

EPF
(Etablissement Public Foncier – Provence Alpes Côte d'Azur)
(Demandeur)

Mairie d'Entraigues sur la Sorgue
(Maître d'Ouvrage)



Projet d'aménagement du Quartier Gare
Entraigues sur la Sorgue (84)
Tome 3 : Dossier de mise en compatibilité du PLU

Version 10 : Septembre 2022





SOMMAIRE

1	PIECE C 1 - PREAMBULE ET PLAN DE SITUATION DU PROJET	3
1.1	OBJET DU DOSSIER DE MISE EN COMPATIBILITE	3
1.2	CONTENU DU DOSSIER DE MISE EN COMPATIBILITE DU PLU	12
2	PIECE C2 : PRESENTATION DU PLAN LOCAL D'URBANISME DANS SON ETAT ACTUEL.....	13
2.1	REGLEMENT DE LA ZONE ACTUELLE CONCERNEE PAR LE PROJET	13
2.2	EMPLACEMENTS RESERVES.....	15
2.3	ELEMENTS DE PATRIMOINE NATUREL ET BATI A PRESERVER.....	17
3	PIECE C3 : PRESENTATION DU PROJET	18
3.1	LES GRANDS PRINCIPES DU PROJET	18
3.2	LE PROGRAMME D'INTERET GENERAL	21
3.2.1	<i>Le programme.....</i>	22
3.2.2	<i>Le programme de logements</i>	24
4	PIECE C4 : MODIFICATIONS A APPORTER AU PLU	30
4.1.1	<i>Règlement écrit.....</i>	31
4.1.2	<i>Règlement graphique.....</i>	44
	- La liste des emplacements réservés.....	45
4.1.3	<i>Nouvelle OAP quartier gare</i>	47
4.1.4	<i>Incidences du projet sur les composantes paysagères</i>	50
4.1.4.1	La perception du Grand Paysage.....	50
4.1.4.2	Le rôle des cheminements dans la perception du paysage	50
4.1.4.3	Le paysage dans le quartier futur Gare	51



PIECE C 1 - PREAMBULE ET PLAN DE SITUATION DU PROJET

1.1 OBJET DU DOSSIER DE MISE EN COMPATIBILITE

1/ Le projet

La commune d'Entraigues sur la Sorgue a décidé de lancer le projet d'aménagement du Quartier-Gare, sur environ 5,2 hectares, consistant en la création d'un nouveau quartier urbain, restructurant une "dent creuse") au cœur d'un secteur résidentiel, avec un programme mixte (habitat + activités + services + équipements publics) répondant aux besoins des habitants.

Ce secteur est considéré comme une « dent creuse » d'environ 5 ha dans l'urbanisation générale de la commune. Il est inscrit à proximité immédiate du centre du village entre la zone UA et UB très dense à l'Est, au Nord et au Sud et une zone UC à l'Ouest dont la tendance est à une densification assez forte malgré un tissu pavillonnaire dominant.

Ce quartier Gare est ancré à proximité immédiate d'un équipement public de transport, le pôle d'échanges multimodal, avec la gare d'Entraigues récemment réhabilitée et remise en service. Il bénéficie ainsi de cette infrastructure de transport collectif performante et qui doit transformer aussi les habitudes de déplacements des Entraiguois. Le site devient ainsi une « entrée de ville ». Le SCoT du Bassin de vie d'Avignon en vigueur l'identifie d'ailleurs comme un secteur stratégique de développement urbain.

Classé en zone AU2f au Plan Local d'Urbanisme depuis 2017, non encore ouverte à l'urbanisation, avec également une orientation d'aménagement et de programmation spécifique, amenée à évoluer dans le cadre du présent dossier d'enquête publique (cf Tome 3 : mise en compatibilité du PLU), ce secteur réunit aujourd'hui toutes les conditions d'une ouverture à l'urbanisation.

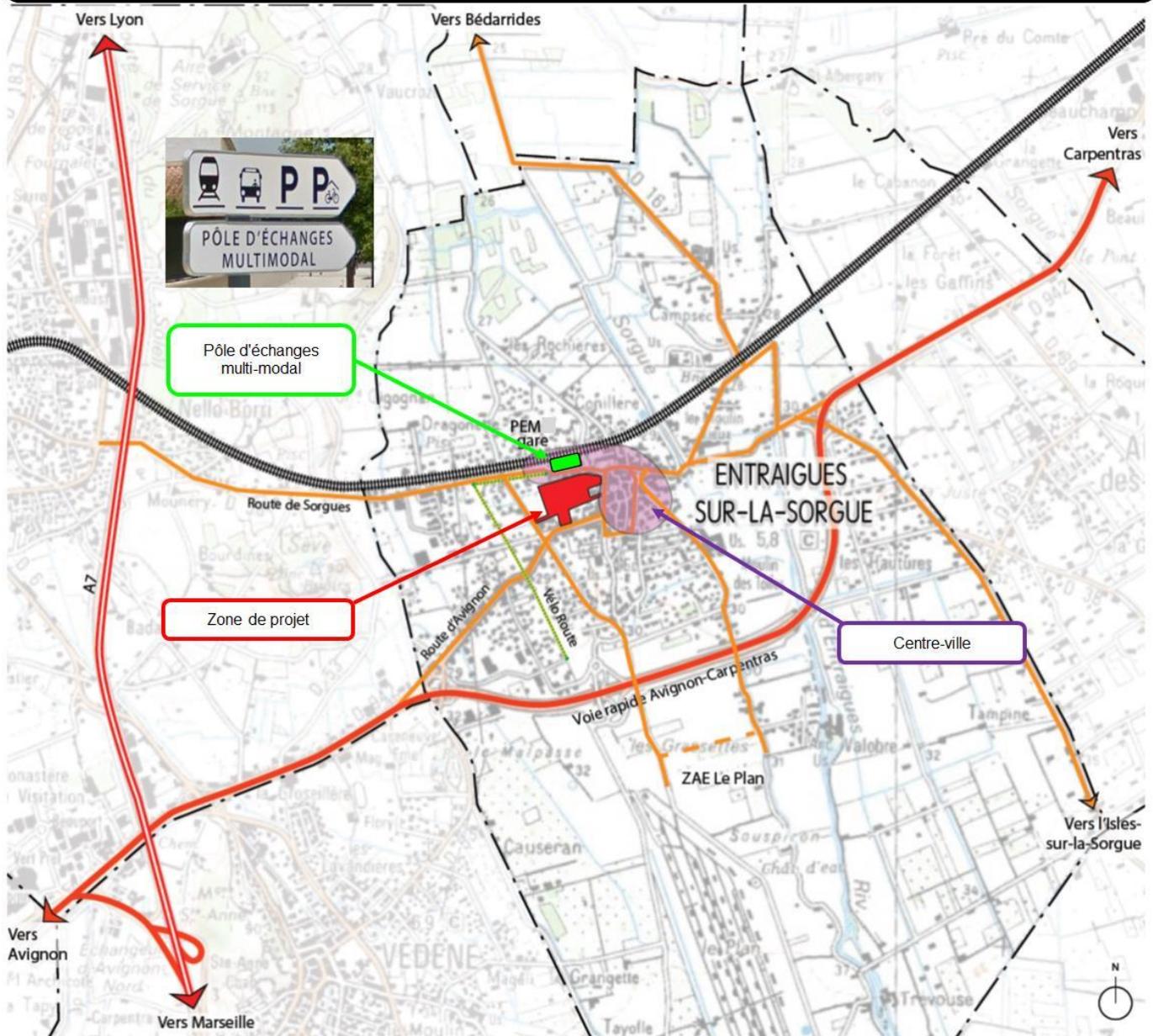
Le Tome 1 de la DUP expose clairement le projet conçu par la commune d'Entraigues avec le concours de l'EPF et justifie l'ensemble des choix d'aménagement et de programmation qui relève de l'intérêt général, notamment pour le développement équilibré de la commune et le respect des objectifs retenus en matière de logements sociaux et d'habitat inclusif.

Ci-dessous figurent différents plans de situation du projet :



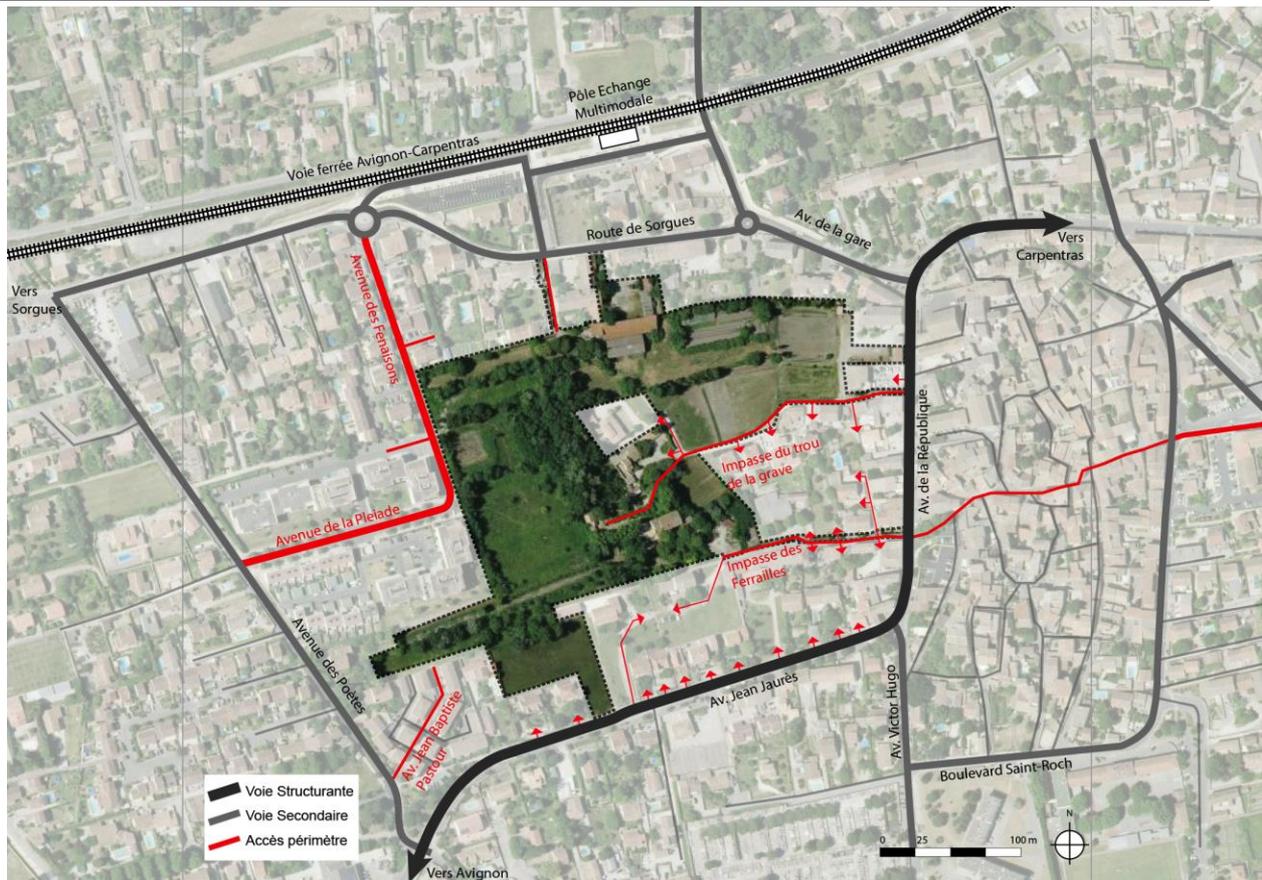


Projet d'aménagement du Quartier Gare à Entraigues sur la Sorgue (84) Carte de localisation de la zone de projet



Plan de situation à l'échelle communale





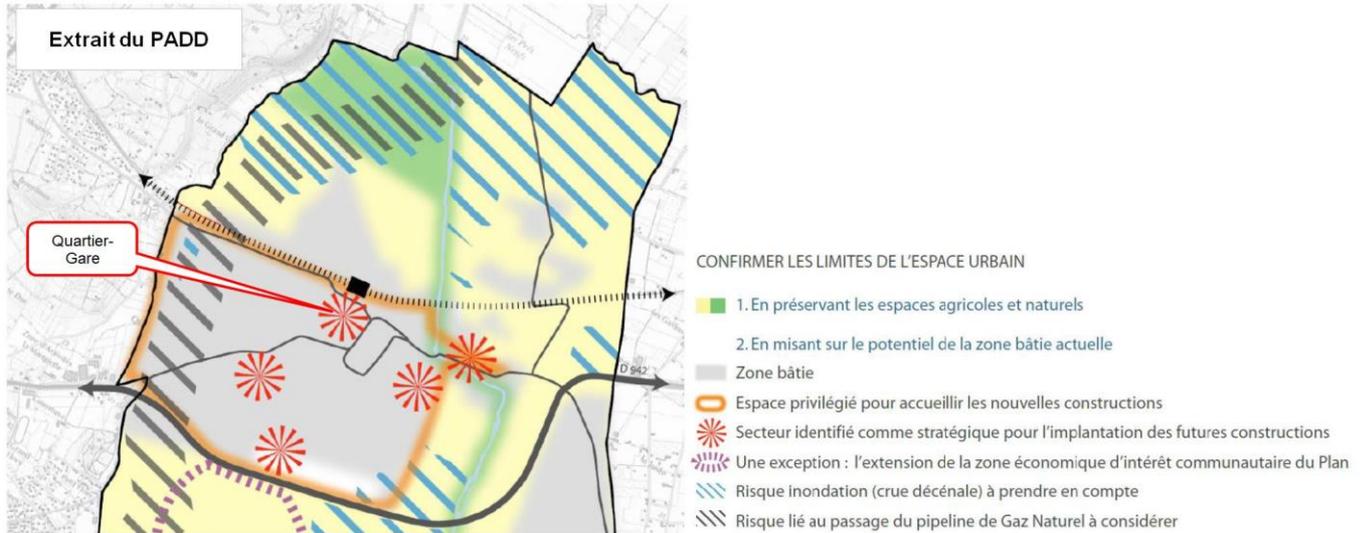
Plan de situation et de desserte du quartier

2/ Respect des orientations du PADD

Dans le PADD (Plan d'Aménagement et de Développement Durable), parmi les orientations générales d'urbanisme et d'aménagement retenues, on recense celles-ci :

1. Confirmer les limites de l'espace urbain :
 - en préservant les espaces agricoles et naturels,
 - en misant sur le potentiel de la zone agglomérée actuelle,
2. Maintenir l'attractivité d'Entraigues :
 - en se fixant des objectifs maîtrisés en matière de croissance démographique,
 - en se donnant les moyens d'accueillir les nouveaux habitants
3. Poursuivre le développement économique
4. Evoluer pour conserver l'équilibre du territoire, en continuant de porter une attention particulière à la qualité de vie des habitants.





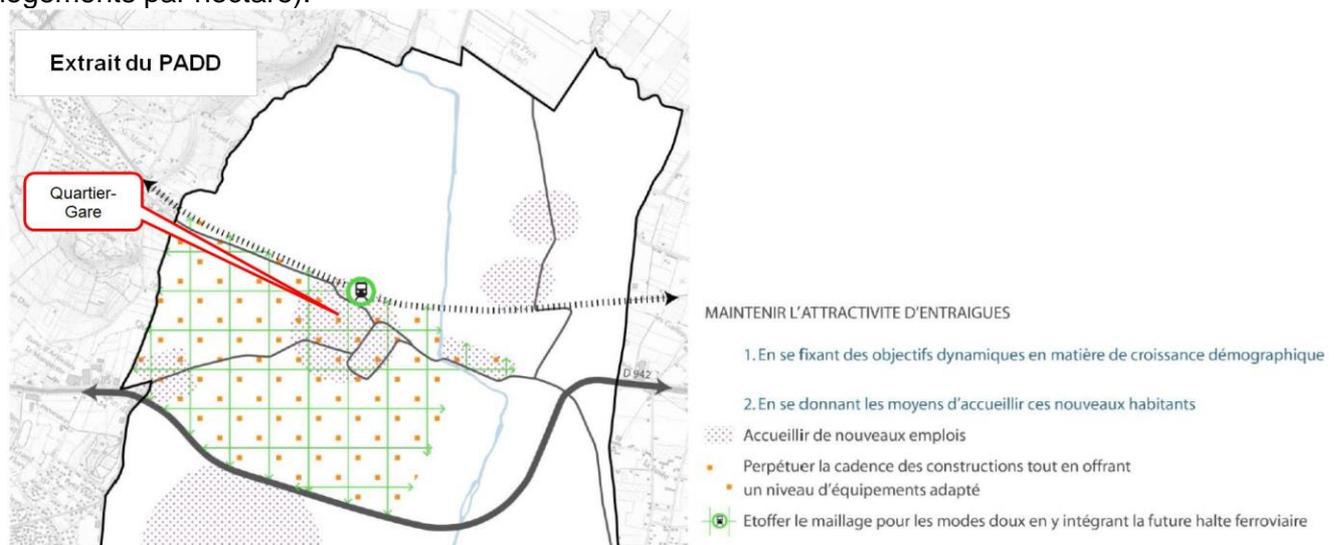
Extrait du PADD – secteurs Stratégiques

1. CONFIRMER LES LIMITES DE L'ESPACE URBAIN

Le projet de territoire de la commune est basé sur un rythme de croissance démographique maîtrisé de 1,1% par an.

Entraigues sur la Sorgue bénéficie d'une enveloppe urbaine clairement identifiable, que la commune souhaite confirmer. Ainsi, le développement urbain d'Entraigues devra être majoritairement contenu au sein de la zone agglomérée de « proximité », dans laquelle se concentrent les équipements, les services, les commerces, la gare, le pôle multimodal et tout un maillage d'itinéraires dédiés aux piétons et aux cyclistes.

Au sein de cette enveloppe urbaine, des secteurs particulièrement stratégiques ont été identifiés pour accueillir des opérations d'aménagement structurantes. Ces secteurs font l'objet d'orientations d'aménagement et de programmation (cf. pièce spécifique du PLU). Parmi eux, le Quartier-Gare est essentiel : situé entre le centre-ville et la gare, il présente un potentiel important pour l'accueil de nouveaux logements dans les années à venir. Situé à proximité du pôle multimodal d'Entraigues, une densité moyenne y est imposée (50 logements par hectare).



Extrait du PADD – secteurs d'activités



La commune souhaite poursuivre sa politique urbaine et sociale afin que la densification progressive de la zone agglomérée, à travers les différentes opérations urbaines, soit exemplaire en matière :

- de mixité des formes urbaines et de qualité environnementale des constructions, en veillant notamment à l'intégration des nouvelles constructions dans le tissu existant par des hauteurs adaptées, une large place laissée aux espaces publics et aux espaces verts...
- de mixité sociale dans l'habitat et de réponse aux objectifs fixés par la réglementation en matière de logement locatif social. Cela passe par le respect des objectifs fixés par le Programme Local de l'Habitat en matière de répartition de la production de logements,
- de mixité des fonctions urbaines, en répartissant les surfaces bâties entre logements, locaux économiques et équipements de proximité,
- de diversification des modes de transports (transports en commun + cheminements « doux ») permettant aux entraiguais de se déplacer à pied ou en vélo entre leur logement et les commerces de proximité, les écoles etc,
- de partage des espaces de vie, par la porosité des opérations d'aménagement, notamment en les intégrant au maillage des cheminements doux communal, en prévoyant des espaces publics ouverts à tous.

L'objectif de la loi SRU demande d'atteindre 25% de logements sociaux à l'horizon 2025. Une part minimale de 30% de logements sociaux est donc demandée à chaque nouvelle opération. Le quartier Gare offrira plus de 40% de logements aidés (LLS + AS), notamment du fait de sa situation particulièrement bien placée par rapport aux moyens de transport du pôle multimodal d'Entraigues.

Cette opération d'envergure, pourra répondre à une offre diversifiée de logements, en termes de typologie d'habitat, de mode d'occupation et de surface (du petit logement studio/T1 à de plus grands logements). L'objectif étant de fluidifier les parcours résidentiels et de renforcer la mixité sociale de la commune dans de bonnes conditions.

La qualité de l'architecture et de ses prestations techniques sera tenue par l'obtention d'un label (HQE ou BDM) pour l'opération Quartier Gare. De même, le PADD demande un traitement végétal important des espaces « publics » et une part importante d'espaces libres à l'échelle de la parcelle via le règlement du PLU.

ORIENTATION 2 - MAINTENIR L'ATTRACTIVITE D'ENTRAIGUES

L'analyse des capacités urbaines du territoire et plus particulièrement du potentiel offert par les secteurs de développement stratégiques dont fait partie le Quartier-Gare, démontre que le territoire est en mesure de répondre à ces besoins en logements, au fil des initiatives privées comme publiques.

Cette capacité de programmation de logements doit s'accompagner de facilités de déplacements et de développement de l'emploi, des services, des petites entreprises et des commerces en complément du centre-ville très attractif.

ORIENTATION 3 - UNE ATTRACTIVITE ECONOMIQUE RENFORCEE

Les grandes zones d'emplois ont été réalisées, depuis quelques années, principalement sur deux espaces au Sud de la commune. On constate cependant que les Entraiguais travaillent toujours en dehors de la commune.

Le tissu économique ne se résume pas qu'à ces espaces, il possède une véritable économie résidentielle concentrée en grande partie dans le centre-ville et à proximité comme le centre commercial à l'Est de la commune.

Avec la requalification récente des espaces publics du centre-ville, l'ouverture de la gare, et le projet d'urbanisation du quartier gare (situé à mi-chemin entre la gare et le centre-ville) toutes les conditions sont réunies pour renforcer la centralité économique d'Entraigues, dynamiser les activités, commerces, services et équipement existantes et permettre l'installation de nouveaux entrepreneurs souhaitant avoir pignon sur rue.





ORIENTATION 4 - EVOLUER POUR CONSERVER L'EQUILIBRE DU TERRITOIRE

Le quartier Gare se conçoit comme une opération structurante pour la commune.

Elle sera exemplaire dans les choix suivis pour son élaboration, en matière de mixité sociale et urbaine, de qualité des constructions, de développement des moyens de transports alternatifs à la voiture, de cheminements doux reliés aux transports en commun. Elle offrira aussi des espaces publics généreux, bien maillés, ouverts à tous dans le partage du vivre ensemble.

3/ Les modifications à apporter au PLU

Le projet s'inscrit en cohérence avec le PADD et répond aux quatre orientations générales définies selon les objectifs et du diagnostic territorial de la commune et les normes supra-communales.

Ce projet est situé dans la zone à urbaniser AU2f du PLU en vigueur. Il s'agit d'une zone non ouverte à l'urbanisation, mais qui fait néanmoins l'objet d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) spécifique à ce site, qui prévoit donc déjà des conditions d'aménagement de ce secteur.

Pour permettre la réalisation du projet, il est nécessaire tout d'abord d'ouvrir à l'urbanisation la zone AU2f correspondant au périmètre du projet.

En effet, les zones AU2 sont des secteurs dits « stricts » ou « fermés », destinés à une urbanisation future sous la forme d'opération d'aménagement d'ensemble et sous réserve de la réalisation des équipements publics nécessaires.

Cette zone est actuellement inconstructible, son ouverture à l'urbanisation est subordonnée à une modification ou une révision du Plan Local d'Urbanisme ainsi qu'à l'élaboration d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP).

Le règlement de la zone AU2f, quartier Gare, ne précise pas quelles seront les affectations principales ; seuls les installations et ouvrages, les extensions mesurées des constructions, les annexes accolées ou non à l'habitation existante, sans création de nouveau logement, sont autorisés.

La réalisation de ce projet nécessite donc de **modifier le règlement de la zone AU2f** du PLU afin de l'ouvrir à l'urbanisation avec des dispositions adaptées à ce dernier.

La modification du zonage qui sera appliquée au quartier Gare prend en considération l'environnement urbain mitoyen existant mais aussi l'objectif majeur d'engager une densification moyenne de l'urbanisation.

Les règles du PLU sont donc à adapter pour répondre à une densité projetée d'environ 50 logements à l'hectare, avec l'ensemble des dispositions correspondant aux caractéristiques du projet.

Pour cela, les hauteurs maximums des bâtiments seront limitées à R+3 partiel. Le principe sera celui d'un épannelage progressif afin d'être à la même hauteur que les maisons existantes en limite d'opération. Les règles seront également adaptées afin de favoriser les espaces libres, existants ou plantés.

La recherche d'une mixité urbaine permettra d'harmoniser, dans un souci d'ensemble du quartier, les différentes typologies de bâtiments existants en mitoyenneté du site en relation d'échelle avec les nouveaux bâtiments par une graduation à la fois de l'épannelage des hauteurs et des linéaires de façade plus ou moins longs.





Il convient aussi d'adapter l'OAP existante, en permettant notamment de mailler les impasses, rues et avenues qui desservent ou pénètrent l'îlot urbain de 12 hectares qui comprend l'opération du quartier Gare d'une surface d'environ 5,2 ha. Le principe d'aménagement de ce quartier, entre le village et la gare, est organisé sur la préservation d'un espace arboré central de plus de 10 000 m². Ce principe modifie les enjeux spatiaux et aspire à développer des espaces publics généreux et respectueux du site, des cheminements doux adaptés à la trame structurante et paysagère du site reliant le secteur de la gare au reste de la commune.

Il s'agit aussi d'affirmer dans le programme de construction, la réalisation d'habitat inclusif, ainsi que d'activités permettant de conforter la mixité des fonctions urbaines et économiques de ce secteur stratégique à proximité de la gare.

Considération du contexte urbain

La zone UB du PLU en vigueur constitue l'environnement urbain (couronne) dans lequel s'inscrit entièrement le secteur du quartier Gare. A l'Est du périmètre, le zonage UA marque l'architecture historique d'Entraigues en continuité de la zone UB. Le contexte urbain du quartier Gare impose donc une certaine continuité de la forme urbaine du centre du village, marquée par des façades en alignements des voies, ponctuées par des espaces verts, cours ou espaces publics, en alternance.

A l'Ouest, la zone UC du PLU en vigueur abrite des formes urbaines plus contemporaines, qui offrent des différences typologiques importantes, allant du tissu pavillonnaire dense à des immeubles collectifs en R+3.

Le quartier Gare représente bien une « dent creuse » dans un contexte de centralité urbaine. La future réglementation et l'OAP devra prendre en compte cet environnement spécifique et hétérogène afin de préserver l'harmonie d'ensemble du quartier.

La zone UB est définie ainsi selon le PLU :

La zone UB correspond aux quartiers urbains centraux. Elle est composée d'un tissu bâti de densité moyenne, caractérisé par de petits immeubles collectifs et un tissu d'habitat individuel dense. Les constructions sont en général implantées en ordre continu et considérées dans les documents graphiques comme « linéaires de diversité commerciale et économique ».

Affectée principalement à l'habitat, il s'agit d'une zone de mixité des fonctions urbaines qui regroupe également équipements collectifs, commerces, services et bureaux.

La zone UB ne comporte pas de sous-secteur.

Ambiance urbaine

La route d'Avignon passant à l'Est et au Sud du site de l'opération est bordée de maisons individuelles juxta collées et de maisons de village d'une hauteur maximum de R+2, le tout formant une rue en continuité urbaine.

Au Nord, l'Avenue de la Gare offre une façade continue de bâtiments de hauteur R+2 et R+1. L'autre front est beaucoup plus ouvert et accueille les espaces publics de la gare, des logements individuels assez denses avec des jardins sur l'Avenue de la gare.

De fait, le quartier Gare est quasiment enclavé derrière ces façades Nord, Sud et Est presque continues constituant un méga-îlot.

Plusieurs rues en impasse permettent d'accéder au centre de l'îlot.

La zone UA est définie ainsi selon le PLU :



Cette zone correspondant au centre ancien de la commune, caractérisé par un tissu dense et par une continuité des volumes bâtis.

La zone UA ne comporte pas de sous-secteur.

Ambiance urbaine

La zone UA, centre-ville, se confronte à l'Est du site d'intervention en face de l'impasse du trou de la Grave. Les remparts et les bâtiments historiques du village, souvent en R+2 en position dominante fondée sur des affleurements rocheux et faisant façade au bord de l'avenue de la République, dominent le quartier Gare.

Cette zone forme un ensemble historique dont les règles recherchent la préservation et la mise en valeur des formes architecturales paysagères et urbaines historiques.

La zone UCa est définie ainsi selon le PLU :

C'est une zone correspondant à un tissu urbain mixte, composé d'habitat pavillonnaire dense, d'immeubles d'habitats collectifs et d'équipements publics.

La zone UC comporte huit sous-secteurs :

- le secteur UCa, dominant,
- le secteur UCg, à proximité immédiate de la gare, réservé à l'accueil de logements locatifs sociaux à destination des personnes âgées,
- et six autres sous-secteurs déterminés par leur localité.

Ambiance urbaine

La zone UC s'inscrit à l'Ouest du site d'intervention. L'Avenue des Fenaisons, y pénètre en cœur de l'îlot depuis l'avenue des Poètes et longe une partie du site quartier Gare. Les bâtiments qui bordent cette avenue sont assez récents et propose une architecture typique de logements collectifs en toiture terrasse de hauteur R+3. Au Nord-Ouest, l'avenue se prolonge par un tissu pavillonnaire très dense et se termine au débouché sur la Route de Sorgues par un bâtiment R+2 marquant l'angle.

Objectifs et principes du projet

Le projet se développe avec des objectifs clairement définis répondant à des enjeux forts pour la commune :

- assurer l'organisation, la recomposition du secteur avec la réalisation des aménagements et équipements correspondants qui participeront au renforcement des liaisons entre la gare et le centre du village, dans le cadre d'un aménagement durable,
- engendrer une production résidentielle qui répond aux besoins en logements, avec une densité qui ne dépassera pas 50 logements par hectare, pour l'essentiel de typologie T2 et T3. Les logements, situés aux abords de la gare, permettront ainsi de rapprocher les habitants de leur lieu de travail. Ces logements, en locatif social, résidences inclusives (notamment pour les personnes handicapées et personnes âgées), et maisons individuelles devront être à la pointe en matière d'habitat durable et de haut niveau qualitatif, avec un principe de mixité au sein de l'habitat (mixités sociales et typologiques)
- assurer l'implantation d'activités tertiaires diverses (professionnels libéraux, pôle d'innovations économiques, associations...) et des services de proximité (liés au médical, à la dépendance et au vieillissement, à la garde d'enfants, à la pratique du sport, ...)
- aménager des voiries adaptées (accès, allées) permettant de desservir les bâtiments et les habitations





- assurer des conditions de circulation pour les modes doux, au sein du quartier et en liaison avec le tissu urbain environnant, en particulier avec la réalisation de deux pistes cyclables Nord-Sud et Est-Ouest reliant la gare (chemins piétonniers + pistes cyclables),
- implanter des aires de stationnement partagé (co-voiturage...),
- valoriser la présence de l'eau sur le site, préserver les zones humides existantes, et organiser une bonne gestion des eaux pluviales, avec la mise en place d'ouvrages de rétention des eaux pluviales (bassins + noues) tout en mettant en valeur la biodiversité.
- créer un parc public, partagé, paysagé et inclusif au cœur même du quartier d'une surface de plus de 10 000 m²,

L'ensemble de ces objectifs a donné lieu à la définition d'un projet avec un programme global de constructions et d'équipements et des principes d'aménagements tels que décrits dans le Tome 1 du dossier DUP, qu'il convient aussi de transposer dans les dispositions du PLU applicables à la zone AU2f du Quartier Gare.

L'adaptation du PLU cherche, en premier lieu, à reconsidérer et restructurer le parcellaire en friche, pour concevoir des îlots compatibles avec les aménagements et les habitations futurs. Il doit permettre également d'adapter le zonage actuel AU2f "fermé ou strict" par un zonage spécifique, ouvert sous conditions, pour l'opération d'ensemble du quartier Gare.

Cette modification du PLU répond à plusieurs intentions fortes et déterminantes de ce projet d'aménagement d'ensemble :

- mettre en cohérence **la forme des terrains**, actuellement souvent trop petits ou en lanière trop étroites, et des terrains souvent enclavés,
- améliorer l'**accessibilité** par des axes routiers adaptés aux exigences de circulation du projet mais aussi et surtout le maillage des cheminements piétons et cyclables, reliant le projet dans les axes Nord/Sud et Est/Ouest au reste de la commune,
- apporter davantage de cohérence au niveau du tissu urbain existant, pour favoriser des **liaisons entre les quartiers** et préserver des **espaces de respiration et des vues sur le vieux village** par des espaces publics généreux comme le parc et les pistes cyclables,
- répondre à la volonté de la commune de développer des **formes urbaines et des espaces publics** de qualité pour tous,
- favoriser le **logement social et inclusif** notamment pour les personnes âgées ou handicapées pour répondre à une forte demande locale,
- structurer la viabilisation de l'opération, notamment en adaptant la **rétention des eaux** de pluie par rapport aux débits de fuite en vigueur et en respectant **les caractères écologiques du site**,
- offrir en outre une meilleure constructibilité. L'objectif réglementaire réalisé lors de l'étude de faisabilité puis la présente procédure de DUP, **permet la constructibilité** du secteur Gare à environ 50 logements par hectare,
- adapter le règlement du stationnement dans le quartier Gare afin de rendre cohérent le nombre de places par rapport aux nouveaux habitants mais aussi par rapport à l'attractivité des services et activités, par une **mutualisation** du stationnement.

Un dossier de mise en compatibilité est donc nécessaire pour rendre compatibles les dispositions du projet avec celles du PLU. Conformément à l'article L.123-16 du Code de l'Urbanisme, ce type de dossier est soumis à enquête publique unique avec l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique et à l'enquête parcellaire du projet Quartier-Gare.



1.2 CONTENU DU DOSSIER DE MISE EN COMPATIBILITE DU PLU

Le présent dossier de mise en compatibilité du PLU vient compléter le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, auquel il convient de se référer pour de plus amples informations quant à la définition précise du projet.

Ce dossier consiste en la mise en compatibilité des dispositions du PLU de la commune d'Entraigues, concernant le secteur du Quartier Gare, à savoir :

- le règlement graphique du PLU, avec le reclassement de la zone AU2f en zone AU1f,
- le règlement écrit avec l'insertion de dispositions spécifiques à la nouvelle zone AU1f,
- l'adaptation de l'OAP applicable dans le périmètre du quartier Gare.

Il expose dans ce cadre les modifications à apporter aux documents d'urbanisme pour le rendre compatible avec le projet pour lequel la déclaration d'utilité publique est demandée.

NB : la mise en compatibilité du PLU a été exemptée d'évaluation environnementale, par décision de l'autorité environnementale en date du 18 mai 2022

Cadre législatif et réglementaire :

Cette mise en compatibilité est réalisée en application des textes réglementaires et législatifs, articles L.153-54 à 59 du Code de l'Urbanisme.

□ Article L.153-54 du Code de l'Urbanisme

Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, d'une procédure intégrée en application de l'article L. 300-6-1 du code de l'urbanisme ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet, et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :

- 1° l'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence,
- 2° les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'État, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9.

Le maire de la ou des communes intéressées par l'opération est invité à participer à cet examen conjoint.



PIECE C2 : PRESENTATION DU PLAN LOCAL D'URBANISME DANS SON ETAT ACTUEL

1.3 Règlement de la zone actuelle concernée par le projet

Le périmètre d'aménagement est soumis au règlement de la **zone AU2f** du PLU d'Entraigues sur la Sorgue approuvé le 11 octobre 2017, modifié le 29 avril 2019, révisé le 08 juillet 2019 et qui a fait l'objet de plusieurs modifications (modifications n°1, n°2 et n°3, dont la dernière en date du 30 mars 2021).

Le site de projet est à proximité du centre village d'Entraigues, il est entouré d'une urbanisation mixte de densité moyenne à dominante d'habitat, en zones UB et UC du PLU. On y trouve à l'Est et au Nord des maisons de ville (R+1 et +2) les façades principales orientées Sud, au Sud-Ouest des collectifs (R+2 et R+3) et aussi des maisons individuelles diffus ou sous de lotissements.

La zone AU2f dans laquelle est circonscrit le site du projet Gare regroupe des secteurs de la commune destinés à une urbanisation future sous la forme d'une opération d'ensemble et sous réserve de la réalisation des équipements publics nécessaires.

En effet, à ce jour, même si les réseaux structurants sont présents à proximité de la zone de projet, ils restent à créer/prolonger/optimiser, afin de desservir le futur projet



Extrait de la planche graphique du PLU d'Entraigues en vigueur

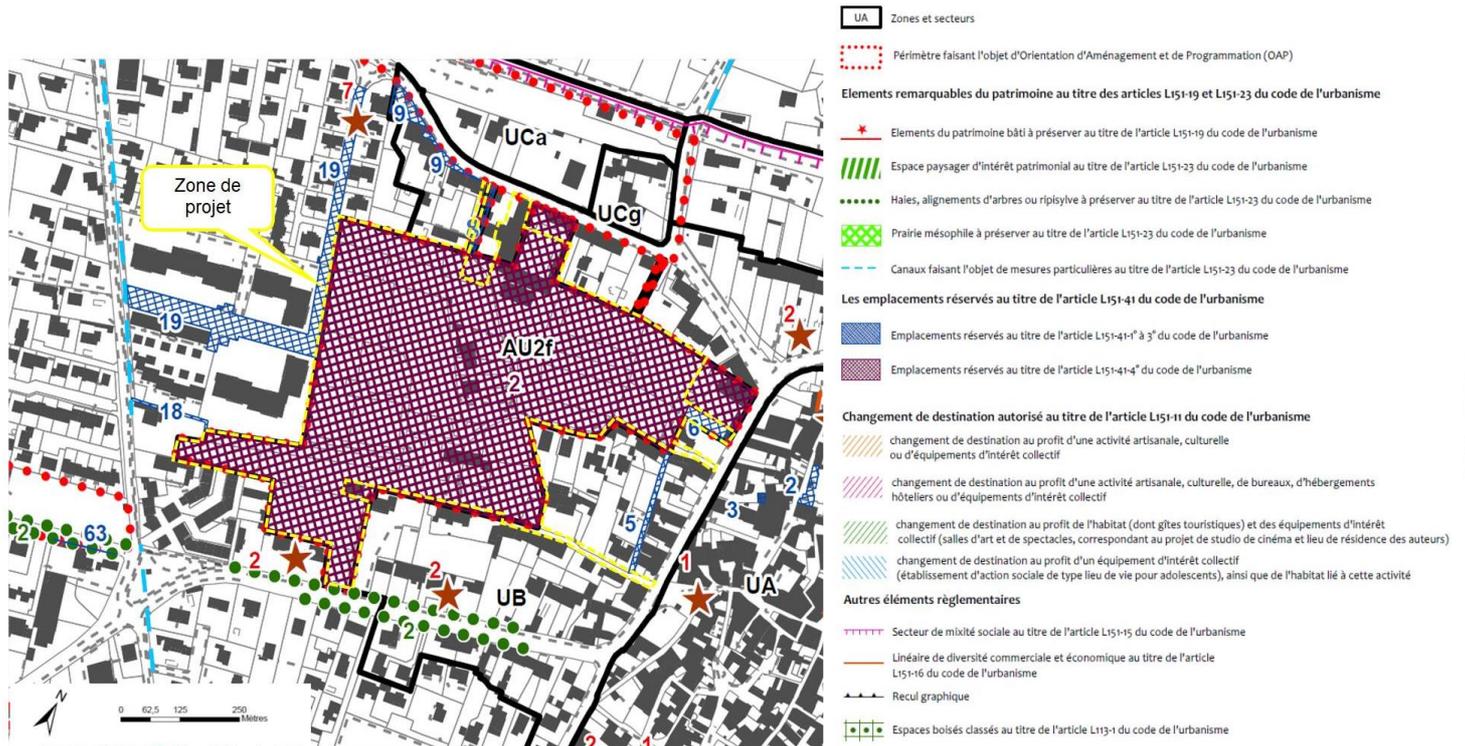
Ce secteur correspond à une zone d'urbanisation future dite « stricte » ou « fermée », en raison de l'insuffisance de la desserte par les réseaux et/ou la voirie, dont l'ouverture à l'urbanisation nécessite des études préalables, et la révision ou la modification du PLU.

Les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) du PLU applicables au secteur, définissent les conditions d'aménagement et d'équipement de cette zone. Les constructions y seront autorisées lors de la **réalisation d'une opération d'aménagement d'ensemble, et uniquement dans ce cadre.**

A ce jour, compte-tenu des aménagements projetés, **le projet n'est pas compatible ni avec le règlement du PLU actuel, ni avec les conditions d'organisation du site décrites par l'OAP.**

En effet, certaines règles sont incompatibles avec le projet. De ce fait, les pièces réglementaires du PLU doivent être adaptées, afin de permettre la réalisation de ce projet d'intérêt général. Et dans le cadre de ce dossier, l'OAP adaptée à ce nouveau projet du quartier Gare y sera jointe afin de préciser les objectifs et principes d'aménagement et de programmation du projet d'ensemble.

La zone AU2 du PLU en vigueur comporte cinq sous-secteurs dont le secteur AU2f, correspondant au quartier de la Gare qui sera destiné à être urbanisé (après modification/révision du PLU) sous la forme d'opération d'aménagement d'ensemble et sous réserve de la réalisation des équipements publics nécessaires.



Carte du périmètre de projet (en jaune) et extrait de légende du plan de zonage du PLU actuel

La zone AU2f n'est pas concernée par l'aléa hydraulique. (Cf. Document graphique/zonage). Le secteur AU2f est également inclus dans le secteur de mixité sociale délimité au document graphique au titre de l'article L151-15 du code de l'urbanisme.

L'article AU2 - 2 (relatif aux occupations et utilisations du sol soumises à conditions) admet, dans l'attente de l'ouverture à l'urbanisation de la zone, les constructions et installations techniques nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, les extensions mesurées des constructions existantes à usage d'habitation dans la limite de 30% de la surface de plancher existante, et de 150 m² de surface de plancher totale (y compris existant) ainsi que les annexes accolées ou non à l'habitation existante, sans création de nouveau logement, sous réserve que ces annexes soient implantées à une distance maximale de 25 mètres du bâtiment principal de l'habitation dont elles dépendent (35 mètres pour les piscines), et dans la limite de 60 m² d'emprise au sol (total des annexes).

Il précise que :

- dans le périmètre délimité au titre de l'article L151-15 du code de l'urbanisme, en cas de réalisation d'un programme comprenant plus de trois logements ou plus de trois lots à bâtir, au minimum 30% de la surface de plancher doit être affectée au logement locatif social, dont



15% maximum au PLS (Prêt Locatif Social) et que cette disposition prendra effet lors de l'ouverture à l'urbanisation des secteurs.

Il définit que les conditions d'ouverture à l'urbanisation pour le quartier Gare sont les suivantes :

- 1/ La définition d'un projet devant porter sur l'ensemble de la zone. Devront notamment être définis le programme, les conditions d'insertion dans le site et de préservation de l'environnement ainsi que les modalités de financement des équipements publics engendrés par l'opération,
- 2/ Le respect des orientations d'aménagement et de programmation du quartier Gare :
 - o une vocation principale affectée à l'habitat et notamment plus de 40 % de logements aidés (LLS + AS),
 - o la commune y vise 50 logements à l'hectare,
 - o la réalisation des ouvrages et espaces de rétention des eaux de pluie limitant l'écoulement dans les ouvrages publics par un débit de fuite maîtrisé, adaptés à la valorisation d'un espace humide « in situ »,
 - o l'aménagement de modes doux (cheminement et pistes cyclables) dans le cadre notamment de l'orientation thématique : « Poursuite du maillage en faveur des modes doux »,
 - o l'aménagement d'un parc public central,
 - o une desserte du quartier par les transports en commun.

1.4 Emplacements réservés

La zone de projet fait l'objet d'un emplacement réservé (ER n°2, visible sur le document ci-dessus) au titre de l'article L151-41 4° du code de l'urbanisme.

Elle est également concernée par plusieurs emplacements réservés au titre de l'article L151-41 3° du code de l'urbanisme (chiffres visibles en bleu sur le document ci-dessus):

- 5 : voie d'accès au Quartier-Gare : modes doux + riverains,
- 6 : voie d'accès au Quartier-Gare : véhicules + modes doux,
- 8 : voie en mode doux,
- 18 : voie en mode doux,
- 19 : création de l'Avenue des Fenaisons et de l'Avenue de la Pléiade.

La zone de projet est incluse dans un secteur de mixité sociale.

L'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP)

Le PLU a défini une OAP (Orientation d'Aménagement et de Programmation) spécifique pour ce secteur, qui est résumé ci-dessous :

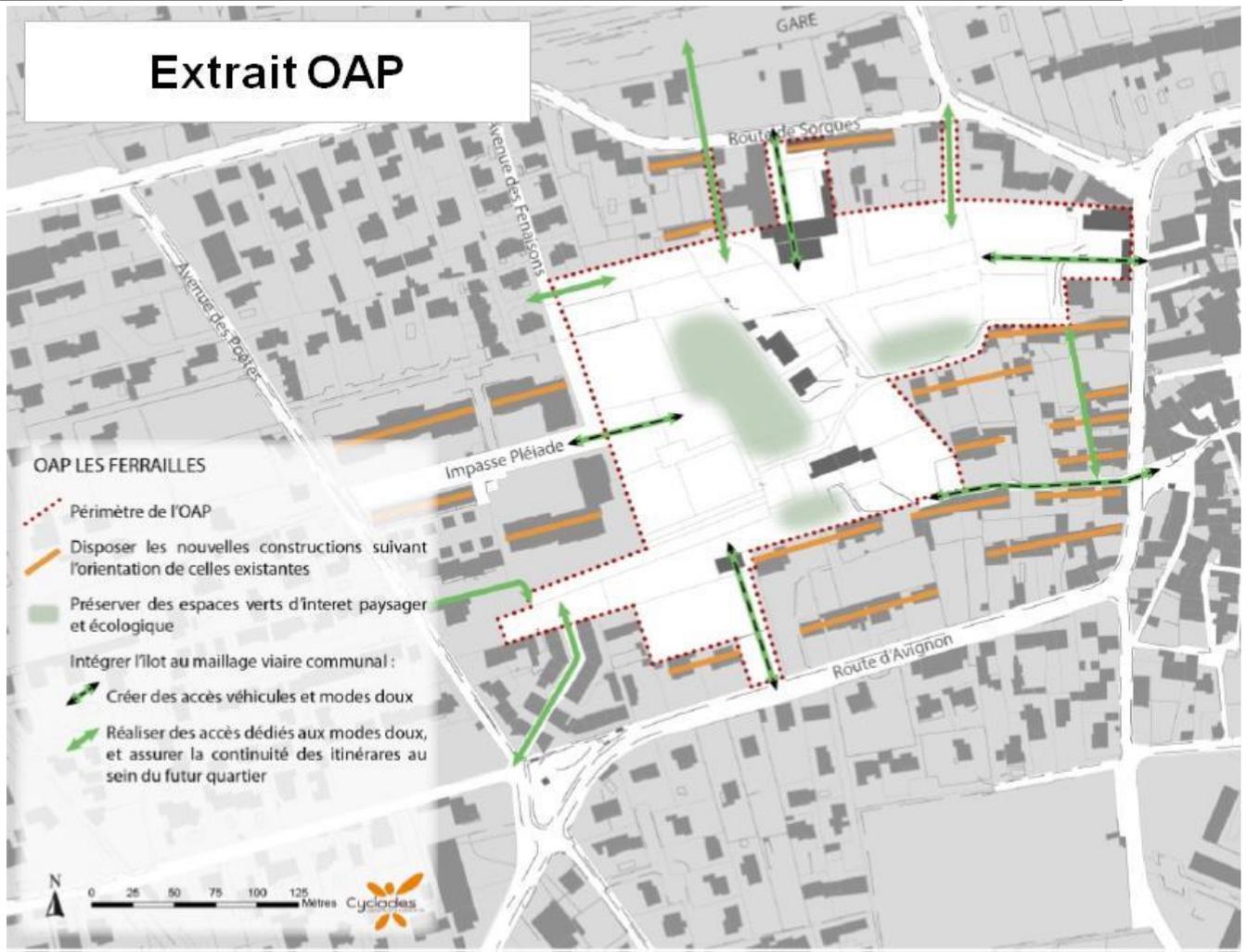
- Dispositions concernant le programme
 - réaliser de nouveaux logements dans le respect des objectifs de mixité sociale (logements en accession sociale et libre, locatif social...) et permettant l'accueil de l'ensemble des habitants (logements accessibles aux PMR, logements adaptés aux personnes âgées...),
 - accueillir des locaux commerciaux, locaux d'activités ou de service en rez-de-chaussée de certains bâtiments, autour des principaux axes de vie,
 - aménager des espaces de stationnement si possible mutualisés à l'usage des habitants et du public.

- Dispositions concernant le traitement des espaces publics
 - maintenir les espaces arborés pour réaliser des espaces paysagers à usage collectif, des espaces favorables à la biodiversité et à la rétention des eaux pluviales,
 - assurer la gestion des eaux pluviales à l'échelle de l'opération d'ensemble,
 - intégrer les nouvelles constructions au maillage viaire communal via :
 - la création de voies qui permettent l'accès pour les véhicules motorisés et pour les modes doux (piétons, cyclistes...),
 - la réalisation d'accès dédiés aux modes doux,
 - la continuité des itinéraires en modes doux à travers le quartier.

- Dispositions concernant le principe de composition urbaine
 - densité résidentielle minimale : 50 logements par hectare aménagé,
 - dans la mesure du possible, disposer les nouvelles constructions de logements suivant la trame existante aux abords de manière à garantir l'intégration de l'opération dans le tissu urbain local,
 - favoriser les logements traversants.
 - mixer impérativement les formes urbaines, du pavillonnaire au petit collectif.

- Disposition concernant la biodiversité
 - conserver au maximum le maillage des arbres de haute tige qui revêt un aspect patrimonial fort,
 - conserver et valoriser au maximum la frênaie dans le parti d'aménagement paysager,
 - prendre en compte la présence potentielle de chauves-souris.





1.5 ELEMENTS DE PATRIMOINE NATUREL ET BATI A PRESERVER

Aucun patrimoine bâti n'est protégé sur le secteur.



PIECE C3 : PRÉSENTATION DU PROJET

1.6 LES GRANDS PRINCIPES DU PROJET

L'opération « Gare » s'inscrit dans un quartier résidentiel essentiellement construit de maisons de ville et petits collectifs mais aussi des maisons individuelles de surface assez réduite, entre 200 m² et 700 m² de terrain.

Le site, espace en creux, peu construit actuellement, servira d'articulation et de lien pour mettre en synergie le centre du village avec la gare et au-delà la voie verte.

L'insertion du projet dans le quartier, respecte les objectifs du PADD, s'adapte aux nouvelles exigences du PLH en termes de logements sociaux. Par ailleurs le projet suit les grandes orientations du SCOT et participe à la réalisation des grands objectifs du PDU, tel que maîtriser les déplacements automobiles, redéfinir la place de chaque mode et reconquérir l'espace public, promouvoir les modes de transports durables respectueux de l'environnement, ainsi que développer une réelle offre multimodale accessible à tous.

Les principes et le programme exposé ci-dessous ont été présentés en réunion publique. Ils ont été légèrement adaptés suite à cette présentation pour répondre aux remarques du public (exprimées dans le bilan de la concertation). Ils présentent les éléments d'aménagement urbain qui garantissent l'intérêt général du projet « Gare » :

1. Assurer le maillage hiérarchisé des voies de circulation pour desservir le quartier Gare

Le projet s'organise à partir d'une voie principale qui, reliant l'avenue des Fenaisons à la route de Sorgue, permet de pénétrer dans le site à l'Ouest par une belle perspective sur le futur parc et de s'ancrer, au Nord, sur la gare.

Cette voie principale favorise l'aboutissement au cœur du quartier des deux axes nouveaux qui desservent le projet d'ensemble et relient l'impasse du Trou de la Grave et l'impasse des Ferrailles.

Ce maillage respecte la zone à enjeux écologiques, faune et flore, en créant une boucle qui contourne cet espace sensible.

La structure de ce maillage qui désenclave un îlot urbain de 12 hectares, se raccorde sur huit points dans le village ce qui fluidifie la circulation et permet de sectoriser aussi les flux, soit en sortie, soit en entrée, par des sens uniques de circulation choisis.

Les sens uniques se retrouvent évidemment sur les impasses actuelles à l'Est de l'opération qui permettront aussi de relier le site au village par des chemins de déplacement doux. Au Sud, une connexion sur l'avenue Jean Jaurès est aussi prévue en sens unique pour limiter le trafic sur la voie et accepter une voie partagée (piste vélo) sur chaussée.

Il est spécifié que le linéaire de la voie nouvelle principale aura des éléments techniques prévus de façon à participer à la réduction de la vitesse et favoriser des traversées piétonnières sécurisées). Les axes de circulation devraient être limités en zone 30, permettant de réduire les émissions de polluants, de renforcer l'attractivité du quartier pour les déplacements doux mais aussi de limiter le report du trafic sur les voies nouvelles.

2. Intégrer le projet dans le paysage villageois d'Entraigues

L'aménagement du quartier Gare par une opération d'ensemble, apportera une grande cohérence à la forme urbaine et constituera une articulation entre des secteurs actuellement peu ou pas reliés. Le projet prévoit un maillage complet du site par des cheminements doux, trottoirs et pistes cyclables, offrant des espaces pour le piéton et convergeant vers le parc et



sur la gare à quelques 100 mètres du cœur du nouveau quartier.



Le projet se décline en secteurs à enjeux paysagers où les perspectives urbaines depuis l'espace public ont un rôle structurant, soit pour la lisibilité des liaisons urbaines, soit pour le maintien d'un rapport de co-visibilité avec le grand paysage ou le patrimoine historique.

Quatre secteurs sont identifiés :

1. La voie d'accès Ouest où l'enjeu est de conserver la perspective sur les futaies existantes et sur le futur parc,
2. Les axes Est-Ouest où il faudra conserver et renforcer les covisibilités avec le centre historique (Tour des Templiers, église St Pierre) et le Mont Ventoux,
3. La voie qui relie la gare en créant des surlargeurs (pistes vélos dédiées, place, grand trottoir) et un couvert végétal l'identifiant dans le paysage,
4. Le cœur du projet, le parc et ses plantations existantes et nouvelles, pour embellir le cadre de vie des habitants et prolonger agréablement les logements qui s'ouvrent sur cet espace paysagé.

3. Des cheminements pour relier la Gare au reste de la commune

Les liaisons «douces» avec le centre-ville d'Entraigues... impacts sur le programme

La partie Est de l'opération est privilégiée par rapport à son rapprochement avec le centre ancien du village. Les deux impasses déjà citées et une voie nouvelle seront traitées en voies piétonnes supportant une faible circulation en sens unique pour les riverains. Ces cheminements aboutiront à un parc d'environ 10 000 m² au cœur de l'opération. Une autre voie Nord-Sud, perpendiculaire à ces trois axes, irriguera l'ensemble du projet par une liaison douce dédiée aux vélos et piétons desservant la gare directement. Cet ensemble maillé permettra des déplacements sécurisés et confortables entre le centre du village et la Gare (PEM).



Vue de la Gare d'Entraigues

Le centre ancien est perçu, encore, pour de nombreuses personnes, notamment les personnes âgées attachées à leur commune comme un lieu majeur d'échanges et d'identité où se perpétuent des liens et usages entre les habitants.

Les espaces d'aménagement de l'opération Gare privilégient la possibilité d'améliorer et de favoriser les échanges avec le centre ancien.

Il apparaît, au regard de la demande de certaines personnes âgées ou handicapées quittant progressivement leur maison individuelle devant des charges et des contraintes trop importantes, que l'opération pourrait répondre à leur demande de pouvoir rejoindre le centre assez facilement.



Les liaisons «douces » entre la gare, le site de projet et l'axe vert d'Entraigues

Dans sa partie Ouest, l'axe structurant de l'opération se connecte sur l'Avenue des Fenaisons et l'Avenue des poètes et permet d'ouvrir une piste cyclable qui rejoint la gare directement depuis le site Gare. Dans sa partie Sud, une piste cyclable sur voirie pourra permettre de rejoindre directement la gare depuis la route d'Avignon.

Globalement, le désenclavement de cet espace d'environ 12 hectares favorise les déplacements doux et participe à un **maillage bien plus large au niveau communal avec l'axe vert** à environ deux cents mètres du site relié par la route de Sorgues au site et à la gare. L'objectif est de desservir par une voie verte la gare à la zone du Plan (qui comprendra de nouvelles constructions liées à son extension et au centre pénitentiaire). Ce projet est porté par la commune en collaboration avec le Grand Avignon et le département de Vaucluse.

4. Rechercher à valoriser l'eau (fossés drainants, noues, bassin de rétention...) par des espaces de rétention paysagers

Les aménagements techniques hydrauliques répondent à un besoin de rétention sur site, géré par des débits de fuite issus de l'étude hydraulique. Le parti pris est de limiter les réseaux enterrés et favoriser les aménagements en surface pour respecter au mieux les altimétries et la topographie d'origine.

Outre la nécessité de gérer l'eau de pluie, les bassins et les noues ou fossés sont aménagés pour participer à la qualité paysagère et environnementale du projet d'ensemble Gare.

Ils contribuent de ce fait à des objectifs de développement tels que :

- limiter la saturation des réseaux hydrauliques enterrés de la commune, à l'exception de l'exutoire vers le canal des Rochières qui aura un diamètre de 800 mm,
- participer à la préservation des zones humides du secteur,
- limiter les effets «d'îlots de chaleur» grâce à l'évapotranspiration, inscrits dans un axe ouvert Nord-Ouest et Sud-Est favorables à ce phénomène,
- valoriser et assurer les continuités des espaces verts sur le site.

Les modèles de structure de chaussée, de fossés drainants, de noues de transfert et de bassins de rétention permettront de conserver les espaces sensibles et de les adapter aux exigences environnementales par des techniques de mises en œuvre spécifiques et respectueuses du site.

Une canalisation enterrée sera mise en place au Nord-Est du site afin de servir d'exutoire conséquent vers le canal des Rochières.

Les surfaces végétalisées du projet seront représentés par :

- un grand espace paysagé (comprenant le parc public) ponctué par de nombreux arbres de haute tige existants ou plantés, avec un espace dédiés pour les jeux d'enfants
- le maillage des voiries : formant une trame viaire verte car largement plantée et bleue (noue)
- les jardins privés seront plantés d'arbres et d'arbustes et les arbres de haute tige existants seront préservés.

1.7 LE PROGRAMME D'INTERET GENERAL

Le projet répond à des objectifs qui participent pleinement aux grandes orientations du développement de la Commune.





Les grands objectifs qui ont été approuvés par le Conseil Municipal d'Entraigues-sur-la-Sorgue sont les suivants :

- assurer l'organisation, la reconstitution du secteur avec la réalisation des aménagements et équipements correspondants, qui participeront au renforcement des liaisons entre la gare et le centre du village, dans le cadre d'un aménagement durable,
- engendrer une production résidentielle qui répond aux besoins en logements, pour une densité qui ne dépassera pas 50 logements par hectare, aux abords de la gare, pour l'essentiel de typologie T2 et T3, permettant ainsi de rapprocher les habitants de leurs lieux de travail. Ces bâtiments à caractère de logements, de résidences inclusives (notamment pour les personnes handicapées et les personnes âgées), devront être à la pointe en matière habitat durable et de haut niveau qualitatif, avec un principe de mixité au sein de l'habitat (mixité sociale et typologique),
- assurer l'implantation d'activités tertiaires diverses (professionnels libéraux, pôle d'innovations économiques, associations ...) et des services de proximité (liés au médical, à la dépendance et au vieillissement, à la garde d'enfants, à la pratique du sport),
- aménager des voiries adaptées (accès, allées) permettant de desservir les bâtiments et les habitations
- assurer des conditions de circulation adaptées pour les modes doux, au sein du quartier et en liaison avec le tissu urbain environnant, en particulier avec la réalisation de deux pistes cyclables Nord-Sud et Est-Ouest reliant la gare (chemins piétonniers + pistes cyclables),
- implanter des aires de stationnement partagé (co-voiturage...),
- valoriser la présence de l'eau sur le site, préserver les zones humides existantes, et organiser une bonne gestion des eaux pluviales, avec la mise en place d'espaces de rétention des eaux pluviales (bassins + noues) tout en mettant en valeur la biodiversité,
- créer un parc public, partagé, paysagé et inclusif au cœur même du quartier, d'une surface de plus de 10 000 m²,
- Obtenir le label QDM (Quartier durable Méditerranée),
- Obtenir le label ACCEV : la Haute Qualité d'Usage pour tous.

1.8 LE PROGRAMME

3.2.1 -1 Les équipements publics

- Des espaces paysagers de rétention, aménagés comme équipements de proximité et de partage, parc et cheminements doux.

L'aménagement du quartier du Quartier-Gare comprend la réalisation d'un réseau d'eaux pluviales intégrant des ouvrages de collecte, ainsi que des ouvrages de stockage et de régulation, avant restitution dans le réseau pluvial communal existant.

Il est prévu de réaliser des espaces de rétention, afin de stocker les eaux pluviales : il s'agira de différents bassins ou espaces de rétention qui seront reliés à des fossés et des noues paysagères permettant la collecte et l'évacuation des eaux de ruissellement générées sur la zone de projet. Globalement, les structures ou espaces de rétention auront pour rôle de stocker les eaux pluviales en cas de forts événements pluvieux, pour les redistribuer à faible débit vers le canal des Rochières, via une canalisation souterraine à créer.

Les bassins et les espaces de rétention seront organisés selon un système continu de régulation régi sur l'ensemble du quartier en optimisant les volumes de rétention et les gabarits des pentes. Les ouvrages par rapport au lieu d'implantation devront respecter au mieux le « terrain naturel » en limitant les affouillements et remblais selon la profondeur de la nappe phréatique.

Certains ouvrages devront permettre un usage public comme un parc, d'autres plus



techniques exploiteront, en compensation, la capacité maximum de faire du volume de rétention par rapport à la proximité d'un exutoire par exemple.

➤ Note relative aux espaces de rétention :

La collecte des eaux pluviales sera réalisée par des ouvrages spécifiques (de type regards grilles, regards avaloirs ou caniveaux à grilles) placés aux points bas de la chaussée. Les eaux pluviales collectées seront transportées par un réseau gravitaire enterré ou en surface (fossés ou canalisations d'eaux pluviales) jusqu'à des espaces de rétention (bassins de rétention et noues de rétention) décrites ci-après.

Les canalisations de transfert pourront être aussi des fossés ou des noues.

L'exutoire vers le canal des Rochières sera une canalisation enterrée d'un diamètre de 800 mm. Les canalisations d'eaux pluviales présenteront des pentes faibles (à minima 0,1%).

NB : afin de caler au mieux les structures de rétention, il a été réalisé préalablement une étude géotechnique, qui a défini entre autres :

- *la perméabilité des sols et notamment leurs capacités d'infiltration,*
- *les niveaux de la nappe phréatique en période de hautes eaux.*

Une étude hydraulique complémentaire, dans le cadre du dépôt du dossier de déclaration loi sur l'eau, sera réalisée afin de mettre en adéquation le projet avec les besoins hydrauliques de ce dernier.

3.2.1.2 L'implantation des cheminements et des voiries

NB : le calibrage des impasses a été envisagé en fonction de l'utilisation future engendrant principalement un trafic de véhicules légers. La constitution du corps de chaussée sera finalisée en fonction des résultats des études géotechniques qui seront menées en phase d'avant-projet.

Le maillage principal se structure par la création de deux voies Est-Ouest et Nord-Sud, aménagées pour limiter la vitesse et les stationnements non réglementés.

Leurs gabarits présenteront des largeurs maximum de 5,50 m de chaussée. Une voie verte sera entièrement sécurisée et dédiée aux modes doux dans les sens Est-Ouest et Nord-Sud.

Les voies secondaires à créer pour desservir les îlots bâtis devront être aménagées pour les piétons.

Les voies historiques qui pénètrent le quartier en impasse comme Le trou de la Grave et l'Impasse des Ferrailles doivent être reliées et réaménagées pour assurer un bouclage et la desserte des habitations existantes.

L'alignement sur les voies de desserte se traduit par des façades sur rue mais le plus souvent les alignements sont assurés par des jardins en façade, marqués par des clôtures avec portillon d'accès. Les stationnements privatifs dans la majeure partie seront en arrière-plan sous forme de parking, contrairement au parking « partagé » qui devront s'intégrer dans l'environnement, mais rester visible des voies ouvertes à la circulation publique.

En dehors des deux voies vertes sécurisées, les vélos sont appelés à circuler sur des cheminements ou sur la chaussée en zone 20 ou en zone 30.



La pente appliquée au profil en long des voies de circulation sera calée en fonction du terrain naturel afin de répondre aux normes PMR (Personnes à Mobilité Réduite). L'objectif est d'obtenir le label ACCEV sur la totalité des équipements publics.

Les niveaux du projet des nouvelles voies permettront de raccorder les réseaux et la chaussée aux réseaux viaires existants.

Les voies dédiées aux déplacements doux seront identifiées et différenciées des voies de circulation.

L'accès aux parcelles se fera en général par des voies secondaires ou des allées piétonnes. Les allées piétonnes pourront être traitées en matériaux naturels, pavés, graviers, terre laissant filtrer l'eau.

1.8.1 Le programme de logements

3.2.2.1 Qualité, nombre de logements et stationnements

Les logements

En termes d'habitat, le projet prévoit la réalisation d'un programme de construction d'environ 220 logements, avec des constructions de typologies diversifiées (maisons individuelles et petits collectifs), dans le but de satisfaire aux besoins en termes de logements pour les jeunes ménages (primo-accédants) et les personnes âgées, tout en assurant un cadre de vie de qualité.

Le projet global de logements comprend :

- des logements collectifs (majoritairement de type T2 et T3), dont des logements sociaux,
- des maisons individuelles,
- des résidences inclusives liées au vieillissement ou au handicap,
- des terrains à bâtir.

• Petits collectifs

Les petits collectifs en R+2, et R+3 (partiel) maximum, permettent de marquer les secteurs en articulation avec l'urbanisation existante majoritairement pavillonnaire ou de faible hauteur et de créer une image urbaine renforçant la qualité de greffe urbaine de l'opération en continuité du village historique.

Les constructions seront conçues avec des jardins en RDC et terrasses conséquentes à l'étage. Afin de répondre aux contraintes environnementales et limiter l'imperméabilisation des sols, une partie peut être construite sur pilotis où peuvent se glisser des stationnements. Des locaux sécurisés vélos/fauteuils-roulants d'une dimension suffisante seront imposés dans les immeubles collectifs.

• Maisons individuelles groupées et habitat intermédiaire

Les typologies de logements individuels peuvent se présenter de 3 façons :

- soit en maisons individuelles (villas avec jardins),
- soit en maisons individuelles en bande, jumelées (cet habitat sera privilégié pour les logements sociaux),
- soit en habitat intermédiaire qui permet des superpositions de logements individuels avec accès et entrée privatives.

• Des terrains à bâtir d'une surface raisonnable devront être proposés.

• L'habitat inclusif





Compte-tenu des besoins dans ce domaine, la commune entend offrir une offre inclusive, à destination notamment des personnes âgées et/ou handicapées, qui sera répartie sur l'ensemble de la zone de projet, afin que leur intégration soit complète. Ce secteur est en effet idéalement situé afin que les personnes dépendantes puissent accéder très facilement au centre-ville d'Entraigues, à ses commerces et ses services de proximité. L'objectif du quartier est d'obtenir le label ACCEV : la Haute Qualité d'Usage pour tous.

L'habitat inclusif sera ainsi présent au cœur de ce nouveau quartier avec notamment des résidences de typologies variées, adaptées aux personnes âgées et/ou handicapées.

Au total :

- le nombre de logements sera de l'ordre de 220 logements environ,
- la superficie de plancher (SDP) prévisionnelle sera d'environ 22 000 m².

Répartition prévisionnelle relative à la superficie de plancher (SDP)		
Désignation	Superficie estimée	%
Logements en accession à prix libre	9770 m ²	Environ 48 %
Lots à bâtir (maisons individuelles)	1600 m ²	Environ 8 %
Logements locatifs sociaux* (= logements foyers inclusifs)	7885 m ²	Environ 38,5 %
Accession sociale (= logements à prix maîtrisé) (= accession à prix conventionné)	1225 m ²	Environ 6 %
Activités	1790m ²	
Total	22 270 m²	100

* conformément au Code de la Construction, 3 lits équivalront à un logement locatif social

Il est précisé que les surfaces sont données à titre prévisionnel et peuvent faire l'objet d'une modification selon les contraintes techniques du projet.

Rappelons que le projet cherche à renforcer la mixité urbaine et sociale sur la commune, ce qui se traduit dans le projet du Quartier-Gare par l'émergence de nouvelles typologies de logements et d'un programme qui vise à réaliser plus de 40 % de logements aidés (LLS+AS).

En outre, les principes prescriptifs qui caractérisent les constructions de logements sont :

- des logements traversants avec des espaces privatifs extérieurs suffisants,
- une grande partie des espaces verts sera programmée en espace de jardin privatif,
- des typologies architecturales variées : villas individuelles avec jardin ou collectifs limités à R+1, R+2 et R+3 partiel. Pour les derniers étages en R+3, il sera favorisé une disposition des façades en recul partiel afin de minimiser l'impact visuel depuis la voie publique située au pied de la construction.

• Intégration paysagère des logements

Les petits collectifs, l'habitat intermédiaire en R+2 ou R+3 partiel et les constructions en R+1 s'intégreront à un environnement très arboré. L'enjeu sera de préserver le maximum des grands arbres qui caractérisent déjà le site, notamment la frênaie.

Les terrains à bâtir seront implantés en continuité des secteurs pavillonnaires, assurant des relations apaisées avec les habitations mitoyennes existantes et le principe de l'épannelage





urbain qui préserve la silhouette générale du quartier, notamment au niveau des voies principales existantes.

- Programme prévisionnel des activités

La proximité du pôle multimodal et de la gare d'Entraigues engendre une forte motivation de programmation d'activités et de services sur le site permettant un positionnement économique d'acteurs locaux attirés par la qualité de l'environnement, par l'accessibilité rapide aux pôles économiques d'Avignon et de Carpentras et par l'offre diversifiée du centre du village.

Les activités prévues présenteront une surface utile globale d'environ 1790 m² en privilégiant la proximité de la gare.

Les activités seront inscrites en rez-de-chaussée des immeubles d'habitation. Elles devront être sans nuisances pour les riverains.

Il faudra privilégier les activités économiques diverses (associations, professionnels libéraux, pôle d'innovations économiques...) et des services de proximité (liés au médical, à la dépendance et au vieillissement, à la garde d'enfants, à la pratique du sport...).

3.2.2.2 Les stationnements

Le nombre de places de stationnement sera d'environ 370 places, réparties de la façon suivante :

a/ Stationnement privé lié aux constructions

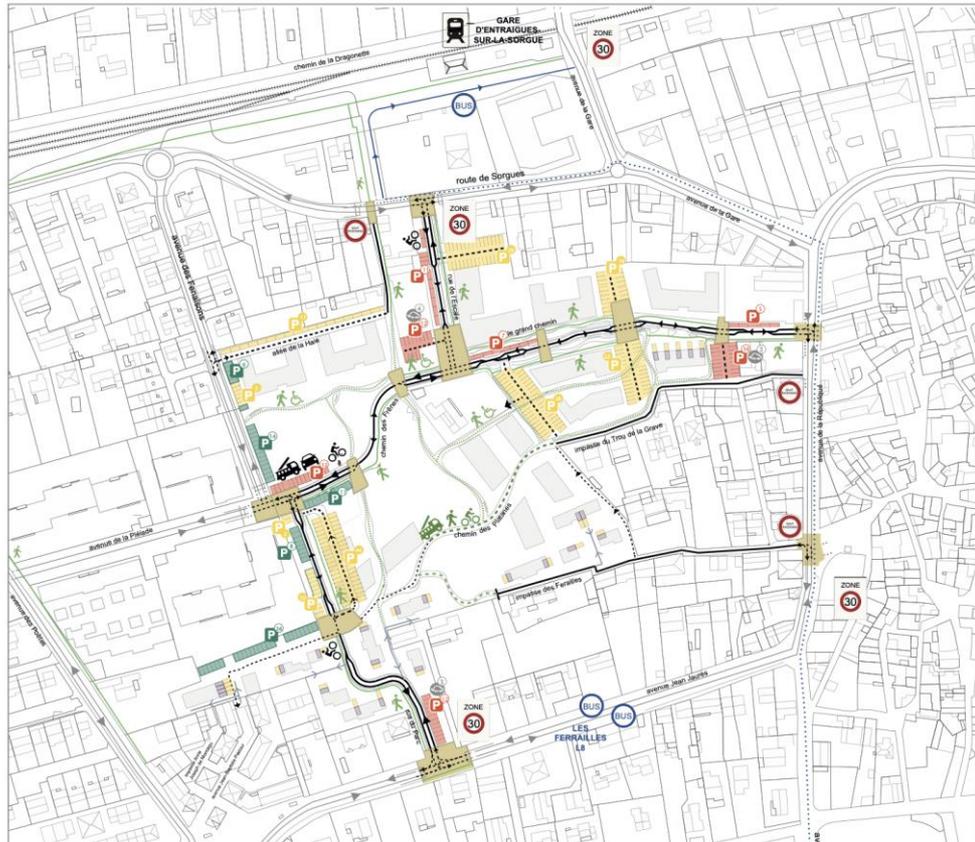
Le projet prévoit la création d'environ 294 places de stationnement liées aux constructions.

b/ Stationnement public lié à l'opération d'ensemble

Dans le cadre de l'opération d'ensemble, il est prévu en outre la création d'environ 75 places de stationnement public.



modes doux	
	cheminement piéton hors d'eau
	cheminement piéton submersible
	voie douce
voies carrossables	
	plateau traversant zone 20 km/h modes doux prioritaires
	sens de circulation
	voie partagée : carrossable et cyclable largeur 3.50 à 5.50 m
	impasses voies réservées aux riverains
	voie de desserte secondaire - largeur minimale 4.20 m
	voie de desserte parking largeur minimale 5.00 m
transport en commun	
	voie de bus
	ligne Vedène - Entraigues mise en circulation 2023
	arrêt de bus existant réseau GRICOM Transports en commun du Grand Avignon
	gare d'Entraigues-sur-la-Sorgue pôle d'échanges multimodal
stationnement	
	PUBLIC 75 places de stationnements existantes rétrogradés à la commune
	10 places de recharge électriques
	PRIVÉ 206 places de stationnements existantes
	+ 25 (boîtes)
	63 places de stationnements supplémentaires



Le projet d'ensemble prévoit ainsi une optimisation des places de stationnement qui favorise notamment les espaces plantés.

Au niveau des voiries principales, les places de stationnement public pourraient être conçues avec un principe d'implantation sur un seul côté des voies, unilatéralement avec un simple trottoir, laissant l'autre côté pour les piétons et les pistes de vélos. Elles seront bordées d'arbres de haute tige et d'espaces verts en pied.

Les places de stationnement propres aux constructions ainsi que les places mutualisées ou en partage à l'échelle du lotissement seront organisées par des **parkings en «poches» dans un écrin de végétation.**

Les stationnements pour les vélos seront soit inclus dans les bâtiments, soit situés à l'extérieur dans une structure les protégeant, au plus près des bâtiments d'habitations, de sorte de favoriser l'usage de la bicyclette.

3.2.2.3 Le parti d'une forte mixité urbaine et sociale

Le parti d'aménagement retenu se justifie dès lors qu'il permet conjointement de :

- répondre aux besoins identifiés en logements, avec :
 - o une gamme de typologies de logements en adéquation avec la demande identifiée privilégiant les petits logements (T2/T3), notamment pour les logements sociaux, afin de répondre aux besoins de décohabitation et à l'augmentation du nombre de familles monoparentales,
 - o un aménagement d'ensemble déterminé par une mixité urbaine qui se traduit dans la répartition prévisionnelle relative aux habitations, entre petits collectifs et maisons individuelles groupées, sensiblement équilibrée, mais qui privilégie des formes denses en





petits collectifs ou intermédiaires en R+2 sur des lieux « stratégiques » du quartier (angle de rue, entrée de l'îlot, face au parc), et R+3 partiel;

- participer à la création d'un tissu urbain mixte, d'activités et de services favorables aux acteurs économiques locaux attirés par le contexte de qualité, de la proximité de la gare et du village. Les services, notamment les activités liées au médical, à la dépendance et au vieillissement, seront privilégiés. Les offres commerciales seront recherchées pour compléter l'offre déjà présente dans le cœur du village.
- valoriser la proximité du centre du village et de l'infrastructure de déplacement (le PEM et sa gare).

Le détail du programme prévisionnel de construction figure ci-après :

- réaliser de nouveaux logements dans le respect des objectifs de mixité sociale et urbaine (logements en accession sociale, en accession libre, en locatif social, à la fois sous forme de petits collectifs ou habitations intermédiaires, de maisons individuelles groupées et de maisons individuelles avec jardin) et permettant l'accueil de tous les futurs habitants dans le but de satisfaire aux besoins en termes de logements pour les jeunes ménages (primo-accédants) et les personnes âgées, tout en assurant un cadre de vie de qualité,
- privilégier les petits logements, notamment pour les logements sociaux (majoritairement des T2 et des T3), afin de répondre aux demandes locales, en lien avec le vieillissement de la population, le phénomène de décohabitation et l'augmentation des familles monoparentales,
- intégrer la réalisation de résidences inclusives au cœur de cette opération, avec des résidences adaptées aux personnes âgées et/ou handicapées, avec notamment des logements de typologies variées, afin de répondre à la dépendance et au handicap dans un schéma de programme général inclusif,
- accueillir des activités tertiaires diverses (professionnels libéraux, pôle d'innovations économiques, associations ...) et des services de proximité (liés au médical, à la dépendance et au vieillissement, à la garde d'enfants, à la pratique du sport), qui seront localisés en rez-de-chaussée de certains bâtiments, autour des principaux axes de vie, et qui. Seront ainsi proches du pôle-gare et du centre-ville,
- répondre aux exigences du développement durable, notamment par l'obtention d'un label de type « Bâtiment Durable Méditerranéen » (BDM) ou « Haute Qualité Environnementale » (HQE),
- aménager des espaces de stationnement, si possible mutualisés, à l'usage des habitants, des activités et du public. Cette orientation vise à assurer un nombre de places de stationnement suffisantes, dans un souci d'optimisation du fonctionnement urbain du futur quartier,
- obtenir le label ACCEV : Haute Qualité d'Usage pour tous.

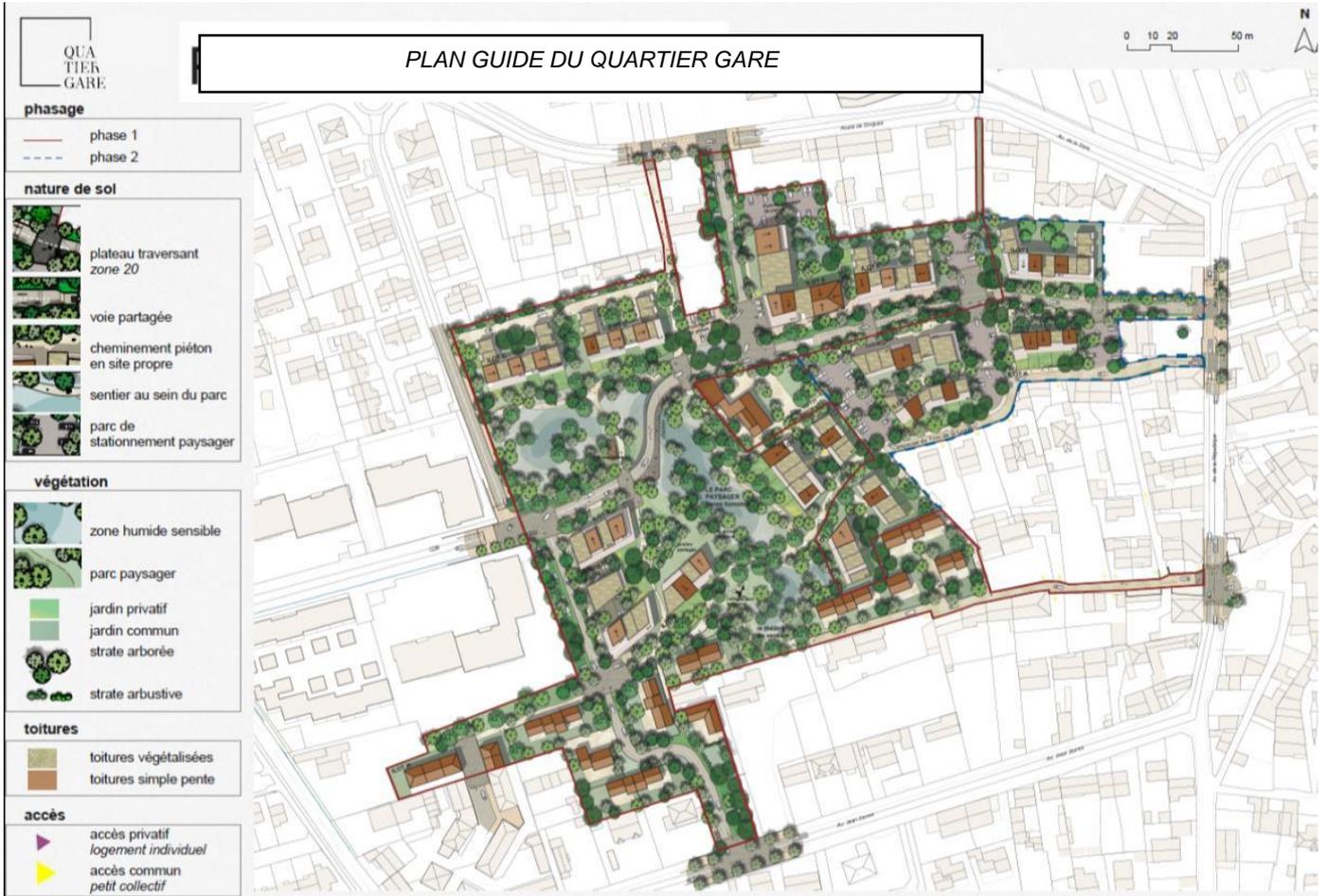
3.2.2.4 Insertion du projet dans son environnement

Afin de préserver la qualité et la tranquillité des habitations existantes au pourtour du périmètre (maisons de villes (ou grosse bastide) R+1 ou R+2, maisons individuelles en RDC ou R+1), une attention spécifique sera portée au rapport d'échelle entre les hauteurs des futures constructions de l'aménagement d'ensemble du secteur Gare et ces habitations mitoyennes.

Ainsi, les typologies les plus denses et les bâtis de type R+2 ou R+3 partiel sont implantées

- soit en articulation de l'opération sur les voies communales qui desservent le quartier,
- soit en façade des voies qui pénètrent le quartier, en réponse à des bâtiments existants en R+2,
- soit en centre de l'opération selon un épannelage maîtrisé des hauteurs.





Plan guide du quartier Gare



PIECE C4 : MODIFICATIONS A APPORTER AU PLU

Préambule :

Pour permettre la mise en œuvre du projet d'aménagement d'ensemble du quartier Gare, tel que présenté précédemment, pour lequel la déclaration d'utilité publique (DUP) est requise, le PLU d'Entraigues en vigueur, modifié le 03 mars 2021, nécessite de faire l'objet d'une mise en compatibilité sur le secteur correspondant dans le cadre de la présente procédure de DUP.

Ces évolutions sont ainsi rendues nécessaires notamment pour ouvrir la zone à l'urbanisation, assurer la cohérence réglementaire et la composition urbaine entre les îlots constructibles, les nouvelles voiries et les espaces publics structurants.

En effet, le projet pour ce quartier s'inscrit dans un plan d'aménagement d'ensemble, avec un programme prévisionnel de constructions. Il nécessite d'ajuster et de clarifier les règles adaptées à travers la nouvelle zone AU1f, et aussi, d'adapter les orientations d'aménagement et de programmation à la nouvelle définition du projet quartier-gare qui a évolué.

Plus précisément, cette modification du PLU sur le secteur de l'opération d'aménagement d'ensemble du quartier Gare répond à la volonté de la Commune :

- d'ouvrir à l'urbanisation en vue de créer un nouveau quartier avec une mixité sociale et des fonctions urbaines, avec des bâtiments affectés aux logements, mais aussi aux services et aux habitations inclusives notamment pour les personnes âgées et handicapées,
- d'adapter les prescriptions liées aux stationnements dans le quartier-Gare et de privilégier les espaces perméables,
- de promouvoir un urbanisme durable, avec une qualité environnementale, écologique et paysagère,
- de répondre aux exigences de gestion hydraulique de l'ensemble du secteur Gare,
- de valoriser et protéger un espace central arboré, de zone humide, en parc.

Les modifications nécessaires du PLU sont de plusieurs ordres.

Actuellement, ce secteur est en zone à urbaniser « bloquée » AU2f. La modification du PLU consiste à inscrire ce secteur en zone à urbaniser AU1f ouverte à l'urbanisation, zone créée pour permettre la réalisation de cette opération d'aménagement d'ensemble du quartier-Gare pour laquelle une déclaration d'utilité publique est requise.

Le règlement de cette nouvelle zone AU1f, reprend des dispositions de la zone AU1 du PLU en vigueur en les adaptant avec des dispositions spécifiques aux caractéristiques du projet du quartier-Gare. Il est rédigé pour inscrire le nouveau quartier en continuité et en harmonie avec son environnement, en s'inspirant aussi des règlements des zones urbaines UA, UB et UC environnantes du PLU.

La modification passant à 40% de logements aidés (AS+LLS) résulte de la mobilisation du fond SRU sur cette opération.

Le projet d'aménagement d'ensemble du quartier Gare, soumis à la concertation publique et adapté par la suite pour répondre aux principales observations du public, a permis de définir les orientations en plan. Celles-ci sont traduites dans une nouvelle orientation d'aménagement et de programmation (OAP) pour le secteur du quartier Gare, intégrée dans le PLU à travers la présente mise en compatibilité, qui remplace celle inscrite dans le PLU en vigueur.

Le périmètre de la nouvelle OAP couvre l'ensemble des surfaces à aménager dans le projet d'ensemble Gare. Le périmètre recouvre ainsi deux emplacements réservés de voirie au bénéfice de la commune inscrits dans l'actuel PLU en vigueur. Ces emplacements réservés n°6 et 8 sont donc supprimés, les voiries étant intégrées au projet.

1.8.2 Règlement écrit

MODIFICATIONS DES DISPOSITIONS DU PLU APPLICABLES AU PERIMETRE DU PROJET

Nous présentons ci-dessous ces objectifs spécifiques :

EXPOSE DES DISPOSITIONS DE LA NOUVELLE ZONE A URBANISER AU1f

La création d'une zone à urbaniser spécifique AU1f vise à ouvrir le secteur du quartier Gare à l'urbanisation en définissant des règles adaptées pour les besoins du projet d'aménagement d'ensemble à réaliser. Ces dispositions s'appuient sur le corps de texte de la zone AU1 pour rester, évidemment, dans un cadre réglementaire général cohérent au niveau de la commune.

Ces dispositions sont les suivantes :

Le caractère de la zone atteste, bien que ce soit un projet d'ensemble à l'échelle de la zone, que l'urbanisation pourra y être conduite. Il signale, notamment, que cette zone AU1f n'est pas soumise à l'aléa hydraulique.

- Les articles du règlement modifiés

Article AU1f 1 :

Cet article, détermine et exclut les destinations des constructions et types d'activités non autorisées notamment les constructions et installations à usage d'habitation lorsqu'elles ne font pas partie d'une opération d'aménagement d'ensemble telle que mentionnée à l'article AU1 2, en plus des utilisations du sol inappropriées pour cette opération d'aménagement.

Il est mentionné que les constructions ou parties de constructions en sous-sol sont interdites, non pas à cause de l'aléa hydraulique mais à cause de la nappe phréatique très proche de la surface.

Une sous-zone 1AUfa est créée.

Article AU1f 2 :

Les occupations et utilisations du sol admises dans la zone y compris les constructions, ont pour condition de s'inscrire dans une opération d'aménagement d'ensemble pour répondre notamment aux enjeux de cohérence et de qualité urbaine et environnementale de ce secteur stratégique, et en fonction des équipements de la réalisation des aménagements, tels que prévus dans les OAP.

Les constructions visent une vocation à dominante résidentielle, mais offrent aussi la possibilité d'intégrer des activités complémentaires, tout en veillant à ne pas concurrencer celles existant au centre-ville,

➤ Le périmètre délimité au titre de l'article L151-15 du code de l'urbanisme :
Le périmètre de servitude de mixité sociale est maintenu.

➤ Le périmètre de protection écologique



Pour des motifs d'ordre écologique et paysager, il est créé un secteur à protéger en zone AU1f, tel que délimité sur le document graphique du règlement. En effet, le secteur du projet comprend actuellement des zones humides, qu'il convient de préserver pour des raisons écologiques et paysagères. De ce fait, le projet prévoit la création d'un secteur de protection au sens de l'article L 151-23 du code de l'urbanisme, avec les prescriptions suivantes :

- tout aménagement dans ce périmètre doit participer à la continuité écologique de l'ensemble,
- les bâtiments et les chaussées carrossables sont interdits,
- des cheminements doux pourront être admis au niveau des zones humides sous formes de platelage ou autres sur pilotis, mais sans fondation,
- en cas d'aménagement de chemin en mode doux ou de noue ou de fossé, les abords directs doivent être plantés d'arbustes et d'arbres de haute tige :
 - en compensation des sujets supprimés,
 - ou au moins à raison d'un arbre à environ 8 mètres d'intervalle,
- les ouvrages de rétention des eaux pluviales sont admis, dans le respect de la préservation des zones humides.

Article AU1f 3 :

Cet article est conservé conformément à la rédaction de l'article AU1 3 à l'exception d'une faute de frappe au lieu de lire « Les voies nouvelles en impasse et les nouvelles opérations doivent comporter un dispositif de retournement permettant aux véhicules lourds de sécurité, de propreté, assurant des missions de service public, de manœuvrer et de faire demi-tour. », le texte est modifié ainsi : Les voies nouvelles en impasse dans les nouvelles opérations doivent comporter un dispositif de retournement permettant aux véhicules lourds de sécurité, de propreté, assurant des missions de service public, de manœuvrer et de faire demi-tour. »

ARTICLE AU1f 5 - Caractéristiques des terrains

Article supprimé par les dispositions de la loi n°2014-366 du 24 mars 2014 dite Loi ALUR.

Article AU1f 4 :

Outre la desserte par les réseaux secs et les réseaux d'eaux usées et d'eau potable qui est réglementée à l'instar des conditions de la zone AU1, il spécifie particulièrement la réglementation concernant la gestion des eaux pluviales.

Les conditions de canalisation, de rétention et d'infiltration se reportent sur la nouvelle structure du réseau d'eaux pluviales de l'opération d'ensemble du quartier Gare. Des dispositions spécifiques telles que des micros espaces de rétention et des toitures terrasses stockantes végétalisées ou non, accompagnent et complètent en tant que de besoin, le principe général du raccordement à l'exutoire.

Article AU1f 6 :

Les voies sont régies par un ordonnancement conçu par le projet d'ensemble.

Pour les constructions, clôtures, affouillements, exhaussements, remblais, plantations de haies, tous les ouvrages hydrauliques sont conçus en fonction d'un projet d'ensemble qui organisera les rapports entre les bâtiments et les aménagements extérieurs selon les normes de constructibilité et de solidité en vigueur. De fait, ce rapport d'alignement n'est pas réglementé.

Article AU1f 7 :

Cet article ne réglemente pas les limites séparatives car le rapport entre les constructions, clôtures, affouillements, exhaussements, remblais, plantations de haies et les ouvrages hydrauliques sera conçu en fonction d'un projet d'ensemble adoptant les normes de constructibilité et de solidité en vigueur.

Cependant, il réglemente les implantations de constructions par rapport au périmètre de l'opération d'ensemble, conformément aux prescriptions de l'OAP.

Article AU1f 8 :

Cet article est conservé conformément à la rédaction de l'article AU1 8.

Article AU1f 9 :

L'emprise au sol ne sera pas limitée au niveau du règlement applicable à chaque lot car l'emprise au sol est limitée au niveau du quartier entier.

Article AU1f 10 :

Cet article permet au projet de monter la hauteur maximale des bâtiments situés aux articulations ou dans la perspective des voies structurantes, de R+2 à R+3 partiel. Le projet d'ensemble, basé sur une densité d'environ 50 logements à l'hectare, va devoir proposer une mixité urbaine adaptée à une hiérarchisation dans l'épannelage des constructions, et aussi, répondre à la volonté communale de réduire l'emprise au sol des constructions par rapport à l'imperméabilisation des sols.

Le droit de construire un bâtiment à R+3 partiel, permet donc :

- d'envisager de marquer les articulations ou les perspectives avec les secteurs du centre-ville pour assurer une greffe urbaine,
- d'apporter de la densité sur les axes forts du projet, en laissant ainsi la possibilité en frange de l'opération d'ensemble de s'harmoniser avec les secteurs pavillonnaires mitoyens, en cohérence aussi avec l'OAP.

Article AU1f 11 :

11.1 - Aspect général

Cet article précise les qualités de l'architecture des constructions, en fonction du contexte urbain et naturel, des objectifs d'un projet contemporain qui s'adapte par rapport aux dispositions climatiques et aux dispositifs d'énergies renouvelables .

11.2 - Façades, matériaux et percements

Cet article vise à harmoniser les rapports entre les façades et percements des nouvelles constructions avec certaines caractéristiques de l'architecture du centre ville d'Entraigues et avec les nouveaux espaces publics du projet d'ensemble. Il spécifie les matériaux, enduits et couleur. Il est cependant ajouté que pour les façades, l'esprit du projet d'ensemble étant d'assurer une échelle de quartier, limitant les masses construites importantes, les linéaires de façades d'un seul tenant, sans décalage architectural, sont limités à 35 mètres maximum et 50 mètres pour les rez-de-chaussée.

11.3 - Couvertures, toitures

Cet article est conservé conformément à la rédaction de l'article AU1 11. à l'exception des prescriptions qui caractérisent les toitures-terrasses.

De sorte que, l'ensemble des surfaces de terrasse seront accessibles ou végétalisées. Les aspects techniques des toitures terrasses justifiés, toit stockant ou systèmes d'énergies renouvelables, seront admises. En précisant que l'accès aux édicules techniques et aux systèmes d'énergies renouvelables solaires éventuels doivent aussi rester accessibles.

Le stockage d'eau grise en superstructure est autorisé pourvu qu'une étude concernant le développement durable justifie ce choix.

11.4 - Clôtures

Les prescriptions pour les clôtures sont modifiées et adaptées en fonction des critères paysagères et écologiques de la zone.

11.5 - Locaux et équipements techniques

Cet article est conservé conformément à la rédaction de l'article AU1 11.

Article AU1f 12 :

Concernant les logements, le centre de l'opération d'aménagement d'ensemble étant à

proximité du pôle d'échanges multimodal d'Entraigues, il est prévu d'adapter le nombre de stationnement par logement.

Pour les activités, il est prévu un nombre de places adapté pour assurer également le stationnement des véhicules répondant aux besoins des constructions, en dehors des voies ouvertes à la circulation.

Il est prévu également du stationnement pour les vélos, en fonction des types de constructions, avec un local ou une aire couverte et sécurisée, pour accompagner le développement des modes doux de déplacement.

Pour répondre aux objectifs de développement durable, dans le cadre de l'aménagement de l'opération d'ensemble, sont demandées des places de stationnement mutualisées.

ARTICLE AU1f 13

L'article AU 1f 13 maintient des prescriptions de protection des plantations existantes. Il précise que les arbres de haute tige et les bosquets existants présentant un intérêt paysager ou écologique, doivent être maintenus. Leur abattage est néanmoins admis quand il s'avère nécessaire en cas de maladie (par exemple chancre coloré pour les platanes), pour les besoins du projet de construction, mais dans ce cas ils devront être remplacés dans le cadre de l'aménagement d'ensemble, par des plantations équivalentes.

Il est précisé que le choix des essences et des végétaux sera réalisé en fonction de leur origine, de leur caractère local, de leur capacité de captation et de rétention des polluants et des risques d'allergies.

ARTICLE AU1f 15

Cet article est conservé conformément à la rédaction de l'article AU1 15 à l'exception d'une nouvelle prescription : en effet, pour rappel, les constructions sont soumises aux dispositions du Code de la Construction, qui imposent des ratios en termes de pré-équipements en bornes de recharges électriques, à destination des véhicules électriques (TGBT, fourreaux...).

ARTICLE AU1f 16

Cet article est conservé conformément à la rédaction de l'article AU1 16.

Proposition du nouveau règlement écrit de la zone AU1f

CARACTÈRE DE LA ZONE

La zone AU1f correspond au périmètre du projet Quartier Gare.

La zone AU1f est destinée à recevoir une urbanisation à dominante résidentielle, dans un aménagement d'ensemble, cohérent.

L'urbanisation de cette zone devra être conduite sous la forme d'une opération d'aménagement d'ensemble à l'échelle de la zone (ex : Zone d'Aménagement Concerté, permis d'aménager).

La zone AU1f n'est pas concernée par l'aléa hydraulique. Cf. Document graphique/zonage. La zone AU1f est incluse dans le secteur de mixité sociale délimité au document graphique au titre de l'article L151-15 du code de l'urbanisme.

Une sous-zone 1AUfa est créée pour permettre l'adossement de nouvelles constructions à des bâtiments existants mitoyens du périmètre de l'opération d'ensemble.

ARTICLE AU1f 1 - Occupations et utilisations du sol interdites

Sont interdits :

- Toutes les occupations et utilisations du sol non admises à l'article 2 ;
- Les constructions en sous-sols ;
- Les exploitations agricoles et forestières ;
- Les dépôts de véhicules, les garages collectifs de caravanes et les terrains de sports motorisés ;
- Les terrains de camping et de caravaning ;
- Les parcs résidentiels de loisir, les villages de vacances ;
- Le stationnement des caravanes isolées et les habitations légères de loisir ;
- L'ouverture et l'exploitation de carrières et les décharges.

ARTICLE AU1f 2 - Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières

Sont admises sous conditions les utilisations du sol suivantes, à condition de faire partie d'une opération d'aménagement d'ensemble, au fur et à mesure de la réalisation des équipements internes à la zone prévus, et à condition d'être compatibles avec le caractère de la zone :

- Les constructions et installations à usage d'habitation ;
- Les constructions et installations à usage d'activités où s'effectue l'accueil d'une clientèle ;
- Les constructions et installations à usage de bureau ;
- Les constructions et les installations à usage d'équipement d'intérêt collectif et services publics ;

En plus des conditions susvisées, les occupation et utilisations des sols sont soumises aux conditions suivantes :

* Dans le périmètre délimité au titre de l'article L151-15 du code de l'urbanisme :

En cas de réalisation d'un programme comprenant plus de trois logements ou hébergements ou de plus de trois lots à bâtir, un minimum de 30% des logements doit être affectés au logement locatif social dont 15% maximum au PLS (Prêt Locatif Social)

* Dans le secteur à protéger en sous-zone AU1f, pour des motifs d'ordre écologique et paysager (article L 151-23 du CU) :

- tout aménagement dans ce périmètre doit participer à la continuité écologique de l'ensemble,
- les constructions de bâtiments et de chaussées carrossables sont interdits, toutefois, une voie de liaison de quatre mètres maximum, structurant le quartier et pouvant laisser passer les services défense contre l'incendie, ainsi que les modes doux, pourra être admis au niveau de la zone humide. La structure sera sur pilotis (pieux) sous formes de platelage ou tablier, laissant une grande transparence hydraulique de l'ouvrage.
- en cas d'aménagement de chemin, de noue ou de fossé, les abords directs doivent être plantés d'arbustes et d'arbres de haute tige en compensation des sujets supprimés ou au moins à raison d'un arbre à environ 8 mètres d'intervalle.
- Tout autre aménagement, devra apporter une compensation à la destruction d'une partie de la zone humide (article L110-1-II-2° du code de l'environnement) en accord avec les services de la Préfecture et de la mairie.

ARTICLE AU1f 3 - Accès et voirie

3.1 - Accès

Pour être constructible, tout terrain doit avoir accès à une voie publique ou privée ouverte à la circulation, soit direct, soit par l'intermédiaire d'un passage aménagé sur fond voisin.

Toute opération doit disposer d'un nombre d'accès automobile limité, compatible avec la sécurité publique.

Ainsi, les accès seront de préférence, regroupés et limités à un accès par unité foncière existante à l'approbation du PLU.

Lorsque le terrain est desservi par plusieurs voies, l'accès sera établi sur la voie où la gêne pour la circulation est moindre.

Toute création d'accès ou transformation d'usage reste soumise à un avis du gestionnaire du domaine public sur lequel il se raccorde avec possibilité d'un refus pour des motifs de sécurité routière ou de préservation du patrimoine routier.

Les caractéristiques des accès doivent répondre aux normes en vigueur concernant l'approche des moyens de défense contre l'incendie et de protection civile ainsi que la circulation des véhicules des services publics.

Les accès doivent être adaptés à la nature et à l'importance des usages qu'ils supportent et des opérations qu'ils desservent et aménagés de façon à apporter la moindre gêne et le moindre risque pour la circulation publique automobile, cycliste, piétonnière et des personnes à mobilité réduite.

Les portails devront être situés à 5 mètres minimum de l'alignement par rapport au domaine public ou aux voies ouvertes à la circulation publique, pour permettre le stationnement d'un véhicule en dehors de la voie, et ainsi ne pas gêner la circulation. Ce dimensionnement pourra être adapté pour les entrées charretières situées dans des impasses ou des voies à très faible circulation.

3.2 - Voirie

Les dimensions, formes et caractéristiques techniques des voies publiques ou privées doivent être adaptées aux usages qu'elles supportent ou aux opérations qu'elles doivent desservir. Les terrains devront être desservis par des voies publiques ou privées, carrossables et en bon état d'entretien, dans des conditions répondant à l'importance et à la destination des constructions qui doivent y être édifiées, notamment en ce qui concerne la commodité de la circulation et des accès et des moyens d'approche permettant une lutte efficace contre l'incendie.

Les caractéristiques des voies publiques ou privées doivent répondre aux normes en vigueur concernant l'approche des moyens de défense contre l'incendie et de protection civile ainsi que la circulation des véhicules des services publics.

Les voies nouvelles en impasse doivent comporter un dispositif de retournement permettant aux véhicules lourds de sécurité, de propreté, assurant des missions de service public, de manœuvrer et de faire demi-tour.

ARTICLE AU1f 4 - Desserte par les réseaux et collecte des déchets

4.1 - Eau Potable

Toute construction ou installation qui requiert une alimentation en eau doit être raccordée au réseau public de distribution d'eau potable.

Toute construction et installation nouvelle doit répondre aux normes définies pour la lutte contre l'incendie.

La défense extérieure contre l'incendie, définie en accord avec les sapeurs-pompiers, devra présenter des caractéristiques techniques (débit minimum et distance des hydrants) adaptées à l'importance de l'établissement et appropriées aux risques. Les systèmes autonomes de défense contre l'incendie répondant aux normes locales peuvent ainsi être autorisés.

4.2 - Assainissement eaux usées

Toute construction ou installation doit être raccordée au réseau public d'assainissement des eaux usées.

L'évacuation des eaux usées autres que domestiques dans le réseau n'est pas autorisée sauf dérogation de l'autorité administrative et prétraitement approprié.

4.3 - Assainissement eaux pluviales

Le rejet des eaux pluviales dans le réseau public d'assainissement des eaux usées est interdit.

La zone est soumise au zonage d'assainissement pluvial. La règle générale est le raccordement au réseau collectif d'eaux pluviales réalisé dans le cadre de l'opération d'ensemble.

Si besoin, la réalisation d'ouvrages ou d'autres techniques alternatives de rétention ou d'infiltration pourra être autorisée.

Cette disposition ne concerne pas l'ouvrage-exutoire vers le canal des Rochières qui devra avoir un diamètre de 800 mm.

L'imperméabilisation des sols est calculée selon les coefficients ci-après :

Coefficient	Revêtement
1	Béton et enrobé / toitures non végétalisées
0,5	Clapicette, stabilisé et enrobé perméable / Toitures végétalisées avec épaisseur de terre > 30 cm
0,25	Gravier non stabilisé, terre battue, terrasse en bois sur sable
0	Espace vert

Pour les toitures tuile ou terrasse sans végétalisation, les eaux de pluie seront récupérées en pied de façade puis dirigées par des canalisations soit vers les exutoires soit vers les systèmes de rétention/infiltration ou de stockage.

Les aménagements et les techniques permettant de réutiliser les eaux pluviales à la parcelle sont encouragés (stockage en citerne).

Sont prises en compte, toutes les surfaces imperméabilisées nouvelles et existantes dès lors que le projet génère plus de 40m² d'imperméabilisation nouvelle. En dessous de ce seuil, aucune rétention n'est prescrite.

Pour les activités identifiées comme polluantes, les ouvrages de collecte des eaux de ruissellement doivent être étanches et un traitement adéquat doit être réalisé à la parcelle, afin de ne pas dégrader la qualité des eaux et milieux récepteurs.

Il est rappelé que les projets dont la surface de projet, augmentée de la surface de bassin versant naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, est supérieure à 1 hectare, sont soumis à dossier de déclaration ou d'autorisation au titre de la loi sur l'eau.

Dans tous les cas, le pétitionnaire doit se référer au « zonage pluvial » joint en annexe du PLU.

En application de l'article R 151-21 du Code de l'Urbanisme, ces règles sont appréciées au regard de l'ensemble du projet.

4.4 - Réseaux secs

Pour toute construction ou installation nouvelle, les branchements aux lignes de distribution d'énergie et les réseaux de télécommunication doivent être réalisés en souterrain, sauf difficulté technique reconnue par le service gestionnaire intéressé. Les postes de transformation EDF doivent être intégrés aux volumes bâtis des constructions ou des murs de clôture.

4.5 - Collecte des déchets

Pour toute opération de logements collectifs et/ou d'individuels groupés, un local de stockage assorti d'un emplacement de présentation des bacs à collecte accessible depuis la voirie publique doit être prévu.

Dans le cas d'opérations d'aménagement d'ensemble, les caractéristiques et la localisation des locaux de stockage des déchets et emplacements de présentation des bacs à destination des constructions à usage de logement seront appréciées par la direction Environnement Déchets du Grand Avignon, gestionnaire de la collecte.

Le demi-enfouissement ou l'enfouissement des containers par un système adapté permettant le tri des trois flux de déchets (les déchets ménagers recyclables, le verre et les ordures ménagères résiduelles) est obligatoire pour les opérations d'ensemble comportant la création de plus de 40 logements ou dès 150 habitants estimés.

ARTICLE AU1f 5 - Caractéristiques des terrains

Article supprimé par les dispositions de la loi n°2014-366 du 24 mars 2014 dite Loi ALUR.

ARTICLE AU1f 6 - Implantation des constructions par rapport aux voies et aux emprises publiques

Les dispositions suivantes ne s'appliquent pas pour les ouvrages et installations nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif à la condition que cette implantation ne génère de nuisances particulières notamment au regard de la sécurité routière.

En cas d'isolation des constructions par l'extérieur, les éléments d'isolation thermique ou acoustique employés sont exclus de ces règles de recul.

6.1 - Le long des voies,

L'alignement des constructions n'est pas réglementé.

6.2 - Le long des espaces ou bassins de rétention, canaux et fossés

Le recul d'alignement n'est pas réglementé cependant les constructions devront respecter les ouvrages et la largeur des réseaux.

ARTICLE AU1f 7 - Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives de l'opération d'ensemble

Conformément à l'article R 151-21 du Code de l'urbanisme, l'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives, telle que définie aux articles 7.1 et suivants, est appréciée au regard de l'ensemble du projet.

Les dispositions suivantes ne s'appliquent pas pour les ouvrages et installations nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif à la condition que cette implantation ne génère de nuisances particulières notamment au regard de la sécurité routière.

En cas d'isolation des constructions par l'extérieur, les éléments d'isolation thermique ou acoustique employés sont exclus de ces règles de recul.

7.1 Le long des limites de la zone

En AU1f

La distance comptée horizontalement de tout point du bâtiment à édifier au point le plus proche d'une limite de la zone quartier Gare doit être égale à une distance (L) au moins égale à la moitié de la hauteur de ce bâtiment ($L \geq H/2$), sans être inférieure à 5 m ($L \geq 5$ m).

En AU1fa

Dans cette sous-zone les bâtiments peuvent être implantés en limite séparative.

7.2 - Le long des limites séparatives

Non réglementé

7.3 - Le long des cours d'eau, canaux et fossés

Les limites séparatives avec les ouvrages hydrauliques ne sont pas réglementées

ARTICLE AU1f 8 - Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété

Non réglementé

ARTICLE AU1f 9 - Emprise au sol des constructions

Non réglementé

ARTICLE AU1f 10 - Hauteur maximale des constructions

Lorsque la réglementation liée aux remontées de nappe impose une surélévation des planchers habitables, la hauteur telle que réglementée ci-dessous peut être majorée de la hauteur imposée pour la surélévation du plancher (par exemple : 0,50 mètre de vide sanitaire).

La hauteur maximale des constructions est mesurée et réglementée hors superstructure en toiture (cheminées, antennes, retours d'ascenseurs, garde-corps...) limitée à R+3 partiel.

10.1 La hauteur maximale des constructions nouvelles mesurée à partir du plancher bas du rez de chaussée des constructions nouvelles peut atteindre R+3 partiel d'une hauteur pouvant aller jusqu'à 18m au faitage ou arase supérieure de l'acrotère.

Il est précisé que le vide-sanitaire ne constitue pas le plancher bas des rez de chaussée.

10.2 Dans une bande de 10 m par rapport aux limites de la zone AU1f du quartier Gare :

Les constructions dans cette bande ne pourront avoir une hauteur supérieure de 10m au faitage ou arase supérieure de l'acrotère.

10.3 – Etage supérieur à R+2

Le dernier étage (R+3 partiel) devra favoriser un recul partiel par rapport aux voiries et aux emprises publiques existantes ou à créer.

ARTICLE AU1f 11 - Aspect extérieur des constructions

Les dispositions suivantes ne s'appliquent pas aux installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

11.1 - Aspect général

- Les constructions à édifier doivent tenir compte de l'échelle et de l'ordonnement du bâti environnant. De par leurs situations, leurs architectures, leurs dimensions et leurs aspects extérieurs, elles ne doivent pas porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains, ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales.
- Les constructions doivent présenter une harmonie de volumes, d'épanelages, d'aspect et de matérialités.
- Sont notamment interdits tout pastiche d'une architecture anachronique ou étrangère à la région.
- Les dispositions bioclimatiques (apports solaires et protections, inertie thermique), les dispositifs d'énergie renouvelable intégrés à la volumétrie générale, les dispositifs et couvertures améliorant la rétention d'eau et le confort climatique sont recommandés.
- Les projets participeront par leur architecture à la mise en œuvre des objectifs de qualité environnementale : orientation des façades et des surfaces extérieures, dimensions et performance thermique des ouvertures et occultations, etc.

11.2 - Façades, matériaux et percements

- Les linéaires de façades d'un seul tenant, sans décalage architectural de la trame, sont limités à 35 mètres maximum dans les étages et 50 mètres pour les rez-de-chaussée.



- Les constructions viseront à établir un équilibre subtil entre matières brutes et teintes sobres, dans l'esprit des tons et gammes de couleur du centre-ville d'Entraigues-sur-la-Sorgue.
- Les matériaux utilisés seront simples, pérennes et efficaces. Une palette restreinte permettra un dialogue entre minéral et végétal, le parc et les constructions : béton de site, bois, terre cuite, métal, ...
- L'usage de matériaux naturels conférera aux constructions de réelles qualités environnementales. L'utilisation de matériaux plastiques et l'imitation de matériaux sont proscrites.
- Les soubassements des constructions seront soulignés, leurs matérialités et leurs aspects feront écho à la rugosité et au caractère composite des matériaux utilisés pour la construction des bâtis environnants.
- Les rez-de-chaussée de services et d'activité pourront être identifiables par un traitement singulier du soubassement, et en retrait des corps de façade. Le sol des retraits par rapport à l'alignement devra dans ce cas être traité en continuité et en harmonie avec les traitements de l'espace public.
- Les murs maçonnés seront généralement enduits, seuls les matériaux nobles tels que pierre, brique, béton traité ou bois pourront rester apparents.
- Les teintes de couleur des enduits en façade auront pour base les tons dominants du paysage : l'ocre, la gamme des beiges et des sables, ...
- Les façades des constructions d'angle, les murs pignons et les retours de façade doivent recevoir un traitement de qualité homogène, en harmonie avec celui de la façade principale.
- Les vitrines et enseignes des locaux de services et d'activités, les grilles de protection des ouvertures, portes d'accès, trappes ou armoires doivent contribuer à la valorisation de la construction.
- Les ouvertures et baies en façades pourront être soulignées par des encadrements intégrant des systèmes de protections et occultations solaires et de ventilation naturelle. Ces dispositifs permettront de donner du relief aux façades tout en garantissant un confort d'usage.
- Les attiques se différencieront par leur matérialité : bardages bois, briques de terre cuite, ...

11.3 - Couvertures, toitures

- Lorsqu'elles sont perçues depuis des points de vue importants, les toitures doivent être conçues comme une « cinquième façade » et recevoir un traitement soigné.
- Pour les toitures à pentes, il est conseillé l'emploi de tuiles de type « romane » ou similaire. D'autres matériaux ne sont pas exclus à condition qu'ils découlent de choix architecturaux justifiés ou/et de choix techniques répondant aux critères de qualité environnementale. Les pentes seront comprises entre 25 et 35 %.

De même, pour répondre à des critères de développement durable et de qualité environnementale, l'usage de toitures terrasses est également admise.

- Toutes les saillies et/ou édicules techniques doivent être traités de façon à s'intégrer dans le volume de la construction. Aucune superstructure n'est autorisée au-dessus de la couverture à l'exception des équipements techniques, telles que antennes collectives, cheminées, et ouvrages de production d'électricité à partir de l'énergie solaire, ouvrages de production d'eau chaude à partir de l'énergie solaire, VMC, ouvrages de régulation thermique, édicule de fin de course des ascenseurs...

11.4 – Clôtures

- Les clôtures doivent être de forme simple, leur hauteur visible ne doit pas excéder 2 mètres.

- Elles seront constituées soit :
 - d'une grille ou grillage doublée d'une haie vive,
 - soit d'un mur de 0,50 à 0,90 mètre surmonté d'un barreaudage, grille ou grillage, et doublé d'une haie vive,
 - de ganivelles ou de palissade bois doublées d'une haie vive, entre les lots (les ganivelles ne devront pas être visibles depuis les futures voies publiques, y compris modes doux)

Les clôtures doivent disposer d'ouvertures de minimum 10x15 centimètres au niveau du sol tous les 10 mètres.

En limite avec un espace public paysager ou à caractère écologique, les clôtures doivent être perméables à la libre circulation de la petite faune : elles doivent ainsi être constituées, de ganivelles, ou de palissades bois, doublées d'une haie vive. Les parties maçonnées, support des éléments porteurs, doivent être strictement limitées aux massifs de fondation.

- Le traitement des clôtures doit s'harmoniser avec les constructions sur la parcelle, ou avec les clôtures voisines.
- Les imitations de matériaux ainsi que l'emploi extérieur à nu des matériaux fabriqués en vue d'être recouverts sont interdits. Les barreaudages en matériaux plastiques sont interdits.
- Localement, une implantation en retrait ou une hauteur inférieure à 2 mètres peuvent être imposée afin de ne pas créer de danger pour la circulation générale.

11.5 - Locaux et équipements techniques

- Les appareils de climatisation, les prises ou rejets d'air de type « ventouse », les conduits, les antennes paraboliques sont interdites sur les façades vues depuis l'espace public. Toutefois, leur intégration en façade pourra être tolérée, de manière exceptionnelle, dans les allèges, les appuis, ou les linteaux des ouvertures existantes, dans les vitrines, à condition que ce dispositif ne crée pas de nuisances pour le voisinage.
- Les espaces de stockage des déchets ménagers ne doivent pas porter atteinte aux caractères architecturaux et urbains de la zone.

ARTICLE AU1f 12 – Stationnement

- La dimension des places de stationnement doit respecter les normes définies par le lexique.
- Lorsqu'une construction comporte plusieurs destinations, les normes afférentes à chacune d'elles sont appliquées au prorata des surfaces de plancher qu'elles occupent respectivement.
- En cas de changement de destination d'une construction existante, le nombre d'emplacements correspondant à la nouvelle destination sera exigé.
- Tout changement d'affectation d'une surface affectée au stationnement doit être compensé par la création d'une surface de stationnement équivalente sur la même unité foncière.

Le nombre de places de stationnement est déterminé en fonction de la destination des constructions et de leur fréquentation. Les places rendues nécessaires pour les constructions doivent être assurées en dehors des voies ouvertes à la circulation.

Ainsi, pour les constructions suivant les destinations autorisées, il est exigé le nombre de places suivant pour les véhicules et, le cas échéant, les vélos :

12.1 - Habitations

- 1 place de stationnement par logement créé,
- Des stationnements mutualisés « visiteurs » devront également être créés,
- Stationnement vélo : pour les logements collectifs et habitats individuels groupés, il doit être réalisé un local ou une aire couverte et sécurisée dédiée au stationnement des vélos à raison de :
- 0,5 emplacement vélo pour les logements T1, T2 et T3,
- 1 emplacement vélo pour les logements au-dessus de T3.

12.2 - Constructions nécessaires aux activités où s'effectue l'accueil d'une clientèle

- Le nombre de places de stationnements des véhicules doit correspondre aux besoins de la construction envisagée,
- Stationnement des vélos : s'il est prévu, il doit être réalisé un local ou une aire couverte et sécurisée dédiée au stationnement des vélos.

12.3 – Bureau

- Le nombre de places de stationnements des véhicules doit correspondre aux besoins de la construction envisagée
- Stationnement des vélos : s'il est prévu, il doit être réalisé un local ou une aire couverte et sécurisée dédiée au stationnement des vélos à raison d'une place de vélo par tranche de 80 m² de nouvelle surface de plancher entamée.

12.4 - Constructions nécessaires aux équipements d'intérêt collectif et aux services publics

- Le nombre de places de stationnements des véhicules doit correspondre aux besoins de la construction envisagée,
- Stationnement des vélos : s'il est prévu, il doit être réalisé un local ou une aire couverte et sécurisée dédiée au stationnement des vélos.

12.5 - Opération d'ensemble

En application de l'article R 151-21 du code de l'urbanisme, le calcul des places de stationnement s'apprécie au regard de l'ensemble du projet.

ARTICLE AU1f 13 - Espaces libres et plantations

Les surfaces libres de toute construction doivent être traitées et aménagées de telle sorte que l'aspect et la salubrité des lieux ne soient pas altérés.

Le choix des essences et des végétaux sera réalisé en fonction de leur origine et de leur caractère local.

Les haies brise-vue entre deux propriétés ou en façade d'espace publique doivent être composées d'essences locales.

En bordure de cours d'eau, fossés et canaux, la ripisylve doit être préservée.

Les espaces de stationnement extérieurs doivent être conçus de façon à limiter (par des caillebotis ou matériaux et structures filtrants) l'imperméabilisation des sols. Ils seront de préférence végétalisés.

Les essences locales seront privilégiées et les espèces invasives sont proscrites.

ARTICLE AU1f 14 - Coefficient d'occupation du sol

Néant

ARTICLE AU1f 15 - Performance énergétique et environnementale

L'orientation du bâtiment sera choisie de manière à maximiser les apports solaires en hiver sans qu'ils soient trop gênants en été.

L'orientation du bâtiment sera également choisie de manière à minimiser les nuisances sonores.

Les constructions à usage d'habitat collectif doivent privilégier une double orientation des logements, afin de favoriser la ventilation naturelle des logements par le vent afin d'offrir un rafraîchissement en été.

Le choix des végétaux plantés à proximité des façades Sud des bâtiments doit privilégier les espèces à feuilles caduques.

En dehors des toitures végétalisées, les toitures terrasses devront être de couleur claire.

Par ailleurs, pour l'ensemble des destinations, sont privilégiés l'utilisation de matériaux durables et l'installation de dispositifs de production d'énergie renouvelable.

Les techniques de constructions et les dispositifs énergétiques innovants sont admis s'ils découlent de la mise en œuvre d'une démarche de haute qualité environnementale.

Pour rappel, les constructions sont soumises aux dispositions du Code de la Construction, qui imposent des ratios en termes de pré-équipements en bornes de recharges électriques, à destination des véhicules électriques (TGBT, fourreaux...).

ARTICLE AU1f 16 - Infrastructures et réseaux de communications électroniques

Dans le cadre d'opérations d'aménagement, il convient de prévoir les infrastructures (fourreaux, chambres...) nécessaires au cheminement des câbles de télécommunications.

1.8.3 Règlements graphique

EXPOSE DES MODIFICATIONS DU REGLEMENT GRAPHIQUE

- Le périmètre de la zone

Le périmètre de la zone AU2f qui avait déjà bien été identifié comme un secteur à urbaniser stratégique et qui est visé par ce projet majeur pour la commune, a été modifié en AU1f et AU1fa pour permettre l'ouverture à l'urbanisation de l'ensemble du secteur nécessaire à la réalisation du projet, avec des règles adaptées à ce dernier.

- Le périmètre de protection écologique

Le périmètre établi au titre de l'article L151-23 du code de l'urbanisme, secteur à protéger pour des motifs écologiques et paysagers est inscrit pour assurer une préservation des espaces humides. En reliant les deux espaces humides dans une continuité spatiale, se dégage une cohérence à la fois écologique mais aussi paysagère. Cet espace devient un poumon vert au centre du quartier Gare, dans le cadre du projet d'ensemble. Un autre espace, ancien bassin de rétention devenu zone humide, a été aussi intégré dans le périmètre, de façon isolée.

Les prescriptions qui s'y attachent, préservent le terrain naturel qui peut être accompagnés par des chemins doux sous formes de platelage ou autres sur pilotis, mais sans fondation et accompagnés d'arbres et d'arbustes plantés. Toutes constructions et voies carrossables y sont interdites. Il est précisé que les aménagements pour la rétention des eaux pluviales y sont

admis, en préservant les zones humides.

- Le périmètre de l'OAP

Le périmètre de l'OAP a été modifié dans les mêmes considérations que la zone AU1f. Son périmètre se superpose à la zone AU2f à l'exception d'une antenne de connexion au Nord du quartier Gare, s'agissant d'une petite voie dédiée à la continuité des déplacements piétons axée directement sur l'entrée de la Gare.

Le plan propose une organisation précise des principes de voirie alors que l'OAP intégrée dans le PLU actuel, ne considérait que les connections aux abords du périmètre. Une voie principale relie d'Est en Ouest et du Nord au Sud les quatre voies Route de Sorgues, avenue de la République, Avenue Jean Jaurès et Avenus des Fenaisons. Il qualifie aussi les chemins doux, sécurisés et structurants et les continuités piétonnes complémentaires, de sorte que le maillage des impasses existantes venant du centre vers la gare et le reste de la commune soit complet.

Le principe d'un parc au centre du projet d'ensemble est plus fortement affirmé que dans l'OAP du PLU actuel, par une emprise qui confirme une réalité des boisements et des zones humides plus large. Cet espace devient une continuité «écologique et paysagère » intégrée dans le projet urbain.

Un autre principe inscrit dans l'OAP est la création de logements inclusifs qui seront localisés en des lieux stratégiques pour animer et structurer le quartier.

Un dernier principe repose sur la volonté communale de réduire les nuisances de voisinage, de bruit et d'altération des vues en co-visibilité entre les habitations existantes et les nouvelles constructions. Il est donc inscrit un principe d'épannelage des hauteurs qui vise à réduire les bâtiments nouveaux mitoyens du périmètre de l'opération d'ensemble à R+1 ou dans un rapport équivalent aux bâtiments existants. En sous-zone AU1fa, les nouvelles constructions peuvent être implantés en limite séparative.

- La liste des emplacements réservés

La modification du PLU consiste aussi à **supprimer et adapter les emplacements réservés** inscrits sur le site. En effet, l'emprise de la DUP recouvre trois emplacements réservés (cf page 15).

Deux emplacements réservés (6 et 8) pour modification de voiries à la charge de la commune seront supprimés, les dites modifications devant être réalisées dans le cadre de l'opération d'ensemble.

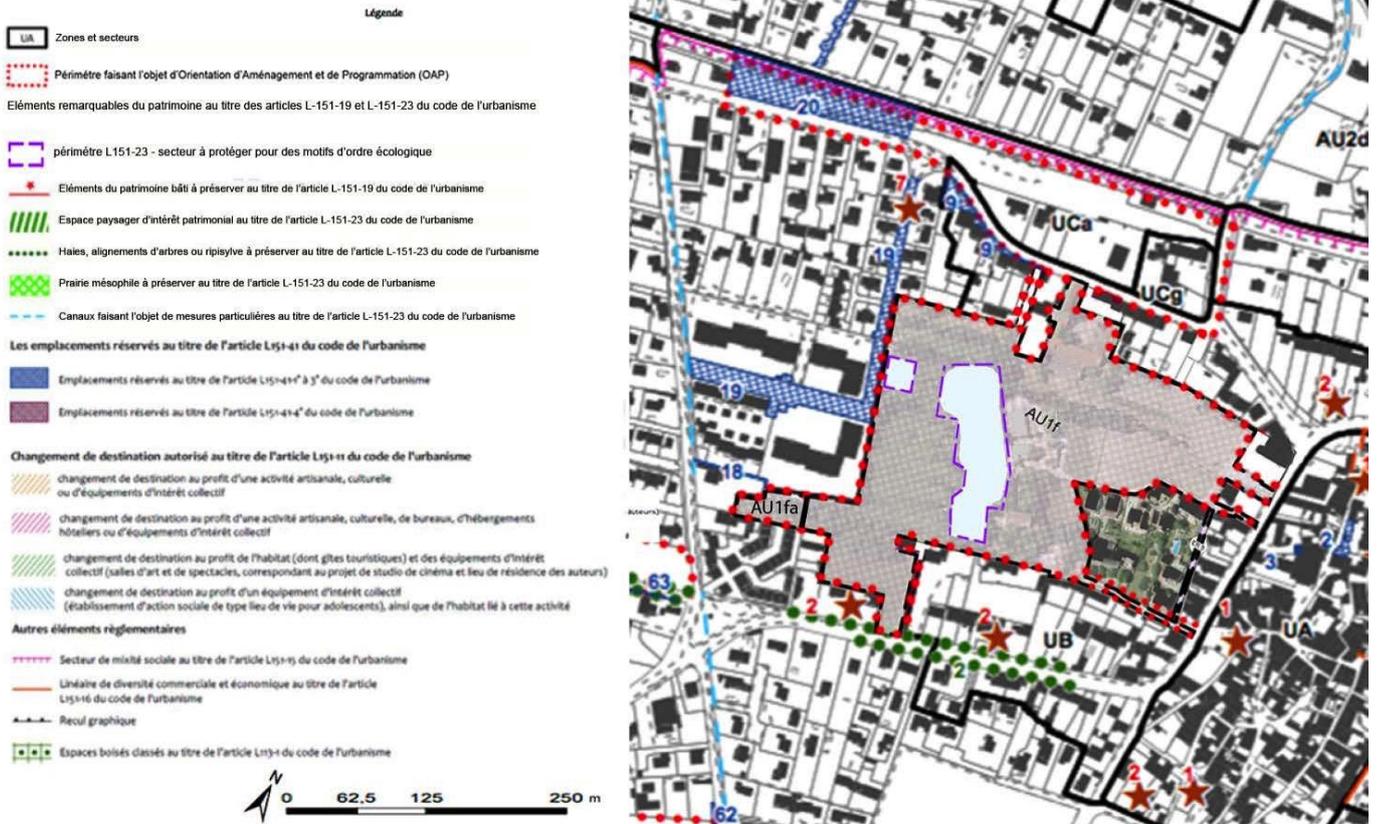
Pour rappel, l'emplacement réservé n°5 relatif à la voirie et au bénéfice de la Mairie, situé en dehors du projet, est maintenu.

- Les éléments modifiés ou créés dans le règlement graphique sont donc les suivants :

- la zone AU1f et AU1fa du règlement graphique du PLU,
- les emplacements réservés inscrits sur le secteur Gare dans le règlement graphique,
- le secteur à protéger pour des motifs d'ordre écologique et paysager, inscrit dans le règlement graphique et écrit du PLU,
- la délimitation de la nouvelle OAP du secteur Quartier Gare.

Modifications du plan graphique

La modification à apporter à la planche graphique du PLU d'Entraigues actuellement en vigueur est reportée sur la figure suivante :



Règlement graphique de la zone AU1f et AU1fa et extrait de légende du PLU

Document mis à jour par NATURALIA et Marc Petit

Modifications des emplacements réservés

Dans le cadre de la mise en compatibilité de PLU, deux emplacements réservés pour voirie au bénéfice de la commune sont supprimés. L'emplacement réservé n°5 pour voirie au bénéfice de la commune est préservé.

Conformément au plan graphique précédent, la modification des emplacements réservés est la suivante :

Les emplacements réservés actuels

Existants sur le périmètre de l'opération Quartier Gare :

n° 5 -

Affectation : Voie de desserte de la zone AU2f -

Bénéficiaire : Commune

Surface : 330,35 m²

n° 6 -

Affectation : Voie de desserte de la zone AU2f -

Bénéficiaire : Commune

Surface : 404,30 m²

n° 8 -

Affectation : Voie de desserte de la zone AU2f -

Bénéficiaire : Commune

Surface : 251,37 m²

Les emplacements réservés modifiés

Il est proposé que les ER existants soient adaptés tels que :

n° 6 - supprimé intégré à la DUP

n° 8 - supprimé intégré à la DUP

1.8.4 Nouvelle OAP quartier gare

EXPOSE DES MODIFICATIONS LIEES A LA NOUVELLE OAP DU QUARTIER-GARE

Le secteur Gare occupe une position stratégique par rapport au centre-ville et à la gare.

Il est en effet situé entre ces deux entités et peut constituer un lien entre elles.

A l'Ouest, le secteur Gare est en contact avec des opérations de logements réalisées ou souhaitées comme l'opération des Pléiades récemment construite ou le secteur de Sève-Poètes qui fait l'objet d'une OAP.

Le périmètre du secteur « Gare » recouvre des terrains en friches, enclavés, situés en plein cœur du tissu urbain et qui représentent donc un potentiel capital pour Entraigues-sur-la-Sorgue.

L'enjeu est d'intégrer de nouveaux logements, services ou équipements au croisement entre la Gare et le centre-ville, dans un objectif de mixité sociale et fonctionnelle. Pour remplir les conditions d'un volet social basé sur le vivre ensemble et en s'insérant dans la vie du quartier, une partie importante des logements sera réalisée sous forme de logements inclusifs. Ces logements seront répartis sur l'ensemble du futur quartier.

Par ailleurs, l'évolution du projet par rapport aux prévisions initiales du PLU conduit aujourd'hui à reprendre aussi dans le cadre d'une nouvelle OAP, les principes concernant notamment :

- un programme de logements sociaux et en accession libre,
- les axes de circulation principaux et les cheminements doux,
- le périmètre du parc central, zone humide et de rétention des eaux de pluie,

- les places de stationnement public nécessaires à la fréquentation des lieux publics, aux visiteurs, aux livraisons et aux chalands, aussi bien pour les véhicules que pour les vélos,
 - Le principe d'un épannelage des hauteurs au pourtour de l'OAP.
-
- Superficie = 5,2 hectares
 - Rappel du nouveau zonage = zone AU1f
 - Estimation du nombre de logements constructibles : environ 220 logements

LES DISPOSITIONS PRISES

Afin de garantir la cohérence du projet, un aménagement d'ensemble est exigé pour le secteur de l'OAP.

Dispositions concernant le programme

- Réaliser de nouveaux logements dans le respect des objectifs de mixité sociale (logements en accession sociale et libre, locatif social...) et permettant l'accueil de l'ensemble des habitants (logements accessibles aux PMR, logements adaptés aux personnes âgées...);
- Accueillir des locaux de service, activités ou équipements en rez-de-chaussée de certains bâtiments participant aux principaux axes de vie ;
- Aménager environ 75 places de stationnement public pour les véhicules, et une cinquantaine de places de stationnement public pour les vélos, implantées sur la chaussée et dans des poches de stationnement végétalisées inscrites dans la composition paysagère de l'opération d'ensemble.

Dispositions concernant le traitement des espaces publics

- Maintenir les espaces arborés pour réaliser des espaces paysagers à usage collectif ; des espaces favorables à la biodiversité et/ou à la rétention des eaux pluviales.
- Etablir un périmètre de protection écologique avec les prescriptions suivantes :
 - o Tout aménagement dans ce périmètre doit participer à la continuité écologique de l'ensemble,
 - o Les bâtiments et chaussées carrossables sont interdits,
 - o Des cheminements pourront être accordés dans les zones humides sous formes de platelage ou autres sur pilotis (pieux)... mais sans fondation,
 - o En cas d'aménagement de voirie, de chemin ou de noue ou fossé, les abords directs doivent être plantés d'arbustes et d'arbre de haute tige en compensation des sujets supprimés.
- La gestion des eaux pluviales devra être réalisée à l'échelle de l'opération d'ensemble.
- Intégrer les nouvelles constructions au maillage viaire communal via :
 - o La création de voies limitées à 20 ou 30 km/h qui permettent l'accès pour les véhicules motorisés en partage multimodal (piétons, cyclistes...),
 - o Création de deux voies vertes sécurisées et indépendantes (Nord-Sud et Est-Ouest) permettant la continuité des itinéraires modes doux à travers le quartier reliant la gare au reste de la commune, notamment jusqu'à la zone d'activité du Plan,
 - o Prendre toutes les dispositions pour mettre en place des équipements de voirie afin de limiter la circulation et la vitesse des véhicules motorisés (ex : plateau traversant, chicane ou écluse),
 - o La réalisation d'accès uniquement dédiés aux modes doux,
 - o Obtention du label BDM ou HQE
 - o Obtention du label QDM
 - o Obtention des labels ACCEV, Haute Qualité d'Usage pour tous (accessibilité)

Dispositions concernant le principe de composition urbaine

- Densité résidentielle maximale : 50 logements par hectare aménagé (les logements foyers sont calculés sur la base suivante : 3 lits équivalent à 1 logement).
- Intégrer des logements inclusifs dans l'opération d'ensemble

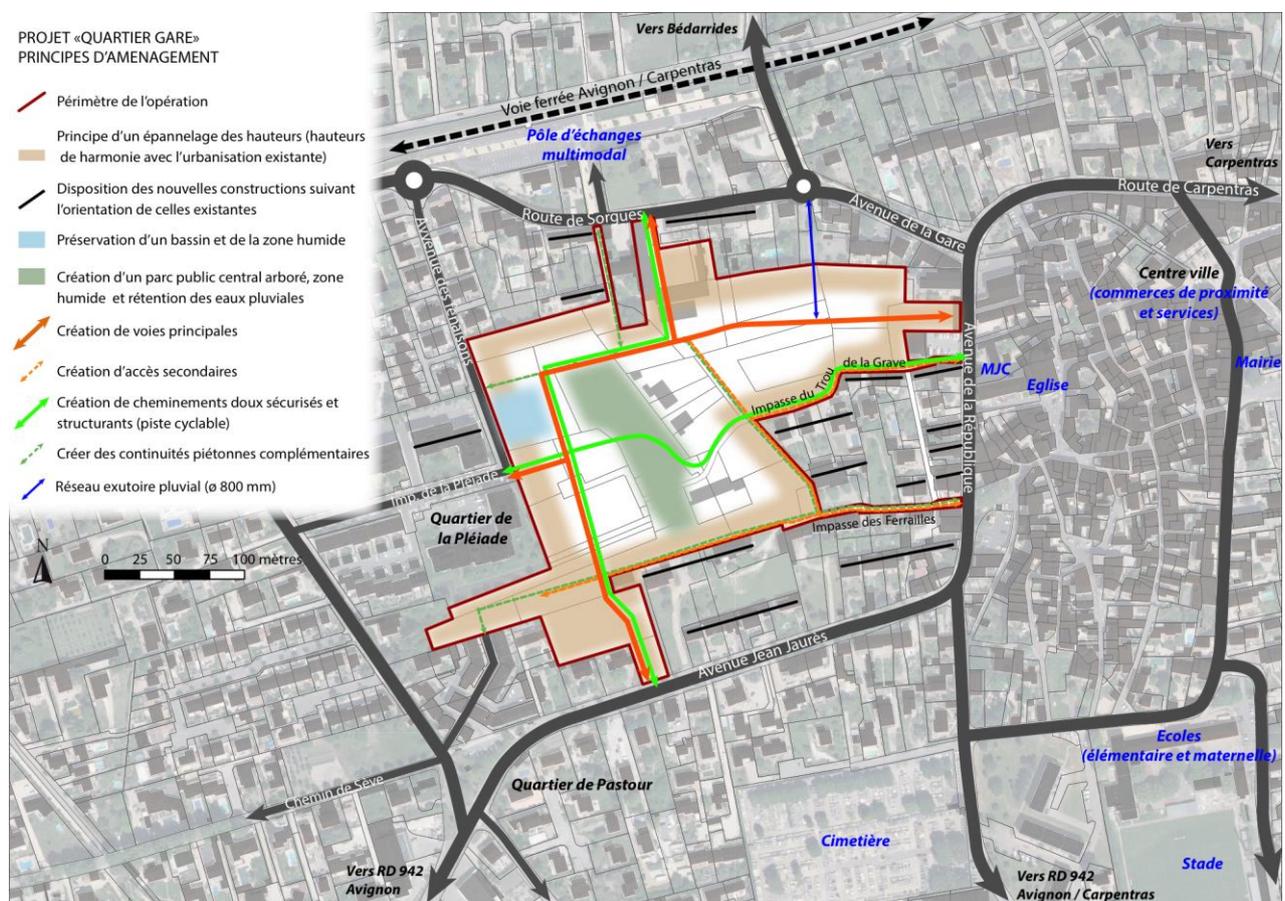


- Favoriser les logements traversants, nécessaires pour la ventilation naturelle des logements
- En dehors des toitures végétalisées, les toits terrasses doivent être de couleur claire afin de réfléchir la lumière et moins capter la chaleur
- Mixer les formes urbaines, du pavillonnaire au petit collectif.

Disposition concernant la biodiversité

Le volet naturel de l'état initial de l'environnement a permis de mettre à jour des enjeux sur le secteur Gare que le futur projet d'aménagement devra intégrer.

- Il conviendra de conserver le réseau de vieux arbres qui possèdent un aspect patrimonial fort, en fonction de l'état phytosanitaire des sujets.
- La frênaie doit être conservée et valorisée dans le parti d'aménagement paysager et intégré dans le périmètre de continuité écologique.
- Les arbres devront être présents sur les futurs espaces publics, grâce à l'ombre portée, ils sont essentiels pour lutter contre les îlots de chaleur (principalement dû au processus d'évapotranspiration).



1.8.5 Incidences du projet sur les composantes paysagères

1.8.5.1 La perception du Grand Paysage

Le paysage est remarquable du fait des ambiances différentes qu'il dégage, petites prairies ouvertes ou bocagères, des frênaies, allées de platanes ne répondant plus à une logique fonctionnelle ou traditionnelle, comme une empreinte des temps révolus. Oublié derrière l'urbanisation qui l'entoure comme un écrin, cet espace reste très perceptible des hauteurs du village. La frênaie culmine et marque un point d'ancrage végétal dans le paysage.

Le projet d'ensemble du quartier Gare protège évidemment cet espace ombragé, quelquefois les pieds dans l'eau. Il est, en fait, conçu un parc public avec une prairie comme une place, au milieu d'un espace urbanisé ouvert et généreux en espaces verts. Il propose un espace de détente ou de loisirs situé, en altimétrie, au-dessus de la zone humide. Ce parc est conçu comme le lieu de convergence pour tous avec l'ensemble les cheminements qui traversent le quartier Gare.

Les dispositions prévues dans le règlement et l'OAP, dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU, permettent d'assurer la qualité et la continuité environnementale et la bonne intégration paysagère du projet au sein de l'espace urbanisé.

Ce parc planté n'est pas propice à une vision large sur le grand paysage, mais il s'adosse à un alignement de platanes, qui débouche sur une belle prairie de laquelle le front du village se découvre pleinement où l'église et la Tour des Templiers offre une réelle identité aux nouveaux habitants. Cette même perspective formée d'arbres préservés dans le périmètre L151-23 du PLU et confirmé par les cheminements inscrits dans l'OAP, permet aussi d'avoir une vision sur le mythique Mont Ventoux.

1.8.5.2 Le rôle des cheminements dans la perception du paysage

Les cheminements qui structurent le projet sont des vecteurs de découverte du site et d'orientation. Tous les axes convergent et s'appuient sur la ligne des remparts de village à l'Est du projet d'ensemble et valorisent ce rapport essentiel d'identité. Leur rôle est aussi d'étirer les cordons végétalisés qui les bordent ainsi que d'accompagner les aménagements paysagers, notamment les noues paysagères, les bassins de rétention végétalisés et les plantations d'arbres de haute tige et de nombreux massifs de plantations arbustives.

Ils participent donc à un impact positif en développant des continuités écologiques à partir de l'espace central.



1.8.5.3 Le paysage dans le futur quartier Gare futur

Le site de la Gare est un îlot au milieu d'un tissu pavillonnaire et à proximité du centre-ville et de la gare.

Ses accès étroits, sont marqués dans le projet par la volonté d'identifier fortement son caractère naturel, très végétalisé comme des liens très particuliers qui invitent à la promenade, à l'échange et aux jeux.

Ces voies seront aménagées pour limiter la vitesse et garantir une sécurité aux piétons et cyclistes.

La relation avec la gare constituera un événement particulier marqué par une voie principale à double sens mais surtout par la nature des bâtiments souhaitée par la commune composée par de l'habitat inclusif, un pôle de services, d'aménité urbaine avec un espace public.

Cet espace de transition ou d'accueil pour entrer dans le quartier, capable d'accueillir les personnes âgées ou handicapées du quartier et aussi les actifs et les plus jeunes utilisant les transports en commun et les modes actifs de déplacements constituera une porte d'ouverture et un carrefour stratégique d'Entraigues.

Les bâtiments se déployant aux abords des voies et cheminements offriront des architectures différenciées et spécifiques, par rapport à la fois aux sites, prairies, bocages, frênaie, zones humides. Les typologies d'habitats demandés : petits collectifs, habitats intermédiaires, individuels groupés, pavillonnaire proposeront *in fine*, un tissu très ouvert sur des jardins privatifs, le parc et des rues ou cheminements arborés.

La composition urbaine basée sur des repères forts, autorisés de ces situations à des hauteurs maximales de R+3 partiel, façades marquées architecturalement sur des articulations urbaines ou des lieux signifiants dans le paysage.

Les lots à bâtir programmés sur les franges Sud et Ouest du site permettront de s'inscrire au côté de pavillons existants. D'autres formes d'habitat de petits gabarits seront aussi utilisées pour s'adapter aux bâtiments mitoyens, signifié dans la légende dans le principe d'un épannelage des hauteurs.

Il faut noter la part importante, dans un projet d'ensemble de cette envergure, de la présence des stationnements. La plupart des parkings seront donc résidentialisés inscrits dans des



poches végétalisées pour les places privatives. Il y aura également des places mutualisées. Quelques places sont prévues en bordure de voie accompagnée de bosquets d'arbustes ou d'alignements d'arbres de haute tige.

Plus globalement, il est prévu une centaine d'arbres de haute tige à feuilles caduques et de nombreuses plantations arbustives pour accompagner les principales voies de desserte et protéger les aires de stationnements publics de la chaleur.

Le parc au centre du nouveau quartier définira, en creux, un ensemble villageois de qualité profitant à l'ensemble du quartier au-delà des limites du quartier de la Gare.

Dans l'ensemble, le projet apportera au quartier une véritable respiration urbaine, verdoyante et ouverte. Certains éléments du grand paysage, imperceptibles aujourd'hui enrichiront la qualité des espaces publics et dévoileront la proximité du site avec le centre du village d'Entraigues.

Le projet paysager apparaît très positif à la fois par la forme urbaine qui sera composée de typologies d'habitat variées, de larges espaces publics qui participeront aux déplacements doux et aux échanges entre les habitants. Ce quartier sera la porte d'entrée en venant de la gare, il témoignera de la dynamique d'Entraigues qui depuis des années œuvre pour la qualité urbaine et la haute qualité des habitations. Ce lieu témoignera de l'importance des choix d'aménagement qui respectent les atouts et potentialités du site, les valorisent pour en faire un projet durable et agréable à vivre avec le souci d'en faire un quartier garantissant une mixité sociale.