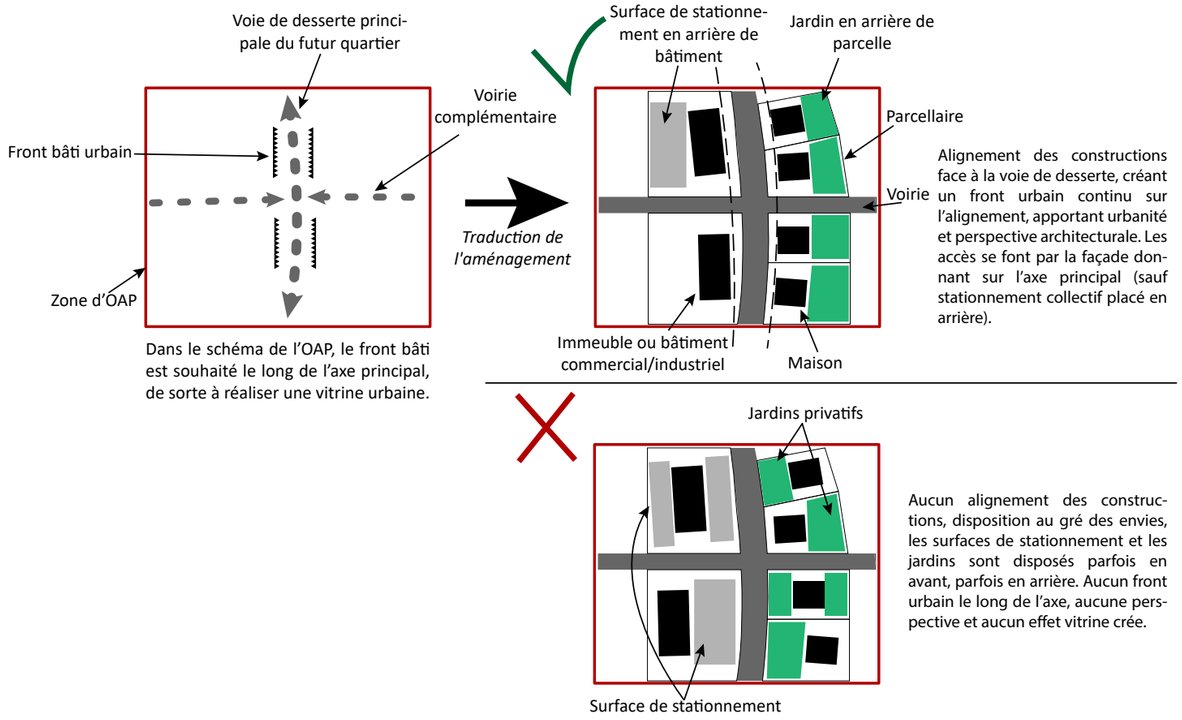


Figure 12 : Schémas d'implantation des constructions pour la constitution d'un front bâti urbain

● Créer des "coutures urbaines" : lier les zones AU aux quartiers existants

Concevoir des futurs quartiers d'urbanisation passe par la question de leur insertion dans le tissu urbain existant à proximité. A ce titre, les OAP des zones à urbaniser devront composer avec les espaces publics et le bâti existant, de sorte à aboutir à un ensemble urbain fonctionnant globalement. La création des "coutures urbaines" passe par plusieurs actions à mener lors de l'aménagement d'un nouveau quartier, notamment :

- Connecter les voiries existantes à proximité de la zone AU aux futures voies internes de l'opération. Le plan masse du futur quartier doit prendre en compte dés le départ les voiries qui pourraient être reliées, prolongées, et en fonction de ces connexions, prévoir la disposition des lots à bâtir. La création d'une voie en impasse doit rester une exception limitée aux contraintes techniques fortes la justifiant. La connexion des voiries est primordiale au fonctionnement du futur quartier, mais aussi et surtout au fonctionnement urbain global de la ville. Cette démarche permet d'éviter la création d'appendice greffée à la zone urbaine par l'unique intermédiaire des bâtiments.
  Cette volonté et attente de connexion s'applique également aux cheminements doux (marche, vélos). Il est primordial de constituer des continuités piétonnes par des cheminements dédiés, entre les quartiers mais aussi depuis et vers les pôles générateurs de déplacements (centre-ville, commerces, institutions publiques...), ou encore vers les arrêts de transport en commun. Les espaces verts en ville, les cours d'eau, ou autre espaces propices aux déplacements actifs seront le plus possible aménagés pour recevoir les modes actifs.

- Prolonger les espaces publics présents dans les quartiers limitrophes à la zone d'OAP, de sorte à amener de l'homogénéité et une continuité dans l'aménagement. Cet espace public crée un point d'accroche commun à deux quartiers construits à des époques différentes et devient alors une "couture urbaine". Cela peut passer par plusieurs éléments :

  - Prolongement d'un profil de voirie existant et vertueux (larges trottoirs, plantations...),
  - Continuité d'un espace vert existant,
  - Poursuite d'une rambla, place, esplanade, de cheminements doux (voie verte, chemin pédestre hors voirie...)...

La prolongation des espaces publics d'un quartier à l'autre doit, si possible, s'appuyer sur la trame végétale existante.

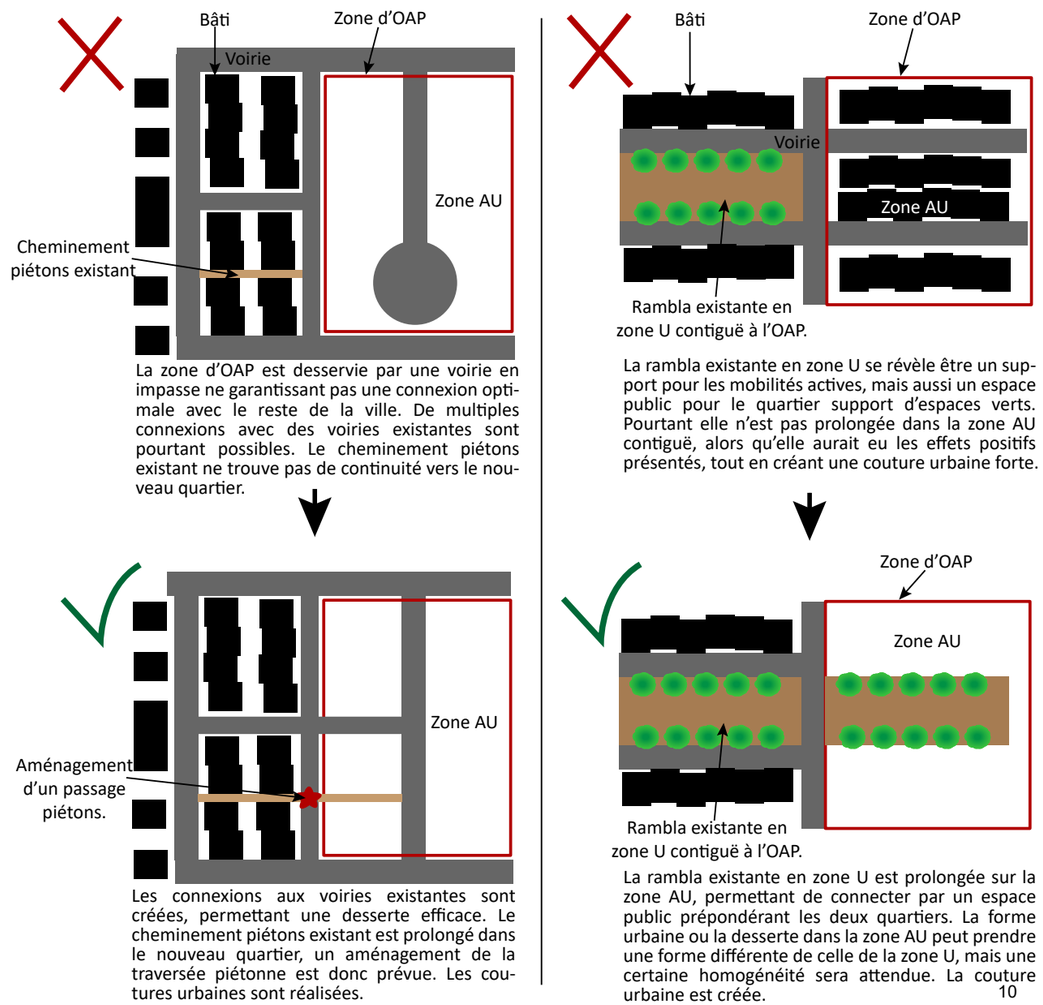


Figure 13 : Schémas de prolongation des espaces publics, coutures urbaines

Créer des connexions entre quartier est essentiel à la vie urbaine de la cité. Cependant, cette recherche de couture urbaine ne doit pas en faire oublier le besoin d'intimité des habitants et notamment les séparations à opérer entre les îlots et les habitations. C'est pourquoi il est très souvent utilisé dans les OAP, l'item suivant de la légende :

- **"Frange végétale de fin d'urbanisation ou séparative à créer/renforcer"** :

  En plus de signaler la création d'une frange végétale de fin d'urbanisation (épaisseur plus importante dans ce cas), cet item permet de montrer la nécessite de créer une frange végétale séparative entre des îlots et/ou des constructions. Néanmoins, son emprise et son contenu sont moins contraignants que celle concernant les fins d'urbanisation, il conviendra ici de créer ou conserver un alignement d'arbres, une haie plantée, qui jouera le rôle de brise vue. Ces franges sont à créer lors de l'aménagement de la zone (Permis d'Aménager).

Mettre l'accent sur les coutures urbaines pour éviter l'urbanisation d'une ville aux quartiers qui se "tournent le dos", fait entre autre référence aux volontés affichées dans le PADD de rendre les centres-villes accessibles et de réinvestir l'espace public.

● Diversifier l'offre résidentielle pour plus de mixité urbaine et sociale

La diversification de l'offre résidentielle dans les zones soumises à OAP permettra de satisfaire la demande d'un panel de ménage élargit. L'offre sera diversifiée aussi bien au niveau de la taille des habitations (pluralité de typologie de logements), qu'au niveau du statut d'occupation.

Plusieurs typologies de logement devront être proposées dans les opérations dédiées à l'habitat pour correspondre à la majorité des ménages. Ce qui suggère une adaptation de la taille des lots à bâtir pour qu'ils soient en concordance avec le niveau de ressources des futurs habitants. Le développement des logements de petites taille du T1 au T3 est également à prendre en compte, en lien avec le desserrement des ménages (plus de ménages, composés de moins de personnes), qui génère une hausse des besoins des personnes seules, des jeunes et des familles monoparentales. Cette mixité des typologies permettra également d'amener une diversité urbaine, qui se voudra moins consommatrice d'espace et mieux intégrée à l'identité locale, avec un travail sur l'architecture et sur l'optimisation de l'espace extérieur : jardins en RDC, terrasses ou balcons "habitables".

Le logement social sera pleinement intégré à l'opération, avec un traitement architectural en concordance avec le reste du bâti proposé. Pour une meilleure mixité et cohérence urbaine, les logements sociaux seront distribués sur l'ensemble du quartier (et non concentrés sur un même îlot) et décomposés en plusieurs typologies de bâti. L'habitat intermédiaire sera privilégié au collectif de grande taille.

Enfin, l'offre résidentielle devra également tenir compte de l'avancée dans l'âge en proposant des logements et des quartiers adaptés aux personnes âgées, assurant un maintien à domicile le plus longtemps possible. Ce travail pourra par la même occasion encourager la mixité inter-générationnelle (travail sur des petits collectifs, avec RDC réservés aux seniors et étages aux ménages plus jeunes...).

Pour plus de cohérence et de précision, le Programme Local de l'Habitat (PLH) de Perpignan Méditerranée devra être consulté. Les attentes formulées ci-dessus en matière de logement sont en lien direct avec le PADD concernant l'offre en logement, sa diversification, et son innovation dans le respect de l'environnement.

3 Organiser les mobilités, le stationnement et traiter les entrées de ville

La notion de "coutures urbaines" développée ci-avant prend tout son sens lorsqu'on l'aborde sous l'angle des déplacements. Ainsi, chaque nouveaux quartiers devra être connectés à l'ensemble des réseaux viaires à proximité. Le traitement du stationnement et des entrées de ville devra faire l'objet d'une attention particulière lors de l'aménagement, de sorte à créer une ambiance urbaine qualitative et en harmonie avec son environnement d'implantation.

● Aménager la voirie et le stationnement

◆ *La voirie*

Chaque Orientation d'Aménagement et de Programmation est rédigée/dessinée en tenant compte de l'Arrêté du 15 Janvier 2007 portant application du décret n°2006-1658 du 21 Décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics. A ce titre, lorsqu'une voirie est fléchée comme à créer ou à requalifier dans une OAP, cet arrêté devra être totalement pris en compte par l'aménageur, il garantit, notamment la création de trottoirs, d'abaissés, de passages piétons...aux normes d'accessibilité.

Concernant la création ou la requalification des voiries, les items suivants de la légende sont utilisés :

- **"Voirie existante à requalifier"** :
- **"Voirie de desserte à créer"** :
- **"Voirie de desserte à créer avec bandes arborées"** :

  Lorsque ces items sont utilisés, il n'est pas rappelé à l'écrit dans l'OAP que les voiries seront accompagnées de trottoirs aux normes d'accessibilité (largeur minimale), vu que la Loi les rend obligatoires. L'irrespect de l'accessibilité, un gabarit insuffisant, ou la dégradation de la bande de roulement ou son inexistence, sont souvent les motifs qui poussent à signaler une voirie comme étant "à requalifier".
  Une variante de l'item "voirie de desserte à créer" permet de signaler la nécessité de créer des bandes arborées de part et d'autres de la voie. Cet item est utilisé pour structurer un axe prépondérant, mais aussi en cas de présence d'élément de TVB (voir le 1). La largeur minimale de 2m pour chaque bande reste inchangée.

Les choix techniques retenus pour la conception de la voirie devront être en cohérence avec le trafic qu'elle devra accueillir. Une voirie desservant quelques habitations en plein lotissement devra avoir un gabarit et un aménagement différent de celle qui accueille une desserte en transport en commun ou des poids-lourds à longueur de journée (zone économique par exemple). Le calibrage des voiries devra donc être en adéquation avec la vocation de la zone à urbaniser. Dans les quartiers dédiés en majorité à l'habitat (zones AUH), des voiries moins larges, favorisant la baisse de la vitesse automobile, et laissant plus de place aux mobilités actives, seront mises en œuvre. Néanmoins, les axes transversaux devront être calibrés pour être en mesure de supporter un trafic plus important lié à leur rôle de "coutures urbaines" entre les différents quartiers de la ville, un aménagement adéquat et qualitatif sera donc à mettre en œuvre (végétalisation, mobilier urbain...).

La volonté de connecter les quartiers entre eux et de constituer un maillage viaire complet, est retranscrite dans l'OAP par l'intermédiaire de l'item suivant de la légende :

- **"Connexion de voirie/accès à prévoir"** :

Sur le schéma de l'OAP, cet item est généralement placé sur des voiries existantes autour de la zone d'études, pour montrer la continuité à créer dans ladite zone. Il peut aussi bien s'agir d'une voirie se terminant en impasse à prolonger, ou bien d'une nouvelle branche de voie à créer qui prend racine sur une artère existante. L'item est également utilisé pour exposer une volonté de continuité de desserte de la zone 1AU vers une zone 2AU attenante (dans le cas où l'OAP ne couvre pas les deux secteurs). Globalement, il marque le besoin de connexion par l'intermédiaire de voiries.

La volonté de connecter le système viaire futur et existant amène donc à limiter le recours aux voies en impasse. Tel qu'exposé dans la sous partie *"Créer des "coutures urbaines" : lier les zones AU aux quartiers existants" (figure 13),* les impasses sont incompatibles avec une urbanisation cohérente et durable. Ce type d'aménagement devra donc rester exceptionnel et lier à une contrainte technique forte et justifiée.

Lors de la conception de l'OAP, certains croisements de voies sont notifiés comme "carrefour à aménager", car jugés potentiellement dangereux, soit de part leur emplacement, leur fréquentation, ou parce-qu'ils sont à la convergence de nombreux axes. L'item suivant de la légende est alors apposé sur le schéma :

- **"Carrefour à aménager"** :

L'item peut aussi bien être placé sur le schéma de l'OAP pour exposer la volonté de sécuriser un croisement de plusieurs voies, d'une voirie et d'un aménagement cyclable, ou encore pour notifier la création d'un passage piétons manquant sur une voie existante. La précision écrite devra être apportée dans la rubrique "Déplacements et stationnement". Le choix technique de l'aménagement du carrefour (giratoire, signalisation...) devra être fait en lien avec les autorités compétentes.

D'ordre général, la création de voiries nécessite une réflexion globale, qui dépasse bien souvent la seule zone de l'OAP. C'est pourquoi des propositions de réaménagement sont faites au-delà des périmètres d'études. L'intention d'aménagement d'une voirie proposée sur le schéma peut-être modifiée lors de l'AVP, mais la volonté de connexion doit rester visible lors du dépôt du permis d'aménager.
Techniquement, les voiries devront respecter les contraintes techniques imposées par le SDIS 66 (largeur, longueur d'impasse, dimensions des aires de retournement...), mais aussi le Règlement de Voirie communautaire à l'échelle des 36 communes de PMM.

◆ *Le stationnement*

Dans les zones AUH dédiées à l'habitat le stationnement devra être prévu à l'intérieur des parcelles pour les véhicules dédiés au foyer. Néanmoins, des places pour les visiteurs et usagers devront être créées sur le domaine public (zone d'habitat et d'activités), tout en étant harmonieusement intégrées à l'aménagement global, l'organisation du stationnement sous forme de poches sera privilégiée à une succession de places le long de la voirie. Ces poches seront le plus possible accompagnées d'un traitement végétal pour être masquées (haies, arbres...), ainsi que d'un aménagement du sol favorisant la perméabilité.

● Développer les axes dédiés aux mobilités douces

L'ensemble des OAP s'attache à intégrer les mobilités douces (piétons, cyclistes...) dans les projets urbains, à l'aide de plusieurs leviers :

- La création ou la requalification de voiries composées de trottoirs d'une largeur minimale de 1m40 (voir Arrêté du 15 Janvier 2007 à propos de l'accessibilité de la voirie), permettant la déambulation des piétons conjointement à la circulation automobile.

- Connecter et prolonger les cheminements existants (piste cyclable, chemin piétonnier hors voirie) entre la zone d'OAP et les quartiers voisins, mais aussi depuis et vers les arrêts de transport en commun.

- Créer de nouveaux axes dédiés aux mobilités douces, pour cela les OAP s'appuient sur l'Article L.228-2 du code de l'Environnement (issu de la Loi LAURE en 1996), amendé en 2019, qui rend obligatoire la création d'aménagements cyclables lors de travaux de réaménagement ou de création de voirie.

Au regard de l'Arrêté sur l'accessibilité et de l'Article L.228-2 du Code de l'Environnement, les OAP n'ont pas vocation à créer des axes dédiés aux mobilités douces puisque la Loi les rend obligatoires (trottoirs, aménagements cyclables). De ce fait, les items dédiés aux mobilités douces dans les OAP sont utilisés dans les cas précis que sont:

- La création d'un axe dédié aux piétons, cyclistes, hors d'une voirie notifiée comme "à requalifier" ou "à créer" de la légende. L'aménagement peut se faire, par exemple, sur un chemin actuellement non revêtu, ou bien sur le terrain naturel.

- Aménager des voies piétonnes ou cycles entre les îlots bâtis pour raccourcir le temps de trajet en empruntant les trottoirs, ce qui implique de suivre les voiries et donc de faire un détour (voir Schéma 11 sur la perméabilité piétonne des îlots bâtis).

- Lors de la création ou du prolongement d'une coulée verte, d'une rambla, ou d'un autre espace public y ayant vocation.

Les items de la légende dédiés peuvent tout de même être utilisés le long d'un axe structurant (inter-quartier, voie de contournement...) pour affirmer l'attente d'un aménagement cyclable et/ou piétons de grande envergure, en site propre (piste bidirectionnelle, voie-verte). Ou encore, pour affirmer la nécessité d'une continuité avec un aménagement cyclable existant sur une voirie qui sera prolongée dans l'OAP. L'intérêt étant de continuer le profil de voirie, pour prolonger l'itinéraire dans le nouveau quartier. Cet affichage de l'itinéraire à créer permet d'appuyer le besoin, et de le notifier si l'axe reste à aménager pour les mobilités douces.

Pour l'ensemble des cas énuméré ci-dessus, trois items de la légende sont utilisés pour montrer la création ou l'existence de cheminements doux :

⊙ **"Cheminements doux à créer"** :

L'item est utilisé pour toute création de cheminements doux, qu'ils concernent uniquement les piétons (le picto piéton sera le seul présent dans ce cas) ou uniquement les cyclistes (uniquement le picto cycliste de présent), ou un axe regroupant les deux types de mobilité (deux pictos présents). Le choix technique de l'aménagement devra être fait lors de l'avant projet, mais celui-ci devra correspondre aux types d'aménagements énoncés à l'Article L.228-2 du Code de l'Environnement pour les vélos, et respecter l'Arrêté du 15 Janvier 2007 concernant l'accessibilité pour les piétons.

⊙ **"Cheminements doux existants"** :

Cet item est utilisé pour montrer la présence d'un aménagement cyclable, d'un cheminement piétons (hors ceux sur trottoirs), ou d'un aménagement mixte sur la zone d'études ou à proximité directe. L'intérêt étant de pouvoir connecter cet aménagement en actant sa continuité dans l'OAP.

⊙ **"Véloroute, voie-verte, existante"** :

Ce poste de légende permet uniquement de notifier la présence à proximité de l'OAP d'une véloroute (exemple: Thuir-Perpignan) ou d'une voie verte existante. L'intérêt étant de pouvoir notifier la volonté de création de maillages cyclables de l'OAP vers cet itinéraire de plus longue distance déjà aménagé, en utilisant l'item "cheminements doux à créer".

◆ *Bien dimensionner un aménagement cyclable*

Pour qu'un aménagement cyclable soit fonctionnel et attractif pour les cyclistes, il doit être correctement dimensionné. Cette prise en compte du gabarit est essentielle dés l'avant projet pour prévoir les emprises nécessaires.

► Les pistes cyclables :

Tel que réglementée par l'Article R.110-2 du Code de la Route, une piste cyclable est uniquement réservée aux déplacements des cyclistes. L'aménagement est soit placé à la même hauteur que les trottoirs (sans s'y substituer, les 1m40 minimum de trottoir doivent toujours être présents pour les piétons), soit à hauteur de la voirie mais avec une séparation physique franchissable ou non par les automobiles, ou bien à mi-hauteur entre la voirie et le trottoir.

- Une **piste cyclable unidirectionnelle** (un seul sens de circulation) doit avoir une largeur minimale de 1m50, il est cependant recommandé par le Cerema une largeur de 2m00 pour une sécurité et un confort optimal des cyclistes.
- Une **piste cyclable bidirectionnelle** (double sens de circulation) doit avoir une largeur minimale de 2m50, mais 3m est la largeur recommandée par le Cerema.

►Les bandes cyclables :

Tel que réglementée par l'Article R.110-2 du Code de la Route, une bande cyclable est uniquement réservée aux déplacements des cyclistes mais sur une chaussée à plusieurs voies. L'aménagement est donc placé sur la voirie, sans être séparé des automobiles. Chaque sens de circulation est placé sur la voie correspondante (pas de bande cyclable en sens inverse sur une voie, sauf contre sens-cyclable signalé sur voie à sens unique).

- Une **bande cyclable** doit avoir une largeur minimale de 1m50, il est cependant recommandé par le Cerema une largeur de 2m00 pour une sécurité et un confort optimal des cyclistes.

Hors voies principales et dans des secteurs plus apaisés en terme de trafic routier, des aménagements de type Zone de rencontre ou Zone 30 peuvent être une solution technique complémentaire au partage de la voirie entre toutes les mobilités. La conception de la voirie devra se faire en conséquence (gabarit, vitesse, traitement au sol...). Enfin, il est important de rappeler qu'un aménagement cyclable desservant des pôles générateurs de déplacements (commerces, services publics, établissements scolaires...) devra être systématiquement accompagné d'implantations d'appuis vélos solides (bien ancrés au sol et permettant d'accrocher le cadre et pas seulement la roue du vélo) pour assurer un stationnement sécurisé des cycles. Le vol étant la première source de dissuasion à l'utilisation du vélo.

● Conforter l'accès aux transports en commun

Les OAP prennent en compte la desserte par les transports en commun, c'est pourquoi, dés que cela est possible (si la commune est desservie), le schéma d'aménagement repère les arrêts de bus du réseaux communautaire "Sankéo", ainsi que les gares SNCF.

⊙ **"Arrêt de bus existant (réseau PMM)"** :

⊙ **"Gare ferroviaire"** :

Dans le cas d'une opération d'envergure une réflexion en lien avec l'autorité organisatrice des transports, devra être portée sur l'intégration dans l'opération de la desserte (bus de ville notamment). Dans le cas d'opération plus modestes, l'accent sera mis sur l'accessibilité aux réseaux de transports en commun par l'intermédiaire de l'intermodalité, et donc des cheminements doux déployés.

● Traiter les entrées de ville

Une entrée de ville est systématiquement composée d'un axe routier plus ou moins important (gabarit et fréquentation). Son traitement est nécessaire pour plusieurs raisons :

- Pour limiter les nuisances, notamment sonores, qui émanent de l'infrastructure (autoroute, route express...). L'Article L.111-6 du Code de l'Urbanisme impose des retraits :

- *"En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.*
  Cette interdiction s'applique également dans une bande de soixante-quinze mètres de part et d'autre des routes visées à l'article L. 141-19."

Pour les autres marges de recul à respecter localement, il faut se référer au Règlement de Voirie du CD66, qui classe les routes départementales et indique les éventuels retraits applicables.

- Pour préserver et valoriser les paysages, c'est pourquoi un traitement végétal des entrées de ville est souvent demandé dans les OAP. Cette intention va de pair avec la qualité architecturale à déployer sur ces sites, qui d'une part annonce l'identité communale, et qui d'autre part doit permettre la mise en valeur du patrimoine naturel (vues vers le grand paysage, espaces viticoles et agricoles, espaces boisés...).

- En matière de sécurité routière, car les entrées de ville sont parfois négligées dans leur traitement. L'implantation du panneau d'entrée de ville peut être un levier pour mieux gérer la vitesse (sans contre indication, il indique une vitesse à 50km/h). Il n'est pas rare que ce dernier soit mal placé, avancé dans l'urbanisation et non à son début, permettant une pratique de la vitesse excessive pour le milieu urbain. De ce fait, les OAP proposent parfois le déplacement des panneaux d'entrée et de sortie de ville pour mieux correspondre à la zone urbaine actuelle. De plus, il est parfois nécessaire d'aménager un carrefour pour améliorer la desserte des nouveaux quartiers situés en périphérie du centre-ville (et donc proches des entrées de ville). L'aménagement à alors pour rôle d'adapter la voirie à un usage urbain et non plus périurbain, tout en prenant en compte les cheminements doux.

Les entrées de ville à réaménager sont souvent situées en bordure des zones soumises à OAP, dans un soucis de globalité et de "coutures urbaines", elles sont alors fléchées comme à retravailler par l'intermédiaire de l'item suivant de la légende :

⊙ **"Traitement d'entrée de ville à réaliser/renforcer"** : ▭

L'item couvre une surface volontairement élargie, de sorte à obtenir un traitement global de l'entrée de ville, aussi bien végétal, architectural et routier. Certains autres items de la légende seront utilisés pour renforcer le traitement à apporter.

L'ensemble des mesures présentées dans cette 3éme partie "Organiser les mobilités, le stationnement et traiter les entrées de ville" s'inscrit dans les grandes orientations du PADD ayant pour but de conforter l'attractivité des centres-ville, et d'intégrer l'ensemble des mobilités.

4 Inscrire les zones soumises à OAP dans la transition énergétique

L'intérêt de cette dernière partie est d'apporter des solutions techniques pour adapter au mieux les zones à urbaniser au changement climatique, de limiter le réchauffement climatique et l'émission de Gaz à Effet de Serre (GES). Cette inscription dans la transition écologique nécessite aussi d'économiser les ressources naturelles, et notamment l'eau. L'ensemble des éléments techniques présentés ci-dessous auront aussi pour but d'améliorer le confort de vie des usagers et habitants dans leur quartier et leur habitation, tout en luttant contre la précarité énergétique.

● Bioclimatisme, RT 2020 et EnR : mettre la construction au cœur de la performance énergétique

Les OAP sectorielles s'attachent, dans leur partie écrite, à tendre vers une utilisation systématique pour les zones à urbaniser (AU), d'une architecture bioclimatique. L'enjeu étant d'adapter les méthodes de construction permettant de réduire la consommation énergétique des bâtiments, tout en proposant des espaces de vie plus confortables à leurs usagers et occupants. Pour tendre vers cet objectif, les principes suivants sont à déployer lors de la construction, mais leur intégration doit se faire dés l'avant projet :

- Implanter les bâtiments en privilégiant une exposition Sud/Sud-Est de sorte à profiter du rayonnement solaire, notamment l'hiver. S'ajoute à cela, la disposition interne des pièces dans le bâtiment, les pièces les plus utilisées seront placées au Sud (luminosité, chauffage naturel). Pour éviter le surplus de chaleur l'été, des protections seront à prévoir au Sud, telles que la plantation de végétaux à feuillage caduque, la création de débords de toiture et/ou de casquettes en façade, ou encore la mise en place de brise-soleil.
  L'implantation des bâtiments devra également tenir compte de la présence des vents dominants, que sont la Tramontane (Nord-Ouest) et le Vent Sud-Est (apportant la grisaille) sur le territoire intercommunal. Des formes en "L" ou des couvertures végétales peuvent être créées pour abriter les constructions, et plus spécifiquement les espaces de vie extérieurs.
  Enfin, l'implantation des bâtiments, en épousant au mieux la topographie du site (voir Figures 4,5 et 6), participe à la régulation thermique du bâti tout en préservant le paysage.

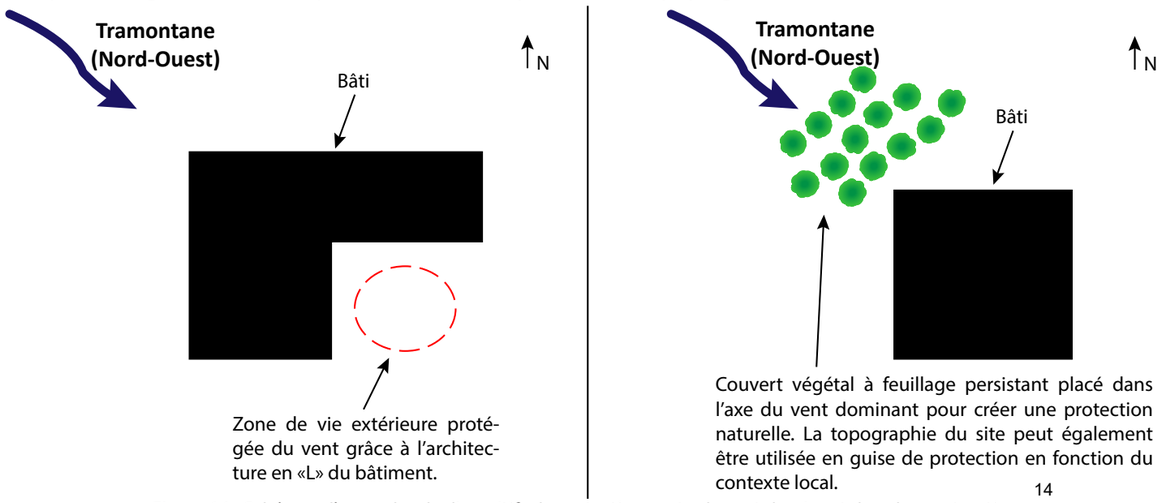


Figure 14 : Schémas d'exemples de dispositifs de protection contre le vent dominant dans la construction

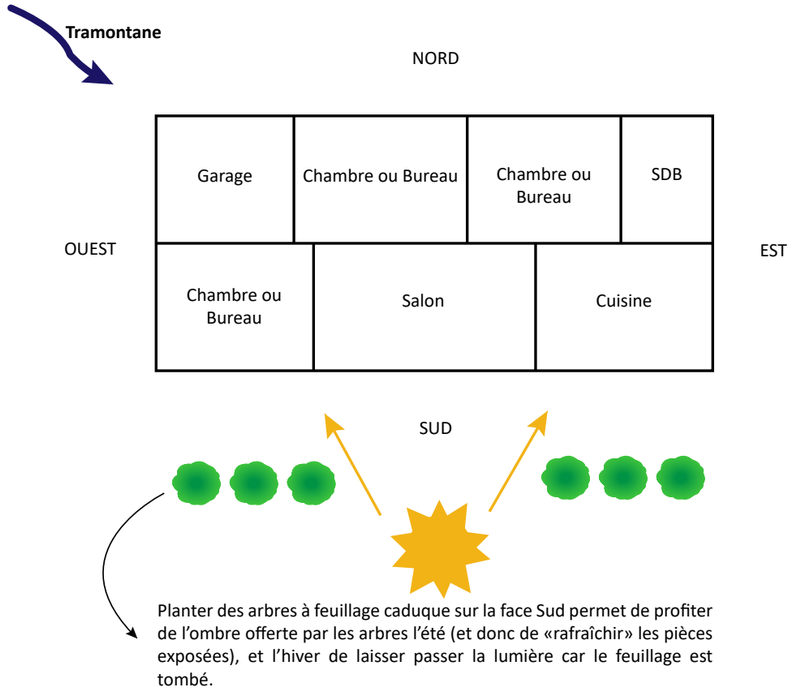


Figure 15 : Schéma de disposition interne d'un bâtiment selon le bioclimatisme

- L'application de la Réglementation Thermique 2020 pour l'ensemble des nouvelles constructions réalisées dans les OAP, ce qui correspond aux bâtiments à énergie positive (produit plus d'énergie qu'il n'en consomme), permettra une meilleure performance énergétique à l'échelle locale et communautaire. Le respect de la RT 2020 va de pair avec l'utilisation de matériaux durables, peu énergivores, et aux propriétés isolantes importantes; renforçant le confort thermique et la réduction des consommations énergétiques.

- Intégrer autant que possible les Énergies Renouvelables (EnR) aux bâtiments, et plus largement à l'échelle des quartiers, permettra de réduire les besoins extérieurs en énergie. Les systèmes ayant fait leur preuves par leur efficacité et leur rentabilité sont, entre autre, le solaire thermique (pour la production d'eau chaude ou d'électricité), l'installation de panneaux photovoltaïque sur toiture, les VMC double-flux ou encore la biomasse. Le petit éolien peut-être envisagé si son intégration visuelle et ses éventuelles nuisances sont maîtrisées. Concernant la création des bassins de rétention, leur solarisation devra être étudiée, soit en complément d'un aménagement végétal et de leur accessibilité au public (espace de jeux par exemple), soit comme solution d'aménagement à part entière. Pour l'ensemble des dispositifs évoqués, l'intégration paysagère sera vivement recherchée et contrôlée lors du dépôt d'autorisation.

● Agir sur l'éclairage public

Les nuisances lumineuses et la consommation énergétique issues de l'éclairage public doivent être prises en compte à l'échelle de la zone d'OAP pour impulser dans les nouveaux quartiers une démarche plus durable et écologique.

Les perturbations sur la biodiversité et le gaspillage énergétique dû à l'éclairage public peuvent être réduits par la mise en place de mesures techniques au moment des installations sur le domaine public :

- Limiter l'éclairage public à son strict nécessaire pour la sécurité des personnes sur la zone.

- Choisir du matériel peu agressif et adapté à la zone à éclairer (éviter les sur et sous-dimensionnement) pour réduire le spectre d'émission, permettant de moins perturber les espèces lucifuges dans leur mode de vie. Cette réduction du spectre lumineux est également avantageuse à proximité des habitations, et plus précisément des ouvertures, pour limiter les gênes nocturnes. Au final, en plus du choix du matériel c'est un travail sur l'orientation du halo lumineux qui devra être réalisé. L'éclairage ne devra pas être directement orienté vers les zones naturelles présentes à proximité, pour ne pas perturber la faune y vivant, ni vers les habitations.

- Le matériel devra également être peu énergivore. L'utilisation de LED et de capteur de présence et/ou de luminosité sera à favoriser.

● Gérer durablement la ressource en eau

Dans la construction, les propositions techniques innovantes permettant de réduire la consommation d'eau potable sont vivement encouragées, ces propositions peuvent notamment porter sur le stockage et la réutilisation de l'eau de pluie dans le circuit d'eau des bâtiments (exemple: les toilettes). A ce titre les toitures et leur grande capacité de récupération peuvent être mises à contribution.
A l'échelle du quartier, la récupération de l'eau de pluie peut servir à l'arrosage des espaces-verts.

Le choix des végétaux à planter dans l'opération est un des domaines ou des économies importantes d'eau peuvent être réalisées. Les OAP de PMM prévoient quasi-systématiquement la préservation ou la réalisation d'espaces-vert, d'éléments du patrimoine végétal, il est donc primordial de choisir des essences (pour les nouvelles plantations et pour compléter les existantes) qui soient résistantes au climat Méditerranéen et qui nécessitent peu d'eau. Pour cela les choix en matière de plantations devront s'orienter le plus possible vers des espèces endémiques du territoire, et ce en fonction du type de milieu (littoral, plaine, massif, garrigue). Par exemple, le gazon devra être évité et remplacé par des alternatives comme les pelouses mixtes (mélange de plusieurs espèces permettant de lutter contre la sécheresse et l'effet "pelé" à la saison estivale), plus économes en eau et en entretien, tout en gardant des surfaces de pleine terre (voir partie "Gestion du risque et écoulement des eaux pluviales" ci dessus). Pour mieux orienter le choix sur les essences à planter, il convient de se référer au guide *"Quels végétaux pour le Languedoc-Roussillon"* rédigé par le CAUE Languedoc-Roussillon.

Les dispositions techniques citées ci-dessus s'inscrivent en totale concordance avec les ambitions du PADD de mieux gérer la consommation énergétique et de réduire les émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) pour lutter contre le réchauffement climatique.

Orientations d'Aménagement et de Programmation







Baho

Baho - OAP Camp del Vivier II

● Contextualisation :

► **Vocation principale :** Habitat

► **Zonage :** 1AUH-3

► **Surface de la zone :** 8 ha

► **Densité projetée :** 35 logements/hectare.

► **Prévisionnel de logements :** 280 logements projetés au terme de la zone

► **Points d'attention :** Secteur au nord-est du tissu urbain Bahotenc à proximité du chemin de Latour. Contexte urbain résidentiel pavillonnaire. Proximité de l'agouille del Pla et du rec del Viver. Présence d'alignements d'arbres et de constructions sur l'OAP : ripisylve du rec del Viver, maison isolée et sa pinède, boisements et arbres isolés.
Aléa incendie de forêt et de végétation : partiellement concernée par un risque élevé (PAC 2024).
Présence d'éléments de la Trame Verte et Bleue : zone humide.

● Localisation :



● Enjeux du projet :

⊙ La diversification de l'offre de logements pour répondre aux besoins variés des habitants et favoriser la mixité sociale, incluant une résidence senior sociale, des logements intermédiaires, des logements en accession sociale (PSLA) et des logements locatifs adaptés.
⊙ La diversité fonctionnelle, incluant la création de "multi-services" au sein de l'opération. Comprenant la création de petits commerces (cellules commerciales ne dépassant pas 120m²) et de petits équipements.
⊙ La continuité urbaine entre le nouveau secteur et le quartier existant par une composition urbaine adéquate et des axes de communication assurant un maillage efficace pour l'ensemble des mobilités.
⊙ La prise en compte des éléments de la Trame Verte et Bleue présents sur la zone à urbaniser ; zone humide du canal del Viver.
⊙ La préservation des espaces boisés et des alignements d'arbres existants, tout en assurant les mesures légales d'entretien liées au risque incendie.
⊙ La prise en compte et la préservation des aménités paysagères et naturelles présentes sur site.

● Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine du quartier :

⊙ Le quartier s'inscrira dans le prolongement de l'urbanisation existante en accroche directe avec la rue du Chardonnay.
⊙ Les typologies de logements proposées devront favoriser la mixité sociale, incluant une résidence sociale seniors, des logements intermédiaires, tout en respectant le contexte résidentiel pavillonnaire.
⊙ L'ensemble du quartier s'organisera autour d'une trame paysagère qui sera conservée avec au centre un grand bassin de rétention paysager, véritable cœur de nature urbaine, et en bordure sud un recul des constructions vis-à-vis du risque inondation et de la présence de la zone humide associée au rec.

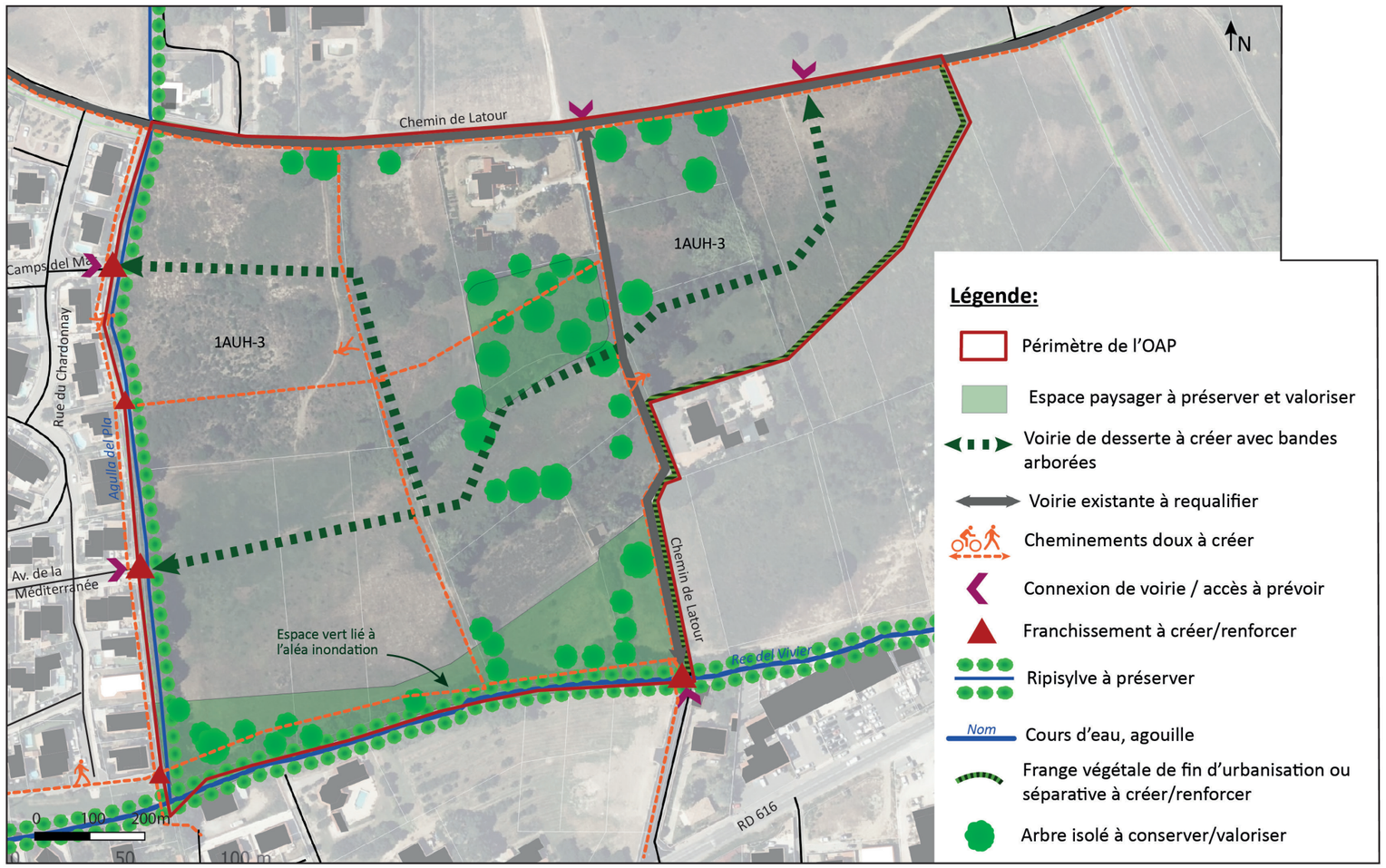
2 Déplacements et stationnement :

⊙ Les accroches urbaines se feront depuis la rue du Chardonnay dans le prolongement des voies existantes, rue Camps del Mas et avenue de la Méditerranée.
⊙ Deux autres accès seront prévus au nord depuis le chemin de Latour qui sera requalifié pour intégrer les différents usages liés au nouveau quartier, en aménageant notamment un cheminement piéton tout le long du chemin existant.

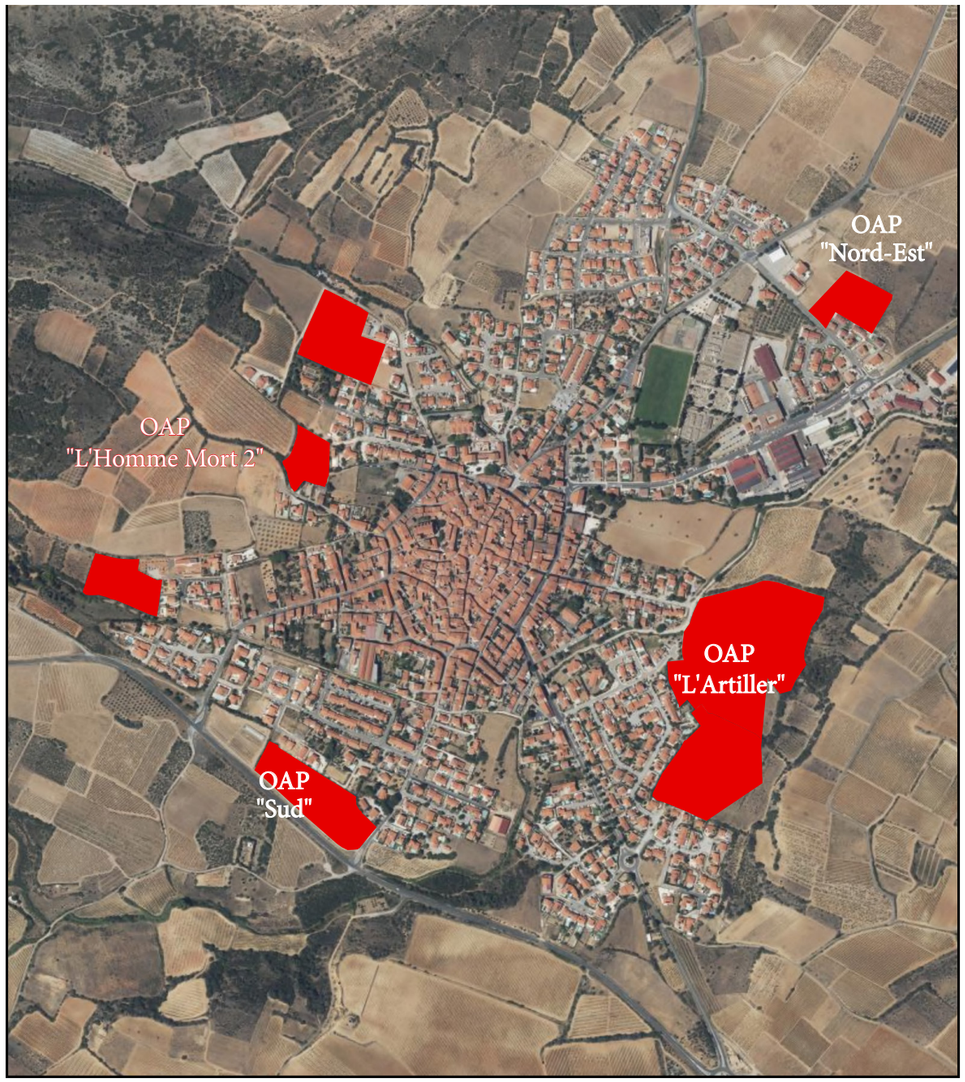
Mobilités douces :
⊙ Des cheminements piétons devront être aménagés entre les îlots bâtis pour favoriser la perméabilité piétonne et assurer l'accès vers les espaces paysagers et les connexions avec les autres quartiers.
⊙ Des passerelles piétonnes permettront de franchir l'agouille del PLa depuis le chemin qui le borde.

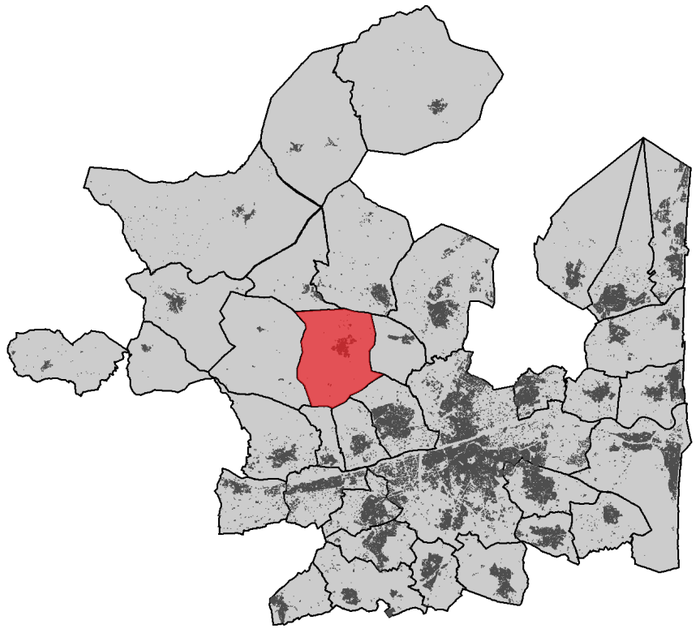
3 Environnement, paysage et prévention des risques :

⊙ Un risque inondation d'aléa modéré est localisé le long du rec du Viver, situé en limite sud. Les espaces situés dans la zone d'aléa modéré seront végétalisés. L'aménagement de cet espace devra se faire en préservant la ripisylve du rec et en assurant les bonnes conditions de son fonctionnement et son entretien, cette partie est concernée par une zone humide potentiel qui sera à éviter.
⊙ L'agouille del Pla borde la zone à urbaniser à l'ouest, les aménagements assureront la préservation de celle-ci et de son cortège végétal, avec un renforcement de la trame arborée notamment sur sa partie nord.
⊙ Des mesures pour assurer la défendabilité du secteur vis-à-vis du risque incendie de feu de forêt (accès pompier, emplacement hydrants) seront adoptées.
⊙ L'urbanisation du secteur prendra en compte les éléments paysagers présents. La végétation fera partie intégrante de la composition du secteur : voiries, clôtures, pieds de façades, pieds d'arbres.
⊙ Les arbres existants seront à préserver autant que possible, notamment le boisement au cœur de la zone.
⊙ Les ouvrages de gestion des eaux pluviales (noues, bassins de rétention) seront paysagers et accessibles, afin d'être intégrés au quartier et qu'ils participent à conforter l'ambiance paysagère. L'aménagement d'un grand bassin de rétention paysager au sud participera à renforcer l'ambiance végétale du nouveau quartier.
⊙ L'aménagement d'une frange de fin d'urbanisation en limite est, permettra de créer une épaisseur fonctionnelle et paysagère. Il s'agira d'une haie vive associant à minima la strate arborée et arbustive. Sa hauteur et son épaisseur permettront d'éviter une rupture trop brute avec le contexte paysager environnant.
⊙ Les espaces non bâtis devront être autant que possible perméables afin d'assurer une infiltration optimale des eaux de pluie et de ne pas surcharger les ouvrages conçus à cet effet.
⊙ Les clôtures seront perméables afin de favoriser l'écoulement des eaux de ruissellement et permettre le déplacement de la petite faune.



Orientations d'Aménagement et de Programmation







Baixas

Commune de Baixas - OAP secteur L'Artiller

● Contextualisation :

► **Vocation principale :** Habitat.

► **Zonage :** 1AUH-3b et 2AUH.

► **Surface de la zone :** 7ha.

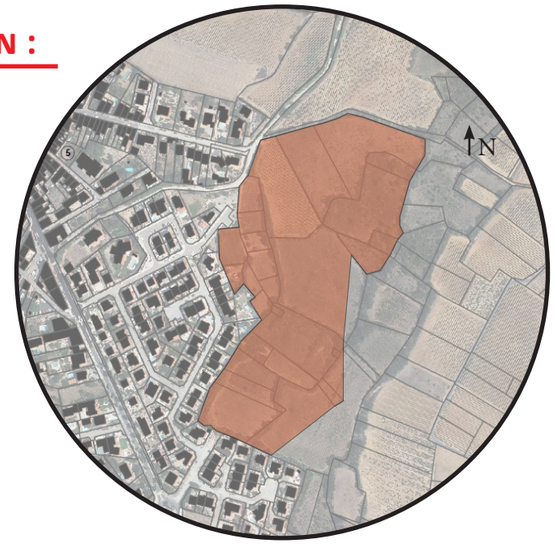
► **Densité projetée :** Faible (10-20 logements/hectare) avec CES de 0.20.

► **Prévisionnel de logements :** 109 logements projetés au terme de la zone

► **Coefficient de pleine terre :** 0.15, soit 1ha de pleine terre plantée sur la zone.

► **Points d'attention :** Présence de Réservoirs de Biodiversité avérés et de Réservoirs Eco-Paysagers de la TVB à maintenir au maximum.
Aléa faible et modéré du PGRI au Nord de la zone qui ne pourront être bâti compte tenu du risque.
Aléa élevé en partie du Porter à Connaissance "Risque feu de foret et de végétation"

● Localisation :



● Enjeux du projet :

- Aménager un quartier aux typologies de logements variées dans le respect de la densité imposée, répondant aux attentes actuelles de confort et de qualité de vie, tout en préservant les aménités naturelles, paysagères et la fin d'urbanisation du secteur.
- Mettre en valeur et conserver au maximum les éléments de la TVB présents sur la zone à urbaniser. L'urbanisation se voudra réfléchie, alliant végétalisation, développement durable et respect des entités paysagères et bâties présentes.
- Tenir compte du PPRI et PGRI en matière de maitrise du risque inondation en proposant un espace à végétaliser au Nord de la zone, en lieu et place de l'aléa, pour éviter toute urbanisation du secteur.
- Assurer une continuité urbaine entre le nouveau quartier et les existants par une composition urbaine adéquate et des axes de communication assurant un maillage efficace pour l'ensemble des mobilités, et ce dans le respect des normes en vigueur.

● Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine du quartier :

- La typologie bâtie dominante sera celle de la maison individuelle, peu dense (CES), dans le but de ne pas nuire à la qualité du site et à la fin d'urbanisation. Un travail sur l'orientation du bâti (soleil et vent) sera effectué sur l'ensemble du quartier de sorte à favoriser le confort bioclimatique. L'utilisation des ENR sera privilégiée.
- L'urbanisation de la zone devra se faire dans le respect des éléments de TVB présents sur zone. L'aménagement tiendra compte de ces aménités environnementales et paysagères pour proposer un cadre de vie qualitatif où le végétal est mis en avant. La conservation des éléments paysagers existants accompagnera au maximum un développement urbain harmonieux (alignements d'arbres, topographie, espèces végétales endémiques...).
- Les hauteurs seront limitées et liées à la topographie du site. Sur les points hauts les constructions seront en RDC, et sur les points bas le R+1 sera accordé. La densité sera également dégressive sur les hauteurs.
- Les îlots bâtis devront être rendus perméables aux déambulations piétonnes, pour assurer un maillage efficace dans le quartier tout en aérant le tissu urbain.
- Le long des axes de desserte, les habitations seront implantées au plus proche de la voirie de sorte à constituer un front bâti, les jardins seront situés en arrière.

2 Déplacements et stationnement :

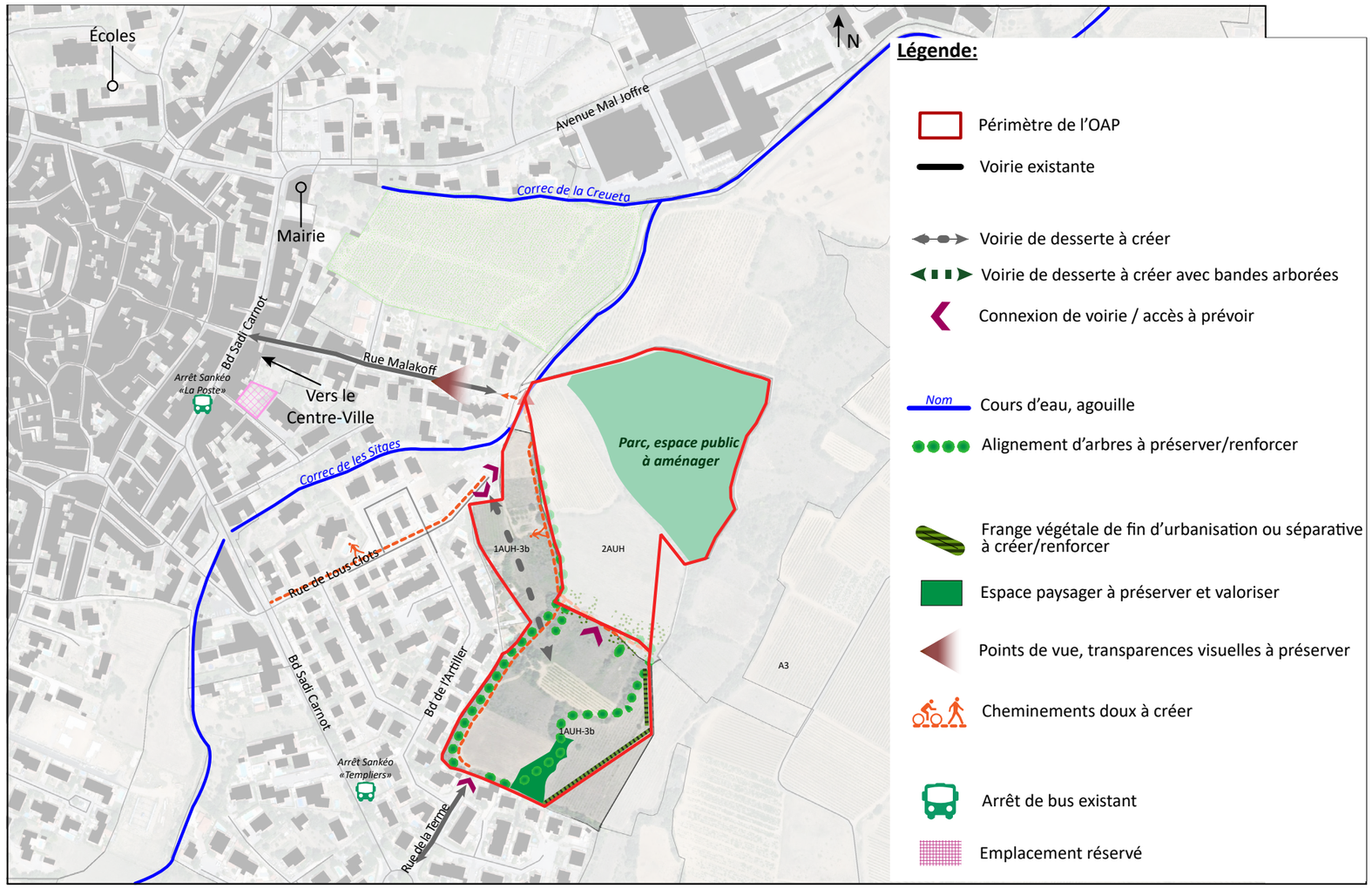
- Une voirie transversale du Nord au Sud est attendue pour relier les voiries non achevées de la Rue de la Terme et du Boulevard de l'Artiller, assurant ainsi une bonne connexion entre le nouveau quartier et ceux existants. Cependant, une connexion routière avec la Rue Malakoff ne sera pas envisageable. Cette voirie transversale composée de chaque côté de bandes arborées (continues, sans fosses d'arbres), de sorte à maintenir au maximum les éléments de TVB présents.
- Les nouvelles voies créées devront être connectées entre elles et aux voiries existantes de sorte à garantir une maillage optimal.
- Compte tenu du risque inondation (aléa modéré et faible du PGRI) dans le secteur Nord, à proximité du Correc de les Sitges, l'aménagement d'espaces plantées en pleine terre et de places de stationnement (perméables et végétalisées) dédiées aux habitants du futur quartier mais aussi à ceux de la Rue Malakoff, peut permettre l'exploitation de ce secteur à risques à des fins utiles pour Baixas. Une décongestion du stationnement sur la Rue Malakoff permettra un gain de place pour l'aménagement de trottoirs aux normes, reliant le site de l'Artiller au cœur de ville.
- Sur l'ensemble du quartier le stationnement sera prévu à l'intérieur des parcelles pour les véhicules dédiés au foyer. Des places de stationnement sur voirie seront intégrées à l'aménagement global.

Mobilités douces :

- L'aménagement des cheminements doux devra se faire en lien avec les alignements d'arbres (talus arborés). Ce support offre un cadre de déplacements de premier choix (ombrage, agrément) tout en permettant de conserver utilement ces éléments appartenant à la TVB.
- Les cheminements doux du quartier permettront de desservir le centre-ville, les quartiers voisins mais aussi l'espace paysager à préserver/valoriser au Nord-Est de la zone, par des axes dédiés en plus de ceux proposés sur voiries (trottoirs). Un maillage piétonnier sera reéalisé par l'allée du Carignan.

3 Environnement, paysage et prévention des risques :

- Une majeure partie du site d'implantation est composée de Corridors de biodiversité avérés de la TVB qui doivent être maintenus au maximum. Une conservation maximale des entités paysagères doit être recherchée le cas contraire des compensations par plantations devront être réalisées.
- Un espace paysager à préserver/renforcer est présent au Nord-Est de la zone, ce découpage correspond à l'emplacement d'une partie des Corridors de biodiversité de la TVB présents sur le site de l'Artiller. Ce choix permet de conserver une partie de ces Corridors avérés tout en les mettant en valeur et au service de la population au travers la création d'un parc paysager par exemple. La topographie, la plus surélevée de la zone d'études, favorisera cette mise en valeur du site sans dégrader les vues depuis la ville vers ce site à haute valeur environnementale (points de vues, perspectives).
- Les alignements d'arbres présents sur zone principalement issus des talus arborés, eux mêmes constitutifs des Corridors des milieux boisés de la TVB, sont à conserver impérativement pour leur richesse écologique et leur intérêt paysager. Pour une meilleure protection et utilisation de ces alignements d'arbres (mobilités douces), ils devront être inclus dans le domaine public.
- Une végétalisation du cheminement piétons traversant d'Est en Ouest la zone permettra de conforter les mobilités douces dans le quartier, tout en renforçant la prise en compte du caractère naturel du site. La partie Nord proche du Correc est à végétaliser compte tenu du risque inondation (PGRI), cet espace vert ne pourra pas être déplacé ailleurs.
- Les bandes arborées le long de la voirie principale du quartier peuvent prendre la forme de noues paysagères et participer à la gestion des eaux pluviales sur le secteur, tout en apportant un traitement paysager qualitatif au quartier (ombrage, végétation, qualité de vie...).
- Des franges végétales sont attendues en limite de zone pour marquer la fin d'urbanisation et constituer une zone tampon avec les espaces agricoles. Ce même type de franges sera utilisé pour marquer une rupture entre les arrières de parcelles des habitations et l'espace paysager au Nord-Est de l'OAP.
- Les clôtures végétalisées seront la règle de sorte à préserver le caractère paysager de la zone (Corridors de TVB) et la transparence hydraulique.



Commune de Baixas - OAP secteur L'Homme Mort 2

● Contextualisation :

► **Vocation principale :** Habitat.

► **Zonage :** 1AUH-3 b.

► **Surface de la zone :** 1ha.

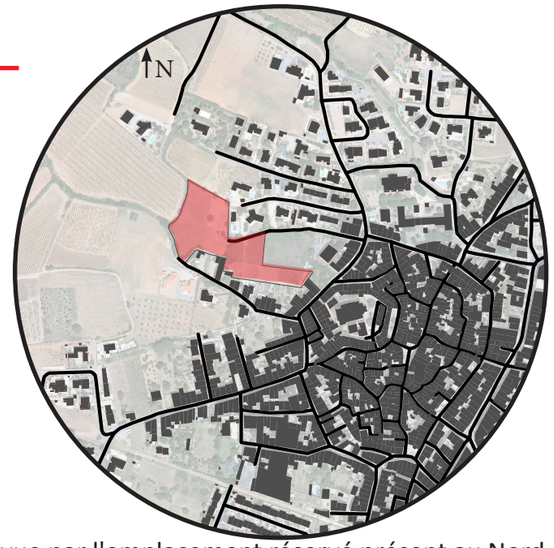
► **Densité projetée :** Moyenne (20-40 logements/hectare)

► **Prévisionnel de logements :** 30 logements projetés au terme de la zone

► **Coefficient de pleine terre :** 0.15, soit 1500m² d'espace non imperméabilisé sur la zone.

► **Points d'attention :** Présence de deux ER à proximité immédiate de la zone.
La présence du SPR sera à prendre en compte par l'aménageur du site. La réalisation d'un diagnostic anticipé archéologique est à effectuer auprès des services de la DRAC Occitanie

● Localisation :



● Enjeux du projet :

◦ Aménager un quartier composé de logements individuels, correspondant aux attentes actuelles de confort, en continuité directe du centre-ville de Baixas, sans dénoter avec le bâti et le paysage environnant.

◦ Assurer une continuité urbaine entre le nouveau quartier et les existants par une composition urbaine adéquate et des axes de communication assurant un maillage efficace pour l'ensemble des mobilités, et ce dans le respect des normes en vigueur.

◦ Anticiper l'urbanisation du quartier en créant la voirie prévue par l'emplacement réservé présent au Nord de la zone, voirie essentielle à la desserte des futures habitations et au bon fonctionnement global du quartier.

● Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine du quartier :

◦ Une pluralité des typologies de logements (maisons groupées, villas) devra être proposée pour favoriser l'accueil d'un panel de ménages élargi. Un travail sur l'orientation du bâti (soleil et vent) sera effectué sur l'ensemble du quartier de sorte à favoriser le confort bioclimatique. L'utilisation des ENR sera privilégiée.

◦ L'urbanisation située à l'Ouest de la zone devra prendre en compte la transition vers les espaces agricoles, notamment par une végétalisation plus importante, de sorte à éviter l'effet de rupture.

2 Déplacements et stationnement :

◦ Les nouvelles voies créées devront être connectées aux voiries existantes de sorte à garantir un maillage optimal. Les voies se terminant en raquette de retournement sont à proscrire, seule une contrainte technique forte et motivée peut justifier leur utilisation.

◦ L'aménagement des voiries internes devra prendre en compte l'emplacement réservé au Nord de la zone pour une desserte optimale (connexion Rue de la Tramontane et du Pou d'en Gas), ainsi que les voiries en attente de connexion que sont la Rue des Amandiers, et la voirie parallèle (Sud) de la Rue de la Tramontane. Ces connexions permettront de relier le quartier au Boulevard National, et au centre-ville.

◦ Le stationnement sera prévu à l'intérieur des parcelles pour les véhicules dédiés au foyer. Des places de stationnement sur voirie seront intégrées à l'aménagement global. Des poches de stationnement peuvent être envisagées, elles seront le plus intégrées possible avec un traitement végétal (cachées par des haies, arbres, places végétalisées...).

◦ L'emplacement réservé pour création de stationnement permettra un décongestionnement des voiries d'accès à la zone actuellement très encombrées par les voitures garées. La réalisation de ces parkings est un des enjeux majeurs au bon aménagement de la zone et à son bon fonctionnement en termes de desserte et de stationnement.

◦ La rue au Sud de la Rue de la Tramontane (parallèle), est celle qui offre l'accès le plus large à la zone d'urbanisation future. Néanmoins, cette dernière nécessite un réaménagement car elle est dégradée et non équipée de trottoirs. Après une reprise de son profil, elle pourrait faire office de desserte principale de la zone, de part sa largeur, son débouché au centre de la zone 1AUH, et grâce à sa connexion directe avec le centre ville.

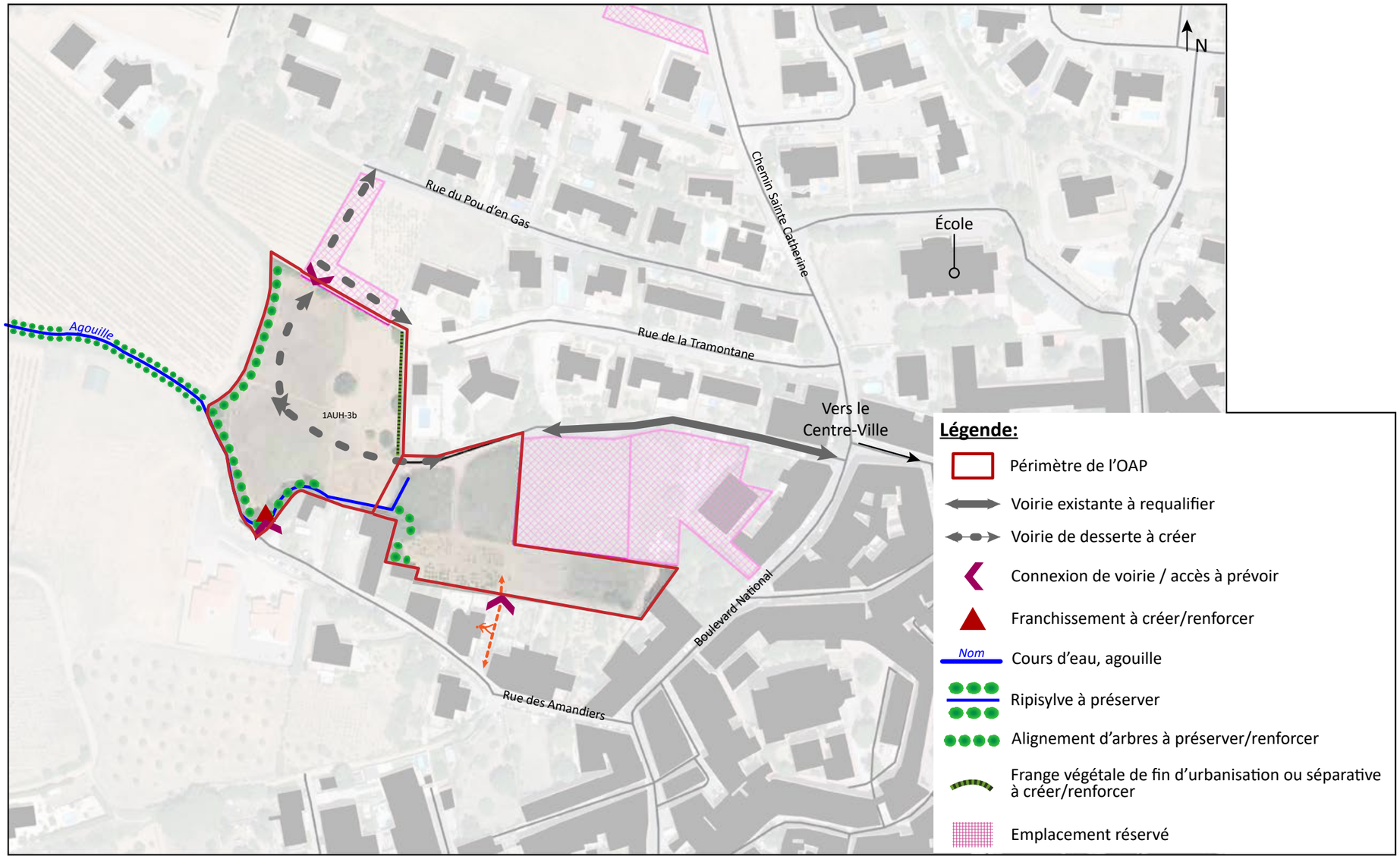
◦ Globalement, les accès devront être travaillés avec attention, le secteur est composé de rues existantes étroites et encombrées par le stationnement. Ces contraintes techniques devront être évaluées et prises en compte avant toute urbanisation pour éviter un engorgement supplémentaire et des difficultés d'accès.

Mobilités douces :

- Pour assurer une bonne connexion piétonne entre le nouveau quartier et le cœur de village, les rues existantes nécessitent un réaménagement pour être équipées de trottoirs aux normes d'accessibilité. Ces réaménagements permettront de faciliter les déplacements doux dans le centre de Baixas.
- Dans le nouveau quartier, elles prendront essentiellement place sur les voiries nouvelles aménagées de trottoirs aux normes. Des cheminements uniquement dédiés aux mobilités douces sont compliqués à créer vu la configuration et la surface peu importante de la zone.
- La parcelle AI 242 (propriété de la commune de Baixas) offre un accès plus direct à la zone 1AUH, vu l'étroitesse de la Rue des Amandiers perpendiculaire à la parcelle, une desserte routière pour le nouveau quartier par cet espace semble techniquement compliquée (giration délicate et élargissement impossible dus au bâti présent). Il est donc projeté un usage uniquement dédié aux mobilités douces. Ce cheminement permettra un accès plus rapide au centre ancien via la Rue des Amandiers.

3 Environnement, paysage et prévention des risques :

- Les voiries internes à l'opération seront le plus possibles accompagnées de plantations d'espèces végétales locales, afin de végétaliser le quartier, d'apporter de l'ombre sur les voies de communication, le tout en limitant la consommation d'eau. Dans le respect des 4000m² de surface de plaine terre, ces espaces végétalisés peuvent prendre la forme de bandes continues le long des voies, sans fosses d'arbres, favorisant ainsi l'infiltration des eaux de pluies. A ce titre, des noues paysagères peuvent aussi être envisagées.
- Les alignements d'arbres présents seront maintenus, renforcés et valorisés.
- L'aménagement de la zone devra tenir compte de la présence de l'agouille, son maintien et sa mise en valeur seront une plus-value paysagère pour le futur quartier. Elle peut par ailleurs être utile à une gestion maîtrisée des eaux de pluies.
- Des franges végétales séparatives sont attendues pour créer une zone tampon entre la future urbanisation et le bâti existant.



Baixas - OAP La Basse

● Contextualisation :

► **Vocation principale :** Habitat

► **Zonage :** 1AUH-3b

► **Surface de la zone :** 0,8 ha

► **Densité projetée :** 30 logements/hectare.

► **Prévisionnel de logements :** 24 logements projetés au terme de la zone.

► **Points d'attention :** Secteur à l'est du tissu urbain Baixanenc, visible depuis la bordure de la RD 614, route de Peyrestortes. Contexte urbain mixte résidentiel, commercial et artisanal.

Secteur concerné par frange urbaine et rurale à caractériser identifiée dans le SCOT.

Zone bailleur social et accession à la propriété.

● Localisation :



● Enjeux du projet :

⊙ Le traitement paysager de l'entrée de ville et l'intégration paysagère du quartier.

⊙ La préservation des espaces boisés et alignements d'arbres existants, tout en assurant les mesures légales d'entretien liées au risque incendie.

⊙ La diversification de l'offre de logements pour répondre aux besoins variés des habitants et favoriser la mixité sociale, incluant des logements intermédiaires, des logements en accession sociale (PSLA) et des logements locatifs adaptés.

⊙ La continuité urbaine entre le nouveau secteur et le quartier existant par une composition urbaine adéquate et des axes de communication assurant un maillage efficace pour l'ensemble des mobilités.

⊙ La connexion du secteur au maillage viaire existant et l'accessibilité depuis le centre de Baixas et vers les écoles.

● Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine du quartier :

⊙ Une pluralité de typologies de logements devra être proposée pour favoriser l'accueil d'un panel de ménages élargi.

⊙ Les constructions situées en bordure est de la zone devront marquer un recul vis-à-vis des parcelles agricoles afin d'aménager les jardins au contact de la frange paysagère, de sorte à éviter l'effet de rupture.

⊙ Les typologies de logements assureront la création d'espaces extérieurs privatifs tenant compte de la problématique des vis à vis.

2 Déplacements et stationnement :

⊙ Les nouvelles voies seront connectées aux voiries existantes de façon à garantir un maillage optimal, avec une accroche viaire depuis la route des carrières (accès depuis le lotissement). Les voies se terminant en raquette de retournement sont à proscrire, seule une contrainte technique forte et motivée peut justifier leur utilisation.

⊙ Le stationnement sera prévu à l'intérieur des parcelles pour les véhicules dédiés au foyer. Des places de stationnement sur voirie seront intégrées à l'aménagement global. Des poches de stationnement peuvent être envisagées, elles seront le plus végétalisées possible.

⊙ L'aménagement du secteur prendra en compte le projet de déviation de la route des carrières en cours

⊙ Le conseil départemental 66 sera obligatoirement concerté pour l'aménagement de cette zone.

Mobilités douces :

⊙ Des cheminements piétons devront être aménagés entre les îlots bâtis pour favoriser la perméabilité piétonne du quartier.

⊙ Des cheminements piétons pourront être aménagés depuis la zone d'OAP en direction de l'arrêt de bus, ainsi que vers la supérette au nord et le centre ville Baixas.

3 Environnement, paysage et prévention des risques :

⊙ L'aménagement de la zone devra se faire en tenant compte de la position en entrée de ville, cela se traduira par la plantation d'une haie en limite sud le long du chemin de la Basse, ainsi que la plantation d'une épaisse frange végétale de fin d'urbanisation sur les limites nord, afin de créer une transition paysagère avec les espaces agricoles et naturels environnants.

⊙ L'aménagement de la frange prendra en compte les composantes paysagères du secteur, avec l'emploi d'une palette végétale variée composée des essences que l'on retrouve dans le milieu.

⊙ Des mesures pour assurer la défendabilité du secteur vis-à-vis du risque incendie de feu de forêt (accès pompier, emplacement hydrants) seront adoptées.

⊙ Les clôtures perméables sont à prioriser en vue de favoriser le déplacement de la petite faune et l'écoulement des eaux pluviales.

⊙ La voirie de desserte sera végétalisée de manière continue, par des plantations arbustives à arborées.

⊙ La zone de fourrés située à l'est du site sera en partie maintenue en l'état. .



Commune de Baixas - OAP secteur Sud

● Contextualisation :

► **Vocation principale :** Habitat.

► **Zonage :** 1AUH-3 b.

► **Surface de la zone :** 2.2ha.

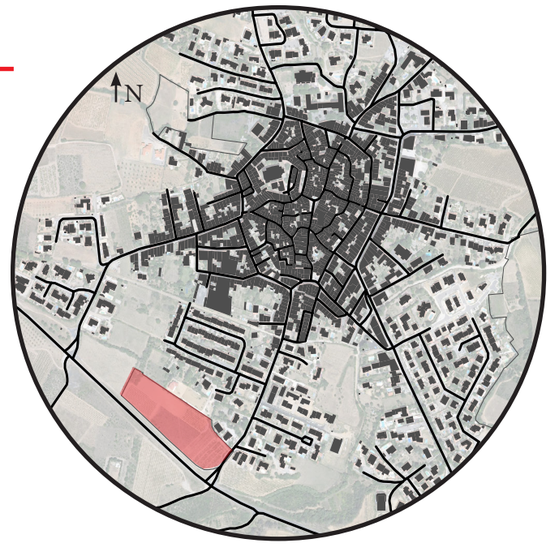
► **Densité projetée :** Moyenne (20-40 logements/hectare)

► **Prévisionnel de logements :** 60 logements projetés au terme de la zone, dont XX de LLS.

► **Coefficient de pleine terre :** 0.15, soit 3300m² d'espace non imperméabilisé sur la zone.

► **Points d'attention :** Entrée de ville Sud de Baixas et situation à proximité de la route départementale.

● Localisation :



● Enjeux du projet :

- Offrir des terrains urbanisables avec peu d'impact sur les surfaces agricoles et naturelles, de part la localisation de la zone en continuité directe de l'urbanisation et le long de la route départementale.
- Urbaniser qualitativement ce secteur en bord de route tout en respectant l'intimité et la tranquillité des futurs habitants.
- Requalifier l'entrée de ville Sud de la commune en lien avec la construction de ce nouveau quartier.
- Le nombre de logement est limité à 60 car ce secteur est concerné par un cône de vue du SPR.

● Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine du quartier :

- Les typologies de logements devront être homogènes (habitat individuel) à celles proposées à proximité directe pour ne pas rompre l'harmonie urbaine existante. Les RDC seront privilégiés pour conserver aux maximum des hauteurs similaires à l'existant et pour ne pas rompre les vues depuis la RD18 vers le village du fait du cône de vue.
- L'aménagement de la zone sera travaillée de sorte à éloigner le plus possible de la route départementale les constructions, et ainsi limiter les nuisances sonores.

2 Déplacements et stationnement :

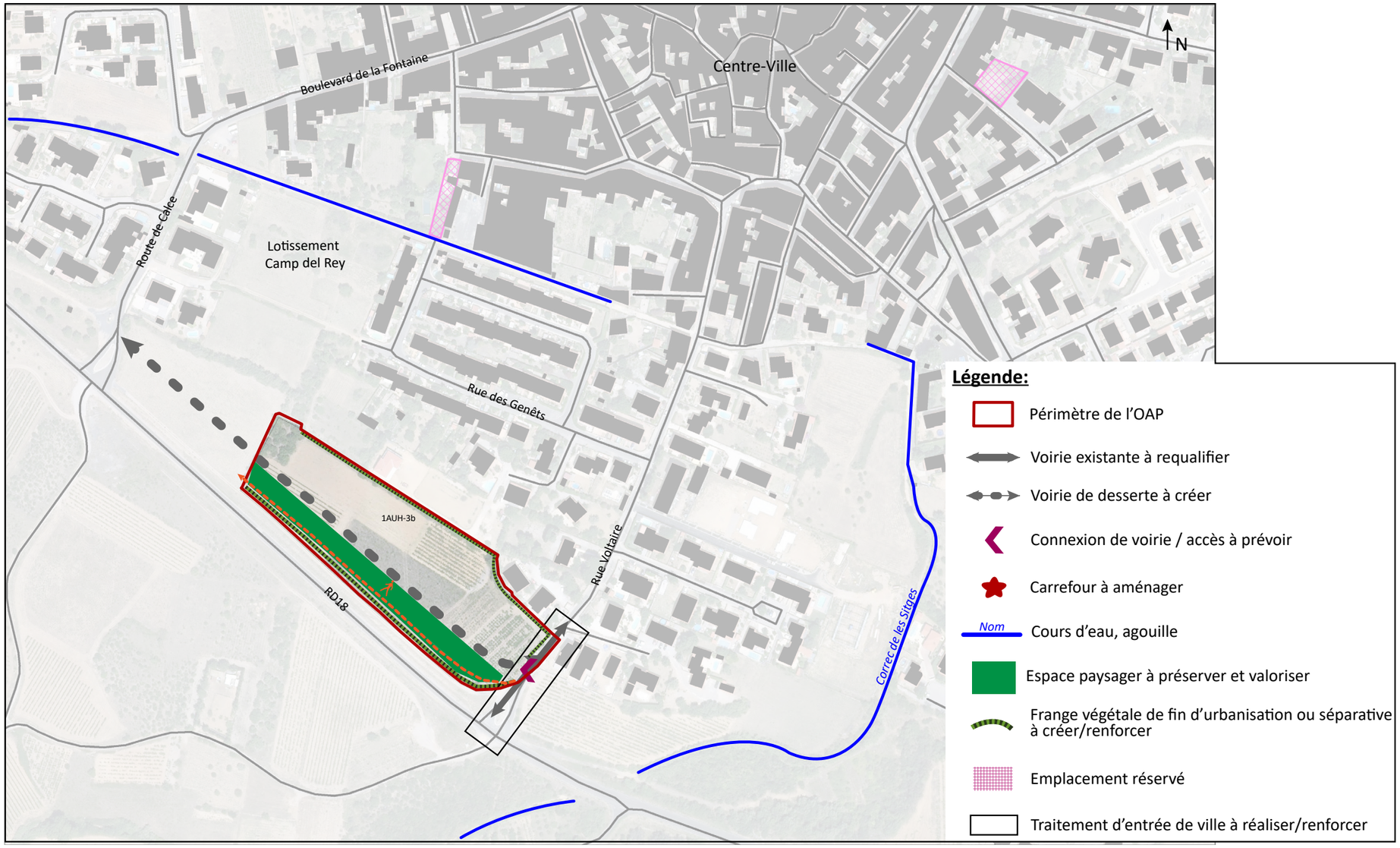
- Le carrefour d'entrée de ville devra être réaménagé pour inclure un tourne à gauche vers la zone à bâtir. Ce traitement sera l'occasion d'embellir l'entrée de ville Sud de la commune par le biais de plantations.
- La voie de desserte de la zone devra prendre place en parallèle de la RD18, au Sud et se connectera à la Route de Calce. Cette largeur et les plantations dont elle sera composée, permettront de créer un effet tampon avec la route départementale et ses nuisances par rapport aux futures habitations.
- Les voiries se terminant en raquette de retournement sont à proscrire. Une attention particulière sera ainsi portée à la connexion entre les voiries de la zone 1AUH et celles du lotissement du Camp del Rey plus au Nord (zone UC). Cette connexion permettra de multiplier les accès au futur quartier, mais surtout de créer du lien entre les différentes zones urbanisées du Sud de la commune.

Mobilités douces :

- Les cheminements doux prendront essentiellement place sur la voirie aménagée aux normes d'accessibilité. Des cheminement piétons entre les îlots bâtis peuvent être réalisés pour favoriser leur perméabilité.

3 Environnement, paysage et prévention des risques :

- Les alignements d'arbres présents seront maintenus, renforcés et valorisés.
- La voirie principale de desserte du quartier sera accompagnée d'une bande végétale composée d'arbres de haute tige. Cette bande permettra de créer une zone tampon entre le futur quartier et la RD18, elle viendra renforcer la frange végétale souhaitée le long de l'axe.
- Des franges végétales sont attendues au Sud, Sud-Est et au Nord de la zone. Elles ont pour but de réduire la proximité et les nuisances des voiries à proximité directe, et de préserver une certaine intimité entre les différentes zones urbanisées.



Orientations d'Aménagement et de Programmation



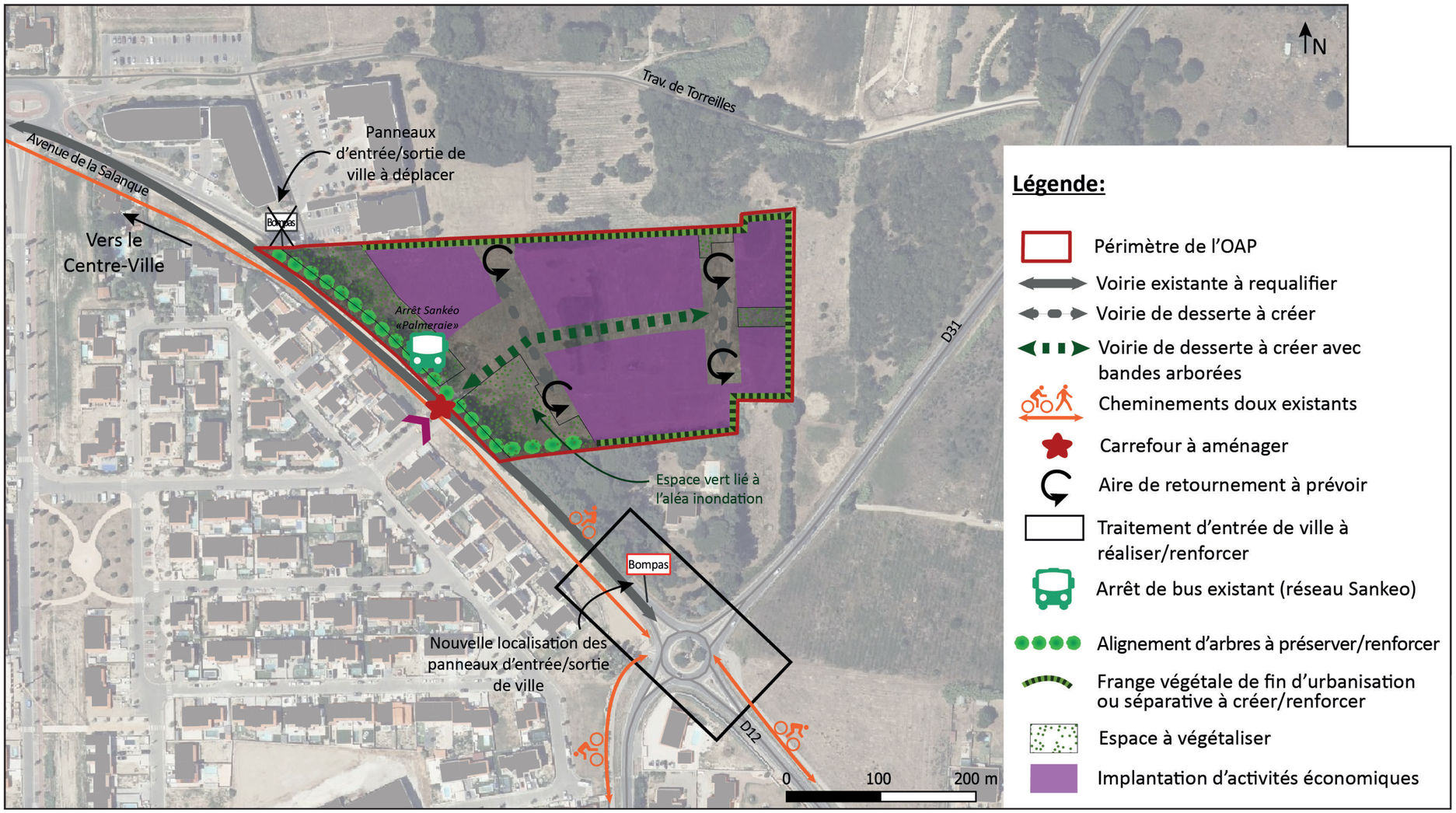




Bompas

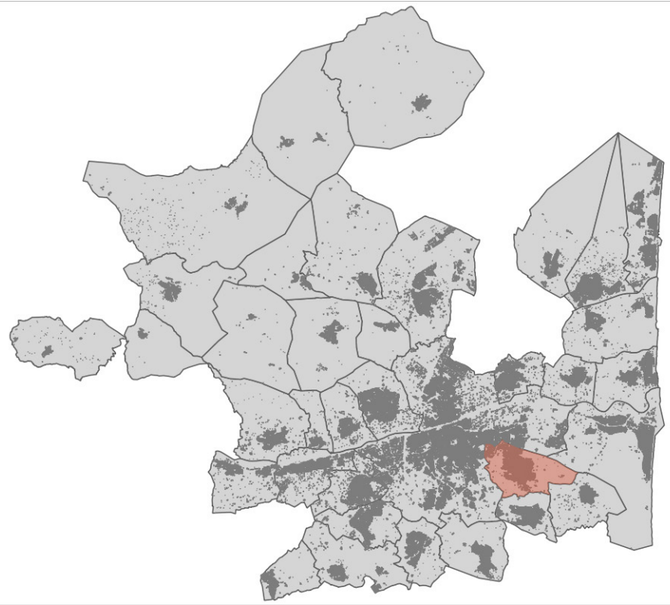
3 Environnement, paysage et prévention des risques :

- Un espace végétalisé est souhaité en lien avec le risque inondation. Il sera préférentiellement implanté au bord de l'avenue de la Salanque. Cet aménagement constituera aussi une zone tampon entre la voie et la zone à bâtir. Il pourra accueillir un parking paysager.
- Des clôtures perméables sont à prioriser en vue de favoriser le déplacement de la petite faune et l'écoulement des eaux pluviales. A l'interface entre les espaces privés et public, elles seront doublées de haies arbustives.
- La perméabilité des sols devra être grandement travaillée sur l'ensemble de la zone pour favoriser l'infiltration et le stockage des eaux de pluies, par des noues paysagères ou des terres-pleins plantés. Ces espaces prévus en compléments de l'espace végétalisé au bord de la route devront revêtir un caractère qualitatif en cohérence avec l'aménagement global.
- Les espaces végétalisés liés à l'aléa inondation pourront accueillir des places de stationnement.
- Des franges végétales de fin d'urbanisation sont attendues à l'est, au nord et au sud de la zone économique et seront intégrées en fond de parcelles. Elles joueront un rôle tampon avec l'espace agri-paysager environnant et contribueront à l'intégration paysagère de la zone.
- Les alignements d'arbres déjà présents sont à conserver et à renforcer si besoin, notamment l'alignement de platanes sur l'avenue de la Salanque.
- Des mesures pour assurer la défendabilité du secteur vis-à-vis du risque feu de forêt (accès pompier, emplacement hydrants) seront adoptées.



Orientations d'Aménagement et de Programmation







Cabestany

Cabestany - OAP Orfila 2

● Contextualisation :

► **Vocation principale :** Habitat sous forme d'une ou plusieurs opérations d'aménagement d'ensemble, et un équipement public.

► **Zonage :** 1AUH-2

► **Surface de la zone :** environ 13 ha

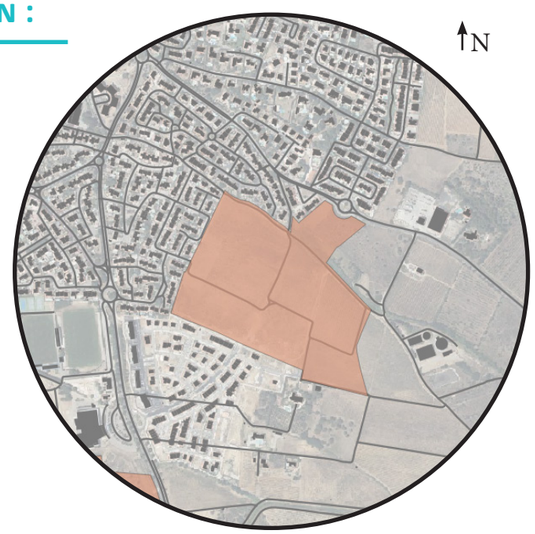
► **Densité projetée :** Moyenne 40 log/ha, soit environ 400 log. au terme du PLUi-D.

Cette densité peut être minorée (au max de 10 %) avec la création d'un équipement structurant.

► **Points d'attention :**

Secteur situé au sud-est de la commune, à environ 15 minutes à pied du centre-ville. Proximité des équipements sportifs et de loisirs et en continuité d'un quartier résidentiel récemment aménagé. Secteur traversé au nord, d'est en ouest, par le rec dels Camps et sa ripisylve. Présence d'éléments de la trame verte et bleue sur tout le secteur : corridors des milieux agricoles non cultivés. Site de Projet Stratégique à dominante d'habitat (SPS) du SCOT Plaine du Roussillon.
Aléa incendie de forêt et de végétation : partiellement concernée par un risque élevé à très élevé (PAC 2024).

● Localisation :



● Enjeux du projet :

◦ La diversification de l'offre de logements pour répondre aux besoins variés des habitants et favoriser la mixité sociale, incluant des logements intermédiaires, des logements en accession sociale (PSLA) et des logements locatifs adaptés.
◦ Le traitement paysager de la frange nord aux abords de la route de Saint-Nazaire.
◦ La préservation de la composante paysagère matérialisée par la ripisylve le long du rec dels Camps.
◦ La prise en compte des éléments de la trame verte et bleue présents sur la zone à urbaniser.
◦ L'intégration harmonieuse du futur quartier, entre un espace urbanisé et une frange urbaine/rurale à qualifier.
◦ La continuité urbaine entre le nouveau secteur et le quartier existant par une composition urbaine adéquate et des axes de communication assurant un maillage efficace pour l'ensemble des mobilités.
◦ L'adéquation des aménagements prenant en compte le risque inondation (notamment le long du rec dels Camps).

● Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine du quartier :

◦ Le quartier s'inscrira dans le prolongement de l'urbanisation existante en accroche directe avec la route de Saint-Nazaire.
◦ La forme urbaine devra être variée pour créer un paysage urbain dynamique et permettre de répondre à l'objectif de densité du secteur SPS du SCOT PR. Un gradient des hauteurs favorisera la transition paysagère du quartier avec l'espace rural.
◦ Les typologies de logements assureront la création d'espaces extérieurs privatifs tenant compte de la problématique du vis-à-vis.
◦ Des espaces publics conviviaux seront créés afin de contribuer à la qualité du cadre de vie du quartier.

2 Déplacements et stationnement :

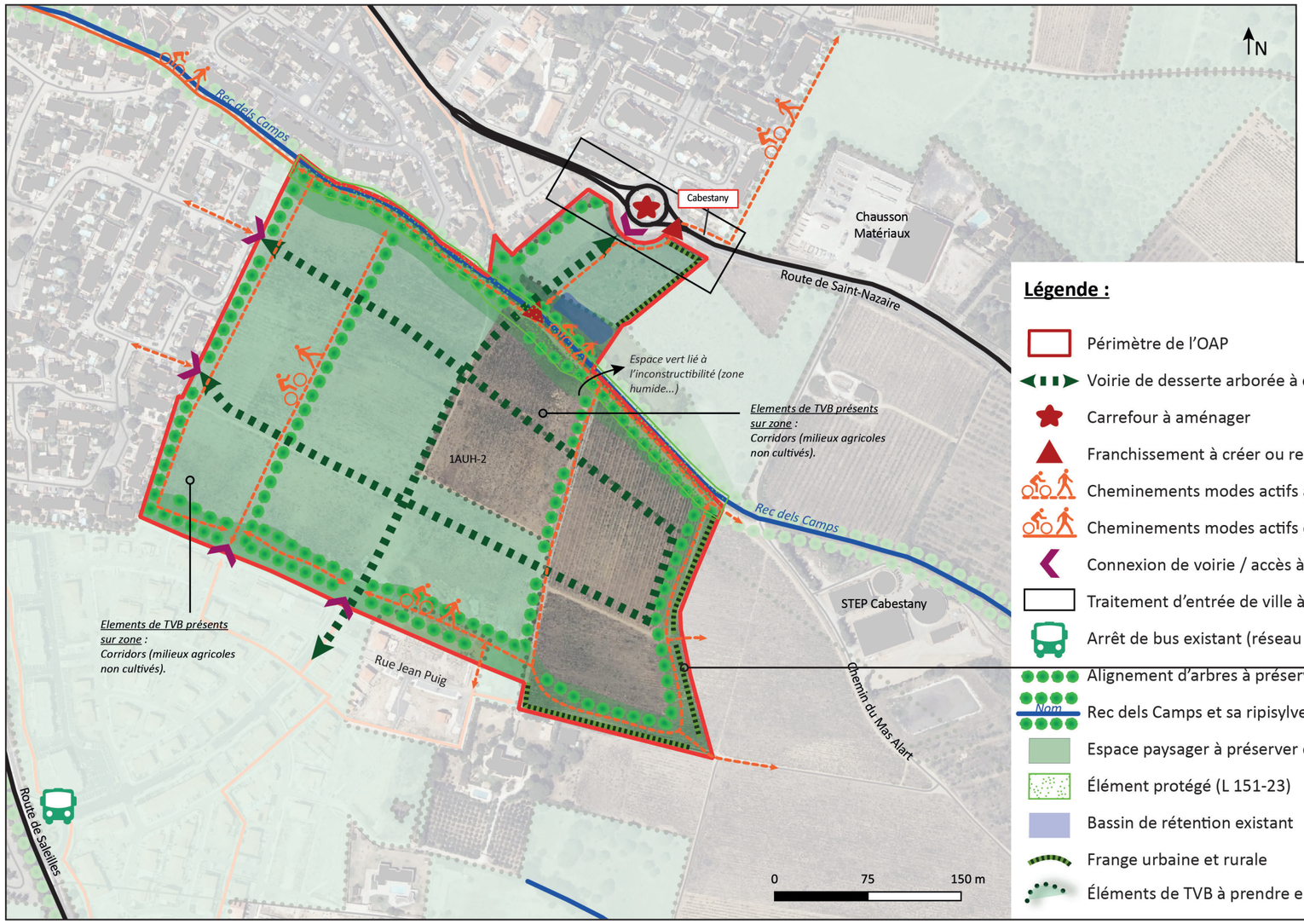
◦ L'entrée principale du quartier se fera au nord depuis la route de Sainte-Nazaire et après sécurisation du carrefour (cf. OAP Déplacements).
◦ D'autres accès devront être prévus en continuité des quartiers existants à l'est et au sud.
◦ Le stationnement privé sera assuré à l'intérieur de la parcelle. Des places visiteurs seront aménagées et reparties de manière équilibrée sur l'ensemble du quartier.
◦ L'ensemble des voies intégreront des trottoirs ou assureront le partage des modes en toute sécurité.

Mobilités douces :

◦ Des cheminements piétons devront être aménagés entre les îlots bâtis pour favoriser la perméabilité piétonne du quartier.
◦ Des itinéraires piétons assureront l'accès aux arrêts de bus à proximité.
◦ Une promenade modes actifs au revêtement perméable pourra être aménagée le long du ruisseau dels Camps.
◦ Des emplacements de stationnement pour vélos seront à aménager sur l'ensemble du secteur.

3 Environnement, paysage et prévention des risques :

- Des mesures pour assurer la défendabilité du secteur vis-à-vis du risque incendie de feu de forêt seront adoptées (accès pompier, emplacement hydrants, espèces végétales non inflammables à proximité des bâtiments).
- L'urbanisation de la zone devra se faire dans le respect des éléments de TVB présents (corridors écologiques des milieux agricoles non cultivés). L'aménagement tiendra compte des composantes environnementales propres à ces sous-trames pour proposer une extension urbaine qualitative (cf. OAP TVB).
- Une épaisseur libre de constructions devra être préservée des deux côtés du rec dels Camps, afin de conserver et renforcer son caractère naturel. Cet espace pourra accueillir des aménagements légers et perméables, car le site est impacté par un risque inondable.
- La végétation devra intégrer et structurer le site, favorisant des continuités entre les espaces naturels et urbains.
- La voirie (dont le stationnement) sera végétalisée de manière continue, par des plantations de grand port sur les axes principaux et par des arbustes sur les axes secondaires.
- Les espaces non bâtis devront être perméables afin d'assurer une infiltration optimale des eaux de pluie et de ne pas surcharger les ouvrages conçus à cet effet.
- Des clôtures devront être perméables pour l'eau et pour favoriser le passage de la petite faune locale.
- Au moins 10 % de la surface du secteur sera réservée au maintien ou à la création d'espaces verts publics.
- Des ouvrages de gestion des eaux pluviales (noues, bassins de rétention) devront être végétalisés et accessibles, favorisant la création d'espaces verts de rencontre et de loisirs au cœur du quartier. Ces espaces devront être connectés avec les autres espaces verts et plantés constituant la trame de nature en ville.
- L'aménagement d'une frange de fin d'urbanisation, permettra de créer une épaisseur fonctionnelle et paysagère. Il s'agira d'une haie vive associant à minima la strate arborée et arbustive. Sa hauteur et son épaisseur permettront d'éviter une rupture trop brute avec le contexte paysager environnant (cf. OAP thématique Trame Verte et Bleue).



Légende :

- Périmètre de l'OAP
- Voirie de desserte arborée à créer
- Carrefour à aménager
- Franchissement à créer ou renforcer
- Cheminements modes actifs à créer
- Cheminements modes actifs existant
- Connexion de voirie / accès à prévoir
- Traitement d'entrée de ville à réaliser
- Arrêt de bus existant (réseau PMM)
- Alignement d'arbres à préserver et à créer
- Rec dels Camps et sa ripisylve à préserver
- Espace paysager à préserver et valoriser
- Élément protégé (L 151-23)
- Bassin de rétention existant
- Frange urbaine et rurale
- Éléments de TVB à prendre en compte

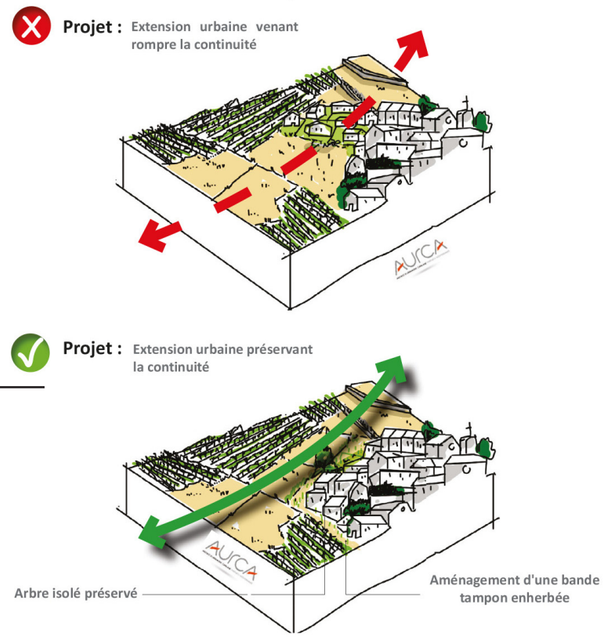


Illustration de principe d'aménagement en présence d'éléments de la TVB en milieu agricole non cultivé. Source : AURCA. OAP TVB PLUi D PMM

Cabestany - OAP Els Horts

● Contextualisation :

► **Vocation principale :** Habitat sous forme d'une ou plusieurs opérations d'aménagement d'ensemble..

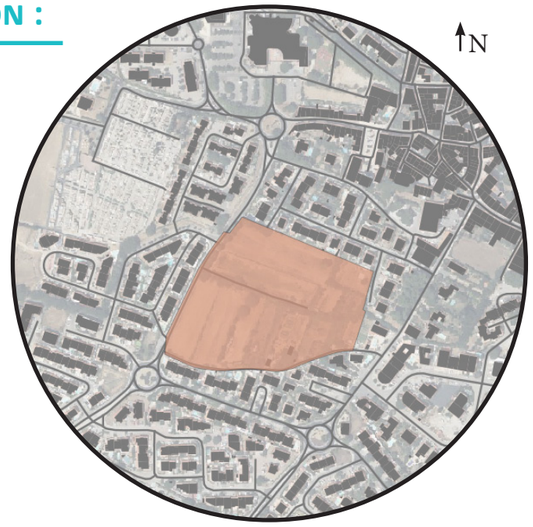
► **Zonage :** 1AUH-2

► **Surface de la zone :** 3,5 ha

► **Densité projetée :** Moyenne (35 logements/hectare), soit un prévisionnel d'environ 100 logements au terme du PLUi-D.

► **Points d'attention :** Secteur situé au sud de la commune à seulement 5 minutes à pied du centre-ville. Contexte urbain résidentiel de type pavillonnaire et collectif. Proximité d'un arrêt de bus au nord du rond-point sur le chem. du Mas Fabre. Secteur traversé d'est en ouest par le rec dels Camps et sa ripisylve. D'autres alignements d'arbres ou arbres isolés occupent le secteur.

● Localisation :



● Enjeux du projet :

◦ La diversification de l'offre de logements pour répondre aux besoins variés des habitants et favoriser la mixité sociale, incluant des logements intermédiaires, des logements en accession sociale (PSLA) et des logements locatifs adaptés.

◦ La connexion du secteur au maillage viaire existant et l'accessibilité aux équipements du centre-ville par les modes actifs.

◦ L'intégration harmonieuse avec les quartiers voisins, garantissant une continuité urbaine fonctionnelle et paysagère.

◦ Le traitement paysager de la façade ouest, constituant le prolongement de l'entrée de ville sud.

◦ La requalification du chemin du Mas Fabre permettant l'intégration d'un trottoir, la préservation et le renforcement des alignements d'arbres existants.

◦ La préservation de la ripisylve du rec dels Camps.

● Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine du quartier :

◦ La forme urbaine devra créer un paysage urbain dynamique, s'harmoniser avec l'environnement proche, et permettre de répondre à l'objectif de densité du secteur.

◦ La forme urbaine assurera la diversité de typologies de logements (maison groupée, habitat collectif) et assurera la création d'espaces extérieurs privatifs tenant compte de la problématique du vis-à-vis.

◦ Des espaces publics conviviaux seront à créer afin de contribuer au cadre de vie du quartier. Les ouvrages destinés à la gestion des eaux pluviales seront aménagés au cœur du quartier afin de contribuer à la création d'espaces verts publics (paysagers et accessibles).

2 Déplacements et stationnement :

◦ L'entrée et la sortie du quartier se feront par le chemin du Mas Fabre.

◦ Le chemin du Mas Fabre sera requalifié afin d'intégrer un trottoir. Ce trottoir pourra être aménagé à l'arrière de l'alignement afin de préserver et renforcer l'alignement d'arbres existant.

◦ Une voie principale à circulation unique assurera la desserte de la partie sud. Cette voie sera partagée par tous les modes de circulation. Elle devra être plantée avec des haies et des arbres de haut jet.

◦ Une voie à double sens sera aménagée pour desservir le secteur au nord du ruisseau. Un espace de contournement au bout de cette voie sera aménagé de manière paysagère, favorisant les revêtements de sol clairs et l'intégration de végétation.

◦ Du stationnement privé pour les résidents sera assuré à l'intérieur des parcelles.

◦ Du stationnement public pour les visiteurs devra être reparti de manière équilibrée sur l'ensemble du quartier.

◦ Trois franchissements sur le chemin du Mas Fabre seront créés ou qualifiés afin d'assurer la connexion du nouveau quartier avec les résidences situées en face.

Mobilités douces :

◦ Une connexion piétonne avec la rue des Jasmins au nord du secteur, assurera le lien vers le centre-ville.

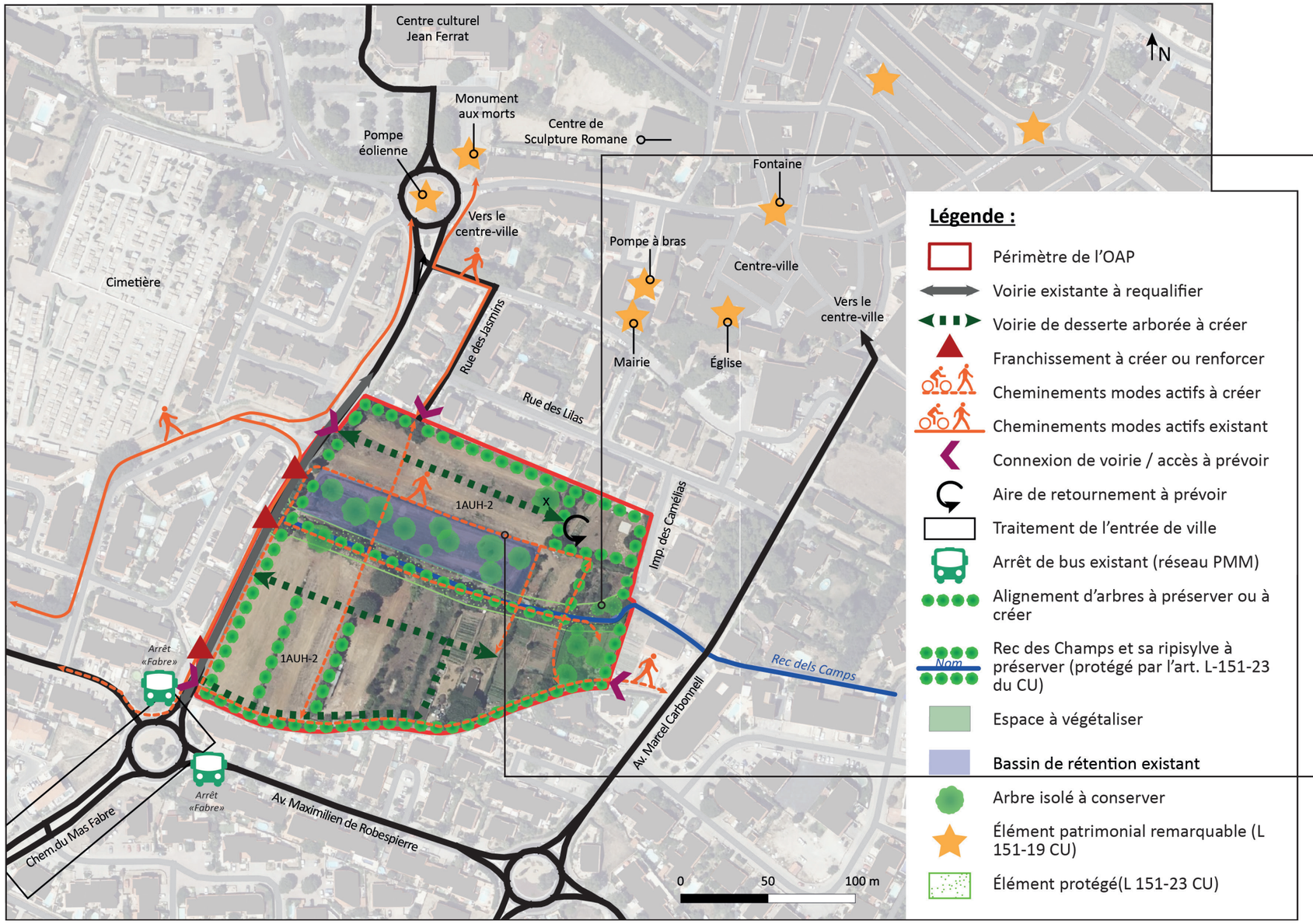
◦ Des cheminements piétons et passerelles assureront l'accessibilité des bassins de rétention paysagers.

◦ Une promenade modes actifs pourra être aménagée le long du rec au sud du grand bassin paysager. Elle devra être perméable.

◦ Du stationnement pour vélos sera aménagé sur l'ensemble du secteur.

3 Environnement, paysage et prévention des risques :

- Une épaisseur suffisante sera préservée des deux côtés du rec dels Camps, afin de conserver son caractère naturel en zone urbaine, voire renforcer sa ripisylve par des nouvelles plantations (adaptées au milieu urbain).
- La végétation devra intégrer et structurer le site, favorisant la présence de nature en ville et le maillage des divers espaces verts.
- La voirie (dont le stationnement) sera végétalisée de manière continue, par des plantations de grand port sur les axes principaux et par des arbustes sur les axes secondaires.
- Le chemin du Mas Fabre sera végétalisé tout le long par des arbres de haut jet et une haie basse plantée sur l'espace public.
- Les espaces non bâtis devront être perméables afin d'assurer une infiltration des eaux de pluie et de ne pas surcharger les ouvrages conçus à cet effet.
- Les clôtures devront être végétalisés. Elles seront perméables pour l'eau et pour favoriser le passage de la petite faune locale.
- Au moins 10 % de la surface du secteur devra être réservée au maintien ou à la création d'espaces verts publics.
- Des ouvrages de gestion des eaux pluviales (noues, bassins de rétention) devront être végétalisés et accessibles, favorisant la création d'espaces verts de rencontre et de loisirs au cœur du quartier.
- Les abords du secteur devront être traités par des aménagements paysagers et continus. L'épaisseur de ces aménagements devra favoriser la création de haies aux strates diversifiées.



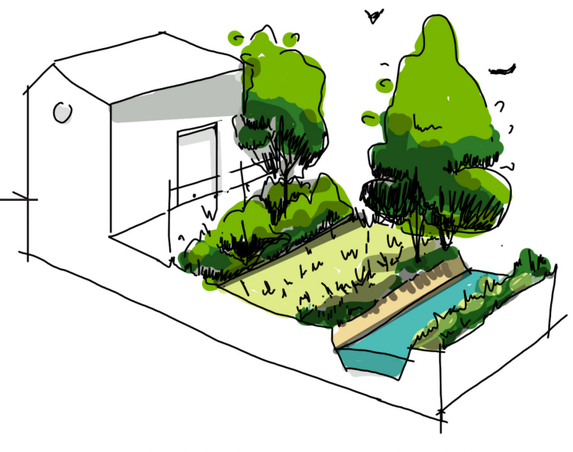


Illustration de principe d'implantation à proximité d'éléments paysagers à protéger (ruisseau, ripisylve). Issue de l'OAP Trame Verte et Bleue. Source : AURCA

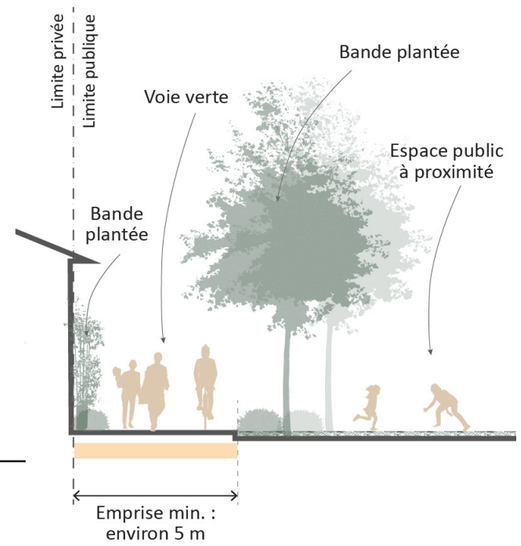


Illustration de principe d'aménagement d'un cheminement modes actifs en lien avec des espaces publics (bassin de rétention, parc...) Issue de l'OAP Trame Verte et Bleue. Source : AURCA

Cabestany - OAP Mas Blanc

● Contextualisation :

► **Vocation principale :** Habitat sous forme d'opération d'aménagement d'ensemble et un équipement public.

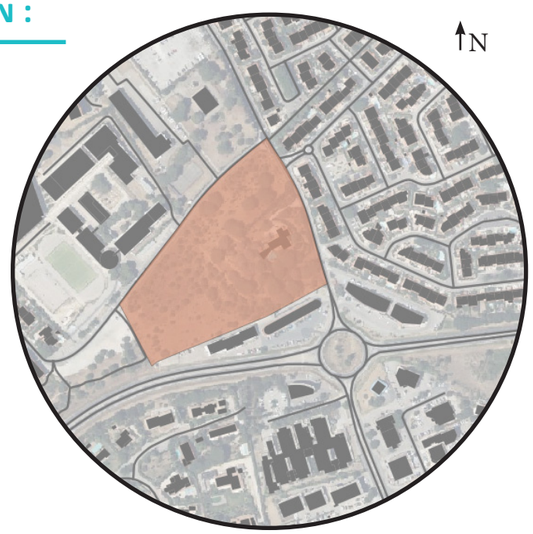
► **Zonage :** 1AUH-3 et 1AUep

► **Surface de la zone :** 3 ha (1,7 ha zone 1AUH3 et 1,3 ha zone AUc)

► **Densité projetée :** Moyenne (35 logements/hectare), soit un prévisionnel d'environ 50 logements au terme du PLUi-D.

► **Points d'attention :** Secteur situé au nord de la commune en limite avec Perpignan et à plus de 20 min. à pieds du centre-ville. Contexte urbain mixte, proximité immédiate du lycée Pablo Picasso et des commerces. Proximité de la RD22C au sud du secteur. Le Mas Blanc et son écrin arboré (majoritairement des grands pins) occupent une partie du site.
Aléa incendie de forêt et de végétation : partiellement concernée par un risque élevé (PAC 2024).

● Localisation :



● Enjeux du projet :

⊙ La requalification du chemin du Mas Anglade et de la rue Charles Blanc pour aménager des trottoirs, voies vertes ou/et pistes cyclables.

⊙ La préservation d'arbres existants.

⊙ Le préservation et l'intégration du mas et son écrin arboré au projet.

⊙ La prise en compte de la proximité de la RD22C, avec l'aménagement de dispositifs pour atténuer les nuisances sonores et visuelles, tout en préservant la qualité paysagère et le confort des habitants.

⊙ L'intégration harmonieuse avec les quartiers voisins, garantissant une continuité urbaine fonctionnelle et paysagère.

⊙ La création des formes urbaines diminuant les vis-à-vis avec la RD22C.

⊙ La connexion du secteur au maillage viaire existant et l'accessibilité aux équipements scolaires et aux commerces par les modes actifs.

● Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine du quartier :

⊙ La forme urbaine assurera la création d'une architecture avec des hauteurs variées afin de s'intégrer au mieux au paysage et de diminuer la visibilité depuis la RD22C.

⊙ L'implantation des bâtiments des deux secteurs devra créer une façade urbaine sur la rue Charles Blanc, tout en assurant des perméabilités paysagères et piétonnes.

⊙ La forme urbaine du secteur habitat devra assurer une diversité de logements, petits et intermédiaires.

⊙ Le secteur d'habitat devra répondre à l'objectif de densité de la zone. La mitoyenneté est ainsi souhaitée, favorisant le regroupement des logements et permettant des connexions modes actifs à l'intérieur du quartier.

⊙ Les façades secondaires de tout bâtiment, visibles depuis la RD22C, devront être traitées avec le même soin que les façades principales.

2 Déplacements et stationnement :

⊙ Les accès motorisés se feront directement depuis la rue Charles Blanc. Les accès depuis la RD22C et le chemin du Mas Anglade, sont proscrits.

⊙ Aucune connexion (ni piétonne ni motorisée) ne se fera entre les 2 secteurs (équipement et habitat).

⊙ L'ensemble des voies routières de desserte devra être accompagné d'aménagements piétons respectant notamment les normes d'accessibilité pour tous.

⊙ Du stationnement public pour les visiteurs ainsi que du stationnement pour vélos, devront être prévus.

Mobilités douces :

⊙ Des cheminements modes actifs devront mailler les deux secteurs avec les quartiers voisins et les équipements et aménités situés à proximité (écoles, Promenade Charles Blanc, Parc Sainte Camille et San Vicens).

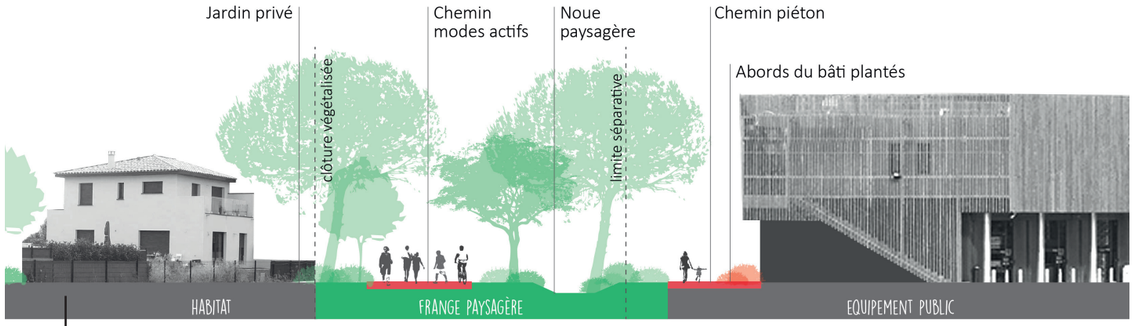
⊙ Une connexion modes actifs nord-sud sera créée entre la rue Charles Blanc et les commerces situés au sud.

⊙ Une piste cyclable devra être aménagée le long du chemin du Mas Anglade.

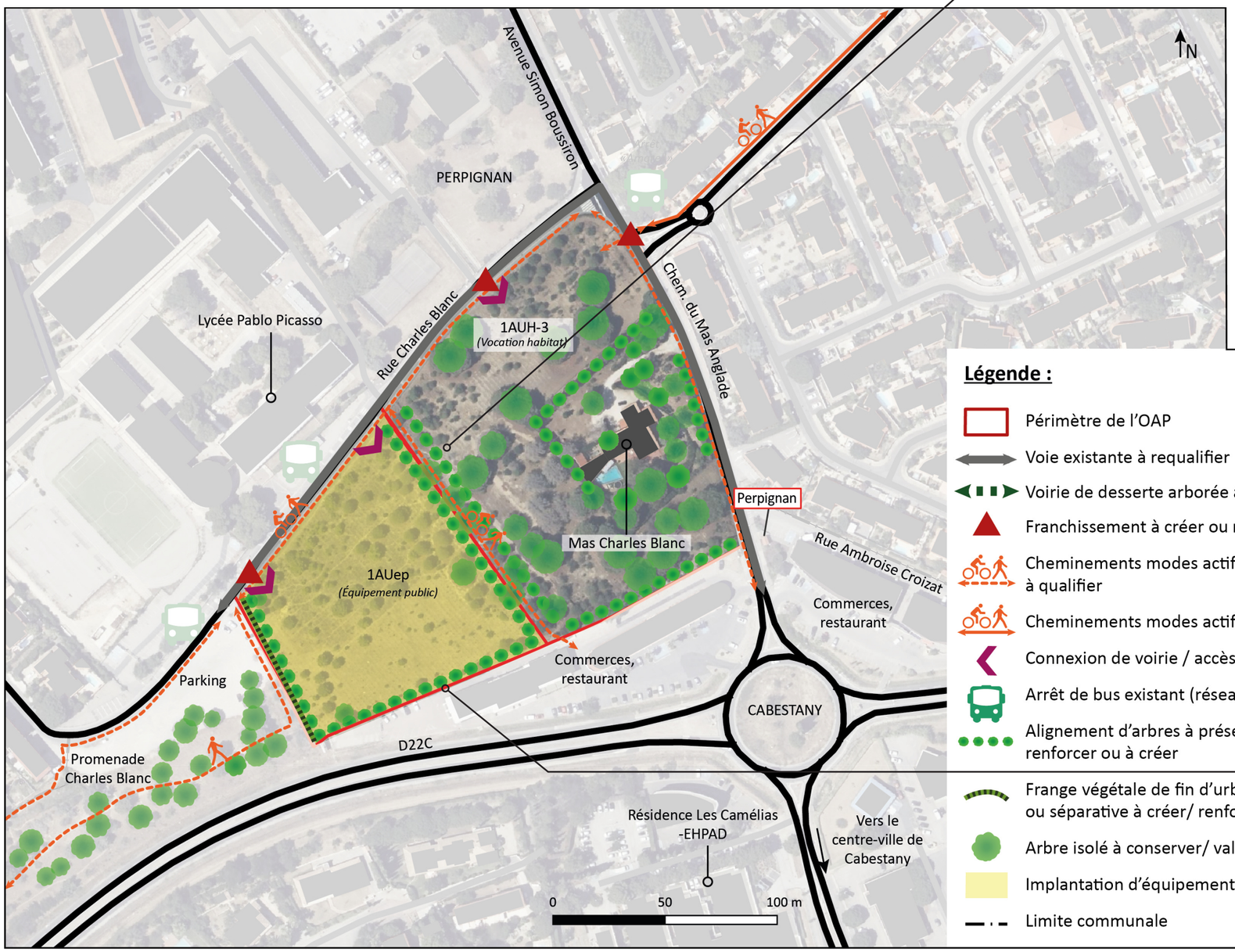
⊙ Des trottoirs et une voie cyclable ou voie verte seront aménagés le long de la rue Charles Blanc.

3 Environnement, paysage et prévention des risques :

- Des mesures pour assurer la défendabilité du secteur vis-à-vis du risque incendie de feu de forêt seront adoptées (accès pompier, emplacement hydrants, espèces végétales non inflammables à proximité des bâtiments).
- Des franges paysagères sont à aménager en limite de la zone et entre les deux secteurs. Ces franges devront se composer de strates variables et conserver les arbres en place autant que possible.
- Au sud, la création d'une haie densément plantée devra constituer un écran paysager à proximité de la RD22C, limitant les nuisances visuelles et d'une manière moins importante, les nuisances sonores.
- Les arbres existants seront à préserver autant que possible.
- La trame végétale structurera la zone. L'ensemble des voies devra s'accompagner de plantations, notamment d'arbres de haut jet pour créer de l'ombrage.
- Les aires de stationnement devront être perméables et traitées de manière paysagère.
- Les clôtures seront végétalisées. Elles devront être perméables pour l'eau et pour favoriser le passage de la petite faune locale.
- Des espaces non bâtis devront rester perméables pour favoriser l'infiltration des eaux de pluie et de ne pas surcharger les ouvrages conçus à cet effet.
- Au moins 10 % de la surface du secteur sera réservée au maintien ou à la création d'espaces verts publics.
- Une réflexion sur la gestion globale des eaux pluviales à l'échelle de la zone devra être menée. Dans le cas d'ouvrages de rétention, leur localisation et matérialité devront participer au cadre de vie (plantations, accessibilité...).
- L'utilisation et le développement des énergies renouvelables seront priorisées par la mise en place d'équipements spécifiques (panneaux photovoltaïques, eau chaude solaire...), qui devront toutefois préserver le patrimoine urbain et architectural existant du village.

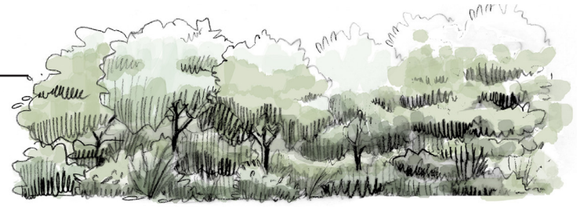


Illustrations de principe d'aménagement d'une frange paysagère ou zone tampon qualitative. Source : AURCA



Légende :

- Périmètre de l'OAP
- Voie existante à requalifier
- Voirie de desserte arborée à créer
- Franchissement à créer ou renforcer
- Cheminements modes actifs à créer ou à qualifier
- Cheminements modes actifs existant
- Connexion de voirie / accès à prévoir
- Arrêt de bus existant (réseau PMM)
- Alignement d'arbres à préserver/ renforcer ou à créer
- Frange végétale de fin d'urbanisation ou séparative à créer/ renforcer
- Arbre isolé à conserver/ valoriser
- Implantation d'équipement public
- Limite communale



HAIE FILTRE VENT

Illustrations issues de l'OAP entrée de ville du PLUi D PMM. Source : AURCA

Cabestany - OAP Complexe sportif Germanor

● Contextualisation :

► **Vocation principale :** Équipements publics à vocation de sport et accueil d'autres structures en lien avec le sport.

► **Zonage :** 1AUep

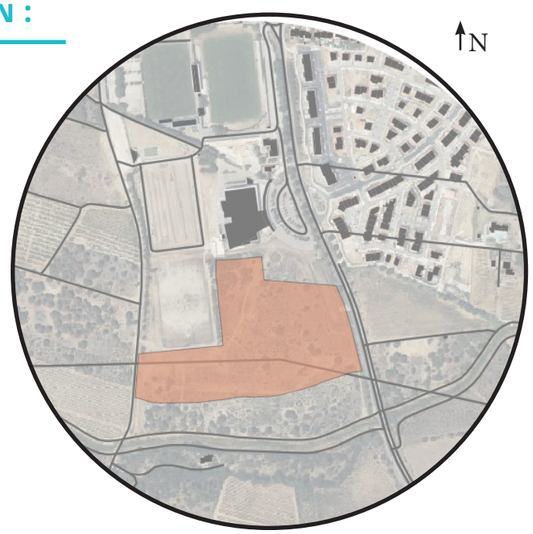
► **Surface de la zone :** 4,6 ha

► **Points d'attention :** Secteur au sud de la commune, à environ 1 km du centre-ville, soit environ 17 min. à pied. Limite au nord avec des équipements sportifs, à l'est par la RD22 (route de Saleilles), à l'ouest et au sud avec des zones agricoles. Prolongement du Boulevard est de Perpignan (RD22B) prévu au sud. A quelques mètres au sud, le ruisseau de la Fossella matérialise la limite communale avec Saleilles. Présence de deux pylônes électriques sur le secteur.

Présence d'éléments de la trame verte et bleue : corridors écologiques des milieux agricoles non cultivés.

Aléa incendie de forêt et de végétation : partiellement concernée par un risque élevé (PAC 2024).

● Localisation :



● Enjeux du projet :

◎ La prise en compte de la proximité immédiate du projet de prolongement du Boulevard est de Perpignan (RD22B) au sud du site et de la RD22 à l'est, avec l'aménagement de dispositifs pour atténuer les nuisances sonores et visuelles, tout en préservant la qualité paysagère (cf. EIE du PLUi D PMM "Exposition aux nuisances sonores").

◎ La préservation d'arbres en place.

◎ La prise en compte des éléments de la Trame Verte et Bleue présents sur la zone à urbaniser.

◎ L'intégration paysagère des futurs équipements, notamment depuis la RD22, entre un espace à urbaniser et une frange urbaine/rurale à qualifier, conformément aux enjeux identifiés par le SCoT.

◎ L'intégration harmonieuse avec les quartiers voisins, garantissant une continuité urbaine fonctionnelle et paysagère.

◎ La connexion du secteur au maillage viaire existant et futur (projet RD22B), avec le grand parking et avec les équipements sportifs déjà en place au nord de la zone, ainsi qu'avec la piste cyclable et l'arrêt de bus à proximité sur le quartier Germanor.

● Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine du quartier :

◎ L'implantation des bâtiments devra assurer une échelle humaine du quartier (relation entre hauteur du bâti et espaces libres entre-eux).

◎ La matérialité de l'enveloppe bâtie et sa palette de couleurs, assureront sa bonne intégration paysagère.

◎ Les façades secondaires de tout bâtiment devront être traitées avec le même soin que les façades principales.

◎ Si la création de clôtures s'avère nécessaire, elles seront à végétaliser afin de participer à la continuité paysagère et au caractère apaisé du quartier.

2 Déplacements et stationnement :

◎ Les accès motorisés se feront à l'est par la route de Saleilles et au sud depuis le futur prolongement de la route départementale.

◎ La circulation par les modes actifs au cœur du secteur sera privilégiée.

◎ Une aire de stationnement dédiée au secteur devra être réalisée et localisée de préférence au sud-est, à proximité des futurs accès.

Mobilités douces :

◎ Du stationnement pour vélos sera prévu, notamment à proximité des entrées et sur les aires de stationnement existantes.

◎ Le secteur devra être connecté aux voies vertes ou cyclables proches (comme celle qui longe la RD22) et permettre les connexions avec les chemins ruraux et les traverses qui participent indirectement au maillage cyclable (tel que le chemin dit Cami Veil d'Alenya à l'ouest du secteur).

3 Environnement, paysage et prévention des risques :

- Des franges urbaines seront aménagées en limites de la zone, au sud et à l'ouest. Ces franges devront se composer de strates variables s'adaptant à la fonction désirée. Au sud, l'épaisseur de la frange devra être considérable et densément plantée afin de limiter les nuisances provoquées par le futur ouvrage viaire. (cf. OAP TVB).
- Les arbres existants seront préservés autant que possible.
- La trame végétale permettra de structurer la zone et servira de support pour l'aménagement de chemins dédiés aux modes actifs. L'ensemble des voies devra être accompagné de plantations d'arbres.

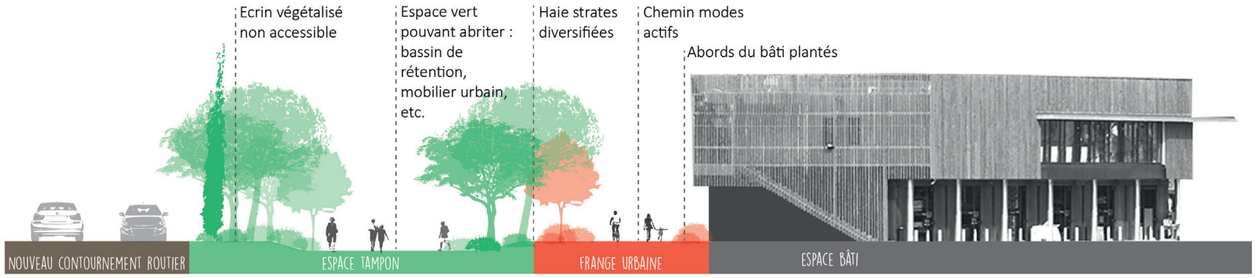
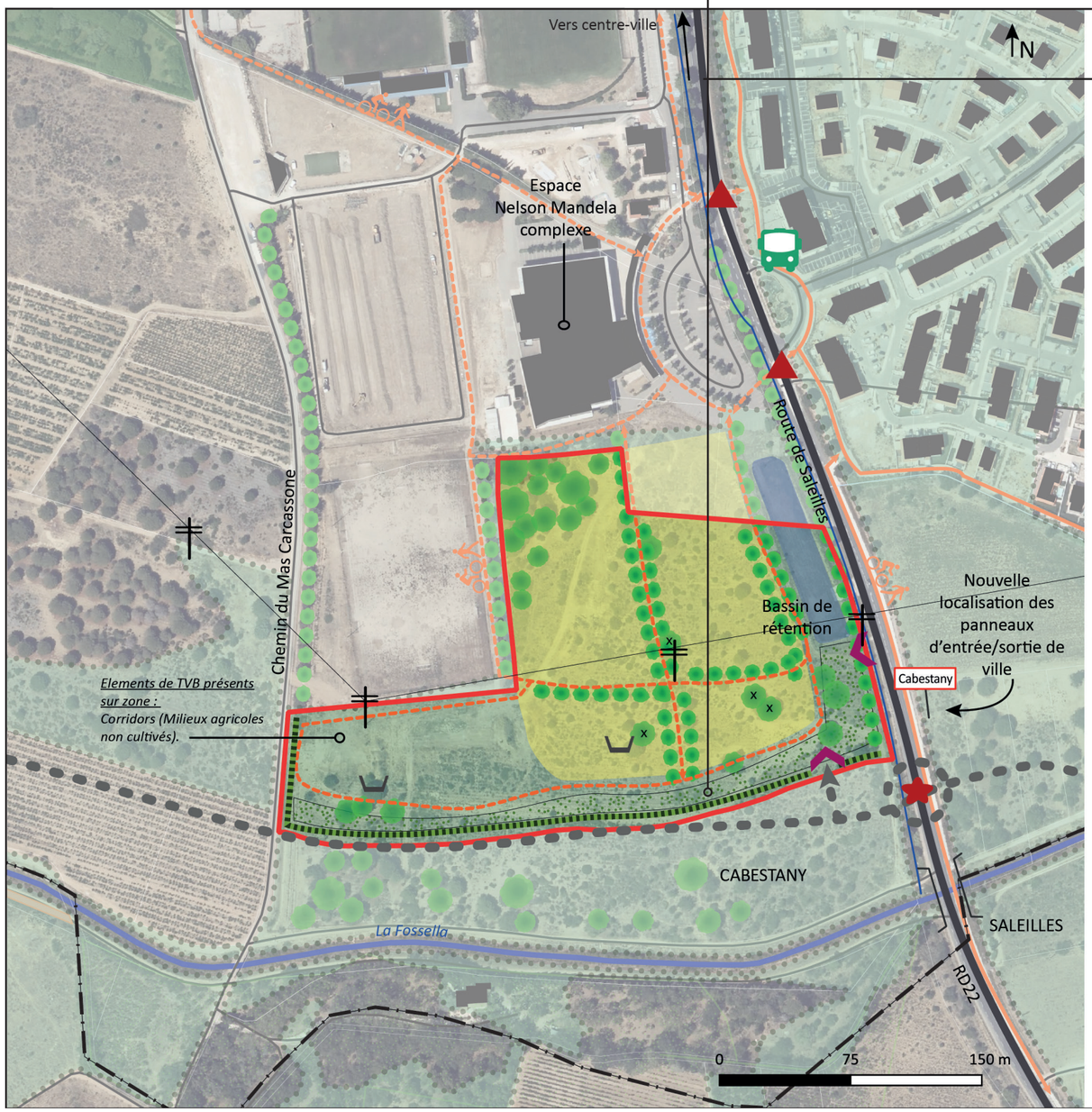
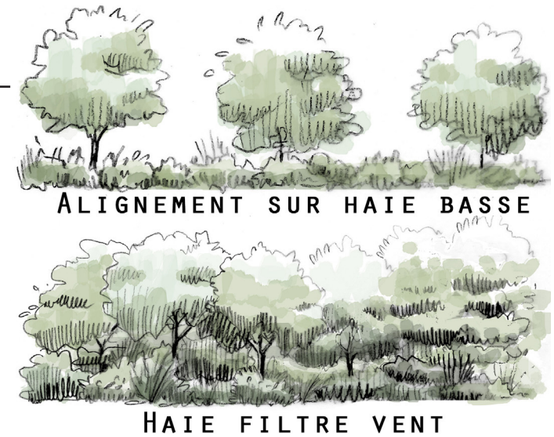


Illustration non contractuelle. Aménagement d'une frange urbaine avec espace tampon. Source : AURCA



Légende :

- Périmètre de l'OAP
- Limite communale
- Implantation d'équipements sportifs
- Voie existante
- Projet de prolongement du boulevard est de Perpignan-RD22B (phase 2)
- Cheminements modes actifs à créer ou à qualifier
- Cheminements modes actifs existants
- Franchissement à créer
- Carrefour à aménager
- Connexion de voirie / accès à prévoir
- Arrêt de bus existant (réseau Sankeo)
- Nom — Agouille La Fossella
- Fossé à conserver
- Alignement d'arbres à préserver/ renforcer ou à créer
- Frange végétale de fin d'urbanisation à créer
- Arbre isolé à conserver/ valoriser
- x — Arbre remarquable à conserver/ valoriser
- Espace à végétaliser
- Bassin de rétention existant
- Éléments de TVB à prendre en compte
- Pylône électrique existant



Illustrations issues de l'OAP entrée de ville du PLUi D PMM. Source : AURCA

- Les clôtures devront être perméables pour l'eau et pour favoriser le passage de la petite faune locale.
- Des espaces non bâtis devront rester perméables pour favoriser l'infiltration des eaux de pluie et de ne pas surcharger les ouvrages conçus à cet effet.
- Une réflexion sur la gestion globale des eaux pluviales à l'échelle de la zone devra être menée. Dans le cas d'ouvrages de rétention, ils devront être paysagers et accessibles. Leur localisation participera au cadre de vie, de préférence au cœur du secteur, ou bien au sud dans l'espace tampon.
- Les parkings devront être perméables et végétalisés.
- L'utilisation et le développement des énergies renouvelables seront à intégrer dès la conception du projet (panneaux photovoltaïques, eau chaude solaire…).

Cabestany - OAP Les Colomines

● Contextualisation :

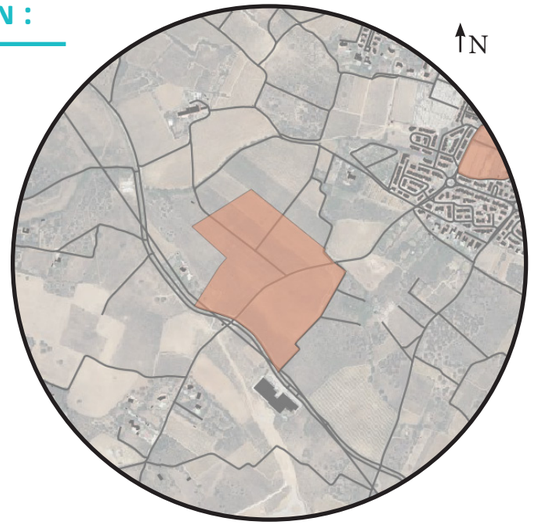
► **Vocation principale :** Activités économiques (artisanat, industrie et formation), sous forme d'une ou plusieurs opérations d'aménagement d'ensemble afin d'assurer sa cohérence urbaine et paysagère.

► **Zonage :** 1AUE1A

► **Surface de la zone :** 15 ha

► **Points d'attention :** Secteur situé au sud-ouest de la commune et à moins d'un kilomètre du centre-ville. Au sud-ouest le ruisseau La Fossella et le chemin du Pou de las Colobres matérialisent la limite communale avec Perpignan. La zone s'insère dans un contexte agricole. Quelques bâtiments industriels se trouvent à proximité immédiate sud-ouest et une maison d'habitation (le long du chem. Pou de las Colobres). Le secteur est coupé en deux par le chem. du Mas Fabre. Présente une topographie plutôt plane. Aléa incendie de forêt et de végétation : partiellement concernée par un risque élevé (PAC 2024).

● Localisation :



● Enjeux du projet :

◦ L'intégration paysagère des bâtiments, parmi un environnement agricole.

◦ Il est impératif de soigner l'aménagement du secteur afin d'apaiser l'impact que la zone aura sur le paysage et depuis les grands axes de circulation (notamment la future déviation RD22B).

◦ La prise en compte des cônes de vue vers le grand paysage (Canigó).

◦ Le renfort de la végétation sur le secteur proche à la maison d'habitation située au sud-ouest de la zone.

◦ La requalification des axes de circulation donnant accès à la zone, assurant l'intégration des modes actifs et d'un traitement végétalisé.

● Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine du quartier :

◦ L'implantation des bâtiments se fera en arrière du chemin du Mas Fabre, laissant une place suffisante pour la plantation d'arbres et la création des cheminements modes actifs.

◦ Une façade architecturale et paysagère sera créée le long de cet axe. Cette continuité pourra être retrouvée par l'homogénéité des matériaux et de certains éléments architecturaux.

◦ La forme urbaine assurera des perméabilités mettant en valeur des vues paysagères et permettra la création de connexions piétonnes et d'espaces de convivialité au cœur de la zone.

◦ Les façades secondaires devront être traitées avec le même soin que les façades principales.

◦ Les surfaces de stationnement et de stockage seront implantées, de préférence, hors du champ de visibilité depuis les axes de circulation principale, et intégrés de manière paysagère.

◦ Le secteur devra développer une identité visuelle homogène sur l'ensemble, traduite par un nuancier de matériaux, par le mobilier urbain (mâts d'éclairage, bornes, clôtures…) et par une signalétique en relation avec l'aspect architectural.

2 Déplacements et stationnement :

◦ La zone sera accessible par le chemin du Mas Fabre au nord-ouest et au sud elle se connectera à la future voie de contournement de Perpignan RD22-B.

◦ Ce nouveau quartier devra être desservi par les transports en commun. Une réflexion sur la création d'un ou plusieurs arrêts devra être menée.

◦ Les aménagements proposés devront respecter l'OAP Déplacements du présent PLUi.

◦ Le stationnement devra être géré de manière compacte, sur des aires dédiées, perméables et plantées. Des ombrières photovoltaïques peuvent aussi être implantées, sans pour autant empêcher la plantation d'arbres.

◦ La voirie principale intégrera des cheminements pour assurer la circulation modes actifs à l'intérieur de la zone.

Mobilités douces :

◦ La requalification des chemins du Mas Fabre et du Pou de las Colobres, devra permettre l'aménagement des voies cyclables ou vertes. Elles assureront la connexion intercommunale et vers le centre-ville de Cabestany.

◦ Des connexions piétonnes pourront être créées entre ce secteur et les bâtiments voisins sur Perpignan.

◦ Du stationnement pour vélos sera à prévoir et à localiser à proximité des accès ou bien au cœur de la zone.

3 Environnement, paysage et prévention des risques :

⊙ Des mesures pour assurer la défendabilité du secteur vis-à-vis du risque incendie de feu de forêt seront adoptées (accès pompier, emplacement hydrants, espèces végétales non inflammables à proximité des bâtiments).

⊙ Un traitement paysager qualitatif des franges urbaines et rurales devra être proposé afin de créer une transition entre ce secteur, qui constitue une coupure verte, et les espaces agricoles environnants. Ces franges constitueront des écrans pour diminuer les nuisances sonores et visuelles liés aux voies de circulation. Elle seront aussi support de cheminements modes actifs.

⊙ Au moins 10 % de la surface du secteur sera réservée au maintien ou à la création d'espaces verts.

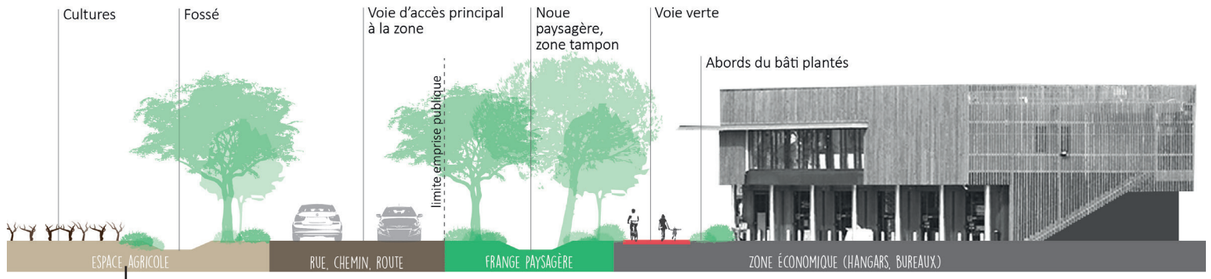
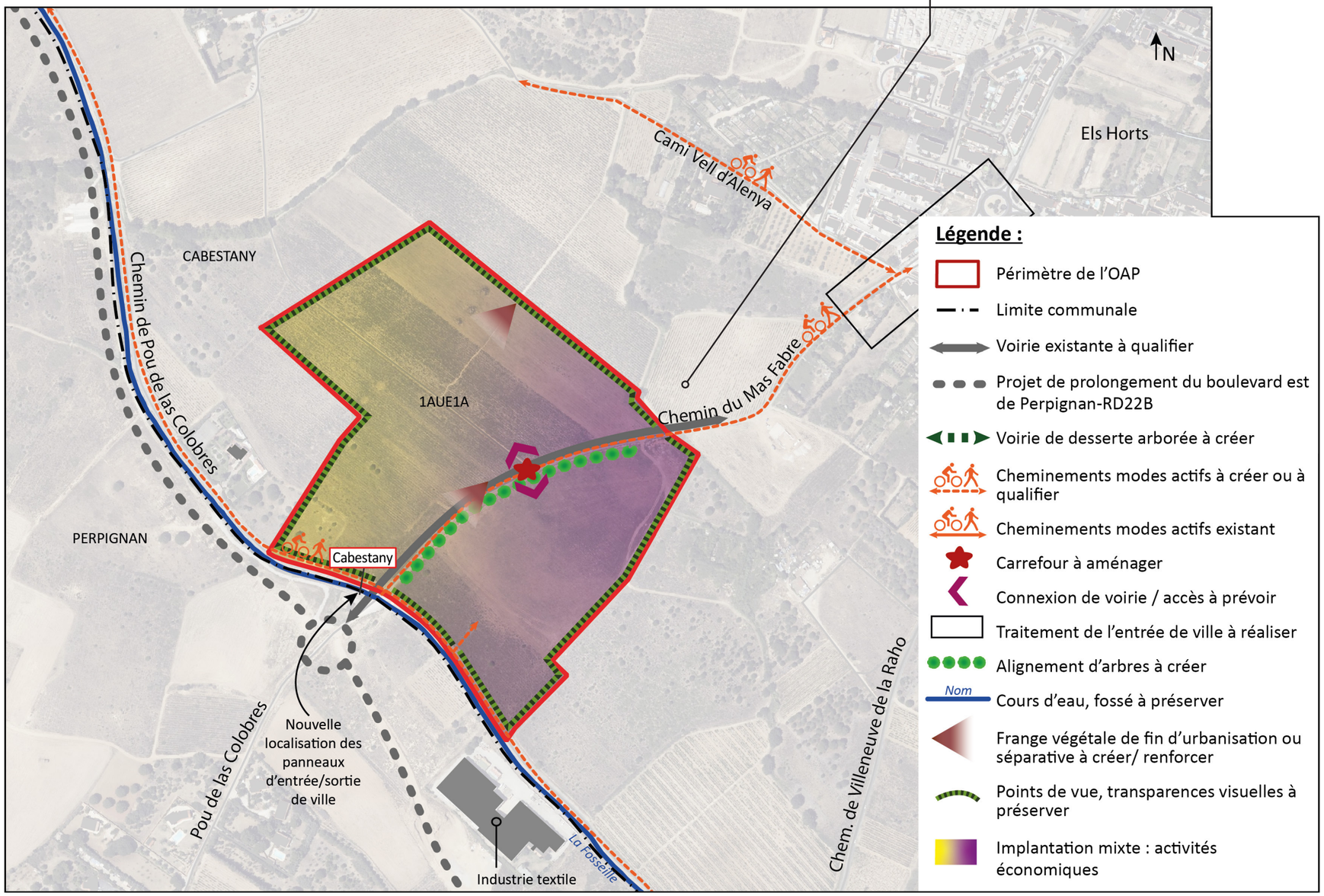


Illustration de principe d'aménagement d'une frange urbaine avec espace tampon. Source : AURCA



⊙ La trame végétale permettra de structurer la zone et servira de support pour l'aménagement de chemins dédiés aux modes actifs. L'ensemble des voies devra être accompagné de plantations d'arbres.

⊙ Les clôtures devront être végétalisées. Elles seront perméables pour l'eau et pour favoriser le passage de la petite faune locale.

⊙ Une réflexion sur la gestion globale des eaux pluviales à l'échelle de la zone devra être menée. Dans le cas d'ouvrages de rétention, ils devront être paysagers et accessibles. Leur emplacement devra contribuer au cadre de vie du secteur, situé de préférence au cœur de la zone.

⊙ La composition urbaine et architecturale devra prendre en compte l'ensoleillement et les vents dominants, pour optimiser l'orientation des bâtiments, la composition des façades, les accès...

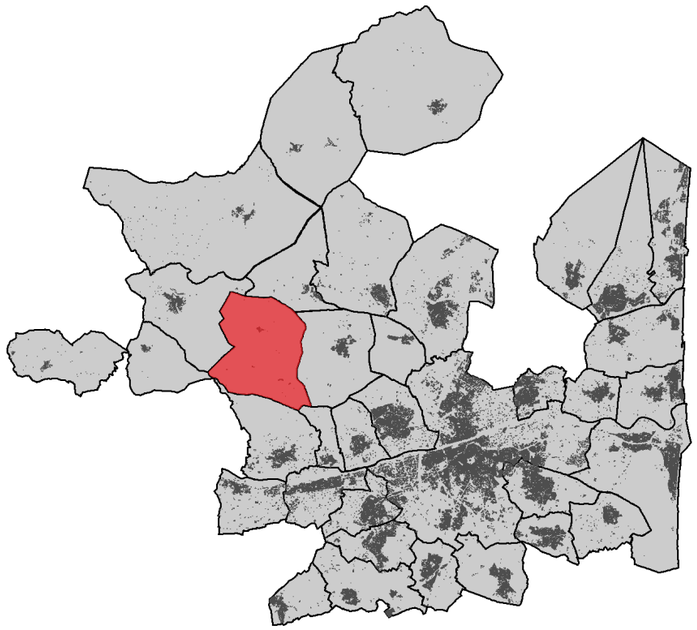
⊙ Les bâtiments seront conçus de manière à pouvoir intégrer des dispositifs de production d'énergie renouvelable, et prévoir l'écoulement des eaux de pluie des toits vers des réservoirs ou des espaces verts.

⊙ En terme de performance environnementale, il est recommandé l'utilisation des "éco-matériaux*".

** Les éco-matériaux sont des matériaux qui minimisent l'utilisation de ressources fossiles et qu'utilisent peu d'énergie dans leur procédés de fabrication et de transport.*

Orientations d'Aménagement et de Programmation





Calce

Commune de Calce - OAP Les Aires

Contextualisation :

► **Vocation principale :** Habitat.

► **Zonage :** 1AUH.

► **Surface de la zone :** 5307m².

► **Densité projetée :** Faible (10-20 logements/hectare).

► **Prévisionnel de logements :** Environ 5 logements projetés au terme de la zone.

► **Points d'attention :** Présence d'un réservoir de biodiversité avérée de la TVB (Pelouses et Garrigues)à maintenir.
Dénivelé important sur la zone.

Localisation :



Enjeux du projet :

- Élargir modérément l'offre destinée à l'habitat, tout en assurant le lien entre les constructions existantes et celles à venir.
- Préserver les vues sur le paysage et le village grâce à une urbanisation contrôlée et réfléchie.
- Assurer au maximum la prise en compte des éléments avérés de la TVB (Réservoirs de biodiversité des garrigues et pelouses) lors de l'aménagement pour ne pas rompre les fonctions écologiques des lieux.

Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine du quartier :

- La typologies de logements du secteur sera celle de la maison individuelle. Un travail sur l'orientation du bâti (soleil et vent) sera effectué sur l'ensemble de la zone de sorte à favoriser le confort bioclimatique. L'utilisation des ENR sera privilégiée.
- Une attention particulière sera portée à la position des habitations sur le promontoire, pour minimiser l'impact paysager des constructions. Une implantation en continuité du bâti existant (sur la même ligne de crête) est souhaitable pour assurer une certaine homogénéité à ce secteur au potentiel paysage unique.

2 Déplacements et stationnement :

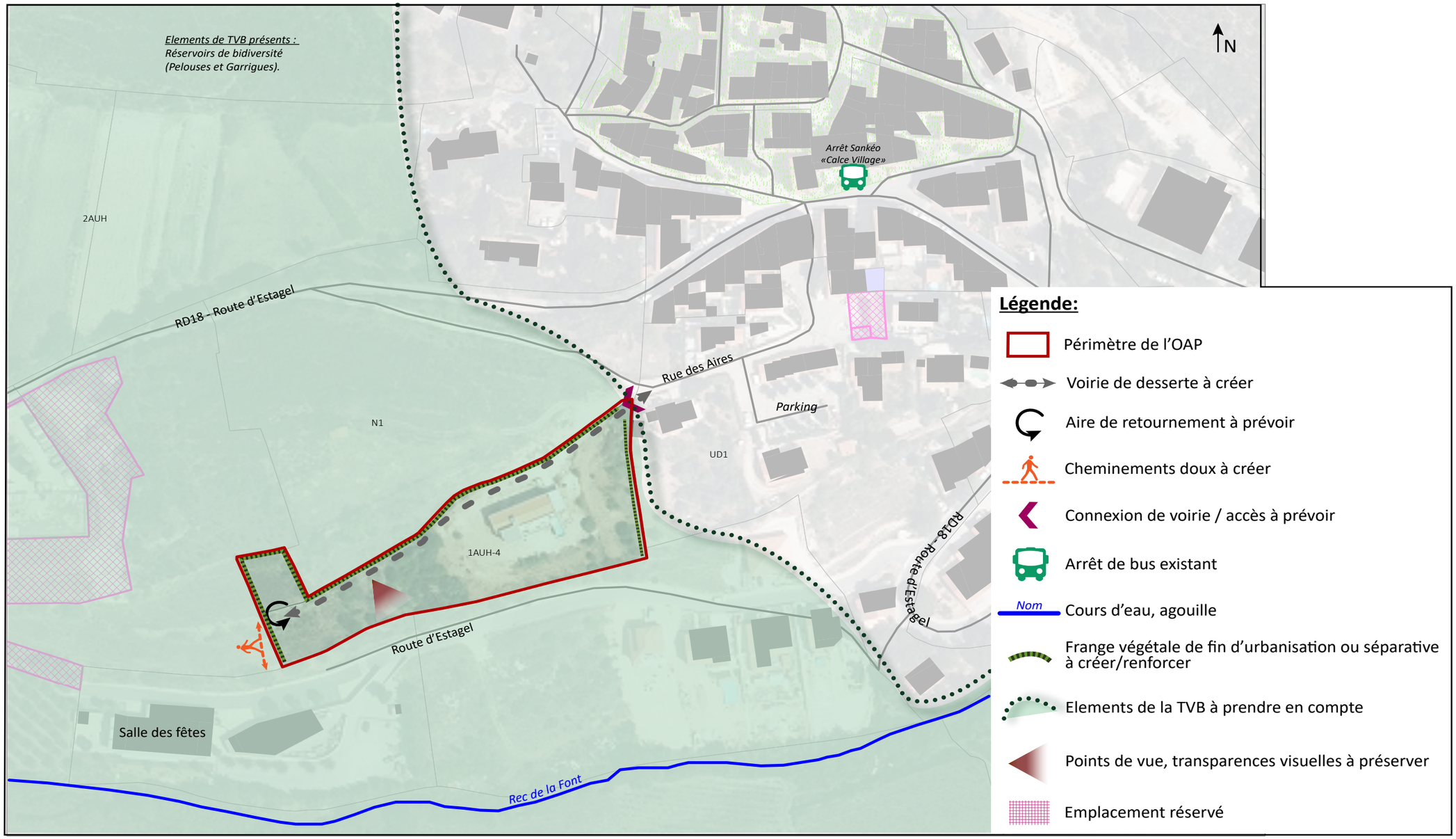
- La réalisation d'une voirie dans la continuité de la Rue des Aires est attendue pour desservir la zone. Cette dernière se terminera par une raquette de retournement pour faciliter la circulation et les accès aux services de secours.
- Dans l'intérêt de conserver au maximum le Réservoir de biodiversité de la TVB présent sur zone, la voirie sera accompagnée de plantations, dans une logique de compensation.
- Le stationnement se fera sur parcelles pour les véhicules appartenant au foyer. Des places de stationnement visiteurs peuvent être envisagées sur voirie, si le parking situé Rue des Aires est jugé au maximum de sa capacité après consultation de la Mairie de Calce par le porteur de projet.

Mobilités douces :

- Un cheminement piétons desservant la voirie à créer sur la zone 1AUH à la salle des fêtes existante en contre-bas, peut permettre de créer du lien entre le centre-ville, le nouveau quartier, et cet espace de vie communale.

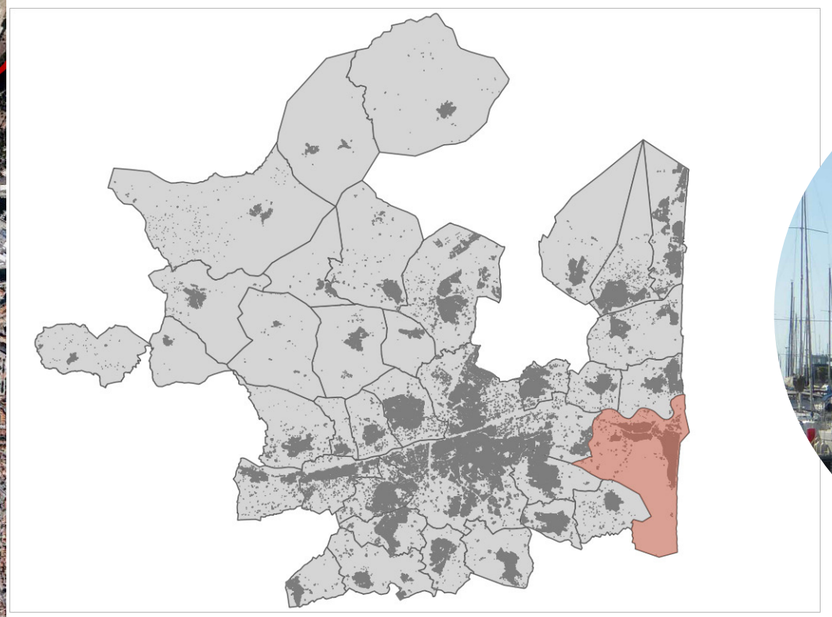
3 Environnement, paysage et prévention des risques :

- La totalité du site d'implantation est composée de Réservoirs de biodiversité avérée de la TVB qui doivent être maintenus au maximum. Une conservation maximale des entités paysagères doit être recherchée, le cas contraire des compensations par plantations devront être réalisées.
- Les vues vers la nature depuis le site d'implantation devront être en partie maintenues le long de la voie d'accès, entre les habitations.
- Des franges végétales sont souhaitées le long des limites avec les zones déjà bâties pour assurer une barrière végétale entre les habitations, mais aussi aux abords de la zone N1 pour assurer une transition végétale entre espace bâti et espace naturel.



Orientations d'Aménagement et de Programmation







Canet-en-Roussillon

Canet - OAP Extension du pôle nautique

● Contextualisation :

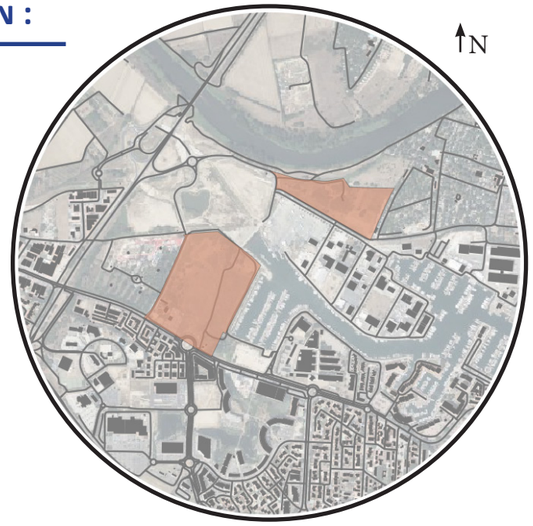
► **Vocation principale :** Dominante d'économie (artisanat et industrie), sous forme d'une ou plusieurs opérations d'aménagement d'ensemble.

► **Zonage :** 1AUEnz-1, 1AUEnz-2 et 2AUEnz

► **Surface de la zone :** 13,3 ha (secteur nord 4,1 ha, secteur sud 9,2 ha) et 6,8ha en zone 2AU .

► **Points d'attention :** Situé au nord-est de la commune, à l'articulation entre les parties "village" et "littorale" de la ville maritime. Au nord du port, la Têt matérialise la limite communale avec Sainte-Marie-la-Mer. Contexte économique et résidentiel.
Aléa incendie de forêt et de végétation : risque élevé à très élevé (PAC 2024). Secteur de projet stratégique (SPS) du SCOT Plaine du Roussillon.

● Localisation :



● Enjeux du projet :

◦ Le confortement de l'activité économique nautique, liée à la proximité immédiate de l'eau, et ses équipements et aménités.

◦ La pérennité des aménagements et la sécurité des personnes et des biens face au risque inondation.

◦ L'intégration urbaine et paysagère des bâtiments sur le boulevard de las Bigues et l'avenue Jean-Moulin, notamment depuis l'entrée de ville nord (RD81A).

◦ Le maintien des arbres existants et le renfort de la végétation le long de la RD81A et du boulevard de las Bigues et l'avenue Jean Moulin, notamment ceux ayant été repérés par le PLUi-D au titre de l'art. L-151-19 du CU .

◦ La requalification des axes de circulation donnant accès à la zone et assurant l'intégration des modes actifs ou la connexion au réseau modes actifs existant.

● Principes d'aménagement :

Voir aussi l'OAP thématique "Têt Med".

1 Composition urbaine du quartier :

◦ L'implantation des bâtiments sur le secteur sud, se fera en arrière du boulevard de las Bigues et de l'avenue Jean-Moulin, permettant de maintenir ou de qualifier un front végétalisé.

◦ Les abords des secteurs de dépôt ou parking à bateaux doivent être végétalisés afin de créer un écran paysager.

◦ La composition architecturale et le gabarit des bâtiments, devront assurer la création d'un front bâti peu imposant sur l'espace public.

◦ La composition urbaine et architecturale devra suivre les principes d'architecture bioclimatique.

◦ Les façades secondaires devront être traitées avec le même soin que les façades principales.

2 Déplacements et stationnement :

◦ Le secteur nord sera accessible par une contre-allée parallèle à la rue de l'Étoile. Le secteur sud sera accessible par le rond-point faisant la jonction entre le boulevard de las Bigues et l'avenue Jean-Moulin, qui devra être modifiée à cet effet. Un accès secondaire pourra être créé sur la route de la Crouste.

◦ Le stationnement devra être géré de manière compacte, sur des aires dédiées. L'implantation d'ombrières photovoltaïques pourra être étudiée, sans pour autant empêcher la plantation d'arbres.

◦ Le secteur sud sera desservi par les transports en commun, un arrêt de bus est situé sur le boulevard de las Bigues et l'avenue Jean-Moulin. Quant au secteur nord, la requalification du réseau modes actifs permettra l'accès vers les arrêts de bus existants et PEM (si localisation effective sur le boulevard Jean Moulin).

Mobilités douces :

◦ La voirie principale intégrera des trottoirs ou voies vertes pour assurer la circulation modes actifs à l'intérieur de la zone.

◦ Ces aménagements seront l'opportunité de compléter le réseau de cheminements actifs et de connecter ces nouveaux secteurs d'extension urbaine au reste du port, aux quartiers voisins et aux équipements de proximité.

3 Environnement, paysage et prévention des risques :

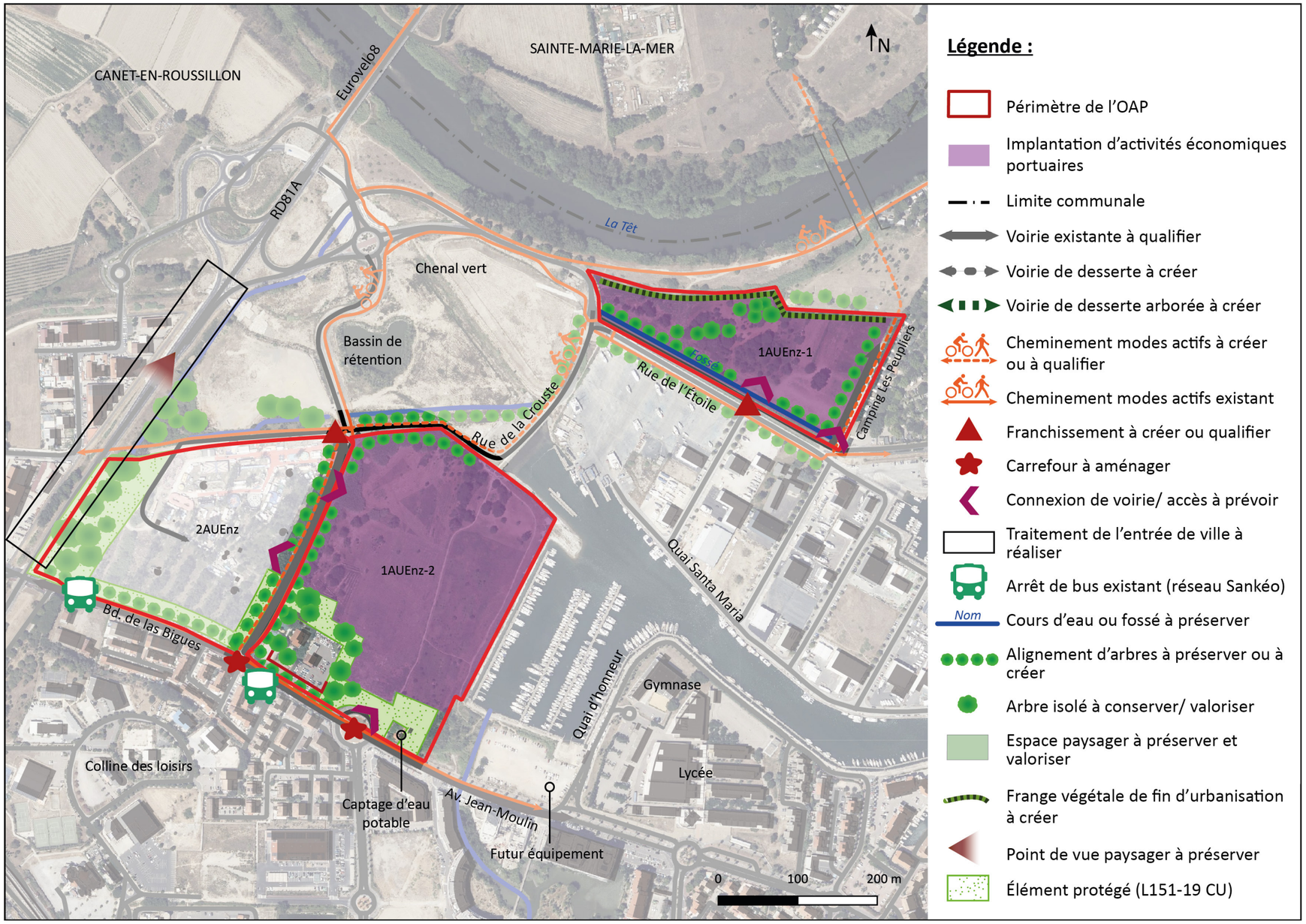
⊙ Les aménagements du quartier port devront participer à renforcer le patrimoine arboré de la ville. Des espaces paysagers aux abords de la RD81 et sur une partie du boulevard de las Bigues et de l'avenue Jean Moulin sont à préserver voire renforcer (repérés au titre de l'art. L-151-19 du CU). Leur intégration au projet permettra d'assurer le caractère paysager de l'entrée nord et de la future façade urbaine qui sera créée sur l'axe "las Bigues-Jean Moulin".

⊙ L'aménagement du secteur nord devra matérialiser une frange urbaine et paysagère sur sa partie nord et ouest. Sur sa partie nord, un espace paysager sera à préserver et valoriser (prenant en compte les risques inondation et érosion).

⊙ Des mesures pour assurer la défendabilité du secteur vis-à-vis du risque incendie de feu de forêt seront adoptées (accès pompier, emplacement hydrants, espèces végétales non inflammables à proximité des bâtiments).

⊙ Les haies ou alignements d'arbres existants sur les zones seront préservés autant que possible. Ainsi, la trame végétale permettra de structurer les aménagements et accompagner le réseau de chemins dédiés aux modes actifs.

⊙ Les clôtures devront être végétalisées et perméables pour l'eau et pour favoriser le passage de la petite faune locale.



⊙ Une réflexion sur la gestion globale des eaux pluviales à l'échelle de la zone devra être menée. Dans le cas d'ouvrages de rétention, leur caractère paysager et leur accessibilité seront à prioriser.

⊙ L'utilisation de revêtements de sol perméables devra être priorisée, notamment pour l'aménagement des chemins modes actifs et des aires de stationnement.

⊙ Les bâtiments seront conçus de manière à pouvoir intégrer des dispositifs de production d'énergie renouvelable, et prévoir l'écoulement des eaux de pluie des toits vers des réservoirs ou des espaces verts.

⊙ En terme de performance environnementale, il est recommandé l'utilisation "d'éco-matériaux*".

** Les éco-matériaux sont des matériaux qui minimisent l'utilisation de ressources fossiles et qu'utilisent peu d'énergie dans leur procédés de fabrication et de transport.*

Canet - OAP Les Regals

● Contextualisation :

► **Vocation principale :** Habitat sous forme d'une ou plusieurs opérations d'aménagement d'ensemble

► **Zonage :** 1AUH-3

► **Surface de la zone :** 11,28 ha

► **Densité projetée :** 40 logements/hectare

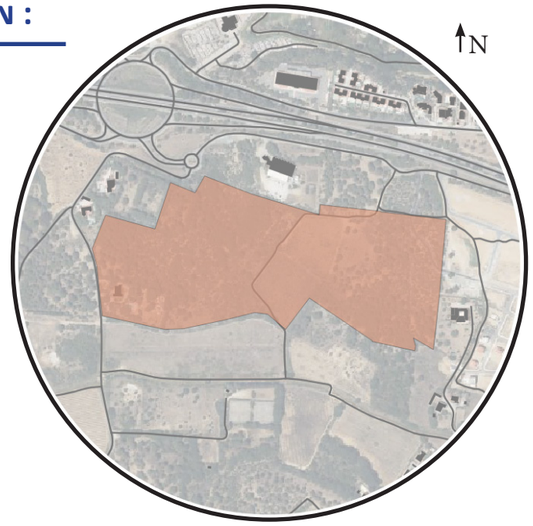
► **Prévisionnel de logements :** 450 logements projetés au terme de la zone.

► **Points d'attention :** Secteur situé à l'ouest de la commune, dans un contexte périphérique de la zone urbaine, au sud de la RD617 et en continuité de la ZAC "Les Regals 1".Proximité des arrêts de bus. Terrain en pente vers le sud et vues sur les massifs des Albères et du Canigó. Présence d'une maison dans le périmètre de l'OAP et de boisements sur la majorité de la zone.

Site de Projet Stratégique à dominante d'habitat (SPS) du SCOT Plaine du Roussillon.

Aléa incendie de forêt et de végétation : risque élevé à très élevé (PAC 2024).

● Localisation :



● Enjeux du projet :

◦ L'intégration harmonieuse du futur quartier dans la trame paysagère existante, entre un espace urbanisé et une zone agricole.

◦ La qualité de l'insertion urbaine et architecturale des nouvelles constructions et la création de typologies variées.

◦ La prise en compte de la topographie du site dans l'aménagement du futur quartier

◦ La prise en compte de la proximité de la RD617, des risques et nuisances associés.

◦ La diversification de l'offre de logements pour répondre aux besoins variés des habitants et favoriser la mixité sociale, incluant des logements intermédiaires, des logements en accession sociale (PSLA) et des logements locatifs adaptés.

◦ La mixité fonctionnelle du futur quartier incluant des commerces et des services de proximité.

◦ La continuité urbaine entre le nouveau secteur et le quartier existant par une composition urbaine adéquate et des axes de communication assurant un maillage sécurisé pour l'ensemble des mobilités.

◦ L'aménagement adapté et sécurisé des cheminements pour l'ensemble des mobilités notamment pour assurer la connexion avec les transports en commun.

◦ La préservation de haies, d'alignement d'arbres, des masses arborées et des sujets isolés.

● Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine du quartier :

◦ Le quartier s'inscrira dans le prolongement de l'urbanisation existante et en accroche avec la rue Listz.

◦ L'implantation et l'orientation des bâtiments devront prendre en compte la topographie du site en déclivité vers le sud.

◦ Les formes urbaines d'habitat devront être variées pour créer un paysage urbain dynamique et permettre de répondre à l'objectif de densité du secteur. Un gradient des hauteurs favorisera la transition paysagère du quartier avec l'espace rural. Les hauteurs seront limitées afin de préserver les vues lointaines sur le paysage, notamment depuis le nord du secteur.

◦ Une mixité de typologies architecturales devra être prévue avec de l'habitat individuel, intermédiaire et collectif afin de proposer une offre diversifiée de logements.

◦ La conception des logements assurera la création d'espaces extérieurs privatifs tenant compte de la problématique de vis-à-vis.

◦ Des espaces publics conviviaux et végétalisés seront créés afin de contribuer à la qualité du cadre de vie du nouveau quartier, ainsi que des équipements publics si nécessaire.

2 Déplacements et stationnement :

◦ Une voie principale en coeur de quartier sera aménagée et intègrera les mobilités actives pour desservir l'ensemble du quartier.

◦ Les voies se terminant en raquette de retournement seront à proscrire, seule une contrainte technique forte et motivée pourra justifier leur utilisation.

◦ La voie au nord du périmètre devra être élargie et aménagée pour accueillir le nouveau flux de véhicules. Elle integrera l'ensemble des mobilités actives.

◦ Le stationnement privé devra être assuré à l'intérieur de la parcelle. Les espaces de stationnement mutualisés pour les visiteurs seront favorisés et intégrés harmonieusement dans le paysage (haie en limite, arbres de haut jet, revêtements de sols perméables).

Mobilités douces :

◦ L'ensemble des voies intégrera les mobilités actives ou assurera le partage des modes en toute sécurité.

◦ Des cheminements piétons seront aménagés entre les îlots bâtis pour favoriser la perméabilité piétonne du quartier.

◦ Les places de stationnements et les cheminements modes actifs devront être végétalisés et réalisés en revêtement perméable.

◦ Des emplacements de stationnement pour vélos seront à aménager sur l'ensemble du secteur.

3 Environnement, paysage et prévention des risques :

⊙ Les alignements d'arbres existants, les haies et les masses arborées seront autant que possible conservés et valorisés.

⊙ La végétation devra intégrer et structurer le site : abords de voirie, stationnements, clôtures, pieds de façades... La voirie (dont le stationnement) sera végétalisée de manière continue, par des plantations de grand port.

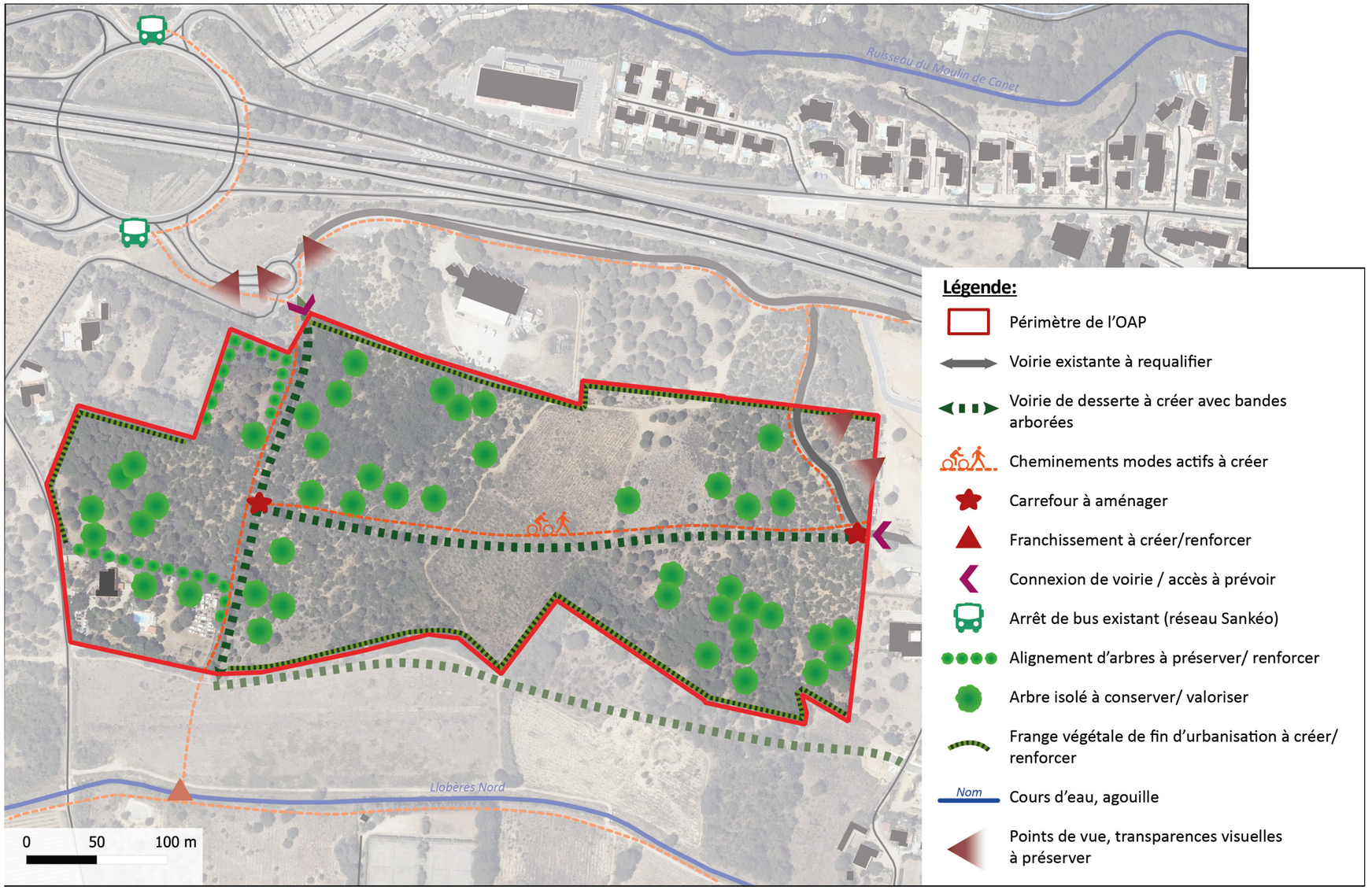
⊙ Les espaces non bâtis devront être perméables afin d'assurer une infiltration optimale des eaux de pluie et de ne pas surcharger les ouvrages conçus à cet effet.

⊙ Les clôtures devront être végétalisées et perméables pour l'eau et pour favoriser le passage de la petite faune locale.

⊙ Au moins 10 % de la surface du secteur devront être réservés au maintien ou à la création d'espaces verts publics.

⊙ Des ouvrages de gestion des eaux pluviales (noues, bassins de rétention) devront être végétalisés et accessibles, favorisant la création d'espaces verts de rencontre et de loisirs au cœur du quartier.

⊙ L'aménagement d'une frange de fin d'urbanisation, permettra de créer une épaisseur fonctionnelle et paysagère. Il s'agira d'une haie vive associant à minima la strate arborée et arbustive. Sa hauteur et son épaisseur permettront d'éviter une rupture trop brute avec le contexte paysager environnant.

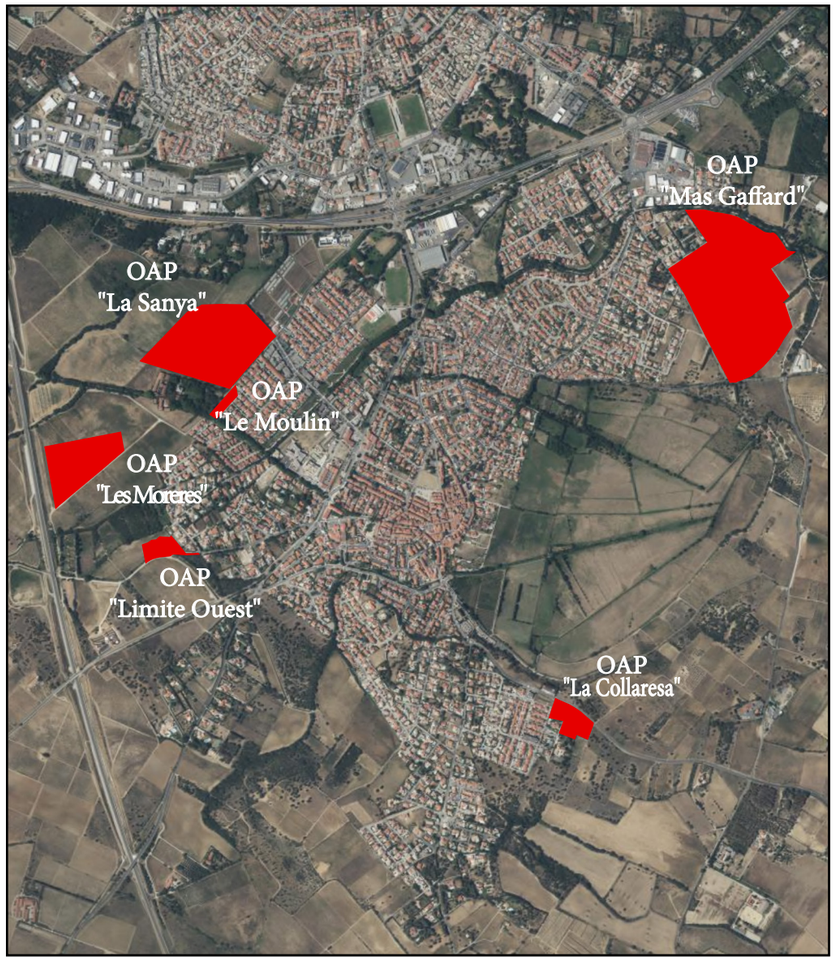


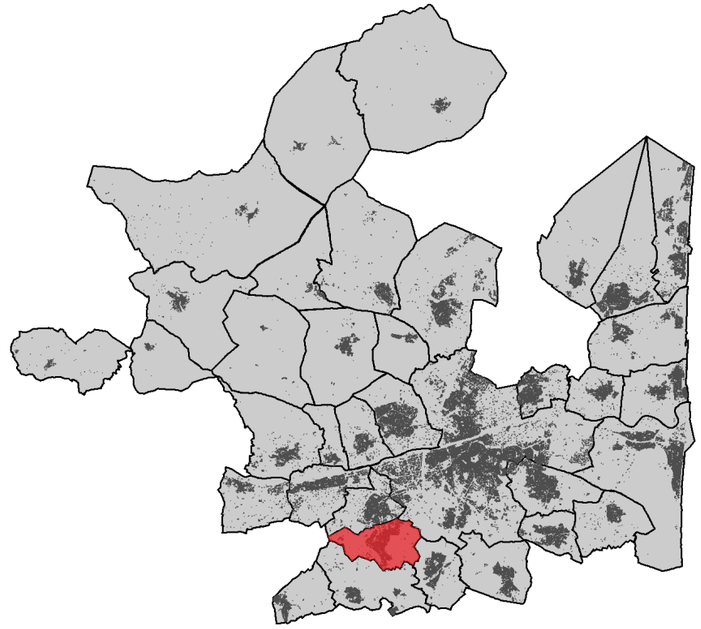
⊙ Des franges végétales au nord et au sud permettront de protéger les logements des nuisances provenant des axes routiers. Ces franges de fin d'urbanisation seront à traiter par des aménagements paysagers et continus. L'épaisseur devra inclure une haie aux strates diversifiés, permettant la plantation de grands sujets.

⊙ Des mesures pour assurer la défendabilité du secteur vis-à-vis du risque incendie de feu de forêt (accès pompier, emplacement hydrants) seront adoptées.

⊙ L'utilisation et le développement des énergies renouvelables seront à privilégier dès la conception du projet (panneaux photovoltaïques, eau chaude solaire…) ainsi que des mesures de préservation et de réutilisation de la ressource en eau.

Orientations d'Aménagement et de Programmation







Canohès

Légende :

1 Échéancier d'ouverture à l'urbanisation des zones 1AUH (Habitat).

1 Échéancier d'ouverture à l'urbanisation des zones 1AUE (Economique).

Canohès - OAP Las Moreres

● Contextualisation :

► **Vocation principale :** Équipement public à vocation sportive

► **Zonage :** 1AUep

► **Surface de la zone :** 4,1 ha

► **Densité projetée :** Non concerné.

► **Prévisionnel de logements :** Non concerné.

► **Points d'attention :** Secteur à l'ouest du centre ancien. Accès restreint par un chemin agricole au sud depuis la rue du Moulin. Limité à l'ouest par la voie ferrée et entouré par des parcelles agricoles. Proximité du canal de Perpignan au nord et du Mas Sainte Lucie au nord-est.

● Localisation :



● Enjeux du projet :

◦ L'intégration du projet à son environnement naturel (topographie et paysage) et bâti patrimonial (Mas del Moli : Patrimoine bâti rural identifié par le SCOT Plaine du Roussillon).
◦ La connexion du secteur au maillage viaire existant et l'accessibilité aux équipements sportifs par les modes actifs.
◦ La satisfaction des besoins en stationnement induits par un équipement sportif.

● Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine :

◦ Le secteur accueillera un gymnase, un terrain de sport et un espace de loisirs (intégré à l'espace à végétaliser à l'ouest du secteur).
◦ Le gabarit, la matérialité de l'enveloppe bâti et la palette de couleur, devront assurer sa bonne intégration paysagère.
◦ Les façades secondaires de tout bâtiment seront traitées avec le même soin que les façades principales.

2 Déplacements et stationnement :

◦ La voie d'accès existante, à ce jour en terre, sera requalifiée et équipée en trottoirs, piste cyclable et végétation jusqu'à la rue du Moulin afin d'assurer une connexion avec le centre-ville.
◦ Un parking sera prévu en accroche de l'accès du secteur. Cette poche sera intégrée harmonieusement dans le paysage (haie en limite, arbres ombrageants, revêtements de sols perméables).
◦ L'accès au parking se fera depuis la limite sud du secteur. La circulation par les modes actifs au cœur du secteur sera privilégiée.

Mobilités douces :
◦ Des trottoirs et une voie cyclable ou voie verte seront aménagés le long de la voie existante.
◦ Le secteur sera connecté aux voies vertes ou cyclables proches (comme celle qui longe la RD23) et permettra les connexions avec les chemins ruraux et les traverses qui participent au maillage cyclable (tel que le chemin qui longe le petit canal au sud du secteur).
◦ Du stationnement pour vélos sera prévu, notamment à proximité des entrées et sur les aires de stationnement projetées.
◦ Une promenade modes actifs avec parcours agrès sera aménagée sur l'espace à végétaliser à l'ouest du périmètre d'implantation de équipement public. Elle devra être perméable.

3 Environnement, paysage et prévention des risques :

⊙ La voie existante à requalifier sera aussi agrémentée de bandes arborées de part, l'objectif étant de favoriser la biodiversité au sein du secteur. Ces bandes devront être continues (fosses d'arbres continues) et pourront prendre la forme de noues paysagères, la perméabilité étant recherchée.

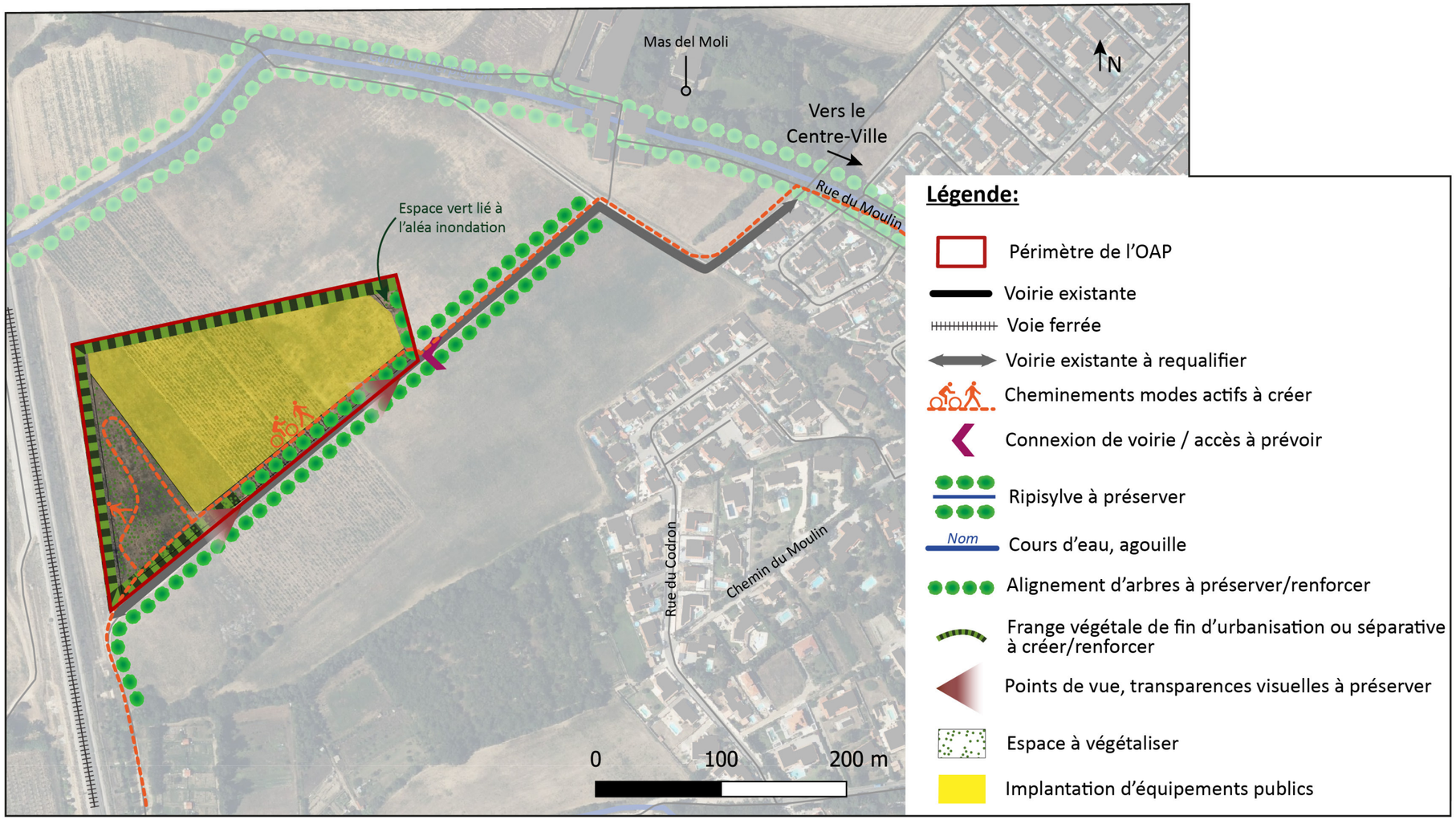
⊙ Les espaces non bâtis devront être autant que possible perméables afin d'assurer une infiltration optimale des eaux de pluie et de ne pas surcharger les ouvrages conçus à cet effet.

⊙ L'aménagement d'une large frange de fin d'urbanisation en limite ouest permettra de créer une épaisseur fonctionnelle et paysagère. Il s'agira d'une haie vive associant à minima la strate arborée et arbustive. Cette frange contribuera d'abord à limiter les nuisances sonores en provenance de la voie ferrée, tout en favorisant l'intégration paysagère du secteur. Sa hauteur et son épaisseur permettront également d'éviter une rupture trop brute avec le contexte paysager environnant.

⊙ Une réflexion sur la gestion globale des eaux pluviales à l'échelle de la zone devra être menée. Dans le cas d'ouvrages de rétention, leur caractère paysager et leur accessibilité seront à prioriser.

⊙ Si la création de clôtures s'avère nécessaire, elles seront perméables en vue de favoriser le déplacement de la petite faune et l'écoulement des eaux.

⊙ Des mesures pour assurer la defendabilité du secteur vis-à-vis du risque incendie de feu de forêt (accès pompier, emplacement hydrants) seront adoptées.

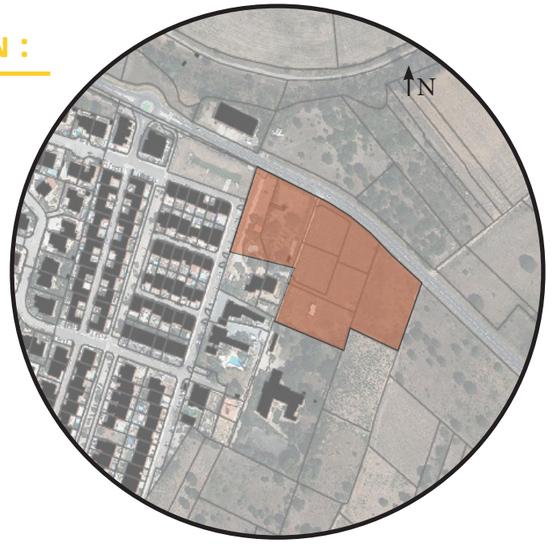


Commune de Canohès - OAP "La Collaresa"

Contextualisation :

- **Vocation principale :** Habitat.
- **Zonage :** 1AUH-3
- **Surface de la zone :** 1,1 ha
- **Densité projetée :** Faible (10-20 logements/hectare) avec un CES de 0.20.
- **Prévisionnel de logements :** 16 logements projetés au terme de la zone
- **Coefficient de pleine terre :** 0.15
- **Points d'attention :** Présence de Réservoirs Eco-paysagers de la TVB à maintenir et d'éléments à protéger (L 151-23 du CU).

Localisation :



Enjeux du projet :

- Créer un quartier peu dense dédié majoritairement à l'habitat répondant aux attentes actuelles de confort et de qualité de vie.
- Valoriser les aménités environnementales et paysagères présentes sur zone (éléments de la TVB) par l'intermédiaire d'un aménagement qualitatif et respectueux de l'environnement.
- Assurer une continuité urbaine entre le nouveau quartier et les existants par une composition urbaine adéquate et des axes de communication assurant un maillage efficace pour l'ensemble des mobilités, et ce dans le respect des normes en vigueur.

Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine du quartier :

- Une pluralité des typologies de logements devra être proposée pour permettre l'accueil d'un panel de ménage élargi. L'habitat social devra être diffus dans le quartier, plutôt que concentré sur un même secteur. Un travail sur l'orientation du bâti (soleil et vent) sera effectué sur l'ensemble du quartier de sorte à favoriser le confort bioclimatique. L'utilisation des ENR sera privilégiée.
- Les îlots bâtis devront être rendus perméables aux déambulations piétonnes, assurant un maillage efficace dans le quartier tout en aérant le tissu urbain.
- Une densité plus importante peut être mise en place dans les îlots situés dans la continuité de la Rue des Immortelles. A proximité de la fin d'urbanisation au Sud et à l'Est, la densité devra être plus faible de sorte à préparer la transition. Globalement les différentes densités appliquées doivent s'équilibrer dans le respect des 10-20 logements/hectare sur l'ensemble de l'OAP.

2 Déplacements et stationnement :

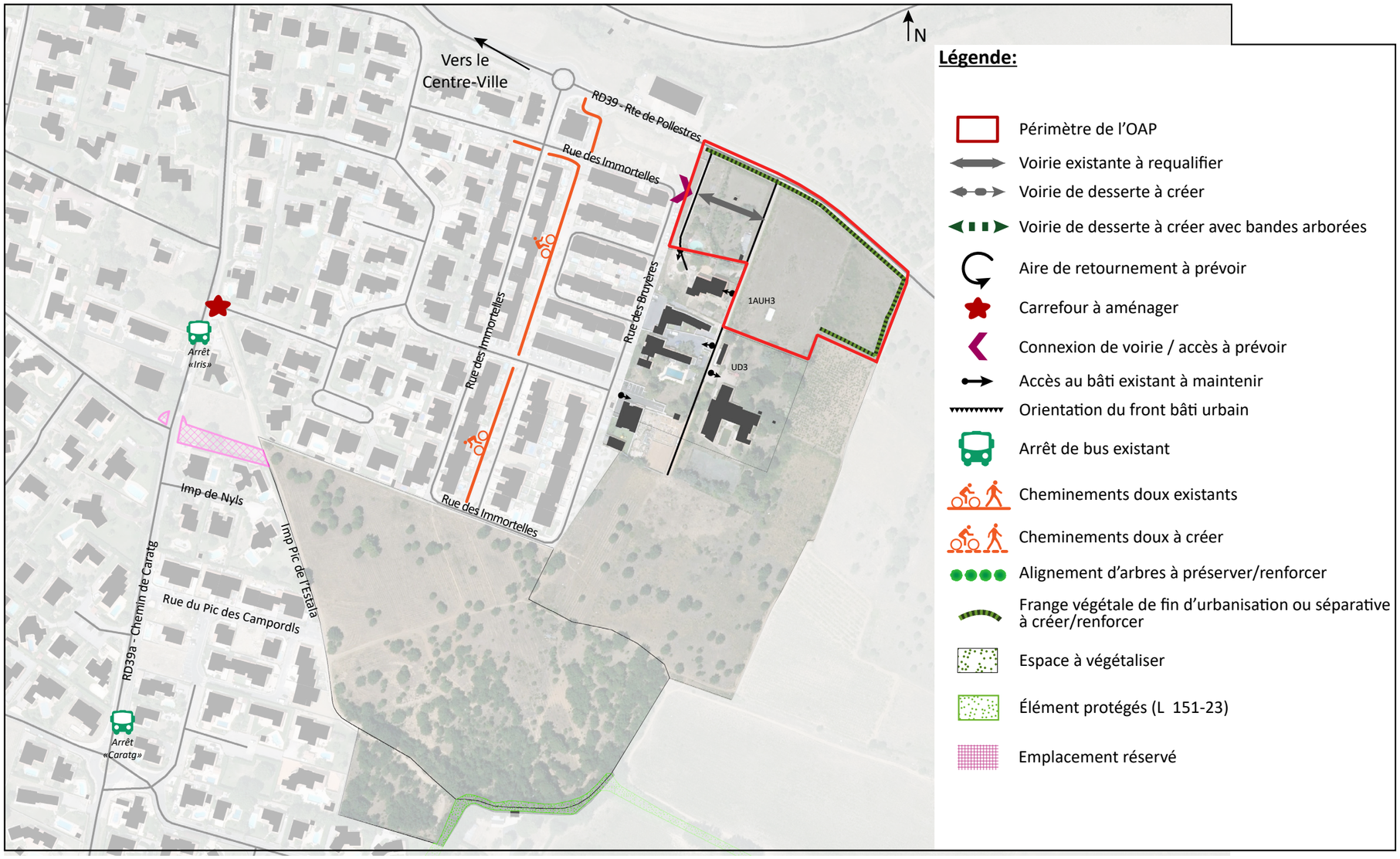
- Les nouvelles voiries créées devront être connectées aux voies existantes dans l'intérêt d'un maillage optimal. Les voies avec raquette de retournement sont à limiter aux contraintes techniques les nécessitant, dans l'intérêt d'éviter la constitution d'un tissu urbain en impasse.
- Les voiries principales de l'opération seront constituées de bandes arborées de 2m minimum de part et d'autre de la voirie, l'objectif étant de conserver au maximum le caractère de Réservoir éco-paysager (TVB) de la zone. Ces bandes devront être continues (pas de fausses d'arbres) et pourront prendre la forme de noues paysagères, la perméabilité étant recherchée. Les bandes seront placées au plus proche de la voirie, constituant ainsi un écran vert entre les trottoirs et les voies.
- Au Nord, l'accès principal au nouveau quartier se fera par le giratoire existant débouchant sur la Rue des Immortelles. Un autre accès sur la RD39 est à proscrire.
- Le stationnement sera prévu à l'intérieur des parcelles pour les véhicules dédiés au foyer. Des places de stationnement sur voirie seront intégrées à l'aménagement global. Des poches de stationnement peuvent être envisagées, elles seront le plus intégrées possible avec un traitement végétal (cachées par des haies, arbres, places végétalisées...).

Mobilités douces :

- Des cheminements devront être aménagés entre les îlots bâtis pour favoriser la perméabilité piétonne du quartier.

3 Environnement, paysage et prévention des risques :

- L'accompagnement végétal se poursuivra le long des voiries principales du nouveau quartier avec des bandes végétales (min 2.5m de large chacune) accompagnant les trottoirs.
- Les alignements d'arbres présents seront maintenus, renforcés et valorisés.
- Les clôtures végétalisées seront la règle (respectueuses de la transparence hydraulique), renforçant le caractère naturel à préserver et la fin d'urbanisation.



Commune de Canohès - OAP Limite Ouest

Contextualisation :

- **Vocation principale :** Habitat.
- **Zonage :** 1AUH-3
- **Surface de la zone :** 1 ha.
- **Densité projetée :** Faible (10-20 logements/hectare) .
- **Prévisionnel de logements :** 15 logements projetés au terme de la zone
- **Coefficient de pleine terre :** 0.15

Localisation :



Enjeux du projet :

- Créer un quartier peu dense dédié majoritairement à l'habitat répondant aux attentes actuelles de confort et de qualité de vie.
- Valoriser les aménités paysagères et patrimoniales présentes sur zone ou à proximité par l'intermédiaire d'un aménagement qualitatif et respectueux de l'environnement.
- Assurer une continuité urbaine entre le nouveau quartier et les existants par une composition urbaine adéquate et des axes de communication assurant un maillage efficace pour l'ensemble des mobilités, et ce dans le respect des normes en vigueur.
- Se conformer aux exigences techniques du PPRI en vigueur et prendre en compte le PGRI en matière de maîtrise du risque inondation.

Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine du quartier :

- Une pluralité des typologies de logements devra être proposée pour permettre l'accueil d'un panel de ménage élargi. L'habitat social devra être diffus dans le quartier, plutôt que concentré sur un même secteur. Un travail sur l'orientation du bâti (soleil et vent) sera effectué sur l'ensemble du quartier de sorte à favoriser le confort bioclimatique. L'utilisation des ENR sera privilégiée.
- Les îlots bâtis devront être rendus perméables aux déambulations piétonnes, assurant un maillage efficace dans le quartier tout en aérant le tissu urbain.
- Un recul de 10m minimum (du bas du talus) par rapport au Canal de Perpignan est attendu pour l'implantiondes constructions.

2 Déplacements et stationnement :

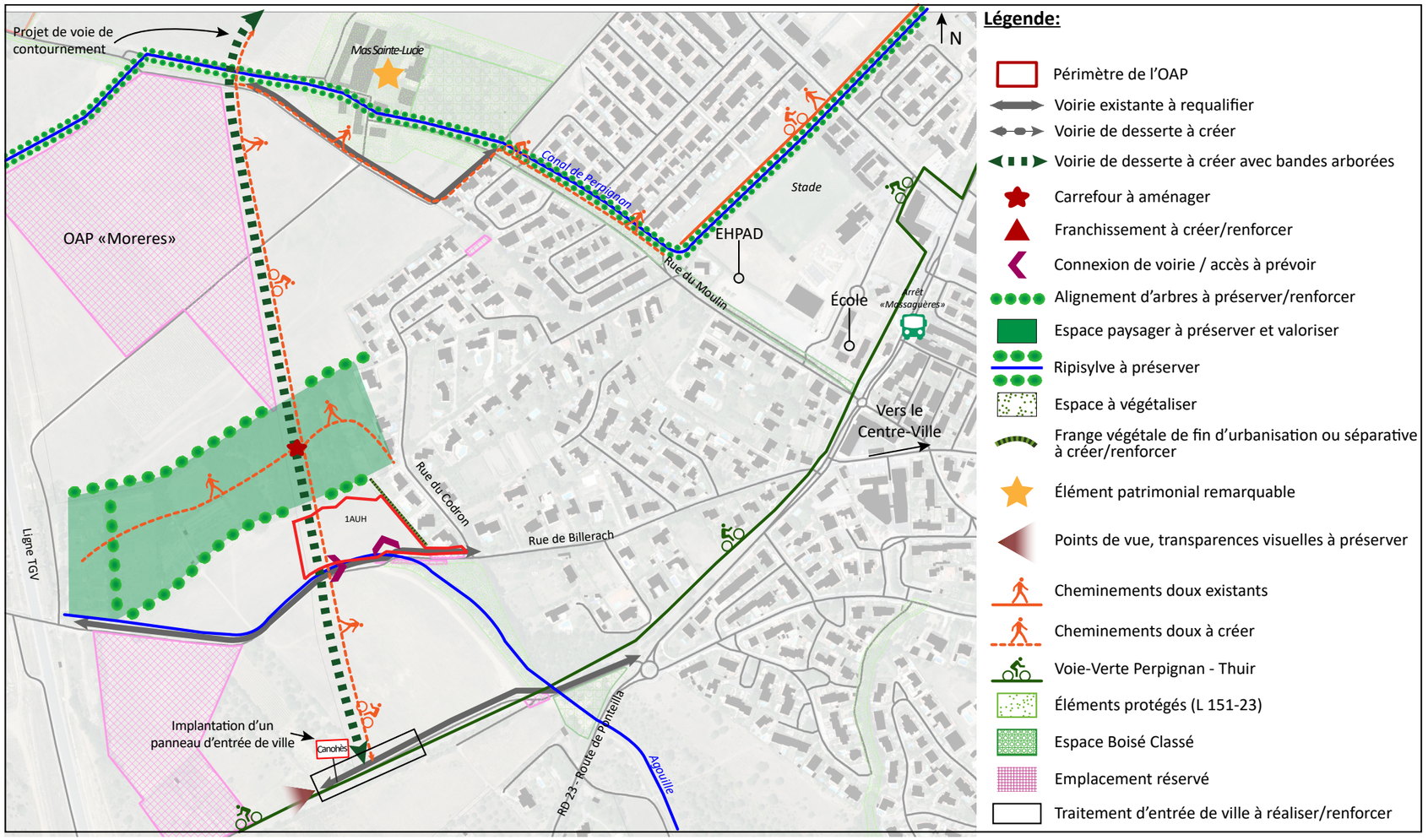
- Il est attendu des aménagements de trottoirs sur les voies existantes non équipées actuellement, ainsi que sur les voies nouvelles, dans le respect de la réglementation.
- Les voies se terminant en raquette de retournement sont à proscrire. Une exception peut être autorisée si une contrainte technique la justifie.
- L'installation d'un panneau d'entrée de ville au Sud-Ouest du quartier est nécessaire pour notifier l'entrée en zone urbaine et rationaliser la vitesse. Un aménagement complémentaire est attendu pour marquer l'entrée de ville, en cohérence avec l'environnement naturel à proximité (fin d'urbanisation, voie-verte, vues sur le Canigou en sortie...).
- Le stationnement sera prévu à l'intérieur des parcelles pour les véhicules dédiés au foyer, en plus des places sur voirie pour les visiteurs. Des poches de stationnement peuvent être envisagées, elles seront le plus intégrées possible avec un traitement végétal (cachées par des haies, arbres, places végétalisées...).

Mobilités douces :

- Un cheminement doux incluant une piste cyclable dans les deux sens de circulation est attendu sur l'ensemble du linéaire de la voie de contournement. Cet axe permettra de relier le quartier concerné par l'OAP à la voie-verte Perpignan-Thuir. Ces aménagements viendront en compléments des nombreux déjà réalisés sur la commune.
- La matérialisation d'un aménagement cyclable sur la Rue du Moulin est souhaitée pour marquer la continuité entre la piste cyclable existante le long du Canal de Perpignan et la future piste sur la voie de contournement. Cette continuité permettra une desserte du nouveau quartier par les aménagements cyclables significatifs de la commune (piste du Canal, voie-verte...).
- Un cheminement doux est souhaité au sein des jardins à préserver pour favoriser leur desserte. Par ailleurs, des arceaux vélos dédiés au stationnement seront utiles à proximité des jardins pour encourager les déplacements à vélo.

3 Environnement, paysage et prévention des risques :

- Les jardins existants au centre de la zone de l'OAP sont à maintenir et à mettre en valeur ("Espace paysager à préserver et valoriser"). Ils devront conserver leur caractère naturel sur toute leur surface, exceptée sur l'emprise de la future voie de contournement. Ils sont par ailleurs impactés par le PGRI, et devront à ce titre rester un espace à vocation végétale.
- Les alignements d'arbres existants sont à conserver et à renforcer si nécessaire notamment autour des jardins, pour leur qualité de brise vue et de "clôture verte".
- La voirie de contournement, centrale dans le quartier, aura un rôle végétal prépondérant avec la présence de bandes végétales continues sur son linéaire. Ces bandes devront être composées d'arbres de hautes tiges. Elles pourront prendre la forme de noues paysagères et ainsi jouer un rôle dans la gestion hydraulique de la zone. En lien avec ces espaces, des clôtures perméables devront être réalisées.
- Des franges végétales placées en entrée de quartier le long de la voie-verte Perpignan- Thuir favoriseront la transition entre espace agricole et bâti. Des franges sont également attendues entre le quartier existant et le futur lorsque des alignements d'arbres sont absents pour constituer un brise vue.
- Les perspectives visuelles sur le Mas Ste-Lucie, le Canigou, et Força Réal sont à mettre en valeur dans la conception urbaine du quartier.

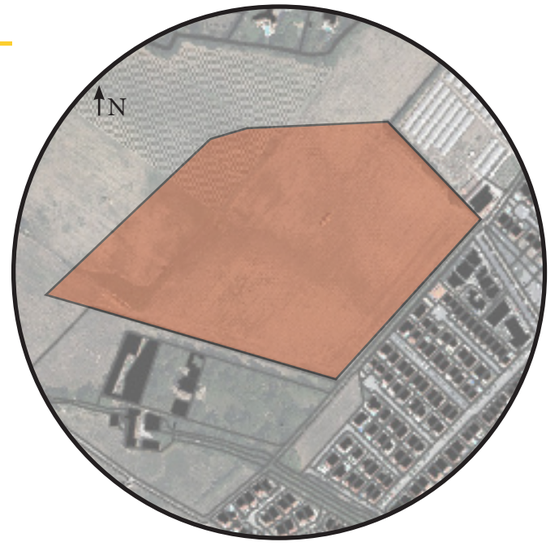


Commune de Canohès - OAP La Sanya

Contextualisation :

- ► **Vocation principale :** Economique.
- ► **Zonage :** 1AUE1A
- ► **Surface de la zone :** 9ha
- ► Identifié SPS à vocation dominante d'économie du SCOT.

Localisation :



Enjeux du projet :

- ◦ Renforcer l'essor économique le long de la RD612 symétriquement à Naturôpole (Toulouges).
- ◦ Préserver et renforcer les aménités paysagères, patrimoniales et naturelles présentes sur site.
- ◦ Créer un maillage routier et de cheminements doux connecté aux aménagements existants et assurant une desserte efficace.
- ◦ Se conformer aux exigences techniques du PPRI en vigueur et prendre en compte le PGRI en matière de maîtrise du risque inondation.

Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine du quartier :

- ◦ Le long de la voie de contournement, les bâtiments seront implantés au plus proche de la voirie de sorte à constituer un front bâti qui fera office de vitrine urbaine. Les aires de stationnement seront en arrière du bâti.
- ◦ Une architecture facilement reconvertible et bioclimatique est attendue en plus de l'utilisation de matériaux de qualité. Les bâtiments devront s'affranchir de l'architecture type des zones commerciales et économiques. L'insertion dans l'environnement (Mas Ste Lucie, Canal, Agouille...) et l'adéquation avec le bâti résidentiel existant (ZAC El Crusat) sont essentielles. Dans ce but, les constructions seront groupées avec des hauteurs correspondant à du R+1.
- ◦ Les groupes de constructions seront reliés entre eux par des espaces publics, de cohésion, paysagers, l'utilisation de plantations peu consommatrices d'eau sera privilégiée.
- ◦ Des reculs de 10m minimum (du bas du talus) par rapport au Canal de Perpignan et de 3m minimum par rapport à l'Agouille Cabdal de l'Eixau sont attendus pour l'implantation des constructions.

2 Déplacements et stationnement :

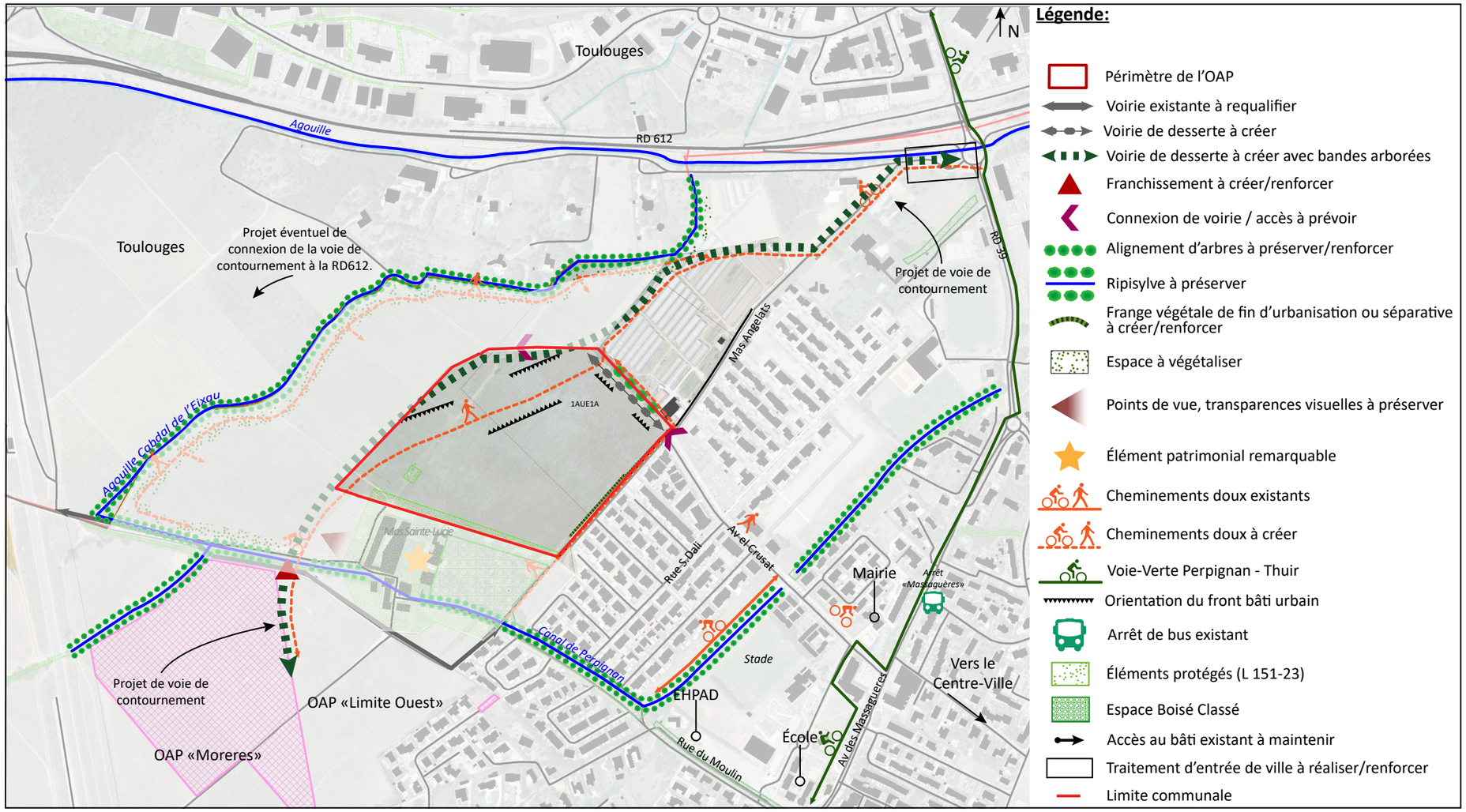
- ◦ La voie de contournement projetée sera l'armature centrale à laquelle les voies nouvelles et existantes (à réaménager et à pourvoir de trottoirs) se connecteront. Cette voirie prépondérante pour le nouveau quartier (OAP "Limite Ouest" et "Moreres"comprise) sera composée de bandes végétales continues (sans fausses d'arbres) de part et d'autre ainsi que d'une piste cyclable dans l'intérêt de rejoindre la voie-verte Perpignan-Thuir tout en desservant les quartiers et équipements traversés. Une sortie vers Toulouges se connectant à la RD612 peut être envisagée pour réduire le trafic dans Canohès.
- ◦ L'accès principal de la zone s'effectuera par la voie de contournement qui sera connectée au giratoire existant sur la D39 entre Canohès et Toulouges.
- ◦ L'avenue El Crusat devra être prolongée pour assurer une desserte sur l'axe Est-Ouest dans la zone économique. Cette dernière viendra se raccorder à la voie de contournement de sorte à assurer un maillage optimal depuis et vers le centre-ville.
- ◦ Le stationnement sera disposé de sorte à ne pas nuire à l'intégration visuelle des aménagements, il devra être intégré et végétalisé pour être en harmonie avec le site d'accueil.
- ◦ Les voies se terminant en raquette de retournement sont à proscrire. Une exception peut être autorisée si une contrainte technique la justifie.
- ◦ Un travail de jalonnement et de mise en valeur est préconisé au niveau du giratoire d'entrée de ville Nord-Est sur la RD39. Le giratoire et son environnement constituent déjà une entrée de ville travaillée, mais l'arrivée de la voie de contournement et de la zone économique demande une prise en compte, notamment par l'installation de panneaux directionnels et la connexion des cheminements cycles.

Mobilités douces :

- La continuité de l'Avenue El Crusat devra être équipée d'une piste cyclable bidirectionnelle connectée à celle déjà existante sur l'avenue. Cette continuité permettra de connecter le réseau cyclable existant de Canohès à la piste qui sera aménagée en parallèle de la voie de contournement.
- Le chemin (domaine public) existant au Sud-Est du Mas Ste Lucie (actuellement fermé par une barrière), devra être aménagé pour en permettre l'usage par les mobilités douces. Il permettra de connecter le secteur"La Sanya" à "Limite Ouest" et "Moreres", améliorant efficacement le maillage pour cette partie de la commune.
- Des cheminements piétons et cycles devront être prévus sur la zone de sorte à permettre une mobilité active aisée. L'essentiel étant de permettre aux futurs travailleurs du site de pouvoir relier les différents espaces de la zone en sécurité et dans un cadre agréable. Dans le but d'encourager les déplacements domicile-travail à vélo, des appuis vélos dédiés au stationnement devront être incorporés à l'aménagement global.

3 Environnement, paysage et prévention des risques :

- Un espace paysager tout autour du Mas Sainte Lucie est attendu pour créer une zone tampon de qualité entre les constructions et ce site patrimonial protégé (L 151-23 du CU). Ces espaces pourront accueillir des aménagements dédiés aux jeux, à la détente ou encore des lieux de pique-nique pour les salariés et habitants. Le but étant de valoriser cet espace patrimonial et naturel composé du Mas et du Canal de Perpignan.
- Les vues et perspectives vers le Mas Sainte Lucie sont à préserver et à valoriser, notamment par le cadre végétal attendu autour du Mas. Les vues depuis la voie de contournement devront être particulièrement soignées pour offrir un cadre attrayant aux usagers, notamment aux cyclistes et piétons.
- Une bande végétale/paysagère de 10m environ devra être implantée en parallèle de l'Agouille Cabdal de l'Eixau. Elle constituera une zone tampon entre le cours d'eau et la zone à bâtir. Des aménagements dédiés à la détente et/ou aux repas pourront être installés pour les usagers. Des zones de rétentions paysagéres sont à priviligier dans ce secteur.
- La voirie de contournement sera composée de part et d'autre de son linéaire de bandes végétalisées incluant des arbres pour créer de l'ombre. Ces bandes végétales devront être continues (sans fausses d'arbres), elles pourront prendre la forme de noues paysagères de sorte à intégrer au maximum la gestion des eaux pluviales.
- La perméabilité des sols devra être grandement travaillée sur l'ensemble de la zone pour favoriser l'infiltration des eaux de pluies. Ces espaces prévus en compléments des zones végétales/paysagères programmées dans l'OAP, devront revêtir un caractère qualitatif en cohérence avec l'aménagement global.



- Des franges végétales tampons sont attendues entre la zone économique et les habitations existantes (ZAC El Crusats).
- Une bande végétale/paysagère de 10m environ devra être implantée en parallèle de l'Agouille Cabdal de l'Eixau. Elle constituera une zone tampon entre le cours d'eau et la zone à bâtir. Des aménagements dédiés à la détente et/ou aux repas pourront être installés pour les usagers. Des zones de rétentions paysagéres sont à priviligier dans ce secteur.
- La voirie de contournement sera composée de part et d'autre de son linéaire de bandes végétalisées incluant des arbres pour créer de l'ombre. Ces bandes végétales devront être continues (sans fausses d'arbres), elles pourront prendre la forme de noues paysagères de sorte à intégrer au maximum la gestion des eaux pluviales.
- La perméabilité des sols devra être grandement travaillée sur l'ensemble de la zone pour favoriser l'infiltration des eaux de pluies. Ces espaces prévus en compléments des zones végétales/paysagères programmées dans l'OAP, devront revêtir un caractère qualitatif en cohérence avec l'aménagement global.
- Des franges végétales tampons sont attendues entre la zone économique et les habitations existantes (ZAC El Crusats).

Commune de Canohès - OAP Mas Gaffard

Contextualisation :

► **Vocation principale :** Habitat.

► **Zonage :** 1AUHz4.

► **Surface de la zone :** 17ha

► **Densité projetée :** Moyenne (40 logements/hectare).

► **Prévisionnel de logements :** 510 logements projetés au terme de la zone

► **Coefficient de pleine terre :** 0.15

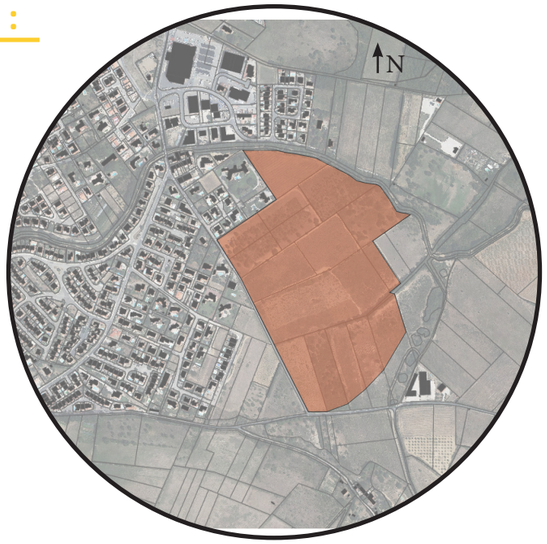
► **Points d'attention :** Présence de Réservoirs éco-paysagers de la TVB à maintenir, d'éléments à protéger (L 151-23 du CU)

ER pour: élargissements de voies, aménagements de carrefours.

Identifié SPS à vocation dominante d'habitat du SCOT

Aléa élevé en partie du Porter à Connaissance "Risque feu de foret et de végétation"

Localisation :



Enjeux du projet :

- Concevoir un quartier principalement dédié à l'habitat qui soit adapté à son environnement urbain (typologies voisines, connexions viaires...) et naturel en prenant en compte la topographie particulière en cuvette du site (voir PPRi et PGRI pour inondabilité) ainsi que les aménités naturelles proches : Canal de Perpignan, Réservoirs éco-paysagers, la Prade, Cheminées du tunnel de las Cobas.
- Valoriser les espaces naturels et paysagers présents sur site afin de les intégrer harmonieusement à l'aménagement global du futur quartier, avec pour objectif une qualité de vie optimisée.
- Se conformer aux exigences techniques du PPRI en vigueur et prendre en compte le PGRI en matière de maîtrise du risque inondation.

Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine du quartier :

- Une pluralité des typologies de logements devra être proposée pour permettre l'accueil d'un panel de ménage élargi. L'habitat social devra être diffus dans le quartier, plutôt que concentré sur un même secteur. Un travail sur l'orientation du bâti (soleil et vent) sera effectué sur l'ensemble du quartier de sorte à favoriser le confort bioclimatique. L'utilisation des ENR sera privilégiée.
- La densité du bâti sera décroissante du cœur du quartier vers les extérieurs, de sorte à construire une connexion cohérente avec le bâti existant des quartiers périphériques mais aussi avec les espaces naturels et agricoles marquant la fin d'urbanisation. Globalement, les différentes densités appliquées devront s'équilibrer dans le respect de 40 logements/hectare sur l'ensemble de l'OAP.
- Des reculs de 10m minimum (du bas du talus) par rapport au Canal de Perpignan et de 3m minimum par rapport à l'Agouille sont attendus pour l'implantation des constructions.
- Les îlots bâtis devront être perméables aux déambulations piétonnes, assurant un maillage dans le quartier tout en aérant le tissu urbain.
- La cuvette naturelle sera aménagée en espace public végétal, les constructions disposées autour seront orientées vers cet espace, la voirie d'accès aux habitations sera alors positionnée en arrière. Aux pieds des habitations un cheminement piétons sera disposé pour finir d'ouvrir les habitations sur l'espace public.

2 Déplacements et stationnement :

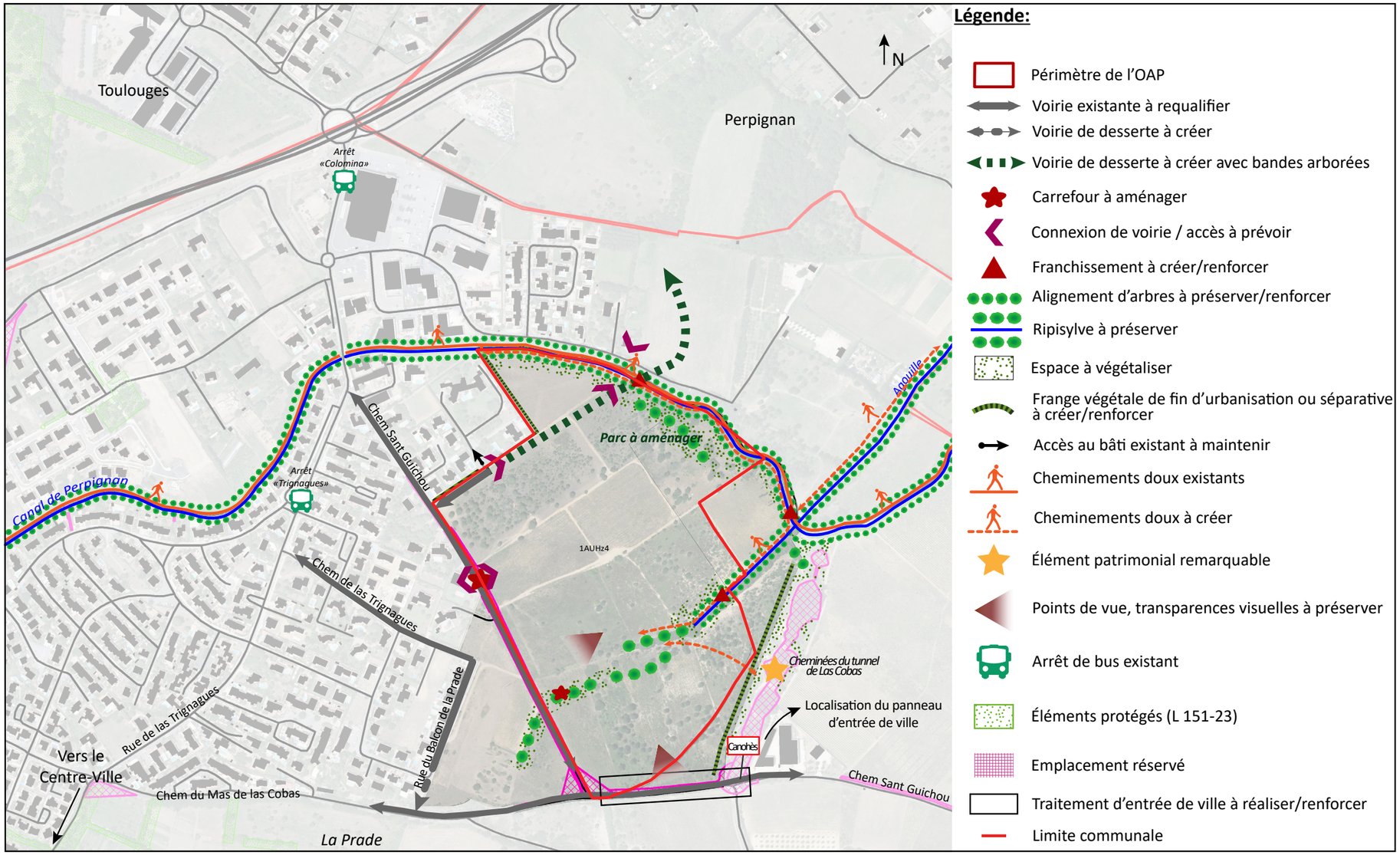
- Certaines voies primaires de l'opération sont existantes mais nécessitent un réaménagement et un élargissement pour accueillir les futurs flux de véhicules. Ces voies seront alors pourvues de trottoirs de sorte à répondre aux normes actuelles et à favoriser les mobilités actives.
- Les nouvelles voies à créer devront venir se connecter sur le système viaire existant dans l'intérêt d'un maillage optimal. Les voies se terminant en raquette de retournement sont à proscrire. Une exception peut être faite, seulement si une contrainte technique la justifie.
- Les voies primaires à créer devront être composées d'une bande végétale arborée de 2m minimum de part et d'autre de la voie, l'objectif étant de conserver au maximum les Réservoirs éco-paysagers (TVB) présents sur la zone. Ces bandes devront être continues (pas de fausses d'arbres) et pourront prendre la forme de noues paysagères pour une perméabilité renforcée. Placées de préférence en bord de voirie, ces bandes végétales assureront un rôle de coupure verte entre les mobilités piétonnes et la voie.
- La voie primaire organisée autour de la déclivité (aménagée en espace public) devra être implantée en arrière des constructions pour ne pas perturber les mobilités actives et la quiétude voulues autour de ce lieu de détente. Plus globalement, les voiries devront être implantées dans une logique de préservation des espaces naturels présents sur la zone (ripisylves, cours d'eau, réservoirs TVB, alignements d'arbres).
- Le stationnement sera prévu à l'intérieur des parcelles pour les véhicules dédiés au foyer, en plus des places sur voirie pour les visiteurs. Des poches de stationnement peuvent être envisagées, elles seront le plus intégrées possibles avec un traitement végétal (cachées par des haies, arbres, places végétalisées...).
- Des franchissements au dessus du Canal de Perpignan et de l'Agouille seront à prévoir pour la réalisation des voiries internes et des cheminements piétons. Ces aménagements devront préserver au maximum le caractère naturel du cours d'eau.
- L'entrée de ville Sud nécessitera une mise en valeur en cohérence avec la création du nouveau quartier. Actuellement le panneau d'entrée de ville est positionné idéalement, un élargissement de la voirie accompagné d'un traitement végétal et d'un cheminement doux, complétera cette entrée de ville située entre le futur quartier et le secteur naturel de la Prade (Zone Humide, PAEN).

Mobilités douces :

- Des cheminements devront être aménagés entre les îlots bâtis pour favoriser la perméabilité piétonne du quartier. L'intérêt majeur est de relier, en plusieurs points, les zones d'intérêt que sont le Canal, le parc central à aménager, les cheminées du tunnel.
- En plus des nouvelles voies, le réaménagement du Chemin Sant Guichou devra inclure la création d'un aménagement cyclable, permettant la connexion au centre-ville via le Chemin du Mas de las Cobas.

3 Environnement, paysage et prévention des risques :

- La présence de Réservoirs éco-paysagers de la TVB sur la quasi-totalité de l'OAP impose sa prise en compte. Les aménagements paysagers et la préservation des alignements d'arbres et des essences présentes sur zone sont essentiels.
- La déclivité naturelle présente au milieu de la zone sera transformée et mise en valeur par son aménagement en cœur de vie paysager. Vu le caractère inondable (Aléa fort), cet espace aura double vocation : à la fois forum/théâtre de verdure et zone de rétention accessible hors inondation. Ce poumon vert constituera une véritable centralité du quartier en étant le point de départ des cheminements doux vers l'urbanisation existante et les zones naturelles à proximité.
- Les bandes de recul de 10m par rapport au Canal et de 3m par rapport à l'Agouille permettront la constitution d'un parc linéaire arboré et végétalisé s'inscrivant dans la continuité de la ripisylve, mais aussi des éléments paysagers.
- L'accompagnement végétal se poursuivra le long des voiries principales du nouveau quartier avec des bandes végétalisées (min 2.5m de large chacune) le long des trottoirs.
- Les perspectives visuelles vers le Canigou et les Albères seront à mettre en valeur au maximum dans la conception urbaine du nouveau quartier.
- Les clôtures végétalisées seront la règle (respectueuses de la transparence hydraulique), renforçant le caractère naturel à préserver et la fin d'urbanisation.



Canohès - OAP Le Moulin

● Contextualisation :

► **Vocation principale :** Habitat

► **Zonage :** UC1z-3

► **Surface de la zone :** 0,4 ha

► **Densité projetée :** Non concerné.

► **Prévisionnel de logements :** Non concerné.

► **Points d'attention :** Secteur en fin d'urbanisation du quartier El Crusat, situé à l'ouest du centre ancien. Il bénéficie de la proximité des équipements sportifs communaux (stade El Moli, city park, etc.). Le terrain concerné est une friche agricole, bordée au nord-ouest par l'écrin boisé Mas del Moli et au sud-ouest par le canal de Perpignan, devant lequel se trouve un petit espace boisé composé d'une dizaine d'arbres de haute tige.

● Localisation :



● Enjeux du projet :

◦ La fin de l'urbanisation du quartier el Crusat et son intégration harmonieuse avec le tissu urbain existant, garantissant une continuité urbaine fonctionnelle et paysagère ;

◦ La connexion du secteur au réseau viaire existant et l'accessibilité aux équipements sportifs et au centre ancien, notamment par les modes de déplacement actifs ;

◦ Une densité bâtie adaptée à la configuration du secteur ;

◦ La préservation et la valorisation des éléments paysagers environnants, qu'ils soient proches (canal de Perpignan et sa ripisylve, Mas del Moli) ou présents sur le site (espace boisé).

● Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine :

◦ Le site accueillera une opération d'aménagement d'ensemble comportant exclusivement de l'habitat ;

◦ Le quartier s'inscrira dans le prolongement de l'urbanisation existante en accroche directe avec la rue Antoni Tapies et l'impasse Roger Maureso ;

◦ Les typologies bâties seront en harmonie avec celles des quartiers environnants (maisons individuelles ou individuelles groupées) et ne dépasseront pas le gabarit R+1 ;

◦ Les espaces non bâtis devront être végétalisés, en privilégiant les essences méditerranéennes ;

◦ En bordure sud-ouest un recul des constructions vis-à-vis du risque inondation permettra de prendre en compte la trame paysagère du canal de Perpignan.

2 Déplacements et stationnement :

◦ La partie nord du secteur sera accessible depuis la rue en impasse Roger Maureso et pourra desservir un à deux lots. Le reste du secteur, quant à lui, sera accessible directement depuis la rue Antoni Tapies. À noter que le nombre d'accès sur cette dernière sera conditionné par les besoins des constructions à réaliser (environ 5 à 6 lots) ;

◦ Le stationnement sera prévu à l'intérieur des parcelles pour les véhicules dédiés au foyer. Des places de stationnement sur voirie seront intégrées à l'aménagement global sur la rue Antoni Tapies, elles seront le plus végétalisées possible (arbres d'ombrage, revêtements perméables...).

Mobilités douces :

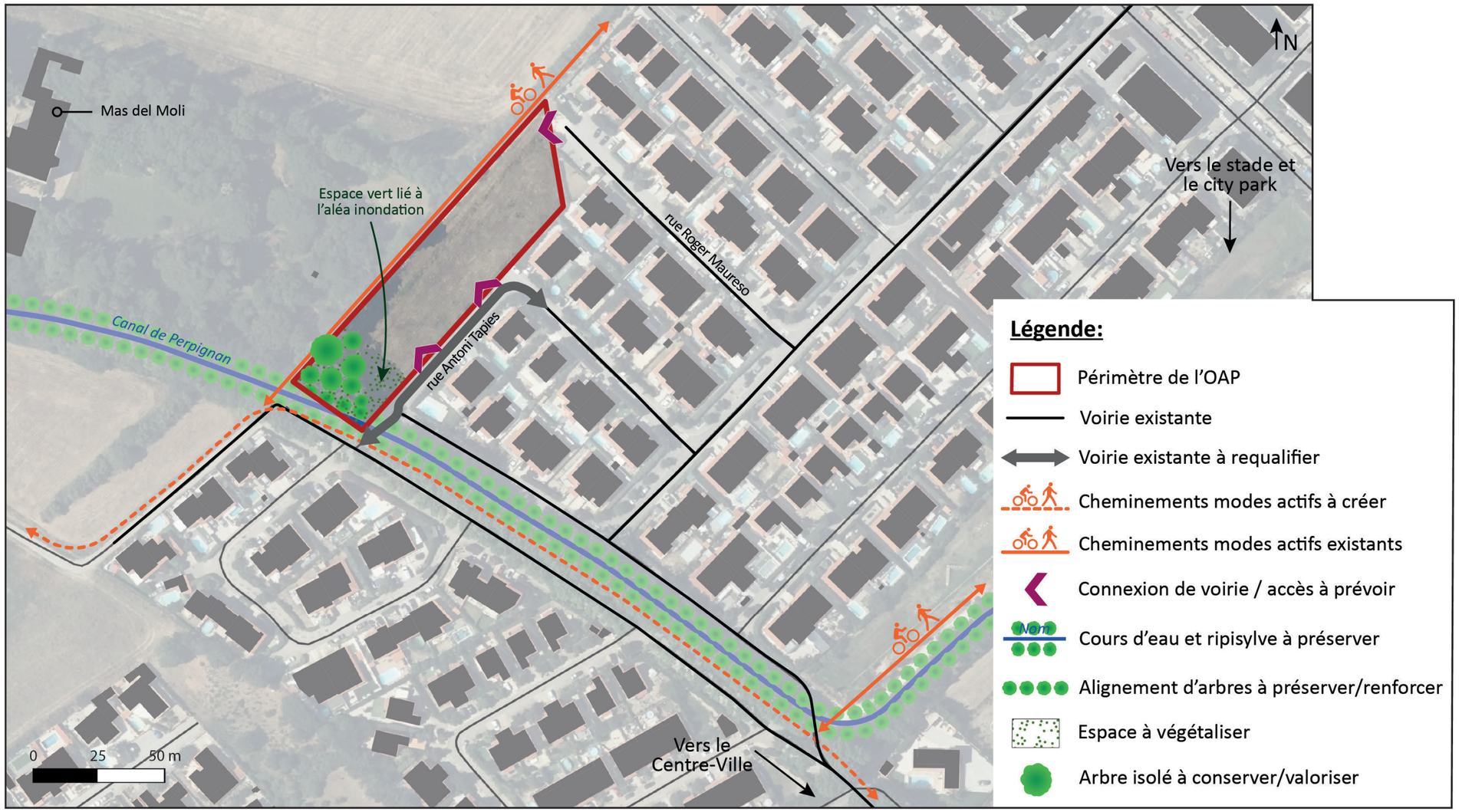
◦ Le secteur sera connecté aux voies vertes ou cyclables proches (comme celle qui longe la RD23) et permettra les connexions avec les chemins ruraux et les traverses qui participent au maillage cyclable (tels que les chemins qui longent le canal de Perpignan sur la partie sud-ouest du secteur ou qui longe sa bordure nord-ouest) ;

◦ Ces cheminements modes actifs devront favoriser la perméabilité piétonne du quartier et relier le cœur de ville ainsi que les arrêts de transports en commun ;

◦ Les aménagements bandes cyclables et de places de stationnements seront attendus sur la rue Antoni Tapies non équipée actuellement.

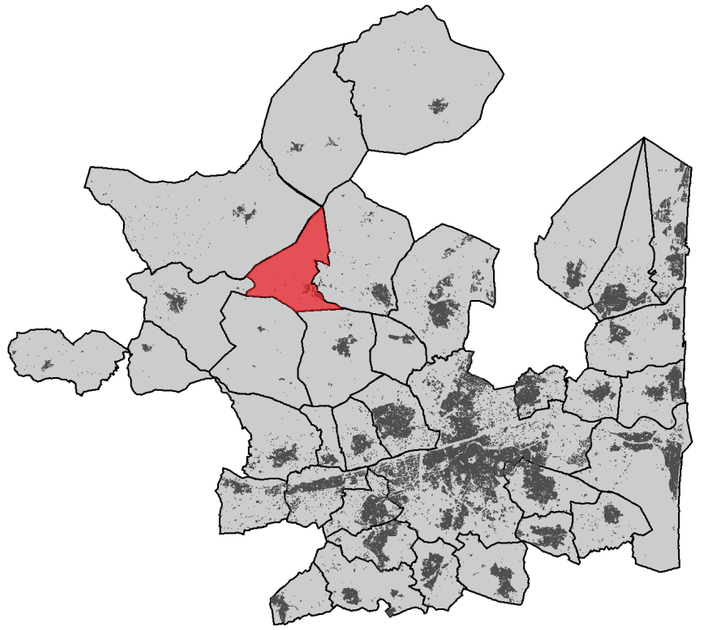
3 Environnement, paysage et prévention des risques :

- L'aménagement de la zone devra tenir compte de la présence du canal, sa mise en valeur sera une plus-value paysagère pour le secteur ;
- La zone au sud du secteur comprend une partie concernée par un aléa inondation en lien avec la présence du Canal de Perpignan. Cet espace, point bas du secteur, sera maintenu en espace vert. Il pourra par ailleurs être utile à une gestion maîtrisée des eaux de pluies ;
- Quelques grands arbres sont présents sur site et identifiés dans l'OAP, l'aménagement devra assurer leur pérennité et limiter les abattages ;
- Les espaces non bâtis devront être autant que possible perméables afin d'assurer une infiltration optimale des eaux de pluie et de ne pas surcharger les ouvrages hydrauliques conçus à cet effet ;
- La végétation fera partie intégrante du secteur : voiries, clôtures, pieds de façades, pieds d'arbres ;
- Les clôtures seront perméables pour favoriser la circulation de l'eau et de la petite faune, doublée d'une haie végétale ;
- Des mesures pour assurer la défendabilité du secteur vis-à-vis du risque de feu de forêt (accès pompier, emplacement hydrants) seront adoptées.



Orientations d'Aménagement et de Programmation





Cases-de-Pène

Commune de Cases-de-Péne - OAP secteur Nord du Village

● Contextualisation :

► **Vocation principale :** Habitat.

► **Zonage :** 1AUH-3a et 2AUH.

► **Surface de la zone :** Total de 3.4ha.

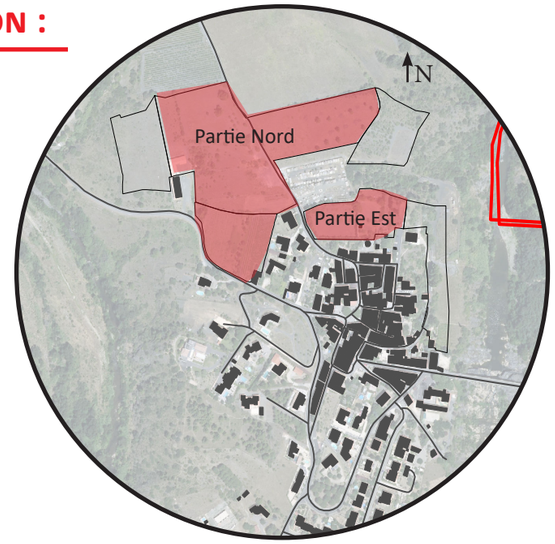
► **Densité projetée :** Moyenne (20-40 logements/hectare).

► **Prévisionnel de logements :** Entre 68 et 136 logements projetés.

► **Coefficient de pleine terre :** 0.15, soit 5100m² de pleine terre plantées sur la zone d'OAP.

► **Points d'attention :** Présence de Corridors de Biodiversité de la TVB à protéger et de Réservoirs Eco-Paysagers à maintenir.
Présence d'éléments à protéger (L 151-23 du CU).

● Localisation :



● Enjeux du projet :

◎ Accueillir de nouveaux habitants sur la commune en proposant des terrains à bâtir en continuité Nord du village. L'urbanisation sera respectueuse du bâti existant, ainsi que des aménités paysagères dans lesquelles elle s'inscrit (fin d'urbanisation, topographie, TVB...).

◎ Garantir une cohérence urbaine entre les différentes zones à urbaniser (1AU et 2AU) pour assurer la réussite globale de la continuité d'urbanisation Nord du village.

◎ Assurer au maximum la prise en compte des éléments avérés de la TVB (Corridors Boisés et Agricoles non cultivés) lors de l'aménagement pour ne pas rompre les fonctions écologiques des lieux.

● Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine du quartier :

◎ Une pluralité des typologies de logements devra être proposée pour favoriser l'accueil d'un panel de ménages élargi. L'habitat social devra être diffus dans le quartier plutôt que concentré dans un même secteur. Un travail sur l'orientation du bâti (soleil et vent) sera effectué sur l'ensemble des zones de sorte à favoriser le confort bioclimatique. L'utilisation des ENR sera privilégiée.

◎ L'urbanisation de la zone devra se faire dans le respect des éléments de TVB présents sur zone (Corridors avérés). L'aménagement tiendra compte de ces aménités environnementales et paysagères pour proposer un cadre de vie qualitatif où le végétal est mis en avant. La conservation des éléments paysagers existants accompagnera au maximum un développement urbain harmonieux (alignements d'arbres, topographie, murets...).

◎ Les hauteurs seront limitées et liées à la topographie du site. Sur les points hauts les constructions en RDC seront privilégiées, et sur les points bas les R+1. La densité sera également dégressive sur les hauteurs et en limite de zone Agricole ou Naturelle pour préparer la transition vers les espaces non bâtis.

◎ Les îlots bâtis devront être rendus perméables aux déambulations piétonnes, pour assurer un maillage efficace dans le quartier tout en aérant le tissu urbain.

2 Déplacements et stationnement :

◎ La RD 59 constituera l'accès principal de l'OAP, à ce titre elle devra être impérativement connectée à la Route du Cimetière qui jouera un rôle mineur dans la desserte de la partie Nord (mise à sens unique, accès restreint...). Par conséquent, les deux axes devront subir un réaménagement pour être dotés de trottoirs aux normes et offrir une desserte capable de recevoir le flux de véhicules supplémentaire dû à l'urbanisation. Le parvis devant le cimetière sera repensé et proposera un espace public qualitatif végétalisé.

◎ L'entrée de ville sur la RD 59 nécessite d'être travaillée en lien avec l'entrée principale de la zone d'urbanisation Nord. Le déplacement du panneau d'entrée de ville permettra d'inclure l'entrée du nouveau quartier dans la zone urbaine communale et de réguler la vitesse automobile. Une végétalisation et un aménagement qualitatif en lien avec le muret protégé (L 153-23) et l'identité communale permettraient de mettre en valeur l'entrée Ouest de la commune.

◎ Les voies avec raquettes de retournement sont à limiter au maximum pour éviter l'enclavement et ne pas nuire à l'urbanité. Seule une contrainte technique forte pourra en justifier l'utilisation.

◎ Le stationnement devra être prévu à l'intérieur des parcelles pour les véhicules dédiés au foyer. Des places de stationnement sur voirie seront intégrées à l'aménagement global. Des poches de stationnement peuvent être envisagées, elles seront le plus intégrées possible avec un traitement végétal (cachées par des haies, places végétalisées...). L'OAP Est devra être équipée de places de stationnement pour contrer l'encombrement des rues du centre-ville par les véhicules, ce qui rend la circulation délicate (et donc l'accès aux futures habitations également).

◎ Sur la partie Est de l'OAP, l'étroitesse des rues du centre-ville impose la création de l'entrée principale de la zone par la Route du Cimetière, évitant ainsi un flux trop important de véhicules en centre ancien.

◎ A l'Est de l'OAP, l'accès projeté en continuité de la Rue Bellevue (voirie actuellement en impasse assez large) pourra faire office de desserte secondaire. Cependant, les flux de véhicules devront être contenus vu les faibles largeurs des rues. Une mise en sens unique peut être envisagée, avec aménagement de places de stationnement (profitant de la sur-largeur de l'actuelle impasse).

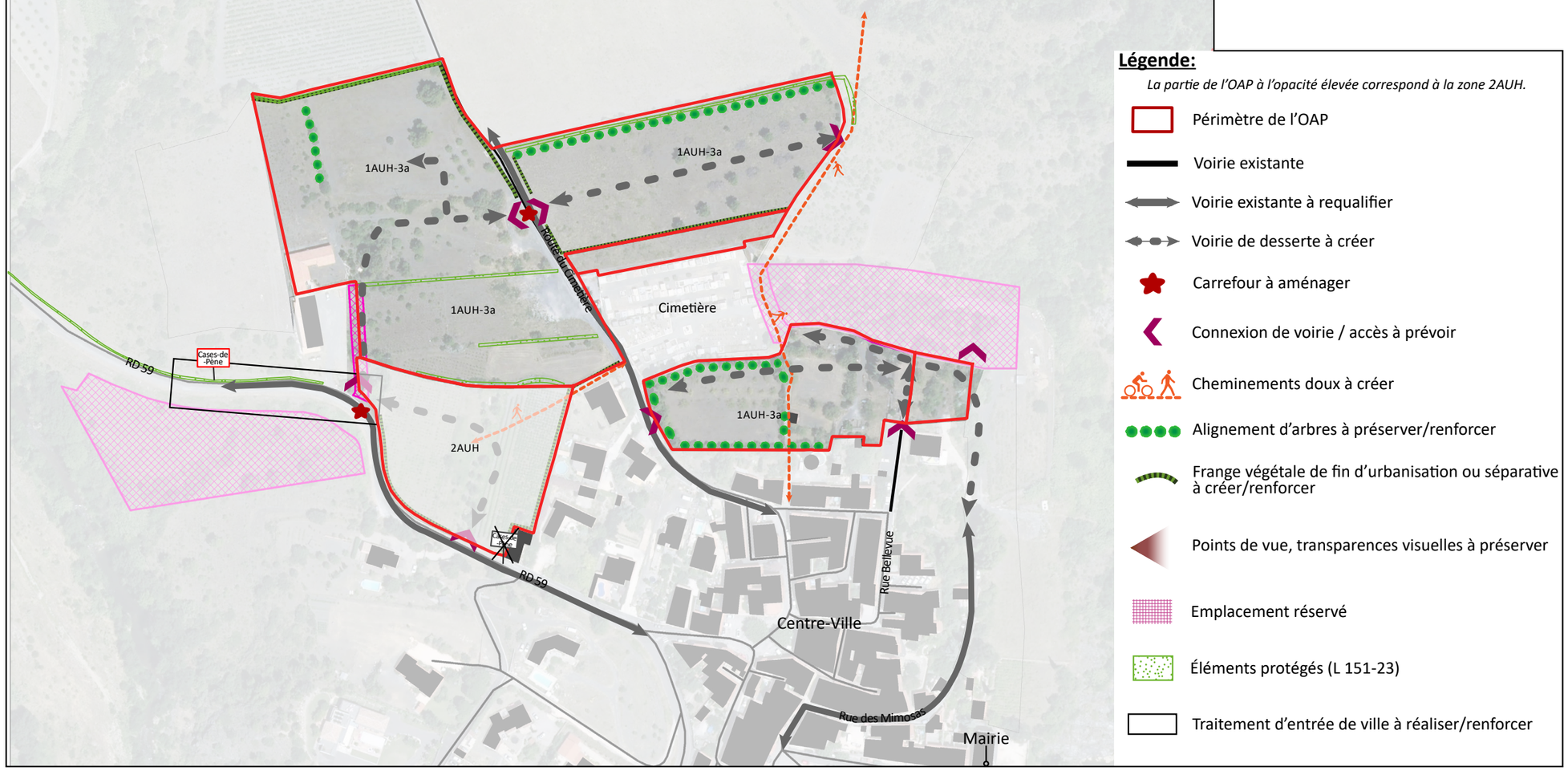
◎ La Rue des Mimosas nécessite un réaménagement (enrobé dégradé) dans le but d'assumer les flux de véhicules supplémentaires en lien avec le raccordement de la voirie projetée sur la zone 1AUH.

Mobilités douces :

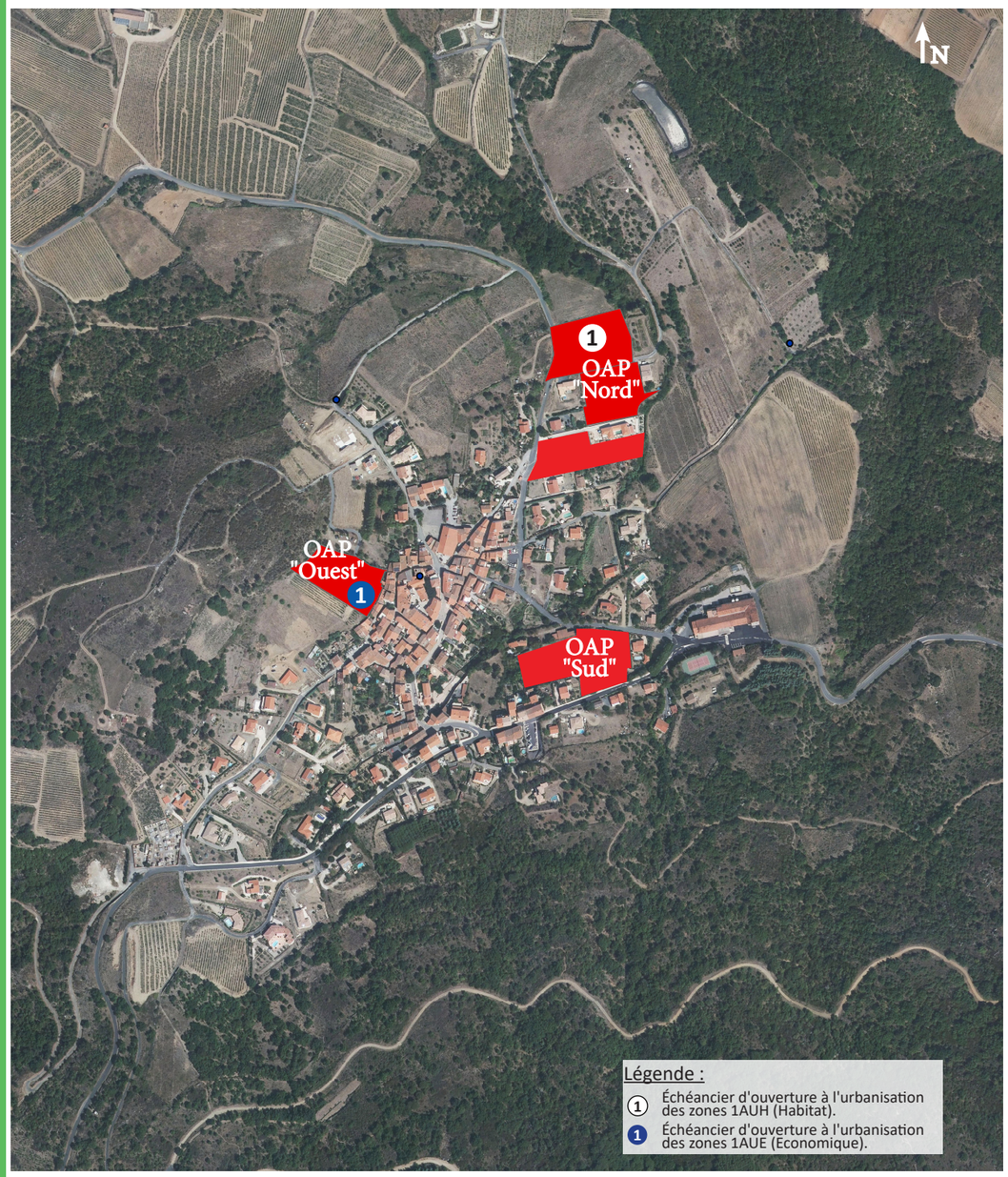
- Des cheminements piétons devront être aménagés entre les îlots bâtis pour favoriser la perméabilité piétonne du quartier. Ces cheminements devront également permettre de converger vers le centre-ville et ces services.
- Les alignements d'arbres et les murets protégés seront le plus possibles utilisés pour être les supports des cheminements piétons.

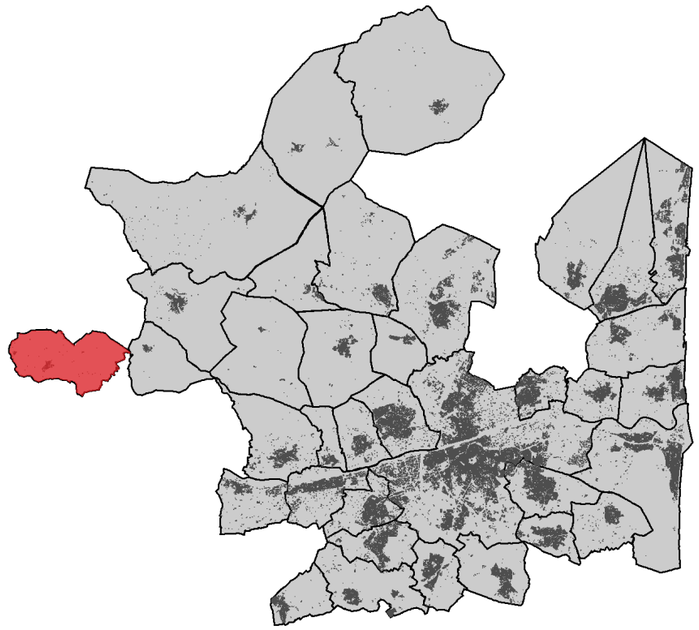
3 Environnement, paysage et prévention des risques :

- Une grande partie du site d'implantation est composée de Corridors de biodiversité avérés de la TVB qui doivent être maintenus au maximum. Une conservation maximale des entités paysagères doit être recherchée, le cas contraire des compensations par plantations devront être réalisées. Cette préservation peut aussi prendre la forme d'espaces publics paysagers implantés dans les zones où sont présents les Corridors de biodiversité, permettant ainsi de réduire l'artificialisation de ces sites.
- Les alignements d'arbres devront être préservés, renforcés et valorisés, tout comme les murets présents sur zone et protégés au titre de l'articule L 151-23 du CU (éléments patrimoniaux). L'ensemble de ces éléments sera le support des cheminements doux et de la trame bâtie. Pour une préservation et une mise en valeur adéquate, ces éléments seront préférentiellement conservés dans le domaine public.
- L'accompagnement végétal des voiries pourra prendre la forme de bandes arborées continues (sans fausses d'arbres) de sorte à permettre une végétalisation et une surface d'infiltration plus importante pour les eaux de pluies. Des noues paysagères peuvent être intégrées à ce traitement de sorte à faciliter la gestion des eaux pluviales.
- Un traitement paysager des franges urbaines est attendue, aussi bien pour faciliter la transition entre espace urbanisé et espace agricole/naturel, que pour séparer l'urbanisation future de l'existante et ainsi garantir une certaine intimité entre les îlot bâtis.
- Le choix des essences plantées sur le site se fera en fonction de leurs adaptations aux conditions météorologiques méditerranéenne et de leur faible consommation en eau.
- Depuis le Nord-Ouest de la zone, où la topographie est la plus élevée, un travail de mise en valeur et de sauvegarde des vues vers le Roc Rodon est à entreprendre lors de l'aménagement de la zone.



Orientations d'Aménagement et de Programmation





Cassagnes

Commune de Cassagnes - OAP secteur Nord

Contextualisation :

► **Vocation principale :** Habitat.

► **Zonage :** 1AUH et UD.

► **Surface de la zone :** 9100m² en zone 1AUH4.

► **Densité projetée :** Faible (10-20 logements/hectare).

► **Prévisionnel de logements :** Entre 9 et 18 logements projetés au terme de la zone 1AUH.

► **Points d'attention :** Présence en lisière de zone, d'éléments à protéger (L 151-23 du CU).
OAP comprenant une zone urbaine (UD1) et une zone à urbaniser (1AUH).

Localisation :



Enjeux du projet :

- Offrir aux primo-accédants des parcelles de tailles adaptées à leur budget pour faciliter leur installation à Cassagnes (Zone 1AUH).
- Densifier la zone UD1 sur cette partie de la commune où des parcelles non bâties constituent des dents creuses au potentiel facilement exploitable.
- Aménager et densifier la partie Nord-Est de Cassagnes dans le respect des normes et attentes actuelles en matière de construction et d'aménagement le tout en homogénéité avec le bâti existant.

Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine du quartier :

- La typologie dominante sera celle de la maison individuelle pour ne pas rompre l'homogénéité bâtie en place. Un travail sur l'orientation des constructions (soleil et vent) sera effectué sur l'ensemble des zones de sorte à favoriser le confort bioclimatique. L'utilisation des ENR sera privilégiée.
- Les hauteurs seront limitées et liées à la topographie du site. Sur les points hauts les constructions en RDC seront privilégiées, et sur les points bas (à l'Ouest vers l'Agouille) celles en R+1. L'urbanisation mise en œuvre sur la zone 1AUH devra prendre en compte la transition vers les espaces agricoles et naturels, avec par exemple une densité adaptée et/ou un travail végétal soigné.

2 Déplacements et stationnement :

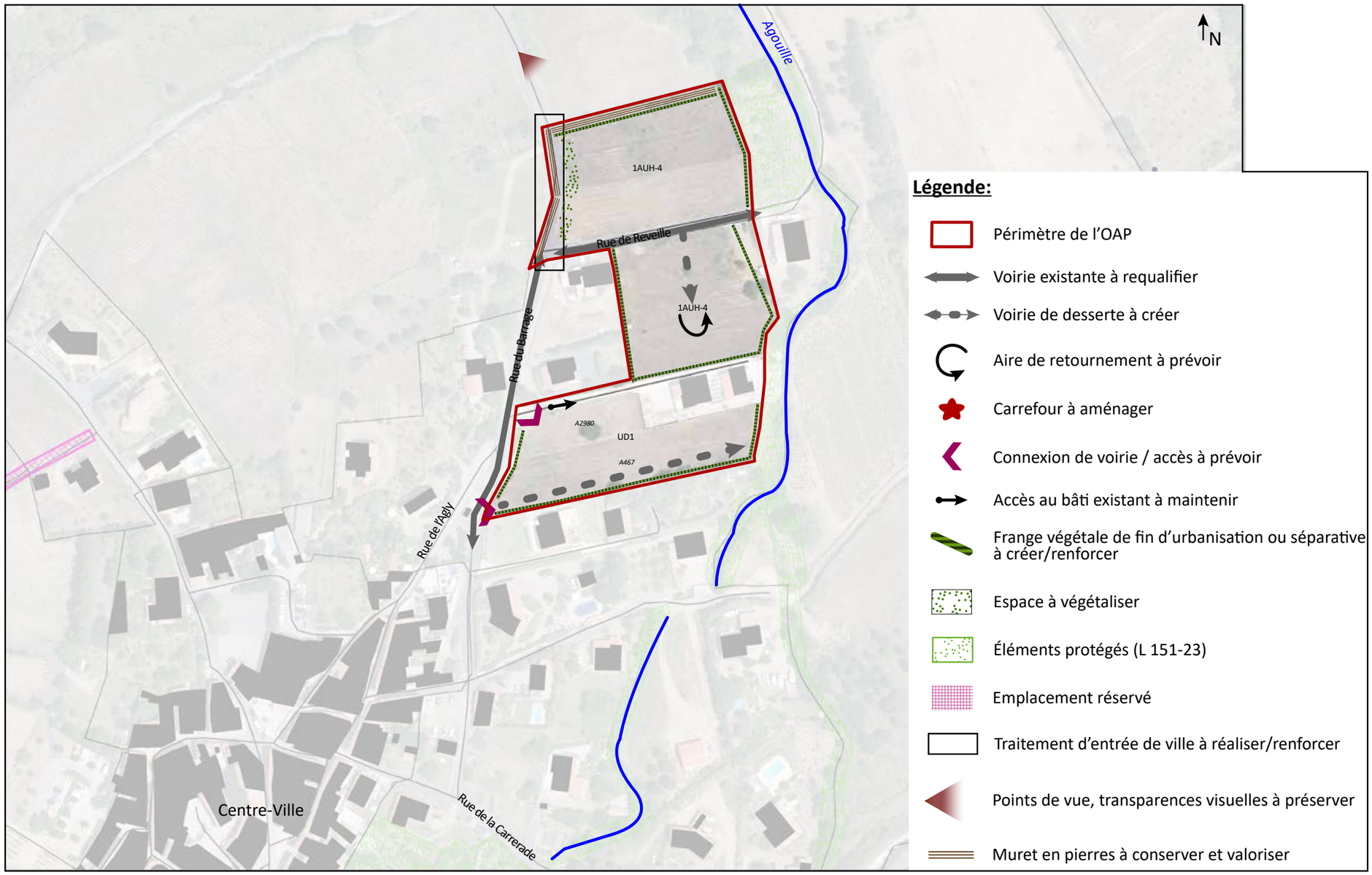
- L'accès à la zone 1AUH et aux parcelles de la zone UD (au Sud de la zone AU) se fera par la Rue de Reveille. Cette dernière nécessite un recalibrage pour assurer une desserte efficace aux futures habitations, elle devra également être équipée de trottoirs aux normes d'accessibilité. Dans le prolongement, la Rue du Barrage nécessite également un réaménagement pour être équipée de trottoirs, et ainsi assurer une desserte sécurisée et attractive vers le centre-ville depuis les nouvelles constructions.
- En zone UD1, si les voiries doivent être créées en impasse pour assurer la desserte des différents lots à bâtir, elles devront être impérativement équipées de raquette de retournement.
- L'accès à la zone UD1 en partie Nord devra se faire au Nord pour éviter la déclivité due au mur de soutènement de la Rue du Barrage. La voirie de desserte sera adaptée en fonction du nombre de lot à desservir, dans le cas d'une impasse, une aire de retournement est attendue.
- L'accès Sud de la zone UD1 peut se faire par l'accès existant de la parcelle voisine (plus à l'Est vers l'agouille) où par l'accès crée sur la parcelle plus au Nord en fonction du découpage du parcellaire en lot à bâtir.
- Les voiries nouvelles devront être accompagnées de plantations d'arbres d'essences locales.
- L'entrée de ville Nord doit être travaillée en lien avec l'implantation des futures habitations sur la zone 1AUH. Une bande végétale plantées d'arbres est souhaitée le long de la Rue du Barrage sur la zone 1AUH, elle fera office d'espace tampon en plus d'agrément d'entrée de ville. Pour plus de cohérence, le panneau d'entrée de ville actuellement implanté à hauteur de la Rue de Reveille, peut être déplacé au Nord de la zone 1AUH.

Mobilités douces :

- Des liaisons douces peuvent être créées à l'intérieur des zones 1AUH et UD, entre les différents îlots bâtis. Mais le travail principal à réaliser porte sur les voiries existantes, notamment la Rue de Reveille et la Rue du Barrage qui nécessitent d'être réaménagées et dotées de trottoirs aux normes d'accessibilité. Cette logique doit être globale sur la commune, de sorte à desservir le mieux possible le centre-ville de Cassagnes, ses commerces et services.

3 Environnement, paysage et prévention des risques :

- Les nouvelles voiries seront le plus possible accompagnées de bandes végétales plantées d'arbres d'essences locales (continues, sans fausses d'arbres). Ces aménagements peuvent aussi inclure des noues paysagères qui favoriseront la gestion des eaux de pluies.
- Le traitement de l'entrée de ville portera une attention particulière sur la conservation et la mise en valeur du muret de pierres présent au Nord de la zone 1AUH (sur toute sa longueur), et sur celui présent au droit de la Rue du Barrage. Les murets sont constitutifs du patrimoine rural, leurs mise en valeur contribue à l'embellissement de la zone et de l'entrée Nord de Cassagnes. La vue sur les reliefs boisés visibles depuis l'entrée de ville est également à préserver (RDC privilégié)
- La création d'une zone à végétaliser, le long de la Rue du Barrage sur la zone 1AUH renforcera le traitement de l'entrée de ville, tout en créant une zone tampon entre la route et les futures habitations.
- Des franges végétales devront être implantées pour permettre la transition entre espace bâti et espace agricole au Nord, mais aussi entre les zones bâties pour garantir une certaine intimité entre les différents îlots.



Commune de Cassagnes - OAP secteur Sud

Contextualisation :

- **Vocation principale :** Habitat.
- **Zonage :** UD1.
- **Surface de la zone :** 6269m².
- **Densité projetée :** Faible (10-20 logements/hectare).
- **Prévisionnel de logements :** Entre 6 et 12 logements projetés au terme de la zone.
- **Points d'attention :** Présence d'un ER pour création de voirie.

Localisation :



Enjeux du projet :

- Densifier la zone UD1 sur cette partie de la commune où des parcelles non bâties constituent des dents creuses proches du centre-ville et de ses commodités.
- Proposer une densification urbaine du secteur qui s'insère dans son environnement et qui soit respectueuse du bâti existant alentour.

Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine du quartier :

- La typologie dominante sera celle de la maison individuelle (RDC et R+1). Un travail sur l'orientation des constructions (soleil et vent) sera effectué sur l'ensemble de la zone de sorte à favoriser le confort bioclimatique. L'utilisation des ENR sera privilégiée.
- Un travail sur l'insertion des constructions en lien avec la topographie du site et les vues dégagées vers le centre-ville sera à réaliser lors de l'aménagement de la zone. Le R+1 sera préférentiellement implanté en point bas (proche de la Rue de Carrerade), et le RDC en point haut (proche Rue de Picaubeil).

2 Déplacements et stationnement :

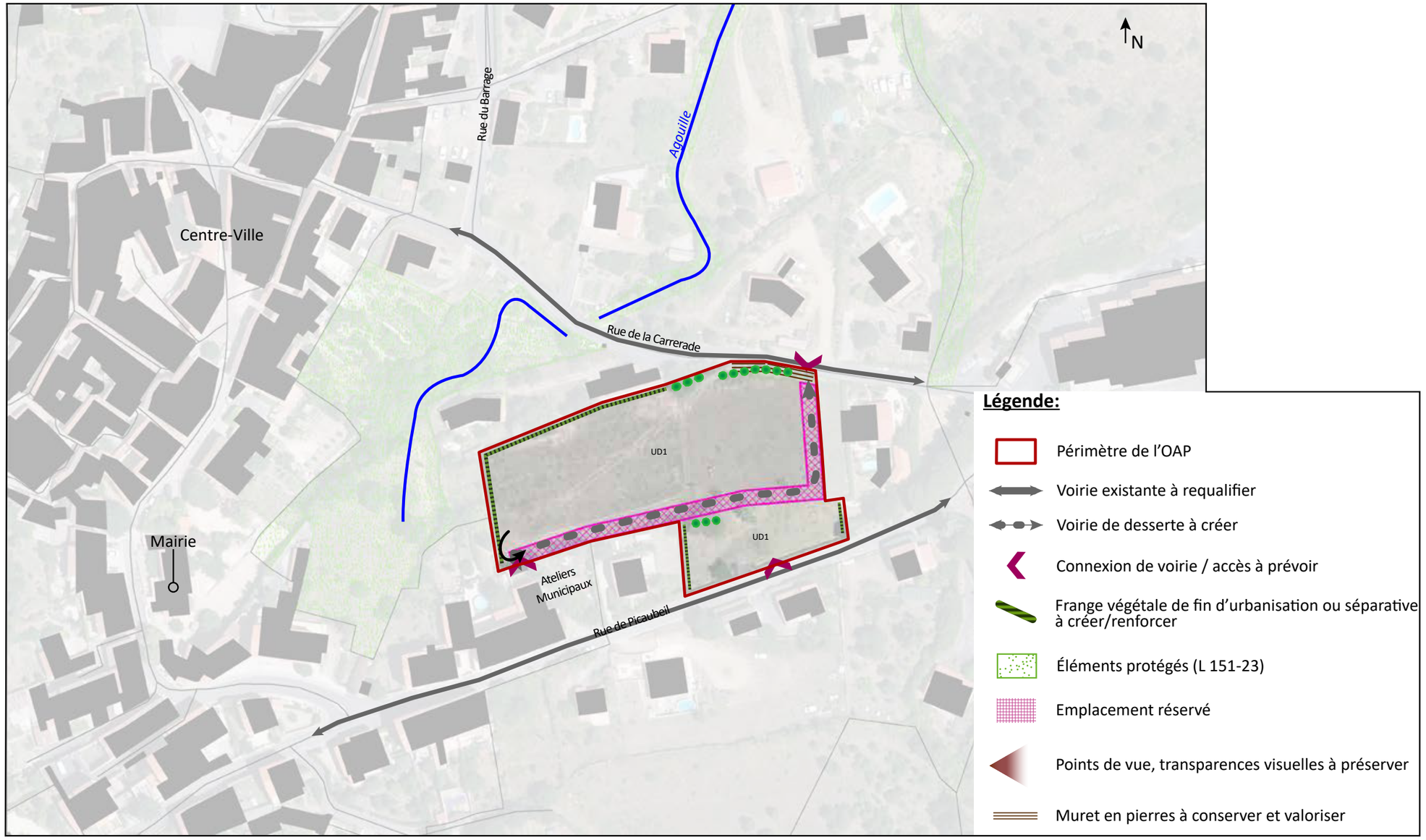
- L'accès principal à la zone s'effectuera par la Rue de la Carrerade, le plus à l'Est de la zone (topographie moins élevée). A la suite de cet accès, une voirie interne (ER) rejoindra les ateliers municipaux, pour ensuite déboucher sur la Rue de Picaubeil. La nouvelle voie sera équipée de trottoirs aux normes.
- Un réaménagement de la Rue de la Carrerade et de la Rue de Picaubeil est souhaité dans le but de les équiper de trottoirs aux normes d'accessibilité, et ainsi assurer une desserte sécurisée aux piétons jusqu'au centre-ville et ses activités.

Mobilités douces :

- Des cheminements internes à la zone, entre les différents îlots bâtis peuvent être envisagés (notamment Nord-Sud pour relier la Rue de la Carrerade à la Rue de Picaubeil). L'essentiel du travail en faveur des mobilités douces porte sur le réaménagement de la Rue de la Carrerade et de la Rue de Picaubeil, dans le but de les doter de trottoirs et assurer une desserte sécurisée et encourageante vers le centre-ville. Il est important de rappeler l'importance de la desserte piétonne pour la vie économique du Centre-Bourg..

3 Environnement, paysage et prévention des risques :

- Les alignements d'arbres devront être préservés, renforcés et valorisés.
- Le muret en pierres présent le long de la Rue de la Carrerade devra être préservé et mis en valeur. Il participe au maintien du patrimoine rural et à l'esthétique urbaine villageoise.
- Depuis le site à densifier, les vues vers le centre historique seront à valoriser pour les futurs habitants, et devront être conservées et valorisées depuis la Rue de Picaubeil.
- Des franges végétales devront être implantées pour garantir une certaine intimité entre les différents îlots bâtis.
- La voirie nouvelle sera accompagnée de plantations d'arbres d'essences locales (sans fausses d'arbres, sous forme de bandes végétales continues).

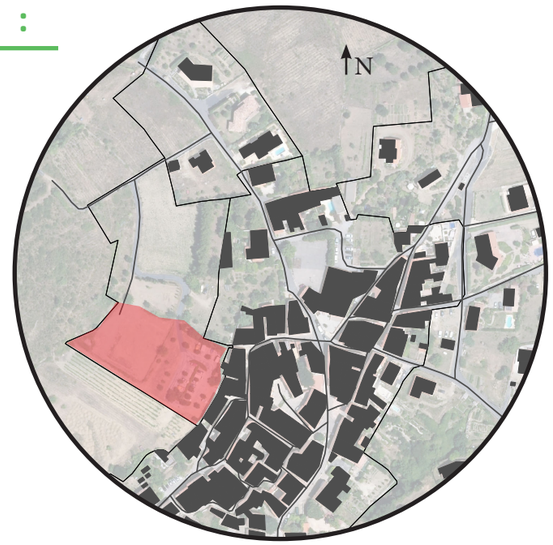


Commune de Cassagnes - OAP secteur Ouest

Conte xtu alis ation :

- **Voca tion princip ale :** Équipements publics et hébergements hôteliers touristiques légers.
- **Zona ge :** 1AUL.
- **Surf ace de l a zone :** 4200m².

Localisation :



Enjeux du projet :

- Permettre l'accueil d'activités liées au tourisme et à l'implantation d'hébergements légers à proximité directe du centre-ancien et de ses activités.
- Développer l'offre de stationnement en centre-ville dédiée aux habitants et visiteurs.
- Aménager cette zone en cohérence avec son environnement naturel et bâti.

Principe s d'aménagement :

1 Composition urbaine du quartier :

- Une harmonie architecturale des constructions devra être recherchée, même dans le cadre de constructions légères. Elles devront s'insérer le mieux possible dans leur environnement, leur orientation prendra en compte l'ensoleillement et les vents pour un meilleur confort bioclimatique. Dans la mesure du possible, les énergies renouvelables seront privilégiées.
- La topographie devra être prise en compte lors de l'aménagement de la zone. Les points hauts, situés à l'Ouest en lisière de zone Agricole, devront être traités avec le plus grand soin pour éviter de dénaturer le paysage.

2 Déplacements et stationnement :

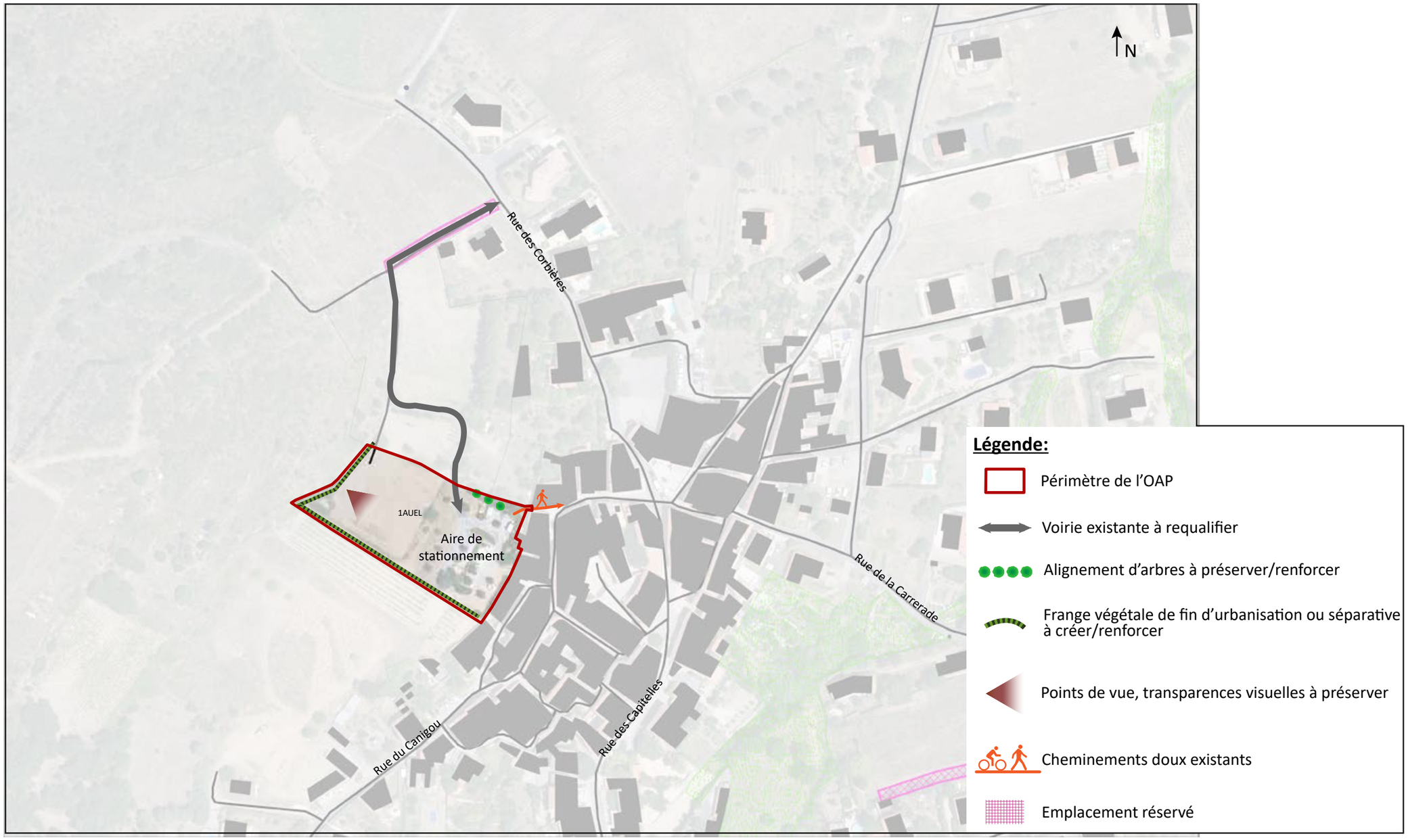
- L'accès à la zone se fera par la Rue des Corbières et ensuite par la voirie existante. Cette voirie interne nécessite d'être réaménagée pour être calibrée à l'usage qui en sera fait, mais aussi pour être dotée de trottoirs aux normes d'accessibilité.
- L'aire de stationnement existante pourra être agrandie, tout en étant accompagnée de plantations d'arbres de hautes tiges (pour l'ombre) et de haies végétales favorisant sont intégration sur zone.
- L'accès à la propriété existant depuis la voirie interne devra être conservé en cas de travaux de réaménagement.
- Si des voiries supplémentaires doivent être créées, les connexions viaires sont à privilégier, les impasses doivent être réservées à des contraintes techniques fortes et motivées.

Mobilités douces :

- Le cheminement piétons depuis l'aire de stationnement vers le centre-ancien est à conserver, il peut subir un réaménagent si nécessaire.
- Des cheminements doux supplémentaires pourront être intégrés à l'ensemble de la zone lorsqu'un projet plus précis sera arrêté par la municipalité. Le but principal étant de permettre la perméabilité piétonne du secteur et sa connexion avec le centre-ville et ses activités.

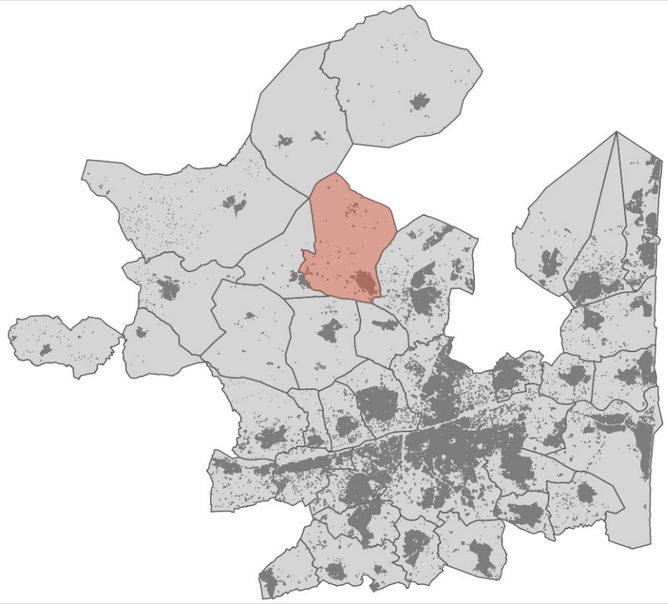
3 Environnement, paysage et prévention des risques :

- Les alignements d'arbres sont à préserver, renforcer et valoriser. Ils peuvent être le support des mobilités douces.
- Une végétalisation de la zone est attendue lors de son aménagement, cela peut se traduire par la mise en place de haies entre les habitations légères, les places de stationnement, ou encore par la plantation d'arbres le long des voiries. Les essences végétales locales sont à privilégier pour limiter la consommation en eau.
- Des franges végétales de fin d'urbanisation et séparatives sont attendues en limite de zone. Elles permettront une transition plus douce vers les espaces agricoles, ainsi que plus d'intimité entre les espaces bâtis et la zone de projets.
- Les vues vers "El roc del Frare" et la nature environnante sont à préserver, notamment sur les zones les plus surélevées de la zone. Ces secteurs devront être aménagés en conséquence, avec peu de densité si du bâti (léger ou non) y prend place.



Orientations d'Aménagement et de Programmation







Espira-de-l'Agly

Légende :

1

1 → X Échéancier d'ouverture à l'urbanisation des zones 1AUH (Habitat).

1 → X Échéancier d'ouverture à l'urbanisation des zones 1AUE (Economique).

Espira de l'Agly - OAP Sud-Est

● Contextualisation :

► **Vocation principale :** Habitat

► **Zonage :** 1AUH-3

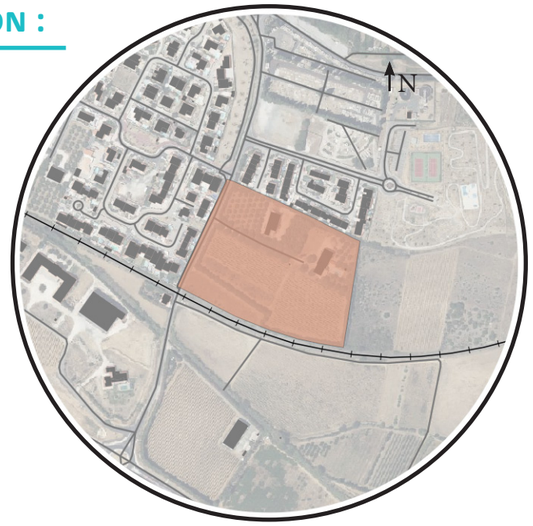
► **Surface de la zone :** 2,9 ha

► **Densité projetée :** 30 logements/hectare (sur partie non bâtie et partie cave)

► **Prévisionnel de logements :** 50 logements projetés au terme de la zone.

► **Points d'attention :** Secteur en entrée de ville, au sud-est du tissu urbain Espiranenc, à proximité de l'espace sports et loisirs. Contexte urbain résidentiel pavillonnaire. Proximité de la voie ferrée et de la future ligne LGV. Présence d'alignements d'arbres et de constructions sur l'OAP : mas et bâtiments du domaine Fourty.

● Localisation :



● Enjeux du projet :

⊙ Le traitement paysager de l'entrée de ville et l'intégration paysagère du quartier.
⊙ La prise en compte de la proximité de la voie ferrée, de la future LGV, des risques et nuisances associés.
⊙ La préservation des alignements d'arbres existants.
⊙ La diversification de l'offre en logements du quartier pour répondre aux besoins variés des habitants et favoriser la mixité sociale.

● Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine du quartier :

⊙ Un recul paysager sera imposé le long de la voie ferrée pour réduire les nuisances et garantir une séparation visuelle.
⊙ Les typologies de logements proposées devront être en cohérence avec le bâti existant (type pavillonnaire et intermédiaire) pour ne pas rompre l'homogénéité actuelle.
⊙ La partie nord-ouest du secteur, en continuité avec le lotissement le Clos d'en Cante, sera privilégiée pour la construction d'habitat individuel groupé, en cohérence avec l'existant.
⊙ Les logements collectifs seront de préférence positionnés sur la partie sud-ouest du secteur.
⊙ La partie sud-est sera privilégiée pour l'implantation de maisons individuelles.
⊙ L'ensemble du quartier s'organisera autour de la trame paysagère et des alignements d'arbres existants qui seront conservés. Au sud-ouest, l'espace isolé par les alignements accueillera le bassin de rétention paysager associé au projet.
⊙ Des espaces publics extérieurs qualitatifs seront aménagés, avec des espaces verts, comprenant des plantations d'arbres, des massifs végétalisés et des pelouses, sur une superficie minimale de 2 900 m² (10% de l'emprise de la zone AU).
⊙ L'entrée de ville sera qualifiée par une composition paysagère soignée, marquée par une zone tampon végétalisée entre le nouveau secteur et les espaces environnants. Cette transition visuelle et fonctionnelle renforcera l'identité du secteur tout en valorisant son intégration urbaine.

2 Déplacements et stationnement :

⊙ L'accès principal se fera à sens unique depuis la départementale RD5D, sur l'actuel accès du Domaine Fourty. Un accès secondaire se fera au nord du secteur, en continuité de la voie existante (Lot. Le Clos d'en Cante).
⊙ Cette voie de desserte réalisera une boucle sur le secteur, et débouchera sur la RD5D plus au sud.
⊙ Les débouchés routiers/piétonniers sur la voie existante seront traités pour garantir la sécurité de l'ensemble des usagers.
⊙ Les abords de l'axe principal de desserte en sens unique seront végétalisés pour créer un cadre de vie agréable tout en facilitant l'accès aux différentes parties du quartier.
⊙ Les besoins en stationnement des futures constructions seront couverts à la parcelle, avec une capacité suffisante et adaptés aux besoins des résidents.
⊙ Les espaces de stationnement mutualisés pour les visiteurs seront favorisés et aménagés sous forme de poches de stationnement, intégrées harmonieusement dans le paysage.

Mobilités douces :
⊙ Un maillage doux, sécurisé et végétalisé sera mis en place pour relier les différentes parties du quartier.
⊙ Les cheminements modes actifs seront continus et sécurisés, tout en favorisant les courtes distances.

3 Environnement, paysage et prévention des risques :

⊙ Les alignements et bosquets d'arbres existants seront autant que possible conservés et valorisés, dans la limite des possibilités pour la création des accès au secteur.

⊙ L'intégration des arbres existants dans la composition/implantation des constructions permettra de maintenir au maximum la végétation en place.
Sur la partie nord-ouest du secteur, les oliviers qui ne seraient pas maintenus pourraient être transplantés ailleurs sur le secteur et participer à l'ambiance végétale du quartier.

⊙ Un recul paysager sera aménagé pour réduire les nuisances sonores et visuelles liées à la proximité de la voie ferrée et de la future LGV. Cet espace pourra être planté d'essences locales basses pour renforcer le front urbain d'entrée de ville sans accentuer l'aléa incendie existant.

⊙ En anticipation de l'augmentation des nuisances sonores due à la construction de la future LGV, les logements devront répondre à des principes de conception tels que l'orientation des pièces de vie à l'opposée de la future voie, les garages, murs de clôture pleins et bureaux en première ligne pour servir de protection acoustique pour le reste du quartier, isolation renforcée, et/ou éléments paysagers (haie, alignement d'arbre).

⊙ L'aménagement d'une frange de fin d'urbanisation en limites sud et est permettra de créer une épaisseur fonctionnelle et paysagère. Il s'agira d'une haie vive associant à minima la strate arborée et arbustive. Sa hauteur et son épaisseur permettront d'amorcer une transition douce avec le contexte paysager environnant.

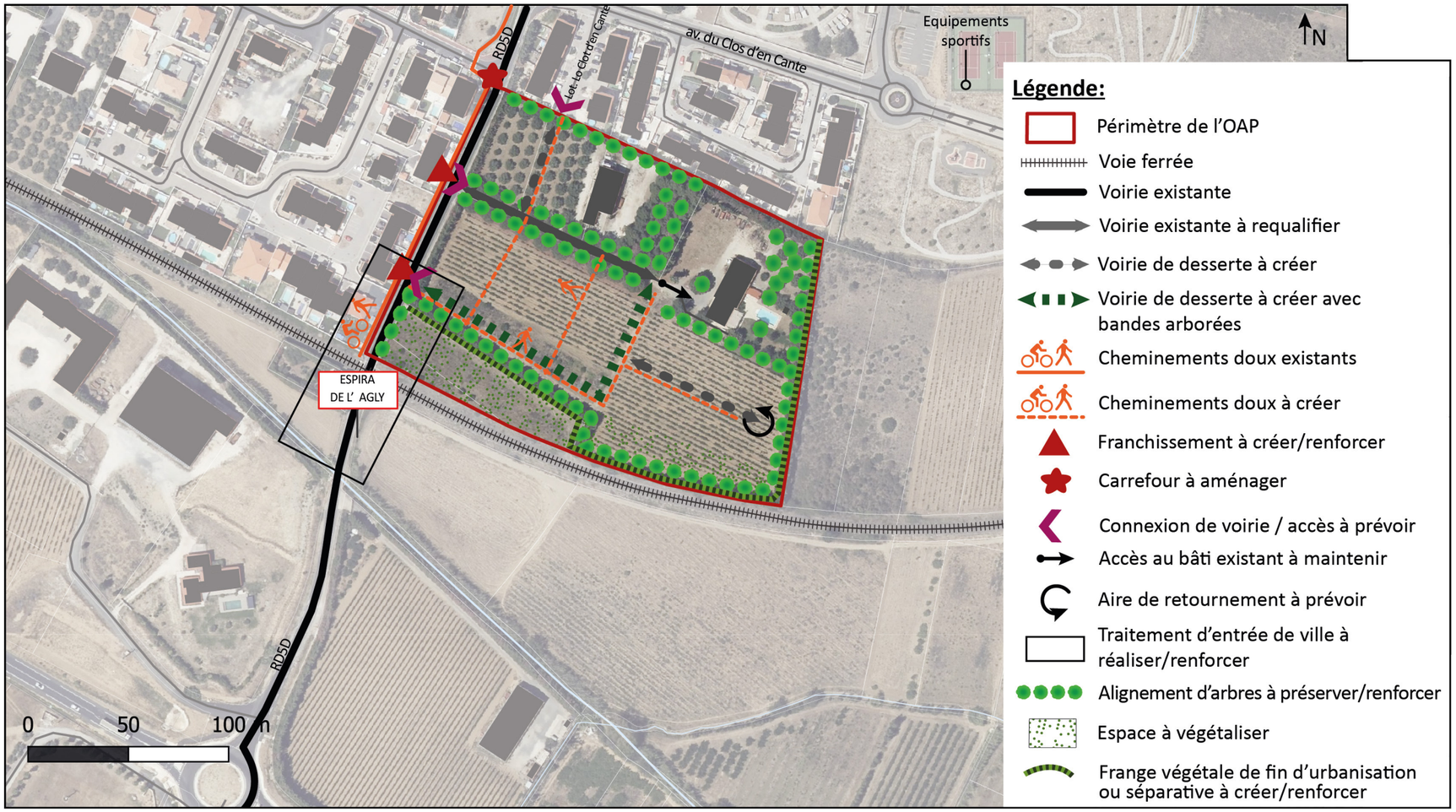
⊙ Les espaces non bâtis devront être autant que possible perméables afin d'assurer une infiltration optimale des eaux de pluie et de ne pas surcharger les ouvrages hydrauliques conçus à cet effet.

⊙ La végétation fera partie intégrante du secteur : voirie, clôtures, pieds de façades, pieds d'arbres.

⊙ Les clôtures en limites séparatives privées seront perméables pour favoriser la circulation de l'eau et de la petite faune.

⊙ Un bassin de rétention, situé au sud-ouest de la zone ("Espace à végétaliser"), prendra en charge l'imperméabilisation de la zone et s'intégrera aux alignements d'arbres existants. Cette disposition permettra de préserver la continuité végétale et renforcera l'intégration des nouvelles constructions à l'entrée de ville.

⊙ Des mesures pour assurer la défendabilité du secteur vis-à-vis du risque incendie de feu de forêt seront adoptées (accès pompier, emplacement hydrants, espèces végétales non inflammables à proximité des bâtiments).



Espira-de-l'Agly - OAP Mas Llucia

● Contextualisation :

► **Vocation principale :** Economique

► **Zonage :** 1AUE1

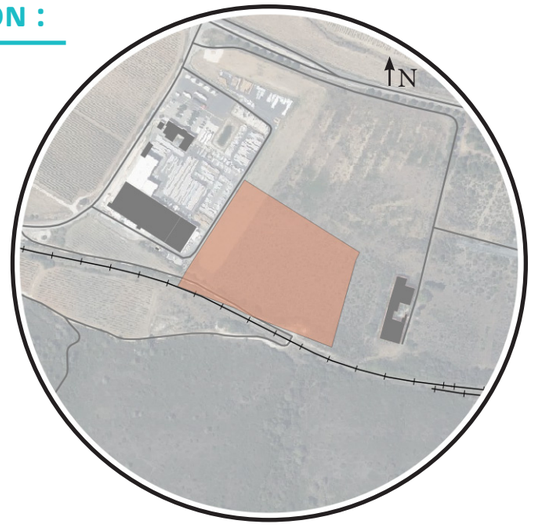
► **Surface de la zone :** 2ha

► **Densité projetée :** Non concerné.

► **Prévisionnel de logements :** Non concerné.

► **Points d'attention :** Secteur à l'ouest de la ville, à proximité de la ville de Cases-de-Pene. Situé entre l'usine Semin à l'ouest, le Mas Llucia à l'est et la voie ferrée au sud. Proximité de la RD117 au nord . Présence de points de vue sur le grand paysage au sein de la zone.

● Localisation :



● Enjeux du projet :

⊙ Le confortement de l'activité économique et industrielle présente sur la commune.
⊙ La prise en compte de la proximité de la voie ferrée, des risques et nuisances associés.
⊙ La préservation et mise en valeur des composantes paysagères comme la vue sur le grand paysage et le patrimoine.
⊙ L'intégration de la nouvelle construction à son environnement naturel (topographie et paysage) et bâti.

● Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine du quartier :

⊙ L'implantation des bâtiments se fera de façon optimisée afin de réduire l'imperméabilisation des sols.
⊙ Les façades nord seront qualitatives et intégrées au paysage. Les façades secondaires devront être traitées avec le même soin que les façades principales.
⊙ Les surfaces de stationnement et de stockage devront être implantées hors du champ de visibilité depuis la RD117 et intégrés de manière paysagère (plantations, clôtures plantées, sols perméables dans la mesure du possible, etc.).
⊙ Le secteur devra développer une identité visuelle homogène sur l'ensemble, traduite par un nuancier de matériaux, par le mobilier urbain (mâts d'éclairage, bornes, clôtures…) et par une signalétique en relation avec l'aspect architectural (cahier de prescriptions architecturales et paysagères à élaborer).
⊙ Dans la recherche d'une qualité de travail pour les usagers, il sera créé un espace public et de rencontre, permettant de répondre aux attentes et besoins des utilisateurs de la zone (arbres d'ombrage, aire de pique-nique, etc.).

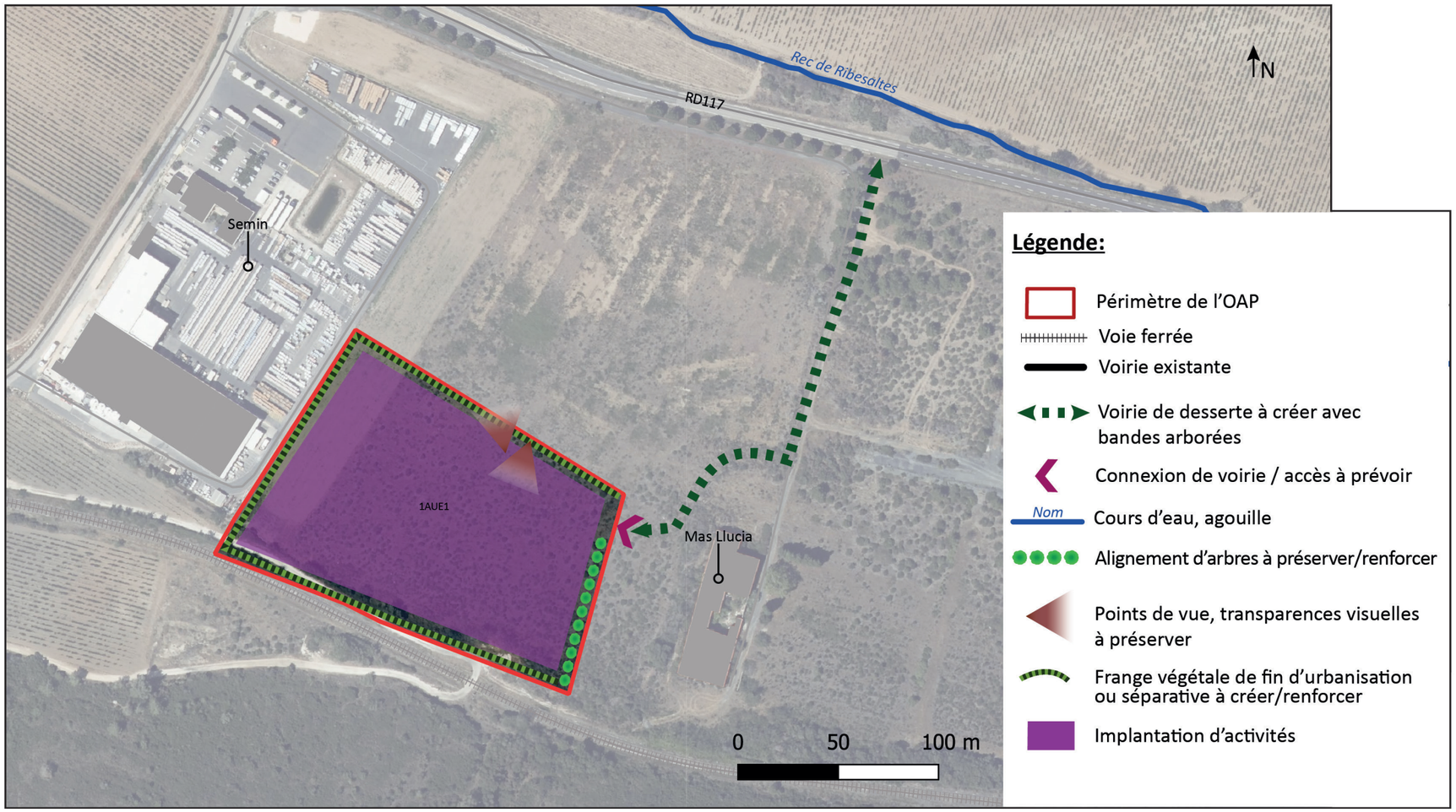
2 Déplacements et stationnement :

⊙ L'accès au secteur se fera par le chemin de terre existant à l'est. Ce dernier sera aménagé de façon adaptée pour les différents modes de déplacement (véhicules, camions, modes actifs) afin de ne pas générer des conflits d'usage.
⊙ Les voies créées seront végétalisées pour créer un cadre de vie agréable et favoriser leur intégration paysagère.
⊙ Le stationnement devra être géré de manière compacte, sur des aires dédiées, perméables et plantées. Des ombrières photovoltaïques peuvent aussi être implantées, sans pour autant empêcher la plantation d'arbres.

Mobilités douces :
⊙ Des cheminements piétons devront être aménagés à l'intérieur de la zone pour favoriser les modes actifs. Leurs revêtements seront perméables.

3 Environnement, paysage et prévention des risques :

⊙ L'urbanisation du secteur prendra en compte les éléments paysagers présents, notamment les points de vues sur le grand paysage identifiés.
⊙ Un alignement d'arbres sera planté le long de la limite est pour créer en écran paysager à l'entrée du secteur.
⊙ Les clôtures seront perméables afin de favoriser l'écoulement des eaux de ruissellement et permettre le déplacement de la petite faune.
⊙ L'aménagement d'une frange de fin d'urbanisation en limites nord, sud et est permettra de créer une épaisseur fonctionnelle et paysagère. Il s'agira d'une haie vive associant à minima la strate arborée et arbustive. Cette frange contribuera d'abord à limiter les nuisances sonores en provenance de la voie ferrée, tout en favorisant l'intégration du secteur. Sa hauteur et son épaisseur permettront également d'éviter une rupture trop brute avec le contexte paysager environnant.
⊙ L'implantation des bâtiments dans le secteur devra prendre en compte l'ensoleillement et les vents dominants, pour optimiser l'orientation des bâtiments, la composition des façades et les accès.
⊙ Les bâtiments seront conçus de manière à pouvoir intégrer des dispositifs de production d'énergies renouvelables, et prévoir l'écoulement des eaux de pluie des toits vers des réservoirs ou des espaces verts.
⊙ En terme de performance environnementale, il est recommandé l'utilisation des "écomatériaux*".
⊙ Une réflexion sur la gestion globale des eaux pluviales à l'échelle de la zone devra être menée. Dans le cas d'ouvrages de rétention, leur caractère paysager et leur accessibilité seront à prioriser.
⊙ Des mesures pour assurer la défendabilité du secteur vis-à-vis du risque incendie de feu de forêt seront adoptées (accès pompier, emplacement hydrants, espèces végétales non inflammables à proximité des bâtiments).



** Les éco-matériaux sont des matériaux qui minimisent l'utilisation de ressources fossiles et qu'utilisent peu d'énergie dans leur procédés de fabrication et de transport.*

Espira-de-l'Agly - OAP secteur sud

Contextualisation :

► **Vocation principale :** Habitat

► **Zonage :** 1AUH-3

► **Surface de la zone :** 3,6 ha.

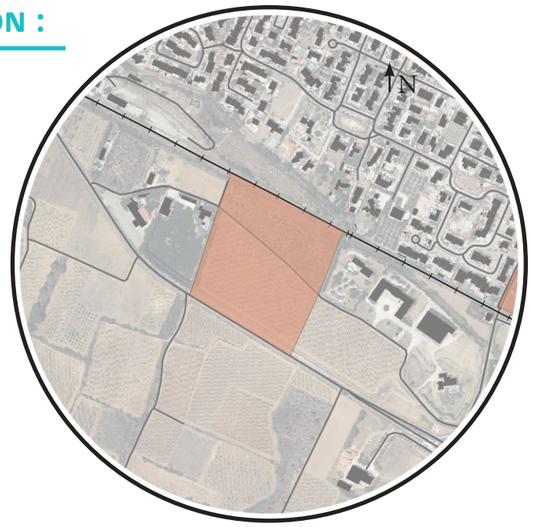
► **Densité projetée :** 30 logements/hectare

► **Prévisionnel de logements :** 108 logements projetés au terme de la zone.

► **Points d'attention :** Secteur au sud du tissu urbain espiranenc, entre la voie ferrée au nord et la RD117 au sud. Contexte urbain résidentiel diffus (mas isolés). Proximité du Domaine viticole Piquemal. Secteur en partie occupé par des vignes au sud, en partie enfiché au nord.

Aléa incendie de forêt et de végétation : partiellement concernée par un risque élevé (PAC 2024).

Localisation :



Enjeux du projet :

- L'encadrement du secteur par des axes structurants majeurs et très fréquentés (voie ferrée et RD117).
- La présence d'axes routier et ferré générant des nuisances (sonores et pollutions)
- La prise en compte du point de vue sur les Pyrénées au nord-ouest.
- La gestion de l'accessibilité et des modes actifs vers le centre-ville.
- La diversification de l'offre de logements pour répondre aux besoins variés des habitants et favoriser la mixité sociale, incluant des logements intermédiaires, des logements en accession sociale (PSLA) et des logements locatifs adaptés.

Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine du quartier :

- La forme urbaine assurera l'accueil d'une diversité de logements et la création d'espaces extérieurs privatifs limitant les vis-à-vis.
- Afin de respecter la densité attendue, le secteur pourra accueillir des logements individuels ainsi que collectifs. Pour conserver le point de vue au nord-ouest de la parcelle, il est préférable de positionner les constructions hautes (logements collectifs par exemple), au sud-ouest du secteur.
- Le secteur est longé au nord par la voie ferrée (Perpignan-Caudiès-de-Fenouillèdes) et au sud par la départementale RD117. Un effort sera fait sur les limites du quartier pour réduire au maximum les nuisances de ces axes (tant visuelles que sonores).

Ainsi, les constructions prendront en compte un retrait vis-à-vis des axes structurants environnants, au nord comme au sud.

2 Déplacements et stationnement :

- Deux accès principaux sont prévus, à l'est et à l'ouest par la voie existante Della la Rec. Elle sera requalifiée (élargie et restaurée) dans sa totalité afin de garantir l'accès et la desserte des futurs logements.Elle sera également accompagnée de noues et les alignements d'arbres existants seront conservés.
- Un dédoublement de la voie sera prévu pour desservir un troisième alignement de logements, cette voie sera longée de bandes arborées.
- Un carrefour sera aménagé à son intersection avec la voie Della la Rec et une aire de retournement sera à prévoir à son extrémité nord.
- Les besoins en stationnement des futures constructions seront couverts, avec une capacité suffisante et adaptée aux besoins des résidents.
- Le stationnement des véhicules sera intégré individuellement à chaque parcelle.
- Les espaces de stationnement mutualisés pour les visiteurs seront favorisés et intégrés harmonieusement dans le paysage, notamment au niveau de la place de retournement ou de l'îlot central.

Mobilités douces :

- Des accès piéton et vélo, longeant la voie principale traversante (Della la Rec), seront créés et s'accrocheront directement à l'est au carrefour giratoire voisin et à l'ouest sur la RD117.
- Des cheminements doux seront aménagés entre les îlots bâtis pour favoriser la perméabilité piétonne du quartier. Des accès seront établis entre les axes principaux et les espaces verts créés au sud du secteur le long de la départementale.

3 Environnement, paysage et prévention des risques :

⊙ Une réflexion sur la gestion globale des eaux pluviales à l'échelle de la zone devra être menée. Les ouvrages de gestion des eaux pluviales (noues, bassins de rétention) seront paysagers et accessibles, afin d'être intégrés au quartier et de participer à conforter l'ambiance paysagère.

⊙ La nouvelle voirie de desserte du secteur sera réalisée en prenant en compte le ruissellement des eaux pluviales (terrain en pente vers le sud) en permettant une perméabilité ou une évacuation vers le sud. De plus, un bassin de rétention d'eaux pluviales pourra être prévu au sud, pour réguler les afflux d'eaux pluviales provenant de l'ensemble du secteur.

⊙ Les espaces non bâtis seront aménagés de manière perméable et végétalisée, avec des espèces locales, résistantes et peu consommatrices d'eau.

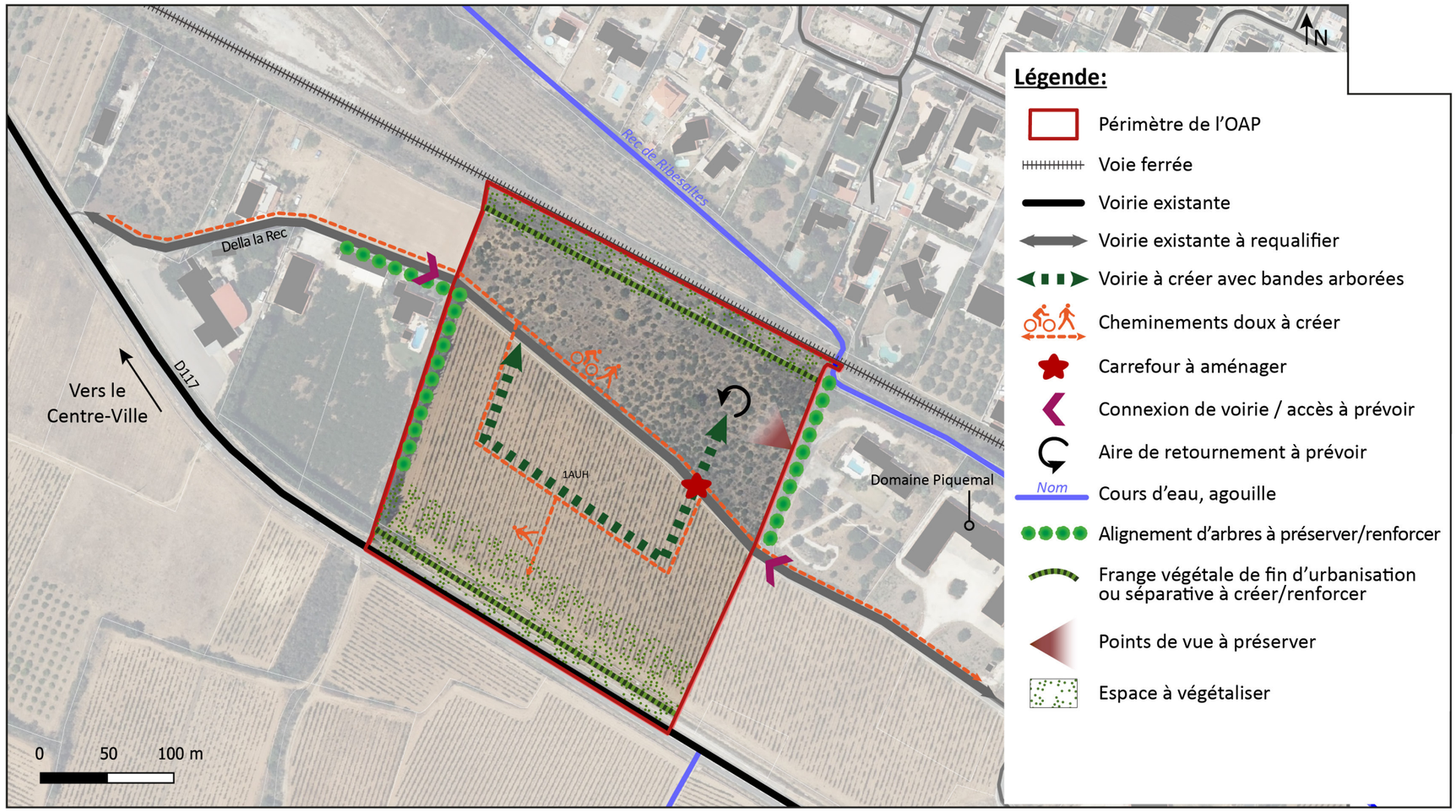
⊙ L'urbanisation du secteur prendra en compte les éléments paysagers présents. La végétation fera partie intégrante de la composition du secteur : voiries, clôtures, pieds de façades, pieds d'arbres.

⊙ Des clôtures végétalisées et transparentes permettront la perméabilité du quartier laissant à la petite faune locale la liberté de traverser le site.

⊙ La voie principale sera longée d'un alignement d'arbres dans la continuité de ceux existants, de même pour la voie créée. Les alignements de cyprès existants seront conservés et participeront aux délimitations du secteur.

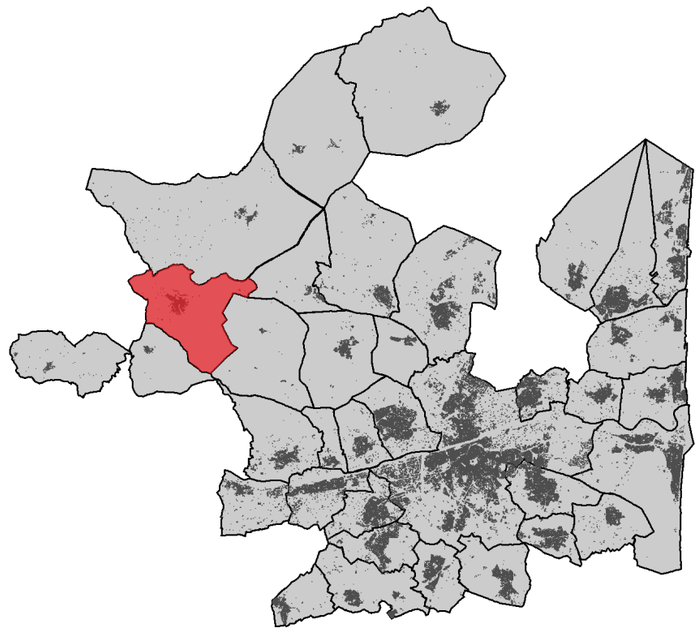
⊙ Des franges végétales au nord et au sud ainsi qu'une épaisseur de végétation permettront de séparer et d'isoler les logements des nuisances provenant de la RD117 et de la voie ferrée. Ces franges de fin d'urbanisation seront à traiter par des aménagements paysagers et continus. L'épaisseur devra inclure une haie aux strates diversifiés, permettant la plantation de grands sujets quand l'espace le permet.

⊙ Des mesures pour assurer la défendabilité du secteur vis-à-vis du risque incendie de feu de forêt seront adoptées (accès pompier, emplacement hydrants, espèces végétales non inflammables à proximité des bâtiments).



Orientations d'Aménagement et de Programmation





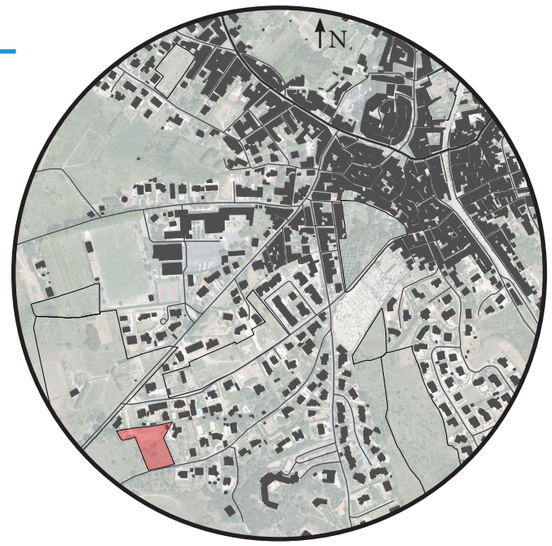
Estagel

Commune d'Estagel - OAP Les Tombes

Contextualisation :

- **Vocation principale :** Habitat.
- **Zonage :** 1AUH-3.
- **Surface de la zone :** 4342m².
- **Densité projetée :** Moyenne (20-40 logements/hectare).
- **Prévisionnel de logements :** Entre 8 et 16 logements projetés au terme de la zone.
- **Points d'attention :** Présence de Corridors avérés de la TVB (Milieux agricoles non cultivés et Pelouses/Garrigues) à maintenir.
  ER pour élargissement de la Rue Edmond Michelet.

Localisation :



Enjeux du projet :

- Créer de nouveaux logements en cohérence avec le tissu urbain existant et bien connectés au réseau viaire.
- Assurer au maximum la prise en compte des éléments avérés de la TVB (Corridors Agricoles non cultivés et Pelouses/Garrigues) lors de l'aménagement de la zone pour ne pas rompre les fonctions écologiques des lieux et/ou proposer des mesures compensatoires sur site.
- Se conformer aux exigences techniques du PPRI en vigueur et prendre en compte le PGRI en matière de maitrise du risque inondation.

Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine du quartier :

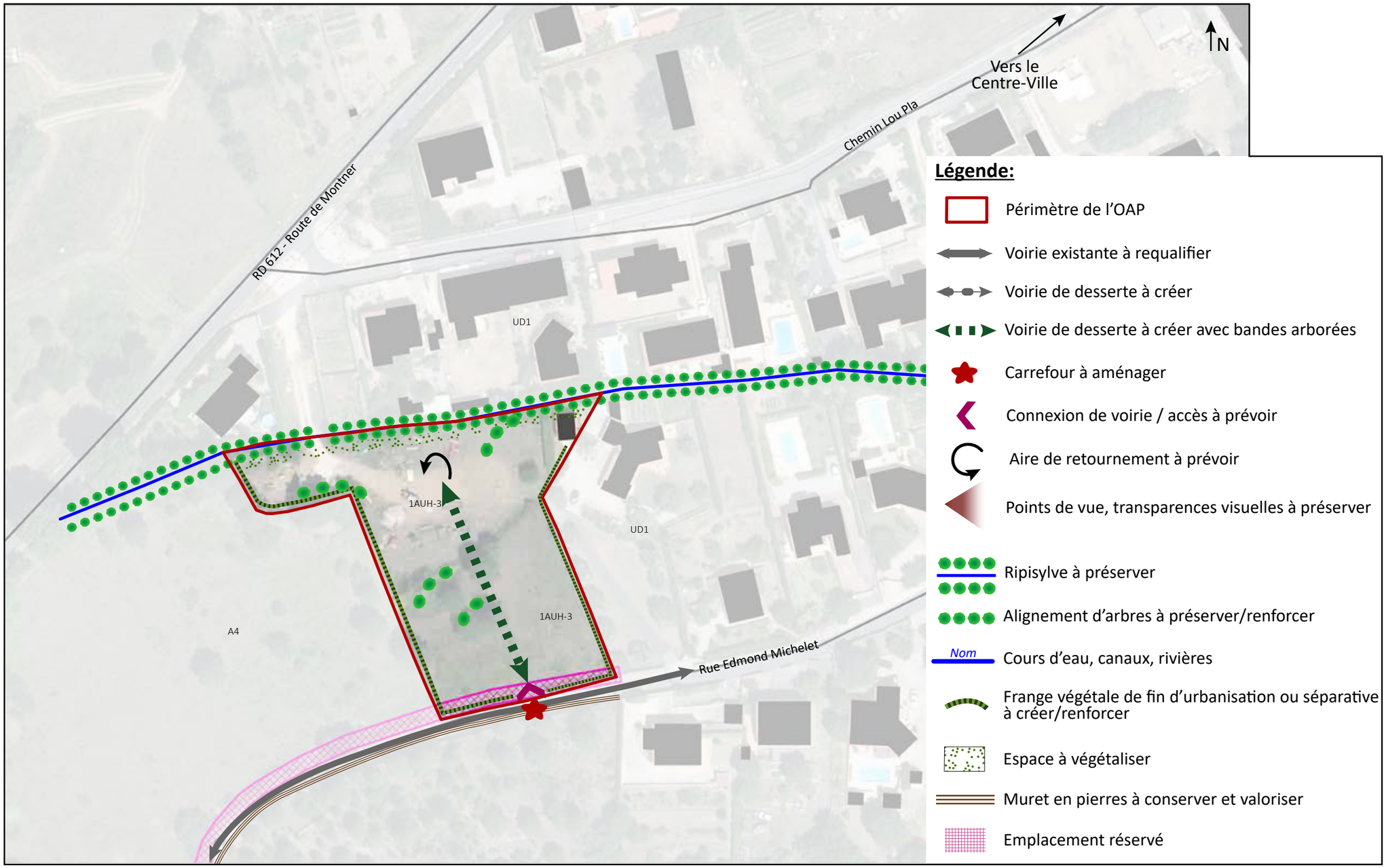
- Une pluralité des typologies de logements (maisons individuelles, maisons en bande, petits collectifs...) devra être proposée pour favoriser l'accueil d'un panel de ménages élargi. L'habitat social devra être diffus dans le quartier plutôt que concentré dans un même secteur. Un travail sur l'orientation du bâti (soleil et vent) sera effectué sur l'ensemble de la zone de sorte à favoriser le confort bioclimatique. L'utilisation des ENR sera privilégiée. Une densité plus faible sera appliquée à l'approche de la fin d'urbanisation Ouest.
- L'urbanisation de la zone devra se faire dans le respect des éléments de TVB présents sur zone (Corridors avérés). L'aménagement tiendra compte de ces aménités environnementales et paysagères pour proposer un cadre de vie qualitatif où le végétal est mis en avant. La conservation des éléments paysagers existants accompagnera au maximum un développement urbain harmonieux (alignements d'arbres, topographie, murets...).
- Dans le but de protéger les vues vers le grand paysage et d'offrir un cadre urbain conforme à la topographie du site, les constructions ne devront pas dépasser le R+1 et être implantées de sorte à préserver des cônes de vues.

2 Déplacements et stationnement :

- La Rue Edmond Michelet devra être élargie (ER à cet effet) et par la même occasion dotée de trottoirs pour sécuriser les déplacements piétons vers les futures habitations.
- La zone sera desservie par une voirie interne permettant de relier le Chemin Lou Pla et la rue Edmond Michelet. Cette connexion sera garante d'une desserte efficace des nouvelles habitations.
- Les voiries se terminant en raquette de retournement sont à proscrire.
- Le stationnement devra être prévu à l'intérieur des parcelles pour les véhicules dédiés au foyer. Des places de stationnement sur voirie seront intégrées à l'aménagement global.

3 Environnement, paysage et prévention des risques :

- Vu la présence de corridors avérés de la TVB, une végétalisation accrue du secteur est souhaitée pour compenser au maximum les effets de l'urbanisation. Cette compensation passe par la création de bandes végétales continues et plantées (sans fausses d'arbres) le long de la voirie principale de la zone.
- Au nord de la zone, la ripisylve du cours d'eau doit être préservée et mise en valeur. Ce secteur est concerné par un aléa modéré du PGRI, ce pourquoi il devra être privilégié pour l'aménagement d'espaces verts et/ou de détente en lien direct avec la ripisylve. Si nécessaire, les aménagements hydrauliques (rétention) devront prendre place dans ce secteur à la topographie descendante et à l'inondabilité signalée.
- Les alignements d'arbres devront être préservés, renforcés et valorisés.
- Des franges végétales sont attendues aux abords de l'urbanisation existantes et en limite de zone naturelle pour créer une coupure verte.
- Les vues en direction du grand paysage depuis le haut de la zone (Rue Edmond Michelet) sont à préserver et à valoriser.



Commune d'Estagel - OAP Le Village

Contextualisation :

- ► **Vocation principale :** Habitat et équipements publics.
- ► **Zonage :** 1AUH-3
- ► **Surface de la zone :** 1ha.
- ► **Densité projetée :** Moyenne (20-40 logements/hectare) pour l'habitat.
- ► **Prévisionnel de logements :** Entre 20 et 40 logements projetés au terme de la zone, dont XX de LLS.
- ► **Coefficient de pleine terre :** 0.15, soit 1500m² de pleine terre plantée sur la zone.
- ► **Points d'attention :** Terrain situé en contre-bas de la voirie (mur de soutènement).

Localisation :



Enjeux du projet :

- Se conformer aux exigences techniques du PPRI en vigueur et prendre en compte le PGRI en matière de maitrise du risque inondation.
- Urbaniser cette importante dent creuse située en plein centre-ville en prenant en compte la trame urbaine ancienne existante (bâti très dense). Le ou les projets qui seront réalisés devront garantir une qualité urbaine et architecturale en harmonie avec l'existant pour éviter de dénaturer le centre ancien d'Estagel.

Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine du quartier :

- Une pluralité des typologies de logements (maisons individuelles, maisons en bande, petits collectifs...) peut être proposée pour favoriser l'accueil d'un panel de ménages élargi, mais les contraintes d'accès et l'enclavement de la zone doivent être pris en compte. L'utilisation des ENR sera privilégiée.
- Les futures constructions devront s'insérer dans le cadre bâti existant, à la recherche d'une certaine homogénéité urbaine. A ce titre les bâtisses n'excéderont pas le R+2.
- Cette dent creuse en partie impactée par l'aléa très fort du PGRI peut-être l'opportunité d'offrir un espace vert de détente et une meilleure perméabilité aux mobilités douces en plein cœur de ville, en plus des projets de logements et d'équipements publics qu'elle est destinée à accueillir.

2 Déplacements et stationnement :

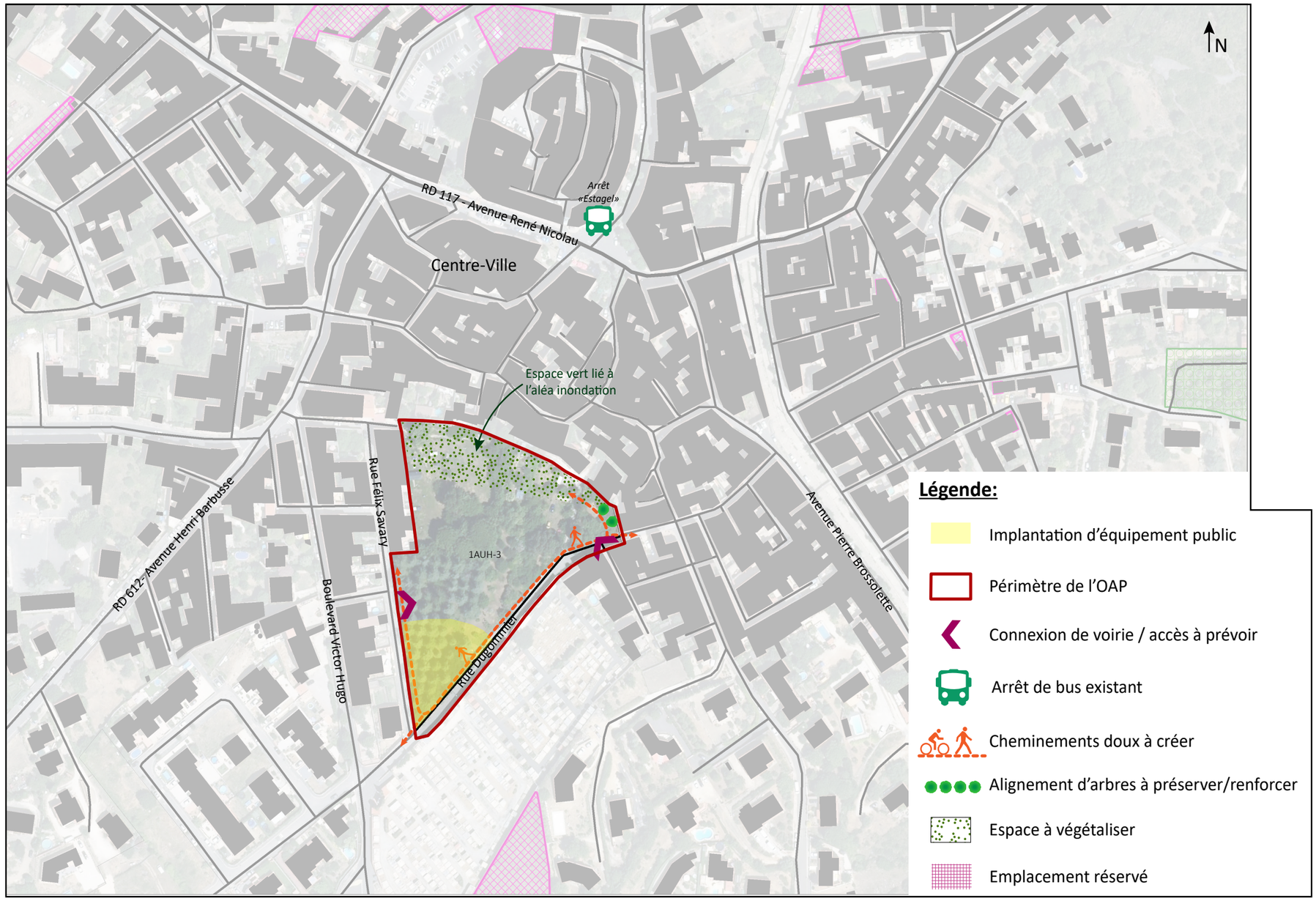
- Les accès s'établiront depuis les voies existantes Rue Felix Savary et Rue Dugommier, une éventuelle voirie principale pourra connecter les deux rues en passant par la zone d'études. Cette voirie devra être projetée en fonction du ou des projets proposés sur cette zone.

Mobilités douces :

- Des cheminements piétons dans la zone d'études se substituants aux trottoirs manquants des rues Dugommier et Felix Savary devront être prévus. Ces cheminements assureront aussi la desserte des équipements publics crées sur zone.

3 Environnement, paysage et prévention des risques :

- L'espace identifié comme à végétaliser au Nord de la zone d'étude correspond à l'impact de l'aléa très fort du PGRI. Vu l'inconstructibilité du secteur, il est proposé de l'aménager en espace vert ou en espace de rétention des eaux de pluies (végétalisé et accessible). Cet aménagement paysager peut occuper une surface plus importante selon le projet proposé.
- Les alignements d'arbres présents sur zone, en grande quantité, seront au maximum maintenus pour participer à la végétalisation du quartier.



Commune d'Estagel - OAP La Gare

● Contextualisation :

► **Vocation principale :** Équipements publics (SDIS).

► **Zonage :** 1AUep.

► **Surface de la zone :** 1ha.

► **Coefficient de pleine terre :** 0.15, soit 1500m² de pleine terre plantée sur la zone.

● Localisation :



● Enjeux du projet :

- Redynamiser et exploiter ce secteur de la commune lié à la viticulture et dont le patrimoine bâti est qualitatif, en lien avec la création de la voie de contournement, pour développer des équipements publics structurants, tel qu'un centre de secours et d'incendie
- Valoriser la gare ferroviaire d'Estagel, lieu touristique grâce au Train Rouge, au travers le réaménagement du secteur par l'intermédiaire de la voie de contournement.

● Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine du quartier :

- L'urbanisation devra se faire dans le respect des éléments de TVB et l'EBC en présence le long de l'Agly.
- La distribution des bâtiments (nouveaux et existants) devra être repensée en prenant en compte la présence de la voie de contournement. Cet emplacement le long de la voie départementale aura un effet vitrine important, une implantation le long de l'axe avec stationnement en arrière des bâtiments sera à privilégier.
- L'architecture des futurs bâtiments devra s'intégrer à l'existant, elle sera facilement reconvertible et favorisera l'utilisation des ENR.

2 Déplacements et stationnement :

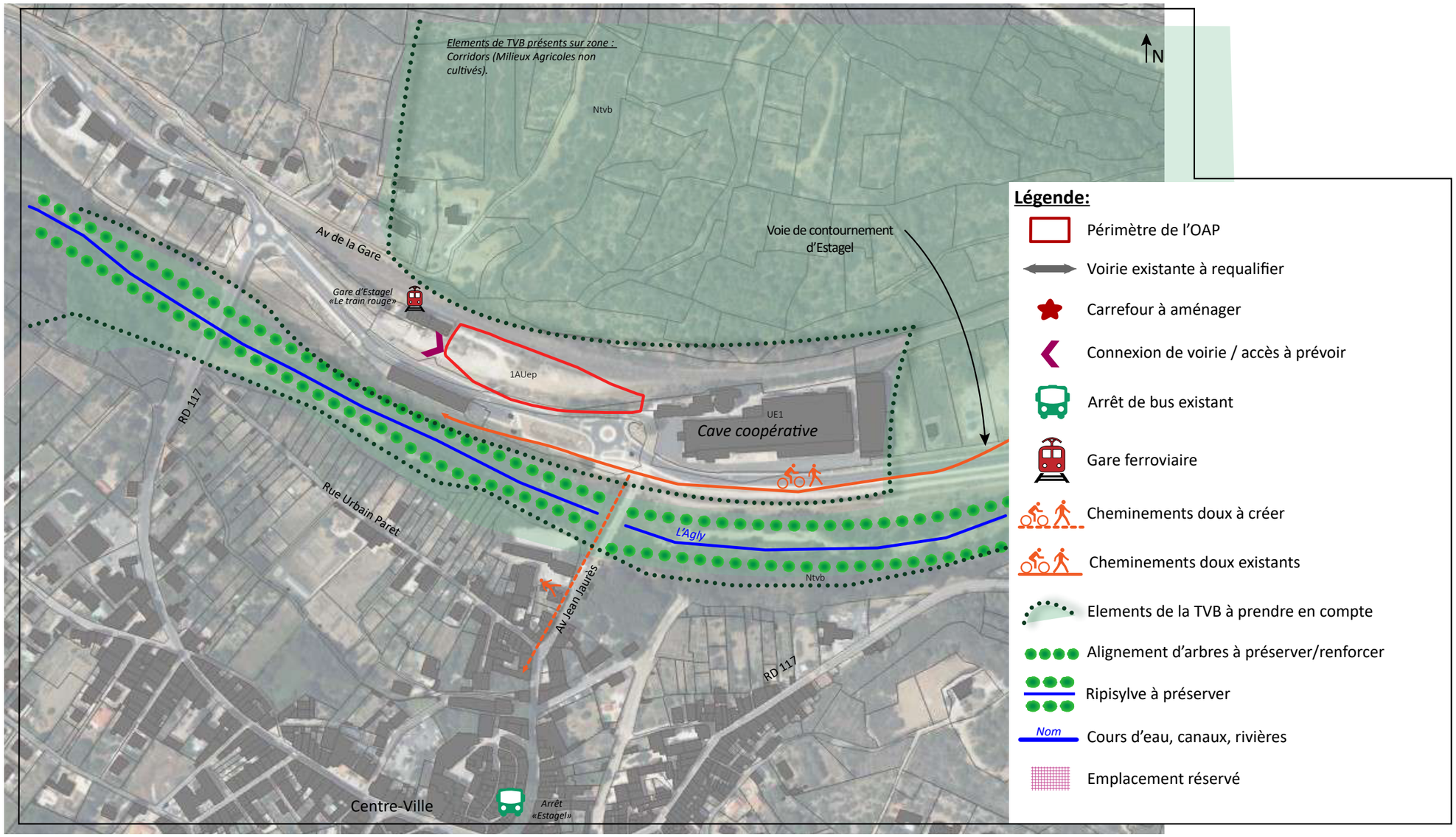
- Le système viaire qui dessert la cave coopérative et les autres bâtiments autour devra être repensé depuis la voie de contournement. Des connexions de voiries seront à prévoir sur les carrefours giratoires ou directement depuis la nouvelle voie de contournement pour assurer une desserte efficace, et ce en fonction des projets de construction/réhabilitation de bâtiment sur la zone.
- Une signalétique est à mettre en œuvre au niveau des différents giratoires sur la RD 117 et la voie de contournement pour assurer un rabattement des visiteurs vers le train rouge plus efficace.

Mobilités douces :

- Les cheminements doux existants seront à prendre en compte dans le projet de sorte à les maintenir et à les mettre en valeur. Leur continuité peut être envisagée.
- Un cheminement piétons sécurisé entre le centre-ville et le pôle d'activités via l'Avenue Jean Jaurès permettrait de relier les deux rives d'Estagel actuellement très peu connectées, surtout pour les piétons.

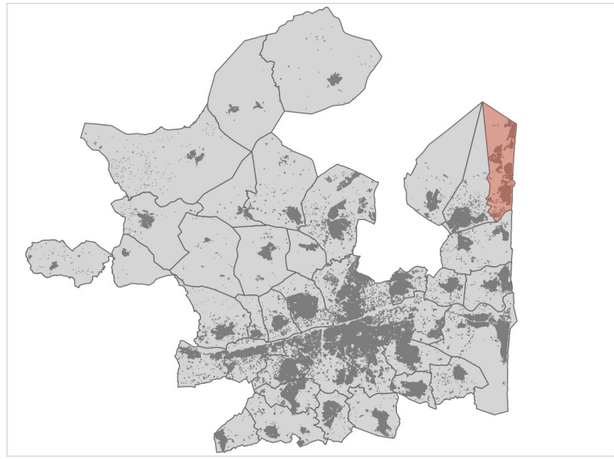
3 Environnement, paysage et prévention des risques :

- Vu la présence de corridors avérés de la TVB, une gestion raisonnée des espaces verts et naturels est attendue sur la zone. La ripisylve de l'Agly fera l'objet d'une attention particulière lors des travaux d'aménagement.
- Les alignements d'arbres présents sur le talus remontant vers la gare devront être conservés et renforcés si nécessaire.



Orientations d'Aménagement et de Programmation







Le Barcarès

Le Barcarès - OAP Cap de Front

● Contextualisation :

► **Vocation principale :** Habitat et hébergement touristique sous forme d'une ou plusieurs opérations d'aménagement d'ensemble.

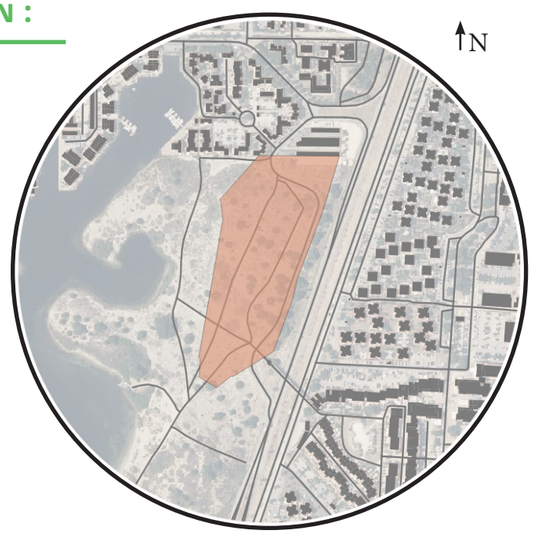
► **Zonage :** 1AUH3

► **Surface de la zone :** 3,38 ha, dont environ 1 ha dédié à une structure hôtelière.

► **Densité projetée :** 35 logements/hectare, soit un prévisionnel d'environ 80 logements au terme du PLUi-D.

► **Points d'attention :** Secteur situé au nord-ouest de la commune. Contexte résidentiel proche de l'étang, proximité d'équipements et commerces. Secteur surélevé, situé le long et en surplomb de la RD83. Une surface importante du secteur est impactée par la Loi Barnier lié aux nuisances sonores provenant de la RD83. Proximité immédiate et vue sur l'étang de Salses-Leucate et sur le Canigó. Extension limité en espace proche de rivage justifiée par le SCOT.
Aléa incendie de forêt et de végétation : partiellement concernée par un risque élevé (PAC 2024).

● Localisation :



● Enjeux du projet :

◦ La gestion de nuisances sonores et la pollution de l'air par la proximité immédiate de la RD83.
◦ La prise en compte des points de vue sur l'étang et le Canigó.
◦ La préservation d'arbres existants.
◦ L'intégration harmonieuse du bâti, avec la gestion des vues depuis la RD83 et l'étang. La création de formes urbaines diminuant les vis-à-vis avec la RD83.
◦ La connexion du secteur au maillage viaire existant et l'accessibilité aux équipements et aménités proches par les modes actifs.

● Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine du quartier :

◦ L'urbanisation de ce secteur sera réalisée dans le cadre d'une ou plusieurs opérations d'aménagement d'ensemble, en respectant une densité raisonnée et adaptée au contexte.
◦ L'aménagement du secteur, sur sa limite est, devra faire l'objet d'une dérogation au titre de la loi Barnier (distance inférieure à 75 m de l'axe de la RD83).
◦ La forme urbaine devra s'intégrer au paysage, en tirant profit de la végétation en place. Quelques percées visuelles vers le Canigó sont à préserver.
◦ Les nouveaux bâtiments devront proposer des hauteurs dégressives vers la RD83, afin de diminuer leur impact et leur visibilité depuis la route départementale.
◦ La forme urbaine devra proposer une diversité de logements, petits et intermédiaires, et répondre à l'objectif de densité de la zone.
◦ Les logements sociaux seront de préférence positionnés sur la partie sud du secteur.
◦ Les façades secondaires de tout bâtiment, visibles depuis la RD83, devront être traitées avec le même soin que les façades principales.

2 Déplacements et stationnement :

◦ L'accès motorisé se fera par la rue Res. de Toison d'Or II. La circulation se fera à double sens par la rue déjà existante. Une sortie directe sur la RD83 sera conservée (en direction du Barcarès sud).
◦ La voirie et les cheminements comporteront des alignements d'arbres.
◦ Les aires de stationnement devront être réparties de manière équilibrée et traitées de manière paysagère.

Mobilités douces :
◦ Des cheminements modes actifs devront mailler le secteur avec les quartiers voisins et les aménités à proximité. Une voie verte connectera le secteur au quartier de La Grande Plage et à l'arrêt de bus, via la passerelle existante.

3 Environnement, paysage et prévention des risques :

◦ Les arbres existants devront être préservés autant que possible. La végétation existante sera renforcée par divers aménagements fonctionnels et paysagers.

◦ Une zone tampon densément végétalisée devra être aménagée entre le secteur et la RD83 (entrée de ville du SCOT), afin de créer un écran paysager et diminuer les nuisances sonores.

◦ Une frange urbaine et paysagère sera créée au sud et à l'ouest du secteur. La végétalisation se fera avec des essences locales adaptées au climat et au milieu dunaire, avec possible mise en défend des stations de la Germandrée des dunes qui seraient mises en évidence par l'étude d'impact. Son épaisseur permettra une transition paysagère douce et adaptée au secteur.

◦ Des alignements d'arbres et des haies seront plantés au nord du secteur pour matérialiser une limite paysagères avec les constructions et les espaces de loisirs existants.

◦ L'ensemble des voies et chemins devra s'accompagner de plantations, notamment d'arbres de haut jet pour créer de l'ombrage.

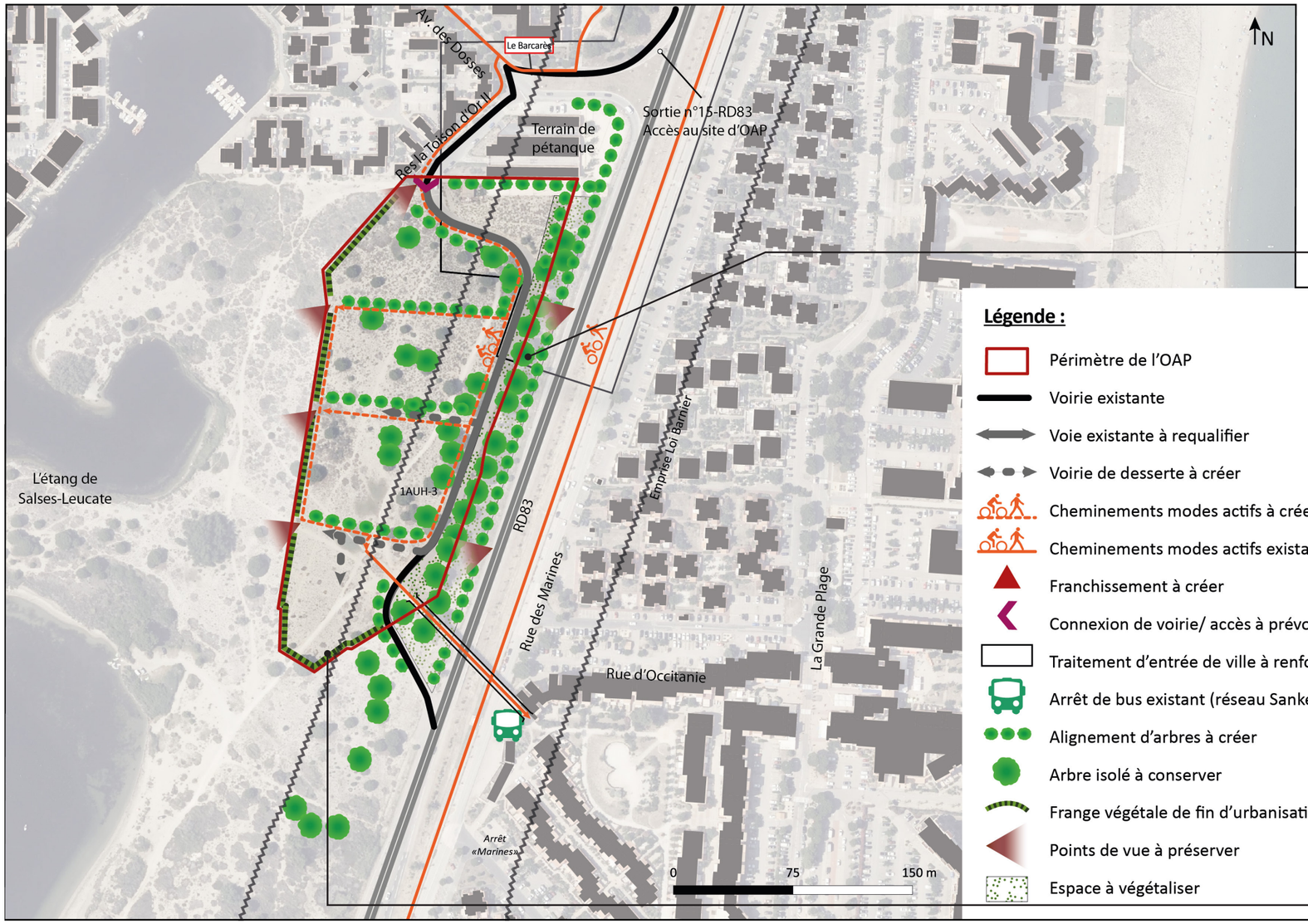
◦ Des mesures pour assurer la défendabilité du secteur vis-à-vis du risque incendie de feu de forêt seront adoptées (accès pompier, emplacement hydrants, espèces végétales non inflammables à proximité des bâtiments).

◦ Les éventuelles clôtures devront être plantées. Elles seront perméables pour l'eau et pour favoriser le passage de la petite faune locale.

◦ Les espaces non bâtis devront rester perméables pour favoriser l'infiltration des eaux de pluie et de ne pas surcharger les ouvrages conçus à cet effet.

◦ Au moins 10 % de la surface du secteur sera réservée au maintien ou à la création d'espaces verts publics (conformément au SCOT).

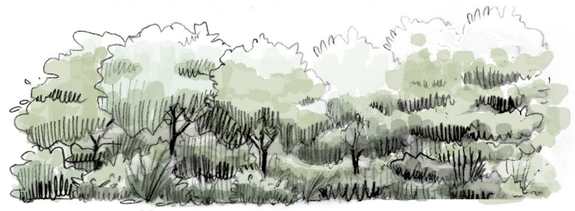
◦ Une réflexion sur la gestion globale des eaux pluviales à l'échelle de la zone devra être menée. Dans le cas d'ouvrages de rétention, leur localisation et matérialité devront participer au cadre de vie (plantations, accessibilité...).



◦ L'utilisation et le développement des énergies renouvelables seront priorisés par la mise en place d'équipements spécifiques (panneaux photovoltaïques, eau chaude solaire...).



ALIGNEMENT SUR HAIE BASSE

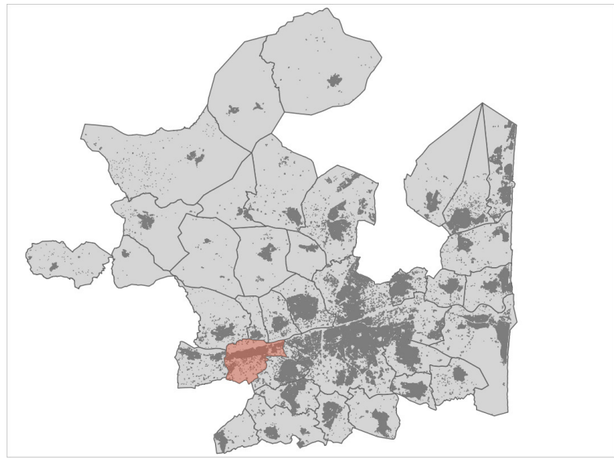


HAIE FILTRE VENT

Illustrations issues de l'OAP entrée de ville du PLUi D PMM. Source : AURCA

Orientations d'Aménagement et de Programmation







Le Soler

Le Soler - OAP secteur continuité Ouest

● Contextualisation :

► **Vocation principale :** Habitat

► **Zonage :** 1AUH-3

► **Surface de la zone :** 1,17 ha.

►► **Prévisionnel de logements :** 34 logements projetés au terme de la zone.

► **Points d'attention :** Secteur à l'est du tissu urbain Solérien, le long de la voie ferrée. Contexte urbain résidentiel pavillonnaire. Présence d'un canal en limite nord, accompagné de sa ripisylve boisée. Présence d'alignements d'arbres et de serres sur l'OAP (partie nord-ouest).

Présence d'élément de la Trame Verte et Bleue : corridors écologiques des milieux agricoles non cultivés.
Aléa incendie de forêt et de végétation : partiellement concernée par un risque élevé (PAC 2024).

● Localisation :



● Enjeux du projet :

⊙ La préservation et mise en valeur des composantes paysagères comme la ripisylve du canal, les alignements d'arbres et des espaces végétalisés existants.
⊙ La mixité des formes urbaines et la diversité de l'offre en logement
⊙ Le renforcement du parc de logements sociaux.
⊙ L'intégration harmonieuse du futur quartier, entre un espace urbanisé à renouveler et une frange urbaine/rurale à qualifier, conformément aux enjeux identifiés par le SCoT.

● Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine du quartier :

⊙ Le quartier accueillera une diversité de typologies de logements, avec des habitats individuels et intermédiaires groupés par petits îlots.
⊙ En limite nord, les constructions seront implantées de manière à s'orienter vers le canal et à s'intégrer harmonieusement dans le paysage existant.
⊙ Le canal sera intégré dans l'aménagement du quartier en tant qu'aménité paysagère et support de cheminement modes actifs.
⊙ Des espaces publics paysagers seront aménagés, avec des espaces verts, comprenant des plantations d'arbres, des massifs végétalisés et des pelouses, sur une superficie totale minimale correspondant à 10% de l'emprise totale de la zone AU.
⊙ Les îlots bâtis seront perméables aux déambulations piétonnes, pour assurer un maillage dans le quartier et des connexions avec les quartiers voisins.

2 Déplacements et stationnement :

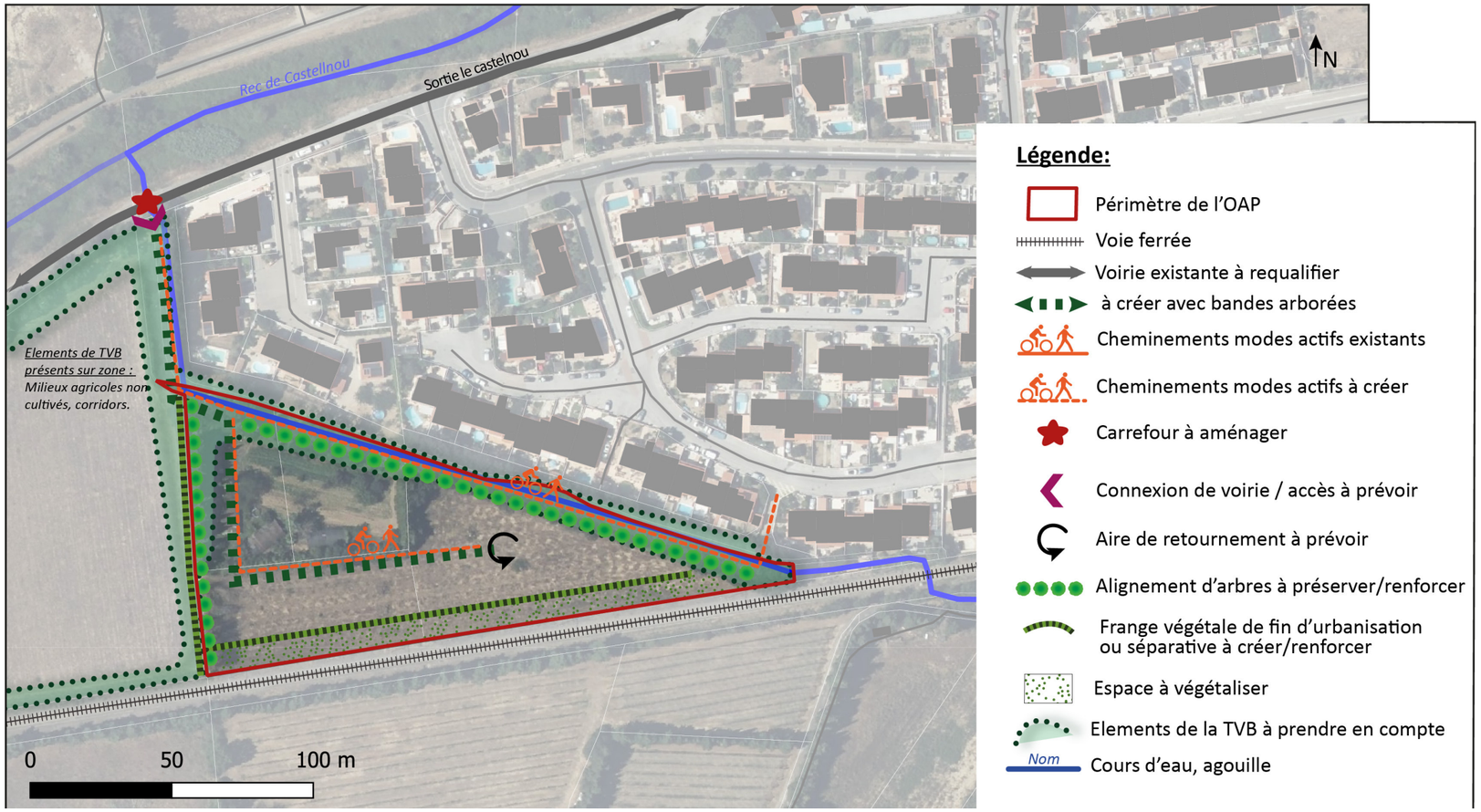
⊙ La desserte principale se fera depuis le nord par la voie bordant le Rec de Castelnou, connectée directement à la RD916 et en continuité avec l'avenue des Pins.
⊙ Le débouché routier/piétonnier sur la voie existante sera traité et sécurisé pour garantir la sécurité de l'ensemble des usagers.
⊙ Un axe structurant à double sens sera créé, depuis la voie existante bordant le Rec de Castelnou au nord. Cet axe intégrera une placette aménagée pour le retournement des véhicules et pourra également être aménagé comme espace public.
⊙ Un maillage doux, sécurisé et végétalisé sera mis en place pour relier les différentes parties du quartier.
⊙ Les besoins en stationnement des futures constructions seront couverts à la parcelle, avec une capacité suffisante et adaptée aux besoins des résidents.
⊙ Les espaces de stationnement mutualisés pour les visiteurs seront favorisés et aménagés sous forme de poches de stationnement, intégrées harmonieusement dans le paysage.

Mobilités douces :

⊙ Des liaisons douces seront aménagées entre le quartier et les espaces agri-naturels voisins, notamment le long du canal.
⊙ Les cheminements piétons et cyclables seront continus et sécurisés, tout en favorisant les courtes distances.
⊙ Un accès modes actifs sera créé à l'est depuis la rue des Séquoias. Il permettra de connecter le futur quartier aux équipements structurants tels que le collège Jules Verne et la Halle des Sports Jo Maso.

3 Environnement, paysage et prévention des risques :

- Une épaisseur libre de constructions devra être préservée le long de la voie ferrée afin de créer un espace tampon entre la voie et la zone à bâtir. Cet espace fera l'objet d'un aménagement paysager végétalisé.
- L'aménagement d'une frange végétale, permettra de créer une épaisseur fonctionnelle et paysagère. Il s'agira d'une haie vive associant à minima la strate arborée et arbustive. Sa hauteur et son épaisseur permettront d'éviter une rupture trop brute avec le contexte paysager environnant.
- Le secteur, en zone d'aléa faible selon le PPRI, respectera les prescriptions en vigueur. Les aménagements limiteront l'imperméabilisation des sols et favoriseront des dispositifs de gestion hydraulique intégrés, tels que les noues et les bassins paysagers.
- La ripisylve du canal et les alignements de cyprès en limite ouest seront préservés et renforcés pour garantir une continuité écologique et paysagère de qualité.
- Des espaces verts seront intégrés dans les aménagements, notamment en continuité avec la ripisylve du canal.
- Les espaces non bâtis seront aménagés de manière perméable et végétalisée, avec des plantations locales, résistantes et peu consommatrices d'eau.
- La végétation fera partie intégrante du secteur : voiries, clôtures, pieds de façades, pieds d'arbres...
- La gestion intégrée des eaux pluviales (noue, bassin de retention paysager) participera à la qualité paysagère du site et permettra de limiter l'anthropisation des sols.
- L'artificialisation du secteur ne devra pas augmenter les débits d'écoulement des eaux de pluie sur les parcelles voisines.
- Les clôtures en limites séparatives privées seront perméables pour favoriser la circulation de l'eau et de la petite faune.
- L'aménagement d'une frange de fin d'urbanisation en limite ouest, permettra de créer une épaisseur fonctionnelle et paysagère. Il s'agira d'une haie vive associant à minima la strate arborée et arbustive. Sa hauteur et son épaisseur permettront d'éviter une rupture trop brute avec le contexte paysager environnant.
- Des mesures pour assurer la défendabilité du secteur vis-à-vis du risque incendie de feu de forêt (accès pompier, emplacement hydrants) seront adoptées.
- L'utilisation et le développement des énergies renouvelables seront à privilégier dès la conception du projet (panneaux photovoltaïques, eau chaude solaire…) ainsi que des mesures de préservation et de réutilisation de la ressource en eau.



Le Soler - OAP Els Horts

● Contextualisation :

► **Vocation principale :** Habitat

► **Zonage :** 1AUH-2a

► **Surface de la zone :** 4,7 ha

► **Densité projetée :** 40 logements/hectare.

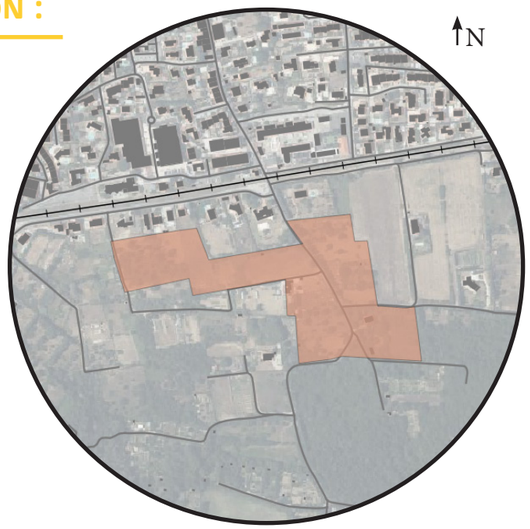
► **Prévisionnel de logements :** 185 logements.

► **Points d'attention :** Secteur situé au sud de la commune, il s'inscrit à proximité de la gare, dans un contexte de bocages et de parcelles anciennement cultivées. Il est bordé au nord par un tissu urbain peu dense de villas, des terrains agricoles, des masses arborées et quelques habitats diffus composent les parties est, sud et ouest du secteur. Deux maisons sont construites dans le périmètre de l'OAP.

Site de Projet Stratégique à dominante d'habitat (SPS) du SCOT Plaine du Roussillon.

Aléa incendie de forêt et de végétation : partiellement concernée par un risque élevé à très élevé (PAC 2024).

● Localisation :



● Enjeux du projet :

⊙ L'intégration harmonieuse du futur quartier dans la trame paysagère existante, entre un espace urbanisé et une zone agricole.

⊙ La qualité de l'insertion urbaine et architecturale des nouvelles constructions et la création de typologies variées.

⊙ La prise en compte de la proximité de la voie ferrée, des risques et nuisances associés.

⊙ La prise en compte de la proximité de la gare et des écoles pour la connexion avec les modes actifs et l'optimisation foncière.

⊙ La mixité fonctionnelle du futur quartier incluant des commerces et des services de proximité.

⊙ La diversification de l'offre de logements pour répondre aux besoins variés des habitants et favoriser la mixité sociale, incluant des logements intermédiaires, des logements en accession sociale (PSLA) et des logements locatifs adaptés.

⊙ La continuité urbaine entre le nouveau secteur et le quartier existant par une composition urbaine adéquate et des axes de communication assurant un maillage sécurisé pour l'ensemble des mobilités.

⊙ L'aménagement adapté et sécurisé de franchissements de la voie ferrée pour l'ensemble des mobilités.

⊙ La préservation de haies, d'alignements d'arbres, des masses arborées et des sujets isolés.

● Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine du quartier :

⊙ Le quartier s'inscrira dans le prolongement de l'urbanisation existante et en accroche avec le chemin du Clos.

⊙ Les formes urbaines d'habitat devront être variées pour créer un paysage urbain dynamique et permettre de répondre à l'objectif de densité du secteur. Un gradient des hauteurs favorisera la transition paysagère du quartier et l'espace rural.

⊙ Une mixité de typologies architecturales devra être prévue avec de l'habitat individuel, intermédiaire et collectif afin de proposer une offre diversifiée de logements.

⊙ La conception des logements assurera la création d'espaces extérieurs privatifs tenant compte de la problématique de vis-à-vis.

⊙ Des espaces publics conviviaux et végétalisés seront créés afin de contribuer à la qualité du cadre de vie du nouveau quartier, ainsi que des équipements publics si nécessaire.

2 Déplacements et stationnement :

⊙ Un boulevard urbain en partie sud sera aménagé et intègrera les mobilités actives pour desservir l'ensemble du quartier.

⊙ Les franchissements de la voie ferrée seront adaptés et conçus afin de permettre l'accueil des nouveaux flux de l'ensemble des mobilités.

⊙ Les voies se terminant en raquette de retournement seront à proscrire, seule une contrainte technique forte et motivée pourra justifier leur utilisation.

⊙ Le chemin du Clos devra être élargi et aménagé pour accueillir le nouveau flux de véhicules et integrera une voie verte.

⊙ Le stationnement privé devra être assuré à l'intérieur de la parcelle. Les espaces de stationnement mutualisés pour les visiteurs seront favorisés et intégrés harmonieusement dans le paysage (haie en limite, arbres de haut jet, revêtements de sols perméables).

⊙ L'ensemble des voies intégrera les mobilités actives ou assurera le partage des modes en toute sécurité.

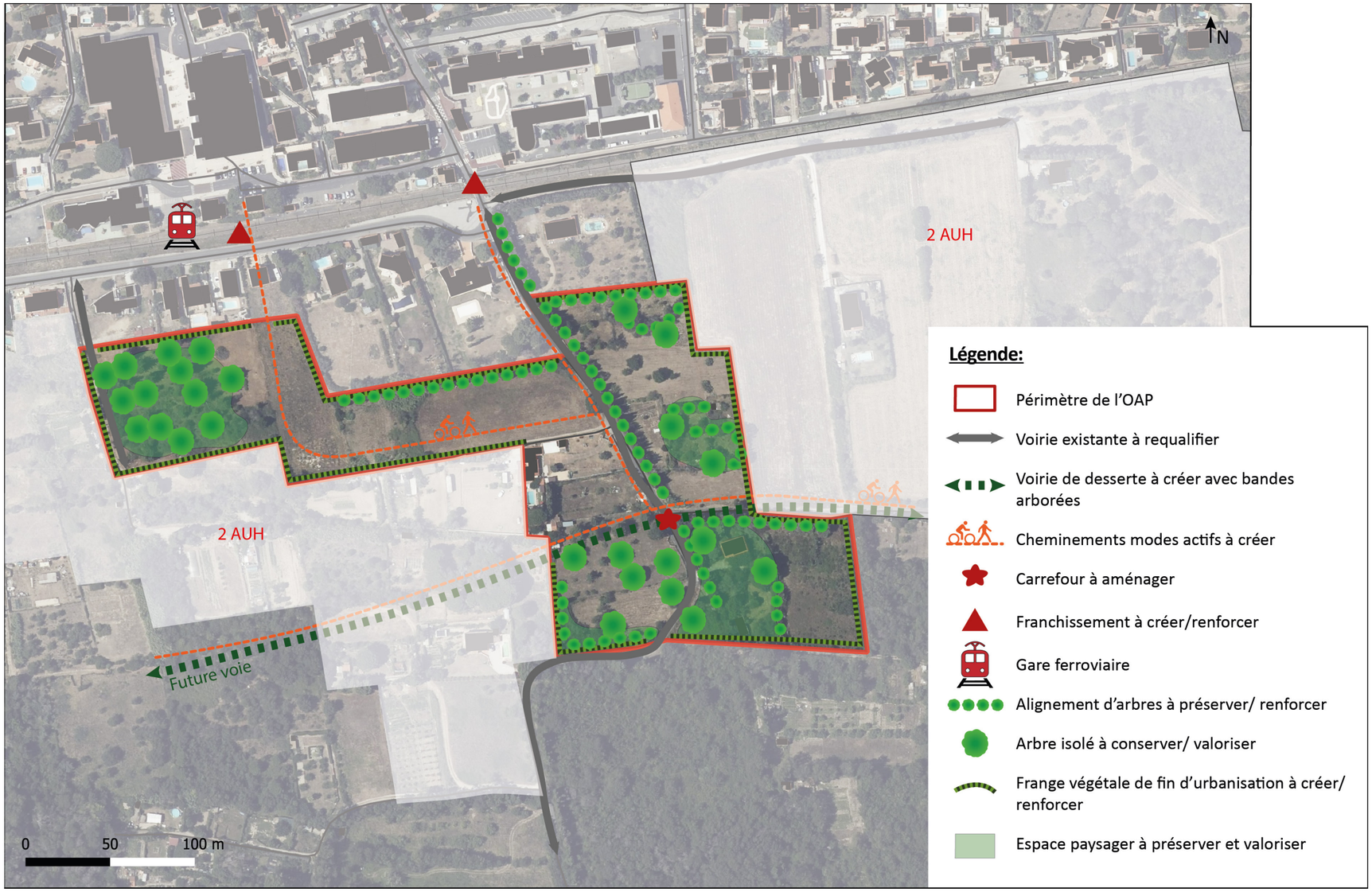
⊙ Des cheminements piétons seront aménagés entre les îlots bâtis pour favoriser la perméabilité piétonne du quartier.

⊙ Les places de stationnements et les cheminements modes actifs devront être végétalisés et réalisés en revêtement perméable.

⊙ Des emplacements de stationnement pour vélos seront à aménager dans l'ensemble du secteur.

3 Environnement, paysage et prévention des risques :

- Les alignements d'arbres existants, les haies et les masses arborées seront autant que possible conservés et valorisés.
- La végétation devra intégrer et structurer le site : abords de voirie, stationnements, clôtures, pieds de façades... La voirie (dont le stationnement) sera végétalisée de manière continue, par des plantations de grand port.
- Les espaces non bâtis devront être perméables afin d'assurer une infiltration optimale des eaux de pluie et de ne pas surcharger les ouvrages conçus à cet effet.
- Les clôtures devront être végétalisées et perméables pour l'eau et pour favoriser le passage de la petite faune locale.
- Au moins 10 % de la surface du secteur devront être réservés au maintien ou à la création d'espaces verts publics.
- Des ouvrages de gestion des eaux pluviales (noues, bassins de rétention) devront être végétalisés et accessibles, favorisant la création d'espaces verts de rencontre et de loisirs au cœur du quartier.
- L'aménagement d'une frange de fin d'urbanisation, permettra de créer une épaisseur fonctionnelle et paysagère. Il s'agira d'une haie vive associant à minima la strate arborée et arbustive. Sa hauteur et son épaisseur permettront d'éviter une rupture trop brute avec le contexte paysager environnant.
- Des franges végétales au nord permettront de protéger les logements des nuisances provenant de la voie ferrée. Ces franges de fin d'urbanisation seront à traiter par des aménagements paysagers et continus. L'épaisseur devra inclure une haie aux strates diversifiés, permettant la plantation de grands sujets quand l'espace le permet.
- Des mesures pour assurer la défendabilité du secteur vis-à-vis du risque incendie de feu de forêt (accès pompier, emplacement hydrants) seront adoptées.
- L'utilisation et le développement des énergies renouvelables seront à privilégier dès la conception du projet (panneaux photovoltaïques, eau chaude solaire…) ainsi que des mesures de préservation et de réutilisation de la ressource en eau.



Le Soler - OAP Sainte-Eugénie

● Contextualisation :

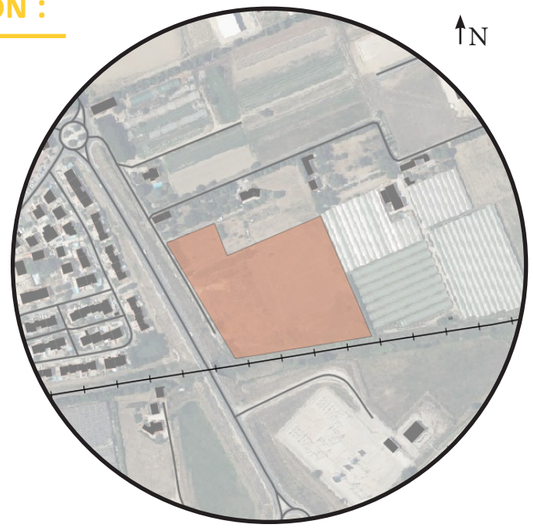
► **Vocation principale :** Economique

► **Zonage :** 1AUE1

► **Surface de la zone :** 2 ha

► **Points d'attention :** Secteur situé à l'est de la commune, il s'inscrit dans un contexte périphérique de la zone urbaine. Il est bordé au nord par une zone d'activités et de commerces, au sud par la voie ferrée, à l'ouest par la RD39 et par des terrains agricoles à l'est.
Aléa incendie de forêt et de végétation : partiellement concernée par un risque élevé (PAC 2024).

● Localisation :



● Enjeux du projet :

- Le confortement de l'offre économique et artisanale du Soler.
- L'intégration fonctionnelle et paysagère de la zone économique dans son environnement.
- Le traitement paysager des franges avec les parcelles agricoles.
- La préservation de haies, d'alignements d'arbres et de quelques sujets isolés.
- La qualité de l'insertion urbaine et architecturale des nouvelles constructions et le travail des volumes.
- L'adaptation des accès et de la voirie aux futures fonctions du secteur.
- La prise en compte des mobilités actives dans les aménagements.

● Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine du quartier :

- Les bâtiments seront implantés en priorité en partie ouest de la parcelle afin de composer une façade urbaine soignée le long de la RD39, avec des jeux de volumes harmonieux et équilibrés.
- Les toitures, visibles depuis la RD39, feront l'objet d'une attention particulière et seront traitées avec le même soin que le reste des constructions. Les éléments techniques devront être intégrés aux volumes bâtis.
- Des espaces extérieurs conviviaux et agréables seront à créer afin de contribuer à la qualité du cadre de travail de la zone.
- Les ouvrages destinés à la gestion des eaux pluviales, devront être aménagés au cœur du quartier afin de contribuer à la création d'espaces verts paysagers et accessibles.
- La conception acoustique des bâtiments prendra en compte la présence de la voie ferrée au sud du secteur.
- Les enseignes des entreprises installées sur la zone devront être traitées de façon homogène pour favoriser une harmonie visuelle et éviter la multiplication de dispositifs différents.

2 Déplacements et stationnement :

- L'entrée principale de la zone se fera à l'ouest par le chemin de Sainte-Eugénie qui devra être adapté à l'activité et requalifié avec l'intégration d'un cheminement sécurisé pour les modes actifs (cf. OAP Déplacements). La sortie du giratoire sera également recalibrée en fonction de l'activité développée sur le secteur.
- La circulation principale devra se faire en boucle afin d'éviter les impasses. Les voies se terminant en raquette de retournement sont à proscrire, seule une contrainte technique forte et motivée peut justifier leur utilisation.
- Les espaces de stationnement mutualisés seront implantés prioritairement à l'arrière des bâtiments et intégrés harmonieusement dans le paysage (haie en limite, arbres ombrageants, revêtements de sols perméables).

Mobilités douces :

- Des cheminements adaptés et sécurisés pour les modes actifs seront aménagés pour desservir le site.
- Des locaux de stationnement sécurisés pour vélos seront à prévoir pour l'ensemble du secteur.

3 Environnement, paysage et prévention des risques :

⊙ Une épaisseur libre de constructions devra être préservée le long de la voie ferrée afin de créer un espace tampon entre la voie et la zone à bâtir. Cet espace fera l'objet d'un aménagement paysager végétalisé.

⊙ Les alignements d'arbres existants et les haies seront autant que possible conservés et valorisés.

⊙ La végétation devra intégrer et structurer le site : voiries, stationnements, clôtures, pieds de façades... La voirie (dont le stationnement) sera végétalisée de manière continue, par des plantations de grand port.

⊙ Les espaces non bâtis seront en priorité perméables afin d'assurer une infiltration optimale des eaux de pluie et de ne pas surcharger les ouvrages conçus à cet effet. Seule une contrainte technique forte et motivée pourra justifier une mise en oeuvre limitée de revêtement imperméable

⊙ Des ouvrages de gestion des eaux pluviales (noues, bassins de rétention) intégrés dans le périmètre de l'OAP devront être végétalisés et accessibles, favorisant la création d'espaces verts de rencontre et de loisirs au cœur du quartier.

⊙ L'aménagement d'une frange de fin d'urbanisation, permettra de créer une épaisseur fonctionnelle et paysagère. Il s'agira d'une haie vive associant à minima la strate arborée et arbustive. Sa hauteur et son épaisseur permettront d'éviter une rupture trop brute avec le contexte paysager environnant.

⊙ Des clôtures perméables seront à prioriser en vue de favoriser le déplacement de la petite faune et l'écoulement des eaux pluviales et seront doublées de haies arbustives.

⊙ Les vues depuis la RD39 devront être préservées et prises en compte dans la composition du projet.

⊙ Des mesures pour assurer la défendabilité du secteur vis-à-vis du risque incendie de feu de forêt (accès pompier, emplacement hydrants) seront adoptées.

⊙ L'utilisation et le développement des énergies renouvelables seront à privilégier dès la conception du projet (panneaux photovoltaïques, eau chaude solaire…) ainsi que des mesures de préservation et de réutilisation de la ressource en eau.



Le Soler - OAP Numérisud

● Contextualisation :

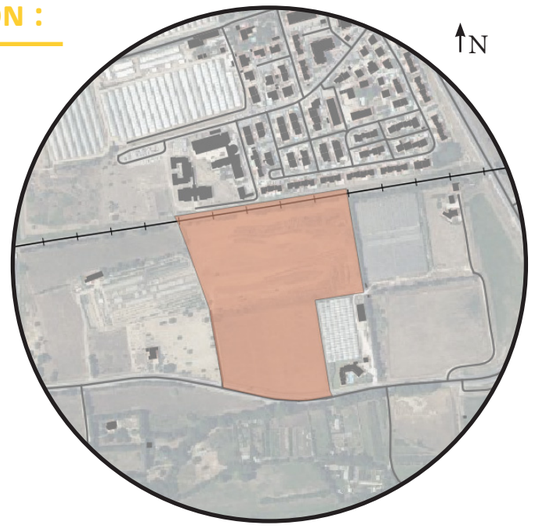
► **Vocation principale :** Économique (activités artisanales, commerciales, industrielles, services et activités tertiaires) sous forme d'opération d'aménagement d'ensemble.

► **Zonage :** 1AUE4r

► **Surface de la zone :** 5 ha.

► **Points d'attention :** Secteur situé à l'est de la commune, en fin d'urbanisation (à environ 2 km du centre-ville). Il s'insère dans un tissu agricole, entre la voie ferrée au nord et la RD39 (route de Toulouges) au sud. Des quartiers résidentiels de type pavillonnaire les plus proches se situent à environ 400 m. L'accès se fait par la route de Toulouges. Des fossés et canaux traversent la zone. Des alignements d'arbres ou arbres isolés occupent le secteur.
Aléa incendie de forêt et de végétation : partiellement concernée par un risque élevé (PAC 2024).

● Localisation :



● Enjeux du projet :

- La prise en compte de la proximité de la voie ferrée, des risques et nuisances associés, avec l'aménagement de dispositifs pour atténuer les nuisances sonores et visuelles, tout en diminuant les risques.
- La qualité de l'insertion urbaine et architecturale des nouvelles constructions et le travail des volumes.
- La préservation autant que possible des alignements d'arbres et d'arbres isolés existants.
- La requalification de la route de Toulouges, permettant un accès/ sortie des véhicules du secteur.
- L'accessibilité tous modes de la zone, notamment par la prise en compte des modes actifs.
- L'intégration harmonieuse de la future zone économique, et la préservation des canaux et alignements d'arbres en place.
- L'intégration fonctionnelle de la zone économique, en entrée de ville sud, en lien avec Toulouges.

● Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine du quartier :

- L'architecture devra être soignée et qualitative sur l'ensemble du site.
- L'implantation des bâtiments se fera en retrait de la RD39 afin de préserver le fossé existant et de créer un cheminement arboré pou les modes actifs.
- Une attention particulière sera portée à la création d'une façade urbaine peu imposante et qualitative le long de la route de Toulouges (RD39).
- Au nord du secteur, l'implantation se fera en retrait de la voie ferrée, pour créer un espace tampon qui devra être végétalisé et aménagé de manière conviviale pouvant participer au cadre de vie des futurs usagers.

2 Déplacements et stationnement :

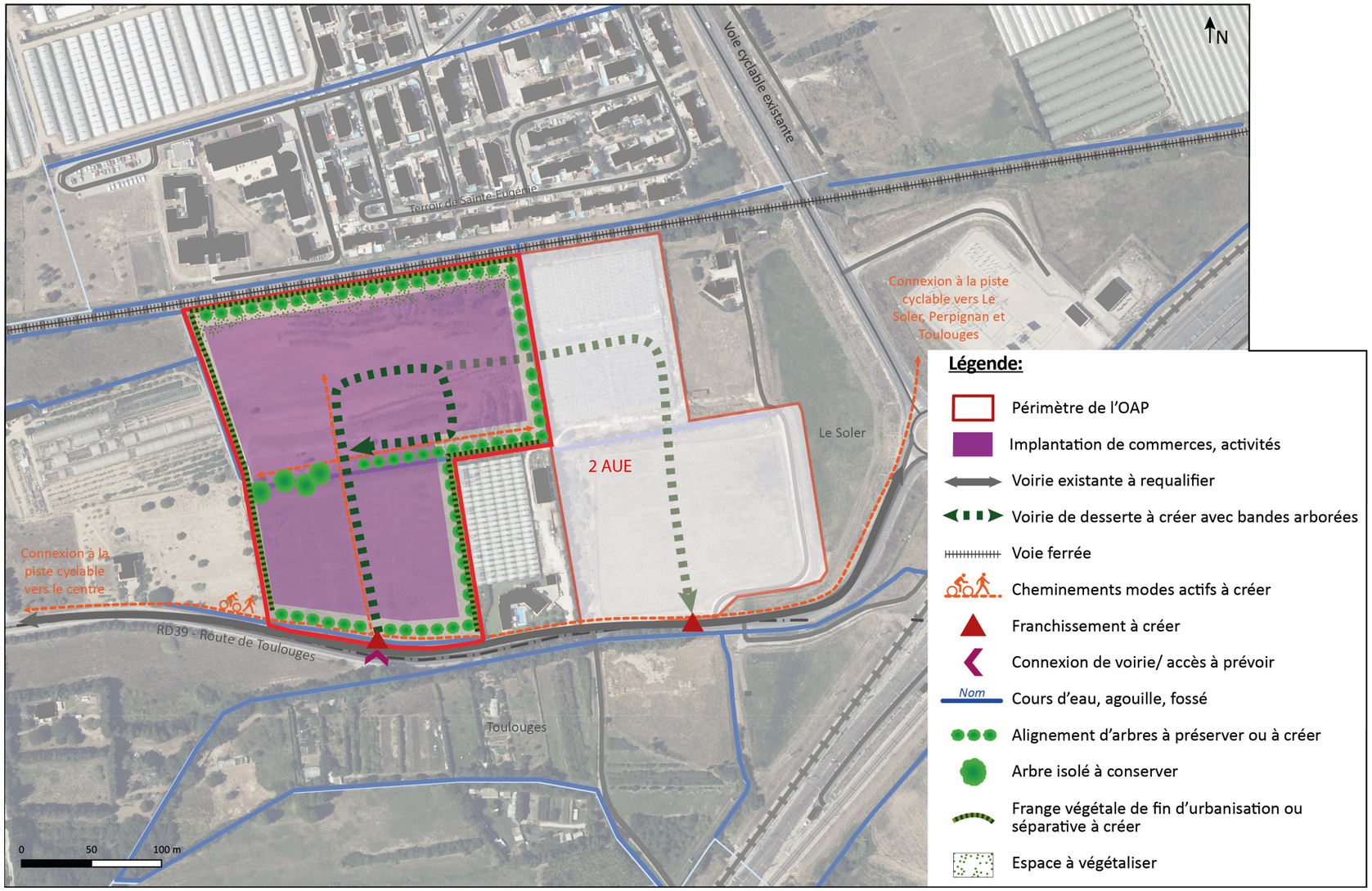
- L'entrée et sortie du quartier se feront par la route de Toulouges (RD39). Une connexion viaire et piétonne devra être prévue au nord-est du secteur afin de prévoir la connexion avec sa future extension.
- Une voie principale assurera la desserte de la zone. Cette voie devra intégrer les modes de circulation actifs et de la végétation.
- Un espace de stationnement mutualisé sera organisé au coeur de la zone. La qualité de son aménagement permettra de l'intégrer harmonieusement dans le paysage (haie en limite, arbres ombrageants, revêtements de sols perméables)et des cheminements piétons sécurisés donneront accès aux futurs bâtiments.

Mobilités douces :

- Un franchissement sur la route de Toulouges permettant l'accès des futurs usagers du secteur vers des espaces de nature le long du canal existant, sera étudié.
- Des cheminements piétons connecteront l'ensemble du quartier et celui-ci vers les quartiers voisins et promenades proches.

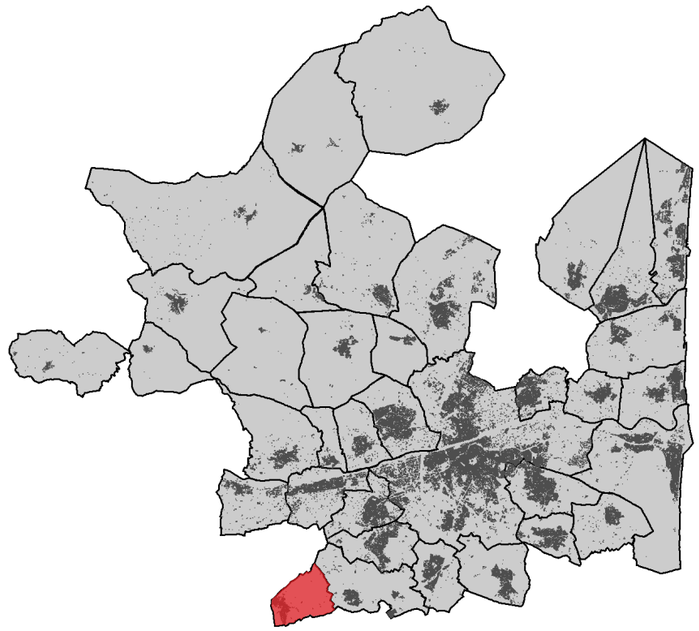
3 Environnement, paysage et prévention des risques :

- L'urbanisation de cette zone est conditionnée à la réalisation préalable et effective des travaux de mise hors d'eau. Toute constructibilité est exclue tant que la réalisation de ces travaux n'est pas effectuée.
- Les alignements d'arbres, haies et arbres isolés existants devront être préservés autant que possible. Avec les canaux existants, ils composeront la structure paysagère du site et favoriseront la présence de nature en ville et le maillage du quartier.
- La voirie (dont le stationnement) sera végétalisée de manière continue, par des plantations de grands port.
- La perméabilité partielle ou totale des sols des espaces non bâtis devra être étudiée et priorisée.
- Les clôtures devront être végétalisées, perméables pour l'eau et pour favoriser le passage de la petite faune locale. Elles seront plantées si possible sur l'espace public afin de contribuer au caractère paysager du secteur.
- Des ouvrages de gestion des eaux pluviales (noues, bassins de rétention) devront être végétalisés et accessibles, favorisant la création d'espaces verts de rencontre.
- L'aménagement d'une frange de fin d'urbanisation, permettra de créer une épaisseur fonctionnelle et paysagère. Il s'agira d'une haie vive associant à minima la strate arborée et arbustive. Sa hauteur et son épaisseur permettront d'éviter une rupture trop brute avec le contexte paysager environnant.
- Des mesures pour assurer la défendabilité du secteur vis-à-vis du risque incendie de feu de forêt (accès pompier, emplacement hydrants) seront adoptées.
- L'utilisation et le développement des énergies renouvelables seront à privilégier dès la conception du projet (panneaux photovoltaïques, eau chaude solaire…) ainsi que des mesures de préservation et de réutilisation de la ressource en eau.



Orientations d'Aménagement et de Programmation





Llupia

Légende :

1 → X Échéancie d'ouverture à l'urbanisation des zones 1AUH (Habitat).

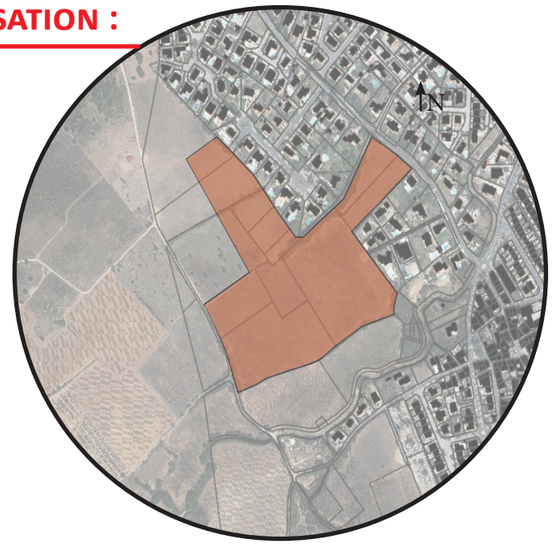
1 → X Échéancier d'ouverture à l'urbanisation des zones 1AUE (Economique).

Commune de Llupia - OAP El Pou Vila

Contextualisation :

- **Vocation principale :** Habitat.
- **Zonage :** 1AUH-3 et 2AUH.
- **Surface de la zone :** Total de 7.3ha, dont 5.7ha pour la zone 1AUH-3 et 1.6ha pour la zone 2AUH.
- **Densité projetée :** Moyenne (20-40 logements/hectare).
- **Prévisionnel de logements :** 300 logements projetés au terme des deux zones
- **Coefficient de pleine terre :** 0.15, soit 1.6ha de pleine terre plantée à l'échelle de la zone (8550m² pour la zone 1AUH, 7050m² pour la zone 2AUH).
- **Points d'attention :** Aléa élevé en partie du Porter à Connaissance "Risque feu de foret et de végétation"

Localisation :



Enjeux du projet :

- Accroître l'offre résidentielle de la commune en proposant une mixité de typologies de logements, à faible distance du centre historique de Llupia.
- Assurer une couture urbaine de qualité avec les quartiers périphériques existants par l'intermédiaire des espaces publics et d'un maillage efficace.
- Construire une armature verte en se basant sur les entités paysagères en présence et l'étendre à l'ensemble du quartier pour proposer un cadre de vie végétalisé.

Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine du quartier :

- Une pluralité des typologies de logements (petits collectifs, maisons groupées, villas) devra être proposée pour favoriser l'accueil d'un panel de ménages élargi. L'habitat social devra être diffus dans le quartier plutôt que concentré dans un même secteur. Un travail sur l'orientation du bâti (soleil et vent) sera effectué sur l'ensemble du quartier de sorte à favoriser le confort bioclimatique. L'utilisation des ENR sera privilégiée.
- La densité moyenne sur la zone devra être dégressive à l'approche des fins d'urbanisation dans le but de préparer une transition cohérente vers le milieu naturel. Globalement, les différentes densités devront s'équilibrer pour parvenir à l'objectif des 20-40 logements/ha fixé.
- Les espaces de rétention des eaux de pluies à aménager devront être intégrés au quartier et végétalisés. Si le choix technique retenu est celui du bassin, celui-ci devra être végétalisé, accessible et aménagé comme un espace public à part entière. Il constituera alors une véritable plus-value pour la qualité de vie du quartier.

2 Déplacements et stationnement :

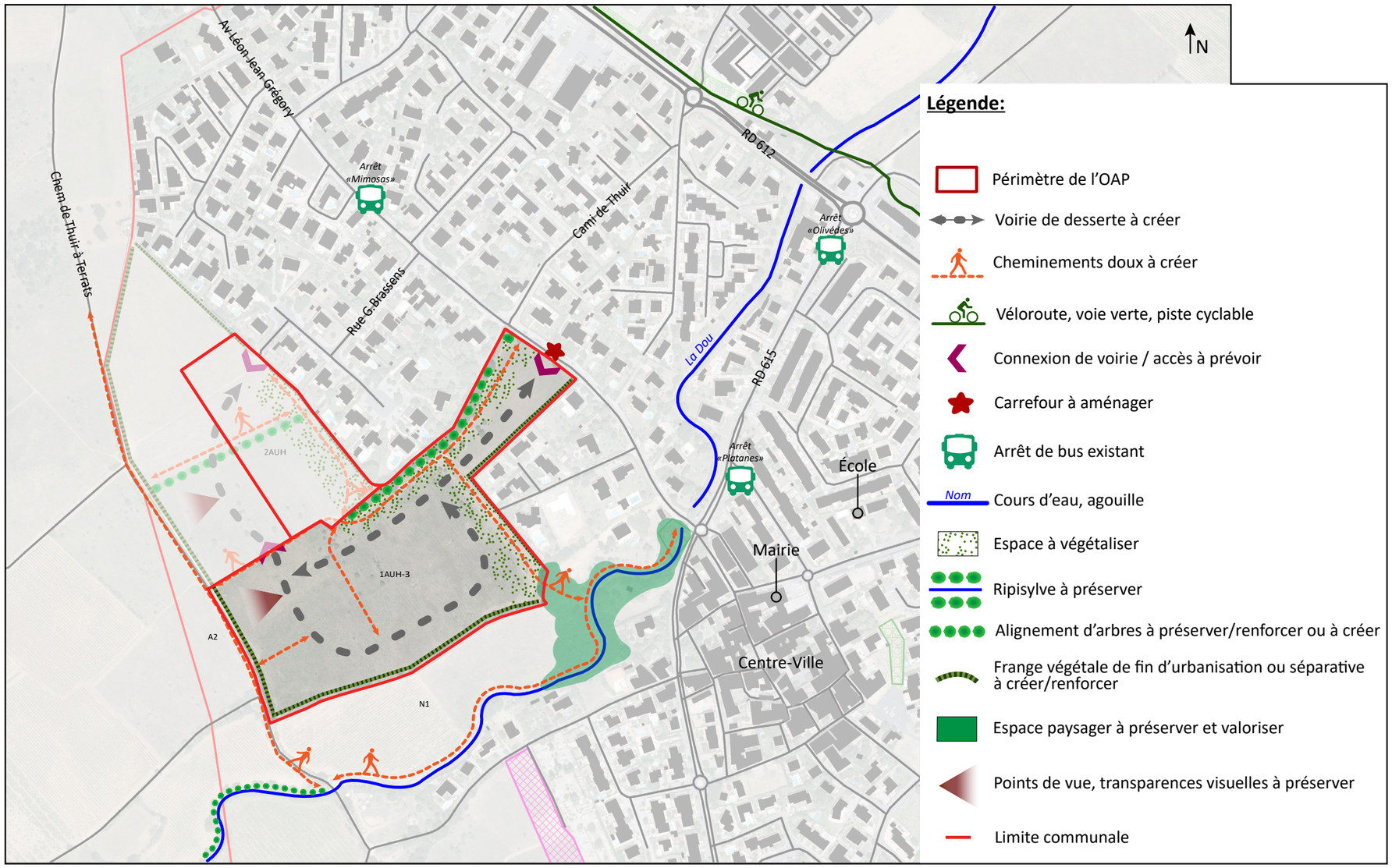
- L'accès à la zone 1AUH se fera par l'Avenue Léon Jean Grégory, sur laquelle le carrefour devra être sécurisé. L'accès à la zone 2AUH se fera par deux entrées : celle créée pour la zone 1AUH sur l'Avenue Léon Jean Grégory, et via la Rue George Brassens.
- Les voiries à créer devront se connecter entre elles, tout particulièrement entre les zones 1AUH et 2AUH, et desservir le quartier dans son ensemble. Les voies se terminant en impasse sont à proscrire.
- Une éventuelle connexion sur le Chemin de Thuir à Terrats pourra être envisagée si besoin, en lien avec les services compétents.

Mobilités douces :

- Un cheminement piétons (hors voiries) traversant d'Est en Ouest le quartier et attendu pour relier le Chemin de Thuir à Terrats à l'Avenue Léon Jean Grégory. Une connexion vers la zone 2AUH est également attendu à hauteur de l'alignement d'arbres à conserver.
- Le Chemin de Thuir à Terrats devra être aménagé pour accueillir un cheminement piétons qui remontera le long de La Dou pour déboucher au croisement de l'Avenue Léon Jean Grégory et de la RD 615. Ces divers cheminements hors OAP devront être rejoints par des cheminements internes à l'OAP, sur les deux zones 1AUH et 2AUH. Ces aménagements offriront des axes de déplacements apaisés, hors voiries, au sein du futur quartier et vers le centre ancien de Llupia.
- De sorte à assurer la perméabilité piétonne du quartier, des cheminements inter-îlots sont souhaités.

3 Environnement, paysage et prévention des risques :

- Les alignements d'arbres présents sur la zone d'OAP devront être préservés et valorisés. L'alignement présent en lisière Nord-Ouest de la zone 1AUH devra être mis en valeur par l'intermédiaire d'un aménagement végétal, de type coulée verte et/ou espace de rétention accessible et végétalisé.
- L'espace paysager à préserver et valoriser situé à l'Est (hors zone OAP), proche de La Dou, devra être connecté par un aménagement végétal (espace à végétaliser) le reliant à l'alignement d'arbre cité ci-dessus. Un cheminement piétons est d'ailleurs envisagé pour connecter ces deux espaces.
- Des Franges végétales sont attendues à plusieurs endroits de la zone OAP, notamment en fins d'urbanisation (voir dispositions générales pour les modalités) de sorte à constituer une transition vers le milieu naturel et agricole plus douce. D'autres franges permettront de séparer la future urbanisation de celle déjà existante et de garantir plus d'intimité entre les habitants.
- Le secteur d'implantation du quartier offre des points de vue vers le massif du Canigou qu'il conviendra de mettre en valeur et de préserver au maximum lors de l'urbanisation du site.



Commune de Llupia - OAP secteur Nord-Ouest

● Contextualisation :

► **Vocation principale :** Habitat.

► **Zonage :** 1AUH-3r

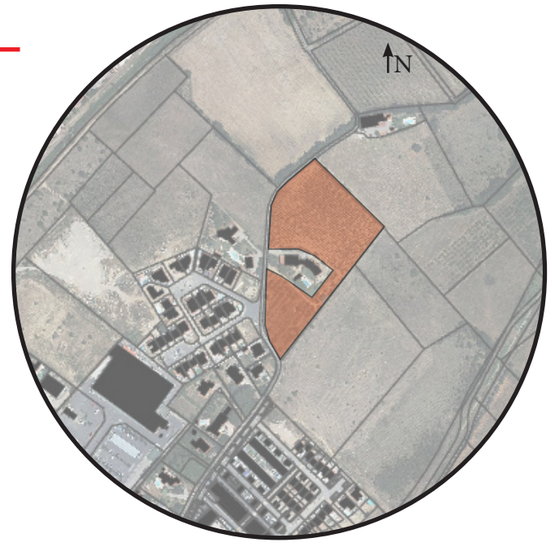
► **Surface de la zone :** 1.4 ha

► **Densité projetée :** Moyenne (20-40 logements/hectare)

► **Prévisionnel de logements :** 42 logements projetés au terme de la zone

► **Points d'attention :** Présence d'un ER pour élargissement de voirie sur la zone et d'éléments de TVB à maintenir. Création de plantations en vertu de l'article L.151-23 du CU (voir zonage).

● Localisation :



● Enjeux du projet :

- Compléter le tissu urbain du quartier Nord-Ouest en limite communale, dans le but d'accroître l'offre en logement de la commune.
- Se conformer aux exigences techniques du PPRI en vigueur et prendre en compte le PGRI en matière de maitrise du risque inondation.
- Prendre en compte dans l'aménagement de la zone la présence des éléments de TVB recensés, et les utiliser comme levier de nature en ville.

● Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine du quartier :

- L'urbanisation de cette zone est conditionnée à la réalisation préalable et effective des travaux de mise hors d'eau. Toute constructibilité est exclue tant que la réalisation de ces travaux n'est pas effectuée.
- Une pluralité des typologies de logements (petits collectifs, maisons groupées, villas) devra être proposée pour favoriser l'accueil d'un panel de ménages élargi. L'habitat social devra être diffus dans le quartier plutôt que concentré dans un même secteur. Un travail sur l'orientation du bâti (soleil et vent) sera effectué sur l'ensemble du quartier de sorte à favoriser le confort bioclimatique. L'utilisation des ENR sera privilégiée.
- La densité moyenne sur la zone devra être dégressive à l'approche des fins d'urbanisation, dans le but de préparer une transition cohérente vers le milieu naturel. Globalement, les différentes densités devront s'équilibrer pour parvenir à l'objectif des 20-40 logements/ha fixé.
- L'aléa Modéré du PGRI est pris en compte par l'intermédiaire d'un espace à végétaliser qui ne pourra pas être urbanisé. Cet espace devra être aménagé pour offrir un cadre végétal agréable aux futurs habitants du quartier.

2 Déplacements et stationnement :

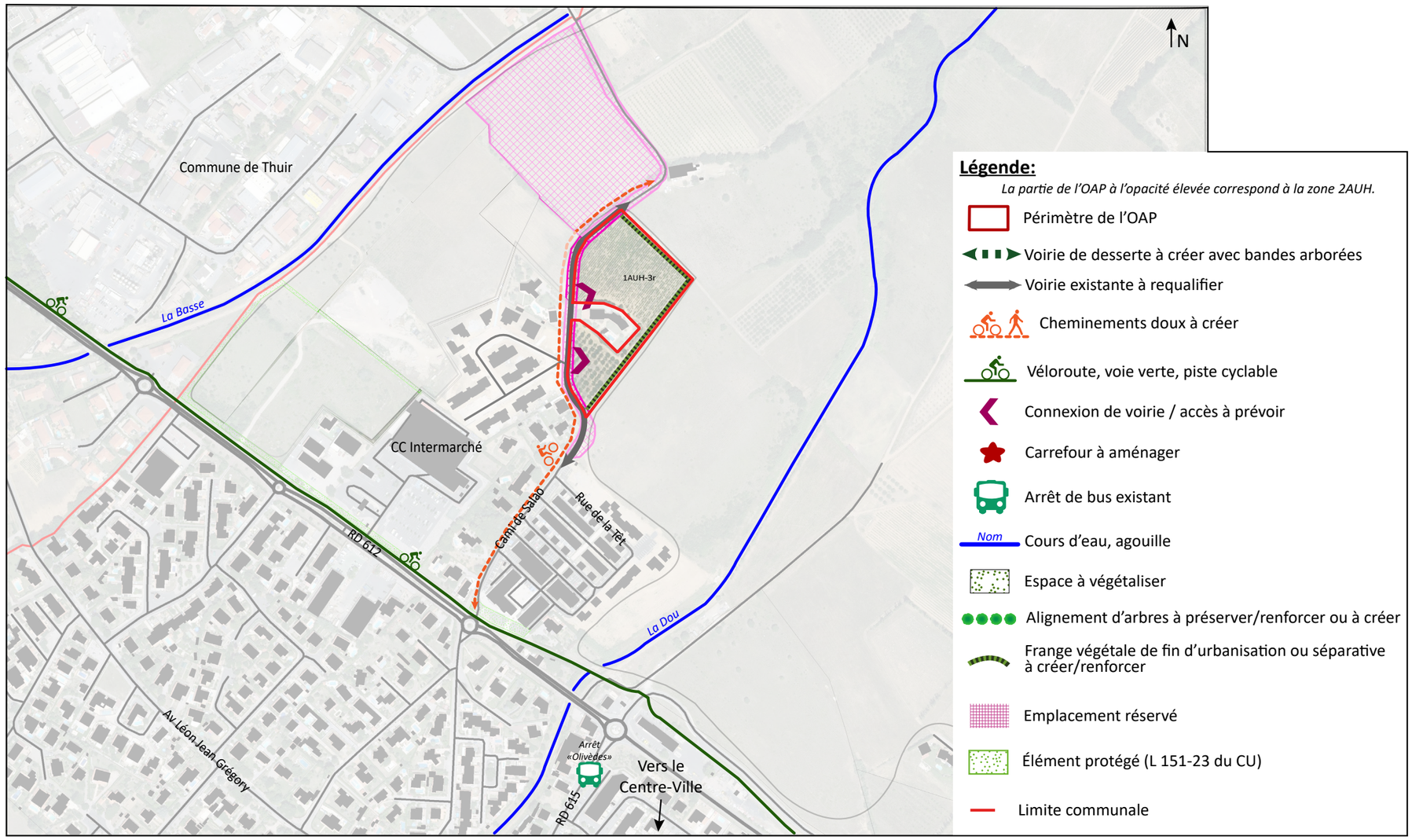
- Le Cami de Salao devra être réaménagé de la Rue de la Têt jusqu'au nord (limite de zone OAP) pour être équipé de trottoirs et suffisamment calibré pour accueillir le trafic induit par l'accueil de nouveaux habitants.
- A l'échelle de la zone OAP (1AUH et 2AUH) les voiries se terminant en raquette de retournement sont à limiter aux contraintes techniques fortes les nécessitant (justifications).

Mobilités douces :

- Des aménagements cyclables sont attendus sur la voirie transversale à créer et sur le Cami de Salao, de sorte à connecter le futur quartier à la voie verte présente sur la RD 612. Cette connexion permettra notamment de favoriser la desserte de l'arrêt de bus "Olivédes" du réseau communautaire placé sur la RD 615 (environ 500m). Cette démarche favorisera l'intermodalité, et devra être accompagnée d'une implantation d'appuis vélos à proximité de l'arrêt.
- Des cheminements piétons en dehors des voies de communication permettant de connecter le futur quartier au tissu urbain existant (lotissement, centre commercial) ainsi qu'aux aménités paysagères (bord de la basse, espace à végétaliser à créer) sont attendus.

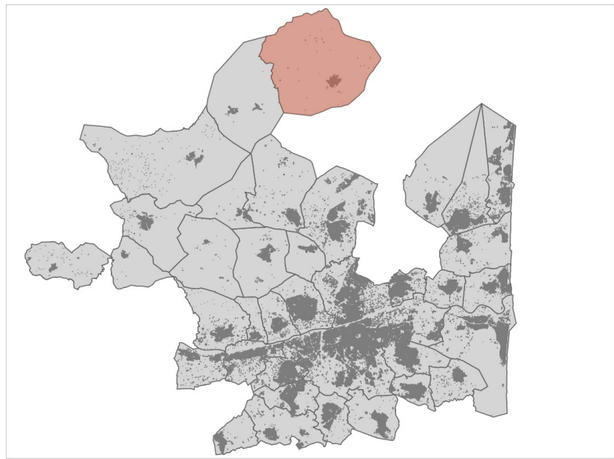
3 Environnement, paysage et prévention des risques :

- Vu la présence de Réservoirs Eco-paysagers de la TVB, une végétalisation accrue du secteur est souhaitée pour maintenir au maximum les continuités écologiques. La création de bandes végétales continues et plantées (sans fausses d'arbres) le long de la voirie transversale de l'OAP, favorisera ce maintien tout en verdissant le futur quartier.
- Des franges végétales sont attendues, notamment aux fins d'urbanisation (voir dispositions générales pour les modalités) de sorte à constituer une transition vers le milieu naturel et agricole. D'autres franges permettront de créer un écran vert entre la future urbanisation et celle déjà existante, garantes de la préservation de l'intimité des habitants.



Orientations d'Aménagement et de Programmation







Opoul-Périllos

Opoul-Perillos - OAP Nord Est

● Contextualisation :

► **Vocation principale :** Habitat sous forme d'une ou plusieurs opérations d'aménagement d'ensemble.

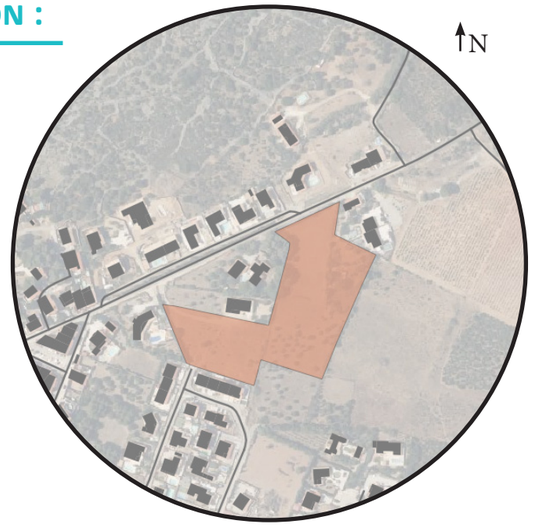
► **Zonage :** 1AUH-4

► **Surface de la zone :** 1,2 ha.

► **Densité projetée :** Faible (20 logements/hectare), soit un prévisionnel d'environ 24 logements au terme du PLUi-D.

► **Points d'attention :** Secteur situé à l'est de la commune, il consolide l'urbanisation en entrée de ville. Situé à moins de 5 minutes à pied du centre-ville. Il s'insère dans un tissue urbain résidentiel de type pavillonnaire peu dense et limite au sud-est avec des espaces agricoles. Il marque la fin d'urbanisation. L'accès se fait par la route de Feuilla au nord. Des alignements d'arbres ou arbres isolés occupent le secteur.

● Localisation :



● Enjeux du projet :

⊙ La préservation de l'alignement d'arbres sur la façade nord, qualifiant de manière paysagère l'entrée de ville est.

⊙ La création d'un accès supplémentaire sur la route de Feuilla, favorisant une sortie des véhicules du quartier existant sans passer par le centre-ville.

⊙ L'intégration harmonieuse avec les quartiers voisins, garantissant une continuité urbaine fonctionnelle et paysagère.

⊙

⊙ L'intégration harmonieuse du futur quartier, entre un espace à urbaniser et une frange urbaine/rurale à qualifier, conformément aux enjeux identifiés par le SCoT.

⊙ La diversification de l'offre de logements pour répondre aux besoins variés des habitants et favoriser la mixité sociale, incluant des logements intermédiaires, des logements en accession sociale (PSLA) et des logements locatifs adaptés.

⊙ La connexion du secteur au maillage viaire existant et l'accessibilité aux équipements culturels du centre-ville par les modes actifs.

● Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine du quartier :

⊙ La forme urbaine devra favoriser l'intégration paysagère du quartier, avec des densités plus importantes sur la partie nord et dégressives en contact avec la frange urbaine et rurale.

⊙ La forme urbaine assurera une diversité de typologies de logements et la création d'espaces extérieurs privatifs, tenant compte de la problématique des vis-à-vis.

⊙ L'implantation des bâtiments sur la frange est devra assurer la création d'une frange rurale dense. Cet espace peut constituer une lieu de promenade et de convivialité du nouveau quartier.

2 Déplacements et stationnement :

⊙ L'entrée et sortie du quartier se fera par la route de Feuilla. Les deux points d'entrée/sortie favoriseront l'évacuation du quartier voisin existant. Pour se faire l'abattement de quelques arbres composant l'alignement existant devra être opéré.

⊙ Une voie principale, de préférence à circulation unique, assurera la desserte du quartier. Cette voie devra intégrer les modes de circulation actifs et de la végétation.

⊙ Une voie secondaire fera le lien entre cette nouvelle voie et la rue du 14 juillet au sud.

⊙ Du stationnement public pour les visiteurs, devra être reparti de manière équilibrée sur l'ensemble du quartier.

Mobilités douces :

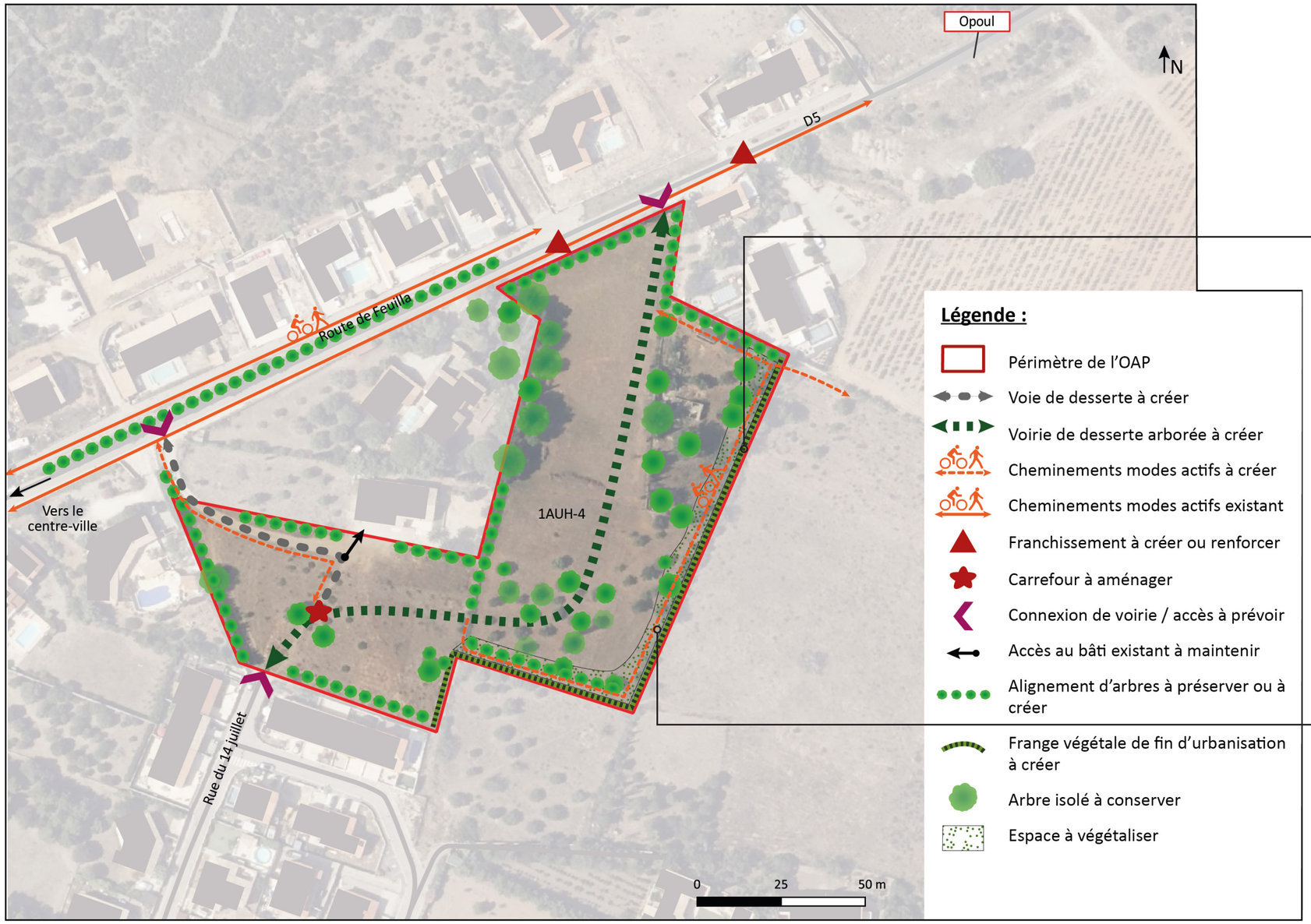
⊙ Deux franchissements sur la route de Feuilla seront créés afin d'assurer la connexion du nouveau quartier avec les chemins modes actifs existants.

⊙ Des cheminements piétons connecteront l'ensemble du quartier et celui-ci vers les quartiers voisins et promenades proches.

⊙

3 Environnement, paysage et prévention des risques :

- Une frange urbaine et rurale d'une épaisseur suffisante et densément plantée sera aménagée sur les abords est et sud de la zone.
- Les alignements d'arbres, haies et arbres isolés existants doivent être préservés autant que possible. Ces éléments du paysage vont composer la structure du site, favoriser la présence de nature en ville et le maillage vert du quartier.
- La voirie (dont le stationnement) sera végétalisée de manière continue, par des plantations de grands port sur les axes principaux et par des arbustes sur les axes secondaires.
- Des mesures pour assurer la défendabilité du secteur vis-à-vis du risque incendie de feu de forêt seront adoptées (accès pompier, emplacement hydrants, espèces végétales non inflammables à proximité des bâtiments).
- Les espaces non bâtis devront être perméables afin d'assurer une infiltration optimale des eaux de pluie et de ne pas surcharger les ouvrages conçus à cet effet.
- Des clôtures devront être perméables pour l'eau et pour favoriser le passage de la petite faune locale. Elles seront plantées si possible sur l'espace public afin de contribuer à la qualité paysagère du quartier.
- Au moins 10 % de la surface du secteur devra être réservée au maintien ou à la création d'espaces verts publics. Ces espaces peuvent constituer les franges urbaines et rurales.
- Des ouvrages de gestion des eaux pluviales (noues, bassins de rétention) devront être végétalisés et accessibles, favorisant la création d'espaces verts de rencontre. Leur aménagement devra prendre en compte la topographie du site.



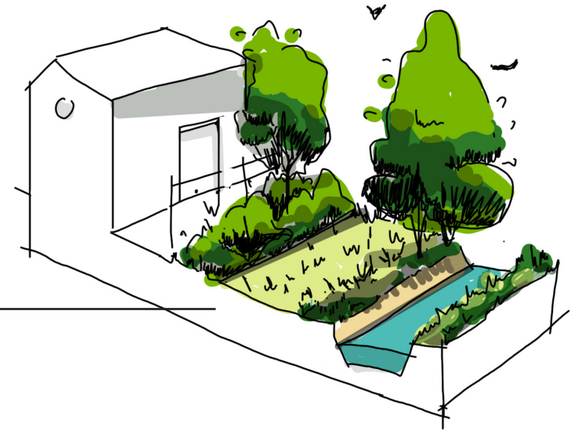


Illustration de principe d'implantation à proximité d'éléments paysagers à protéger (ruisseau, ripisylve). Issue de l'OAP Trame Verte et Bleue. Source : AURCA

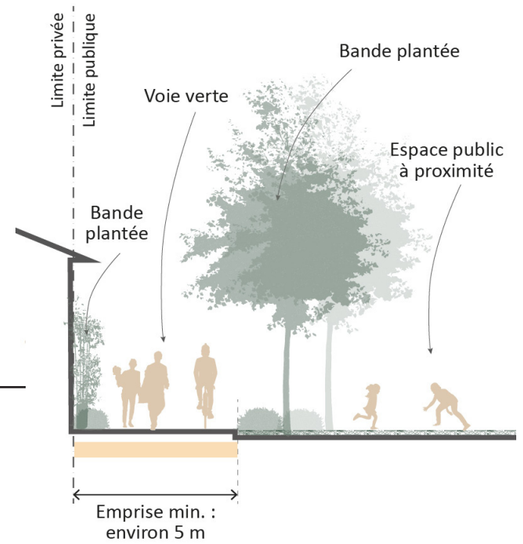


Illustration de principe d'aménagement d'un cheminement modes actifs en lien avec des espaces publics (bassin de rétention, parc...) Issue de l'OAP Trame Verte et Bleue. Source : AURCA

Opoul-Périllos - OAP secteur sud-ouest

● Contextualisation :

► **Vocation principale :** Habitat

► **Zonage :** 1AUH-4

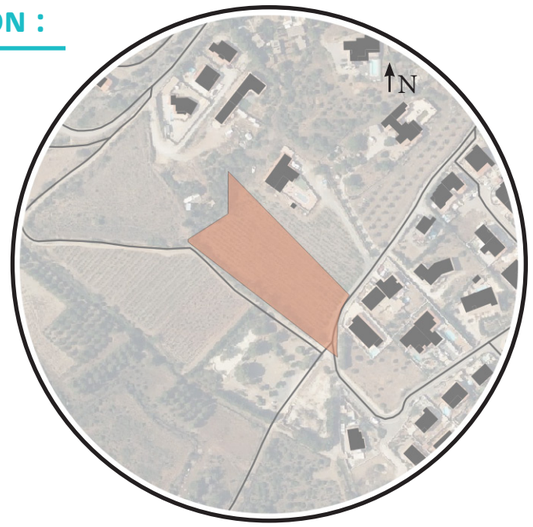
► **Surface de la zone :** 0.45 ha.

► **Densité projetée :** Non concerné.

► **Prévisionnel de logements :** Non concerné.

► **Points d'attention :** Secteur au sud-ouest du tissu urbain d'Opoul, à proximité du skate-park et sur la route du domaine équestre les Escoumettes. Contexte urbain résidentiel pavillonnaire. Ancienne vigne. Point de vue au nord sur le château d'Opoul vers le nord.

● Localisation :



● Enjeux du projet :

◦ L'intégration paysagère du secteur en entrée de village.
◦ La préservation des alignements d'arbres (cerisiers) et des cultures viticoles.
◦ La prise en compte du point de vue sur le Château d'Opoul.

● Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine du quartier :

◦ La parcelle pourra accueillir jusqu'à 9 logements individuels.
Les constructions seront de hauteur limitée et implantées de manière à préserver une transparence sur le château d'Opoul au nord de la parcelle, ou du moins permettre des points de vue directement depuis les habitations.

◦ L'alignement de cerisiers au sud sera conservé et renforcé (avec une strate arbustive) pour créer une limite séparative et visuelle avec les zones naturelles environnantes.

2 Déplacements et stationnement :

◦ La desserte principale se fera depuis le Chemin de Vespeille puis par la voie existante longeant au nord le skatepark. Celle-ci sera requalifiée et prolongée jusqu'à la RD9 au nord.
Le débouché routier/piétonnier sur la voie existante sera aménagé pour garantir la sécurité de l'ensemble des usagers.
◦ Deux accès seront possibles directement depuis le Chemin de Vespeille pour desservir deux habitations en bord de rue.
◦ Une voie à double sens sera créée, en connexion avec l'impasse nouvellement requalifiée. Elle permettra de desservir la partie haute du secteur (maximum 4 habitations concernées).
◦ Les besoins en stationnement des futures constructions seront couverts, avec une capacité suffisante et adaptée aux besoins des résidents. Le stationnement des véhicules sera intégré individuellement à chaque parcelle.

Mobilités douces :
◦ L'impasse nouvellement requalifiée sera doublée d'un cheminement doux afin de garantir la desserte sécurisée entre le secteur et la RD9.

Opoul-Périllos - OAP secteur nord-ouest

● Contextualisation :

► **Vocation principale :** Habitat

► **Zonage :** 1AUH-4

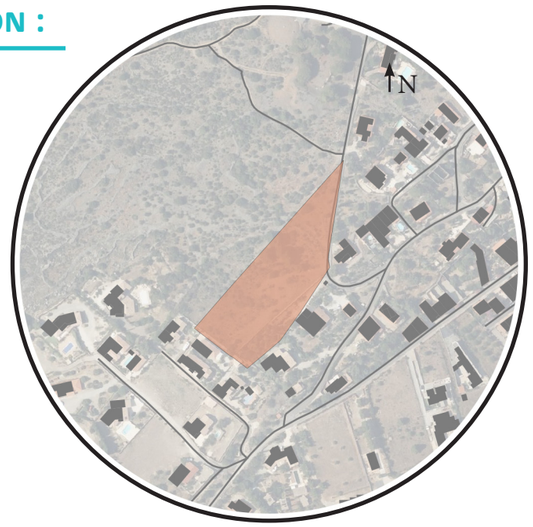
► **Surface de la zone :** 0,7 ha

► **Densité projetée :** Non concerné.

► **Prévisionnel de logements :** Non concerné.

► **Points d'attention :** Secteur à l'ouest du centre ancien d'Opoul, en contrebas du château. Contexte urbain résidentiel pavillonnaire.
Point de vue au nord sur le château d'Opoul vers le nord.
Aléa incendie de forêt et de végétation : partiellement concernée par un risque élevé à très élevé (PAC 2024).

● Localisation :



● Enjeux du projet :

⊙ La prise en compte de la présence de la végétation existante (pelouses, garrigues), qui permet le déplacement de la petite faune locale.
⊙ La prise en compte et la préservation des aménités paysagères, patrimoniales et naturelles présentes sur site : arbres adultes isolés, murets en pierre d'origine.
⊙ La gestion du risque incendie sur le site, notamment avec les exigences techniques du PAC en vigueur en matière de maîtrise du risque.
⊙ La prise en compte du point de vue sur le Château d'Opoul au nord.

● Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine du quartier :

⊙ La forme urbaine assurera l'accueil d'une diversité de logements et la création d'espaces extérieurs privatifs limitant les vis-à-vis.
⊙ Le secteur pourra accueillir jusqu'à 18 logements, dont une partie pourra être collective.
⊙ La hauteur des constructions sera limitée à du R+2 (pour les logements collectifs) et du R+1 (pour les logements individuels) afin de conserver des transparences visuelles sur le Château d'Opoul.
⊙ L'implantation des constructions prendra en compte les arbres adultes en place, et s'y adaptera autant que faire se peut. De même pour tous les éléments liés à la biodiversité et au patrimoine, comme les masses végétales et les murets en pierre présents sur site.

2 Déplacements et stationnement :

⊙ La desserte principale se fera depuis le chemin Coma del Mir, connecté à la rue Los Terres.
Le débouché routier/piétonnier sur la voie existante sera aménagé pour garantir la sécurité de l'ensemble des usagers. Le chemin Coma del Mir sera requalifé jusqu'au nouvel aménagement afin d'assurer une connexion avec le centre-ville.
⊙ Un axe structurant à double sens sera créé, en connexion avec le chemin Coma del Mir. Ce nouvel axe desservira l'ensemble des constructions et intégrera une placette aménagée pour le retournement des véhicules.
⊙ Les besoins en stationnement des futures constructions seront couverts, avec une capacité suffisante et adaptée aux besoins des résidents. Le stationnement des véhicules sera intégré individuellement à chaque parcelle.
⊙ Les espaces de stationnement mutualisés pour les visiteurs seront favorisés et intégrés harmonieusement dans le paysage, notamment au niveau de la place de retournement.

Mobilités douces :
⊙ L'axe principal à l'intérieur du secteur sera doublé de cheminements doux.
Aussi, une continuité de cheminements doux sera mise en place à l'est pour rendre accessible aux piétons l'aménagement depuis le centre-ville et inversement.

3 Environnement, paysage et prévention des risques :

⊙ L'urbanisation du secteur prendra en compte les éléments végétaux et paysagers présents. La végétation fera partie intégrante de la composition du secteur : voiries, clôtures, pieds de façades, pieds d'arbres.

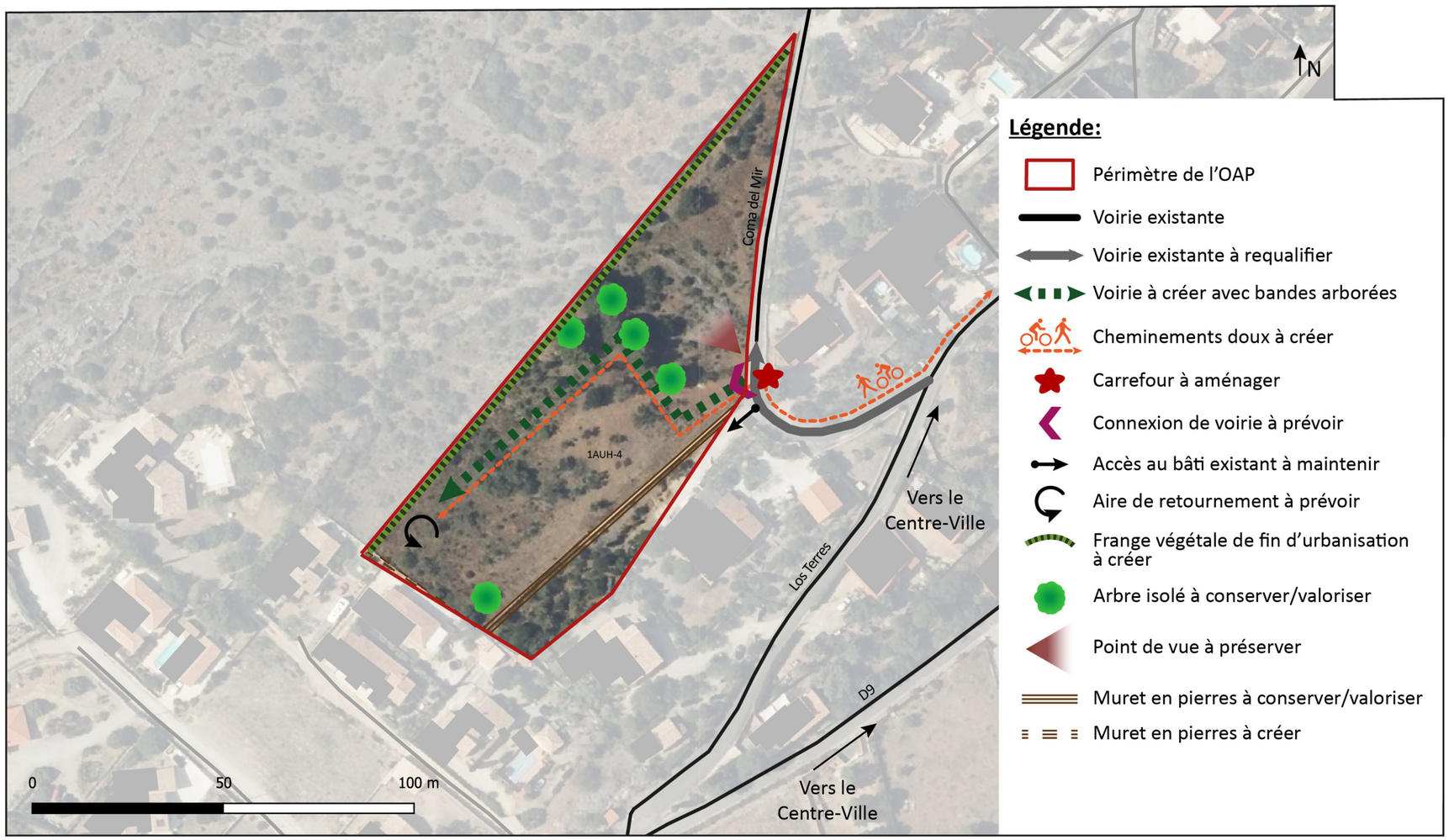
⊙ Une réflexion sur la gestion globale des eaux pluviales à l'échelle de la zone devra être menée. Les ouvrages de gestion des eaux pluviales (noues, bassins de rétention) seront paysagers et accessibles, afin d'être intégrés au quartier et qu'ils participent à conforter l'ambiance paysagère.

⊙ Les espaces non bâtis seront aménagés de manière perméable et végétalisée, avec des espèces locales, résistantes et peu consommatrices d'eau.

⊙ Des clôtures végétalisées et transparentes permettront la perméabilité du quartier laissant la petite faune locale la liberté de traverser le site. De plus, l'ensemble des murets en pierre en place sur le site sera conservé et mis en valeur. Ils participeront à la mise en réseaux des espaces verts et une continuité pour la petite faune. Pour cela, un muret sera créé afin de connecter les deux existants, au sud et à l'ouest.

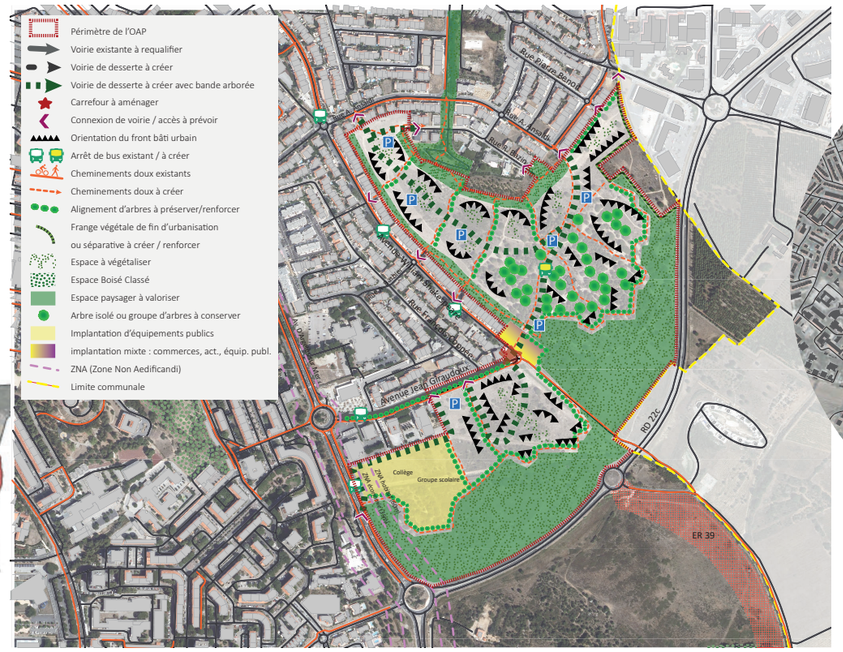
⊙ Une frange végétale longera la délimitation nord du secteur pour créer un espace tampon et une transition avec les espaces naturels environnants. Cette frange de fin d'urbanisation sera à traiter par des aménagements paysagers et continus. L'épaisseur devra inclure une haie aux strates diversifiées, composées d'espèces retrouvées localement de manière spontanée.

⊙ Des mesures pour assurer la défendabilité du secteur vis-à-vis du risque incendie de feu de forêt seront adoptées (accès pompier, emplacement hydrants, espèces végétales non inflammables à proximité des bâtiments).



Orientations d'Aménagement et de Programmation







Perpignan

Commune de Perpignan - OAP "Jardins de La Basse"

Contextualisation :

► **Vocation principale : HABITAT**
► **Zonage :** 1**AUH1-1+c**
► **Surface de la zone : 3,4 ha**
► **Densité projetée :** 40/50 logements à l'hectare
► **Prévisionnel de logements :** environ 120 logements projetés au terme de la zone dont 20% de LLS.
► **Coefficient de pleine terre :** au moins 30% par lot ou parcelle et 20% de l'opération
► **Points d'attention :** équiper ce nouveau quartier dense en commerces et services. Assurer un stationnement suffisant.

Localisation :



Enjeux du projet :

⊙ Compléter le nouveau quartier des Jardins de la Basse sur les terrains disponibles.
⊙ Permettre une densité importante de logements sur ce secteur classé en SPS habitat au SCOT.
⊙ Accueillir un grand équipement de rayonnement supracommunal à l'Est de la Cour d'Assise provisoire.
⊙ Assurer une capacité de stationnement suffisante pour accueillir les nouveaux habitants, les visiteurs ainsi que les usagers des services et équipements du site.
⊙ Préserver les habitations des nuisances de la voie ferrée.
⊙ Créer une liaison de mobilité douce le long de la desserte.

Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine du quartier :

⊙ Implanter les bâtiments le long de l'avenue Jean-Paul II, au plus proche de la contre allée de sorte à constituer un front bâti qui fera office de vitrine urbaine.
⊙ Positionner les aires de stationnement le long des contre-allées.
⊙ Permettre une architecture qualitative et moderne dans la continuité du bâti de l'avenue.
⊙ Prévoir un équipement de service (type crèche, cabinet médical) avec un dépose minute en pied d'immeuble ainsi que des bureaux.
⊙ Assurer l'insertion du projet dans l'environnement (rivière la Basse...) et l'harmonie avec le bâti existant sont essentielles, car il s'agit de terminer le quartier récemment créé.
⊙ Relier les groupes de constructions entre eux par des espaces publics végétalisés : un square pour enfants, une nouvelle passerelle piétonne vers la rue Jean Guiter.

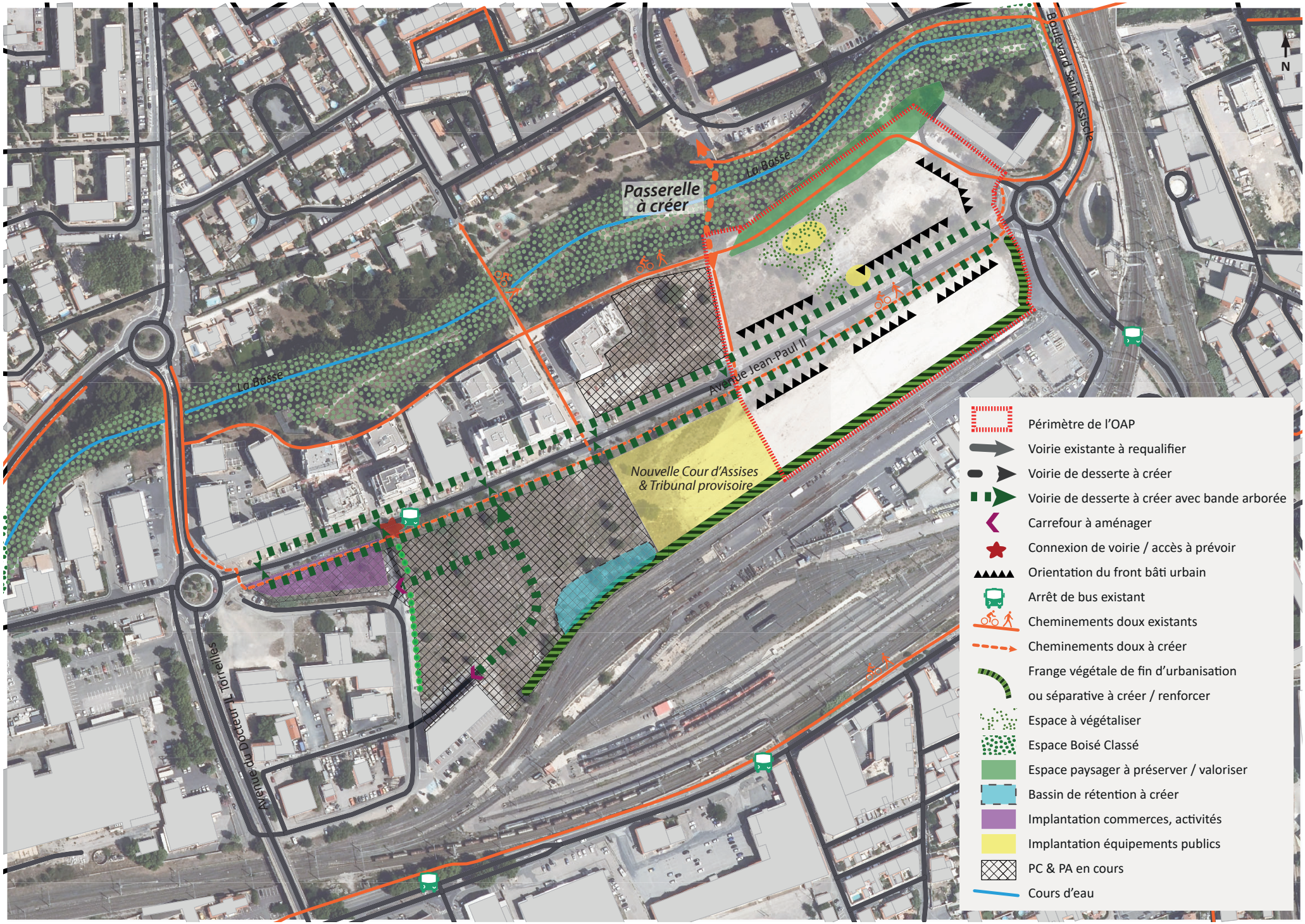
2 Déplacements et stationnement :

⊙ Connecter la voie principale aux nouvelles urbanisations.
⊙ Installer une passerelle de franchissement de la Basse au Nord pour relier la rue Jean Guiter aux nouvelles constructions.
⊙ Créer un accès dans la partie Nord Est depuis la voie de la Résidence Saint Assiscle.
⊙ Intégrer et végétaliser le stationnement.

Mobilités douces :
⊙ Encourager les déplacements domicile-travail à vélo, en installant des garages vélos dédiés dans l'aménagement global.
⊙ Créer une piste cyclable bidirectionnelle sur la contre-allée Sud de l'avenue Jean-Paul II.
⊙ Compléter au Nord par une liaison douce piétons-cycles qui chemine le long de la rivière Basse.

3 Environnement, paysage et prévention des risques :

⊙ Créer un espace détente en partie Nord, pouvant accueillir des aménagements dédiés aux jeux pour enfants ou des lieux de pique-nique pour les salariés et habitants.
⊙ Maintenir une bande végétale paysagère en parallèle de la rivière Basse, dans le respect et la continuité des aménagements existants en surépaisseur de l'EBC.
⊙ Travailler la perméabilité des sols sur l'ensemble de la zone pour favoriser l'infiltration des eaux de pluies.


Passerelle à créer
La Basse
Boulevard Saint Assisse
Avenue Jean-Paul II
Nouvelle Cour d'Assises & Tribunal provisoire
Avenue du Docteur L. Torrilles
N
Périmètre de l'OAP
Voirie existante à requalifier
Voirie de desserte à créer
Voirie de desserte à créer avec bande arborée
Carrefour à aménager
Connexion de voirie / accès à prévoir
Orientation du front bâti urbain
Arrêt de bus existant
Cheminements doux existants
Cheminements doux à créer
Frange végétale de fin d'urbanisation
ou séparative à créer / renforcer
Espace à végétaliser
Espace Boisé Classé
Espace paysager à préserver / valoriser
Bassin de rétention à créer
Implantation commerces, activités
Implantation équipements publics
PC & PA en cours
Cours d'eau

Commune de Perpignan - OAP "Pou de les Colobres"

Contextualisation :

► **Vocation principale :** Habitat de différentes typologies d'habitats, activités, commerces et bureaux

► **Zonage : 1AUH1b, 1AUH2b, 1AUH1-1+b**

► **Surface de la zone : 20,2 hectares**

► **Densité projetée :** 35/45 logements à l'hectare

► **Prévisionnel de logements :** 800 logements projetés au terme de la zone dont 20% de LLS.

► **Coefficient de pleine terre :** 30% par lot ou parcelle habitat individuel et 20% par lot ou parcelle habitat collectif.

► **Points d'attention :** principes d'un écoquartier, SPS Habitat dans le SCOT

Aléa élevé en partie du Porter à Connaissance "Risque feu de foret et de végétation"

Localisation :



Enjeux du projet :

- Aménager un éco-quartier conçu suivant les principes de développement durable.
- Créer une école et une crèche pour l'accueil des enfants en cœur du quartier.
- Organiser la mixité des fonctions (habitat, activités, services et équipements publics) en optimisant l'usage de l'espace.
- Déménager le collège Albert Camus, en limite Ouest.
- Privilégier l'accession à la propriété
- Tendre vers un quartier à énergie positive.
- Concevoir un quartier innovant en hameaux, modèle d'urbanisation durable.

Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine du quartier :

- Permettre la continuité urbaine du quartier Saint Gaudérique dans le prolongement de l'avenue Shakespeare où se mêlent habitat pavillonnaire et petits collectifs.
- La composante paysagère forte de la ZAC complète un réseau vert cohérent reliant les principaux espaces paysagers et parcs situés au sud de la ville favorisant les liaisons douces inter-quartiers.
- L'habitat individuel est disposé en hameaux autour d'espaces collectifs privatifs. Plus au Sud, des îlots seront composés de logements intermédiaires. Enfin en bordure de parc, des bâtiments signaux prendront place derrière des "éperons" qui domineront le parc.
- La présence de constructions hautes crée une « sky-line » spécifique du nouveau quartier, visible en entrée de ville depuis l'avenue d'Argelès et de la RD22c . Dans cette frange s'articulent les espaces publics et lieux de vie (place, promenade « balcon ») ouverts sur le paysage lointain et sur le parc.
- Le parc représente le véritable poumon vert du nouveau quartier. Il joue également un rôle hydraulique prépondérant au regard de la topographie du site et complète la ceinture verte du sud de la ville.

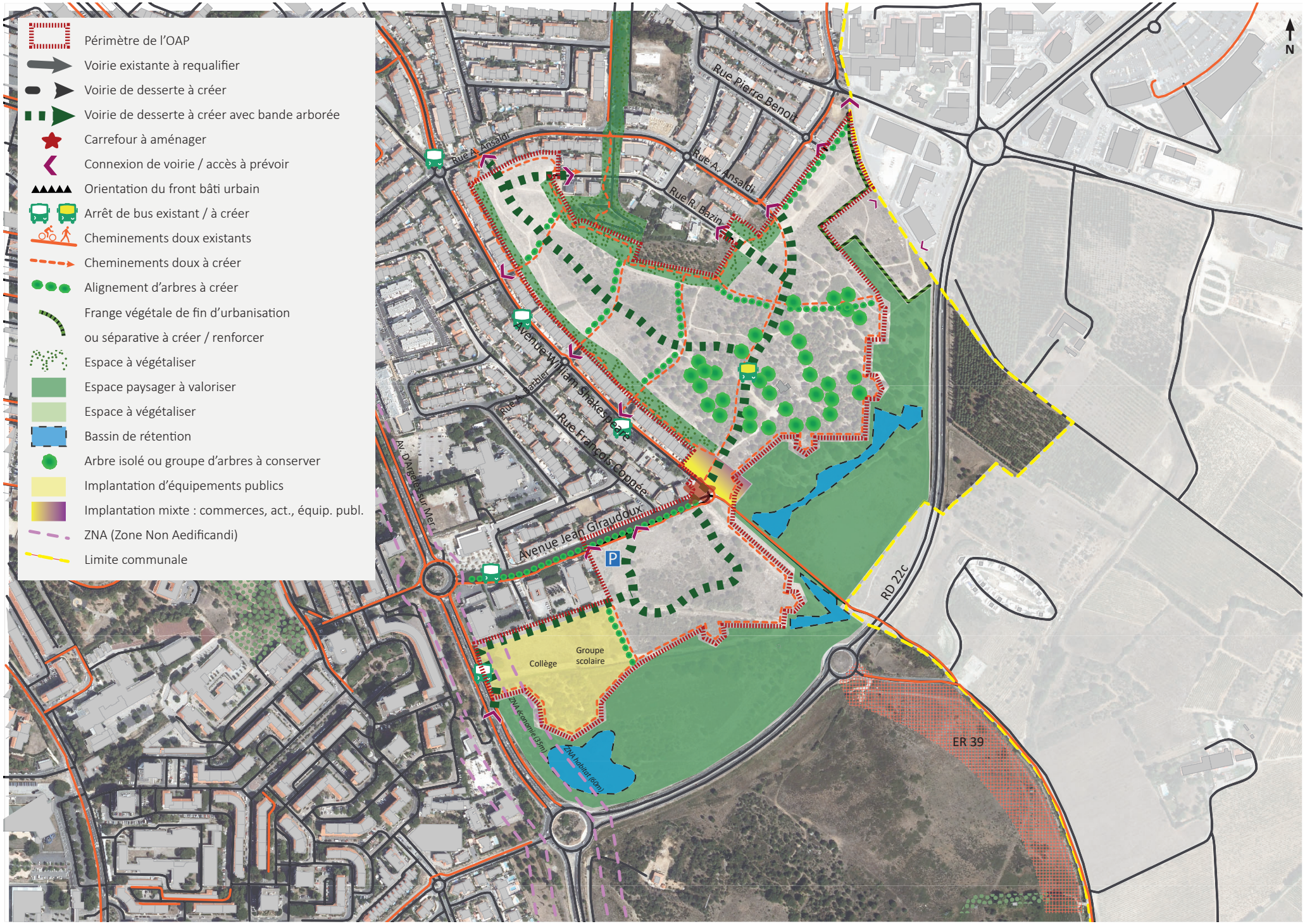
2 Déplacements et stationnement :

- Assurer une cohabitation pacifique entre tous les modes de déplacements grâce à une circulation automobile maîtrisée.
- Assurer une bonne desserte de l'opération par un réseau hiérarchisé de voies tout en complétant le maillage viaire existant.
- Continuer la voie primaire entre l'avenue Jean Giraudoux et la rue Alexandre Ansaldi. Cette voie permet l'irrigation de l'ensemble du système viaire de l'opération.
- **Mobilités douces :**

Conforter les cheminements doux existants et aménager des nouveaux pour favoriser la traversée piétonne du quartier. Les voies partagées seront en zone 30 (voies secondaires et voies de desserte).

3 Environnement, paysage et prévention des risques :

- Accompagner les voies de desserte et les espaces communs des hameaux par des noues paysagères.
- Aménager le talweg pour assurer un fonctionnement hydraulique amélioré et sécurisé, situé à l'arrière du bâti de l'avenue Shakespeare, il servira à la fois de promenade et de noue paysagère.
- Créer un parc multifonctions, qui sera une vaste zone de rétention accessible et un équipement de rayonnement communal.
- Arborer la place centrale qui constituera le promontoire sur le parc.
- Développer la trame verte qui constitue le support de la trame bleue du quartier Valoriser la trame bleue perceptible en amont (talweg) et en aval (parc).
- Aménager une promenade "balcon" qui surplombera le parc et sera accompagnée d'arbres d'alignement caducs.

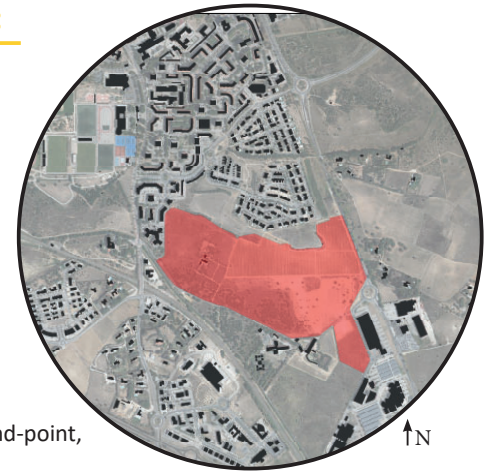

Périmètre de l'OAP
Voirie existante à requalifier
Voirie de desserte à créer
Voirie de desserte à créer avec bande arborée
Carrefour à aménager
Connexion de voirie / accès à prévoir
Orientation du front bâti urbain
Arrêt de bus existant / à créer
Cheminements doux existants
Cheminements doux à créer
Alignement d'arbres à créer
Frange végétale de fin d'urbanisation
ou séparative à créer / renforcer
Espace à végétaliser
Espace paysager à valoriser
Espace à végétaliser
Bassin de rétention
Arbre isolé ou groupe d'arbres à conserver
Implantation d'équipements publics
Implantation mixte : commerces, act., équip. publ.
ZNA (Zone Non Aedificandi)
Limite communale
N
Rue Pierre Benoit
Rue A. Ansaldi
Rue A. Ansaldi
Rue R.J. Bazin
Avenue William Shakespeare
Rue Barbier
Rue François Coppée
Av. D'Argelès sur Mer
Avenue Jean Giraudoux
RD 22c
Collège
Groupe scolaire
ZNA économie (35m)
ZNA habitat (60m)
ER 39

Commune de Perpignan - OAP "Mas Balande"

Contextualisation :

- ► **Vocation principale : HABITAT**
- ► **Zonage : 1AUH1b, 1AUH2b, 1AUH1-1+b**
- ► **Surface de la zone : 30,9 hectares**
- ► **Densité projetée :** 30/40 logements à l'hectare
- ► **Prévisionnel de logements :** 800 logements projetés au terme de la zone dont 160 de LLS.
- ► **Coefficient de pleine terre :** au moins 20 ou 30% du terrain d'assiette.
- ► **Points d'attention :** respect de la topographie, maintien de la végétation, ZNA integrant l'élargissement de l'avenue d'Argeles.
  Aléa élevé en partie du Porter à Connaissance "Risque feu de foret et de végétation"

Localisation :



Enjeux du projet :

- ◦ Préserver la zone verte au Sud,
- ◦ Réaménager la voie de desserte principale,
- ◦ Sécuriser l'accès à l'Est de la zone par la création d'un rond-point,
- ◦ Créer une nouvelle voie devant le Mas Lacassagne,

Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine du quartier :

- ◦ Préserver es points de vues existants seront préservés à travers des percées visuelles.
- ◦ Respecter la pente naturelle du site par un épannelage adpaté.
- ◦ Diversifier les typologies et formes bâties : petits collectifs, logements intermédiaires, maisons groupées et individuelles.
- ◦ Intensifier le cadre paysager et végétal, pour un concept de « ville-parc » afin d'améliorer le cadre de vie local, les vues sur le grand paysage, la place de la nature en ville.
- ◦ Aménager un véritable parc urbain en partie Sud et valoriser la butte Vertefeuille.
- ◦ Classer la partie Sud de la voie existante en EBC (Espace Boisé classé) afin de préserver les pins maritimes, oliviers et frênes présents.
- ◦ Permettre la connexion entre le lotissement Vertefeuille et la zone à bâtir grâce à une passerelle à proximité de l'EBC existant.
- ◦ Aménager un parcours santé et des jardins partagés afin de permettre le lien entre les deux quartiers.
- ◦ Construire un immeuble signal à l'entrée Est, composé d'un parking silo et d'espaces de bureau.

2 Déplacements et stationnement :

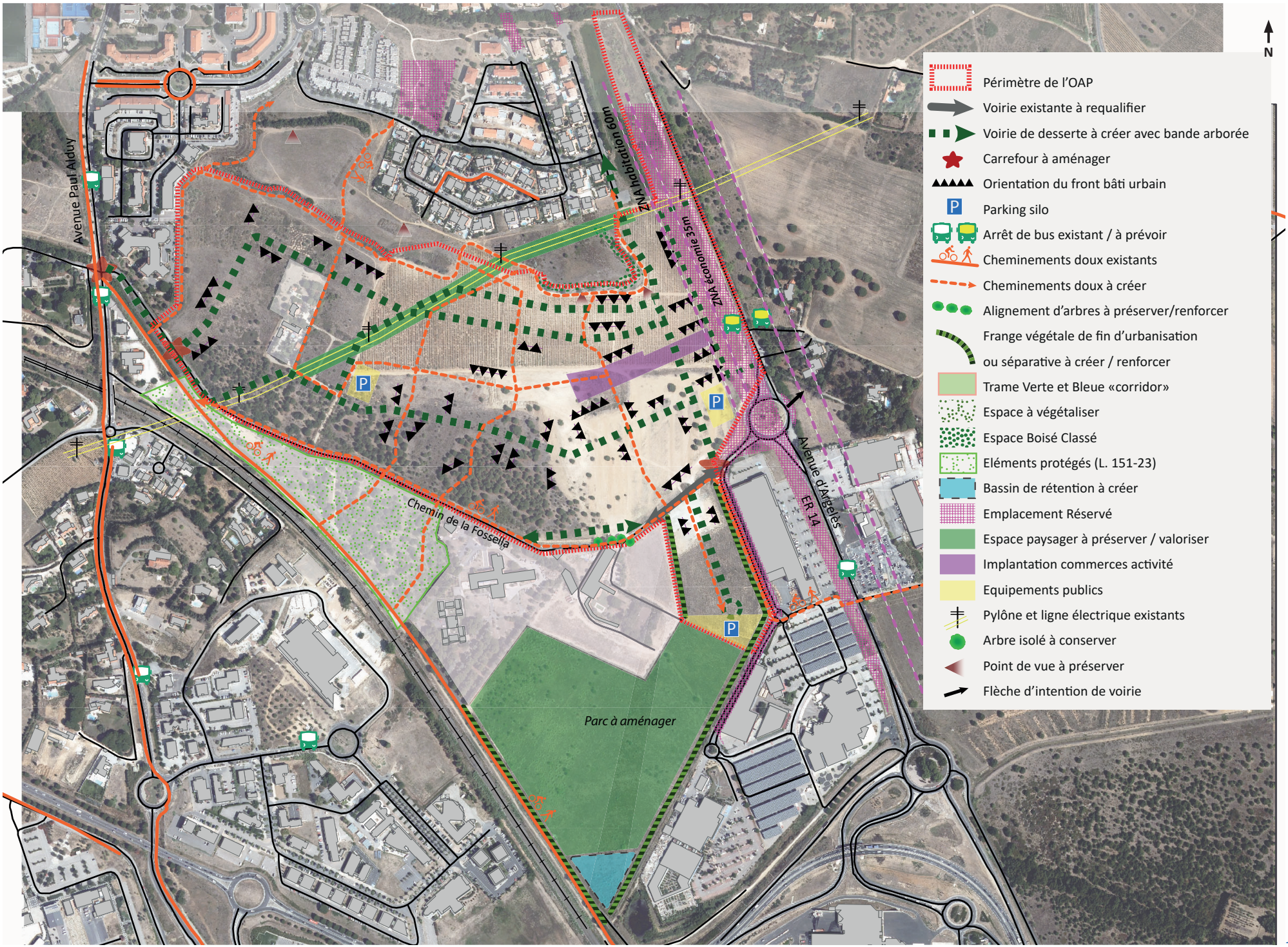
- ◦ Réaménager le chemin de la Fausseille en voie struturante de type avenue.
- ◦ Créer une nouvelle voie devant le Mas Lacassagne et transformer la portion existante en voie douce.
- ◦ Réaliser un parking sillo en limite Est.

Mobilités douces :

- ◦ Réaliser une connexion à la piste cyclable existante sur l'avenue Paul Alduy.
- ◦ Créer des cheminements doux autour de la butte Vertefeuille.

3 Environnement, paysage et prévention des risques :

- ◦ Réaliser un nouveau quartier « ville-parc » en lien avec son environnement, lové dans un écrin de verdure.
- ◦ Conforter l'axe Est/Ouest bordé de végétation dense et d'arbres remarquables (Pins maritimes, oliviers, frênes, grands pins parasols).
- ◦ Permettre au Nord une connexion entre la partie urbanisée et le nouveau quartier, grâce à un parcours de santé et des jardins familiaux.
- ◦ Aménager une coulée verte sous la ligne électrique haute tension.
- ◦ Renforcer la trame verte existante, en créant des cocons verts propices à un aménagement durable.
- ◦ Protéger les arbres isolés et remarquables par leur taille et leur effet signal dans le site (pins parasols).
- ◦ Protéger le corridor écologique de la Trame Verte au Sud-Ouest par la création d'un EPP (Espace Paysager Protégé) et au Sud par l'aménagement d'un parc urbain.
- ◦ Préserver une bande verte le long de la voie ferrée en partie Sud qui sert à la gestion hydraulique.
- ◦ Réaliser un alignement d'arbres ou arbustes le long de l'avenue d'Argeles sur Mer.


N
Avenue Paul Alduy
ZNA habitation 60m
ZNA économie 35m
Avenue d'Argelès
ER 14
Chemin de la Fossella
Parc à aménager
Périmètre de l'OAP
Voirie existante à requalifier
Voirie de desserte à créer avec bande arborée
Carrefour à aménager
Orientation du front bâti urbain
Parking silo
Arrêt de bus existant / à prévoir
Cheminements doux existants
Cheminements doux à créer
Alignement d'arbres à préserver/renforcer
Frange végétale de fin d'urbanisation
ou séparative à créer / renforcer
Trame Verte et Bleue «corridor»
Espace à végétaliser
Espace Boisé Classé
Eléments protégés (L. 151-23)
Bassin de rétention à créer
Emplacement Réservé
Espace paysager à préserver / valoriser
Implantation commerces activité
Equipements publics
Pylône et ligne électrique existants
Arbre isolé à conserver
Point de vue à préserver
Flèche d'intention de voirie

Commune de Perpignan - OAP "Fontcouverte - Mas Rous"

Contextualisation :

► **Vocation principale : HABITAT.**

► **Zonage : 1AUH3a; 1AUH2b.**

► **Surface de la zone : 30,2 hectares**.

► **Densité projetée : 30 et 25** logements à l'hectare

► **Prévisionnel de logements :** entre 500 et 700 logements projetés au terme de la zone dont 20% de LLS.

► **Coefficient de pleine terre :** au moins 40% pour 1AUH-3, et au moins 30% pour 1AUH-2.

► **Points d'attention :** Maintien du boisement existant et respect strict de la zone humide.

Aléa élevé en partie du Porter à Connaissance "Risque feu de foret et de végétation"

Localisation :



Enjeux du projet :

- Maintenir une qualité d'urbanisation en respect des éléments naturels présents.
- Créer des espaces publics paysagés de qualité.
- Préserver et agrandir les EBC (Espace Boisé Classé).
- Valoriser les modes de déplacement doux.
- Maintenir et préserver la zone humide.

Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine du quartier :

- Terminer l'urbanisation en maintenant un front bâti urbain le long de l'avenue Grégory.
- Implanter, le long de l'avenue Grégory, des maisons individuelles, et de l'habitat intermédiaire plus dense en partie centrale.
- Réaliser au Sud des petits collectifs, en limite de l'EBC, qui bénéficieront ainsi d'un environnement naturel privilégié.
- Implanter des maisons individuelles sur les terrains au Nord du chemin du Mas Palégry.

2 Déplacements et stationnement :

- Aménager deux carrefours sur l'avenue Grégory afin de créer une continuité entre les deux zones d'habitation.

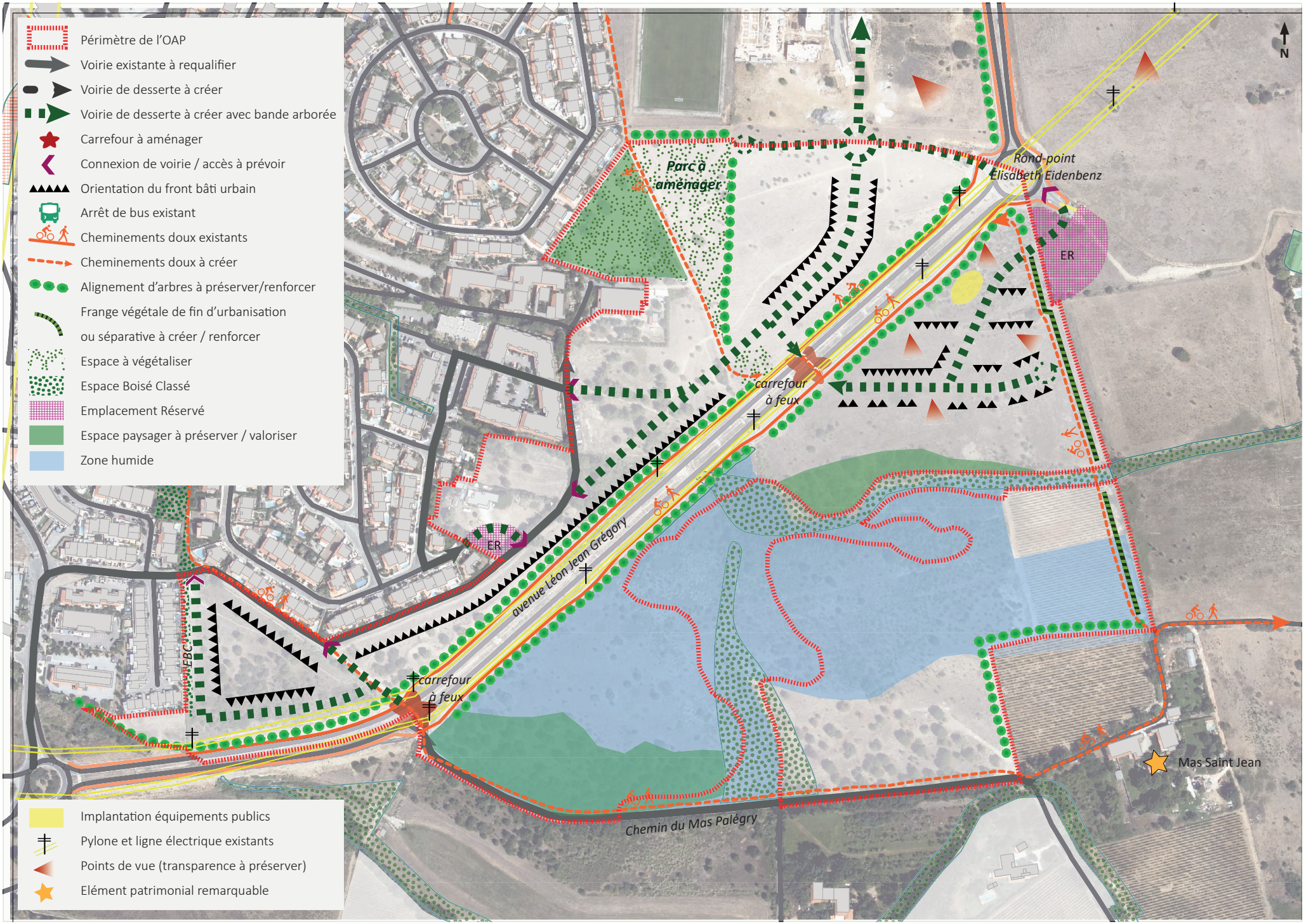
  Le premier au Nord, permettra la desserte du secteur Mas Rous et Fontconverte.
  Le deuxième au Sud desservira celui du chemin du Mas Palégry.

- Créer une voie pour connecter la partie Nord à la partie Sud de l'opération Mas Rous, de la rue André Tourné jusqu'au Chemin de la Miséricorde.

.- **Mobilités douces :**
- Réaliser une piste cyclable transversale permettant de relier le quartier de la Porte d'Espagne à celui de Fontcouverte.
- Aménager une liaison douce en partie Sud, afin de relier la future zone d'habitat au chemin Bon Secours.
- Desservir les futures habitations le long du chemin Mas Palégry et prolonger le réseau à l'Est vers le Mas Saint Jean.

3 Environnement, paysage et prévention des risques :

- Aménager un parc afin de constituer un espace central de détente tant pour les futures habitations que pour le lotissement Porte d'Espagne. Des alignements d'arbres agrémenteront les contours.
- Conforter et valoriser les EBC sur le secteur Fontcouverte pour constituer des poumons verts.
- Préserver une partie du Réservoir éco-paysager dont le boisement est important ; offrir un lieu de détente et de promenade aux habitants; permettre une transition entre espace urbain et agricole.
- Créer un mail vert (minimum 10m de large) du parc jusqu'au carrefour à feux au Nord.
- Accompagner les mobilités douces tout en conservant les éléments naturels de la zone (Réservoir éco-paysager-TVB) et en les renforcant par des aménagements de type bandes végétales, noues, arbres de haute tige...


Périmètre de l'OAP
Voirie existante à requalifier
Voirie de desserte à créer
Voirie de desserte à créer avec bande arborée
Carrefour à aménager
Connexion de voirie / accès à prévoir
Orientation du front bâti urbain
Arrêt de bus existant
Cheminements doux existants
Cheminements doux à créer
Alignement d'arbres à préserver/renforcer
Frange végétale de fin d'urbanisation
ou séparative à créer / renforcer
Espace à végétaliser
Espace Boisé Classé
Emplacement Réservé
Espace paysager à préserver / valoriser
Zone humide
Implantation équipements publics
Pylone et ligne électrique existants
Points de vue (transparence à préserver)
Elément patrimonial remarquable
N
Parc à aménager
Rond-point Elisabeth Eidenbenz
ER
carrefour à feux
carrefour à feux
ER
EBC
avenue Léon Jean Grégory
Chemin du Mas Palégry
Mas Saint Jean

Perpignan - OAP "Einstein - La Fauceille"

Contextualisation :

► **Vocation principale : habitat et commerce**

► **Zonage : 1AUH2b, 1AUH4a, 1AUH4d**

► **Surface de la zone : 23,4 hectares**

► **Densité projetée :** 25 logements/hectare,

► **Prévisionnel de logements :** 135 logements projetés au terme de la zone dont 20 à 25% de LLS.

► **Coefficient de pleine terre :** 30% en A1UH2 et 50% en 1AUH4 pour les opérations d'ensemble (espaces publics)

► **Points d'attention :** contraintes liées aux poteaux et lignes haute tension présents sur le site.

Localisation :



Enjeux du projet :

- Concilier habitat et commerces dans cette zone mixte.
- Implanter un espace vert de qualité au coeur des projets.
- Créer une bande végétale tampon avec le chemin de la Fauceille.
- Créer des connexions sur le chemin de la Fauceille, sur l'avenue A. Einstein, la rue de la Relativité et la rue Louis Néel.
- Créer un maillage avec les parcelles voisines urbanisables.
- Anticiper les accès et connexion en vue des potentielles divisions foncières.

Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine du quartier :

- Créer un macro lot commercial en entrée du lotissement, le long du Chemin de la Fauceille.
- Respecter la ZNA habitation depuis la RD914 (pointillés violets sur la carte).
- Créer des aires de jeux pour enfants.
- Créer une bande végétale à l'aplomb des lignes à haute tension et respecter leurs zones de protection.
- Respecter le cahier : Qualité architecturales et aspects extérieurs (Annexe du livret 3).

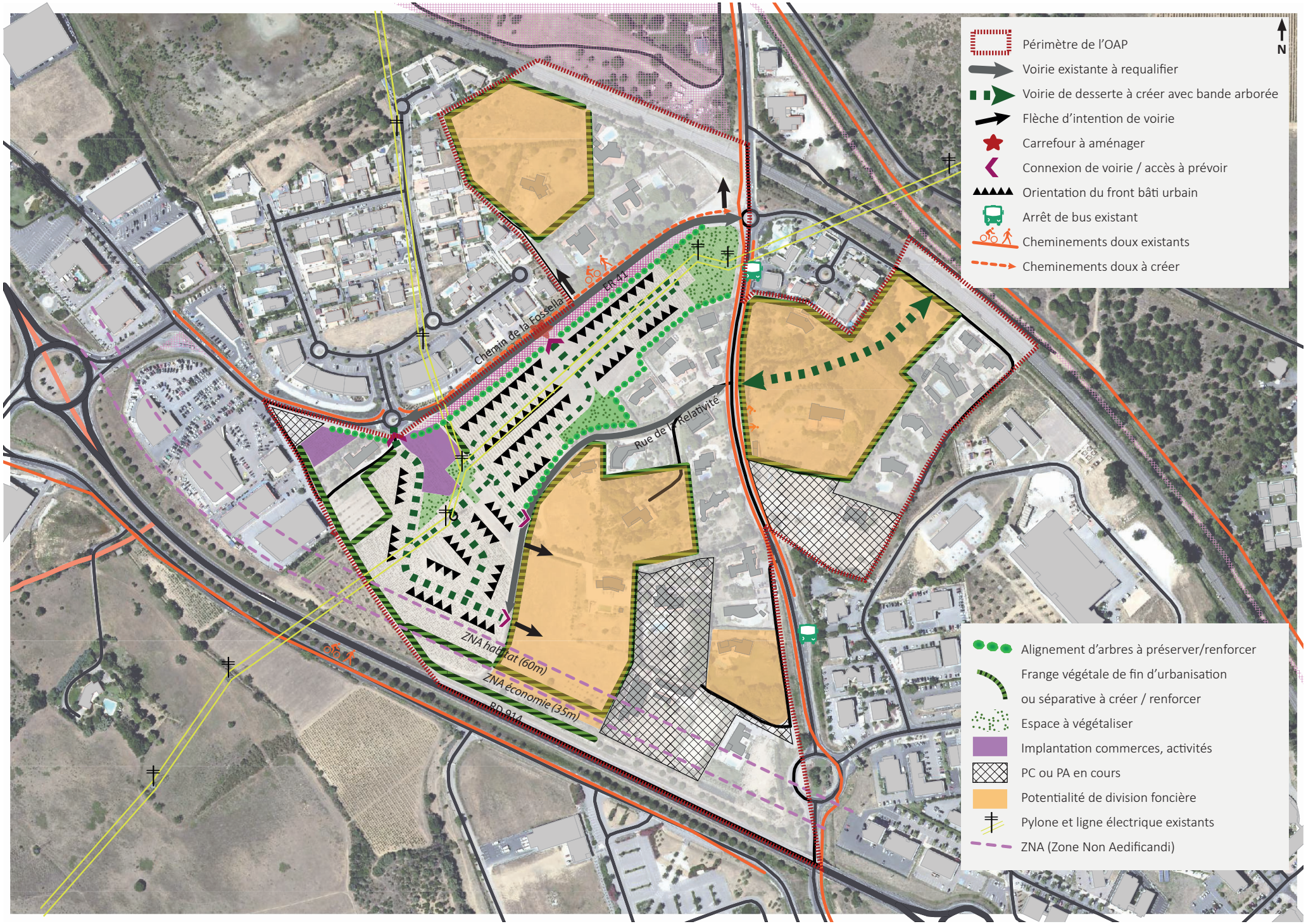
2 Déplacements et stationnement :

- Créer des connexions sur le chemin de la Fauceille, l'avenue A. Einstein, la rue de la Relativité et la rue Louis Néel.
- Créer un maillage avec les parcelles voisines urbanisables

- **Mobilités douces :**
- Assurer la continuité des pistes cyclables notamment le long du chemin de la Fauceille prévue dans l'élargissement de la voie et le long de l'avenue A. Einstein.

3 Environnement, paysage et prévention des risques :

- Permettre la mise à distance des habitations par la création d'espaces verts
- Planter une bande végétale sur tout le périmètre de la zone.
- Aménager un merlon paysagé le long du chemin de la Fauceille.
- Planter une frange végétale en fond de lot créant une zone tampon visuelle et acoustique avec la RD914.


N
Périmètre de l'OAP
Voirie existante à requalifier
Voirie de desserte à créer avec bande arborée
Flèche d'intention de voirie
Carrefour à aménager
Connexion de voirie / accès à prévoir
Orientation du front bâti urbain
Arrêt de bus existant
Cheminements doux existants
Cheminements doux à créer
Chemin de la Fossella
ER 41
Rue de la Relativité
ZNA habitat (60m)
ZNA économie (35m)
RD 914
Alignement d'arbres à préserver/renforcer
Frange végétale de fin d'urbanisation
ou séparative à créer / renforcer
Espace à végétaliser
Implantation commerces, activités
PC ou PA en cours
Potentialité de division foncière
Pylone et ligne électrique existants
ZNA (Zone Non Aedificandi)

Perpignan - OAP "Parc des sports"

Contextualisation :

► **Vocation principale : Loisirs**

► **Zonage : 1AUep**

► **Surface de la zone : 24,5 hectares**

► **Coefficient de pleine terre :** 60%

► **Points d'attention :** Préservation de la zone humide

Aléa élevé et très élevé en partie du Porter à Connaissance "Risque feu de foret et de végétation"

Localisation :



Enjeux du projet :

◦ Etendre les équipements sportifs, par des nouvelles réalisations ainsi que des rénovations et/ou reconstructions de certaines structures.
◦ Concevoir cet aménagement comme une offre supplémentaire en équipement sportif, de détente, de balade et de jeux pour les enfants.
◦ Envisager plusieurs options d'agrandissement du parc selon la maitrise et les possibilités foncières.
◦ Veiller à préserver les zones UV et les arbres adultes hors de ces zones pouvant être maintenus.
◦ Protéger la zone humide sans entraver l'écoulement des eaux par les aménagements prévus.
◦ Créer, en plus de l'accès Ouest, une véritable façade attractive du Parc, depuis le chemin Passio Vella.

Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine du quartier :

◦ Prévoir des connections depuis le chemin de Passo Veilla pour des accès public et logistique.
◦ Permettre une circulation double sens plus sécure et un flux de véhicules plus important.
◦ Programmer un emplacement réservé pour l'élargissement du Chemin de Passo Veilla.
◦ Sécuriser et arborer les abords de la voie ferrée afin d'atténuer les nuisances.

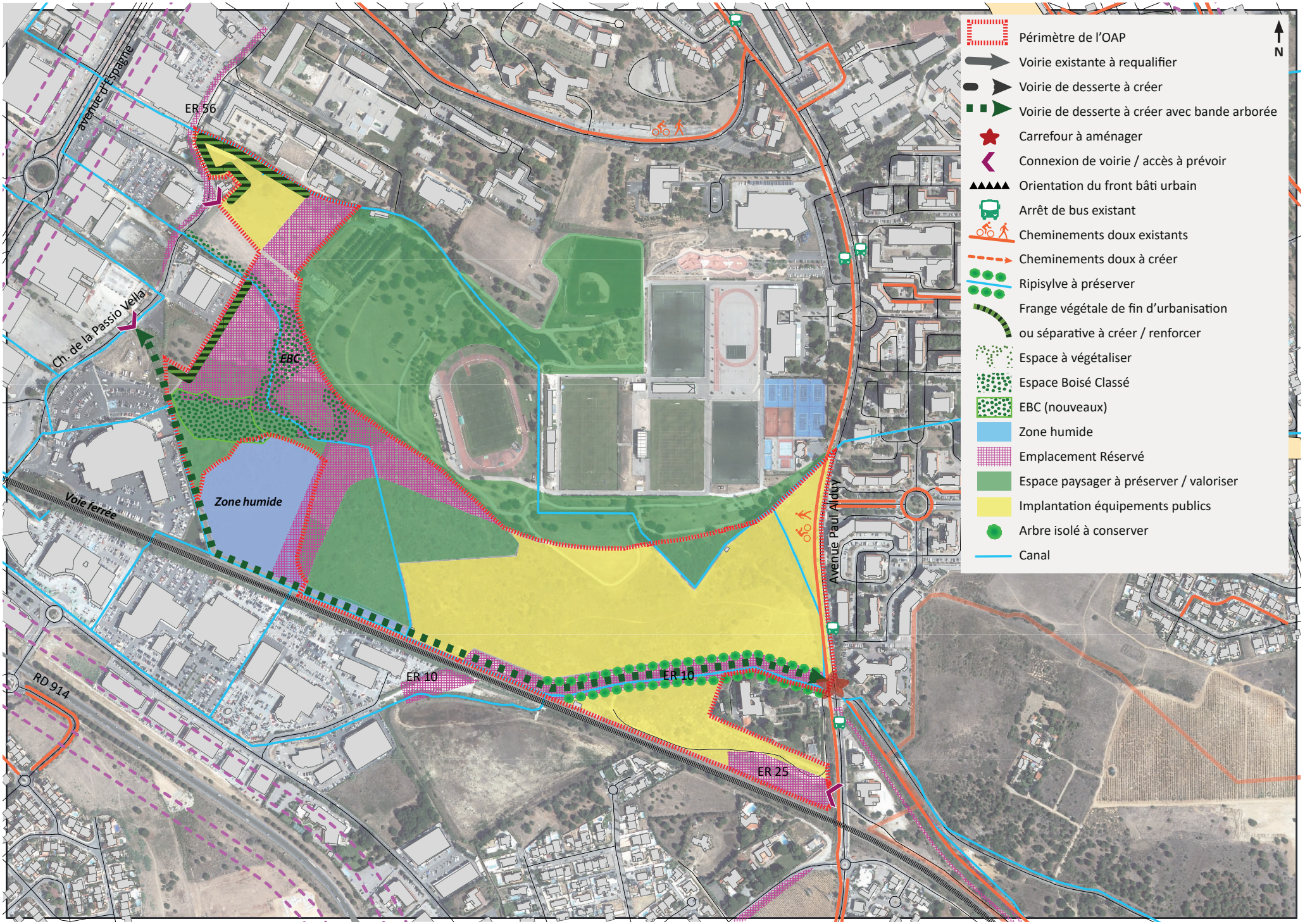
2 Déplacements et stationnement :

◦ Créer des nouveaux parkings ombragés aux futures entrées Sud et Ouest.
◦ Prévoir des parkings suffisament dimensionnés pour permettre l'accueil à un équipement de rayonnement supra-communal.

◦ **Mobilités douces :**
◦ Développer les parcs à vélo et permettre la traversée Est Ouest du parc aux heures d'ouverture.

3 Environnement, paysage et prévention des risques :

◦ Protéger les éléments naturels importants du secteur: la Zone humide au Sud-Est et l'EBC juste au-dessus.
◦ Préserver les canaux en amont alimentant la zone humide et permettant l'écoulement pluvial de surface.


avenue d'Espagne
ER 56
Ch. de la Passio Vella
EBC
Zone humide
Voie ferrée
RD 914
ER 10
ER 10
ER 25
Avenue Paul Alduy
N
Périmètre de l'OAP
Voirie existante à requalifier
Voirie de desserte à créer
Voirie de desserte à créer avec bande arborée
Carrefour à aménager
Connexion de voirie / accès à prévoir
Orientation du front bâti urbain
Arrêt de bus existant
Cheminements doux existants
Cheminements doux à créer
Ripisylve à préserver
Frange végétale de fin d'urbanisation
ou séparative à créer / renforcer
Espace à végétaliser
Espace Boisé Classé
EBC (nouveaux)
Zone humide
Emplacement Réservé
Espace paysager à préserver / valoriser
Implantation équipements publics
Arbre isolé à conserver
Canal

Commune de Perpignan - OAP "La Vigneronne"

Contextualisation :

► **Vocation principale : Habitat.**
► **Zonage : 1AUH1b**
► **Surface de la zone : 6,1 hectares.**
► **Densité projetée :** environ 40/45 logements/ha
► **Prévisionnel de logements :** environ 200 à 250 logements projetés au terme de la zone dont 20% de LLS.
► **Coefficient de pleine terre :** 20% du terrain d'assiette
► **Points d'attention :** Connexion aux voies existantes ; qualité des espaces publics et préservation de la ripisylve de la Basse.

Localisation :



Enjeux du projet :

- Renouvellement et désenclavement d'une friche économique
- Nouvelle offre de logements en accession à la propriété
- Maîtrise des formes urbaines et de la densité
- Démarche qualitative sur les espaces publics et l'architecture
- Gestion durable et raisonnée des eaux pluviales
- Créer une liaison entre le chemin du Pas de la Paille et l'avenue du Docteur Torreilles
- Atouts :
  - Dernières disponibilités foncières importantes,
  - Situation privilégiée en périphérie du centre-ville et à proximité de la gare TGV,
  - Proximité de la ripisylve de La Basse,

Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine du quartier :

- Développer le quartier en 2 phases: depuis la partie Ouest (Phase 1 sur le plan) ; la partie Est est actuellement occupée par le Mas Saint Joseph (Phase 2).
- Traverser le quartier d'Est en Ouest.
- Créer depuis cette voie principale, des voies de desserte perpendiculaires en impasse permettant l'accès aux logements avec une orientation principalement Est/Ouest.
- Offrir des logement variés composés d'habitats individuel et collectif.

2 Déplacements et stationnement :

- Prendre en compte la géographie du site entre des voies structurantes majeures : l'autoroute A9 et la rocade ouest, la voie ferrée au sud et l'avenue du docteur Torreilles à l'est.
- Aménager l'accès à l'Ouest par le carrefour existant à sécuriser, avec la contrainte du pont sncf, entre le Chemin du Pas de la Paille et le Chemin du Foulon.
- Aménager l'accès à l'Est par le giratoire à l'intersection de l'avenue Jean-Paul II et l'avenue du Docteur Torreillles.
- Raccorder l'opération à la voie existante (impasse de La Vigneronne) qui sera réaménagée et prolongée le long de la voie ferrée pour la desserte de la zone.

Mobilités douces :

- Aménager une voie cyclable le long de la Basse et bénéficier du corridor arboré de la ripisylve en prolongement des Jardins de la Basse.
- Créer de deux passerelles en mobilité douce sur la Basse afin de relier le nouveau quartier au quartier existant dans la partie nord.
- Permettre un accès au futur groupe scolaire (extension école maternelle) et à l'arrêt de bus avenue d'Athènes par la pose de passerelles au dessus de la Basse.

3 Environnement, paysage et prévention des risques :

- Préserver et aménager la ripisylve de La Basse par la création d'un espace vert.
- Végétaliser l'espace tampon entre la future zone d'habitat et la zone d'activités à réaménager.
- Le mur anti-bruit sera prolongé tout le long de l'opération.
- Planter un alignement d'arbres le long de la nouvelle de voie de desserte Sud et le doubler d'une bande végétale dense afin d'épaissir la zone tampon avec la voie ferrée.


N
Avenue d'Athènes
La Bosse
Av. du Docteur JL Torreilles
Passerelle à créer
Passerelle à créer
Phase 1
Phase 2
D 900
Chemin du Pas de la Palla
Chemin du Pas de la Palla
Périmètre de l'OAP
Secteur en restructuration
Voirie existante à requalifier
Voirie de desserte à créer avec bande arborée
Aire de retournement à prévoir
Carrefour à aménager
Connexion de voirie / accès à prévoir
Orientation du front bâti urbain
Arrêt de bus existant
Cheminements doux existants
Cheminements doux à créer
Alignement d'arbres à préserver/renforcer
Frange végétale de fin d'urbanisation
ou séparative à créer/renforcer
Espace à végétaliser
Espace Boisé Classé
Equipement public (aire de jeux)
Espace paysager à préserver/valoriser
Cours d'eau

Commune de Perpignan - OAP "Tecnosud 3"

Contextualisation :

► **Vocation principale : Economique**

► **Zonage : 1AUE2b, 1AUE2c, 1AUE2e, 1AUE2f, 1AUE2g**

► **Surface de la zone : 12 hectares.**

► **Coefficient de pleine terre :** 10% de l'unité foncière hors bassin de rétention.

► **Points d'attention :** Créer un cadre végétal dense et assurer une capacité de parking suffisante

Aléa élevé en partie du Porter à Connaissance "Risque feu de foret et de végétation"

Localisation :



Enjeux du projet :

⊙ Le site est le prolongement de la zone Tecnosud 2. Il est bordé au Nord par la route D914, axe de transit majeur de la ville qui est l'objet d'un projet de doublement par le CD66.

⊙ La limite de la zone est constituée, à l'Est par la voie ferrée et au Sud par le chemin du Mas Delfau.

⊙ Les enjeux sont les suivants :

⊙ Préserver le confort avec une isolation phonique suffisante

⊙ Réaliser des coupures végétales avec les nuisances liées à la circulation de desserte de la zone économique et de la RD914.

⊙ Créer des connexions internes avec la voie de mobilité douce existante à l'Est de la zone.

⊙ Réaliser l'espace de rétention nécessaire à la zone urbanisée et réaliser un habillage végétal.

Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine du quartier :

⊙ Développer le tissu urbain à l'intérieur de la zone sous forme de macrolots.
⊙ Renforcer le retrait par rapport aux nuisances sonores de la voie D914 par une bande verte.
⊙ Créer trois points de connexion à la zone Tecnosud 2.

⊙ Créer une connexion au Mas Delfau.
⊙ Les futurs bâtiments devront respecter le cahier des prescriptions architecturales des zones économiques.

2 Déplacements et stationnement :

⊙ Créer plusieurs dessertes depuis Tecnosud 2 ainsi que des connexions vers les terrains du Mas Delfau.
⊙ Réaliser impérativement un grand parking ombragé dans le lot face à l'arboretum (cf. plan).

Mobilités douces :

⊙ Réaliser la connexion avec l'axe de mobilité douce à l'Est.

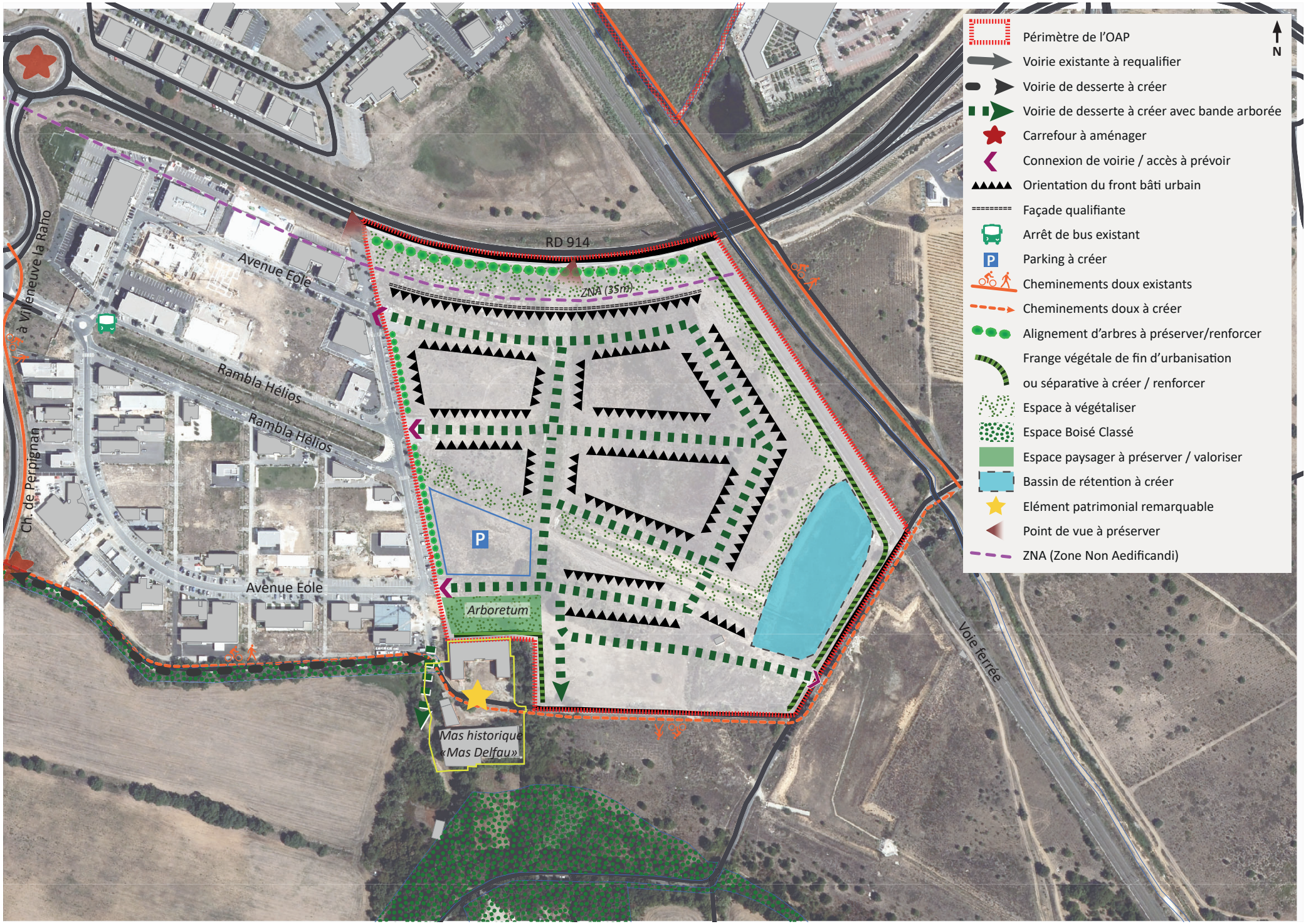
3 Environnement, paysage et prévention des risques :

⊙ Créer le cadre végétal nécessaire au confort humain : protections contre les nuisances de la RD914 et de la voie ferrée.

⊙ Planter des alignements d'arbres de haute tige le long des nouvelles dessertes afin de renforcer la végétalisation du secteur, de tempérer le réchauffement induit par les nouvelles urbanisations, d'offrir un confort aux usagers et permettre une transition vers l'espace agricole.

⊙ Créer un bassin de rétention à l'Est en conservant une partie des éléments naturels sur zone (Réservoir éco-paysager-TVB) qui seront renforcés par un aménagement paysager (bandes végétales, noues, arbres de haute tige...).

⊙ Créer un arboretum entre le futur parking et le Mas Delfau.


RD 914
Avenue Eole
Rambla Hélios
Rambla Hélios
Avenue Eole
Ch. de Perpignan à Villeneuve la Raho
ZNA (35m)
P
Arboretum
Mas historique «Mas Delfau»
Voie ferrée
N
Périmètre de l'OAP
Voirie existante à requalifier
Voirie de desserte à créer
Voirie de desserte à créer avec bande arborée
Carrefour à aménager
Connexion de voirie / accès à prévoir
Orientation du front bâti urbain
Façade qualifiante
Arrêt de bus existant
Parking à créer
Cheminements doux existants
Cheminements doux à créer
Alignement d'arbres à préserver/renforcer
Frange végétale de fin d'urbanisation
ou séparative à créer / renforcer
Espace à végétaliser
Espace Boisé Classé
Espace paysager à préserver / valoriser
Bassin de rétention à créer
Elément patrimonial remarquable
Point de vue à préserver
ZNA (Zone Non Aedificandi)

Commune de Perpignan - OAP "Orline"

Contextualisation :

► **Vocation principale : Economique.**

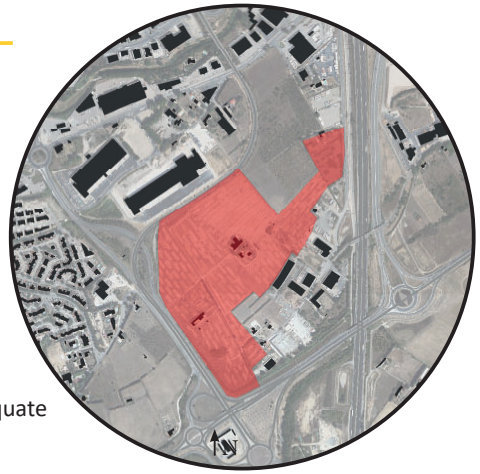
► **Zonage : 1AUE1**

► **Surface de la zone : 18,3 hectares**

► **Coefficient de pleine terre :** 10% de la surface de l'opération.

► **Points d'attention :** Réaliser les connexions à la RD 900 et à la zone d'activités existante et aménager des circulations douces.

Localisation :



Enjeux du projet :

⊙ Créer une zone à vocation économique harmonieuse et de qualité paysagère pour un bien-être au travail des usagers de la zone.
⊙ Préserver et valoriser les éléments paysagers présents sur le site (Mas historique- Mas Orline- au centre de la zone)
⊙ Assurer une continuité entre le nouveau quartier et les urbanisations existantes par une composition urbaine adéquate et le respect des normes en vigueur.

Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine du quartier :

⊙ Respecter le cahier des prescriptions architecturales des zones économiques, notamment en matière d'isolation. Privilégier l'utilisation d'EnR (énergies renouvelables) pour la production d'énergie.
⊙ Conserver le Mas Orline situé au centre de la zone et le valoriser.
⊙ Favoriser le confort bioclimatique en travaillant l'orientation du bâti (soleil et vent) :
⊙ Respecter le recul d'inconstructibilité de 25 mètres (ZNA) depuis l'axe de la route départementale D900A
⊙ Rendre les ilots bâtis perméables aux déambulations piétonnes, en assurant un maillage efficace dans la zone et la desserte à pied des services à proximité.

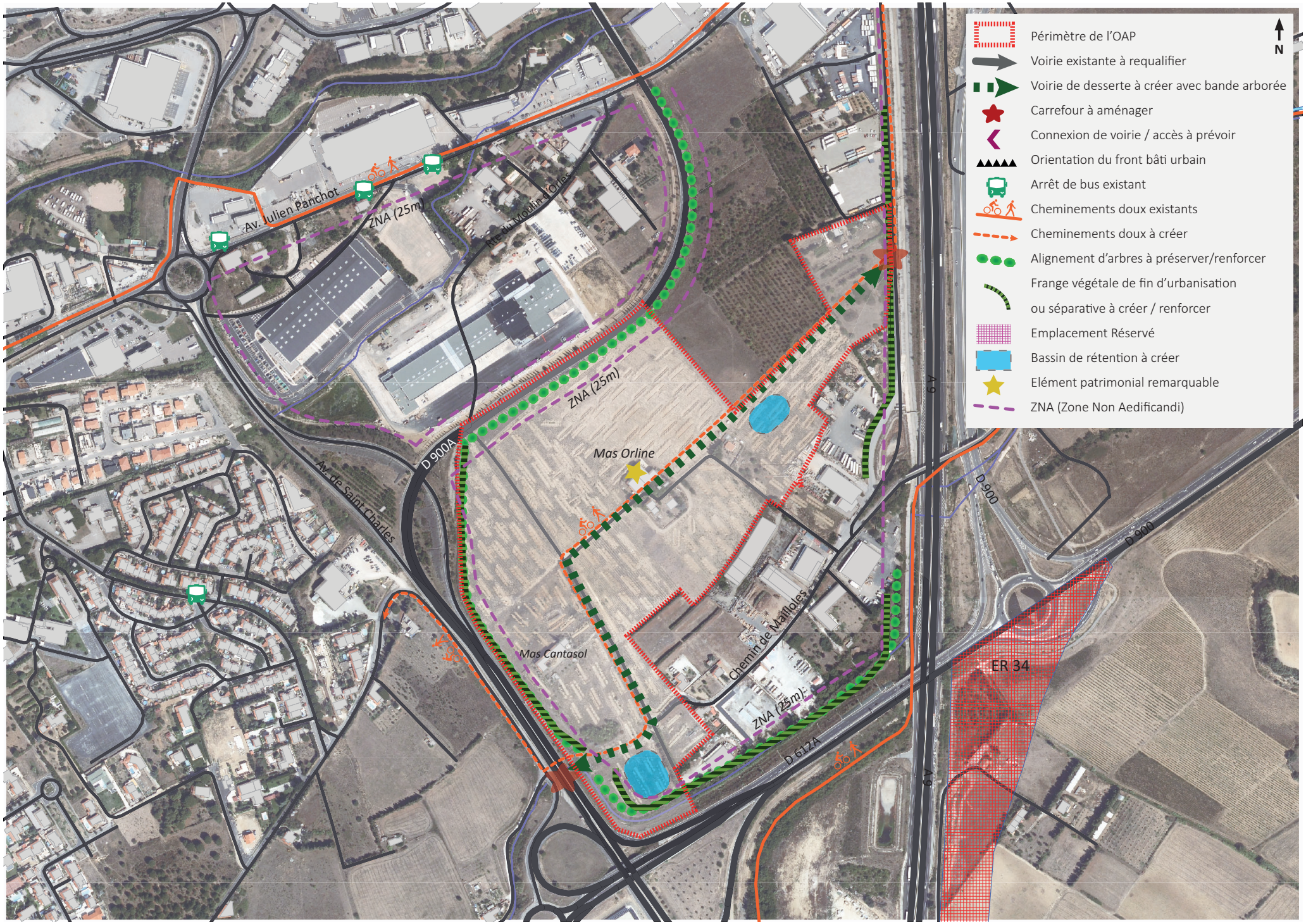
2 Déplacements et stationnement :

⊙ Aménager une voie structurante conforme à la circulation des poids lourds pour desservir les lots.
⊙ Desservir les lots depuis la voie principale: la desserte des lots depuis la voie D900A est strictement interdite.
⊙ Créer un giratoire sur la D900A qui constituera l'entrée principale du futur secteur. L'autre accès se fera par l'avenue Julien Panchot.

Mobilités douces :
⊙ Aménager des cheminements entre les ilots bâtis pour favoriser la perméabilité piétonne du quartier.
⊙ Prévoir un trottoir et une piste cyclable en accompagnement de la voirie principale.
⊙ Desservir la zone par des pistes cyclables depuis le chemin de Mailloles et l'avenue Julien Panchot-
⊙ Accompagner le giratoire par un passage sécure pour les modes doux en reliant les parties Est et Ouest de la nouvelle piste cyclable (du chemin de Mailloles à Pascot).

3 Environnement, paysage et prévention des risques :

⊙ Traiter paysagèrement le front urbain le long de la route départementale D900A de sorte à :
⊙ Améliorer la qualité paysagère du secteur et valoriser l'entrée de ville
⊙ Créer une identité homogène du secteur
⊙ Valoriser la voie structurante du projet via des alignements d'arbres et d'essences endémiques de la région.
⊙ Traiter paysagèrement les accès au site.
⊙ Aménager des bassins de rétentions et les traiter de façon paysagère
⊙ Compenser la perméabilisation des futurs aménagements grâce aux bassins de rétention.
⊙ Maintenir l'alignement d'arbres existant le long de l'autoroute A9, le renforcer et le valoriser, puis le compléter le long des voiries principales du nouveau quartier : desserte centrale et limites Sud, Est et Nord avec la création d'un nouvel alignement d'arbres. L'accompagnement végétal se poursuivra le long de la voirie de desserte principale du quartier avec un alignement d'arbres accompagnant les trottoirs.
⊙ Apporter une attention particulière aux deux bassins de rétention prévus et pensés comme des espaces verts publics et praticables par tous.
⊙ Poursuivre l'accompagnement végétal le long des voiries principales de la zone économique avec des alignement d'arbres.


Périmètre de l'OAP
Voirie existante à requalifier
Voirie de desserte à créer avec bande arborée
Carrefour à aménager
Connexion de voirie / accès à prévoir
Orientation du front bâti urbain
Arrêt de bus existant
Cheminements doux existants
Cheminements doux à créer
Alignement d'arbres à préserver/renforcer
Frange végétale de fin d'urbanisation
ou séparative à créer / renforcer
Emplacement Réservé
Bassin de rétention à créer
Elément patrimonial remarquable
ZNA (Zone Non Aedificandi)
N
Av. Julien Panchot
ZNA (25m)
Rte du Moulin d'Orles
ZNA (25m)
D 900A
Av. de Saint-Charles
Mas Orline
Mas Cantasol
Chemin de Maillolles
ZNA (25m)
D 617A
A 9
D 900
D 900
ER 34

Commune de Perpignan - OAP "Les Arcades"

Contextualisation :

► **Vocation principale : HABITAT.**

► **Zonage : 1AUH3b**

► **Surface de la zone : 5,8 ha**

► **Densité projetée :** 20 à 30 logements à l'hectare

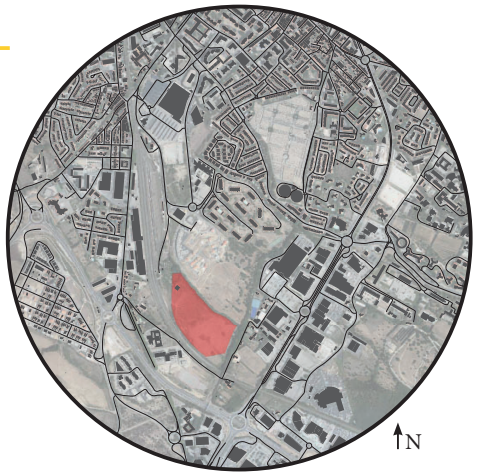
► **Prévisionnel de logements :** environ 150 logements projetés au terme de la zone dont 50 LLS.

► **Coefficient de pleine terre :** 30% par lot ou parcelle et 15% de la surface de l'opération.

► **Points d'attention :** Urbanisation possible à condition de la mise en sécurité du PN 419.

Aléa élevé en partie du Porter à Connaissance "Risque feu de foret et de végétation"

Localisation :



Enjeux du projet :

⊙ L'OAP Les Arcades comprend un ensemble de terrains nus, bordé d'un EBC sur ses limites Est, le long de Las Canals. Le site est enclavé dans sa partie Sud et Sud Ouest par la voie ferrée. Au Sud Est, un élément bâti de qualité patrimoniale est remarquable : l'aqueduc des Arcades. Leur environnement immédiat est constitué de trois types d'occupations du sol : le collège privé Cours Maintenon, des hangars d'activités économiques et commerciales et quelques habitations. Il s'agit d'un secteur enclavé dans les voies, et dont l'urbanisation finira la partie résidentielle.

⊙ Un axe de circulation douce, le Chemin des Arcades relie le nord et le Sud, qualifié d'interquartiers. Il traverse la zone commerciale de la porte d'Espagne, depuis le Boulevard Nungesser et Coli jusqu'à la zone résidentielle du lotissement Catalunya.

Les enjeux sont les suivants :

⊙ Faciliter la liaison avec la rue du Mas Canteroux au Nord de la zone,

⊙ Créer les liaisons et connexions internes au quartier, afin de permettre la continuité de l'urbanisation dans ce secteur.

⊙ Préserver les arbres, et en planter de nouveau sur le site.

⊙ Préserver la liaison douce existante et la valoriser

Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine du quartier :

⊙ Développer le tissu urbain à l'intérieur de la zone de l'OAP dans une forme de zone résidentielle moyennement dense.

⊙ Appliquer une typologie de lotissement résidentiel dans le gabarit des voies à créer,

⊙ Créer la qualité et le confort des nouvelles urbanisations : implanter les habitations en retrait de la voie ferroviaire.

⊙ Renforcer un espace de calme entre la voie ferroviaire et la future zone résidentielle créée par des alignements arborés.

⊙ Renforcer le retrait par rapport aux nuisances sonores de la voie ferrée par une zone verte dédiée à la rétention et la prévention du risque inondation.

⊙ Créer des dessertes à l'intérieur du périmètre de l'OAP, afin de relier le nouveau tissu aux quartiers urbains alentour.

2 Déplacements et stationnement :

⊙ Créer des dessertes internes à l'intérieur du périmètre de l'OAP, afin de relier le nouveau tissu aux quartiers urbains alentour.

Mobilités douces :

⊙ Valoriser et conforter l'axe de mobilité douce du chemin des Arcades.

3 Environnement, paysage et prévention des risques :

⊙ Préserver le boisement existant, classé en EBC.

⊙ Aménager une bande plantée le long des nouvelles dessertes afin de renforcer les boisements déjà présents sur le site.

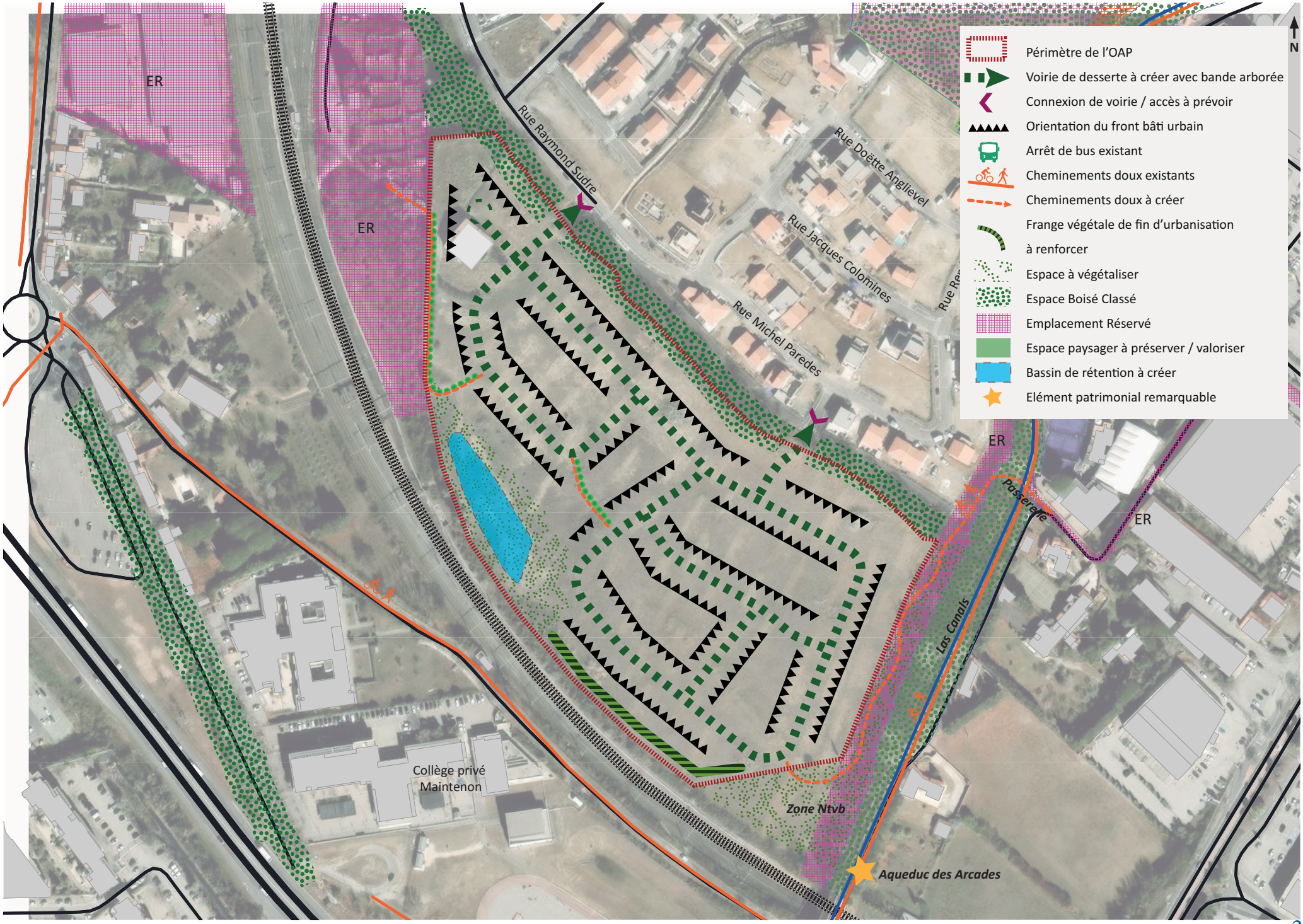
⊙ Poursuivre l'accompagnement végétal le long des voiries principales du nouveau quartier avec un alignement d'arbres.

⊙ Valoriser Las Canals par l'aménagement du chemin des Arcades.

⊙ Repérer les sujets remarquables et les préserver.

⊙ Maintenir et valoriser les alignements d'arbres existants.

⊙ Rendre accessible au public la zone de rétention et permettre la création d'un espace de loisirs.


Périmètre de l'OAP
Voirie de desserte à créer avec bande arborée
Connexion de voirie / accès à prévoir
Orientation du front bâti urbain
Arrêt de bus existant
Cheminements doux existants
Cheminements doux à créer
Frange végétale de fin d'urbanisation à renforcer
Espace à végétaliser
Espace Boisé Classé
Emplacement Réservé
Espace paysager à préserver / valoriser
Bassin de rétention à créer
Elément patrimonial remarquable
N
ER
ER
ER
ER
Rue Raymond Sudre
Rue Doëtte Anglievel
Rue Jacques Colomines
Rue Michel Paredes
Passerelle
Las Canals
Collège privé Maintenon
Zone Ntvb
Aqueduc des Arcades

25

Perpignan - OAP "Chemin du Mas Passama"

Contextualisation :

► **Vocation principale : Habitat**

► **Zonage : 1AUH3a**

► **Surface de la zone : 2,6 hectares**

► **Densité projetée :** Moyenne de 25-30 logements/hectare pour ce secteur résidentiel de fin d'urbanisation

► **Prévisionnel de logements :** Entre 50 et 60 logements dont 20% de LLS

► **Coefficient de pleine terre :** 40% par lot ou parcelle habitat individuel.

► **Points d'attention :** Fin d'urbanisation en limite de la TVB (Trame Verte et Bleue), élargissement des rues du Puigcerda et Menresa nécessaire.

Aléa élevé et très élevé en partie du Porter à Connaissance "Risque feu de foret et de végétation"

Localisation :



Enjeux du projet :

⊙ Réussir une fin d'urbanisation, avec des fonds de lot travaillés
⊙ Créer une zone tampon conséquente avec un potentiel élargissement du Chemin du Mas Passama en voie de contournement.
⊙ Végétaliser de façon dense les limites de la zone
⊙ Valoriser et permettre un cheminement et un entretien le long du canal "Agulla de Fontcoberta", au Nord du périmètre.

Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine du quartier :

⊙ Créer des petits collectifs face à la résidence Domaine du Sud de l'autre côté de la rue Menresa.
⊙ Programmer sur le reste de l'opération dse maisons individuelles.
⊙ Respecter le cahier des prescriptions architecturales.

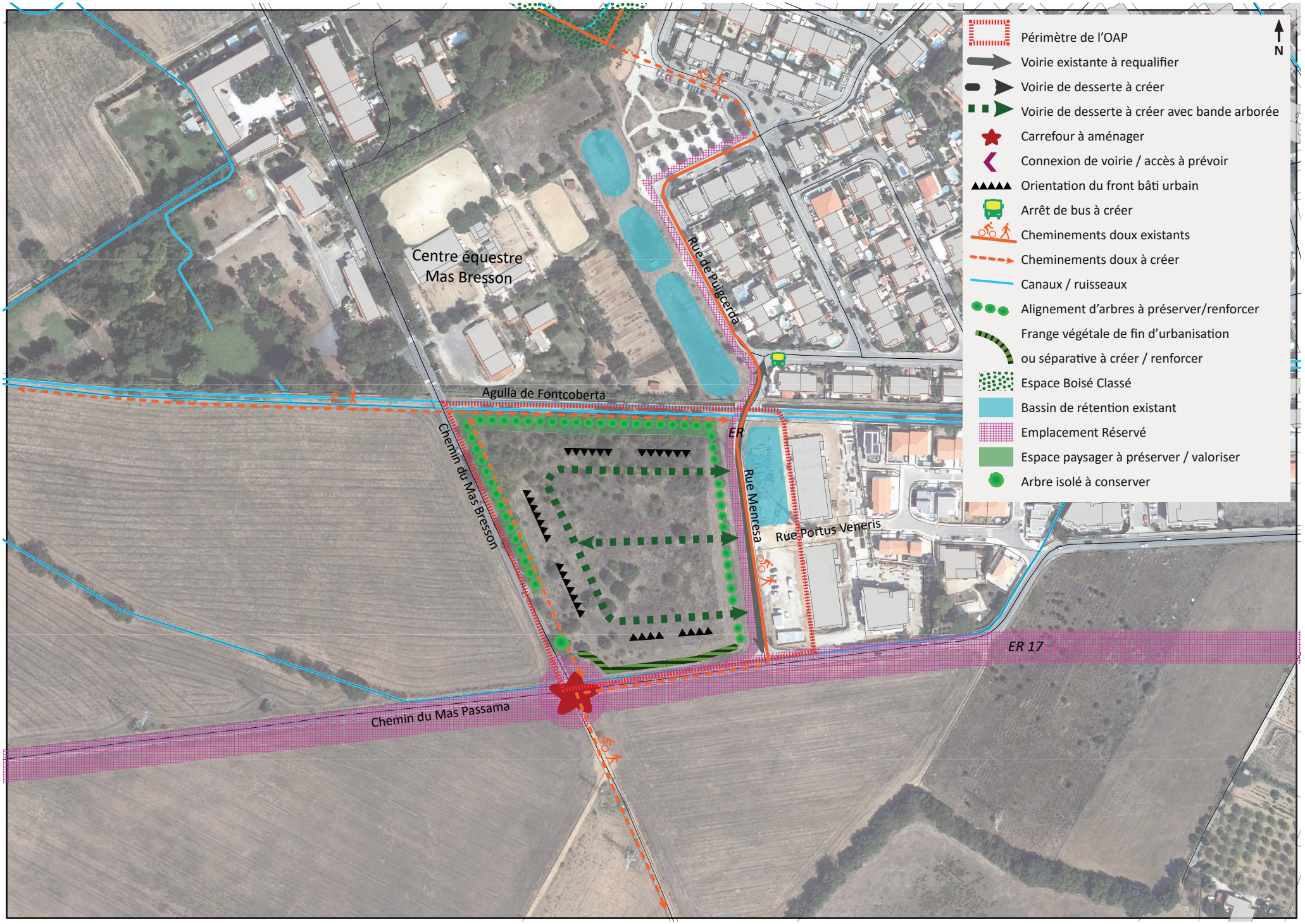
2 Déplacements et stationnement :

⊙ Aménager une voie de desserte centrale à double sens et les autres voies à sens unique.
⊙ Programmer un emplacement réservé pour l'élargissement des rues de Puigcerda et Menresa qui passeront à double sens, et seront équipées d'un trottoir et d'une piste cyclable.
⊙ Prévoir un arrêt de bus à l'angle de la rue de Puigcerda et du bassin de rétention, afin de desservir la future zone et les deux grands collectifs récemment édifiés rue Portus Veneris.

⊙ **Mobilités douces :**
⊙ Connecter la piste cyclable et les rues de Puigcerda et Menresa au Nord au chemin de Las Canals, au Sud au chemin du Mas Passama et au chemin du Mas Bresson.
⊙ Aménager un cheminement doux le long du canal qui s'étendra d'Est en Ouest.

3 Environnement, paysage et prévention des risques :

⊙ Préserver et renforcer les alignements d'arbres à l'Ouest et au Nord le long du Canal "Agulla de Fontcoberta".
⊙ Conserver le long du canal une bande de 3m pour l'accès aux véhicules d'entretien.
⊙ Planter une épaisseur végétale en fond de lots.
⊙ Planter un alignement d'arbres à l'Est, le long de la rue Menresa.
⊙ Créer une zone tampon végétalisée qui fera écran au chemin du Mas Passama, objet d'un futur élargissement en voie de contournement (Emplacement Réservé 17).


Centre équestre
Mas Bresson
Rue de Puigcerda
Agulla de Fontcoberta
Chemin du Mas Bresson
ER
Rue Menresa
Rue Portus Veneris
ER 17
Chemin du Mas Passama
Périmètre de l'OAP
Voirie existante à requalifier
Voirie de desserte à créer
Voirie de desserte à créer avec bande arborée
Carrefour à aménager
Connexion de voirie / accès à prévoir
Orientation du front bâti urbain
Arrêt de bus à créer
Cheminements doux existants
Cheminements doux à créer
Canaux / ruisseaux
Alignement d'arbres à préserver/renforcer
Frange végétale de fin d'urbanisation
ou séparative à créer / renforcer
Espace Boisé Classé
Bassin de rétention existant
Emplacement Réservé
Espace paysager à préserver / valoriser
Arbre isolé à conserver
N

Perpignan - OAP "Parc Ducup - limite Le Soler"

Contextualisation :

► **Vocation principale : Habitat**
► **Zonage : 1AUH4E**
► **Surface de la zone : 2,5 hectares**
► **Densité projetée :** Environ 10 logements/hectare, zone à CES 0.15
► **Prévisionnel de logements :** 20 à 30 logements au terme du projet, dont 20% de LLS.
► **Coefficient de pleine terre :** 70% par lot ou parcelle d'habitat individuel.
► **Points d'attention :** Zone non aedificandi tous usages 35m à l'axe de la route de Prades

Localisation :



Enjeux du projet :

◦ Créer un maillage en assurant une connection viaire entre le lotissement Raphaël (rue des Tilleuls) et l'allée des Peupliers
◦ Respecter les contraintes de rétention des eaux pluviales.

Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine du quartier :

◦ Respecter le cahier des prescriptions architecturales.
◦ Préserver l'habitat pavillonnaire aéré existant et poursuivre cette forme d'habitat.
◦ Lutter contre l'imperméabilisation des sols en limitant l'emprise au sol.

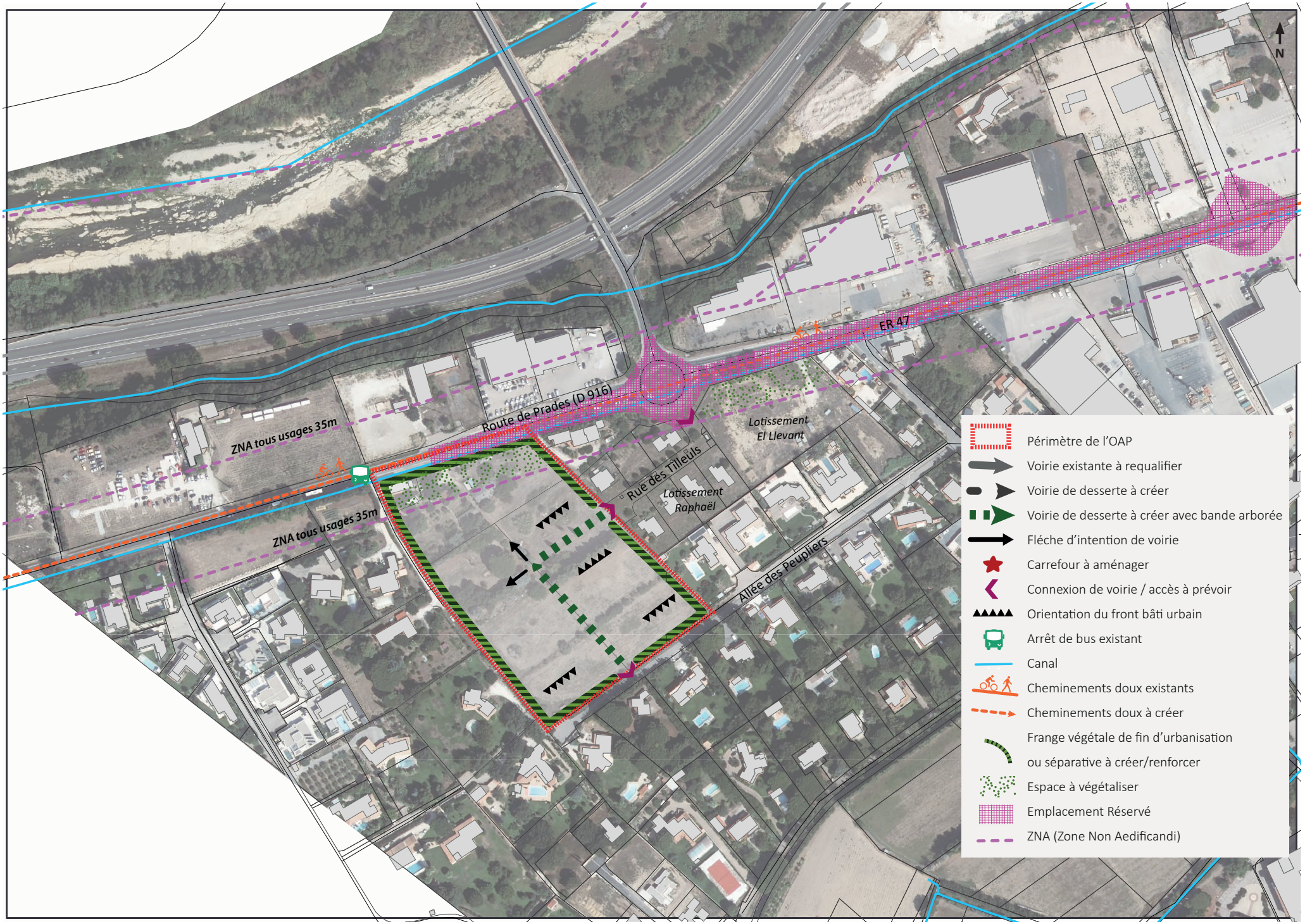
2 Déplacements et stationnement :

◦ Connecter la zone avec le rond-point de la route de Prades par le lotissement Raphaël.
◦ Créer un maillage avec l'allée des Peupliers.

◦ **Mobilités douces :**
◦ Assurer la continuité de la piste cyclable depuis Le Soler et la prolonger jusqu'au centre-ville.

3 Environnement, paysage et prévention des risques :

◦ Veiller au respect des prescriptions sur la gestion des eaux pluviales.
◦ Adopter un coefficient de pleine terre élevé pour anticiper les problèmes de rétention.


N
ER 47
Route de Prades (D 916)
ZNA tous usages 35m
ZNA tous usages 35m
Rue des Tilleuls
Lotissement Raphaël
Lotissement El Llevant
Allée des Peupliers
Périmètre de l'OAP
Voirie existante à requalifier
Voirie de desserte à créer
Voirie de desserte à créer avec bande arborée
Fléche d'intention de voirie
Carrefour à aménager
Connexion de voirie / accès à prévoir
Orientation du front bâti urbain
Arrêt de bus existant
Canal
Cheminements doux existants
Cheminements doux à créer
Frange végétale de fin d'urbanisation
ou séparative à créer/renforcer
Espace à végétaliser
Emplacement Réservé
ZNA (Zone Non Aedificandi)

Commune de Perpignan - OAP "Allée des chênes Parc Ducup"

Contextualisation :

► **Vocation principale : HABITAT**

► **Zonage : 1AUH4a**

► **Surface de la zone : 1,7 ha**

► **Densité projetée :** 10 à 20 log/ha

► **Coefficient de pleine terre :** 70% par lot ou parcelle

► **Points d'attention :** Adoucir la confrontation entre la zone économique au Nord et la zone d'habitat au Sud.
Réaliser des points de connexion et aménager des espaces paysagers en faveur des circulations douces

Localisation :



Enjeux du projet :

◦ Pöursuivre la continuité urbaine en veillant à la qualité architecturale des projets.
◦ Dédier la zone à un habitat pavillonaire avec des grandes parcelles à l'image des lotissements voisins.

Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine du quartier :

◦ Développer le tissu urbain de la Route de Prades,
◦ Créer ou renforcer la continuité urbaine des nouvelles urbanisations: l'aménagement d'une desserte de liaison arborée, accompagnée de modes doux, permet de recoudre les futurs quartiers de manière qualitative.

◦ Créer ou renforcer des espaces de calme entre les différentes typologies d'habitat et de locaux économiques par des alignements arborés. (traitement des fonds de lots).

2 Déplacements et stationnement :

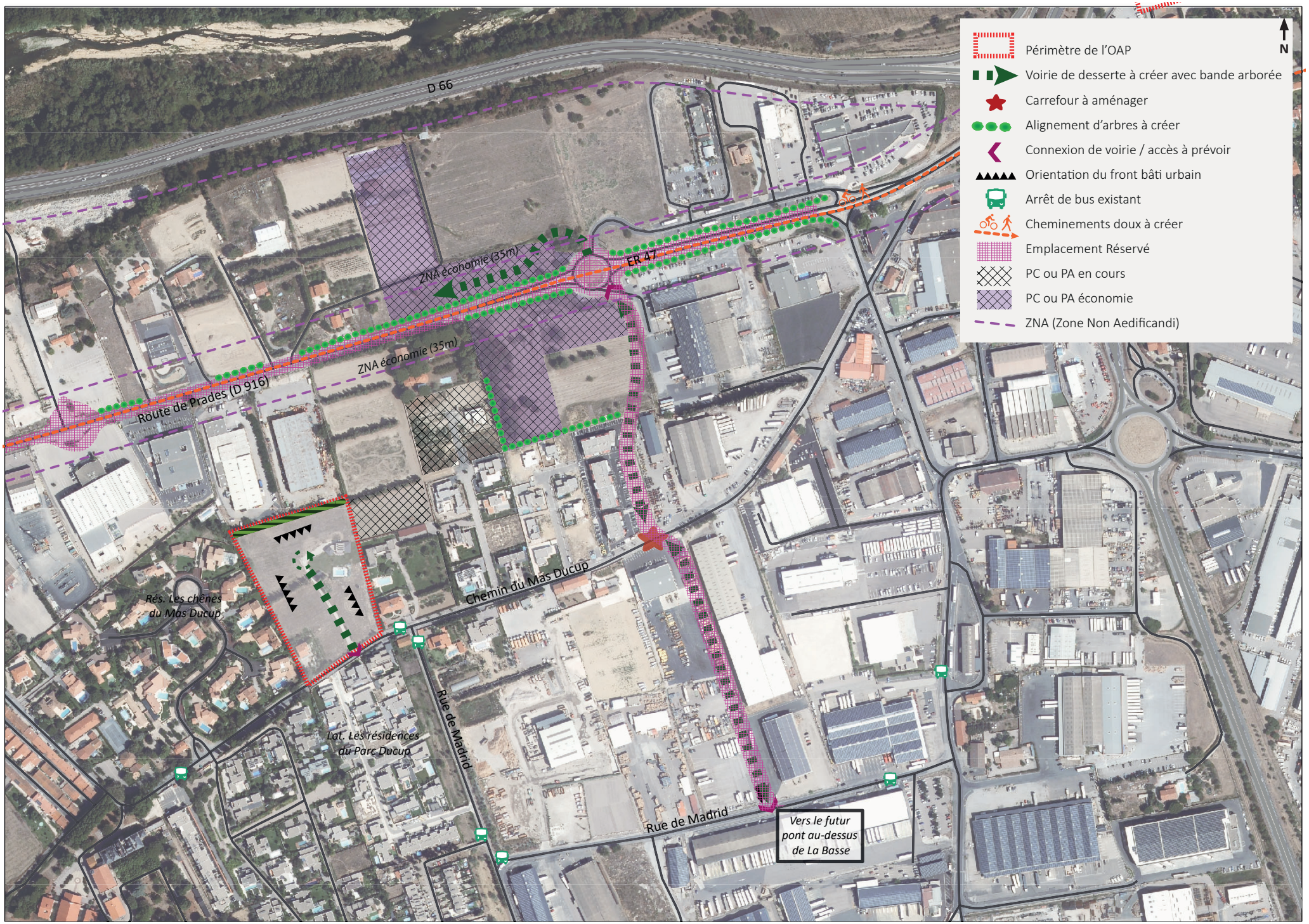
◦ Créer une desserte dans le futur lotissement depuis l'allée des chênes.

◦ **Mobilités douces :**
◦ Favoriser la création de liaisons douces.

3 Environnement, paysage et prévention des risques :

◦ Renforcer la place de le nature, à l'occasion de la création de la nouvelle desserte:
◦ Planter des nouveaux arbres d'alignement adaptés au climat méditerranéen.

◦ Créer un aménagement paysager tampon au nord de la zone pour atténuer les nuisances de la zone économique.


D 66
ZNA économie (35m)
ER 47
ZNA économie (35m)
Route de Prades (D 916)
Rés. Les chênes du Mas Ducup
Chemin du Mas Ducup
Rue de Madrid
Lot. Les résidences du Parc Ducup
Rue de Madrid
Vers le futur pont au-dessus de La Basse
N
Périmètre de l'OAP
Voirie de desserte à créer avec bande arborée
Carrefour à aménager
Alignement d'arbres à créer
Connexion de voirie / accès à prévoir
Orientation du front bâti urbain
Arrêt de bus existant
Cheminements doux à créer
Emplacement Réservé
PC ou PA en cours
PC ou PA économie
ZNA (Zone Non Aedificandi)

Commune de Perpignan - OAP "Canal Les Lloberes"

Contextualisation :

► **Vocation principale : HABITAT.**
► **Zonage : 1AUH2a, 1AUH2b, 1AUH5-1d, 2AUH**
► **Surface de la zone : 38,4 hectares**.
► **Densité projetée :** entre 10/50 logements à l'hectare
► **Prévisionnel de logements :** entre 50 et 200 logements projetés au terme de la zone dont 20% de LLS.
► **Coefficient de pleine terre :** au moins 50% par lot ou parcelle pour l'habitat collectif et individuel dense.
70 % par lot ou parcelle pour l'habitat individuel diffus
► **Points d'attention :** Aléa fort inondation (PPRi) et Trame Verte et Bleue de part et d'autre du canal des Llobères.
Le chemin de Las Llobères s'appelle en réalité le chemin du Macabeu.
Aléa élevé et très élevé en partie du Porter à Connaissance "Risque feu de foret et de végétation"

Localisation :



Enjeux du projet :

- Assurer la transition entre espaces urbanisés et agricole.
- Requalifier les réseaux et la voirie par la mise en place d'un PUP (Projet Urbain Partenarial).
- Créer des connexion internes afin d'améliorer la desserte viaire.
- Préserver les coupures végétales.
- Se conformer aux exigences techniques du PPRI en vigueur en matière de maîtrise du risque inondation du canal des Llobères.

Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine du quartier :

- Intégrer le projet architectural à l'environnement proche (jardins, canal, fin d'urbanisation...) et au bâti à proximité.
- Terminer l'urbanisation en connectant des nouvelles voies depuis le lotissement Mas Saint Pierre et en améliorant la desserte de la voie existante du chemin du Macabeu".

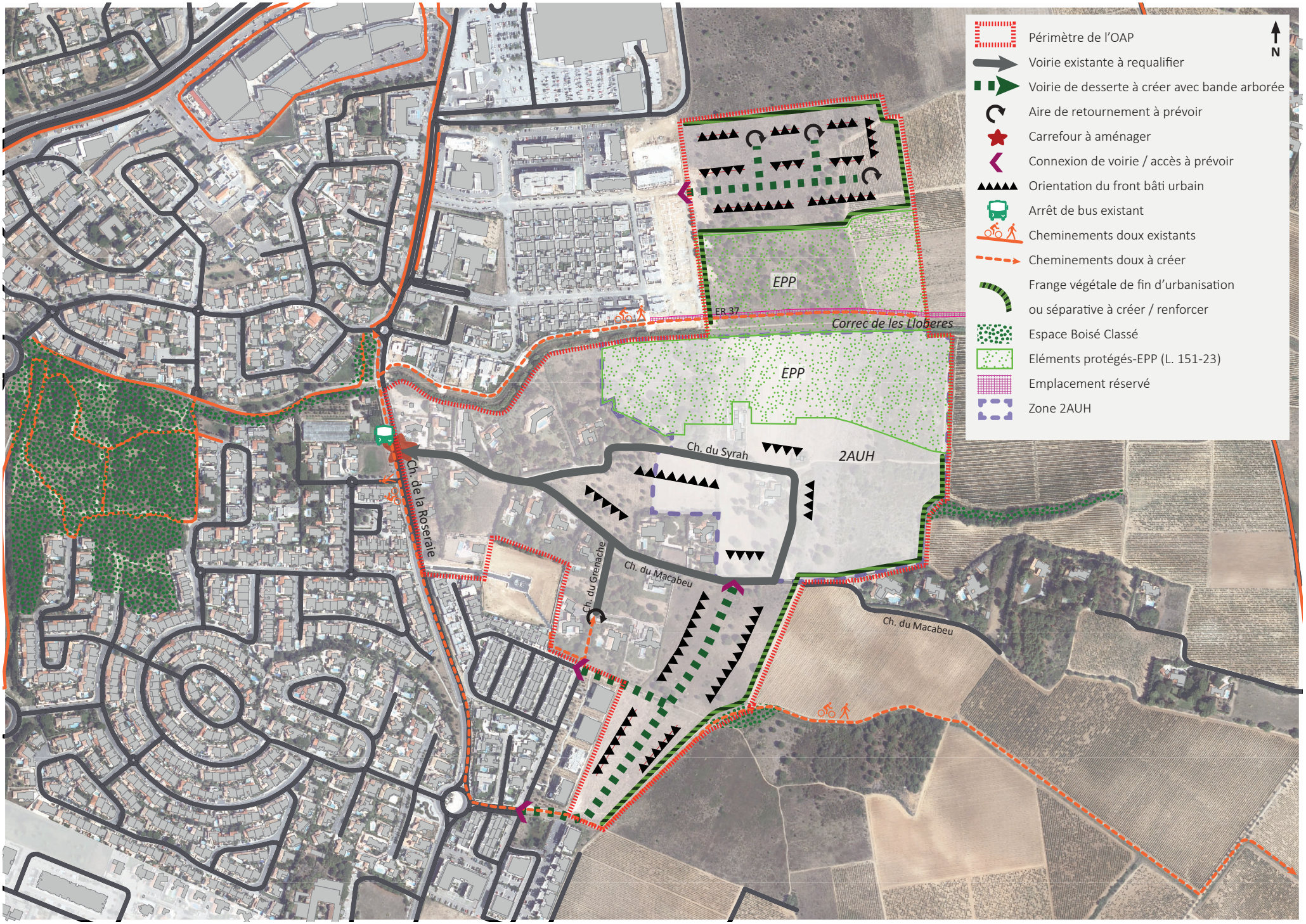
2 Déplacements et stationnement :

- Réaliser un bouclage entre le chemin du Macabeu et le chemin du Syrah pour desservir les reliquats de terrains constructibles dans ce secteur aéré.
- Connecter la future voie au Sud avec le chemin du Macabeu
- Réaménager la disposition et la distribution des accès et voiries internes à la zone.

Mobilités douces :
- Prolonger les aménagements en faveur des modes actifs le long du canal des Llobères.
- Favoriser la mobilité douce dans la desserte interne de la zone.

3 Environnement, paysage et prévention des risques :

- Végétaliser la zone pour ne pas rompre avec les aménités paysagères et naturelles présentes : canal des Llobères, éléments paysagers de la Trame Verte et Bleue, EBC et EPP (Espace Paysager Protégé).
- Préserver et renforcer les alignements d'arbres et la ripisylve du canal des Llobères (plantation de nouveaux éléments...).
- Planter une frange végétale en limite d'urbanisation de sorte à réaliser un espace tampon entre les dernières zones constructibles et les zones agricoles et naturelles.
- Permettre l'infiltration de l'eau de pluie dans les sols grâce à de grands espaces perméables.
- Installer des clôtures perméables.

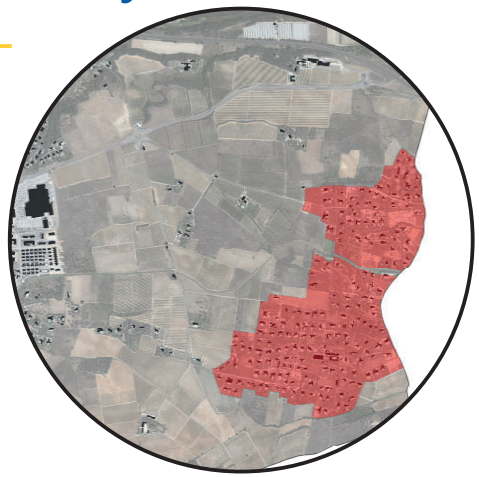

Périmètre de l'OAP
Voirie existante à requalifier
Voirie de desserte à créer avec bande arborée
Aire de retournement à prévoir
Carrefour à aménager
Connexion de voirie / accès à prévoir
Orientation du front bâti urbain
Arrêt de bus existant
Cheminements doux existants
Cheminements doux à créer
Frange végétale de fin d'urbanisation
ou séparative à créer / renforcer
Espace Boisé Classé
Eléments protégés-EPP (L. 151-23)
Emplacement réservé
Zone 2AUH
N
EPP
ER 37
Correc de les Lloberes
EPP
Ch. du Syrah
2AUH
Ch. de la Roseraie
Ch. du Grenache
Ch. du Macabeu
Ch. du Macabeu

Perpignan - OAP "Mas Llaro - Soleil Roy"

Contextualisation :

► **Vocation principale : HABITAT**
► **Zonage : 1AUH5-1, 1AUH5-1d, 1AUH5-2d**
► **Surface de la zone : 112,2 hectares**
► **Densité projetée :** entre 5 et 10 logements/hectare, zone soumise à un CES 0.07
► **Prévisionnel de logements :** entre 20 et 50 logements selon la densification douce à la parcelle.
► **Coefficient de pleine terre :** 70% de pleine terre
► **Points d'attention :** difficulté de trouver des solutions pour améliorer l'existant et résoudre le manque d'anticipation

Localisation :



Enjeux du projet :

- Améliorer la qualité des accès et des voies
- Sécuriser les déplacements piétons de ce quartier résidentiel
- Améliorer les réseaux humides et secs
- Réaliser un maillage des continuités piétonnes grâce à la réalisation de trottoirs
- Encadrer les demandes de divisions parcellaires afin de maintenir un cadre de vie de qualité propre au quartier.

Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine du quartier :

- Respecter le cahier des prescriptions architecturales.
- Maintenir le patrimoine architectural historique du coeur du Mas Llaro.
- Autoriser une architecture moderne sur le reste du secteur.
- Développer une densité raisonnée et adaptée par rapport à son environnement et à l'urbanisation existante composée d'habitat pavillionnaire de standing.

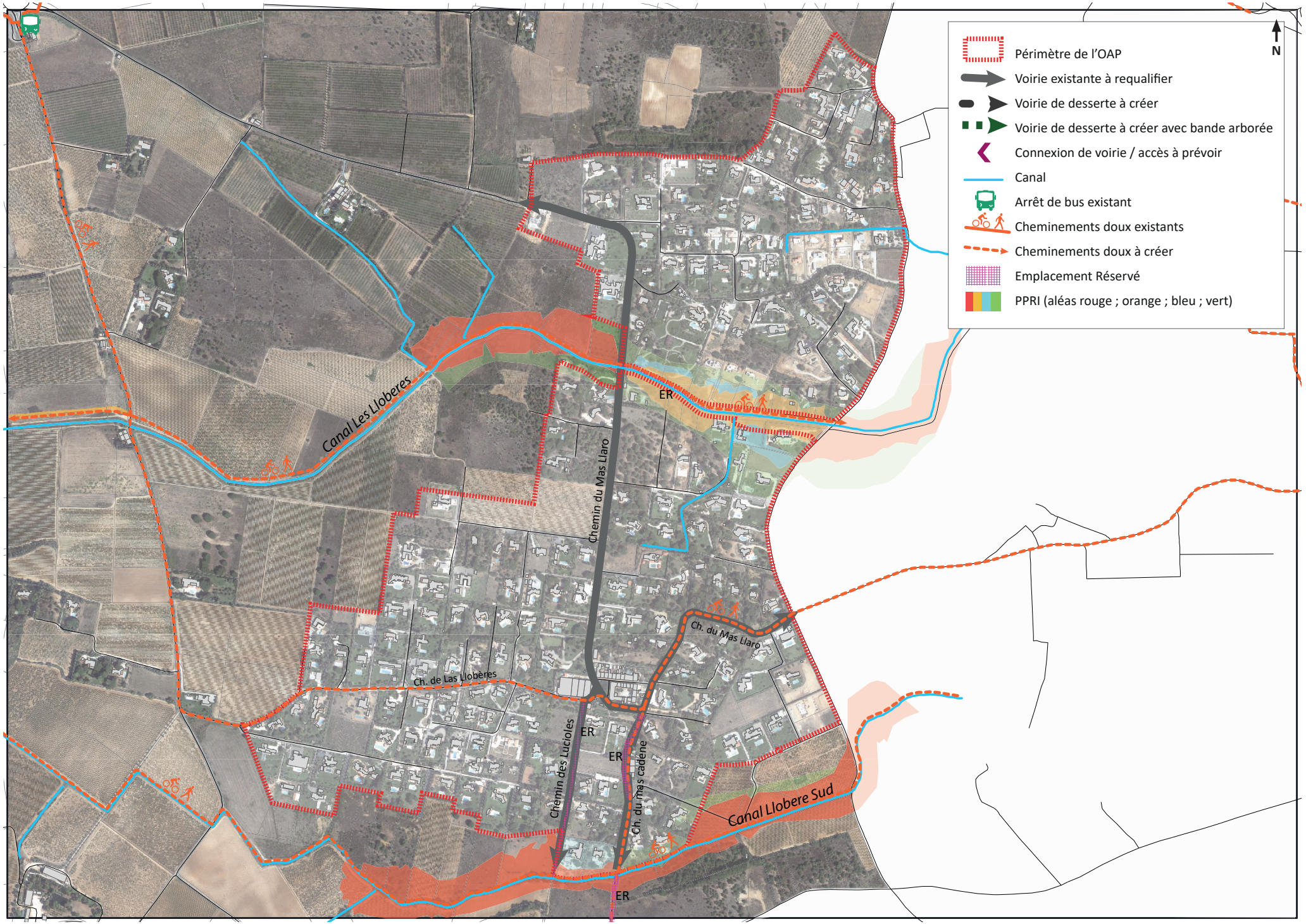
2 Déplacements et stationnement :

- Améliorer la qualité des dessertes viaires en requalifiant les voies suivantes :
  - Chemin du Mas Llaro : double sens véhicules plus trottoirs et pistes cyclables doublés,
  - Chemin des Lucioles : sens unique véhicules et un trottoir,
  - Chemin du Mas Cadene : double sens véhicules plus trottoirs et pistes cyclables doublés.

Mobilités douces :
- Prolonger la voie douce du canal des Llobères pour permettre une liaison jusquà Canet.

3 Environnement, paysage et prévention des risques :

- Préserver la qualité des paysages, les réservoirs de biodiversité et les continuités écologiques.
- Maintenir l'économie et le paysage agricole (vignes et vergers).
- Préserver et valoriser les éléments de patrimoine bâti et naturel remarquables identifiés.
- Valoriser la perception du paysage depuis la route de Canet à travers les panoramas vers le Sud.


N
Périmètre de l'OAP
Voirie existante à requalifier
Voirie de desserte à créer
Voirie de desserte à créer avec bande arborée
Connexion de voirie / accès à prévoir
Canal
Arrêt de bus existant
Cheminements doux existants
Cheminements doux à créer
Emplacement Réservé
PPRI (aléas rouge ; orange ; bleu ; vert)
Canal Les Lloberes
Chemin du Mas Llaro
ER
Ch. du Mas Llaro
Ch. de Las Lloberes
Chemin des Lucioles
ER
ER
Ch. du mas cadene
Canal Llobere Sud
ER

Commune de Perpignan - OAP "Sud Pascot"

Contextualisation :

► **Vocation principale :** habitat
► **Zonage : 1AUH3a**
► **Surface de la zone :** 3,4 hectares
► **Densite projetee :** 20 à 30 logements à l'hectare
► **Previsionnel de logements :** environ 80 à 90 logements projetés dont 20% de LLS
► **Coefficient de pleine terre :** 20 à 30 logements à l'hectare
► **Points d'attention :** Maintien du boisement existant
Aléa élevé et très élevé du Porter à Connaissance "Risque feu de foret et de végétation"

Localisation :



Enjeux du projet :

⊙ Il s'agit d'un secteur de fin d'urbanisation desservi par l'ancienne route de Canohès, et dont l'OAP terminera la partie résidentielle.
⊙ Préserver le confort humain avec un bâti mitoyen adapté aux voies bruyantes
⊙ Réaliser des coupures végétales pour diminuer les nuisances liées à la circulation
⊙ Préserver un espace paysager comportant le boisement spontané le plus intéressant en terme de valeur végétale
⊙ Créer les liaisons et connexions internes au quartier, afin de permettre la continuité de l'urbanisation dans ce secteur.
⊙ Préserver la présence d'essences arborées, et en créer de nouvelles sur la desserte du site rue Ernest Fourneau.
⊙ Créer une liaison mobilité douce le long de l'ancienne route de Canohès.

Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine :

⊙ Développer le tissu urbain à l'intérieur de la zone de l'OAP dans une forme de zone résidentielle moyennement dense.
⊙ Assurer la qualité et le confort des nouvelles constructions : implanter les habitations en retrait de la ligne à haute tension.
⊙ Appliquer une typologie de lotissement résidentiel, notamment dans le gabarit des voies à créer
⊙ Respecter les alignements de façade.
⊙ Permettre un espace de calme entre la voie ferrée et la future zone résidentielle créée par des alignements arborés.

2 Déplacements et stationnement :

⊙ Des dessertes internes seront créées à l'intérieur du périmètre de l'OAP, afin de relier le nouveau tissu aux quartiers urbains alentour.

Mobilités douces :
⊙ Un axe de mobilité douce sur l'ancienne route de Canohés sera créé.

3 Environnement, paysage et prévention des risques :

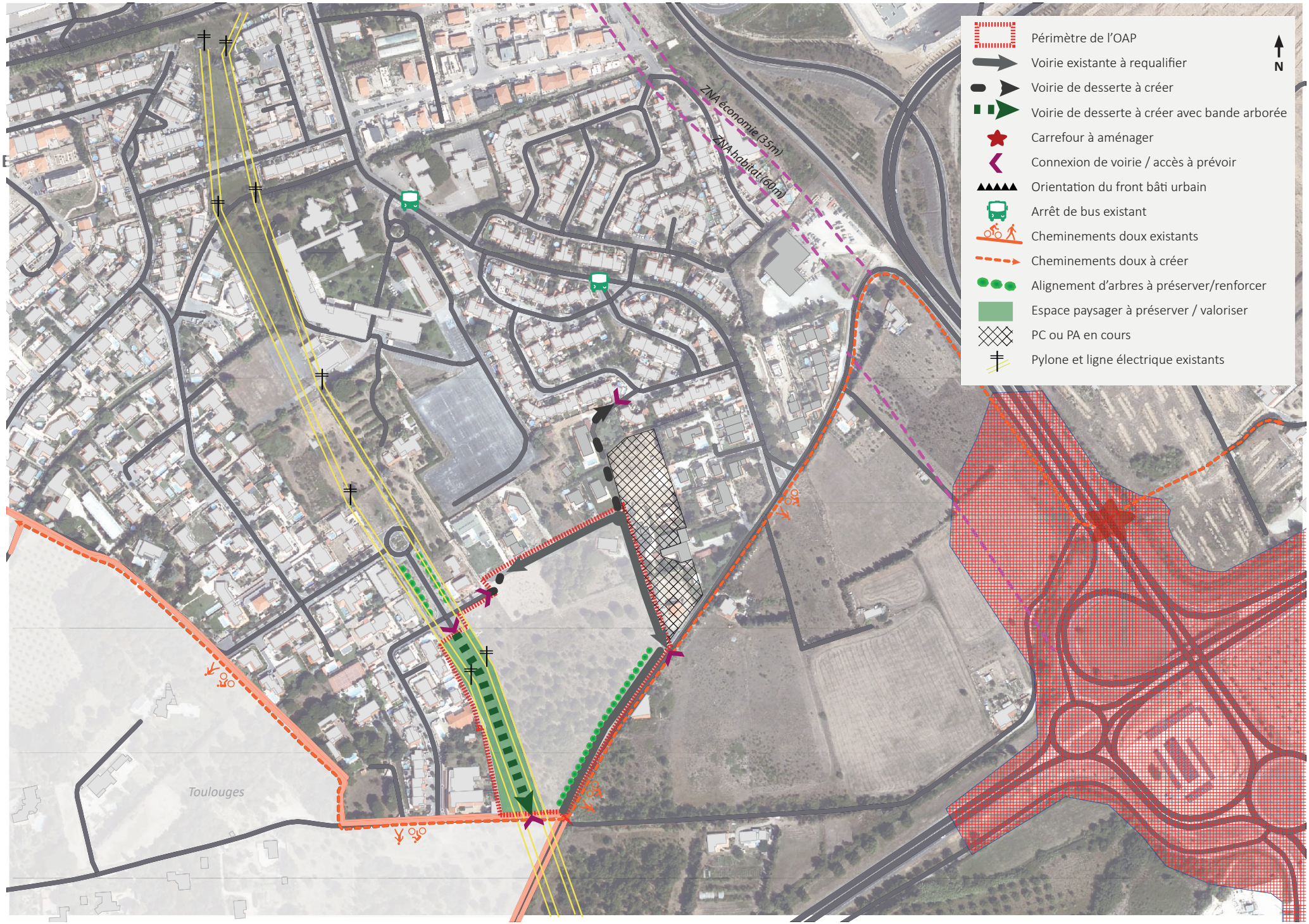
⊙ Le boisement existant sera maintenu au maximum afin de préserver le capital naturel du secteur lors de la création du lotissement.
⊙ Une bande plantée sera aménagée le long des nouvelles dessertes afin de renforcer les boisements déjà présents sur le site, notamment en dessous de la ligne à haute tension.
⊙ La présence de boisements spontanés sera valorisée par un espace vert paysager.
⊙ Les alignements d'arbres présents seront maintenus, renforcés et valorisés.
⊙ L'aménagement d'un espace paysager au Sud de l'OAP a plusieurs intérêts : préserver une partie du capital naturel ; offrir un lieu de détente et de promenade aux habitants et permettre une transition entre espace urbain et agricole.

Mobilités douces :

-
-
-

3 E

-
-
-
-
-



Perpignan - OAP Trame Verte et Bleue

Principes de la trame verte et bleue

Perpignan est une ville méditerranéenne traversée par plusieurs cours d'eau, principalement le fleuve Têt et son affluent la Basse. Le Réart et la Llabanère marquent respectivement les limites Sud et Nord du territoire communal. De plus, un réseau important de ruisseaux et de canaux, appelés agouilles ("agulla" en catalan), constelle le territoire et résulte de l'aménagement hydraulique de la plaine agricole du Roussillon.
La trame verte s'adosse pour partie aux cours d'eaux précités et elle est complétée par de vastes espaces naturels tels que la plaine de Torremilla au Nord-Ouest, le promontoire du Serrat d'en Vaquer au Sud ou le bassin de Les Llobères à l'Est.

La trame verte et bleue urbaine de Perpignan a notamment pour but de préserver, restaurer ou, au besoin, renaturer :

- Les espaces naturels majeurs situés aux portes de la ville et présentant un intérêt écologique particulier, tels que la plaine de St-Estève – Torremilla qui abrite des milieux humides remarquables (reconnue en ZNIEFF de type 2 et partiellement en site Natura 2000), le bassin de Les Lloberes, les prairies de Fontcoberta et les Garriga dels Frares.
- Les sites historiques et naturels du Serrat d'En Vaquer et de Chateau Roussillon.
- Les ripisylves accompagnant le réseau hydrographique, support de corridors écologiques.
- Les continuités végétales ou paysagères, notamment celles prennent appui sur le chemin de Charlemagne du Château Roussillon au Mas de la Madeleine, le chemin du Mas Passama-Fontcouverte, du Mas Saint Jean au Mas Bonete et celle reliant le Nord-Est du Grand Vivier aux portes de Bompas.

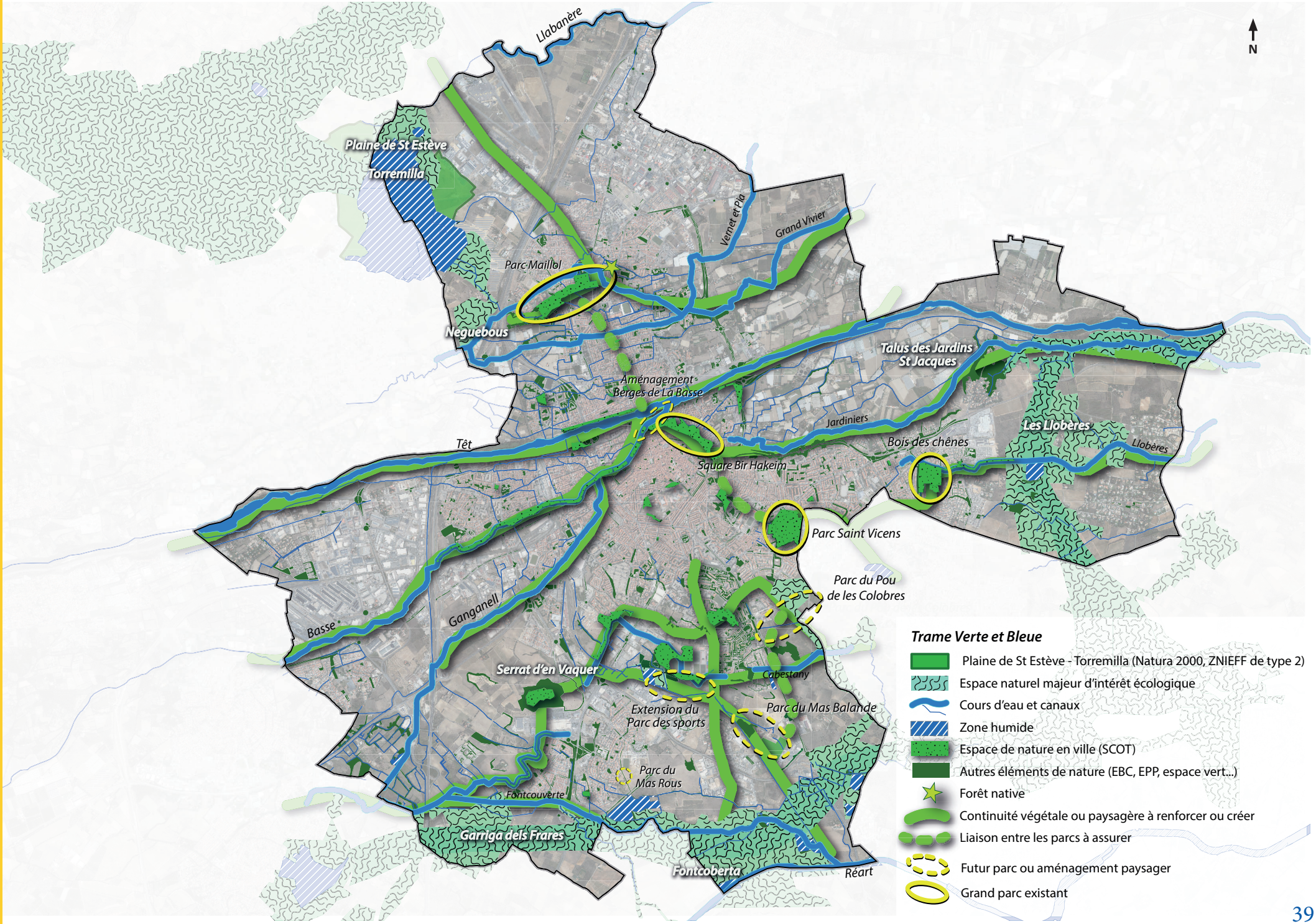
La mise en œuvre de la TVB passe également par la création de plusieurs parcs et des aménagements paysagers, notamment en centre-ville :

- Le parc du Pou de les Colobres (environ 8 ha) ; il s'appuiera sur la pinède existante et constituera un bassin pluvial paysager et un espace de loisirs pour les riverains mais aussi pour la nouvelle école, la crèche et le nouveau collège Albert Camus.
- Le parc du Mas Balande (environ 13 ha) ; il s'agira d'un parc boisé comprenant les boisements existants complétés par de nouvelles plantations sur d'anciens terrains viticoles aujourd'hui en friche.
- Le parc du Mas Rous (environ 1,6 ha) ; il permettra notamment d'établir une connexion entre le quartier de Porte d'Espagne et les nouveaux logements qui vont voir le jour sur le secteur du Mas Rous.
- La réalisation de plantations (graminées…) sur les berges de la Basse entre le quai Nicolas Sadi Carnot et l'ancien passage à gué jusqu'au quartier du Bas Vernet. Cette opération est couplée à l'aménagement d'une voie douce et d'un espace de détente.
- La densification des plantations existantes à l'entrée Est de la ville, entre le centre commercial du Carré d'Or et la terminaison Ouest de l'avenue Rosette Blanc.

La mise en réseau des espaces de nature en ville est recherchée, notamment à travers la réalisation de continuités végétales entre les parcs existants ou à créer, notamment entre ceux du Pou de les Colobres et du Mas Balande, le parc Saint-Vicens et le square Bir Hakeim mais aussi, selon un axe Nord-Sud, entre le square Bir Hakeim, la Basse et le Parc Maillol. Cette mise en réseau s'appuie également sur les autres espaces de nature en ville, les espaces verts « rustiques », plus ou moins aménagés, les petits bosquets, les arbres isolés et tout autre élément végétal existant (notamment ceux repérés en EBC ou EPP).
Ce réseau « vert » a vocation à constituer un support à l'aménagement de voies douces reliant les espaces de nature de la ville.

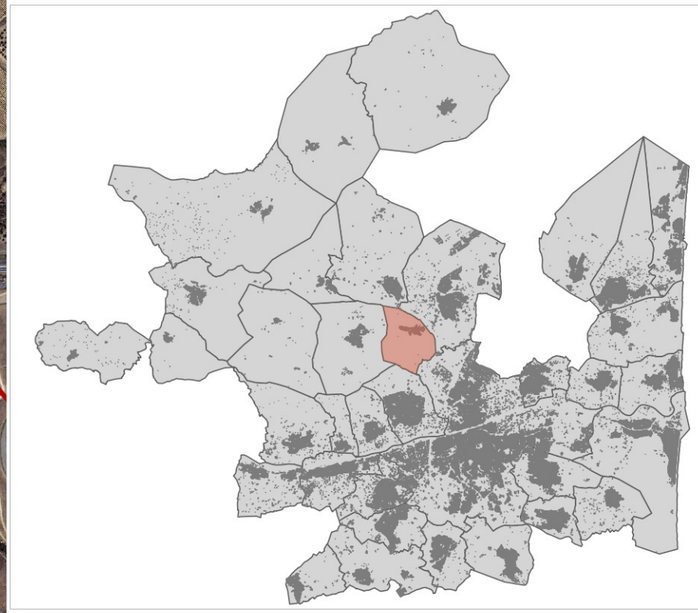
Enfin, en articulation avec les principes d'aménagement définis par les OAP sectorielles, toutes les opérations urbaines doivent :

- Respecter la nature existante et conserver les alignements d'arbres et les spécimens isolés de haute tige.
- Faire en sorte de conserver les vues lointaines vers les sites naturels remarquables pour les nouvelles constructions et les constructions existantes avoisinantes.
- Respecter la topographie existante.
- Ne pas rompre ou altérer les continuités écologiques.
- Assurer une transition paysagère (zone de contact large et végétalisée) entre la fin de l'urbanisation et l'espace naturel ou agricole avoisinant en traitant les fonds de lot (= frange végétale de fin d'urbanisation).
- Maintenir voire créer des espaces de nature au sein des nouvelles opérations et promouvoir leur mise en réseau.


N
Llabanère
Plaine de St Estève
Torremilla
Parc Maillol
Vernet et Pia
Grand Vivier
Neguebous
Talus des Jardins St Jacques
Aménagement Berges de La Basse
Jardiniers
Les Llobères
Llobères
Bois des chênes
Tèt
Square Bir Hakeim
Parc Saint Vicens
Parc du Pou de les Colobres
Ganganell
Basse
Serrat d'en Vaquer
Cabestany
Extension du Parc des sports
Parc du Mas Balande
Parc du Mas Rous
Fontcouverte
Garriga dels Frares
Fontcoberta
Réart
Trame Verte et Bleue
Plaine de St Estève - Torremilla (Natura 2000, ZNIEFF de type 2)
Espace naturel majeur d'intérêt écologique
Cours d'eau et canaux
Zone humide
Espace de nature en ville (SCOT)
Autres éléments de nature (EBC, EPP, espace vert...)
Forêt native
Continuité végétale ou paysagère à renforcer ou créer
Liaison entre les parcs à assurer
Futur parc ou aménagement paysager
Grand parc existant

Orientations d'Aménagement et de Programmation







Peyrestortes

Peyrestortes - OAP Les Faichettes

● Contextualisation :

► **Vocation principale :** Habitat

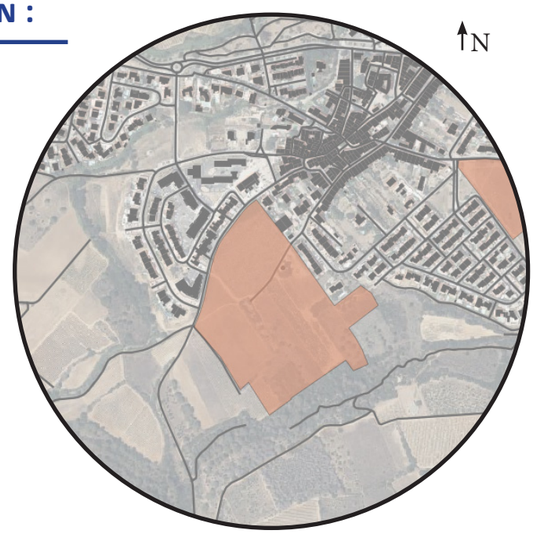
► **Zonage : 1AUz3**

► **Surface de la zone :** 5,9 ha.

► **Densité projetée :** Cette OAP correspond à la phase 3 de la ZAC "Le jardin des ormes" prévoyait 550 logements au total. La densité moyenne de 40 logements/ hectare s'applique à l'ensemble de la ZAC, soit un prévisionnel d'environ 100 logements pour le secteur Les Faichettes au terme du PLUi-D.

► **Points d'attention :** Secteur situé en continuité des deux quartiers résidentiels et à proximité du centre-ville (moins de 200 m, soit environ 4 min. à pied). Fin d'urbanisation sud-ouest de la commune. Arrêt de bus le plus proche à 6 min. à pied, sur la RD614 au nord. Limite avec des terres agricoles à l'ouest et naturelles au sud. Topographie remonte légèrement vers le sud, un talus est présent aux abords du chemin de Vernet (nord du secteur).
Site de Projet Stratégique à dominante d'habitat (SPS) du SCOT Plaine du Roussillon.
Aléa incendie de forêt et de végétation : partiellement concernée par un risque élevé à très élevé (PAC 2024).

● Localisation :



● Enjeux du projet :

⊙ L'intégration harmonieuse avec les quartiers voisins et les espaces agricoles et naturels en bordure de la zone, garantissant une continuité urbaine fonctionnelle et paysagère.

⊙ La requalification des axes de circulation donnant accès à la zone, assurant l'intégration des modes actifs et d'un traitement végétalisé.

⊙ La connexion du secteur aux quartiers voisins et aux espaces de nature, par des cheminements dédiés aux modes actifs et le maintien de perspectives paysagères.

⊙ La préservation des abords immédiats du château d'eau en application de la SUP AS1.

⊙ L'intégration des nouvelles constructions à leur environnement naturel et bâti. La prise en compte de la topographie du site et du traitement paysager du talus au nord du secteur.

⊙ L'intégration harmonieuse du futur quartier, entre un espace urbanisé et une frange urbaine/rurale à qualifier, conformément aux enjeux identifiés par le SCoT.

● Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine du quartier :

⊙ Le secteur accueillera des logements individuels et individuels groupés, ainsi qu'une résidence sénior implantée au nord-ouest.

⊙ La composition urbaine devra intégrer le château et préserver si possible le grand arbre accolé et les haies existantes.

⊙ L'implantation du bâti sur le chemin de Vernet devra constituer une façade urbaine apaisée et qualitative, s'appuyant sur l'harmonie architecturale et le traitement paysager (notamment du talus). La dynamisation des volumes bâtis devra être recherchée afin d'éviter un continuum monotone.

⊙ Sur la partie sud/ sud-est, l'implantation du bâti devra s'éloigner des espaces arborés afin de le préserver du risque feu de forêt. Les jardins pourront se situer aux abords de ces espaces.

⊙ La forme urbaine devra proposer des hauteurs dégressives diminuant vers la périphérie du site (espace rural). La volumétrie des constructions devra être simple, épurée et contemporaine. La mitoyenneté ou l'habitat groupé sont souhaités.

2 Déplacements et stationnement :

⊙ L'accès principal à la zone se fera par le chemin de Vernet, qui devra être requalifié afin d'intégrer des cheminements dédiés aux modes actifs et de la végétation.

⊙ Des voies principales connecteront le secteur au chemin de Vernet et aux rues des Chênes et du Château d'eau.

⊙ La voirie de la zone devra être optimisée afin de privilégier la circulation des modes actifs, ainsi que participer à réduire l'artificialisation des sols.

⊙ Du stationnement visiteurs devra intégrer des arceaux ou abris fermés pour vélos, et il devra être reparti de manière équilibrée sur l'ensemble du quartier.

Mobilités douces :

⊙ La voirie principale intégrera des trottoirs ou voies vertes pour assurer la circulation des modes actifs à l'intérieur de la zone et sera plantée avec des arbres de haut jet (ombrage).

⊙ Des itinéraires dédiés aux modes actifs assureront la connexion vers les arrêts de bus les plus proches et les espaces verts. Ces chemins devront opter pour des revêtements perméables et seront plantés avec des arbres de haut jet pour favoriser l'ombrage.

3 Environnement, paysage et prévention des risques :

⊙ La végétation devra intégrer et structurer le site, favorisant la présence de nature en ville et le maillage avec les divers espaces verts et de nature. Les surfaces non bâties ou non aménagées seront autant que possible plantées.

⊙ Des franges de fin d'urbanisation seront à aménager au contact des espaces agricoles et naturels en limite ouest, sud et sud-est de la zone. Ces franges devront se composer de strates variables et conserver les arbres en place autant que possible. Elles pourront être support d'itinéraires modes actifs.

⊙ La voirie sera végétalisée de manière continue par des arbres de haut jet favorisant des itinéraires ombragés.

⊙ La limite urbaine avec les quartiers existants, notamment au nord-est, sera matérialisée de manière paysagère par une haie épaisse et diversifiée (arbres de haut jet, haies arbustives...).

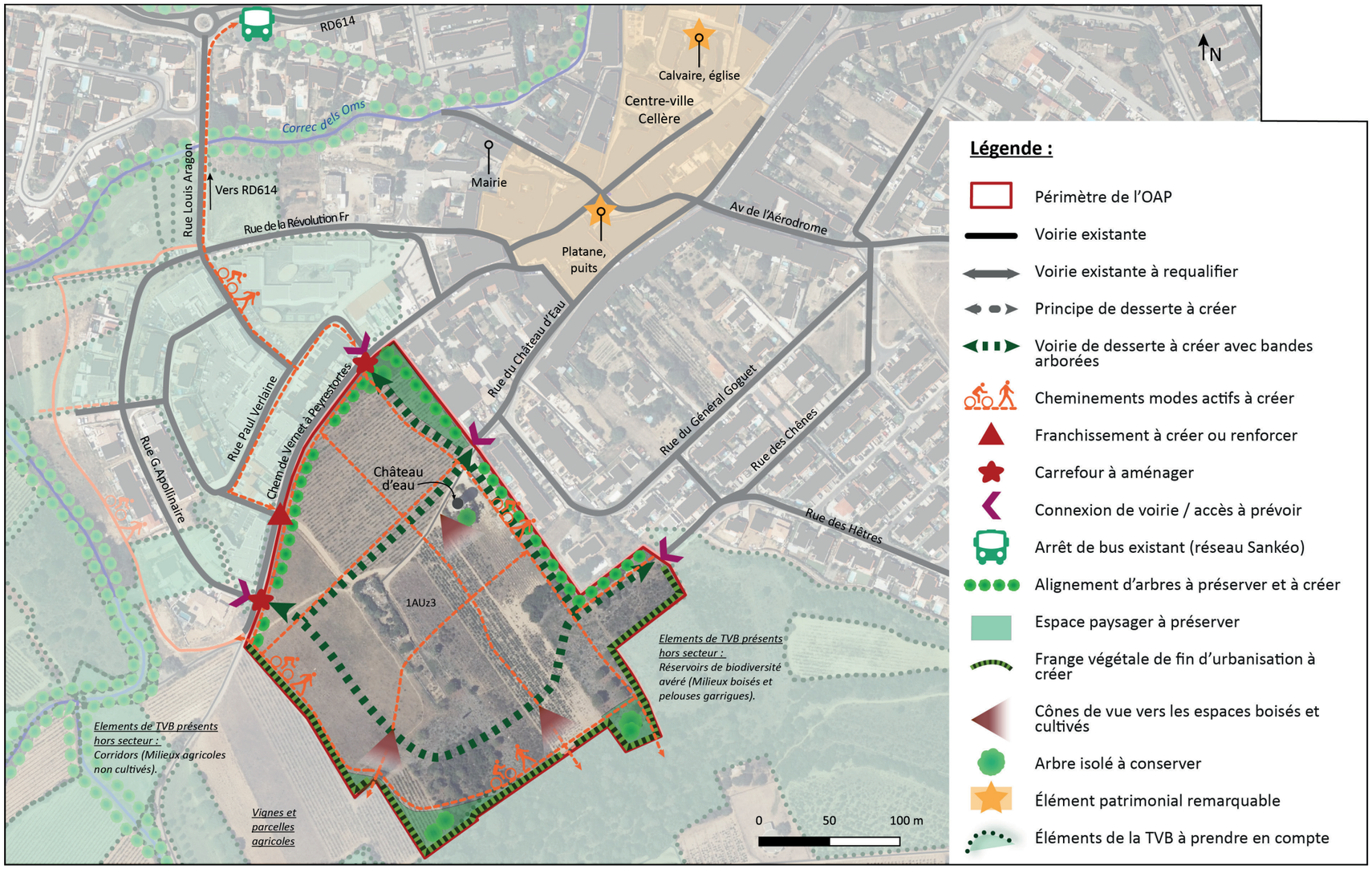
⊙ Au moins 10 % de la surface du secteur sera réservée au maintien ou à la création d'espaces verts publics. Les deux boisements existants au sud du site participeront à la création de ces espaces.

⊙ Les clôtures devront être doublées d'une haie végétale. Elles seront autant que possible et conformément au règlement de la ZAC perméables pour l'eau et le passage de la petite faune locale.

⊙ Le caractère perméable et la végétalisation (arbres de haut jet et arbustes) des aires de stationnements devra être assuré.

⊙ Des mesures pour assurer la défendabilité du secteur vis-à-vis du risque incendie de feu de forêt (accès pompier, emplacement hydrants) seront adoptées.

⊙ Une réflexion sur la gestion globale des eaux pluviales à l'échelle de la zone devra être menée. Dans le cas d'ouvrages de rétention, ils devront être paysagers et accessibles, et s'intégreront si possible au cœur du quartier. Des noues paysagères et la structure viaire, assureront l'acheminement des eaux de pluie vers les espaces de rétention.



Peyrestortes - OAP Deveze

● Contextualisation :

► **Vocation principale :** Habitat

► **Zonage : 1AUH-3**

► **Surface de la zone :** 1,4 ha.

► **Densité projetée :** Densité moyenne 35 logements/hectare, soit un prévisionnel d'environ 50 logements au terme du PLUi-D. Cet objectif restera à moduler en fonction de la prise en compte du règlement du Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport, et au regard des formes urbaines adjacentes.

► **Points d'attention :** Secteur situé en continuité des quartiers résidentiels et à proximité du centre-ville (environ 4 min. à pied de l'église). Fin d'urbanisation sud-est de la commune. Arrêt de bus en bordure nord du site, sur l'avenue de l'Aérodrome (RD5F). Limite avec des terres agricoles au sud-est. La topographie remonte légèrement vers le sud, un petit talus est présent aux abords de l'av. de l'Aérodrome (nord-est du secteur). Une noue limite le site sur toute la bordure nord avec l'av. de l'Aérodrome.

Aléa incendie de forêt et de végétation : partiellement concernée par un risque élevé (PAC 2024).

● Localisation :



● Enjeux du projet :

◦ L'intégration harmonieuse avec les quartiers voisins et les espaces agricoles en bordure de la zone.

◦ La requalification des axes de circulation donnant accès à la zone, assurant l'intégration des modes actifs et d'un traitement végétalisé.

◦ La connexion du secteur aux quartiers voisins et aux espaces de nature, par des cheminements dédiés aux modes actifs.

◦ L'intégration harmonieuse du futur quartier, entre un espace urbanisé et une frange urbaine/rurale à qualifier, conformément aux enjeux identifiés par le SCoT.

◦ La prise en compte du règlement du PEB de l'aérodrome de Perpignan dans le choix du type de logement et de leur implantation (individuel non groupé).

● Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine du quartier :

◦ Le secteur accueillera des logements individuels non groupés.

◦ L'implantation du bâti prendra en compte les éléments existants. Sur l'av. de l'Aérodrome il s'implantera en retrait afin de préserver la noue, de créer un alignement végétalisé et un cheminement piéton. Cette distance diminuera l'exposition des logements aux nuisances sonores en provenance de cet axe.

◦ Sur la façade sud/sud-est, le bâti s'implantera en retrait de l'alignement de l'éclairage urbain existant.

◦ A l'est du secteur, l'implantation du bâti devra s'éloigner des espaces arborés (zone agricole) afin de le préserver du risque feu de forêt. Les jardins pourront se situer aux abords de ces espaces.

◦ La partie base du secteur (nord-ouest), sera laissée libre de constructions.

2 Déplacements et stationnement :

◦ L'accès à la zone se fera par la rue des Chênes au sud-ouest. Elle devra être requalifiée afin d'intégrer un sens de circulation supplémentaire et un chemin piéton. Un deuxième accès pourra être aménagé sur l'av. de l'Aérodrome à l'extrême nord-est du secteur, sous condition de l'autorisation du Département. La voie principale irriguant le secteur sera tracée en connectant ces deux point d'accès.

◦ La voirie de la zone devra être optimisée afin de privilégier la circulation des modes actifs, ainsi que participer à réduire l'artificialisation des sols.

Mobilités douces :

◦ La voirie principale intégrera des trottoirs ou voies vertes pour assurer la circulation des modes actifs à l'intérieur de la zone et sera plantée avec des arbres de haut jet (ombrage).

◦ Des itinéraires dédiés aux modes actifs assureront la connexion vers les arrêts de bus les plus proches et les espaces verts. Ces chemins devront opter pour des revêtements perméables et seront plantés avec des arbres de haut jet pour favoriser l'ombrage.

◦ Des nouvelles traversées piétonnes devront être aménagées afin d'assurer la continuité modes actifs entre la nouvelle zone et les quartiers voisins.

3 Environnement, paysage et prévention des risques :

⊙ La végétation devra intégrer le site, favorisant la présence de nature en ville et le maillage avec les divers espaces verts et de nature. Les surfaces non bâties ou non aménagées seront autant que possible plantées.

⊙ Une frange de fin d'urbanisation sera à aménager au contact des espaces agricoles en limite est. Cette frange devra se composer de strates variables et conserver les arbres en place autant que possible. Elles pourra être support d'itinéraires modes actifs.

⊙ Des alignements d'arbres seront plantés le long de l'av. de l'Aérodrome et des Hêtres.

⊙ La voirie sera végétalisée de manière continue par des arbres de haut jet favorisant des itinéraires ombragés.

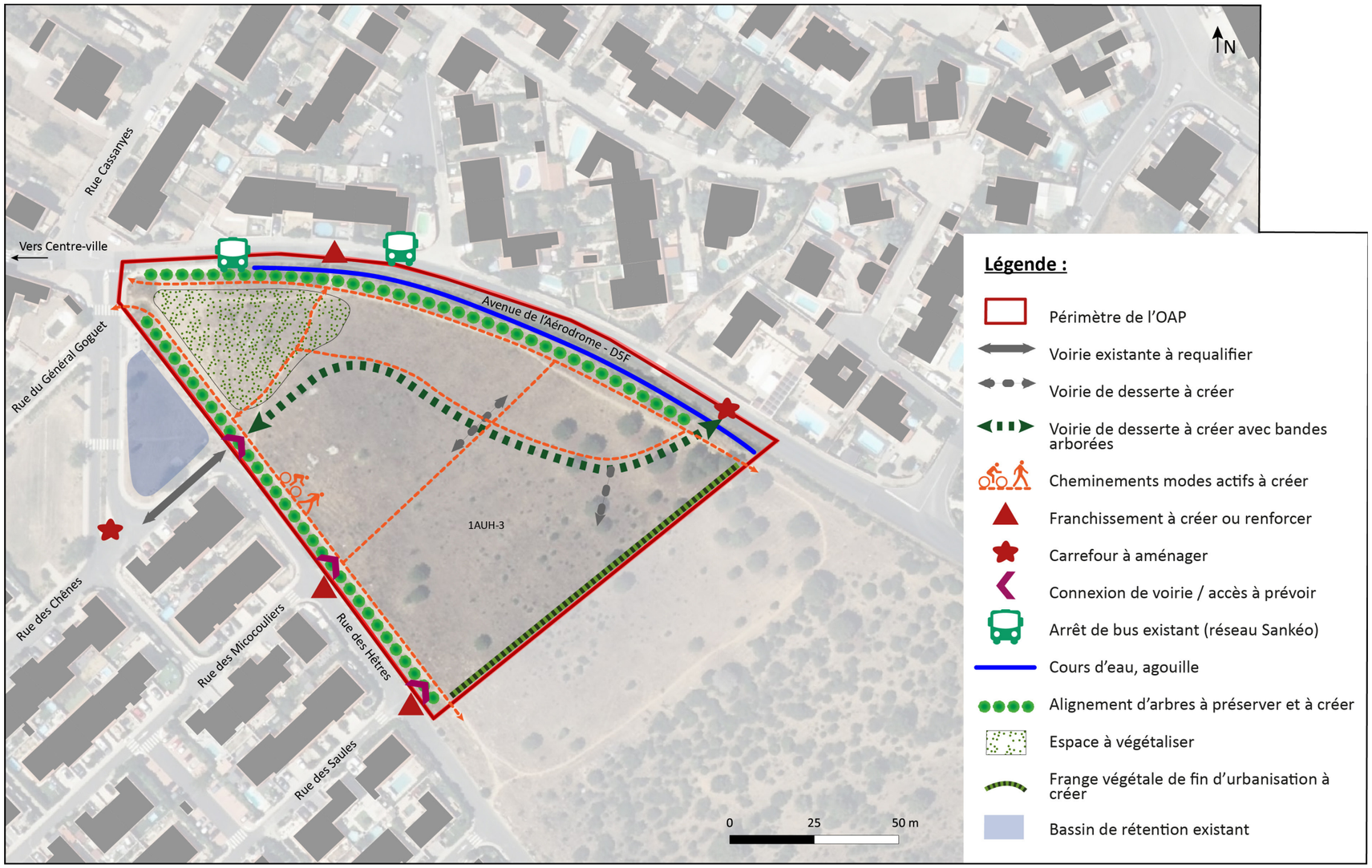
⊙ Sur la partie base du secteur (nord-ouest), il sera aménagé un espace vert arboré pouvant abriter un bassin de rétention accessible au public. Cet espace contribuera à la création d'espaces verts publics du site (au moins 10 % conformément au SCOT).

⊙ La noue située au nord du site sera préservée. Un système de noues paysagères et la structure viaire, assureront l'acheminement des eaux de pluie vers les espaces de rétention et les espaces végétalisés.

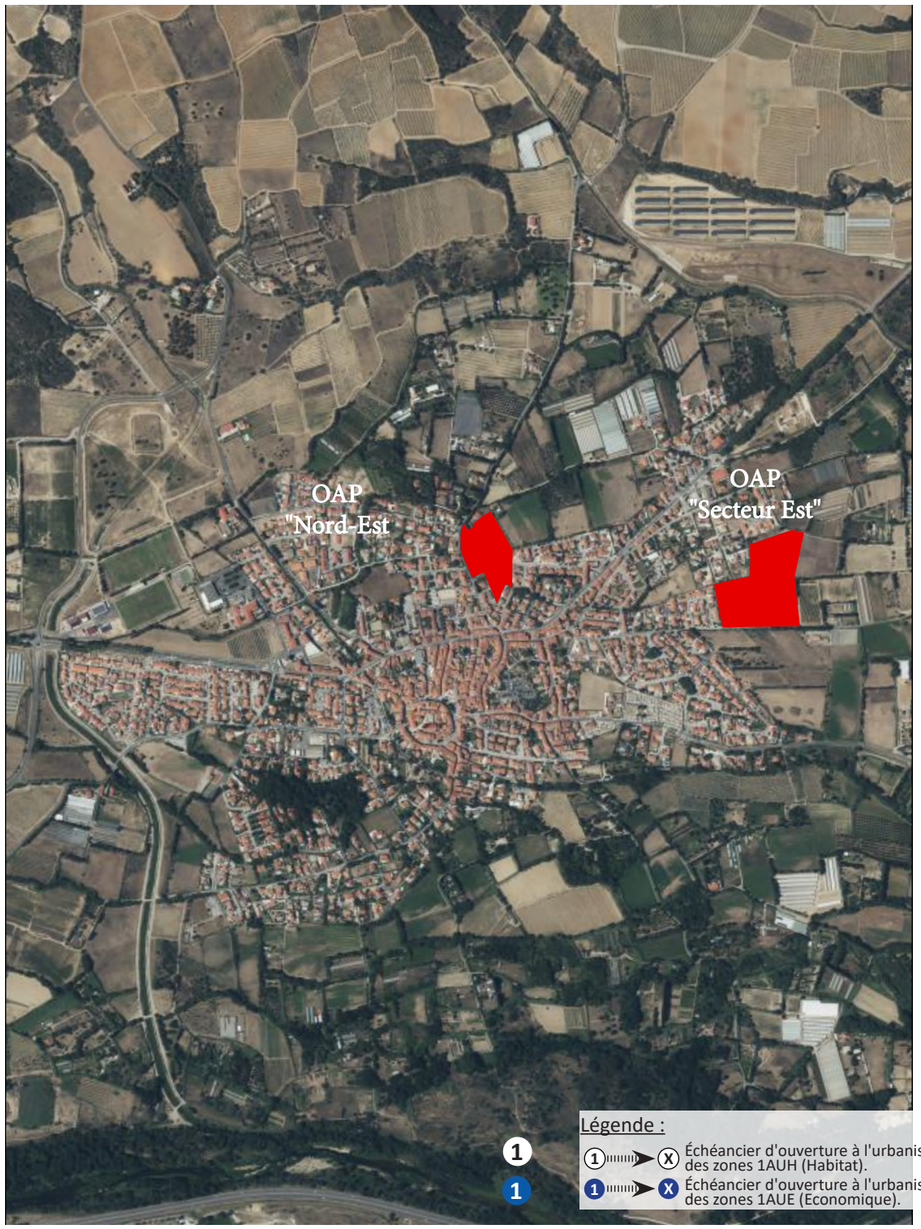
⊙ Les clôtures devront être doublées d'une haie végétale. Elles seront autant que possible, perméables pour l'eau et le passage de la petite faune locale.

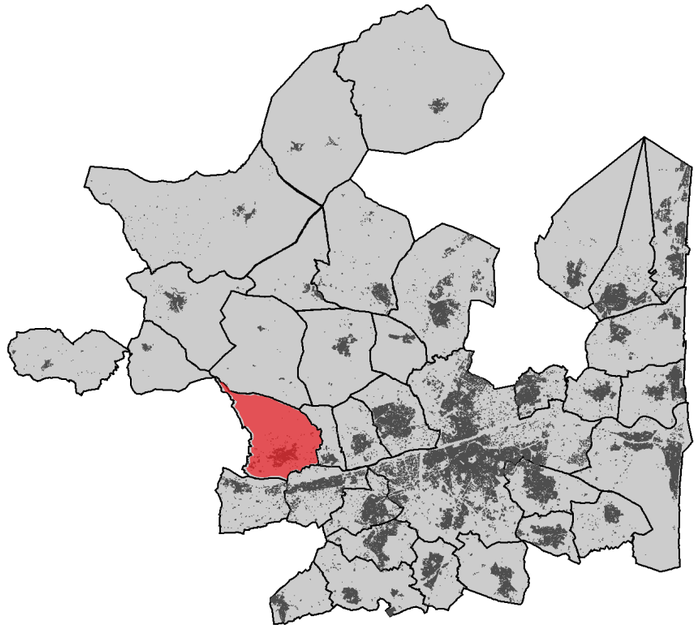
⊙ Le caractère perméable et la végétalisation (arbres de haut jet et arbustes) des aires de stationnements devront être assurés.

⊙ Des mesures pour assurer la défendabilité du secteur vis-à-vis du risque incendie de feu de forêt (accès pompier, emplacement hydrants) seront adoptées.



Orientations d'Aménagement et de Programmation





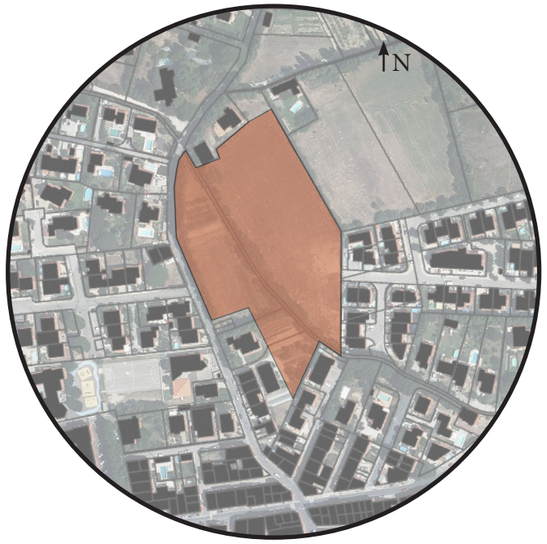
Pézilla-la-Riviére

Pézilla-la-Riviére - OAP secteur Nord-Est

Contextualisation :

- **Vocation principale :** Habitat.
- **Zonage :** 1AUH-3
- **Surface de la zone :** 1,7 ha
- **Densité projetée :** Moyenne (20-40 logements/hectare).
- **Prévisionnel de logements :** 50 logements projetés au terme de la zone
- **Coefficient de pleine terre :** 0.15
- **Points d'attention :** Présence du Canal du Moulin à l'Ouest de la zone et de l'Agouille dels Cardourets au Nord.
  Aléa élevé en partie du Porter à Connaissance "Risque feu de foret et de végétation"

Localisation :



Enjeux du projet :

- Créer de l'habitat répondant aux attentes actuelles de confort tout en étant à proximité directe du centre-bourg et de ses activités et services.
- Valoriser le potentiel végétal et naturel de la zone en préservant et valorisant la ripisylve du Canal du Moulin.
- Assurer une continuité urbaine entre les quartiers existants et le nouveau quartier en devenir, par une composition urbaine homogène et des axes de communication assurant un maillage efficace pour l'ensemble des mobilités (véhicules, piétons, cyclistes) et cela dans le respect des normes en vigueur (accès PMR).
- Se conformer aux exigences techniques du PPRI en vigueur et prendre en compte le PGRI en matière de maitrise du risque inondation.

Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine du quartier :

- L'urbanisation de cette zone est conditionnée à la réalisation préalable et effective des travaux de mise hors d'eau. Toute constructibilité est exclue tant que la réalisation de ces travaux n'est pas effectuée.
- Une composition en îlot sera maintenue de sorte à correspondre au caractère villageois présent sur la commune. Les îlots les plus importants seront traversés par un cheminement piétons dans le but de les rendre perméables.
- Une pluralité des typologies de logements devra être proposée pour permettre l'accueil d'un panel de ménage élargi. L'habitat social devra être diffus dans le quartier, plutôt que concentré sur un même secteur.
  Un travail sur l'orientation du bâti (soleil et vent) sera effectué sur l'ensemble du quartier de sorte à favoriser le confort bioclimatique. L'utilisation des ENR sera privilégiée.
- Un recul de 10m minimum (du haut de la berge) par rapport au Canal du Moulin et à l'Agouille des Cardourets est attendu pour l'implantation des constructions.
- Concernant le réseau des canaux d'arrosage, il convient de préserver la continuité hydraulique. Les ouvrages seront cuvelés dans les zones aménagées.

2 Déplacements et stationnement :

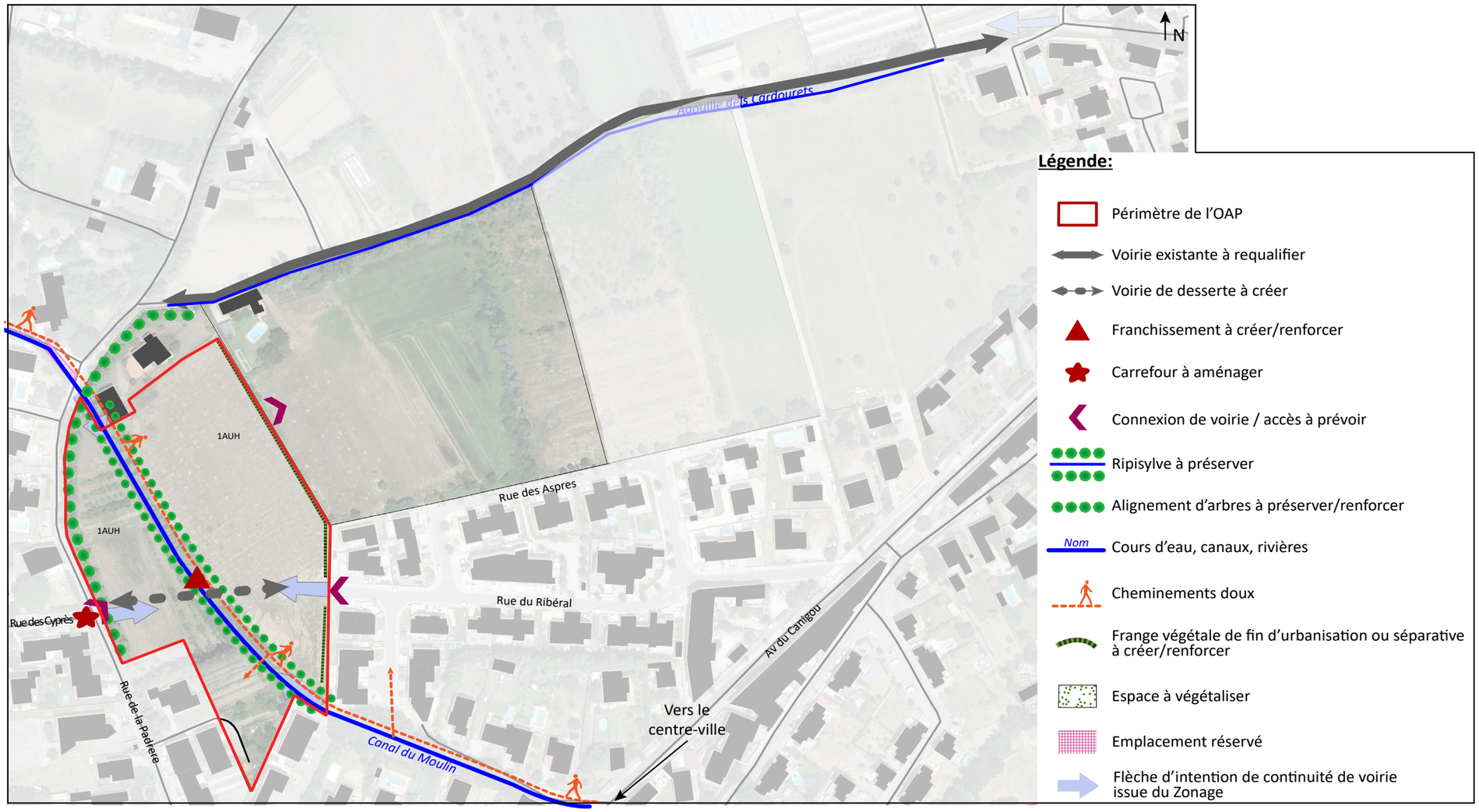
- Une voirie transversale d'Ouest en Est est attendue sur la zone pour assurer une desserte efficace depuis la Rue de la Padrere. Des voiries de desserte complémentaires s'y connecteront pour assurer le maillage avec les voiries existantes de part et d'autres (Rue des Aspres, Rue du Ribéral, chemin du Nord de la zone).
- Le chemin situé en lisière Nord de la zone devra être réaménagé dans le but de créer une rue à part entière permettant de relier la Rue de la Padrere à la Rue de la Salanque plus à l'Est. Il sera équipé de trottoirs aux normes d'accessibilité, et comportera des connexions routières vers la zone d'OAP. Le tout en préservant au maximum l'Agouille dels Cordourets présent.
- Les voies avec raquettes de retournement sont à limiter au maximum pour éviter l'enclavement et ne pas nuire à l'urbanité.
- Le stationnement des véhicules devra être prévu sur parcelle pour les résidents du quartier. Des places supplémentaires seront néanmoins déployées sur voirie, elles devront être intégrées à la trame et le plus possible végétalisées.
- Les nouveaux carrefours situés sur la Rue de Padrere devront être aménagés et sécurisés de sorte à intégrer le nouveau quartier au reste de la ville et assurer une desserte rationalisée et efficace.
- Le franchissement du Canal du Moulin devra être réalisé pour permettre le passage des véhicules et des mobilités actives, le tout dans un cadre d'apaisement de la circulation et de conservation des essences végétales.

Mobilités douces :

- Les îlots bâtis doivent être au maximum rendus perméables aux déambulations piétonnes, de sorte à assurer une aération du tissu bâti et une mobilité interne aisée.
- Le Canal du Moulin et sa ripisylve deviendront le support d'un cheminement piétons permettant de relier le cœur de village aux quartiers Nord de Pézilla. Cet aménagement doit être pensé au-delà de la zone de l'OAP.
- Le partage de la voirie avec les mobilités actives devra être la règle, une diminution de la vitesse et des aménagements d'apaisement seront privilégiés.

3 Environnement, paysage et prévention des risques :

- L'Agouille dels Cardourets et le Canal du Moulin doivent conservés leur caractère naturel et ne devront donc pas être busés.
- Le Canal du Moulin et sa ripisylve doivent être préservés voire même renforcés (arbres) de sorte à devenir un pôle de verdure et de mobilités douces pour le quartier et le village dans son ensemble.
- Les alignements d'arbres présents devront être conservés et renforcés, devenant un des support végétal de ce nouveau quartier.
- Une bande végétalisée pourra être aménagé au Sud de la zone en lien direct avec le Canal du Moulin, de sorte à créer un îlot de verdure à proximité des cheminements doux. Les espaces publics sont recommandés sur cette zone privilégiée (jeux, détente...).
- Une frange végétale est attendue à L'ouest en fin d'urbanisation. Sur les autres extrémités de la zone, ce sont les alignements d'arbres/haies présents qui devront être renforcés pour créer une frange végétale.

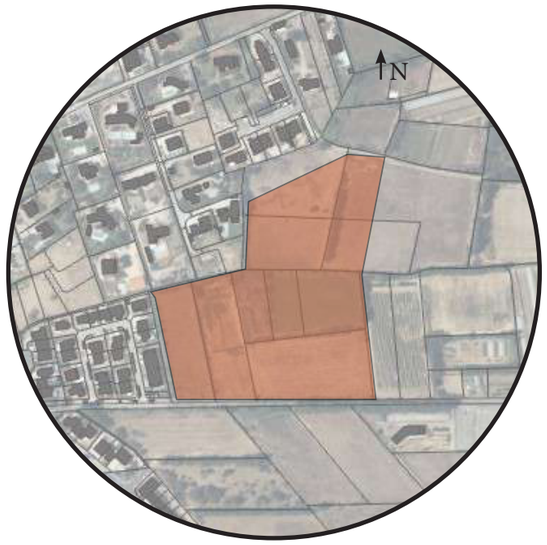


Pézilla-la-Riviére - OAP secteur Est

Contextualisation :

- ► **Vocation principale :** Habitat.
- ► **Zonage :** 1AUH-3
- ► **Surface de la zone :** 3.6 ha
- ► **Densité projetée :** Moyenne (20-40 logements/hectare).
- ► **Prévisionnel de logements :** 108 logements projetés au terme de la zone
- ► **Coefficient de pleine terre :** 0.15
- ► **Points d'attention :** Présence de Corridors/Réservoirs de biodiversité avérés de la TVB à protéger. Aléas Faible et Modéré du PGRI.
  Présence d'emplacements réservés pour voie de desserte et cheminement piétons.
  Aléa élevé en partie du Porter à Connaissance "Risque feu de foret et de végétation"

Localisation :



Enjeux du projet :

- Créer un nouveau quartier dédié à l'habitat avec une composition urbaine en cohérence avec le bâti existant à proximité, doté d'un maillage efficace pour l'ensemble des mobilités, notamment douces, depuis et vers le centre-bourg.
- Valoriser le patrimoine végétal présent sur la zone et l'utiliser comme support de la trame urbaine et des mobilités actives.
- Anticiper l'urbanisation de la zone 2AUH, majeure partie de l'OAP. L'intégrer comme nouveau quartier d'importance significative pour la commune, tout en l'incluant dans un contexte de fin d'urbanisation à l'Est.
- Se conformer aux exigences techniques du PPRI en vigueur et prendre en compte le PGRI en matière de maitrise du risque inondation.

Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine du quartier :

- Une pluralité des typologies de logements devra être proposée pour permettre l'accueil d'un panel de ménage élargi. L'habitat social devra être diffus dans le quartier, plutôt que concentré sur un même secteur. Un travail sur l'orientation du bâti (soleil et vent) sera effectué sur l'ensemble du quartier de sorte à favoriser le confort bioclimatique. L'utilisation des ENR sera privilégiée.
- Le quartier sera perméable aux différentes mobilités, notamment douces, en lien et en cohérence avec les aménités environnementales et paysagères implantées, notamment le Rec de Pesillà longitudinal.

2 Déplacements et stationnement :

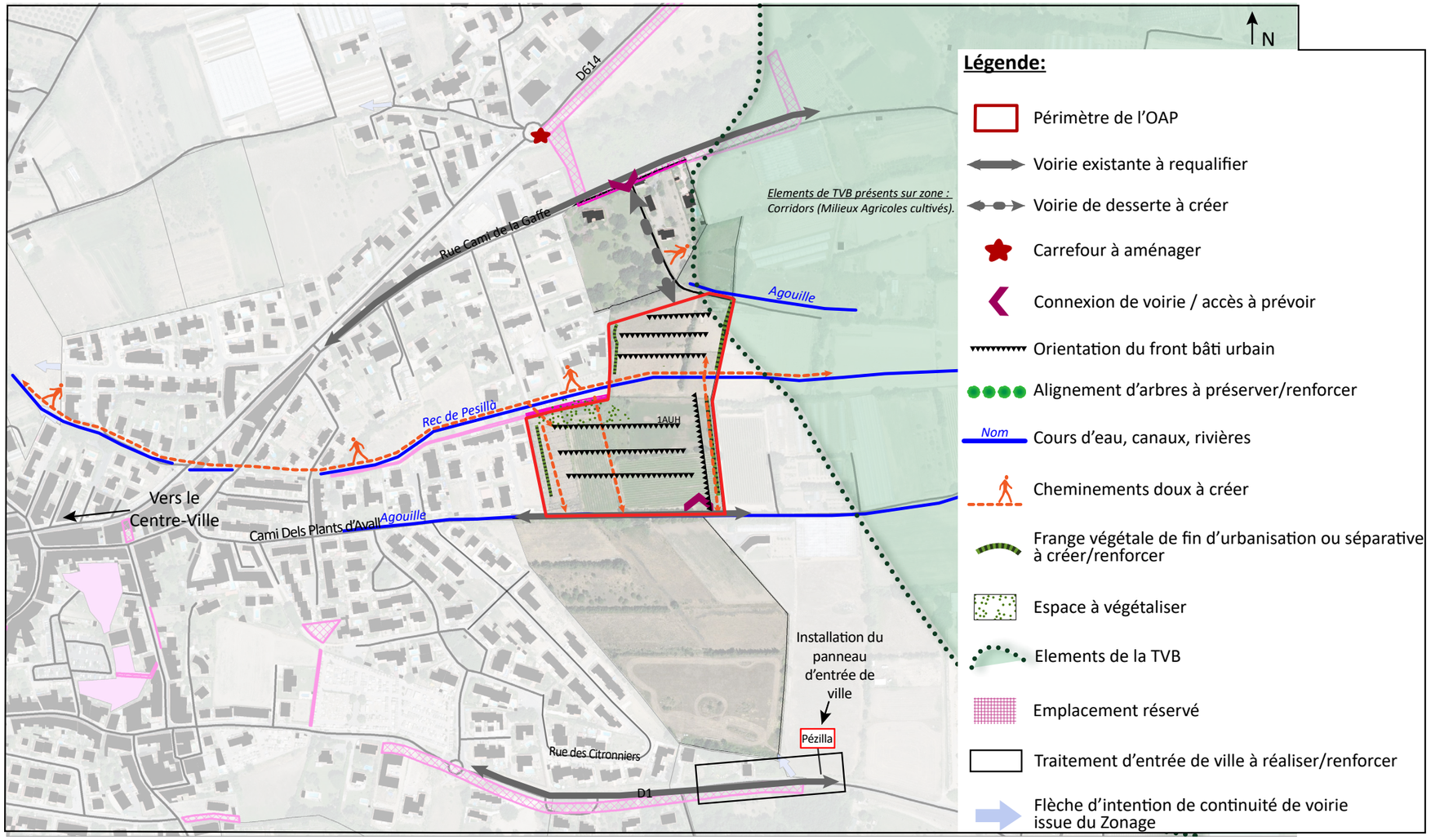
- Une voirie structurante transversale du Nord au Sud (prenant accroche sur le Cami de la Gaffe au Nord et la RD1 au Sud) est attendue pour assurer une urbanisation équilibrée de la zone ainsi qu'une circulation optimisée. L'aménagement attendu devra être qualitatif (plantations, trottoirs de part et d'autre, intégration des cyclistes, stationnement hiérarchisé...).
- La Rue Cami de la Gaffe nécessite un réaménagement axé sur la création de trottoirs, le busage du canal d'irrigation permettrait un gain d'emprise favorable. Au même titre, le Cami Dels Plants d'Avall nécessite une réfection à l'image de celle opérée jusqu'à la dernière opération d'habitat, comprenant trottoirs, places de stationnement et plantations. La même physionomie est souhaitée pour plus de cohérence. La RD 1 (Route de Villeneuve) au Sud nécessite également un réaménagement (création de trottoirs, mobilier urbain...) en lien avec la création d'un carrefour pour accéder à la future zone d'urbanisation, à ce titre l'entrée de ville sera traitée qualitativement (végétalisation et déplacement du panneau d'entrée de ville).
- Les constructions placées le long des voiries principales devront être positionnées de sorte à constituer un front bâti urbain, amenant urbanité et perspective au nouveau quartier. Le front urbain le long du Cami Dels Plants d'Avall aura ses accès par une voirie parallèle et non directement sur voirie pour éviter une multitude de voies débuchant sur ladite voirie.
- Un recul de 5m minimum (du haut de la berge) par rapport au Rec de Pesillà est attendu pour l'implantation des constructions.
- Concernant le réseau des canaux d'arrosage, il convient de préserver la continuité hydraulique. Les ouvrages seront cuvelés dans les zones aménagées.
- Les voiries de desserte créées dans le quartier devront être connectées entre elles. Le recours à des raquettes de retournement doit être strictement limité à des situations sans autres solutions techniques.
- Les accès débouchant sur le Cami Dels Plants devront être centralisés en un seul carrefour, celui-ci donnant accès sur la voirie centrale de l'opération (transversale Nord/Sud).
- Le franchissement à créer au dessus du Rec de Pesillà devra au maximum conserver le patrimoine végétal à proximité, tout en incluant les mobilités douces.
- Le stationnement sera prévu à l'intérieur des parcelles pour les véhicules dédiés au foyer. Des places de stationnement sur voirie seront intégrées à l'aménagement global. Des poches de stationnement peuvent être envisagées, elles seront le plus intégrées possible avec un traitement végétal (cachées par des haies/arbres, places végétalisées…).

Mobilités douces :

- Un cheminement doux le long du Rec de Pesillà sera aménagé pour offrir une connexion pédestre au quartier avec le Centre-Bourg (ER cheminement piétons). Cet aménagement viendra compléter le maillage proposer dans les OAP des secteurs "Nord-Est" et "Nord".
- Des cheminements devront être aménagés entre les îlots bâtis pour permettre la perméabilité piétonne et rejoindre les voiries, notamment quand les accès aux parcelles s'effectuent par une voirie secondaire éloignant ainsi le piéton de l'axe principal et le contraignant à faire un détour s'il suit les trottoirs .

3 Environnement, paysage et prévention des risques :

- La présence d'éléments « avérés » de la TVB impose une prise en compte lors de l'aménagement de la zone, l'urbanisation devra être au maximum respectueuse des éléments à haute valeur ajoutée environnementales. Un travail sur des clôtures végétales et le maintien de la flore présente sont un exemple de mesures à adopter.
- Les alignements d'arbres présents sur la totalité du nouveau quartier sont à préserver, renforcer et valoriser. Ils seront des vecteurs de nature en ville, des supports des mobilités actives, et délimiteront les différents îlots bâtis.
- Un espace vert, qui pourra prendre la forme d'un parc sera aménagé le long du Rec de Pesillà, pour mettre en valeur le cours d'eau et créer un espace de détente et de respiration dans le quartier. Ce lieu permettra également de créer de la cohérence avec la zone à la TVB avérée à proximité.
- Le Rec de Pesillà présent sur zone ne devra pas être busé pour conserver son caractère naturel. Son armature végétale sera préservée et renforcée en faveur des mobilités douces et pour agrémenter le parc à proximité.
- Des franges végétales seront à constituer entre les parties déjà bâties des quartiers voisins et la future zone. Cela favorisera l'intimité des habitants et la biodiversité. Le même type de frange végétale sera constitué ou renforcé sur les fins d'urbanisation, de sorte à marquer la rupture entre zone bâtie et espace naturel/agricole.
- Un espace végétalisé, qui peut prendre la forme d'un parc, est attendu à l'entrée Sud du quartier. L'intérêt est de proposer une entrée de quartier (proche de l'entrée de ville Sud) qualitative et au caractère végétal affirmé en lien avec la fin d'urbanisation et les espaces agricoles à proximité.
- La partie Nord de la zone est concernée par l'aléa Modéré du PGRI, un traitement adapté du bâti est donc attendu. Des noues paysagères en lien avec l'espace vert et le Rec de Pesillà peuvent être implantées (gestion hydraulique intégrée).



Orientations d'Aménagement et de Programmation







Pollestres

Commune de Pollestres - OAP Olympeo

Contextualisation :

- **Vocation principale :** ZAC composée d'habitats, d'équipements publics, d'activités et de zones vertes.
- **Zonages :** 1AUep-z, 1AUH-2z et 1AUV-z ("z" pour ZAC).
- **Surface de la zone :** Total de 50.2ha, dont 6.5ha en 1AUep-z, 29ha en 1AUH-z (soit 35.5ha destinés l'urbanisation) et 14.7ha en zone 1AUV-z.
- **Densité projetée :** Forte (40-60 logements/hectare).
- **Prévisionnel de logements :** Entre 1160 et 1740 logements projetés au terme de la zone dont 30% (entre 348 et 522 logements) de LLS.
- **Coefficient de pleine terre :** 0.15, soit 5.4ha d'espace non imperméabilisé sur la zone (soit 9750m² en zone 1AUep-z et 4.4ha en zone 1AUH-z).
- **Points d'attention :** Présence d'éléments à protéger (ripisylves) au titre de l'article L 151-23 du CU.
  Secteur soumis à 30% de LLS minimum selon l'article L 151-15 du CU.
  Retrait des constructions à 100m de l'A9 et 75m de la RD900 selon l'article L 111-6 du CU.
  ZAC classée SPS à dominante d'habitat par le SCOT.

Localisation :



Enjeux du projet :

- Créer un nouveau quartier d'envergure pour répondre aux besoins croissants en logements, équipements publics et commerces à l'échelle communale et intercommunale.
- Aménager harmonieusement et durablement des zones à vocations différentes mais complémentaires pour composer une urbanisation équilibrée.
- Assurer une transition harmonieuse entre espace bâti et agricole/naturel, en donnant une place importante à la nature en ville.
- Préserver et renforcer une interface paysagère puis urbaine entre l'autoroute et les zones dédiées à l'habitat.

Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine du quartier :

- Une pluralité des typologies de logements (petits collectifs, maisons groupées, villas) devra être proposée pour favoriser l'accueil d'un panel de ménages élargi. L'habitat social devra être diffus dans le quartier plutôt que concentré dans un même secteur. Un travail sur l'orientation du bâti (soleil et vent) sera effectué sur l'ensemble du quartier de sorte à favoriser le confort bioclimatique. L'utilisation des ENR sera privilégiée.
- La densité moyenne sur la zone devra être dégressive à l'approche de la fin d'urbanisation dans le but de préparer une transition cohérente vers le milieu agricole (au Nord). Globalement, les différentes densités devront s'équilibrer pour parvenir à l'objectif des 40-60 logements/ha fixé.
- Les perméabilités urbaines seront assurées par les connexions aux voies existantes mais aussi entre les futurs îlots par l'intermédiaire de cheminements dédiés aux mobilités douces.
- Les zones vertes (1AUVz) composées d'éléments remarquables du paysage (ripisylves ou boisements) seront le support d'aménagements paysagers, sportifs, de détente, de cheminements doux tout en permettant la rétention des eaux pluviales de façon intégrée à l'environnement (noues paysagères, bassins accessibles...).
- La zone 1AUep-z aura vocation à accueillir des équipements publics. Elle renforcera l'espace tampon entre l'A9 et les habitations.

2 Déplacements et stationnement :

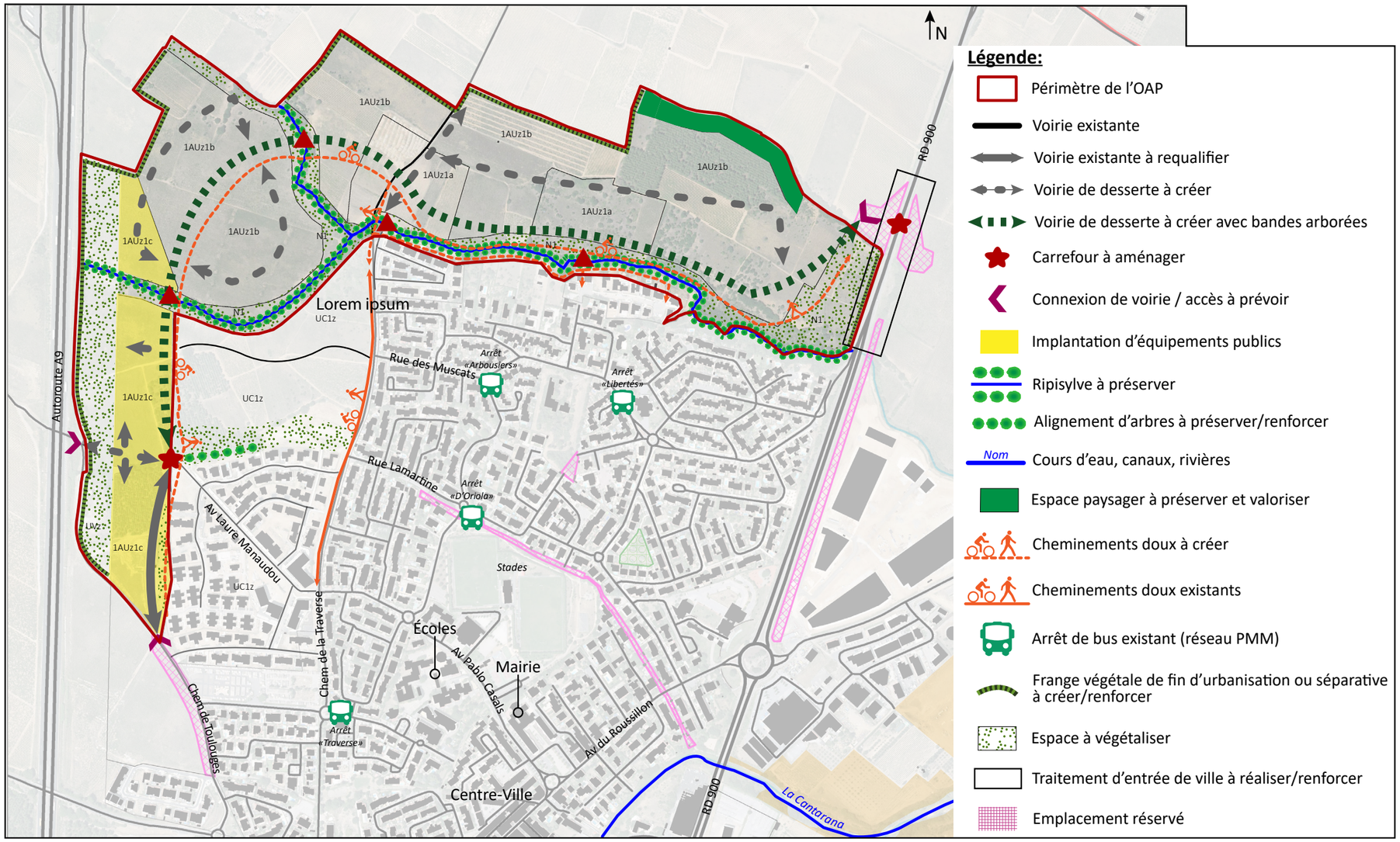
- La voirie principale du quartier, aura un rôle de contournement entre la RD 900 (aménagement d'un carrefour d'accès) et le Chemin de Toulouges. Elle sera calibrée de sorte à accueillir un flux de véhicules à double sens mais aussi le passage des transports en commun. Des arrêts de bus seront à prévoir en accord avec le gestionnaire des transports de PMM. Elle sera accompagnée de part et d'autre de bandes végétales continues (sans fosses d'arbres) plantées d'arbres, et de cheminements doux.
- Les voies secondaires viendront se connecter aux deux voies structurantes que sont le Chemin de la Traverse et le contournement. Dans l'intérêt d'une urbanité renforcée et de connexions efficaces, les voies se terminant en raquette de retournement doivent se limiter aux contraintes techniques fortes les nécessitant.
- Les franchissements à réaliser en zone 1AUV-z devront inclure les mobilités douces. Une attention particulière sera portée à la préservation des arbres et végétaux constituant la ripisylve lors des travaux d'aménagement.
- Le stationnement prendra essentiellement place au sein des parcelles privés et dans les opérations dédiées aux logements collectifs. Néanmoins, des places de stationnement sur voirie sont attendues sur l'ensemble du quartier, elles peuvent être regroupées en poches qui seront le mieux intégrées possible à l'urbanisation et dotées d'un cadre végétal (haies, arbres, surfaces perméables...).

Mobilités douces :

- Le cheminement doux parallèle à la voirie de contournement sera calibré pour recevoir une piste cyclable bidirectionnelle ainsi que les piétons. Il pourra se détacher de la voirie pour passer dans les zones vertes à proximité et ainsi offrir un cadre végétal plus agréable.
- La connexion entre le cheminement prévu à proximité de la voie de contournement et celui existant sur le Chemin de la Traverse devra être réalisée pour assurer un maillage efficace.
- Des cheminements piétons devront être aménagés entre les différents îlots bâtis pour favoriser leur perméabilité piétonne et éviter les détours en suivant l'itinéraire proposé par les trottoirs sur voirie.

3 Environnement, paysage et prévention des risques :

- La voirie de contournement sera largement arborée tout le long de son tracé (de la RD 900 au Chemin de Toulouges), avec des noues paysagères pour collecter les eaux pluviales et favoriser la perméabilité des sols.
- Les ripisylves classées en zone 1AUV-z seront végétalisées et accueilleront des activités de loisirs, sportives et de déplacements (cheminements doux).
- La zone 1AUV-z en lisière d'autoroute (recul de 100m, L 111-6 du CU) devra être densément végétalisée pour constituer une coupure phonique et visuelle pour le quartier. Elle sera aménagée en espace de loisirs, de détente, en faveur des mobilités actives, mais aussi comme espace de rétention des eaux qualitatif intégré à l'aménagement (noues, bassins accessibles et/ou paysagers...).
- La pinède au Nord de l'OAP (zone 1AUV-z) jouera un rôle d'interface entre espace bâti et espace agricole. Elle sera conservée, voire renforcée si nécessaire pour offrir une entrée de ville paysagère depuis la RD 900 et son futur carrefour d'entrée sur Olympeo.
- Des franges végétales en limite d'OAP sont souhaitées pour préparer la transition vers les espaces agricoles. A l'Ouest la frange permettra d'isoler le futur quartier des nuisances de l'A9 en plus des espaces verts à aménager en zone 1AUV-z.
- L'entrée de ville sur la RD 900 devra être considérablement travaillée autour du végétal (en lien avec la ripisylve), notamment sur la bande inconstructible de l'OAP (retrait de 75m de la RD 900, L 111-6 du CU), assurant une coupure verte entre la RD et les futures habitations.
- Les alignements d'arbres présents devront être conservés et renforcés, devenant un des support végétal de ce nouveau quartier.



Pollestres - OAP L'île de Beauté

● Contextualisation :

► **Vocation principale :** Habitat

► **Zonage :** 1AUH-3a

► **Surface de la zone :** 3,5ha.

► **Densité projetée :** 35 logements/hectare

► **Prévisionnel de logements :** 129 logements projetés au terme de la zone.

► **Points d'attention :** Secteur à l'est du tissu urbain Pollestrenc, en continuité de la ZAC Olympeo et à proximité directe du cimetière. Contexte urbain résidentiel pavillonnaire et collectif au nord. Présence d'un talus en limite sud. Proximité de l'autoroute A9 (impact sonore, visibilité du secteur en vitrine d'entrée de territoire). Points de vue depuis le site sur le massif du Canigó. Présence d'alignements d'arbres sur le Chemin de Toulouges. Aléa incendie de forêt et de végétation : partiellement concernée par un risque élevé (PAC 2024).

● Localisation :



● Enjeux du projet :

⊙ La prise en compte de la proximité de l'autoroute, avec l'aménagement de dispositifs pour atténuer les nuisances sonores et visuelles, tout en préservant la qualité paysagère et le confort des habitants.
⊙ La diversification de l'offre de logements pour répondre aux besoins variés des habitants et favoriser la mixité sociale, incluant des logements intermédiaires, des logements en accession sociale (PSLA) et des logements locatifs adaptés.
⊙ L'intégration harmonieuse avec les quartiers voisins, garantissant une continuité urbaine fonctionnelle et paysagère.

● Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine du quartier :

⊙ L'urbanisation de ce secteur sera réalisée dans le cadre d'une opération d'aménagement d'ensemble unique, en respectant une densité raisonnée et adaptée à son contexte pavillonnaire.
⊙ L'aménagement respectera la cohérence visuelle du quartier en s'harmonisant avec le bâti environnant.
⊙ Les typologies des logements proposées devront favoriser la mixité sociale, incluant de petits logements collectifs.
⊙ Le secteur sera organisé en un logement collectif à l'ouest et des maisons individuelles en sein de la zone .
⊙ Les maisons individuelles et l'îlot collectif n'excéderont pas le R+1.
⊙ Des espaces publics extérieurs plantés seront maintenus ou aménagés, avec des plantations d'arbres, des massifs végétalisés et des pelouses, sur une superficie minimale de 3 400 m² (10% emprise totale zone AU).

2 Déplacements et stationnement :

⊙ Trois accès se feront par le chemin de Toulouges, permettant une desserte optimale du secteur.
⊙ Les axes de desserte interne seront accompagnés de bandes végétalisées, composées d'arbustes et d'arbres.
⊙ Le chemin de Toulouges sera requalifié pour intégrer les différents modes de déplacements dans le quartier, en aménageant notamment des cheminements modes actifs tout le long de l'axe.
⊙ Les besoins en stationnement des futures constructions seront couverts à la parcelle, avec une capacité suffisante et adaptée aux besoins des résidents.
⊙ Les espaces de stationnement mutualisés pour les visiteurs seront favorisés et intégrés harmonieusement dans le paysage (haie en limite, arbres ombrageants, revêtements de sols perméables).

Mobilités douces :

⊙ Des cheminements doux seront aménagés le long du chemin de Toulouges (connexion avec l'arrêt de bus scolaire) ainsi qu'entre les îlots bâtis pour favoriser la perméabilité piétonne et la circulation sécurisée des cyclistes. Ces liaisons connecteront le quartier aux espaces urbains et paysagers environnants.
⊙ Les carrefours seront sécurisés pour la cohabitation des différents modes de transports.

3 Environnement, paysage et prévention des risques :

⊙ Le secteur comprend une zone au sud concernée par un aléa inondation faible selon le PAC, en lien avec la présence d'une agouille intermittente le long de la limite sud. Cet espace, point bas du secteur, sera maintenu en espace vert paysager. Il accueillera un bassin de rétention, pour réguler les flux d'eaux pluviales provenant de l'ensemble du secteur. Il permettra également de créer un espace vert public et partagé, accessible à tous, à l'interface des quartiers existants et du futur projet. Ces espaces devront être connectés avec les autres espaces verts et plantés, constituant la trame de nature en ville.

⊙ Les espaces non bâtis devront être autant que possible perméables afin d'assurer une infiltration optimale des eaux de pluie et de ne pas surcharger les ouvrages hydrauliques conçus à cet effet.

⊙ La végétation fera partie intégrante du secteur : voiries, clôtures, pieds de façades, pieds d'arbres.

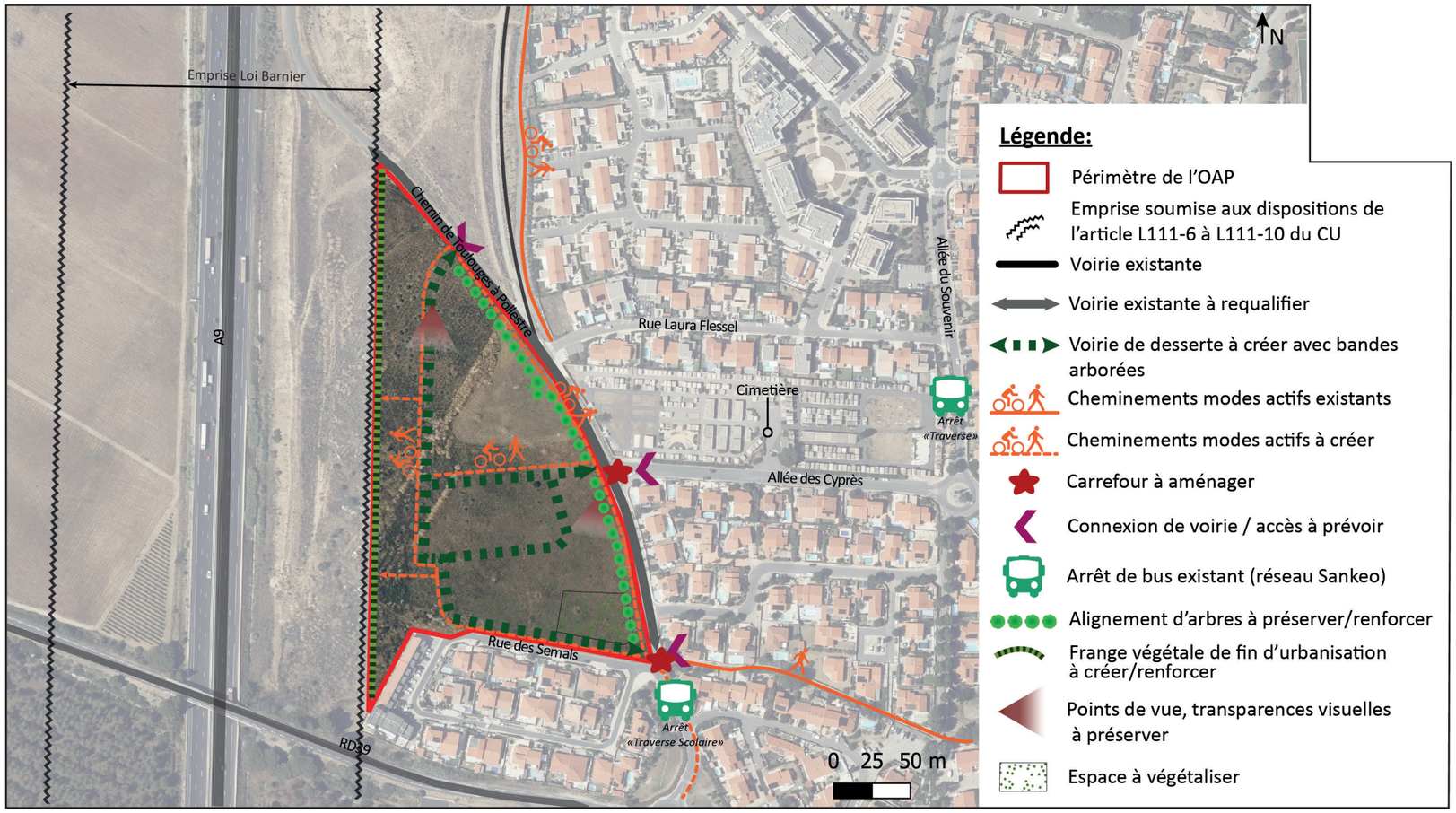
⊙ Les clôtures en limites séparatives privées seront perméables pour favoriser la circulation de l'eau et de la petite faune.

⊙ Un alignement d'arbres sera planté pour structurer l'entrée du quartier par le chemin de Toulouges.

⊙ L'aménagement d'une frange végétale de fin d'urbanisation en limite ouest permettra de créer une épaisseur fonctionnelle et paysagère. Il s'agira d'une haie vive associant à minima la strate arborée et arbustive. Cette frange servira d'abord à limiter les nuisances sonores en provenance de l'autoroute, tout en favorisant l'intégration du quartier. Sa hauteur et son épaisseur permettront également d'éviter une rupture trop brute avec le contexte paysager environnant.

⊙ Les vues vers le massif du Canigó devront être préservées et mises en valeur en orientant les aménagements de manière à maintenir quelques fenêtres paysagères (perspectives depuis la voie de desserte interne par exemple).

⊙ Des mesures pour assurer la défendabilité du secteur vis-à-vis du risque de feu de forêt (accès pompier, emplacement hydrants) seront adoptées.



Pollestres - OAP Route de Nyls

● Contextualisation :

► **Vocation principale :** Habitat

► **Zonage :** UD1C

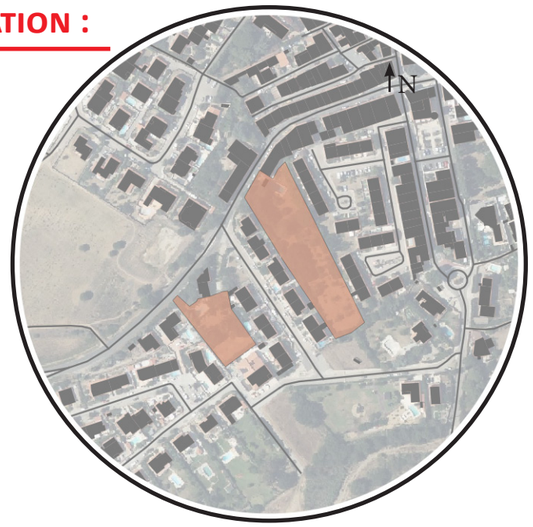
► **Surface de la zone :** 0,16ha (zone à l'ouest) et 0,44ha (zone à l'est).

► **Densité projetée :** Non concerné.

► **Prévisionnel de logements :** 12 logements projetés.

► **Points d'attention :** Secteur en entrée de ville et au sud-ouest du tissu urbain Pollestrenc, à proximité de la Médiathèque-Ludothèque La Marquise et de l'Église St-Martin. Contexte urbain résidentiel pavillonnaire et individuel groupé. Présence de jardins partagés et du cours d'eau La Cantarane au sud du secteur. Proximité de l'autoroute A9 (impact sonore, visibilité du secteur en vitrine d'entrée de territoire). Points de vue depuis le site sur le massif du Canigó. Présence d'alignements d'arbres sur le Route de Nyls.

● Localisation :



● Enjeux du projet :

⊙ Le traitement paysager de l'entrée de ville/territoire et l'intégration paysagère du quartier.
⊙ La préservation et mise en valeur des composantes paysagères, notamment les alignements d'arbres les arbres isolés au sein du secteur.
⊙ L'intégration harmonieuse avec les quartiers voisins, garantissant une continuité urbaine fonctionnelle et paysagère.
⊙ Une densité adaptée à la configuration du secteur.
⊙ La connexion du secteur au maillage viaire existant et l'accessibilité aux équipements publics et services centraux par les modes actifs.

● Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine du quartier :

⊙ Les opérations s'inscriront dans les dents creuses en s'intégrant à la morphologie du quartier existant.
⊙ La densité sera adaptée aux contraintes d'accès aux zones. Sur la zone à l'est un maximum de neuf maisons sera prévu et trois pour celle à l'ouest.
⊙ Les typologies bâties seront en harmonie avec celles des quartiers environnants (majoritairement maisons individuelles et groupées) et ne dépasseront pas le gabarit R+1.
⊙ Les espaces non bâtis devront être végétalisés, en privilégiant les essences méditerranéennes.

2 Déplacements et stationnement :

⊙ L'accès à la parcelle à l'est se fera par l'accès imposé au début de la voie « Rue Cité du Moulin », l'accès direct sur la RD23A étant interdit faute de visibilité le long de la route. En revanche, l'accès à la parcelle à l'ouest se fera directement par l'avenue de Normandie (RD23A).
⊙ Les voies créées à l'intérieur des parcelles auront une emprise réduite et se restreindront aux besoins d'accès aux maisons. Leurs abords seront végétalisés dans la mesure de la place disponible.
⊙ Les besoins en stationnement des futures constructions seront couverts à la parcelle, avec une capacité suffisante et adaptée aux besoins des résidents.
⊙ Le panneau d'entrée de ville devra être déplacé et localisé au niveau des premières constructions sur la RD23A afin de sécuriser l'accès aux zones d'OAP.

Mobilités douces :
⊙ Les cheminements doux seront confortés le long de la Route de Nyls (RD23A) en vu d'assurer une liaison sécurisée aux équipements publics et au cœur de ville à proximité.
⊙ Des cheminements piétons devront être aménagés à l'intérieur des zones pour favoriser la perméabilité piétonne du quartier.
⊙ Le carrefour sera sécurisé pour la cohabitation des différents modes de transports.

3 Environnement, paysage et prévention des risques :

⊙ La zone à l'est secteur comprend, au sud, une partie concernée par un aléa inondation faible selon le PPRI, en lien avec la présence de La Cantarane au sud du secteur. Cet espace, point bas du secteur, sera maintenu en espace vert paysager. Il pourra accueillir un bassin de rétention, pour réguler les flux d'eaux pluviales provenant de l'ensemble du secteur. Il permettra également de créer un espace vert public et partagé, accessible à tous, à l'interface des quartiers existants et du futur projet. Cet espacet devra être connecté avec les autres espaces verts et plantés constituant la trame de nature en ville.

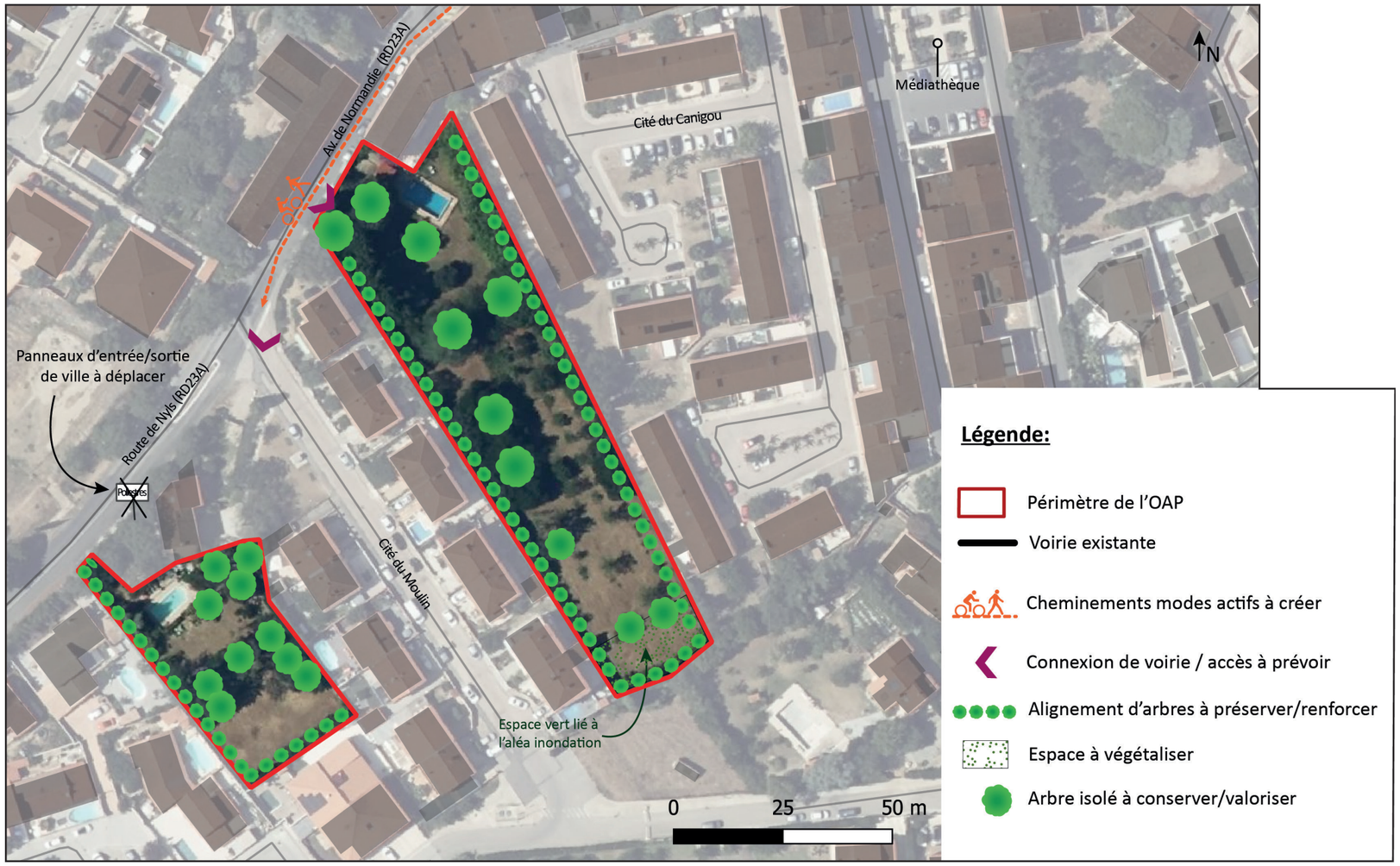
⊙ Les espaces non bâtis devront être autant que possible perméables afin d'assurer une infiltration optimale des eaux de pluie et de ne pas surcharger les ouvrages hydrauliques conçus à cet effet.

⊙ La végétation fera partie intégrante du secteur : voiries, clôtures, pieds de façades, pieds d'arbres.

⊙ Les clôtures en limites séparatives privées seront perméables pour favoriser la circulation de l'eau et de la petite faune.

⊙ Les alignements d'arbres et les arbres isolés existants au sein des zones seront autant que possible conservés et valorisés, dans la limite des possibilités pour l'aménagement des secteurs.

⊙ Des mesures pour assurer la défendabilité du secteur vis-à-vis du risque de feu de forêt (accès pompier, emplacement hydrants) seront adoptées.



Pollestres - OAP Dent creuse nord

● Contextualisation :

► **Vocation principale :** Habitat

► **Zonage :** UD1F

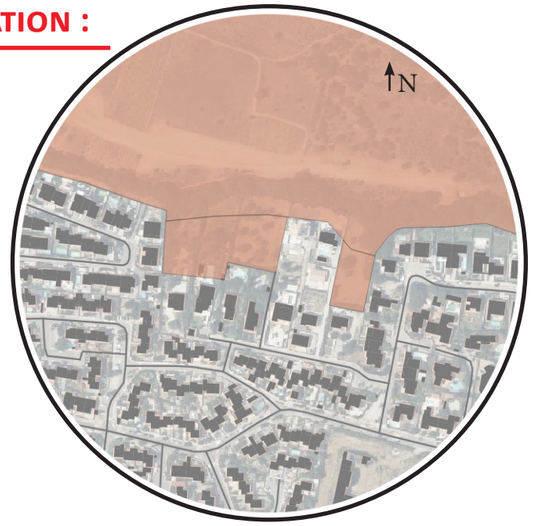
► **Surface de la zone :** 0,5ha.

► **Densité projetée :** Non concerné.

► **Prévisionnel de logements :** 2 logements projetés au terme de la zone.

► **Points d'attention :** Secteur au nord du tissu urbain Pollestrenc, en continuité de la ZAC Plateau de Vigne et à proximité d'une crèche. Contexte urbain résidentiel avec des maisons individuelles isolées et groupées. Présence du Correc de la Travessa et sa ripisylve. Présence d'une pente depuis le tissu bâti existant vers le cours d'eau. Proximité d'un arrêt de bus au sud. Présence d'alignements d'arbres et d'arbres isolés au sein du secteur. Aléa incendie de forêt et de végétation : partiellement concernée par un risque élevé à très élevé (PAC 2024).

● Localisation :



● Enjeux du projet :

◦ La préservation et la mise en valeur des composantes paysagères comme la ripisylve du cours d'eau, les alignements d'arbres et les arbres isolés existants.
◦ L'intégration des nouvelles constructions à leur environnement naturel (topographie et paysage) et bâti.
◦ La connexion du secteur au maillage viaire existant.
◦ Une densité adaptée à la configuration du secteur.

● Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine du quartier :

◦ Les opérations s'inscriront dans les dents creuses en s'intégrant à la morphologie du quartier existant.
◦ La densité sera adaptée aux contraintes d'accès à la zone. Une maison sera prévue sur chacune des parcelles.
◦ Les typologies bâties seront en harmonie avec celles des quartiers environnants (majoritairement maisons individuelles isolées et groupées) et ne dépasseront le gabarit R+1.
◦ Les espaces non bâtis devront être végétalisés, en privilégiant les essences méditerranéennes.

2 Déplacements et stationnement :

◦ L'accès à ce site en "dent creuse" repose sur des servitudes de passage depuis l'allée des Aramons.
◦ Les voies créées à l'intérieur des parcelles prendront une emprise réduite et se restreindront aux besoins d'accès aux maisons. Elles auront leurs abords végétalisés dans la mesure de la place disponible.
◦ Les besoins en stationnement des futures constructions seront couverts à la parcelle, avec une capacité suffisante et adaptée aux besoins des résidents.

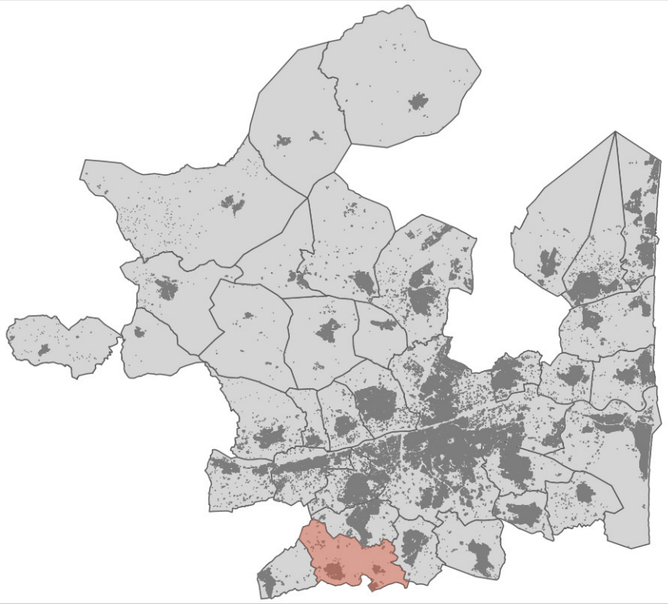
3 Environnement, paysage et prévention des risques :

- La pente vers le cours d'eau sera maintenue, favorisant l'écoulement des eaux pluviales.
- L'aménagement des parcelles favorisera le ruissellement des eaux vers le cours d'eau.
- Des clôtures perméables seront à prioriser en vue de favoriser le déplacement de la petite faune et l'écoulement des eaux.
- Les espaces non bâtis devront être autant que possible perméables afin d'assurer une infiltration optimale des eaux de pluie et de ne pas surcharger les ouvrages hydrauliques conçus à cet effet.
- La végétation fera partie intégrante du secteur : voiries, clôtures, pieds de façades, pieds d'arbres.
- Les clôtures en limites séparatives privées seront perméables pour favoriser la circulation de l'eau et de la petite faune.
- Les alignements d'arbres et les arbres isolés existants au sein de la zone seront autant que possible conservés et valorisés, dans la limite des possibilités pour l'aménagement des secteurs.
- L'aménagement d'une frange végétale de fin d'urbanisation en limite nord permettra de créer une épaisseur fonctionnelle et paysagère. Il s'agira d'une haie vive associant à minima la strate arborée et arbustive, pouvant être associée à une noue paysagère. Cette frange favorisera l'intégration du quartier. Sa hauteur et son épaisseur permettront également d'éviter une rupture trop brute avec le contexte paysager environnant.
- Des mesures pour assurer la défendabilité du secteur vis-à-vis du risque de feu de forêt (accès pompier, emplacement hydrants) seront adoptées.



Orientations d'Aménagement et de Programmation







Ponteilla

Ponteilla - OAP La Font dels Horts

● Contextualisation :

► **Vocation principale :** Habitat

► **Zonage :** 1AUH-3

► **Surface de la zone :** 2 ha

► **Densité projetée :** 22 logements/hectare

► **Prévisionnel de logements :** 39 logements projetés.

► **Points d'attention :** Secteur situé à l'entrée nord de la commune depuis la RD23. Contexte urbain résidentiel pavillonnaire et collectif.

Présence d'alignement d'arbres. Présence d'élément de Trame Verte et Bleue : corridors des milieux agricoles non cultivés.

Secteur concerné par une frange urbaine et rurale à caractériser identifiée dans le SCOT.
Aléa incendie de forêt et de végétation : partiellement concernée par un risque élevé à très élevé (PAC 2024).

● Localisation :



● Enjeux du projet :

⊙ Le traitement paysager de l'entrée de ville et l'intégration paysagère du quartier.
⊙ La prise en compte des éléments de la Trame Verte et Bleue présents sur la zone à urbaniser.
⊙ La préservation et le confortement des aménités paysagères et naturelles présentes sur site : arbres isolés, alignements et bosquets.
⊙ L'intégration harmonieuse avec les quartiers voisins, garantissant une continuité urbaine, fonctionnelle et paysagère.
⊙ La diversification de l'offre de logements pour répondre aux besoins variés des habitants et favoriser la mixité sociale, incluant des logements intermédiaires, des logements en accession sociale (PSLA) et des logements locatifs adaptés.
⊙ Le traitement de la frange urbaine/agricole proche de l'exploitation existante et en présence d'agouilles.

● Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine du quartier :

⊙ L'urbanisation de ce secteur sera réalisée dans le cadre de 2 opérations d'aménagement d'ensemble, en respectant une densité raisonnée et adaptée à son contexte pavillonnaire.
⊙ L'aménagement comprendra des maisons individuelles groupées (3 et 4 faces) en R+1 max, ainsi que des logements locatifs aidés, groupés et de plain-pied (2 et 3 faces) sur la partie ouest.
⊙ Des espaces publics extérieurs plantés seront maintenus ou aménagés, avec des plantations d'arbres, des massifs végétalisés et des pelouses, sur une superficie minimale de 2 000 m² (10% emprise totale zone AU).
⊙ La façade urbaine nord, en limite d'urbanisation, bénéficiera d'un traitement architectural et paysager particulier. Cette façade urbaine sera qualifiée par une architecture modulée (décrochés, variations de l'épannelage, des volumétries mais harmonie architecturale dans les teintes et matériaux) et la création d'une frange urbaine paysagère (Cf. 3. Environnement, paysage et prévention des risques).

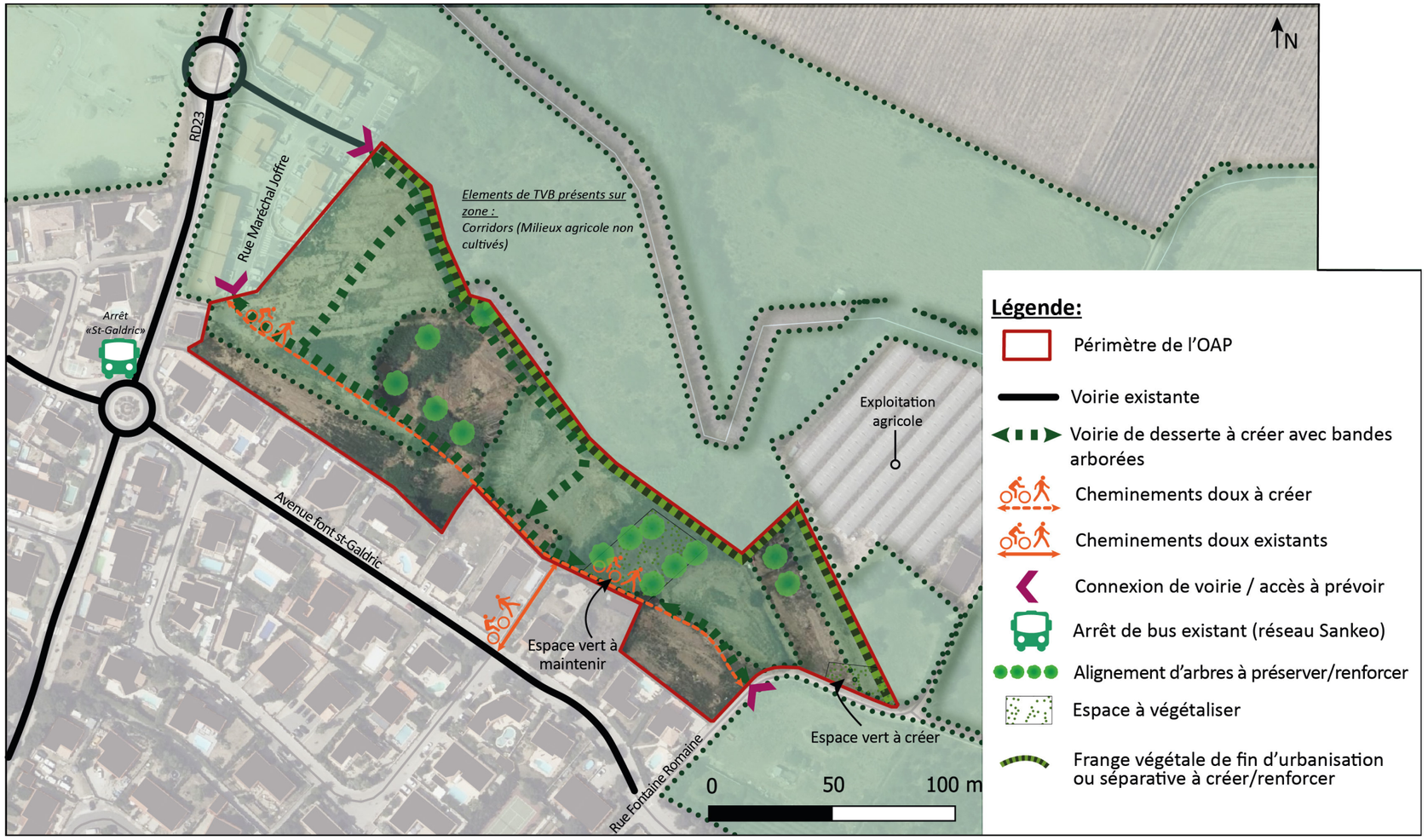
2 Déplacements et stationnement :

⊙ La partie ouest du secteur sera accessible par 2 prolongements depuis la rue Maréchal Joffre. La voie de desserte bouclera ensuite l'ensemble de cette partie ouest, permettant une desserte optimale. Une voie sera mise en attente au sud-est, afin d'envisager de connecter la partie est du secteur à l'avenir.
⊙ La partie est du secteur sera accessible par un prolongement de la rue de la Fontaine Romaine. La voie qui sera créée depuis cet axe sera mise en attente afin d'envisager de connecter la partie ouest du secteur à l'avenir.
⊙ Les besoins en stationnement des futures constructions seront couverts à la parcelle, avec une capacité suffisante et adaptée aux besoins des résidents.
⊙ Les espaces de stationnement pour les visiteurs seront répartis en poches ou en longitudinal sur la voirie de desserte et intégrés harmonieusement dans le paysage (arbres ombrageants, revêtements de sols perméables).

Mobilités douces :
⊙ Des zones de rencontres seront intégrées le long de l'axe traversant le secteur (connexion avec l'arrêt de bus scolaire) ainsi qu'entre les îlots bâtis pour favoriser la perméabilité piétonne et la circulation sécurisée des cyclistes. Ces liaisons connecteront le quartier aux espaces urbains et paysagers environnants.

3 Environnement, paysage et prévention des risques :

⊙ Les espaces non bâtis devront être autant que possible perméables et plantés afin d'assurer une infiltration optimale des eaux de pluie et de ne pas surcharger les ouvrages hydrauliques conçus à cet effet.
⊙ Entre les parties ouest et est précédemment mentionnées, un espace sera maintenu végétalisé afin de préserver les boisements existants et conforter leur rôle de corridor écologique.
⊙ Les essences végétales seront variées, résistantes et peu consommatrices d'eau, privilégiant les essences méditerrannéennes retrouvées localement de façon spontanée. Leur implantation devra veiller à ne pas obstruer les vues panoramiques.
⊙ La végétation fera partie intégrante du secteur : voiries, clôtures, pieds de façades, pieds d'arbres.
⊙ Les clôtures en limites séparatives privées seront perméables pour favoriser la circulation de l'eau et de la petite faune.
⊙ L'ensemble des clôtures seront doublées de haies végétales composées d'essences adaptées au climat.
⊙ L'aménagement d'une frange de fin d'urbanisation en limite nord permettra de créer une épaisseur fonctionnelle et paysagère. Il s'agira d'une zone tampon, à l'intérieur du secteur, d'épaisseur suffisante pour adoucir la transition urbaine/rurale, limiter les conflits d'usages, permettre l'intégration paysagère du front urbain nord et si possible être support de cheminement doux (Cf. OAP Trame Verte et Bleue). Elle associera à minima les strates arborées et arbustives.
⊙ Les axes structurants seront végétalisés afin de préserver une continuité avec les éléments de Trame Verte et Bleue (TVB), tels que les corridors écologiques.
⊙ Des systèmes individuels de récupération des eaux pluviales seront attendus à la parcelle. Ils pourront permettre l'arrosage des espaces libres et plantés, contribuant ainsi à une gestion durable des ressources en eau.
⊙ Les eaux pluviales seront ensuite gérées à l'échelle du quartier, avec bassin de rétention enterré sous la voirie en partie basse.
⊙ Un risque inondation d'aléa faible à modéré est localisé en limite est du secteur. Un espace végétalisé sera créé sur ce périmètre. Il sera perméable et largement planté, notamment d'arbres de haut jet.
⊙ Des mesures pour assurer la défendabilité du secteur vis-à-vis du risque incendie de feu de forêt (accès pompier, emplacement hydrants) seront adoptées.



Ponteilla - OAP Village

● Contextualisation :

► **Vocation principale :** Habitat et économique (commerces et services de proximité)

► **Zonage :** UC2

► **Surface de la zone :** 1,5 ha

► **Densité projetée :** Non concerné.

► **Prévisionnel de logements :** 37 logements projetés.

► **Points d'attention :** Secteur au sud-est du centre ancien, sur l'avenue de Perpignan, voie principale qui traverse le village. A proximité du stade municipal et de l'école Antoni Gaudi à l'est, du cimetière et du Château Jonquères et son parc, à l'ouest. Contexte urbain résidentiel, dont maisons individuelles groupées, équipements sportifs/loisirs, scolaires et groupement de commerces et services. Présence d'un arrêt de bus. Présence d'alignements d'arbres et d'arbres isolés au sein de la zone.

● Localisation :



● Enjeux du projet :

⊙ La diversification de l'offre de logements pour répondre aux besoins variés des habitants et favoriser la mixité sociale, incluant des logements intermédiaires, des logements en accession sociale (PSLA) et des logements locatifs adaptés.

⊙ La jonction entre le tissu ancien et pavillonnaire/habitat groupé des années 70/80.

⊙ La mixité fonctionnelle du quartier et la prise en compte de la cohabitation de ses différentes fonctions.

⊙ La continuité urbaine entre le nouveau secteur et le quartier existant par une composition urbaine adéquate et des axes de communication assurant un maillage efficace pour l'ensemble des mobilités.

● Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine du quartier :

⊙ L'ensemble du quartier s'organisera sur deux zones, l'une à vocation résidentielle et l'autre dédiée à la création d'un pôle de centralité.

⊙ Le pôle de centralité sera prévu au nord-est du secteur, sur la rue Mas Deu et à proximité du stade et de l'école maternelle. Il accueillera des commerces et services de proximité au cœur du quartier. Un espace public central sera également prévu pour constituer ce pôle.

⊙ Le quartier s'inscrira dans la dent creuse en s'intégrant à la morphologie du quartier existant. Les façades donnant sur l'avenue de Perpignan (RD23) devront avoir un traitement qualitatif.

⊙ Les typologies de logements proposées devront favoriser la mixité sociale, incluant des logements intermédiaires et des petits collectifs, tout en respectant le contexte architectural existant.

2 Déplacements et stationnement :

⊙ Les nouvelles voies seront raccordées aux voies laissées en attente dans les quartiers existants de façon à garantir un maillage optimal. Les voies se terminant en raquette de retournement seront à proscrire.

⊙ Deux accès seront prévus au sud du secteur en continuité de la rue des Capucines et de la rue des Liserons, qui connecteront le quartier à la rue du Mas Deu.

⊙ Les accès automobiles directs des constructions depuis l'avenue de Perpignan seront interdits.

⊙ Les voies créées prendront une emprise réduite et leurs abords seront végétalisées pour créer un cadre de vie agréable tout en facilitant l'accès aux différentes parties du projet.

⊙ Les besoins en stationnement des futures constructions seront couverts à la parcelle, avec une capacité suffisante et adaptée aux besoins des résidents.

⊙ Une poche de stationnement mutualisée (stationnement visiteur et arrêt commerces/services) sera prévue sur la rue du Mas Deu, à proximité du pôle de centralité. Celle-ci sera intégrée harmonieusement dans le paysage. Elle devra être perméable et plantée, sous condition de ne pas entraîner une pollution de nature à rendre l'eau impropre à la consommation humaine.

Mobilités douces :

⊙ Des aménagements de trottoirs et bandes cyclables seront attendus sur la rue du Mas Deu, existante et non équipée actuellement.

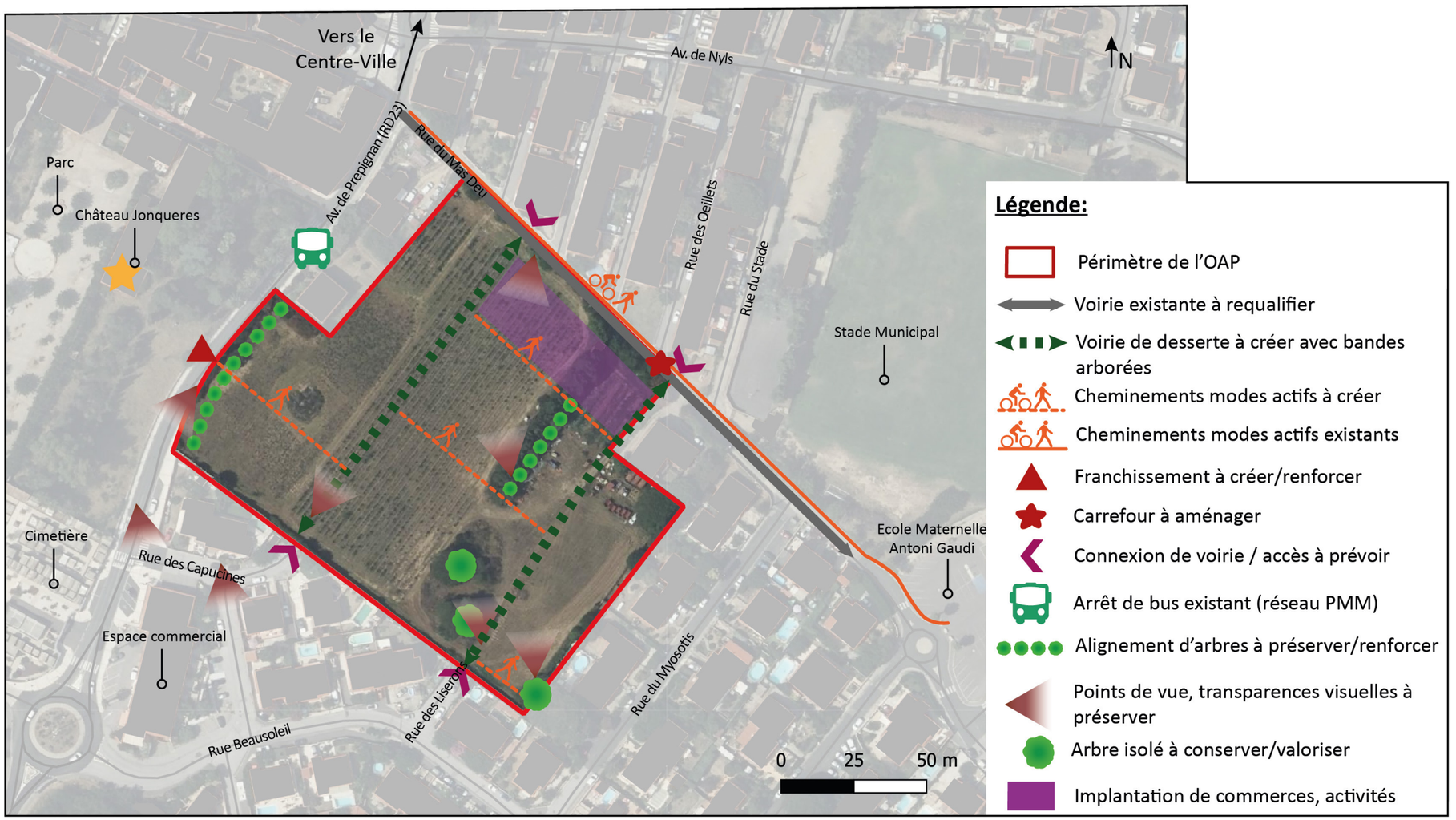
⊙ Des cheminements piétons devront être aménagés entre les îlots bâtis pour favoriser la perméabilité piétonne du quartier.

⊙ L'intersection entre les nouvelles voies, la rue du Mas Deu et la rue des Oeillets sera sécurisée pour la cohabitation des différents modes de transports et des entrées du stade et de l'école.

⊙ Un accès modes actifs sera prévu sur la rue du Myosotis permettant l'accès au pôle de centralité. Un autre sera aménagé sur l'avenue de Perpignan pour permettre un accès plus direct à l'arrêt de bus.

3 Environnement, paysage et prévention des risques :

⊙ L'urbanisation du secteur prendra en compte les éléments paysagers présents, notamment les arbres isolés et l'alignement identifié au sein du secteur.
⊙ Un alignement d'arbres sera planté pour structurer l'avenue de Perpignan.
⊙ La végétation fera partie intégrante de la composition du secteur : voiries, clôtures, pieds de façades, pieds d'arbres.
⊙ Les voiries internes à l'opération autant que possible accompagnées de plantations d'espèces végétales locales, afin d'apporter de l'ombre sur les voies de communication, le tout en limitant la consommation d'eau par l'emploi d'espèces adaptées au climat méditerranéen. Ces espaces végétalisés pourront prendre la forme de bandes continues le long des voies, avec fosse d'arbres continue sur le linéaire, favorisant ainsi l'infiltration des eaux de pluies.
⊙ Les clôtures seront perméables afin de favoriser l'écoulement des eaux de ruissellement et permettre le déplacement de la petite faune.
⊙ Les espaces non bâtis devront être autant que possible perméables afin d'assurer une infiltration optimale des eaux de pluie et de ne pas surcharger les ouvrages conçus à cet effet.
⊙ Tout aménagement perméable sera réalisé sous condition de ne pas entraîner une pollution de nature à rendre l'eau impropre à la consommation humaine.
⊙ Des mesures pour assurer la défendabilité du secteur vis-à-vis du risque incendie de feu de forêt (accès pompier, emplacement hydrants) seront adoptées.



Ponteilla - Secteur Roubeau

● Contextualisation :

► **Vocation principale :** Équipement public

► **Zonage :** 1AUep

► **Surface de la zone :** 1,7 ha

► **Densité projetée :** Non concerné.

► **Prévisionnel de logements :** Non concerné.

► **Points d'attention :** Secteur au sud du centre ancien, sur la rue du Roubeau, accolé au boulodrome et à proximité de l'entrée de ville (RD23) et du cimetière au nord-est. Contexte urbain résidentiel, dont maisons individuelles groupées et équipements sportifs/loisirs et scolaires. Présence d'un arrêt de bus sur la RD23 au nord-est du secteur. Proximité au secteur d'OAP "Village". Secteur occupé principalement par de la vigne. Présence d'arbres isolés au sein de la zone et d'alignements d'arbres en limite ouest du secteur.
Présence d'éléments de la Trame Verte et Bleue : corridors écologiques des milieux agricoles non cultivés.
Aléa incendie de forêt et de végétation : concernée par un risque élevé (PAC 2024).

● Localisation :



● Enjeux du projet :

⊙ L'intégration du projet à son environnement naturel (topographie et paysage) et bâti.
⊙ La continuité urbaine fonctionnelle et paysagère entre le nouveau secteur et le quartier existant par une composition urbaine adéquate et des axes de communication assurant un maillage efficace vers les aménités du village, pour l'ensemble des mobilités.
⊙ La prise en compte des éléments de la Trame Verte et Bleue présents sur la zone à urbaniser.

● Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine du quartier :

⊙ L'équipement sera placé dans la portion sud du secteur, au fond de la parcelle. La portion centrale sera végétalisée et pourra accueillir des cheminement piétons. La portion nord, en contact avec la rue Roubeau accueillera une poche de stationnement.
⊙ Le gabarit, la matérialité de l'enveloppe bâti et la palette de couleur, devront assurer la bonne intégration paysagère du nouvel equipement public.
⊙ Les façades secondaires de tout bâtiment seront traitées avec le même soin que les façades principales.

2 Déplacements et stationnement :

⊙Une voie d'accès sera créée en limite est du secteur pour permettre l'accès à l'équipement public. Elle se terminera en raquette de contournement dans un souci de réduction de consommation d'espace. Cet accès pourra être mutualisé avec la boulodrome mitoyen.
⊙La voie d'accès existante, la rue du Roubeau, sera requalifiée et équipée en trottoirs, piste cyclable et végétation jusqu'à la RD23 afin d'assurer une connexion avec le centre-ville.
⊙ L'accès au parking se fera depuis la rue du Roubeau. Cette poche sera intégrée harmonieusement dans le paysage (haie en limite, arbres ombrageants, revêtements de sols perméables).
⊙ Ce nouveau secteur devra être connecté au réseau de transport en commun. Une réflexion sur la création d'un arrêt de bus à l'entrée de ville devra être menée. A minima, le confortement de l'accès piéton entre l'équipement public et l'arrêt de bus existant sur la RD23 est à prévoir.
⊙ Le carrefour sur la rue Roubeau, au nord du secteur, devra être aménagé et sécurisé.

Mobilités douces :
⊙ Des trottoirs et une voie cyclable ou voie verte seront aménagés le long de rue Roubeau.
⊙ Du stationnement pour vélos sera prévu, notamment à proximité des entrées et sur les aires de stationnement projetées.
⊙ Des cheminements piétons devront être aménagés à l'intérieur du secteur pour favoriser sa perméabilité piétonne. Des connexions piétonnes seront également aménagées vers les quartiers résidentiels au nord et les espaces agricoles au sud du secteur.

3 Environnement, paysage et prévention des risques :

⊙ L'urbanisation de la zone devra se faire dans le respect des éléments de TVB présents (corridors écologiques des milieux agricoles non cultivés). L'aménagement tiendra compte des composantes environnementales propres à ces sous-trames. Ainsi, la construction dans le centre du secteur, où un espace paysager à préserver est identifié, est à proscrire.

⊙ L'urbanisation du secteur prendra en compte les éléments paysagers présents, notamment les arbres remarquables à conserver et les points de vues sur le grand paysage identifiés au sein du secteur.

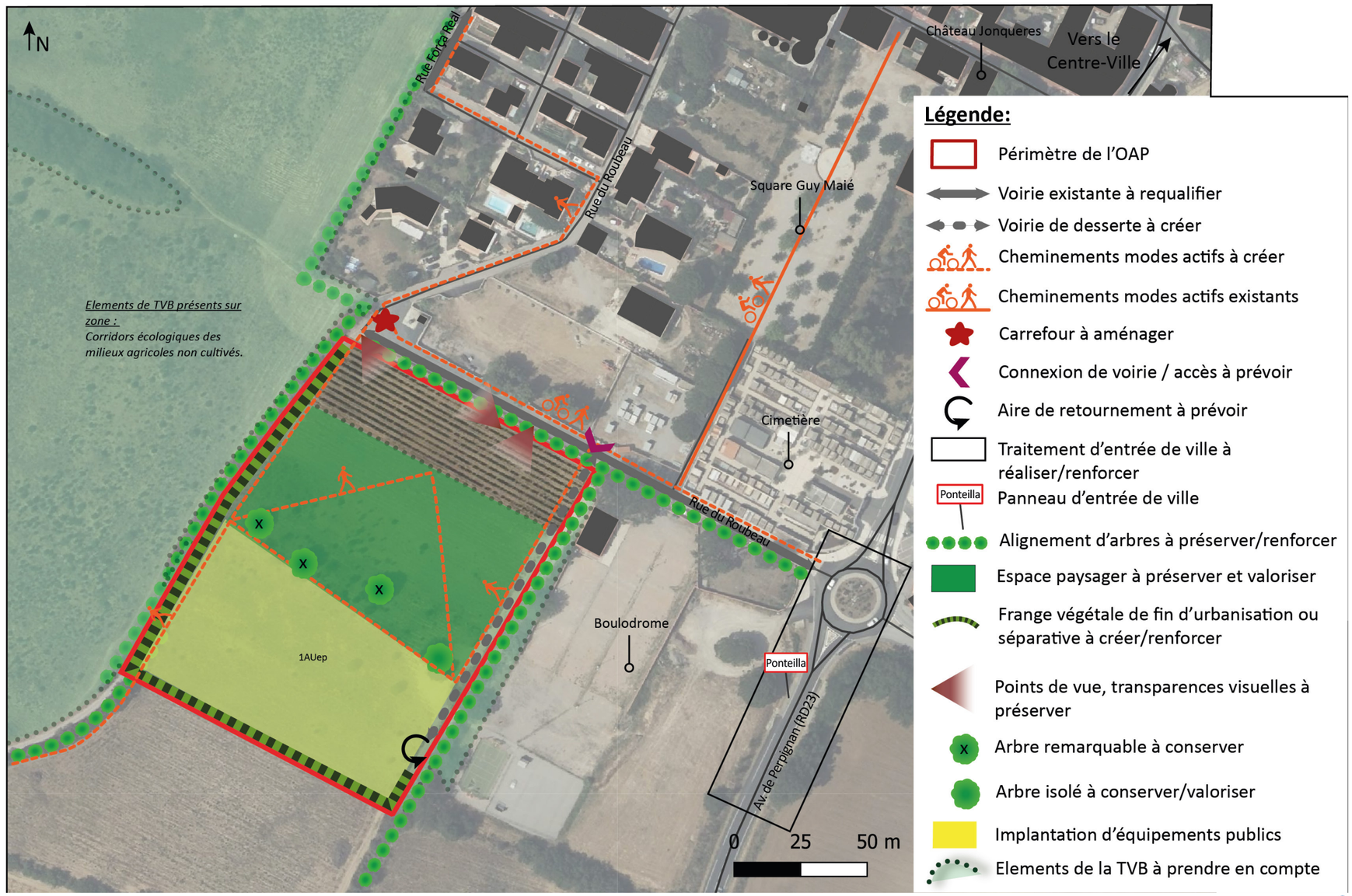
⊙ La rue Roubeau sera aussi accompagnée d'une bande arborée, l'objectif étant de favoriser la biodiversité au sein du secteur. Ces bandes devront être continues (fosses d'arbres continues) et pourront prendre la forme de noues paysagères, la perméabilité des sols étant recherchée. Les bandes seront placées au plus proche de la voirie,constituant ainsi un écran vert entre les trottoirs et les voies.

⊙ Les clôtures, si présentes, seront perméables afin de favoriser l'écoulement des eaux de ruissellement et permettre le déplacement de la petite faune.

⊙ Les espaces non bâtis devront être autant que possible perméables afin d'assurer une infiltration optimale des eaux de pluie et de ne pas surcharger les ouvrages conçus à cet effet.

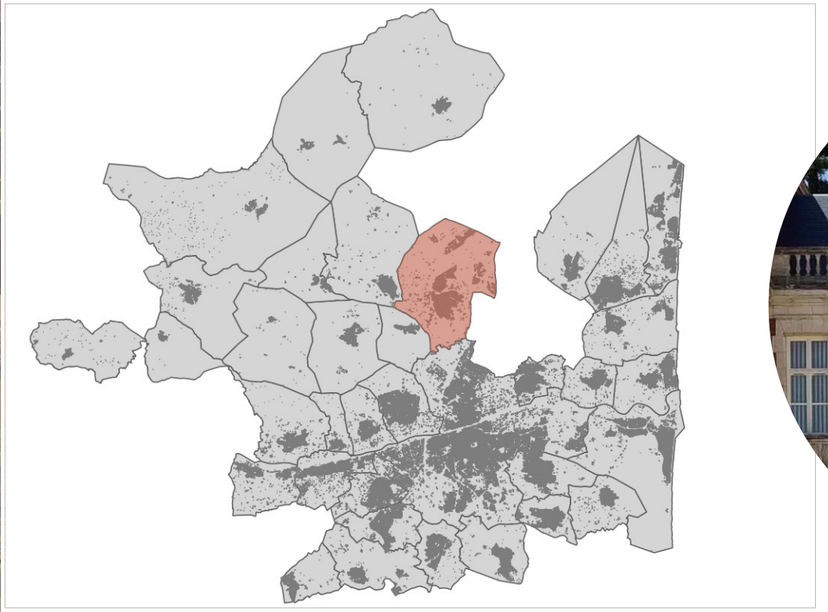
⊙ L'aménagement d'une frange de fin d'urbanisation en limites ouest et sud permettra de créer une épaisseur fonctionnelle et paysagère. Il s'agira d'une haie vive associant à minima la strate arborée et arbustive. Cette frange contribuera à l'intégration paysagère du secteur. Sa hauteur et son épaisseur permettront également d'éviter une rupture trop brute avec le contexte paysager environnant.

⊙ Des mesures pour assurer la défendabilité du secteur vis-à-vis du risque incendie de feu de forêt (accès pompier, emplacement hydrants) seront adoptées.



Orientations d'Aménagement et de Programmation







Rivesaltes

Rivesaltes - OAP Rombeau

● Contextualisation :

► **Vocation principale :** Habitat

► **Zonage :** 1AUH-2

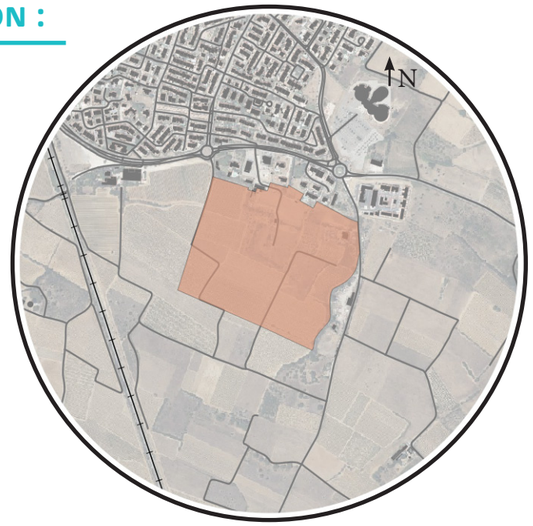
► **Surface de la zone :** 14,5 ha

► **Densité projetée :** 40 logements/hectare

► **Prévisionnel de logements :** 580 logements projetés au terme de la zone.

► **Points d'attention :** Secteur au sud du centre ancien, en accroche à la RD12B et au chemin de Saint-Bernard. A proximité du Domaine du Rombeau à l'ouest, de la gendarmerie, de la piscine des Dômes à l'est et de voie ferrée au sud-ouest. Contexte urbain résidentiel, dont maisons individuelles isolées, groupées et petits collectifs R+2, ainsi que des services et équipements sportifs/loisirs. Présence d'alignements d'arbres et d'arbres isolés au sein de la zone. Présence d'arrêts de bus au nord et à l'ouest du secteur.
Site de Projet Stratégique à dominante d'habitat (SPS) du SCOT Plaine du Roussillon.
Aléa incendie de forêt et de végétation : partiellement concernée par un risque élevé (PAC 2024).

● Localisation :



● Enjeux du projet :

⊙ La diversification de l'offre de logements pour répondre aux besoins variés des habitants et favoriser la mixité sociale, incluant des logements intermédiaires, des logements en accession sociale (PSLA) et des logements locatifs adaptés.
⊙ La continuité urbaine entre le nouveau secteur et le quartier existant par une composition urbaine adéquate et des axes de communication assurant un maillage efficace pour l'ensemble des mobilités.
⊙ La qualité de l'insertion urbaine et architecturale, dans un quartier aux typologies de constructions variées.
⊙ La préservation des alignements d'arbres existants.
⊙ La prise en compte de la proximité de la voie ferrée, des risques et nuisances associés.

● Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine du quartier :

⊙ Le quartier s'inscrira dans la continuité des maisons individuelles isolées et groupées en limite nord. Les typologies bâties sur cette limite seront similaires à celle retrouvées, afin d'avoir une cohérence visuelle entre les quartiers. Pour le reste du quartier, les typologies seront plus variées (gabarits, rythmes, volumétrie, échelle des quartiers de proximité).
⊙ Les typologies des logements proposées devront favoriser la mixité sociale, incluant des logements intermédiaires et des petits collectifs.
⊙ Un bassin de rétention perméable sera aménagé au centre-nord du quartier. L'ensemble du quartier s'organisera autour de cet ouvrage.
⊙ La morphologie urbaine du quartier favorisera le ruissellement des eaux vers le bassin.
⊙ Des espaces publics conviviaux seront maintenus ou créés afin de contribuer au cadre de vie du quartier. Ils représenteront 10% de la surface du secteur, soit 14 500 m² d'espaces verts publics.

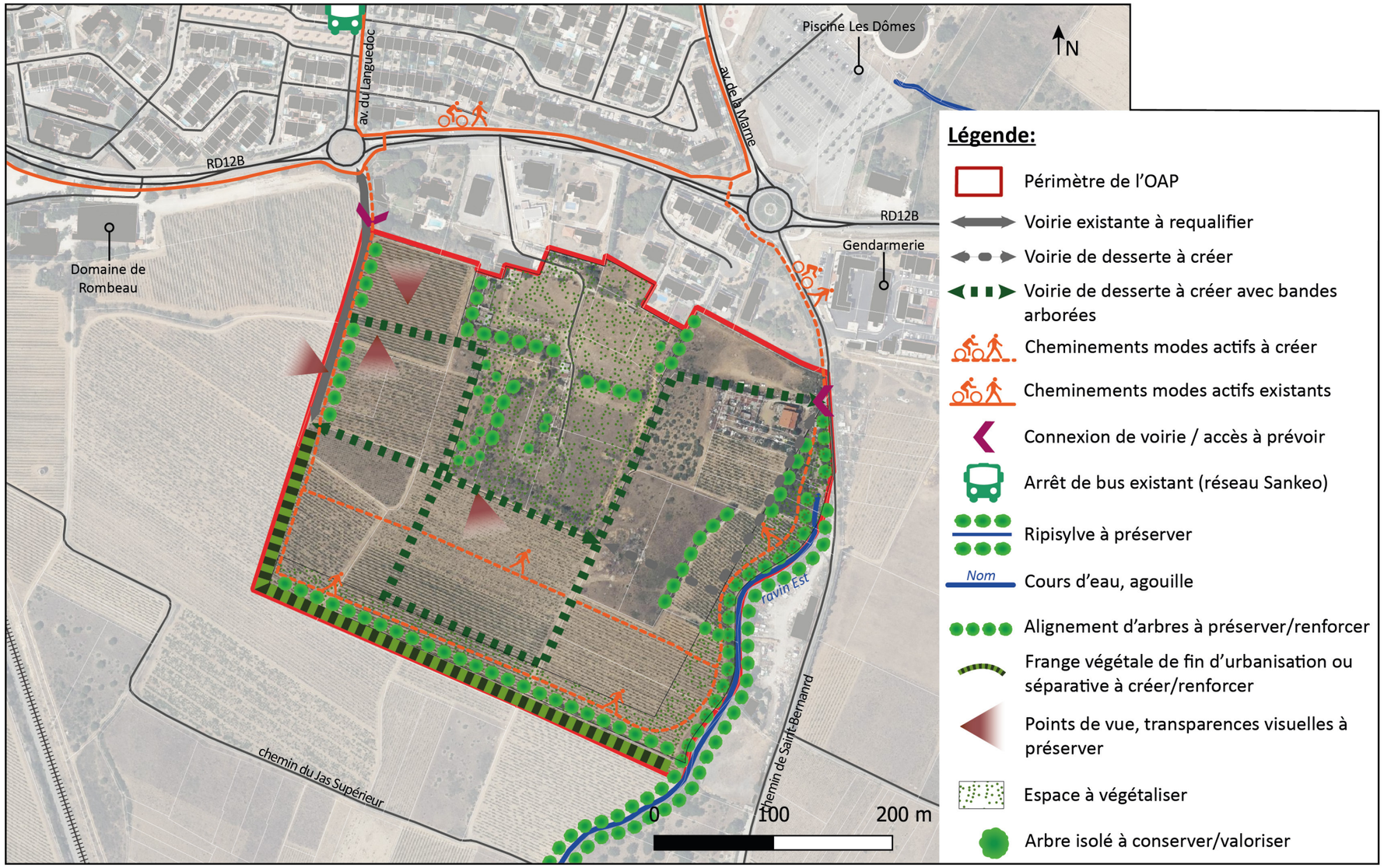
2 Déplacements et stationnement :

⊙ Les nouvelles voies seront raccordées à la voie laissée en attente en accroche au rond-point (au nord-ouest du secteur), et à la rue du Colonel Arnaud Beltrame à l'est du secteur, de façon à garantir un maillage optimal. Les voies se terminant en raquette de retournement sont à proscrire, seule une contrainte technique forte et motivée peut justifier leur utilisation.
⊙ La voie laissée en attente et le chemin de Saint-Bernard seront requalifiés pour intégrer les différents modes de déplacements dans le quartier, en aménageant notamment des cheminements modes actifs tout le long de l'axe.
⊙ Les voies créées prendront une emprise réduite et leurs abords seront végétalisés pour créer un cadre de vie agréable tout en facilitant l'accès aux différentes parties du projet.
⊙ Les besoins en stationnement des futures constructions seront couverts à la parcelle, avec une capacité suffisante et adaptée aux besoins des résidents.
⊙ Des poches de stationnement pourront être envisagées, elles seront le plus intégrées possible avec un traitement paysager (haie en limite, arbres ombrageants, revêtements de sols perméables).

Mobilités douces :
⊙ Des cheminements piétons devront être aménagés entre les îlots bâtis, et les espaces verts pour favoriser la perméabilité piétonne du quartier et accéder aux équipements alentours (piscine...).
⊙ La voie cyclable existante sera raccordée au quartier par le chemin de Saint-Bernard et la voie laissée en attente.

3 Environnement, paysage et prévention des risques :

⊙ L'urbanisation du secteur prendra en compte les éléments paysagers présents, notamment les arbres isolés, les alignements d'arbres et les points de vue identifiés au sein du secteur.
⊙ Un alignement d'arbres sera planté pour structurer l'entrée du quartier sur la voie laissée en attente.
⊙ La végétation fera partie intégrante de la composition du secteur : voiries, clôtures, pieds de façades, pieds d'arbres.
⊙ Les voiries internes à l'opération seront le plus possible accompagnées de plantations d'espèces végétales locales, afin d'apporter de l'ombre sur les voies de communication, tout en limitant la consommation d'eau. Ces espaces végétalisés pourront prendre la forme de bandes le long des voies, avec fosses d'arbres continues sur le linéaire, favorisant ainsi l'infiltration des eaux de pluies.
⊙ Les clôtures seront perméables afin de favoriser l'écoulement des eaux de ruissellement et permettre le déplacement de la petite faune.
⊙ Les espaces non bâtis devront être autant que possible perméables afin d'assurer une infiltration optimale des eaux de pluie et de ne pas surcharger les ouvrages conçus à cet effet.
⊙ Le bassin de rétention sera aménagé en fond de l'excavation existante après modelage et plantation des talus.
⊙ Des espaces verts seront aménagés en limite est, afin de favoriser l'infiltration des eaux de pluies et éviter la surcharge du ravin est. Egalement, en limite sud, un espace vert arboré sera aménagé en vue de créer une zone tampon entre le quartier et la voie ferrée.
⊙ L'aménagement d'une frange de fin d'urbanisation en limites ouest et sud permettra de créer une épaisseur fonctionnelle et paysagère. Véritable zone tampon, elle associera à minima la strate arborée et arbustive. Cette frange contribuera à l'intégration paysagère du secteur et à l'apaisement des nuisances sonores générées par la voie ferrée. Sa hauteur et son épaisseur permettront également d'éviter une rupture trop brute avec le contexte paysager environnant.
⊙ Des mesures pour assurer la défendabilité du secteur vis-à-vis du risque incendie de feu de forêt (accès pompier, emplacement hydrants) seront adoptées.



Rivesaltes - OAP Cap Roussillon

● Contextualisation :

► **Vocation principale :** Activités économiques (artisanat et industrie), hors zone commerciale du SCOT PR et sous forme d'une ou plusieurs opérations d'aménagement d'ensemble afin d'assurer sa cohérence urbaine et paysagère.

► **Zonage :** 1AUE1R

► **Surface de la zone :** 3,8 ha

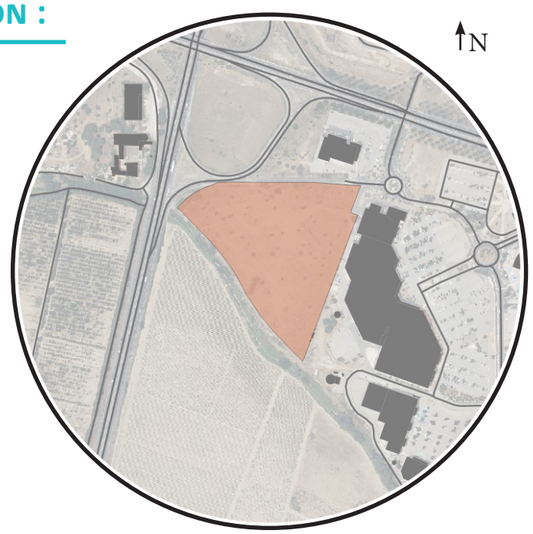
► **Points d'attention :** Secteur situé au nord-est de la commune, inséré dans un tissu urbain à vocation économique. Au sud, la zone est limitée par le Rec de Claira et sa ripisylve. Deux routes départementales, la RD900 et la RD83, sont situées à proximité immédiate nord et ouest.

Topographie plutôt plane avec une déclivité vers le Rec de Claira au sud.

Une ligne électrique haute tension avec deux pylônes implantés au nord et au sud-est du secteur.

Entrée de territoire du SCOT PR à qualifier.

● Localisation :



● Enjeux du projet :

◦ L'intégration paysagère du secteur en fin d'urbanisation et très visible depuis les routes de grande circulation (D83 et D900) : implantation et orientation des bâtiments et des aires de stationnement et de stockage.

◦ L'accès au secteur.

◦ La connexion du secteur aux équipements et commerces voisins, notamment par les modes actifs.

◦ La prise en compte de la proximité des deux routes de grande circulation, avec l'aménagement de dispositifs pour atténuer les nuisances sonores et visuelles.

◦ L'implantation des bâtiments et le tracé de la voirie en prenant en compte la ligne électrique HT et les deux pylônes au nord et au sud du secteur.

◦ La préservation des composantes paysagères, tel que la ripisylve du Rec de Claira au sud de la zone.

◦ L'intégration des nouvelles constructions à leur environnement naturel (topographie et paysage).

◦ La non-atteinte à la qualité des eaux souterraines par le type d'aménagement et de constructions.

● Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine du quartier :

◦ L'implantation des bâtiments devra favoriser une forme urbaine dynamique et bien intégrée depuis les grands axes de circulation routière (D900 et D83).

◦ La forme urbaine assurera des perméabilités pour la création de connexions piétonnes et d'espaces de convivialité au cœur de la zone.

◦ Les façades secondaires devront être traitées avec le même soin que les façades principales.

◦ L'implantation des bâtiments devra favoriser une localisation stratégique des surfaces de parking et de stockage, intégrées de manière paysagère.

◦ Le secteur devra développer une identité visuelle homogène sur l'ensemble, traduite par un nuancier de matériaux, par le mobilier urbain (mâts d'éclairage, bornes, clôtures…) et par une signalétique en relation avec l'aspect architectural.

2 Déplacements et stationnement :

◦ Le secteur sera accessible par une nouvelle bretelle depuis la RD900, qui pénétrera dans Cap Roussillon jusqu'à un rond-point situé au croisement avec la rue Henri Chrétien prolongée.

◦ Un second accès sera créé en prolongeant la rue Henri Chrétien existante vers le sud-est du secteur OAP, comme indiqué sur le plan ci-contre.

◦ Le stationnement devra être géré de manière compacte, sur des aires dédiées pouvant être partagées entre différentes activités. Elles devront être perméables et plantées, sous condition de ne pas entraîner une pollution de nature à rendre l'eau impropre à la consommation humaine. Des ombrières photovoltaïques pourront aussi être implantées, sans pour autant empêcher la plantation d'arbres.

◦ La voirie principale intégrera des trottoirs ou voies vertes pour assurer la circulation modes actifs à l'intérieur de la zone.

Mobilités douces :

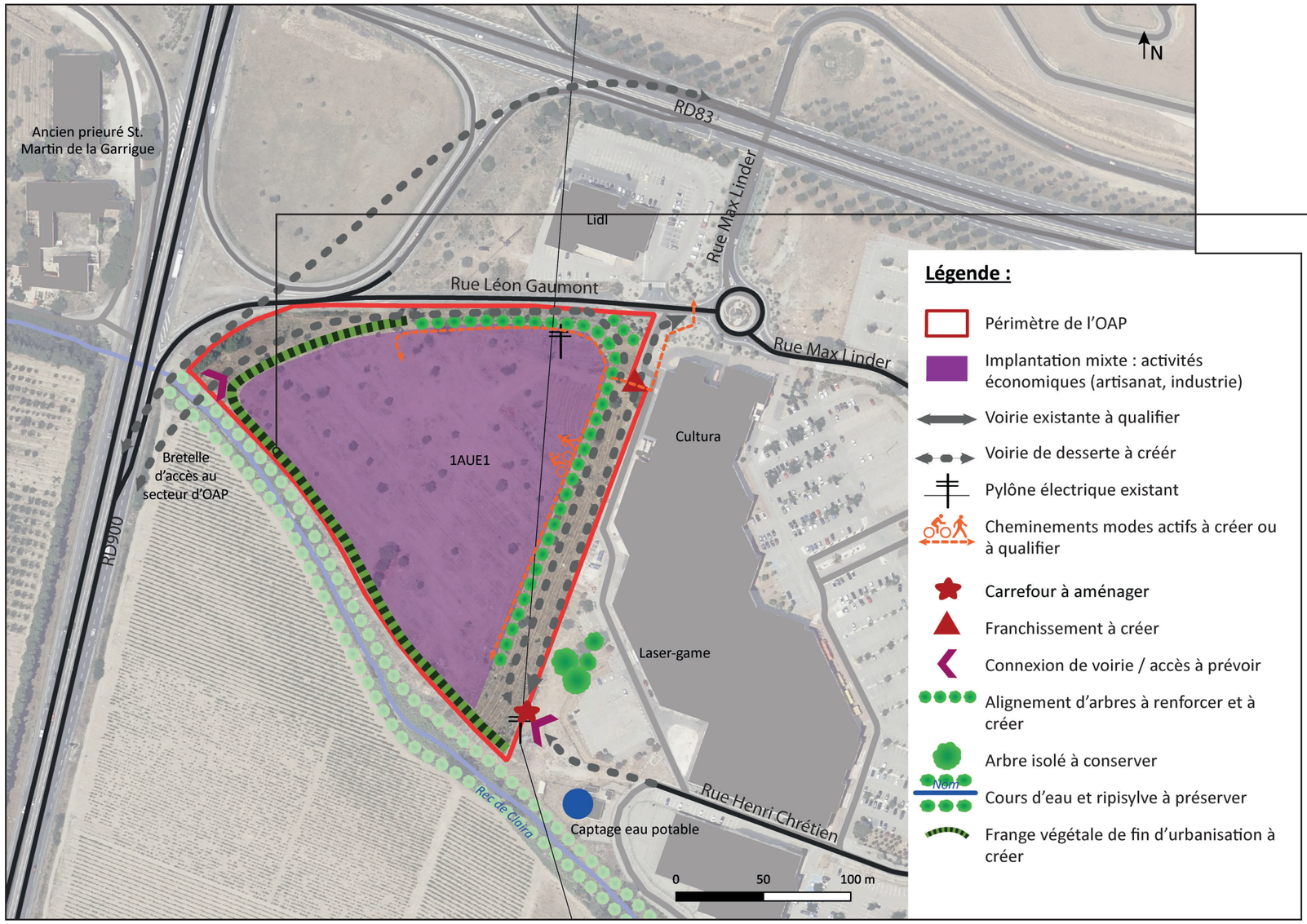
◦ La requalification de la rue Léon Gaumont devra intégrer l'aménagement des traversées piétonnes et des voies modes actifs.

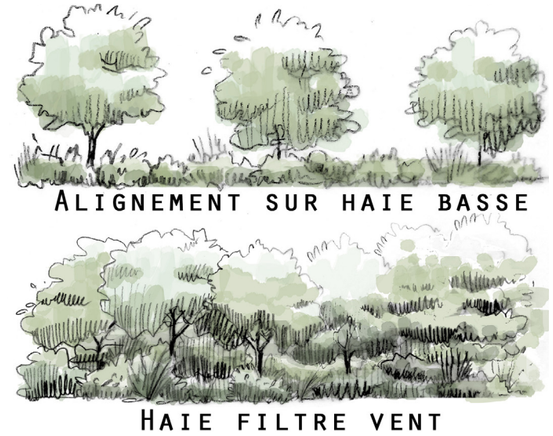
◦ Des connexions piétonnes devront être créées vers les secteurs et commerces voisins. Ces chemins devront créer des itinéraires donnant accès aux arrêts de bus à proximité, situés sur la rue Georges Méliès, à environ 5 min. à pied (moins de 400 m). Par ailleurs, de nouveaux arrêts de bus seront à prévoir avec la modification des parcours de ligne de bus qui emprunteront le nouvel accès par la D900.

◦ Du stationnement et des bornes de rechargement électrique pour vélos, seront à prévoir.

3 Environnement, paysage et prévention des risques :

- L'urbanisation de cette zone est conditionnée à la réalisation préalable et effective des travaux de mise hors d'eau. Toute constructibilité est exclue tant que la réalisation de ces travaux n'est pas effectuée.
- Un traitement paysager des franges urbaines et rurales devra être proposé afin d'assurer l'intégration du secteur, notamment depuis les axes RD83 et RD900.
- Ces franges constitueront des écrans participant à diminuer les nuisances sonores, visuelles et pollution liées aux voies de circulation. L'épaisseur de ces franges pourra constituer des espaces verts de détente.
- Les haies ou alignements d'arbres existants sur la zone seront préservés autant que possible.
- La trame végétale permettra de structurer la zone et servira de support pour l'aménagement de chemins dédiés aux modes actifs. L'ensemble des voies devra être accompagné de plantations d'arbres.
- Le secteur ne sera pas clôturé afin ne pas dépareiller avec la zone commerciale située en continuité.
- Les eaux pluviales seront collectées et gérées via le réseau existant situé sous la rue Henri Chrétien.
- La composition urbaine et architecturale devra prendre en compte l'ensoleillement et les vents dominants, pour optimiser l'orientation des bâtiments, la composition des façades, les accès...
- Les bâtiments seront conçus de manière à pouvoir intégrer des dispositifs de production d'énergie renouvelable, et prévoir l'écoulement des eaux de pluie des toits vers des réservoirs ou des espaces verts.
- En terme de performance environnementale, il est recommandé l'utilisation des "éco-matériaux*".
- Tout aménagement perméable sera réalisé sous condition de ne pas entraîner une pollution de nature à rendre l'eau impropre à la consommation humaine.
- Des mesures pour assurer la defendabilité du secteur vis-à-vis du risque incendie de feu de forêt (accès pompier, emplacement hydrants) seront adoptées.





Illustrations issues de l'OAP entrée de ville du PLUi D PMM.
Source : AURCA

** Les éco-matériaux sont des matériaux qui minimisent l'utilisation de ressources fossiles et qu'utilisent peu d'énergie dans leur procédés de fabrication et de transport.*

Rivesaltes - OAP Prison

Contextualisation :

► **Vocation principale :** Équipement - Accueil d'un établissement pénitentiaire.

► **Zonage :** 1AUep1

► **Surface de la zone :** 25,6 ha

► **Points d'attention :** Secteur situé en fin d'urbanisation au nord de la commune, à proximité de la zone économique du Mas de la Garrigue nord. Entrée de territoire nord de l'agglomération et de la commune de Rivesaltes depuis l'A9 et la RD900, avec une certaine visibilité.
Aléa incendie de forêt et de végétation : partiellement concernée par un risque élevé (PAC 2024).
Secteur en bordure d'une frange urbaine et rurale à caractériser identifiée dans le SCOT de la Plaine du Roussillon.

Localisation :



Enjeux du projet :

⊙ Le confortement de la mission de l'administration pénitentiaire dans les meilleures conditions de sécurité, de sûreté et de fonctionnalité.
⊙ L'amélioration de l'offre globale en équipements structurants et le confortement des polarités influentes sur l'organisation du territoire.
⊙ L'intégration paysagère d'un grand équipement.

Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine du quartier :

⊙ Le secteur accueillera un établissement pénitentiaire d'une capacité de 500 places, au centre de la parcelle, avec, au sud, des espaces de stationnement et des bâtiments annexes.
⊙ Le secteur situé dans l'enceinte se composera d'un chemin de ronde, d'un espace glacis végétalisé, d'une zone neutre, de la zone carcérale (hébergements, locaux socio-éducatifs, unité médicale...), ainsi que d'une zone de transition entre l'extérieur et l'espace de détention.
⊙ La zone hors enceinte comprendra les abords du mur d'enceinte, l'accueil du public, les espaces de stationnement dédiés au personnel et aux visiteurs.

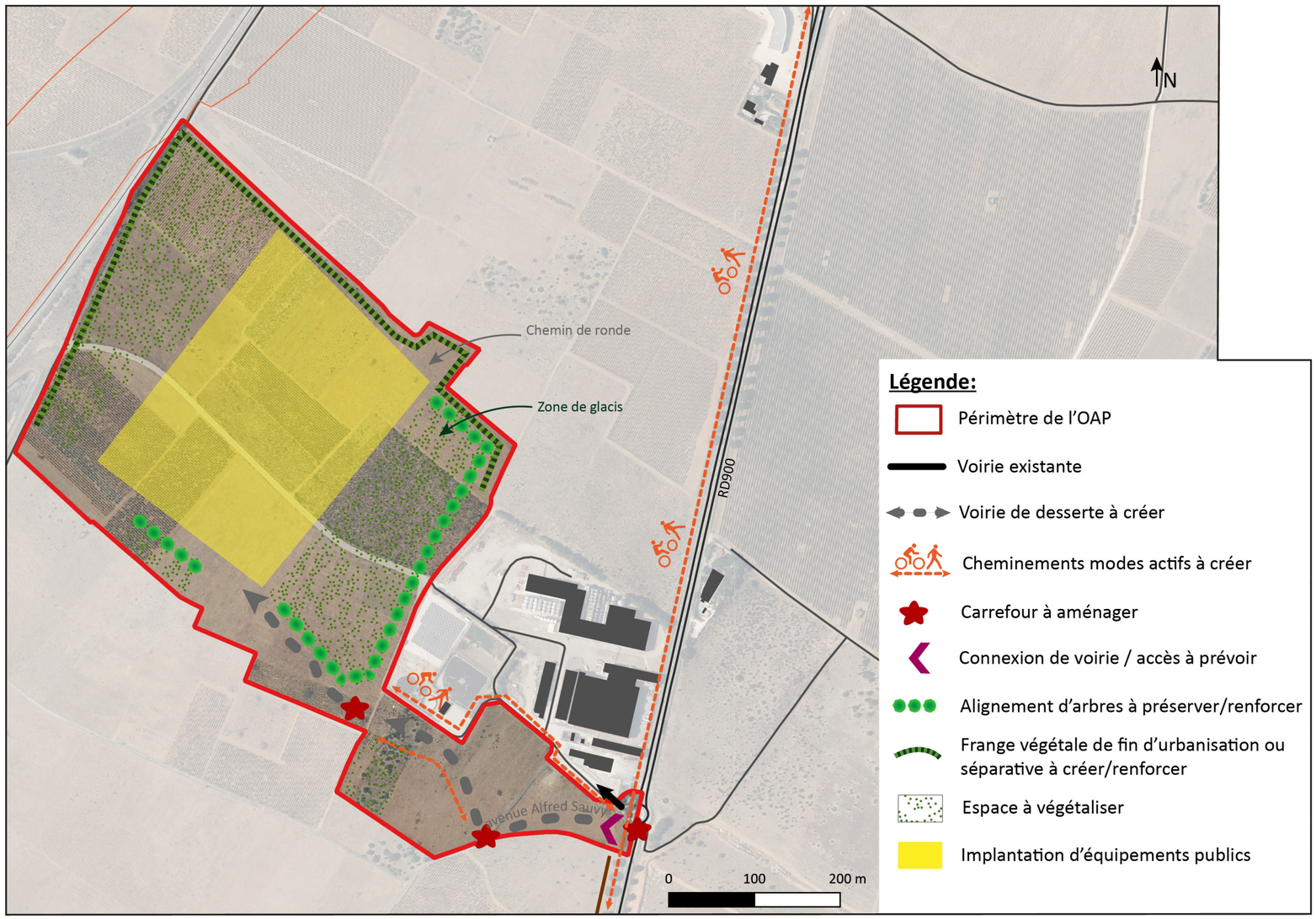
2 Déplacements et stationnement :

⊙ L'entrée principale du secteur se fera par le giratoire à requalifier au croisement de l'avenue Alfred Sauvy prolongée et la D900, dit rond-point de la cave Arnaud de Villeneuve. Cette entrée permettra d'éloigner le trafic routier du pole viticole situé plus au nord, sur le chemin de la RD900.
⊙ Aux abords de l'enceinte, en limite sud du secteur, seront aménagés des espaces de stationnement perméables et végétalisés de manière à limiter l'impact visuel de l'équipement dans son environnement

Mobilités douces : .
⊙ La RD900 sera doublée d'une voie cyclable, intégrant le projet de circuit cyclable reliant Salses et le péage nord.

3 Environnement, paysage et prévention des risques :

⊙ L'organisation prévue permettra d'isoler le futur établissement carcéral du pôle viticole stué à l'est du site par la création d'un espace tampon végétalisé en limite ouest du secteur. Il s'agira de préserver l'espace situé à l'ouest de l'établissement.
⊙ La végétation fera partie intégrante de la composition du secteur : voiries, clôtures extérieures, pieds d'arbres.
⊙ Les fourrés présents en partie sud du secteur, seront maintenus et la végétation pourra y être densifiée.
⊙ L'espace de glacis sera végétalisé, de même que les abords du mur d'enceinte, de manière à intégrer cet équipement dans son environnement et à limiter son impact visuel, en particulier depuis les grands axes routiers.
⊙ Un bassin de rétention végétalisé pourra être aménagé sur la partie nord.
⊙ Les ouvrages de gestion des eaux pluviales (noues, bassins de rétention) seront paysagers, afin d'intégrer l'équipement dans son environnement et de participer à conforter l'ambiance paysagère.
⊙ L'aménagement d'une frange de fin d'urbanisation en limite est, permettra de créer une épaisseur fonctionnelle et paysagère. Il s'agira d'une haie vive associant à minima la strate arborée et arbustive. Sa hauteur et son épaisseur permettront d'éviter une rupture trop brute avec le contexte paysager environnant.
⊙ Les espaces non bâtis et de stationnement devront être autant que possible perméables afin d'assurer une infiltration optimale des eaux de pluie et de ne pas surcharger les ouvrages conçus à cet effet.
⊙ Des mesures pour assurer la défendabilité du secteur vis-à-vis du risque incendie de feu de forêt (accès pompier, emplacement hydrants) seront adoptées.



Rivesaltes - OAP Mas de la Garrigue

● Contextualisation :

► **Vocation principale :** Économique à dominante logistique et industrielle

► **Zonage :** 1AUE1

► **Surface de la zone :** 28,9ha.

► **Points d'attention :** Secteur situé au nord de la commune, dans le prolongement du quartier économique du Mas de la Garrigue nord et au sud du futur établissement pénitentiaire. Entrée de territoire nord de l'agglomération de Perpignan Méditerranée Métropole et de la commune de Rivesaltes depuis l'A9 et la RD900, avec une visibilité, en particulier depuis l'autoroute qui le surplombe.
L'autoroute A9, située à proximité immédiate ouest, impacte la zone par un recul loi Barnier (art L 111-8 du CU).
Aléa incendie de forêt et de végétation : partiellement concernée par un risque élevé (PAC 2024).
Secteur en bordure d'une frange urbaine et rurale à caractériser identifiée dans le SCOT de la Plaine du Roussillon.

● Localisation :



● Enjeux du projet :

⊙ L'accroissement de l'offre foncière destinée aux entreprises du Mas de la Garrigue en favorisant notamment l'installation d'établissements spécialisés dans les secteurs logistique et industriel.
⊙ Le confortement des polarités influentes sur l'organisation du territoire.
⊙ La prise en compte de la proximité des deux routes de grande circulation, avec l'aménagement de dispositifs pour atténuer les nuisances sonores et visuelles (loi Barnier).
⊙ Le traitement paysager de l'entrée de territoire.

● Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine du quartier :

⊙ Le secteur accueillera des établissements des secteurs logistique et industriel et confortera l'offre présente sur la commune.
⊙ L'aménagement du secteur, sur sa limite ouest, devra faire l'objet d'une dérogation au titre de la loi Barnier (distance inférieure à 100 m de l'axe de l'autoroute A9).
⊙ Le secteur comportera des bassins de rétention paysagers le long des accès principaux.
⊙ Les lots seront en continuité avec la ZAE du Mas de la Garrigue nord.
⊙ Au coeur du quartier, un espace paysager pourra accueillir une aire de repos à destination des usagers, avec des plantations (arbres d'ombrage) et du mobilier urbain.
⊙ Au centre du secteur, un carrefour giratoire permettra de répartir les flux.
⊙ L'implantation des bâtiments devra favoriser une localisation stratégique des surfaces de parking et de stockage, intégrées de manière paysagère et de préférence hors du champ de visibilité depuis les axes principaux.
⊙ Le secteur devra développer une identité visuelle homogène sur son ensemble, traduite par un nuancier de matériaux, par le mobilier urbain et par une signalétique en relation avec l'aspect architectural.
⊙ Les façades secondaires devront être traitées avec le même soin que les façades principales.
⊙ Les enseignes des entreprises installées sur la zone devront être traitées de façon homogène (éviter la multiplication de différents dispositifs) pour favoriser une harmonie visuelle.

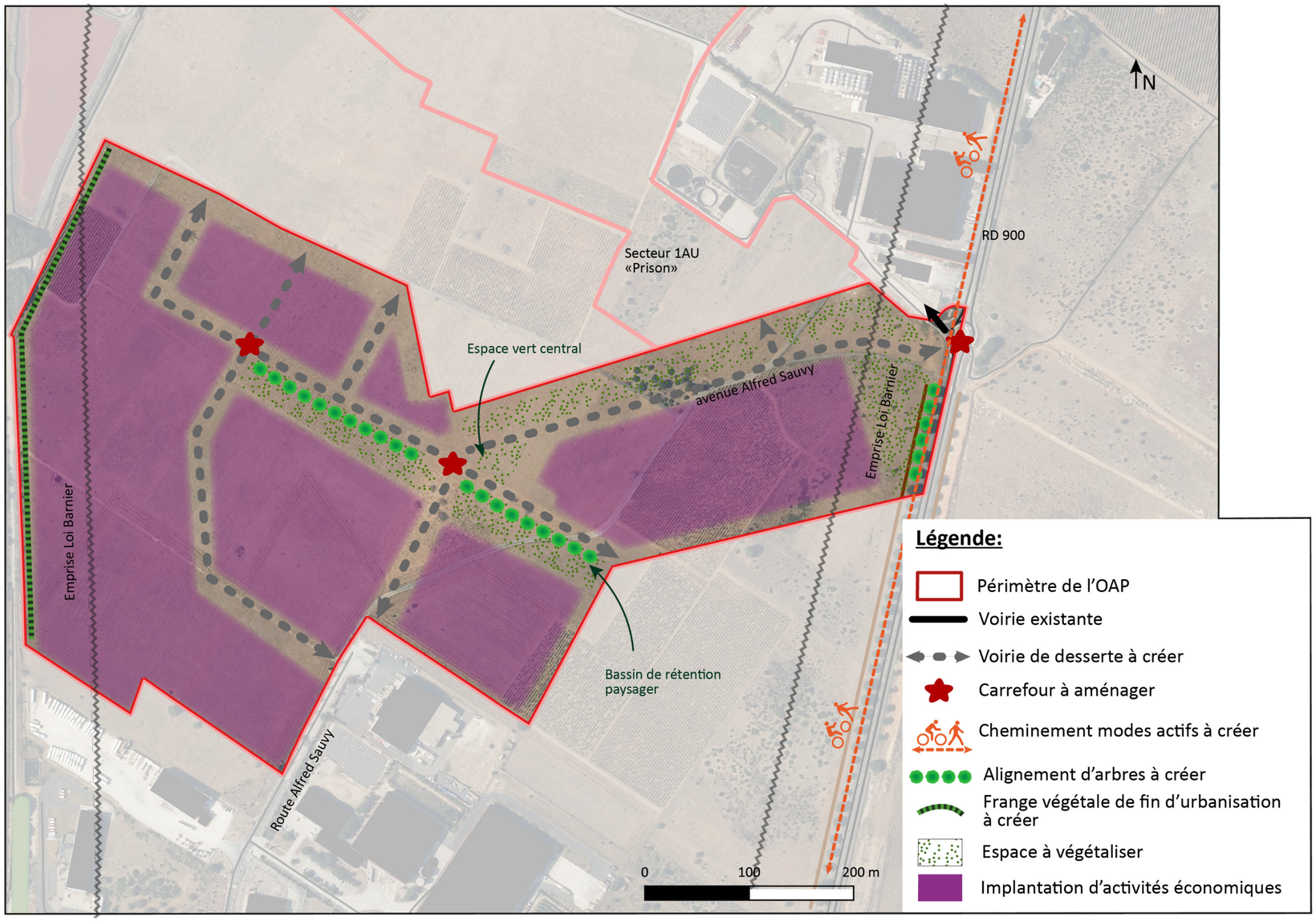
2 Déplacements et stationnement :

⊙ L'entrée principale du secteur se fera par le giratoire agrandit sur la RD900 avec l'avenue Alfred Sauvy prolongée. Une seconde entrée pourra être aménagée dans le prolongement de la route Alfred Sauvy, depuis la zone économique existente du Mas de la Garrigue nord.
⊙ La desserte du secteur se fera également par les transports en commun. L'arrêt de bus sankéo Mas de la Garrigue Nord (ligne16) se trouve à 700 m du secteur, et le réseau de bus à vocation à relier le futur établissement pénitentiaire, au Nord du secteur.
⊙ La desserte interne de la zone se fera par deux carrefours à aménager.
⊙ Les besoins en stationnement seront gérés à la parcelle, et si possible, en arrière des bâtiments aux façades qualitatives. Ces espaces de stationnement seront perméables, arborés et végétalisés (haies arbustives en délimitation, arbres ombrageants, sols perméables...).

Mobilités douces :
⊙ La RD900 sera doublée d'une voie cyclable, intégrant le projet de circuit cyclable reliant Salses et le péage Nord.
⊙ Les voiries de desserte pourront être doublées de voies cyclables et piétonnes pour favoriser les modes de déplacement actifs.

3 Environnement, paysage et prévention des risques :

- Une frange végétale sera créée en limite ouest du secteur, côté autoroute A9. Il s'agira de haies vives associant à minima la strate arborée et arbustive. Leur hauteur et leur épaisseur permettront d'éviter une rupture trop brute avec le contexte paysager environnant.
- L'accompagnement végétal se poursuivra le long des voiries principales de la zone avec l'aménagement de bassins de rétention paysagers. Leur emplacement contribuera au cadre de vie du secteur, situé de préférence au cœur de la zone.
- Au moins 10 % de la surface du secteur sera réservé au maintien ou à la création d'espaces verts.
- Si nécessaires, les clôtures devront être perméables pour l'eau et pour favoriser le passage de la petite faune locale.
- Une réflexion sur la gestion globale des eaux pluviales à l'échelle de la zone devra être menée. Dans le cas d'ouvrages de rétention, ils devront être paysagers et accessibles. La composition urbaine et architecturale devra prendre en compte l'ensoleillement et les vents dominants, pour optimiser l'orientation des bâtiments, la composition des façades, les accès...
- Les bâtiments seront conçus de manière à pouvoir intégrer des dispositifs de production d'énergie renouvelable, et prévoir l'écoulement des eaux de pluie des toits vers des réservoirs ou des espaces verts.
- Des mesures pour assurer la defendabilité du secteur vis-à-vis du risque incendie de feu de forêt (accès pompier, emplacement hydrants) seront adoptées.



Rivesaltes - OAP Les Solades

● Contextualisation :

► **Vocation principale :** Économique

► **Zonage :** 1AUE1

► **Surface de la zone :** 3,3ha

► **Points d'attention :** Secteur situé au nord de la commune, dans le prolongement de la zone artisanale Las Solades.
Contexte urbain mixte : tissu urbain à vocation artisanale en R+1, avec présence de maisons individuelles. Secteur directement au sud de la caserne SDIS. Présence de la voie ferrée à environ 400 m au nord-ouest. Secteur occupé par des friches agricoles et entouré de vignes.
Secteur en bordure d'une frange urbaine et rurale à caractériser identifiée dans le SCOT de la Plaine du Roussillon.

● Localisation :



● Enjeux du projet :

◦ L'accroissement de l'offre foncière à destination des entreprises et le confortement de la zone artisanale Las Solades.
◦ L'intégration urbaine et paysagère de la zone d'activités économiques.
◦ La connexion du secteur au maillage viaire existant.

● Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine du secteur :

◦ Le secteur accueillera des activités économiques, sous la forme d'une seule et même opération.
◦ Une façade architecturale et paysagère sera créée depuis la RD5. Cette continuité pourra être retrouvée par l'homogénéité des matériaux et de certains éléments architecturaux.
◦ Les façades secondaires devront être traitées avec le même soin que les façades principales.

2 Déplacements et stationnement :

◦ Les accès au secteur se feront depuis la rue des Caroubiers et depuis la future voie directement au nord du secteur, reliée à RD5.
◦ La desserte du secteur se fera également par les transports en commun. L'arrêt de bus sankéo Fenouil (ligne19) se trouve au sud du secteur.
◦ Le stationnement devra être géré de manière compacte, sur des aires dédiées, perméables et plantées. Des ombrières photovoltaïques pourront aussi être implantées, sans pour autant empêcher la plantation d'arbres.
◦ Ces espaces de stationnements seront préférentiellement positionnés près de l'accès nord, depuis la future voie à créer.

Mobilités douces :
◦ Du stationnement pour vélos sera à prévoir sur ce parking.
◦ Les accès modes actifs (pour les employés) se feront depuis la rue des Caroubiers.

3 Environnement, paysage et prévention des risques :

⊙ L'aménagement d'une frange de fin d'urbanisation en limite est permettra de créer une épaisseur fonctionnelle et paysagère. Il s'agira d'une haie vive associant à minima la strate arborée et arbustive. Sa hauteur et son épaisseur permettront d'éviter une rupture trop brute avec le contexte paysager environnant.

⊙ Des plantations arborées seront créées en limite sud et nord, avec les autres bâtiments.

⊙ Les espaces non bâtis et de stationnement devront être autant que possible perméables afin d'assurer une infiltration optimale des eaux de pluie et de ne pas surcharger les ouvrages conçus à cet effet.

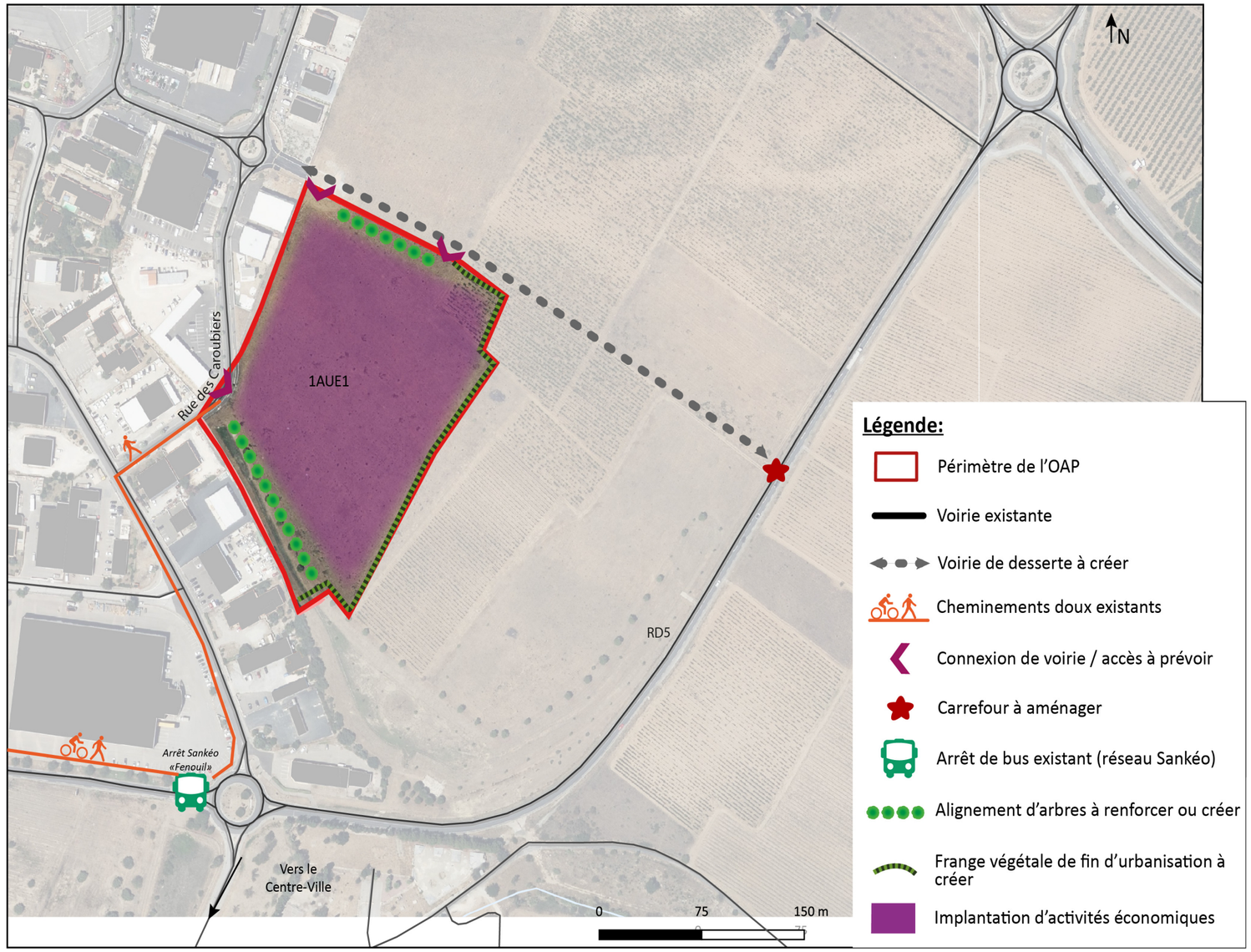
⊙ Les clôtures devront être perméables pour l'eau et pour favoriser le passage de la petite faune.

⊙ Une réflexion sur la gestion globale des eaux pluviales à l'échelle du secteur devra être menée. Dans le cas d'ouvrages de rétention, ils devront être paysagers et accessibles. Leur emplacement se fera plutôt en limite de secteur afin d'optimiser le foncier constructible et de contribuer à créer une zone tampon avec les bâtiments les plus proches.

⊙ La composition urbaine et architecturale devra prendre en compte l'ensoleillement et les vents dominants, pour optimiser l'orientation des bâtiments, la composition des façades, les accès...

⊙ Les bâtiments seront conçus de manière à pouvoir intégrer des dispositifs de production d'énergies renouvelables, et prévoir l'écoulement des eaux de pluie des toits vers des réservoirs ou des espaces verts.

⊙ Des mesures pour assurer la défendabilité du secteur vis-à-vis du risque incendie de feu de forêt (accès pompier, emplacement hydrants) seront adoptées.



Rivesaltes - OAP extension gendarmerie

● Contextualisation :

► **Vocation principale :** Équipement d'intérêt collectif.

► **Zonage :** 1AUep2

► **Surface de la zone :** 2,5 ha

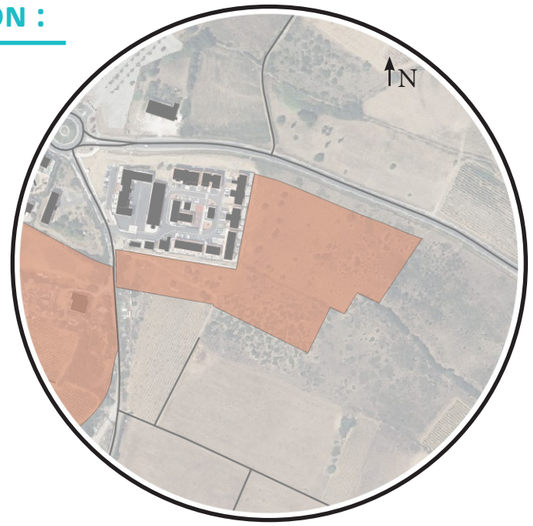
► **Densité projetée :** -

► **Prévisionnel de logements :** 9 logements projetés au terme de la zone.

► **Points d'attention :** Secteur situé en entrée de ville en extension de la gendarmerie existante, il se trouve en accroche à la RD12B (avenue de la Salanque) et est accessible depuis la rue du Colonel Arnaud Beltrame.

Aléa incendie de forêt et de végétation : partiellement concerné par un risque moyen à trés élevé (PAC 2024). Aléa inondation : partiellement concerné par un risque modéré à fort en limite nord-est (PAC 2019).

● Localisation :



● Enjeux du projet :

- L'intégration paysagère du secteur en entrée de ville, très visible depuis l'avenue de la Salanque : implantation et orientation des bâtiments et des aires de stationnement.
- La connection au secteur depuis la gendarmerie existante (entrée commune depuis le parvis rue du Colonel Arnaud Beltrame).
- La prise en compte de la proximité de la départementale, avec l'aménagement de dispositifs pour atténuer les nuisances sonores et visuelles.
- L'intégration des nouvelles constructions à leur environnement naturel (topographie et paysage).
- La mixité fonctionnelle liée aux besoins de la gendarmerie.
- La prise en compte des risques.

● Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine du quartier :

- Le quartier s'inscrira dans la continuité des bâtiments de la gendarmerie existante.
- Les typologies bâties sur cette limite seront similaires à celle retrouvées, afin d'avoir une cohérence visuelle entre l'existant et l'extension.
- La composition urbaine du quartier comprendra la création de locaux de services techniques correspondant à 9 personnels, un pôle judiciaire, une cellule enquête, des garages, des zones de stationnement).

2 Déplacements et stationnement :

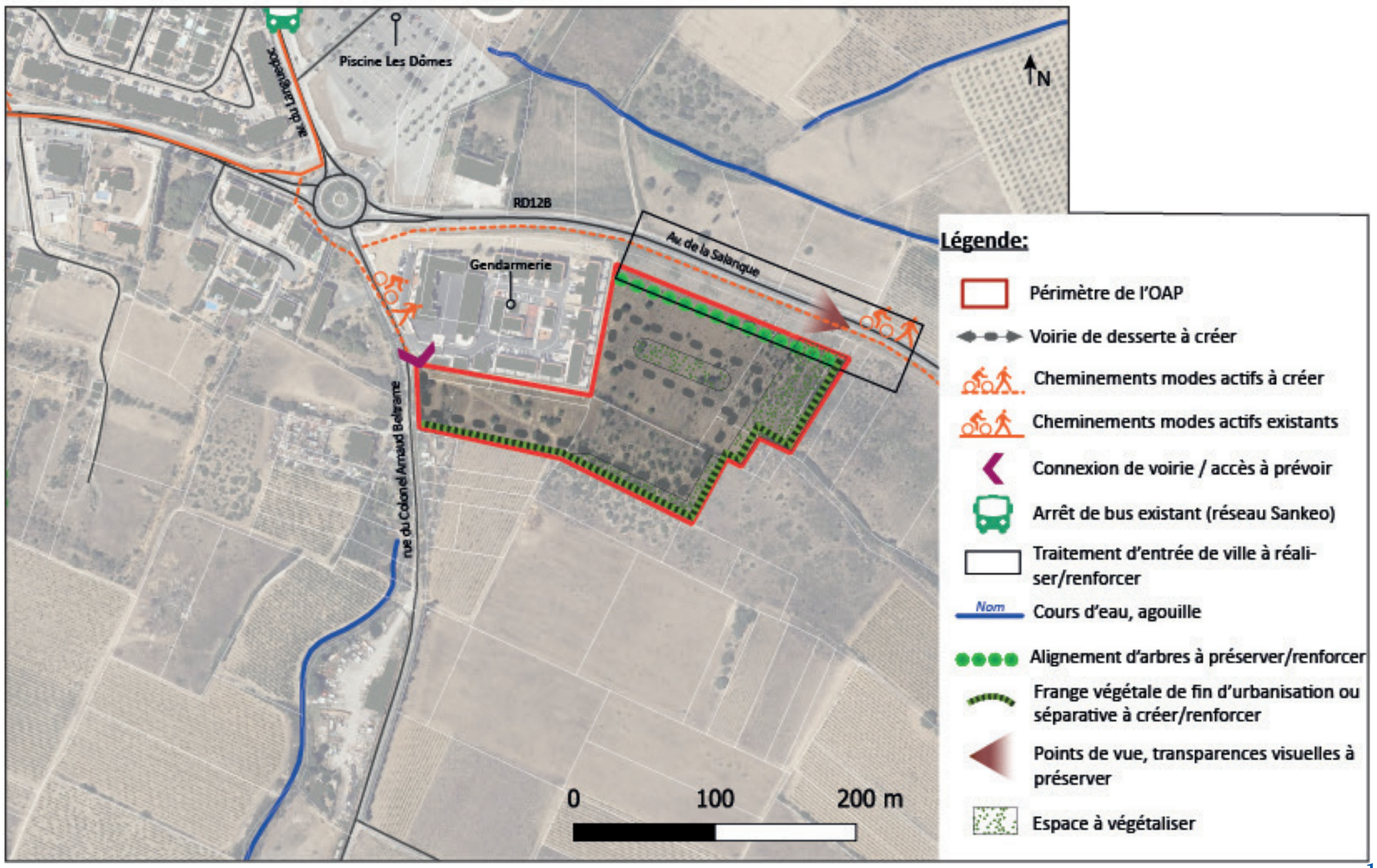
- La voie de desserte principale sera raccordée au parvis de la gendarmerie existante (à l'ouest du secteur).
- Les voies créées et leurs abords pourront êtres végétalisés pour créer un cadre de vie agréable tout en facilitant l'accès aux différentes parties du projet.
- Des poches de stationnement seront envisagées en limite sud et est, elles seront le plus intégrées possible avec un traitement paysager (haie en limite, arbres ombrageants).

Mobilités douces :

- Des cheminements piétons devront être aménagés entre les îlots bâtis, et les espaces verts pour favoriser la perméabilité piétonne du quartier et accéder aux équipements alentours (piscine...).
- La voie cyclable existante sera raccordée au quartier par le nord de la rue du Colonel Arnaud Beltrame.

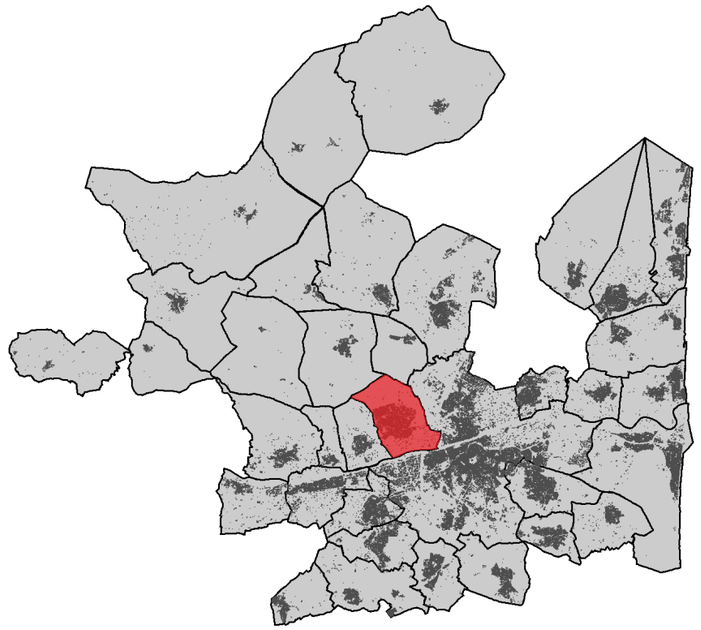
3 Environnement, paysage et prévention des risques :

⊙ L'urbanisation du secteur prendra en compte la position en entrée de ville ainsi que les éléments paysagers présents, notamment les arbres isolés s'ils présentent un intérêt paysager.
⊙ Un alignement d'arbres sera planté pour structurer la façade urbaine du quartier le long de l'avenue de la Salanque.
⊙ La végétation fera partie intégrante de la composition du secteur : voiries, clôtures, pieds de façades, pieds d'arbres.
⊙ Les voiries internes à l'opération seront le plus possible accompagnées de plantations d'espèces végétales résistantes à la sécheresse, afin d'apporter de l'ombre sur les voies de communication, tout en limitant la consommation d'eau. Ces espaces végétalisés pourront prendre la forme de bandes le long des voies, avec fosses d'arbres continues sur le linéaire, favorisant ainsi l'infiltration des eaux de pluies.
⊙ Les clôtures seront perméables afin de favoriser l'écoulement des eaux de ruissellement et permettre le déplacement de la petite faune.
⊙ Des espaces verts seront aménagés en limite est, afin de favoriser l'infiltration des eaux de pluie et éviter la surcharge du ravin. C'est le cas de la petite partie au nord-est du secteur, concernée par un aléa inondation modéré à fort, elle sera maintenue en espace vert. Egalement, en limite sud, un espace vert arboré sera aménagé en vue d'intégrer l'espace de stationnement. Un îlot végétalisé sera conçu en cœur de zone.
⊙ L'aménagement d'une frange de fin d'urbanisation en limites est et sud permettra de créer une épaisseur fonctionnelle et paysagère. Véritable zone tampon, elle associera à minima la strate arborée et arbustive. Cette frange contribuera à l'intégration paysagère du secteur, sa hauteur et son épaisseur permettront également d'éviter une rupture trop brute avec le contexte paysager environnant.
⊙ Des mesures pour assurer la défendabilité du secteur vis-à-vis du risque incendie de feu de forêt (accès pompier, emplacement hydrants) seront adoptées.



Orientations d'Aménagement et de Programmation





Saint-Estève

Légende :

1 Échéancier d'ouverture à l'urbanisation des zones 1AUH (Habitat).

1 Échéancier d'ouverture à l'urbanisation des zones 1AUE (Economique).

Commune de Saint-Estève - OAP La Boule

● Contextualisation :

► **Vocation principale :** Habitat et équipements publics.

► **Zonage :** 1AUH-3b et Nv

► **Surface de la zone :** Total de 9ha, soit 2.7ha pour la zone 1AUH-3b et 6.3ha pour la zone Nv.

► **Densité projetée :** Moyenne (20-40 logements/hectare).

► **Prévisionnel de logements :** 80 logements projetés au terme de la zone

► **Coefficient de pleine terre :** 0.15, soit 4050m² de pleine terre plantée à l'échelle de la zone 1AUH.

► **Points d'attention :** Présence d'un ER pour mise en valeur des berges.

● Localisation :



● Enjeux du projet :

- Compléter l'urbanisation dédiée à l'habitat en arrière du front urbain présent le long de l'Avenue du Balcon du Canigou.
- Répondre au fort besoin en espaces sportifs et récréatifs en aménageant une plaine des sports/loisirs le long de La Boule, en arrière des habitations.
- Créer des coutures urbaines entre l'urbanisation existante et la zone d'OAP de sorte à ouvrir de multiples accès et connexions vers la future zone de loisirs.

● Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine du quartier :

- La typologie dominante sera celle du pavillonnaire pour correspondre à l'urbanisation contiguë, n'excluant pas d'autres propositions conformes à la densité souhaitée. L'habitat social devra être diffus dans le quartier plutôt que concentré dans un même secteur. Un travail sur l'orientation du bâti (soleil et vent) sera effectué de sorte à favoriser le confort bioclimatique. L'utilisation des ENR sera privilégiée.
- La plaine des sports/loisirs prendra place en fin d'urbanisation, dans la ceinture verte de Saint-Esteve, de ce fait elle devra être largement végétalisée et traitée avec la plus grande attention au niveau des aménagements à réaliser.
- Compte tenu de l'impact du PGRI, la zone impactée par l'Aléa Modéré et Fort de la zone 1AUH ne pourra pas être bâtie. A la place elle devra rester perméable, une végétalisation et un aménagement comme espace public sont donc souhaités et représentés sur le schéma par "l'espace à végétaliser" qui sera donc in-déplaçable ailleurs sur la zone.

2 Déplacements et stationnement :

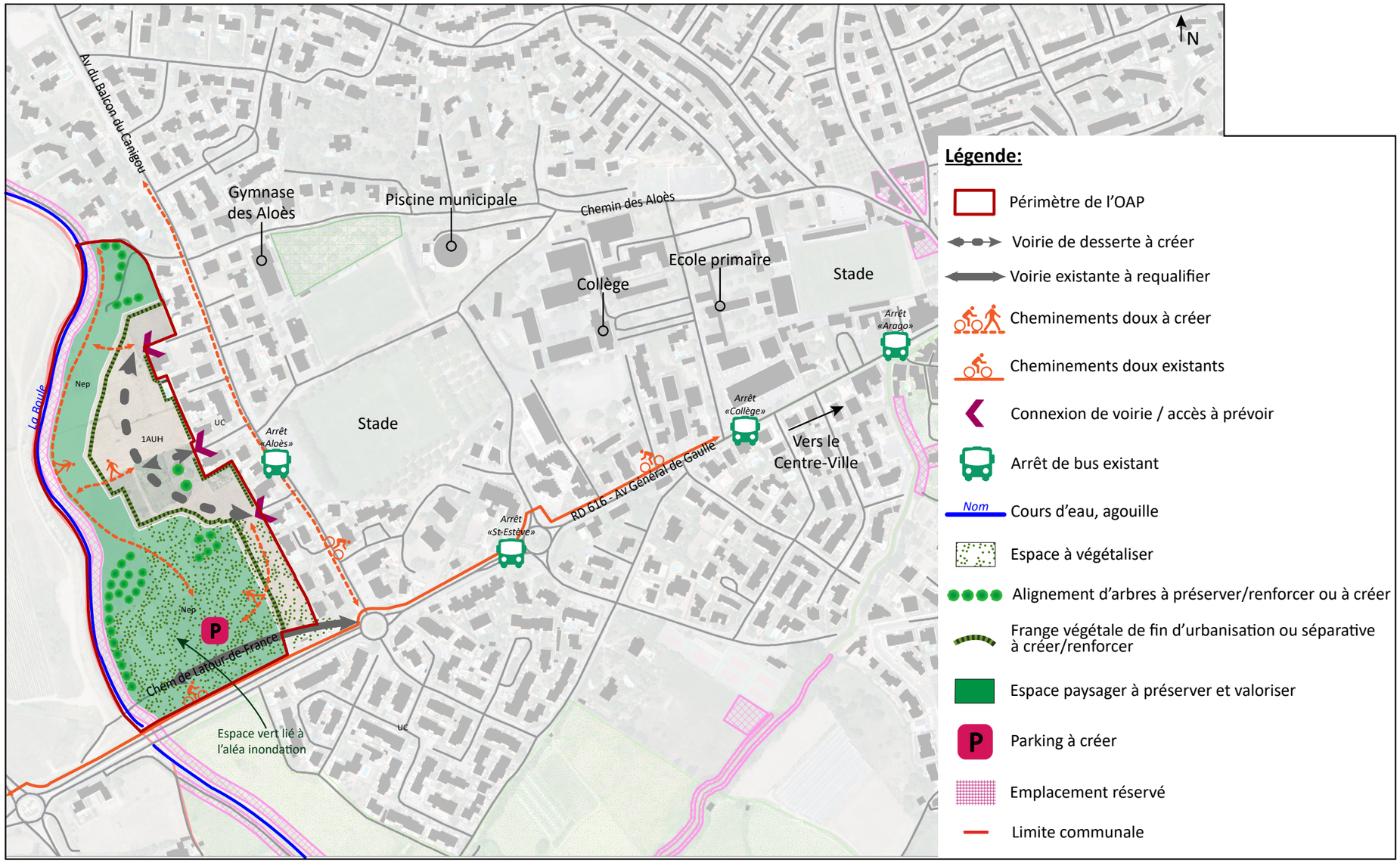
- Les accès à la zone 1AUH se feront par les voies actuelles se terminant en impasse : Rue des Pinsons, Rue des Chardonnerets, et Rue des Papillons. Ces impasses seront prolongées pour créer des voies internes à la nouvelle zone assurant une distribution complète de l'espace. Ces voiries devront être connectées entre elles, les voies se terminant en impasse sont à proscrire.
- Le stationnement prendra essentiellement place au sein des parcelles privées. Néanmoins, des places de stationnement sur voirie sont attendues à destination des visiteurs, elles peuvent être regroupées en poches qui seront le mieux intégrées possible à l'urbanisation et dotées d'un cadre végétal (haies, arbres, surfaces perméables...).
- L'accès routier à la plaine des sports/loisirs se fera par le Chemin de Latour-de-France qui nécessite pour l'occasion d'être réaménagé (bande de roulement, trottoirs, aménagements cyclables), aucun accès se fera en direct sur la RD616. Une aire de stationnement est attendue à la suite de ce chemin de sorte à accueillir le flux des usagers s'y déplaçant en véhicules motorisés. Vu la présence du risque inondation (PGRI) cette surface de stationnement devra rester au maximum perméable, pour ce faire, des matériaux adéquats devront être utilisés en lieu et place du traditionnel enrobé.

Mobilités douces :

- Des cheminements piétons devront être crées sur l'ensemble de la plaine des sports/loisirs, ainsi que depuis et vers la zone 1AUH, connectant ainsi les deux entités. Ces connexions ont pour intérêt d'ouvrir les quartiers résidentiels (zone 1AUH et zone UC) sur la future plaine des sports/loisirs.
- La surface de stationnement projetée sur la plaine des sports/loisirs devra également comporter des aménagements sécurisés dédiés au stationnement des modes actifs (appuis vélos notamment).
- Un aménagement cyclable sur l'Avenue du Balcon du Canigou est à envisager pour venir conforter les mobilités cycles sur le secteur et mieux connecter la future plaine des sports/loisirs, et les aménagements sportifs existants (gymnase, stade...), au reste de la ville (partie Nord-Ouest).

3 Environnement, paysage et prévention des risques :

- Les berges de La Boule seront mises en valeur par l'intermédiaire du projet de plaine des sports/loisirs, et bénéficieront à ce titre d'un aménagement paysager incluant la préservation de leurs aménités paysagères (d'où l'item de la légende :"Espace paysager à préserver et valoriser").
- Un travail sur les franges urbaines est à prévoir notamment pour préparer une transition entre espace bâti (1AUH) et la plaine des sports/loisirs (Nep). Une séparation végétale est également souhaitée entre le bâti existant de la zone UC et la future urbanisation de la zone 1AUH.
- Les alignements d'arbres présents sur site sont à préserver et à renforcer.
- L'espace ciblé comme "à végétaliser" l'est dans le cadre de la présence de l'Aléa Modéré du PGRI, à ce titre une végétalisation est en effet souhaité de sorte à garantir la préservation de la perméabilité des sols tout en proposant un aménagement qualitatif aux habitants et usagers. Néanmoins, cet espace peut également être utilisé à d'autres fins, comme du stationnement, si le caractère perméable est méticuleusement respecté (consultation des services compétents dés l'avant projet recommandé).



Commune de Saint-Estève - OAP Mas Romeu

● Contextualisation :

► **Vocation principale :** Loisirs.

► **Zonage :** 1AUEL

► **Surface de la zone :** 4 ha

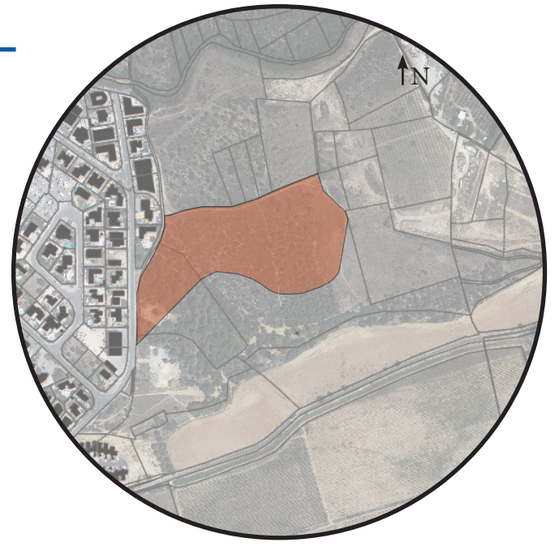
► **Densité projetée :** Pas de densité projetée sur cette destination de zone, les installations devront s'insérer harmonieusement sur le site et ne pas le dénaturer.

► **Coefficient de pleine terre :** 0.15, soit 1.2 ha de pleine terre plantée à l'échelle de la zone, au minimum.

► **Points d'attention :** Présence d'éléments de la TVB à maintenir.

Topographie en pente et présence de talus au milieu de la zone (au niveau des boisements les plus importants) à prendre en compte et à maintenir au maximum (éviter les terrassements ou remblai dans cette zone).

● Localisation :



● Enjeux du projet :

⊙ Aménager un espace dédié à l'implantation d'activités de loisirs dont le caractère précis reste à définir.

⊙ Proposer un aménagement le moins invasif possible vis à vis des éléments de TVB présents sur zone, ainsi que les aménités paysagères en faisant partie.

⊙ Assurer une insertion qualitative du projet sur le terrain d'assiette et dans le tissu urbain existant autour.

● Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine du quartier :

⊙ L'implantation des bâtiments et/ou éléments liés à la future activité de loisirs devront prendre en compte la topographie du site qui présente une déclivité et des talus au même niveau que les alignements d'arbres identifiés sur le schéma d'aménagement. Les terrassements et défrichements sont à proscrire sur cet espace compte tenu de la présence d'éléments de la TVB. Les zones planes et non boisées, ou déjà artificialisées (dépôt de gravats au Sud-Ouest) du reste de la zone accueilleront préférentiellement les aménagements lourds liés au projet (constructions, installations...).

⊙ Une réflexion globale sur l'utilisation des ENR et l'orientation des bâtiments (en fonction de l'ensoleillement et du vent) devra être portée lors de l'aménagement du site.

2 Déplacements et stationnement :

⊙ Le ou les accès (à définir selon les besoins) se feront depuis l'Avenue de Torremila. De ces accès une ou des voiries pourront desservir la zone en interne, elles devront prendre en compte les entités paysagères présentent et identifiées au schéma d'aménagement. Dans le cas d'une voirie desservant la zone de part en part, des bandes végétales plantées (voir principes communs aux OAP) de part et d'autre de la voirie, seront attendues. Cet aménagement favorisera la perméabilité et le maintien des aménités écologiques dues à la présence d'éléments de la TVB sur le site.

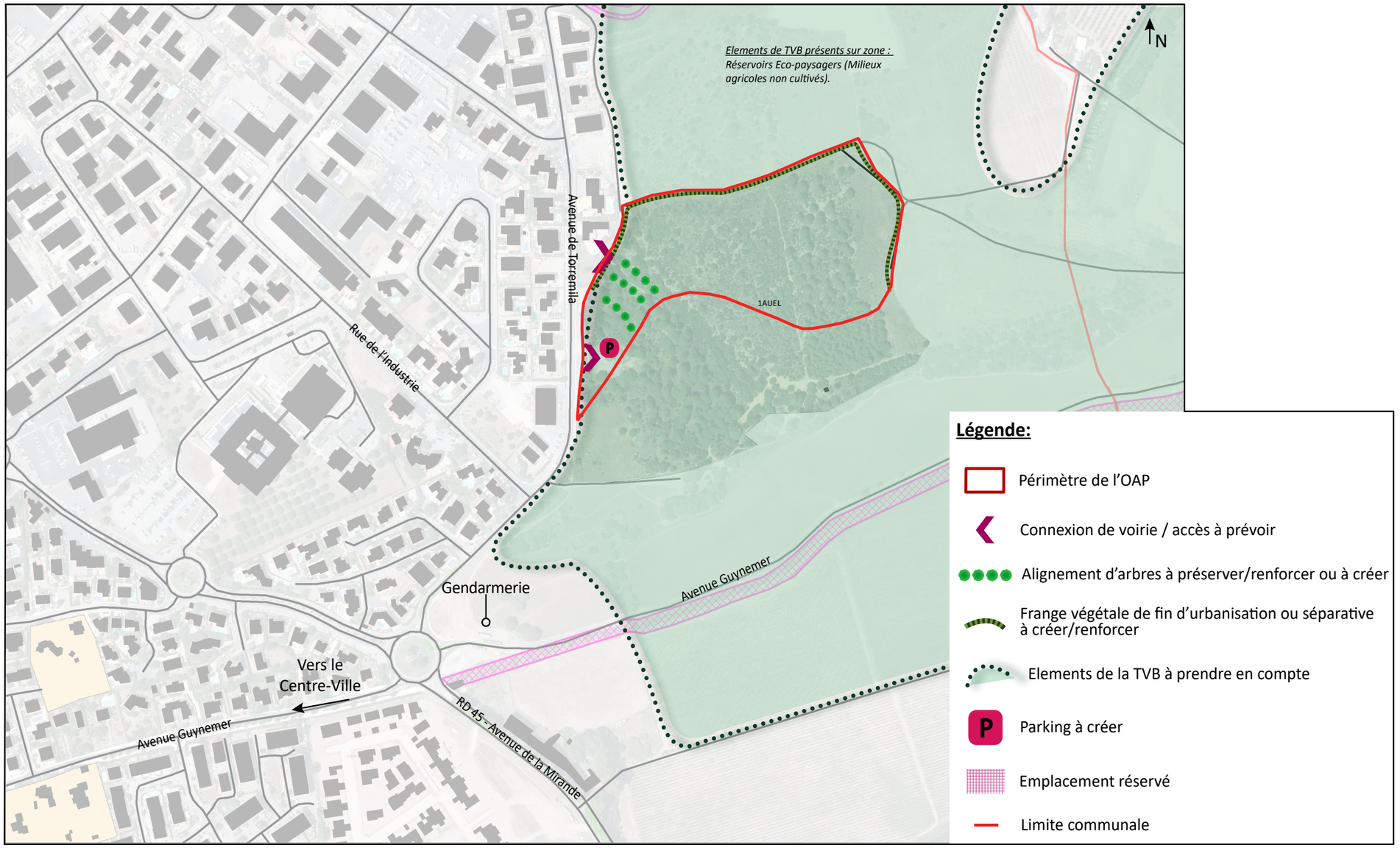
Mobilités douces :

⊙ En fonction du ou des projets qui prendront place sur le site, certains cheminements piétons informels qui existent actuellement pourront être préservés et mis en valeur pour les usagers, dans le cadre de l'aménagement de cet espace.

⊙ Un jalonnement efficace aux niveaux des giratoires d'entrée de ville permettra de rabattre efficacement les visiteurs vers le site.

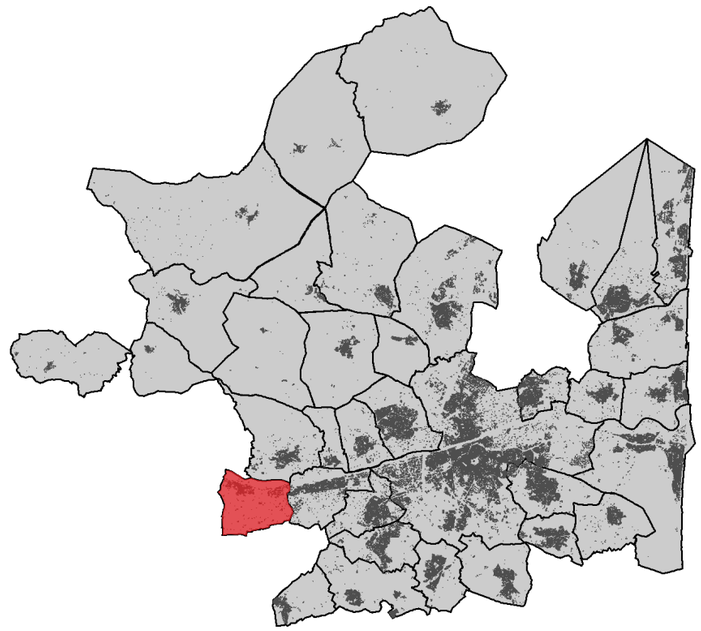
3 Environnement, paysage et prévention des risques :

- Les alignements d'arbres présents sur site sont à préserver et à renforcer.
- Vu la présence de Réservoirs Eco-paysagers de la TVB, une végétalisation accrue du secteur est souhaitée pour maintenir au maximum les continuités écologiques. Dans le même but, le maintien de la topographie et des alignements d'arbres présents est souhaité, tout comme la localisation préférentielle des aires de stationnement à l'Ouest de la zone contre l'Avenue de Torremila pour éviter l'impact des voiries et parkings sur le site.
- Les espaces de pleine terre plantée seront à privilégier sur le site compte tenu de sa valeur environnementale.
- Des franges végétales permettant de préparer la transition vers la zone Atvb à l'Est et les zones 2AUH du Sud sont attendues.



Orientations d'Aménagement et de Programmation





Saint-Féliu-d'Avall

Légende :

1

1 → X Échéancier d'ouverture à l'urbanisation des zones 1AUH (Habitat).

1 → X Échéancier d'ouverture à l'urbanisation des zones 1AUE (Economique).

Commune de Saint-Feliu-d'Avall - OAP El Horts

Contextualisation :

► **Vocation principale :** Habitat.

► **Zonage :** 1AUH-3r.

► **Surface de la zone :** 6.8ha.

► **Densité projetée :** Moyenne (20-40 logements/hectare).

► **Prévisionnel de logements :** 200 logements projetés au terme de la zone

► **Coefficient de pleine terre :** 0.15, soit 1ha de pleine terre plantée sur la zone.

► **Points d'attention :** Présence d'une Espace Boisé Classé (EBC) en lisière de zone au Sud.
Aléa élevé en partie du Porter à Connaissance "Risque feu de foret et de végétation"

Localisation :



Enjeux du projet :

- Accroître l'offre en logements, dont sociaux, de la commune.
- Créer un fonctionnement d'ensemble cohérent, aussi bien dans le nouveau quartier qu'avec ceux existants à proximité.
- Préserver et valoriser les aménités environnementales et paysagères existantes sur zone et aux alentours.

Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine du quartier :

- L'urbanisation de cette zone est conditionnée à la réalisation préalable et effective des travaux de mise hors d'eau. Toute constructibilité est exclue tant que la réalisation de ces travaux n'est pas effectuée
- La densité moyenne sur la zone devra être dégressive à l'approche de la fin d'urbanisation dans le but de préparer une transition cohérente vers le milieu agricole (Ouest et Sud). D'autant plus que la zone est située en limites communales à l'Ouest et contre un EBC au Sud. Globalement, les différentes densités devront s'équilibrer pour parvenir à l'objectif des 20-40 logements/ha fixé.

2 Déplacements et stationnement :

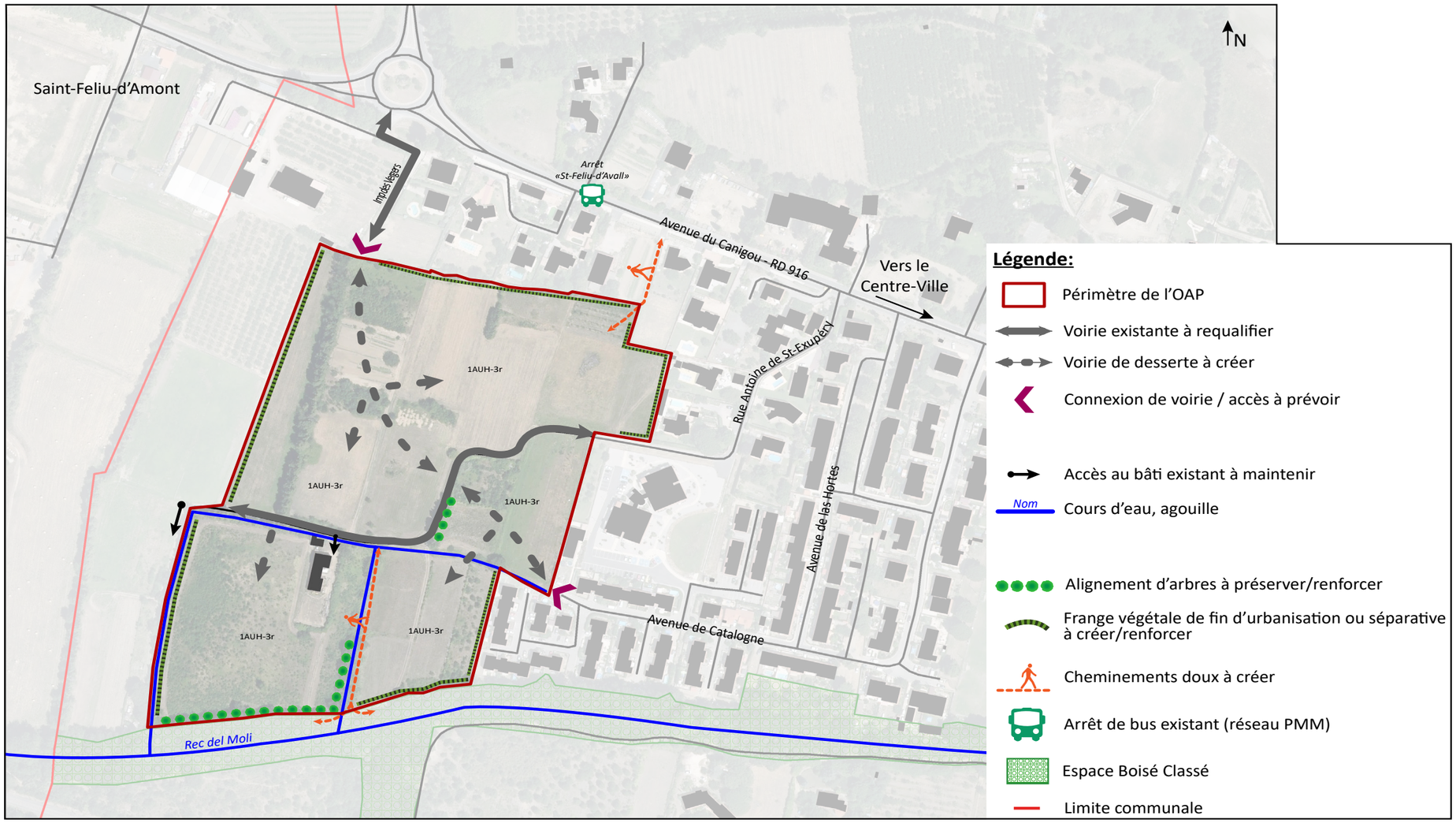
- Une voirie transversale Nord-Ouest/ Sud-Est est attendue pour relier le giratoire existant sur l'Avenue du Canigou (via l'Impasse des Vergers) à l'Avenue de Catalogne. Cette voirie croisera la Rue Antoine St-Exupéry qui traverse la zone, et qui devra faire l'objet de travaux pour être élargie et équipée de trottoirs aux normes d'accessibilité. La possibilité de passer la rue Antoine de St-Exupéry à sens unique devra être étudiée lors du projet d'aménagement compte tenu de son étroitesse à l'approche de l'Avenue du Canigou, pouvant générer des difficultés de desserte suite à l'accroissement de population, et donc des flux dans le secteur.
- L'accès à la zone par le prolongement de l'Avenue de la Catalogne est une solution technique confortable compte tenu de l'emprise de la voie existante, mais aussi dans l'intérêt de prolonger la voirie aujourd'hui en attente.
- Des voiries supplémentaires seront déployées dans le nouveau quartier, et se connecteront à la voirie transversale projetée ainsi qu'à la Rue St-Exupéry existante. Les voiries se terminant en impasse sont à proscrire.
- Les accès existants desservant des propriétés privées devront être conservés et inclus dans l'aménagement global de la zone.
- Le stationnement prendra essentiellement place au sein des parcelles privées et dans les opérations dédiées aux logements collectifs. Néanmoins, des places de stationnement sur voirie sont attendues sur l'ensemble du quartier, elles peuvent être regroupées en poches qui seront le mieux intégrées possible à l'urbanisation et dotées d'un cadre végétal (haies, arbres, surfaces perméables...).

Mobilités douces :

- Un cheminement piétons entre le Nord de la zone et l'Avenue du Canigou est souhaité pour mailler le quartier et pour assurer une desserte piétonne rapide vers l'arrêt de bus communautaire le plus proche (arrêt St-Feliu-d'Avall). Ce cheminement peut prendre place sur la parcelle AT253 et AT245, en prenant soin de ne pas nuire à un éventuel projet de construction du propriétaire.
- Un autre cheminement piétons est souhaité au Sud de la zone de sorte à relier le futur quartier aux cheminements existants le long du Rec del Moli. Ce cheminement pourra longer les ruisseaux existants sur zone, de sorte à proposer un cadre agréable.
- Des cheminements piétons devront être aménagés entre les différents îlots bâtis pour favoriser leur perméabilité piétonne et éviter les détours en suivant l'itinéraire proposé par les trottoirs sur voirie.

3 Environnement, paysage et prévention des risques :

- Les canaux existants devront être le plus possible maintenus dans leur état naturel, ils pourront être accompagnés de liaisons douces et de plantations supplémentaires pour enrichir leur cadre végétal.
- Les fins d'urbanisation Ouest et Sud devront être travaillées par l'intermédiaire d'une frange végétale assez dense, de sorte à préparer en douceur la transition vers l'espace naturel. Des franges végétales séparatives aux abords des constructions existantes sont aussi souhaitées pour conserver l'intimité des habitants tout en renforçant le cadre végétal du futur quartier.
- Les alignements d'arbres présents devront être conservés et renforcés, devenant un des support végétal de ce nouveau quartier.
- L'urbanisation de la partie Sud de la zone devra prendre en compte l'EBC présent en lisière de zone, ne pas le détériorer, ni le dénaturer avec des aménagements disgracieux. La frange végétale et le maintien des arbres présents est donc primordial.



Commune de Saint-Feliu-d'Avall - OAP Sud-Est

Contextualisation :

- **Vocation principale :** Habitat.
- **Zonage :** 1AUH-3r.
- **Surface de la zone :** 1.2ha.
- **Densité projetée :** Moyenne (20-40 logements/hectare).
- **Prévisionnel de logements :** 36 logements projetés au terme de la zone.
- **Coefficient de pleine terre :** 0.15, soit 1800m² de pleine terre plantée sur la zone.
- **Points d'attention :** Présence d'un ER pour réalisation de voirie, et d'éléments de la TVB à protéger.

Localisation :



Enjeux du projet :

- Développer l'urbanisation destinée à du logement, principalement individuels, en fin d'urbanisation Sud-Est, dans un secteur enclavé entre tissu urbain existant et voie ferrée.
- Assurer l'intégration et la prise en compte dans l'aménagement de la zone des éléments de TVB présents sur zone.
- Se conformer aux exigences techniques du PPRI en vigueur et prendre en compte le PGRI en matière de maitrise du risque inondation.

Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine du quartier :

- L'urbanisation de cette zone est conditionnée à la réalisation préalable et effective des travaux de mise hors d'eau. Toute constructibilité est exclue tant que la réalisation de ces travaux n'est pas effectuée.
- En lien avec la fin d'urbanisation de la commune, la densité de la zone se veut peu élevée et soumise à un CES de 0.15. Techniquement cela se traduira par la réalisation de logements individuels sous formes de villas prenant place dans un tissu urbain aéré. La conception des logements sera réalisée dans une démarche bioclimatique, avec un travail sur l'orientation du bâti (soleil et vent), et en privilégiant l'utilisation des ENR.
- La disposition des bâtiments au sein de la zone se fera de manière à éloigner le plus possible les espaces bâtis de la limite avec la zone Agricole à l'Est, et ainsi préserver au maximum la fin d'urbanisation.

2 Déplacements et stationnement :

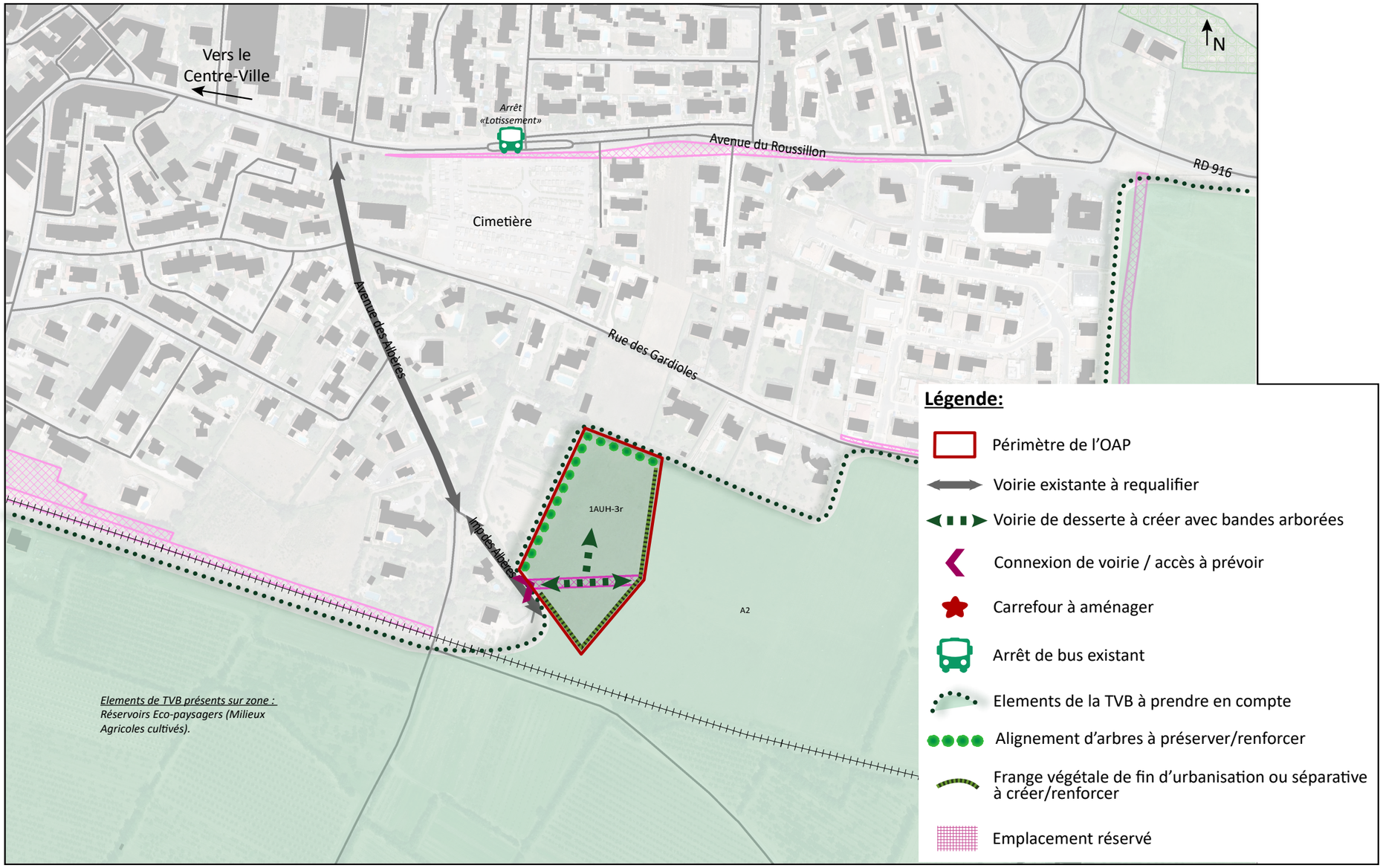
- Une voirie desservant la zone d'Ouest en Est est attendue, sur laquelle prendront racine une ou des voiries de desserte Sud-Nord, elles seront composées de part et d'autre de bandes végétales plantées (continues, sans fosses d'arbres) dans le but de maintenir au mieux le réservoir éco-paysagers de la TVB présent sur zone.
- Les voies se terminant en impasse sont à proscrire. Seules des contraintes techniques fortes et démontrées justifieront leur utilisation.
- L'Avenue des Albères nécessite une reprise de son aménagement en vue de la doter de trottoirs sur l'ensemble de son linéaire (présence par interruption). L'impasse des Albères nécessite elle aussi un réaménagement de sorte à être revêtue, et équipée de trottoirs. Ces aménagements de trottoirs sont importants pour les mobilités actives et la desserte vers le centre-ville et les pôles générateurs de déplacements (commerces, services, transports...).
- Le stationnement prendra essentiellement place au sein des parcelles privées. Néanmoins, des places de stationnement sur voirie sont attendues sur l'ensemble du quartier, elles peuvent être regroupées en poches qui seront le mieux intégrées possible à l'urbanisation et dotées d'un cadre végétal (haies, arbres, surfaces perméables...).

Mobilités douces :

- Vu la configuration du terrain, les principaux aménagements en faveur des mobilités douces pouvant être réalisés résident sur la reprise des voies existantes non équipées de trottoirs. La commune peut également étudier la possibilité avec le futur aménageur de la zone, de créer un aménagement piétons sur la parcelle AP43 (propriété communale). Cette parcelle permettrait de connecter l'Impasse des Albères à la Rue des Gardioles en suivant l'alignement d'arbres existant. Si cette connexion est réalisée, des cheminements internes à la zone pourront être créés pour y rabattre les piétons.

3 Environnement, paysage et prévention des risques :

- La présence d'éléments de la TVB impose un renforcement végétal pour participer au maintien des continuités écologiques. Les bandes arborées de part et d'autres des voiries participeront à ce maintien en plus du respect du coefficient de pleine terre imposé à l'échelle de la zone, ces espaces de pleine terre devront être plantés voire aménagés en espace de détente en faveur des habitants.
- Les alignements d'arbres présents à l'Ouest et au Nord de la zone devront être maintenus et si nécessaire renforcés.
- Une frange végétale est attendue à l'Est pour préparer la transition de l'espace bâti vers l'espace agricole.



Saint-Feliu-d'Avall - OAP Camí Ral Nou

● Contextualisation :

► **Vocation principale :** Habitat

► **Zonage :** 1AUH-3

► **Surface de la zone :** 2,7 ha

► **Densité projetée :** 30 logements/hectare.

► **Prévisionnel de logements :** 81 logements projetés au terme de la zone.

► **Coefficient de pleine terre :** 0,40, soit 1 hectare d'espace non imperméabilisé sur la zone.

► **Points d'attention :** Secteur en entrée de ville Est de Saint-Feliu-d'Avall à proximité du mas Camí Ral. Contexte urbain résidentiel mixte (activités et résidentiel). Présence d'alignements d'arbres : Haies de cyprès sur les limites nord et sud de la zone, noues et fossés.

● Localisation :



● Enjeux du projet :

⊙ La diversification de l'offre de logements pour répondre aux besoins variés des habitants et favoriser la mixité sociale, des logements intermédiaires, des logements en accession sociale (PSLA) et des logements locatifs adaptés.

⊙ La diversité fonctionnelle, incluant la création d'une zone à vocation mixte incluant des équipements d'intérêts collectifs et des services au sein de l'opération.

⊙ La continuité urbaine entre le nouveau secteur et le quartier existant par une composition urbaine adéquate et des axes de communication assurant un maillage efficace pour l'ensemble des mobilités.

⊙ La préservation des alignements d'arbres existants, tout en assurant les mesures légales d'entretien liées au risque incendie.

⊙ La prise en compte et la préservation des aménités paysagères et naturelles présentes sur site.

⊙ Le traitement paysager de l'entrée de ville et l'intégration paysagère du quartier, par la prise en compte des vues et de la visibilité de l'opération depuis la route départementale.

● Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine du quartier :

⊙ Le quartier s'inscrira dans le prolongement de l'urbanisation existante en accroche directe avec le chemin du Cami Ral Nou.

⊙ Les typologies de logements proposées devront favoriser la mixité sociale, des logements intermédiaires et du petit collectif tout en respectant le contexte urbain.

⊙ Les logements collectifs se situeront au plus prés de l'urbanisation existante - à l'ouest de la zone - le long de la noue.

⊙ L'habitat individuel sera organisé de façon à préserver l'intimité et la tranquillité résidentielle, avec la création de petits espaces publics végétalisés et équipés de mobilier pensés comme des espaces de convivialité.

⊙ L'espace de mixité fonctionnelle sera localisé sur la partie nord, il inclura des équipements d'intérêts collectifs et des services de proximité.

⊙ Le nouveau Centre Technique Municipal (relocalisation du CTM existant dans l'objectif de mutation de son emplacement actuel) sera localisé au nord dans la zone de mixité. Un emplacement de dimensions et de caractéristiques adaptées devra être réservé à cet effet. Des dispositions visant la réduction des nuisances pouvant êtres liées au Centre Technique Municipal seront prises.

2 Déplacements et stationnement :

⊙ Un axe principal de desserte connectera la D916 et la rue des Guardioles, ce nouvel axe permettra la desserte de plusieurs axes secondaires pour desservir le quartier. L'ensemble des voie devra être végétalisé

⊙ Une aire de covoiturage en entrée de zone devra être matérialisée. Cet emplacement à proximité immédiate de l'échangeur de la RD916 permettra d'encourager la réduction de l'usage de la voiture particulière et la diversité des modes de déplacements en affirmant un pôle d'échanges multimodal en entrée de ville.

⊙ L'entrée du nouveau quartier devra être traitée par un carrefour adapté aux flux. il devra également faire l'objet d'un traitement paysager.

Mobilités douces :

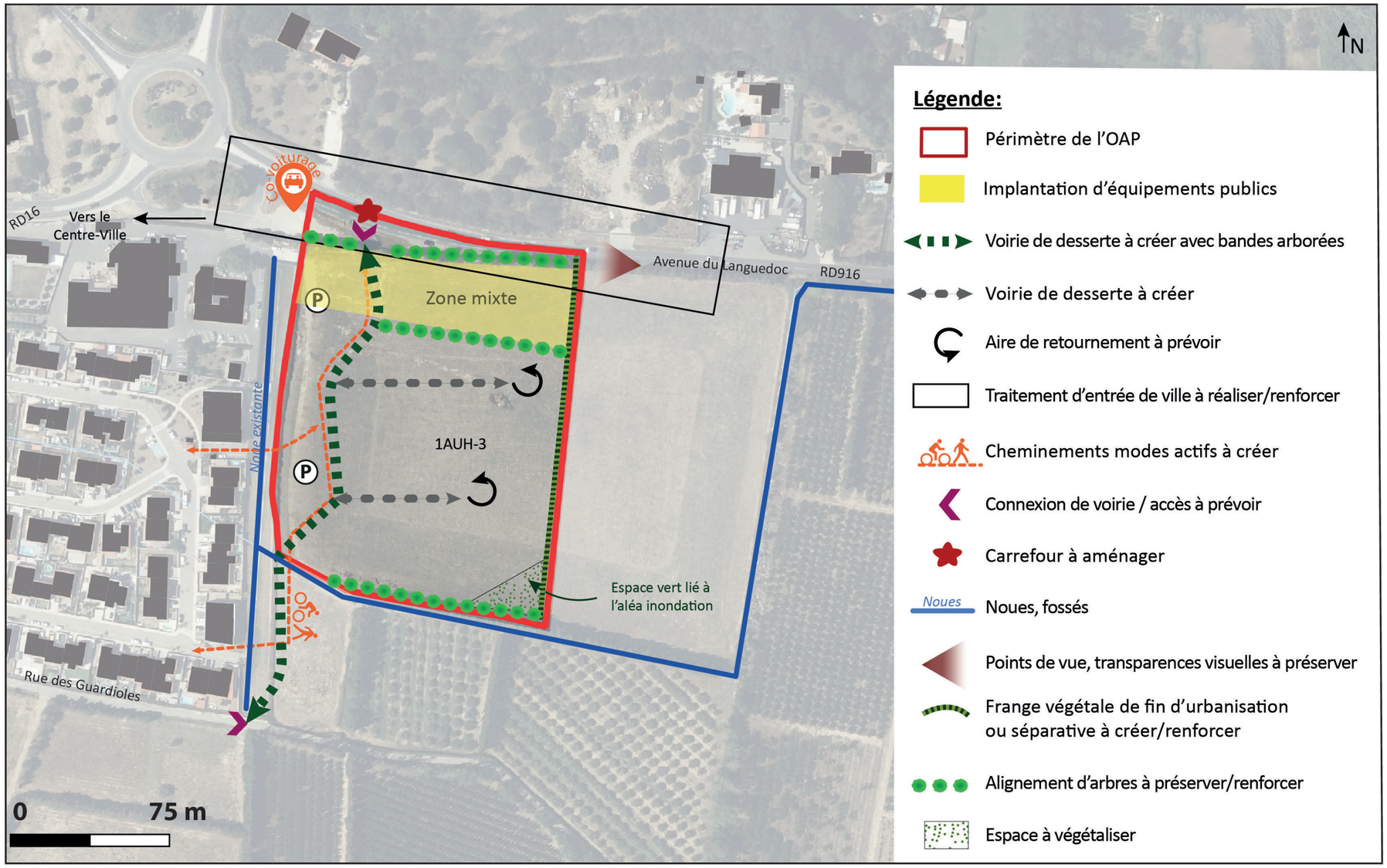
⊙ Des axes de mobilités douces déconnectés de la voirie viendront en complément des axes de desserte pour apaiser et relier les différents secteurs.

⊙ La création d'un arrêt de bus à proximité immédiate de l'aire de co-voiturage devra être étudiée.

⊙ Le projet devra laisser la possibilité de connecter le réseau cyclable "Es Têt".

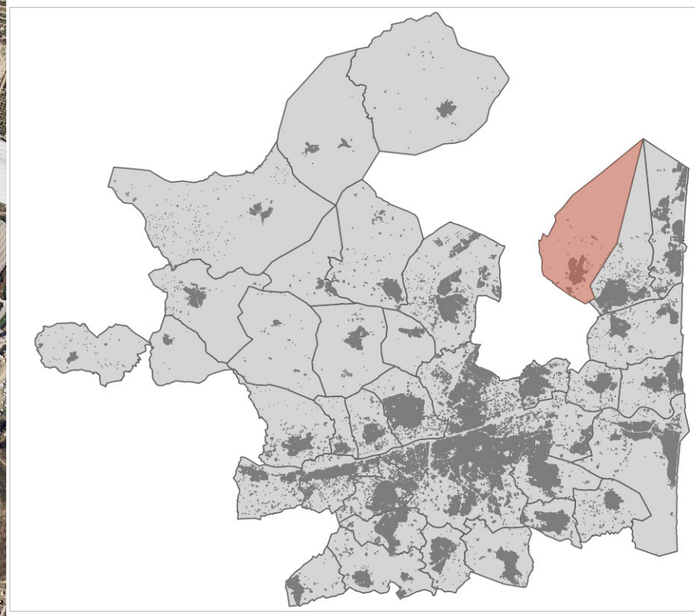
3 Environnement, paysage et prévention des risques :

⊙ Un risque inondation d'aléa faible est localisé à l'angle sud-est de la zone. Les espaces situés dans la zone d'aléa faible seront végétalisés.
⊙ Des mesures pour assurer la défendabilité du secteur vis-à-vis du risque incendie de feu de forêt (accès pompier, emplacement hydrants) seront adoptées.
⊙ L'urbanisation du secteur prendra en compte les éléments paysagers présents. La végétation fera partie intégrante de la composition du secteur : voiries, clôtures, pieds de façades, pieds d'arbres.
⊙ Les arbres existants seront à préserver autant que possible, notamment les haies en limite nord et sud.
⊙ Les ouvrages de gestion des eaux pluviales (noues, bassins de rétention) seront paysagers et accessibles, afin d'être intégrés au quartier et qu'ils participent à conforter l'ambiance paysagère.
⊙ L'aménagement d'une frange de fin d'urbanisation en limite est, permettra de créer une épaisseur fonctionnelle et paysagère. Il s'agira d'une haie vive associant à minima la strate arborée et arbustive. Sa hauteur et son épaisseur permettront d'éviter une rupture trop brute avec la zone agricole.
⊙ Les espaces non bâtis devront être autant que possible perméables afin d'assurer une infiltration optimale des eaux de pluie et de ne pas surcharger les ouvrages conçus à cet effet.
⊙ Les clôtures seront perméables afin de favoriser l'écoulement des eaux de ruissellement et permettre le déplacement de la petite faune.
⊙ L'entrée de ville devra par ailleurs être qualifiée par une architecturale soignée accompagnant l'axe et par la valorisation de l'entrée du quartier.



Orientations d'Aménagement et de Programmation







Saint-Hippolyte

Saint-Hippolyte - OAP Chemin de l'Argile

● Contextualisation :

► **Vocation principale :** Habitat

► **Zonage :** 1AUH-3

► **Surface de la zone :** 5 ha

► **Densité projetée :** 30 logements/hectare.

► **Prévisionnel de logements :** 150 logements projetés au terme de la zone.

► **Points d'attention :** Secteur au sud-ouest du tissu urbain Hippolytain, à proximité du lotissement du Clos des Templiers.

Contexte urbain résidentiel pavillonnaire. Points de vue depuis le site sur le massif des Corbières.
Aléa incendie de forêt et de végétation : partiellement concernée par un risque élevé (PAC 2024).

● Localisation :



● Enjeux du projet :

⊙ La diversification de l'offre de logements pour répondre aux besoins variés des habitants et favoriser la mixité sociale, incluant des logements intermédiaires, des logements en accession sociale (PSLA) et des logements locatifs adaptés tel que résidence sociale dédiée aux séniors.
⊙ La préservation des espaces boisés et fourrés tout en assurant les mesures légales d'entretien liées au risque incendie.
⊙ La continuité urbaine entre le nouveau secteur et le quartier existant par une composition urbaine adéquate et des axes de communication assurant un maillage efficace pour l'ensemble des mobilités.
⊙ La préservation et le confortement des aménités paysagères, patrimoniales et naturelles présentes sur site.

● Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine du quartier :

⊙ Les typologies de logements proposées devront être en cohérence avec le bâti existant (type pavillonnaire) pour ne pas rompre l'homogénéité actuelle.
⊙ Une résidence sociale pour seniors pourra être aménagée sur le secteur. Son architecture et ses accès permettront une bonne intégration dans le quartier, avec des espaces publics permettant la mixité sociale et intergénérationnelle.
⊙ Les constructions situées en zone inondable devront se soumettre aux dispositions constructives obligatoires du PPRi (en cours de révision) de la commune.
⊙ Les espaces publics seront composés des espaces verts liés aux espaces inconstructibles (risque inondation et feu de végétation).

2 Déplacements et stationnement :

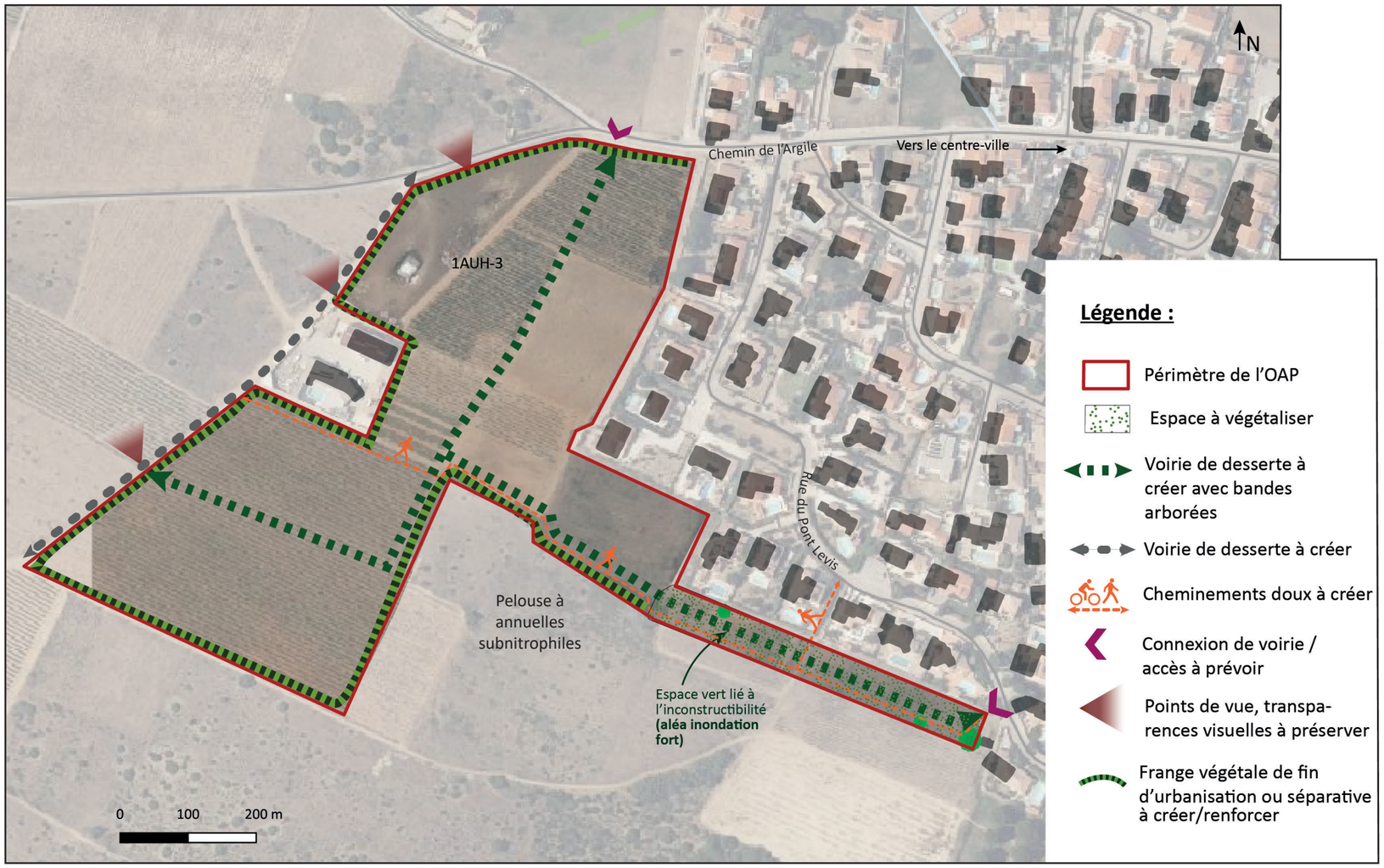
⊙ Trois accès principaux sont prévus : au sud-est une accroche viaire par la rue du Pont Levis (accès situé en aléa fort du PPRI en cours d'élaboration), au nord par le chemin de l'Argile, au nord et à l'est par la création d'une voirie qui permettra la desserte viaire en un ou plusieurs accès selon les choix d'aménagement.
⊙ Ces voiries de dessertes seront accompagnées de bandes arborées et de noues.
⊙ L'organisation interne de la voirie longera en partie la pelouse à fourrés (espace d'intérêt écologique situé en dehors du périmètre de l'OAP) afin de la préserver et de la valoriser.

Mobilités douces :

⊙ L'accès piéton depuis la venelle sur la rue du Pont Levis sera maintenu et prolongé à l'intérieur de la zone.
⊙ Des cheminements devront être aménagés entre les îlots bâtis pour favoriser la perméabilité piétonne du quartier.

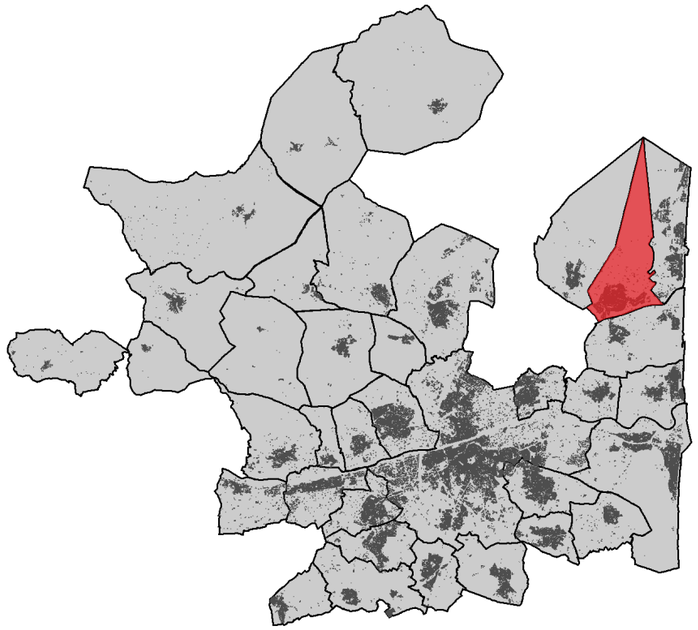
3 Environnement, paysage et prévention des risques :

- L'aménagement de la zone devra se faire sans remblais, dépôts ou exhaussements sur les secteurs d'aléa faible du PPRI en cours.
- L'accès au sud (par la rue du Pont Levis) se trouve en zone inondable (aléa fort du PPRI en cours d'élaboration). La conception de cette voie et de ses abords prendront en compte cet aléa et visera la réduction du risque par des aménagements améliorant l'écoulement des eaux et l'infiltration (noues, plantations, pas de bordure).
- Des mesures pour assurer la défendabilité du secteur vis-à-vis du risque incendie de feu de forêt (accès pompier, emplacement hydrants) seront adoptées.
- L'aménagement d'une frange de fin d'urbanisation, permettra de créer une épaisseur fonctionnelle et paysagère. Il s'agira d'une haie vive associant à minima la strate arborée et arbustive. Sa hauteur et son épaisseur permettront d'éviter une rupture trop brute avec le contexte paysager environnant. Elle jouera également un rôle d'écran vis-à-vis de la déchetterie se trouvant à moins de 600 mètres de la zone et pouvant générer des nuisances.
- La prise en compte des vues d'intérêt vers les massifs et notamment de la Torre del Far de Tautavel, se fera par la préservation de quelques ouvertures paysagères le long de la frange dans l'axe des voiries et des cheminements.
- Les espaces non bâtis devront être autant que possible perméables afin d'assurer une infiltration optimale des eaux de pluie et de ne pas surcharger les ouvrages conçus à cet effet.
- Les clôtures seront perméables afin de favoriser l'écoulement des eaux de ruissellement et permettre le déplacement de la petite faune.
- Les ouvrages de gestion des eaux pluviales (noues, bassins de rétention) pourront être végétalisés et accessibles, afin d'être intégrés au quartier et participer à conforter l'ambiance paysagère.
- La végétation fera partie intégrante de la composition du secteur : voirie, clôtures, pied de façades, pieds d'arbres.



Orientations d'Aménagement et de Programmation





Saint-Laurent-de-la-Salanque

Commune de St-Laurent-de-la-Salanque - OAP Jep Maso

Contextualisation :

- **Vocation principale :** Habitat.
- **Zonage :** 1AUH-3.
- **Surface de la zone :** 4ha.
- **Densité projetée :** Moyenne (20-40 logements/hectare).
- **Prévisionnel de logements :** Entre 80 et 160 logements projetés au terme de la zone dont XX de LLS.
- **Coefficient de pleine terre :** 0.15, soit 6000m² de pleine terre plantée à l'échelle de la zone.
- **Points d'attention :** Une partie de la zone est soumise au risque d'inondation (pris en compte dans le schéma OAP).

Localisation :



Enjeux du projet :

- Accueillir des habitants supplémentaires en mobilisant du foncier disponible en renouvellement urbain (stade municipal) dans cette commune lourdement impactée par le risque inondation (PPRI et PGRI).
- Renforcer l'intermodalité avec le réseau de transport en commun communautaire en réalisant des pistes cyclables sur l'axe Nord/Sud, desservant le centre-ville (arrêts de bus).
- Traiter les espaces libres en lien avec le risque inondation, en favorisant la perméabilité des sols et la gestion des eaux de pluies.
- Se conformer aux exigences techniques du PPRI en vigueur et prendre en compte le PGRI en matière de maitrise du risque inondation.

Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine du quartier :

- Une pluralité des typologies de logements (petits collectifs, maisons groupées, villas) devra être proposée pour favoriser l'accueil d'un panel de ménages élargi. L'habitat social devra être diffus dans le quartier plutôt que concentré dans un même secteur. Un travail sur l'orientation du bâti (soleil et vent) sera effectué sur l'ensemble du quartier de sorte à favoriser le confort bioclimatique. L'utilisation des ENR sera privilégiée. Les constructions devront être adaptées au risque inondation et conformes aux prescriptions des servitudes d'utilités publiques établies (PPRI).
- L'architecture des bâtiments, notamment collectifs, devra être innovante, soignée , et parfaitement intégrée au tissu urbain existant dans lequel elle s'insère (voir dispositions communes). Par ailleurs, vu le risque inondation sur la zone, les clôtures devront être perméables.
- Les espaces à végétaliser souhaités à l'entrée Est et Ouest de la zone d'OAP correspondent en partie à l'aléa Très Fort du PGRI. Ils devront être utilisés comme marqueurs pour mettre en valeur le nouveau quartier tout en participant activement à sa résilience (inondabilité). Plus globalement, l'ensemble de la zone devra avoir un couvert végétal important, favorable à la perméabilité des sols.

2 Déplacements et stationnement :

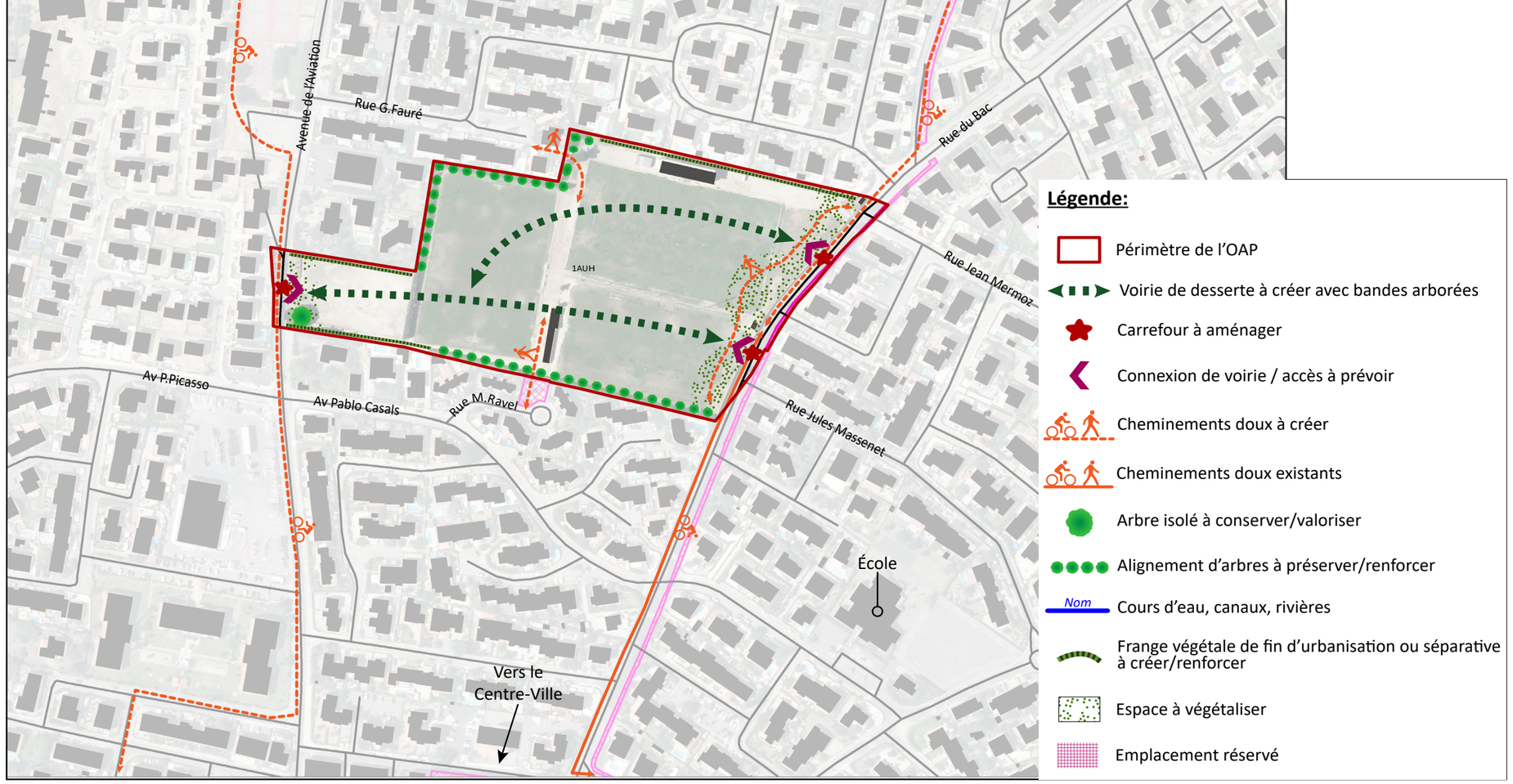
- L'accessibilité à la zone se fera par deux carrefours placés sur la Rue du Bac et par un carrefour situé Avenue de l'Aviation. Les voiries qui découleront de ces entrées seront traversantes et connectées entre elles pour assurer une desserte efficace. Par ailleurs, vu le risque inondation en place, ces voiries seront constituées de part et d'autre de bandes de pleine terre plantées d'essences locales, et/ou de noues paysagères favorables à l'infiltration des eaux de pluies.
- Les voiries se terminant en impasse sont à proscrire.
- Le stationnement devra être organisé à l'intérieur des parcelles pour l'habitat individuel. Pour l'habitat collectif, les aires de stationnement devront être le mieux possible intégrées à l'aménagement urbain et végétalisées de sorte à les rendre moins visibles depuis les espaces publics. Par ailleurs, des places sur voirie pour les visiteurs et usagers devront être prévues, elles seront intégrées au profil des voiries sans compromettre l'aménagement des bandes végétales continues attendues. Le choix d'un revêtement perméable pour les surfaces de stationnement sera envisagé et étudié avec les services communautaires compétents.

Mobilités douces :

- L'aménagement de pistes cyclables est projeté par la commune à l'Est (Rue du Bac) et à l'Ouest (Avenue de l'Aviation) de la zone, pour mailler le territoire communal. Ces aménagements sont essentiels pour le futur quartier et les existants dans le sens où ils permettront d'assurer une desserte intermodale vers les arrêts de transport en commun présents en centre-ville (environ 500m plus au Sud). Pour assurer une intermodalité efficace, en plus de l'aménagement desdites pistes cyclables, des arceaux vélos devront être installés à proximité directe des arrêts de transport en commun (réseau PMM et régional). Par exemple, l'arrêt "Rousseau", implanté à proximité d'un espace public de taille suffisante, pourrait accueillir ce type d'aménagement.
- Des connexions piétonnes seront à créer depuis la Rue Gabriel Fauré au Nord et au Sud depuis la Rue Maurice Ravel vers la zone d'OAP. Ces cheminements rejoindront alors les voiries à créer dans la zone, qui seront elles mêmes équipées de trottoirs aux normes d'accessibilité. Des cheminements supplémentaires peuvent être envisagés entre les différents îlots constitutifs de la future trame urbaine, assurant ainsi une perméabilité piétonne dans le quartier autrement que par le seul recours aux voiries et leurs trottoirs.

3 Environnement, paysage et prévention des risques :

- Des espaces à végétaliser en partie en lien avec l'aléa Très Fort du PGRI sont souhaités aux entrées Est et Ouest de la zone OAP. Ces espaces favoriseront l'infiltration de l'eau, et pourront aussi être aménagés en espace de rétention, végétalisé et accessible (espace public). Ces espaces seront constitués de pleine terre et plantées d'essences locales peu consommatrices d'eau. Ils participeront par ailleurs à l'embellissement du quartier en offrant un couvert végétal dans un tissu urbain principalement bétonné.
- Les alignements d'arbres présents devront être conservés et renforcés si nécessaire. L'arbre isolé situé à l'entrée Ouest de la zone devra être conservé et mis en valeur par l'intermédiaire de l'espace à végétaliser attendu.
- Des franges végétales séparatives sont souhaitées aux endroits où des alignements d'arbres n'existent pas, de sorte à créer un écran vert séparatif avec le bâti existant.
- Vu le risque inondation sur la zone, les bandes végétales continues accompagnant les voiries devront être préférentiellement aménagées sous forme de noues paysagères drainantes.



Commune de St-Laurent-de-la-Salanque - OAP François Mauriac

● Contextualisation :

► **Vocation principale :** Habitat.

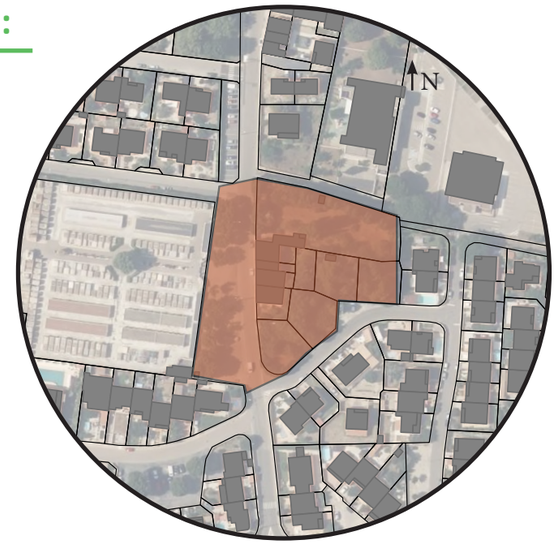
► **Zonage :** 1AUH-3.

► **Surface de la zone :** 0.8ha.

► **Densité projetée :** Moyenne (20-40 logements/hectare).

► **Prévisionnel de logements :** 30 logements projetés au terme de la zone

● Localisation :



● Enjeux du projet :

◦ La typologie des logements devra être variée et permettra de répondre aux besoins de l'ensemble des ménages (célibataires, couples, couples avec enfants, familles monoparentales, personnes âgées ou en situation d'handicap,…)

● Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine du quartier :

◦ Les constructions doivent permettre de créer un front bâti discontinu, parallèle à la Rue du Souvenir. Ce front bâti intégrera les constructions existantes, si celles-ci devaient être conservées. Il permettra de structurer et de qualifier l'espace public.

◦ Si la démolition des constructions existantes est envisagée, elle devra être effectuée de manière à minimiser les impacts environnementaux et à recycler les matériaux dans la mesure du possible.

◦ Sur la zone d'habitat, une végétation diffuse sera implantée sur les espaces non bâtis pour renforcer végétalisation du secteur, offrir des espaces naturels aux habitants (aire de jeux, potagers…).

◦ L'espace à végétaliser devra être perméable et largement planté notamment d'arbres de hautes tiges (essences locales adaptées à des épisodes de sécheresse). Le stationnement des véhicules peut y être intégré sous réserve que la perméabilité des sols soit conservée.

2 Déplacements et stationnement :

◦ La voie de desserte devra présenter une emprise réduite et ses abords seront végétalisés pour créer un cadre de vie agréable tout en facilitant l'accès aux différentes parties du projet. Le tracé devra être adapté en fonction du site et de la végétation existante à maintenir. L'accès des constructions se fera par la Rue du Souvenir et par l'intermédiaire d'un carrefour adapté.

◦ Le stationnement devra être traité à l'aide de revêtements perméables et largement planté d'arbres de haute tige. Il devra répondre aux besoins de l'opération et ne pas générer de report de stationnement sur l'espace public existant.

Mobilités douces :

- Des cheminements piétons devront être aménagés pour assurer des déplacements sécurisés et agréables à pied au sein du quartier. Ils devront être plantés d'arbres de haute tige pour assurer une pratique estivale confortable.

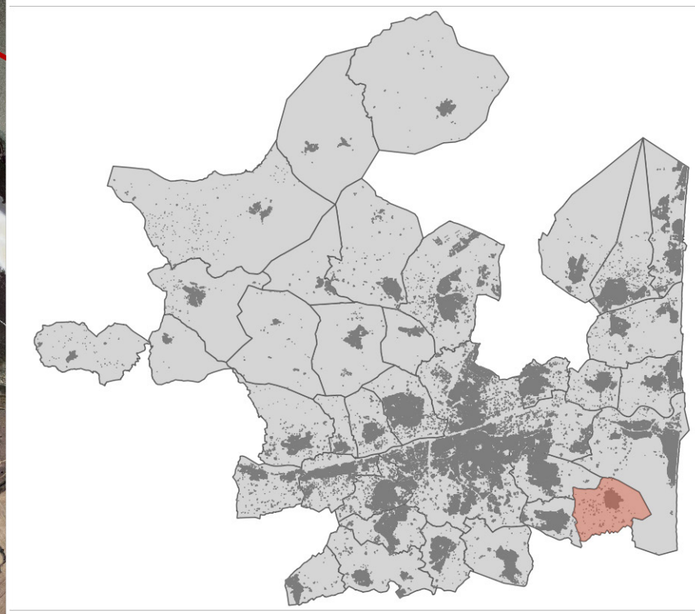
3 Environnement, paysage et prévention des risques :

- Les arbres présents et identifiés dans le schéma de principe, doivent être conservés. Leur préservation est essentielle pour maintenir la biodiversité et la qualité paysagère du site.
- Des alignements d'arbres devront être mis en oeuvre pour structurer la Rue du Souvenir, la Rue François-Mauriac et le Passage vers le complexe Latécoère. Ils devront permettre d'améliorer le confort estival des espaces publics, comme des constructions, tout en favorisant la biodiversité. Une attention particulière devra être apportée aux conditions de plantation des sujets afin que leur développement et leur pérennité soit assurés (fosses de plantation d'une dimension minimale de 6.00m3, choix d'essences locales et adaptées à des épisodes de sècheresse,…).



Orientations d'Aménagement et de Programmation







Saint-Nazaire

Saint Nazaire - OAP La Passe

● Contextualisation :

► **Vocation principale :** Habitat et équipement public

► **Zonage :** 1AUH-3

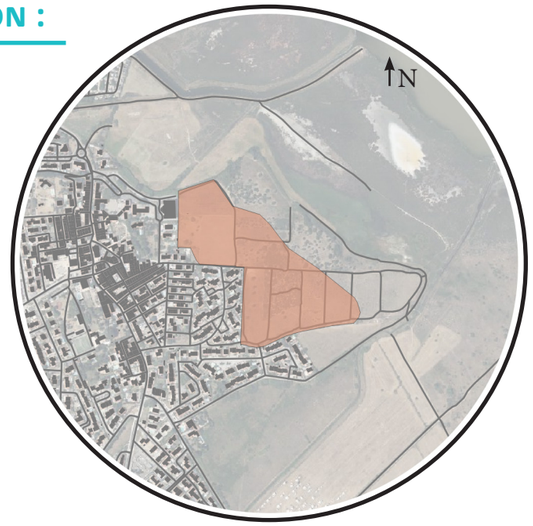
► **Surface de la zone :** 8,2ha

► **Densité projetée :** 35 logements/hectare.

► **Prévisionnel de logements :** 110 logements projetés au terme de la zone hors hébergement touristique.

► **Points d'attention :** Secteur à l'est du centre ancien, à proximité de l'Étang de Canet-Saint-Nazaire à l'est, du complexe sportif, du centre de loisirs, du restaurant scolaire à l'ouest. Contexte urbain résidentiel pavillonnaire (maisons individuelles isolées ou groupé en R+1 maximum). Proximité des arrêts de bus. Présence de boisements et d'arbres isolés au sein de la zone. Vue ouverte sur l'Étang et la zone urbaine de Canet-en-Roussillon.
Secteur en Site Natura 2000 au nord-ouest de l'OAP.
Espace Proche du Rivage identifié dans le SCOT PR, 9 500m² de surface de plancher totale autorisée à destination d'habitat.
Secteur en bordure d'une frange urbaine et rurale à caractériser identifiée dans le SCOT de la Plaine du Roussillon.
Aléa incendie de forêt et de végétation : partiellement concernée par un risque élevé à très élevé (PAC 2024).

● Localisation :



● Enjeux du projet :

⊙ La préservation et la mise en valeur des composantes paysagères comme les espaces végétalisés existants et proches de l'étang.
⊙ L'intégration harmonieuse du futur quartier, entre un espace urbanisé et un espace proche du rivage, conformément aux enjeux identifiés par le SCOT PR.
⊙ La qualité de l'insertion urbaine et architecturale, parmi un quartier aux typologies architecturales pavillonnaires.
⊙ La création d'un quartier à faible impact environnemental inséré dans un écrin de verdure composé d'espaces naturels et paysagers.
⊙ Le développement de l'offre en hébergement touristique haut de gamme.
⊙ La diversification de l'offre de logements pour répondre aux besoins variés des habitants.
⊙ La continuité urbaine fonctionnelle et paysagère entre le nouveau secteur et le quartier existant par une composition urbaine adéquate et des axes de communication assurant un maillage efficace vers les aménités du village, pour l'ensemble des mobilités.

● Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine du quartier :

⊙ Le secteur accueillera des logements, un équipement public et une résidence hôtelière.
⊙ L'ensemble du quartier s'organisera sur trois zones, l'une au nord du secteur, plantée et pouvant accueillir du stationnement perméable et l'équipement public; deux autres au sud-ouest et nord-est dédiée à l'habitat et une au sud-est dédiée à l'hébergement touristique. Un espace paysager à préserver et à valoriser constituera un espace tampon entre les habitations et la résidence hôtelière, des équipements ludiques et éducatifs pourront être aménagés entre la végétation.
⊙ Le quartier s'inscrira dans la continuité du lotissement environnant. Les typologies bâties en limite du quartier existant seront similaires à celle retrouvées (maisons individuelles groupées) afin d'avoir une cohérence visuelle entre les quartiers. Pour l'ensemble du quartier, les typologies seront variées, du petit collectif à la maison individuelle, de manière à ce que les constructions s'intègrent à leur contexte urbain et naturel (gabarit, rythmes, volumétrie, échelle du quartier environnant).
⊙ Les typologies de logements proposées devront intégrer la mixité sociale, incluant des logements intermédiaires, tout en respectant le contexte résidentiel pavillonnaire.
⊙ La surface totale de plancher à destination d'habitat ne dépassera pas 9 500m², en vue de respecter le seuil préconisée par le SCOT PR.
⊙ Des espaces publics extérieurs plantés seront maintenus ou aménagés, avec des plantations d'arbres, et des massifs végétalisés, sur une superficie minimale de 8 000 m² (10% emprise totale zone AU).

2 Déplacements et stationnement :

⊙ Les nouvelles voies seront connectées aux voiries existantes de façon à garantir un maillage optimal. Les voies se terminant en raquette de retournement sont à proscrire, seule une contrainte technique forte et motivée peut justifier leur utilisation.
⊙ Trois accès automobiles seront prévus: un au nord par la voie du Levant, un dans la continuité de la rue de l'Étang et un autre depuis la rue des Aubépines. Des accès piétons seront prévus à l'ouest, dans la continuité des venelles piétonnes existantes, ainsi qu'à l'est pour accéder aux abords de l'étang.
⊙ Les voies carrossables créées auront des emprises réduites et leurs abords seront végétalisés pour

créer un cadre de vie agréable tout en facilitant l'accès aux différentes parties du projet. Elles seront aussi équipées de trottoirs et de pistes cyclables.

⊙ L'accès à l'équipement public se fera par la nouvelle voie créée en accroche à la rue de l'Étang et la voie du Levant. Deux parkings seront prévus en accroche à ce bâtiment. Ces poches seront intégrées harmonieusement dans le paysage (haie en limite, arbres ombrageants, revêtements de sols perméables).

⊙ Le stationnement sera prévu sur des poches intégrées à l'aménagement global. Elles seront le plus végétalisées possible.

⊙ Ce nouveau secteur devra être desservi par les transports en commun. Une réflexion sur la création d'un arrêt de bus devra être menée.

Mobilités douces :

⊙ Des cheminements piétons devront être aménagés entre les îlots bâtis pour favoriser la perméabilité piétonne du quartier.

⊙ Des liaisons cyclables seront prévues afin de connecter les espaces verts, l'équipement public au nord et les habitations et les hébergements touristiques au sud du secteur.

⊙ Du stationnement pour vélos sera prévu, notamment à proximité des entrées et sur les aires de stationnement projetées.

3 Environnement, paysage et prévention des risques :

⊙ L'urbanisation du secteur prendra en compte les éléments paysagers présents, notamment les arbres isolés, les boisements,les perspectives sur l'étang. Les arbres existants seront maintenus, tout abattage devra être justifié par une contrainte technique forte, chaque arbre coupé sera remplacé.

⊙ Les perspectives sur l'étang sont à prendre en compte par la limitation des hauteurs bâties en fonction de la topographie du site et/ou par la création de fenêtres paysagères sur les axes de circulation, cheminements piétons et espaces publics.

⊙ Les entrées de quartier et les espaces tampons entre les quartiers seront structurés par de la végétation

⊙ La végétation fera partie intégrante de la composition du secteur : voiries, clôtures, pieds de façades, pieds d'arbres.

⊙ La conservation ou la création d'une frange végétale de fin d'urbanisation en limites nord-est et sud, avec gestion naturelle et maintien des arbres isolés, permettra de créer une épaisseur fonctionnelle et paysagère. Elle contribuera à l'intégration paysagère du secteur, tout en maintenant les points de vue sur l'étang.

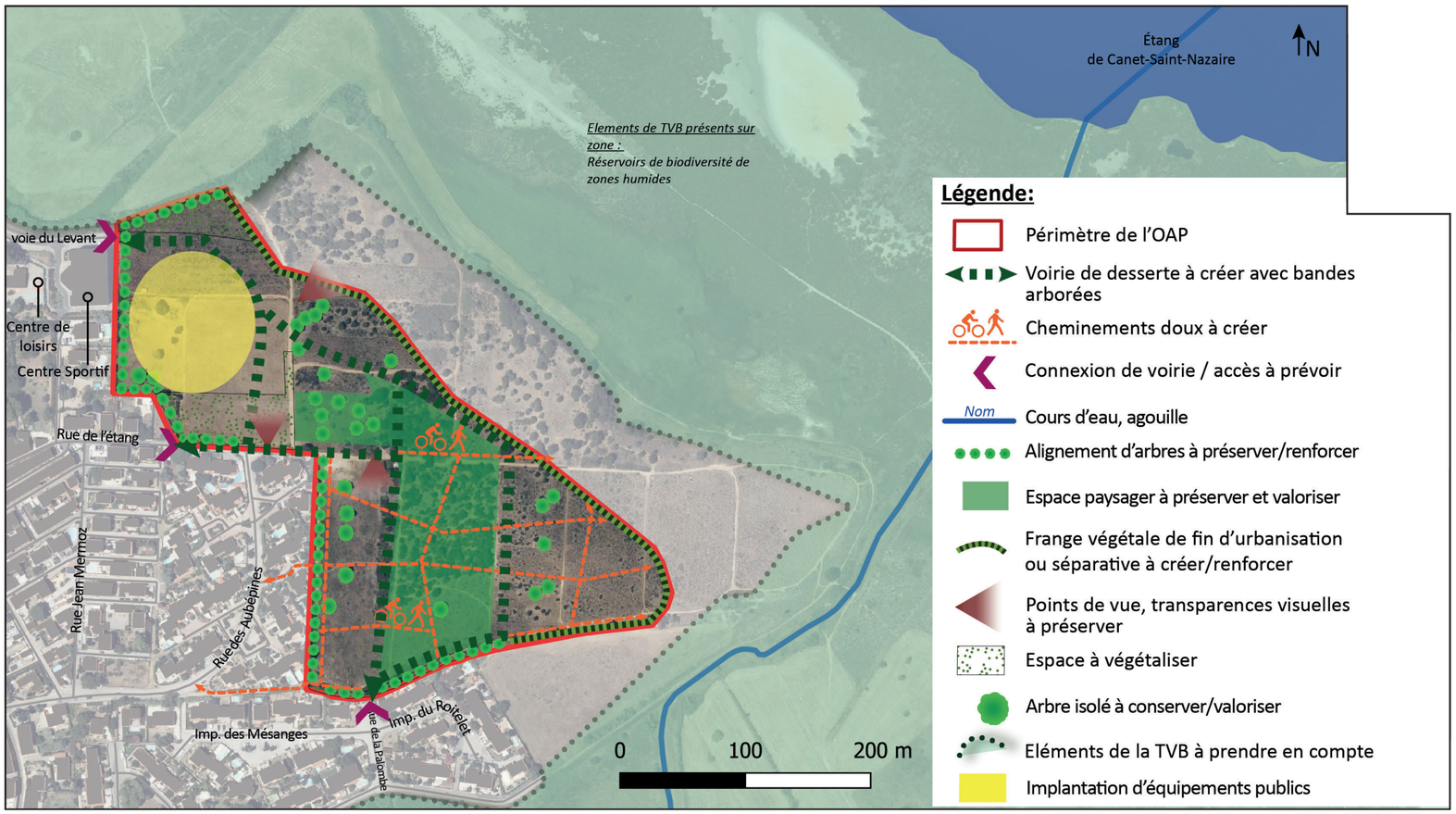
⊙ Les voiries internes à l'opération seront le plus possible accompagnées de plantations d'espèces végétales locales, afin de végétaliser le quartier, d'apporter de l'ombre sur les voies de communication, le tout en limitant la consommation d'eau. Ces espaces végétalisés pourront prendre la forme de bandes continues le long des voies (fosses d'arbres continues), favorisant ainsi l'infiltration des eaux de pluies. A ce titre, des noues paysagères peuvent aussi être envisagées.

⊙ Les clôtures seront perméables afin de favoriser l'écoulement des eaux de ruissellement et permettre le déplacement de la petite faune.

⊙ Les espaces non bâtis devront être autant que possible perméables afin d'assurer une infiltration optimale des eaux de pluie et de ne pas surcharger les ouvrages conçus à cet effet.

⊙ Les ouvrages de gestion des eaux pluviales (noues, bassins de rétention) seront paysagers et accessibles, afin d'être intégrés au quartier et de participer à l'ambiance paysagère.

⊙ Des mesures pour assurer la défendabilité du secteur vis-à-vis du risque incendie de feu de forêt (accès pompier, emplacement hydrants) seront adoptées.



Saint Nazaire - OAP Xo'n Barbet

● Contextualisation :

► **Vocation principale :** Habitat sous forme d'une ou plusieurs opérations d'aménagement d'ensemble

► **Zonage :** 1AUH-3

► **Surface de la zone :**12 ha

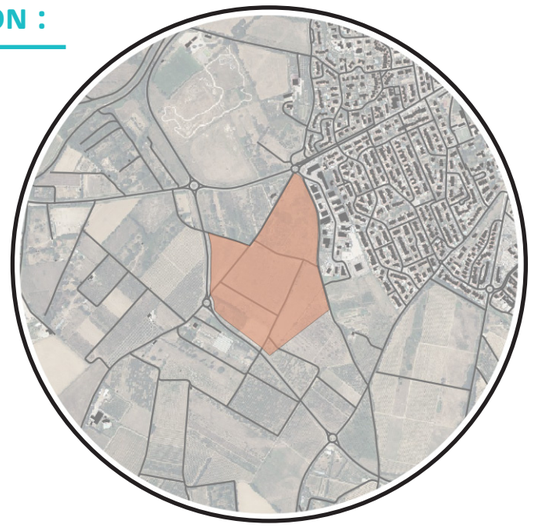
► **Densité projetée :** 35 logements/ hectare.

► **Prévisionnel de logements :** 420 logements

► **Points d'attention :** Secteur situé au sud-ouest de la commune, à moins de 10 minutes à pied du centre-ville. Il s'inscrit dans un contexte périphérique de la zone urbaine. Il est bordé au nord par une zone d'activités et de commerces, au sud par une voie de contournement et par des terrains agricoles à l'est et l'ouest.

Aléa incendie de forêt et de végétation : partiellement concernée par un risque élevé à très élevé (PAC 2024).

● Localisation :



● Enjeux du projet :

⊙ L'intégration harmonieuse du futur quartier, entre un espace urbanisé et une zone agricole.

⊙ La prise en compte du risque inondation dans l'aménagement du secteur.

⊙ La qualité de l'insertion urbaine et architecturale des nouvelles constructions et la création des typologies variées.

⊙ Le traitement paysager de la frange sud aux abords de la voie de contournement.

⊙ La préservation de haies, d'alignements d'arbres et de quelques sujets isolés.

⊙ La diversification de l'offre de logements pour répondre aux besoins variés des habitants et favoriser la mixité sociale, incluant des logements intermédiaires, des logements en accession sociale (PSLA) et des logements locatifs adaptés.

⊙ La continuité urbaine entre le nouveau secteur et le quartier existant par une composition urbaine adéquate et des axes de communication assurant un maillage efficace pour l'ensemble des mobilités.

● Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine du quartier :

⊙ Le quartier s'inscrira dans le prolongement de l'urbanisation existante et en accroche directe avec l'avenue de Cabestany.

⊙ La forme urbaine devra être variée pour créer un paysage urbain dynamique et permettre de répondre à l'objectif de densité du secteur. Un gradient des hauteurs favorisera la transition paysagère du quartier avec l'espace rural.

⊙ Les typologies de logements assureront la création d'espaces extérieurs privatifs tenant compte de la problématique des vis-à-vis.

⊙ Des espaces publics conviviaux seront créés afin de contribuer à la qualité du cadre de vie du quartier.

⊙ Des commerces de proximité et des services seront implantés en RDC de bâtiments de logements, sur la partie sud ouest du site à proximité du rond point.

⊙ Des logements sociaux seront implantés en partie nord alors qu'une résidence séniors et/ou des logements collectifs s'intégreront en coeur de quartier.

2 Déplacements et stationnement :

⊙ L'entrée principale du quartier se fera au nord depuis l'avenue de Cabestany et au sud depuis la voie de contournement,après sécurisation des ronds points (cf. OAP Déplacements).

⊙ D'autres accès devront être prévus en continuité des quartiers existants à l'est et au sud. Les voies se terminant en raquette de retournement sont à éviter.

⊙ Le chemin existant bordant le secteur à l'est devra être aménagé pour accueillir le nouveau flux de véhicules et les mobilités actives.

⊙ Le stationnement privé devra être assuré à l'intérieur de la parcelle. Les espaces de stationnement mutualisés pour les visiteurs seront favorisés et intégrés harmonieusement dans le paysage (haie en limite, arbres de haut jet, revêtements de sols perméables).

⊙ Les places de stationnements et les cheminements modes actifs devront être végétalisés et réalisés en revêtement perméable.

Mobilités douces :

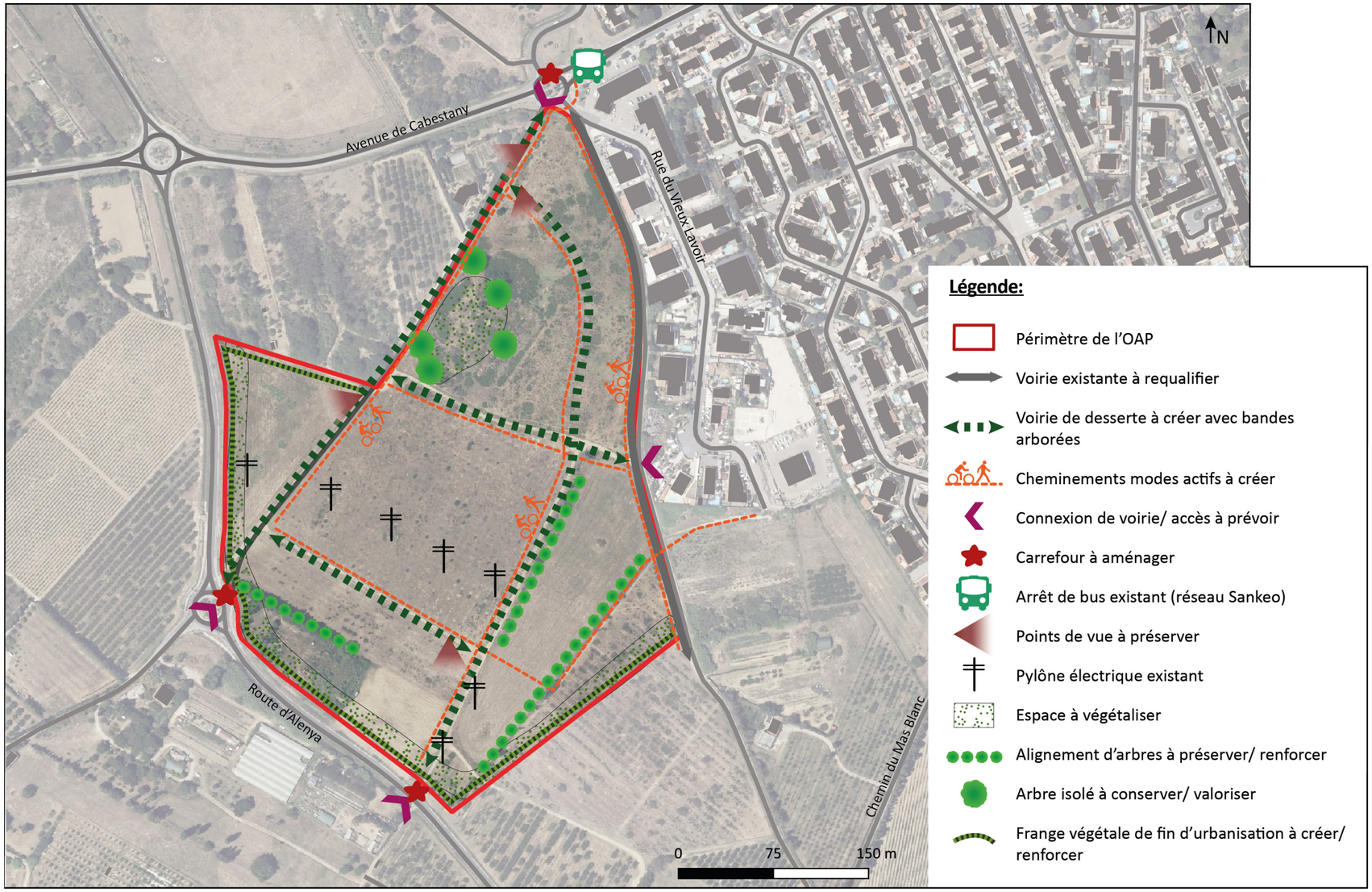
⊙ L'ensemble des voies intégrera les mobilités actives ou assurera le partage des modes en toute sécurité (cf. OAP Déplacements).

⊙ Des cheminements piétons seront aménagés entre les îlots bâtis pour favoriser la perméabilité piétonne du quartier et assurer l'accès aux arrêts de bus à proximité.

⊙ Des emplacements de stationnement pour vélos seront à aménager sur l'ensemble du secteur.

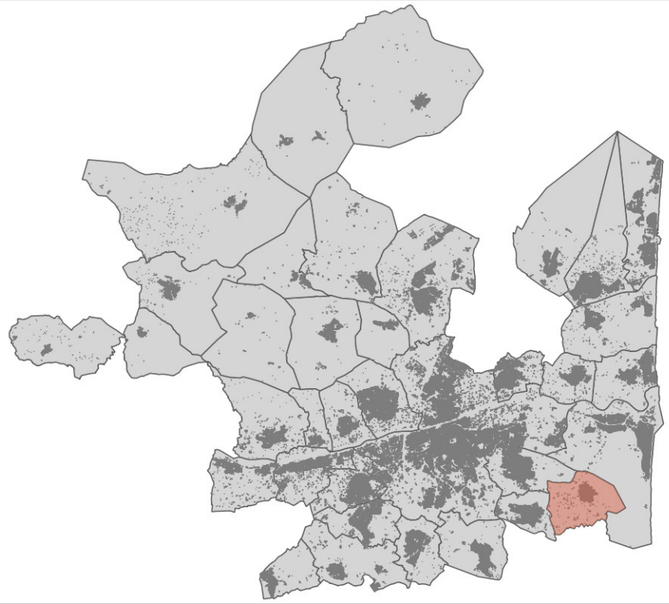
3 Environnement, paysage et prévention des risques :

- Une épaisseur libre de constructions devra être préservée le long de la voie de contournement afin de créer un espace tampon entre la voie et la zone à bâtir.
- Les alignements d'arbres existants et les haies seront autant que possible conservés et valorisés.
- La végétation devra intégrer et structurer le site : abords de voirie, stationnement, clôtures, pied de façades... La voirie (dont le stationnement) sera végétalisée de manière continue, par des plantations de grand port.
- Les espaces non bâtis devront être perméables afin d'assurer une infiltration optimale des eaux de pluie et de ne pas surcharger les ouvrages conçus à cet effet.
- Les clôtures devront être végétalisées et perméables pour l'eau et pour favoriser le passage de la petite faune locale.
- Des ouvrages de gestion des eaux pluviales (noues, bassins de rétention) devront être végétalisés et accessibles, favorisant la création d'espaces verts de rencontre et de loisirs au cœur du quartier.
- L'aménagement d'une frange de fin d'urbanisation, permettra de créer une épaisseur fonctionnelle et paysagère. Il s'agira d'une haie vive associant à minima la strate arborée et arbustive. Sa hauteur et son épaisseur permettront d'éviter une rupture trop brute avec le contexte paysager environnant.
- Au moins 10 % de la surface du secteur devront être réservés au maintien ou à la création d'espaces verts publics.
- Des mesures pour assurer la défendabilité du secteur vis-à-vis du risque incendie de feu de forêt (accès pompier, emplacement hydrants) seront adoptées.
- L'utilisation et le développement des énergies renouvelables seront à intégrer dès la conception du projet (panneaux photovoltaïques, eau chaude solaire…).



Orientations d'Aménagement et de Programmation







Saleilles

Saleilles - OAP secteur Est

● Contextualisation :

► **Vocation principale :** Habitat

► **Zonage :** 1AUH-2

► **Surface de la zone :** 8,6 ha

► **Densité projetée :** 40 logements/hectare.

► **Prévisionnel de logements :** 340 logements

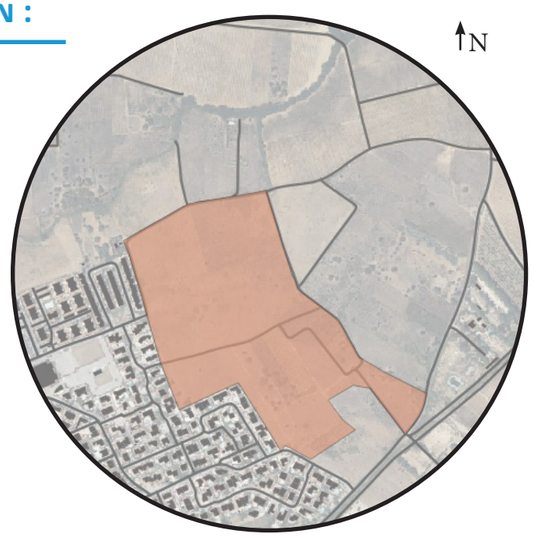
► **Points d'attention :** Situé en entrée de ville à l'est de la commune, à environ 600 m du centre-ville, soit 10 min. à pied. Contexte résidentiel à l'ouest, fin d'urbanisation et contact avec des espaces agricoles. Proximité des équipements publics et sportifs.

Présence d'éléments de la trame verte et bleue sur la quasi totalité de la zone : corridors écologiques des milieux agricoles non cultivés.

Site de Projet Stratégique à dominante d'habitat (SPS) du SCOT PR. Secteur en bordure d'une frange urbaine et rurale à caractériser identifiée dans le SCOT.

Aléa incendie de forêt et de végétation : concernée par un risque élevé (PAC 2024).

● Localisation :



● Enjeux du projet :

- Le traitement paysager de l'entrée de ville et la composition architecturale de la façade urbaine.
- Une vue sur le Canigó à valoriser.
- La préservation des haies, alignements d'arbres ou arbres isolés existants.
- La prise en compte des enjeux environnementaux suite à l'analyse de terrain.
- La prise en compte des risques naturels identifiés sur le site, avec l'aménagement d'une zone tampon à caractère perméable et végétalisée, et des règles d'implantation et de construction spécifiques.
- L'intégration harmonieuse du futur quartier, entre un espace urbanisé et une frange urbaine/rurale à qualifier, conformément aux enjeux identifiés par le SCOT.
- L'intégration paysagère et fonctionnelle avec les quartier voisins et les équipements publics à proximité.
- La diversification de l'offre de logements pour répondre aux besoins variés des habitants et favoriser la mixité sociale, incluant des logements intermédiaires et sociaux.

● Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine du quartier :

- La forme urbaine devra être variée pour créer un paysage urbain dynamique et permettre de répondre à l'objectif de densité du secteur SPS du SCOT PR.
- L'offre de logements devra être diversifiée pour répondre aux besoins variés des habitants et favoriser la mixité sociale, incluant des logements intermédiaires, des logements en accession sociale (PSLA) et des logements locatifs adaptés.
- Un gradient des hauteurs favorisera la transition paysagère du quartier avec l'espace rural.
- L'implantation du bâti devra se faire en retrait du quartier voisin et du chemin de Saint-Nazaire. Ces espaces non bâtis constitueront des espaces tampons végétalisés, support d'itinéraires piétons.
- La mitoyenneté ou l'habitat groupé sont souhaités.

2 Déplacements et stationnement :

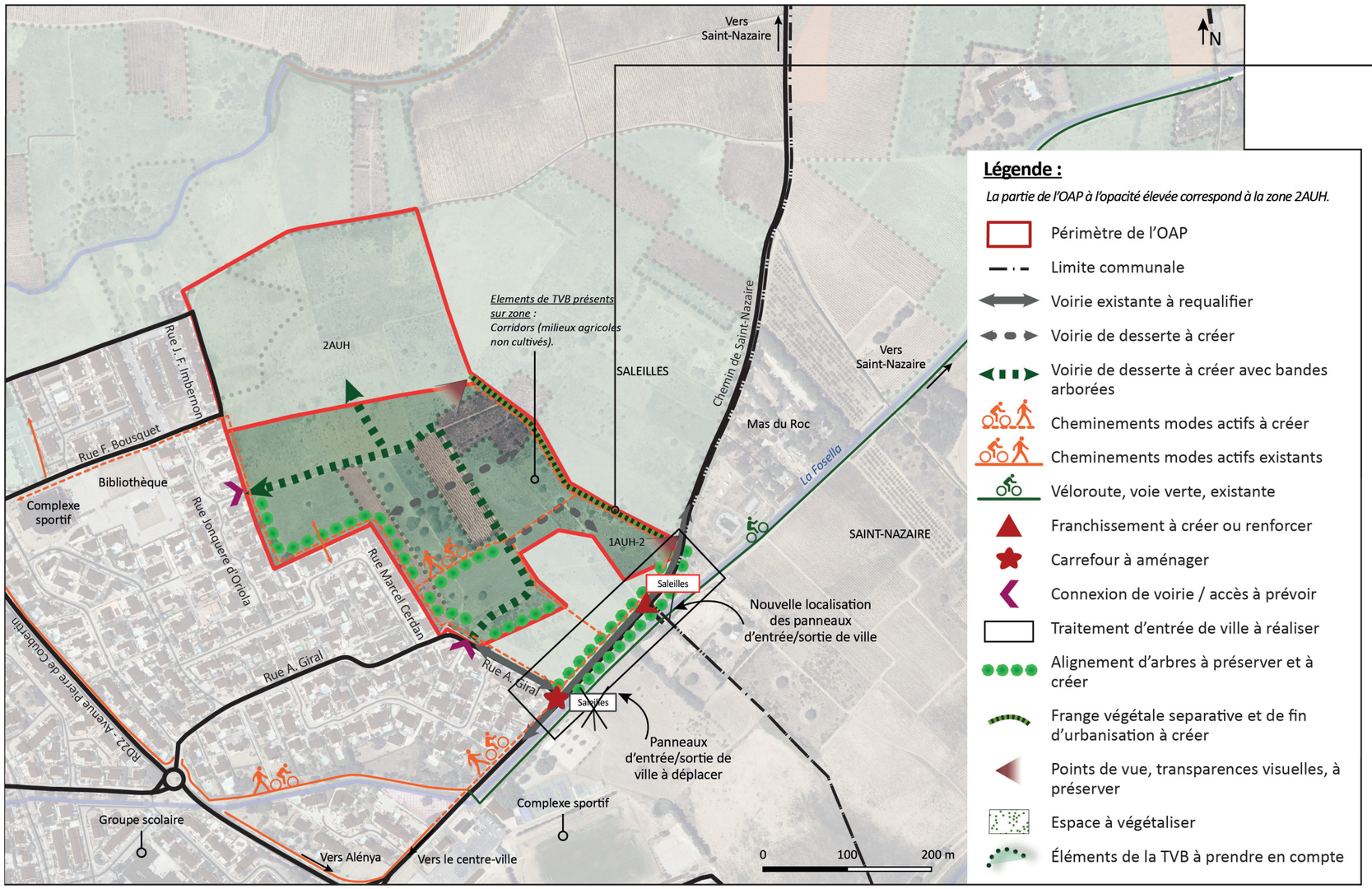
- Le principal accès au secteur se fera depuis la rue Aimé Giral au sud. Le tronçon connecté au chemin de Saint-Nazaire, ainsi que l'intersection devront être qualifiés, assurant la cohabitation de tous les modes de déplacements.
- Le chemin de Saint-Nazaire fera l'objet de travaux de requalification : création de franchissements modes actifs, relocalisation du panneau d'entrée de ville, végétalisation, etc.
- Un accès secondaire devra être prévu à l'ouest par la rue Jonquere d'Oriola assurant la connexion de la nouvelle urbanisation aux quartiers existants.
- Une voie principale centrale connectera le secteur aux rues Giral et Jonquere d'Oriola. Les voies sans issues sont à éviter.
- Une voie sera créée vers le nord, afn d'anticiper la connexion et le développement urbain du secteur 2AU-H au nord.
- La voirie de la zone devra être optimisée afin de ralentir la circulation motorisée et favoriser la circulation des modes actifs, ainsi que participer à réduire l'artificialisation des sols.
- La voie de circulation principale sera arborée et connectée au quartier voisin. Chaque mode trouvera sa place sur cet axe (espace piéton exclusif).
- Les espaces de stationnement mutualisés pour les visiteurs seront favorisés et intégrés harmonieusement dans le paysage (haie en limite, arbres, revêtements de sols perméables).

Mobilités douces :

- Un accès piéton sera possible au nord-ouest, depuis la rue Frédérick Bousquet.
- Du stationnement pour vélos devra être prévu sur l'ensemble de la zone.
- Des connexions modes actifs assureront les liaisons avec les quartiers voisins, les équipements publics et les itinéraires modes actifs situés à proximité (voie verte le long de La Fossella, vers le centre-ville...).

3 Environnement, paysage et prévention des risques :

- La végétation fera partie intégrante de la structure du site et contribuera au maillage d'espaces verts et naturels, ainsi qu'à la création d'une trame verte en zone urbaine.
- La voirie sera végétalisée de manière continue, par des plantations de grands sujets sur l'axe principal et par des arbustes sur les axes secondaires.
- Au moins 10 % de la surface du secteur sera réservée au maintien ou à la création d'espaces verts publics, soit 8 600 m².
- Les franges de fin d'urbanisation seront traitées par des aménagements paysagers et continus. L'épaisseur devra inclure une haie aux strates diversifiés, permettant la plantation de grands sujets. Ces franges pourront intégrer l'aménagement de cheminements modes actifs.
- Des vues sur le Canigó seront assurées par des perméabilités de la forme urbaine et la création de cheminements.
- Des clôtures devront être végétalisées et rester perméables pour l'eau et le passage de la petite faune locale.
- Une réflexion sur la gestion globale des eaux pluviales à l'échelle de la zone devra être menée. Dans le cas d'ouvrages de rétention, ils devront être traités de manière paysagère et être accessibles.
- Des mesures pour assurer la défendabilité du secteur vis-à-vis du risque incendie de feu de forêt (accès pompier, emplacement hydrants) seront adoptées.





ALIGNEMENT SUR HAIE BASSE

HAIE FILTRE VENT

Illustrations issues de l'OAP entrée de ville du PLUi D PMM.
Source : AURCA

Saleilles - OAP extension zone économique

● Contextualisation :

► **Vocation principale :** Activités économiques artisanales, sous forme d'une ou plusieurs opérations d'aménagement d'ensemble.

► **Zonage :** 1AUE1

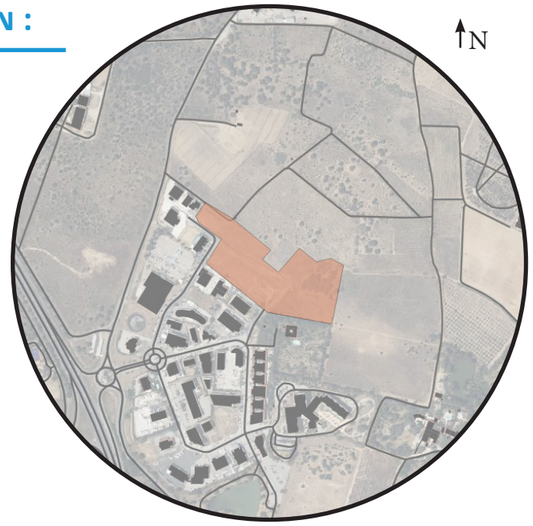
► **Surface de la zone :** 3 ha

► **Points d'attention :** Situé en continuité d'une zone d'activités existante dans un contexte agricole. Situé à l'ouest de Saleilles, en limite communale avec Perpignan.

Présence d'éléments de la trame verte et bleue sur la quasi-totalité de la zone : corridors des milieux agricoles cultivés et non cultivés.

Site de Projet Stratégique (SPS) économique du SCOT Plaine du Roussillon.
Aléa incendie de forêt et de végétation : concernée par un risque élevé à très élevé (PAC 2024).

● Localisation :



● Enjeux du projet :

⊙ Le confortement de l'offre économique du secteur et de la commune.

⊙ Des mesures d'intégration et de réduction des nuisances vis-à-vis du mas existant (Mas Reynès) au sud de la zone.

⊙ L'intégration paysagère des bâtiments sur un terrain plat et peu arboré, entre la ZAE déjà urbanisée et une frange urbaine/rurale à qualifier (SCOT Plaine du Roussillon).

⊙ La préservation des espaces boisés et alignements d'arbres existants, tout en assurant les mesures légales d'entretien liées au risque incendie.

⊙ La requalification et le prolongement des axes de circulation donnant accès à la zone, en intégrant les modes actifs, garantissant une continuité urbaine fonctionnelle et paysagère.

⊙ La prise en compte des enjeux environnementaux suite à l'analyse réalisée par le BE SCE.

● Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine du quartier :

⊙ L'implantation des bâtiments devra optimiser le foncier de la zone, avec une création minimale de voirie et en favorisant la qualité paysagère du quartier.

⊙ Les façades secondaires devront être traitées avec le même soin que les façades principales.

⊙ La forme urbaine assurera, autant que possible, une implantation des surfaces de stockage hors du champ de visibilité depuis les axes de circulation. Ces surfaces et les aires de stationnement, devront être intégrées de manière paysagère (plantations, clôtures plantées, sols perméables, etc.).

⊙ Le secteur devra développer une identité visuelle homogène sur son ensemble, traduite par un nuancier de matériaux, par le mobilier urbain (mâts d'éclairage, bornes, clôtures…) et par une signalétique en relation avec l'aspect architectural (cahier de prescriptions architecturales et paysagères à élaborer).

⊙ La composition urbaine et architecturale devra prendre en compte l'ensoleillement et les vents dominants, pour optimiser l'orientation des bâtiments, la composition des façades, les accès...

⊙ Dans la recherche d'une convivialité et d'une dynamique de la zone, la connexion (notamment modes actifs) vers le plan d'eau et les aménités proches devra être assuré.

2 Déplacements et stationnement :

⊙ L'accès devra être assuré depuis la rue du Capcir. Pour cela, cet axe devra être requalifié ainsi que le carrefour faisant l'intersection avec l'impasse du Conflent. Un accès secondaire pourra être créé au sud de la zone par le prolongement de la rue de la Côte Radieuse.

⊙ Une voie de service devra permettre d'assurer l'entretien du fossé le long de la frange urbaine et rurale nord.

⊙ Le principe de circulation devra assurer l'optimisation des voies. Les voies sans issues sont à éviter.

⊙ Le stationnement devra être géré de manière groupée, sur des aires dédiées, perméables et plantées. Des ombrières photovoltaïques pourront aussi être implantées, sans pour autant empêcher la plantation d'arbres.

⊙ Les aménagements proposés devront respecter l'OAP Déplacements du présent PLUi.

Mobilités douces :

⊙ La voirie principale devra intégrer des trottoirs ou voies vertes pour permettre la circulation modes actifs à l'intérieur de la zone.

⊙ Un maillage modes actifs connectera avec la zone d'activités existante, vers l'arrêt de bus le plus proche (rue de la Côte Radieuse) et vers "l'étang de Saleilles" situé au sud du secteur.

⊙ Du stationnement pour vélos sera à prévoir.

3 Environnement, paysage et prévention des risques :

- Une trame végétale devra structurer la zone. Elle aura un rôle fonctionnel et écologique.
- Un traitement paysager qualitatif des franges urbaines et rurales devra être proposé afin de créer une transition entre ce secteur et les espaces agricoles environnants. Au nord, le fossé existant sera préservé et entretenu.
- Les arbres existants sur la zone seront préservés autant que possible, notamment les boisements situés à l'est, en contact direct avec les espaces agricoles (réservoirs de biodiversité).
- L'ensemble des voies, notamment les cheminements modes actifs, devra être accompagné de plantations d'arbres.
- Les clôtures devront être perméables pour l'eau et pour favoriser le passage de la petite faune locale. Elles seront et de préférence plantées, à minima celles donnant sur l'espace public.

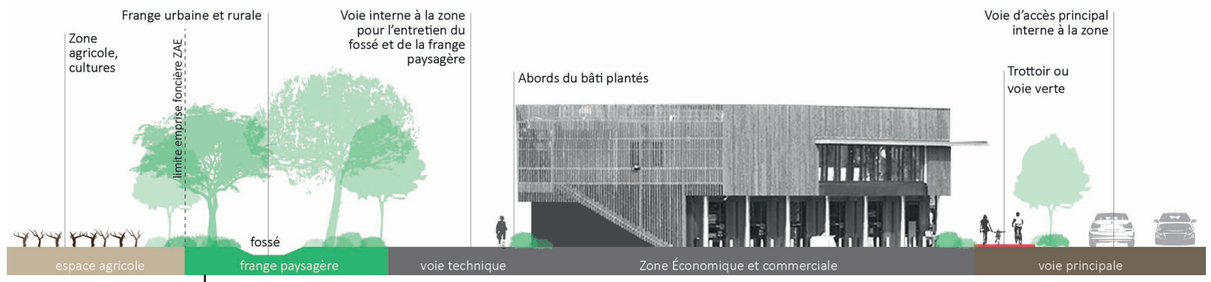


Illustration de principe d'aménagement paysager d'une frange urbaine et rurale. Source : AURCA

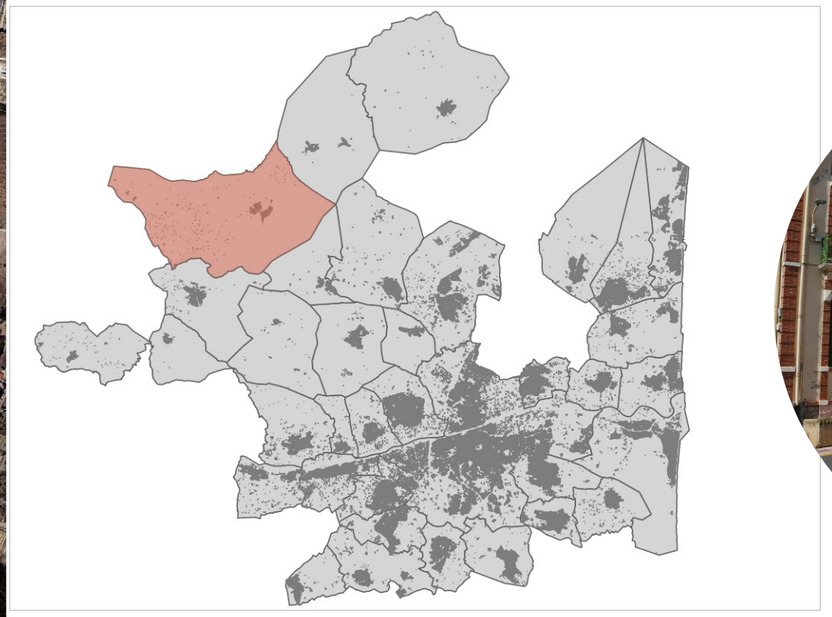


- Une réflexion sur la gestion globale des eaux pluviales à l'échelle de la zone devra être menée. Dans le cas d'ouvrages de rétention, ils devront être paysagers et accessibles. Leur emplacement devra contribuer au cadre de vie du secteur.
- Les bâtiments seront conçus de manière à pouvoir intégrer des dispositifs de production d'énergies renouvelables, et prévoir l'écoulement des eaux de pluie des toits vers des réservoirs ou des espaces verts.
- En terme de performance environnementale, il est recommandé l'utilisation des "éco-matériaux*".
- Des mesures pour assurer la défendabilité du secteur vis-à-vis du risque incendie de feu de forêt (accès pompier, emplacement hydrants) seront adoptées.

** Les éco-matériaux sont des matériaux qui minimisent l'utilisation de ressources fossiles et qu'utilisent peu d'énergie dans leur procédés de fabrication et de transport.*

Orientations d'Aménagement et de Programmation







Tautavel

Tautavel - OAP secteur La Miraille

● Contextualisation :

► **Vocation principale :** Habitat

► **Zonage :** 1AUH-4

► **Surface de la zone :** 1 ha.

► **Densité projetée :** 20 logements/hectare

► **Prévisionnel de logements :** 20 logements projetés au terme de la zone

► **Points d'attention :** Secteur au nord du tissu urbain Tautavellois, sur la rive droite du Verdouble. Contexte urbain résidentiel pavillonnaire.
Proximité de l'avenue Edouard Sire.
Secteur concerné par une frange urbaine et rurale à caractériser identifiée dans le SCOT.

● Localisation :



● Enjeux du projet :

⊙ L'adaptation de la densité pour répondre aux attentes actuelles de confort et de qualité de vie et aux enjeux de sobriété foncière.

⊙ La continuité urbaine entre le nouveau secteur et le quartier existant par une composition urbaine adéquate et des axes de communication assurant un maillage efficace pour l'ensemble des mobilités.

● Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine du quartier :

⊙ Les typologies de logements proposées devront être en cohérence avec le bâti existant (type maisons individuelles groupées ou non) pour ne pas rompre l'homogénéité actuelle.
⊙ Les terrains auront une surface minimale de 400m² et accueillerons des maisons de 3 ou 4 face, avec une hauteur maximale R+1.
⊙ Les îlots bâtis seront perméables aux déambulations piétonnes, pour assurer un maillage dans le quartier tout en aérant le tissu urbain.

⊙ Un élément à protéger (haie d'espèces indigènes en bordure sud du secteur) sera maintenu en espace public paysager libre d'accès pour les piétons.

2 Déplacements et stationnement :

⊙ Le prolongement de la rue Jean Piveteau au sud-est permettra de desservir la zone. Cette dernière traversera le secteur du sud-ouest au nord-est pour rejoindre la rue Edouard Sire.
⊙ L'avenue Edouard Sire sera également requalifiée au droit de la limite nord du secteur pour permettre son accès.
⊙ Des aménagements de trottoirs seront attendus sur l'avenue Edouard Sire (emplacement réservé), existante et non équipée actuellement, ainsi que sur la future voie de desserte.
⊙ Les voies se terminant en raquette de retournement seront limitées au maximum.
⊙ La voie de desserte principale de l'opération sera constituée de bandes arborées de part et d'autre de la voirie. Ces bandes devront être continues (fosses d'arbres continues) et pourront prendre la forme de noues paysagères, la perméabilité étant recherchée. Les bandes seront placées au plus proche de la voirie, constituant ainsi un écran vert entre les trottoirs et les voies.

⊙ Le stationnement sera prévu à l'intérieur des parcelles pour les véhicules dédiés au foyer, en plus des places sur voirie pour les visiteurs. Des poches de stationnement pourront être envisagées, elles seront le plus intégrées possible avec un traitement paysager (haie en limite, arbres ombrageants, revêtements de sols perméables).

Mobilités douces :
⊙ Pour favoriser le lien avec le quartier existant à l'est et avec les espaces végétalisés autour du secteur, des cheminements seront aménagés en bordure du secteur d'OAP.
⊙ Des cheminements modes actifs entre les îlots bâtis pourront être réalisés pour favoriser la perméabilité piétonne du secteur. Ceux-ci devront être accompagnés d'une végétation pour le confort thermique des usagers.

3 Environnement, paysage et prévention des risques :

- Le bosquet boisé existant au sud de la zone de l'OAP sera maintenu et à mettre en valeur ("Espace paysager à préserver et valoriser"). Il devra conserver son caractère naturel sur toute la surface.
- Des franges végétales le long des limites nord, ouest et sud du secteur d'OAP favoriseront la transition avec les espaces agri-naturels environnants.
- Les clôtures devront être végétalisées et rester perméables pour l'eau et le passage de la petite faune locale.
- Une réflexion sur la gestion globale des eaux pluviales à l'échelle de la zone devra être menée. Dans le cas d'ouvrages de rétention, ils devront être traités de manière paysagère et être accessibles.
- Les alignements d'arbres présents et les arbres isolés identifiés seront maintenus, renforcés et valorisés dans la mesure du possible.
- Les espaces non bâtis devront être autant que possible perméables afin d'assurer une infiltration optimale des eaux de pluie et de ne pas surcharger les ouvrages hydrauliques conçus à cet effet.
- Des mesures pour assurer la défendabilité du secteur vis-à-vis du risque incendie de feu de forêt (accès pompier, emplacement hydrants) seront être adoptées.



Tautavel - OAP secteur Comijà

● Contextualisation :

► **Vocation principale :** Habitat

► **Zonage :** 1AUH-4

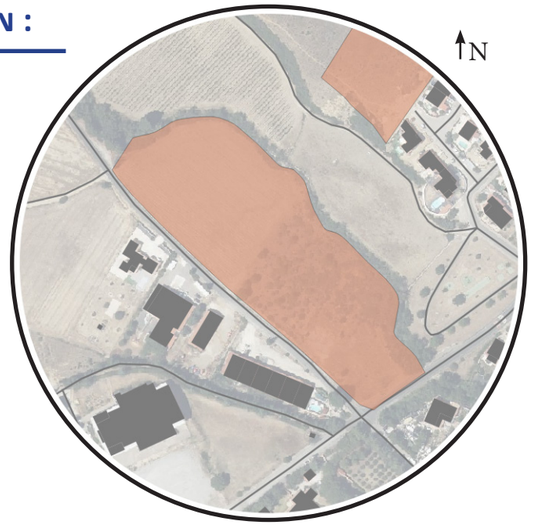
► **Surface de la zone :** 1,77 ha

► **Densité projetée :** 20 logements/hectare

► **Prévisionnel de logements :** Environ 35 logements.

► **Points d'attention :** Secteur à l'ouest du tissu urbain tautavellois, en accroche à la RD59. Le secteur fait face à la zone artisanale communale et est séparé de l'aire de jeux à l'est par le Corrèc del Comijà.
Présence d'arbres isolés sur le terrain (en majorité des pins). Points de vue depuis le site et la RD59 sur les massifs vers le nord-ouest et sur le village et la Torre del Far vers le sud-est.
Aléa incendie de forêt et de végétation : partiellement concernée par un risque élevé (PAC 2024).

● Localisation :



● Enjeux du projet :

◦ L'intégration des futures constructions à leur environnement naturel (topographie et paysage).
◦ La prise en compte des points de vue existants.
◦ La préservation et la mise en valeur des composantes paysagères comme la ripisylve du canal, les bosquets d'arbres et des espaces végétalisés existants.
◦ La continuité urbaine entre le nouveau secteur et le quartier existant par une composition urbaine adéquate et des axes de communication assurant un maillage efficace pour l'ensemble des mobilités.

● Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine du quartier :

◦ Les typologies de logements proposées devront être en cohérence avec le bâti existant (type maisons individuelles groupées ou non) pour ne pas rompre l'homogénéité actuelle.
◦ Les terrains auront une surface minimale de 400m² et accueillerons des maisons de 3 ou 4 face, avec une hauteur maximale R+1.
◦ Les points de vue dans l'axe de la RD59 seront maintenus par un recul des constructions.
◦ Le gabarit, la matérialité de l'enveloppe bâtie et la palette de couleurs, devront assurer sa bonne intégration paysagère.
En ce sens, les hauteurs de constructions seront limitées pour maintenir les points de vue vers le village et le relief.

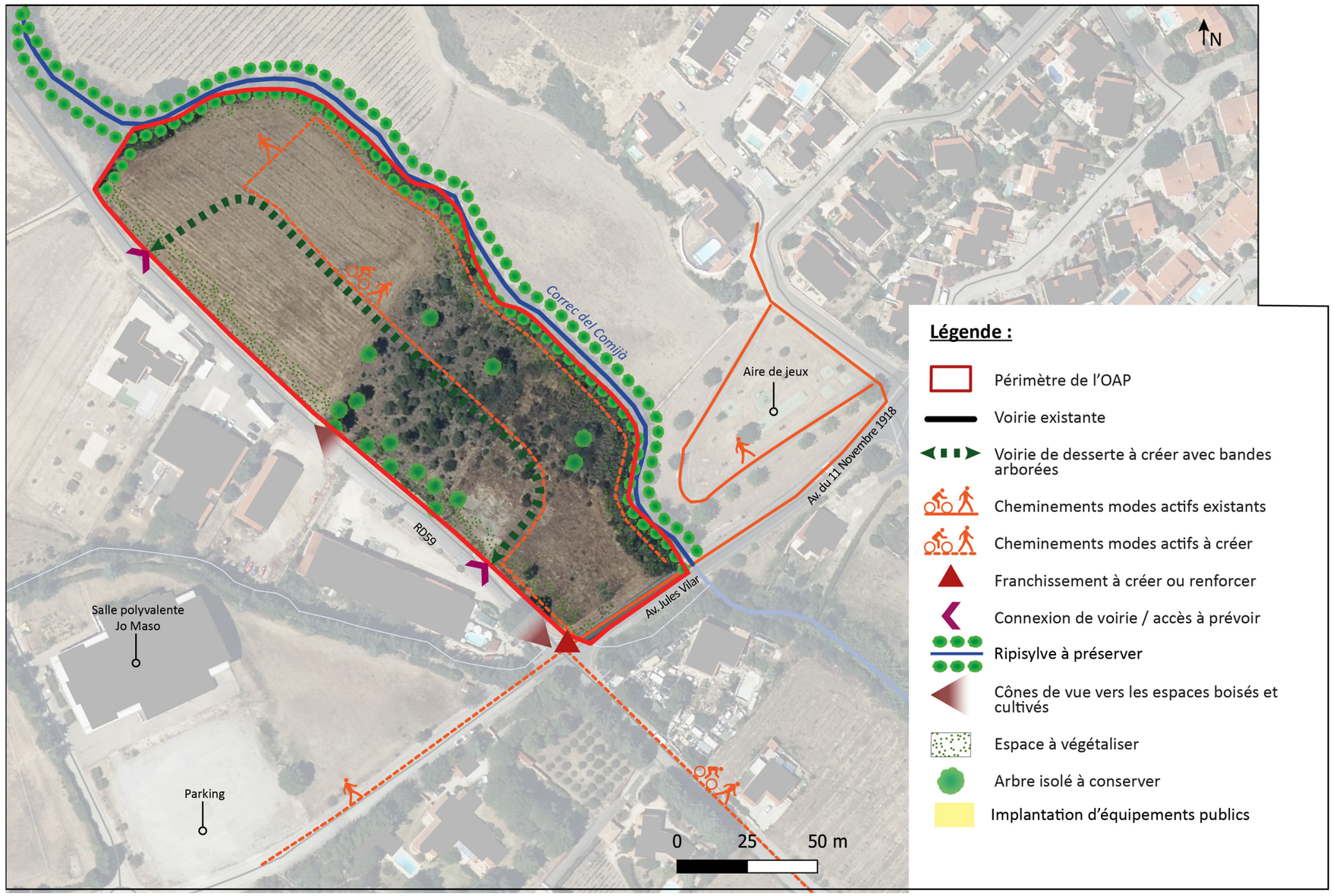
2 Déplacements et stationnement :

◦ Les accès routiers au secteur se feront depuis la RD59, au nord-ouest et au sud du secteur.
◦ La voirie à créer, à double sens, permettra de desservir l'ensemble des logements, en étant parallèle au sens de pente et dans l'axe des principaux points de vue.
◦ La voie de desserte principale de l'opération sera constituée de bandes arborées de part et d'autre de la voirie.Ces bandes devront être continues (fosses d'arbres continues).
◦ Les voies se terminant en raquette de retournement seront limitées au maximum.
◦ Le stationnement sera prévu à l'intérieur des parcelles pour les véhicules dédiés au foyer.
◦ Au niveau de l'intersection piétonne/routière entre la RD59 et l'avenue Jean Vilar, un franchissement modes actifs sera aménagé et sécurisé.

Mobilités douces :
◦ Des trottoirs et une voie cyclable seront aménagés le long de la voie de desserte.
◦ Un cheminement piéton pourra permettre de rejoindre les berges du Correc del Comija et de boucler le secteur avec l'avenue Jean Vilar.
◦ Les liaisons piétonnes avec le parking de la salle Jo Maso seront confortées afin de pouvoir mutualiser cet équipement et donc limiter l'emprise du stationnement visiteurs sur le secteur.

3 Environnement, paysage et prévention des risques :

⊙ L'implantation de constructions sur le secteur devra maintenir les points de vue existants depuis la RD59. Pour cela, une zone "tampon", végétalisée et ouverte, sera maintenue en limite de cet axe routier.
⊙ L'implantation des constructions prendra également en compte le risque inondation et la préservation des milieux humides en maintenant une bande tampon en limites nord et est avec le correc del Comijà et sa ripisylve.
Ces zones tampons, végétalisées pourront intégrer l'aménagement de cheminements modes actifs.
⊙ Les arbres existants sur la zone sont à préserver autant que possible.
⊙ Au moins 10 % de la surface du secteur sera réservé au maintien ou à la création d'espaces verts publics, soit 1 770 m².
⊙ Les clôtures devront être végétalisées et rester perméables pour l'eau et le passage de la petite faune locale. Les essences végétales seront variées, résistantes et peu consommatrices d'eau.
⊙ Les espaces non bâtis devront être autant que possible perméables afin d'assurer une infiltration optimale des eaux de pluie et de ne pas surcharger les ouvrages hydrauliques conçus à cet effet.
⊙ Une réflexion sur la gestion globale des eaux pluviales à l'échelle de la zone devra être menée. Dans le cas d'ouvrages de rétention, ils devront être traités de manière paysagère et être accessibles.
⊙ Des mesures pour assurer la défendabilité du secteur vis-à-vis du risque incendie de feu de forêt (accès pompier, emplacement hydrants) seront adoptées.



Commune de Tautavel - OAP secteur Entrée de ville

● Contextualisation :

► **Vocation principale :** Équipement

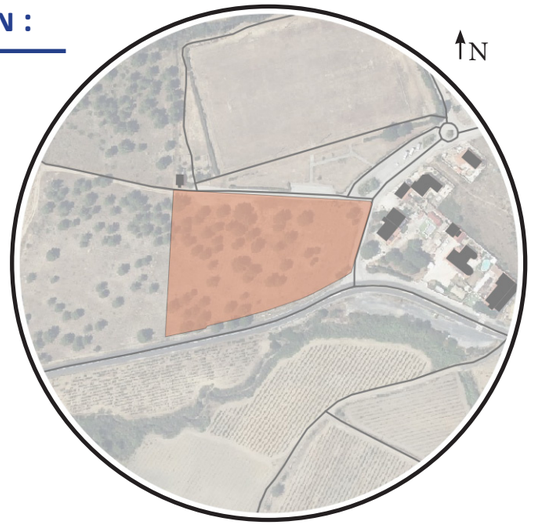
► **Zonage :** 1AUep

► **Surface de la zone :** 1ha

► **Densité projetée :** Non concerné.

► **Points d'attention :** Secteur en entrée de ville est, en continuité du tissu urbain Tautavellois, en accroche à la RD9. Le secteur est limitrophe au Stade Albert Pla et proche de la Chapelle des Saintes Puelles et de la salle polyvalente Jo MASO. Un arrêt de bus se trouve à proximité du site sur la RD9. Présence d'alignements d'arbres (en majorité des pins), boisements et d'une construction en limite nord du secteur. Points de vues depuis le site sur les massifs, le village et la Torre del Far.
Aléa incendie de forêt et de végétation : partiellement concernée par un risque élevé (PAC 2024).

● Localisation :



● Enjeux du projet :

⊙ Le traitement paysager de l'entrée de ville et l'intégration paysagère de l'équipement.
⊙ La prise en compte de la proximité de la route départementale, des risques et nuisances associés.
⊙ La préservation et la mise en valeur des composantes paysagères comme les alignements d'arbres et la pinède au sein du secteur.
⊙ L'intégration de la nouvelle construction à son environnement naturel (topographie et paysage) et bâti.
⊙ La continuité urbaine entre le nouveau secteur et le quartier existant par une composition urbaine adéquate et des axes de communication assurant un maillage efficace pour l'ensemble des mobilités.

● Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine du quartier :

⊙ Le secteur abritera des équipements dédiés aux festivités et/ou activités. Ces dernières seront implantées préférentiellement sur la partie ouest du secteur.
⊙ Le gabarit, la matérialité de l'enveloppe bâtie et la palette de couleur, devront assurer sa bonne intégration paysagère.
⊙ Les façades secondaires de tout bâtiment seront traitées avec le même soin que les façades principales.
⊙ Les façades principales seront orientées vers l'intérieur du site en vue de limiter les nuisances sonores sur les habitations environnantes.
⊙ Les matériaux choisis devront prendre en compte les nuisances sonores générées par les usages des équipements publics en question.
⊙ Les places de stationnement seront localisées au bord de la voie d'accès.
⊙ Un recul paysager vis-à-vis de la route départementale sera prévu. Un alignement d'arbres en complément des sujets existants sera prévu à cet effet.

2 Déplacements et stationnement :

⊙ L'accès se fera à partir du chemin existant en accroche à l'avenue Jules Vilar.
⊙ Le chemin existant, à ce jour en terre, sera requalifié et équipé en trottoirs et végétation jusqu'à l'avenue Jules Vilar afin d'assurer une connexion avec les lotissements.
⊙ Les places de stationnement seront prévues en accroche à la voie de desserte. Celles-ci seront intégrées harmonieusement dans le paysage (haie en limite, arbres ombrageants, revêtements de sols perméables).
⊙ Ce nouveau secteur devra être desservi par les transports en commun. Une réflexion sur le confortement des cheminements piétons jusqu'à l'arrêt de bus devra être menée.

Mobilités douces :
⊙ Des trottoirs seront aménagés le long de la voie de desserte et de l'avenue Jules Vilar.
⊙ Du stationnement pour vélos sera prévu, notamment à proximité de l'entrée et sur les aires de stationnement projetées.
⊙ La circulation par les modes actifs au cœur du secteur sera privilégiée. Des promenades piétonnes seront aménagées parmi les boisements et en lisière des espaces agricoles à l'ouest. Le prolongement du cheminement piéton au bord du canal Las Planes sera aussi prévu le long de la limite nord du secteur.

3 Environnement, paysage et prévention des risques :

⊙ La frange de fin d'urbanisation ouest sera à traiter par des aménagements paysagers et continus. L'épaisseur devra inclure une haie aux strates diversifiées, permettant la plantation de grands sujets. Ces franges peuvent intégrer l'aménagement de cheminements modes actifs.

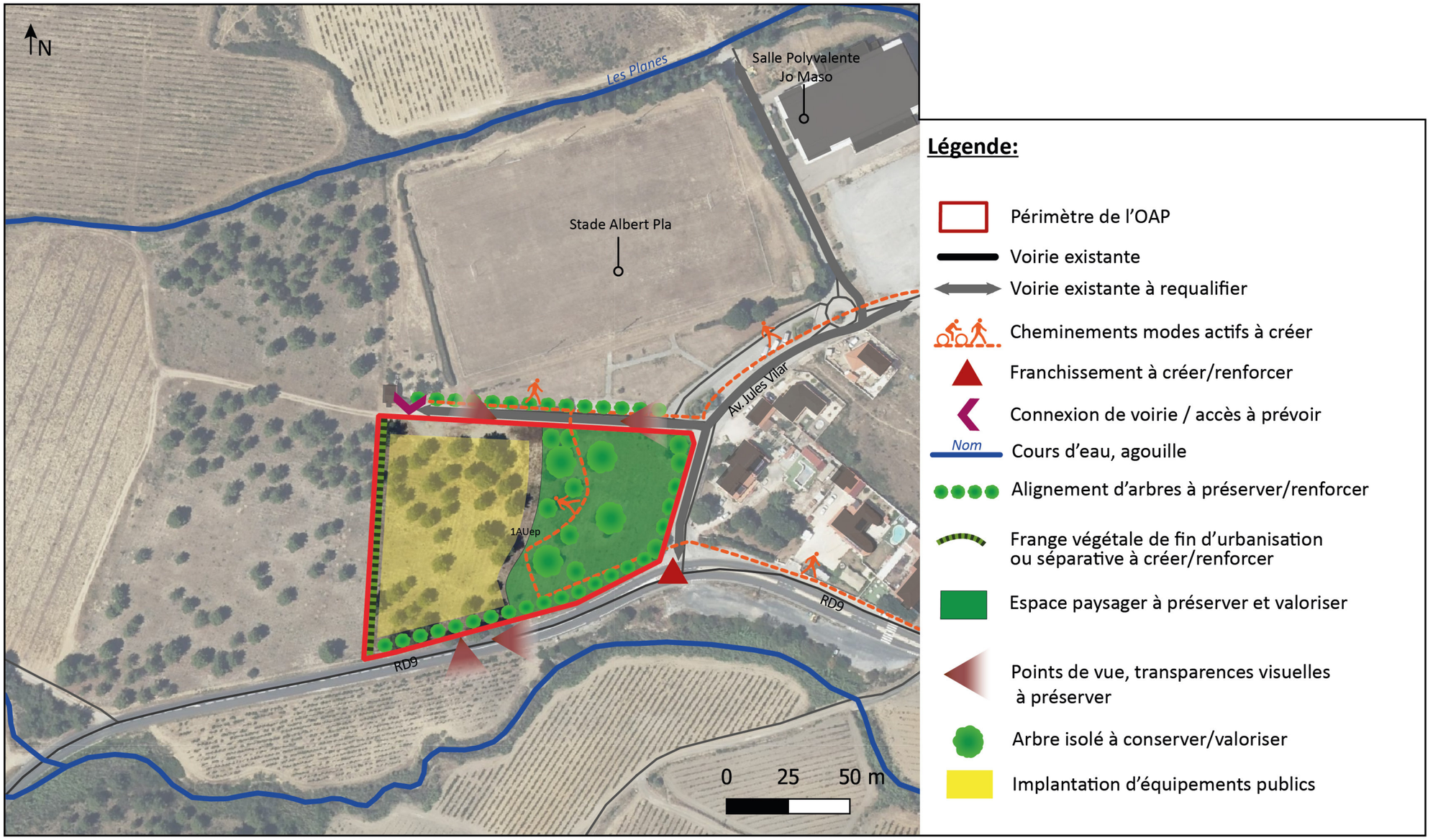
⊙ Un alignement d'arbres en limites sud et est servira d'écran vert pour l'intégration paysagère du site en entrée de ville.

⊙ L'urbanisation du secteur prendra en compte les éléments paysagers présents, notamment les arbres isolés, les perspectives sur le grand paysage et le patrimoine.

⊙ Les arbres existants sur la zone seront à préserver autant que possible.

⊙ La trame végétale permettra de structurer la zone et servira de support pour l'aménagement de chemins dédiés aux piétons. L'ensemble des voies devra être accompagné de plantations d'arbres.

⊙ Des mesures pour assurer la défendabilité du secteur vis-à-vis du risque incendie de feu de forêt (accès pompier, emplacement hydrants) seront adoptées.



Orientations d'Aménagement et de Programmation







Toulouges

Toulouges - OAP secteur Les 4 parcs

● Contextualisation :

► **Vocation principale :** Habitat et mixte (équipement public, commerces et services), avec préservation et création de parcs

► **Zonage :** 1AUH-2 et 1AUH-2r

► **Surface de la zone :** 10 ha dont 3 ha (35%) destinés au maintien ou à la création d'espaces verts.

► **Densité projetée :** 35 logements/hectare

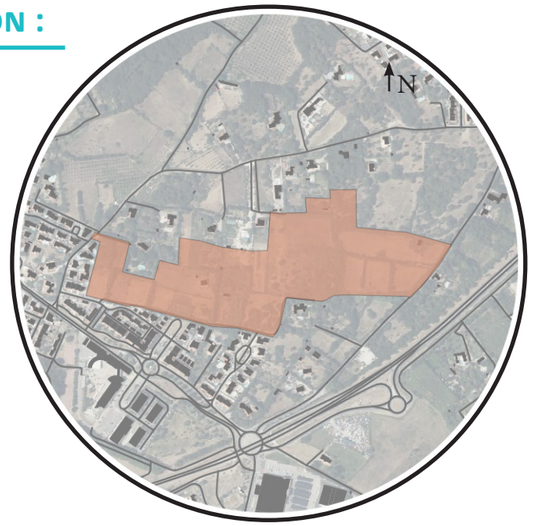
► **Prévisionnel de logements :** Entre 180 et 250 logements projetés au terme de la zone.

► **Points d'attention :** Secteur au sud-est du centre ville, en entrée de ville est. Situé entre la limite de la tâche urbaine et des secteurs destinés à la création des parcs urbains. Contexte urbain résidentiel (maisons individuelles groupées et petits collectifs), de gabarit maximal R+2. Proximité du collège François Mitterrand, du parc d'activités Naturepôle et du Parc de Clairfont et des arrêts de bus au sud. Présence de boisements, alignements d'arbres et petits canaux au sein et en limite du secteur. Présence de bâti isolé dans le secteur d'OAP.

Secteur en bordure d'une frange urbaine et rurale à caractériser identifiée par le SCOT de la Plaine du Roussillon à l'est du secteur.

Site de projet stratégique à dominante habitat (SPS) du SCOT de la Plaine du Roussillon.

● Localisation :



● Enjeux du projet :

◦ La mixité fonctionnelle du quartier et la prise en compte de la cohabitation de ses différentes fonctions, en vue d'affirmer un tissu de proximité sur le secteur sud-est de la ville.

◦ La diversification de l'offre de logements pour répondre aux besoins variés des habitants.

◦ L'intégration harmonieuse avec les quartiers voisins et à son environnement naturel (topographie et paysage), garantissant une continuité urbaine fonctionnelle et paysagère.

◦ La continuité urbaine entre le nouveau secteur et le quartier existant par une composition urbaine adéquate et des axes de communication assurant un maillage efficace pour l'ensemble des mobilités.

◦ L'intégration du secteur au projet de réseau de parcs communaux structurée sur la gestion des eaux et le déplacement modes actifs.

◦ Le maintien d'une identité paysagère forte d'un quartier parc, où la nature en ville, la gestion différenciée des eaux, et les mobilités actives sont mis en avance, tout en contribuant à la qualité du cadre de vie du quartier.

● Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine du quartier :

◦ Le secteur, accueillera une opération d'ensemble unique à vocation principale d'habitat, équipements, commerces et services autour d'un espace public en capacité de s'affirmer comme centralité de quartier. Celui-ci sera localisé en continuité de l'Allée de Tarragone pour constituer une "rambla".

◦ Des équipements sportifs et/ou culturels seront créés à l'est du secteur en lien direct à l'ancienne route de Canohès, dans un espace à vocation mixte (équipement et habitat).

◦ Le secteur accueillera des logements individuels (45% de la totalité projetée) de type habitat individuel en bande ou pavillonnaire, ainsi que des logements collectifs (55% de la totalité projetée) de type petits collectifs. Pour assurer la bonne intégration au quartier existant, les constructions basses (habitat pavillonnaire) seront positionnées en limite sud du secteur.

◦ La typologie petit collectif sera diluée au sein d'un espace à dominante végétale en vue de permettre l'accès direct aux espaces verts.

◦ Des espaces publics conviviaux seront à créer afin de contribuer à la qualité du cadre de vie du quartier. Les ouvrages destinés à la gestion des eaux pluviales, seront aménagés au sein du quartier afin de contribuer à la création d'espaces verts publics (paysagers et accessibles).

◦ Au moins 35% de la superficie du secteur sera destinée au maintien ou à la création d'espaces verts.

◦ Un espace paysager à préserver et valoriser sera prévu au cœur du secteur. Celui-ci permettra de préserver l'espace boisé au sud du secteur, et d'établir une transition végétale entre les deux parties du site.

2 Déplacements et stationnement :

◦ Trois accès principaux sont prévus : par la rue de Gérone au sud, en continuité de l'allée Tarragone, et sur l'ancienne route de Canohès à l'est.

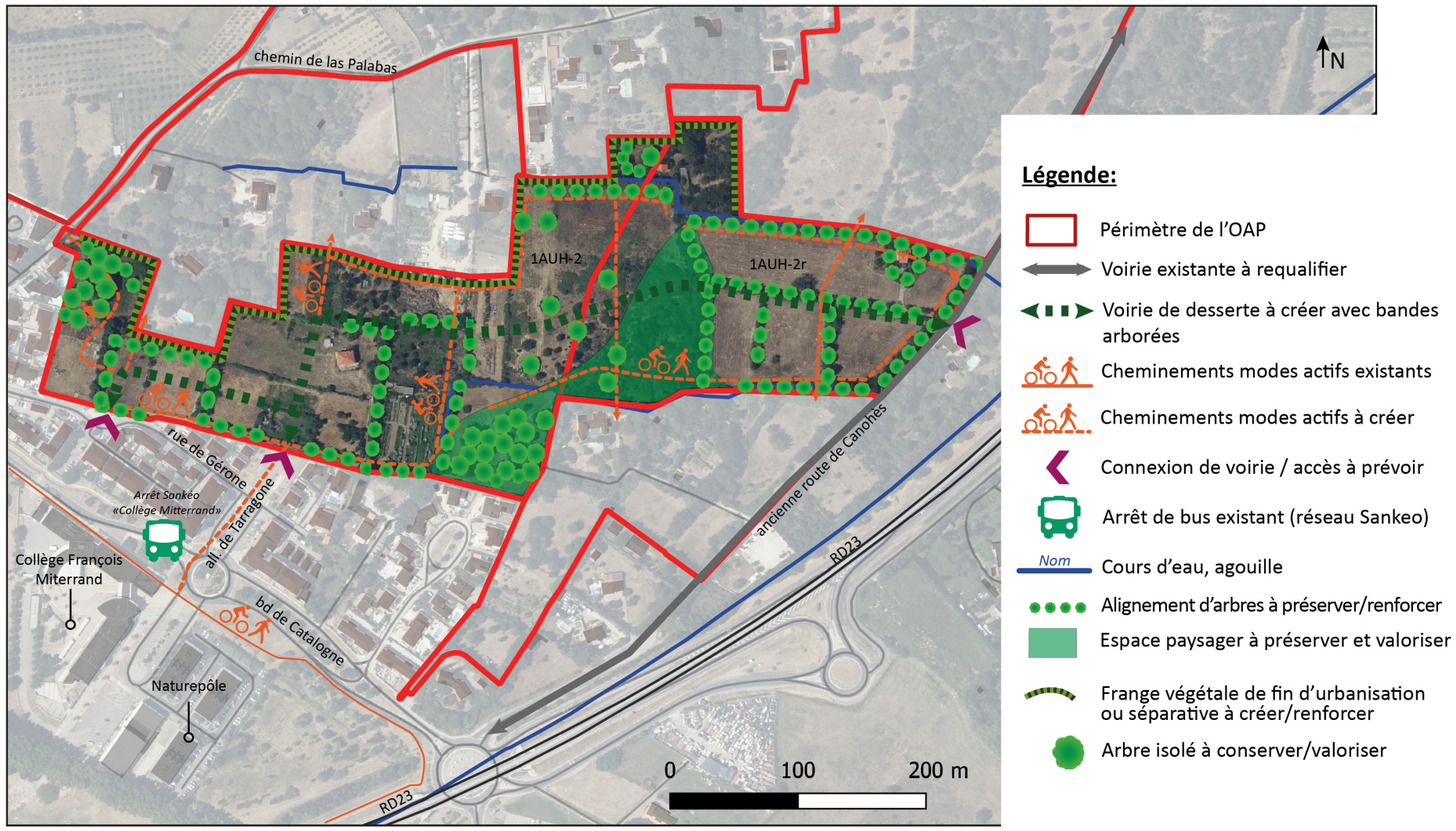
◎ La desserte interne prendra la forme d'un boulevard urbain est-ouest d'emprise réduite et avec abords végétalisées pour créer un cadre de vie agréable, tout en facilitant l'accès aux différentes parties du projet.
◎ L'ancienne route de Canohès sera requalifiée (équipé en trottoirs et voies cyclables) jusqu'au chemin de las Palabas afin de garantir l'accès et la desserte des futurs logements et équipements publics.
◎ Des parkings mutualisés (stationnement visiteurs et arrêts commerces/services) seront prévus. Ceux-ci seront intégrés harmonieusement dans le paysage. Ils devront être perméables et plantés, à condition de ne pas entrainer une pollution de nature à rendre l'eau impropre à la consommation humaine.
◎ Le boulevard urbain de desserte jouera un rôle de colonne vertébrale de la mobilité douce à partir duquel s'organisera le maillage des modes actifs.
◎ Les besoins en stationnement des futures constructions seront couverts, avec une capacité suffisante et adaptés aux besoins des résidents.
◎ Une réflexion sur la création d'un arrêt de bus au niveau de l'allée de Tarragone devra être menée.

Mobilités douces :

◎ Des cheminements seront aménagés entre les îlots bâtis et parmi les franges urbaines pour favoriser la perméabilité piétonne du quartier. Des connexions douces seront établies entre les principaux axes routiers et les espaces verts composant le réseau de parcs communaux.
◎ Des accès piétons et vélos, longeant les voies de desserte interne et l'ancienne route de Canohès seront créés et s'accrocheront directement au réseau de cheminements doux aménagés dans le secteur.
◎ La voie cyclable existante sur le boulevard de Catalogne sera raccordée au quartier par l'allée de Tarragone.

3 Environnement, paysage et prévention des risques :

◎ Pour la partie 1AUH-2r, l'urbanisation de cette zone est conditionnée à la réalisation préalable et effective des travaux de mise hors d'eau. Toute constructibilité est exclue tant que la réalisation de ces travaux n'est pas effectuée.
◎ Une réflexion sur la gestion globale des eaux pluviales à l'échelle de la zone devra être menée. Les ouvrages de gestion des eaux pluviales (noues, bassins de rétention) seront paysagers et accessibles, afin d'être intégrés au quartier de participer à conforter l'ambiance paysagère.
◎ La nouvelle voirie de desserte du secteur sera réalisée en prenant en compte le ruissellement des eaux pluviales, en permettant une perméabilité ou une évacuation vers le sud. De plus, la création de fossés pourra être prévue sur le secteur pour réguler les afflux d'eaux pluviales.
◎ Les espaces non bâtis (franges urbaine, espaces récréatifs et sportifs, par exemple) seront aménagés de manière perméable et végétalisée, avec des espèces locales, résistantes et peu consommatrices d'eau. Ces espaces participeront à la composition du coefficient de 35% d'espaces verts prévu sur le secteur.
◎ Les espaces non bâtis participeront aux fonctions hydrauliques du réseau de parc projeté avec une attention portée sur le cycle de l'eau, où l'eau est au service du végétal, tout en contribuant à la gestion intégrée du risque inondation.
◎ L'urbanisation du secteur prendra en compte les éléments paysagers présents (alignements d'arbres, boisements, canaux), tant que cela ne restreint pas l'aménagement des voiries et des accès nécessaires. La végétation fera partie intégrante de la composition du secteur : voiries, clôtures, pieds de façades, pieds d'arbres.
◎ Des clôtures végétalisées et transparentes permettront la perméabilité du quartier, laissant à la petite faune locale la liberté de traverser le site.
◎ Les nouvelles voies seront longées d'alignements d'arbres. Les alignements d'arbres existants seront conservés et participeront au maillage végétal du secteur et au confortement des déplacements doux.
◎ Au nord, l'aménagement d'une frange végétale et le renforcement des alignements d'arbres existants seront prévus. En limite sud, l'épaisseur végétale permettra de séparer et isoler les nouveaux logements du quartier existant limitant les vis-a-vis et permettant d'accueillir des fonctions non bâties (jardins, espaces privatifs libres, forêts urbaines). Ils feront la transition paysagère entre le quartier et le réseau de parc en projet. Ces épaisseurs incluront une haie aux strates diversifiées, permettant la plantation de grands sujets quand l'espace le permettra, ainsi que l'aménagement de cheminements modes doux.
◎ Des mesures pour assurer la défendabilité du secteur vis-à-vis du risque incendie de feu de forêt seront adoptées (accès pompier, emplacement hydrants, espèces végétales non inflammables à proximité des bâtiments).



Toulouges - OAP secteur Oxygène

● Contextualisation :

► **Vocation principale :** Mixte (habitat, commerces et tertiaire) et équipements de loisirs

► **Zonage :** UC1

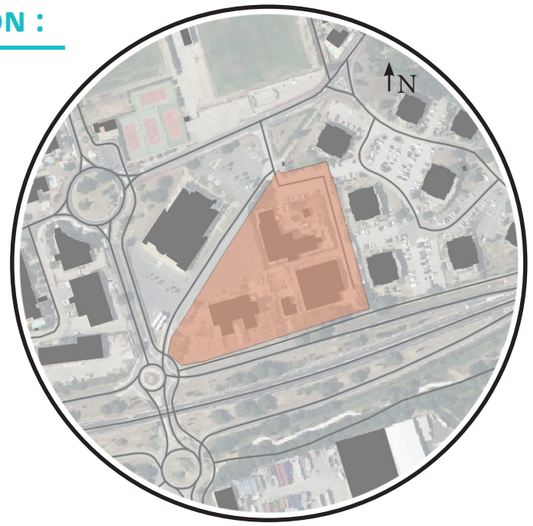
► **Surface de la zone :** 1,6 ha

► **Densité projetée :** 35 logements/hectare

► **Prévisionnel de logements :** 56 logements projetés au terme de la zone.

► **Points d'attention :** Secteur au sud du centre ville, en entrée de ville sud. Situé entre la RD612A au sud, des équipements sportifs au nord, le Naturopôle Bureaux de Clairfont à l'est et à une zone mixte à ouest. Proximité du Parc de Clairfont et du collège François Mitterrand et des arrêts de bus au nord et d'une voie verte au sud du secteur. Présence d'arbres isolés en limite sud du secteur.

● Localisation :



● Enjeux du projet :

◦ Le traitement paysager de l'entrée de ville/territoire et l'intégration paysagère du quartier.
◦ La recomposition urbaine dans le but de limiter l'étalement.
◦ La mixité fonctionnelle du quartier et la prise en compte de la cohabitation de ses différentes fonctions, en vue d'affirmer un tissu commercial de proximité sur le secteur sud de la ville.
◦ La réorganisation fonctionnelle et l'intégration paysagère de la zone mixte, en entrée de ville.
◦ L'intégration harmonieuse avec les quartiers voisins et à son environnement naturel (topographie et paysage), garantissant une continuité urbaine fonctionnelle et paysagère.
◦ La qualité de l'insertion urbaine et architecturale, parmi un quartier aux typologies de constructions variées.
◦ La connexion du secteur au maillage modes doux existant et l'accessibilité aux équipements sportifs centraux par les modes actifs.

● Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine du quartier :

◦ Une continuité fonctionnelle sera recherchée pour affirmer la dimension tertiaire et servicielle de la zone Naturopôle. Ainsi, la partie à l'est du secteur sera destinée aux activités tertiaires et celle à l'ouest, à proximité du rond-point et de l'entrée de ville accueillera des commerces.
◦ Sur l'ensemble du secteur la mixité fonctionnelle se fera par l'aménagement des commerces et activités tertiaires localisées au rez-de-chaussé et des hébergements aux étages.
◦ Sur la partie est du secteur, la continuité du parti d'aménagement existant par plot bâti sera prévu, en vue de redonner de la lisibilité et intégrer qualitativement le nouveau secteur à celui existant.
◦ Des ouvertures visuelles sont à prévoir vers la halle des sports depuis la partie est
◦ Des espaces publics conviviaux seront à créer afin de contribuer à la qualité du cadre de vie du quartier.
◦ Un espace végétalisé avec des strates basses sera créé à l'ouest en vue d'assurer une fenêtre visuelle sur les commerces depuis le rond-point.

2 Déplacements et stationnement :

◦ L'accès principal à la partie servicielle est à prévoir par la rue existante en accroche au boulevard de Clairfont.
◦ Des accès et connexions modes actifs seront prévus entre Naturopôle et la partie servicielle du secteur.
◦ Le parking de la halle des sports sera mutualisé avec la partie commerciale. Celui-ci sera desimpermeabilisé et intégré de façon plus harmonieuse dans le paysage, à condition de ne pas entrainer une pollution de nature à rendre l'eau impropre à la consommation humaine.

Mobilités douces :

◦ Sur l'ensemble du secteur, des cheminements doux seront aménagés entre les îlots bâtis pour favoriser la perméabilité piétonne de la zone.
◦ Les connexions piétonnes seront confortées entre les principaux axes routiers et l'arrêt de bus.
◦ La voie cyclable existante en contrebas de la RD612A sera raccordée au quartier par la création de connexions douces.

3 Environnement, paysage et prévention des risques :

⊙ Une réflexion sur la gestion globale des eaux pluviales à l'échelle de la zone devra être menée. Les ouvrages de gestion des eaux pluviales (noues, bassins de rétention) seront paysagers et accessibles, afin d'être intégrés au quartier et de participer à conforter l'ambiance paysagère.

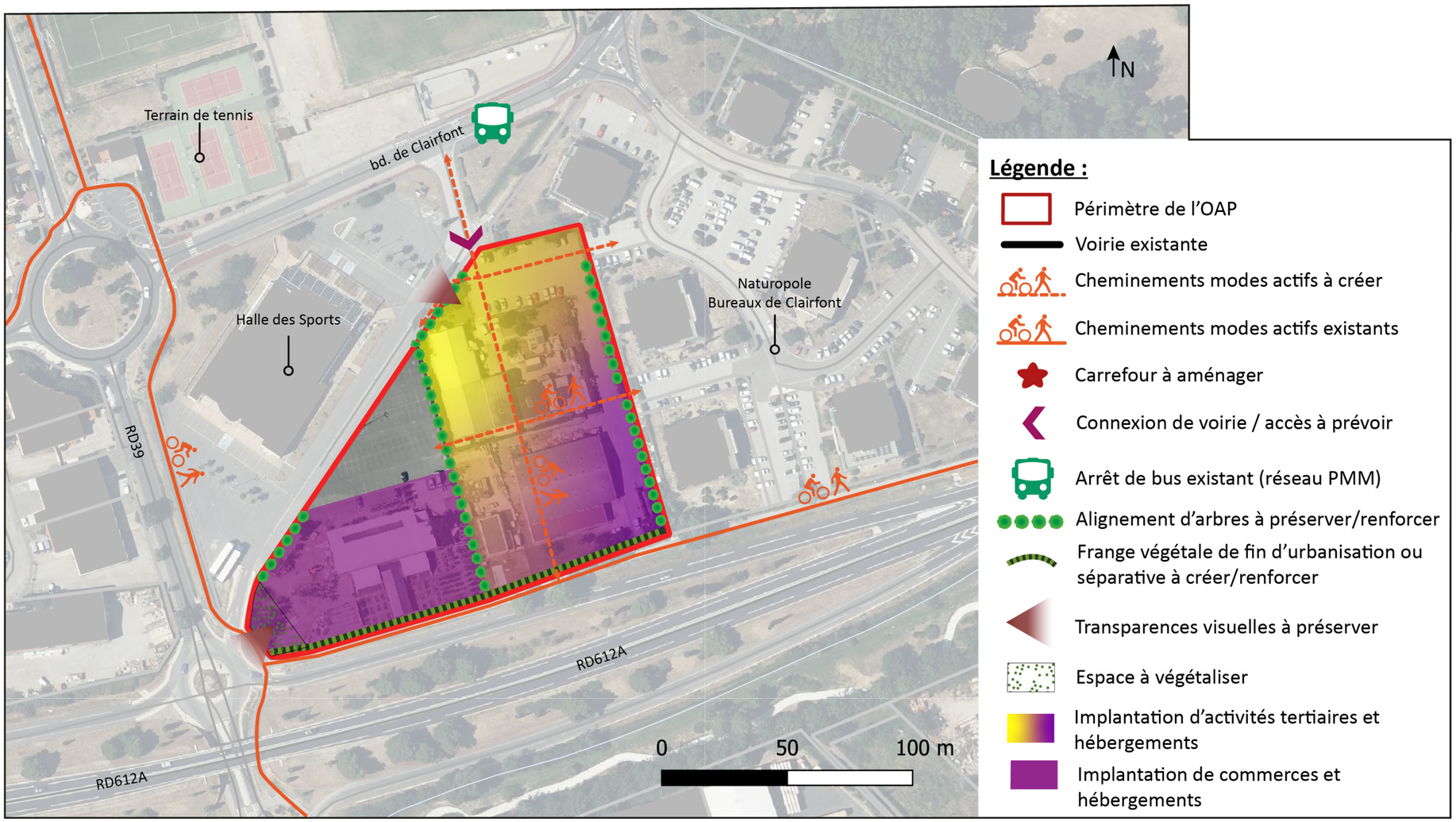
⊙ Les espaces non bâtis (franges urbaine, espaces récréatifs et sportifs, par exemple) seront aménagés de manière perméable et végétalisée, avec des espèces locales, résistantes et peu consommatrices d'eau.

⊙ Des clôtures végétalisées et transparentes permettront la perméabilité du quartier, laissant à la petite faune locale la liberté de traverser le site.

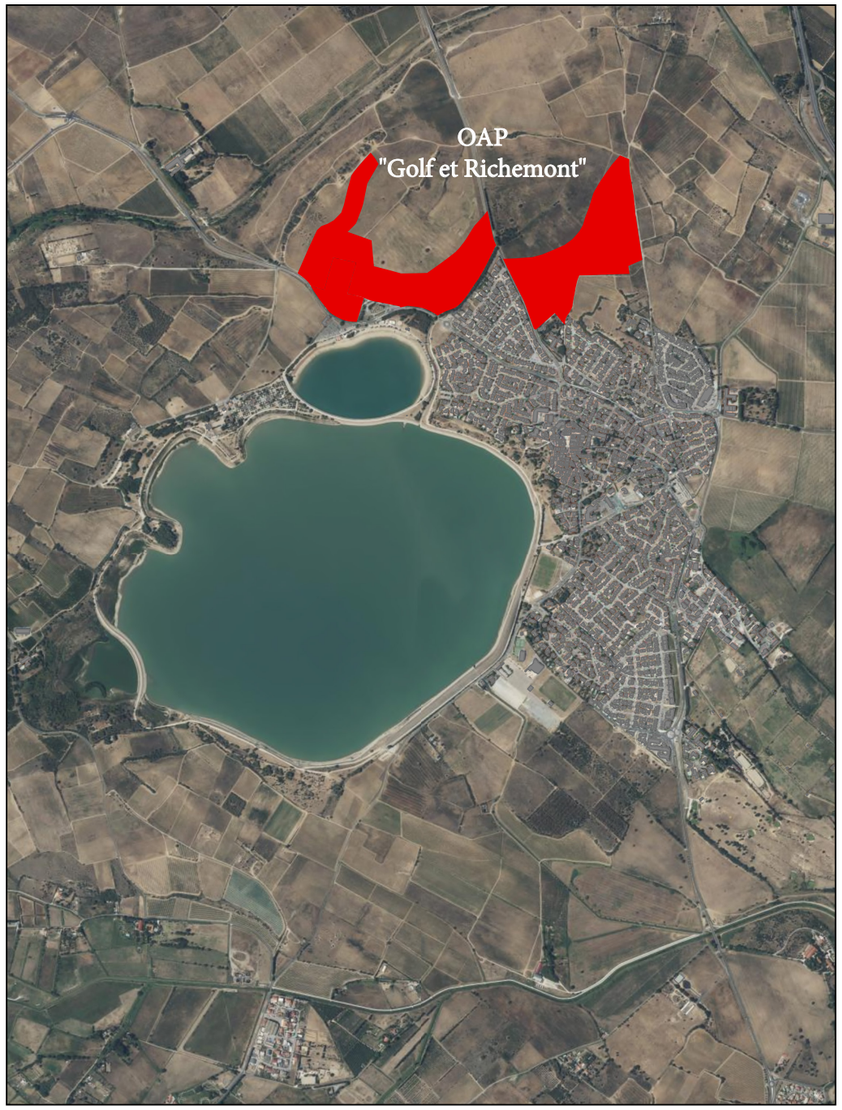
⊙ L'aménagement d'une épaisse frange végétale de fin d'urbanisation, en limite sud, permettra de créer une épaisseur fonctionnelle et paysagère. Il s'agira d'une haie vive associant à minima la strate arborée et arbustive. Cette frange sera composée par une palette végétale variée avec des essences du milieu et adaptées à la sécheresse. Cette frange servira d'abord à limiter les nuisances sonores en provenance de la route, tout en favorisant l'intégration du quartier. Sa hauteur et son épaisseur permettront également d'éviter une rupture trop brute avec le contexte paysager environnant.

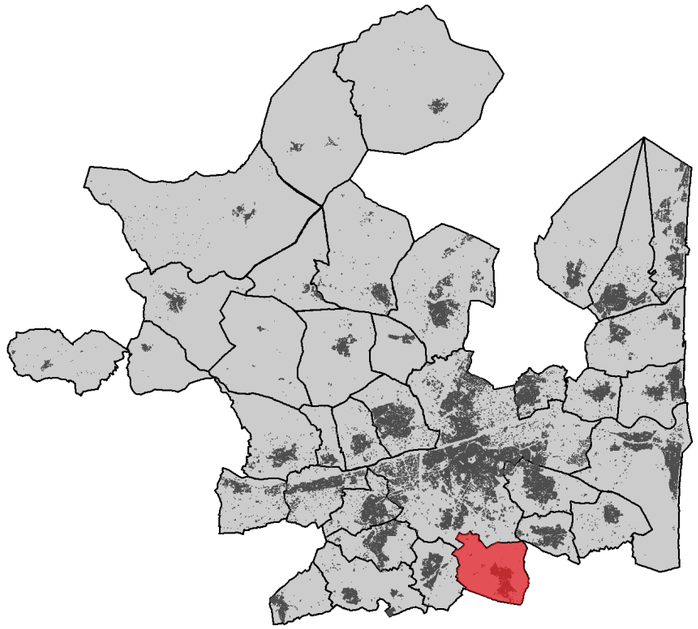
⊙ Des alignements d'arbres seront créés entre les différentes parties de la zone et le secteur Naturopôle. Ces espaces paysagers seront support de liaisons modes actifs à créer.

⊙ Des mesures pour assurer la défendabilité du secteur vis-à-vis du risque incendie de feu de forêt seront adoptées (accès pompier, emplacement hydrants, espèces végétales non inflammables à proximité des bâtiments).



Orientations d'Aménagement et de Programmation





Villeneuve-de-la-Raho

Commune de Villeneuve de la Raho - OAP Golf et Richemont

● Contextualisation :

► **Vocation principale :** ZAC principalement dédiée à l'habitat, l'hébergement touristique et à la réalisation d'un parcours de golf.

► **Zonage :** 1AUz2a-1AUz2b, 1AUH-3.

► **Surface de la zone :** 34.9ha

► **Densité projetée :** 1AUz2a-1AUz2b: Forte (40-60 logements/hectare),1AUH-3 : Moyenne (20-40 logements/hectare).

► **Prévisionnel de logements :** 1AUz2a-1AUz2b :Entre 1280 et 1920 logements projetés au terme de la zone
1AUH-3 : Entre 60 et 120 logements projetés au terme de la zone

► **Coefficient de pleine terre :** 0.15, soit 5.2ha de pleine terre plantée sur les zones dédiées à l'habitat (4.8ha sur la zone 1AUHz et 4500m² sur la zone 1AUH).

► **Points d'attention :** Des EBC sont présents sur la zone d'études et notamment en zone 1AUH et 1AUHz, ils devront être totalement préservés.
ZAC identifiée SPS à vocation dominante d'habitat par le SCOT.
Aléa élevé en partie du Porter à Connaissance "Risque feu de foret et de végétation"

● Localisation :



● Enjeux du projet :

- Enrichir l'offre en logements de la commune, y compris sociaux, dans un écrin paysager autour du golf et en continuité du lac.
- Créer un équipement sportif et de loisirs d'envergure métropolitaine sur le territoire de Perpignan Méditerranée.
- Constituer une coupure verte à usage sportif et récréatif (golf) entre l'urbanisation Sud de Perpignan et Villeneuve mettant en valeur les paysages et qualités des sites (lac, village, golf); tout en préservant et valorisant la qualité environnementale de la zone humide (mare Els Estanyots) présente sur le site d'implantation du golf.

● Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine du quartier :

- Une pluralité des typologies de logements (petits collectifs, maisons groupées, villas) devra être proposée pour favoriser l'accueil d'un panel de ménages élargi. La partie Ouest accueillera des villas sur grandes parcelles, tandis que la partie au Nord de la RD39 et la partie Est seront destinées à une mixité de produits. L'habitat social devra être diffus dans le quartier plutôt que concentré dans un même secteur, il sera préférentiellement implanté le long des voiries structurantes. Un travail sur l'orientation du bâti (soleil et vent) sera effectué sur l'ensemble du quartier de sorte à favoriser le confort bioclimatique. L'utilisation des ENR sera privilégiée.
- Une densité du bâti dégressive sera appliquée à l'approche du golf et des fins d'urbanisation. Globalement, les différentes densités devront s'équilibrer pour parvenir à l'objectif des 40-60 logements/ha fixé.
- Intégrer le golf dans l'aménagement urbain global de la ZAC et de la commune (déplacements, paysages, habitat...) comme étant le "jardin de la cité". Un rapport de mise en valeur réciproque doit être crée entre cet espace vert de loisirs et les zones urbanisées et à urbaniser communales.

2 Déplacements et stationnement :

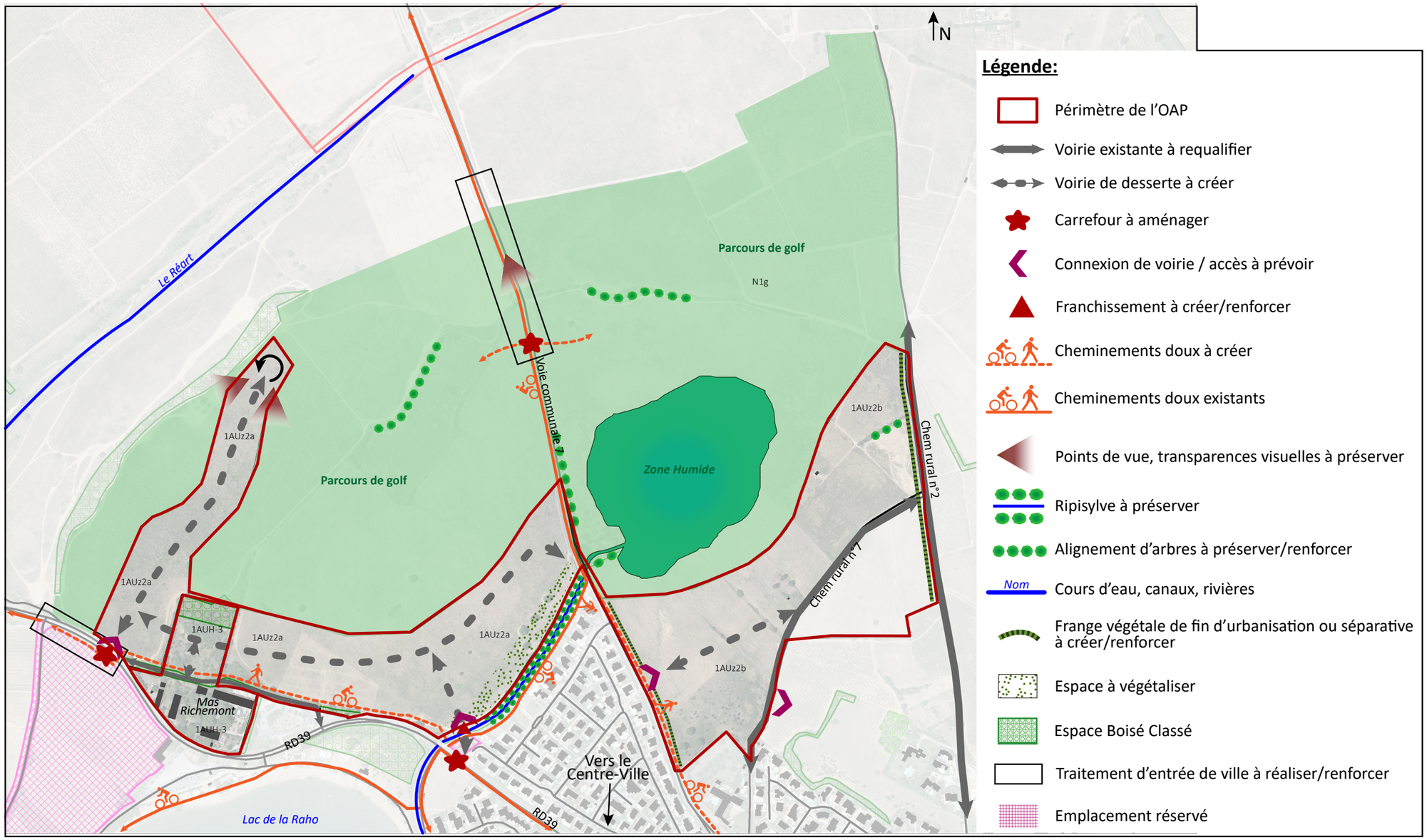
- La RD39 sera la voie d'accès principale des zones 1AUH-3 et 1AUH-2z sur la partie Ouest de l'OAP, des carrefours seront aménagés pour sécuriser les flux de déplacements. Sur la partie Est de l'OAP, la Voie Communale n°7 permettra une desserte efficace en complément du Chemin Rural n°7 qui traverse la zone. Des carrefours seront aménagés sur la Route Communale n°7 pour connecter les nouvelles voies de desserte de la ZAC. Ces derniers devront être aménagés en tenant compte des pistes cyclables présentes sur le secteur, et des traversées liées au parcours de golf.
- Des voies nouvelles seront créées, à l'Ouest une voirie transversale permettra de relier la RD39 à la Voie Communale n°7 tout en desservant les habitations projetées. Cette voie sera agrémentée de plantations avec des espaces perméables (bandes végétales continues, noues...) de sorte à prolonger la trame verte du golf dans les espaces urbanisés. A l'Est, des connexions seront créées entre la Voie Communale n°7 et le Chemin Rural n°7, permettant la distribution du bâti conformément à la composition urbaine annoncée. Ces voiries seront le plus possible accompagnées de végétations pour prolonger la trame paysagère golfique au sein du tissu bâti.
- Le Chemin Rural n°2 nécessite un réaménagement de son profil dans la continuité de celui réalisé sur l'Avenue Juan Miro, situé sur le même axe plus au Sud (alignements d'arbres, trottoirs...).
- La voie existante au niveau du Mas Richemont devra faire l'objet d'une réfection et d'un élargissement pour accueillir le flux de véhicules issu de l'urbanisation du secteur. Une connexion de cette voie au carrefour prévu sur la RD39 (à l'Ouest) est souhaitée pour éviter la multiplication des accès directs sur la RD.
- Une connexion viaire entre la zone 1AUH-3 du Mas Richemont et la ZAC est vivement encouragée. Favorable à la couture urbaine et à un fonctionnement viaire optimal cette connexion permettrait aussi de mieux circuler sur l'ensemble de la zone 1AUH-2z "coupée" par l'appendice du zonage 1AUH-3 correspondant au Mas Richemont.

Mobilités douces :

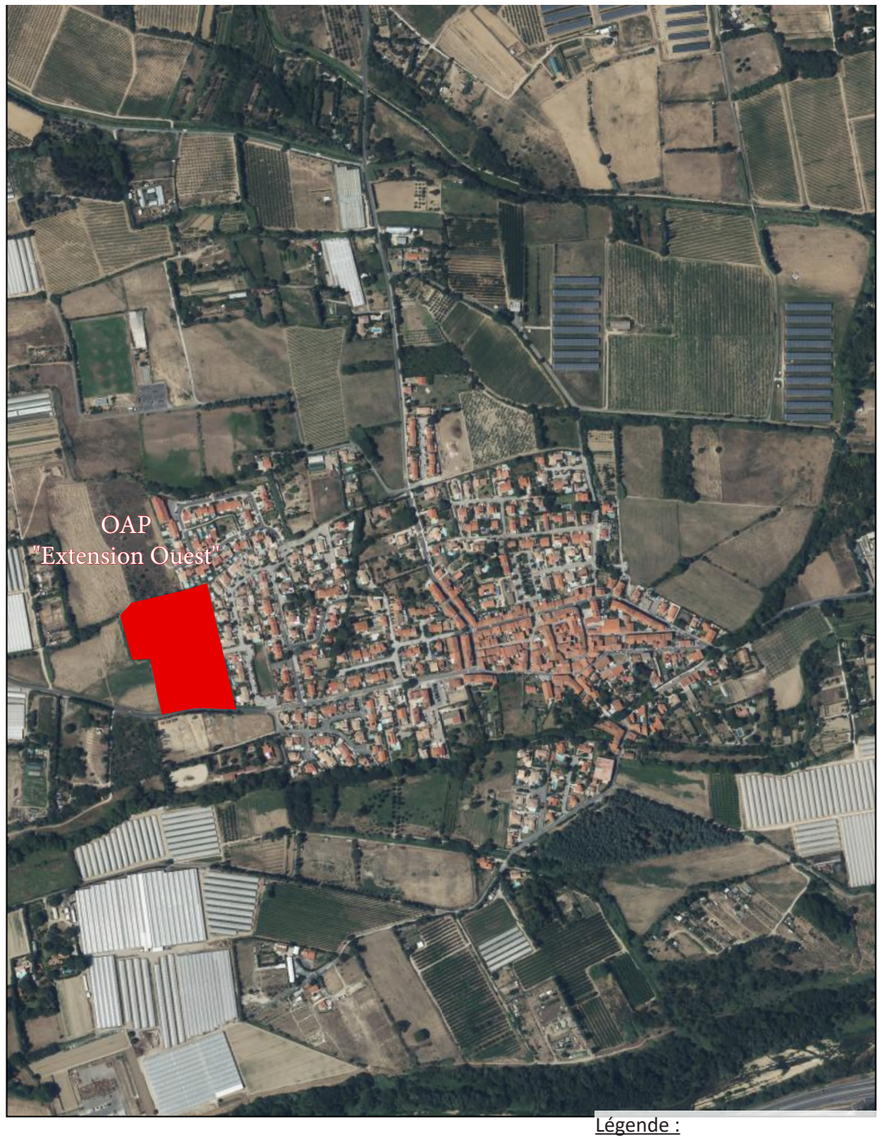
- L'enjeu majeur est de parvenir à connecter les aménagements doux existants (notamment les pistes cyclables) entre eux par la création de nouveaux cheminements desservant à la fois la zone d'OAP, le lac et le village. Les connexions permettront aussi de relier la zone d'études au lac et au centre-ville, mais aussi à Perpignan (Technosud, Moulin à vent) par la piste existante sur la Voie Communale n°7, et Porte d'Espagne par la piste présente sur la RD39.
- La mise en œuvre des cheminements doux entre les îlots bâtis de la ZAC permettront de rendre perméables les zones urbanisées aux déambulations piétonnes, en offrant un itinéraire plus apaisé que celui offert par les trottoirs sur voirie.
- La mise en valeur du parcours de golf par un cheminement tout autour permettrait d'encrer le golf comme le "jardin de la cité" dans les usages des habitants et de favoriser son appropriation par les non-golfeurs.

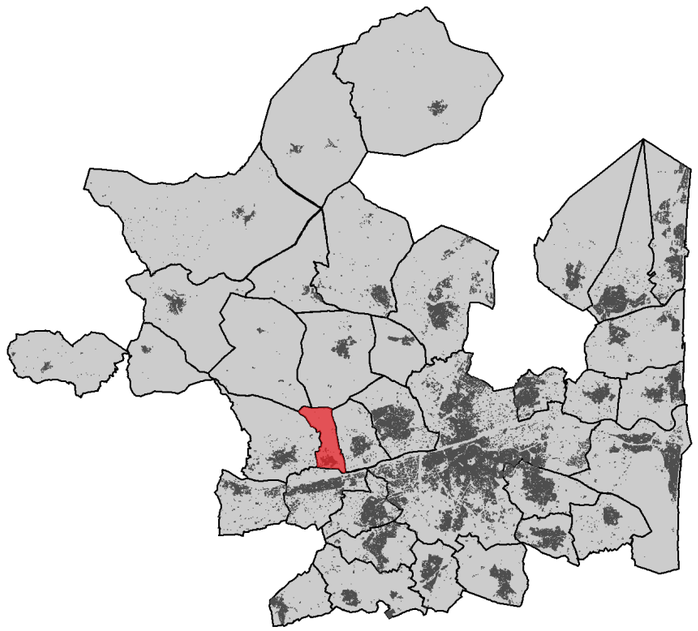
3 Environnement, paysage et prévention des risques :

- Conserver les aménités paysagères du site, dont notamment la Zone Humide, les alignements d'arbres, les vues sur le lac et le Canigou, et mettre en œuvre des aménagements qualitatifs permettant la mise en scène du triptyque paysager constitué par le lac, le village sur son promontoire et le golf.
- Les entrées de ville sur la RD39 et sur la Route Communale n°7 devront être travaillées pour marquer l'entrée en zone urbaine. Une attention particulière sera portée à la qualité paysagère de l'entrée Nord, située en plein centre du golf avec des vues sur le village et les Albères.
- La gestion des eaux de pluies sera préférentiellement traitée par des noues paysagères accessibles. Si d'autres méthodes de rétention sont retenues, elles devront suivre la logique de végétalisation et d'accessibilité.
- Des franges végétales implantées en fin d'urbanisation et le long des voies de desserte majeures sont souhaitées. D'une part elles prépareront la transition vers les espaces naturels et agricoles, et d'autres part elles isoleront les habitations des nuisances sonores et visuelles des routes.



Orientations d'Aménagement et de Programmation





Légende :

① ➤ ② Échéancier d'ouverture à l'urbanisation des zones 1AUH (Habitat).

Villeneuve-de-la-Rivière

Commune de Villeneuve-la-Rivière - OAP Extension Ouest

● Contextualisation :

► **Vocation principale :** Habitat.
► **Zonage :** 1AUH-3.
► **Surface de la zone :** 2.4 ha;
► **Densité projetée :** Moyenne (20-40 logements/hectare).
► **Prévisionnel de logements :** 80 logements projetés au terme de la zone
► **Coefficient de pleine terre :** 0.15, soit 6300m²de pleine terre plantée sur la zone d'OAP.
► **Points d'attention :** Présence d'éléments protégés du paysage sur zone.

● Localisation :



● Enjeux du projet :

◦ Accroître l'offre en logements sur la commune dans un secteur peu soumis au risque inondation.
◦ Préserver les aménités paysagères présentes sur site, les renforcer si nécessaire, pour proposer un aménagement qualitatif.
◦ Assurer une continuité urbaine entre les quartiers existants et le quartier en devenir, tout en proposant un aménagement de l'entrée de ville en lien avec l'extension urbaine.
◦ Se conformer aux exigences techniques du PPRI en vigueur et prendre en compte le PGRI en matière de maitrise du risque inondation.

● Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine du quartier :

◦ Une pluralité des typologies de logements devra être proposée pour permettre l'accueil d'un panel de ménage élargi. L'habitat social devra être diffus dans le quartier, plutôt que concentré sur un même secteur. Un travail sur l'orientation du bâti (soleil et vent) sera effectué sur l'ensemble du quartier de sorte à favoriser le confort bioclimatique. L'utilisation des ENR sera privilégiée.
◦ Il est attendu une densité du bâti progressive : cette dernière sera plus élevée à l'Est de la zone, et moins élevée à l'Ouest de sorte à préparer la fin d'urbanisation et ainsi éviter une rupture trop franche entre espace urbanisé et espace agricole. Globalement, la densité devra s'équilibrer pour atteindre la fourchette des 20-40 logements/ha.
◦ Un front urbain est souhaité le long de la voirie traversante du Nord au Sud, pour apporter urbanité et perspective au nouveau quartier. Ce front urbain sera également présent sur les voies secondaires proches des fins d'urbanisation de sorte à placer le bâti au plus proche de la voie.
◦ Un recul de 10m minimum (du sommet de la berge) par rapport au Rec de Pesilla est attendu pour l'implantation des constructions.

2 Déplacements et stationnement :

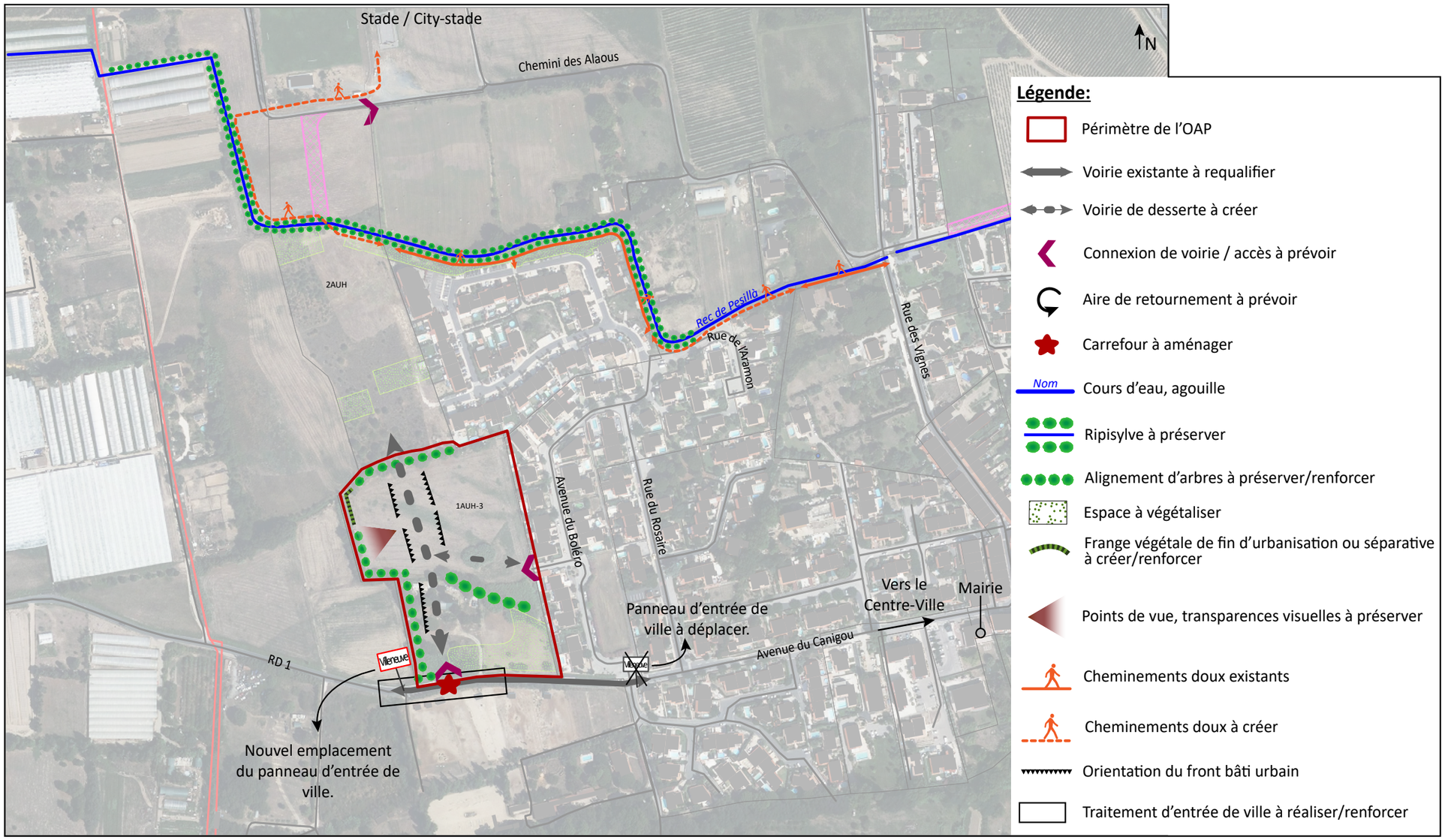
◦ La voirie transversale du Nord au Sud permettra de desservir la zone dans sa globalité, cette dernière devra se terminée par une raquette de retournement au Nord, dans l'attente d'une evnetuelle extension vers le Nord dans les prochaines années.
◦ A l'Est, les quartiers existants situés actuellement en fin d'urbanisation, ont des voiries inachevées en attente de connexions. Ces voiries devront être prolongées pour se connecter à la future voirie qui desservira la zone du Nord au Sud.
◦ La RD 1 en entrée de ville devra être réaménagée pour être dotée de trottoirs et d'un carrefour pour connecter le nouveau quartier.
◦ Les voiries en impasse sont à proscrire, leur usage se limitera à de fortes contraintes techniques les justifiant.
◦ Le stationnement prendra essentiellement place au sein des parcelles privées et dans les opérations dédiées aux logements collectifs. Néanmoins, des places de stationnement sur voirie sont attendues sur l'ensemble du quartier, elles peuvent être regroupées en poches qui seront le mieux intégrées possible à l'urbanisation et dotées d'un cadre végétal (haies, arbres, surfaces perméables...).

Mobilités douces :

- La création d'un cheminement piétons est attendu en continuité de celui existant à l'Est le long du Rec de Pesillà, il permettra de desservir le stade et le city-stade présents plus au Nord. Ce prolongement, ajouté à l'aménagement d'un cheminement sur le Chemin du Ribéral, permettra de créer un itinéraire du nouveau quartier vers la Rue des Vignes, elle même aménagée de trottoirs et desservant le centre-ancien où se trouve l'unique arrêt de bus de la ville (service transport urbain). La création de ce cheminement permettra des déplacements plus fluides vers des pôles générateurs de déplacements (centre-ville, arrêts de bus, installations sportives).
- Des cheminements piétons devront être aménagés entre les différents îlots bâtis pour favoriser leur perméabilité piétonne et éviter les détours en suivant l'itinéraire proposé par les trottoirs sur voirie.

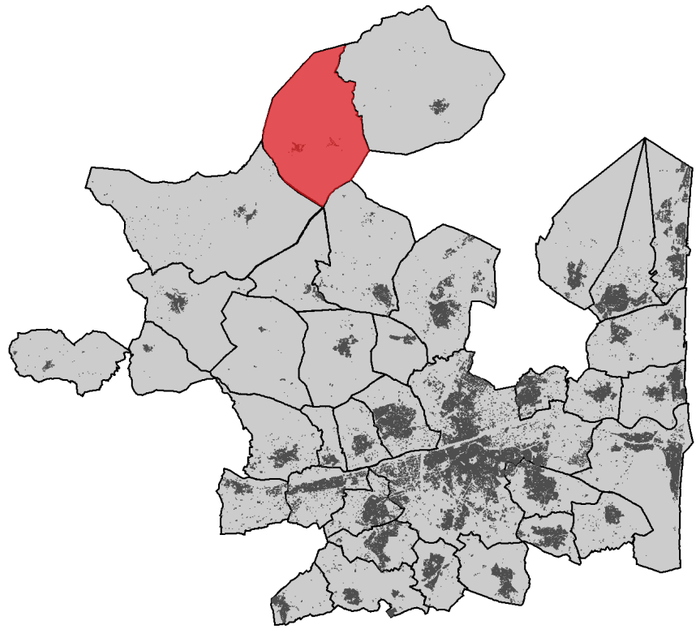
3 Environnement, paysage et prévention des risques :

- Les alignements d'arbres identifiés devront être préservés et mis en valeur. Celui le long de la RD 1 en entrée de ville est incomplet à l'Est, il devra être prolongé par des nouvelles plantations de la même essence ou similaire. Ce linéaire d'arbres en entrée de ville créera un écran vert séparatif entre la RD 1 et les nouvelles habitations projetées.
- La ripisylve du Rec de Pesillà est à préserver et à renforcer aux endroits où elle est peu dense. Un retrait de 10m pour les constructions est à appliquer pour la préserver et permettre le passage d'un cheminement piétons.
- Le Rec de Pesillà ne devra pas être busé, son aspect naturel sera conservé.
- Les vues vers le massif du Canigou, visibles à l'Ouest de la zone, devront le plus possible être mises en valeur lors de l'urbanisation.
- En limite de zone A, la fin d'urbanisation devra être marquée par la création de franges végétales permettant une transition entre espace bâti et espace naturel. Certains alignements d'arbres présents en fin d'urbanisation pourront être utilisés comme frange, ils seront si besoin, renforcés, si besoin, par de nouvelles plantations.



Orientations d'Aménagement et de Programmation





Vingrau

Commune de Vingrau - OAP Lou Pla

Contextualisation :

- ► **Vocation principale :** Habitat.
- ► **Zonage :** 1AUH-3.
- ► **Surface de la zone :** 5172m².
- ► **Densité projetée :** Moyenne (20-40 logements/hectare).
- ► **Prévisionnel de logements :** Entre 10 et 20 logements projetés au terme de la zone dont XX de LLS.

Localisation :



Enjeux du projet :

- ◎ Finaliser l'urbanisation à caractère résidentiel à l'Est de la commune dans une logique urbaine cohérente avec le tissu urbain existant de part et d'autre.
- ◎ Mettre en valeur les aménités paysagères et environnementales existantes sur zone et à proximité directe par l'intermédiaire de principes d'aménagements adéquats.
- ◎ Créer des coutures urbaines avec les quartiers limitrophes.

Principes d'aménagement :

1 Composition urbaine du quartier :

- ◎ Une pluralité des typologies de logements devra être proposée pour permettre l'accueil d'un panel de ménage élargi. L'habitat social devra être diffus dans le quartier, plutôt que concentré sur un même secteur. Un travail sur l'orientation du bâti (soleil et vent) sera effectué de sorte à favoriser le confort bioclimatique. L'utilisation des ENR sera privilégiée.
- ◎ Le morphologie urbaine et l'architecture proposées devront pleinement intégrer la topographie du site (pas de terrassement importants, privilégier les RDC), dans le but de ne pas dénaturer le paysage exceptionnel du cirque de Vingrau.
- ◎ L'aménagement interne de la zone devra assurer une greffe réussie avec le tissu urbain existant, par l'intermédiaire de l'architecture, des espaces publics déployés sur zone, ainsi que par des connexions viaires denses et efficaces.

2 Déplacements et stationnement :

- ◎ Une voirie en impasse équipée d'une raquette de retournement à son bout semble la solution technique la plus pertinente dans cette configuration, néanmoins une proposition de raccordement de voirie vers le Sud et la zone UC3 peut être envisagée dans le cadre d'un projet d'aménagement global.
- ◎ Le stationnement prendra essentiellement place au sein des parcelles privées. Néanmoins, des places de stationnement sur voirie sont attendues, elles peuvent être regroupées en poches qui seront le mieux intégrées possible à l'urbanisation et dotées d'un cadre végétal (haies, arbres, surfaces perméables...).

Mobilités douces :

- En complément des voiries équipées de trottoirs, un cheminement uniquement dédié aux piétons devra être réalisé pour connecter au quartier voisin (Est).

3 Environnement, paysage et prévention des risques :

- Les différents cônes de vues vers le cirque de Vingrau devront être maintenus lors de l'aménagement du site.
- Les alignements d'arbres présents sur zone devront être maintenus, et renforcés si nécessaire.
- Le Correc présent sur zone (Nord/Sud) devra être conservé dans son aspect naturel, il ne devra pas être busé. Seul les aménagements liés aux franchissements routier et piétons attendus seront autorisés.

