



Opposable à compter  
du 3 JUIN 2012



## PIECE 5.3 - ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION LOROL DU COMTAT



Territoires - paysages - jardins



LE MAIRE

Michel NICOLET



Département de Vaucluse



COMMUNE DE LORIOL DU COMTAT

## PLAN LOCAL D'URBANISME

### ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

#### PIECE 5.3



**EURYÈCE**

cabinet d'études  
environnement  
urbanisme  
foncier

ZI Bois des Lats  
Allée du Rossignol  
26 130 SAINT PAUL TROIS CHATEAUX

Téléphone : 04-75-04-78 24  
Télécopie : 04-75-04-78-29



territoires paysages jardins

7 bis rue Victor Hugo  
84 000 AVIGNON

Téléphone : 04-90-140 110  
Télécopie : 04-90-140-141

Réf doc : R90061 - ER1 - ETU- ME- 1 - 004

Ind	Etabli par	Approuvé par	Date	Objet de la révision
A	L. PAYOLLE	R. GIRARD	09/03/2011	Création
B	P. REY BARIAL	R. GIRARD	15/04/2013	Pour approbation

# Préambule

---



territoires paysans & ruraux



**EURYÈCE**

cabinet d'études  
environnement  
urbanisme  
foncier

L'article L. 123-1 du Code de l'Urbanisme stipule que : « Le PLU respecte les principes énoncés aux articles L. 110 et L. 121-1.

« Il comprend un rapport de présentation, un projet d'aménagement et de développement durables, des orientations d'aménagement et de programmation, un règlement et des annexes. Chacun de ces éléments peut comprendre un ou plusieurs documents graphiques. [...] ».

Le nouvel article L. 123-1-4 du Code de l'Urbanisme précise que : « Dans le respect des orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables , les orientations d'aménagement et de programmation comprennent des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements.

1. En ce qui concerne l'aménagement, les orientations peuvent définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de ville et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune. Elles peuvent comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants. Elles peuvent porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager. Elles peuvent prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics.

2. En ce qui concerne l'habitat, elles définissent les objectifs et les principes d'une politique visant à répondre aux besoins en logements et en hébergements, à favoriser le renouvellement urbain et la mixité sociale et à améliorer l'accessibilité du cadre bâti aux personnes handicapées en assurant entre les communes et entre les quartiers d'une même commune une répartition équilibrée et diversifiée de l'offre en logements. Elles tiennent lieu de Programme Local de l'Habitat défini par les articles L. 302-1 à L. 302-4 du Code de la Construction et de l'Habitation.

3. En ce qui concerne les transports et les déplacements, elles définissent l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement.  
Elles tiennent lieu de Plan de Déplacements Urbains défini par les articles 28 à 28-4 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs [...] ».

Les orientations de projet inscrites dans ce document s'appuient sur les éléments de diagnostic et, sont en cohérence avec les orientations générales du Projet d'Aménagement et de Développement Durables.



territoires - paysages - jardins





## Portée réglementaire et représentation des orientations d'aménagement par secteurs

Les modes de représentation utilisés sont schématiques. Il s'agit bien d'indiquer les orientations, les principes d'aménagement avec lesquels les projets de travaux ou d'opérations doivent être compatibles. Ces schémas n'ont donc pas pour objet de délimiter précisément les éléments de programme de chaque opération, ni d'indiquer le détail des constructions ou des équipements qui pourront y être réalisés. Leur finalité est de présenter le cadre d'organisation et d'armature urbaine dans lequel prendront place les projets d'aménagement. Ces schémas constituent un guide pour l'élaboration des projets d'aménagement, l'implantation et la nature des constructions étant précisées lors de la mise en oeuvre opérationnelle des projets.

La légende est établie selon les rubriques suivantes :

- les éléments de contexte qui permettent de situer le cadre dans lequel s'inscrivent les projets ;
- les principales affectations sur la base des thèmes : habitat, activités, équipement d'intérêt général, espaces verts de loisirs ou sportifs ;
- les secteurs mixtes représentés par une alternance des représentations des affectations ;
- les déplacements où sont identifiés les principales voies (dont voie ferrée), axes de transports collectifs et modes doux et qui permettent de comprendre l'articulation entre développement urbain et politique de déplacements ;
- les principes d'ordonnancement et d'espace public qui permettent de structurer les aménagements futurs.

Les éléments reportés sont schématiques et ne sont pas délimités à la parcelle.

## Temporalité et phasage des opérations d'aménagement

Les diverses opérations d'aménagement se réaliseront à plus ou moins long terme, certaines en plusieurs phases, en fonction des initiatives publiques ou privées, de l'avancement de la maîtrise foncière et des études opérationnelles. La présentation des orientations d'aménagement et de programmation par secteurs ne précise donc pas d'échéance de réalisation. Parfois, une partie seulement du projet indiqué sur les schémas d'orientations pourra se réaliser à court ou moyen terme. La représentation de l'ensemble du secteur de projet est cependant importante car elle donne une vision globale de l'aménagement envisagé à plus longue échéance, permettant ainsi de mieux comprendre la cohérence du projet d'ensemble. Par exemple, l'aménagement du secteur Le Degay s'effectuera en plusieurs tranches et fera l'objet d'études plus détaillées dans les prochaines années. Ce projet vient néanmoins s'insérer dans la présentation des orientations d'aménagement, objet du présent document.

Toutefois, le croisement des orientations d'aménagement et de programmation avec les dispositions réglementaires mises en oeuvre permet d'appréhender la perspective de la réalisation de l'opération. Les dispositions réglementaires contenues dans le P.L.U. sont établies en cohérence avec cette nécessité de phasage des opérations.

# I - Chemins piétonniers et voies douces

---



territoires ouverts - jardins



EURYÈCE

cabinet d'études  
environnement  
urbanisme  
foncier



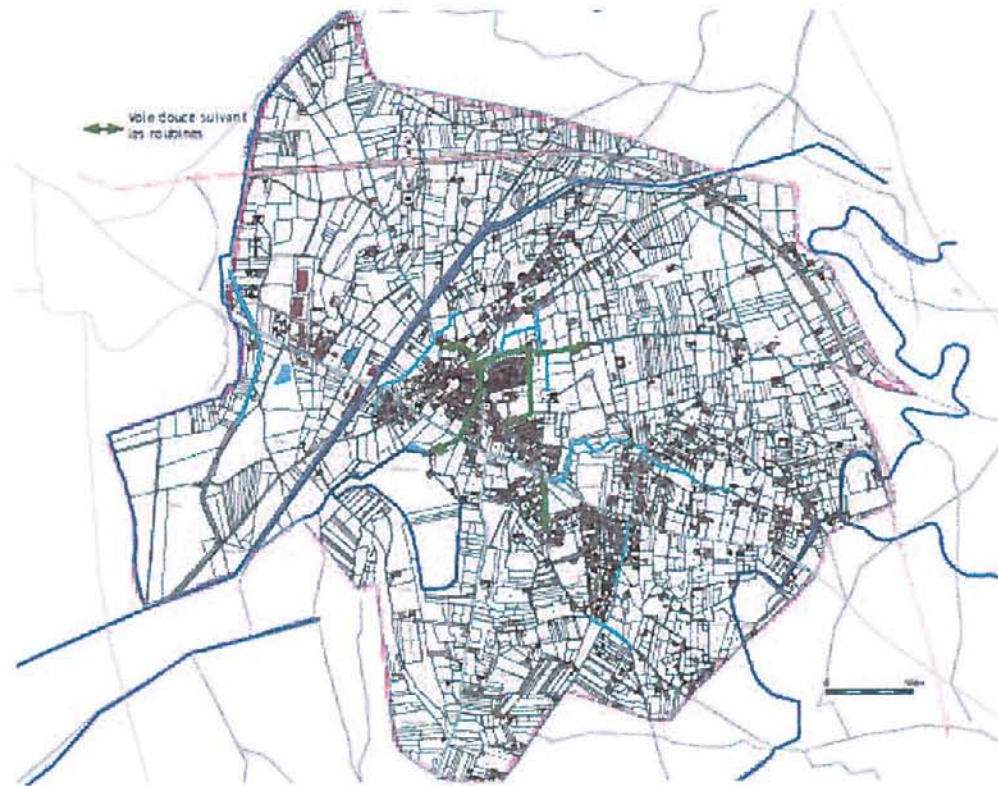
# I - Chemins piétonniers et voies douces

## Le long des roubines

### Etat des lieux

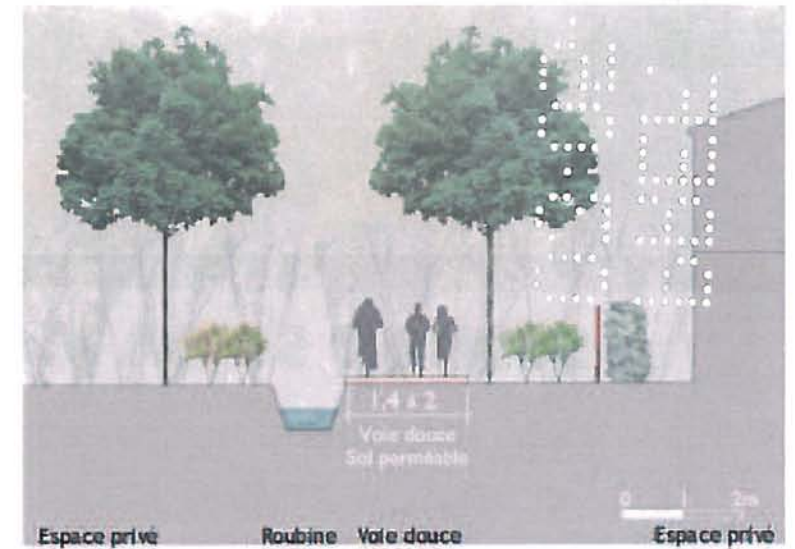
Les piétons sont cantonnés aux trottoirs, quand ils existent, le long de rues et de routes parfois très empruntées et dangereuses.

De nombreuses roubines circulent dans le village ouvrant des trousés intéressantes au travers d'espaces privés.



### Propositions

Il peut être envisagé d'aménager des voies douces le long de ces roubines. Ces voies permettraient de traverser le village de manière agréable et sécurisée, sans emprunter les axes automobiles, et de créer des jonctions bucoliques entre les différents quartiers.



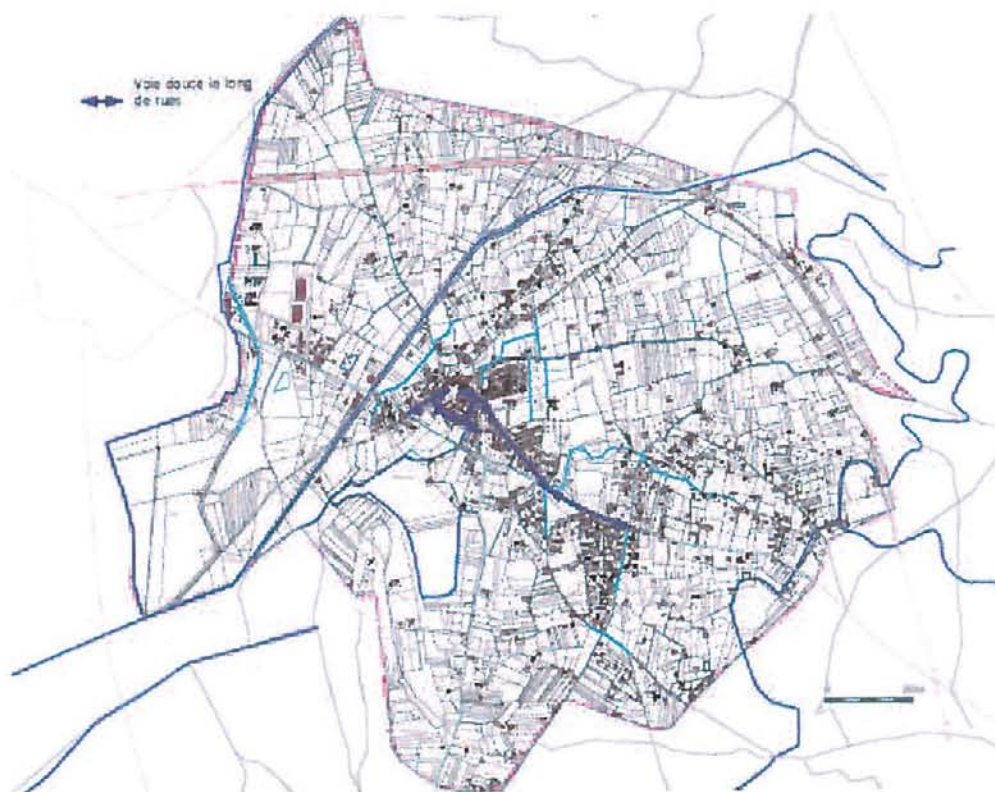


# I - Chemins piétonniers et voies douces

## Le long des rues

### Etat des lieux

Dans les lotissements proches du centre village, les voies ne sont pas toujours à l'échelle des lieux. Les espaces sont mal définis et tout semble favoriser la circulation automobile. On peut rendre de l'espace aux piétons et aux cyclistes.



### Propositions

Des voies douces le long des rues réserveraient un espace aux piétons et cyclistes leur permettant de circuler en toute sécurité.

Quand la largeur de chaussée est assez importante, des espaces plantés peuvent séparer la voie douce de la chaussée, afin de sécuriser davantage la voie et de structurer l'espace villageois avec des alignements d'arbres. On peut aussi intercaler quelques stationnements.



Voie douce  
Sol perméable  
Massif planté  
Chaussée à double sens  
Trottoir

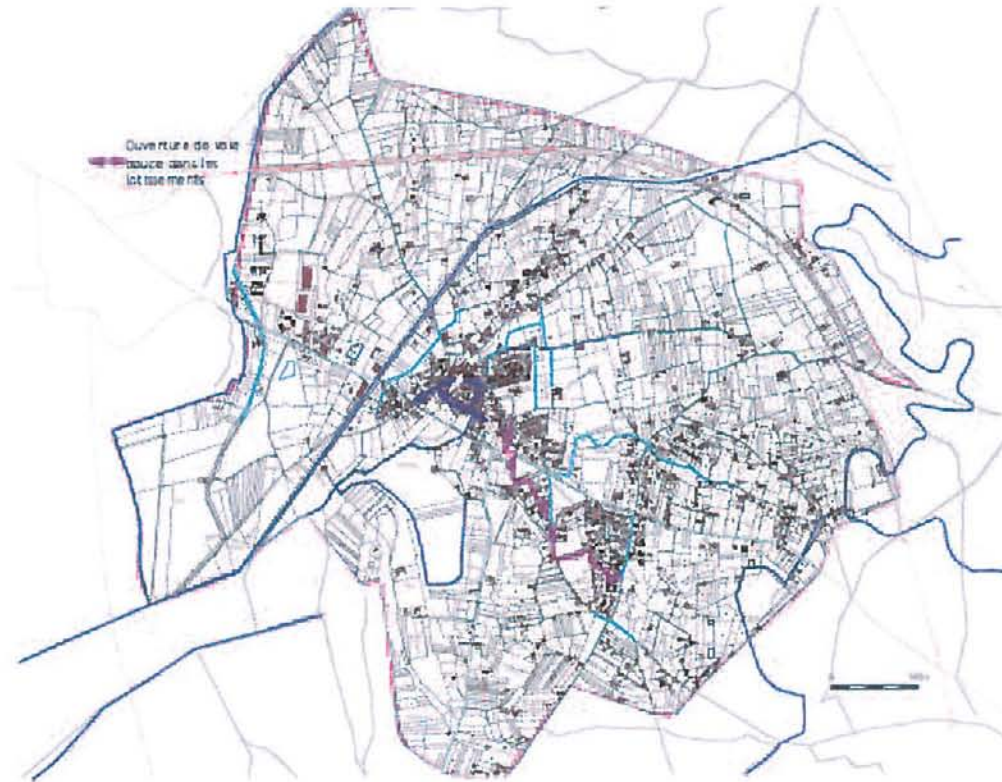


# I - Chemins piétonniers et voies douces

## ouverture des cheminements dans les lotissements

### Etat des lieux

Les lotissements ne sont raccordés au centre du village que par les axes de circulation principaux. Chaque lotissement s'est développé indépendamment du reste de la commune, sans lien avec le village et souvent sous forme de résidence sécurisée, interdisant toute forme de circulation.



### Propositions

Des voies douces le long des rues réserveraient un espace aux piétons et cyclistes leur permettant de circuler en toute sécurité.

Quand la largeur de chaussée est assez importante, des espaces plantés peuvent séparer la voie douce de la chaussée, afin de sécuriser davantage la voie et de structurer l'espace villageois avec des alignements d'arbres. On peut aussi intercaler quelques stationnements.





## Jonction Via Venaissia

### Etat des lieux

Une piste cyclable à l'échelle départementale est en cours de réalisation. Elle permettra bientôt de rallier un réseau cyclable national.

Cette piste passe en bordure de commune.

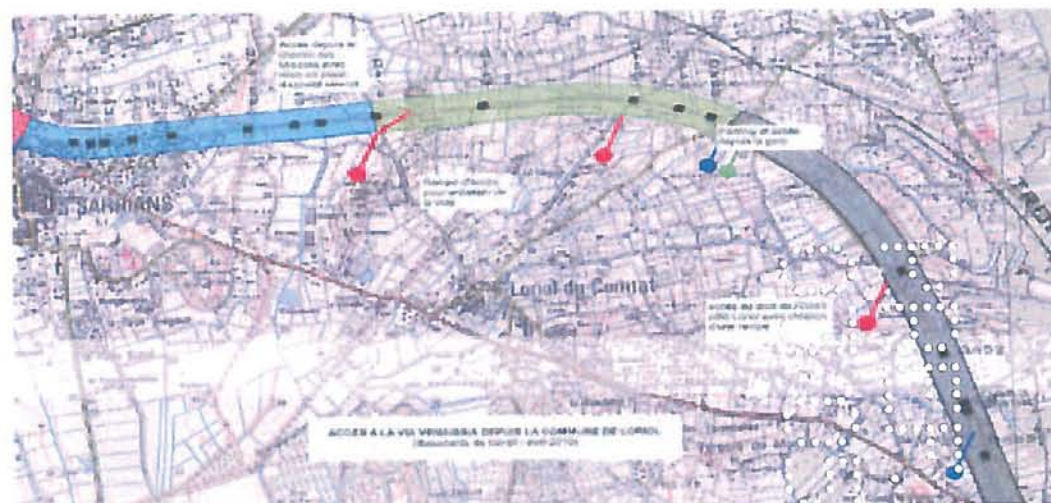
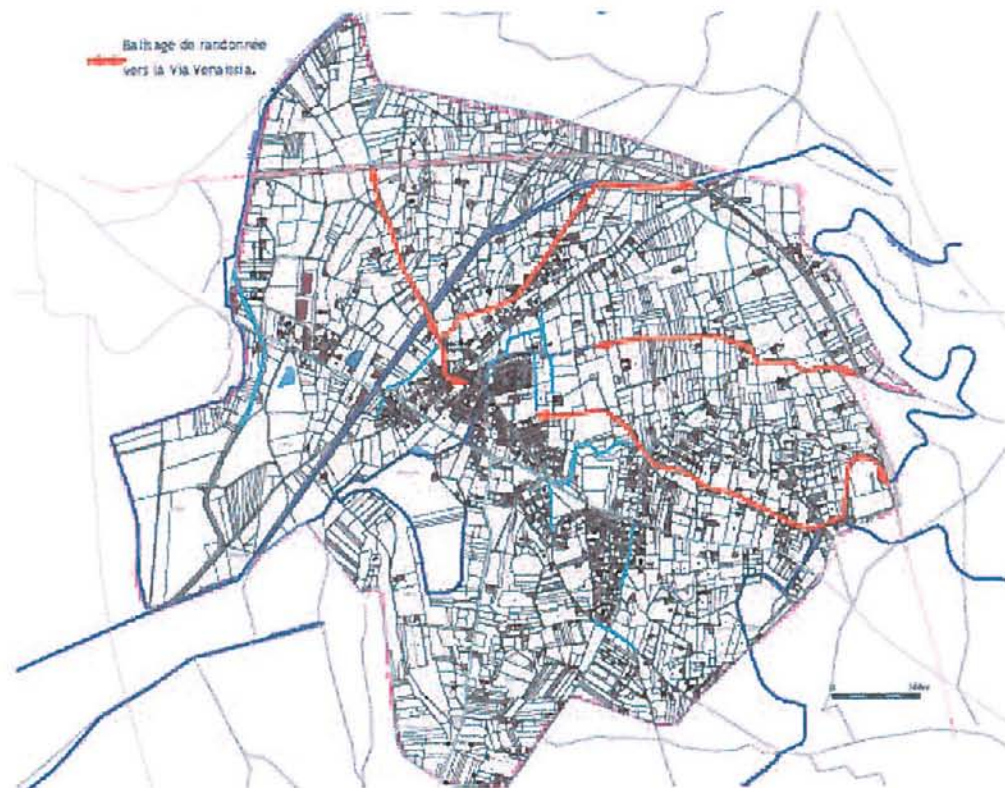


### Propositions

Un balisage de chemins de randonnée peut être mis en place en suivant les routes et les chemins communaux au nord, créant une jonction vers la voie Venaissia.

Le patrimoine des canaux et filioles pourrait également servir de fil conducteur à la création de pistes cyclables en direction de la via Venaissia.

Ces nouveaux chemins de randonnée permettraient de diriger les touristes vers le centre du village.



## II - Circulation automobile

---



territoires - paysages - jardins



**EURYÈCE**

cabinet d'études  
environnement  
urbanisme  
foncier





## II - Circulation automobile

### Mise en place d'un sens de circulation

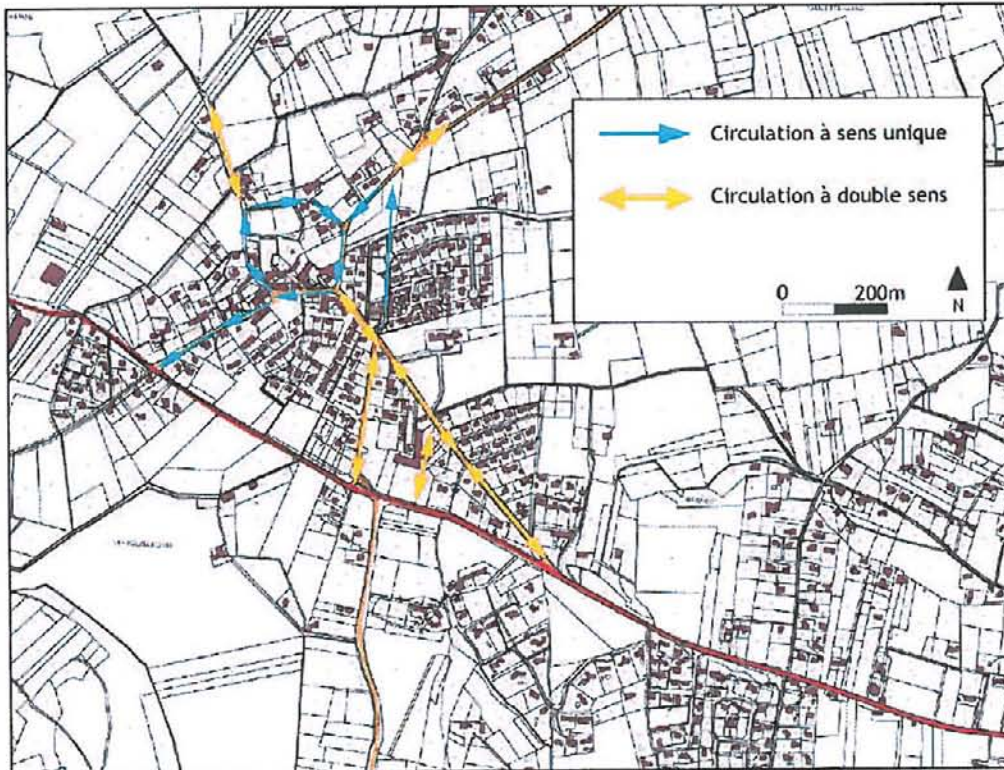
#### Etat des lieux

La circulation est fortement concentrée sur les rares axes existants. C'est notamment le cas sur la rue école-mairie qui est un axe très central. L'école et les différents centres administratifs et espaces de vie sont regroupés dans ce quartier. Un croisement sans visibilité près du café vient augmenter la dangerosité de cette circulation.

#### Propositions

L'ouverture de nouveaux axes permettraient d'instaurer une circulation à sens unique tout autour du centre village et donc de réduire de moitié la circulation à proximité de l'école en la répartissant sur d'autres voies.

Le sens unique sur la rue école-mairie permet d'éviter une circulation automobile trop intense dans la rue la plus fréquentée par les piétons (école, commerces, mairie), de sécuriser les déplacements des usagers et de circuler en vélo dans les deux sens.





## II - Circulation automobile

### Recréer des liaisons : ouvertures d'axes nouveaux Dévier la route d'Aubignan en centre village

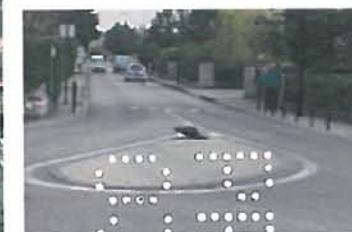
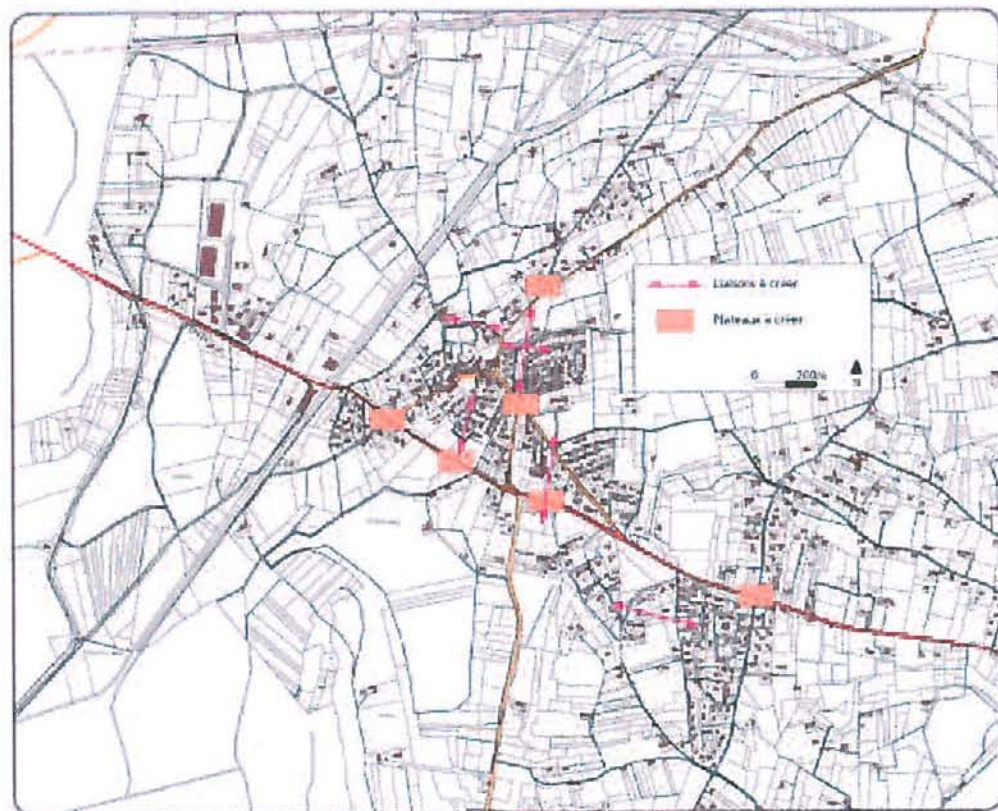
#### Etat des lieux

La déviation de Carpentras a provoqué un afflux massif de circulation dans le village. La circulation entre la voie rapide et Aubignan s'effectue désormais par le village.



#### Propositions

Il est important de sécuriser et de canaliser cette circulation. L'ouverture d'une voie de circulation en sens unique dans la continuité de l'axe actuel offre une alternative à la situation actuelle. Les piétons et les cyclistes devront pouvoir éviter cette voie sans préjudice de temps pour se rendre vers le centre du village.



## II - Circulation automobile

### Recréer des liaisons : ouvertures d'axes nouveaux Tour de ville

#### Etat des lieux

Si le tour de ville est suggéré sur le plan cadastral, il n'existe pas dans les faits.

#### Propositions

La création d'un vrai tour de ville à réserver aux riverains, piétons et cyclistes peut apporter une respiration au village.





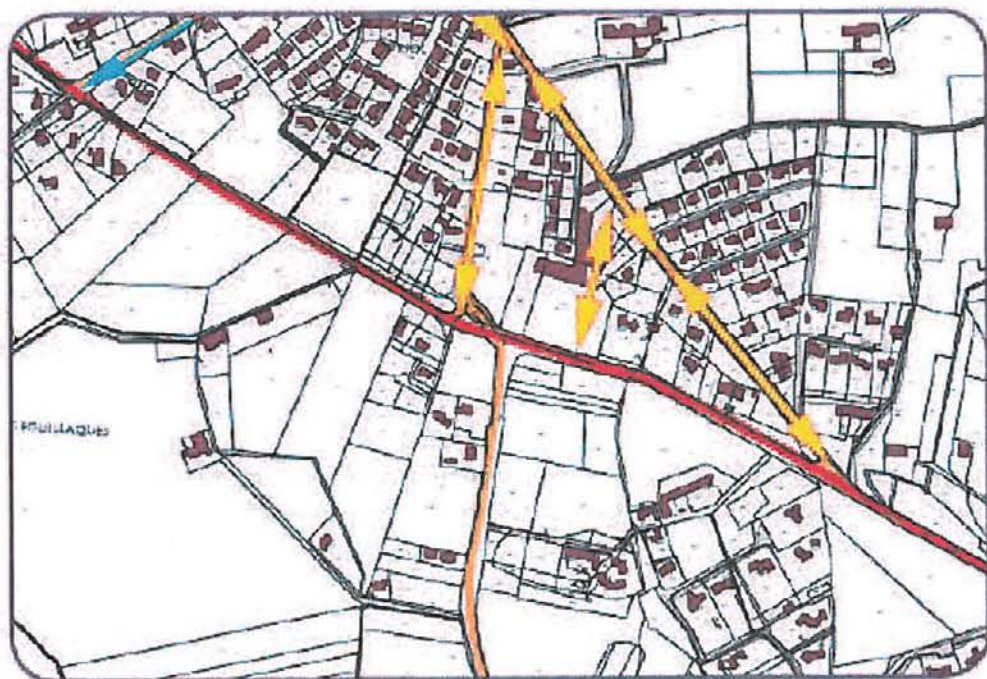
## II - Circulation automobile

### Recréer des liaisons : ouvertures d'axes nouveaux

#### Créations d'axes nouveaux

#### Etat des lieux

Le centre village est essentiellement défini par une rue, une place et le regroupement des bâtiments publics et des commerces.



#### Propositions

La croissance du village doit passer par une densification urbaine comprenant la réalisation d'axes de circulation au travers de ces quartiers nouveaux et en liaison avec le reste du village. L'utilisation de la surface actuellement occupée par le bâtiment industriel en centre village permettrait, entre autre, l'ouverture d'un axe de circulation en parallèle de l'axe Monteux- Aubignan. La mise en place d'un sens de circulation offre la possibilité de réduire de moitié la fréquentation sur le tronçon actuel.





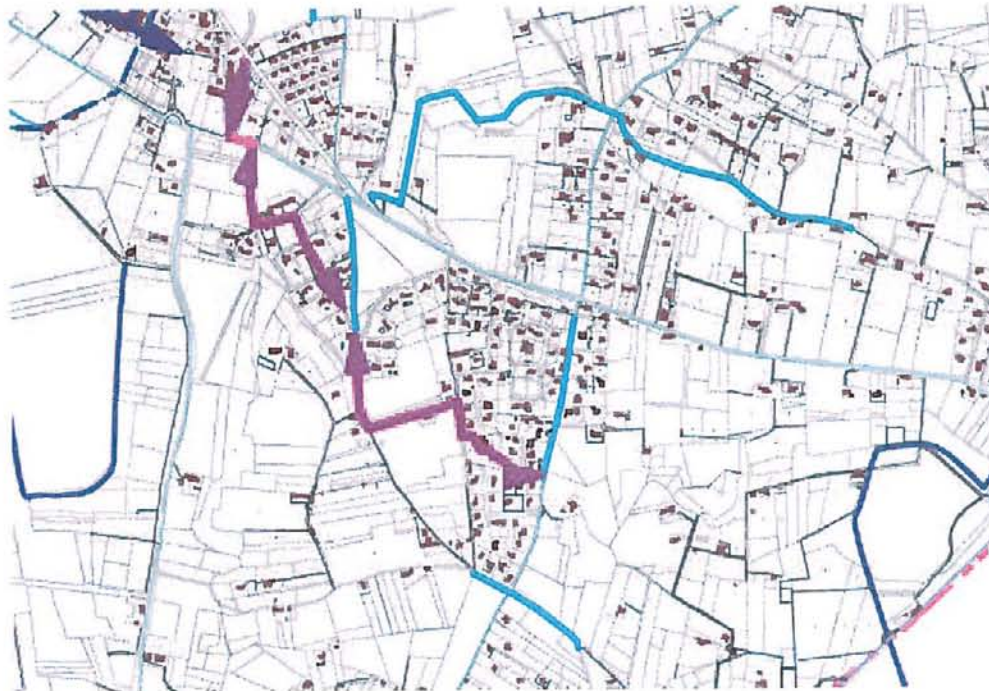
## II - Circulation automobile

# Recréer des liaisons : ouvertures d'axes nouveaux

## Liaisons avec les lotissements existants

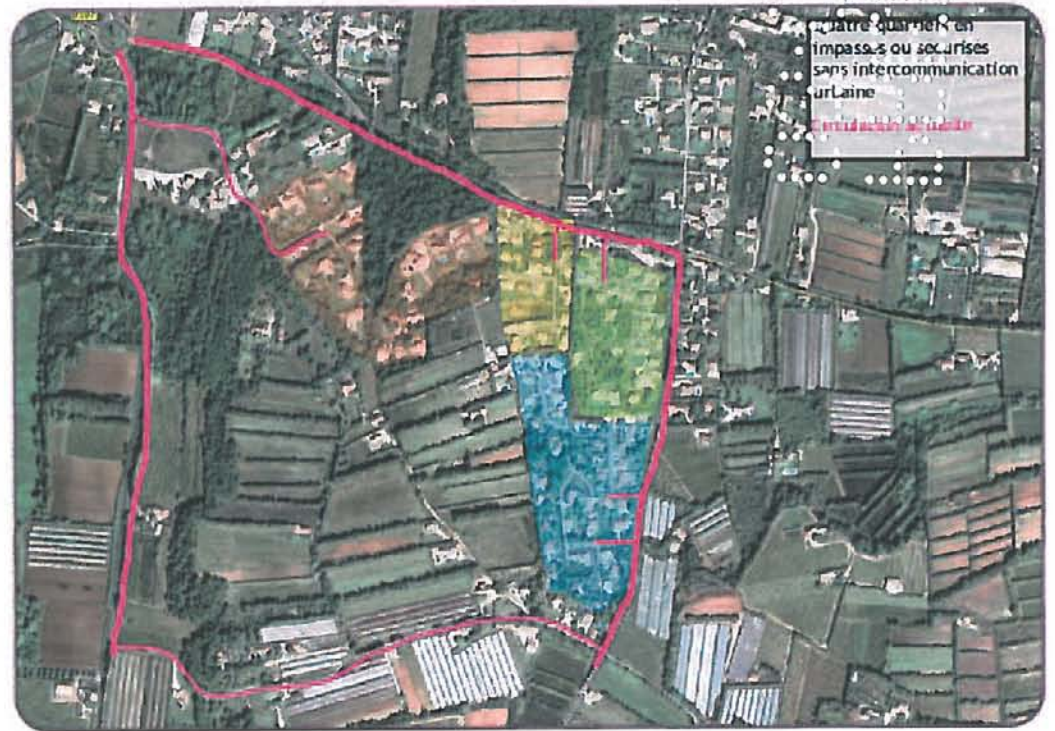
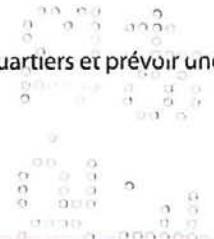
### Etat des lieux

Les lotissements sont fermés, sécurisés et entravent la circulation des villageois : en voiture ils viennent gonfler la circulation des axes principaux ; en vélo et à pied, ils sont obligés de suivre ces flux de circulation.



### Propositions

Il faut donc essayer de rétablir une circulation douce au travers de ces quartiers et prévoir une continuité urbaine pour tous nouveaux projets.



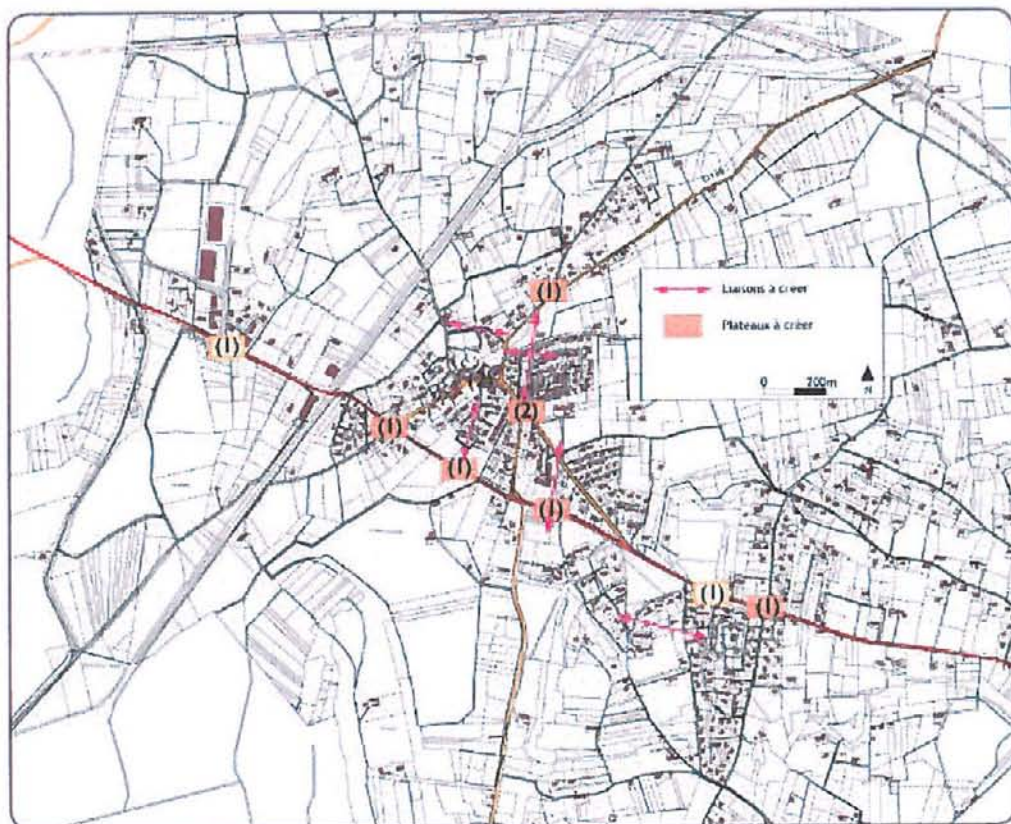


# II - Circulation automobile

## Plateaux traversants

### Etat des lieux

Il existe plusieurs croisements dangereux sur la commune soit parce que la voie très routière est propice à une vitesse excessive (1), soit en raison de la présence de piétons en centre village (2).



### Propositions

Pour réduire la vitesse on peut aménager les carrefours de différentes façons. Quelques bandes structurantes en béton signalent un ralentissement (3). En centre village, les plateaux traversants seront plutôt surélevés avec un traitement de sol différent du reste de la chaussée (en béton désactivé).





# III - Espaces publics

---



Territoires, paysages | jardins



EURYÈCE

cabinet d'études  
environnement  
urbanisme  
foncier





# III - Espaces publics

## Requalifier les places La mairie

### Etat des lieux

Les places du village manquent de cohérence et n'utilisent pas toute le même vocabulaire urbain. La place de la mairie, idéalement située au centre du village, offre un espace ombragé bienvenu sous de majestueux platanes. Toutefois, la place allouée à la voiture est prépondérante. L'accès des véhicules, situé dans le virage, est par ailleurs peu pratique.



Stationnements désorganisé sur la place de la mairie



Entrée et sens de circulation confus

**La petite place du lotissement rue François Jouve  
pourrait être réaménager suivant le même principe**

### Propositions

Les propositions suivantes visent à rendre plus d'espace aux piétons et à sécuriser les déplacements doux.

- Réduire la circulation sur la rue en établissant un sens unique Est-Ouest.
- Modifier le traitement de sol et remplacer l'enrobé des voies de circulation par du béton désactivé identique à celui des terrasses et trottoirs.
- Cantonner le stationnement en partie Sud de la place.
- Créer des espaces verts sous les platanes avec des bancs.



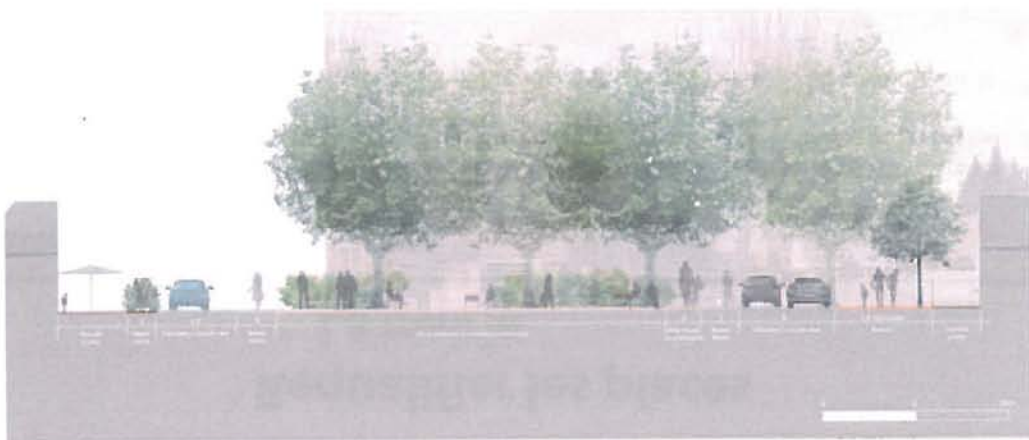
# III - Espaces publics

## Requalifier les places

### Lotissement mitoyen au centre bourg

#### Etat des lieux

Une rue et une place à l'organisation confuse.  
La voie de circulation trop large longe une placette mal définie qui semble délaissée. Le stationnement est parfois anarchique, et rien n'invite à la promenade.



#### Propositions

D'après les sondages, le cadre de vie agréable arrive en tête des motivations d'installation des nouveaux habitants.

Sur ce lotissement, quelques aménagements suffiraient pour rendre cet espace très convivial :

- en recalibrant les largeurs de voies,
- en organisant l'espace sur la place.





## IV - Entrée de ville

---



territoires boisés & jardins



**EURYÈCE**

cabinet d'études  
environnement  
urbanisme  
foncier

# IV - Entrées de ville

## Entrée Ouest

### Etat des lieux



### Propositions

#### Une zone industrielle à masquer

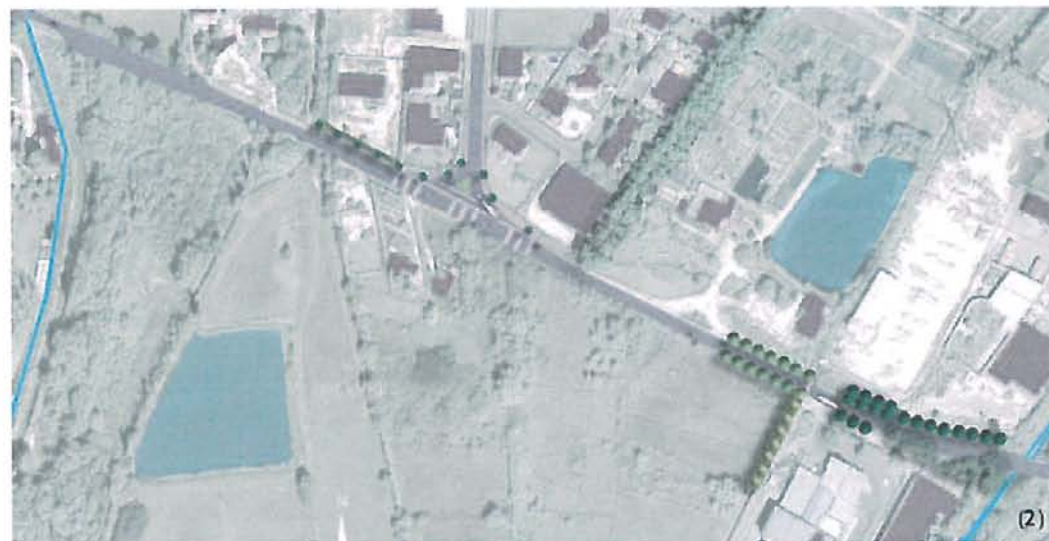
Une zone industrielle est implantée à l'entrée Ouest (1) du village.

Sa disposition la rend assez discrète, toutefois un traitement arboré (2) d'un côté permettrait de masquer quelques délaissés (3) en soutenant le passage en entrée de village (4).

Des cônes de vue seront maintenus dans les zones centrales.

#### Espaces à requalifier

Les espaces délaissés de la zone seront retraités dans le respect de la loi Barnier.



*Cette entrée de ville fait l'objet d'une étude Loi Barnier*



# IV - Entrées de ville

## Entrée Est

### Etat des lieux

L'arrivée sur la commune depuis Carpentras nous conduit progressivement d'une sortie de ville encombrée et confuse à un village rural arboré (1).

Du fait de la fermeture des lotissements en résidences sécurisées, cet axe reste le seul (ou le plus rapide) chemin pour rejoindre le village. Les habitants des quartiers Est doivent donc l'emprunter régulièrement. Les piétons et les cyclistes n'y ont aucun passage protégé, ni trottoir, ni piste cyclable.

En voiture, l'accès et la sortie des lotissements (2) peuvent s'avérer délicats.



### Propositions

#### Zone verte à préserver

Le contraste est saisissant de la cohue au calme. Cette zone verte doit être préservée.

#### Prévoir des circulations douces

Outre la mise en place de plateaux traversant, une circulation douce (3) est à prévoir le long de la voie.



#### Espace à requalifier

L'espace boisé à l'entrée du village devra être réaménagé en conservant les arbres et un sol perméable.





# IV - Entrées de ville

## Entrée Nord

### Etat des lieux

Les enjeux de cette entrée de ville sont multiples.

Route très fréquentée depuis l'ouverture de la voie rapide d'Avignon à Carpentras elle doit être aménagée prochainement d'un rond point (1).



### Propositions

La fréquentation importante incite à envisager la création d'une voie nouvelle. Un sens de circulation permettant alors de diviser par deux le flux de chacune des voies.

La création de nouveaux quartiers le long de cet axe pourrait se faire en suivant un plan plus dense et villageois (2) que ceux privilégiés jusqu'alors.

Des arbres d'alignements viendraient remplacer les cyprès (3) quelque peu maltraités par des élagages routiers.

Le vocabulaire urbain à adopter restant identique à celui proposé pour les lotissements du centre village : arbres de seconde hauteur, voie douce et stationnement longitudinal.



Traitement villageois (façades, vocabulaire structurant)







# V - Plan de gestion de la végétation

---





# V - Plan de gestion de la végétation

## Gestion différenciée ou réfléchie

- Limiter l'imperméabilité des sols

- Mise en place d'un plan de gestion raisonnée du végétal :

- Essences endémiques (peu d'arrosage)
- Diversification des essences (limiter les ravages dûs aux maladies)
- Accepter les herbes hautes

### Haies déperissantes

Les haies de cyprès qui bordent les rues sont parfois maltraitées.

On évitera les cyprès en haie le long des routes.

La taille n'étant plus conseillée au delà d'un certain âge.



### Arbres

- Platanes : prévoir un remplacement progressif des platanes qui commencent à être atteints par le chancre coloré.
- Pins : ils peuvent être utilisés en alignement mais ne seront pas conseillés sur les aires de stationnement.
- Ripisylve à conserver et à renouveler si nécessaire : couloir faunistique important à préserver.

### Espaces verts

Proposition de gestion écologique des espaces verts, en appliquant notamment une démarche d'entretien différencié.

Ce mode d'entretien plus respectueux de l'environnement consiste à intervenir différemment sur les espaces verts selon leur nature, leur situation (topographie, géologie, environnement...) et leur fonction. L'objectif est de trouver un équilibre entre le confort paysager et les attentes du public d'une part, les contraintes écologiques, pratiques et économiques d'autre part.



# VI - Secteurs de projet urbain

---



Territoires Associés Carthage



EURYÈCE

cabinet d'études  
environnement  
urbanisme  
foncier



# VI - Secteur de projet Lurmin

## Localisation

Le secteur se situe à proximité du centre ancien entouré de nombreuses zones pavillonnaires. Cette propriété bénéficie d'un emplacement privilégié au coeur du village, son terrain boisé d'une superficie de 3400 m<sup>2</sup> a la particularité de se situer sur un point haut. Cette prise de hauteur donne des vues sur le grand paysage : le Mont Ventoux, les dentelles de Montmirail. Le site est actuellement occupé par deux bâtisses et quelques hangars et garages. L'accès se fait à partir de la rue de l'Eglise par un sentier enherbé.



Coupe de principe schématique du relief autour de la propriété de Lurmin

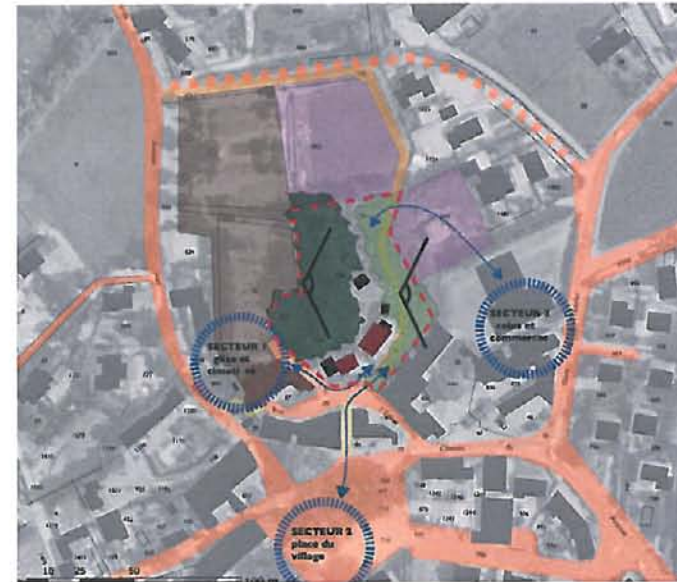


Vue sur les reliefs du Mont Ventoux depuis le site de projet



Vue sur les dentelles de Montmirail depuis les hauteurs du cimetière. Ce massif est aussi visible depuis le terrain Lurmin.

## Environnement



-  périmètre d'étude
-  maisons
-  hangars ou garages
-  voiries
-  chemins
-  sentiers pi tons
-  boisements de pins
-  boisements divers
-  zones à enjeux
-  secteurs
-  connexions int ressantes
-  vues



Escalier rejoignant le centre ancien



Talus végétalisé en pied d'Eglise



Chemin à proximité du cimetière rejoignant le secteur de projet



Rue de l'Eglise permettant l'accès au site



Maison en bon état



Deuxième bâtisse en pierre



Hangars et garages existants



Chemin d'accès enherbé



Ambiance champêtre du site, arbustes et vivaces



Large chemin enherbé dans la propriété



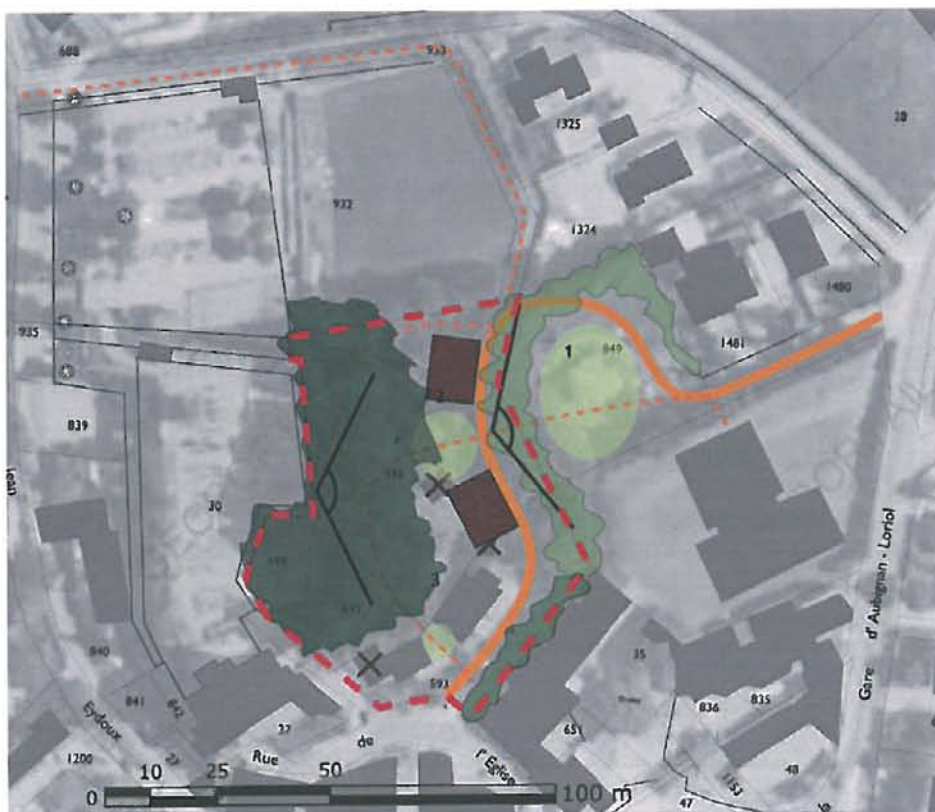
Ambiance ombragée de pinède - végétation de sous-bois



# VI - Secteur de projet Lurmin

## Objectifs

- Renforcer le centre bourg par une opération de réhabilitation
- Conserver l'ambiance champêtre du site
- Préserver la morphologie villageoise et s'insérer dans la topographie du site (système de terrasses)
- Créer du lien urbain
- Favoriser la mixité sociale par la typologie de l'habitat
- créer des espaces publics paysagers pour favoriser une dynamique de quartier



## Principes d'aménagement

### 1- Forme urbaine : priorité au logement et à sa diversité

Réhabilitation des deux bâtiments existants et création de quatre bâtiments s'insérant dans le relief en terrasses (profil en décalé pour s'adapter au profil du terrain) permettant une bonne intégration paysagère. Chacun des nouveaux bâtiments comportera deux unités de logement afin de répondre à l'évolution démographique des ménages de la commune.

Ces bâtiments peuvent s'organiser de deux manières:

- 1<sup>ère</sup> proposition : rez de chaussée de 45-50 m<sup>2</sup> pour un logement adapté aux personnes âgées ou handicapées, ou à destination de jeune ménage sans enfant, avec petit jardin privatif en lien avec l'espace public. L'étage proposera un logement plus spacieux d'environ 90 à 95 m<sup>2</sup>m avec terrasse offrant une vue sur le grand paysage.

- 2<sup>ème</sup> proposition : duplex avec au rez de chaussée garage et l'unité d'habitation à l'étage d'environ 45 à 50 m<sup>2</sup>. Chaque bâtiment comportera deux logements de même taille.

### 2- Espaces publics / Paysagement

Les espaces publics seront ouverts, paysagers en conservant la végétation existante, afin de créer des lieux de rencontre, de convivialité au sein du quartier.

Préserver le caractère paysager en s'appuyant sur ses atouts: préserver, intégrer et valoriser (par décompression) les espaces boisés présents et les éléments de structuration du paysage. Les boisements de pins en arrière des constructions (partie la plus haute du site) seront conservés afin de maintenir l'effet de relief. Les boisements existants sur le talus (en avant des bâtiments à réhabiliter) sont à densifier par des plantes persistantes et de hautes tiges afin de créer un effet d'écran tout au long de l'année et limiter les vues sur le bâti.

Le boisement existant en avant des futurs bâtiments doit être éclairci afin de créer des vues sur les alentours (Mont Ventoux, dentelles de Montmirail). Le long de la route d'accès les boisements sont à conserver pour maintenir cette ambiance de sous bois et créer une limite avec les autres parcelles.

### 3- Circulation automobile et stationnement

Les cheminements piétons créent un effet de promenade au sein du site et assurent un lien vers les équipements publics et plus particulièrement le groupe scolaire. Une continuité des déplacements doux est assurée avec la connexion au chemin du cimetière.

La voirie interne est à sens unique (3m), elle assure la desserte du quartier avec une logique de maillage pour éviter l'urbanisation en impasse. (raccordement à l'avenue de la Gare)



# VI - Secteur de projet Lurmin

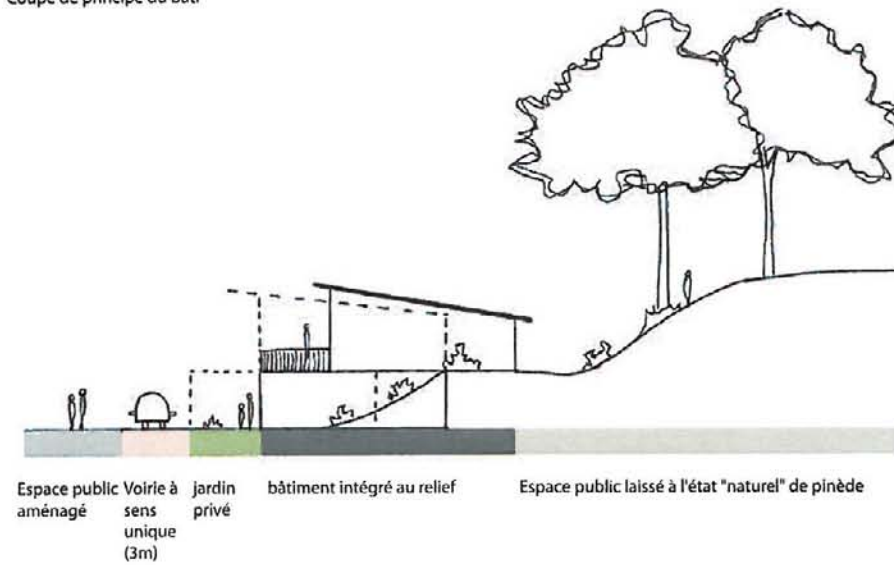
## Orientations d'aménagement



Plan d'implantation du bâti, des voiries, des liaisons à mobilité douce et des différents espaces.

- |  |  |
|--|--|
|  bâtiments existants |  jardins privés                   |
|  bâtiments créés     |  jardins familiaux et pédagogique |
|  voirie revêtement 1 |  espace public «aménagé»          |
|  voirie revêtement 2 |  espace public «naturel»          |
|  accès garage        |  sentiers                         |
|  parking perm able   |  jardin d'hiver                   |

Coupe de principe du bâti



Plan détaillé de la zone



# VI - Secteur de projet Le Degay

## Localisation

Le secteur se situe à proximité du centre ancien, en entrée de ville nord route d'Aubignan, entouré de zones pavillonnaires.  
 Cette propriété bénéficie d'un emplacement privilégié à proximité immédiate du village, les terrains se répartissent de part et d'autre de la route de la Gare, de topographie plane mais grévé en partie par le risque inondation fort.



## Environnement



Vue sur les reliefs du Mont Ventoux depuis le site de projet



Vue vers le centre village et les équipements publics



Vue du site depuis la route de la gare vers les lotissements du stade



Route de la gare- entrée de ville nord depuis Aubignan



Route de la gare- entrée de ville nord depuis Aubignan



Vue du site à l'intersection de la route de la gare et de la route de Sauzette



L'arrivée à Lorient du Comtat, on aperçoit en fond le groupe scolaire



Les équipements publics à proximité du site, un aménagement de l'espace public de qualité



Le lotissement au sud du site, bâtiments récents en R+1

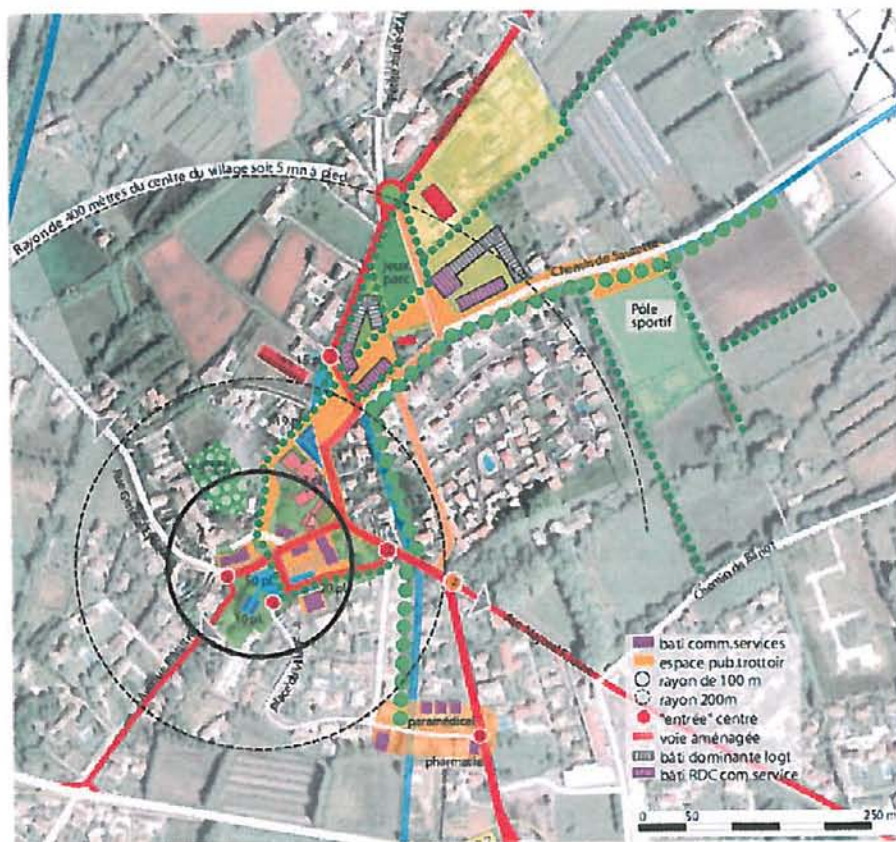


Villa à l'angle de la route de la gare et de Sauzette, qui fait face au projet



## Objectifs

- Renforcer l'allée du stade- chemin de suzette
- Affirmer l'extension du centre ville jusqu'à l'opération en apaisant le passage de la RD
- Renforcer les liaisons entre le quartier Est et le centre village par un cheminement doux
- Favoriser la mixité sociale par la typologie de l'habitat
- Répondre à la problématique de stationnement en amont du centre village
- Créer des espaces publics paysagers pour favoriser une dynamique de quartier
- Renforcer la structure commerces et services



Maîtriser le trafic routier

## Principes d'aménagement

### 1- Forme urbaine : priorité au logement et à sa diversité

Réalisation d'une opération de mixité urbaine et sociale répondant à l'ensemble des contraintes (PPRI et stationnement) afin de créer un nouveau quartier en entrée de ville nord- route d'Aubignan.

Création d'un front bâti le long de la RD de hauteur R+1 avec rez de chaussée pouvant être occupés par des commerces et services de proximité (parcelles n°420 et 421).

Soit environ 42 logements et 1200 m<sup>2</sup> de services et commerces.

Sur la route de Sauzette, réalisation de petit collectif et de logements individuels groupés ou purs en R+1.

Les parcelles 27 et 28, côté Ouest de la route de la Gare accueilleront une dizaine de logements en R+1 avec petit jardin et étage avec terrasse avec parc de stationnement d'une quarantaine de places ainsi qu'un équipement collectif en front de rue.

### 2- Espaces publics / Paysagement

Les espaces publics seront ouverts, paysagers en conservant la végétation existante, afin de créer des lieux de rencontre, de convivialité au sein du quartier. Ces espaces publics seront créés en cohérence et en continuité des espaces publics existants entre le village centre et le stade.

Une grande place permettra d'articuler les lotissements à l'est du village et le centre bourg afin de renforcer la centralité de ce dernier.

Les zones humides existantes sur ce secteur participent à la biodiversité et à la qualité du site. le projet doit s'inscrire dans une continuité des corridors écologiques en identifiant et en préservant la continuité des axes des filioles existantes.

Les espaces publics permettront également la gestion des eaux pluviales et du risque inondation fortement présent sur la parcelle n°421 (risque fort) par la mise en place de bassins de rétention paysager et de noues paysagères. Les eaux de pluie seront également gérés par une rétention à la parcelle.

### 3- Circulation automobile et stationnement

Les cheminements piétons permettent de raccorder les lotissements existants et le centre village et assurent un lien plus particulièrement vers le groupe scolaire. Une continuité des déplacements doux est assuré avec la connection au tour de ville.

La desserte du quartier est assurée depuis les axes existants.

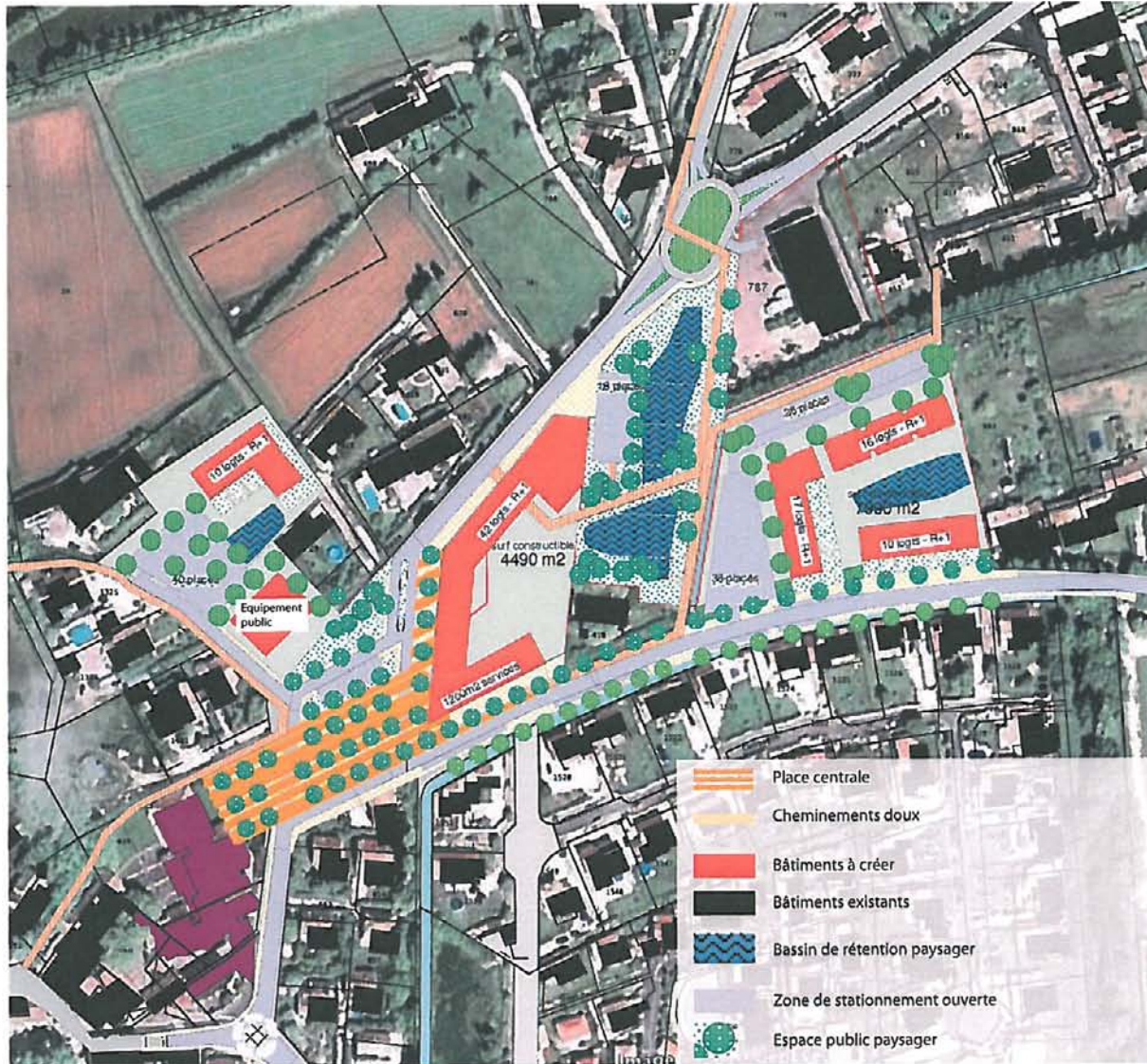
La sécurisation de l'entrée de ville nord- intersection route de la Gare et petite route d'Aubignan est assurée par l'aménagement routier prévu par le conseil général (rond point) en amont de l'opération. Au droit de la grande place, des trottoirs et des passages surélevés seront mis en place et une zone 30 sera instaurée à partir du rond point jusqu'à l'avenue Frédéric Mistral.

Des parkings ouverts au public seront créés pour répondre aux besoins de l'opération et réduire la présence de la voiture sur les espaces publics du centre ancien et rendre plus attractif les cheminements doux vers ce dernier.



# VI - Secteur de projet Le Degay

## Orientations d'aménagement



Equipe Ordener architecte DPLG - parc petit urbaniste - Amédis étude de marché - Sarlec BET

Vue 3D de la place



Exemples de petits collectifs et individuels groupés

