

PLAN LOCAL D'URBANISME

3

Orientations particulières d'aménagement

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 P.L.U.	Modification P.L.U.
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 P.L.U.	Modification simplifiée P.L.U. N° 1 : 11.03.2015 N° 2°: 16.07.2015 N° 3 : 22.10.2015

N.B. :

Le PLU de Port-Vendres fait application des dispositions du code de l'urbanisme avant l'entrée en vigueur de la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement conformément à l'article 20 de la loi n° 2011-12 du 5 janvier 2011 portant diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit de l'Union européenne. Cet article stipule que les plans locaux d'urbanisme en cours d'élaboration ou de révision approuvés avant le 1^{er} juillet 2013 dont le projet de plan a été arrêté par l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale ou le conseil municipal avant le 1^{er} juillet 2012 peuvent opter pour l'application des dispositions antérieures.

Préambule

Les orientations particulières d'aménagement sont des outils créés par la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (loi SRU) et précisés par la loi Urbanisme et Habitat (loi UH). Initialement intégrées au Projet d'Aménagement et de Développement Durable, elles constituent désormais **une partie à part entière du dossier PLU**, selon l'article L.123-1 du Code de l'urbanisme : « *les PLU peuvent comporter des orientations d'aménagement relatives à des quartiers ou à des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager. Ces orientations peuvent, en cohérence avec le Projet d'Aménagement et de Développement Durable, prévoir les actions ou opérations d'aménagement à mettre en œuvre, notamment pour valoriser 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 prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics* ».

Comme l'exprime le Code de l'Urbanisme, les orientations d'aménagement doivent être **en cohérence** avec le projet d'aménagement et de développement durable (PADD), mais également avec le règlement et ses documents graphiques.

En revanche, conformément à l'article L.123.5 du même code de l'urbanisme, les orientations d'aménagement sont **opposables** : « à toute personne publique ou privée pour l'exécution de tous travaux, constructions, plantations, affouillements ou exhaussement des sols, pour la création de lotissements et l'ouverture des installations classées appartenant aux catégories déterminées dans le plan » ; ceci dans une **relation de compatibilité**, c'est-à-dire que ces dernières ne doivent pas aller dans le sens contraire des orientations définies mais doivent contribuer, à leur façon, à les réaliser.

La commune de **Port-Vendres** a défini cinq orientations particulières d'aménagement correspondant à des secteurs destinés à être aménagés à court et moyen terme :

- ✚ **L'orientation d'aménagement n°1** concerne les conditions particulières relatives à l'aménagement du nouveau quartier de la Gare en zone UB (secteur UBa) ainsi que le traitement de l'entrée de ville de la RD 914 (au sens du L. 111-1-4)
- ✚ **L'orientation d'aménagement n°2** concerne les conditions particulières relatives à l'aménagement du secteur 1 AUh de Coma Sadulle
- ✚ **L'orientation d'aménagement n°3** concerne les conditions particulières relatives à l'aménagement du quartier des Tamarins et plus particulièrement les secteurs 1AU_p, 1AU_e et 1AU_f ainsi que la zone UC_e et d'une partie de la zone UC_b
- ✚ **L'orientation d'aménagement n°4** concerne les conditions particulières relatives à l'aménagement du secteur 1AU_c de Pont de l'Amour
- ✚ **L'orientation d'aménagement n°5** concerne les conditions particulières relatives à l'aménagement du secteur 1AU_b de la route stratégique.

Pour chacun de ces secteurs, la commune a déterminé un schéma d'aménagement global destiné à assurer la cohérence d'ensemble des futures opérations, en lien avec les constructions existantes. Ces opérations devront être compatibles avec le schéma et les orientations proposées, conformément aux dispositions du Code de l'urbanisme. De plus, le règlement complète les conditions d'aménagement des quatre secteurs concernés.

*Orientation n°1 - Le quartier de la Gare
et le traitement de l'entrée de ville de la RD 914 (au sens du L. 111-1-4)*

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

Localisation

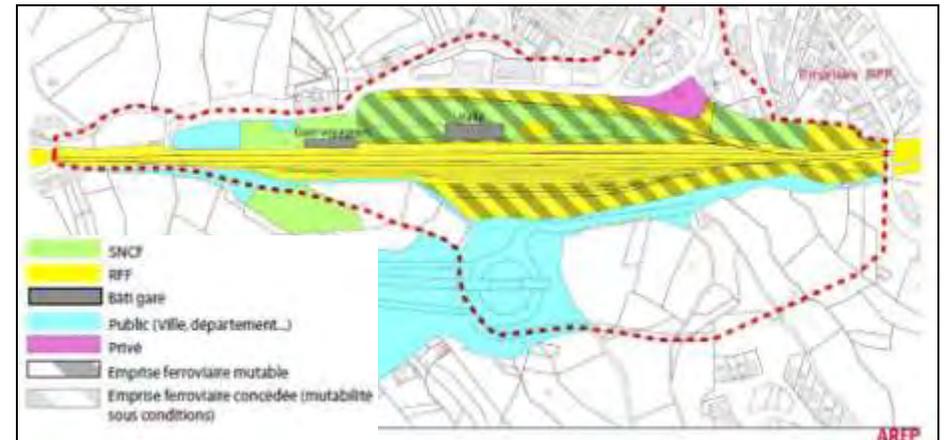


Le quartier de la gare recouvre des emprises ferroviaires de part et d'autre de la ligne SNCF. Sa localisation et sa topographie favorable donne à ce site des potentialités de greffe urbaine et de valorisation d'une nouvelle entrée de ville particulièrement intéressantes. De plus la présence d'une gare 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 ce 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 RFF et la SNCF. Une partie des emprises foncières ferroviaires ne sont pas indispensables au fonctionnement de la gare et du frêt 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 scénariis 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.

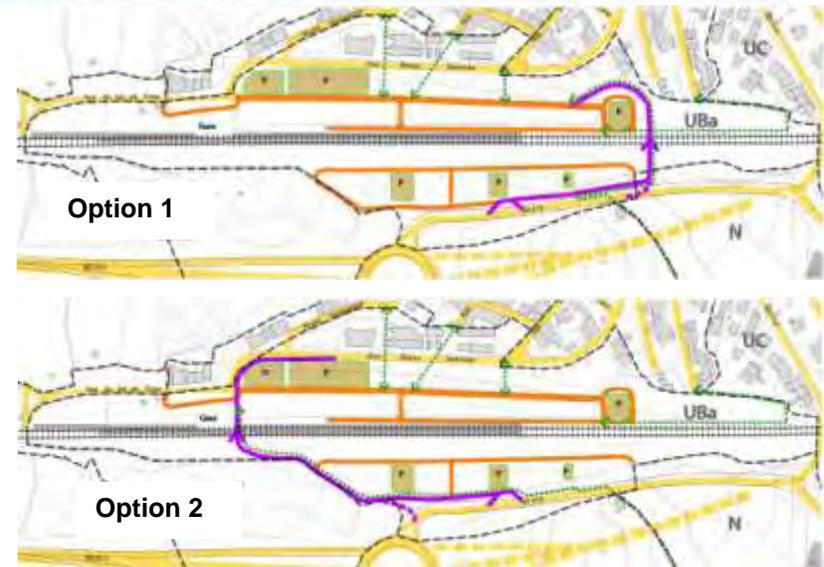
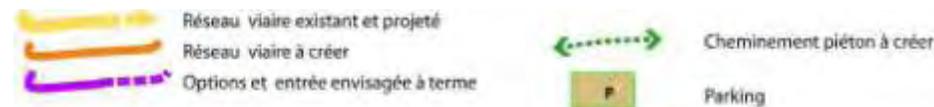
Schéma de franchissement des voies ferrées : Une entrée de ville à conjuguer avec les liaisons interquartiers



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 le Pont de l'Amour et au-delà vers Paulilles.

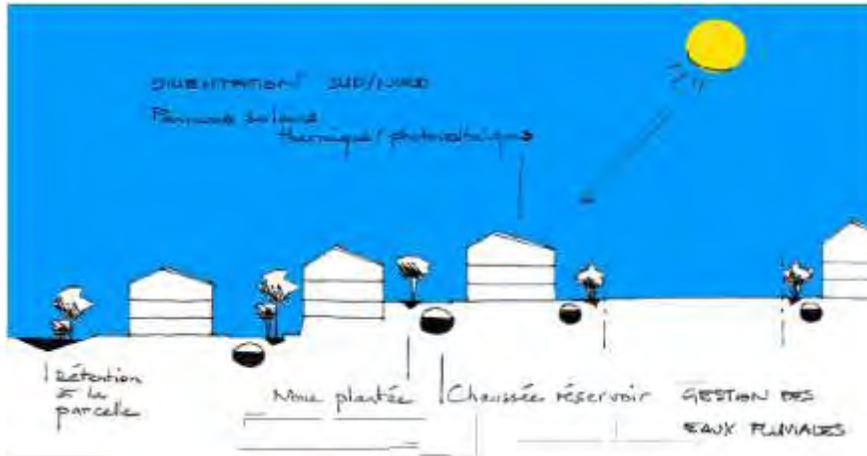


✚ Principes de composition

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

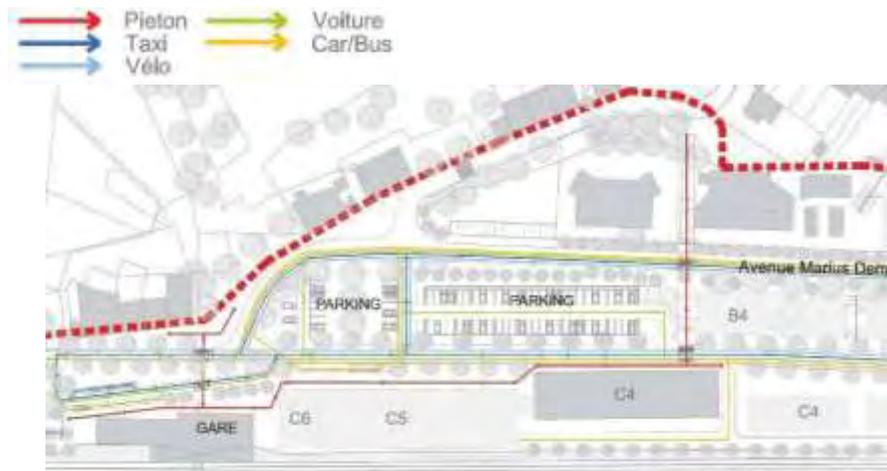
le secteur Nord	le secteur Sud
Logements (R+2 et R+3) Logements avec commerces en RDC Commerces (R)	Activités diverses (R+1)

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

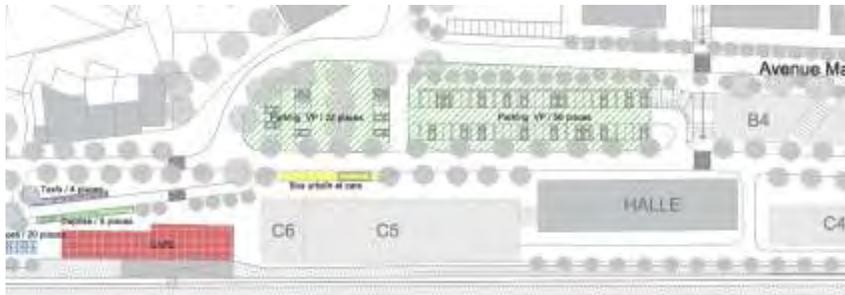


La hauteur des bâtiments est définie pour inscrire le projet au mieux dans le paysage (voir croquis installer le quartier dans la géographie » et donc plus basse au Sud (R+1) qu'au Nord (R+2, R+3).

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.

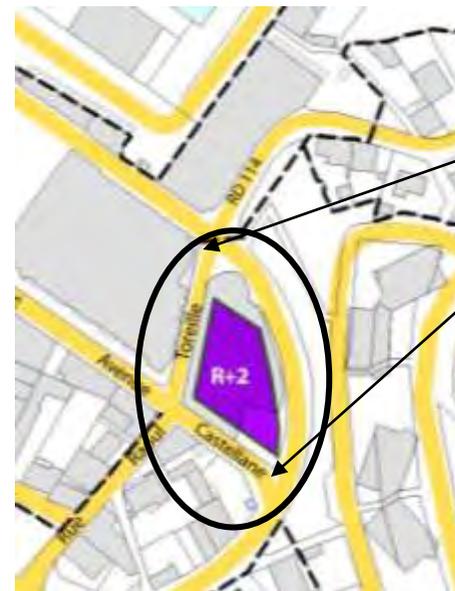


Le stationnement résidentiel est prévu autant que possible en premier niveau des bâtiments. Le stationnement de surface étant surtout destiné aux activités, commerces et au pôle d'échange multimodal dont les besoins en stationnement sont importants.

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'étréitesse des deux voies concernées :

- La rue Raoul Torreilles, "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.

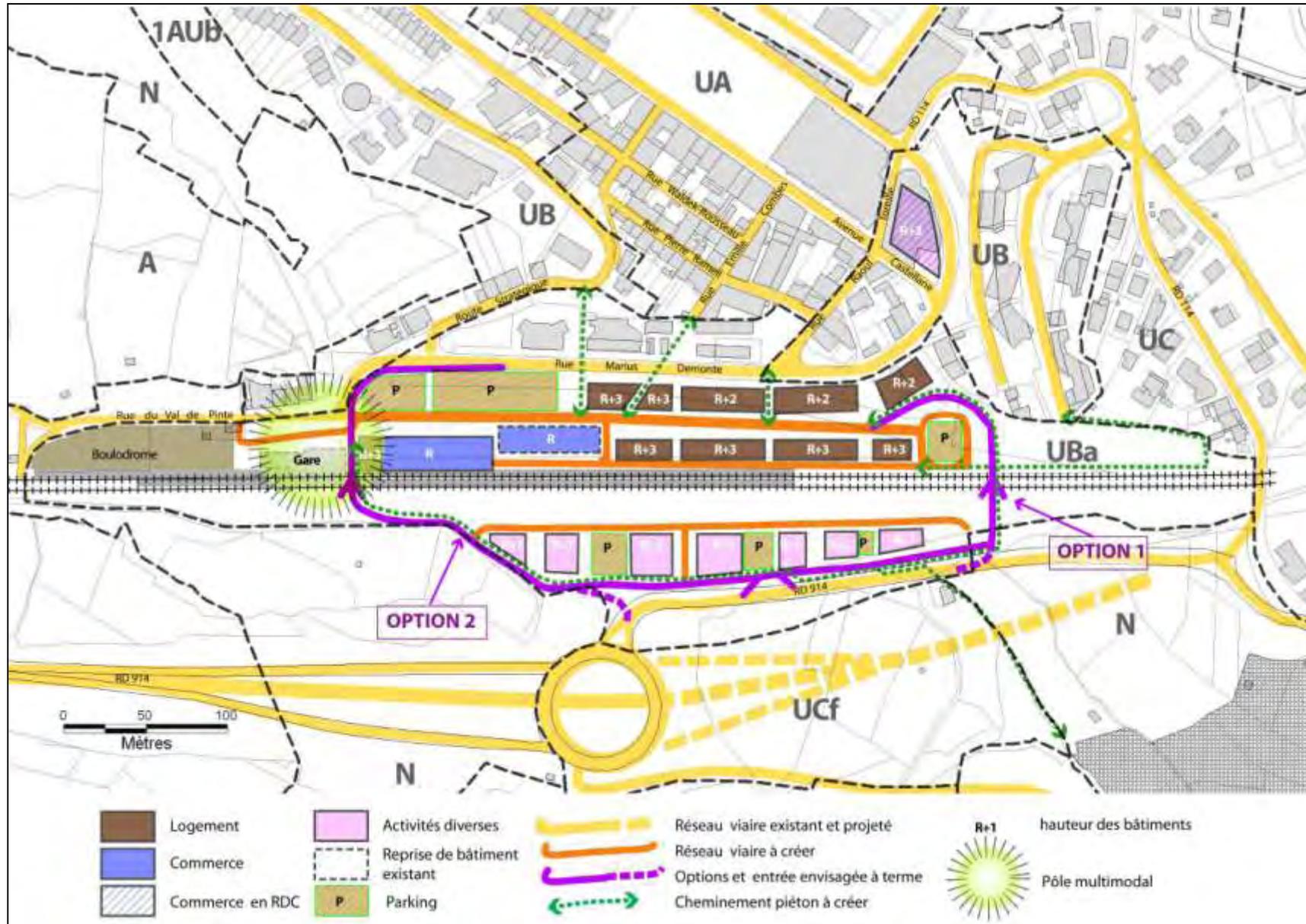


Rue Raoul Torreilles



avenue de Castellane

✚ Les orientations particulières d'aménagement du quartier de la Gare et de l'entrée de ville SUD



Orientation 2 - Secteur 1AUh de Coma Sadulle

Ce secteur a fait l'objet d'une étude préalable détaillée lors de la révision simplifiée n° 1 du POS partiel Nord en octobre 2009 (ARCHI CONCEPT). Cette étude avait défini des orientations d'aménagement pour l'ouverture à l'urbanisation de ce secteur. Elles sont reprises, actualisées et complétées dans cette pièce du PLU.

✚ Localisation



Le secteur « Coma Sadulle », actuellement non urbanisé, est situé en contre-haut de la RD 114 du bord de mer. Il constitue également une des entrées de ville de Port-Vendres et donne la première vision de Port-Vendres en arrivant de Collioure.



1 : le site vu depuis la RD 114



2 : le site vu depuis la « route impériale »

✚ Les Enjeux

- Pallier les carences en hébergement touristique par la création d'un hôtel
- Offrir une diversité de logements de manière à satisfaire la demande importante de logement en accession et ainsi redynamiser la démographie de la commune.
- Proposer un aménagement cohérent, en continuité de l'urbanisation existante, en relation directe avec les paysages environnants, que ce soit la mer ou les terrasses agricoles qui font la particularité et le charme de la Côte Rocheuse

Le principe d'aménagement présenté tient compte de tous les enjeux du site et a été fortement dicté par la topographie du site.

La capacité estimée pour ce secteur est d'environ une soixantaine de logements et 40 places d'hébergement hôtelier.

✚ Desserte et accès

Au vu de la topographie du site, le système viaire de la zone s'impose naturellement. Son tracé est conçu en fonction de la pente et des possibilités de raccordement qui sont offerts par le site.

La desserte du secteur se fait depuis la voie laissée en attente au niveau de la résidence HLM Coma Sadulle. En effet, lors de la délivrance d'un permis

sur la parcelle cadastrée n°377 en zone UB, la commune en vue de l'ouverture à l'urbanisation du secteur Coma Sadulle a retenu une partie de la parcelle pour permettre le prolongement du boulevard Maréchal Joffre. Cette voie laissée en attente permet de raccorder le futur quartier à la partie En partie haute également afin d'assurer une continuité de la voirie, le lotissement «Les Portes de Vénus» qui n'est pas encore achevé, permet de connecter le secteur Coma Sadulle.

La mise en place d'une voirie en sens unique est à privilégier.

Concernant la route impériale au point bas de la zone, elle est en partie goudronnée aujourd'hui mais non aménagée. Un recalibrage de cette voie, la réalisation d'un aménagement piéton accompagné de plantations sont préconisés.

Principe de composition

L'ensemble des principes d'aménagement présentés ci-dessous ont pour objet de garantir une cohérence du projet par rapport à son insertion dans son environnement.

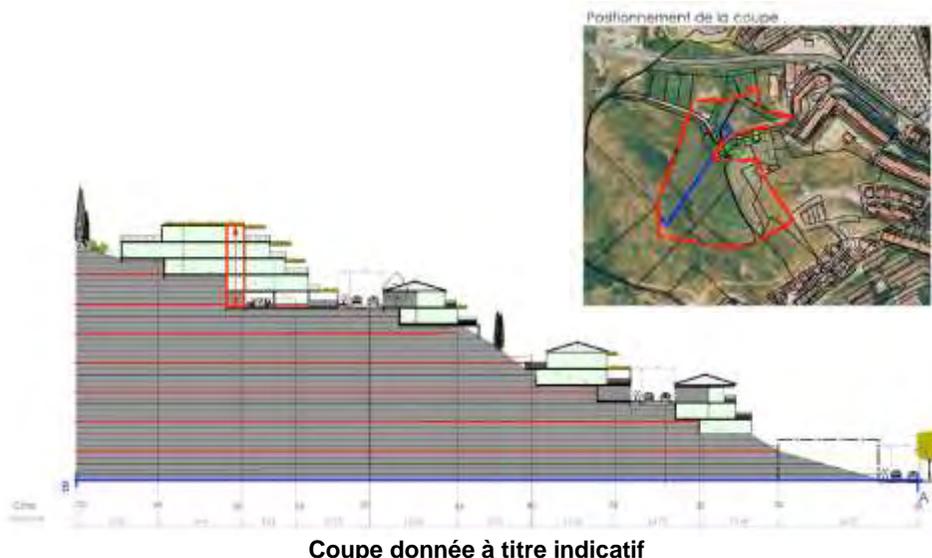
La volonté pour l'aménagement de ce secteur est d'exploiter la topographie particulière du site, dans un souci d'intégration du projet dans le paysage.

Le principe dominant retenu est de limiter l'impact du projet dans le paysage proche et lointain :

- Végétaliser les espaces collectifs de la zone (accotements des voies, parkings, zones non constructibles).
- Renforcer la trame verte existante au niveau de la crête.
- Aménagement des espaces communs en accord avec le milieu naturel.
- Appuyer les aménagements sur la topographie actuelle, voirie parallèle aux courbes de niveaux.
- Conserver autant que possible la végétation existante et notamment les masques créés par les talus et boisements périphériques.
- Aménagement soigné de la partie basse de la zone (bassin de rétention) très visible depuis la RD 114, cette zone constitue l'entrée de ville de Port-Vendres.
- Optimiser la gestion des eaux pluviales et l'intégrer au paysage
- Limiter les débits d'eaux pluviales rejetés au milieu naturel.
- Lorsque les constructions sont implantées en recul de la voirie, un arbre d'ornement dans l'espace de recul doit être planté. Cette disposition favorise l'intégration du quartier dans le paysage.

En matière d'architecture, comme cela est retranscrit dans le règlement de la zone créée, des dispositions doivent être prises pour favoriser l'intégration des bâtiments dans le site :

- Privilégier l'implantation de bâtiments qualitatifs.
- Intégrer les bâtiments dans la pente, en se servant de la topographie pour limiter la hauteur des constructions. Les constructions s'étagent verticalement dans la pente, pour éviter l'effet de barre.
- Sens de la pente des toitures perpendiculaires aux courbes de niveau, dans le cas de toitures tuiles.
- La composition générale des bâtiments tendra à créer des lignes horizontales, parallèles aux courbes de niveaux.
- Les toitures devront être considérées comme des façades à part entière, une attention particulière devra leur être portée.
- Dans un souci d'intégration du projet dans le site, il est recommandé pour la réalisation des clôtures qui sont parallèles à la pente qu'elles soient réalisées en pierre de schistes appareillées d'une hauteur qui n'excède pas 1,30 mètres soit en lisse horizontale couleur schiste sur une mur bahut en pierre ou non. La volonté est de retranscrire dans le paysage l'aspect des murettes réalisées entre les parcelles viticoles.



✚ Les orientations particulières d'aménagement de la zone 1AUh de Coma Sadulle



Source : ARCHI CONCEPT

En vue oblique



Source : ARCHI CONCEPT

En insertion paysagère



Orientation 3 - Secteurs 1AUp, 1AUf, 1AUe ainsi que la zone UCe et d'une partie de la zone UCb des Tamarins

Le zonage des secteurs 1AUf, 1AUe, UCa, UCb et UCe a été annulé par jugement du Tribunal Administratif de Montpellier en date du 16 juillet 2015

Seule subsiste la partie de l'orientation concernant le secteur 1AUp

Ce secteur a fait l'objet d'une étude préalable détaillée lors de la modification n° 3 du POS partiel Nord en 2010 (Info Concept Pôle urbanisme). Cette étude a défini des orientations d'aménagement pour l'ouverture à l'urbanisation de ce secteur. Elles sont reprises, actualisées et complétées dans cette pièce du PLU.

Localisation

Les terrains concernés se situent à l'Est du Pla du Port, sur le piémont du puissant massif du Fort Béar les dominant à l'altitude 206 m NGF, à une distance de l'ordre de 750m.

D'Ouest en Est, le futur quartier d'habitat correspond aux zones 1AUf, 1AUe et UCe du PLU [annulées]. Il s'étage entre les altitudes 5 et 55 m NGF et s'inscrit, pour les secteurs 1AUe et 1AUf [annulés], sur le versant de la rive gauche du ravin des Tamarins, bien délimité dans sa partie aval par la ligne de crête, support de l'ancien chemin du Fort Béar.

Il se présente en continuité du quartier d'habitat « Les Tamarins Nord »- « lotissement Quintilla » et il est desservi depuis la route du Cap Béar par la rue Gastaud et l'impassé des Tamarins.



Depuis la place de l'obélisque



Le massif de Fort Béar est intégré en majeure partie dans le « site classé du Cap Béar ».

Les principaux boisements se situent sur le piémont du massif associé au bâti.

Les zones 1AUe et 1AUf [annulées] des Tamarins correspondent essentiellement au versant de la rive gauche du ravin des Tamarins, qui est bien visible depuis ce secteur, ainsi que celui de la zone UCe [annulée] réservé à la

gendarmerie, situé de l'autre côté de la ligne de crête (voir page suivante)

Depuis le carrefour RD914 / RD86b, desserte du port



Le versant Nord du ravin des Tamarins, (support du futur quartier d'habitat 1AUe et 1AUf [annulés]) n'est pas perçu depuis le carrefour RD 914/RD 86 b, origine de la desserte du port et des quartiers Est de la ville.

Les toitures du lotissement Quintilla sur son versant Sud se perçoivent en continuité de celles du quartier des Tamarins

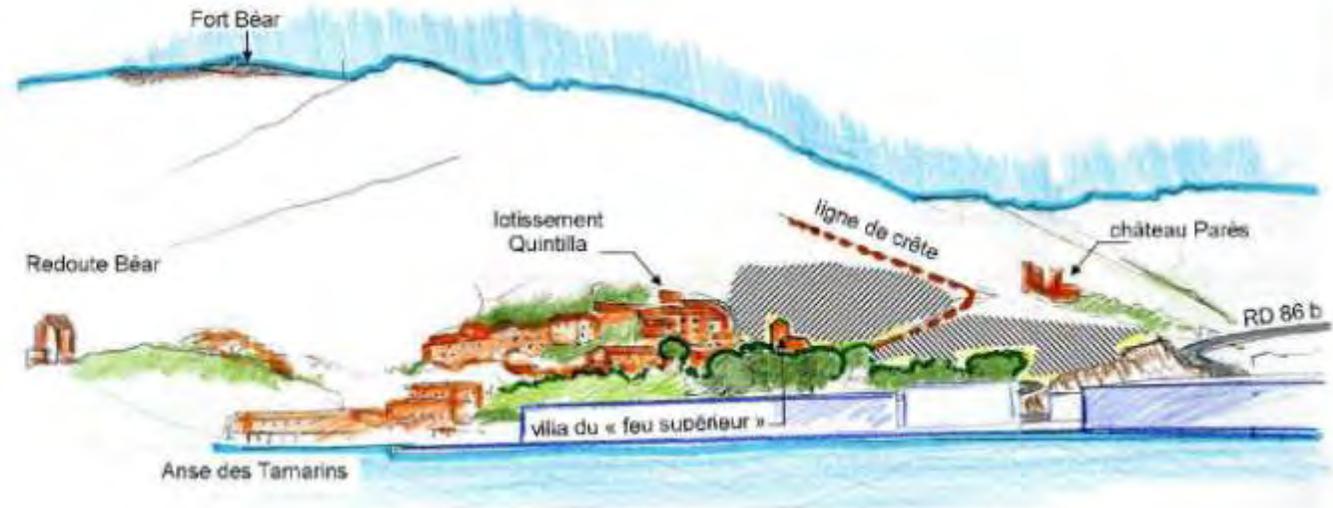
Nord.

Le site de la zone UCe [annulée] (réduction de la zone UD au P.O.S. qui déborde du vallon des Tamarins est par contre très visible depuis ce secteur. (voir page suivante)

1 : Vue depuis la place de l'obélisque



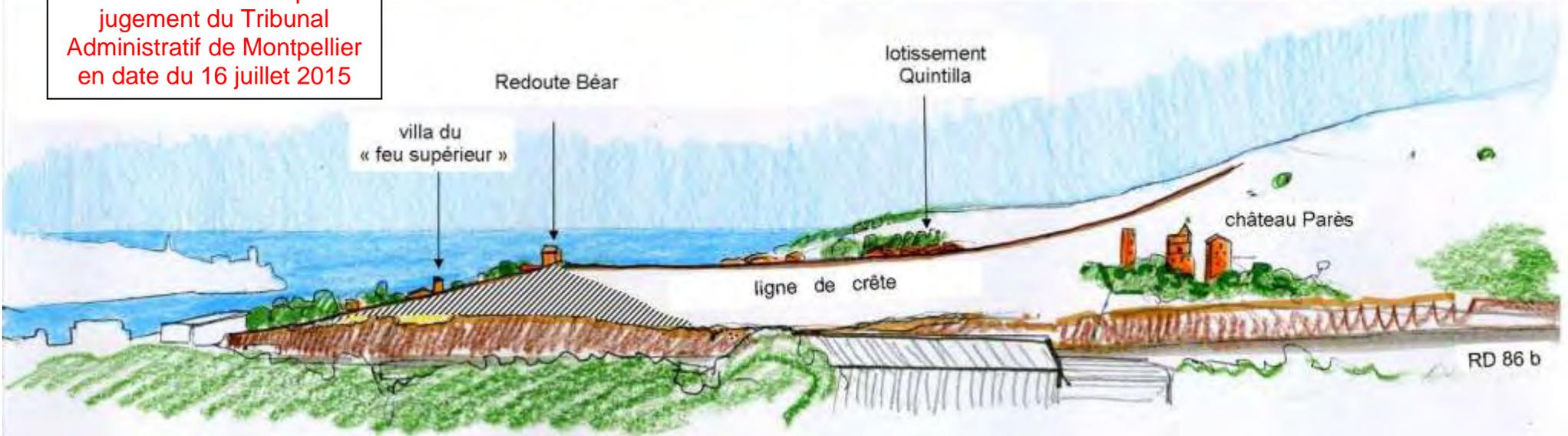
Le zonage des secteurs 1AUf, 1AUe, UCa, UCb et UCe a été annulé par jugement du Tribunal Administratif de Montpellier en date du 16 juillet 2015



2 : Vue depuis le carrefour RD914 / RD86b, desserte du port



Le zonage des secteurs 1AUf, 1AUe, UCa, UCb et UCe a été annulé par jugement du Tribunal Administratif de Montpellier en date du 16 juillet 2015



✚ **Les enjeux, les atouts et les contraintes du site**

- **Des contraintes physiques et réglementaires :**
 - **La topographie :** le site étudié s'inscrit dans un vallon bien délimité par la ligne de crête qui correspond à l'ancien chemin du Fort Béar.
 - La proximité **du site classé du Cap Béar** témoigne de la sensibilité paysagère du site et des enjeux environnementaux constatés.
 - La problématique de la desserte liée au gabarit de **l'impasse des Tamarins** qui ne pourra accepter un trafic supplémentaire et que de ce fait ne permettra pas une connexion avec la rue Gastaud.
 - La localisation en espace proche du rivage
- **Des principes à respecter :**
 - Principe d'extension limitée de l'urbanisation en cohérence et en continuité de l'urbanisation existante (loi Littoral)
 - Principe d'économie raisonnée de l'espace et de limitation de l'étalement urbain (loi SRU / UH)
 - Principe de mixité sociale et de diversité des fonctions (loi SRU / UH)
- **Le potentiel du site :**

Les zones 1AUe et 1AUf [annulés] apparaissent assez logiquement comme un espace potentiel pour recevoir des constructions supplémentaires. En effet ces secteur d'environ 1,5 ha s'inscrit en continuité des dernières extensions urbaines sur ce quartier des Tamarins et s'appuie sur les limites naturelles que forme la ligne de crête de l'ancien chemin du Fort Béar.

La capacité de ce site est estimée à environ 42 logements.

✚ **Desserte et accès**

La desserte de ce secteur s'appuie sur les voiries existantes du quartier voisin, l'impasse des Tamarins et la rue Gastaud qui sont prolongées, sans toutefois réaliser de bouclage entre ces deux voies.

La villa du feu supérieur est directement desservie par une voie prenant son origine sur la route de la jetée. Cette voie permet la desserte du projet de gendarmerie.

✚ **Principe de composition**

Le parti d'aménagement proposé distingue **six zones ou secteurs, 1AUe, 1AUf, UCe, UCa et UCb [annulés] et 1AUp** où les densités sont différentes afin de respecter le tissu urbain environnant (densité plus faible sur la partie basse du quartier des Tamarins et densité plus forte sur la partie haute, lotissement Quintilla) et de maîtriser les trafics supplémentaires que va engendrer l'aménagement de ce futur secteur.

▪ **Secteur 1AUe [annulé] :**

Il s'agit d'un secteur de forte densité du bâti, en continuité du lotissement Quintilla. Ce secteur est desservi par le prolongement de la rue Gastaud, adaptée à une circulation à double sens.

Des orientations paysagères sont définies :

- Conservation du bosquet de pins entre la rue Gastaud et l'impasse des Tamarins.

▪ **Secteur 1AUf [annulé] :**

Il s'agit d'un secteur de faible densité compte tenu du fait qu'elle est desservie par l'impasse des Tamarins aux caractéristiques limitées. De plus ce secteur se situe en surplomb de la future zone technique du port.

Des orientations sont également définies pour ce secteur :

- Création d'une liaison piétonne Nord (dont emmarchements) en jonction avec l'ancien chemin du Fort Béar,

▪ **Secteur UCe [annulé] :**

Il s'agit du secteur du projet de gendarmerie

La principale orientation pour ce projet est d'optimiser la protection de secteurs de pelouse (sauf ponctuellement selon les contraintes liées aux programmes d'urbanisation projetée)

▪ **Secteur UCa [annulé] :**

La principale orientation pour ce projet est d'optimiser la protection de secteurs de pelouse (sauf ponctuellement selon les contraintes liées aux programmes d'urbanisation projetée)

▪ **Secteur UCb [annulé] :**

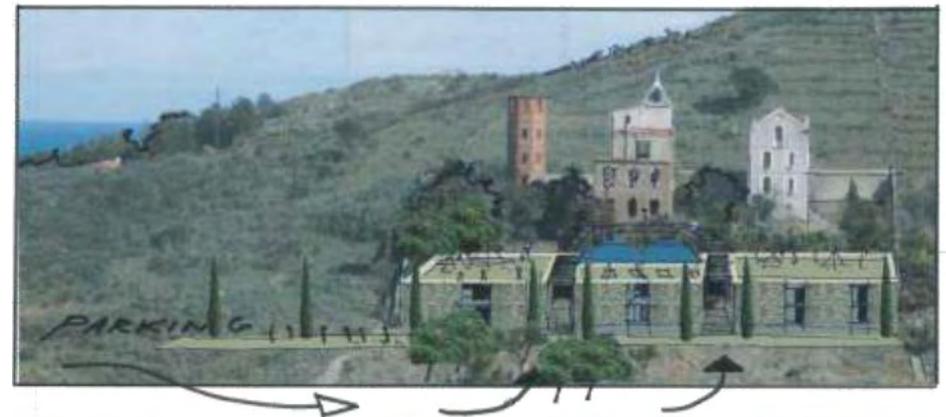
- Il s'agira de l'ouverture à l'urbanisation de la partie haute de la zone UCb
- La principale orientation pour ce projet est la limitation des possibilités d'implantation à un petit secteur pour modérer l'impact paysager

▪ **Secteur 1AUp de Château Parès :**

La zone 1AUTp (0,8 ha) est dédiée à l'accueil touristique de haute qualité (hôtel) dans l'objectif de pallier la faible offre locale.

Des orientations sont définies pour ce secteur :

- Réhabilitation des bâtiments existants
- L'emprise constructible viendra en limite de voie par la création d'un socle au bâtiment existant percé de failles pour permettre l'éclairage intérieur et l'accès à la plate forme par un escalier central.
- L'architecture et les matériaux (schiste et brique) seront en harmonie avec le Fort Béar.
- Positionnement de la zone de parking dans le prolongement du front bâti réservé aux suites hôtelières, le long de la route.
- Maintien sur la zone naturelle mitoyenne d'un espace ouvert, non boisé favorable au maintien et à la reconstitution des pelouses.



Les orientations particulières d'aménagement



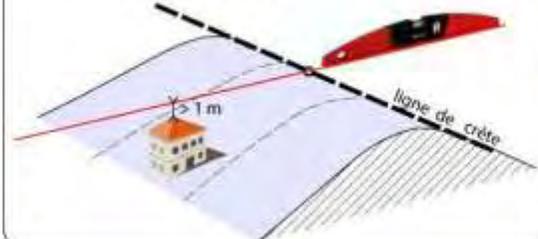
Legend:

- Secteurs préférentiels d'implantation du bâti
- Réseau viaire existant
- Réseau viaire à créer
- Secteurs de pelouse à préserver et favoriser (sauf contraintes liées aux programmes d'urbanisation projetée)

Prescriptions paysagères

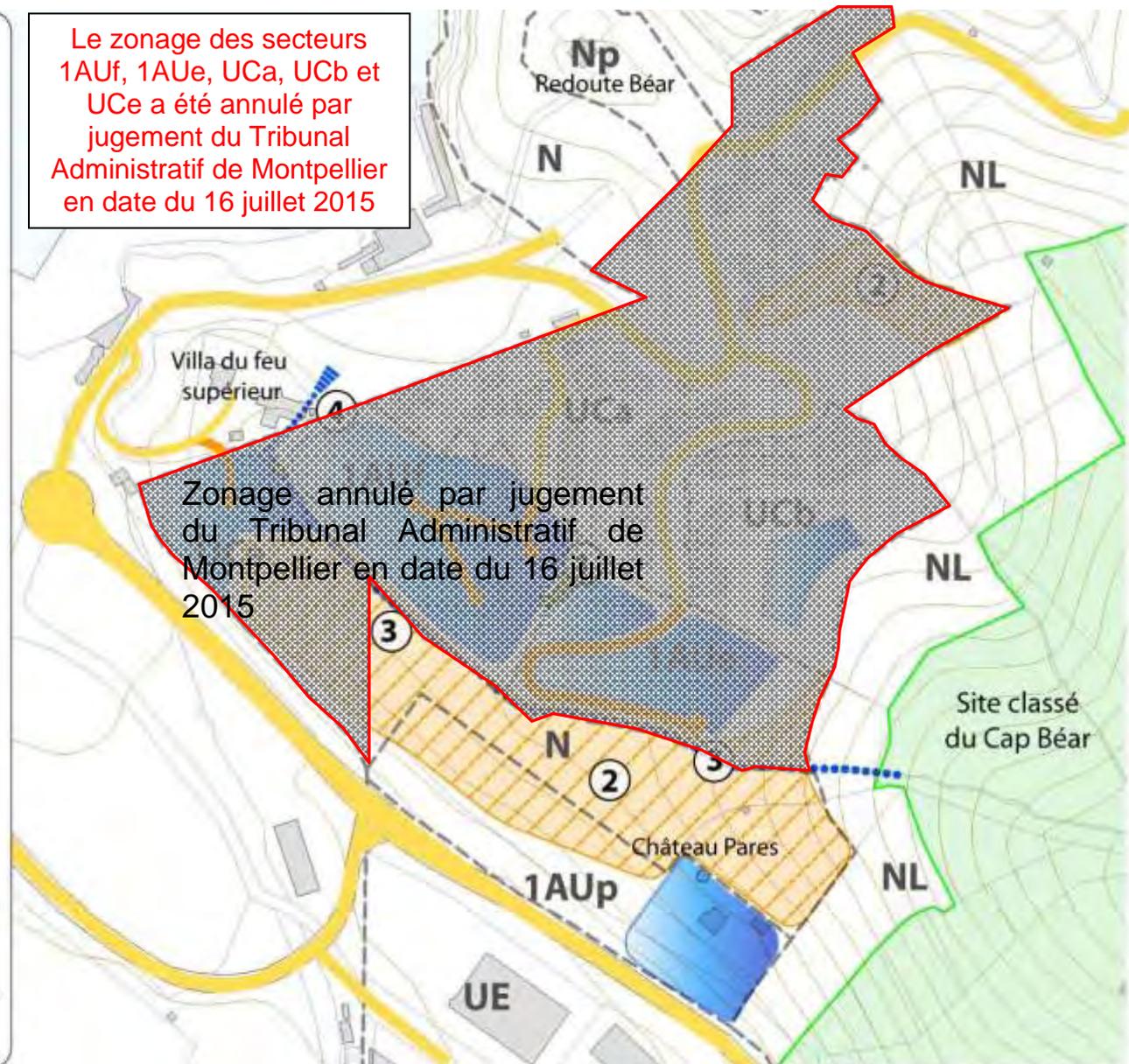
- Conservation du bosquet de pins entre la rue Gasteau et l'impasse des Tamarins.
- Préservation maximale des parcours substeppiques à brachypode rameux, notamment du versant sud et des abords du « château Pares »
- Mise en valeur de l'ancien chemin du fort Béar en ligne de crête
- Création d'une liaison piétonne Nord (dont emmarchements) en jonction avec l'ancien chemin du fort Béar

De plus, dans les secteurs 1AUe et 1AUf, tout point des constructions devra se situer à une altitude inférieure d'au moins 1 mètre de la surface décrite par une ligne horizontale tangente à la ligne de crête



The diagram shows a cross-section of a hillside with a ridge line. A horizontal line is drawn tangent to the ridge line. A building is shown on the slope, with a vertical line indicating its height must be at least 1 meter below the horizontal tangent line.

Le zonage des secteurs 1AUf, 1AUe, UCa, UCb et UCe a été annulé par jugement du Tribunal Administratif de Montpellier en date du 16 juillet 2015



Orientation 4 - Secteur 1AUc du Pont de l'Amour

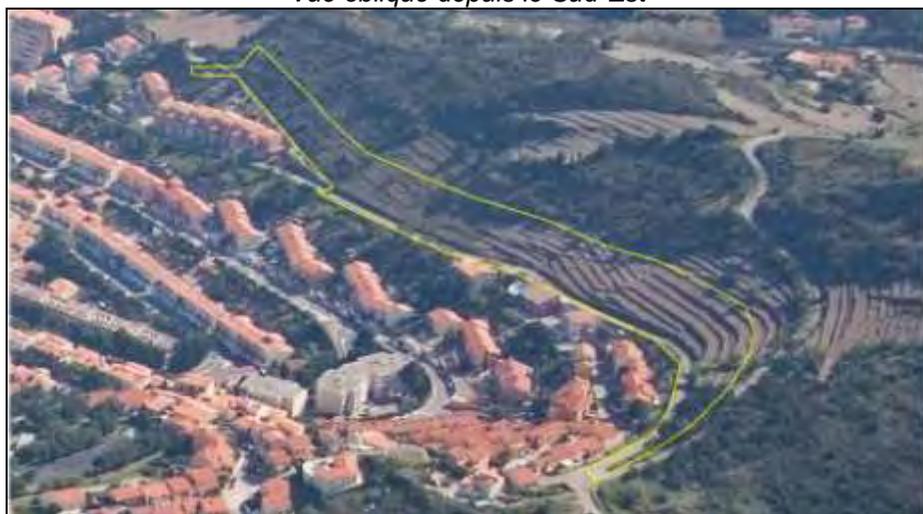
Le zonage du secteur 1AUc du Pont de l'Amour a été annulé par jugement du Tribunal Administratif de Montpellier en date du 16 juillet 2015

Orientation 5 - Secteur 1AUb de la route stratégique

✚ Localisation et éléments d'analyse



Vue oblique depuis le Sud-Est



Le secteur 1AUb (environ 2 ha), à vocation d'habitat, se situe en contre-haut de la ville, en prolongement sud du quartier de la Croix blanche longeant la route stratégique.

Une partie de ce secteur est encore aménagée pour la culture de la vigne en terrasse.

Ce secteur est perçu principalement depuis la mer, le quai de la douane république, le quai fanal.

Vue depuis le quai de la douane république



Vue depuis le quai fanal



Desserte et accès

L'accès à la zone 1AUB s'effectue par la route stratégique. Celle-ci débute au niveau du quartier de la gare et permet de rejoindre le fort Saint-Elme.



La route stratégique est goudronnée au niveau de la partie urbanisée et sa largeur est d'environ 6 m



Après la partie urbanisée c'est un chemin relativement étroit d'environ 4m de largeur.



Un chemin dessert l'arrière des constructions existantes. Actuellement en terre et de faible largeur; son aménagement permettra de désenclaver les terrains limitrophes.

Les enjeux

- Parfaire la silhouette de la ville. La continuité fonctionnelle et paysagère avec la ville est évidente : le projet d'urbanisation envisagé est une opportunité d'intégrer une limite inachevée de la ville dans son enceinte géographique
- limiter l'impact paysager : le principe d'aménagement retenu a été fortement dicté par la topographie du site et sa perception depuis les points de vue principaux : le port plus particulièrement
- Offrir une diversité de logements de manière à satisfaire la demande importante de logements en accession et ainsi redynamiser la

démographie de la commune. La capacité estimée pour ce secteur est d'environ 70 logements.

- Proposer un aménagement cohérent, en continuité de l'urbanisation existante, tout en respectant les paysages environnants par la gestion des hauteurs et de l'implantation du bâti dans la pente.
- Améliorer l'accès de la zone pour supporter le trafic induit par l'urbanisation projetée.

Principe de composition

- Créer des îlots linéaires le long de la route stratégique en définissant une hauteur maximum de R+2 et pour la partie en arrière des constructions existantes (extrémité Sud-Est), en R+1.
- Affecter l'arrière des zones d'implantation à des jardins paysagés.



