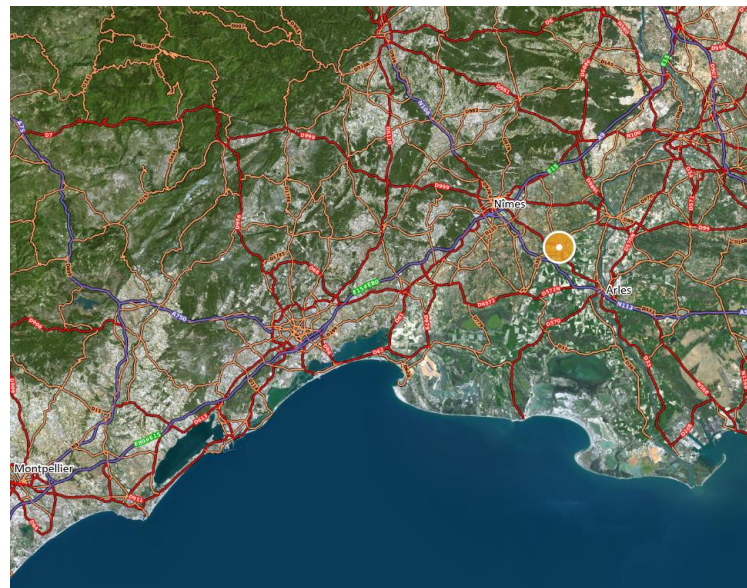


D E P A R T E M E N T D U G A R D

BELLEGARDE (30 127)

REVISION GENERALE DU PLAN LOCAL D'URBANISME



Source : Géoportail



OAP Sectorielle 2 Coste Rouge



☐ Contextualisation du site concerné :

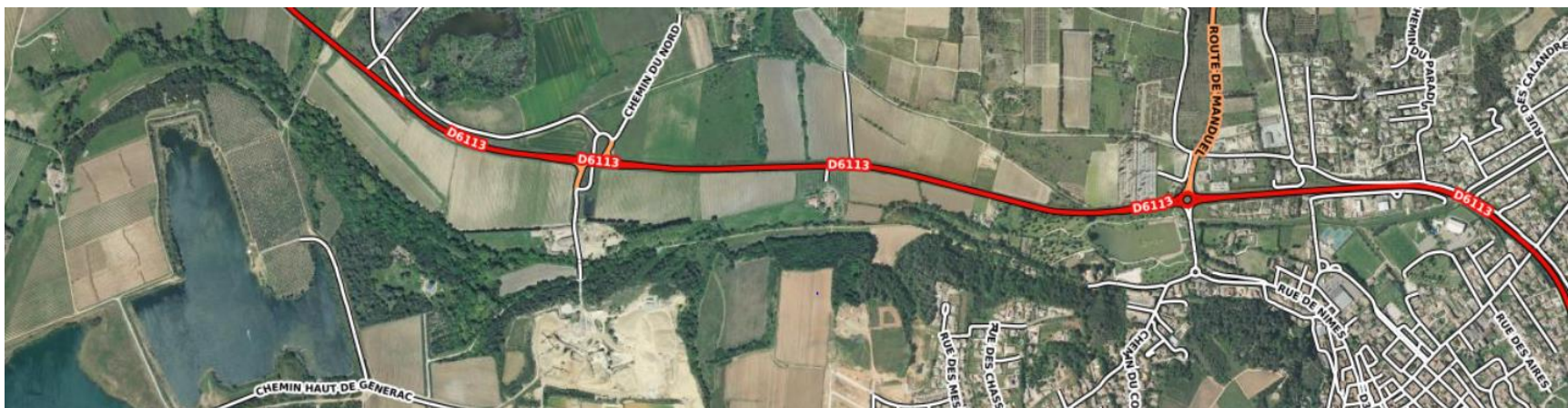
Coste Rouge occupe une position stratégique, connecté au centre-bourg, constituant la limite Nord de la ville et son extension sur la plaine viticole. Il est délimité :

- Au Sud par la RD 6113 (entrée de ville ; connexion au centre-bourg),
- Au Nord par le chemin du petit train de la Camargue (desserte mobilités actives),
- A l'Est par l'amorce avec le cimetière et le centre-ville,
- A l'Ouest par la bretelle d'accès au chemin du château Laval.

En termes de connexion, le site est raccordé au nœud intermodal constitué par la LIO, et à la RD 6113.

Son aménagement est justifié par le fait que le secteur se situe en dehors de tout aléa.

Le site d'étude couvre une surface de 25 ha sur laquelle l'emprise de l'opération est réduite à moins de 5 ha. Le site en pente douce et régulière d'Ouest en Est. Aujourd'hui, le site est à vocation agricole et naturelle, avec une dominante pour la viticulture.



☐ Contextualisation du site concerné (suite) :

Ces costières offrent un paysage légèrement accidenté où l'agriculture domine encore. Le jeu du relief et de la végétation crée des vues tantôt ouvertes et dégagées vers l'Est, et à d'autres moments, les haies agricoles ferment le paysage au Nord. Les contreforts des costières sont densément boisés au Sud.

Dans ce paysage, la majorité des parcelles accueillent principalement de la vigne, mais aussi des oliveraies. Beaucoup plus rarement des champs de céréales et des prairies en friches marquent la déprise agricole.

Des chemins, des fossés et des haies bocagères servent de séparations. Les alignements d'arbres marquent la présence des routes et des entrées de domaines. Ils rythment le paysage au même titre que la végétation haute des ripisylves, et des parcs arborés des domaines.

La RD 6113 relie Bellegarde à Nîmes en traversant Bouillargues. Elle est une pénétrante à la commune, traversant un secteur agricole ponctué d'aménagements de carrefours et d'une bretelle y conduisant.

L'approche de la ville par le Nord est constituée de 3 séquences.

1. Première séquence

Le premier grand carrefour qui annonce l'arrivée en ville est celui de la bretelle d'accès à droite qui mène à la carrière et au Château Laval, et à gauche vers la roubine de Campuget.

2. Deuxième séquence

Un resserrement visuel se fait sentir avec la présence du massif boisé à droite et du plateau des Ferrières en arrière plan sur la gauche, face à l'horizontalité des vignes à droite. A cet endroit, la voie se resserre avant le virage et le chemin de Sauzette au Nord. L'ordonnement de l'oliveraie apparaît au Sud.

3. Troisième séquence

Après le virage, l'urbanisation se fait sentir avec les aménagements de voirie qui marquent l'arrivée en ville.

❑ Enjeux et mise en perspective avec le PADD :

La commune a affiché des ambitions fortes pour les années à venir. Trois grands axes d'orientations sont fixés : « Maîtriser l'avenir de Bellegarde », « Assurer un cadre de vie qualitatif aux bellegardais pour la ville de demain » et « Assurer un développement urbain équilibré et responsable ».

L'OAP « Secteur Coste Rouge » répond à cette demande de façon transversale, en répondant à plusieurs objectifs visant :

- La localisation de pôle de développement économique pour rendre Bellegarde attractive,
- La préservation des éléments naturels et la valorisant des grands paysages,
- L'incitation à des mobilités actives,
- La qualité architecturale,
- Répondre au besoin exprimé par la CCBTA en matière de foncier pour maintenir le dynamisme économique à l'échelle du grand territoire.



❑ Synthèse des objectifs d'aménagement :

Une entrée de ville paysagée

Le projet engage une réflexion sur les limites de la ville et le traitement des franges urbaines.

Le projet a pour objectif de renforcer des motifs végétaux annonciateurs du tissu urbain, en densifiant les abords de la RD 6113, principalement autour de la bretelle d'accès principale aux deux parties du site.

Assurer la transition ville/campagne

Le projet marque l'extension du tissu urbain sur les terres agricoles.

L'enjeu est d'en maîtriser l'insertion, tant paysagère qu'architecturale afin de maintenir la caractère paysager du site et de préserver les vues lointaines vers le plateau des Ferrières.

Garantir la sécurité des déplacements

Afin de limiter la dangerosité des accès aux deux parties du site du projet, l'objectif est de privilégier les accès uniquement par la bretelle existante, dont les gabarits sont déjà adaptés.

Cette préconisation s'inscrit dans la volonté de limiter les passages automobiles à l'intérieur des terres.

❑ Les intentions d'aménagement :

Cette opération répond à un objectif de développement d'une zone d'activités dédiée à l'artisanat. Elle vise ainsi le renfort et le développement de l'attractivité économique de la commune dans un projet de valorisation paysagère et de réponse aux enjeux de qualité environnementale.

Concept d'organisation du site :

Le projet occupe une emprise foncière au carrefour de la RD 6113 et du chemin du petit train de la Camargue.

L'accès principal se fait depuis la RD 6113, depuis la bretelle existante menant au château Laval et au chemin du petit train de Camargue, qui dessert le site Coste Rouge.

Le projet est fondé sur le respect de l'environnement paysager existant et l'anticipation des risques liés à la gestion de l'eau (PPRI et ruissellement).

Selon ce principe, l'emprise foncière sera aménagée par l'approche paysagère du lieu, et les espaces ouverts organisés autour de bassins de rétention paysagers et d'espaces dédiés aux modes actifs.

Le concept général de l'aménagement du site vise à qualifier l'entrée de ville par la constitution d'un front paysager le long de la RD 6113, puis d'un front bâti en second plan.

Tout ce qui concerne le stationnement et les dessertes de véhicules est orienté vers le cœur d'îlots, dissimulé par les bâtiments.

Le cœur d'îlot est conçu de façon à maintenir la canopée existante et la renforcer. Les espaces publics sont conçus comme étant appropriables par tous.

Les piétons et modes actifs sont prioritaires sur les voies de circulation interne.

☐ Les intentions d'aménagement :

La composition du projet :

- Le long de la RD 6113 :
 - Constitution d'un front paysager jusqu'à l'entrée de ville.
 - Constitution d'un front bâti en second plan, aligné et interrompu par des poches d'espaces paysagers.
- Le long du chemin du petit train de Camargue :
 - Prolongement de la canopée existante et création d'un alignement d'arbres le long de la voie de desserte interne.
- Le centre du site de Coste Rouge constitue la continuité » de la coulée verte depuis le plateau des Ferrières. Il est maintenu et participe de l'intégration paysagère du projet d'aménagement.
- Le relief topographique est maintenu et participe à la composition du site.

☐ Les intentions d'aménagement (suite) :

Accès / dessertes / voirie / stationnement / modes de déplacements / PMR :

Le site est principalement accessible par les véhicules motorisés. Toutefois, les accès dédiés aux modes actifs seront privilégiés depuis la RD 6113 et en interne de chaque partie aménagée. Les raccords avec le réseau cyclable et piéton existant pourra faire l'objet d'une étude ultérieure par la commune dans l'objectif de composer un schéma directeur des modes actifs.

Accès :

L'accès au site se fait par la RD 6113, depuis la bretelle d'accès au chemin du petit train de Camargue. Ce chemin structuré et qualifié dessert les deux parties du site de projet.

Desserte interne :

Les dimensions, formes et caractéristiques techniques des voies doivent être adaptées aux besoins de l'opération et aux usages auxquels elles ont dédiées.

Voies dédiées aux modes actifs :

Les cheminements dédiés aux modes actifs seront systématiquement en accompagnement des voies dédiées aux véhicules. En cœurs d'îlots, des espaces aménagés pour la détente structureront ces cheminements piétons.

Pour inciter à l'usage des modes actifs, des emplacements sécurisés dédiés aux vélos et trottinettes devront être créés et aménagés à proximités des entrées de bâtiments et abrités.

❑ Les intentions d'aménagement (suite) :

Accès / dessertes / voirie / stationnement / modes de déplacements / PMR (suite) :

Stationnement :

Il devra être dimensionné en proportion de l'accueil attendu.

L'emprise au sol des stationnements sera limitée : une superposition et une mutualisation du stationnement des voitures particulières entre les différentes constructions seront recherchées.

Les aires de stationnement de surface doivent, sauf contrainte technique, être réalisés en matériaux perméables ou participer efficacement à la gestion des eaux pluviales.

Les espaces de stationnements seront aménagés de façon être regroupées plutôt que le long des voies. Ces espaces de stationnement seront plantés d'arbres de haute ou moyenne tige à raison d'un arbre pour 4 places (arbres d'essence locale, non allergène et facile d'entretien).

Les parkings aménagés dans les parties centrales des deux zones permettent de mutualiser du stationnement et des aires de livraison.

❑ Forme urbaine / implantation / typologie :

La forme urbaine :

La prise en compte des économies d'énergies, des énergies renouvelables, de la gestion des eaux pluviales et des constructions vertueuses sont des préoccupations fortes de la commune, répondant aux enjeux de transition environnementale.

La qualification de l'entrée de ville se fera par le traitement d'un front paysager assuré par un alignement d'arbres doublé de haies vives.

Le front bâti n'apparaît qu'en second plan, en retrait de 20 mètres depuis l'axe de la RD 6113.

Le site est traité de façon à générer un cœur d'îlot où sont organisés les circulations et stationnement de véhicules.

Ce cœur d'îlot a la double vocation de dissimuler les véhicules depuis la RD, mais aussi de constituer des cœurs arborés visant à lutter contre la chaleur l'été. Il constitue et prolonge l'armature paysagère existante.

La hauteur maximale des constructions en retrait de la RD 6113 est fixée à 15 mètres. La hauteur maximale des constructions à l'intérieur est fixée à 10 mètres.

Au-delà des intérêts techniques, fonctionnels et financiers, la simplicité des volumes bâtis et leur forme contribuent à la qualité globale de la zone d'activité. Une attention particulière doit être apportée à la volumétrie des bâtiments. Les toitures en pente sont peu adaptées aux dimensions des bâtiments d'activités. Sur des bâtiments larges, il semble essentiel de privilégier les toitures terrasses ou à très faible pente qui tendent à réduire l'impact des constructions dans le paysage.

☐ Forme urbaine / implantation / typologie (suite) :

La forme urbaine (suite) :

L'implantation :

Les règles d'implantation par rapport aux emprises publiques et aux limites séparatives doivent permettre une harmonie de l'ensemble construit et ne pas nuire aux constructions voisines ni à la qualité urbaine alentour.

Chaque identification de parcelle se fait par un totem. Ce dispositif sera établi et développé de façon à obtenir une homogénéité des « entrées » de chaque bâtiment. Ces dispositifs regrouperont tous les boîtiers de gestion des réseaux, les boîtes à lettres et les emplacements de poubelles.

Ces dispositifs feront l'objet d'un cahier des charges précis lors de leur entrée en phase opérationnelle.

La règle de hauteur / gabarit :

Afin d'éviter le contentieux, il est préconisé de parler en matière de gabarit et limiter la hauteur pour qu'il n'y ait pas d'abus.

La hauteur maximale des constructions nouvelles ou des surélévations des bâtiments existants ne peut excéder 15 mètres.

Les éléments techniques (systèmes de motorisation d'ascenseur, caissons CTA, panneaux photovoltaïques, antennes et autres superstructures, ...) doivent être dissimulés.

☐ Forme urbaine / implantation / typologie (suite) :

L'architecture :

La prise en compte des économies d'énergies, des énergies renouvelables, de la gestion des eaux pluviales et de l'éco construction sont des préoccupations fortes de la commune.

La simplicité et la sobriété de l'enveloppe du bâtiment favorise son insertion paysagère. En outre, elle peut contribuer à conférer au bâtiment et à l'entreprise une image valorisante.

- Il apparaît nécessaire pour cela :
 - de privilégier les couleurs sobres dans les tons de gris,
 - de proscrire l'usage de matériaux contrastants en terme de couleur et de texture pour le traitement des angles, des rives et des toitures en particulier,
 - de limiter le nombre de matériaux, de privilégier un traitement homogène des façades,
 - les couleurs claires doivent respecter les tonalités des matériaux locaux.
- Le choix des matériaux dépendra à la fois du mode constructif du bâtiment et des objectifs en terme de communication et d'esthétique de l'entreprise.
- Toute utilisation de bac acier galvanisé en toiture, de couleur claire et/ou réfléchissant la lumière est interdite.
- Toutefois, les toitures favorisant l'utilisation des énergies renouvelables restent autorisées, ainsi que les toitures végétalisées.
- L'utilisation de matériaux réfléchissants en façade et en toiture est interdite. Toutefois les panneaux photovoltaïques en toiture sont autorisés s'ils sont correctement intégrés.

❑ L'armature des espaces verts public et/ou collectifs végétalisés :

Le paysage est l'armature structurante du projet.

Structurer le paysage et renforcer la canopée :

- Pas de clôtures entre la RD 6113 et le site. Seules sont traitées les limites avec les bassins de rétention et espaces verts de façon légère. Ainsi elles seront constituées de haies mixtes.
- Les haies seront constituées d'essences variées (au minimum 3 espèces distinctes, et dans la mesure du possible, les plantations doivent être : d'essences locales, mellifères, non-allergènes, d'entretien aisé et non gourmandes en eau, non-invasives, et contribuer à la biodiversité en milieu urbain) et avec une large proportion d'espèces caduques. Les haies monospécifiques sont proscrites. Les espèces de type thuya, cupressocyparis, chamaecyparis et laurier palmes sont interdites notamment en haies monospécifiques. En effet ces espèces sont aujourd'hui utilisées dans la majorité des développements urbains quelle que soit la région et banalisent fortement le paysage.
- Les espaces verts collectifs seront traités par plantation d'espèces rustiques nécessitant peu d'arrosage : prairie fleurie et/ou de végétaux couvres sols, possibilité d'arbustes et de bosquets.

☐ L'armature des espaces verts public et/ou collectifs végétalisés (suite) :

Gestion des eaux pluviales :

Il s'agit de limiter l'imperméabilisation liée à l'urbanisation nouvelle. La gestion des risques liés à l'eau est intégrée au projet et en constitue la structure. Renforcer la canopée et gérer les eaux pluviales se traduit par la composition de l'armature paysagère : noue paysagère, bassin de rétention accessible... L'implantation de dispositif de rétention se fera au point le plus bas du secteur de projet.

Lorsque les dispositifs collectifs de rétention sont à ciel ouvert, ils doivent être traités de manière paysagère, avec des essences locales. Ils doivent être inscrits dans la continuité de la trame paysagère du secteur aménagé.

Ainsi les eaux pluviales doivent être gérées sur le site. Plusieurs outils peuvent être combinés :

- les réservoirs de stockage : les bassins en eau, à ciel ouvert, les bassins à sec, à ciel ouvert, les noues.
- les structures réservoirs : les chaussées et parkings à structure réservoir, les tranchées drainantes, les toitures terrasses, toitures végétalisées, les puits d'infiltration.

De plus, chaque opérations d'aménagement devra prévoir des dispositifs de recyclage des eaux pluviales (arrosage des espaces verts etc.).

Les espaces collectifs (noues paysagères, bassin de rétention noté BR, réservoirs...) doivent être réalisés en matériaux perméables à dominante végétalisée et être plantés. Ils doivent, sauf contraintes techniques, en priorité contribuer à une gestion « douce » des eaux pluviales.

☐ L'armature des espaces verts public et/ou collectifs végétalisés (suite) :

Gestion des eaux pluviales :

Nota bene / techniques alternatives de gestion des eaux pluviales

- *les bassins : l'eau est collectée par un ouvrage d'arrivée, stockée dans le bassin, puis évacuée à débit régulé soit par un ouvrage vers un exutoire de surface (bassin de retenue), soit par infiltration dans le sol (bassin d'infiltration). Dans ce cas on attribuera aux bassins un autre usage valorisant les espaces utilisés (terrain de sport, aire de jeu, place...),*
- *les noues : une noue est un fossé large et peu profond, présentant des rives en pente douce. sa fonction essentielle est de stocker un épisode de pluie (décennal par exemple), mais elle peut servir aussi à écouler un épisode plus rare (centennal par exemple). Le stockage et l'écoulement de l'eau se font à l'air libre. elle est collectée, soit par des canalisations, soit directement après ruissellement sur les surfaces adjacentes (récupération des eaux de toiture et de chaussée, par exemple).*
- *les tranchées : ce sont des excavations de profondeur et de largeur faible, servant à retenir les eaux. Elles peuvent revêtir en surface divers matériaux, tels qu'un enrobé drainant, une dalle en béton, des galets ou de la pelouse, selon leur usage superficiel*
- *les toitures terrasses cette technique est utilisée pour ralentir le plus tôt possible le ruissellement, grâce à un stockage temporaire de quelques centimètres d'eau de pluie sur les toits le plus souvent plats mais éventuellement avec une pente de 0,1 à 5 %.*










❑ Programmation :

- L'ensemble des réseaux techniques (AEP, AEU, électricité, télécoms, éclairage public et gestion des eaux pluviales) doivent être présents.
- Le secteur Coste Rouge est à vocation d'activité économique artisanale.
- En matière de mise en œuvre opérationnelle répondant à une autorisation d'urbanisme pouvant porter sur tout ou partie de l'opération, l'ouverture par tranche est possible à court ou moyen terme.



Source : Urba.Pro2021
Fond de plan : Géoportail

Légende

- | | | | |
|---|---------------------------------------|--|--|
|  | Front bâti de premier plan |  | Accès véhicule à créer |
|  | Front bâti de second plan |  | Accès piétons à créer |
|  | Bassin de rétention à créer |  | Coeur d'îlot dédié aux piétons |
|  | Stockage orienté vers le coeur d'îlot |  | Accès à sécuriser |
|  | Stationnement en coeur d'îlot |  | Frange arborée pour qualifier la RD 6113 |
| | |  | Frange arborée |
| | |  | Préserver la topographie |

Liaison piétonne à sécuriser

0 100 200 m



RD 6113

Légende

- | | | | |
|--|---------------------------------------|--|--|
| | Front bâti de premier plan | | Accès véhicule à créer |
| | Front bâti de second plan | | Accès piétons à créer |
| | Bassin de rétention à créer | | Coeur d'îlot dédié aux piétons |
| | Stockage orienté vers le coeur d'îlot | | Accès à sécuriser |
| | Stationnement en coeur d'îlot | | Frange arborée pour qualifier la RD 6113 |
| | | | Frange arborée |
| | | | Préserver la topographie |

Source : Urba.Pro2021
Fond de plan : Géoportail