Port-Vendres
Cité de Vauban

PLAN LOCAL D'URBANISME

6

RD 914 : étude entrée de ville

P.O.S. partiel Nord : approuvé le 10.07.1981	P.O.S. partiel Sud : approuvé le 10.07.1981	P.L.U. Approuvé le 25.09.2012	
Révision partielle N° 2 : 28.03.2002	Révision	Révision	Modification
Révision simplifiée N° 1 : 30.12.2009	Révision simplifiée		
Modification N° 3 : 14.04.2010 N° 4 : 22.09.2011 Modification simplifiée N° 1 : 30.03. 2011	Modification N° 1 : 18.11.1983 N° 2 : 13.06.1985 N° 3 : 28.05.1986 N° 4 : 13.02.1987 N° 5 : 15.06.1988 N° 6 : 19.03.1998 N° 7 : 28.03.2001	Révision simplifiée	
	Mise à jour N° 1 : 17.09.2006 N° 2 : 02.11.2006 N° 3 : 11.04.2007	Mise à jour	Modification simplifiée

REÇU LE
16 OCT. 2012
SOUS-PRÉFECTURE
DE CÉRET

Sommaire

- Préambule 2
- Localisation 3
- Les Enjeux 3
- Desserte et accès 4
- Principes de composition 5
- L'orientation particulière d'aménagement du quartier de la Gare et de l'entrée de ville SUD qui garantit les principes du projet urbain au sens di L.111-1-4 7
- L'application de la loi Barnier , article L 111-1-4 8

RD 914
Projet urbain au sens du L. 111-1-4
Quartier de la Gare et entrée de ville

Préambule

➔ Rappel des objectifs

La commune de Port-Vendres, en accord avec la Direction des Routes du Département, entend définir un parti d'aménagement de la RD 914 et de ses abords entre le carrefour giratoire de la Gare et le carrefour avec la route de Banyuls (RD 114), entrée principale actuelle de la ville.

L'étude vise à donner à l'axe routier les meilleures conditions de circulation (sécurité, confort et capacités du trafic) tout en valorisant et en maîtrisant les enjeux liés au projet de renouvellement urbain du quartier de la Gare.

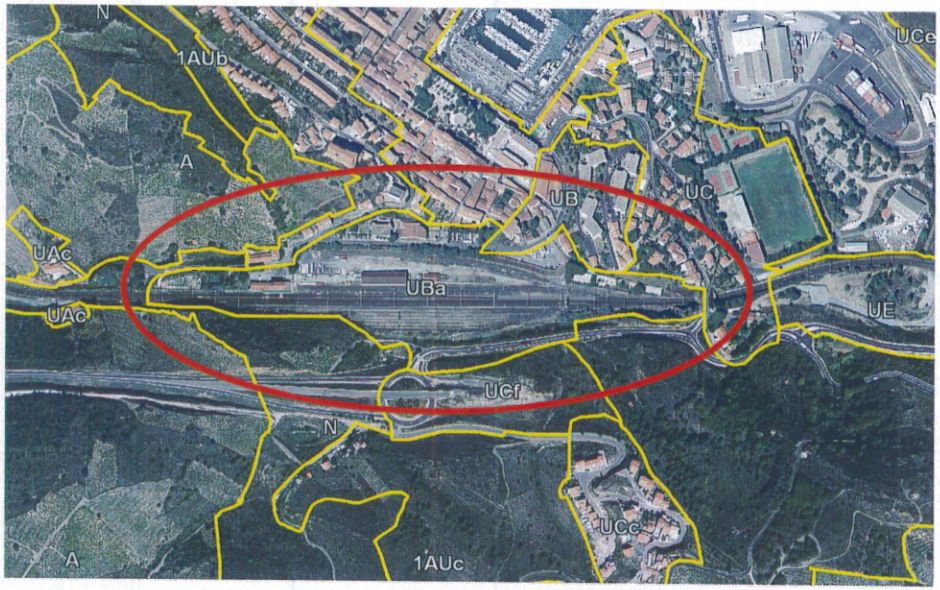
A partir d'un diagnostic et d'un programme fonctionnel partagés par la Commune et les services de la Direction des Routes du Département, la Commune propose dans cette partie urbaine de la RD 914 un projet urbain répondant aux dispositions de l'article L.111-1-4 du Code de l'Urbanisme (entrée de ville), permettant de se soustraire aux marges de recul existantes.

➔ Intégration des résultats de l'étude

Sur la base du parti d'aménagement élaboré en parallèle des études du PLU, et après validation du comité de pilotage (Etat, Région, Département, SNCF, RFF et commune), le projet est intégré dans le PLU, dans le PADD, **dans une orientation particulière d'aménagement**, dans le règlement (plan de zonage et texte) ainsi que dans la liste des emplacements réservés.

Localisation

Ce secteur a fait l'objet d'une étude détaillée menée par le bureau d'étude AREP qui a permis d'affiner les possibilités d'aménagement du quartier et de poser les jalons d'un plan d'action opérationnel.

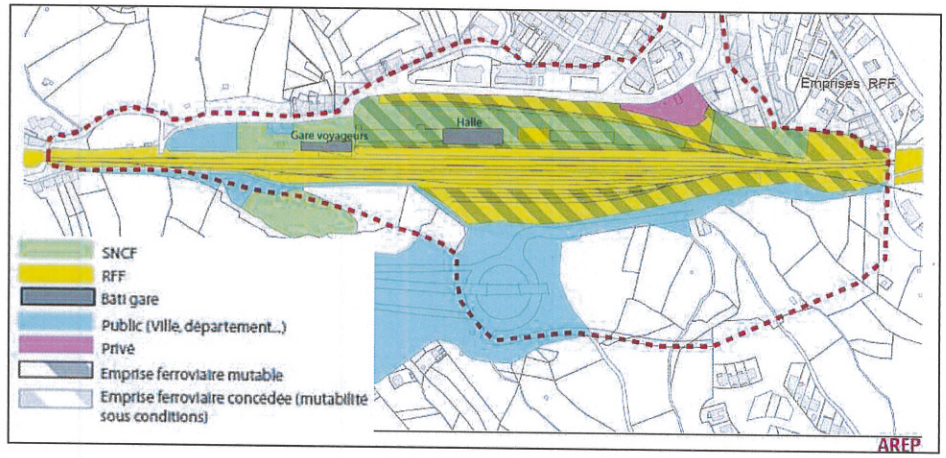


Le quartier de la gare recouvre des emprises ferroviaires de part et d'autre de la ligne SNCF. Sa localisation et sa topographie favorable donne à ce site des potentialités de greffe urbaine et de valorisation d'une nouvelle entrée de ville particulièrement intéressantes. De plus la présence d'une gare à proximité du centre ville dont l'accessibilité peut être améliorée significativement avec les nouvelles conditions d'accès offertes par la prolongation de la RD 914. renforce également son attractivité.

Avec se site se présente une opportunité de développer sur ce plateau un nouveau quartier épaulant le cœur de ville du quartier de la place Castellane, sur un foncier ferroviaire et public mutable

En effet, le foncier appartient majoritairement à la RTF et la SNCF. Une partie des emprises foncières ferroviaires ne sont pas indispensables au fonctionnement de la gare et du fret du port et peuvent ainsi être mobilisées au profit d'un projet urbain de qualité

Les ruptures topographiques (amont et aval) et hydrauliques sont contraignantes et conditionnent le projet.



Les Enjeux

Enjeux d'accessibilité :

- Réorganiser l'entrée de ville et l'intermodalité des flux autour d'un Pôle d'échange urbain.
- Faciliter les franchissements, l'accessibilité et la continuité des parcours.

Enjeux urbains et paysagers :

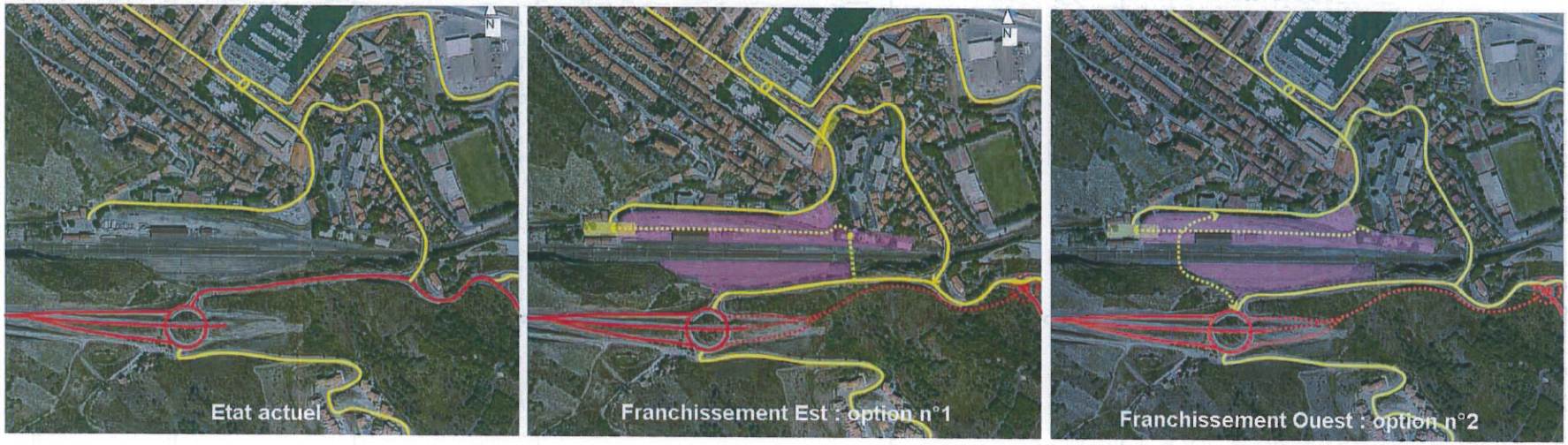
- Rendre le quartier perméable à la ville, créer **une nouvelle entrée de ville**, imaginer une mixité et un fonctionnement urbains, durables et agréables à vivre.
- Mettre en valeur la topographie, intégrer le quartier dans le paysage existant et gérer les eaux de pluie.
- Composer un nouvel espace public d'échanges et de rencontres structurant.

Desserte et accès

• Le point dur du projet est le franchissement de la voie ferrée et la jonction avec la RD 914. Plusieurs scénarios ont étudié la faisabilité des franchissements par l'Ouest et par l'Est comme indiqué ci-dessous

Pour des raisons topographiques et d'impact paysager, c'est l'option du franchissement par l'Est qui est préférée.

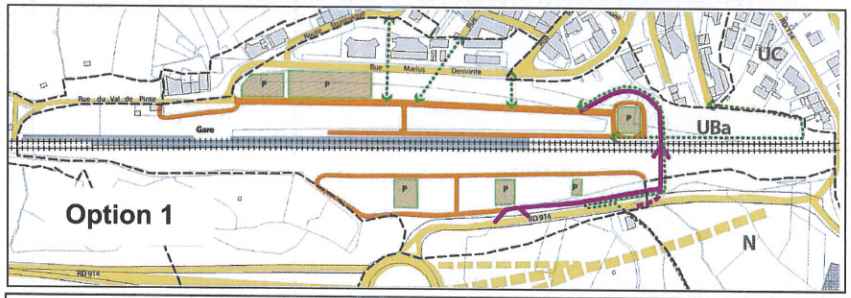
Schéma de franchissement des voies ferrées : Une entrée de ville à conjuguer avec les liaisons interquartiers

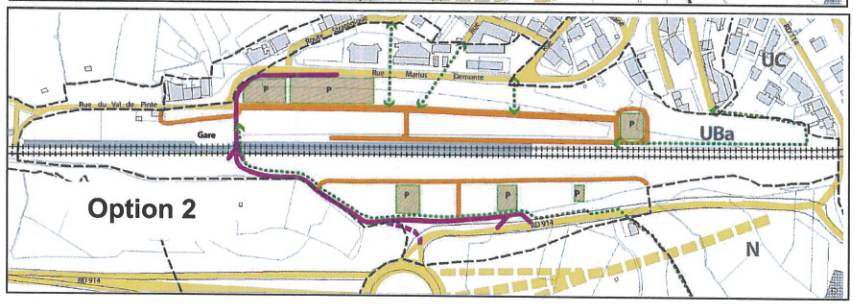


La desserte interne de la zone est assurée, au Nord des voies ferrées, par deux voies parallèles à celles-ci. La largeur de leurs plateformes n'est pas inférieure à 6m pour assurer une bonne qualité de la circulation dans ce nouveau quartier

Au Sud des voies ferrées, l'accès se fait directement à partir de la RD 914 avec une voirie (qui peut être en boucle dans l'option N°2) permettant de desservir l'ensemble de ce petit secteur.

Les liaisons piétonnes connectent le nouveau quartier au reste de la ville au Nord comme au Sud vers Pont de l'Amour et au-delà vers Paulilles.





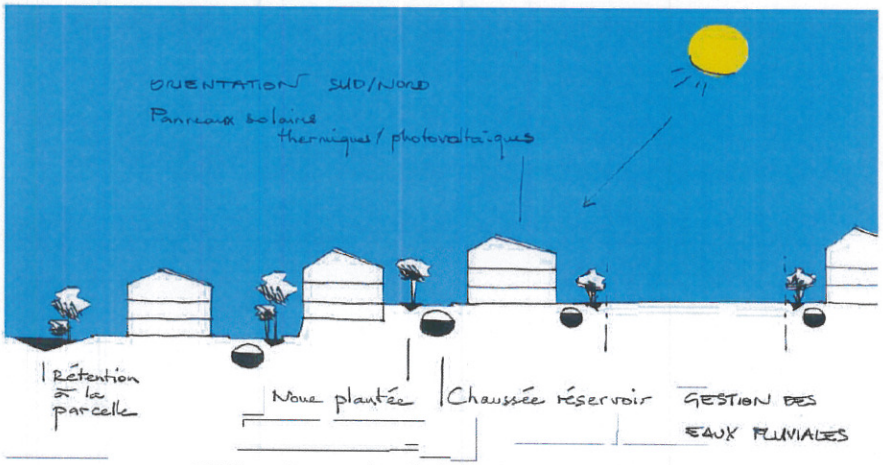
Réseau viaire existant et projeté
Réseau viaire à créer
Options et entrée envisagée à terme
Cheminement piéton à créer
P Parking

Principes de composition

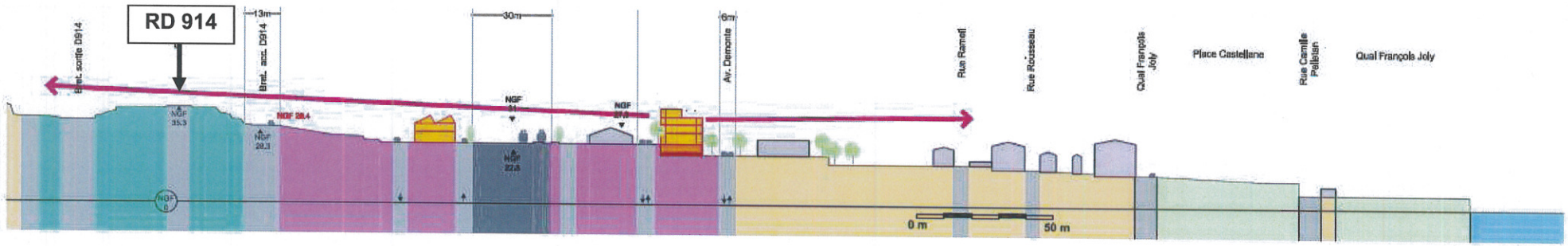
Il s'agit de combiner sur un site cohérent avec la géographie d'amphithéâtre dans lequel s'est inscrite la ville de Port-Vendres, quatre fonctions : habitat commerce, activité, pôle d'échange multimodal (PEM)

Enjeux de l'organisation bâtie du quartier

- Protéger le quartier du bruit des voies ferrées et de la RD 914 par des fronts bâtis (barrière phonique)
- Installer dans la pente le bâti pour faire la jonction entre les voies basses et les voies hautes
- Ménager des vues (mer-montagne) en adaptant les hauteurs du bâti
- Distribuer les fonctions dans l'espace selon leur besoin (tranquillité/logement, visibilité/ activité et commerce)



Utiliser les potentiels et les contraintes

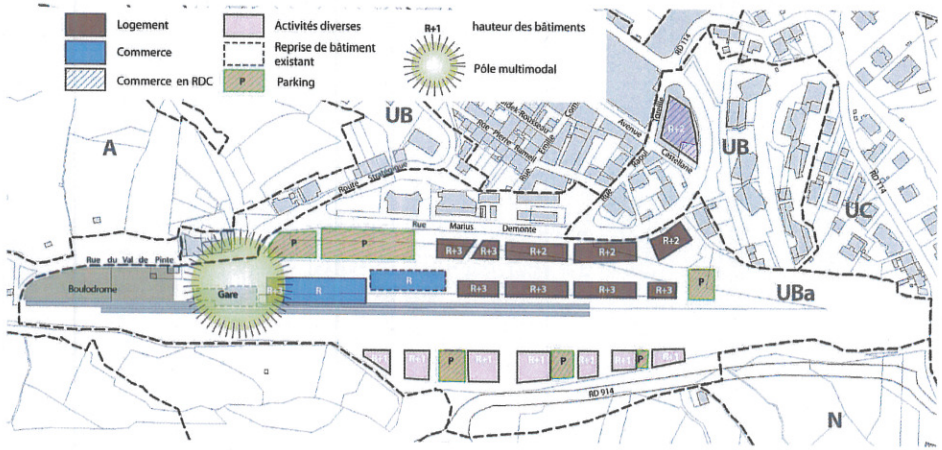


Installer le quartier dans la géographie

Les différentes fonctions sont réparties différemment entre le secteur Nord et le secteur Sud

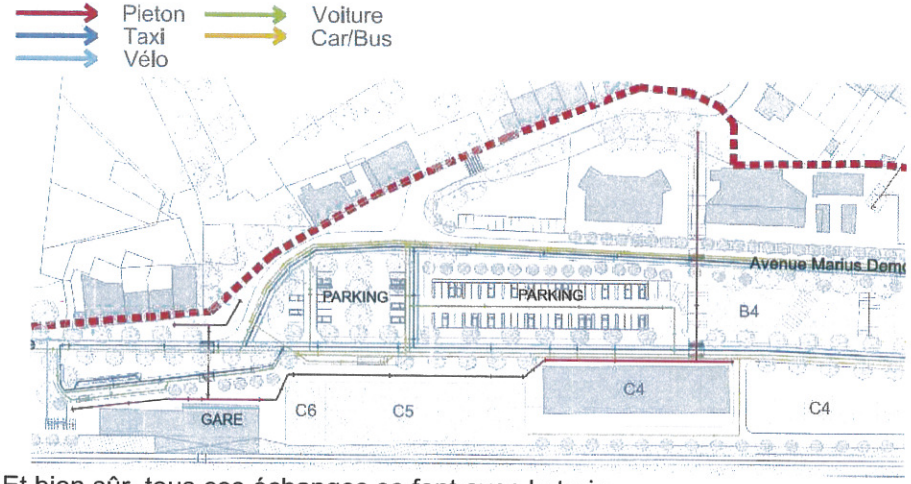
le secteur Nord	le secteur Sud
Logements (R+2 et R+3) Logements avec commerces en RDC Commerces (R)	Activités diverses (R+1)

L'étude préliminaire à estimé la capacité de ce site à environ 200 à 260 logements et environ 8300 m² de SHON pour les activités et les commerces

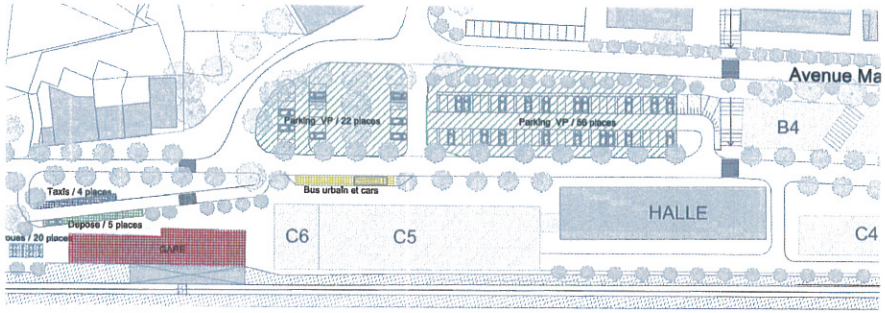


La hauteur des bâtiments est définie pour inscrire le projet au mieux dans le paysage (voir croquis installer le quartier dans la géographie » et donc plus basse au Sud (R+1) qu'au Nord (R+2, R+3).

Le pôle d'échange multimodal (principe fonctionnel) :
des ajustements sont à prévoir dans le cas de l'option N°2



Et bien sûr, tous ces échanges se font avec le train

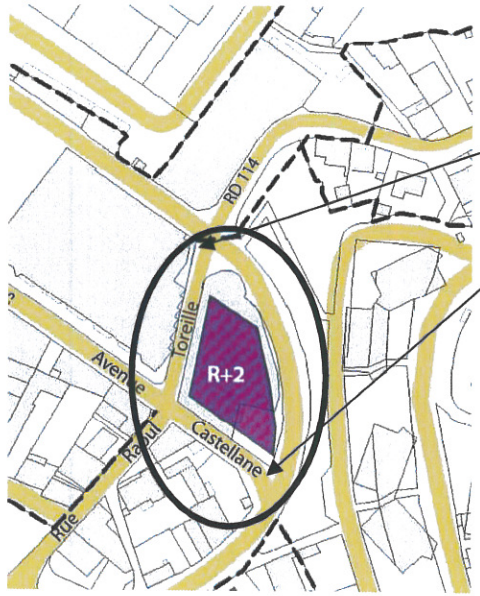


Le stationnement résidentiel est prévu autant que possible en premier niveau des bâtiments. Le stationnement de surface étant surtout destiné aux activités, commerces et au pôle d'échange multimodal dont les besoins en stationnement sont importants.

L'étude préliminaire propose pour les capacités des zones de stationnement aérien du pôle multimodal au moins :

- 120 places pour les voitures
- 20 places pour les deux roues.
- 2 places pour les cars
- 5 places pour les taxis

Le traitement de l'entrée de ville Est aux abords du port



L'arrivée de la route de Banyuls aux abords du port et l'accès au quartier de la Place Castellane sont relativement dévalorisés par l'étroitesse des deux voies concernées :

- La rue Raoul Toreille, "coincée" entre la maison de retraite et le bâtiment du supermarché
- L'avenue Castellane (qui n'a d'avenue que le nom tant elle est resserrée dans ce secteur)

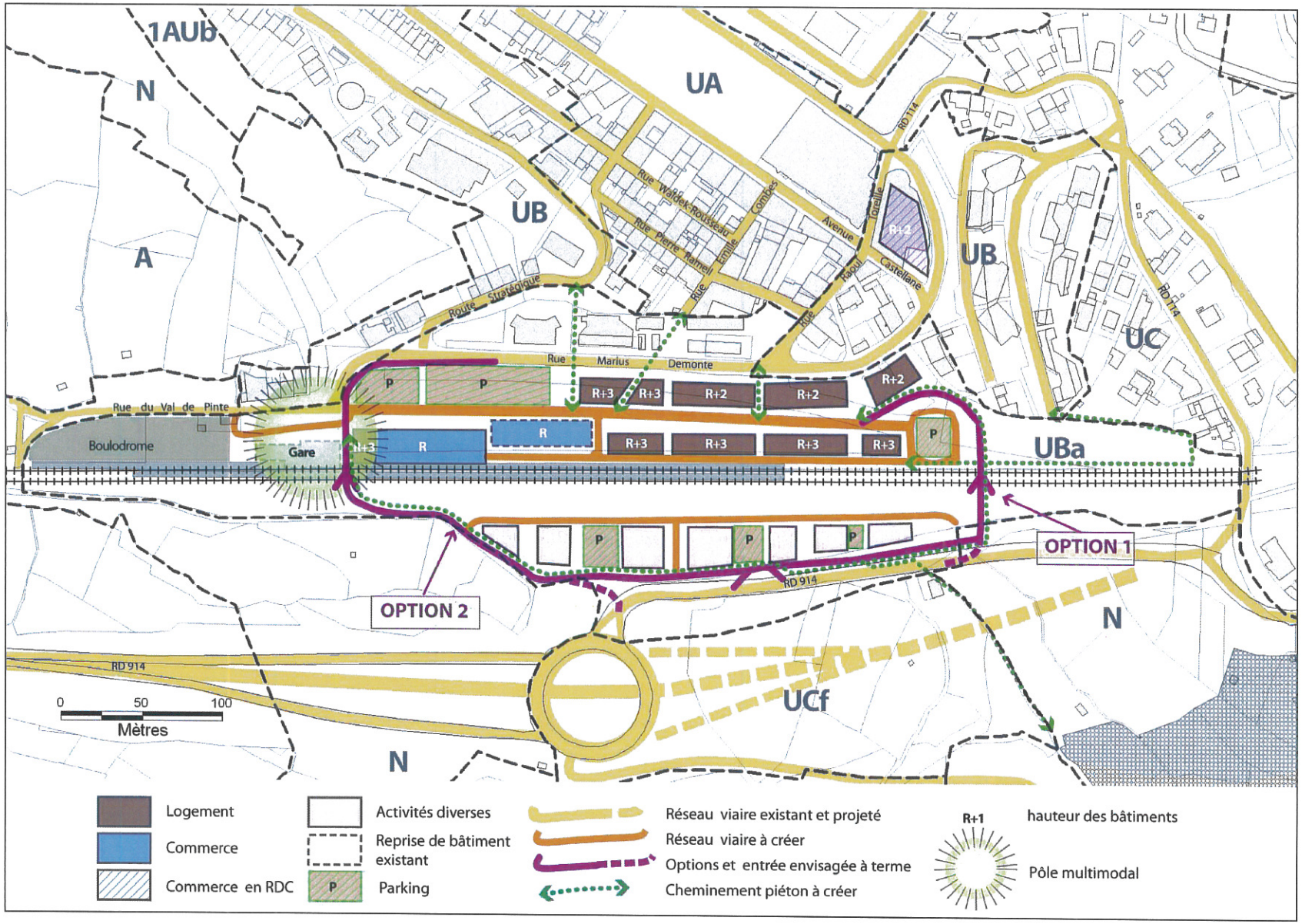
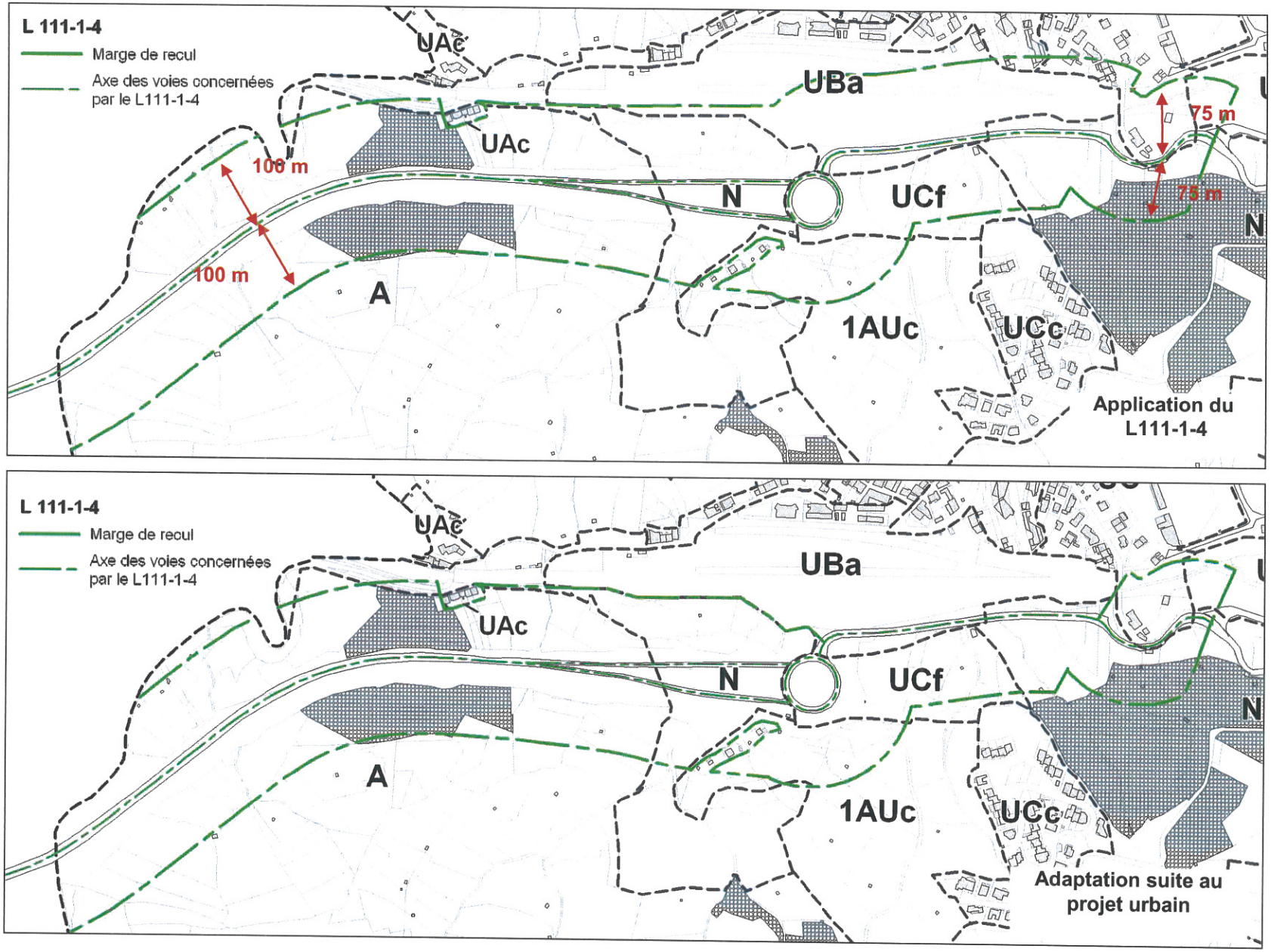
La requalification, à terme, de ces deux points est déterminante dans le traitement de l'entrée de ville et son articulation avec le nouveau quartier de la gare

L'emprise du nouveau bâtiment définit des alignements ouvrant le gabarit de ces rues

Rue Raoul Toreille

avenue de Castellane

- ***L'orientation particulière d'aménagement du quartier de la Gare et de l'entrée de ville SUD qui garantit les principes du projet urbain au sens di L.111-1-4***



L'application de la loi Barnier , article L 111-1-4