LE PONTET
Commune la plus jeune du Vaucluse

Commune Le Pontet

Département de Vaucluse (84130)

Plan Local d'Urbanisme

Modification n°1

3. Orientations d'aménagement et de programmation

Dossier de mise à disposition du public



Elaboration du PLU	**Prescription 12/04/2012**	**Arrêt 11/12/2018**	**Mise à l'enquête 31/08/2020**	**Approbation 10/12/2020**
Mises à jour du PLU	**22/03/2021, 27/10/2021, 17/10/2022, 14/12/2023, 23/10/2024 et 14/10/2025**			
Modification n°1 du PLU				

Atelier d'Urbanisme Michel Lacroze et Stéphane Vernier

8, place de la Poste
Résidence Saint-Marc
30 131 PUJAUT

Tel : 04 90 26 39 35
atelier@lacroze.fr

SOMMAIRE

Préambule **2**

Secteur 1 « Avenue L. Pasteur » (secteur UAc_1) **4**

1- Présentation du site 4
2- Enjeux 6
3- Principes d'aménagement 7

Secteur 2 « Avenue François Lascour » (secteur UAd) **9**

1- Présentation du site 9
2- Enjeux 11
3- Principes d'aménagement 11

Secteur 3 « Bord du Rhône » (secteur $1AUH_1$) **14**

1- Présentation du site 14
2- Enjeux 16
3- Principes d'aménagement 16

Secteur 4 « Périgord Sud » (secteur $1AUH_2$) **19**

1- Présentation du site 19
2- Enjeux 21
3- Principes d'aménagement 21

Secteur 5 « Le Petit Rougier » (zone 1AUE) **24**

1- Présentation du site 24
2- Enjeux 26
3- Principes d'aménagement 26

Secteur 6 « Quartier de la Gare » (secteur UBa) **29**

1- Présentation du site 29
2- Enjeux 30
3- Principes d'aménagement 30

PREAMBULE

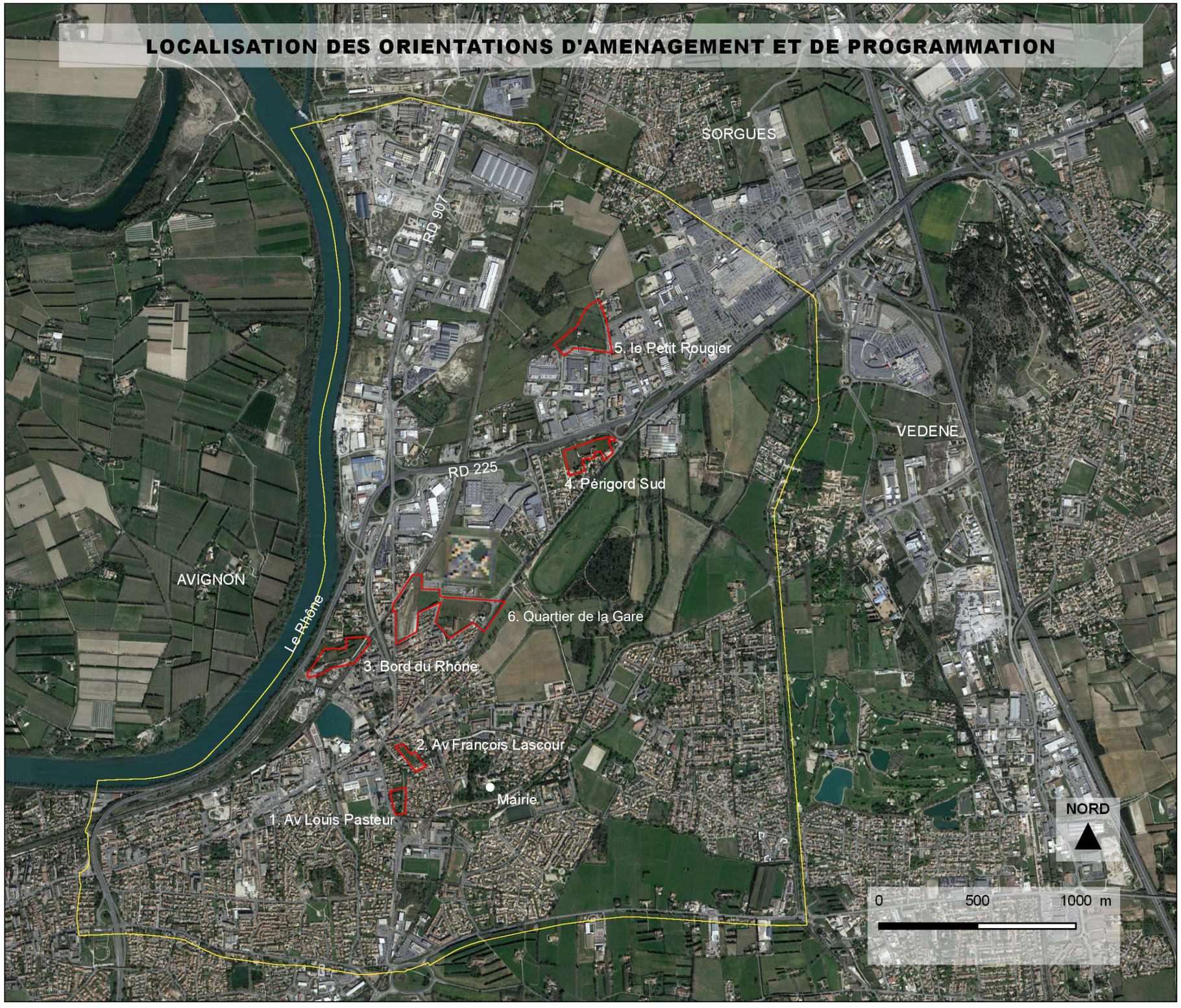
Les orientations d'aménagement sont des outils créés par la loi Solidarité et Renouvellement Urbains (loi SRU) du 13 décembre 2000 et précisés par la loi Urbanisme et Habitat du 02 juillet 2003.
Initialement intégrées au Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD), elles constituent désormais un document à par entière du dossier de PLU.
Les orientations d'aménagement sont devenues les orientations d'aménagement et de programmation suite à l'appropriation de la loi emportant engagement national pour l'environnement du 12 juillet 2010 dite loi « Grenelle 2 ».

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

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

Comme dispose le code de l'urbanisme, les orientations d'aménagement doivent être en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables (PADD), mais également avec le règlement et ses documents graphiques.
En revanche, les orientations d'aménagement sont opposables : « *à toute personne publique ou privée pour l'exécution de tous travaux, constructions, plantations, affouillements ou exhaussement des sols, pour la création de lotissements et l'ouverture des installations classées appartenant aux catégories déterminées dans le plan* » ; ceci dans une relation de compatibilité, c'est-à-dire que ces dernières doivent respecter dans l'esprit et non au pied de la lettre (Loi Urbanisme et Habitat « service après vote », volet urbanisme, Ministère de l'Equipement).

LOCALISATION DES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION



SECTEUR 1 « AVENUE L. PASTEUR » (SECTEUR UAC1)

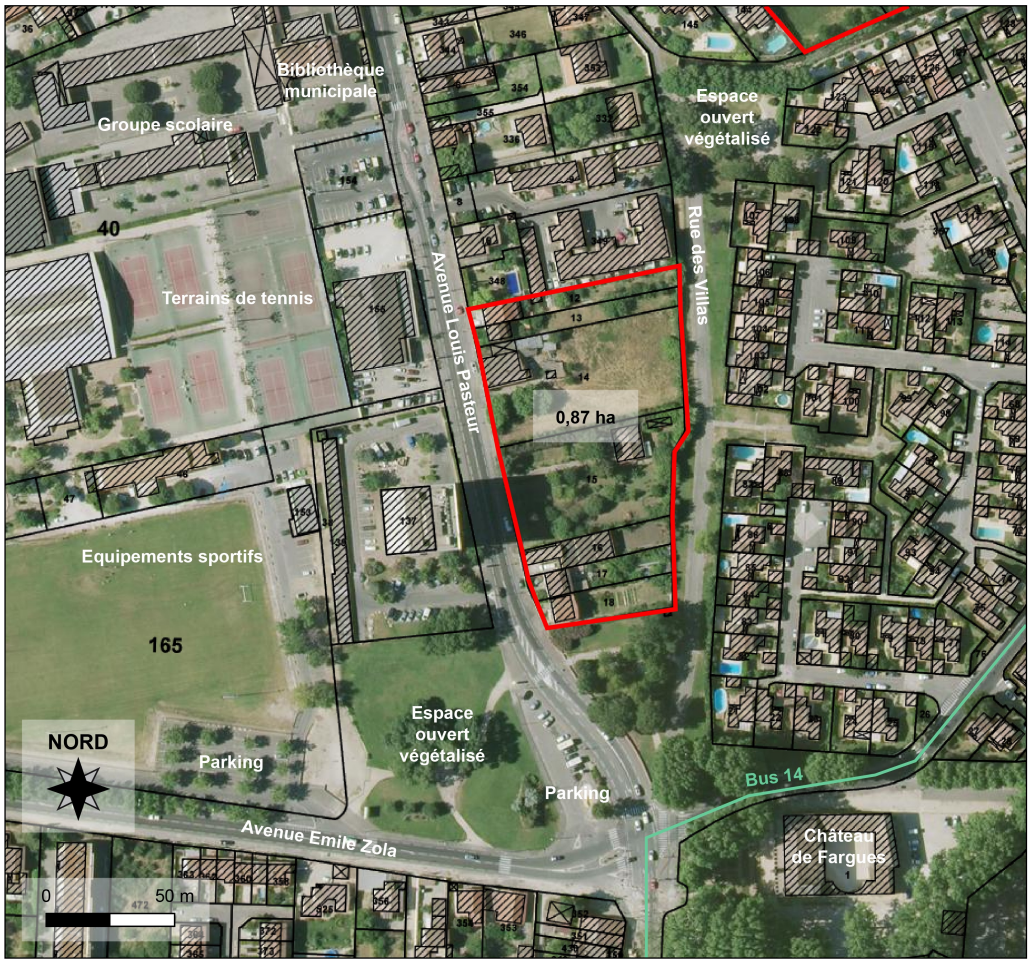
1- PRESENTATION DU SITE

Localisation

Le secteur se situe dans le centre-ville du Pontet, le long de l'avenue Louis Pasteur.
Cette avenue relie la zone économique de Realpanier, formant la limite communale sud, au cœur du centre-ville, rejoignant ainsi l'avenue de la République au nord. L'avenue Louis Pasteur est un axe nord-sud important à l'échelle communale. Très fréquenté, cette route garde une limitation de vitesse à 50 km/h, mais elle est ponctuée par de nombreux feux de circulation.

Le site d'étude est encadré au nord et à l'est par des habitations. Les logements individuels à l'Est sont des maisons mitoyennes d'une densité de 23 logements par hectare environ. La partie ouest est caractérisée par des équipements sportifs (terrains de tennis, de football), un immeuble de logements en R+12 (Résidence Pré Fleuri), ainsi que d'un concessionnaire automobile. Enfin, la partie sud est délimitée par un espace ouvert végétalisé, un parking ainsi qu'un carrefour routier.
Dans un rayon un peu plus grand (100 mètres environ), plusieurs équipements publics sont présents au nord un groupe scolaire et une bibliothèque municipale, au sud le Château de Fargues et le collège.

Localisation du site



Source : Géoportail

Caractéristiques urbaines

Les équipements sportifs, le groupe scolaire, la bibliothèque municipale, le Château de Fargues, mais aussi le collège Jules Verne et le cinéma (un peu plus au sud-est, à 200 mètres environ), ont pour conséquence d'avoir un important flux de piétons, et en particulier des enfants.
La fréquentation automobile de l'avenue Louis Pasteur doit être mise en perspective avec les déplacements piétons et cycles générés par les nombreux équipements publics du secteur.

L'avenue Louis Pasteur en direction du sud



La station de bus la plus proche, « Jardins de Fargues », se trouve à 200 mètres environ au sud de la zone, sur l'avenue Pasteur, de l'autre côté du carrefour.

L'atmosphère urbaine qui se dégage du lieu est particulière puisqu'il s'agit d'un espace de transition dans le tissu urbain. En effet, du côté ouest, le flux de voitures, l'épannelage du bâti aléatoire, une végétation peu présente contraste avec le côté est représentant un lieu plus apaisé. En effet, l'harmonie urbaine est retrouvée entre la végétation, les maisons mitoyennes d'une même opération immobilière et la rue des Villas devenue exclusivement piétonne.

Le potentiel attractif du lieu est aisément perceptible, grâce à la vitalité apportée par les usagers, par les équipements sportifs, les logements et les parcs urbains à proximité.

Rue des Villas en direction du sud



Vue sur le secteur depuis l'espace public ouvert au sud



Occupation du site

Le site représente une superficie d'environ 0,9 ha environ.

Actuellement, le site est occupé par quelques logements individuels en R+1.
Ces logements sont des maisons anciennes (certaines mitoyennes) disposant encore d'une grande surface non construite. En effet, la surface construite au sol n'est que de 0,10 ha environ, ce qui représente 11,5% de la superficie totale.

Habitations actuelles sur le site, donnant sur l'avenue Louis Pasteur



2- ENJEUX

Il s'agira de créer un espace de transition et de lien entre l'avenue L. Pasteur à l'ouest et la rue piétonne des Villas à l'est.
Cet espace doit se penser comme un espace où se mêlent logements, avec éventuellement des services. L'objectif premier est donc de créer un lieu de vie de qualité en profitant du caractère de centralité urbaine.

Possibilités d'ouvertures sur l'avenue L. Pasteur





Les logements créés permettront de proposer une offre diversifiée adaptée au parcours résidentiel de toutes catégories de population.
Par ailleurs, l'objectif est de développer les circulations douces venant de la rue des Villas et de l'espace public ouvert au sud du secteur. Il convient de créer un espace qui soit sécurisé pour les piétons et cyclistes.

Les services publics ou collectifs (entretien, collecte de déchets, sécurité civile, etc.) devront être assurés en considération des règlementations fixés par les organismes communaux ou intercommunaux.

3- PRINCIPES D'AMENAGEMENT

Principe de desserte

Un seul accès dans le secteur sera privilégié. Au cœur de la zone, un espace de convivialité / stationnements devra être organisé autour duquel viendra se structurer le bâti. Cet espace devra permettre les manœuvres des véhicules. Cet espace permettra également la gestion des eaux pluviales.

Cet axe se prolongera par une (ou plusieurs) liaison(s) douce(s), voie(s) cyclo-piétonne(s), pour rejoindre la rue des Villas, elle-même uniquement piétonne.

Des arbres d'alignement viendront accompagner l'axe d'entrée de la voirie.

Un espace à vocation d'habitat

Le secteur s'aménagera au travers d'une opération d'ensemble pour les deux parcelles principales. Ensuite, le secteur pourra prolonger son aménagement de manière plus progressive en une ou plusieurs phases en fonction de la structure foncière. Des services en front de rue sont autorisés, dans ce cas le stationnement généré par ces activités doit être pris en compte.

Les constructions se réaliseront en R+2 au maximum.

Il est programmé 50 à 60 logements, avec une densité brute d'environ 55 à 65 logements par hectare (la densité brute intègre les voiries et les espaces publics).

Certains individus arborés pourront être conservés en fonction de leur qualité paysagère ou écologique.

Le réseau hydrographique existant doit être conservé.

ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

SECTEUR « AVENUE LOUIS PASTEUR »



Programmation indicative
50 à 60 logements

Densité brute
55 à 65 logements à l'hectare environ

- Zone UAc (0,9 ha environ)
- Accès regroupé à privilégier, accompagné d'arbres d'alignement. Le plan de masse peut proposer d'autres localisations sous condition de l'avis favorable de la commune
- Espace de convivialité :
  - lieu de rencontre
  - stationnements de véhicules
  - gestion des eaux pluviales
- Aménagement de liaisons douces piétons-cycles (par ordre d'importance : « a » , « b » puis « c »)
- P — Stationnement minute
- Secteur soumis à une opération d'aménagement d'ensemble
- Espace à vocation d'habitat avec possibilité de services (R+2 maximum)
- Espace à vocation d'habitat (R+2 maximum)
- Bâti existant à intégrer à l'aménagement (maintien ou démolition possible)
- Traitement paysager de la frange Est (haie existante à renforcer et entretenir)

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

NORD

0 50 100 m

SECTEUR 2 « AVENUE FRANÇOIS LASCOUR » (SECTEUR UAD)

1- PRESENTATION DU SITE

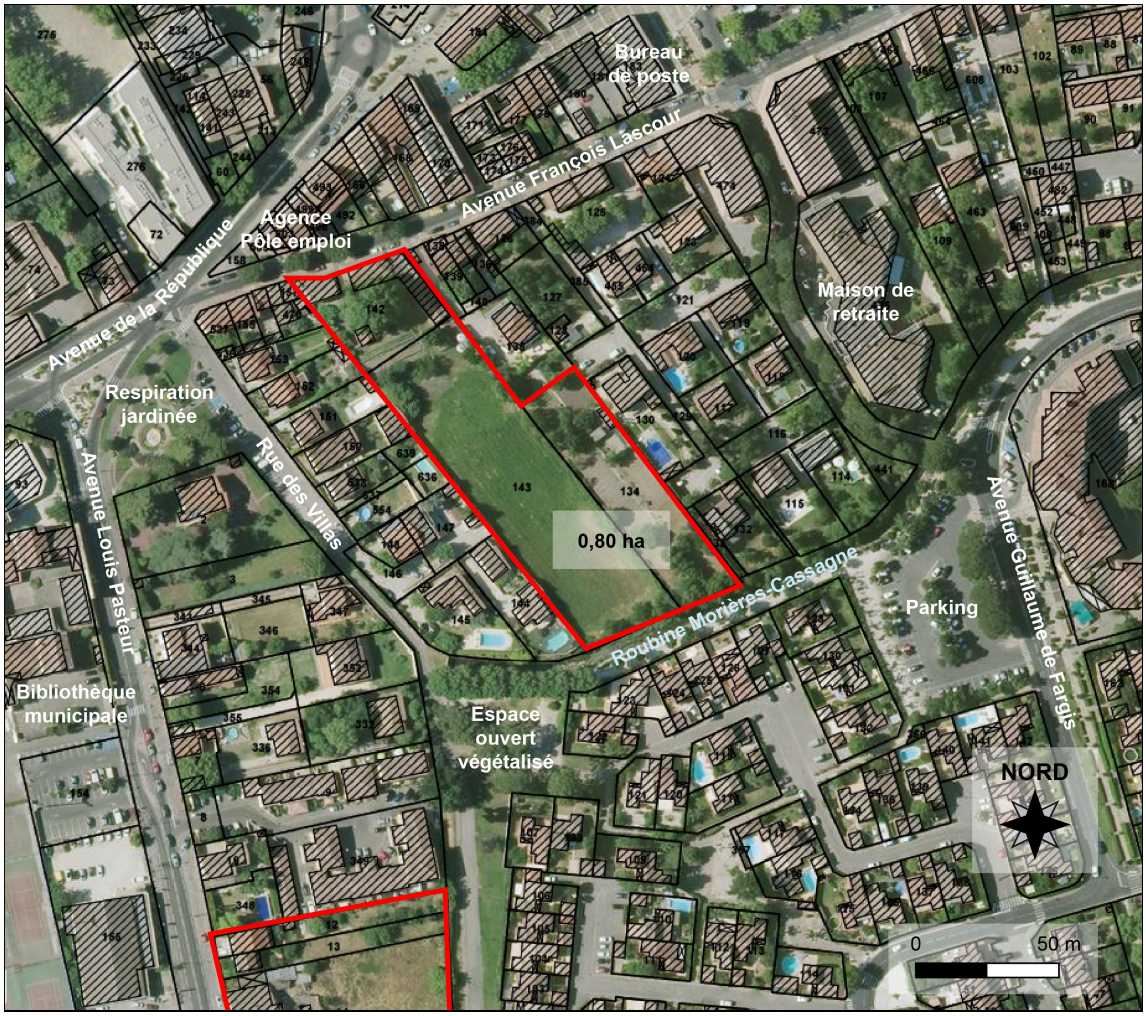
Localisation

Le site d'étude est encadré à l'est et à l'ouest par des logements, de type maisons individuelles, d'une densité d'environ 13 à 16 logements par hectare. La partie sud est bordée par la roubine Morières-Cassagne, et avec une zone résidentielle composée de logements individuels en maisons mitoyennes (23 logements par hectare). Enfin, la partie nord donne sur une agence pôle emploi et des logements en petit collectifs (R+2 ou R+3).

Le site est bordé, dans sa partie nord, par l'avenue François Lascour. Il s'agit d'une route à sens unique qui part du cœur de ville (carrefour avec l'avenue de la République et l'avenue Louis Pasteur). Cette route devient une 2 voies au niveau du carrefour avec la rue de l'ancienne Mairie, et à partir de ce point elle devient un axe est-ouest plus important puisqu'elle se prolonge jusqu'à Vedène.

Le site se trouve également à proximité de la bibliothèque municipale, d'une maison de retraite et du bureau de poste (dans un rayon d'environ 100 mètres).

Localisation du site



Caractéristiques urbaines

Le site d'étude fait partie intégrante du centre-ville. Il est proche du carrefour entre l'avenue de la République et l'avenue Louis Pasteur, ces dernières sont deux axes routiers majeurs dans l'organisation urbaine de la commune.
L'environnement proche du site l'inscrit dans un secteur à vocation d'habitat. Les logements situés à l'est et l'ouest embrassent le site. Ainsi l'ouverture sur la ville se fait principalement dans sa partie nord et dans une importance moindre dans sa partie sud.

Il s'agit d'un lieu calme aussi bien au nord qu'au sud.
Certes la partie nord donne sur une route où circulent des voitures sortant du carrefour entre les deux grandes avenues (République et Louis Pasteur), mais cette route est à sens unique, et se trouve malgré tout épargnée par les importants flux de voitures du carrefour.

Avenue François Lascour



La partie sud est au contact d'un espace ouvert végétalisée, constitué d'une strate arborée et d'une strate herbacée. Cette respiration urbaine est traversée par la roubine Morières-Cassagne, donnant ainsi une atmosphère bucolique au lieu.
Il s'agit d'un lieu de quiétude où se croisent cyclistes, promeneurs et écoliers.

La roubine bordant le site



Vue sur le site à aménager



Occupation du site

Le site représente une superficie d'environ 0,80 ha.

Actuellement, le site est occupé par 2 ensembles bâtis en R+1 et de deux parcelles en partie cultivées. Ces logements sont des constructions anciennes, probablement d'anciennes fermes.

Construction présente sur le site



2- ENJEUX

Il convient de conserver le côté « paisible » du site. En effet, le secteur est situé non loin d'équipements, de petits parcs urbains et est en plein cœur du centre-ville, mais il reste tout de même en retrait des déplacements du centre-ville car l'avenue François Lascour est un axe secondaire.
Par ailleurs le secteur pourra créer une transition progressive du nord vers le sud : d'un lieu pacifié à un lieu calme et reposant.

Il ne semble pas opportun de développer des équipements sur le site. En effet, le site se trouve bien intégré au centre-ville, qui est déjà bien équipé.
D'une autre manière, la configuration du site ne semble pas intéressante pour le développement de commerce ou de service, à l'exception des deux constructions présentes, formant la façade nord.

3- PRINCIPES D'AMENAGEMENT

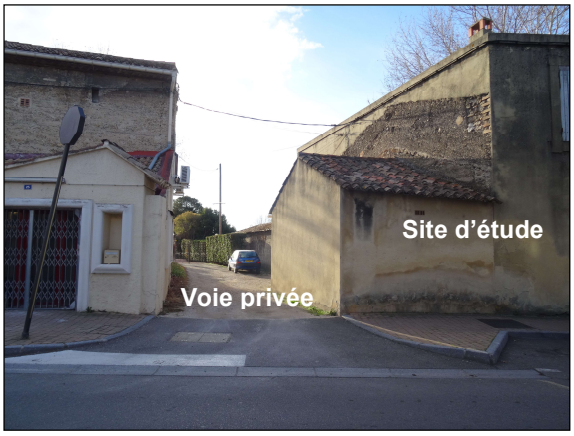
Principe de desserte

Un ou deux accès depuis l'avenue François Lascour pourront être aménagés afin d'entrer sur le site. Actuellement, un petit portail se trouve entre les deux constructions existantes. Dans le cas où les constructions seraient conservées, ce portail pourrait servir de base pour l'aménagement d'une voie d'accès.
Par ailleurs, une voie privée borde l'est du secteur, elle dessert quelques habitations. Il semble intéressant de laisser la possibilité de faire de cette voie un axe d'entrée sur le secteur.

Portail actuel sur le site



Voie privée bordant le site



La voie aboutira sur un cœur d'îlot où se rencontreront piétons et véhicules roulant au pas pour se garer. Cet espace devra donc permettre les manœuvres.
La zone poursuivra sa trajectoire vers le sud avec une liaison douce privée (piétons, vélos) entre le programme et le cheminement piéton existant le long de la roubine sur laquelle une passerelle sera aménagée.

Les eaux pluviales pourront être conduites puis gérer dans le petit espace en cœur d'îlot.

Les services publics ou collectifs (entretien, collecte de déchets, sécurité civile, etc.) devront être assurés en considération des règlementations fixés par les organismes communaux ou intercommunaux.

Un espace à vocation d'habitat

Le secteur est soumis à une opération d'aménagement d'ensemble.

L'offre de logement proposée devra être diversifiée adaptée au parcours résidentiel de toutes les catégories de population (petit collectif en front de rue, individuel groupé, etc.).

Des commerces et services en front de l'avenue F. Lascour sont autorisés, dans ce cas le stationnement généré par ces activités doit être pris en compte.
Le front de rue présente actuellement des bâtiments en mauvais état, la commune privilégie le choix de leur démolition.

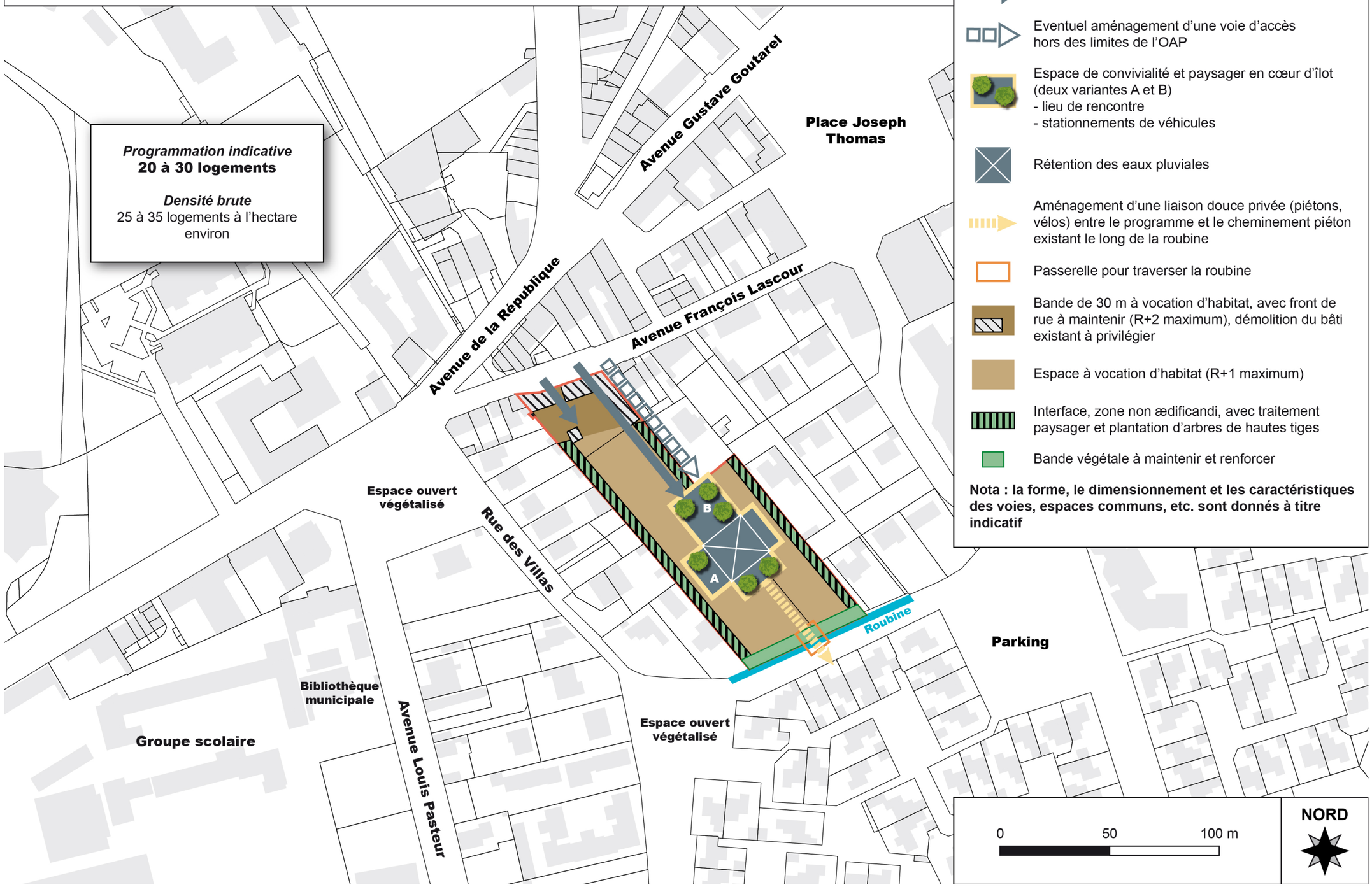
Les constructions se réaliseront en R+2 au maximum dans une bande de 30 mètres depuis l'avenue Lascour puis en R+1 sur le reste de la zone. Une marge de recul des constructions est imposée par rapport aux limites séparatives. Cette dernière devra être plantée d'arbres de hautes tiges.

Les façades principales des constructions avec leur ouverture devront être orientées préférentiellement vers le nord ou le sud.

Il est programmé 20 à 30 logements, avec une densité brute d'environ 25 à 35 logements par hectare (la densité brute intègre les voiries et espaces publics).

ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

SECTEUR « AVENUE FRANCOIS LASCOUR »



- Zone UAd (0,8 ha environ)
- Possibilités d'accès
- Eventuel aménagement d'une voie d'accès hors des limites de l'OAP
- Espace de convivialité et paysager en cœur d'îlot (deux variantes A et B)
  - lieu de rencontre
  - stationnements de véhicules
- Rétention des eaux pluviales
- Aménagement d'une liaison douce privée (piétons, vélos) entre le programme et le cheminement piéton existant le long de la roubine
- Passerelle pour traverser la roubine
- Bande de 30 m à vocation d'habitat, avec front de rue à maintenir (R+2 maximum), démolition du bâti existant à privilégier
- Espace à vocation d'habitat (R+1 maximum)
- Interface, zone non ædificandi, avec traitement paysager et plantation d'arbres de hautes tiges
- Bande végétale à maintenir et renforcer

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

SECTEUR 3 « BORD DU RHONE » (SECTEUR 1AUH$_1$)

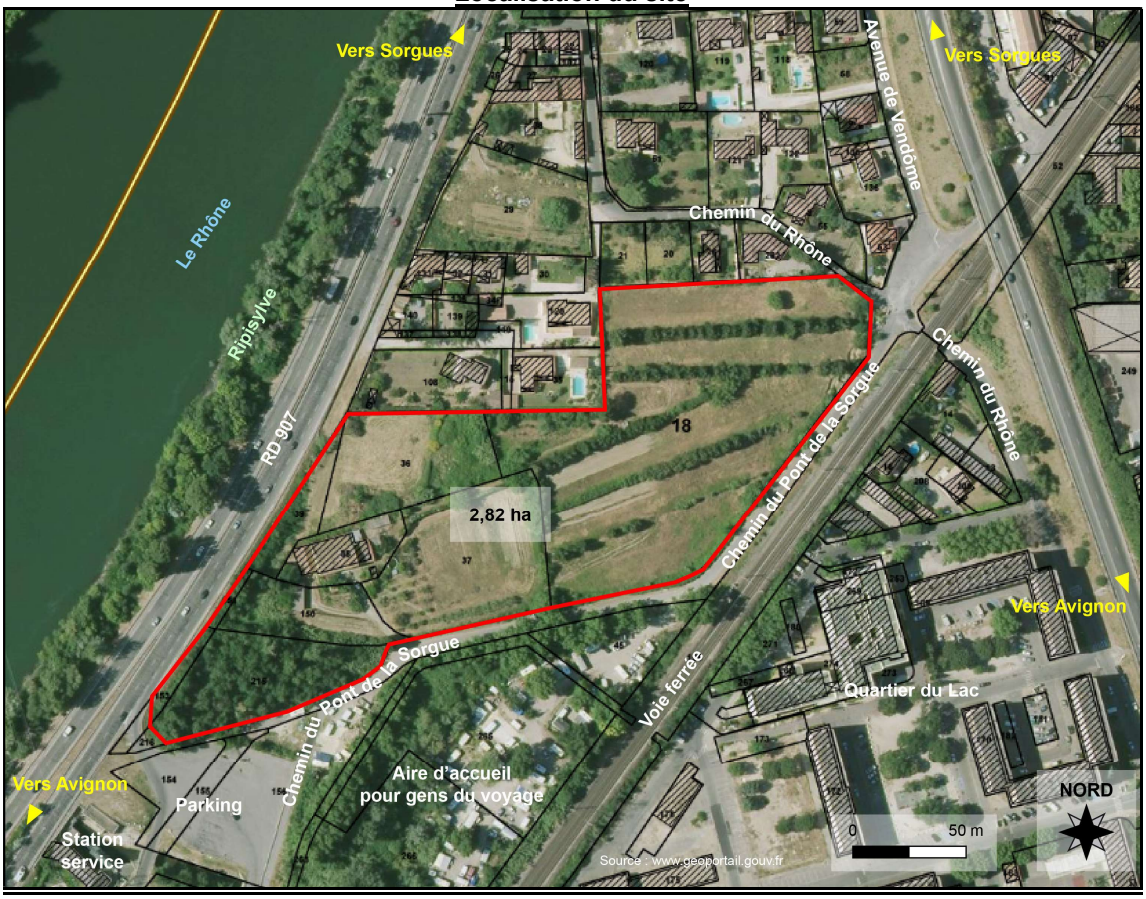
1- PRESENTATION DU SITE

Localisation

La route départementale 907 reliant Avignon à Sorgues (ou route touristique des bords du Rhône) borde l'ouest du site d'étude, tandis que la voie ferrée reliant Avignon à Carpentras borde l'est du site. Le nord du site donne sur des logements individuels dont l'ensemble comporte encore quelques dents creuses (actuellement 9 logements par hectare). Enfin, la limite sud est tracée par le chemin du Pont de la Sorgue ainsi qu'un parking. Au-delà de cette démarcation, se trouvent une station essence et une aire d'accueil pour les gens du voyage.

Le Rhône et sa ripisylve ne sont qu'à 50 mètres à l'ouest, par delà la RD 907. De l'autre côté, le Quartier du Lac se trouve à 50 mètres plus à l'est, de l'autre côté de la voie ferrée.
Enfin, la route départementale 225 reliant Avignon à Vedène passe non loin de l'est du site, mais la route n'offre pas d'accès à proximité.

Localisation du site



Source : Géoportail

Caractéristiques urbaines

Le site se localise au nord du centre-ville du Pontet. Malgré sa proximité géographie, il semble peu relié avec ce centre-ville. En effet, nous ne trouvons que deux accès pour se rendre sur ce site : soit l'avenue de Vendôme qui permet de rejoindre la RD 225 (2/2 voie) ou la RD 907 (route de Sorgues), soit le chemin du Rhône qui passe sous la voie ferrée et qui rejoint le centre ville.

De l'autre côte de la voie ferrée se trouve le Quartier du Lac en voie de réhabilitation, il a notamment commencé sa mue : une résidence a déjà été entièrement reconstruite.

Accès principal reliant le site au centre-ville

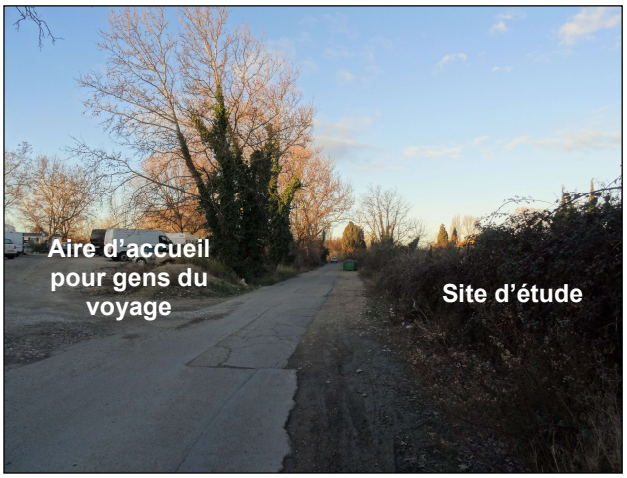


L'importance du trafic routier le long de la RD 907 est évidement un marqueur déterminant de l'atmosphère urbaine. Ce trafic crée une nuisance sonore à prendre en compte. L'accès au Rhône et à sa ripisylve n'est pas possible et le franchissement de cette voie ne peut se faire d'aucune manière.
La station-service et son parking constituent aussi un élément important puisqu'il engrange un ralentissement sur la voie pour ceux qui utilisent ce service.

De l'autre côté, la voie ferrée créé aussi une nuisance sonore. Toutefois cette nuisance ne se fait pas de la même manière : alors que la RD 907 a un flux continu de véhicules lourds et légers, la voie ferrée voit passer entre cinquante à cent trains par jour en semaine entre 6h et 22h30 (le week-end et les jours fériés le trafic ferroviaire est moins important).

Au sud du site se trouve également une aire d'accueil des gens du voyage. Il s'agit d'une population en voie de sédentarisation. Un projet d'aménagement de cette aire est envisagé.

Limite sud du site d'étude



Le lieu se situe donc à la confluence de nombreuses atmosphères urbaines différentes et forme ainsi un lieu de transition dans le tissu urbain tout en jouissant d'une proximité certaine avec le centre-ville.

Occupation du site

Le site représente une superficie d'environ 2,8 ha.

Actuellement, le secteur est constitué d'une habitation et de parcelles en friche, délimitées par des haies plus ou moins grandes et plus ou moins continues qui témoignent de l'origine agricole de ces parcelles. La petite partie sud-ouest du site est boisée (0,4 ha environ).

Vue depuis le site



2- ENJEUX

Le site se trouve donc proche du centre-ville et non loin de la gare, cette dernière ayant vocation à être remise en service.
Il semble important de réfléchir à comment lutter contre les nuisances sonores émises par la voie rapide à l'ouest et, dans une moindre mesure, la voie ferrée à l'est.

Le secteur va avoir une vocation d'habitat. Actuellement les terrains sont en friche et propose une respiration végétalisée dans la ville. Il nous semble important de conserver cet aspect sur le futur aménagement.

Le quartier doit pouvoir être aéré. C'est pourquoi plusieurs cheminements piétons seront proposés, ainsi qu'une zone de convivialité en cœur d'îlot, afin de permettre de créer du lien social entre les habitants.

3- PRINCIPES D'AMENAGEMENT

Principe de desserte

La desserte principale se fera depuis le chemin. Nous devons prendre en considération une augmentation du trafic avec l'aménagement futur. C'est pourquoi, il sera aménagé un petit parking, permettant les manœuvres des véhicules et leurs stationnements.

Quelques cheminements doux viendront compléter les petites ruelles. Ils permettront également de proposer des petites promenades dans le nouveau quartier.

Un espace à vocation d'habitat

Il est programmé 30 à 40 logements, avec une densité brute d'environ 11 à 15 logements à l'hectare (la densité brute intègre les voiries et espaces publics, et ce secteur comprend un important écran végétal), la densité nette monte environ à 15 à 20 logements à l'hectare.

Un secteur de mixité sociale au titre de l'article L.151-15 du code de l'urbanisme est institué. Le programme de logements devra comprendre au moins 25% de logements locatifs sociaux.

L'aménagement d'un écran végétal entre la RD 907 et les constructions contribuera à une intégration paysagère du projet dans le site. Les eaux pluviales pourront être acheminées puis gérées dans cet écran végétal.

Un aspect paysager sera apporté avec des arbres disposés en entrée de zone, sur le parking, mais aussi sur la zone de rencontre en cœur d'îlot.

Le secteur pourra s'aménager de manière progressive en une ou plusieurs phases.

Les services publics ou collectifs (nettoiement, collecte de déchets, sécurité civile, etc.) devront être assurés en considération des règlementations fixés par les organismes communaux.

Prise en compte de l'ambiance sonore

Une étude acoustique a été réalisée, elle est annexée au rapport de présentation du PLU. Elle révèle des niveaux sonores sur le périmètre de l'OAP comprise entre 54 et 60 dB(A) en journée sur les parties pouvant accueillir des logements (65 à 69 dB(A) le long de la RD 907 mais non constructible car concerné par une marge de recul des constructions de 35 mètres par rapport à l'axe de la RD 907. Sur la partie pouvant accueillir les constructions, la zone peut donc être qualifiée d'ambiance sonore modérée au sens de l'arrêté du 05 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières.

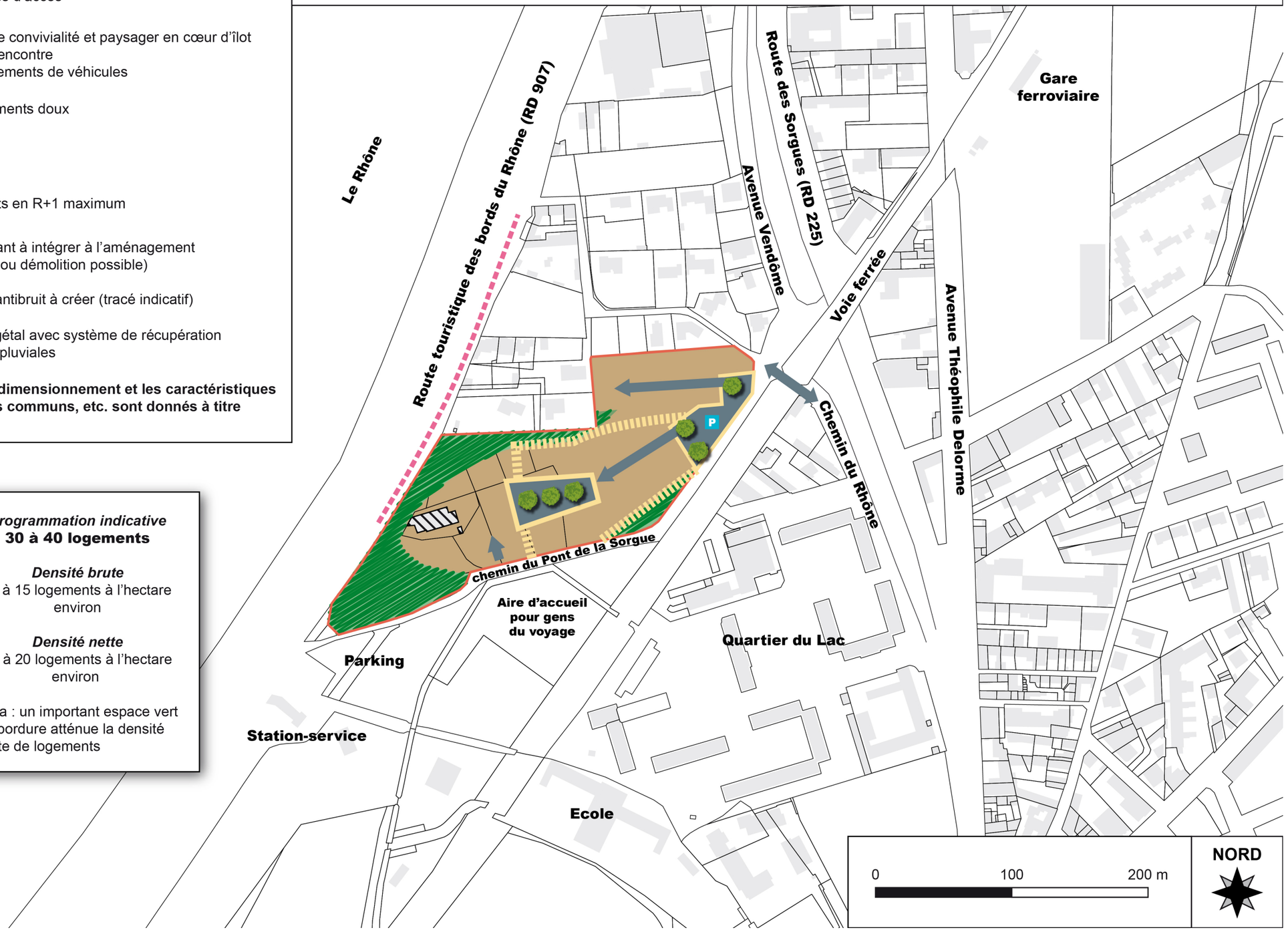
Cet état initial devra être prise en compte au niveau de la réalisation du projet à deux niveaux :

- le respect des exigences réglementaires en terme d'isolement acoustique des façades des constructions en fonction de l'état initial réalisé afin d'atteindre les niveaux sonores à l'intérieur des logements exigés par l'arrêté du 30 mai 1996 à savoir 35 dB(A) de jour et 30 dB(A) de nuit ;
- la réalisation d'une barrière antibruit directement à la source le long de la RD 907 de manière à abaisser les niveaux sonores sur l'ensemble de la zone. En première approche, l'étude acoustique annexée au rapport de présentation propose un ouvrage de 225 mètres de long pour 2 mètres de haut.

Les études et travaux de protection acoustique seront à la charge exclusive de l'aménageur. Si les ouvrages de protection acoustique sont implantés sur le domaine public, ils devront faire l'objet d'une demande de permission de voirie auprès du Conseil Départemental.

ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

SECTEUR « BORD DU RHÔNE »



Zone 1AUH1 (2,8 ha environ)

Possibilités d'accès

Espace de convivialité et paysager en cœur d'îlot
- lieu de rencontre
- stationnements de véhicules

Cheminements doux

Parking

Logements en R+1 maximum

Bâti existant à intégrer à l'aménagement (maintien ou démolition possible)

Barrière antibruit à créer (tracé indicatif)

Ecran végétal avec système de récupération des eaux pluviales

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

Programmation indicative
30 à 40 logements

Densité brute
11 à 15 logements à l'hectare environ

Densité nette
15 à 20 logements à l'hectare environ

Nota : un important espace vert en bordure atténue la densité brute de logements

SECTEUR 4 « PERIGORD SUD » (SECTEUR 1AUH$_2$)

1- PRESENTATION DU SITE

Localisation

La route départementale 225 (2x2 voies) reliant Avignon à Carpentras borde la limite nord du site d'étude. L'ouest, le sud et l'est du site sont bordés par des habitations. Le quartier est peu dense (7 logements à l'hectare) avec des habitations individuelles et individuelles groupées.

De l'autre côté de la voie rapide, se trouve la zone artisanale et commerciale de Fontvert. L'usine Liebig est à une centaine de mètres à l'est du secteur. Alors qu'au sud, nous retrouvons le domaine Roberty, avec son hippodrome.

Localisation du site



Source : Géoportail

Caractéristiques urbaines

Pour accéder au site, nous devons emprunter l'ancienne route de Carpentras au sud, puis prendre la ruelle du Périgord. Ce qui fait que le trafic pour accéder au site est fluide.

Le site fait partie d'un quartier résidentiel assez calme en terme de flux et de déplacement. Pourtant, la voie rapide au nord apporte des nuisances sonores. Cette route permet d'accéder à la zone artisanale et commerciale dite Avignon Nord et l'échangeur d'autoroute A7.

Nuisances sonores et visuelles sur la partie nord du site



Parfois quelques individus arborés viennent protéger des nuisances



Occupation du site

Le site représente une superficie d'environ 2,5 ha.

Actuellement le site ne comprend qu'une seule construction : le lieu d'habitation d'une ancienne exploitation agricole.
Autrement, il s'agit d'anciennes parcelles agricoles qui ne sont plus cultivées aujourd'hui.

Quelques haies venant border les anciennes parcelles, et les habitations au loin



2- ENJEUX

Le site se trouve non loin de la zone commerciale de rayonnement régional. Il ne nécessite donc pas de commerces, ni de services.

L'objectif principal est de confirmer la vocation résidentielle du quartier en complétant le résiduel constructible par de l'habitat de moyenne densité.

Il convient également de désenclaver le secteur. En effet, même si la circulation semble faible, le réseau actuel est peu « structurant ». Les grands axes ne sont pas accessibles directement et les accès desservant sont calibrés en considération d'un quartier de faible à moyenne densité.

Le site est actuellement en friche avec la présence d'une végétation en bordure de chemin qu'il conviendra de renforcer dans le cadre de l'aménagement du secteur.

Construction existante en bordure de la RD 225



3- PRINCIPES D'AMENAGEMENT

Principe de desserte

Une rue interne structurera le secteur et contribuera à son désenclavement. Elle ira de l'ouest vers l'est et rejoindra la route de Carpentras.

Ce sera depuis cet axe que se feront les dessertes secondaires vers les ilots d'habitat.

Un espace à vocation d'habitat

Le secteur est soumis à une opération d'aménagement d'ensemble.

Ce mur pourra être complété par un écran végétal, qui apportera un traitement paysager, ainsi qu'un système de rétention des eaux pluviales.

Dans la partie sud du projet, une marge de recul des constructions de 6 mètres sera prévue. Dans cette bande, des jardins pourront être aménagés. Ils créeront ainsi un espace tampon avec les habitations existantes.

Il s'agit d'une zone principalement en habitat individuel en R+1 pouvant accueillir en cœur d'ilot un programme en petit collectif R+2.

Il est programmé 35 à 45 logements environ, avec une densité brute d'environ 15 à 20 logements à l'hectare (la densité brute intègre les voiries et espaces publics, et ce secteur comprend un écran végétal et une parcelle bâtie).
Un secteur de mixité sociale au titre de l'article L.151-15 du code de l'urbanisme est institué. Le programme de logements devra comprendre au moins 30% de logements locatifs sociaux.

Les services publics ou collectifs (entretien, collecte de déchets, sécurité civile, etc.) devront être assurés en considération des règlementations fixés par les organismes communaux ou intercommunaux.

Le réseau hydrographique existant doit être conservé.

Prise en compte de l'ambiance sonore

Une étude acoustique a été réalisée, elle est annexée au rapport de présentation du PLU. Elle révèle des niveaux sonores sur le périmètre de l'OAP comprise entre 55 et 65 dB(A). La zone peut donc être qualifiée d'ambiance sonore modérée au sens de l'arrêté du 05 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières.

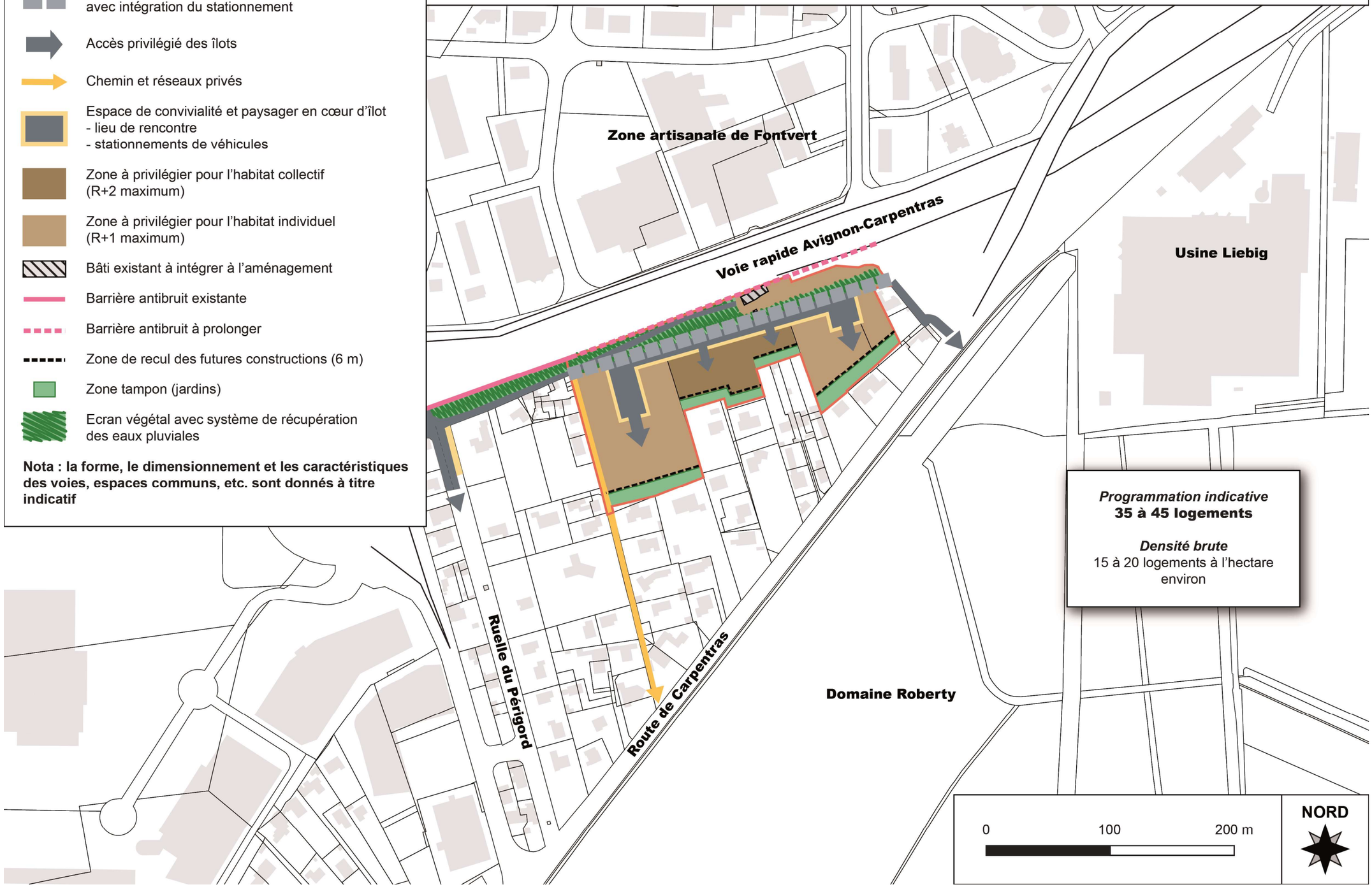
Cet état initial devra être prise en compte au niveau de la réalisation du projet à deux niveaux :

- le respect des exigences réglementaires en terme d'isolement acoustique des façades des constructions en fonction de l'état initial réalisé afin d'atteindre les niveaux sonores à l'intérieur des logements exigés par l'arrêté du 30 mai 1996 à savoir 35 dB(A) de jour et 30 dB(A) de nuit ;
- la réalisation d'une barrière antibruit directement à la source le long de la RD 225 de manière à abaisser les niveaux sonores sur l'ensemble de la zone. En première approche, l'étude acoustique annexée au rapport de présentation propose de remplacer la glissière en béton existante, de la surélever et de la prolonger au droit de la zone avec des scénarios de hauteur oscillant entre 2,4 m. à 3 m.

Les études et travaux de protection acoustique seront à la charge exclusive de l'aménageur. Si les ouvrages de protection acoustique sont implantés sur le domaine public, ils devront faire l'objet d'une demande de permission de voirie auprès du Conseil Départemental.

ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

SECTEUR « PERIGORD SUD »



- Zone 1AUH2 (2,5 ha environ)
- Rue interne de désenclavement et de desserte avec intégration du stationnement
- Accès privilégié des îlots
- Chemin et réseaux privés
- Espace de convivialité et paysager en cœur d'îlot
  - lieu de rencontre
  - stationnements de véhicules
- Zone à privilégier pour l'habitat collectif (R+2 maximum)
- Zone à privilégier pour l'habitat individuel (R+1 maximum)
- Bâti existant à intégrer à l'aménagement
- Barrière antibruit existante
- Barrière antibruit à prolonger
- Zone de recul des futures constructions (6 m)
- Zone tampon (jardins)
- Ecran végétal avec système de récupération des eaux pluviales

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

Programmation indicative
35 à 45 logements

Densité brute
15 à 20 logements à l'hectare environ

SECTEUR 5 « LE PETIT ROUGIER » (ZONE 1AUE)

1- PRESENTATION DU SITE

Localisation

Le site est bordé au sud par la zone économique de Fontvert. Nous trouvons notamment un garage pour véhicules lourds. Le chemin des Petits Rougiers borde l'est de la zone, avec dans la partie sud-est la zone commerciale de Saint-Tronquet (nous retrouvons un restaurant et un cinéma) et dans la partie nord-est, quelques habitations et une crèche notamment.
Enfin la partie ouest de la zone est délimitée par des terres cultivées.

Le secteur est donc agricole et se rattache directement avec la grande zone artisanale et économique.

Localisation du site



Caractéristiques urbaines

Le site est facile d'accès depuis la zone commerciale. En effet, le chemin des Petits Rougiers relie le chemin du Périgord au sud à la commune de Sorgues au Nord. Il passe notamment par un rond-point, qui est au contact sud-est du site, par lequel se déploie la circulation locale. Celle-ci est assez fluide, puisque le site se trouve en périphérie de la zone commerciale et les commerces alentours ne sont pas des activités qui génèrent beaucoup de flux.

Le chemin des Petits Rougiers



Hormis les quelques habitations à l'est du site, le secteur est marqué principalement par l'activité commerciale et artisanale. Quelques champs cultivés ou en friche complètent l'ensemble.

Rond-point au contact du secteur



Occupation du site

Le site représente une superficie d'environ 4 ha.

Actuellement le site ne comprend que deux constructions qui sont relatives à l'activité agricole passée. Les terres sont actuellement en friche.

Une grande frange ouest sur le site est destinée à accueillir une voie structurante de raccordement entre la RD 225 et l'avenue Saint-Tronquet au nord-est de la commune. Cette future voie prend la forme d'un emplacement réservé au bénéfice de Grand Avignon.

2- ENJEUX

L'objectif principal du site est de poursuivre le développement économique de la commune en profitant de sa proximité directe avec la zone commerciale actuelle.

Vues sur le site





Le secteur doit aussi permettre d'accueillir la future voie structurante définie par l'emplacement réservé.
Pour se faire, un espace d'interface devra être aménagé pour prendre en compte les nuisances sonores et pour apporter un traitement paysager.

Les services publics ou collectifs (nettoiement, collecte de déchets, sécurité civile, etc.) devront être assurés en considération des règlementations fixés par les organismes communaux et intercommunaux.

3- PRINCIPES D'AMENAGEMENT

Principe de desserte

Le site accueillera la future voie reliant la RD 225 à l'avenue Saint-Tronquet. Cette voie organisera un rond-point d'intersection dans la partie sud-ouest du site. Une voie de desserte entre cette voie et le chemin des Petits Rougiers sera également aménagée, afin de diluer le trafic.

Nous notons la présence d'un accès au niveau du chemin des Petits Rougiers. Toutefois, cet accès ne suscite pas d'intérêt à le réhabiliter. En effet, il ne s'agit que d'une allée non goudronné, permettant une réversibilité facile et sans obstacle majeur. Quelques éléments arborés bordent ce chemin, néanmoins, ils sont finalement peu nombreux et très peu dense, et leur qualité paysagère est peu intéressante.



Le chemin actuel menant aux habitations

Un espace à vocation économique

Une interface avec la voie structurante inscrite en emplacement réservé sera aménagé afin d'atténuer les nuisances sonores et visuelles, tout en apportant un traitement paysager.

La frange Est est délimitée par un fossé, il sera maintenu et prolongé sur la frange sud, sur laquelle une haie et quelques arbres sont présents.
Le réseau hydrographique existant doit être conservé.

ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

SECTEUR « PETITS ROUGIERS »

Zone 1AUE (4 ha environ)

Accès principal à privilégier.
Le plan de masse peut proposer d'autres localisations sous condition de l'avis favorable de la collectivité

Fossés, récupération des eaux pluviales

Emplacement réservé

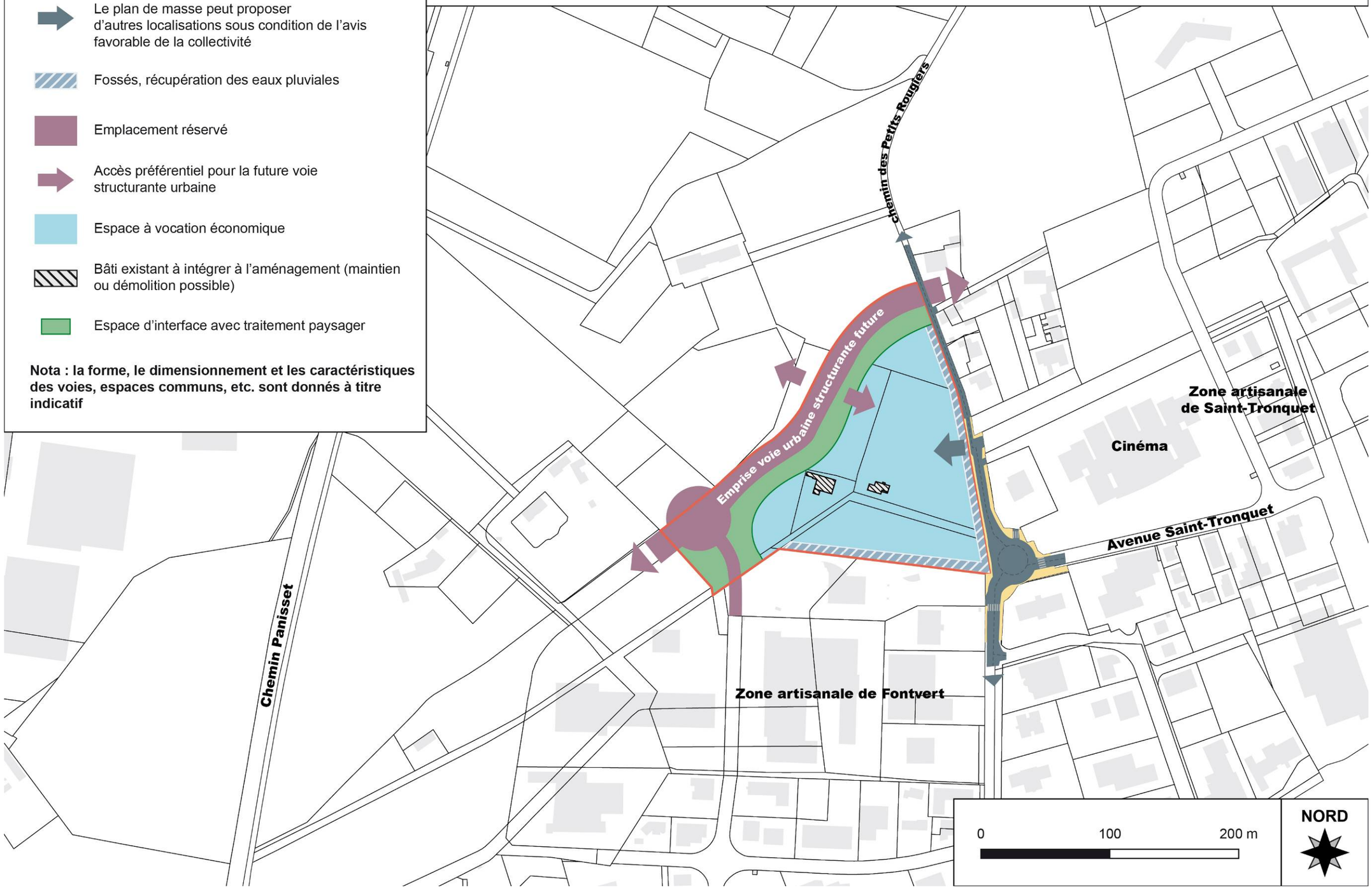
Accès préférentiel pour la future voie structurante urbaine

Espace à vocation économique

Bâti existant à intégrer à l'aménagement (maintien ou démolition possible)

Espace d'interface avec traitement paysager

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



SECTEUR 6 « QUARTIER DE LA GARE » (SECTEUR UBA)

1- PRESENTATION DU SITE

Localisation

Le quartier de la Gare se situe au Nord du centre-ville. La gare est à ce jour fermée, pas d'arrêt sur Le Pontet.
Le secteur UBa est bordé :

- au nord, par le centre pénitentiaire,
- au sud par des quartiers d'habitation présentant une certaine hétérogénéité avec de l'habitat individuel, individuel groupé et du collectif jusqu'à R+3 ;
- à l'ouest, l'avenue Théophile Delorme,
- A l'est, le site Roberty.

Le site est occupé par :

- A l'ouest, des friches autour de la gare, accessible depuis le chemin de Panisset ou la gare ;
- A l'est, les terrains de la gendarmerie, propriété du ministère de la Défense, accessible depuis la voie de desserte du centre pénitentiaire.

Localisation du secteur UBa



Source : Géoportail

Vue sur les terrains en friche depuis le site de la gare



Vue sur les terrains militaires à côté de la gendarmerie



2- ENJEUX

Le site se trouve proche du centre-ville et à proximité de la gare, cette dernière ayant vocation à être remise en service à terme. La commune entend conditionner l'aménagement du secteur UBa à la réouverture de la gare.

Le secteur va avoir une vocation d'habitat. Actuellement les terrains sont en friche et propose une respiration végétalisée dans la ville. Il est important que l'urbanisation du site soit réfléchie avec des aménagements paysagers et naturels communs permettant de conserver des espaces de respiration et de convivialité accompagnant la densité des constructions proposée.

3- PRINCIPES D'AMENAGEMENT

L'urbanisation du secteur UBa est conditionnée à une opération d'aménagement d'ensemble et à la réouverture de la gare.

Principe de desserte

La desserte principale de la partie ouest se fera depuis la rue du Panisset et la partie Est par la voie d'accès au centre pénitentiaire. Les voies structurantes seront accompagnés d'espaces verts et de cheminement doux.

Un espace à vocation d'habitat

Il est programmé 250 à 300 logements, avec une densité brute d'environ 70 à 85 logements à l'hectare sous la forme d'habitat collectif en R+3 maximum et de l'habitat individuel groupé.

Un secteur de mixité sociale au titre de l'article L.151-15 du code de l'urbanisme est institué. Le programme de logements devra comprendre au moins 35% de logements locatifs sociaux.

Un traitement végétal d'une largeur minimale de 10 mètres devra être aménagé sur les franges de l'opération avec les quartiers existants.

Une coulée verte devra être aménagée au Nord entre le projet et le centre pénitentiaire.

Clôture

Les clôtures devront faire l'objet d'une réflexion d'ensemble, elles seront minérales pour préserver l'intimité des résidents et grillagées / végétalisées pour une composition urbaine et paysagère. Les végétaux seront d'essences méditerranéennes variées et à faible consommation d'eau.

Performance énergétiques et environnementales des constructions

L'orientation du bâtiment sera, dans la mesure du possible, déterminée de manière à optimiser les caractéristiques bioclimatiques du terrain :

- pour profiter des apports solaires et protéger les bâtiments des vents froids en hiver tout en aménageant le confort d'été en évitant la surchauffe des volumes,
- pour limiter les ombres portées sur les bâtiments, produites par le bâti lui-même ou les plantations végétales.

Sont notamment autorisés :

- les toitures terrasses, en privilégiant celles végétalisées (gazons, plantations),
- les panneaux solaires thermiques et photovoltaïques,
- les dispositifs de récupération des eaux pluviales.

D'autre part, les procédés de construction devront veiller à favoriser les économies d'énergie.

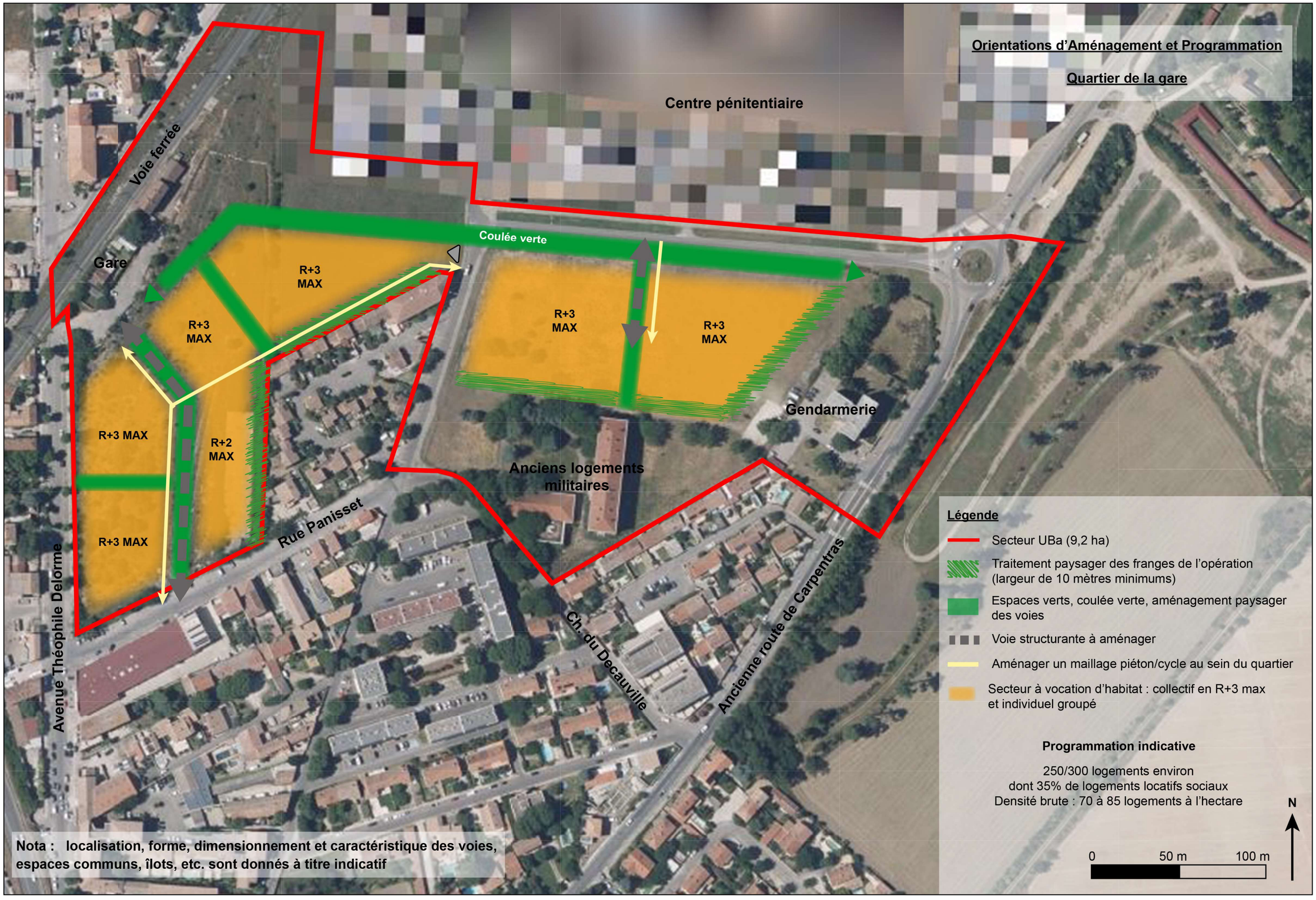
Aires de stationnement

Les aires de stationnement des véhicules devront être aménagées avec des éléments d'ombrage (arbres ou ombrières).
Les programmes d'habitat collectif devront comporter des aménagements permettant le stationnement de deux roues.

Collecte et gestion des eaux pluviales

Elle doit faire l'objet d'un système de rétention calibrée avant rejet.
Les ouvrages de rétention devront être aménagés de façon qualitative (intégrés dans le cadre de l'aménagement paysager et urbain du projet) et devront être facile d'entretien.

Les réserves de stockage d'eaux pluviales en vue de sa réutilisation future (arrosage par exemple) ne peuvent se substituer aux dispositifs destinés à la régulation et à la rétention des eaux. Elles peuvent néanmoins être réalisées en amont de celles-ci.


Orientations d'Aménagement et Programmation
Quartier de la gare
Centre pénitentiaire
Voie ferrée
Coulée verte
Gare
R+3 MAX
R+3 MAX
R+3 MAX
R+3 MAX
R+3 MAX
R+2 MAX
Gendarmerie
Anciens logements militaires
Rue Panisset
Avenue Théophile Delorme
Ch. du Decauville
Ancienne route de Carpentras
Légende
Secteur UBa (9,2 ha)
Traitement paysager des franges de l'opération (largeur de 10 mètres minimums)
Espaces verts, coulée verte, aménagement paysager des voies
Voie structurante à aménager
Aménager un maillage piéton/cycle au sein du quartier
Secteur à vocation d'habitat : collectif en R+3 max et individuel groupé
Programmation indicative
250/300 logements environ
dont 35% de logements locatifs sociaux
Densité brute : 70 à 85 logements à l'hectare
N
0
50 m
100 m
Nota : localisation, forme, dimensionnement et caractéristique des voies, espaces communs, îlots, etc. sont donnés à titre indicatif