

SAINT LOUBÈS

Plan Local d'Urbanisme de Saint-Loubès

Pièce n°3

Orientations d'Aménagement et de Programmation

Vu pour être annexé à la délibération du Conseil Municipal en date du
10 octobre 2024

arrêtant le projet de Plan Local d'Urbanisme (PLU)

La Maire,



Le Favre

UA64.
PARIS | BOISSY
URBANISTES & ASSOCIÉS







INTRODUCTION

1. Le cadre réglementaire

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) constituent une des quatre pièces du dossier de PLU. Les OAP et le règlement participent à la mise en œuvre du PADD, projet politique de la municipalité : les premières dans une relation de respect des orientations du PADD, le second dans une relation de cohérence avec celles-ci¹.

Leur contenu est défini par les articles L. 151-6 et L. 151-7 du code de l'urbanisme.

L'opposabilité aux tiers est un élément de différenciation entre OAP et règlement : ainsi, le règlement s'impose selon un rapport de conformité aux autorisations d'urbanisme, tandis que l'OAP s'oppose selon un rapport de compatibilité.

Ainsi, la représentation graphique des aménagements proposés par une OAP traduit l'esprit de composition souhaitable pour chacun des sites. Mais en ce qui concerne l'implantation du bâti ou des voiries, des variantes pourront toutefois être envisagées.

2. Les articles L. 151-6 et L. 151-7 du Code de l'Urbanisme

Définies à l'**article L. 151-6** du Code de l'urbanisme, « *Les orientations d'aménagement et de programmation comprennent, en cohérence avec le projet*

¹ Le rapport de cohérence implique que les dispositions des différentes pièces concernées aillent dans le même sens et concourent à l'atteinte d'un objectif identique.

d'aménagement et de développement durables, des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports, les déplacements et, en zone de montagne, sur les unités touristiques nouvelles.

En l'absence de schéma de cohérence territoriale, les orientations d'aménagement et de programmation d'un plan local d'urbanisme élaboré par un établissement public de coopération intercommunale comportent les orientations relatives à l'équipement commercial, artisanal et logistique mentionnées aux 1° et 2° de l'article L. 141-5 et déterminent les conditions d'implantation des équipements commerciaux, artisanaux et logistiques qui, du fait de leur importance, sont susceptibles d'avoir un impact significatif sur l'aménagement du territoire et le développement durable, conformément à l'article L. 141-6. »

Les articles **L. 151-6-1** et **L. 151-6-2** précisent également que :

« Les orientations d'aménagement et de programmation définissent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, un échéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de réalisation des équipements correspondant à chacune d'elles, le cas échéant.

Conformément au II de l'article 199 de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021, ces dispositions ne sont pas applicables aux plans locaux d'urbanisme en cours d'élaboration, de révision ou de modification dont les projets ont été arrêtés avant la promulgation de ladite loi. » (L. 151-6-1)

« Les orientations d'aménagement et de programmation définissent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur les continuités écologiques » (L. 151-6-2)

D'après l'article **L. 151-7** du Code de l'urbanisme, les orientations d'aménagement et de programmation peuvent notamment :

« 1° Définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre



l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain, favoriser la densification et assurer le développement de la commune ;

2° Favoriser la mixité fonctionnelle en prévoyant qu'en cas de réalisation d'opérations d'aménagement, de construction ou de réhabilitation un pourcentage de ces opérations est destiné à la réalisation de commerces ;

3° (Abrogé) ;

4° Porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, renaturer, restructurer ou aménager ;

5° Prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics ;

6° Adapter la délimitation des périmètres, en fonction de la qualité de la desserte, où s'applique le plafonnement à proximité des transports prévu aux articles L. 151-35 et L. 151-36 ;

7° Définir les actions et opérations nécessaires pour protéger les franges urbaines et rurales. Elles peuvent définir les conditions dans lesquelles les projets de construction et d'aménagement situés en limite d'un espace agricole intègrent un espace de transition végétalisé non artificialisé entre les espaces agricoles et les espaces urbanisés, ainsi que la localisation préférentielle de cet espace de transition. »

3. L'objet des OAP

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation visent à donner corps et structure aux éléments stratégiques d'aménagement contenus dans le PADD.

Selon la loi, « *elles peuvent prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics* ».

Elles n'ont donc pas vocation à se substituer aux projets urbains (projets d'aménagement ou projets d'architecture), mais à déterminer ce qui constitue

un « *invariant* » de l'aménagement projeté, voulu par la collectivité : objectifs d'aménagement, schémas de principe, principes de liaison, conditions de réalisation, etc.

Elles sont donc rédigées dans une perspective pré-opérationnelle, tout en laissant aux concepteurs des projets la marge de manœuvre nécessaire à leur réalisation, notamment dans le cas où les études approfondies révéleraient des contraintes techniques nécessitant une adaptation de la composition proposée par les orientations d'aménagement.

Elles constituent cependant des éléments qui permettent de visualiser, pour les secteurs stratégiques, les objectifs et les conséquences des choix opérés dans le cadre du PLU par la collectivité, et qui seront traduits dans le règlement.

Chaque OAP sera présentée comme un dossier se suffisant à lui-même, associant textes explicatifs et prescriptifs et documents graphiques.

Toutes les thématiques évoquées dans les articles L. 151-6 et L. 151-7 du code de l'urbanisme n'ont pas nécessairement besoin d'être abordées s'il n'y a pas d'enjeux particuliers.

4. Principes d'aménagement pour l'ensemble des OAP

Des principes généraux ont été définis pour guider l'aménagement des sites couverts par les OAP. Ils doivent nécessairement se combiner avec les orientations plus spécifiques données pour chaque site en fonction de ses caractéristiques propres.

Ces principes généraux concernent :



1- Programmation et morphologie urbaine :

- > Intégrer les projets d'aménagement ou les nouvelles zones urbaines en harmonie avec le tissu construit existant.
- > Instaurer un dialogue entre les nouveaux projets ou quartiers et le paysage environnant (articulation des espaces collectifs, continuités boisées dans les parcelles privées et l'espace public, maintien des vues sur les repères paysagers, respect de la trame viaire, liaisons piétonnes entre les quartiers, etc.).
- > Réfléchir la conception de l'opération d'aménagement de manière à optimiser les orientations des constructions pour favoriser la valorisation des apports solaires. Toutefois, cet objectif ne doit pas conduire à l'uniformisation de l'implantation des constructions, altérant la qualité de l'intégration de l'îlot urbain ou du quartier créé.
- > Favoriser la mixité urbaine, sociale et fonctionnelle : permettre l'expression d'un mélange des fonctions plutôt qu'un zonage de chacune d'entre elles et faire cohabiter différentes populations.

2- Aspect architectural des constructions :

- > Les nouvelles constructions devront s'intégrer harmonieusement dans le paysage environnant et ne pas constituer de gêne par rapport aux habitations riveraines existantes : tenir compte de la topographie, éviter les fenêtres et ouvertures en direction des espaces privatifs riverains, ne pas générer d'ombre trop importante sur les parcelles riveraines, éviter de construire à proximité du couvert d'arbres présents sur la parcelle riveraine, etc.
- > Elles adopteront les principes de l'architecture bioclimatique ou d'écoconstructions pour s'adapter au mieux à leur environnement et profiter des ressources naturelles (soleil, eau de pluie etc.), assurant un confort optimal à leurs occupants en toute saison. Elles mettront notamment en œuvre la sobriété énergétique et la passivité thermique,

privilégieront les matériaux biosourcés et recyclables, une gestion active des eaux pluviales, les énergies renouvelables, la végétalisation du bâti, etc.

- > La hauteur des habitations sera établie en fonction du contexte (et déclinée dans les principes d'aménagement spécifiques à chaque OAP). Aucune limitation particulière ne s'appliquera cependant aux bâtiments publics ou d'intérêt général dont la hauteur sera évaluée au cas par cas, en fonction des nécessités du projet et du contexte paysager.
- > L'aspect des constructions (caractéristiques architecturales des façades et toitures) doit viser à leur bonne intégration dans le paysage bâti et naturel environnant et s'accorde avec la gamme chromatique du paysage.

3- Espaces publics et réseaux de déplacements :

- > Créer des espaces de détente et de convivialité pour les habitants : mettre en place les conditions de leur réussite (lieu de rencontres, de regroupements, de jeux, etc.) pour retrouver la valeur des anciens espaces collectifs de quartiers.
- > Éviter les traitements trop routiers de l'espace public (éviter le profil trottoir / chaussée / trottoir en bitume, éviter les grandes voies de desserte rectilignes, varier les revêtements, prévoir des zones de plantations, etc.).
- > Aménager des voies privilégiant une « circulation apaisée » (limitation de la vitesse à 30 km/h) et la mixité des modes (voiture, cyclistes, piétons, etc.).
- > Créer des pistes de desserte inter-quartiers spécifiquement dédiées aux modes actifs (cyclistes, piétons).
- > Mutualiser les espaces de stationnement automobile pour limiter les linéaires de voies routières.



- > Concevoir l'éclairage public de façon à valoriser l'espace public et créer des ambiances en limitant la « pollution lumineuse », plutôt que d'assurer uniquement une fonction utilitaire.

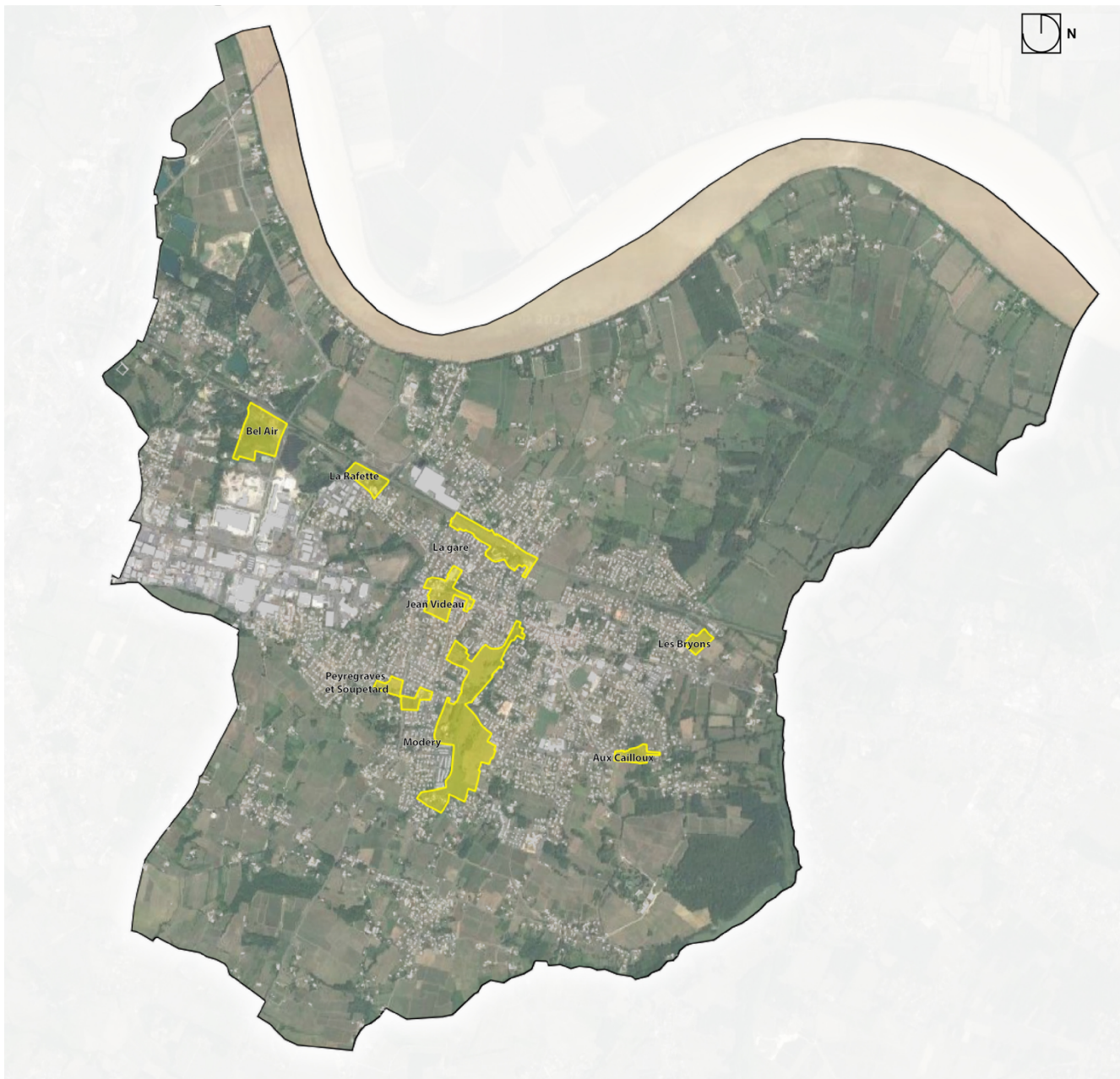
4- Paysage et trame végétale :

- > Concevoir un traitement paysager et/ou architectural qualitatif des limites.
- > Valoriser les espaces naturels et les paysages identitaires.
- > Préserver les végétaux matures et adaptés au site (arbres, haies, etc.).
- > Favoriser la plantation d'arbres de hautes tiges, la création de haies végétales composées notamment de feuillus.
- > Favoriser une forte mixité d'espèces végétales, en privilégiant l'utilisation de plantes locales et en prohibant les espèces invasives ou banalisantes (Cf. « Guide pour l'utilisation d'arbres, arbustes et herbacées d'origine locale en Nouvelle-Aquitaine »).
- > Prendre en compte la valeur écologique et paysagère de l'eau.
- > Favoriser la gestion écologique des espaces créés.

5- Environnement et hydrographie :

- > Placer la question environnementale au cœur de la conception du projet d'urbanisme : préserver et valoriser l'héritage et les ressources, la qualité de l'environnement et la qualité de vie, la diversité.
- > Maintenir la continuité des corridors écologiques identifiés, voire participer à leur reconstitution.
- > Limiter les surfaces imperméabilisées en maintenant des espaces de pleine terre et prendre en compte les caractéristiques du sol, les échanges entre le sous-sol et le sol pour favoriser l'infiltration de l'eau sur place (fossés, parkings enherbés, etc.).

- > Favoriser une gestion naturelle des eaux de ruissellement (noues, bassins d'orage paysagés, etc.).
- > Favoriser la récupération des eaux pluviales par des dispositifs de rétention, de telle sorte qu'elles puissent satisfaire des usages domestiques (arrosage d'espaces verts, jardins, potagers, utilisation sanitaire à condition de respecter la réglementation et les normes en vigueur).



SAINT-LOUBES Localisation des Orientations d'Aménagement et de Programmation spatialisées

Limite communale N

Localisation des OAP Bel Air

OAP spatialisées « Mixte, habitat, activités et/ou équipement et/ou bureaux » :

- « Jean Videau »
- « La Gare »

OAP spatialisées à dominante « Habitat » :

- « Aux Cailloux »
- « Les Bryons »
- « Peyregraves et Soupetard »

OAP spatialisées « Mixte, équipements, agriculture et environnement, habitat » :

- « Modery »

OAP spatialisées « Activités » :

- « La Rafette »
- « Bel Air »



5. Tableau de synthèse des principales dispositions applicables aux secteurs d'OAP

N° OAP	Identification - localisation	Vocation principale du site	Superficie	Zonage retenu	Densité moyenne à respecter (logements/ha)	Nombre minimum de logements produits	Part des logements sociaux dans les opérations d'habitat
1	Jean Videau	Opération mixte : habitat, activités et/ou équipements et/ou bureaux	Totale : 5,69 ha Habitat : 4,01 ha	1AU	12 logements/ha	70 logements	80%
2	La Gare	Opération mixte : habitat, activités et/ou équipements et/ou bureaux	Totale : 7,02 ha Habitat : 4,67 ha	1AU, UBa, N	21 logements/ha	100 logements	80%
3	Peyregrave et Soupetard	Habitat	3,17 ha	1AU, UC	20 logements/ha	70 logements	80% (+ habitats participatifs)
4	Aux Cailloux	Habitat	2,14 ha	1AU	19 logements/ha	40 logements	80%
5	Les Bryons	Aménagement mixte : habitat et agriculture	Totale : 1,68 ha Habitat : 1,16 ha	1AU, A	26 logements/ha	30 logements	80%
6	Modery	Aménagement mixte : agriculture et environnement, équipements, habitat	Totale : 26,57 ha Habitat : 2,12 ha	A, N, Ne, 1AU, UE, UC, UBb	26 logements/ha	55 logements	80%
7	La Rafette	Activités économiques	3 ha	1AUy	/	/	/
8	Bel Air	Activités économiques	8,13 ha	1AUy	/	/	/



JEAN VIDEAU

1. Le contexte et les enjeux

Le site

Superficie totale : 5,69 hectares

Le site de « Jean Videau » est en grande partie une enclave non bâtie au sein de l'enveloppe urbaine, à 900 mètres à l'Ouest du centre-bourg et 600 mètres à l'Est de la zone d'activité.

Site composite, développé de part et d'autre de la RD 242 (avenue Pasteur), il est constitué pour sa plus grande part, au Sud de la voie par d'anciennes terres agricoles cernées par l'urbanisation, mais aussi d'emprises bâties appelées à muter à plus ou moins brève échéance : le garage Peugeot au Sud, l'entreprise Meneau au Nord.

Enjeux physiques, naturels et paysagers

Si la topographie au Sud de l'avenue ne constitue pas une contrainte particulière, au Nord des pentes beaucoup plus marquées seront à prendre en compte : la maîtrise du ruissellement des eaux pluviales pourra y être une question importante.

A l'exception des boisements sur talus au Nord de la voie, le site possède un intérêt écologique globalement limité. Par contre, le réaménagement des espaces déjà urbanisés pourra être l'occasion d'une renaturation d'une partie de leur emprise.



Les enjeux paysagers sont largement liés à la topographie : une partie de l'avenue Pasteur se présentant à ce niveau comme un « balcon » ouvrant sur la vallée de la Dordogne et le grand paysage. Au Sud, les enjeux d'inter-visibilité sont importants avec l'urbanisation riveraine qui encercle l'enclave non bâtie. Enfin l'avenue Pasteur, au traitement très « routier » pauvre en aménagement et peu avenante, apparaît comme une « entrée de ville » non traitée que l'OAP devra prendre en charge.

Enjeux urbains

Le site appartient à un secteur déjà très largement urbanisé marqué par la diversité des formes.

Il est bordé sur la face Ouest par le tissu ancien du hameau de Jean Videau marqué par une forte densité et des hauteurs de 1 à 2 niveaux. Pour le reste, on a affaire à un tissu plus récent constitué par du bâti pavillonnaire résidentiel peu



dense et majoritairement d'un seul niveau, au sein duquel ont été développées des opérations récentes de petits immeubles collectifs (2 à 3 niveaux).

En raison de la proximité de l'habitat riverain, une attention particulière devra être accordée à l'insertion visuelle des nouveaux bâtiments et au traitement de l'intimité.

Compte tenu du réseau viaire existant peu structuré, apparaissant, à l'exception de la rue du Moulin de Conilh et du chemin de Lavignac, comme la juxtaposition de voies de lotissement inaptées à accueillir un trafic important, c'est l'avenue Pasteur qui est le seul axe capable de desservir valablement le site à aménager.

L'ensemble des réseaux primaires nécessaires à l'urbanisation (eau potable, assainissement collectif, électricité) est présent le long de l'avenue Pasteur. Un raccordement à l'assainissement collectif rue des Gémeaux au Sud est également possible. Le site n'est pas couvert par la défense incendie.

2. Les grands objectifs du projet

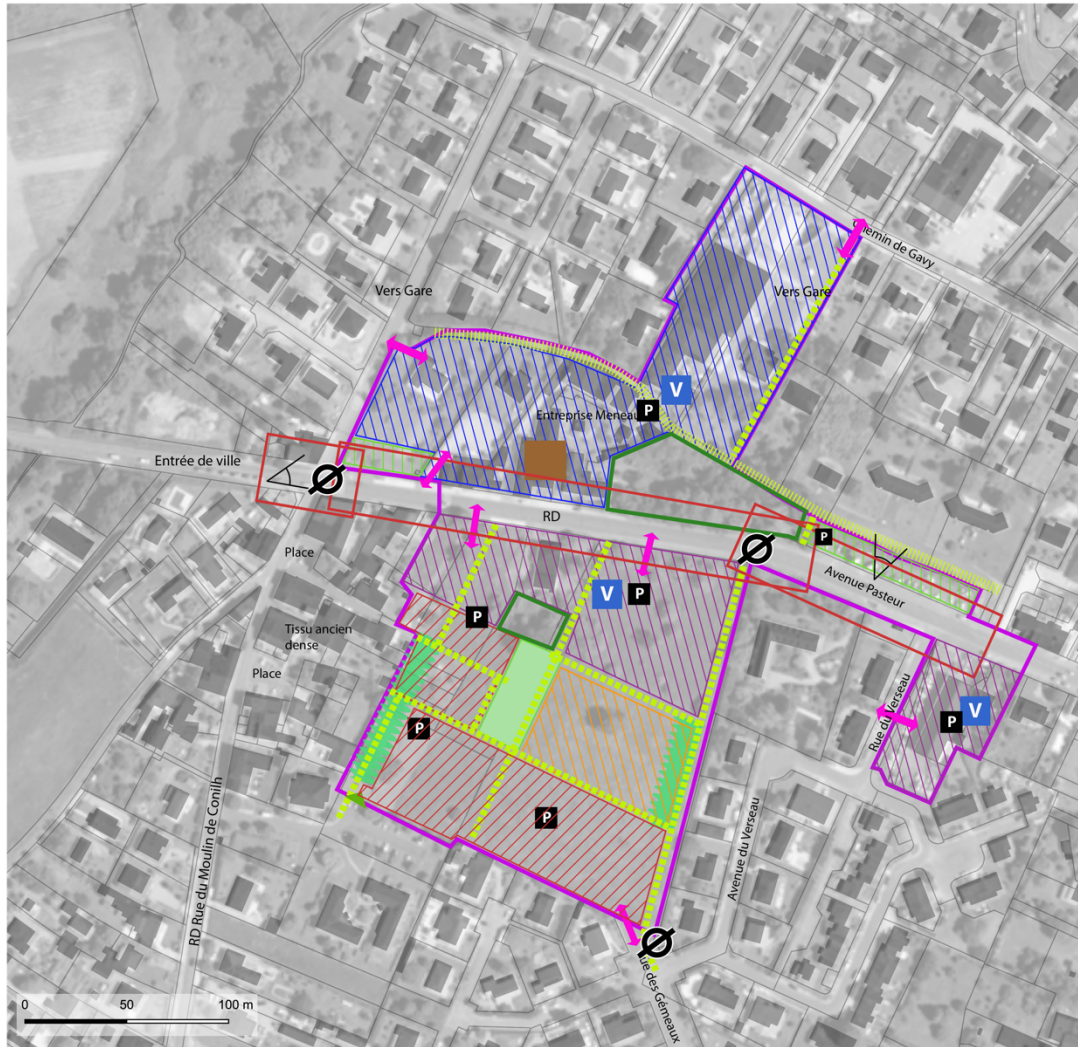
L'aménagement du site vise à créer une véritable « entrée de ville » à l'Ouest du bourg sur la principale artère communale, qu'est la RD 242 (avenue Pasteur), avec un souci de qualité urbaine.

Si l'objectif premier est l'accueil de nouveaux logements (de l'ordre de 70 logements à créer au minimum), il s'agit en même temps de créer un nouveau « morceau de ville » dans sa diversité fonctionnelle, avec l'implantation de nouveaux équipements et d'activités économiques compatibles avec les quartiers d'habitations.








Il s'agira également d'un projet de diversité sociale répondant aux objectifs de la politique de l'habitat de la commune.








L'implantation et les volumes du bâti projeté devront être prioritairement guidés par la maîtrise de leur impact visuel et le respect des caractéristiques bâties et paysagères du site.






La voirie à créer se raccordera principalement sur l'avenue Pasteur dans des conditions de sécurité strictes tout en se rattachant à la voirie secondaire desservant le quartier au Sud (rue des Gémeaux).




JEAN VIDEAU Orientation d'Aménagement et de Programmation

-  Périmètre de l'OAP
-  PAYSAGE ET ENVIRONNEMENT
-  Structure paysagère et/ou environnementale existante
- A protéger / à valoriser :
masses boisées et arbres d'intérêt
-  secteur d'intérêt paysager (petit patrimoine - vue)
espace public- A créer
-  Structure paysagère et/ou environnementale
- A créer / à renforcer :
coeur d'îlot en lien avec fond de jardin existant
-  interfaces paysagères, lisières,
traitement paysager naturel
-  Perspectives à préserver

- DEPLACEMENT**
-  Voie riverains + cheminement doux (sur existant)
-  Séquence routière
Traitement urbain / paysager et sécurisation
-  Entrée / Sortie - A créer
-  Accès cheminement doux -
A créer
-  Réseau de voie douce arborée, réversible et multiusage
- A prévoir
-  Zone de stationnement paysagère réversible et multi-
usage
-  Zone de stationnement vélos

- PROGRAMMATION BÂTI / EQUIPEMENTS**
- Au Sud de l'Avenue Pasteur : hauteur dégressive des
constructions de R+2 + C à R+1
-  Bâti / Activités commerciales et/ou artisanales,
coworking
- A créer
-  Bâti / Habitat de type individuel groupé ou
équipements publics
- A créer
-  Bâti / Habitat de type petit collectif
- A créer
-  Bâti / Habitat, activités commerciales, services et/ou
équipements - A créer
-  Aménagement spécifique = Ensemble Meneau
- A protéger / A valoriser

- RESEAUX**
-  Raccordement préférentiel aux eaux usées



3. Les principes d'aménagement

PRINCIPES ET / OU PROGRAMME SOUMIS A COMPATIBILITE

RECOMMANDATION COMPLEMENTAIRES

PROGRAMMATION

La programmation de l'aménagement du site comprendra :

- > **Au Sud de l'avenue Pasteur**, en respectant les indications d'implantations du schéma d'aménagement ci-avant :
 - Des équipements municipaux (groupe scolaire et sportif).
 - Une ou des opérations mixtes sous forme de petits immeubles d'une hauteur maximale de R+2 incluant au moins **une cinquantaine de logements dont 80% de logements sociaux**.
 - Des commerces et services en pied d'immeubles
 - D'un parc en cœur d'îlot.
 - Sur les emprises du **garage Peugeot**, un ou des immeubles collectifs de d'une hauteur maximale de R+2 accueillant au moins une **dizaine de logements dont 80% de logements sociaux** et des commerces et services en rez-de-chaussée.

- > **Au Nord de l'avenue Pasteur**, en respectant les indications d'implantations du schéma d'aménagement ci-avant :
 - Le développement d'activités commerciales et artisanales / coworking, sur les emprises désignées respectant le principe d'une vitrine commerciale sur l'avenue et l'implantation des activités de production à l'arrière.
 - Le respect et la valorisation des boisements sur talus.



PRINCIPES ET / OU PROGRAMME SOUMIS A COMPATIBILITE

RECOMMANDATION COMPLEMENTAIRES

QUALITE URBAINE ET ARCHITECTURALE

Forme urbaine

L'aménagement de la zone sera guidé par la recherche d'une qualité urbaine renforcée marquant l'entrée de ville.

Le front bâti de part et d'autre de l'avenue Pasteur respectera un principe d'implantation des façades à l'alignement de la voie tout en respectant les dispositions suivantes :

- > Les bâtiments implantés sur l'emprise du garage Peugeot respecteront le même alignement que le bâti existant avoisinant par rapport à la voie.
- > Les emprises au Nord de l'avenue Pasteur, au droit du garage Peugeot et de la rue du Verseau demeureront non constructibles pour maintenir une coupure visuelle et un « belvédère » ouvrant sur la vallée de la Dordogne et le grand paysage de l'Entre-deux-Mers.
- > La parcelle à l'angle du chemin de Lavignac et de l'avenue Pasteur demeurera inconstructible sur une profondeur de 15 mètres par rapport à l'avenue en vue, notamment, de la protection et de la valorisation d'un élément de petit patrimoine (puit).
- > Maintien et intégration d'une habitation au Sud de l'avenue.

Formes architecturales et hauteur des constructions

L'objectif est de diversifier les typologies bâties pour produire une forme urbaine s'adaptant au contexte bâti et paysager et limitant les covisibilités avec le bâti riverain. Une gradation de la hauteur des constructions sera opérée en fonction de leur nature et appliquant une dégressivité du Nord au Sud :

Forme urbaine

Afin de rompre une trop grande rigidité du front bâti au Sud de l'avenue, Le fractionnement du bâti sera privilégié et des reculs ponctuels autorisés.



PRINCIPES ET / OU PROGRAMME SOUMIS A COMPATIBILITE

RECOMMANDATION COMPLEMENTAIRES

QUALITE URBAINE ET ARCHITECTURALE

> Au Sud de l'avenue Pasteur :

- La partie riveraine de l'avenue Pasteur sera constituée d'immeubles collectifs qui pourront atteindre 3 niveaux (rez-de-chaussée + 2 étages).
- Au Sud de cette première bande constructible, viendront ensuite des immeubles dont la hauteur maximale sera ramenée à 2 niveaux (rez-de-chaussée + 1 étage), puis au Sud, diverses constructions et de la maison individuelle dense, au contact avec le tissu pavillonnaire riverain.
- Les emprises du garage Peugeot accueilleront des d'immeubles collectifs qui pourront atteindre 3 niveaux (rez-de-chaussée + 2 étages).
- La construction présente sur le site pourra faire l'objet d'une démolition à la condition que ses éléments fassent l'objet d'un réemploi dans le cadre du projet d'aménagement (notamment la pierre de taille).

> Au Nord de l'avenue Pasteur :

- La partie riveraine de l'avenue Pasteur sera constituée de bâtiments qui ne pourront pas dépasser 2 niveaux (rez-de-chaussée + 1 étage).
- À l'arrière, les ouvrages feront l'objet d'un travail particulier d'insertion urbaine et architecturale dans la pente.



	PRINCIPES ET / OU PROGRAMME SOUMIS A COMPATIBILITE	RECOMMANDATION COMPLEMENTAIRES
INSERTION PAYSAGERE ET ENVIRONNEMENTALE, GESTION DES RISQUES	<p>Au Nord de l'avenue Pasteur :</p> <ul style="list-style-type: none">> Les boisements sur talus au Nord de l'avenue Pasteur seront conservés et protégés.> Au droit du garage Peugeot et de la rue du Verseau sera aménagé un « belvédère » ouvrant sur la vallée de la Dordogne et le grand paysage de l'Entre-deux-Mers. <p>Pour les aménagements prévus au Sud de l'avenue, afin de faciliter l'intégration et traiter les risques de covisibilité et de pertes d'intimité pour le bâti riverain, des écrans plantés seront disposés en limites selon les implantations indiquées sur le schéma au contact du quartier de Videau à l'Ouest et du lotissement de Toignan à l'Est.</p> <p>On créera un cœur d'îlot généreux afin d'être en équilibre avec la nouvelle densité bâtie et contribuant à la vie sociale (permettant des événements, des fêtes entre voisins etc.).</p> <p>Pour les plantations nouvelles, on utilisera uniquement des essences locales, adaptées aux conditions présentes sur le site (Cf. « Guide pour l'utilisation d'arbres, arbustes et herbacées d'origine locale en Nouvelle-Aquitaine ») et on proscrira toutes les espèces végétales exotiques envahissantes.</p>	<p>La végétation des espaces non bâtis sera protégée ou renouvelée dans un souci de valoriser les cortèges végétaux locaux. Il en sera de même pour les plantations nouvelles.</p> <p>On s'emploiera à diversifier les essences et densifier les strates herbacées, arbustives et arborées. Le port naturel de chaque essence sera valorisé (limiter la taille si l'aspect sanitaire n'en nécessite pas le besoin). Ces plantations viseront à favoriser les îlots de fraîcheur.</p> <p>Devront être adoptés des dispositifs de récupération des eaux pluviales.</p> <p>Pour les de zone de lagunage / récupération des eaux créées, on veillera à ce que ces dernières ne constituent pas un piège pour la faune. Divers dispositifs existent avec notamment la mise en place de pentes douces et d'échelles pour que les individus piégés puissent sortir.</p>
CIRCULATIONS, VOIRIE ET STATIONNEMENT	<p>Trame viaire et Liaisons douces</p> <p>Le tracé des voies reporté sur le schéma est indicatif.</p> <p>La mise en œuvre de l'OAP sera l'occasion de retraiter la section de L'avenue Pasteur concernée en concertation avec le gestionnaire de la voie : le Conseil Départemental, dans une optique de sécurisation et de requalification urbaine de la voie afin d'en faire la nouvelle entrée de bourg. En composant l'avenue comme une promenade plantée (plantations diversifiées) intégrant les boisements existants, il s'agira de privilégier une circulation apaisée grâce au partage de la voie entre les modes doux et la circulation automobile, en intégrant des arrêts d'autobus et le débouché de nouvelles voies.</p>	<p>Trame viaire et Liaisons douces</p> <p>Privilégier les revêtements de voirie perméables.</p>



PRINCIPES ET / OU PROGRAMME SOUMIS A COMPATIBILITE

RECOMMANDATION COMPLEMENTAIRES

CIRCULATIONS, VOIRIE ET STATIONNEMENT

Au Sud de l'avenue Pasteur :

- > L'aménagement du site s'organise en un maillage minimal de voies de desserte internes aménagées pour privilégier une « circulation apaisée » et la mixité des usages.
- > Le développement d'un réseau de cheminements doux est attendu à l'intérieur du site selon les principes de cheminement reportés sur le schéma, en favorisant la transversalité afin d'éviter l'effet « impasse ».
- > Le raccordement de la trame viaire à la voirie existante privilégiera l'avenue Pasteur : au maximum deux voies pourront déboucher sur l'avenue. Aucun accès direct ne sera autorisé sur celle-ci.
- > Cette trame viaire se rattachera également à la voirie secondaire desservant le quartier au Sud *via* la rue des Gémeaux.
- > La ou les opérations réalisées sur les emprises du garage Peugeot ne pourront pas déboucher directement sur l'avenue, elles seront uniquement desservies par la rue du Verseau.

Au Nord de l'avenue Pasteur :

- > Le nombre d'accès sera fortement limité.
- > Un cheminement doux sera établi entre l'avenue et le chemin du Gary.

Stationnement

Le stationnement sur l'espace collectif de part et d'autre des voies de desserte sera limité et on le privilégiera sous forme de « poches » selon le principe indiqué sur le schéma.

Celles-ci mettront en œuvre des matériaux perméables et une stratégie de plantation importante pour favoriser les îlots de fraîcheur une bonne gestion des eaux pluviales.



	PRINCIPES ET / OU PROGRAMME SOUMIS A COMPATIBILITE	RECOMMANDATION COMPLEMENTAIRES
	Des parkings vélos sécurisés sont également à prévoir.	
DESSERTE PAR LES RESEAUX	Le site est desservi par les réseaux d'assainissement, d'eau potable et d'électricité. Le raccordement au réseau d'assainissement se fera préférentiellement à partir de l'avenue Pasteur et la rue des Gémeaux.	
PHASAGE ET MODALITES DE MISE EN ŒUVRE	Une première tranche est prévue pour les opérations immobilières mixtes. Une seconde tranche est envisagée pour l'aménagement du groupe scolaire et sportif.	





LA GARE

1. Le contexte et les enjeux

Le site

Superficie totale : 7,02 hectares

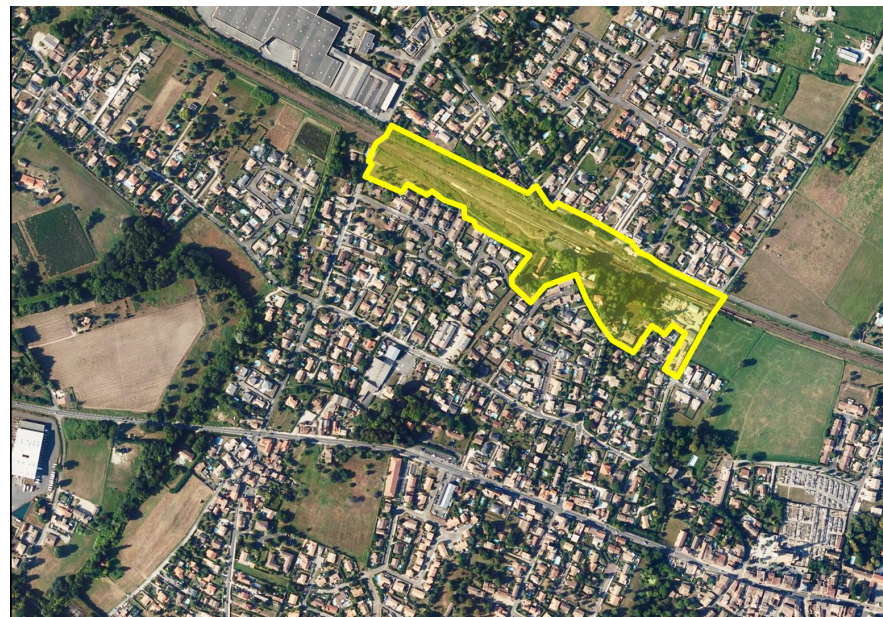
Le site de « la Gare », de part et d'autre de la voie ferrée Bordeaux-Libourne est dominé par les emprises ferroviaires, à environ 1 km au nord-Ouest du centre-bourg.

S'appuyant sur la voie ferrée Bordeaux-Libourne et les emprises ferroviaires de la gare de Saint-Loubès en partie désaffectées, le site est un ensemble composite où cohabitent des emprises non bâties et un tissu urbain en partie patrimonial, en partie dégradé. Secteur stratégique à l'échelle de la commune, appelé à évoluer assez profondément avec l'aménagement de la gare consécutif au développement du futur RER métropolitain.

Enjeux physiques, naturels et paysagers

La topographie quasi horizontale ne constitue pas une contrainte particulière. En matière d'hydrographie, la présence à l'Est du ruisseau de Canteranne est à prendre en compte.

En raison de son caractère très largement bâti et artificialisé, le site possède un intérêt écologique globalement limité. Par contre, son réaménagement pourra être l'occasion d'une renaturation d'une partie de ses emprises.



Compte tenu du caractère très enclavé du site sans réelles ouvertures, les enjeux paysagers sont aussi limités. Il s'agira toutefois d'intégrer la proximité visuelle avec la voie ferrée, espace peu qualifié, mais également à l'inverse de mieux valoriser certains éléments du patrimoine végétal, comme les alignements plantés de part et d'autre de l'avenue Henri Bertrand.

Enjeux urbains

Le site appartient à un secteur déjà très largement urbanisé marqué par la diversité des formes.

Il est bordé au Sud de la voie ferrée par un tissu urbain moderne relativement récent, essentiellement pavillonnaire et peu dense et majoritairement d'un seul niveau où existent toutefois quelques îlots plus denses de maisons de villes accolées. Le bâti ancien est pratiquement absent.



Au Nord de la voie ferrée, le faciès urbain est très proche. Celui-ci est cependant moins ordonné et fait une place plus importante au bâti ancien présentant des gabarits plus généreux.

En raison de la proximité de la voie ferrée, une attention particulière devra être accordée au traitement des nuisances sonores.

Surtout au Sud de la voie ferrée, le réseau viaire existant apparaît peu structuré, juxtaposition de voies de lotissement inaptes à accueillir un trafic important. La principale voie d'accès depuis le centre-bourg, l'avenue Henri Bertrand, possède de plus sur une section une chaussée étroite imposant le sens unique et des contraintes de circulation pour les véhicules lourds.

Au Nord, le chemin des Cavernes qui longe la voie ferrée dispose d'un gabarit beaucoup plus confortable. Mais il n'offre pas une alternative satisfaisant pour la liaison avec le centre-bourg.

L'ensemble des réseaux primaires nécessaires à l'urbanisation (eau potable, assainissement collectif, électricité) est présent, mais nécessite certains renforcements.

2. Les grands objectifs du projet

L'aménagement du site vise en premier lieu la création d'un véritable pôle multimodal sur les emprises de la gare renforçant une mobilité alternative au tout automobile pour les échanges avec la métropole. Cela nécessitera la reconfiguration du schéma de voirie du quartier pour faciliter la liaison avec le centre-bourg par la création d'une nouvelle rue le long de la voie ferrée, raccordant la gare au chemin de Lavignac. Enfin des capacités suffisantes de stationnement devront être proposées.

En même temps, le projet s'emploie à créer un nouveau « morceau de ville » dans sa diversité fonctionnelle, avec l'implantation d'activités économiques compatibles avec les quartiers d'habitations, accompagnant différentes

opérations de logements. Celles-ci devraient permettre la création de 90 logements au minimum. Leur implantation sera guidée par le respect des caractéristiques bâties et paysagères du site en gérant les nuisances potentielles associées à la voie ferrée. De part et d'autre de celle-ci, des emprises demeureront inconstructibles pour être traités en espaces verts collectifs afin d'améliorer l'intégration de l'infrastructure.



LA GARE Orientation d'Aménagement et de Programmation



- Périmètre de l'OAP
- PAYSAGE ET ENVIRONNEMENT**
 - Structure paysagère et/ou environnementale existante
- A protéger / à valoriser :
masses boisées et arbres d'intérêt
 - espace vert (avec usage technique) et gestion des eaux
 - fil de l'eau
 - Structure paysagère et/ou environnementale
- A créer / à renforcer :
 - vaste espace libre à fort potentiel - parc
 - Perspectives à préserver/à valoriser
- DEPLACEMENT**
 - Circulation à améliorer
 - Voie partagée apaisée avec bus
 - Entrée / Sortie - A créer
 - Réseau de voie douce arborée, réversible et multiusage
- A prévoir
 - Zone de stationnement paysagère réversible et multi-usage
 - Zone de stationnement vélos
 - Passage sous voie SNCF - A réhabiliter
 - Lien interquartier - A renforcer
 - Sens de circulation
 - Sécurisation / voies SNCF
- PROGRAMMATION BÂTI / EQUIPEMENTS**
 - Bâti / Habitat de type petit collectif (R+1, R+2 max)
- A créer
 - Bâti / Habitat de type individuel groupé
- A créer
 - Bâti / Habitat, activités commerciales et/ou services
(Maximum R+2) - A créer
 - Bâti / Equipement et/ou habitat
- A réhabiliter



3. Les principes d'aménagement

	PRINCIPES ET / OU PROGRAMME SOUMIS A COMPATIBILITE	RECOMMANDATION COMPLEMENTAIRES
PROGRAMMATION	<p>La programmation de l'aménagement du site comprendra :</p> <ul style="list-style-type: none">> La création d'un pôle multimodal de part et d'autre de la voie ferrée, en collaboration avec le Conseil Régional Nouvelle-Aquitaine, le Conseil Départemental de la Gironde et la SNCF (dans le cadre du projet de RER métropolitain) :<ul style="list-style-type: none">• Modernisation et restructuration de la gare actuelle et création de parkings automobiles et deux roues sécurisés.• Aménagement, au Nord de la voie ferrée, du chemin des Cavernes et création d'aires d'arrêt pour les autobus et les voitures.• Réhabilitation du tunnel pour les piétons.> Des opérations de logements, en respectant les indications d'implantations du schéma d'aménagement ci-avant :<ul style="list-style-type: none">• Une partie des emprises non bâties immédiatement au Sud et à l'Ouest de la gare, ainsi que l'îlot délimité par l'avenue Henri Bertrand et la rue de Camarsac qui fera l'objet d'une rénovation urbaine, sont destinés à accueillir une opération mixte d'immeubles d'une hauteur maximale de R+2 accueillant au moins une cinquantaine de logements dont 80% de logements sociaux et des commerces et services en rez-de-chaussée ou dans le « bâtiment patrimonial » identifié sur le schéma (comme par exemple un atelier de réparation de vélos).• À l'Est de l'avenue Henri Bertrand, des terrains accueilleront une opération de construction pour une trentaine de logements (80% de logements sociaux).	



PRINCIPES ET / OU PROGRAMME SOUMIS A COMPATIBILITE

RECOMMANDATION COMPLEMENTAIRES

- À l'Ouest de la zone, sur des emprises desservies par le chemin de Lavignac, une seconde opération de construction accueillera **une douzaine de logements** (80% de logements sociaux).
- > **L'aménagement en espaces verts d'une partie des abords de la voie ferrée** : la langue de terrains non bâtis à l'Ouest de la gare sera en grande partie traitée en espaces verts collectifs pour conserver son rôle de bande tampon entre le bâti existant et l'infrastructure.

QUALITE URBAINE ET ARCHITECTURALE

Forme urbaine

L'aménagement de la zone sera guidé par la recherche d'une qualité urbaine renforcée autour du pôle multimodal :

- > Intégration du « bâtiment patrimonial » identifié sur le schéma dans la composition.
- > Création d'un espace public de part et d'autre de ce bâtiment en intégrant « l'espace vert » existant le long du fossé à l'Ouest du bâtiment.

Formes architecturales et hauteur des constructions

L'objectif est de diversifier les typologies bâties pour produire une forme urbaine s'adaptant au contexte bâti et paysager et limitant les covisibilités avec le bâti riverain. Une gradation de la hauteur des constructions sera opérée en fonction de leur nature et des indications du schéma :

- > **Au Sud de la gare**, l'opération immobilière sera constituée d'immeubles collectifs qui pourront opter pour une densité significative et atteindre 3 niveaux (rez-de-chaussée + 2 étages).
- > **Au Sud-Est de la gare**, la hauteur maximale des constructions denses sera à 3 niveaux (rez-de-chaussée + 2 étages) et ramenée à 2 niveaux (rez-de-chaussée + 1 étage) pour les constructions implantées à proximité de l'habitat existant.



	PRINCIPES ET / OU PROGRAMME SOUMIS A COMPATIBILITE	RECOMMANDATION COMPLEMENTAIRES
INSERTION PAYSAGERE ET ENVIRONNEMENTALE, GESTION DES RISQUES	<p>> À l'Ouest (chemin de Lavignac), la hauteur maximale des constructions denses sera également de 2 niveaux (rez-de-chaussée + 1 étage).</p>	
	<p>Les aménagements projetés respecteront les dispositions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none">> Dans l'opération de construction à l'Est de l'avenue Henri Bertrand, l'implantation des ouvrages respectera les arbres existant en limite avec la voie ferrée. Afin de traiter les risques de covisibilité avec les services municipaux, un écran planté sera disposé en limite avec celui-ci.> L'alignement d'arbres de part et d'autre de l'avenue Henri Bertrand sera strictement respecté et mis en valeur.> Aménagement sommaire de « l'espace vert » existant le long du fossé à l'Ouest du bâtiment patrimonial, intégrant son usage technique pour gérer les eaux : la création d'un « jardin de pluie » pourrait être envisagée.> Traitement en espaces verts des emprise libres le long de la voie ferrée en créant des écrans plantés pour limiter les covisibilités avec l'infrastructure. <p>Pour les plantations nouvelles, on utilisera uniquement des essences locales, adaptées aux conditions présentes sur le site (Cf. « Guide pour l'utilisation d'arbres, arbustes et herbacées d'origine locale en Nouvelle-Aquitaine ») et on proscrira toutes les espèces végétales exotiques envahissantes.</p>	<p>La végétation des espaces non bâtis sera protégée ou renouvelée dans un souci de valoriser les cortèges végétaux locaux. Il en sera de même pour les plantations nouvelles.</p> <p>On s'emploiera à diversifier les essences et densifier les strates herbacées, arbustives et arborées. Le port naturel de chaque essence sera valorisé (limiter la taille si l'aspect sanitaire n'en nécessite pas le besoin). Ces plantations viseront à favoriser les îlots de fraîcheur.</p> <p>Devront être adoptés des dispositifs de récupération des eaux pluviales.</p> <p>Pour les de zone de lagunage / récupération des eaux créées, on veillera à ce que ces dernières ne constituent pas un piège pour la faune. Divers dispositifs existent avec notamment la mise en place de pentes douces et d'échelles pour que les individus piégés puissent sortir.</p>
CIRCULATIONS, VOIRIE ET STATIONNEMENT	<p>Trame viaire et Liaisons douces</p> <p>Le tracé des voies reporté sur le schéma est indicatif.</p> <ul style="list-style-type: none">> Au Sud de la voie ferrée :<ul style="list-style-type: none">• Reconfiguration du schéma de voirie du quartier par la création d'une nouvelle rue le long de la voie ferrée, raccordant la gare au chemin	<p>Trame viaire et Liaisons douces</p> <p>Privilégier les revêtements de voirie perméables.</p>



	PRINCIPES ET / OU PROGRAMME SOUMIS A COMPATIBILITE	RECOMMANDATION COMPLEMENTAIRES
CIRCULATIONS, VOIRIE ET STATIONNEMENT	<p>de Lavignac. Son gabarit permettra la circulation des véhicules de transport en commun.</p> <ul style="list-style-type: none">• Réorganisation du plan de circulation en conséquence.• Un cheminement doux sera aménagé entre la gare et le chemin du Gary sur les emprises entourant le fossé existant. Il aura pour vocation de rejoindre le cheminement prévu entre le chemin et l'avenue Pasteur (Cf. OAP « Jean Videau »). <p>> Au Nord de la voie ferrée :</p> <ul style="list-style-type: none">• Réaménagement de la section du chemin des Cavernes, dans une optique de sécurisation et de création d'arrêts d'autobus et véhicules particuliers. <p>Stationnement</p> <p>Le stationnement sera restructuré et développé sur le site de la gare. En raison des emprises mobilisées, un soin particulier sera apporté à son intégration paysagère par le biais de plantations.</p> <p>Ceux-ci mettront en œuvre des matériaux perméables et une stratégie de plantation importante pour favoriser les îlots de fraîcheur une bonne gestion des eaux pluviales.</p> <p>Des parkings vélos sécurisés sont également à prévoir.</p>	
DESERTE PAR LES RESEAUX	<p>Le site est desservi par les réseaux d'assainissement, d'eau potable et d'électricité.</p>	
PHASAGE ET MODALITES DE MISE EN ŒUVRE	<p>Néant.</p>	





PEYREGRAVE ET SOUPETARD

1. Le contexte et les enjeux

Le site

Superficie totale : 3,17 hectares

Le site de « Peyregrave et Soupetard », est constitué d'un ensemble de parcelles non bâties enclavées au sein d'un tissu pavillonnaire indifférencié constituant le quartier de Massias à 1,4 km au Sud-Ouest du centre-bourg.

Il s'agit de terres agricoles laissées en jachère (ancienne vigne) ou de prairies de fauche, cernées par l'urbanisation, mais également de quelques constructions, au Sud du Chemin des Anglais, de part et d'autre de son carrefour avec le Chemin de Poumey (RD 115).

Enjeux physiques, naturels et paysagers

La topographie marquée par une faible pente orientée Nord-Sud ne constitue pas une contrainte particulière. En matière d'hydrographie, l'écoulement des eaux devra tenir compte de la pente et des émissaires existants.

À l'exception des boisements les plus importants, le site possède un intérêt écologique globalement limité. L'aménagement devra respecter ces boisements et un chêne isolé sur les terrains à l'Ouest du Chemin de Poumey.



Compte tenu du caractère très enclavé du site sans réelles ouvertures, les enjeux paysagers sont à traiter à l'échelle locale. Il s'agira, d'une part, d'intégrer la proximité visuelle avec le bâti patrimonial de la Maison Soupetard (chartreuse de la fin du XVIII^{ème} siècle) à l'Ouest du site. D'autre part, il conviendra de valoriser certains éléments du patrimoine végétal que le développement pavillonnaire à progressivement gommé dans le secteur.

Enjeux urbains

Le site appartient à un secteur déjà très largement urbanisé par un tissu urbain moderne relativement récent, essentiellement pavillonnaire et peu dense et majoritairement d'un seul niveau. Le bâti ancien, comme la Maison Soupetard ou au Sud-Ouest à Massias est rare, mais reste encore associé à des parcs assez vastes.



La localisation de ces emprises encore essentiellement non bâties au carrefour de deux voies importantes dans cette partie de la commune est l'occasion de marquer le paysage urbain par des formes bâties qui, sans être en rupture totale avec l'urbanisation riveraine, s'en démarquent suffisamment par la densité et l'organisation pour créer un « évènement urbain » qui donne une nouvelle identité à ce secteur de la commune.

L'ensemble des réseaux primaires nécessaires à l'urbanisation (eau potable, assainissement collectif, électricité) est présent.

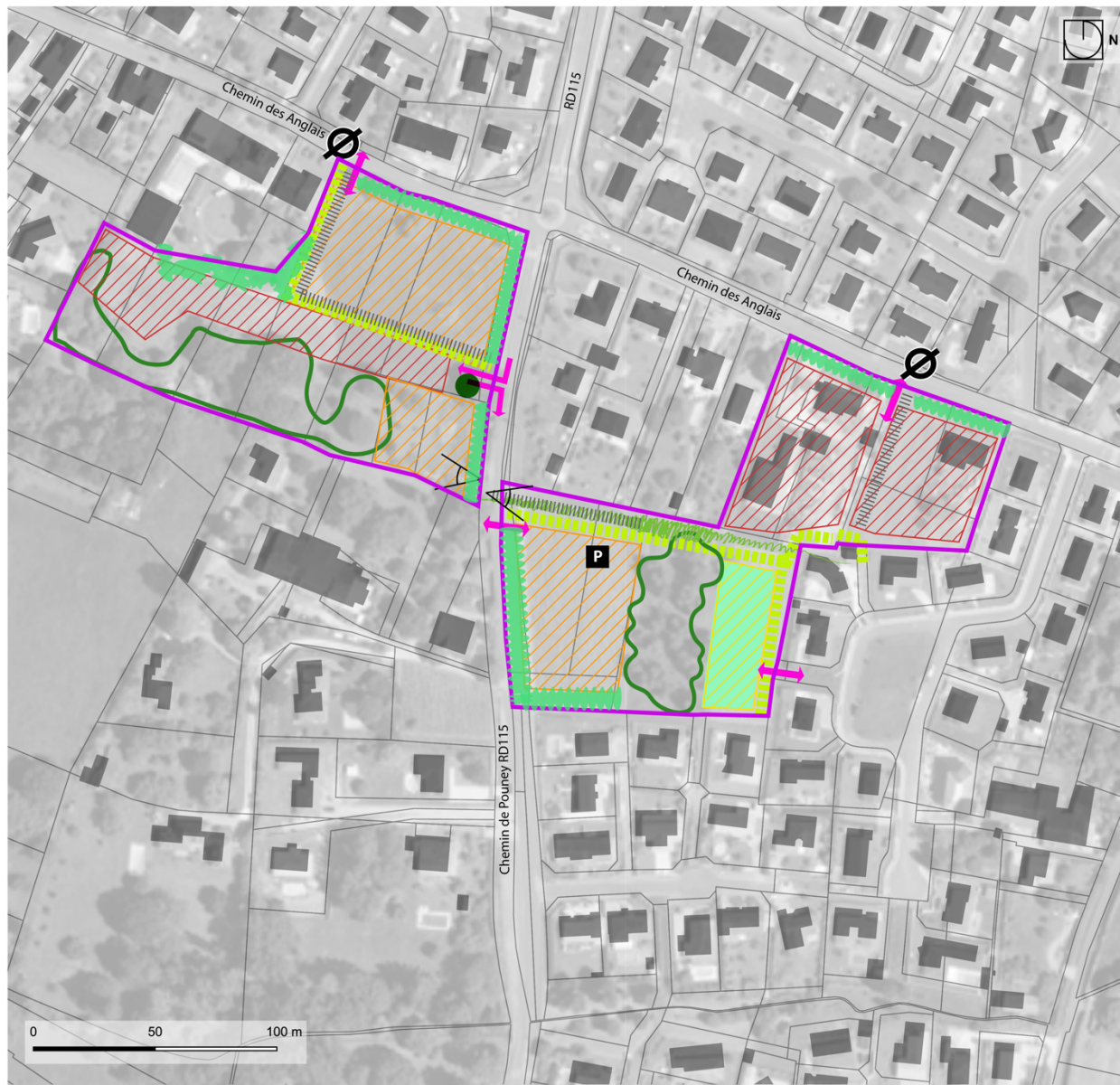
2. Les grands objectifs du projet

L'aménagement du site vise à maîtriser et optimiser l'urbanisation des emprises disponibles en proposant une forme urbaine plus qualitative, plus dense et exemplaire en matière de constructions bioclimatiques et de performance énergétique, qui intégrera le patrimoine végétal présent.


En raison de la localisation du site sa vocation unique sera l'accueil de nouveaux logements (minimum de 70 logements à créer), projet de diversité sociale répondant aux objectifs de la politique de l'habitat de la commune, avec des ambitions novatrices (habitats participatifs).





L'implantation et les volumes du bâti projeté devront être prioritairement guidés par la maîtrise de leur impact visuel et le respect des caractéristiques bâties et paysagères du site.





Le raccordement des voiries à créer sur le Chemin des Anglais, et le Chemin de Poumey respectera des principes de sécurité stricts en raison de la proximité du carrefour entre les deux voies.







SOUPETARD / PEYREGRAVE Orientation d'Aménagement et de Programmation

-  Périmètre de l'OAP

- PAYSAGE ET ENVIRONNEMENT**
-  Structure paysagère et/ou environnementale existante
- A protéger / à valoriser : masses boisées, arbre
-  Structure paysagère et/ou environnementale
- A créer / à renforcer :
-  interfaces paysagères, lisières,
traitement paysager naturel
-  perspective paysagère et lien inter-quartier

- DEPLACEMENT**
-  Voie - A créer
-  Entrée / Sortie - A créer
-  Réseau de voie douce arborée, réversible et multiusage
- A prévoir
-  Zone de stationnement paysagère

- PROGRAMMATION BÂTI / EQUIPEMENTS**
-  Bâti / Habitat de type individuel groupé (R+1 max)
- A créer
-  Bâti / Habitat de type individuel groupé (R+1 max)
et de type "participatif"
- A créer
-  Bâti / Habitat de type petit collectif (R+2 max)
comprenant en Coeur d'îlot un ou des espaces
de "Nature"- A créer

- RESEAUX**
-  Raccordement préférentiel aux eaux usées



3. Les principes d'aménagement

	PRINCIPES ET / OU PROGRAMME SOUMIS A COMPATIBILITE	RECOMMANDATION COMPLEMENTAIRES
PROGRAMMATION	<p>La programmation de l'aménagement des différentes parcelles du site comprendra :</p> <ul style="list-style-type: none">> Des opérations de construction de maisons ou petits collectifs, dans le respect des indications du schéma, pour au moins une soixantaine de logements d'une hauteur maximale de R+2. Ces opérations comprendront 80% de logements locatifs sociaux.> L'aménagement d'un espace réservé à l'habitat participatif.> L'aménagement en espaces verts de la frange boisée au Sud des terrains de Soupetard et des boisements au centre des terrains de Peyregrave, dans le respect des indications du schéma.	
QUALITE URBAINE ET ARCHITECTURALE	<p>Forme urbaine</p> <p>L'aménagement de la zone sera guidé par la recherche d'une qualité urbaine renforcée dans le but d'identifier clairement le carrefour entre le Chemin des Anglais, et le Chemin de Poumey :</p> <ul style="list-style-type: none">> Prise en compte du « bâtiment patrimonial » de la Maison Soupetard.> Traitement des abords des deux voies. <p>Formes architecturales et hauteur des constructions</p> <p>L'objectif est de produire une forme bâtie s'adaptant au contexte bâti et paysager et limitant les covisibilités avec le bâti riverain. Une gradation de la hauteur des constructions sera opérée en fonction de leur nature et des indications du schéma :</p>	<p>Forme urbaine</p> <p>Les opérations pourront inclure la création d'équipements de loisirs tels que des aires de jeux, un skate-park, un boulodrome etc.).</p>



PRINCIPES ET / OU PROGRAMME SOUMIS A COMPATIBILITE

RECOMMANDATION COMPLEMENTAIRES

QUALITE URBAINE ET ARCHITECTURALE

> Sur les terrains de Soupetard :

- À l'Ouest du carrefour des Chemins des Anglais, et de Poumey, l'opération immobilière sera constituée d'immeubles collectifs qui pourront opter pour une densité significative et atteindre 3 niveaux (rez-de-chaussée + 2 étages). Ils constitueront un « signal » clairement identifiable au niveau du carrefour. En façade du Chemins des Anglais, le traitement architectural des bâtiments devra tenir compte de la proximité de la Maison Soupetard.
- Plus au Sud, l'opération immobilière sera constituée de maisons de ville de 2 niveaux maximum (rez-de-chaussée + 1 étage) prenant en compte la proximité des éléments boisés à protéger.

> Sur les terrains de Peyregrave,

- Le long du Chemin de Poumey, en façade, l'opération immobilière sera constituée d'immeubles collectifs présentant les mêmes caractéristiques que ci-dessus. À l'arrière, les logements participatifs seront traités en ouvrages de 2 niveaux maximum (rez-de-chaussée + 1 étage).
- Le long du des Chemins des Anglais, à l'Est du carrefour, l'opération immobilière sera constituée de constructions de 2 niveaux maximum (rez-de-chaussée + 1 étage).



	PRINCIPES ET / OU PROGRAMME SOUMIS A COMPATIBILITE	RECOMMANDATION COMPLEMENTAIRES
INSERTION PAYSAGERE ET ENVIRONNEMENTALE, GESTION DES RISQUES	<p>Les aménagements projetés respecteront les dispositions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none">> L'opération d'immeubles collectifs le long du Chemins des Anglais devra tenir compte de la proximité de la Maison Soupetard et de son parc, à la fois par l'organisation des volumes construits et par la mise en place d'un écran planté disposé en limite avec celui-ci.> Dans l'opération de construction au Sud-Ouest du Chemin de Poumey, l'implantation des ouvrages respectera les arbres existant en limite Sud et le chêne isolé le long du chemin.> Les boisements au centre des terrains de Peyregrave, seront strictement respectés et mis en valeur sous forme d'un espace vert collectif. <p>Pour les plantations nouvelles, on utilisera uniquement des essences locales, adaptées aux conditions présentes sur le site (Cf. « Guide pour l'utilisation d'arbres, arbustes et herbacées d'origine locale en Nouvelle-Aquitaine ») et on proscrira toutes les espèces végétales exotiques envahissantes.</p>	<p>La végétation des espaces non bâtis sera protégée ou renouvelée dans un souci de valoriser les cortèges végétaux locaux. Il en sera de même pour les plantations nouvelles.</p> <p>On s'emploiera à diversifier les essences et densifier les strates herbacées, arbustives et arborées. Le port naturel de chaque essence sera valorisé (limiter la taille si l'aspect sanitaire n'en nécessite pas le besoin). Ces plantations viseront à favoriser les îlots de fraîcheur.</p> <p>Devront être adoptés des dispositifs de récupération des eaux pluviales.</p> <p>Pour les de zone de lagunage / récupération des eaux créées, on veillera à ce que ces dernières ne constituent pas un piège pour la faune. Divers dispositifs existent avec notamment la mise en place de pentes douces et d'échelles pour que les individus piégés puissent sortir.</p>
CIRCULATIONS, VOIRIE ET STATIONNEMENT	<p>Trame viaire et Liaisons douces</p> <p>Le tracé des voies reporté sur le schéma est indicatif.</p> <ul style="list-style-type: none">> L'aménagement des terrains de Soupetard et de Peyregrave s'organise autour d'un maillage minimal de voies de desserte internes aménagées pour privilégier une « circulation apaisée » et la mixité des usages.> Le développement d'un réseau de cheminements doux est attendu à l'intérieur de ces terrains selon les principes de cheminement reportés sur le schéma.	<p>Trame viaire et Liaisons douces</p> <p>Privilégier les revêtements de voirie perméables.</p>



PRINCIPES ET / OU PROGRAMME SOUMIS A COMPATIBILITE

RECOMMANDATION COMPLEMENTAIRES

- > Aucun accès direct de constructions ne sera autorisé sur les Chemins des Anglais et de Poumey.
- > Le raccordement de la trame viaire des opérations à la voirie existante ne pourra pas se faire à moins de 50 mètres du carrefour entre les deux chemins. Sur le Chemin de Poumey, les caractéristiques techniques de ces raccordements respecteront les indications fournies par le Conseil Départemental.
- > La voirie interne respectera les dispositions suivantes :
 - Sur les terrains de Soupetard, voirie traversante se raccordant sur les deux chemins.
 - Sur les terrains de Peyregrave, la voirie s'organisera en deux voies indépendantes qui pourraient se raccorder à chaque chemin.

Stationnement

Le stationnement sur l'espace collectif de part et d'autre des voies de desserte sera limité et on le privilégiera sous forme de « poches » selon le principe indiqué sur le schéma.

Celles-ci mettront en œuvre des matériaux perméables et une stratégie de plantation importante pour favoriser les îlots de fraîcheur une bonne gestion des eaux pluviales.

Des parkings vélos sécurisés sont également à prévoir.

DESSERTE PAR LES RESEAUX

Le site est desservi par les réseaux d'assainissement, d'eau potable et d'électricité. Le raccordement au réseau d'assainissement se fera préférentiellement sur le Chemin des Anglais.



	PRINCIPES ET / OU PROGRAMME SOUMIS A COMPATIBILITE	RECOMMANDATION COMPLEMENTAIRES
PHASAGE ET MODALITES DE MISE EN ŒUVRE	Néant.	



AUX CAILLOUX

1. Le contexte et les enjeux

Le site

Superficie totale : 2,14 hectares

Le site de « Aux Cailloux », est constitué d'un ensemble de parcelles non bâties dans un secteur de transition entre l'espace urbain et l'espace rural, à 950 mètres au Sud-Est du centre-bourg.

Il s'agit de terres agricoles laissées en friche et regagnées par les boisements, de fonds de jardins et de prairies de fauche, bordées partiellement au Nord par l'urbanisation et ouvrant au Sud sur des terres agricoles également partiellement en déprise. Elles sont accessibles à l'Ouest par la rue du 19 Mars 1962 et à l'Est par le Chemin du Basque.

Enjeux physiques, naturels et paysagers

La topographie, marquée par une faible pente orientée Nord=Ouest/Sud-Est vers un émissaire du ruisseau La Laurence, ne constitue pas une contrainte particulière. En matière d'hydrographie, l'écoulement des eaux devra tenir compte de la pente et des émissaires existants.

À l'exception des boisements les plus importants résultant de l'enfrichement progressif d'anciennes parcelles agricoles et présentant un intérêt écologique moyen, le site possède un intérêt écologique globalement limité. L'aménagement devra respecter ces boisements.



En raison de l'ouverture du site sur l'espace rural, les enjeux paysagers ne sont pas négligeables. Il conviendra, en premier lieu de traiter la transition en limitant l'impact visuel des futures constructions. Il s'agira, d'autre part, de gérer la proximité visuelle avec le bâti proche. Enfin, les éléments du patrimoine végétal présent sur le site devront être intégrés u projet.

Enjeux urbains

Le site appartient à un secteur aux marges de l'enveloppe urbaine, marqué par une urbanisation linéaire peu organisée le long des voies existantes ayant laissé subsister des espaces non bâtis en cœur d'îlots, tel que celui-ci.

Pour cette raison, les possibilités d'y accéder depuis la voirie périphérique ne sont pas toujours aisées. Ainsi, si depuis le Chemin du Basque à l'Est une large



bande d'accès subsiste entre les constructions existantes, le débouché sur la rue du 19 Mars 1962 est plus malaisé, tant pas l'étroitesse de l'accès qui subsiste que par sa localisation en virage.

La localisation même de ces emprises impose un urbanisme qui soigne la « couture » entre deux types d'espaces dissemblables en traitant plus particulièrement leur frange avec l'espace rural. Mais, cette position en cœur d'îlot impose également une certaine discrétion vis-à-vis de l'urbanisation périphérique en s'employant à gommer les risques de pertes d'intimité.

L'ensemble des réseaux primaires nécessaires à l'urbanisation (eau potable, assainissement collectif, électricité) est présent.

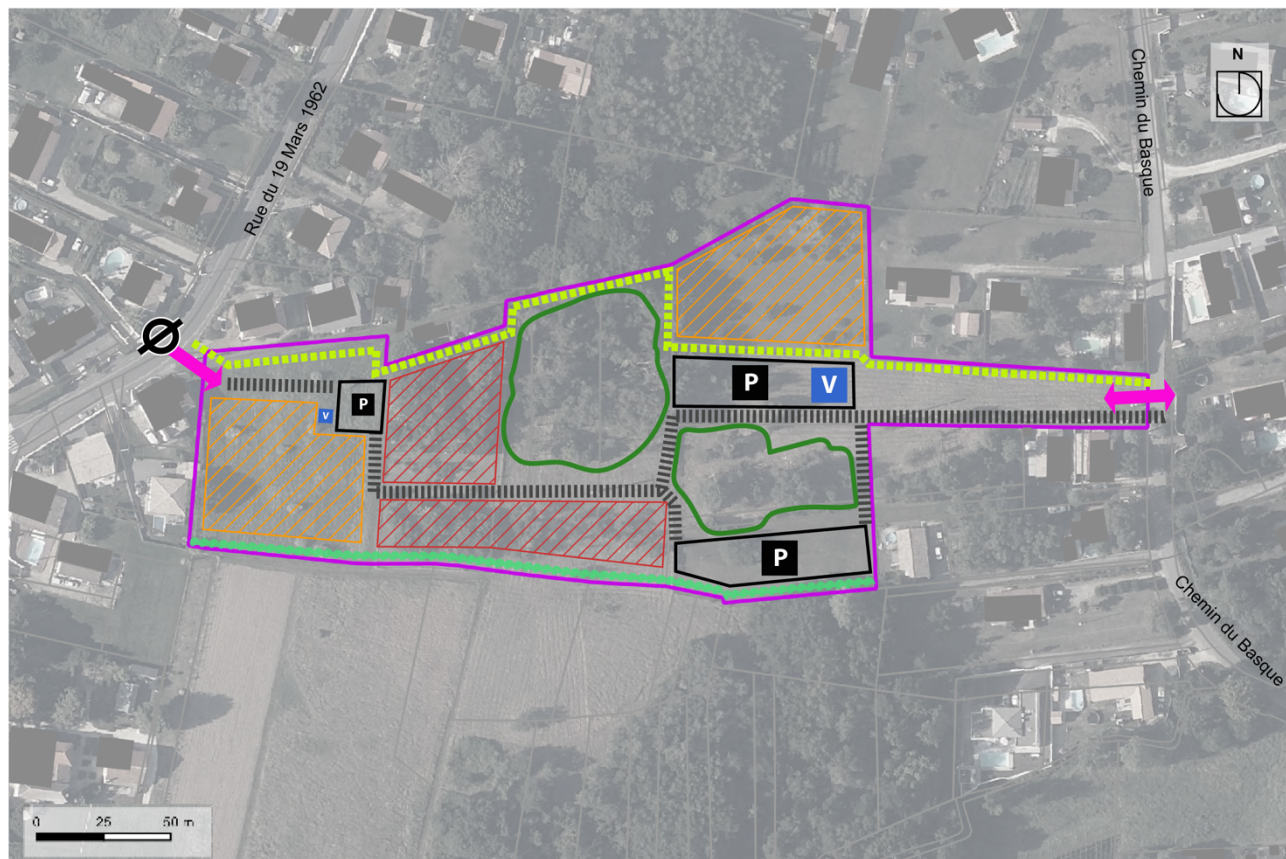
2. Les grands objectifs du projet

L'aménagement du site vise à maîtriser et optimiser l'urbanisation des emprises disponibles en proposant une forme urbaine plus qualitative, plus dense et exemplaire en matière de constructions bioclimatiques, qui intégrera le patrimoine végétal présent.


En raison de la localisation du site sa vocation unique sera l'accueil de nouveaux logements (minimum de 40 logements à créer), projet de diversité sociale répondant aux objectifs de la politique de l'habitat de la commune.




L'implantation et les volumes du bâti projeté devront être prioritairement guidés par la maîtrise de leur impact visuel et le respect des caractéristiques bâties et paysagères du site. Un effort particulier sera fait sur la limite Sud pour gérer la transition visuelle avec l'espace rural.







Pour des raisons de sécurité routière, le raccordement des voiries à créer sur la rue du 19 Mars 1962 se fera en sens unique – sens rentrant –. Le raccordement principal, à double sens, sera établi sur le Chemin du Basque.






Aux Cailloux Orientation d'Aménagement et de Programmation

-  Périmètre de l'OAP

- PAYSAGE ET ENVIRONNEMENT**
-  Structure paysagère et/ou environnementale existante
- A protéger / à valoriser
-  Structure paysagère et/ou environnementale
- A créer / à renforcer :
-  Interfaces paysagères, lisières,
Traitement paysager naturel

- DÉPLACEMENT**
-  Voie à créer - A aménager
-  Entrée / Sortie - A créer
-  Entrée unique / Sortie unique
-  Voie douce arborée, réversible et multiusage - A créer
-  Zone de stationnement
-  Zone de stationnement vélos

- PROGRAMMATION BÂTI / ÉQUIPEMENTS**
-  Bâti / Habitat de type individuel groupé comprenant en
cœur d'îlot un/des éléments de Nature
- A créer
-  Bâti / Habitat de type petit collectif (R+1) comprenant en
cœur d'îlot un/des éléments de Nature
- A créer

- RESEAUX**
-  Raccordement préférentiel aux eaux usées



3. Les principes d'aménagement

	PRINCIPES ET / OU PROGRAMME SOUMIS A COMPATIBILITE	RECOMMANDATION COMPLEMENTAIRES
PROGRAMMATION	<p>La programmation de l'aménagement des différentes parcelles du site comprendra :</p> <ul style="list-style-type: none">> Des opérations de construction de maisons ou petits collectifs, dans le respect des indications du schéma, pour une quarantaine de logements d'une hauteur maximale de R+1. Ces opérations comprendront 80% de logements locatifs sociaux.> L'aménagement en espaces verts des boisements conservés au sein du site, dans le respect des indications du schéma.> La création sur la limite au Sud d'une frange boisée formant écran visuel avec l'espace agricole.	
QUALITE URBAINE ET ARCHITECTURALE	<p>Forme urbaine</p> <p>L'aménagement de la zone sera guidé par la recherche de la qualité urbaine. Un soin particulier sera accordé à l'intégration du bâti dans le site en jouant sur la diversité de l'implantation des constructions sur leur terrain d'assiette, en visant à limiter l'imperméabilisation et garantir une logique de végétalisation.</p> <p>Formes architecturales et hauteur des constructions</p> <p>L'objectif est de produire une forme bâtie s'adaptant au contexte construit et paysager et limitant les covisibilités avec le bâti riverain. Une gradation de la hauteur des constructions sera opérée en fonction de leur nature et des indications du schéma :</p> <ul style="list-style-type: none">> Aux extrémités Sud-Ouest et Nord-Est, l'opération immobilière sera constituée d'immeubles collectifs qui pourront opter pour une certaine densité et atteindre 2 niveaux (rez-de-chaussée + 1 étage). Au Sud-Ouest,	



	PRINCIPES ET / OU PROGRAMME SOUMIS A COMPATIBILITE	RECOMMANDATION COMPLEMENTAIRES
QUALITE URBAINE ET ARCHITECTURALE	<p>l'implantation des bâtiments et l'agencement de leurs ouvertures veilleront à limiter la covisibilité avec le bâti riverain.</p> <ul style="list-style-type: none">> Au centre, l'urbanisation sera constituée de constructions de 2 niveaux maximum (rez-de-chaussée + 1 étage) prenant en compte la proximité des éléments boisés à protéger.	
INSERTION PAYSAGERE ET ENVIRONNEMENTALE, GESTION DES RISQUES	<p>Les aménagements projetés respecteront les dispositions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none">> L'opération d'immeubles collectifs à proximité de la rue du 19 Mars 1962 devra tenir compte de la mitoyenneté avec le bâti riverain, à la fois par l'organisation des volumes construits et par la mise en place d'un écran planté disposé en limite avec celui-ci.> Les boisements au centre des terrains seront strictement respectés et mis en valeur sous forme d'un espace vert collectif, contribuant à la vie sociale (permettant des événements, des fêtes entre voisins etc.).> Une bande boisée d'une épaisseur d'au moins 5 mètres sera plantée sur toute la longueur de la limite Sud du site. Constituée sous forme d'une haie dense, elle privilégiera les arbres de haute tige pour créer un écran visuel efficace. <p>Pour les plantations nouvelles, on utilisera uniquement des essences locales, adaptées aux conditions présentes sur le site (Cf. « Guide pour l'utilisation d'arbres, arbustes et herbacées d'origine locale en Nouvelle-Aquitaine ») et on proscriera toutes les espèces végétales exotiques envahissantes.</p>	<p>La végétation des espaces non bâtis sera protégée ou renouvelée dans un souci de valoriser les cortèges végétaux locaux. Il en sera de même pour les plantations nouvelles.</p> <p>On s'emploiera à diversifier les essences et densifier les strates herbacées, arbustives et arborées. Le port naturel de chaque essence sera valorisé (limiter la taille si l'aspect sanitaire n'en nécessite pas le besoin). Ces plantations viseront à favoriser les îlots de fraîcheur.</p> <p>Devront être adoptés des dispositifs de récupération des eaux pluviales.</p> <p>Pour les zones de lagunage / récupération des eaux créées, on veillera à ce que ces dernières ne constituent pas un piège pour la faune. Divers dispositifs existent avec notamment la mise en place de pentes douces et d'échelles pour que les individus piégés puissent sortir.</p>



PRINCIPES ET / OU PROGRAMME SOUMIS A COMPATIBILITE

RECOMMANDATION COMPLEMENTAIRES

CIRCULATIONS, VOIRIE ET STATIONNEMENT

Trame viaire et Liaisons douces

Le tracé des voies reporté sur le schéma est indicatif.

- > L'aménagement du site s'organise autour d'un maillage minimal de voies de desserte internes aménagées pour privilégier une « circulation apaisée » et la mixité des usages.
- > Le développement d'un réseau de cheminements doux est attendu à l'intérieur de ces terrains selon les principes de cheminement reportés sur le schéma.
- > La voirie interne est constituée par une voie traversante reliant la rue du 19 Mars 1962 au Chemin du Basque.
- > Le raccordement de cette voie à la voirie existante sera à double sens depuis le Chemin du Basque et à sens unique entrant depuis la rue du 19 Mars 1962.

Stationnement

Le stationnement sur l'espace collectif de part et d'autre des voies de desserte sera limité et on le privilégiera sous forme de « poches » selon le principe indiqué sur le schéma.

Celles-ci mettront en œuvre des matériaux perméables et une stratégie de plantation importante pour favoriser les îlots de fraîcheur une bonne gestion des eaux pluviales.

Des parkings vélos sécurisés sont également à prévoir.

Trame viaire et Liaisons douces

Privilégier les revêtements de voirie perméables.

DESSERTE PAR LES RESEAUX

Le site est desservi par les réseaux d'assainissement, d'eau potable et d'électricité. Le raccordement au réseau d'assainissement se fera préférentiellement rue du 19 Mars 1962.



	PRINCIPES ET / OU PROGRAMME SOUMIS A COMPATIBILITE	RECOMMANDATION COMPLEMENTAIRES
PHASAGE ET MODALITES DE MISE EN ŒUVRE	Néant.	





AUX BRYONS

1. Le contexte et les enjeux

Le site

Superficie totale : 1,68 hectares

Le site de « Aux Bryons », est constitué d'un ensemble de parcelles non bâties dans un secteur de transition entre l'espace urbain et l'espace rural, à 950 mètres au Sud-Est du centre-bourg.

Il s'agit avant tout de vastes fonds de jardins en prairie, agrémentés par une végétation de parc, et de terres agricoles laissées en prairie de fauche, bordées partiellement à l'Ouest et au Sud par l'urbanisation et ouvrant à l'Est sur des terres agricoles occupées par des vignes récentes. Ils sont accessibles à l'Est par le chemin des Graves et à l'Ouest par le chemin des Bryons, *via* un étroit passage.

Enjeux physiques, naturels et paysagers

La topographie, marquée par une faible pente orientée Sud-Ouest/Nord-Est ne constitue pas une contrainte particulière. Toutefois, en limite Nord-Est, le site surplombe les terrains avoisinant de 1 à 2 mètres. En matière d'hydrographie, l'écoulement des eaux devra tenir compte de la pente et des fossés existants.

Ces terrains essentiellement en prairie présentent un intérêt écologique globalement limité. Les boisements existants sont des plantations accompagnant le bâti existant.



En raison de l'ouverture du site sur l'espace rural, les enjeux paysagers ne sont pas négligeables. Il conviendra, en premier lieu de traiter la transition en limitant l'impact visuel des futures constructions. Il s'agira, d'autre part, de gérer la proximité visuelle avec le bâti proche, en particulier, l'entreprise de construction implantée au Sud-Ouest.

Enjeux urbains

Le site appartient à un secteur aux marges de l'enveloppe urbaine, marqué par une urbanisation mixte, d'une part linéaire peu organisée le long des voies existantes et, d'autre part, des opérations groupées ayant récemment colonisé des espaces « vacants », comme l'opération sociale au Nord-Ouest.

Pour cette raison, les possibilités d'y accéder depuis la voirie périphérique sont déjà relativement encadrés. Ainsi, si depuis le chemin des Bryons à l'Ouest seule une étroite bande d'accès subsiste entre les constructions existantes, le débouché sur le chemin des Graves est totalement libre. Enfin, la voirie de



desserte interne de l'opération au Nord-Ouest (rue Jean-Paul Sartre) est d'ores et déjà organisée pour se poursuivre sur le terrain du projet.

La localisation même de ces emprises impose un urbanisme qui soigne la « couture » entre deux types d'espaces dissemblables en traitant plus particulièrement leur frange avec l'espace rural. Mais, cette position en mitoyenneté avec le bâti sur une partie de ses faces impose également une certaine discrétion vis-à-vis de l'urbanisation périphérique en s'employant à gommer les risques de pertes d'intimité.

L'ensemble des réseaux primaires nécessaires à l'urbanisation (eau potable, assainissement collectif, électricité) est présent à partir de la rue Jean-Paul Sartre.

2. Les grands objectifs du projet

L'aménagement du site vise à maîtriser et optimiser l'urbanisation des emprises disponibles en proposant une forme urbaine plus qualitative, plus dense et exemplaire en matière de constructions bioclimatiques et de performance énergétique, qui intégrera des lieux de vie collective et, si possible, d'agriculture urbaine (sur la partie Nord-Est).

En raison de la localisation du site, sa vocation unique sera l'accueil de nouveaux logements (de l'ordre de 35 à 40 logements à créer), projet de diversité sociale répondant aux objectifs de la politique de l'habitat de la commune.

L'implantation et les volumes du bâti projeté devront être prioritairement guidés par la maîtrise de leur impact visuel et le respect des caractéristiques bâties et paysagères du site. Un effort particulier sera fait sur la limite Ouest pour gérer la mitoyenneté avec le bâti existant. De même, la transition visuelle avec l'espace rural sera traitée par l'implantation d'un écran végétal le long du chemin des Graves.

Pour des raisons de sécurité routière, le raccordement des voiries à créer se fera principalement à partir du chemin des Graves. L'axe principal sera créé entre la rue Jean-Paul Sartre et le chemin des Graves. Des cheminements doux seront également établis entre le chemin des Bryons et la zone a au Nord.





Les Bryons Orientation d'Aménagement et de Programmation

 Périmètre de l'OAP


PAYSAGE ET ENVIRONNEMENT

Structure paysagère et/ou environnementale
- A créer / à renforcer :


 Interfaces paysagères, lisières,
Traitement paysager naturel

 Espace collectif de nature, de détente, d'aménités,
de loisirs, etc., en coeur d'îlot ou de proximité
- A créer


DÉPLACEMENT

 Voie à créer - A aménager

 Entrée / Sortie - A créer

 Voie douce arborée, réversible et multiusage - A créer

PROGRAMMATION BÂTI / ÉQUIPEMENTS

 Bâti / Habitat de type R+1
- A créer

RESEAUX

 Raccordement préférentiel aux eaux usées



3. Les principes d'aménagement

	PRINCIPES ET / OU PROGRAMME SOUMIS A COMPATIBILITE	RECOMMANDATION COMPLEMENTAIRES
PROGRAMMATION	<p>La programmation de l'aménagement des différentes parcelles du site comprendra :</p> <ul style="list-style-type: none">> Une opération de construction essentiellement, dans le respect des indications du schéma, pour une quarantaine de logements d'une hauteur maximale de R+1. Ces opérations comprendront 80% de logements locatifs sociaux.> L'aménagement d'espaces verts plantés, dans le respect des indications du schéma, notamment à l'Ouest au contact du bâti et au Nord-Est.> La création sur la limite au Est, le long du chemin des Graves, d'une frange boisée formant écran visuel avec l'espace agricole.	
QUALITE URBAINE ET ARCHITECTURALE	<p>Forme urbaine</p> <p>L'aménagement de la zone sera guidé par la recherche de la qualité urbaine. Un soin particulier sera accordé à l'intégration du bâti dans le site, en visant à minimiser la consommation foncière et l'imperméabilisation des sols et garantir une logique de végétalisation.</p> <p>Formes architecturales et hauteur des constructions</p> <p>L'objectif est de produire une forme bâtie s'adaptant au contexte construit et paysager et limitant les covisibilités avec le bâti riverain.</p> <p>L'urbanisation sera essentiellement constituée de constructions de 2 niveaux maximum (rez-de-chaussée + 1 étage) qui pourront opter pour une certaine densité. L'implantation des bâtiments et l'agencement de leurs ouvertures veilleront à limiter la covisibilité avec le bâti riverain.</p>	



**INSERTION
PAYSAGÈRE ET
ENVIRONNEMENTALE,
GESTION DES RISQUES**

PRINCIPES ET / OU PROGRAMME SOUMIS A COMPATIBILITE

RECOMMANDATION COMPLEMENTAIRES

Les aménagements projetés respecteront les dispositions suivantes :

- > Un espace vert planté d'une vingtaine de mètres d'épaisseur sera créé sur la bordure Ouest pour gérer la mitoyenneté avec le bâti riverain.
- > Au Nord-Est le site demeurera non construit sur le périmètre dessiné sur le schéma et aménagé en espace de parc pouvant accueillir vergers ou agriculture urbaine.
- > Une bande boisée d'une épaisseur d'au moins 5 mètres sera plantée sur toute la longueur de la limite Est du site. Constituée sous forme d'une haie dense, elle privilégiera les arbres de haute tige pour créer un écran visuel efficace.

Pour les plantations nouvelles, on utilisera uniquement des essences locales, adaptées aux conditions présentes sur le site (Cf. « Guide pour l'utilisation d'arbres, arbustes et herbacées d'origine locale en Nouvelle-Aquitaine ») et on proscritra toutes les espèces végétales exotiques envahissantes.

La végétation des espaces non bâtis sera protégée ou renouvelée dans un souci de valoriser les cortèges végétaux locaux. Il en sera de même pour les plantations nouvelles.

On s'emploiera à diversifier les essences et densifier les strates herbacées, arbustives et arborées. Le port naturel de chaque essence sera valorisé (limiter la taille si l'aspect sanitaire n'en nécessite pas le besoin). Ces plantations viseront à favoriser les îlots de fraîcheur.

Devront être adoptés des dispositifs de récupération des eaux pluviales.

Pour les zones de lagunage / récupération des eaux créées, on veillera à ce que ces dernières ne constituent pas un piège pour la faune. Divers dispositifs existent avec notamment la mise en place de pentes douces et d'échelles pour que les individus piégés puissent sortir.



	PRINCIPES ET / OU PROGRAMME SOUMIS A COMPATIBILITE	RECOMMANDATION COMPLEMENTAIRES
CIRCULATIONS, VOIRIE ET STATIONNEMENT	<p>Trame viaire et Liaisons douces</p> <p>Le tracé des voies reporté sur le schéma est indicatif.</p> <ul style="list-style-type: none">> L'aménagement du site s'organise autour d'un maillage minimal de voies de desserte internes aménagées pour privilégier une « circulation apaisée » et la mixité des usages.> Le développement d'un réseau de cheminements doux est attendu à l'intérieur de ce terrain selon les principes de cheminement reportés sur le schéma.> La voirie interne est principalement constituée par une voie traversante reliant la rue Jean-Paul Sartre et le chemin des Graves. <p>Stationnement</p> <p>Le stationnement sur l'espace collectif de part et d'autre des voies de desserte sera limité.</p> <p>Des parkings vélos sécurisés sont également à prévoir.</p>	<p>Trame viaire et Liaisons douces</p> <p>Privilégier les revêtements de voirie perméables.</p>
DESSERTE PAR LES RESEAUX	<p>Le site est desservi par les réseaux d'assainissement, d'eau potable et d'électricité à partir de la rue Jean-Paul Sartre.</p>	
PHASAGE ET MODALITES DE MISE EN ŒUVRE	<p>Néant.</p>	



LA RAFETTE

1. Le contexte et les enjeux

Le site

Superficie totale : 3 hectares

Le site de « La Rafette », est constitué d'un ensemble de parcelles à l'occupation disparate, « coincé » entre la zone d'activité existante de La Rafette et la voie ferrée. À près de 2 km au Nord-Ouest du bourg, il est aux marges du vaste ensemble de zones d'activités qui couvre une large part de l'Ouest de la commune.

Ces parcelles en partie bâties (habitation et bâtiment d'activité), de terres agricoles (vignes) et de remblais récents sont calées à l'Ouest au pied du pont du Chemin de la Cavernière franchissant la voie ferrée et desservis au Sud par le Chemin de La Rafette.

Enjeux physiques, naturels et paysagers

La topographie quasi horizontale ne constitue pas une contrainte particulière. En matière d'hydrographie, l'écoulement des eaux est complètement contraint par les talus de la voie ferrée et du pont du Chemin de la Cavernière.

Globalement, si les enjeux environnementaux sont faibles, voire très faibles, la présence petite zone humide floristique (friche humide) de 55 m², accueillant une espèce protégée au niveau régional (la Dauphinelle des jardins) et la chênaie pédonculée en bordure de cette zone humide et de la voie ferrée présentent un enjeu de conservation. Leurs maintien et protection sont nécessaires.



En raison de l'ouverture du site sur l'espace rural de la plaine alluviale de la Dordogne, les enjeux paysagers ne sont pas négligeables. Il conviendra, en premier lieu de traiter la transition en limitant l'impact visuel des futures constructions. D'autre part, il s'agira de s'inscrire dans une politique plus large de requalification visuelle des espaces d'activité.

Enjeux urbains

Le site appartient à un secteur aux marges de l'enveloppe urbaine, marqué par une cohabitation peu maîtrisée entre un tissu d'habitat pavillonnaire peu organisé le long des voies existantes et des zones consacrées à l'activité économique où la qualité urbaine et architecturale, sans être totalement absente, est fréquemment défectueuse.



Pour cette raison, l'aménagement de cette future zone revêt un enjeu particulier d'image auquel sa localisation même impose un urbanisme qui soigne la « couture » entre deux types d'espaces très dissemblables en traitant plus particulièrement les franges avec l'espace rural.

L'ensemble des réseaux primaires nécessaires à l'urbanisation (eau potable, assainissement collectif, électricité) est présent.

2. Les grands objectifs du projet

La zone doit accueillir un programme d'activités artisanales dans le cadre de petits modules. Si la quasi-totalité des activités artisanales était acceptée, ça ne serait pas le cas pour l'agroalimentaire en raison de la nécessité de limiter la consommation en eau et des rejets dans le réseau d'assainissement collectif.

Cet aménagement doit permettre de créer un maillage viaire pertinent et d'intégrer des espaces de stationnement.


L'aménagement pourra être réalisé sous forme d'une seule opération couvrant l'ensemble du secteur, ou de plusieurs opérations d'ensemble successives. Leur configuration devra être adaptée et leurs dimensions suffisantes pour assurer la part de réalisation d'équipements internes cohérents avec le schéma d'aménagement global. La connaissance de la programmation et des conditions de réalisation des accès et de l'espace de stationnement est une condition préalable aux opérations d'aménagement d'ensemble.




L'implantation et les volumes du bâti projeté devront être prioritairement guidés par la maîtrise de leur impact visuel et le respect des caractéristiques bâties et paysagères du site. Un effort particulier sera fait sur la limite Nord pour gérer la transition visuelle avec l'espace rural.






Compte tenu de la configuration du réseau viaire local, le raccordement des voiries à créer se fera uniquement depuis le Chemin de La Rafette.




La Rafette Orientation d'Aménagement et de Programmation

-  Périmètre de l'OAP

- PAYSAGE ET ENVIRONNEMENT**
-  Secteur d'enjeux paysagers et/ou environnementaux - A protéger
-  Interfaces paysagères, lisières, Traitement paysager naturel
-  Chênaie pédonculée - A protéger

- DÉPLACEMENT**
-  Voie à créer - A aménager
-  Réseau de voie douce arborée, réversible et multusage - A prévoir
-  Entrée / Sortie - A créer
-  Zone de stationnement
-  Séquence entrée de zone pavillonnaire - Traitement urbain / paysager / A sécuriser

- PROGRAMMATION BÂTI / ÉQUIPEMENTS**
-  Bâti / Activités commerciales, artisanales, etc. (sauf agroalimentaire) - A créer



3. Les principes d'aménagement

	PRINCIPES ET / OU PROGRAMME SOUMIS A COMPATIBILITE	RECOMMANDATION COMPLEMENTAIRES
PROGRAMMATION	<p>La programmation de l'aménagement du site comprendra :</p> <ul style="list-style-type: none">> Dans le prolongement de la zone d'activités existante de la Rafette située au Sud et en cohérence avec la vocation de celle-ci, la création d'un ensemble de petits modules d'une surface inférieure à 3 000 m² chacun.> La préservation et l'intégration du chai et les bureaux localisés à l'Est.> La création sur la limite au Nord, le long de la voie ferrée, d'une frange boisée formant écran visuel avec l'espace agricole.	
QUALITE URBAINE ET ARCHITECTURALE	<p>Forme urbaine</p> <p>Le parti d'aménagement devra concourir à valoriser la perception de la zone d'activité. Dans ce cadre, la qualité urbaine reposera autant sur la qualité architecturale des bâtiments que sur le traitement paysager le long de la voie ferrée, mais aussi, « en devanture » le long du Chemin de La Rafette.</p> <p>Formes architecturales et hauteur des constructions</p> <p>Les constructions d'activité devront viser à la qualité architecturale, présenter une rigueur dans la simplicité des volumes et l'unité des matériaux, une recherche de rythmes au niveau des formes et se distinguer par leur respect de l'environnement et la recherche d'une performance énergétique et environnementale (recours aux énergies renouvelables, récupération des eaux de pluies, maximum de façades orientées et ouvertes au Sud, etc.) en visant à limiter l'imperméabilisation et garantir une logique de végétalisation.</p>	
QUALITE URBAINE ET ARCHITECTURALE	<p>La hauteur maximale hors tout sera limitée à 11 mètres.</p>	



PRINCIPES ET / OU PROGRAMME SOUMIS A COMPATIBILITE

RECOMMANDATION COMPLEMENTAIRES

INSERTION PAYSAGERE ET ENVIRONNEMENTALE, GESTION DES RISQUES

Les aménagements projetés respecteront les dispositions suivantes :

- > La zone humide et la chênaie pédonculée qui la borde le long de la voie ferrée seront strictement protégées et entretenues de telle sorte que les espèces florales protégées y soient maintenues.
- > En complément de cette protection, et dans sa continuité, une bande boisée d'une épaisseur d'au moins 5 mètres sera plantée sur la limite Nord du site. Constituée sous forme d'une haie dense, elle privilégiera les arbres de haute tige pour créer un écran visuel efficace.
- > La haie existant sur la limite Ouest sera maintenue et renforcée.
- > Le long du chemin de La Rafette, une bande d'espace vert de 5 à 10 mètres d'épaisseur sera créée et plantée avec une végétation arbustive.
- > Capturer les eaux pluviales et les filtrer naturellement en lagunage collectif.

Pour les plantations nouvelles, on utilisera uniquement des essences locales, adaptées aux conditions présentes sur le site (Cf. « Guide pour l'utilisation d'arbres, arbustes et herbacées d'origine locale en Nouvelle-Aquitaine ») et on proscrira toutes les espèces végétales exotiques envahissantes.

Les voies pourront être bordées d'arbres afin d'offrir plus de fraîcheur et de capter le CO₂ et la pollution.



PRINCIPES ET / OU PROGRAMME SOUMIS A COMPATIBILITE

RECOMMANDATION COMPLEMENTAIRES

CIRCULATIONS, VOIRIE ET STATIONNEMENT

Trame viaire et Liaisons douces

Le tracé des voies reporté sur le schéma est indicatif.

- > La voirie interne est constituée d'une voie périmétrale desservant les différents lots. Elle sera configurée pour la circulation de véhicules lourds et la gestion de ses eaux de ruissellement devra tenir compte des éventuels risques de pollution.
- > Le raccordement de cette voie à la voirie existante (chemin de La Rafette) se fera en deux points : au droit des chais existants et à la hauteur de la rue Gutenberg desservant la zone d'activité au Sud, pour former un carrefour complet.
- > Aucun accès direct n'est autorisé depuis le Chemin de la Cavernière et le Chemin de La Rafette.
- > Le long du Chemin de La Rafette sera prévu l'implantation d'un cheminement doux rejoignant le Chemin de la Cavernière.

Stationnement

- > Le stationnement sur l'espace collectif de part et d'autre de la voie de desserte périmétrale sera limité.
- > Un parking collectif sera aménagé au Nord-Est de la zone. Celui-ci mettra en œuvre des matériaux perméables et une stratégie de plantation importante pour favoriser les îlots de fraîcheur une bonne gestion des eaux pluviales.
- > Des parkings vélos sécurisés sont également à prévoir.



	PRINCIPES ET / OU PROGRAMME SOUMIS A COMPATIBILITE	RECOMMANDATION COMPLEMENTAIRES
DESSERTE PAR LES RESEAUX	Le site est desservi par les réseaux d'assainissement, d'eau potable et d'électricité.	
PHASAGE ET MODALITES DE MISE EN ŒUVRE	Néant.	





BEL AIR

1. Le contexte et les enjeux

Le site

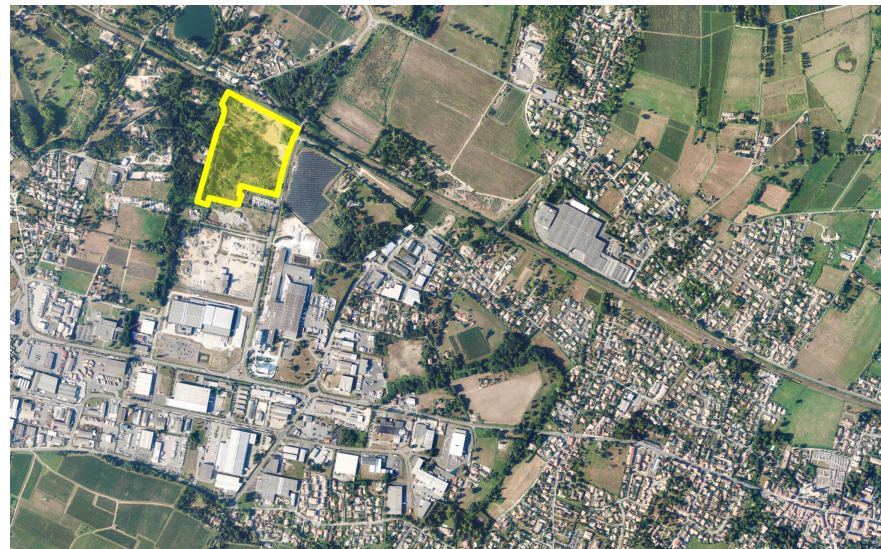
Superficie totale : 8,13 hectares

Le site de « Bel Air », est en grande partie une ancienne décharge d'ordures ménagères ayant comblé partiellement une ancienne gravière entre la zone Industrielle de Lalande au Sud et la voie ferrée au Nord. A près de 3 km au Nord-Ouest du bourg, il est aux marges du vaste ensemble de zones d'activités qui couvre une large part de l'Ouest de la commune. Plus précisément, il est mitoyen au Sud d'un ensemble d'équipement collectifs : l'aire d'accueil des gens du voyages, la déchèterie du SEMOCTOM et la station d'épuration des Vergnes.

Ces parcelles forment un ensemble très rébarbatif de terrain dégradés, en partie regagnés par une végétation plus ou moins chétive selon la nature du substrat. Au Nord du chemin des Vergnes qui traverse le site d'Est et Ouest, les sols demeurent largement à nu. Une ruine de moulin proche du chemin est la seule construction présente.

Enjeux physiques, naturels et paysagers

La topographie joue un rôle très important dans l'organisation du site. L'ancienne gravière n'étant pas entièrement comblée, une importante dépression d'une profondeur de 5 à 10 mètres subsiste au Sud-Ouest. A l'Est de cette dépression, la partie comblée forme un léger dôme dont la pente principale est orientée vers le Nord. Au Nord du chemin des Vergnes, la pente est plus accentuée, également vers le Nord, l'ancien moulin étant implanté sur la hauteur.



En matière d'hydrographie, l'écoulement des eaux est également complexe en raison de cette topographie : la dépression fermée retient les eaux.

En raison de la nature très diverse des déchets déposés (ordures ménagères, déchets toxiques en quantité dispersés, déchets industriels banaux, déchets verts et déchets inertes issus du BTP), les enjeux environnementaux sont importants, liés aux risques de pollution potentielle du sol et du sous-sol. C'est la raison pour laquelle, le site est inscrit dans l'action nationale de résorption des décharges de déchets ménagers et assimilés, autorisées ou non autorisées, introduite par la circulaire du Ministère de l'Écologie et du Développement Durable du 23 février 2004.

Avant tout aménagement des investigations complémentaires seront nécessaires dans le but d'actualiser l'état des milieux et pour proposer des mesures de gestion appropriées en vue d'un futur usage et des travaux pourraient être préconisés pour dépolluer le site.

De plus, la dépression est susceptible d'abriter des zones humides.



Si, en raison de sa nature, le site nécessite en lui-même une réhabilitation paysagère, on notera qu'en raison des boisements existant au Nord de la voie ferrée, celui-ci n'a aucun contact visuel avec l'espace rural de la plaine alluviale de la Dordogne. Les traitements préconisés consisteront donc essentiellement à traiter les marges avec le voisinage immédiat et à ménager des respirations vertes au sein du site en application d'une politique plus large de requalification visuelle des espaces d'activité portée par la commune. Plus particulièrement, la conservation du moulin et sa réhabilitation devra s'accompagner de la création d'un « écrin boisé » qui l'isole du bâti industriel qui viendra s'implanter à proximité.

Enjeux urbains

Le site appartient à un secteur aux marges de l'enveloppe urbaine, qui apparaît comme un « no man's land » bordé par des sites dégradés comme lui (au Nord-Ouest et à l'Ouest) ou industriels peu qualifiés au Sud.

Pour cette raison, l'aménagement de cette future zone revêt un enjeu particulier d'image auquel sa localisation même impose un urbanisme qui donne à ce site une vocation reconnue au sein de l'espace urbain et qui sera en même temps l'entrée dans la zone Industrielle de Lalande (et plus largement de l'espace urbain) par la RD 115 en provenance de l'autoroute A 10.

L'ensemble des réseaux primaires nécessaires à l'urbanisation (eau potable, assainissement collectif, électricité) est présent, mais nécessite certains renforcements. L'aménagement devra également tenir compte de la présence d'une ligne électrique moyenne tension qui traverse le site du Nord au Sud en limite Est.

2. Les grands objectifs du projet

La zone doit accueillir un programme d'activités industrielles dans la continuité de ce qui existe sur la zone de Lalande. Seules y sont donc autorisées les

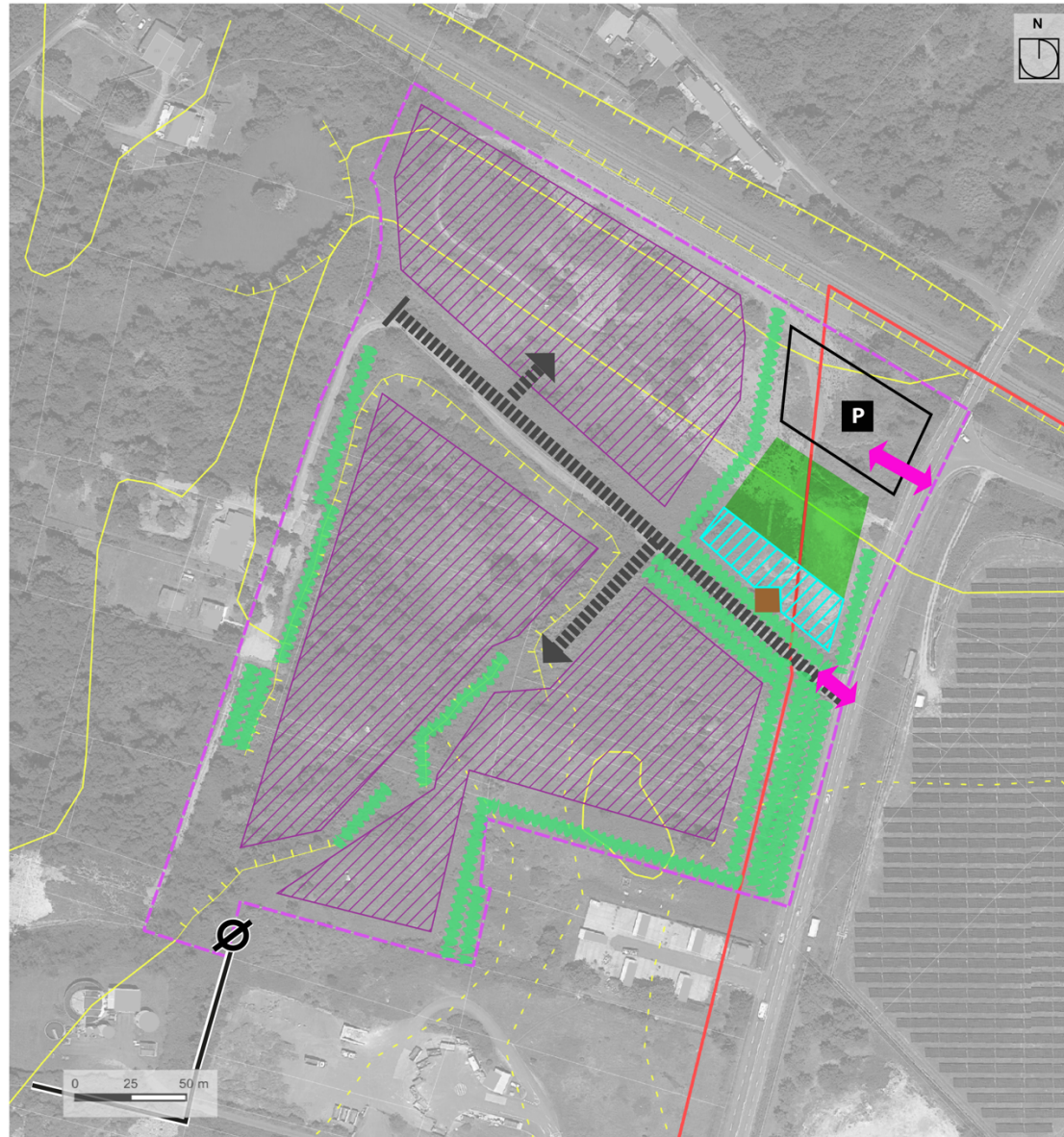
constructions destinées à l'industrie sur des lots dont la taille sera adaptée à l'activité envisagée.

L'aménagement pourra être réalisé sous forme d'une seule opération couvrant l'ensemble du secteur, ou de plusieurs opérations d'ensemble successives. Leur configuration devra être adaptée et leurs dimensions suffisantes pour assurer la part de réalisation d'équipements internes cohérents avec le schéma d'aménagement global. La connaissance de la programmation et des conditions de réalisation des accès, de l'espace collectif de nature et celui réservé en priorité au stationnement est une condition préalable aux opérations d'aménagement d'ensemble.

L'implantation et les volumes du bâti projeté devront être prioritairement guidés par la maîtrise de leur impact visuel et le respect des caractéristiques bâties et paysagères du site. Elle tiendra compte de la présence de la ligne électrique moyenne tension à l'Ouest du site.

Un effort particulier sera fait sur la limite Sud pour gérer la covisibilité avec l'aire d'accueil des gens du voyage. De même, un traitement paysager de qualité sera entrepris pour réhabiliter le site du moulin autour duquel est réservé un espace dédié aux activités de restauration à destination du personnel de la zone.

Compte tenu de la configuration du réseau viaire local et de la topographie du site, le raccordement des voiries internes à créer se fera uniquement sur le chemin des Vergnes qui restera le seul accès sur le RD 115.





Bel -Air Orientation d'Aménagement et de Programmation

 Périmètre de l'OAP


PAYSAGE ET ENVIRONNEMENT


Structure paysagère et/ou environnementale
- A créer / à renforcer :


 Interfaces paysagères, lisières,
Traitement paysager naturel

 Espace collectif de nature, de détente, d'aménités,
de loisirs, etc., en coeur d'îlot ou de proximité
- A créer


DÉPLACEMENT


 Voie à créer - A aménager

 Entrée / Sortie - A créer

 Zone de stationnement

PROGRAMMATION BÂTI / ÉQUIPEMENTS

 Bâti / Activités industrielles
- A créer


 Espace dédié aux activités de restauration

 Protection du moulin


AUTRES ELEMENTS

 Ligne électrique

 Courbes de niveau

 Escarpements / talus

RESEAUX

 Raccordement préférentiel aux eaux usées



3. Les principes d'aménagement

	PRINCIPES ET / OU PROGRAMME SOUMIS A COMPATIBILITE	RECOMMANDATION COMPLEMENTAIRES
PROGRAMMATION	<p>La programmation de l'aménagement du site comprendra :</p> <ul style="list-style-type: none">> Dans le prolongement de la zone industrielle de Lalande au Sud, la proposition d'emprises pour des activités industrielles dimensionnées selon les besoins des entreprises. Ces emprises devront tenir compte de la topographie locale, même si des remaniements de terrain seront possibles.> La réhabilitation d'une partie des terrains au Nord du chemin des Vergnes en vue de l'aménagement d'un espace de nature et de détente, ainsi que d'un espace dédié aux activités de restauration, dans le respect des indications du schéma, autour des ruines du moulin.> La prise compte de la ligne électrique moyenne tension à l'Ouest du site, dont les abords seront traités en espaces verts.> La création sur les limites du site, selon les indications du schéma, de franges boisée formant écran visuel avec les espaces mitoyens.	<p>Avant tout aménagement des investigations complémentaires seront nécessaires dans le but d'actualiser l'état des milieux et pour proposer des mesures de gestion appropriées en vue d'un futur usage et des travaux pourraient être préconisés pour dépolluer le site.</p>
QUALITE URBAINE ET ARCHITECTURALE	<p>Forme urbaine</p> <p>Le parti d'aménagement devra concourir à valoriser la perception de la zone d'activité. Dans ce cadre, la qualité urbaine reposera autant sur la qualité architecturale des bâtiments que sur le traitement paysager « en devanture » le long de la RD 115 (avenue du Vieux Moulin) : les zones de stockage et de dépôts à l'air libre ne pourront pas être implantés le long de cette voie. L'implantation des futures activités devra également respecter au mieux la topographie locale.</p> <p>Formes architecturales et hauteur des constructions</p> <p>Les constructions d'activité devront viser à la qualité architecturale, présenter une rigueur dans la simplicité des volumes et l'unité des matériaux, une recherche de</p>	



	PRINCIPES ET / OU PROGRAMME SOUMIS A COMPATIBILITE	RECOMMANDATION COMPLEMENTAIRES
QUALITE URBAINE ET ARCHITECTURALE	<p>rythmes au niveau des formes et se distinguer par leur respect de l'environnement et la recherche d'une performance énergétique et environnementale (recours aux énergies renouvelables, récupération des eaux de pluies, maximum de façades orientées et ouvertes au Sud, etc.) en visant à limiter l'imperméabilisation et garantir une logique de végétalisation.</p> <p>La hauteur maximale hors tout sera limitée à 20 mètres.</p>	
INSERTION PAYSAGERE ET ENVIRONNEMENTALE, GESTION DES RISQUES	<p>Les aménagements projetés respecteront les dispositions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none">> Au Sud du chemin des Vergnes, la haie boisée existant partiellement entre l'avenue du Vieux Moulin et la ligne électrique devra être étendue tout le long de la façade de la zone et étoffée par des arbres de haute tige (les plantations devront obligatoirement utiliser des baliveaux de 2 mètres de haut minimum).> Une zone <i>non aedificandi</i> d'au moins 30 mètres de profondeur devra être traitée en espace vert de pleine terre le long de la même avenue pour tenir compte de la présence de la ligne électrique.> En bordure Sud du chemin des Vergnes, au-delà de cette zone <i>non aedificandi</i>, et sur une longueur d'au moins 40 mètres, les boisements existants doivent être conservés sur une profondeur d'au moins 20 mètres pour isoler visuellement le moulin des bâtiments industriels.> Des bandes boisées, d'une épaisseur d'au moins 5 mètres, seront plantées sur la limite Ouest et une partie de la limite Sud du site selon les indications du schéma. Constituées sous forme d'une haie dense, elles privilégieront les arbres de haute tige pour créer un écran visuel efficace.> Un l'espace collectif de nature et de détente incluant le moulin sera créé au Nord du chemin des Vergnes à destination du personnel de la zone. Cela suppose un remaniement du sol, une re-végétalisation et la création de limites boisées pour en faire un site attractif.	<p>Les voies pourront être bordées d'arbres afin d'offrir plus de fraîcheur et de capter le CO₂ et la pollution.</p>



	PRINCIPES ET / OU PROGRAMME SOUMIS A COMPATIBILITE	RECOMMANDATION COMPLEMENTAIRES
	<p>Pour les plantations nouvelles, on utilisera uniquement des essences locales, adaptées aux conditions présentes sur le site (Cf. « Guide pour l'utilisation d'arbres, arbustes et herbacées d'origine locale en Nouvelle-Aquitaine ») et on proscritra toutes les espèces végétales exotiques envahissantes.</p>	
CIRCULATIONS, VOIRIE ET STATIONNEMENT	<p>Trame viaire et Liaisons douces</p> <p>Le tracé des voies reporté sur le schéma est indicatif.</p> <ul style="list-style-type: none">> La voirie interne de la zone s'appuiera sur le chemin des Vergnes qui sera en partie reconfiguré pour permettre la circulation des véhicules lourds. La partie du chemin longeant la limite Ouest du site ne sera pas accessible aux poids lourds.> Le Chemin sera le seul accès à la zone industrielle depuis la RD 115. La configuration de son débouché sur la RD sera définie en accord avec le Conseil Départemental. <p>Stationnement</p> <ul style="list-style-type: none">> Le stationnement sur l'espace collectif de part et d'autre des voies de desserte internes sera limité.> Un parking collectif sera aménagé au Nord-Est de la zone. Il sera accessible depuis la RD 115. Celui-ci mettra en œuvre des matériaux perméables et une stratégie de plantation importante pour favoriser les îlots de fraîcheur une bonne gestion des eaux pluviales.> Des parkings vélos sécurisés sont également à prévoir.	
DESSERTE PAR LES RESEAUX	<p>Le site est desservi par les réseaux d'assainissement, d'eau potable et d'électricité.</p>	



PHASAGE ET MODALITES DE MISE EN ŒUVRE	PRINCIPES ET / OU PROGRAMME SOUMIS A COMPATIBILITE	RECOMMANDATION COMPLEMENTAIRES
	Néant.	





MODERY

1. Le contexte et les enjeux

Le site

Superficie totale : 25,31 hectares

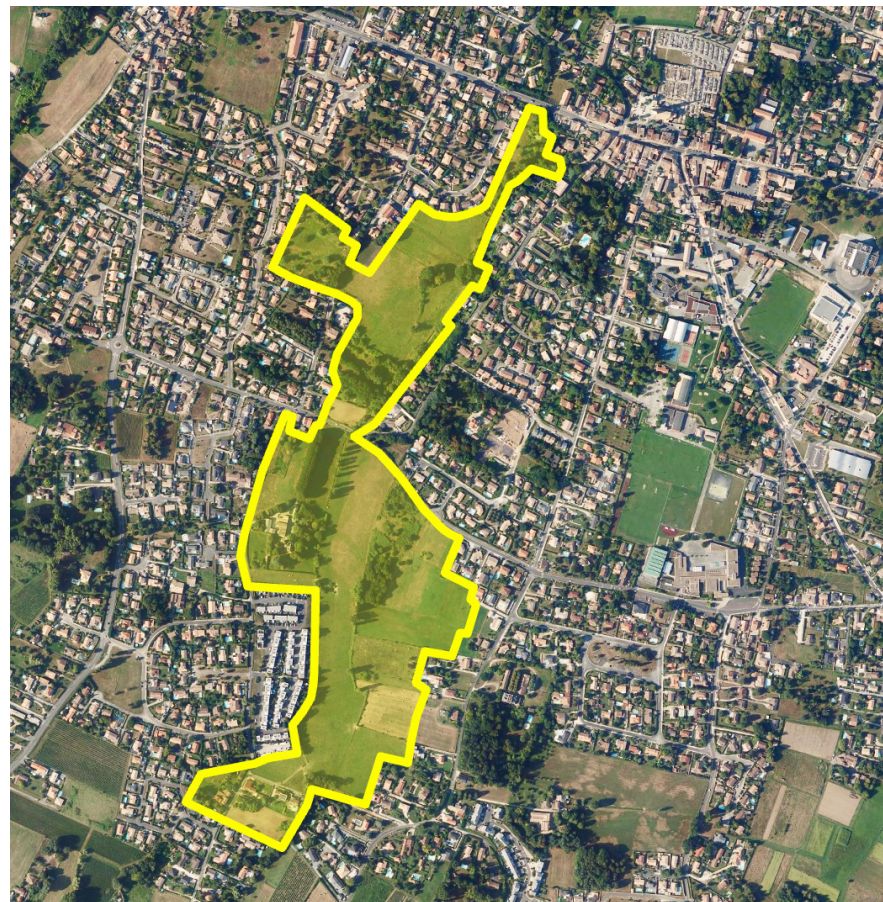
Le site de « Modery », apparaît fondamentalement comme une longue « coupure vert » qui travers du Nord au Sud l'espace urbanisé de Saint-Loubès en reliant peu ou prou les espaces naturels et agricoles du Sud et du Nord de la commune. Cet espace, d'une longueur de l'ordre de 1,2 km et d'une épaisseur variant de 50 mètres à 350 mètres environ est un vallon occupé par des prairies et d'anciennes terres agricoles autour du ruisseau Le Canteranne et un de ses affluents. Il est également marqué par la persistance discrète de domaines et de leurs parcs anciens, noyaux identitaires de la commune et motifs paysagers de l'Entre-deux-Mers (château Toignan, château Modery).

Au Nord, il jouxte le centre-bourg et, au Sud, s'ouvre sur le terroir viticole.

Enjeux physiques, naturels et paysagers

La topographie prend une importance particulière dans l'organisation du site et de sa perception. Nettement marquée au Nord, elle contribue à créer une rupture nette dans le tissu urbain et à souligner le point haut sur lequel est établi le site originel du bourg. En allant vers le Sud, le relief s'adoucit, mais permet d'ouvrir de nombreux points de vue tant sur le vallon lui-même que sur le bâti riverain. En matière d'hydrographie, l'écoulement des eaux est totalement orienté vers ruisseau Le Canteranne.

Les risques qui affectent le site sont liés à l'hydrologie : débordements du Canteranne et inondations par remontée de nappes.



Globalement, les enjeux environnementaux sont forts sur une bonne part du site en raison de l'importante superficie occupée par les zones humides, notamment au Nord et de part et d'autre du ruisseau Le Canteranne. On relève également des vestiges d'une trame bocagère, quelques bosquets et des alignements d'arbres présentant un intérêt par la diversité de milieux qu'ils proposent. Leur maintien et protection sont nécessaires.



Grâce au relief et au couvert végétal, le site constitue malgré son importance une unité paysagère à part entière, clairement identifiable au sein du tissu urbain et dont la qualité visuelle est indéniable.

Cet espace rural encore bien conservé, marqué par la discrète présence de domaines et de leurs parcs anciens, noyaux identitaires de la commune et motifs paysagers de l'Entre-deux-Mers (château Toignan, château Modery), tranche avec un tissu urbain périphérique indifférencié.

Les voies qui la bordent (rue Saint-Aignan et avenue Edmond Foucré au Nord ; chemin de l'Oustalot et chemin de Mage au Sud) ou qui la traversent (chemin des Anglais, avenue de Cajus) offrent de nombreux points de vue tant sur le site lui-même que le paysage en arrière-plan (point de repère du clocher de l'église de Saint-Loubès...) qu'il convient de préserver.

Enjeux urbains

Au vu du développement indifférencié du tissu bâti de Saint-Loubès au cours des décennies passées, le principal enjeu urbain du site est de le maintenir naturel. Si on a vu que la sensibilité naturelle et les risques militaient largement pour ce maintien, plus fondamentalement, c'est la nécessité de maîtriser l'urbanisation et l'intérêt de la présence de ce vaste « espace vert » au contact du bourg qui prime en lui donnant de nouvelles fonctions dans l'enveloppe urbaine pour offrir ses aménités environnementales à la population.

En corollaire, l'enjeu du traitement de l'interface entre le bâti périphérique et le site est important afin d'en améliorer sa qualité paysagère.

Pour autant, des formes bien encadrées d'urbanisation en marges peuvent être envisagées si elles permettent elles aussi de mieux traiter ces franges.

2. Les grands objectifs du projet

L'aménagement du site aura pour vocation principale de mettre en valeur la continuité écologique entre les espaces naturels et agricoles du Sud et du Nord de la commune et traversant l'espace urbain central. Il s'organise autour d'une

coulée verte à vocation naturelle et agricole qui occupera tout le centre du vallon et protégera les secteurs les plus sensibles sur le plan écologique. Plus précisément, celle-ci sera scindée en deux grandes entités :

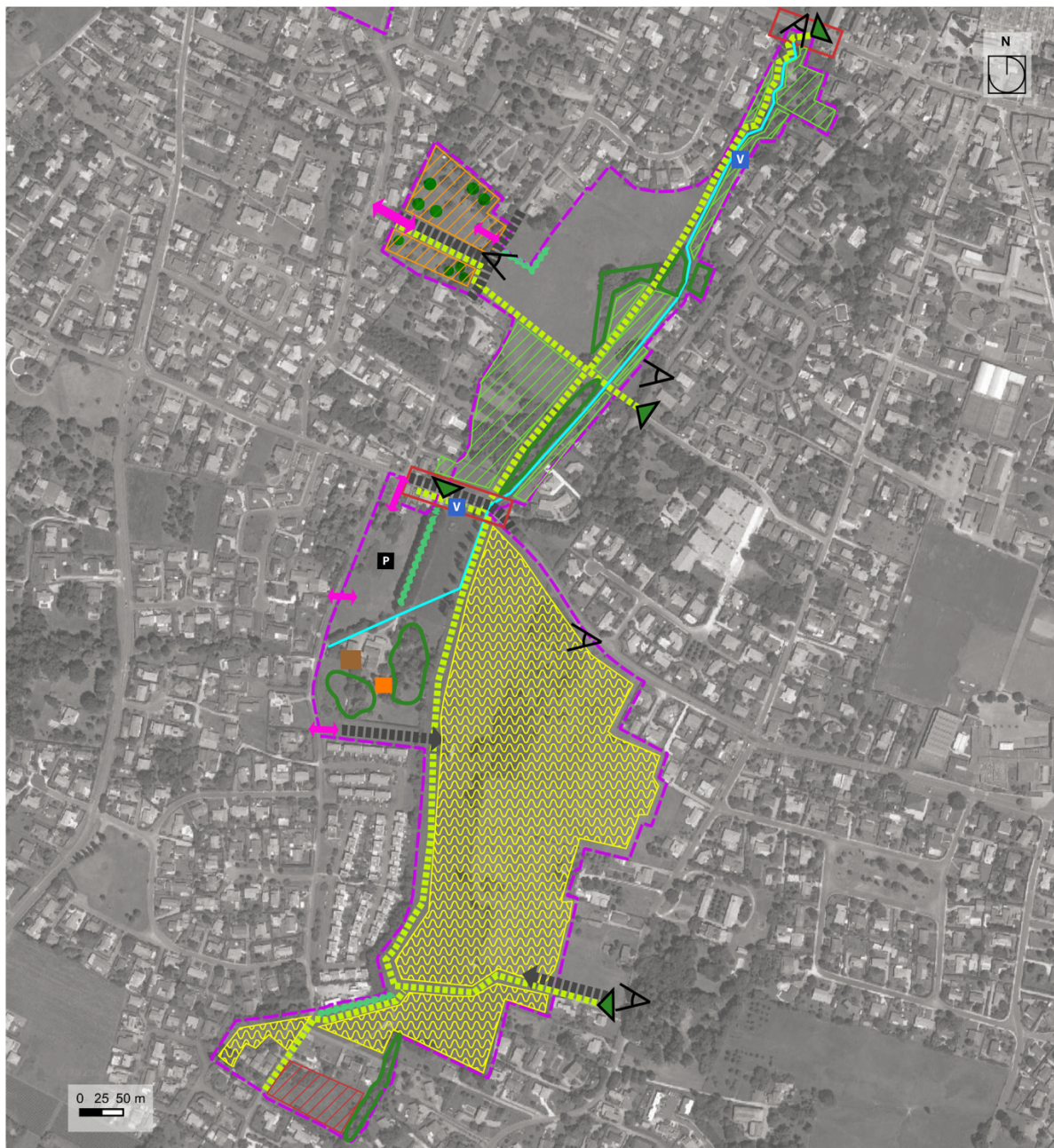
- Entre l'avenue de la République et le chemin des Anglais, où la zone humide est la plus développée, le site sera sommairement aménagé en « parc » avec le souci de maintenir son caractère naturel.
- Au Sud du chemin des Anglais, l'objectif de créer une ferme urbaine « municipale » orientée vers l'agriculture biologique. Les bâtiments de ferme seront implantés au Sud et seules des installations légères seront autorisées sur le reste de la zone.

Sur cette colonne vertébrale viendront se greffer des opérations plus urbaines :

- Sur le site du château de Modery sera implanté un nouveau groupe scolaire regroupant une école élémentaire et une école maternelle. L'objectif est de créer un équipement le plus compact possible pour limiter la consommation d'espaces naturels et l'imperméabilisation des sols.
- Une opération de logements sur l'Ouest du linéaire de la trame (de l'ordre de 40 logements à créer) à Foucré Nord à proximité du château Toignan.
- Enfin, au Sud, au lieu-dit Barrière, une seconde opération de logements desservie par le Chemin de l'Oustalot (de l'ordre de 15 logements à créer).

Les deux dernières opérations viseront la diversité sociale répondant aux objectifs de la politique de l'habitat de la commune.

L'implantation et les volumes du bâti projeté devront être prioritairement guidés par la maîtrise de leur impact visuel et le respect des caractéristiques bâties et paysagères du site.



Modery Orientation d'Aménagement et de Programmation



Périmètre de l'OAP

PAYSAGE ET ENVIRONNEMENT



Structure paysagère et/ou environnementale existante
- A protéger / à valoriser



Arbre isolé - A protéger



Gestion naturelle du site



Gestion agricole du site



Lisière / Interface / Alignement - A traiter / à "ménager"



Axe fort visuel / paysager - A valoriser



Réseau hydrographique et végétation associée

DEPLACEMENT



Voie existante - A aménager / A optimiser



Séquence routière - A travailler / A sécuriser



Entrée / Sortie - A créer



Voie douce arborée, réversible et multiusage - A créer



Zone de stationnement



Zone de stationnement vélos



Accès cheminement doux + passage chemin agricole / A créer

PROGRAMMATION BÂTI / EQUIPEMENTS



Bâti / Habitat de type individuel groupé comprenant en cœur d'îlot un/des éléments de Nature
- A créer



Bâti / Habitat de type petit collectif (R+1) comprenant en cœur d'îlot un/des éléments de Nature
- A créer



Château à valoriser comme équipement public



Ecole à créer



3. Les principes d'aménagement

PRINCIPES ET / OU PROGRAMME SOUMIS A COMPATIBILITE	RECOMMANDATION COMPLEMENTAIRES
PROGRAMMATION	<p>La programmation de l'aménagement du site comprendra :</p> <ul style="list-style-type: none">> La création d'un parc « naturel » entre l'avenue de la République et le chemin des Anglais axé sur une valorisation écologique de ce site :<ul style="list-style-type: none">• Les travaux seront réalisés de manière à préserver, voire restaurer, l'intégrité du milieu naturel et protéger les fonctionnalités de la zone humide.• Les aménagements pour l'accueil du public resteront limités et viseront à la création de sentiers de promenade (ou sentiers pédagogiques), d'installations légères et réversibles et l'ouverture de quelques points de vue ou à rendre cet espace accessible aux personnes à mobilité réduite.• Aucun parking pour les véhicules motorisés n'est prévu. Par contre des stationnements pour les vélos seront aménagés aux points d'entrée depuis l'avenue Edmond Foucré (entrée principale).> La création d'une ferme urbaine orientée vers l'agriculture biologique au Sud du chemin des Anglais :<ul style="list-style-type: none">• L'objectif est de remettre en valeur ces anciennes terres agricoles pour proposer, au fil des saisons, des produits frais et de qualité, cultivés dans le respect de la nature en limitant les intrants, dans une démarche d'agriculture biologique et écoresponsable.• Cette ferme aura également une dimension pédagogique visant une transmission du savoir-faire agricole et la présentation de pratiques moins impactantes sur les milieux.• Sur la plus grande partie de ses emprises, seules des installations légères nécessaires au fonctionnement de la ferme seront autorisées.



PRINCIPES ET / OU PROGRAMME SOUMIS A COMPATIBILITE

RECOMMANDATION COMPLEMENTAIRES

PROGRAMMATION

- Les bâtiments de fermes seront implantés au Sud du site avec un accès depuis le chemin de l'Oustalot.
- > **La création d'un nouveau groupe scolaire autour du château de Modery :**
 - Les bâtiments adopteront une conception architecturale bioclimatique.
 - Une école ouverte sur l'extérieur et sur la nature de 8 à 9 classes composée pour la partie bâtie d'un pôle maternel, d'un pôle élémentaire, d'un pôle périscolaire, de locaux communs et d'un restaurant scolaire, sur une superficie totale de l'ordre de 2 200 m².
 - Un projet prévoyant l'utilisation et la réhabilitation des anciens chais pour le nouveau groupe scolaire et celles du château comme salle communale à moyen long terme.
 - Une volonté de limiter au maximum l'imperméabilisation des sols et de mettre en valeur des espaces naturels attenants par une conception de bâtiments compacts.
 - Un stationnement dédié de l'ordre de 80 places, mettant en œuvre des matériaux perméables et une stratégie de plantation importante pour favoriser les îlots de fraîcheur une bonne gestion des eaux pluviales.
 - Une superficie totale mobilisée de l'ordre de 8 500 m².
- > Une opération de construction de maisons ou petits collectifs, dans le respect des indications du schéma, pour **40 logements au total** implantés à Fourcré Nord aux abords du château Toignan. D'une hauteur maximale de R+1, cette opération comprendra 80% de logements locatifs sociaux.
- > Une seconde opération composée uniquement de maisons de ville, dans le respect des indications du schéma, implantés chemin de l'Oustalot pour **un minimum de 5 logements**. D'une hauteur maximale de R+1, cette opération comprendra 80% de logements locatifs sociaux.



PRINCIPES ET / OU PROGRAMME SOUMIS A COMPATIBILITE

RECOMMANDATION COMPLEMENTAIRES

QUALITE URBAINE ET ARCHITECTURALE

Forme urbaine

Pour les espaces destinés à être urbanisés, l'aménagement sera guidé par la recherche de la qualité urbaine et, tout particulièrement, par la prise en compte de la covisibilité avec le « bâtiment patrimonial » du château Toignan.

Un soin particulier sera accordé à l'intégration du bâti dans le site concerné en jouant sur la diversité de l'implantation des constructions sur leur terrain d'assiette, en visant à limiter l'imperméabilisation et garantir une logique de végétalisation et à traiter la transition vers les espaces naturels et agricoles qui seront conservés.

Formes architecturales et hauteur des constructions

Concernant le bâti à produire, l'objectif est de diversifier les typologies pour créer une forme urbaine s'adaptant au contexte bâti et paysager et limitant les covisibilités avec le bâti riverain :

- > Pour le projet de groupe scolaire, recherche d'une architecture exemplaire et mise en valeur du château de Modery.

INSERTION PAYSAGERE ET ENVIRONNEMENTALE, GESTION DES RISQUES

- > **Dans les espaces naturels et agricoles du site**, préservation des milieux sensibles (cours d'eau, zones humides, boisements) en lien avec le site Natura 2000 « Palus de Saint-Loubès et d'Izon » présent en aval :
 - Protéger les fonctionnalités de la zone humide : pas d'imperméabilisation, aménagements légers et réversibles.
 - Limiter les franchissements du Canteranne et préserver la continuité des berges et des milieux associés. Maintien, voire renforcement, de la ripisylve.
 - Protéger les arbres remarquables et les haies bocagères.
 - Établir une bande de recul des constructions d'au moins 50 mètres par rapport à l'axe du Canteranne.



INSERTION PAYSAGÈRE ET ENVIRONNEMENTALE, GESTION DES RISQUES

PRINCIPES ET / OU PROGRAMME SOUMIS A COMPATIBILITE

- Préservation de la qualité de l'eau (vigilance vis-à-vis des eaux pluviales).
 - Valoriser les principaux points de vue.
- > **Dans les emprises du nouveau groupe scolaire autour du château de Modery :**
- Préserver l'alignement d'arbres bordant l'allée accédant au château depuis le chemin des Anglais.
 - Préserver le plan d'eau et le parc boisé à l'Est du château.
- > **Dans les opérations urbaines :**
- L'opération à Foucré Nord devra tenir compte de la proximité du château Toignan et de son parc, à la fois par l'organisation des volumes construits et par la mise en place d'un écran planté disposé en limite avec celui-ci.
 - Le long du chemin de l'Oustalot, la bande boisée existant en limite Est sera conservée.

Pour les plantations nouvelles, on utilisera uniquement des essences locales, adaptées aux conditions présentes sur le site (Cf. « Guide pour l'utilisation d'arbres, arbustes et herbacées d'origine locale en Nouvelle-Aquitaine ») et on proscrira toutes les espèces végétales exotiques envahissantes.

RECOMMANDATION COMPLEMENTAIRES

Réaliser des aires de parking perméables.

Pour les créations de zones de lagunage ou de récupération des eaux, veiller à ce qu'elles ne constituent pas un piège pour la faune. Divers dispositifs existent avec notamment la mise en place de pentes douces et d'échelles pour que les individus piégés puissent sortir.



	PRINCIPES ET / OU PROGRAMME SOUMIS A COMPATIBILITE	RECOMMANDATION COMPLEMENTAIRES
CIRCULATIONS, VOIRIE ET STATIONNEMENT	<p><i>Trame viaire et Liaisons douces</i></p> <p>Le tracé des voies reporté sur le schéma est indicatif.</p> <ul style="list-style-type: none">> À Foucré Nord, création d'une voie de desserte interne du projet immobilier établie entre l'avenue Edmond Foucré et la rue des Gémeaux.> Création d'accès agricoles dans la partie Sud depuis le chemin de l'Oustalot et le chemin de Mage.> Mise en place d'un maillage de cheminements doux au sein des espaces conservés naturels et agricoles, respectant les zones humides identifiées. <p><i>Stationnement</i></p> <ul style="list-style-type: none">> Aucun stationnement automobile ne sera aménagé dans les espaces conservés naturels et agricoles.> Des parkings vélos sécurisés sont à prévoir aux principales entrées de ces mêmes espaces.> Un stationnement dédié de l'ordre de 80 places est aménagé pour le projet de groupe scolaire. Il mettra en œuvre des matériaux perméables et une stratégie de plantation importante pour favoriser les îlots de fraîcheur une bonne gestion des eaux pluviales.	
DESSERTE PAR LES RESEAUX	<p>Le site est desservi par les réseaux d'assainissement, d'eau potable et d'électricité.</p>	
PHASAGE ET MODALITES DE MISE EN ŒUVRE	<p>Néant.</p>	



OAP THEMATIQUE SUR LES CHEMINEMENTS DOUX

1. Les principes guidant la mise en place d'un plan global des cheminements doux

Les modes doux et la trame verte sont au cœur du projet de territoire communal. Cette OAP vise à décliner des aménagements adaptés en faveur des déplacements doux dans la commune. Elle les replace dans leur dimension fonctionnelle (facilité du déplacement court), environnementale (réduction du bruit, de la pollution et des gaz à effet de serre) et sociétale (qualité du cadre de vie, détente), mais également touristique (découverte du territoire).

L'objectif de cette OAP propose un plan global visant à améliorer **la sécurité des déplacements** sur sa commune, prenant en compte les évolutions de la circulation et de l'urbanisation, tout en **valorisant les modes actifs piétons et vélos**.

Ce plan doit permettre de fixer à court et à moyen terme :

- > Une hiérarchie des voies.
- > De nouveaux statuts des voies.
- > Des aménagements en faveur des piétons et des cyclistes.

Le principe de continuité des itinéraires modes doux est un enjeu majeur pour le développement de leur pratique. De meilleures possibilités de circulation et de stationnements doivent notamment encourager le développement de l'usage du vélo, aidant à réduire le recours à la voiture individuelle.

Ce schéma des cheminements doux souhaite consolider et étendre la 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 :

- > Positionner le centre-bourg au cœur du maillage pour les modes actifs.
- > Mettre en réseau les centralités et pôles générateurs de déplacements, les quartiers d'habitations et les espaces naturels et agricoles.
- > Créer des radiales afin de desservir l'ensemble des espaces bâtis de la commune et de mettre en œuvre des itinéraires directs.
- > Créer des itinéraires lisibles pour les utilisateurs, sécurisés et végétalisés.
- > Prévoir des espaces de stationnement pour les vélos en nombre suffisant et positionnés stratégiquement.
- > Hiérarchiser le maillage en fonction des espaces desservis.

2. La mise en œuvre

Quelques aménagements cyclables existent déjà ou sont programmés à court terme à Saint-Loubès. Mais l'objectif est de mettre en place au cours des prochaines années un maillage complet des espaces urbanisés de la commune. Ces aménagements prendront la forme de pistes sur trottoirs confortables et accessibles, de voies cyclables, de zones 30 ou de rencontre, en fonction des besoins, des contraintes de circulation et de la typologie de la voirie projetée.

La carte ci-après décrit le schéma envisagé :

- > Le **centre-bourg** optera majoritairement pour les voies et espaces publics traités en zone de rencontre et voie verte pour donner la priorité à une mobilité apaisée.
- > La **RD 242** sera la colonne vertébrale du schéma, aménagée en fonction des contraintes d'emprise en voie verte séparée de l'emprise routière ou, plus ponctuellement, en piste cyclable sur trottoir.



- Sur cet axe principal viendront se raccorder des **itinéraires radiaux** autorisant des déplacements sécurisés de tous les quartiers vers le centre-bourg et desservant également les principaux équipements de la commune. Ces itinéraires seront traités selon les possibilités en voies vertes autonomes ou en voies centrales banalisées donnant priorité aux modes doux.
- Enfin, une large **rocade périphérique** permettra de relier les quartiers entre eux, mais aussi d'accéder à l'espace rural dans une optique de loisirs. Celle-ci sera également traitée selon les possibilités en voies vertes autonomes ou en voies centrales banalisées donnant priorité aux modes doux.

Toute opération d'aménagement nouvelle devra s'assurer une bonne connexion à ces cheminements piétonniers et/ou cyclables existants ou à créer, afin que le quartier ou le secteur aménagé soit bien intégré à la vie de la commune.

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

- Utiliser des matériaux respectueux de l'environnement et assurant une bonne perméabilité.
- 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 roulants assurant un confort d'usage.

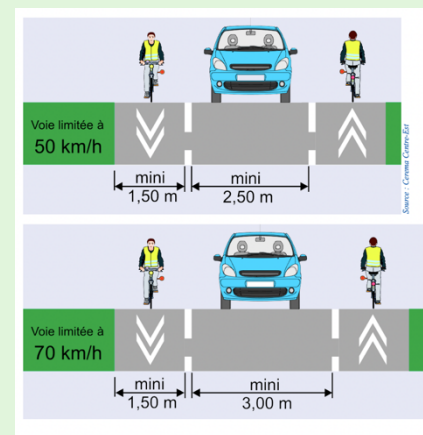
La largeur des aménagements doit être suffisante pour assurer la sécurité et le confort des usagers. Ainsi, les largeurs adoptées sont :

- Pour une chaussée à Voie Centrale Banalisée : bande roulante bidirectionnelle pour véhicule automobile de 2,50 mètres à 3 mètres et deux bandes modes doux de 1,50 mètres chacune.
- Pour une voie verte : 3 mètres à 5 mètres.
- Pour une piste cyclable bidirectionnelle : 2,50 mètres à 3 mètres.

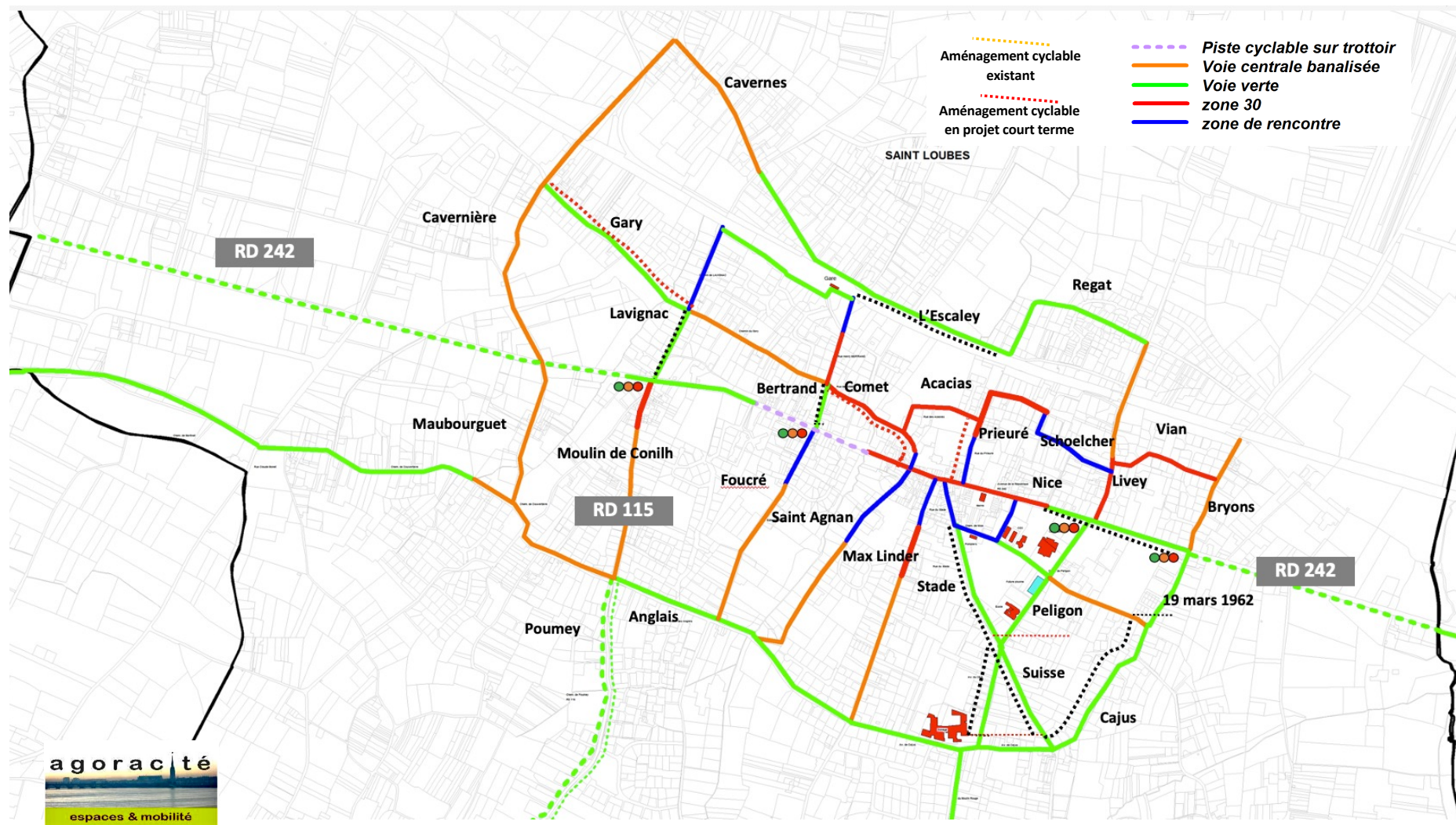
- Pour une piste cyclable unidirectionnelle : 2 mètres à 2,50 mètres.
- Pour une piste cyclable sur trottoir : 1,50 mètres portés à 2 mètres minimum si la piste longe du stationnement.

La chaussée à Voie Centrale Banalisée

La chaussée à Voie Centrale Banalisée vise à réduire la voie centrale sans marquage axial et de rapprocher les lignes de rive de son axe. Les véhicules motorisés circulent sur une voie centrale bidirectionnelle et les cyclistes sur la partie revêtue de l'accotement appelée rive (mais qui ne sont pas des bandes cyclables, donc sans logo vélo). La largeur de voie ouverte aux véhicules motorisés est insuffisante pour permettre le croisement, ces derniers empruntent donc la rive lorsqu'ils se croisent, en vérifiant auparavant l'absence de cyclistes.



L'avantage de ce dispositif est de modérer les vitesses tout en proposant un aménagement utilisable par les cyclistes (voire les piétons), sur des largeurs de voiries très limitées. L'aménagement est simple avec marquage blanc, un changement de revêtement des rives, une signalisation en entrée et si possible des écluses permettant de modifier le comportement des usagers automobilistes, sur les sections les plus longues.





La voie verte, est une voie réservée aux déplacements non motorisés (art. R 110-2 du Code de la route) : piétons, vélos engins de déplacement personnels (rollers...), cyclomobiles légers, aux personnes à mobilité réduite et parfois cavaliers, dans le cadre et des déplacements de la population locale des loisirs et du tourisme, sur laquelle ils ne rencontreront généralement pas de véhicules motorisés. C'est un outil d'aménagement favorable au développement des modes actifs à la fois en milieu rural et en milieu urbain.



La voie verte doit être séparée des circulations motorisées (isolée ou parallèle à une voirie routière, à condition d'être séparée physiquement du trottoir, par de la végétation, pour pouvoir être considérée comme une route à part entière).

La mise en place de **zones de rencontre** permet de valoriser des espaces publics circulés où la vie locale est malgré tout prépondérante. Cette zone de partage de la voirie se définit sur le plan réglementaire comme une zone à priorité piétonne. Ouverte à tous les modes de circulation, les piétons peuvent s'y déplacer sur toute la largeur de la voirie en bénéficiant de la priorité sur l'ensemble des véhicules. Pour assurer cette cohabitation de tous les usagers, la vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. De plus, sauf situation exceptionnelle, toutes les chaussées y sont à double sens pour les cyclistes, ce qui favorise également l'usage du vélo. Le stationnement des véhicules n'y est autorisé que sur les emplacements matérialisés à cet effet.



La zone 30 correspond à des espaces publics affectés à la circulation de tous les usagers (mixité de la circulation). Dans cette zone, l'on cherche à améliorer le confort et la sécurité de l'ensemble des usagers, dont celle des piétons et la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h, tandis que les chaussées sont, sauf exceptions, à double sens pour les cyclistes. Des aménagements spécifiques permettent de répondre aux besoins des cyclistes, pour assurer leur sécurité. Elle peut être intégrée dans un itinéraire cyclable dans la mesure où la vitesse des véhicules rend plus sûre la circulation des cyclistes, sans aménagement cyclable spécifique.



La piste cyclable sur trottoir : les trottoirs étant réservés exclusivement aux piétons et assimilés (personne à mobilité réduite en fauteuil, un ou cyclomoteur tenus à la main, voiture d'enfant, de malade ou tout autre véhicule de petite dimension), la piste cyclable sur trottoir ne peut être envisagée si aucune autre solution technique n'est possible et si l'espace disponible est suffisant : 1,50 mètres pour les cyclistes (hors marquage ou séparation) et 1,40 mètres libres de tout obstacle pour les piétons et les personnes à mobilité réduite. Une séparation physique est préconisée entre les deux. La partie piste cyclable sera réalisée du côté de la chaussée principale, pour permettre aux cyclistes de voir et d'éviter les personnes qui sortent des propriétés le long du trottoir.

