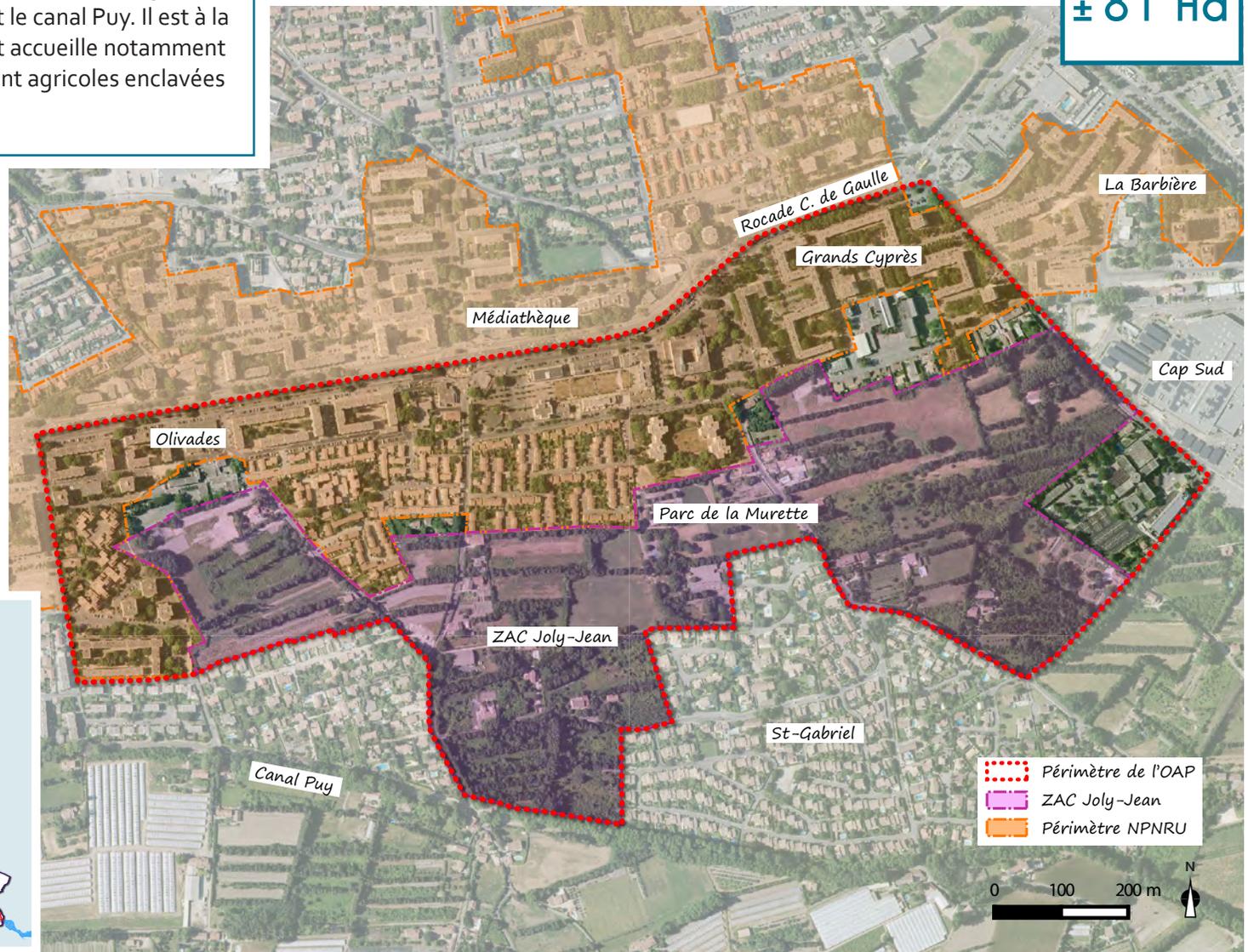


# Joly-Jean / rocade Sud - OAP sectorielle

## LOCALISATION

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

± 81 Ha



## CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE

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

## CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

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

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

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

## ENJEUX

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

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

## QUALITÉ DE L'INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET PAYSAGÈRE

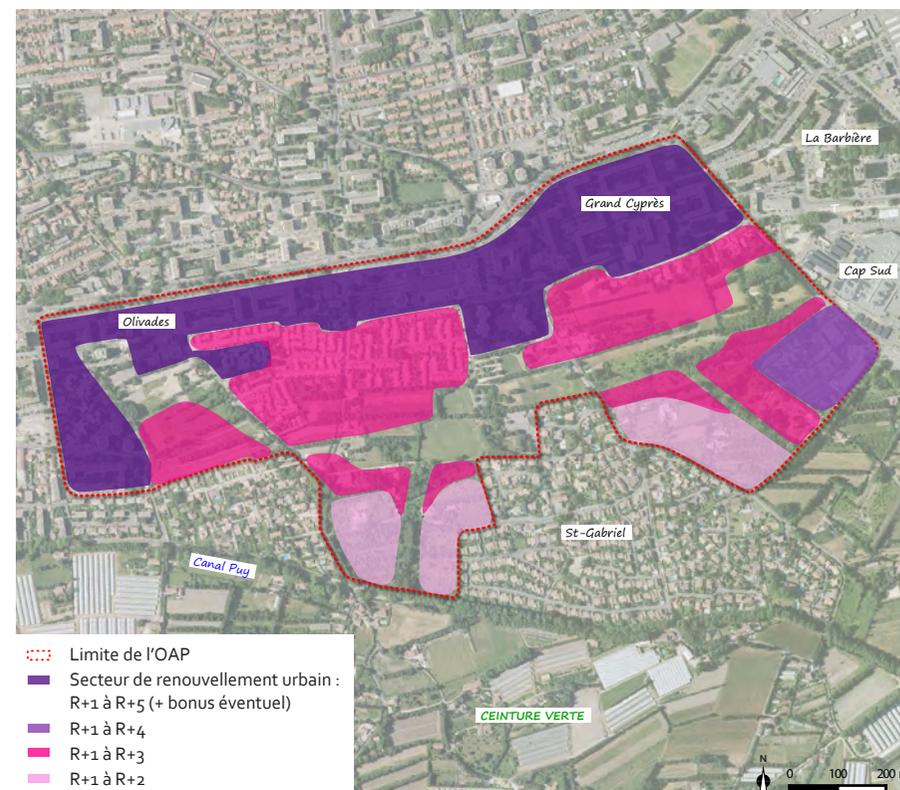
### HAUTEUR

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

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

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

### Principes de hauteurs bâties



### IMPLANTATION DES BÂTIMENTS ET ORIENTATION DES FAÇADES

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

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

## ESPACES EXTÉRIEURS

### Espaces publics :

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

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

### Espaces privés :

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

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

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

## VALORISATION DU PATRIMOINE BÂTI ET PAYSAGER

### Patrimoine bâti :

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

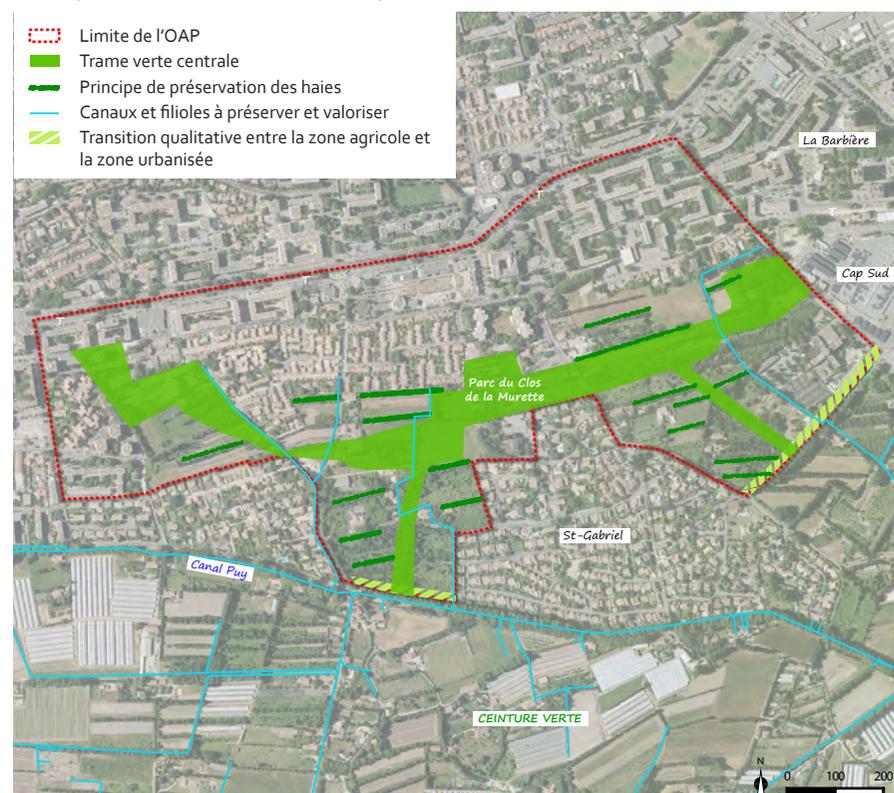
### Les haies :

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

### Zone de transition avec la zone agricole :

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

### Principes de traitement des espaces extérieurs



## MIXITÉ FONCTIONNELLE ET SOCIALE

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

La destination des bâtiments sera adaptée à leur situation urbaine.

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

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

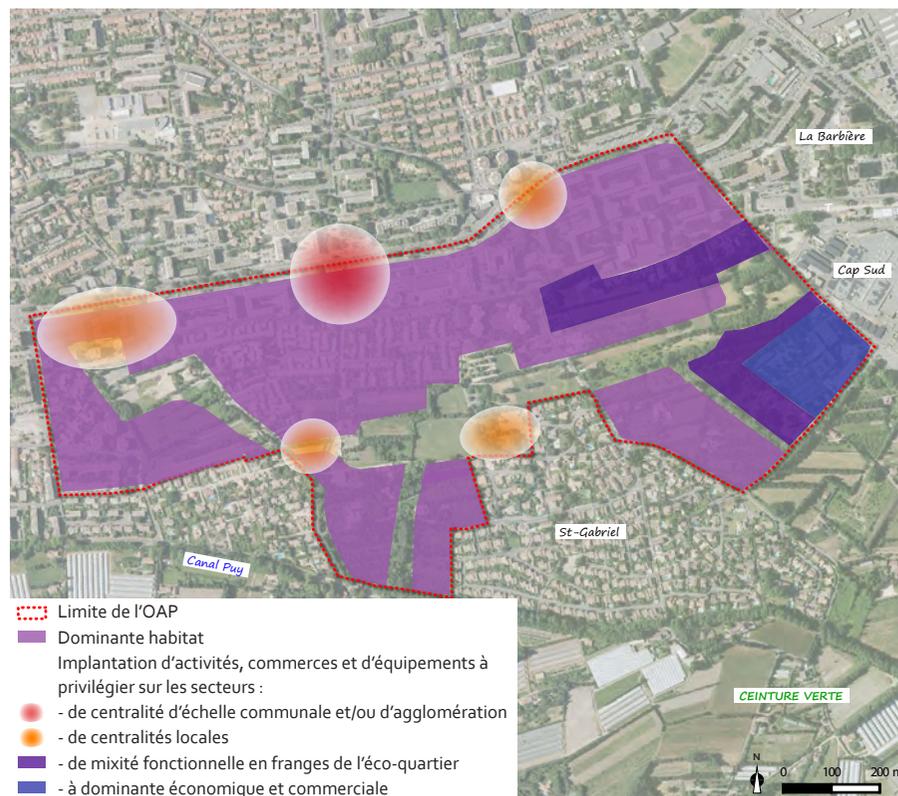
Une mixité intergénérationnelle est également à privilégier avec, notamment, la mise en place de programmes de logements spécifiques et adaptés aux personnes âgées.

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

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

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

### Principes de mixité



## QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE ET PRÉVENTION DES RISQUES

### TRAME VERTE ET BLEUE

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

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

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

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

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

### CONFORT CLIMATIQUE

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

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

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

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

### PRÉVENTION DES NUISANCES

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

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

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

### PRÉVENTION DU RISQUE INONDATION

Les projets devront :

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

### PERFORMANCE ÉNERGÉTIQUE

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

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

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

### INTÉGRATION DU STATIONNEMENT

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

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

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

### LA DESSERTE PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

Ce secteur est desservi par le tramway.

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

## LA DESSERTE DES TERRAINS PAR LES VOIES

### DESSERTE VIAIRE ET MODES ACTIFS

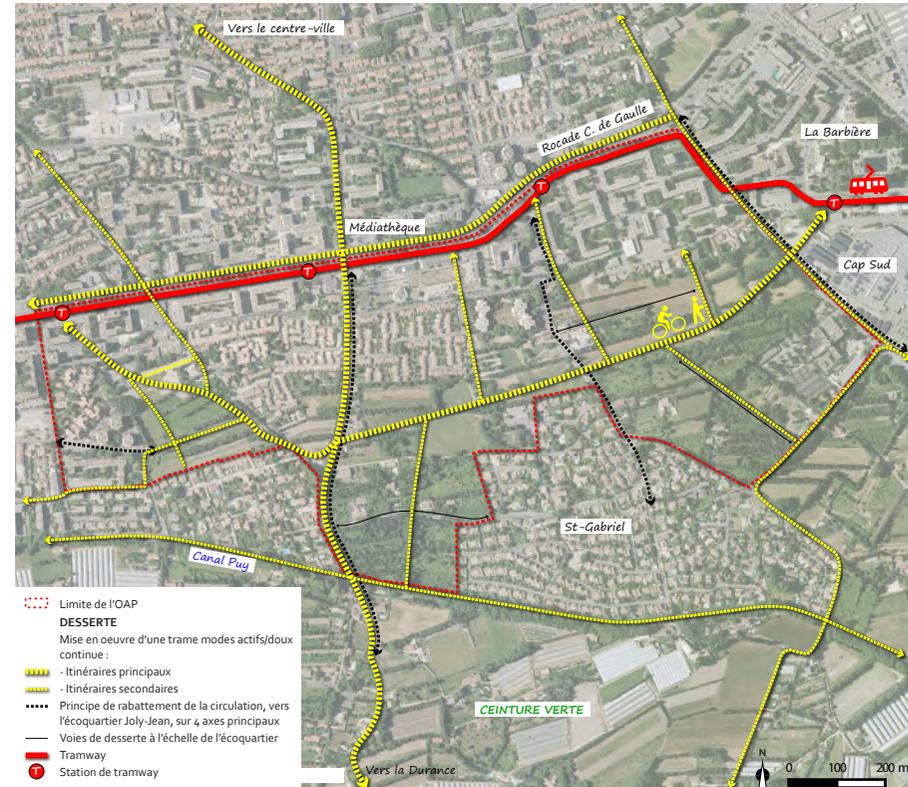
Dans un objectif d'apaisement du secteur, de valorisation des modes actifs et de diminution des nuisances sonores, le nombre de voies de circulation sera réduit au bénéfice des liaisons piétonnes, prenant place notamment au sein du parc central, épine dorsale Est/Ouest du secteur.

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

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

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

### Principes de desserte



## ÉCHÉANCIER D'OUVERTURE À L'URBANISATION

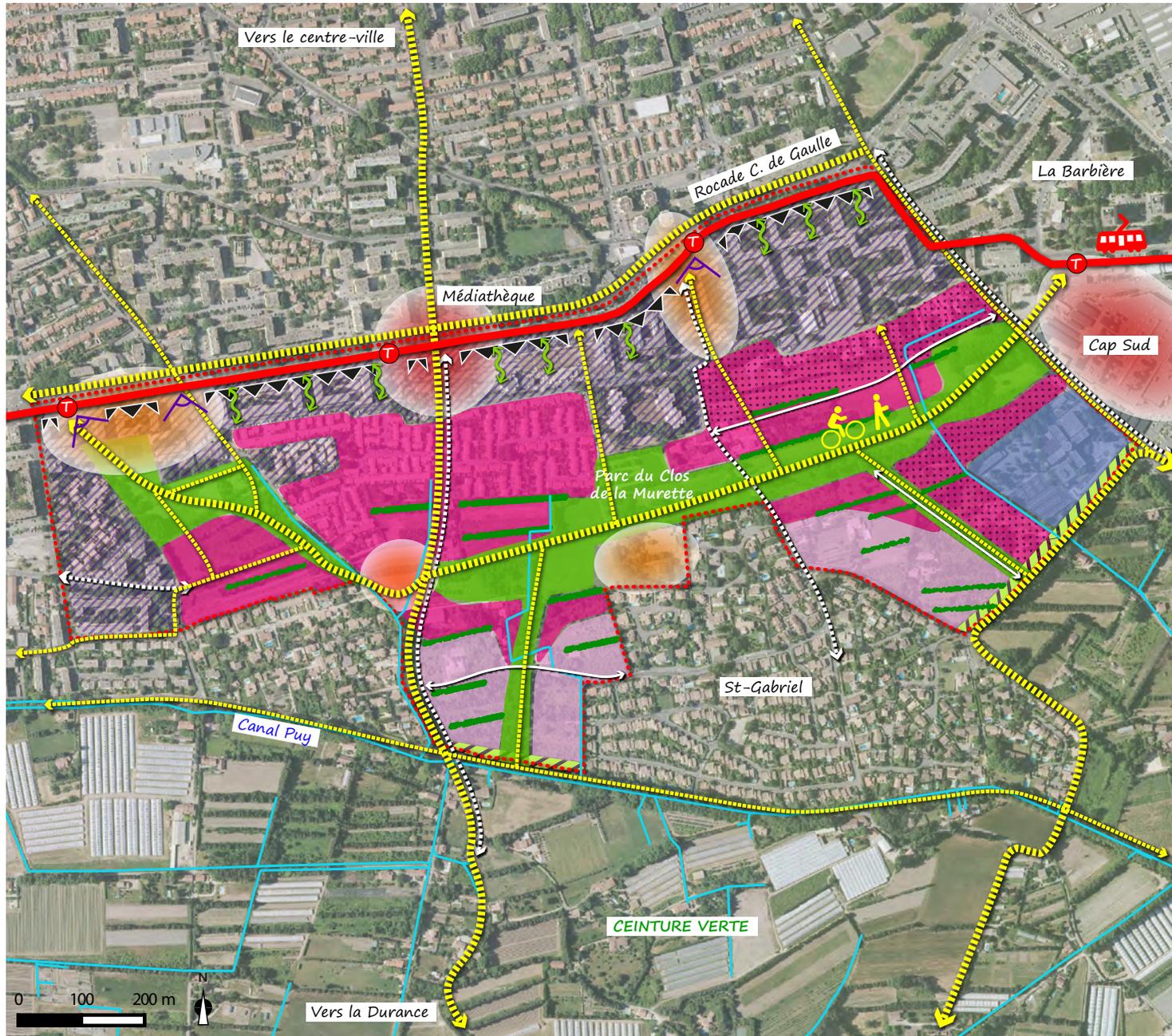
Procédure de ZAC en cours. La zone 1AUj, déjà ouverte à l'urbanisation, est phasée comme suit :

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

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

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

## Synthèse des principes d'aménagement sur le secteur :



- ⋯ Périmètre de l'OAP
- MIXITÉ FONCTIONNELLE ET SOCIALE ET INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET PAYSAGÈRE**
- Principes de vocations et de gradation des hauteurs :**
- ▨ Secteur de renouvellement urbain - R+1 à R+5 (+ bonus éventuel)
- Secteur à dominante habitat, avec gradation des hauteurs bâties :
- - R+1 à R+3
- - R+1 à R+2
- Implantation d'activités, commerces et d'équipements à privilégier sur les secteurs :
- - de centralité d'échelle communale et/ou d'agglomération
- - de centralités locales
- ▨ - de mixité fonctionnelle en franges de l'éco-quartier (R+1 à R+3)
- - à dominante économique et commerciale (R+1 à R+4)
- Principes d'insertion architecturale, urbaine et paysagère**
- ▬ Recomposition d'une façade urbaine le long de la rocade
- ~ Principe de percées visuelles vers le second rideau
- ▨ Transition qualitative entre la zone agricole et la zone urbanisée
- ∨ Ouverture visuelle à créer
- Principes de traitement des espaces extérieurs**
- ▨ Trame verte centrale (parcours de l'eau à valoriser à l'intérieur des espaces verts)
- ▬ Principe de conservation des haies ayant un intérêt paysager et dont l'état sanitaire le permet
- ▬ Canaux et filioles à préserver et valoriser
- DESSERTE**
- Mise en oeuvre d'une trame pour les modes actifs continue :
- ▬ - Itinéraires principaux
- ▬ - Itinéraires secondaires
- ▬ Principe de rabattement de la circulation, vers l'écoquartier Joly-Jean, sur 4 axes principaux
- ▬ Voies de desserte à l'échelle de l'écoquartier Joly-Jean
- ▬ Tramway
- T Station de tramway



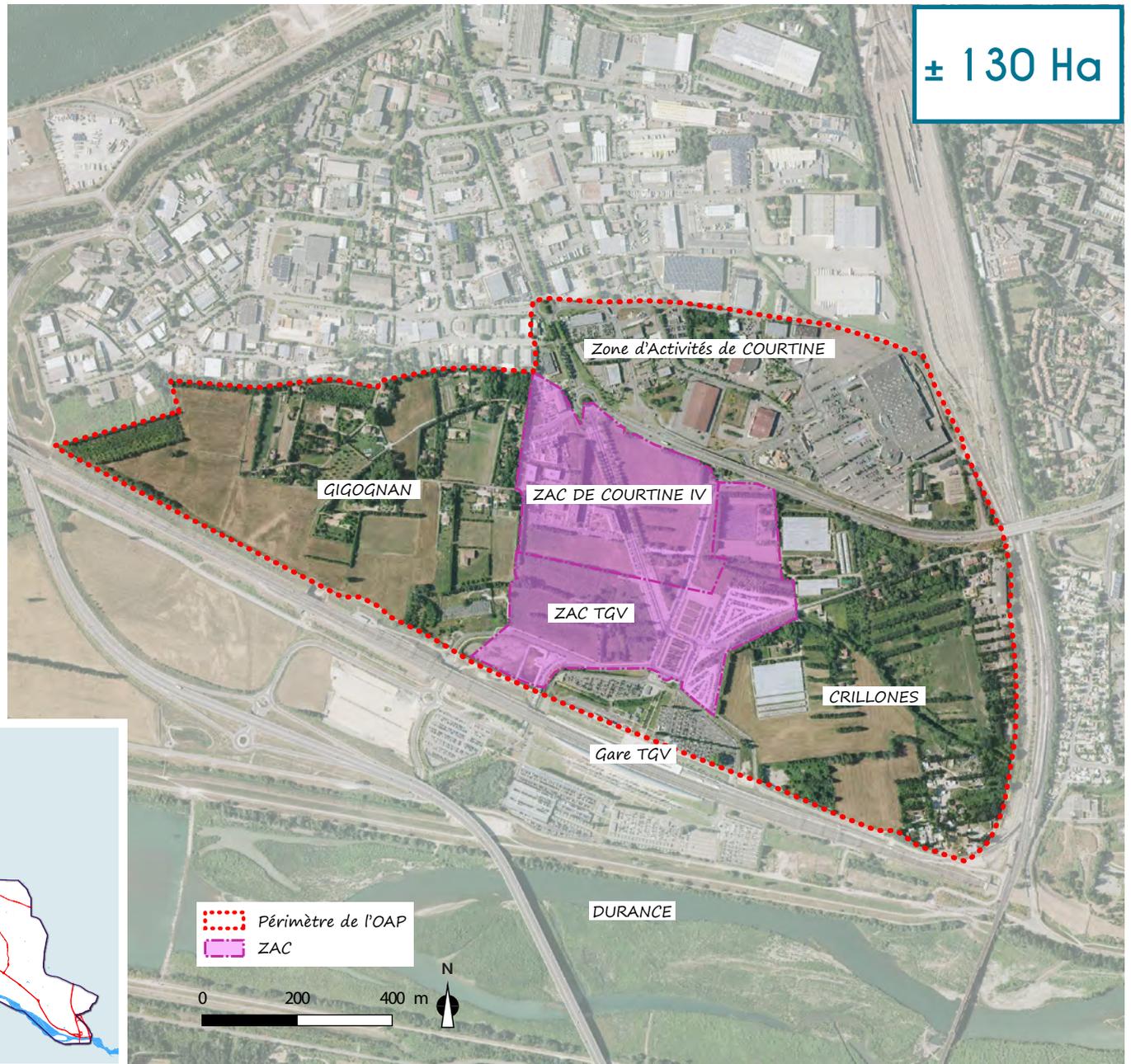
# Confluence- OAP sectorielle

## LOCALISATION

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

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

± 130 Ha



## CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE

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

Il est concerné par le risque inondation.

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

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

## CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

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

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

## ENJEUX

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

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

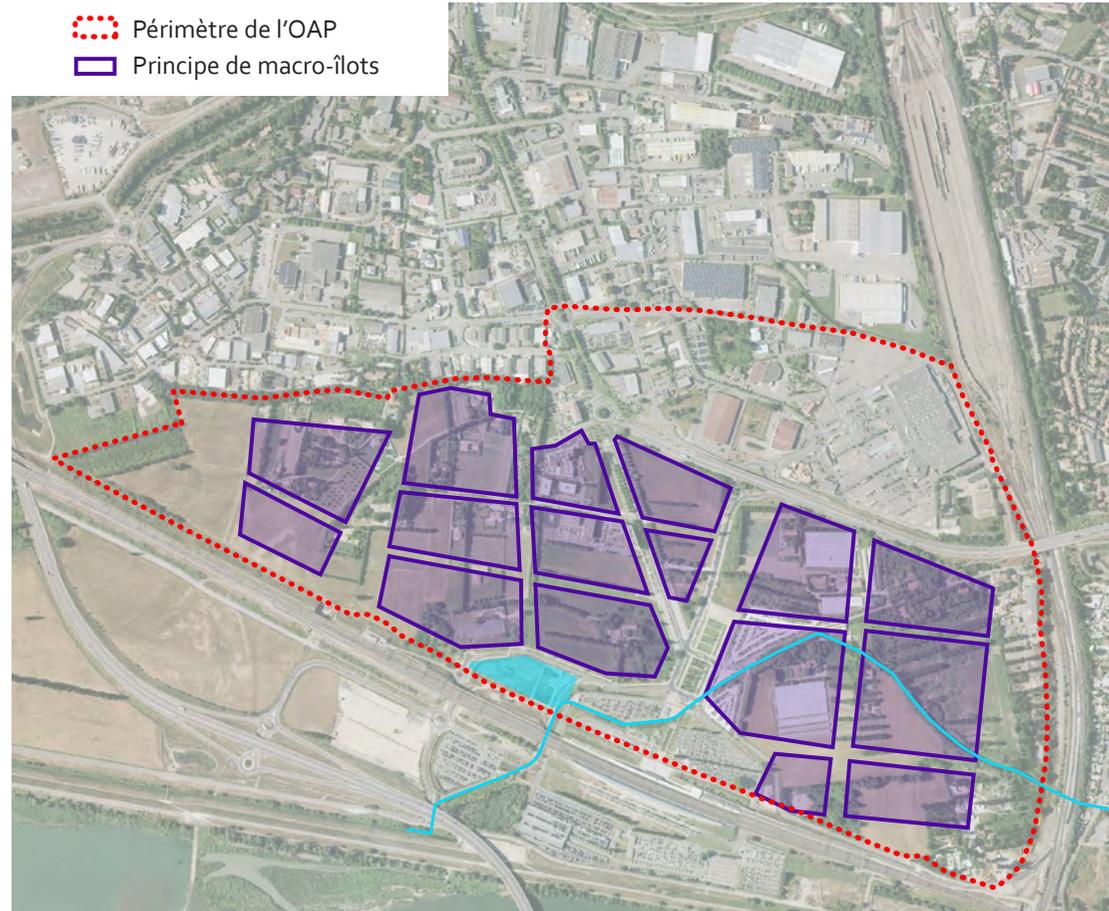
## QUALITÉ DE L'INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET PAYSAGÈRE

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

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

Principe de découpage en macro-îlots

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



## HAUTEUR

La volumétrie des constructions sera adaptée à leur situation urbaine :

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

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

## IMPLANTATION DES BÂTIMENTS ET ORIENTATION DES FAÇADES

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

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

### Pour les nouvelles constructions de logements :

Les bâtiments devront être implantés de manière à :

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

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

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

## ESPACES EXTÉRIEURS

On distingue 4 types d'aménagements paysagers :

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

### Espaces extérieurs au niveau des macro-îlots :

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

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

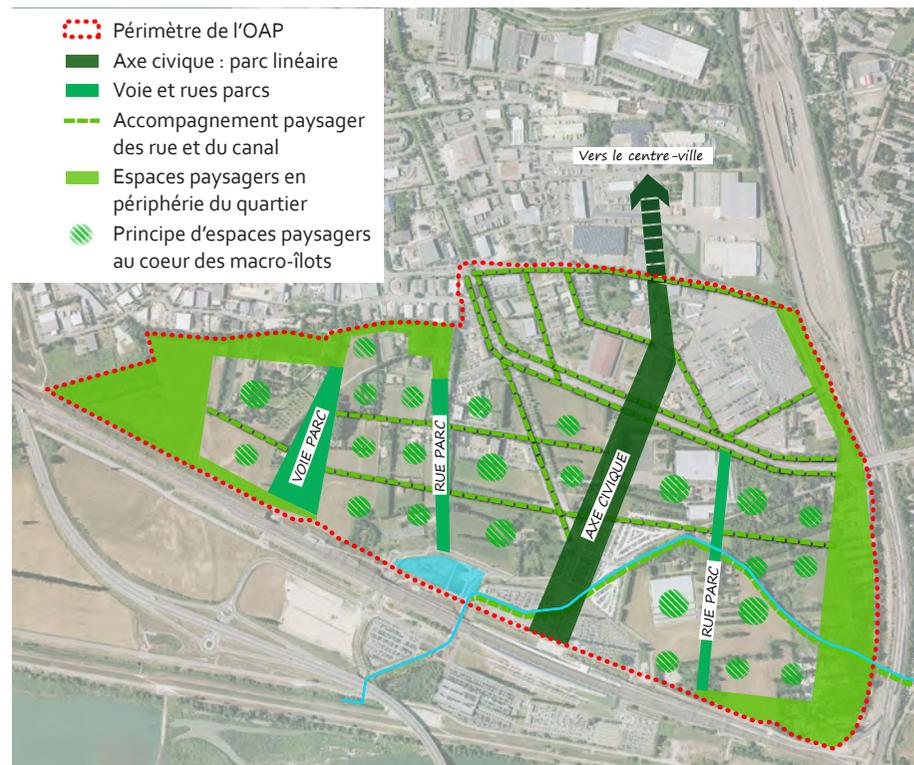
Le traitement des espaces extérieurs permettra de gérer les eaux pluviales et de limiter la vulnérabilité du quartier au risque inondation grâce à la création de noues et de jardins en creux.

### Les haies :

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

## Principes de traitement des espaces publics

- Périimètre de l'OAP
- Axe civique : parc linéaire
- Voie et rues parcs
- Accompagnement paysager des rue et du canal
- Espaces paysagers en périphérie du quartier
- Principe d'espaces paysagers au coeur des macro-îlots



### TRAITEMENT DES FAÇADES

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

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

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

### TRAITEMENT DES TOITURES

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

## MIXITÉ FONCTIONNELLE ET SOCIALE

### ZA de Courtine :

Le Nord du secteur accueillera des activités.

### Avignon Confluence :

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

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

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

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

## QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE ET PRÉVENTION DES RISQUES

### TRAME VERTE ET BLEUE

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

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

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

### CONFORT CLIMATIQUE

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

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

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

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

### PRÉVENTION DES NUISANCES

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

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

### PRÉVENTION DU RISQUE INONDATION ET GESTION DES EAUX PLUVIALES

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

Ainsi, les projets devront :

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

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

renvoyées vers les espaces verts et infiltrés. En cas de saturation, l'eau débordera sur la chaussée pour rejoindre le réseau d'assainissement.

Les eaux pluviales des macro-îlots seront infiltrées à la parcelle via les espaces verts et matériaux de sols perméables.

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

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

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

### PERFORMANCE ÉNERGÉTIQUE

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

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

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

## INTÉGRATION DU STATIONNEMENT

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

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

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

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

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

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

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

## LA DESSERTE PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

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

## LA DESSERTE DES TERRAINS PAR LES VOIES

### DESSERTE VIAIRE ET MODES ACTIFS

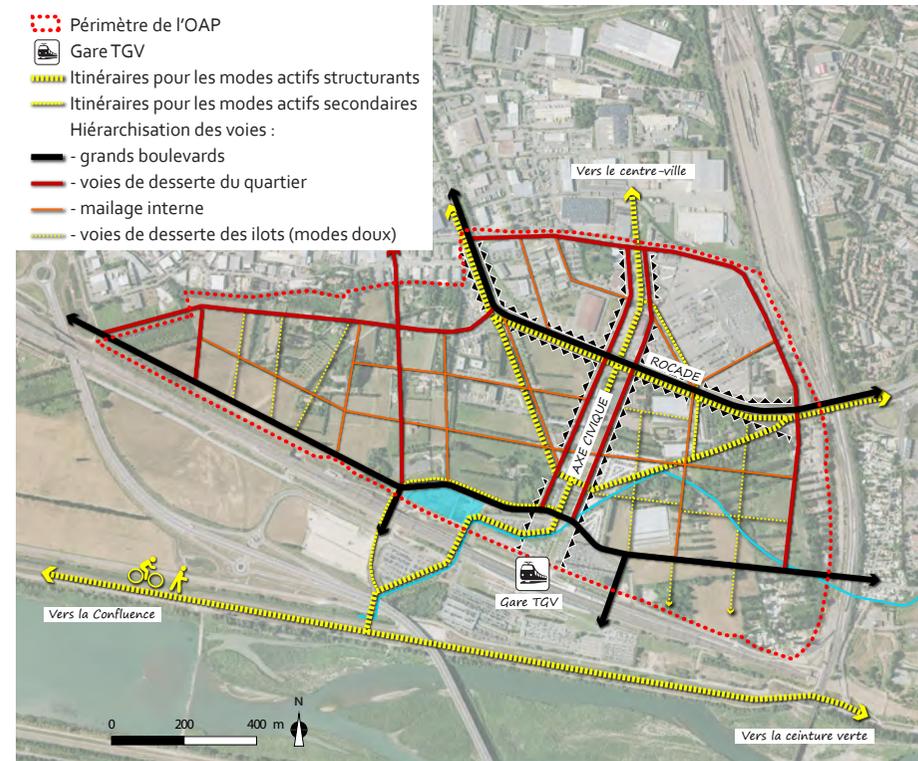
Le secteur sera desservi par deux axes structurants : la rocade Charles de Gaulle au Nord et une future voie au Sud. Ces deux axes seront reliés par l'axe civique, colonne vertébrale du quartier qui sera support de modes actifs et de transports en commun. À long terme, cet axe civique s'étendra jusqu'au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

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

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

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

### Principes de desserte

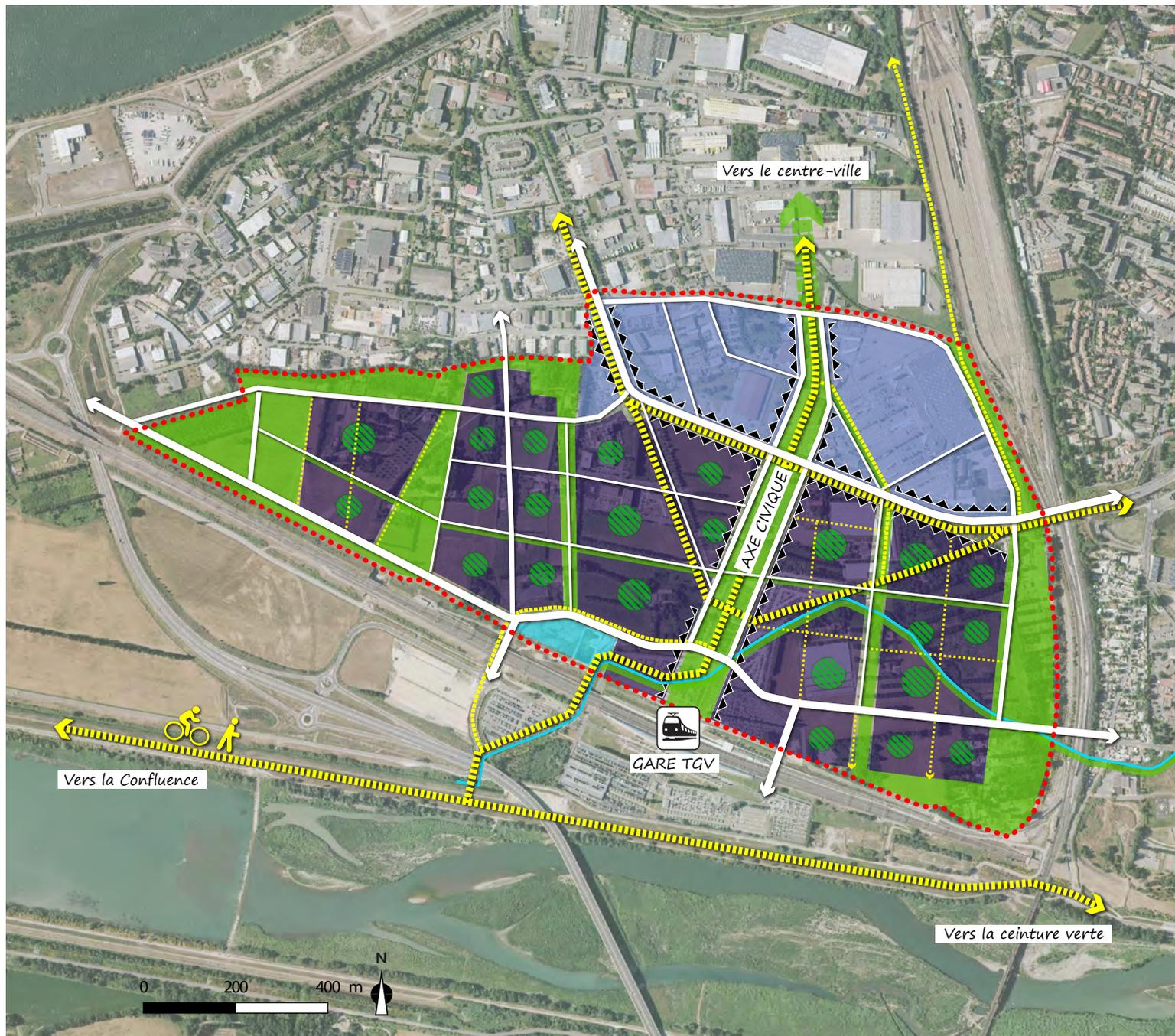


## ÉCHÉANCIER D'OUVERTURE À L'URBANISATION

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

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

## Synthèse des principes d'aménagement sur le secteur :



--- Périmètre de l'OAP

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

**Principes de vocations et de hauteurs**

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

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

**Principes d'insertion architecturale, urbaine et paysagère**

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

**Principes de traitement des espaces extérieurs**

■ Trame verte

■ Continuité de l'axe civique à long terme

● Principe d'espaces paysagers au cœur des macro-îlots

— Canal à préserver et valoriser

— Bassin de rétention paysagé

**DESSERTE**

🚆 Gare TGV

▬ Itinéraires pour les modes actifs structurants

▬ Itinéraires pour les modes actifs secondaires

Hiérarchisation des voies :

— grands boulevards

— voies de desserte du quartier

— mailage interne

— voies de desserte des îlots (modes doux)

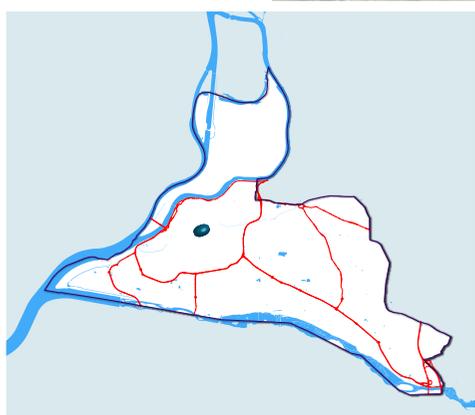
# Saint-Michel - OAP sectorielle

## LOCALISATION

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



3,5 Ha



## CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE

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

## CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

Ce secteur, qui recouvre une surface d'environ 3,5 Ha, est constitué par un tissu hétérogène en termes d'implantations bâties, de hauteurs et de fonctions. On trouve notamment :

- des logements collectifs et individuels ;
- un équipement : la MDPH (Maison Départementale des Personnes Handicapées) qui devrait être transférée sur un autre site à moyen terme. Les parcelles du Conseil Départemental recouvrent environ 0,9 hectare dont une grande partie est occupée par des zones de stationnement ;
- des activités et commerces (une station-service notamment).

## ENJEUX

Revaloriser ce secteur en :

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

## QUALITÉ DE L'INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET PAYSAGÈRE

### HAUTEUR

La volumétrie des constructions sera adaptée à leur situation urbaine :

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

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

### IMPLANTATION DES BÂTIMENTS ET ORIENTATION DES FAÇADES

#### Le long du boulevard Saint-Michel :

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

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

#### Sur le reste du secteur :

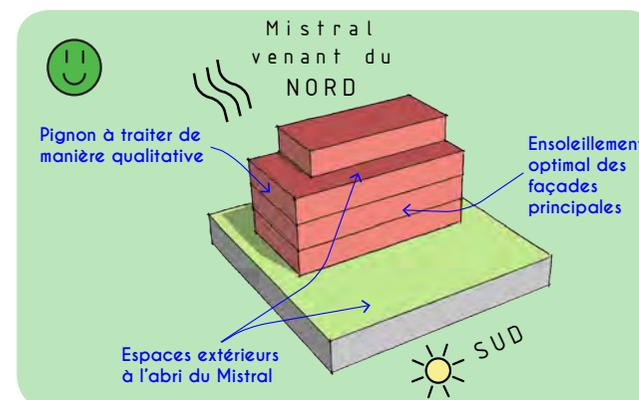
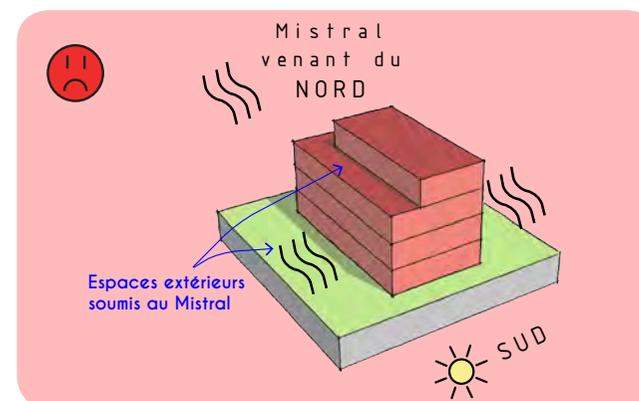
Un alignement (des façades principales ou des pignons) sera recherché le long des avenues de l'Arrousaire, des Sources et de la Trillade.

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

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

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

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



## ESPACES EXTÉRIEURS

### Espaces privés :

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

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

### VALORISATION DU PATRIMOINE BÂTI ET PAYSAGER

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

## MIXITÉ FONCTIONNELLE ET SOCIALE

La destination des bâtiments sera adaptée à leur situation urbaine.

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

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

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

## QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE ET PRÉVENTION DES RISQUES

### TRAME VERTE

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

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

L'implantation de composteurs est encouragée.

### CONFORT CLIMATIQUE

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

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

### PRÉVENTION DES RISQUES

Les projets devront :

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

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

### PRÉVENTION DES NUISANCES

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

### PERFORMANCE ÉNERGÉTIQUE

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

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

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

## INTÉGRATION DU STATIONNEMENT

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

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

## LA DESSERTE PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

Le Bus Haute Fréquence dessert ce secteur.

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

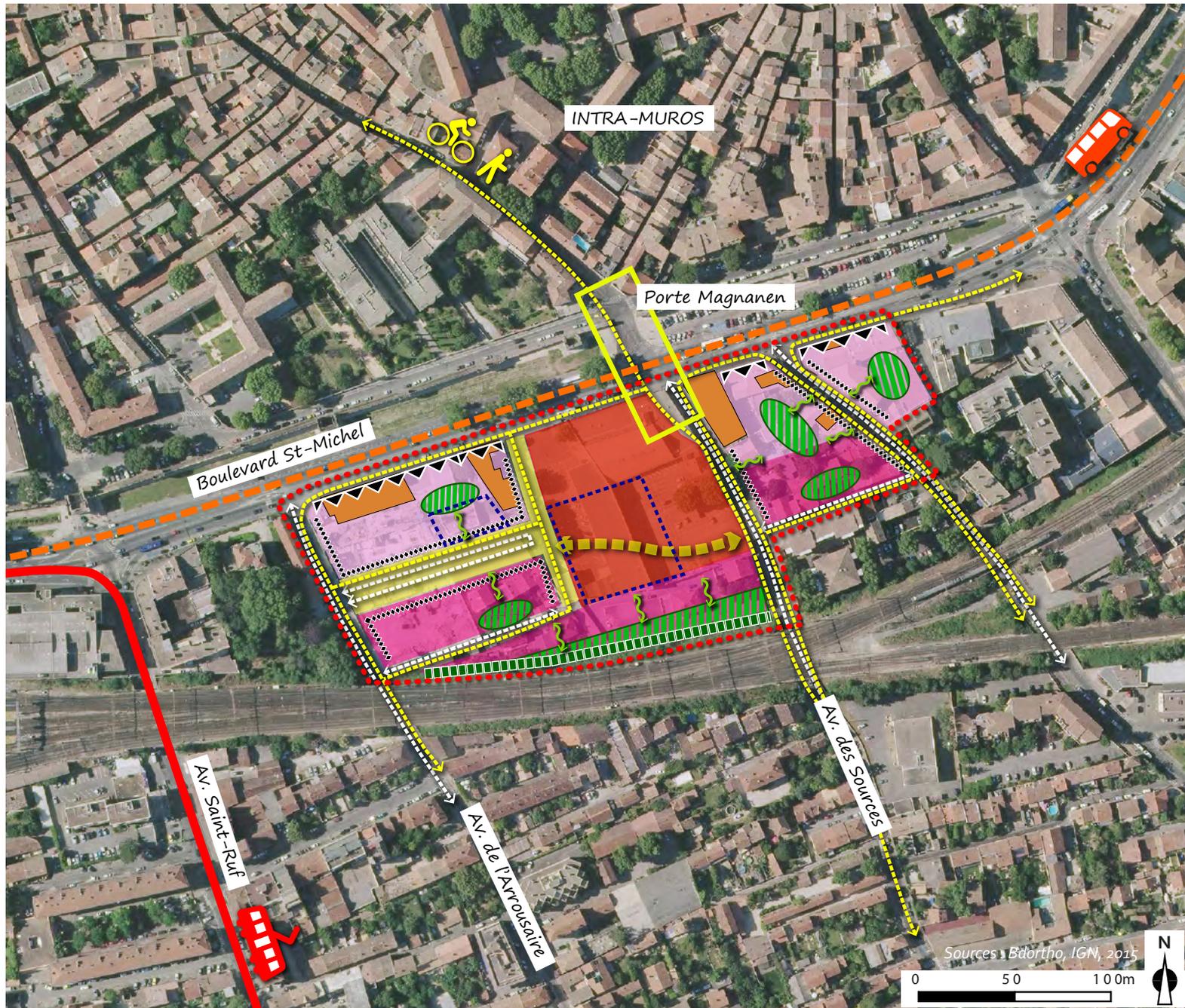
## LA DESSERTE DES TERRAINS PAR LES VOIES

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

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

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

# Synthèse des principes d'aménagement sur le secteur :



-  Périmètre de l'OAP
- MIXITÉ FONCTIONNELLE ET SOCIALE ET INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET PAYSAGÈRE**
- Principes de vocations et de gradation des hauteurs :**
-  Secteur mixte (habitat / commerces / activités / équipements) - R+1 à R+2
-  Secteur mixte - R+2 à R+3
-  1 étage supplémentaire autorisé
-  Bâtiments à conserver du fait de leur intérêt patrimonial
-  Espace et/ou équipement public
- Principes d'insertion architecturale, urbaine et paysagère**
-  Composition d'une façade urbaine le long du Bvd St-Michel
-  Principe d'alignement le long des voies principales et des espaces publics
-  Principe de percées visuelles vers les coeurs d'îlots
-  Principe de création d'une barrière sonore et visuelle végétale le long de la voie ferrée
- Principes de traitement des espaces extérieurs**
-  Coeurs d'îlots végétalisés
-  Espace apaisé
- DESSERTE**
-  Voirie
-  Cheminements modes actifs
-  Principe de perméabilité piétonne Est-Ouest
-  Jonction apaisée entre l'intra et l'extra-muros au niveau de la porte Magnanen
-  Bus haute fréquence. Passage du tramway à moyen /long terme
-  Tramway



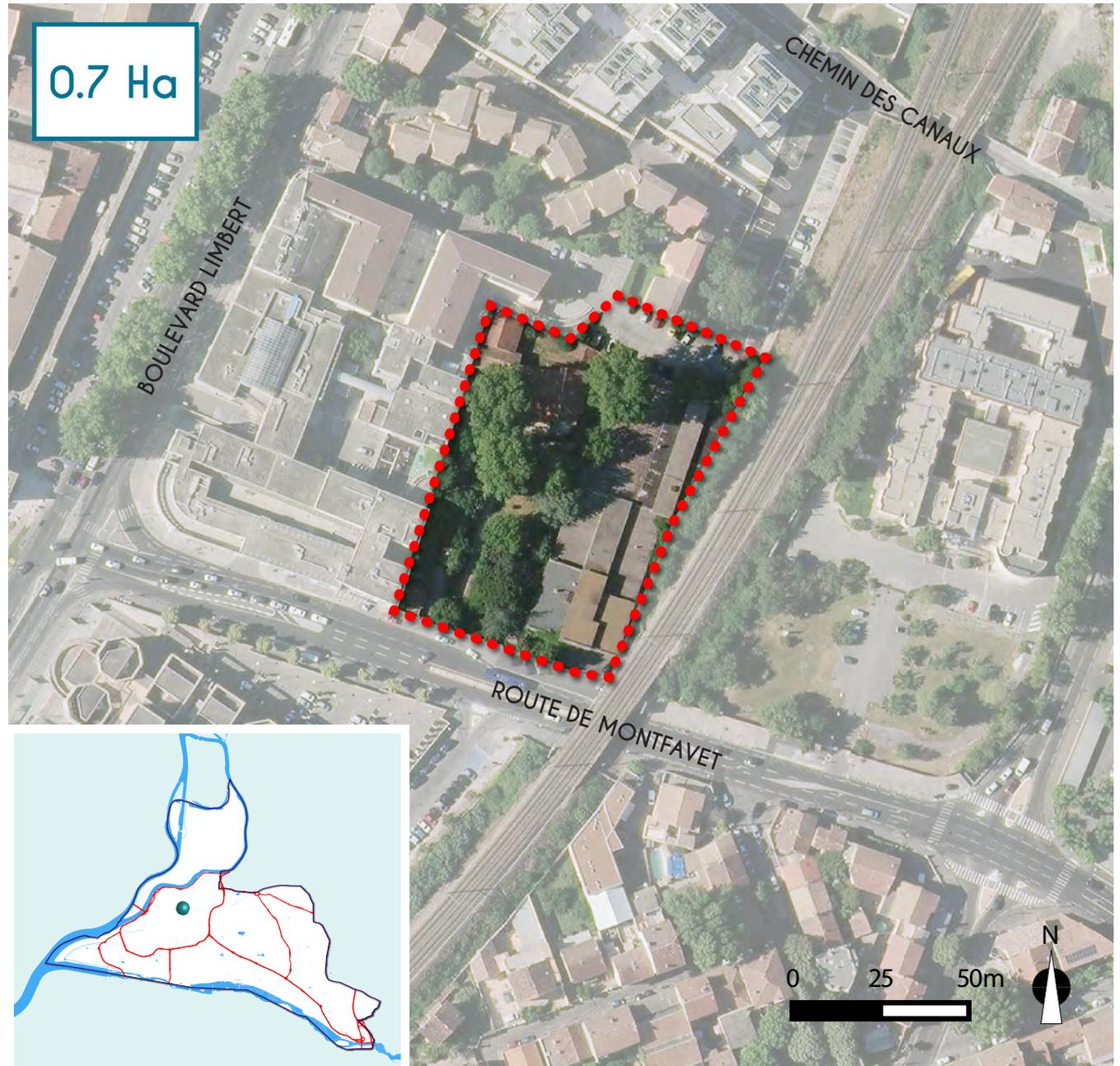
# Îlot Souvet - OAP sectorielle

## LOCALISATION

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

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

0.7 Ha



## CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE

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

## CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

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

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

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

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

Logements : logements classiques, résidence étudiante.

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

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

## ENJEUX

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

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

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

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

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

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

## QUALITÉ DE L'INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET PAYSAGÈRE

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

### HAUTEUR

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

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

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

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

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

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

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

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

## MIXITÉ FONCTIONNELLE ET SOCIALE

La destination des bâtiments sera adaptée à leur situation urbaine.

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

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

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

## QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE ET PRÉVENTION DES RISQUES

### TRAME VERTE

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

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

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

L'implantation de composteurs est encouragée.

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

### CONFORT CLIMATIQUE

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

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

### PRÉVENTION DES NUISANCES

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

### PRÉVENTION DES RISQUES

Les projets devront :

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

### PERFORMANCE ÉNERGÉTIQUE

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

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

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

## BESOINS EN MATIÈRE DE STATIONNEMENT

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

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

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

## LA DESSERTE PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

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

Il est également desservi par plusieurs lignes de bus.

## LA DESSERTE DES TERRAINS PAR LES VOIES ET RÉSEAUX

### DESSERTES DES TERRAINS PAR LES VOIES

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

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

Principes d'aménagement du secteur :



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





# OAP THÉMATIQUE MODES ACTIFS

# OAP thématique modes actifs

## LES OBJECTIFS POURSUIVIS

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

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

Les principaux objectifs poursuivis sont de :

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

## VERS UN RÉSEAU HIÉRARCHISÉ

Quatre types d'itinéraires sont à mettre en oeuvre :

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

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

## VERS LA FIN DU «TOUT VOITURE»

Le développement des modes actifs permet de limiter :

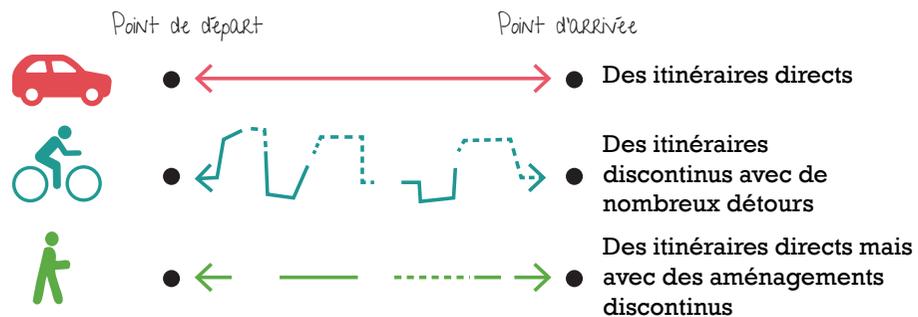
- le trafic automobile et ainsi la pollution atmosphérique et les nuisances sonores ;
- le risque de développer des maladies, notamment cardio-vasculaires, grâce à l'activité physique induite par la marche ou l'utilisation du vélo.

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

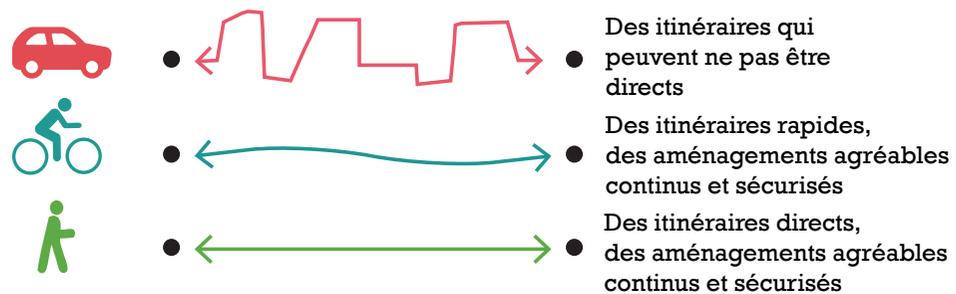
- la création d'itinéraires pour les modes actifs directs ;
- des aménagements pour les piétons et cycles continus et sécurisés ;
- la mise en place de contraintes éventuelles à la circulation si le contexte le justifie. Les aménagements doivent permettre de donner sa «juste place» à la voiture : son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

## VERS UN CHANGEMENT DE PARADIGME

### SITUATION ACTUELLE

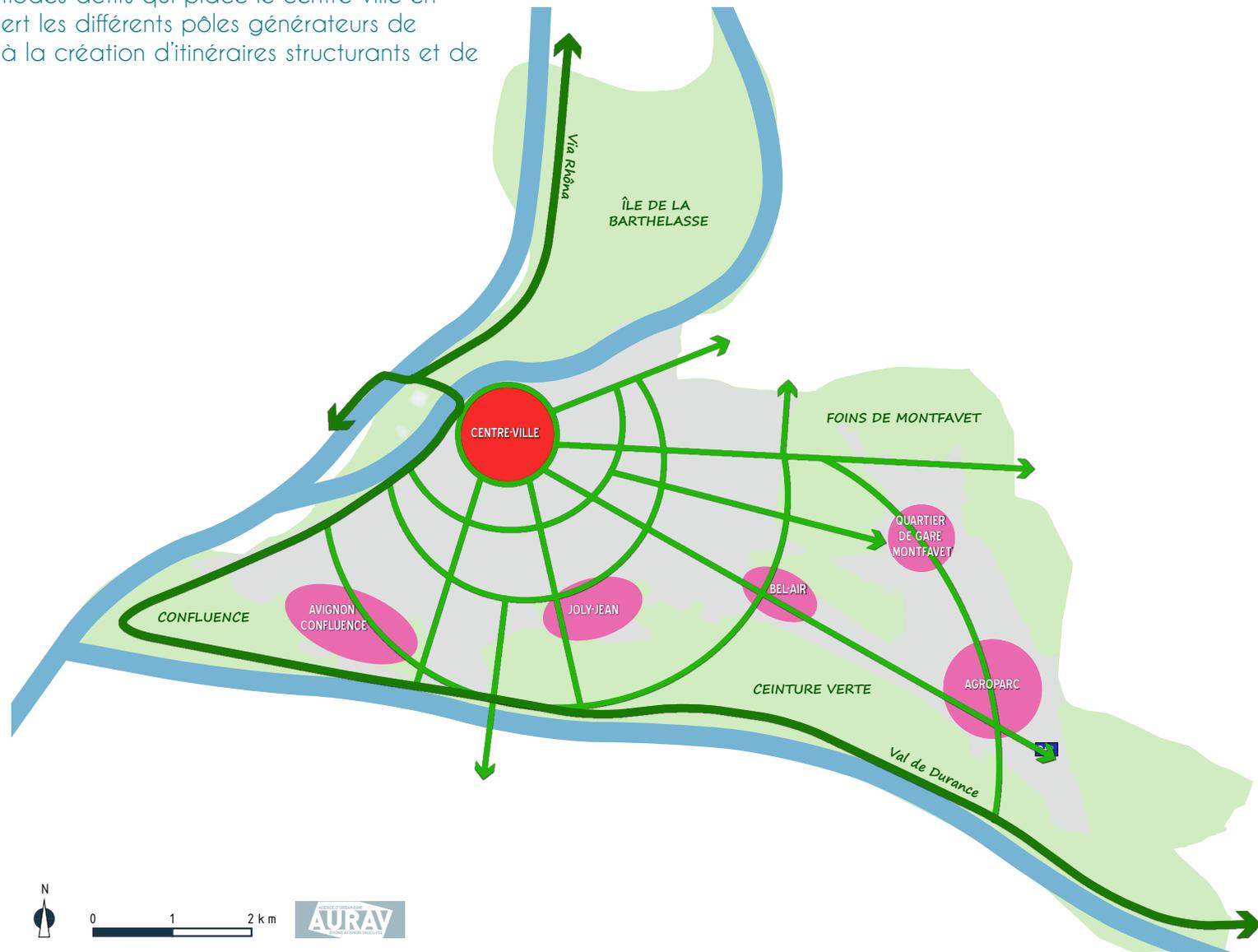


### OBJECTIFS POURSUIVIS



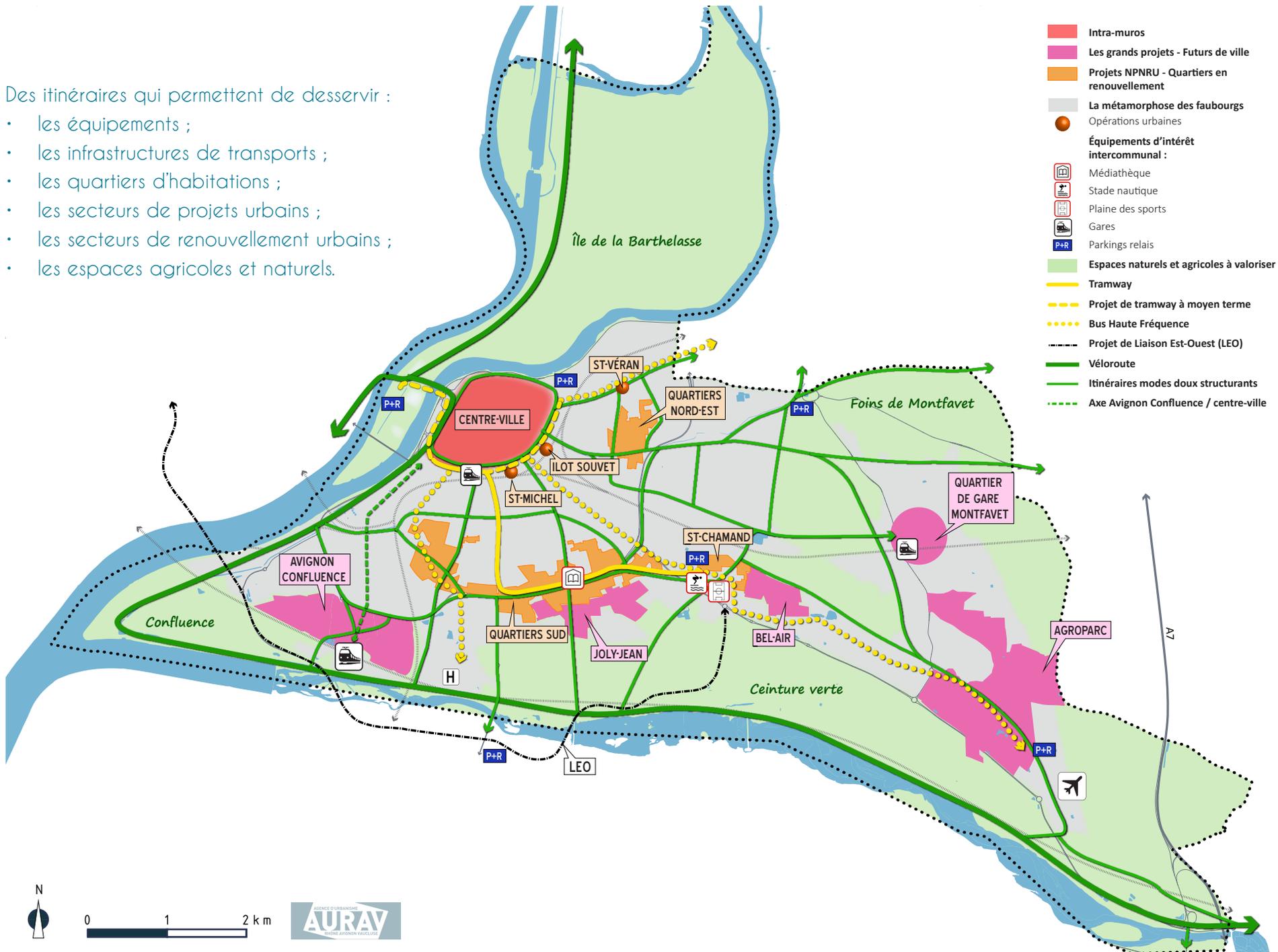
## LES GRANDS PRINCIPES DU MAILLAGE POUR LES MODES ACTIFS

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



Des itinéraires qui permettent de desservir :

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



## UN MAILLAGE ADOSSÉ À LA TRAME PAYSAGÈRE

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

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

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

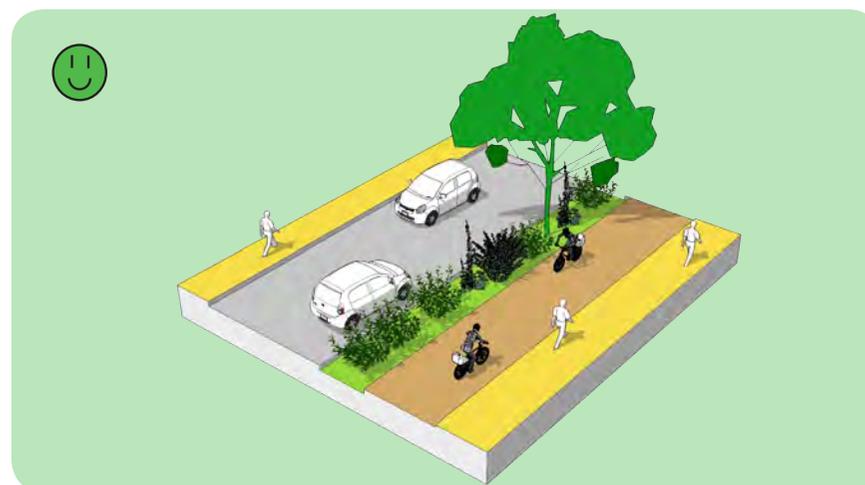
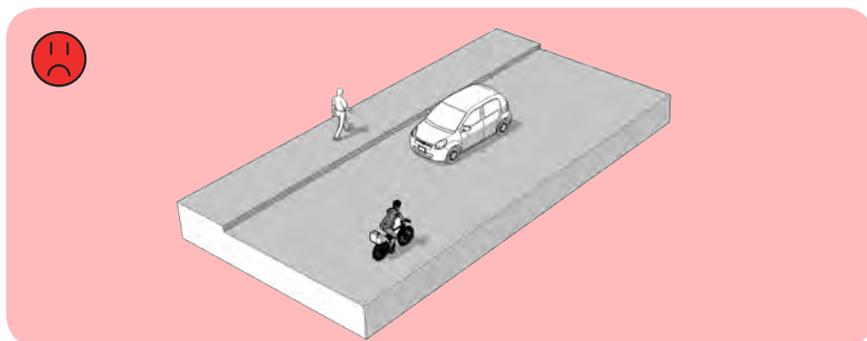
- participer à la création de continuités écologiques dans la ville et entre les entités paysagères ;
- créer des itinéraires attractifs, agréables à utiliser et ombragés ;
- contribuer à la lutte contre les îlots de chaleur urbains ;
- créer un environnement à l'aspect moins routier et ainsi moins propice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

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

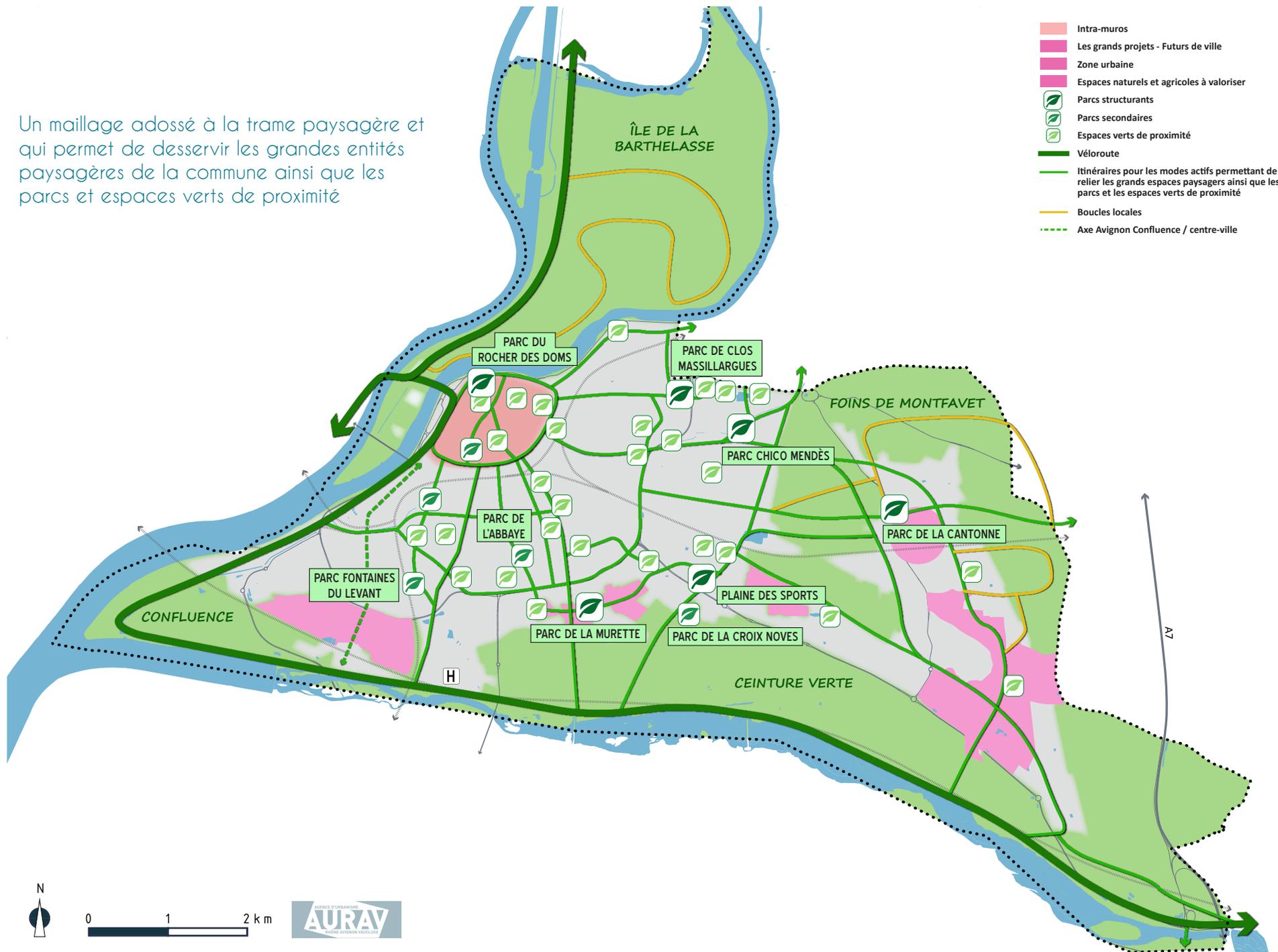
Ces aménagements paysagers peuvent également permettre de gérer, en partie ou en totalité, les eaux pluviales.

Ci-dessous, type d'aménagement à éviter.

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



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



## DES AMÉNAGEMENTS POUR LES MODES ACTIFS SÉCURISÉS, ATTRACTIFS ET CONFORTABLES

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

### L'APAISEMENT ET LE PARTAGE DE LA VOIRIE À GÉNÉRALISER

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

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

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

### DES AMÉNAGEMENTS SÉCURISÉS ET CONFORTABLES

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

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

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

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

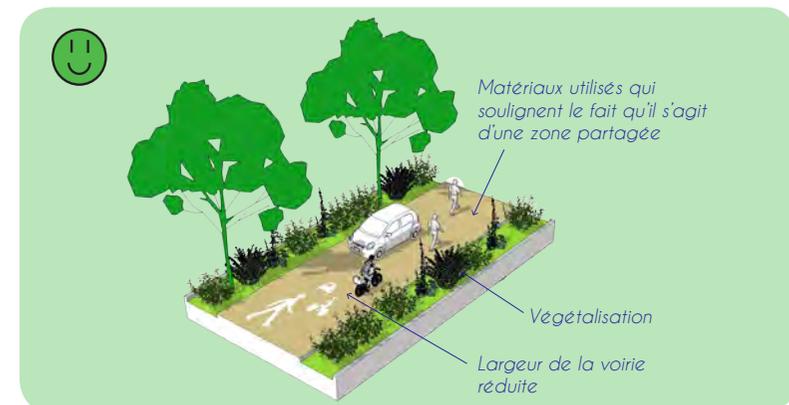
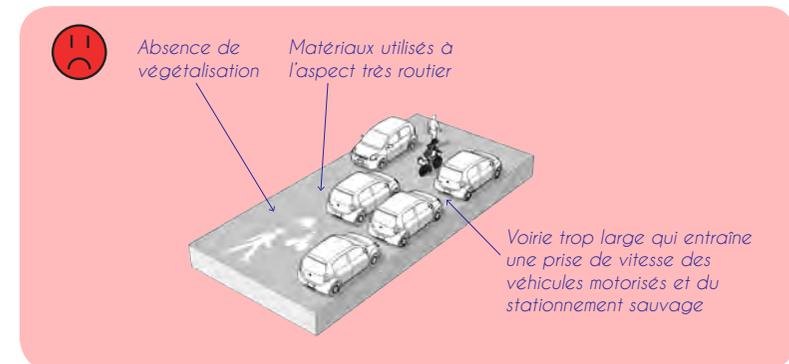
- pour une voie verte : 3 m à 5 mètres ;
- pour les trottoirs, au niveau des nouvelles voies (et pour les requalifications si l'emprise de la voie le permet) : 2,50 mètres, au moins d'un côté de la voie, afin de pouvoir se croiser aisément.

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

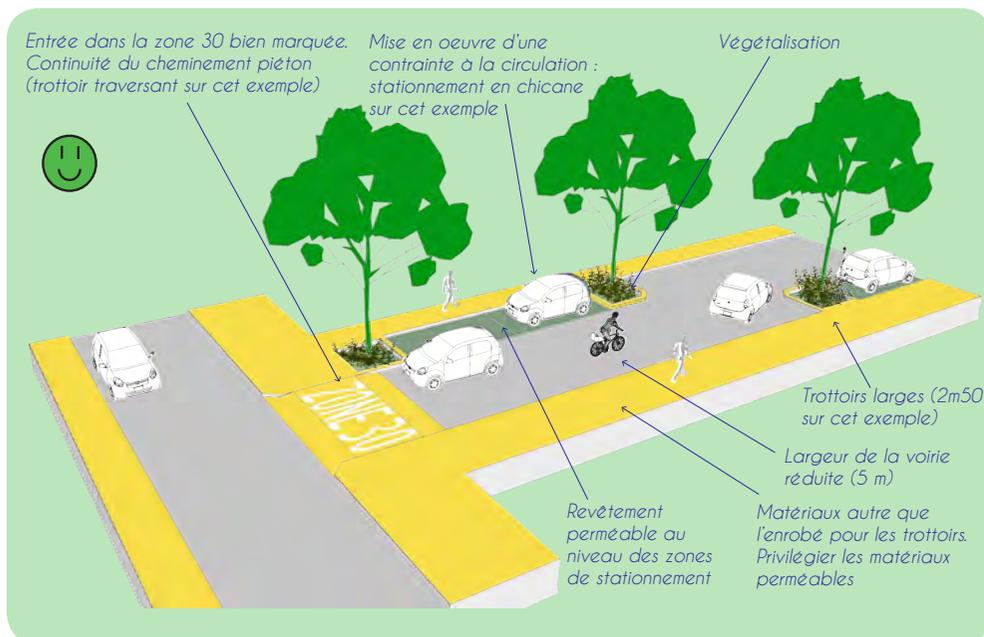
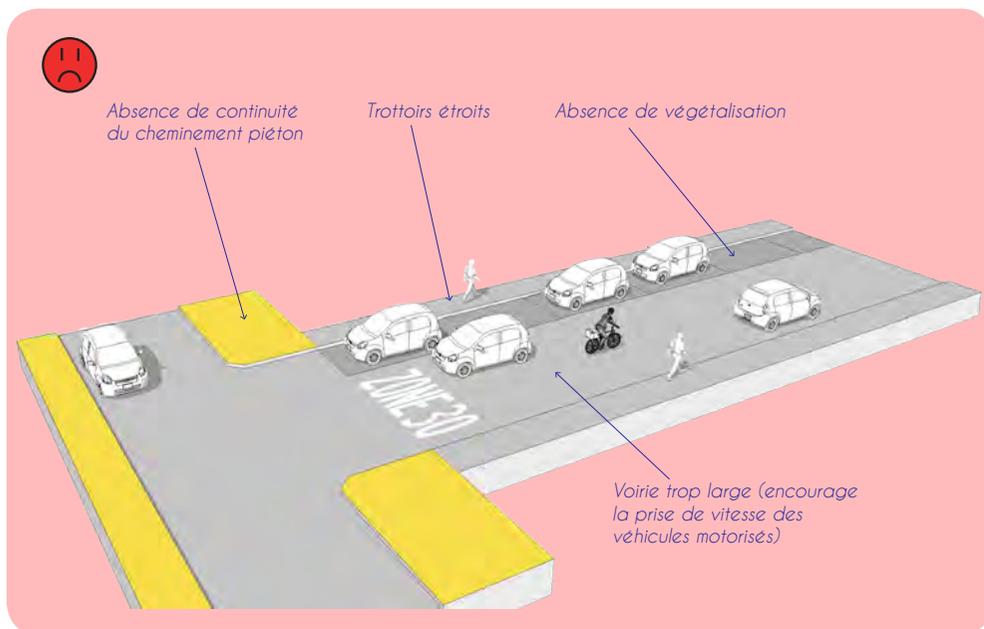
### DU STATIONNEMENT POUR LES VÉLOS FACILEMENT ACCESSIBLE ET INTÉGRÉ À L'OPÉRATION

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

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



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



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



## MAINTENIR ET CRÉER DES PERMÉABILITÉS POUR LES MODES ACTIFS

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

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

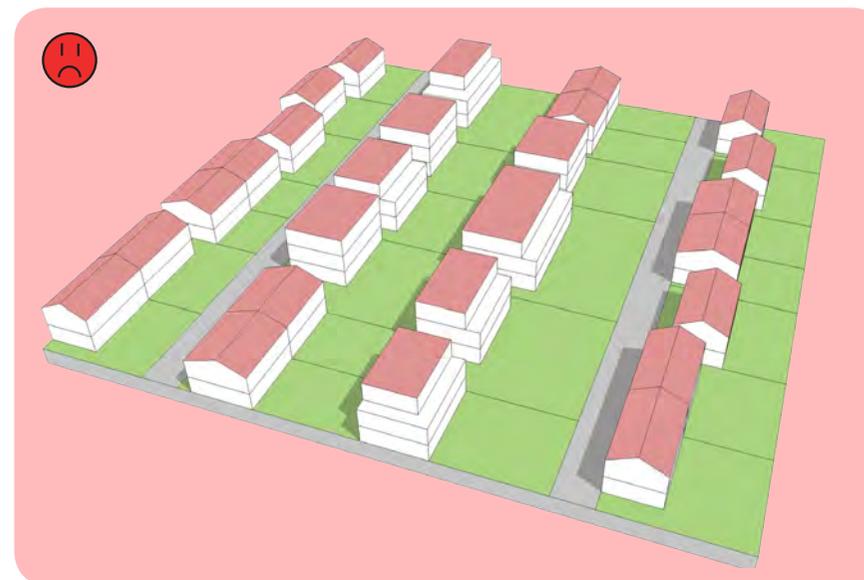
Au sein des nouvelles opérations, en complément des voies ouvertes à la circulation (traitées en zone de circulation apaisée ou accompagnées d'aménagements pour les cycles) il est recommandé de créer des itinéraires uniquement dédiés aux modes actifs, directs et sécurisés, afin de créer des quartiers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

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

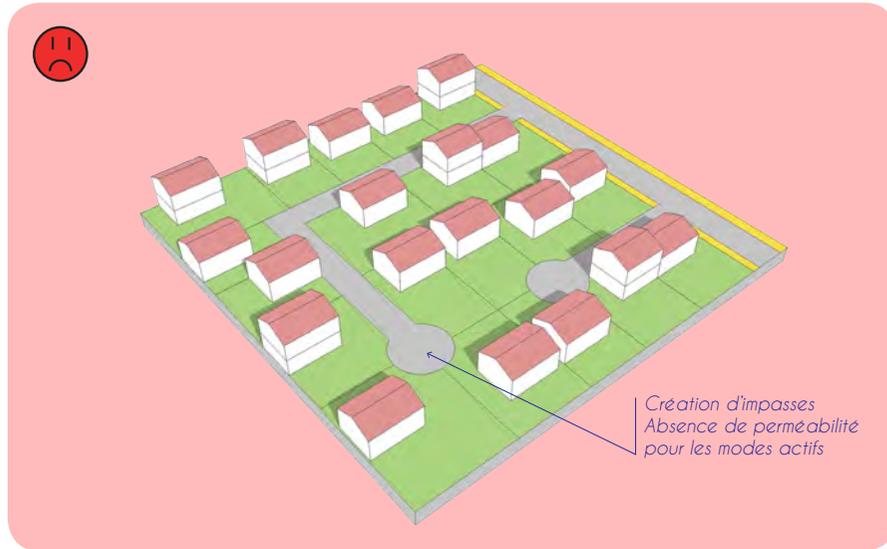
L'objectif poursuivi est également de maintenir les possibilités de création de futures perméabilités pour les modes actifs et de ne pas grever l'avenir. Ainsi si une opération jouxte un futur quartier ou tout type d'unité foncière mutable à court, moyen ou long terme, les possibilités de création de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

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

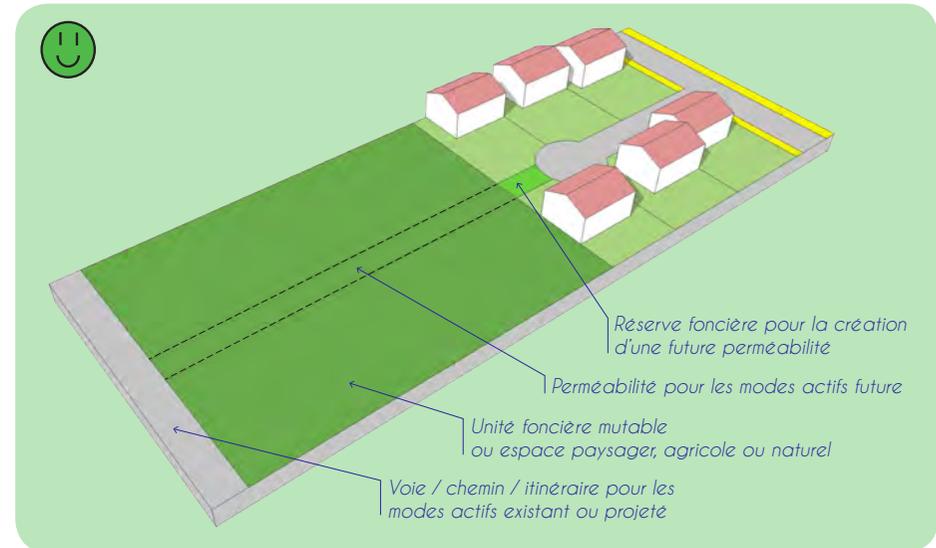
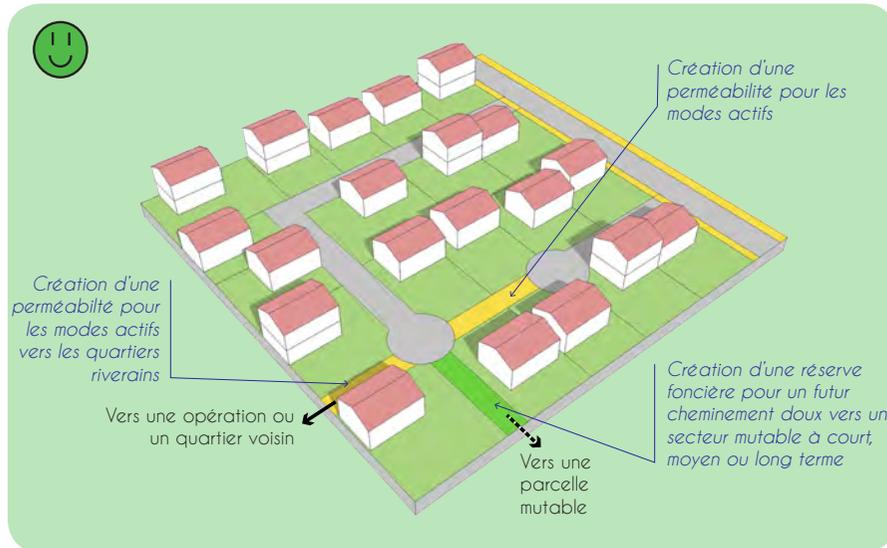
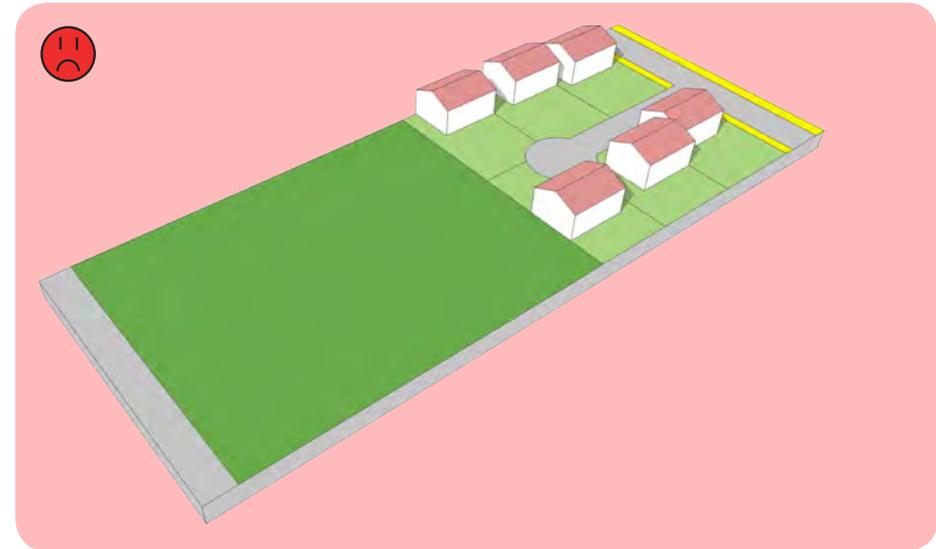
Principe de création d'itinéraires uniquement dédiés aux modes actifs dans les nouvelles opérations



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



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



## DES NOUVELLES OPÉRATIONS Tournées vers les ITINÉRAIRES pour les MODES ACTIFS

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

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

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

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

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

