

PLAN LOCAL D'URBANISME

Modification n°4



IV. ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION (OAP)

Stade Bonnaud - Avenue de Verdun - Moulin Soufflet - Jas de Beaumont

PLU approuvé le :	15 décembre 2015
Modification N°1 approuvée le :	4 juillet 2017
Modification N°2 approuvée le :	17 décembre 2020
Modification N°3 approuvée le :	12 octobre 2023
Modification N°4 approuvée le :	12 octobre 2023

S O M M A I R E

Preamble.....	2
I. A sustainable neighborhood at Stade Bonnaud.....	5
II. The Avenue de Verdun requalified and inhabited.	10
III. Complete the urbanization of the Moulin Soufflet.....	15
IV. The terraces of the Jas de Beaumont, between city and countryside.....	20

Préambule

Cinq Orientations d'Aménagement et de Programmation

- 1 - Le Stade Bonnaud (secteur UBa)
- 2 - L'Avenue de Verdun (secteur UBa)
- 3 - Le Moulin Soufflet (zone 1AU-b)
- 4 - Le Jas de Beaumont (4a : zones 2AU-b, 1AUe et 1AU-f) (4b : zones 1AUJB et UC – périmètre de la ZAC du Jas de Beaumont).

Les OAP relatives au secteur Ouest (zone 1AU-c) et secteur Gare (zone 2AU-a) sont inscrites dans un document annexe élaboré par l'Agence d'Urbanisme du Pays d'Aix.

Ces OAP suivent les grands axes du PADD.

Elles prennent la forme de schémas d'aménagement de principes de futures zones à urbaniser AU ou de zones urbaines U.

Elles sont opposables aux tiers dans un rapport de compatibilité, c'est à dire que leurs prescriptions doivent être respectées « dans l'esprit ».

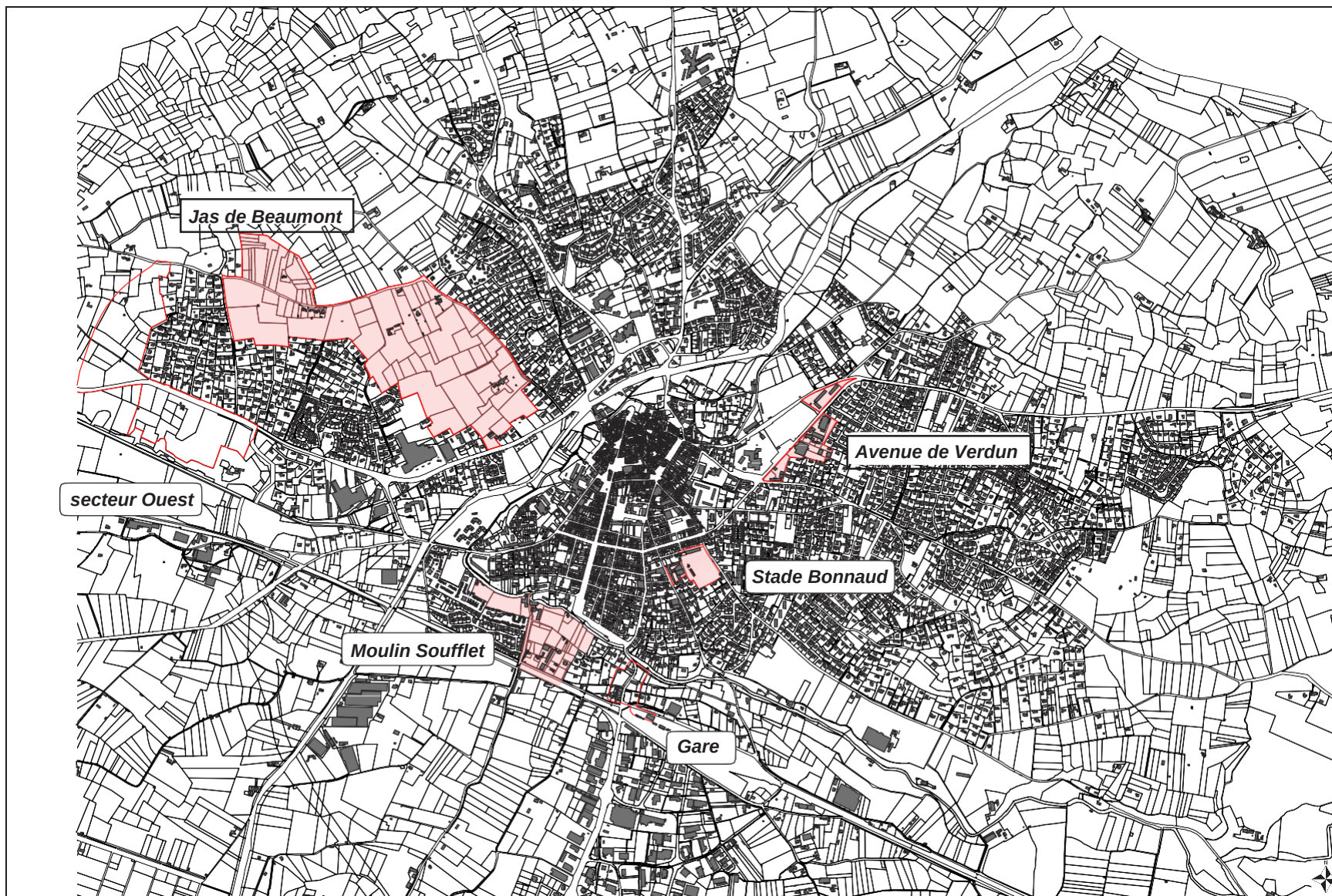
Le zonage et le règlement sont élaborés en cohérence avec ces orientations.

Ces orientations ont pour ambition de préciser les modalités d'aménagement futur de la commune dans un souci de développement durable.

Dans les cas présents, les problématiques inhérentes à la protection du patrimoine végétal, de la biodiversité et du paysage urbain ont été plus particulièrement mis en avant.

La démarche :

- Une analyse préalable de l'état initial des secteurs et de leurs abords permet de dégager les enjeux (en termes de renouvellement, intensification urbaine, de déplacement...)
- Une lecture transversale de ces enjeux a permis de proposer des principes d'aménagement pertinents et adaptés aux secteurs considérés.
- Une présentation de ces principes d'aménagement et leur déclinaison dans le règlement permettra à la collectivité d'atteindre une phase pré-opérationnelle du projet.



I. Un quartier durable au Stade Bonnaud

1. CONTEXTE (sans valeur réglementaire)

1-1 Justification de l'OAP

Les orientations du PADD qui s'y rapportent :

- Renouveler/intensifier les secteurs à potentialités foncières et urbaines
- Valoriser la ville des courtes distances
- Améliorer les liaisons interquartiers
- Conforter la trame verte et bleue

Les objectifs de l'OAP

- Créer un quartier durable (démarche éco-quartier)
- Favoriser la densité à partir de typologies architecturales renouvelées
- Encourager la mixité fonctionnelle (commerces et artisanat en rdch)
- Garantir voir améliorer le fonctionnement urbain tout en proposant un cadre de vie de qualité

1-2 Éléments de diagnostic

Les points d'appui :

- situation urbaine stratégique : entre boulevard urbain et axes structurants
- connexion piétonne avec le centre ancien
- réseaux TC à proximité
- foncier disponible à court/moyen terme
- équipements publics (école, aire de jeux)
- patrimoine bâti (portail stade)
- patrimoine végétal (alignement de platanes)

Les contraintes :

- accessibilité et stationnement automobile
- pollutions sonores potentielles depuis l'avenue Léon Arnoux
- îlot «fermé» : absence de réseau viaire et de traversées piétonnes
- équipements publics à démolir (préfabriqué et gymnase)



2. PRÉSENTATION

Privilégier un quartier durable au stade Bonnaud permet à la ville de Pertuis de valoriser les potentialités urbaines à moyen/ long terme dans un processus de développement durable plus global. Il s'agit de promouvoir des modes de vies solidaires, responsables et une mixité sociale intergénérationnelle.

Le développement des mobilités douces offre à la ville-centre des espaces publics requalifiés.

3. LES ORIENTATIONS LITTÉRALES

L'aménagement sera conçu dans la recherche d'une structuration urbaine.

- Une desserte principale depuis l'avenue Léon-Arnoux et la voie de délestage «V31»
- Une voie inter-quartier pour soulager le boulevard Ledru-Rollin
- Une circulation limitée en interne avec des stationnements en surface mutualisés et partagés
- Des parkings en sous sol pour un véhicule par logement
- Des cheminements piétons internes est-ouest et interquartiers vers le centre historique
- Des espaces publics « de respiration », une aire de jeux maintenue, des espace vert public et/ ou privés
- Conserver la perspective visuelle, urbaine depuis le portail du stade

L'aménagement sera conçu dans une recherche de densité et de mixité.

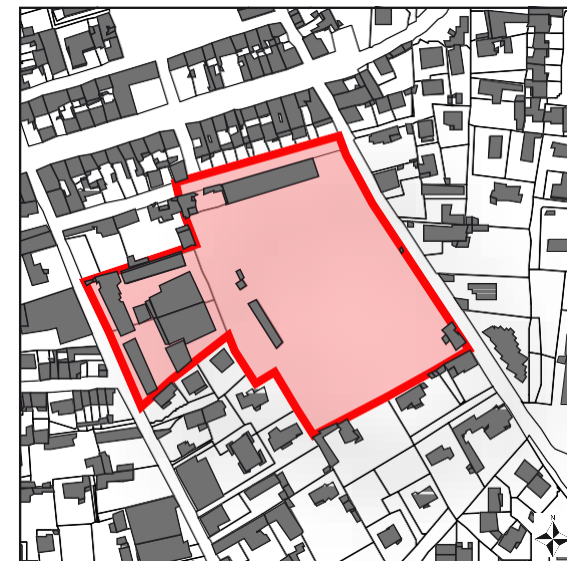
- Un habitat diversifié comprenant collectif et/ou individuel dense (intermédiaire) et individuel groupé en cohérence avec l'urbanisation voisine
- Un habitat mixte d'au moins 30% de logements locatifs sociaux
- Éviter les ségrégations socio-spatiales, rechercher une programmation garantissant tous les modes d'accès au logement qui s'inscrit dans les orientations et les engagements de la ville dans le cadre du PLH. L'objectif est d'assurer une réelle diversification de l'offre autour de l'accession maîtrisée.
- L'accueil des commerces et activités en RDC, notamment sur l'axe piétons historique
- Conserver le bâti existant intéressant du point de vue architectural, patrimonial et/ou urbain (portail)

L'aménagement sera conçu dans une recherche d'intégration urbaine et paysagère.

- Les éléments de paysage préexistants (alignements de platanes) contribuant à l'identité des lieux, intégrés à la composition d'ensemble
- Une voie inter-quartier privilégiant le partage de l'espace (trottoir large, stationnement cycles)
- Créer une façade urbaine qualitative sur l'avenue Léon-Arnoux

L'aménagement de la zone devra être conçu dans une démarche environnementale durable de type AEU, notamment :

- Une recherche d'efficacité et de sobriété énergétique (soigner les implantations, orientations, compacités des volumes, typologies des logements, mobiliser les énergies renouvelables, limiter les déplacements automobiles, favoriser les modes doux de proximité)
- La gestion du cycle de l'eau (ruissellement) en préservant une perméabilité suffisante
- La prise en compte de l'environnement sonore



Surface globale : environ 24.000 m²
Surface destinée à l'habitat : environ 18.000 m²
Potentiel : 160 logements
Densité attendue : 85 log. /ha

4. LES ORIENTATIONS GRAPHIQUES

Un quartier durable, ouvert à la ville

1 Médiathèque
2 Place Garcin
3 Stade Bonnaud portail

Principes de liaisons

-  Voiries existantes
-  Voiries de desserte à créer : Emplacement indicatif

 **Arrêt de bus**

Principales affectations

-  Habitat individuel dense
-  Secteur mixte (collectif semi continu, activités, services)
-  Equipements publics

Cadre de vie

-  Place, square, aire de jeux à créer

Accompagnement végétal

-  Platanes à préserver
-  Alignement à reconduire

Principe de liaisons piétonnes

-  Liaisons interquartiers à créer

Perspective urbaine et paysagère

-  Portail à préserver

 **Façade urbaine** à structurer



Conception : Poidras laetitia - Architecte Urbaniste Sources : C

5. RÉFÉRENCES ARCHITECTURALES ET URBAINES



**Des maisons de ville réinterprétées,
UNE densité proche DU COLLECTIF**



Les Allées de la Roseraie - Grenoble - Isère

Programme : au sein de la ZAc Leconte de Lisle
68 logements en habitat intermédiaire
Surface terrain : 0,51 ha
Hauteur : R+3
Densité : 133 log/ha

Hiérarchisation des espaces qui favorise à la fois l'intimité et le lien social :

- *Espaces publics bordant l'îlot ouverts et accessibles à tous ; il s'agit des jardins publics et des zones de stationnements,*
- *Espaces privés communs situés en coeur d'îlot, il s'agit des venelles végétalisées qui desservent les logements et du stationnement en rez de chaussée,*
- *Espaces d'intimité intégrés aux logements que sont les terrasses, les patios et les balcons.*



II. L'avenue de Verdun requalifiée et habitée

1. CONTEXTE (sans valeur réglementaire).

1-1 Justification de l'OAP

Les orientations du PADD qui s'y rapportent :

- Renouveler/intensifier les secteurs à potentialités foncières et urbaines
- Valoriser la ville des courtes distances
- Améliorer les liaisons interquartiers

Les objectifs de l'OAP :

- Créer un quartier durable (démarche éco-quartier)
- Favoriser la densité à partir de typologies architecturales renouvelées
- Encourager la mixité fonctionnelle (commerces et artisanat en RDC)
- Garantir la qualité de la silhouette urbaine et des espaces de transition

1-2 Éléments de diagnostic

Les points d'appui :

- situation urbaine stratégique sur axe structurant
- connexion piétonne avec le centre ancien
- réseaux TC à proximité
- foncier disponible à court/moyen terme
- équipements publics à proximité
- patrimoine végétal (alignement de platanes)
- ouverture visuelle face au stade
- perspective sur le Massif du Luberon

Les contraintes :

- stationnement automobile
- pollutions sonores depuis l'avenue Verdun
- mitoyenneté (habitat pavillonnaire R+1)
- îlot «fermé» : absence de réseau viaire et de traversées piétonnes



2. PRÉSENTATION

Privilégier un quartier durable sur l'avenue Verdun permet à la ville de Pertuis de valoriser les potentialités urbaines à moyen/long terme dans un processus de développement durable plus global.

Il s'agit de promouvoir des modes de vies solidaires, responsables et une mixité sociale intergénérationnelle.

Le développement des mobilités douces offre à la ville-centre élargie des espaces publics requalifiés.

3. LES ORIENTATIONS LITTÉRALES

L'aménagement sera conçu dans la recherche d'une structuration urbaine.

- Une desserte principale depuis l'avenue de Verdun requalifiée (trottoirs élargis et plantés)
- Une circulation limitée en interne avec des stationnements en surface mutualisés et partagés
- Des parkings en sous sol pour un véhicule par logement
- Des cheminements piétons interquartiers vers le centre ville
- Des espaces « de respiration » (jardins privés et / ou espace vert partagé) sur mitoyenneté pavillonnaire

L'aménagement sera conçu dans une recherche de densité et de mixité.

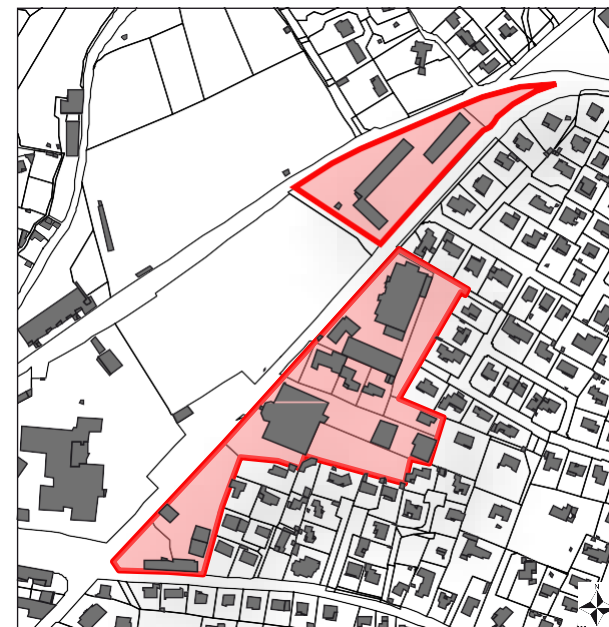
- Un habitat diversifié comprenant collectif et/ou individuel dense (intermédiaire) et individuel groupé en cohérence avec l'urbanisation voisine
- Un habitat mixte d'au moins 30 % de logements locatifs sociaux
- L'accueil des commerces et activités en RDC, préférentiellement situés secteur collège et rond point nord

L'aménagement sera conçu dans une recherche d'intégration urbaine et paysagère.

- Les éléments de paysage préexistants (alignements de platanes) contribuant à l'identité des lieux préservés et reconduits
- Une voie de desserte interne privilégiant le partage de l'espace (trottoir large, stationnement cycles)
- Créer une silhouette et développer une façade urbaine qualitative sur l'avenue de Verdun (variété architecturale attendue)

L'aménagement de la zone devra être conçu dans une démarche environnementale durable de type AEU, notamment :

- Une recherche d'efficacité et de sobriété énergétique (soigner les implantations, orientations, compacités des volumes, typologies des logements, mobiliser les énergies renouvelables, limiter les déplacements automobiles, favoriser les modes doux de proximité)
- La gestion du cycle de l'eau (ruissellement) en préservant une perméabilité suffisante
- La prise en compte de l'environnement sonore



Surface globale : environ 37.500 m²

Surface destinée à l'habitat : environ 31.000 m²

Potentiel : 100 à 160 logements

Densité attendue : 30 à 50 log. /ha

4. LES ORIENTATIONS GRAPHIQUES



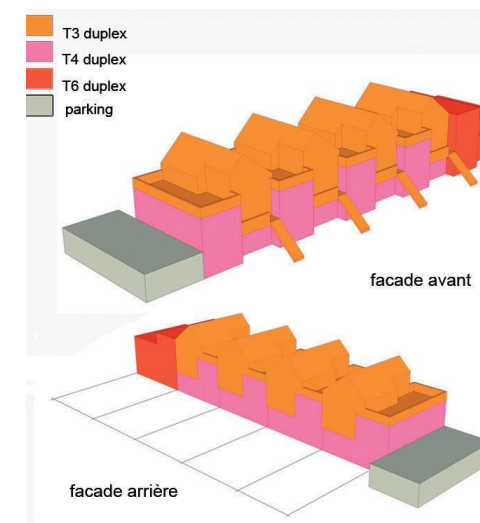
Une avenue requalifiée et habitée

- Principes de liaisons**
Voiries existantes
Voiries de desserte à créer : Emplacement indicatif
- Arrêt de bus**
- Principales affectations**
Habitat individuel dense / collectif semi continu
Secteur mixte (logements, activités, services)
- Cadre de vie**
Respiration spatiale, parc et/ou jardins
- Accompagnement végétal**
Platanes à préserver
Alignement à reconduire
- Principe de liaisons piétonnes**
Liaisons interquartiers à créer
Elargissement du trottoir sur avenue
- Perspective urbaine et paysagère**
Maintenir la haie basse
- Façade urbaine à structurer**

5. RÉFÉRENCES ARCHITECTURALES ET URBAINES



Des maisons de ville réinterprétées



Plein sud – Acigné– Maine et Loire

Programme : au sein de la ZAC de la Timonière :
 18 maisons de ville (8 T3, 8 T4 et 2 T6) en accession
 Surface terrain : 3.700 m²
 Hauteur : au maximum R+3
 Densité : 49 log/ha

Imbrication de duplex exemplaires avec :

- espaces intermédiaires et accès différenciés
- espace extérieurs en lien avec pièces de vie
- terrasses à l'abri des regards

III. Parachever l'urbanisation du quartier du Moulin Soufflet

1. CONTEXTE (sans valeur réglementaire).

1-1 Justification de l'OAP

Les orientations du PADD qui s'y rapportent :

- Élargir le centre-ville
- Renouveler/intensifier les secteurs à potentialités foncières et urbaines
- Améliorer les liaisons interquartiers
- Valoriser la nature en ville
- Protéger la trame verte et bleue

Les objectifs de l'OAP :

- Parachever l'urbanisation du quartier en lui apportant diversité de l'habitat, liaisons et équipements complémentaires
- Dessiner une limite claire entre urbanisation et espaces paysagers pour mieux les valoriser et les préserver
- Garantir voir améliorer le fonctionnement urbain tout en préservant le cadre de vie, offrir un paysage de qualité

1-2 Éléments de diagnostic

Les points d'appui :

- situation urbaine stratégique : porte d'entrée alternative sur la ville haute
- foncier disponible à court/moyen terme
- équipement public en projet (services mairie, musée)
- patrimoine bâti (moulin, terrasses)
- patrimoine végétal et hydraulique (coteau boisé, haies, canal Sud Luberon et jardins)
- voie verte le long du canal
- un espace ouvert visible depuis la promenade du «Roc Assis»
- une perspective sur le plateau « parvis du Luberon » et la ville historique

Les contraintes :

- la voie ferrée sud et la traverse limitée
- les voiries non adaptées (élargissement et requalification nécessaires)
- absence de cohésion et mitage (habitat individuel hors procédure, pas de liaisons interne)
- pollutions sonores potentielles trafic ferroviaire



2. PRÉSENTATION

Parachever l'urbanisation du secteur du Moulin permet à la ville de Pertuis de valoriser les potentialités urbaines à court et moyen terme.

Le développement des mobilités douces offre à la ville-centre élargie des espaces de nature - espaces publics support d'aménités très attendues - renouvelant l'attractivité même de la ville-centre.

3. LES ORIENTATIONS LITTÉRALES

L'aménagement sera conçu dans la recherche d'une valorisation d'ensemble.

- Une desserte principale depuis le Chemin du moulin et une desserte interne Nord - Sud
- Requalifier le Chemin du Moulin (traitement des abords, arrêt de bus, traversée piétonne)
- Une circulation limitée en interne avec des parkings mutualisés
- Des cheminements piétons internes est-ouest et interquartiers
- Une liaison avec la coulée verte du canal Sud Luberon et des espaces de respiration pré-existants en pied de coteau (jardins familiaux, prés, vergers)
- Conserver des porosités visuelles vers le coteau depuis le chemin du Moulin et les voies de desserte internes à créer

L'aménagement sera conçu dans une recherche de densité acceptable avec l'urbanisation voisine.

- Un habitat diversifié comprenant un habitat individuel groupé et à dominante individuel (sur secteur pré-existant)
- Un habitat mixte d'au moins 30 % de logements locatifs sociaux
- L'implantation des services municipaux, locaux mairie et parkings publics
- Conserver le bâti existant intéressant du point de vue architectural, patrimonial et/ou urbain (ex moulin)

L'aménagement sera conçu dans une recherche d'intégration paysagère.

- Les éléments de paysage préexistants (boisements, haies, canaux, jardins, terrasses) contribuant à l'identité des lieux, intégrés à la composition d'ensemble
- Les mouvements de terrain limités au strict nécessaire
- La ripisylve du canal préservée
- Créer une façade urbaine qualitative depuis le plateau-belvédère et la voie verte du canal

L'aménagement de la zone devra être conçu dans une démarche environnementale durable de type AEU, notamment :

- Une recherche d'efficacité et de sobriété énergétique (soigner les implantations, orientations, compacités des volumes, typologies des logements, mobiliser les énergies renouvelables, limiter les déplacements automobiles, favoriser les modes doux de proximité)
- Le respect des éléments de relief (terrasses) et de l'existant (fossés, jardins)
- Des solutions constructives adaptées au terrain afin de limiter la sensibilité technique du sous sol à la construction
- La gestion du cycle de l'eau (ruissellement) en préservant autant que possible la perméabilité du secteur
- La prise en compte de l'environnement sonore



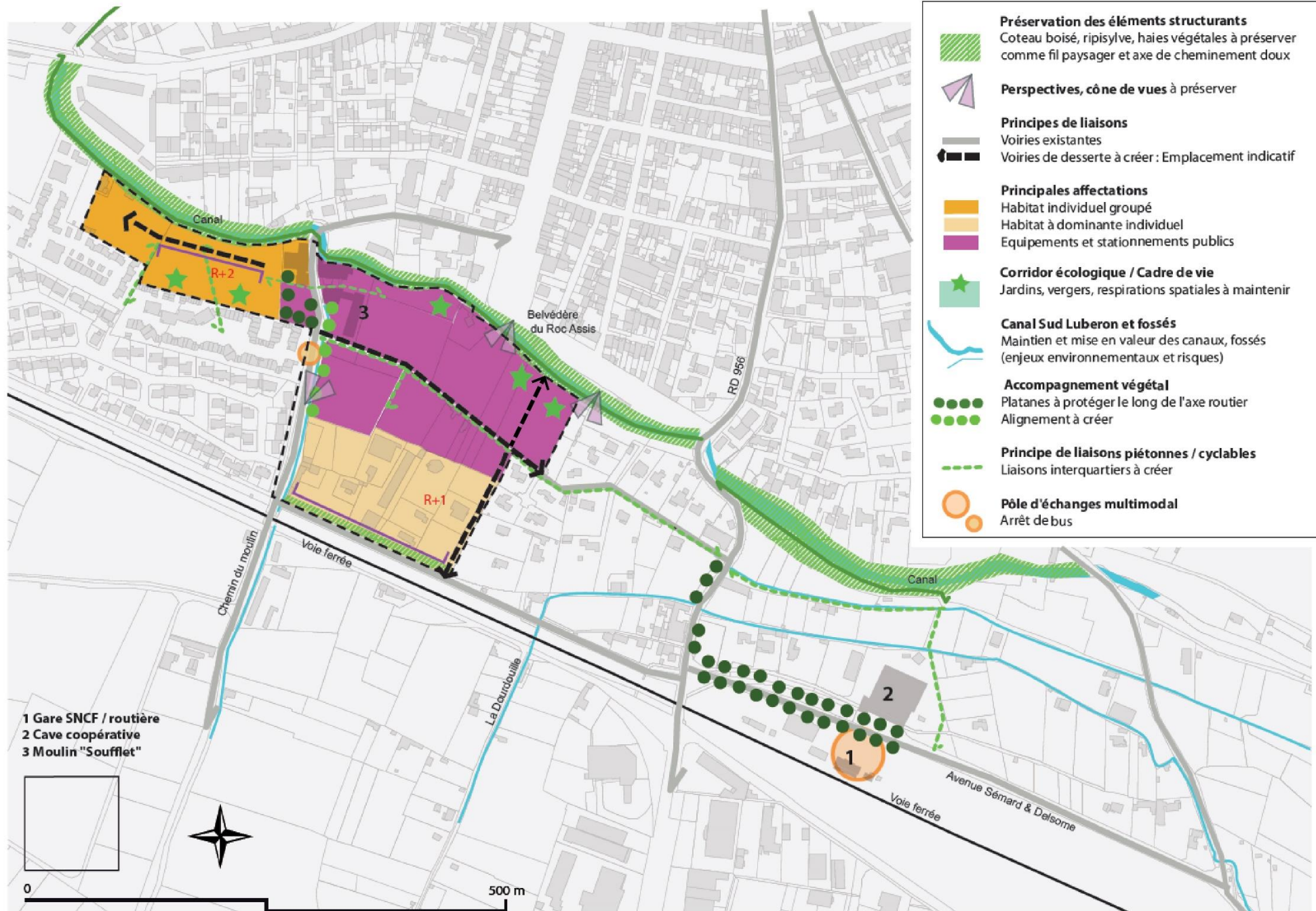
Surface globale : environ 86.700 m²

Surface destinée à l'habitat : environ 36.500 m²

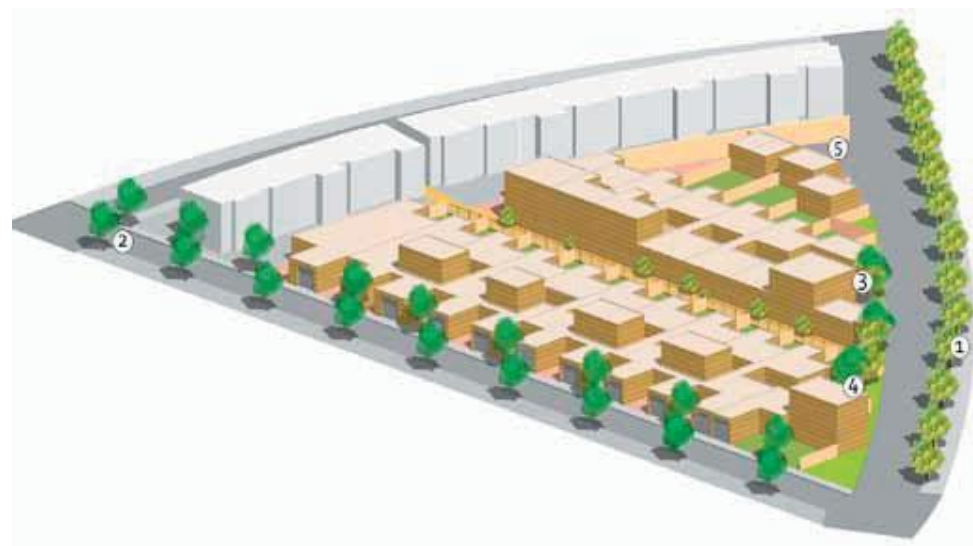
Potentiel : 70 logements

Densité attendue : 20 log. /ha

4. LES ORIENTATIONS GRAPHIQUES



5. RÉFÉRENCES ARCHITECTURALES ET URBAINES



Des maisons INDIVIDUELLES réinterprétées

Les Villas Vanille – Montpellier – Hérault

Programme : au sein de la ZAC Malbosc : 17 maisons de ville

Surface terrain : 0,48 hectare

Hauteur : au maximum R+1

Densité : 35 log/ha

Organisation et gestion des espaces de vie permettant l'intimité :

- patios offrant un puits de lumière intérieur et une terrasse à l'abris des regards,
- orientation des logements pour éviter les vis à vis : avec d'un côté, des jardins donnant sur la voie piétonne à l'écart des nuisances de la rue et de l'autre des jardins préservés des regards par la présence de garages en front de rue.

4. Les terrasses du Jas de Beaumont, entre ville et campagne

a. Zones 2AU-b, 1AU-e et 1AU-f

1. CONTEXTE (sans valeur réglementaire).

1-1 Justification de l'OAP

Les orientations du PADD qui s'y rapportent :

- Elargir le centre ville
- Renouveler/intensifier les secteurs à potentialités foncières et urbaines
- Valoriser la ville des courtes distances
- Améliorer les liaisons interquartiers
- Valoriser la nature en ville

Les objectifs de l'OAP :

- Créer un quartier durable (démarche éco-quartier)
- Favoriser la densité à partir de typologies architecturales renouvelées
- Encourager la mixité fonctionnelle (commerces et artisanat en RDC)
- Garantir la qualité de la silhouette urbaine et des espaces de transition

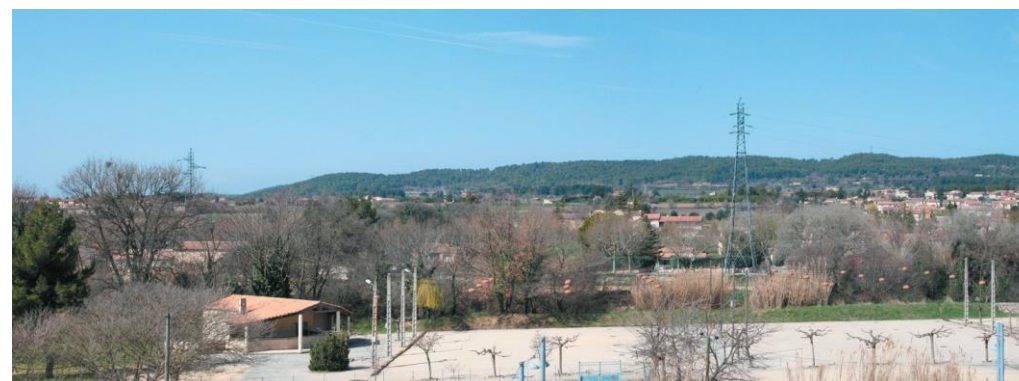
1-2 Éléments de diagnostic

Les points d'appui :

- situation urbaine stratégique à proximité d'axes structurants
- connexion piétonne avec le centre ancien
- réseaux TC à proximité
- foncier disponible à court/moyen terme
- équipements publics à proximité
- patrimoine végétal (boisements, vergers)
- ouvertures visuelles sur le centre ancien et perspective sur la Ste Victoire

Les contraintes :

- accessibilité routière
- mitoyenneté (habitat pavillonnaire R+1)
- secteur «fermé» : absence de liaisons Est/Ouest
- inondabilité de la vallée de l'Eze
- pollutions sonores depuis le boulevard Jean-Guigues



2. PRÉSENTATION

Il est précisé que cette OAP s'applique uniquement aux zones 2AU-b, 1AU-e et 1AUf.

Concevoir un quartier durable sur les terrasses du Jas de Beaumont permet à la ville de Pertuis de valoriser les potentialités urbaines à moyen/long terme dans un processus de développement durable plus global.

Il s'agit en premier lieu d'achever le secteur Nord dans le respect des lieux habités et sa capacité fonctionnelle (voirie, réseaux, pluviales). Il s'agit dans un second temps de promouvoir des modes de vies plus solidaires, responsables et une mixité sociale intergénérationnelle.

Le développement des mobilités douces offre à la ville-centre élargie des espaces publics de qualité (parcs, venelles et parcours cyclable sécurisé).

3. LES ORIENTATIONS LITTÉRALES

L'aménagement sera conçu dans la recherche d'une organisation d'ensemble.

- Un contournement Nord Ouest depuis la Draille Pugère pour accessibilité
- Une desserte dominante depuis le chemin de Peyrière requalifié (trottoirs et abords plantés)
- Un axe Nord Sud structurant et irriguant le quartier (ligne bus affirmée)
- Une circulation limitée en coeur d'îlots avec des stationnements mutualisés et partagés en surface
- Des parkings en sous-sol ou/et semi-enterrés pour un véhicule par logement
- Des cheminements piétons interquartiers Est-Ouest et centre ville
- Un linéaire de cheminement doux sur mitoyenneté pavillonnaire des «Moulières»
- avec végétalisation associée de manière à garantir une couture urbaine apaisée

L'aménagement sera conçu dans une recherche de densité et de mixité.

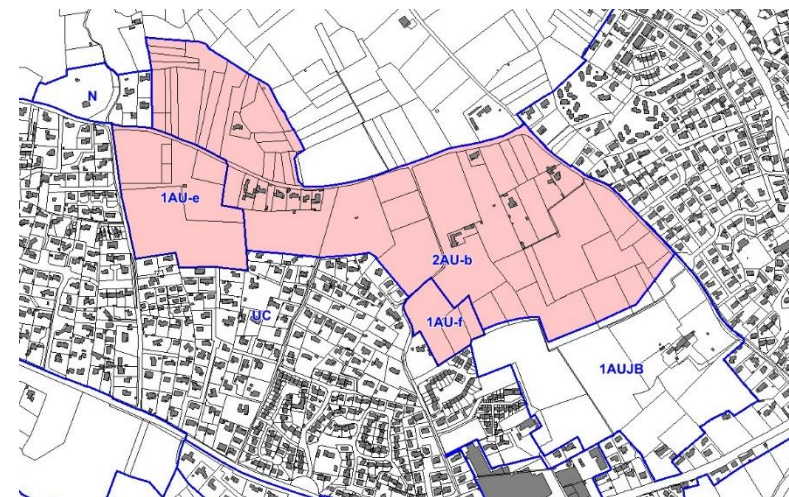
- Un habitat diversifié comprenant collectif, individuel dense (intermédiaire) et individuel groupé en cohérence avec l'urbanisation voisine
- Un habitat mixte : 70% à coût maîtrisé dont 40% locatifs sociaux (critères ZAC communautaire CPA)
- Éviter les ségrégations socio-spatiales, rechercher une programmation garantissant tous les modes d'accès au logement qui s'inscrit dans les orientations et les engagements de la ville dans le cadre du P.L.H. L'objectif est d'assurer une réelle diversification de l'offre autour de l'accession maîtrisée.

L'aménagement sera conçu dans une recherche d'intégration urbaine et paysagère.

- S'appuyer sur les perspectives paysagères (centre ville, beffroi) et géographiques (la Ste Victoire) pour la composition urbaine
- Les éléments de paysage préexistants (boisements, vergers) contribuant à l'identité des lieux préservés et reconduits
- Les voies de desserte internes privilégiant le partage de l'espace (trottoir large, stationnement cycles)
- Créer une silhouette et développer des façades urbaines qualitatives (variété architecturale attendue)

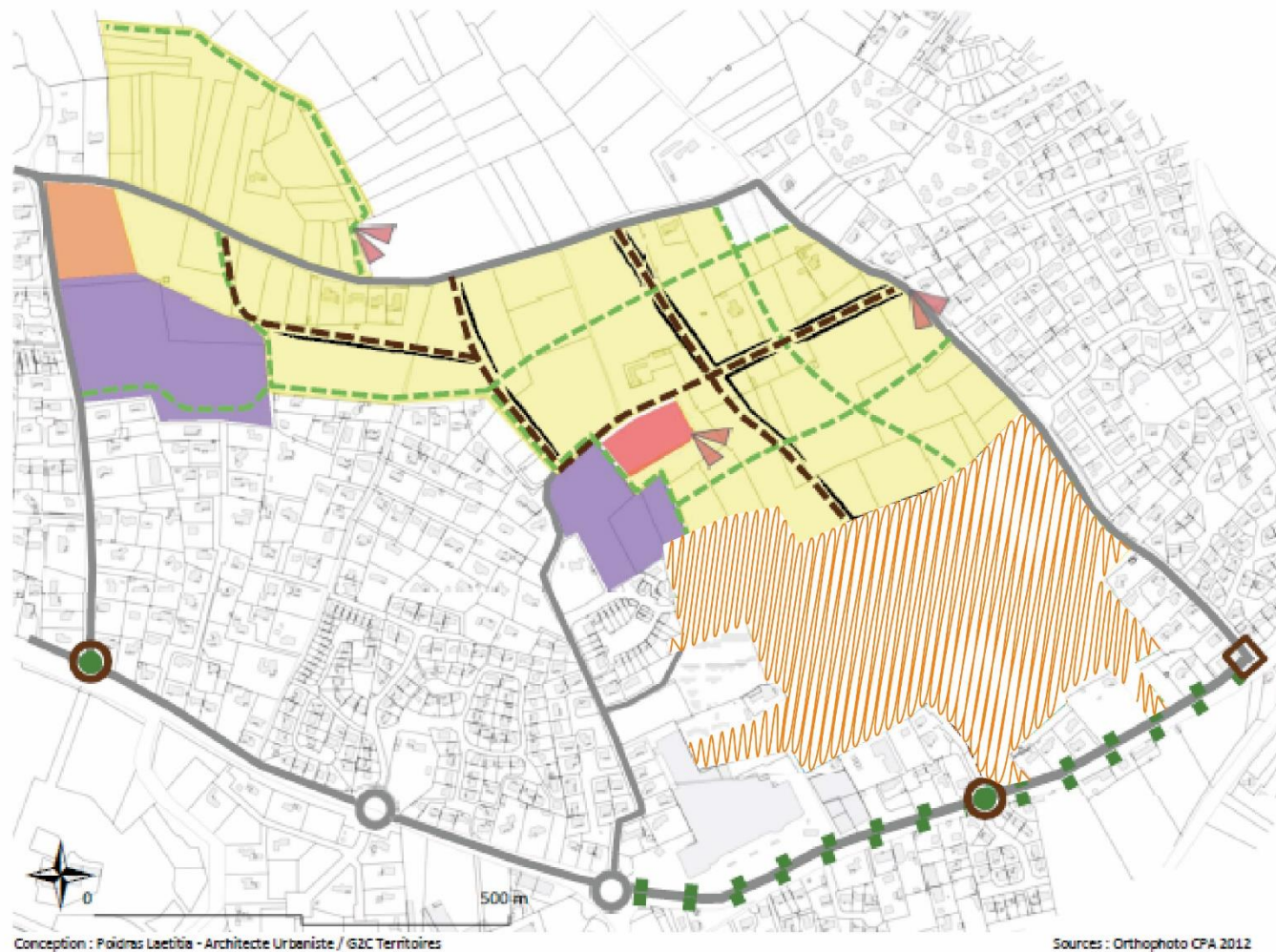
L'aménagement de la zone devra être conçu dans une démarche environnementale durable de type AEU, notamment :

- Une recherche d'efficacité et de sobriété énergétique (soigner les implantations, orientations, compacités des volumes, typologies des logements, mobiliser les énergies renouvelables, limiter les déplacements automobiles, favoriser les modes doux de proximité)
- La gestion du cycle de l'eau (ruissellement) en préservant une perméabilité suffisante



Surface globale : environ 34,7ha
dont espaces naturels et jardins : environ 50 000 m²
Potentiel : 1200 à 1550 logements
Densité attendue : 40 à 50 log./ha

4. LES ORIENTATIONS GRAPHIQUES



Corridor écologique / Cadre de vie	
	Zone non couverte par la présente OAP
	Espace public central à aménager
	Percée visuelle sur le centre ancien à préserver
Accompagnement végétal	
	Platanes à protéger le long de l'axe routier
Principe de liaisons piétonnes / cyclables	
	Cheminements doux à conserver ou à créer (tracé indicatif)
Principes de liaisons	
	Voies existantes
	Voies structurantes à créer (tracé indicatif)
	Aménagement de giratoires
	Aménagement d'un carrefour sécurisé
Principales affectations	
	Secteurs mixtes à dominante résidentielle (petits collectifs, individuel groupé, individuel)
	Secteurs à dominante d'équipements publics ou d'intérêt collectif et d'aménagement d'espaces publics
	Secteur d'équipements publics et/ou d'habitat
	Façade urbaine à structurer le long des voies structurantes

5. RÉFÉRENCES ARCHITECTURALES ET URBAINES

Des formes villageoises, des maisons de ville et collectifs réinterprétés

Vallon des vignes - Le Beausset - Var

Programme : Extension de bourg
118 logements (51 maisons de ville et 67 collectifs)
Surface terrain : 1,8 hectare
Hauteur : au maximum R+3
Densité : 50 à 60 log/ha



Une greffe de centre bourg réussie :

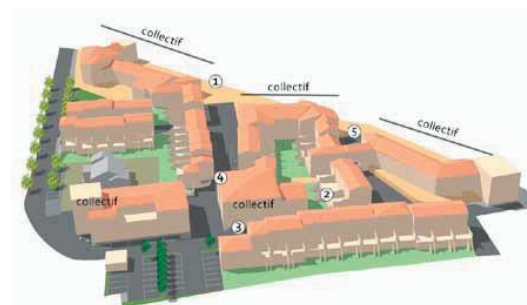
- une homogénéité des voies et espaces publics,
- un respect de l'ordonnancement et des volumétries du centre bourg,
- des perméabilités piétonnes.

Un front urbain qualitatif s'ouvrant sur l'espace agricole :

- contribuant à une silhouette villageoise harmonieuse,
- organisant une transition douce entre espace bâti et espace agricole via un espace public ouvert.

Une bonne gestion du stationnement :

- une nombre de place suffisant évitant l'envahissement des espaces publics par la voiture.

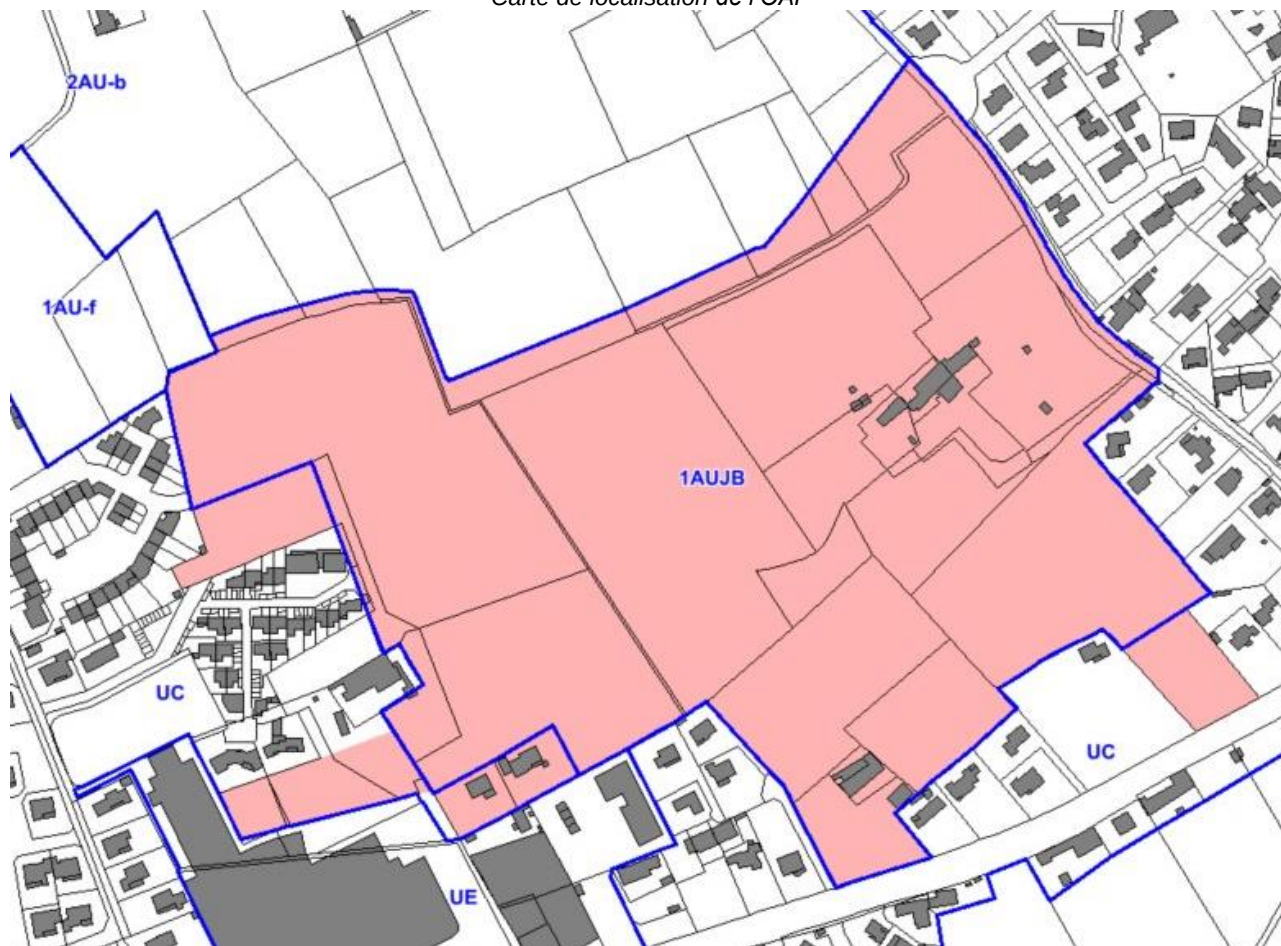


4. Les terrasses du Jas de Beaumont, entre ville et campagne

b. Zones 1AUJB et UC – périmètre de la ZAC du Jas de Beaumont

Une orientation d'aménagement et de programmation a été établie sur la zone 1AUJB et une partie de la zone UC correspondant au périmètre de la ZAC du Jas de Beaumont, sur la partie Sud des terrasses du Jas de Beaumont.

Carte de localisation de l'OAP



1. INTENTIONS GENERALES D'AMENAGEMENT

Le projet devra poursuivre l'objectif de créer un véritable quartier animé avec des logements, des commerces, des services, des parcs urbains, etc. Il prévoit ainsi :

- Environ 400 logements répartis dans les différents îlots pour une densité moyenne à l'échelle des îlots de 50 logements par ha ;
- Environ 170 logements sociaux répartis sur les différents secteurs de la zone et selon différentes typologies (petits collectifs, logements individuels superposés et logements individuels en bande) ;
- Une place ouverte avec stationnement qui sera accompagnée de commerces (restaurant, boutiques...) et de services (salle de sport, services médicaux, ...) ;
- Un espace patrimonial et paysager préservé autour de la bastide et prolongé le long du coteau ;
- Un parc urbain situé au sud en continuité avec les bords de l'Eze ;
- Des voiries larges et accueillantes permettant de recevoir du stationnement, des déplacements piétons et cycles.

Le projet s'appuie sur les projets d'équipement environnants à l'ouest de la commune : groupe scolaire, complexe sportif, Etablissement d'Hébergement pour Personnes Agées Dépendantes (EPHAD), Centre Hospitalier Intercommunal Aix-Pertuis (CHIAP) et Institut Médico Educatif (IME).

2. LES ELEMENTS DE PROGRAMMATION

Essentiellement graphique, cette orientation d'aménagement définit les principes de compositions majeurs et est largement complétée par le règlement sur des points précis.

L'aménagement de la zone se réalisera **au cours d'une ou plusieurs opérations d'aménagement d'ensemble** à l'exception des secteurs identifiés dans le schéma de principe d'aménagement en page suivante.

A l'échelle de la zone, la surface de plancher maximale, ne devra pas dépasser 32 000m², à l'exception des constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif pour lesquelles la surface de plancher maximum n'est pas réglementée.

L'aménagement sera conçu dans une recherche de densité et de mixité.

- Un habitat diversifié comprenant collectif, individuel dense (intermédiaire) et individuel groupé en cohérence avec l'urbanisation voisine
- Un habitat mixte respectant la Servitude de Mixité Sociale n°5 (SMS 5) sur la zone 1AUJB, 40% à minima de logements sociaux au sens de la loi SRU (Logements Locatifs Sociaux – LLS, Prêt Social Location-Accession – PSLA et Bail Réel et Solidaire – BRS) et 30% à minima de logements en accession à coût maîtrisé ;
- Il convient d'éviter les ségrégations socio-spatiales, rechercher une programmation garantissant tous les modes d'accès au logement qui s'inscrit dans les orientations et les engagements de la ville dans le cadre du P.L.H. L'objectif est d'assurer une réelle diversification de l'offre autour de l'accession maîtrisée.

Afin de garantir la création minimale de 392 logements, ces derniers seront répartis dans les différents îlots pour une densité minimale brute¹, de :

- 50 logements par hectare à l'échelle des îlots ;
- 30 logements par hectare à l'échelle de la zone 1AUJB ;
- 27 logements par hectare à l'échelle de l'OAP.

L'aménagement sera conçu dans une recherche d'intégration urbaine et paysagère.

- S'appuyer sur les perspectives paysagères (centre ville, beffroi) et géographiques (la Ste Victoire) pour la composition urbaine ;
- Les voies de desserte internes privilégiant le partage de l'espace (trottoir large, stationnement cycles) ;
- Créer une silhouette et développer des façades urbaines qualitatives (variété architecturale attendue).

L'aménagement de la zone devra être conçu dans une démarche environnementale durable de type AEU, notamment :

- Une recherche d'efficacité et de sobriété énergétique (soigner les implantations, orientations, compacités des volumes, typologies des logements, mobiliser les énergies renouvelables, limiter les déplacements automobiles, favoriser les modes doux de proximité) ;
- La gestion du cycle de l'eau (ruissellement) en préservant une perméabilité suffisante.

¹ La **densité brute** est le nombre de logements par hectare au sein d'une opération (espaces verts, voiries, stationnements etc... inclus)

3. SCHEMA DE PRINCIPLE D'AMENAGEMENT DE LA ZONE 1AUJB ET DE LA ZAC DU JAS DE BEAUMONT



4. LA QUALITE DE L'INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET PAYSAGERE

Organisation générale

De manière générale l'organisation du secteur respectera les principes édictés dans le schéma ci-avant.

On retrouvera en partie Sud, les principaux espaces verts qui seront à aménager ainsi que l'accès principal qui se fera depuis le Boulevard Jean Guigues (D119).

Au centre, sera localisée la majorité des logements regroupant diverses typologies.

En partie Nord et en franges, seront principalement regroupés, les logements individuels et quelques intermédiaires.

Les constructions d'habitat collectif et intermédiaire, denses, seront préférentiellement implantées le long de l'axe Nord-Sud principal ou au Nord du Parc.

Implantation des constructions

Les constructions devront s'implanter en respectant les principes de lots matérialisés dans le schéma d'aménagement de l'OAP.

Les commerces, bureaux, l'artisanat et les services ne seront autorisés que dans le secteur matérialisé dans l'OAP et uniquement en rez-de-chaussée des bâtiments. Ces derniers seront limités à 300m² de surface de plancher par activité, sans dépasser 1000m² de surface de plancher cumulée, toutes activités confondues.

Traitement des espaces verts

Des espaces verts devront être aménagés en partie Sud et au centre, selon un axe Est/Ouest, afin d'assurer une bonne intégration paysagère du secteur. Pourront être aménagés dans ces espaces des retenues, fossés ou des noues permettant la rétention, l'acheminement et l'infiltration des eaux pluviales ainsi que du mobiliers urbains et autres équipements publics s'insérant dans des parcs urbains (exemples : jeux pour enfants, tables de pique-niques, équipements sportifs, parcours de santé, sentiers découvertes, WC, etc...).

Des espaces matérialisés seront à végétaliser à l'aide de plantes locales notamment, le long des principales voies d'accès.

Les haies, lisières ainsi que les arbres gîtes repérés sont à maintenir et préserver lors de l'aménagement de la zone.

La zone présente plusieurs haies et lisières favorables au gîte et à la chasse de nombreuses espèces de chiroptères. Certains de ces corridors vont être détruits lors de l'aménagement de la zone. Afin de réduire l'impact de ce projet, la plantation de haies tout le long de la délimitation de la zone du projet devra être réalisée. Le choix des essences à planter devra se porter d'abord sur des espèces indigènes. De plus, afin de reconnecter cette zone d'un point écologique, il est important que ces haies soient liées avec les autres haies déjà existantes au nord de la zone d'étude. La localisation précise pour la plantation de nouvelles haies devra être déterminée en amont du chantier par un écologue mandaté, dans le cadre de la conduite des travaux.

Les aménagements liés à l'infiltration des eaux pluviales pourront être végétalisés.

Espace patrimonial à préserver

Dans l'espace patrimonial à préserver autour de la bastide existante, repéré dans le schéma d'aménagement de l'OAP, seules les extensions des habitations existantes sont autorisées. Le caractère patrimonial et paysager de la zone est à conserver.

Imperméabilisation des sols

A l'échelle de la zone, il est imposé 40% d'espace non imperméabilisé.

Le taux maximal d'imperméabilisation est de :

- 70% sur les macro-lots ;
- 75% sur les lots individuels de moins de 200m² ;
- 67% pour les lots entre 200 et 300m² ;
- 57% pour les lots de plus de 300m².

Eclairages

Tout éclairage permanent est proscriit, surtout s'il s'agit d'halogènes, sources puissantes de lumière.

Une utilisation ponctuelle peut être tolérée, seulement si les conditions suivantes sont respectées :

- minuteur ou système de déclenchement automatique (système plus écologique mais aussi plus économe et dissuasif (sécurité)) ;
- éclairage au sodium à basse pression (si impossible sodium haute pression) ;
- si les LEDs sont envisagées, attention à la puissance et la longueur d'onde (certaines attirent les insectes fortement). La couleur orangée doit être privilégiée (590 nm) ;
- orientation des réflecteurs vers le sol, en aucun cas vers le haut ;
- l'abat-jour doit être total ; le verre protecteur plat et non éblouissant (des exemples de matériels adaptés sont cités dans les documentations de l'Association Nationale pour la Protection du Ciel Nocturne (ANPCN)) ;

- moins de 5 % de l'émission lumineuse doit se trouver au-dessus de l'horizontale ;
- à proximité du parc urbain et de l'ensemble des espaces verts ou à vocation plus naturelle : minimiser les éclairages inutiles et éviter tout éclairage dans le parc afin de permettre un développement de populations animales (amphibiens, insectes, etc.)
- pour les parkings : privilégier les éclairages au sol.

Percée visuelle

La percée visuelle vers le centre ancien matérialisée sur le schéma de principe doit être préservée.

Pour cela, les constructions situées à proximité immédiate :

- sur le principe de lot destiné aux logements individuels groupés en bleu, ne devront pas être plus hautes que du R+1 ;
- sur le principe de lot destiné aux logements intermédiaires en beige, devront être édifiées sur la partie Nord du lot, le long de la voie qui sera créée.

5. LA QUALITE ENVIRONNEMENTALE ET LA PREVENTION DES RISQUES

De manière générale, la plantation de végétaux à fort potentiel allergisant devra être évitée. Le guide d'information « *Végétation en ville* » du RNSA peut être consulté pour aider au choix des essences. Les espèces exotiques tout comme l'emploi de biocides et d'engrais sont proscrits

Pourra également être consulté, le cahier des charges paysage / espace urbain proposant un catalogue des plantations endémiques.

Les aménagements nécessaires à la collecte des déchets ménagers doivent être prévus et dimensionnés pour répondre aux besoins du projet. Les aménageurs devront prendre en charge, soit le renforcement du point de collecte existant, soit plus probablement, la création de nouveaux points de collecte, selon les projets envisagés et leur capacité.

Pourront être exigés, après consultation des services compétents en matière de traitement des déchets : un abri réservé au stockage des containers d'ordures ménagères, des containers adaptés au tri sélectif ainsi qu'une aire de présentation de ces containers à proximité de la voie empruntée par les véhicules de collecte.

L'ensemble des prescriptions liées aux risques ou à la défense incendie édictées dans le règlement écrit du PLU, ainsi que dans le PPRI de l'Eze sont applicables.

Les zones rouges du PPRI de l'Eze ont été reportées à titre informatif sur le schéma de principes. Sur la zone, elles correspondent notamment à l'axe d'écoulement dans lequel aucune construction n'est autorisée. Pour le périmètre opposable et le règlement du PPRI, se référer aux annexes du PLU.

6. LES BESOINS EN MATIERE DE STATIONNEMENT

130 places de stationnement visiteurs, devront être réalisées à minima sur l'ensemble de la zone dans les secteurs ciblés sur le schéma de principe.

Les autres places de stationnements devront respecter les seuils suivants :

- Pour les logements collectifs et intermédiaires, il est demandé à minima, la réalisation de 1,5 place de stationnement par logement ;
- Pour les logements individuels et individuels groupés, il est demandé à minima, la réalisation de 2 places de stationnement par logement ;
- Pour les bureaux, l'artisanat et commerces, il est demandé à minima, la réalisation de 1 place par tranche de 100m² de surface de plancher entamée.

Les places de stationnement pourront être réalisées sur les différents lots ou dans un parking extérieur aux lots situé dans le périmètre de l'OAP. Le stationnement souterrain est autorisé.

7. LA DESSERTE PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

L'orientation d'aménagement et de programmation n'entrave pas la réalisation d'une desserte par les transports en communs.

Les principes édictés sur le schéma d'aménagement pourront être adaptés pour permettre la desserte par les transports en commun.

Un arrêt de bus à proximité de la voie d'accès depuis le Boulevard Jean Guigues sera à aménager.

8. LA DESSERTE DES TERRAINS PAR LES VOIES ET RESEAUX

Desserte par les voies

L'accès principal à la zone s'effectuera depuis le Boulevard Jean Guigues et le futur giratoire.

Trois autres voies pourront être créées conformément au schéma de principe, deux depuis le Chemin de la Peyriere, et une voie depuis la rue Gustave Lancon.

Un réseau de liaisons piétonnes sera à mettre en place pour pouvoir circuler entièrement à pied sur le secteur conformément au schéma de principes.

Les voies primaires et secondaires seront à double sens, d'un minimum de 5m, hors stationnement et trottoir (cf. dispositions générales du règlement écrit).

Desserte par les réseaux

Les réseaux d'eau et d'électricité sont présents à proximité du site. Les points de raccordement doivent être créés en limite de zone et reliés aux réseaux existants. Les raccordements doivent être dimensionnés pour l'ensemble du secteur. Le secteur doit être relié aux réseaux de collecte les plus proches (se rapprocher des services compétents pour connaître la localisation des réseaux).

D'une façon générale les réseaux créés devront être préférentiellement implantés sous les voiries (sauf contrainte technique). Le système d'assainissement de la zone devra respecter le zonage d'assainissement (cf. annexes du PLU).

Les ouvrages/installations et/ou équipements de gestion des eaux pluviales seront créés au Nord de la zone. Les rejets des eaux pluviales devront être effectués dans le talweg sec en aval.

VILLE DE PERTUIS (84120)

Département de Vaucluse

PLAN LOCAL D'URBANISME



IV. ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION (OAP)



une société
du groupe **scet**



URBANISME ET TERRITOIRES
Jean-Claude Rodde
5, rue du Clos René
34000 Montpellier
Tél : 06.14.36.92.31
urbanisme_territoires@yahoo.fr

LAËTITIA POIDRAS
Architecte - Urbaniste
8, rue Léonce Briegne
84160 Cucuron
Tél : 04.90.77.27.85
laetitia.poidras@wanadoo.fr



**AGENCE D'URBANISME PAYS D'AIX -
DURANCE**
Le Mansard Bât C 4e étage - Place Martin
Luther King Avenue du 8 mai 1945
13090 Aix-en-Provence
Tél : 04.42.23.12.17 - Fax : 04.42.96.56.35
aupa@aupa.fr



Pertuis

Orientations d'aménagement et de programmation (OAP) Entrée de ville Sud / secteur Gare

Août 2019



Agence d'Urbanisme Pays d'Aix - Durance

Le Mansard Bât C 4^e étage • Place Martin Luther King • Avenue du 8 mai 1945 • 13090 Aix-en-Provence

Tél. 04 42 23 12 17 • Fax 04 42 96 56 35 • Email aupa@aupa.fr

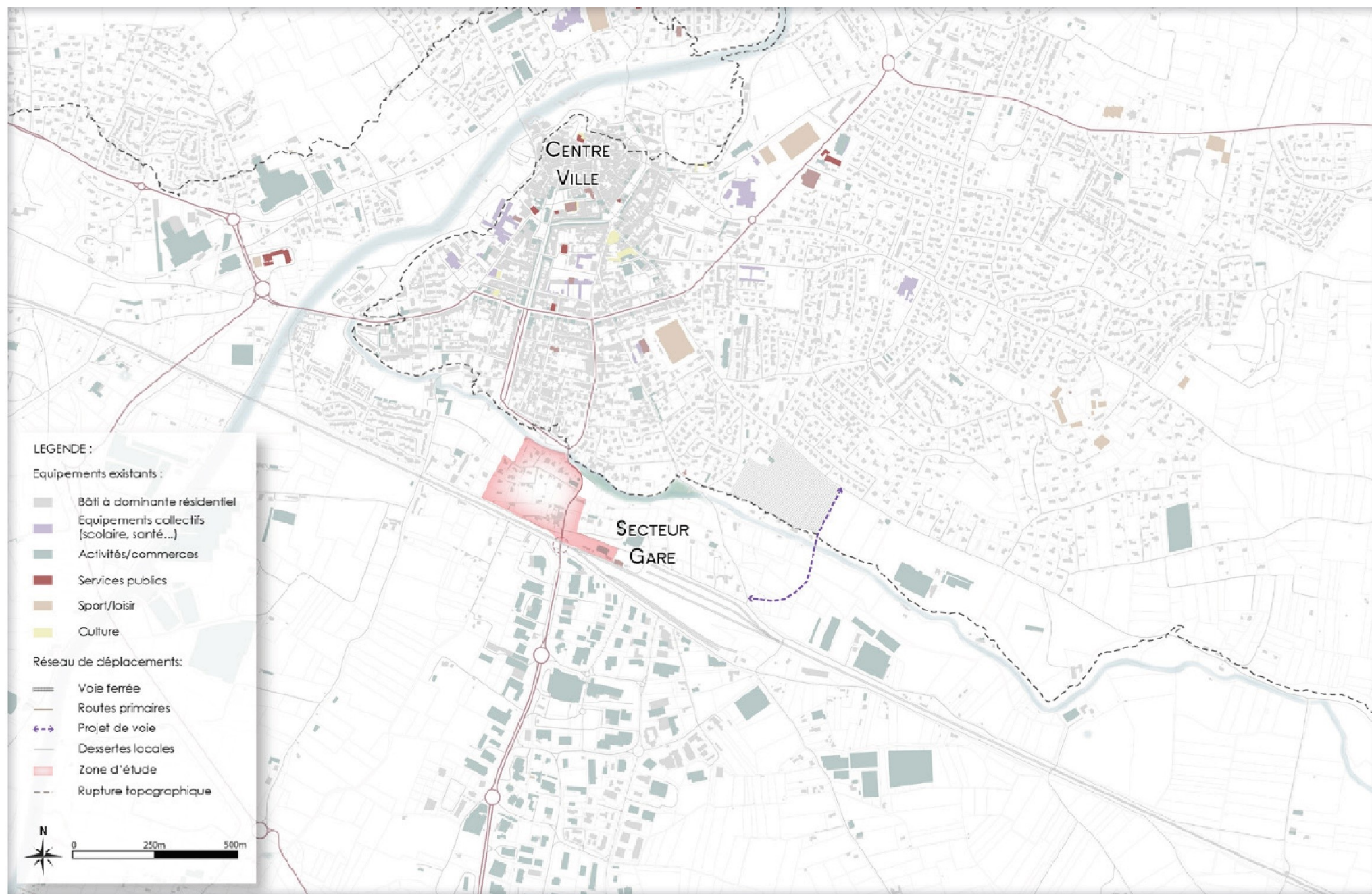
www.aupa.fr



une société
du groupe

scet

L'entrée de ville Sud dans la commune de Pertuis



Contexte de l'étude

La demande de la commune

Dans le cadre de l'élaboration du PLU de Pertuis, l'entrée de ville Sud est identifiée comme zone d'urbanisation future (zone AU).

La commune de Pertuis a demandé à l'AUPA de réaliser une étude urbaine sur ce secteur afin de proposer un schéma d'aménagement et d'évaluer la capacité d'accueil du site.

Cette étude d'aménagement, dont le périmètre a été restreint par rapport aux propositions initiales qui concernaient l'ensemble du site au nord de la gare, doit servir de base à la définition d'orientations d'aménagement et de programmation qui seront annexées au document d'urbanisme.

Situation

Le site d'étude constitue un **espace de transition entre la zone d'activités** organisée à l'entrée Sud de la commune, de part et d'autre de la RD 956, **et la zone urbaine occupant le plateau supérieur au Nord.**

Il permet d'accéder à l'Est, par l'avenue Pierre Semard, à la gare SNCF et au pôle d'échanges aménagé par la CPA, ainsi qu'à la cave coopérative et à un secteur d'habitat diffus.

Au Nord de l'avenue du 8 mai, un coteau boisé souligne le dénivelé d'une dizaine de mètres entre la partie basse et la zone urbaine occupant le plateau supérieur. Le canal et sa ripisylve s'étirent à flanc de coteau et dominent les champs et jardins familiaux traversés par deux petits cours d'eau - ou roubines.

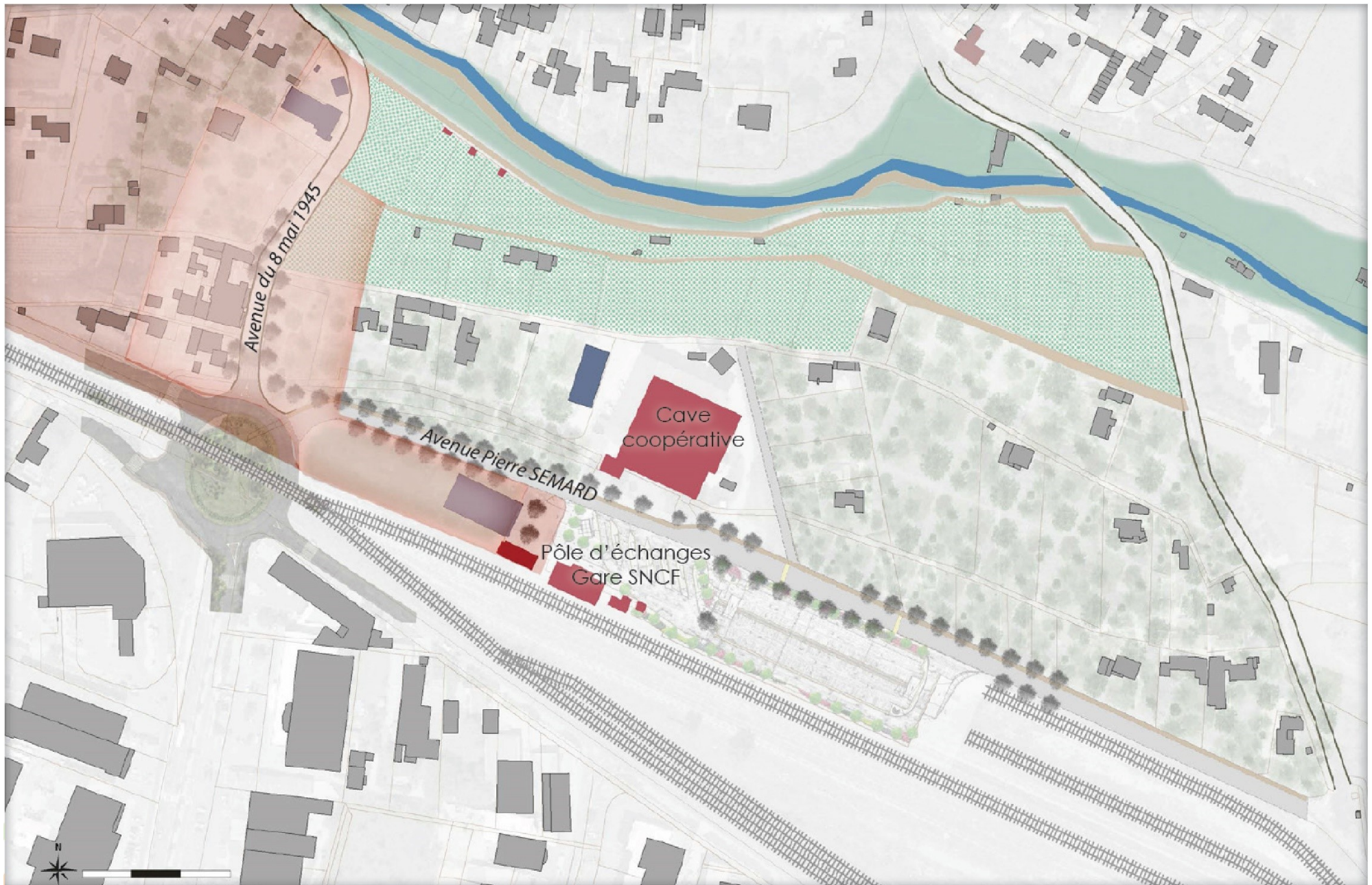
L'ensemble constitue un espace paysager de grande qualité qui concerne le Nord-Est de l'avenue du 8 mai.



L'avenue Pierre Semard, en direction de la Gare

*Partie Sud de l'avenue du 8 mai
1945 : quelques commerces en partie
Ouest*

L'entrée de ville Sud dans son environnement



Les enjeux du projet

Le PADD du PLU prévoit la réalisation sur la commune de Pertuis de logements neufs dans des « dents creuses » au sein du tissu urbain, ainsi que sur des zones d'extension urbaine.

Le secteur ouest de la Gare / entrée de ville Sud de Pertuis est identifié comme secteur d'urbanisation future (zone AU).

Les premières orientations assignées au projet sont les suivantes :

- Aménager l'entrée de ville et y développer une activité commerciale.
- Développer un secteur d'habitat dès le franchissement du pont-rail : de part et d'autre de l'avenue du 8 mai 1945, ainsi qu'en partie Sud de l'avenue Pierre Semard.
- Prendre en compte l'environnement paysager du secteur (jardins familiaux, canal et promenade) : préserver l'aspect naturel de l'entrée de ville.

Il convient également de prendre en compte un certain nombre de projets ou réflexions en cours aux abords du site.

Les projets à intégrer à la réflexion

- *Étude d'aménagement de la voie entre le giratoire du pont-rail et la gare : élargissement, piste cyclable (CPA)*
- *Étude d'AVAP (transformation de la ZPPAUP, pour intégration au PLU).*
- *Risques technologiques en lien avec le canal (bureau d'étude Ingerop).*
- *Projet d'urbanisation d'environ 300 logements au nord-est du site (zone AU.a)*
=> principe de barreau Est à intégrer au schéma de voirie.

Les principaux enjeux sur l'entrée de ville et le secteur de la gare

- Marquer l'entrée de Pertuis ,
- Aménager un quartier de ville mettant en avant une mixité fonctionnelle (habitat et commerces) ,
- Favoriser une plus grande compacité de la forme urbaine le long des axes structurants ,
- Organiser une transition et une graduation du bâti entre « boulevard urbain » et espace paysager remarquable ,
- Intégrer les modes doux à la trame urbaine.



Avenue du 8 mai 1945 : double alignement d'arbres en partie basse, alignement simple côté Ouest en partie haute



Au Nord-Est de l'avenue du 8 mai : flanc de coteau boisé et départ du chemin des jardins familiaux, un secteur paysager sensible

Une entrée de ville en devenir

L'avenue du 8 mai 1945, dans le prolongement de la RD 956, constitue l'entrée de ville principale de Pertuis depuis Aix-en-Provence et la sortie de l'A51.

Entre la zone d'activités au Sud de la voie ferrée et la zone agglomérée de Pertuis implantée sur le plateau supérieur, cette zone «intermédiaire» est assez faiblement occupée, à l'exception de quelques habitations et d'activités commerciales éparses, bénéficiant de l'important trafic de transit (restaurant, commerces alimentaires, station service).

Soulignée sur sa partie Ouest d'un alignement de platanes, l'entrée de ville est assez distendue et présente çà et là des espaces de «respiration», sous forme de champs ou de jardins.

Le coteau boisé perçu depuis le Sud de la voie, avant le virage, ne laisse pas présager de l'arrivée imminente dans la zone urbaine.

Il semble important :

- de signifier l'entrée en zone urbaine par un bâti en alignement, avec un profil de type «boulevard urbain» et des hauteurs jusqu'à R+3, partiellement à R+2 en partie Ouest,
- de préserver les perceptions majeures vers le versant boisé, et le secteur des jardins,
- de conserver une emprise large permettant notamment d'aménager des cheminements doux en retrait de l'alignement végétal.

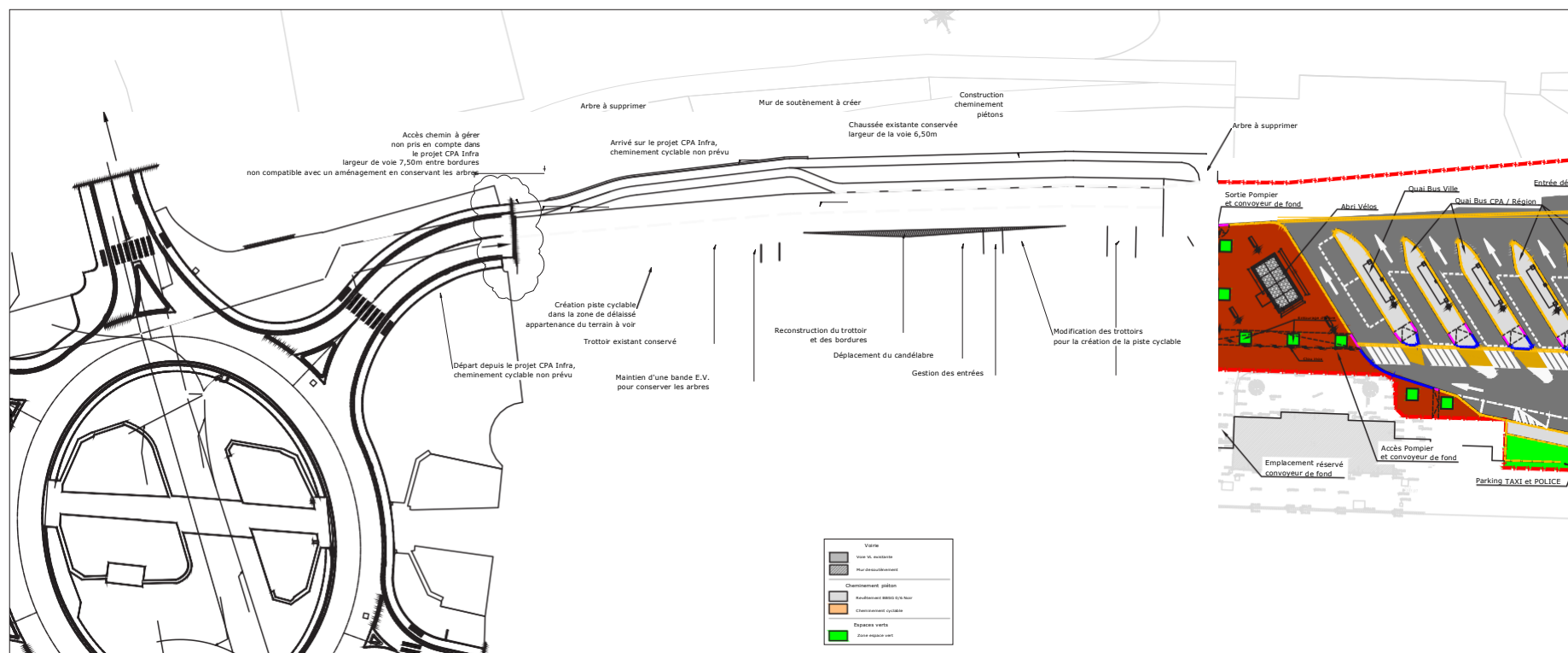


à l'Est de l'avenue du 8 mai: un paysage ouvert vers le verger et les jardins familiaux

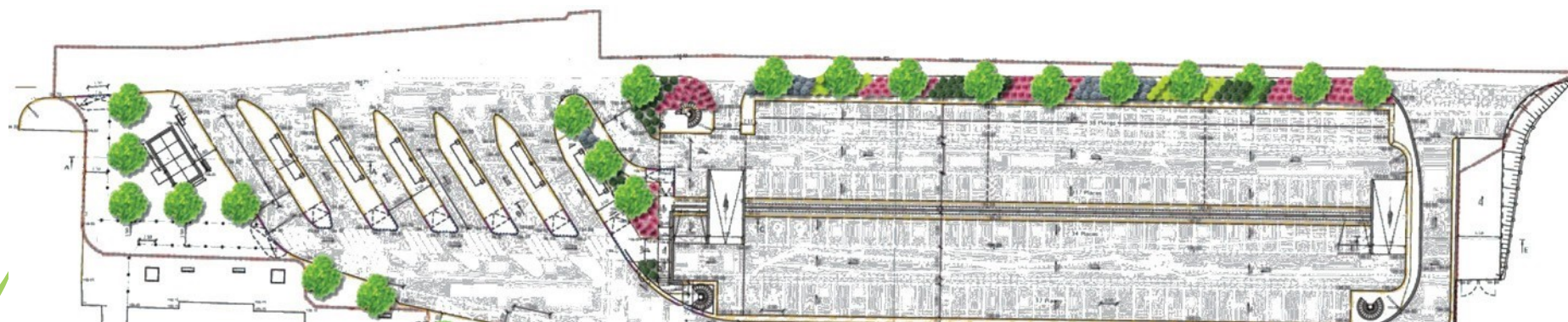


à l'Ouest de l'avenue du 8 mai: en retrait des arbres d'alignement, un secteur de jardins





Projet d'aménagement du giratoire / pont-rail et de l'avenue Pierre Semard (CPA)



Pôle d'échanges et projet d'extension du parking (CPA)

Le secteur de la gare

L'avenue Pierre Semard présente un double alignement de platanes qui confirme son statut de voie majeure.

A l'exception de la cave coopérative et de quelques maisons individuelles implantées au Nord, le secteur est marqué par une vocation monofonctionnelle de pôle d'échanges : la gare SNCF et la gare routière implantée sur son parvis sont prolongées par un parking en limite de capacité.

Un secteur mixte d'habitat et commerces peut être envisagé en partie Sud de la voie, sur l'actuel talus de l'emprise ferroviaire, accompagné d'un cheminement modes doux.



L'avenue P. Semard



La gare de Pertuis



Bâtiment ferroviaire



Le talus au Sud de l'avenue P. Semard

Orientations d'aménagement



Secteur mixte d'habitat avec façade commerciale en partie Sud -Ouest de l'avenue Pierre Semard



Principes d'implantation en zone mixte

Afin de marquer l'entrée de ville, un traitement urbain doit être envisagé sur l'avenue du 8 mai : des hauteurs de R+2, pouvant ponctuellement atteindre R+3, suivent un alignement, en retrait des plantations bordant la voie.

Des «respirations» devraient être ménagées en partie Est pour permettre une transparence vers les jardins familiaux et permettant d'accueillir placettes ou aires de stationnement.

Sur l'avenue P. Semard, on peut envisager un bâti en R+3, soit en plots discontinus reliés par du commerce en rez-de-chaussée (image du haut), soit du R+2/R+3 en continu (image du bas).

Programme et capacité d'accueil en zone mixte

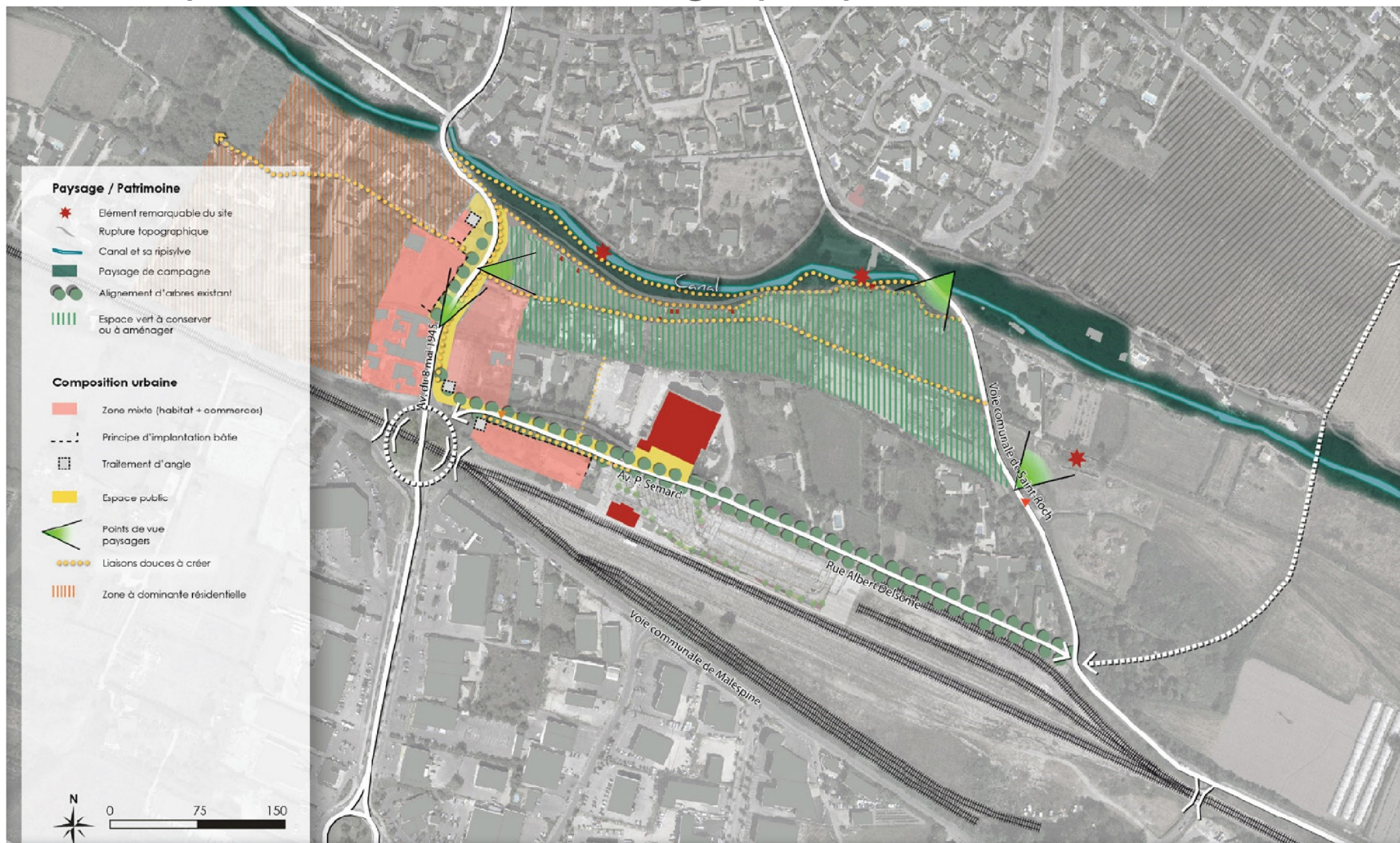
Le projet présenté concerne une emprise d'environ 1,5 Ha, dont près de 4.000 m² construits au Sud-Ouest de l'avenue du 8 mai, et entre 2 et 3.000 m² paysagers non constructibles en partie Nord-Est de cette voie.

On peut considérer qu'il reste une emprise «utile» d'environ 7 à 8.000 m² constructibles.

Sur la base d'un bâti en R+2 à R+3, on peut estimer la constructibilité à environ :

- **1.000 m² de commerces**, occupant la moitié des rez-de-chaussée.
- **7.000 m² de planchers**, soit une centaine de logements.

Proposition de traduction graphique de l'OAP





Le PADD du PLU de
Pertuis prévoit la
réalisation de nouveaux
logements sur différents
secteurs.

Celui de la Gare, en entrée
de ville sud, fait l'objet de
la présente étude.



Le Mansard Bât C 4^e étage
Place Martin Luther King
Avenue du 8 mai 1945 13090
Aix-en-Provence

Tél. 04 42 23 12 17
Fax 04 42 96 56 35
Email aupa@aupa.fr

www.aupa.fr





Pertuis

Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) Secteur Léon Arnoux

Novembre 2015



Orientations d'Aménagement et de Programmation du secteur Léon Arnoux

Le contexte de l'étude



Le secteur d'étude se situe au Sud-Est de la Ville de Pertuis.

Il s'inscrit entre la rue Léon Arnoux au Nord (se prolongeant vers l'Est par la Voie Communale n°4 communément appelée route de la Loubière) et le Canal de Cadenet au Sud.

Cerné à l'Ouest et au Nord par un tissu urbain existant de type pavillonnaire (maisons individuelles type villa avec jardin), le secteur d'étude couvre une zone A Urbaniser (zone 1AU-a), d'une superficie d'environ 7,8 hectares, ainsi que ses abords immédiats, en particulier au Sud jusqu'à la montée Saint-Roch, la rue Albert Desolme et le chemin rural n°145 de la Pie Sainte-Anne.

Pour l'heure, les terrains compris dans la zone A Urbaniser disposent d'une desserte routière médiocre assurée principalement par la rue Léon Arnoux. Cette voie de desserte, qui borde la partie Nord de la zone 1AU-a, présente un gabarit moyen, avec une largeur de plateforme roulante d'environ 5 à 6 mètres de largeur. Elle permet de rejoindre le centre-ville de Pertuis au niveau du carrefour formé avec le boulevard Ledru-Rollin et la rue Henri Sylvi. Ce carrefour est régulièrement encombré aux heures de pointe (le matin, le midi et le soir).

Néanmoins, la zone 1AU-a présente une situation privilégiée, compte tenu notamment de sa proximité avec des équipements publics existants (Stade Bonnaud, gymnase, groupe scolaire Saint-Roch...). Il convient également de noter la situation intéressante du site de projet vis-à-vis du pôle multimodal de transports (gare SNCF de Pertuis, gare routière attenante) ; Toutefois, l'accessibilité à ce pôle multimodal depuis le site de projet est pour l'instant limitée en raison d'une structure viaire peu favorable liée au contexte topographique (rupture topographique du coteau) et hydrographique (effet de coupure du canal de Cadenet).

L'état des lieux



Un secteur entre habitat pavillonnaire, espace agricole et zones d'activités et d'équipements

Vues du site de projet depuis la rue Léon Arnoux



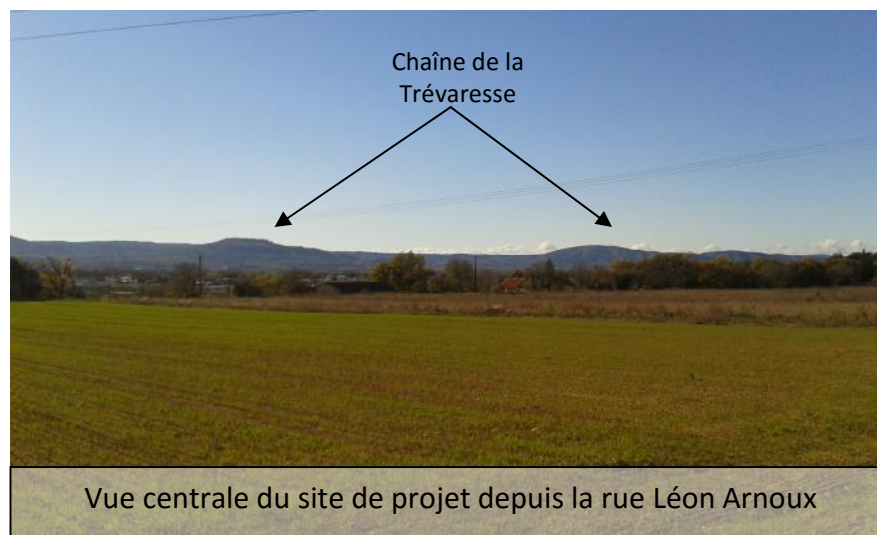
Montagne
Sainte-Victoire

Vue vers l'Est du site de projet depuis la rue Léon Arnoux



Chaîne de la
Trévaresse

Vue vers l'Ouest du site de projet depuis la rue Léon Arnoux



Chaîne de la
Trévaresse

Vue centrale du site de projet depuis la rue Léon Arnoux

Vues du site de projet depuis sa frange Sud (haut du coteau)



Vue sur l'habitat pavillonnaire présent sur la frange Ouest



Chemin privé et habitat diffus bordant la frange Sud-Ouest du site de projet. A gauche : le talus marquant la partie haute du coteau et la limite Sud du site de projet



Vue générale à 180° du site de projet.

Ouverture sur le grand paysage depuis la frange Sud-Est du site de projet.
Au premier plan, le coteau boisé avec en contrebas la plaine agricole de Durance.
A l'arrière plan, la Montagne Sainte-Victoire comme point d'appel visuel.



Les enjeux du projet

Au regard du contexte territorial à l'échelle de l'ensemble de la Ville de Pertuis, l'aménagement de la zone 1AU-a présente les enjeux généraux suivants :

- en matière de **production de logements et notamment de construction de logements sociaux**.

Cet enjeu est lié aux perspectives de développement démographique et urbain de Pertuis, affichés par le Schéma de Cohérence Territoriale (Pertuis figurant au titre des espaces prioritaires de développement) et repris par le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du PLU communal. Pour mémoire, la commune envisage, à l'horizon 2030, d'accueillir 5000 nouveaux habitants (atteignant ainsi 25000 habitants permanents) et de permettre la construction d'environ 3200 logements. En ce qui concerne la production de logements sociaux, cet enjeu est issu de la situation de carence communale vis-à-vis du quota de logements sociaux exigé.

Pour le site de la zone 1AU-a, l'objectif fixé est de 400 à 450 logements, répartis comme suit :

- 120 à 135 Logements Locatifs Sociaux (LLS),
- 80 à 90 logements en Accession Sociale (AS),
- 200 à 225 logements en accès libre

La densité attendue dans la zone est comprise entre 50 et 60 logements à l'hectare.

- en matière de **déplacements routiers et de flux de circulation automobiles**.

La desserte de la zone 1AU-a est assurée par une voie principale (la rue Léon Arnoux), qui n'est pas en liaison directe avec le pôle multimodal du secteur de la gare et au-delà avec la zone d'activités économiques de la plaine de Durance. A moins d'utiliser des petites voies peu pratiques (chemin de la chapelle Saint-Roch, montée Saint-Roch...), le flux automobile en provenance de la rue Léon Arnoux est rejeté dans le centre ville (boulevard Ledru Rollin) ce qui occasionne des perturbations de circulation. Ainsi, la création d'une voie structurante assurant la liaison entre la rue Léon Arnoux et le secteur de la gare apparaît comme un enjeu majeur d'amélioration des conditions de circulation à l'échelle de l'ensemble de la partie Sud-Est de la Ville.

Au regard du contexte territorial à l'échelle du site d'aménagement et de ses abords, l'aménagement de la zone 1AU-a présente les enjeux spécifiques suivants :

- en matière de **mobilité et de structuration viaire**.

Les futures constructions de la zone 1AU-a doivent disposer d'un réseau routier de circulation performant permettant un accès aisé au pôle multimodal de transport d'une part et au principal pôle d'emploi local (la zone d'activités économiques existante et sa future extension). La création d'une voie structurante reliant la rue Léon Arnoux au Nord jusqu'à l'intersection du chemin de Saint-Roch et de la rue Albert Desolme au Sud répond à cet enjeu de structuration viaire. Les 2 nouveaux carrefours routiers créés (au Nord) et modifiés (au Sud) devront être aménagés de façon à assurer la sécurité de la circulation routière, tous modes confondus (automobiles, piétons, cycles).

Par ailleurs, le site de projet est bordé au Sud par le canal de Cadenet le long duquel a été aménagé un cheminement piéton. Le projet d'aménagement global à l'échelle du secteur doit permettre d'assurer d'une part la circulation aisée et sécurisée en mode doux (piétons et cycles) au sein même du quartier créé et d'autre part la mise en liaison des cheminements créés dans le cadre de la ou des opérations successives à l'intérieur de la zone 1AU-a avec le chemin piétonnier existant le long du canal de Cadenet.

- en matière de **mise en valeur paysagère**.

Le contexte topographique du site de projet (terrain plat situé sur le premier coteau en bordure de la plaine de Durance) lui offre des perspectives paysagères intéressantes sur les espaces environnants. Ainsi, dans le cadre de la définition du ou des projets d'aménagement à l'intérieur de la zone 1AU-a, des cônes de vue sur le grand paysage (en particulier vers le Sud : plaine de Durance, grand site Sainte-Victoire) devront être préservés afin d'assurer la valorisation de perspectives visuelles.

Par ailleurs, le coteau en pente situé immédiatement au Sud du site de projet (coteau formant la première terrasse en bordure Nord de la plaine de Durance et supportant le canal de Cadenet) comprend des boisements de qualité qui jouent un rôle important dans la structuration paysagère et l'intégration des espaces urbanisés environnants dans le grand paysage.

- En matière de **composition urbaine**.

Compte tenu de la typologie urbaine existante aux alentours du site de projet, dominée par un habitat de type pavillonnaire (villas de plain-pied ou avec 1 étage), le parti d'aménagement doit permettre d'assurer une bonne intégration des futures constructions dans le tissu urbain existant.

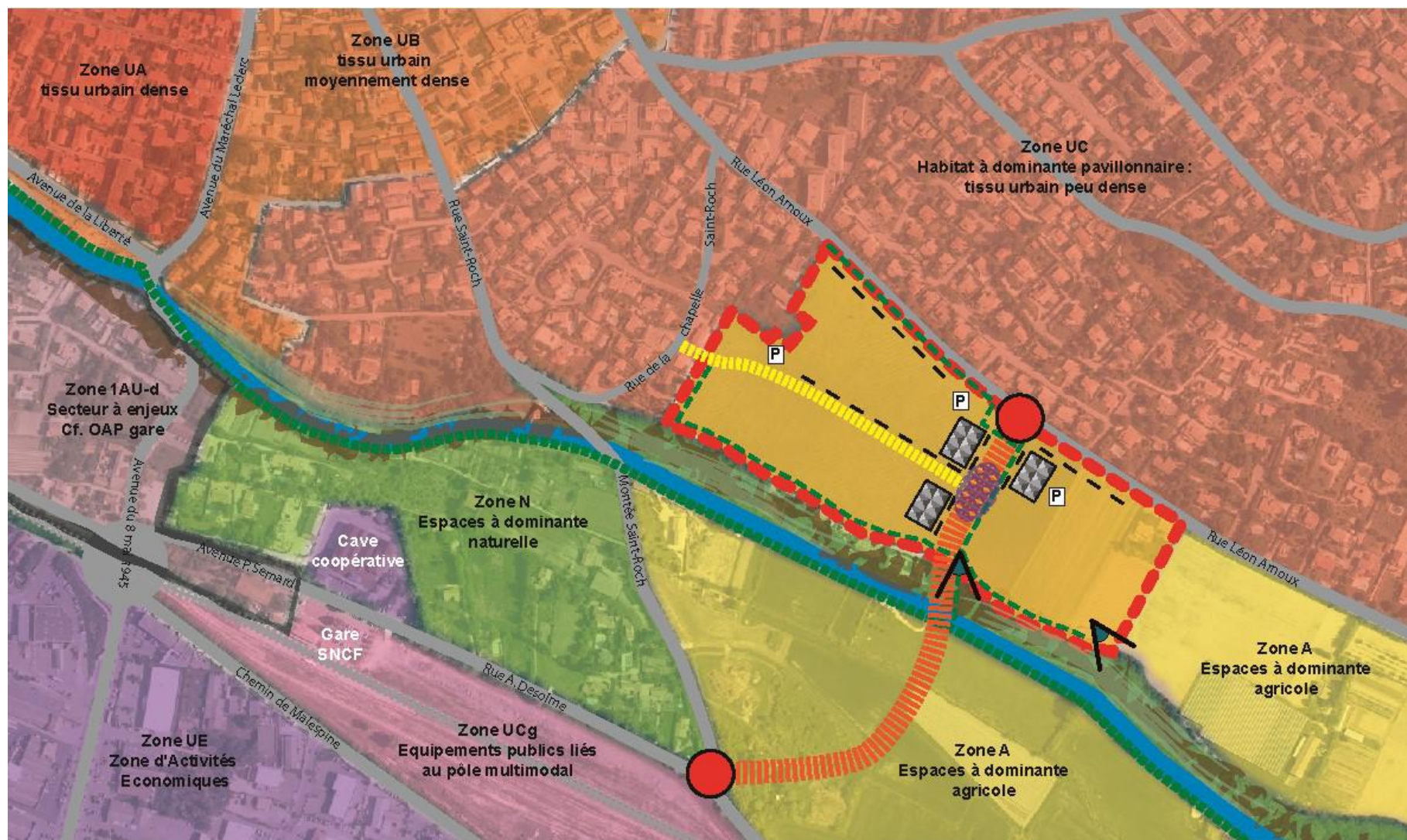
Les principes d'urbanisation

Les enjeux d'aménagement croisés aux différentes contraintes du site de projet et de ses abords ont guidé la collectivité dans la définition du projet d'aménagement pour la zone 1AU-a.

Ainsi, des conditions préalables à l'ouverture à l'urbanisation ont été édictées de manière à assurer la mise en œuvre d'un projet d'aménagement cohérent, fonctionnel et respectueux des valeurs environnementales et paysagères du site et de ses abords. Ces conditions d'ouverture à l'urbanisation ont été retranscrites dans une complémentarité des dispositions fixées par le règlement d'urbanisme applicable à la zone 1AU-a d'une part et de celles fixées dans le présent document d'Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP).

En l'espèce, le règlement d'urbanisme applicable à la zone 1AU-a subordonne l'ouverture à l'urbanisation de la zone aux conditions suivantes :

- Au titre des conditions générales :
 - la mise aux normes préalable du système d'assainissement collectif,
 - la sécurisation de la ressource en eau potable.
- Au titre de condition particulière :
 - L'ouverture à l'urbanisation est subordonnée ou concomitante à la réalisation de la voie de desserte faisant l'objet de l'emplacement réservé V31.
- Au titre de modalité d'urbanisation :
 - L'urbanisation devra être compatible avec les dispositions écrites et les schémas d'aménagement définis par les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)



LEGENDE

PAYSAGE

- Rupture topographique
- Canal de Cadenet et ses berges boisées
- Espace vert à conforter ou à aménager
- Cône visuel vers le grand paysage à valoriser

COMPOSITION URBAINE

- Zone de projet (zone 1AU-a)
- Zone à dominante d'habitat individuel groupé
- Zone privilégiée pour une densité d'habitat supérieure au reste de la zone
Traitement d'angle qualitatif requis

- Implantation des constructions parallèlement à la voirie
- Espace public

MOBILITE

- Voies principales existantes
- Voie d'accès primaire à créer
- Voie d'accès secondaire à créer
- Ballade du canal existante
- Liaisons douces à aménager
- Carrefour sécurisé à aménager
- Emplacement privilégié pour des poches de stationnement

Les principes d'urbanisation

Outre les conditions préalables d'ouverture à l'urbanisation de la zone 1AU-a, l'aménagement du site de projet doit également respecter, dans un lien de compatibilité, des principes d'aménagement stricts formalisés sur le schéma précédent et qui visent :

- en matière d'environnement et de paysage :
 - La rupture topographique que forme le coteau boisé situé le long de la frange Sud du site de projet est un élément fort de structuration du grand paysage, en particulier pour les vues extérieures au site (perspectives visuelles depuis la plaine agricole de Durance) ; Elle doit être respectée et prise en compte dans la composition urbaine, architecturale et paysagère des opérations d'aménagement mises en œuvre sur le site de projet.
 - Le canal de Cadenet coule d'Est en Ouest au sein du coteau boisé, formant un écrin naturel très important à la fois sur le plan identitaire (existence historique de ces ouvrages – canaux, roubines – liés à « l'eau domestiquée », rôle agricole et environnemental, signification symbolique « eau=vie ») et sur le plan écologique (rôle de corridor écologique pour l'habitat et la circulation d'espèces animales et végétales). Sa mise en valeur par l'aménagement d'un cheminement piétonnier qui longe l'ouvrage a été engagée et devrait se poursuivre au cours des prochaines années. Ce projet d'aménagement de la « ballade du canal » permettra ainsi d'offrir un espace à vocations multiples : vocation fonctionnelle (circulation), vocation sociale (espace de déambulation, de contemplation, de tissage ou de renforcement des liens sociaux) et sportive (usage par les coureurs...), vocation écologique. Les cheminements doux (piétons et cycles) créés à l'intérieur du site de projet devront être en relation avec cette ballade du canal de manière à optimiser les circulations douces à l'échelle de l'ensemble du pied de Ville et même au-delà (liaisons possibles avec le centre ancien au Nord et la zone d'activités économiques au Sud).
 - En lien avec les cheminements doux à créer et les cônes de vue sur le grand paysage à valoriser au sein du site de projet, les espaces verts situés sur le coteau devront être préservés et d'autres seront à aménager (principalement sur les franges du site de projet) de manière à garantir notamment la constitution de coutures urbaines qualitatives.
 - Situés sur une terrasse en haut du premier coteau de la bordure de plaine de Durance, les terrains du site de projet offrent une vue dégagée notamment au Sud, ouvrant ainsi des perspectives visuelles remarquables sur le grand paysage (plaine de Durance, massifs de la Sainte-Victoire et de la Trévaresse). Des cônes visuels sur ce grand paysage devront être valorisés au sein du site de projet, en

particulier sur sa frange Sud.

- en matière de composition urbaine :

- Assurer une bonne insertion des futures constructions dans leur environnement urbain et paysager en privilégiant une typologie d'habitat de type individuel groupé sur la majeure partie du site de projet. Ce choix permettra d'allier la nécessaire densité d'urbanisation de la zone 1AU-a au regard de l'objectif général de gestion économe des sols et de l'objectif sectoriel de forte densité des secteurs proches des pôles multimodaux de transport, tout en respectant l'esprit de constitution d'un quartier d'habitat de type villageois en lien avec le tissu urbain environnant.
- Si la majeure partie de la zone de projet est destinée à accueillir des constructions à vocation résidentielle de type logements individuels sous la forme de maisons mitoyennes (quartier résidentiel de densité moyenne à forte), la constitution d'un nouvel axe structurant reliant la rue Léon Arnoux à la rue Albert Desolme plaide en faveur de la création d'une réelle perspective de rue le long de laquelle une densité d'urbanisation supérieure, avec construction préférentielle de bâtiments à 3 niveaux (R+2), sera privilégiée. Les intersections avec les voies d'accès au site de projet et de desserte secondaire feront l'objet d'un traitement d'angle particulièrement soigné. Ce dernier devra signifier et marquer le caractère résolument urbain du nouvel axe viaire structurant. Cette affirmation pourra se traduire par la présence en rez-de-chaussée de petits commerces et devra également être perceptible dans le traitement de l'espace public central du quartier (alignement d'arbres, traitement qualitatif des sols, mobilier urbain...).
- Le parti d'aménagement retenu privilégiant un habitat de type individuel sous la forme de maisons mitoyennes est en partie encadré par l'obligation de respecter un alignement des façades parallèle à la voie, que ce soit le long du nouvel axe viaire structurant mais aussi le long de la rue Léon Arnoux ou du côté Nord de la voie secondaire à créer.
- Un espace public central (localisation purement indicative sur le schéma) devra être conçu et réalisé de manière à permettre la création d'un lieu favorable au développement des liens sociaux. Il pourrait à cet effet être agrémenté de petits équipements d'intérêt général ou de loisirs (exemple : aire de jeux pour enfants, boulodrome...). La combinaison de cette création d'espace public avec l'objectif de valorisation des cônes de vue sur le grand paysage sera à privilégier.

- en matière de mobilité (transports et déplacements) :
 - Les voies d'accès au site de projet et celles de desserte interne devront être maillées entre elles. Elles devront présenter des caractéristiques techniques répondant aux besoins liés à la circulation attendue sur chacune d'elle.
 - Les liaisons entre elles des différentes voies à créer (nouvel axe structurant formalisé au PLU par emplacement réservé, voies secondaires, cheminements doux) ainsi que les liaisons entre ces voies et les routes existantes devront être conçues de façon à promouvoir la sécurité des intersections (exemple : giratoire, angles coupés, plateaux traversants, potelet de signalisation et/ou de ralentissement cycle sur cheminement doux...)
 - Des cheminements doux dédiés à la circulation piétonne et cycliste devront être créés à l'intérieur du site de projet et être maillés les uns avec les autres. Au moins une liaison entre ce réseau de cheminements doux et le chemin piétons et cycles longeant le canal de Cadenet (« Ballade du canal ») devra être aménagée.
 - En ce qui concerne le stationnement des véhicules au sein du site de projet, plusieurs parcs de stationnement pourront utilement compléter l'offre existante liée aux exigences de création de place(s) de stationnement propres aux constructions édifiées au sein du site.



Pertuis

Orientations d'aménagement et de programmation

Secteur Ouest - Route de Villelaure

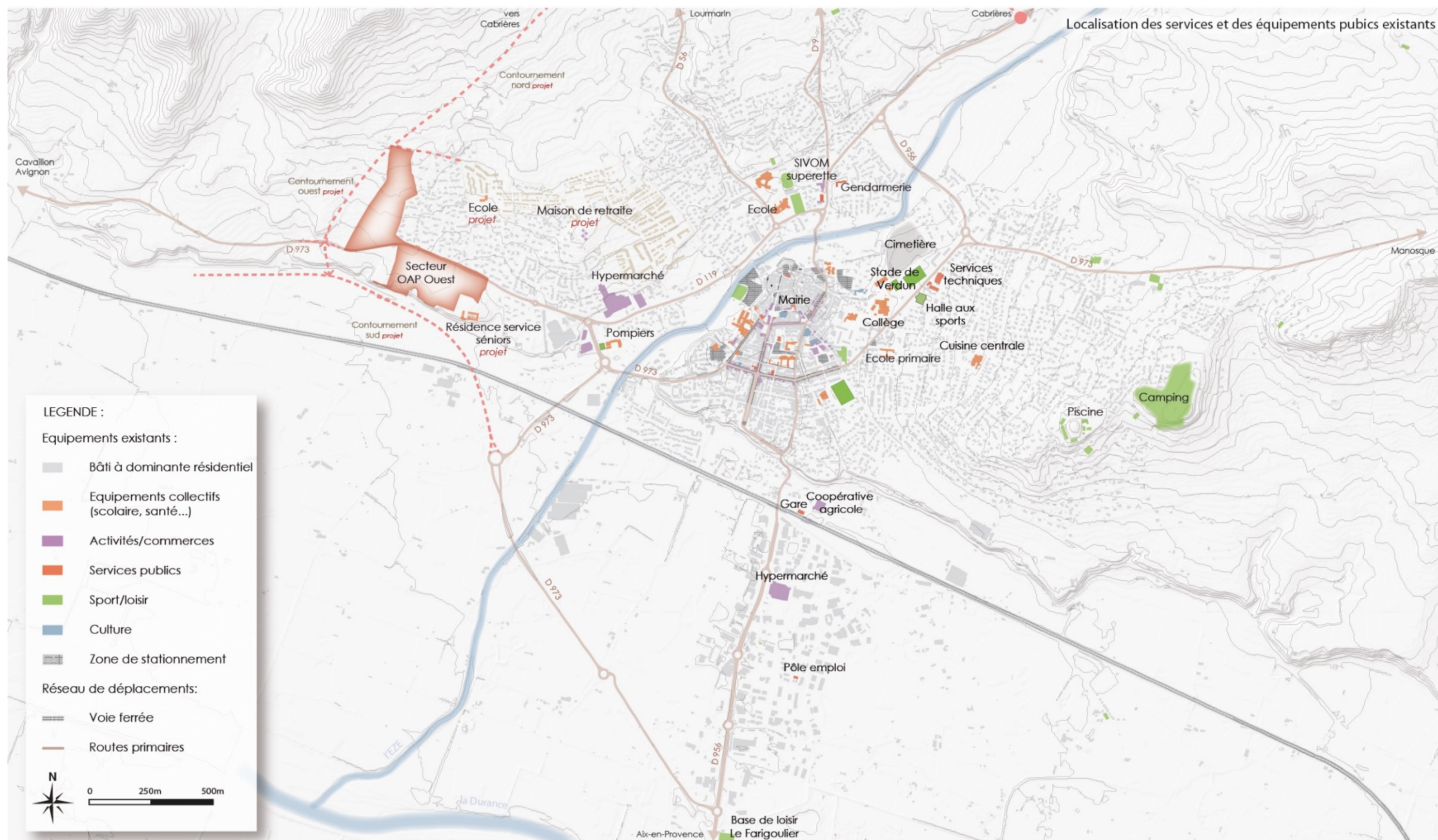


Agence d'Urbanisme Pays d'Aix - Durance
Le Mansard Bât C 4^e étage • Place Martin Luther King • Avenue du 8 mai 1945 • 13090 Aix-en-Provence
Tél. 04 42 23 12 17 • Fax 04 42 96 56 35 • Email aupa@aupa.fr

www.aupa.fr



Le secteur de projet dans la commune de Pertuis



Le contexte de l'étude

Demande de la commune

Dans le cadre de l'élaboration du PLU de Pertuis, le secteur de la route de Villelaure, à l'ouest de la commune, est identifié comme zone d'urbanisation future (zone AU).

La commune de Pertuis a demandé à l'AUPA de réaliser une étude urbaine sur ce secteur afin de proposer un schéma d'aménagement et d'évaluer la capacité d'accueil du site.

L'esquisse d'aménagement doit servir de base à la définition d'orientations d'aménagement et de programmation qui seront annexées au document d'urbanisme.

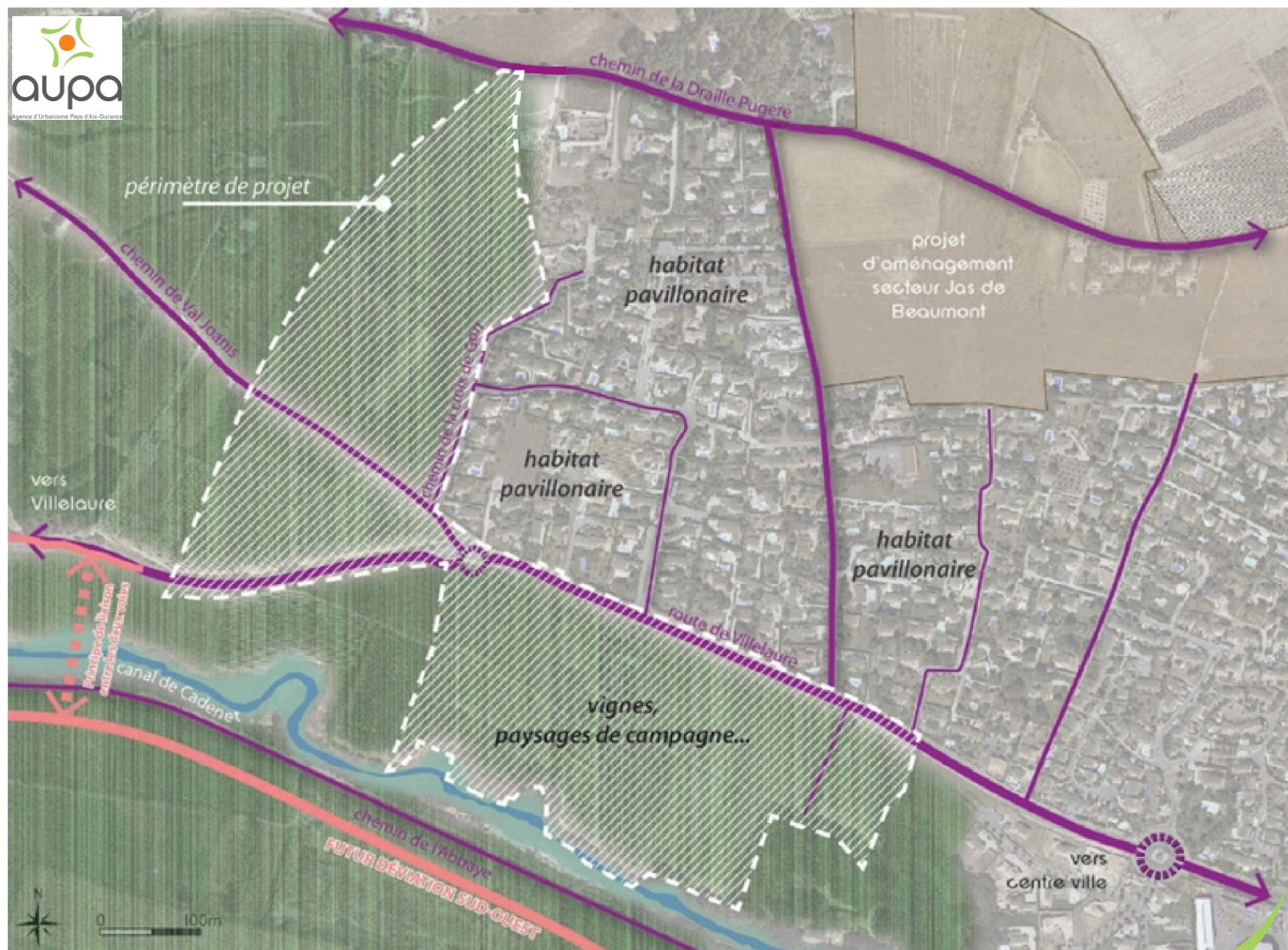
Situation

Le secteur d'étude se situe dans la partie ouest de la ville, dans le prolongement d'un vaste tissu pavillonnaire. Positionné de part et d'autre de la D973 (route de Villelaure), il couvre une vingtaine d'hectares représentant un potentiel de développement futur à évaluer. Il est directement connecté à la D973, qui a fait l'objet d'une requalification paysagère, avec plantations et pistes cyclables.

Les projets de contournement sud et ouest (prévus à plus long terme) permettront d'améliorer encore l'accessibilité à ce nouveau quartier et de limiter le trafic de transit sur la D 973.



L'état des lieux



Un secteur entre campagne... et quartier pavillonnaire...



Un tissu pavillonnaire irrigué par de nombreuses impasses...



Perspectives sur les paysages lointains et les vignes en premier plan...

Aménagement de la route de Villelaure, intégrant pistes cyclables et végétalisation.



Vue de la D973 en direction de Villelaure



Les enjeux du projet

Le PADD du PLU prévoit la réalisation de nouveaux logements sur la commune de Pertuis, notamment sur ce secteur d'étude, qui représente une vaste emprise d'environ 22 ha.

Les premières orientations assignées au projet sont les suivantes :

- Aménager l'entrée de ville ouest en y intégrant :
 - un secteur d'équipements publics ou d'intérêt général au nord de la RD 973 ;
 - un secteur de logements et de petites activités commerciales de proximité au sud de la RD 973.
- Prendre en compte l'environnement paysager du secteur, avec notamment les vues sur les paysages lointains de campagne environnants ainsi que sur le centre ancien.
- Prendre en compte le projet d'aménagement du secteur Jas de Beaumont, situé à proximité du site d'étude.

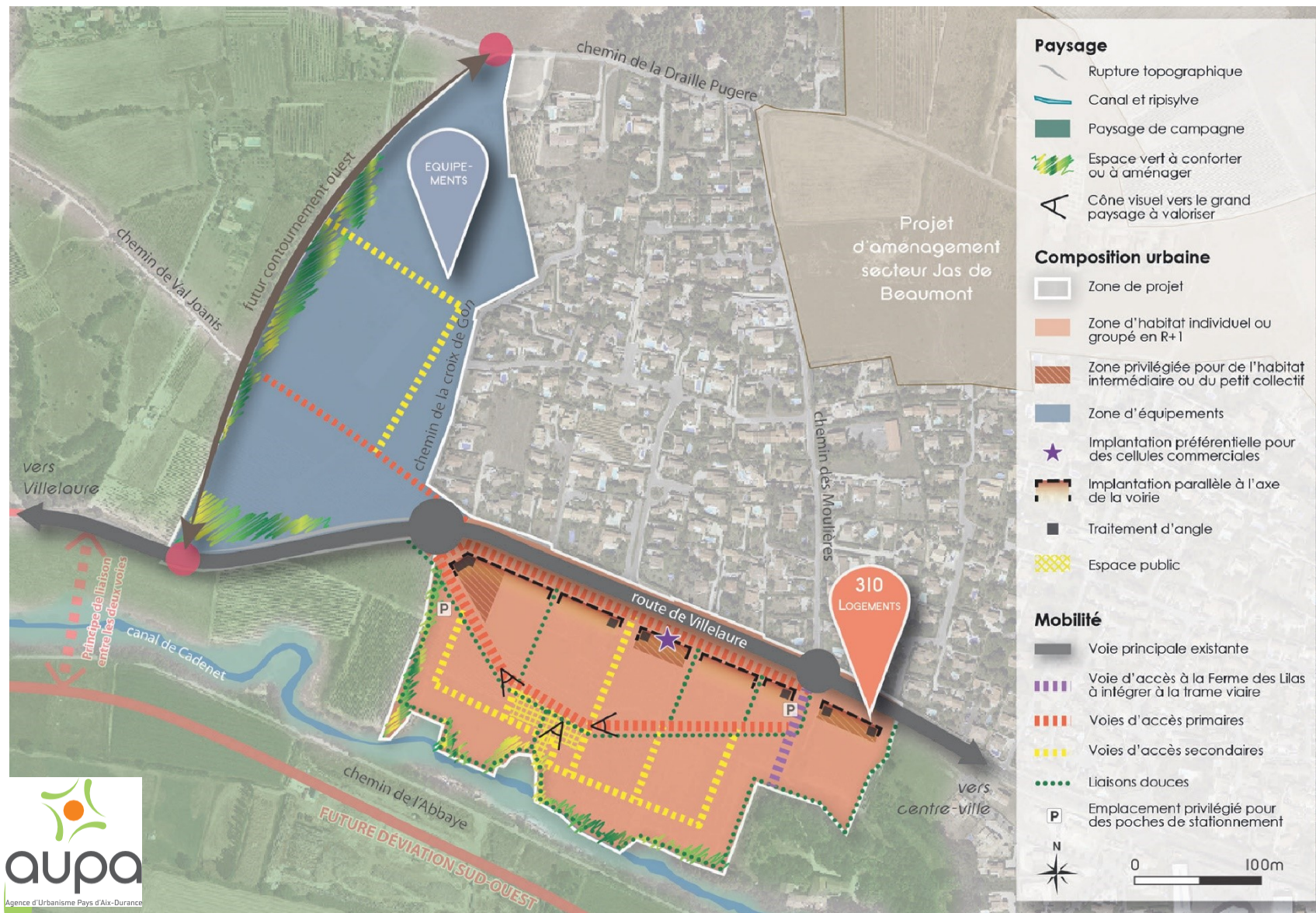
Les projets à intégrer à la réflexion

- *projet de voie de contournement sud-ouest*
- *projet de barreau nord-sud à intégrer au schéma de voirie*
- *projet de résidence services pour personnes âgées*

Les principaux enjeux sur le secteur de projet

- **Marquer l'entrée de la ville de Pertuis, lorsque l'on vient de Villelaure**
- **Aménager un nouveau quartier présentant une mixité fonctionnelle (habitat / équipement public et scolaire)**
- **Proposer une typologie adaptée, compromis entre le pavillonnaire « étalé » et la densité d'immeubles, et restant à l'échelle « villageoise »**
- **Organiser une transition douce entre les paysages de campagne alentours et la ville**

Les principes d'urbanisation



Suite à la présentation de trois scénarios, la commune de Pertuis a arrêté son choix. Le parti retenu propose d'implanter les équipements au nord de la D973, créant ainsi une zone « tampon » entre le quartier pavillonnaire existant et le futur barreau ouest. L'objectif est de limiter l'impact lié à la création de cette nouvelle voie, sur les maisons riveraines. L'habitat sera quant à lui disposé dans la partie sud. L'emprise totale des équipements serait d'environ 10 ha.

L'esquisse retenue est basée sur une typologie d'individuels groupés. Les calculs sont réalisés sur la base d'une surface de 110m²/logement en R+1.

Il s'agit en effet de proposer un tissu de type villageois, s'insérant entre les paysages de campagne environnants et le secteur pavillonnaire au nord de la RD 973. Des espaces de rencontre (squares, espaces publics, placettes...) permettront de créer une ambiance de « quartier ».

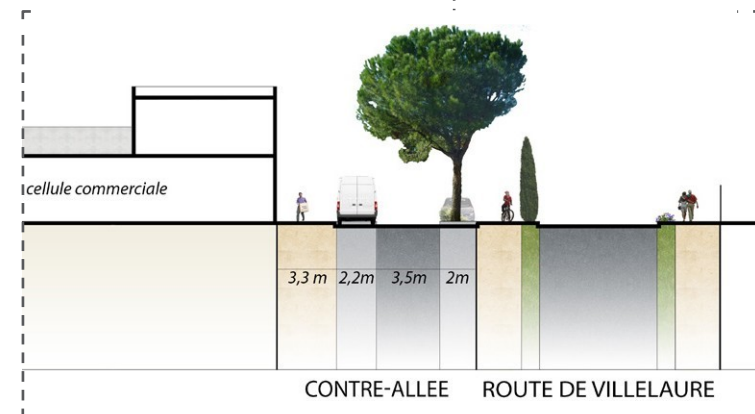
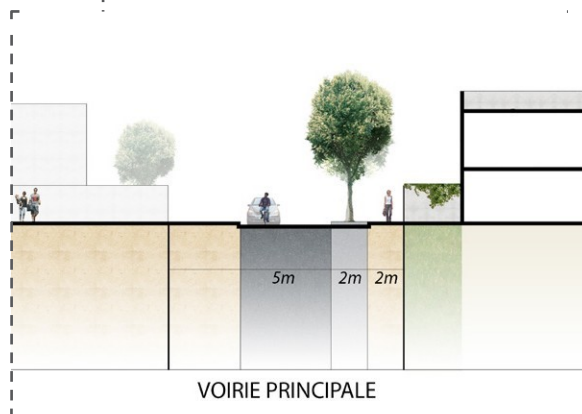
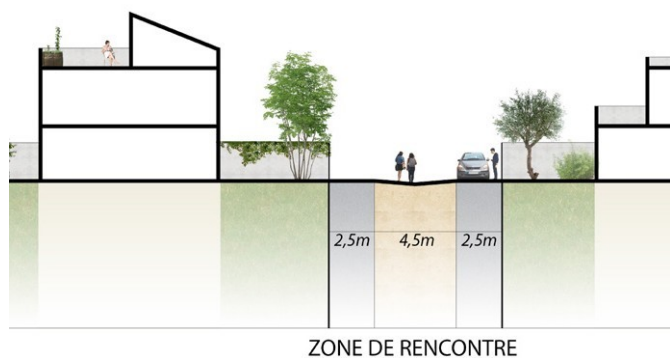
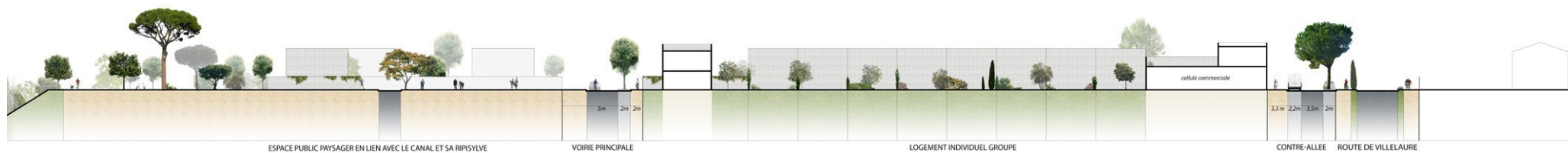
Une voie principale et une contre-allée desservent la zone à partir des deux giratoires. L'implantation en retrait le long de la route de Villelaure (qui a déjà fait l'objet d'une requalification avec végétalisation et aménagements modes doux) permet de mettre en valeur et d'aménager l'entrée ouest de la ville. Des traitements d'angle soignés sont particulièrement recommandés le long de cet axe.

Un cheminement piéton aménagé le long de l'axe structurant du quartier (dans la partie au sud de la D973) permettra de rejoindre agréablement l'équipement scolaire, depuis le quartier d'habitat.

Une bande végétale sera aménagée dans le sud du secteur étudié, le long du canal de Cadenet et de sa ripisylve, avec une dilatation sous forme d'espace paysagé en partie centrale.

Le projet ainsi orienté permettrait la réalisation d'environ 35 350 m² de surface de plancher :

- **310 logements** de 110 m², soit une densité de 32 logements à l'hectare ;
- 1 250 m² de surface pouvant être attribuée à des cellules commerciales.



La programmation de logement

La proposition d'aménagement précédente intègre 310 logements répartis ainsi :

- **≈ 250 logements individuels :** type maisons de ville sur des parcelles d'une surface moyenne de 220 m² ;
- **≈ 60 logements intermédiaires** ou collectifs, soit 18% de la programmation totale, d'une hauteur de R+1 maximum.

Le projet prévoit également ≈1 250 m² de cellules commerciales en rez-de-chaussée, surface qui peut être doublée ou surmontée d'un logement par la création d'un ou deux étages.

Exemple de réalisations

Les Villas Vanille à Montpellier (34)

- *Densité de 35 log/ha avec parcelles d'environ 250 m² pour des constructions en RDC ou R+1*
- *Possibilités d'extension du logement de 40 à 50 m² :*
 - *Réserve de surface de plancher auprès de l'aménageur ;*
 - *Surélévations prévues dans le PLU ;*
 - *Possibilités de division en deux voire trois appartements distincts.*



ZAC des Tuileries à Saint-Zacharie (83)

- Densité de l'opération : 48 log/ha ;
- 230 logements en continuité du centre-ville le long de l'axe principal de la commune ;
- Petits collectifs en R+2 à R+3 sur la RD 560.



Opération Grand Coudoux à Coudoux (13)

- Densité de l'opération : 80 log/ha ;
- Opération dans une dent creuse au cœur du village ;
- Démarche de quartier durable : densité relativement importante, aménagements en faveur des modes doux, stationnement automobile réduit, chaufferie bois, logements BBC...



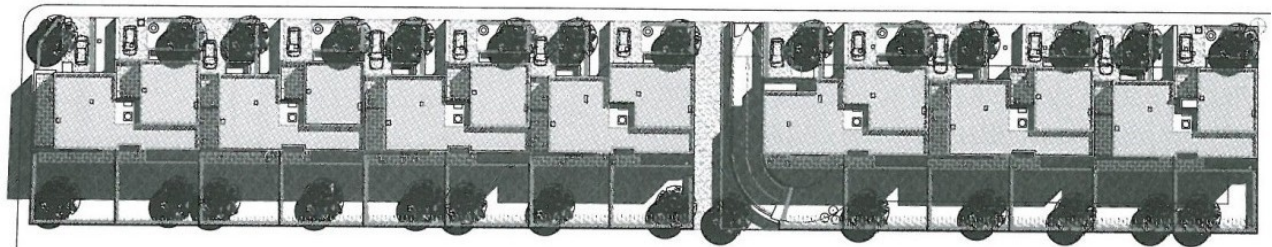
Les Floribondas à Cannes (06)

- Densité de 33 log/ha ;
- 15 maisons en bande en R+1 ;
- Organisées autour d'une place arborée, à partir de laquelle l'ensemble des maisons sont desservies.



La fosse au lait à Amiens (80)

- Densité de 114 log/ha pour des logements en R+2, du T2 au T4 ;
- Habitat intermédiaire diversifié entre le logement collectif et l'habitat en bande ;
- Logements conçus pour personnes âgées en rez-de-chaussée + logements sociaux familiaux aux étages.



Plan de masse.

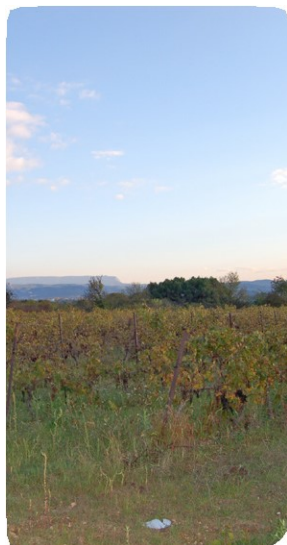
Le vallon des Vignes au Beausset (83)

- Densité de 65 log/ha ;
- 118 logements individuels denses.



Bastides Blanches à Pertuis (84)





Le PADD du PLU
de Pertuis, prévoit
la réalisation
de nouveaux
logements sur
différents secteurs, dont
celui de la
route de Villelaure,
qui fait l'objet de
la présente étude.



Le Mansard Bât C 4^e étage
Place Martin Luther King
Avenue du 8 mai 1945 13090
Aix-en-Provence

Tél. 04 42 23 12 17
Fax 04 42 96 56 35
Email aupa@aupa.fr

www.aupa.fr