

REVISION GENERALE DU PLAN LOCAL D'URBANISME DE LA COMMUNE DE SORGUES

RAPPORT DE PRESENTATION
Etude entrée de ville - loi Barnier

Version pour arrêt : mars 2025



RAPPEL REGLEMENTAIRE

Article L111-6 du Code de l'urbanisme

« En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation. »

Article L111-7 du Code de l'urbanisme

[L'interdiction] ne s'applique pas :

- *Aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;*
- *Aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;*
- *Aux bâtiments d'exploitation agricole ;*
- *Aux réseaux d'intérêt public ;*
- *Aux infrastructures de production d'énergie solaire, photovoltaïque ou thermique.*

Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes.

Article L111-8 du Code de l'urbanisme

Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L111-6 lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, **que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.**

Il peut être dérogé aux dispositions de l'article L111-6, avec l'accord du préfet, lorsque les contraintes géographiques ne permettent pas d'implanter les installations ou les constructions au-delà de la marge de recul prévue au premier alinéa, dès lors que l'intérêt que représente pour la commune l'installation ou la construction projetée motive la dérogation.»

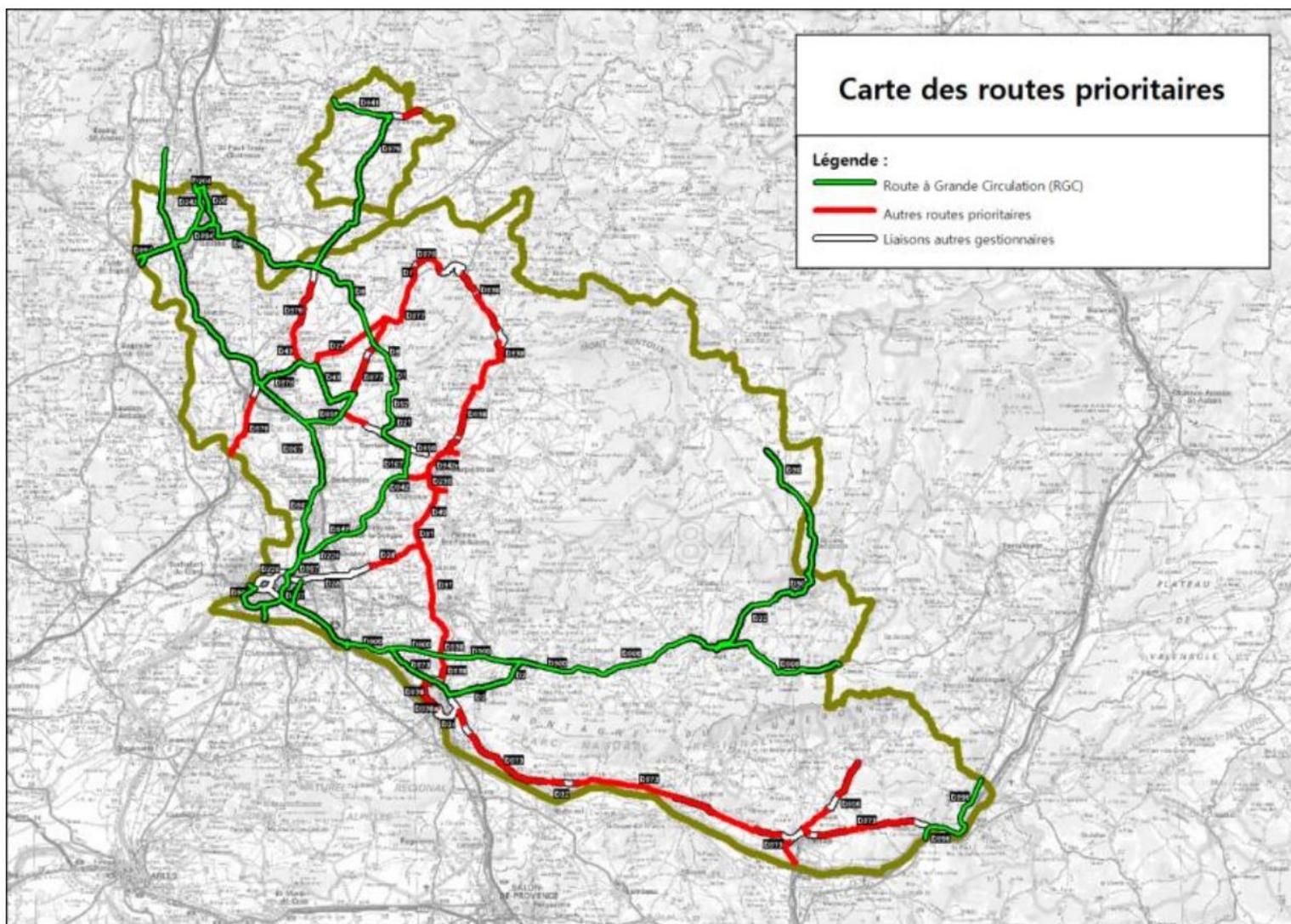


Figure 1 - Carte des routes prioritaires dans le Vaucluse

CONTEXTE GENERAL ET SITUATION

Le périmètre de la présente étude se situe au Sud-Est de la commune à la limite avec la commune de Vedène, dans la continuité de la zone d'activités Avignon-Nord.

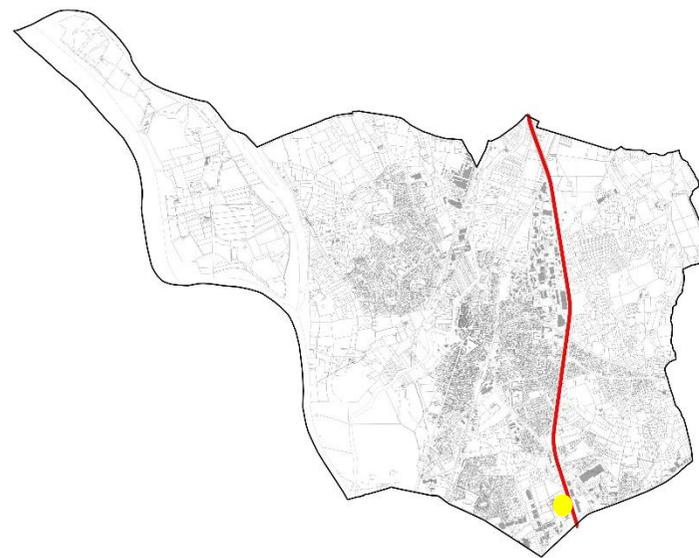
Ce secteur de développement futur se trouve le long de l'Autoroute A7, depuis l'axe de laquelle s'impose une bande inconstructible de 100 mètres, selon l'article L111-6 du code de l'urbanisme.

D'une superficie d'environ **7,6 hectares**, ce secteur présente un enjeu majeur pour l'urbanisation de la commune, en raison de sa situation géographique stratégique. Il permettrait en effet :

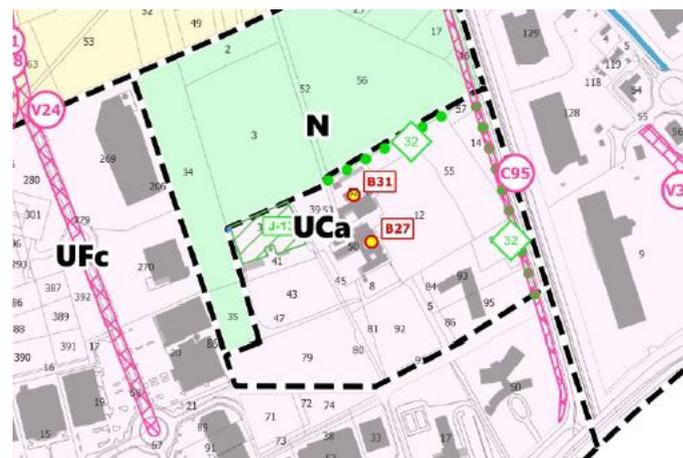
- Le confortement d'un pôle de services, en s'inscrivant dans la continuité d'équipements déjà existants ;
- La valorisation de l'entrée de ville de la commune, notamment via la recherche d'un alignement bâti avec les constructions existantes sur les parcelles voisines et la préservation / le renforcement d'un maillage de haies en bordure d'autoroute.

La présente étude vise donc à déroger au principe d'inconstructibilité pour permettre l'urbanisation de ce secteur, en justifiant la compatibilité de celui-ci avec les critères visés à l'article L.111-8 du Code de l'Urbanisme, notamment en matière de :

- Gestion des risques et des nuisances ;
- Sécurité ;
- Qualité urbaine et architecturale ;
- Qualité des paysages.



Localisation du secteur sur la commune de Sorgues



Extrait du plan de zonage de la commune de Sorgues

ETAT DES LIEUX

CONTEXTE URBAIN ET ARCHITECTURAL

Le secteur d'étude est aujourd'hui en parti bâti. Il se situe à l'interface entre la zone d'activités Avignon Nord et des espaces à vocation naturelle ou agricoles présents sur la commune de Sorgues :

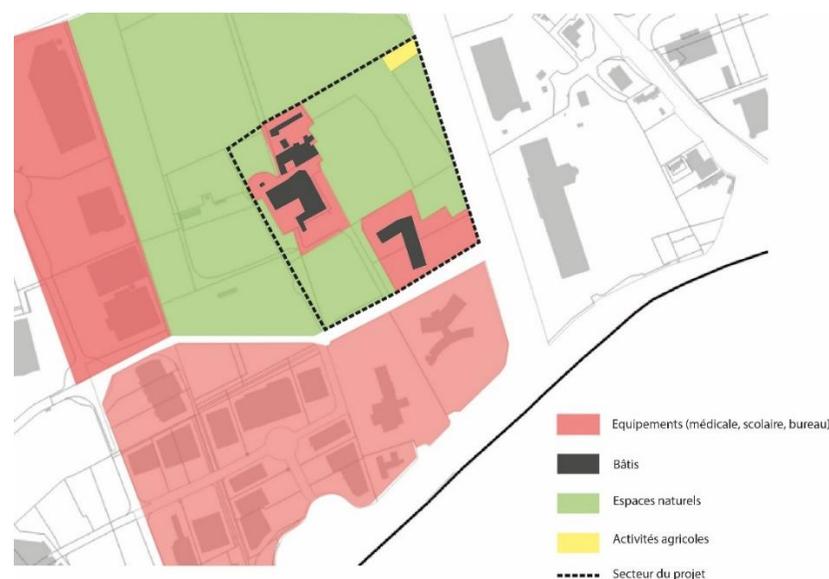
- Des **espaces non bâtis enherbés** composent la quasi-totalité du secteur d'études. Une épaisse frange boisée borde le site au nord, dans la continuité d'un maillage bocager bien structuré au nord du site ;
- Le site s'inscrit dans la continuité de la **zone d'activités d'Avignon-Nord**, très anthropisée. Des équipements médicaux, et notamment la clinique Fond Vert bordent le site au sud. Les morphologies urbaines se caractérisent alors par des gabarits importants de constructions, aux formes géométriques simples ;
- L'autoroute A7 constitue en revanche une **coupure urbaine franche**, venant séparer le secteur d'étude de la zone d'activité Sainte Anne qui se situe de l'autre côté de la voie ;
- Un **ensemble scolaire** est d'ores et déjà présent sur le secteur d'études. Ancien Monastère de la Visitation Sainte Marie, ce bâtiment tranche avec le reste du secteur par son style architectural. Le domaine est actuellement délimité par des murets, qui renforcent une la qualité patrimoniale de ce site.

La réalisation d'un projet sur ce secteur met en lumière plusieurs enjeux du fait de la localisation et de ses caractéristiques :

- Conforter le pôle d'équipements constitué, dans le prolongement des équipements scolaires et médicaux déjà installés : il est en effet envisagé sur ce site un regroupement des équipements scolaires, en lien avec le nécessaire déménagement du groupe existant en cœur de ville, du fait d'une accessibilité peu aisée

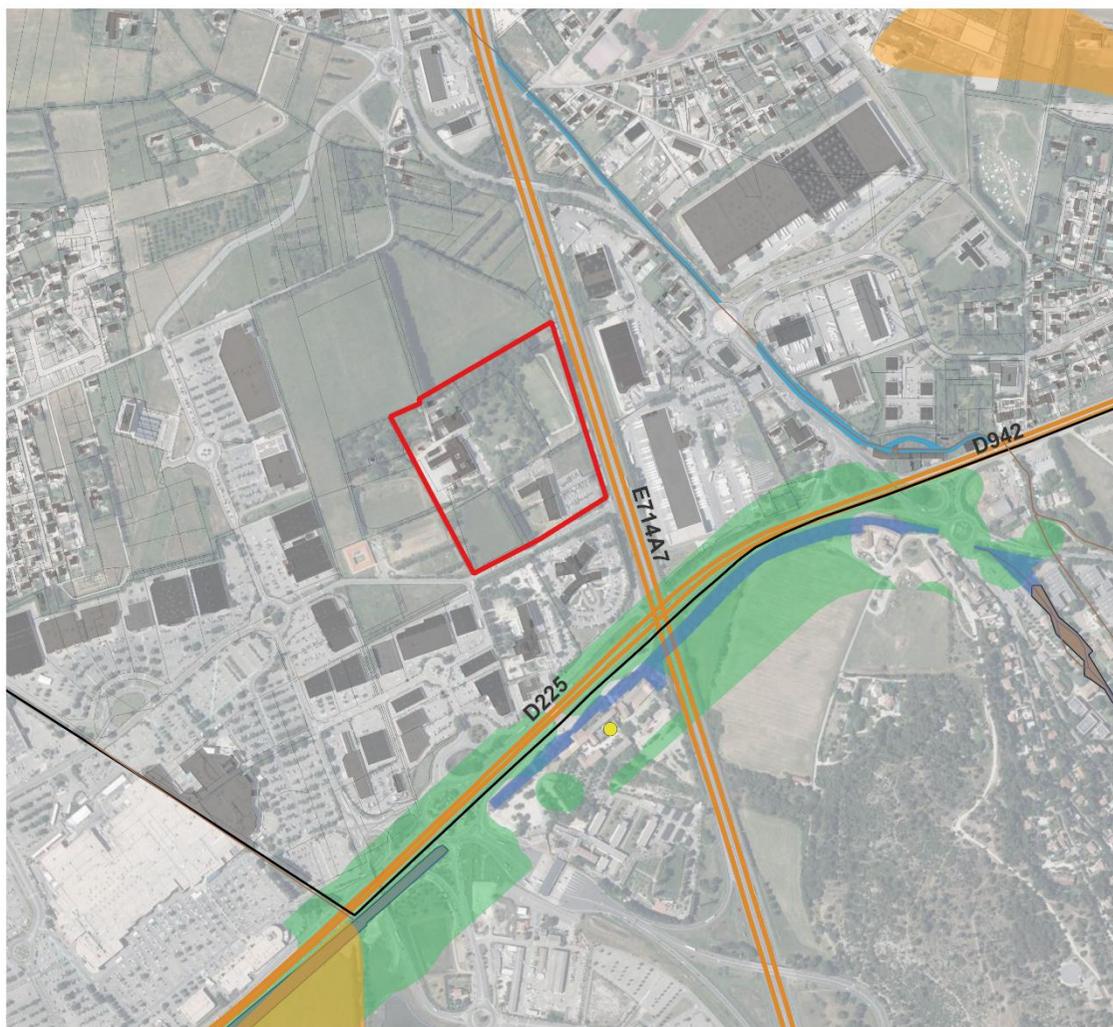
généralisant des enjeux de sécurité pour les enfants. Il est à noter qu'un nouvel usage fait actuellement l'objet de réflexion pour les bâtiments scolaires existants en cœur de ville ;

- Assurer une bonne gestion de l'interface, d'une part avec l'autoroute afin de limiter les nuisances pour les futurs usagers du site, et d'une autre part avec les espaces naturels afin de poursuivre voire conforter le maillage naturel existant ;
- Garantir une bonne intégration paysagère des aménagements et veiller à une harmonie architecturale respectueuse du patrimoine présent sur le site (architectural avec le collège Marie Rivier, mais aussi du petit patrimoine comme les murets qui encadrent le domaine.
- Donner une cohérence à l'échelle de la zone.



Analyse de la morphologie urbaine

CONTEXTE ENVIRONNEMENTAL ET PAYSAGER



Légende

Biodiversité et trame verte et bleue

- Corridor agricole
- Corridor boisé
- Corridor des milieux ouverts
- Trame des milieux aquatiques
- Réservoir de biodiversité boisé
- Réservoir de biodiversité milieux humides
- Réservoir de biodiversité milieux ouverts
- Espace de mobilité des cours d'eau (SRCE)
- ▣ ZNIEFF de type I
- ZNIEFF de type II

Risques et nuisances

- Route majeure
- PPRi
- Prescriptions hors zone d'aléa
- Zone avec prescriptions
- Zone d'interdiction
- Zone interdiction stricte
-

PPRT

- Zone d'autorisation limitée et/ou sous condition
- ▣ Zone d'interdiction
- ▣ Zone d'interdiction stricte

Paysage et patrimoine

- Monument Historique

Cadrage environnemental - Réalisation CITADIA

1.1. La Trame Verte et Bleue

Le secteur d'étude représente un ensemble de surfaces bâties, ainsi que des surfaces perméables, enherbées ou boisées. Il s'agit d'un espace très anthropisé inscrit en continuité d'une zone d'activité, et à proximité directe de l'autoroute A7.

Cet espace se trouve en dehors des zones d'enjeux notables de la trame verte et bleue, puisqu'il se trouve en marge des principaux réservoirs de biodiversité (qui sont les espaces où la biodiversité est la plus riche et où les espèces effectuent leur cycle de vie : repos, alimentation, reproduction). Il n'est pas non plus localisé au niveau d'un axe de circulation des espèces, que l'on appelle les « corridors écologiques ».

Les surfaces non-bâties du secteur d'étude sont composées d'espaces enherbés, et partiellement boisés avec des arbres d'alignement et un boisement sur la partie nord et au centre. Bien que ces espaces non-bâties ne présentent pas d'enjeux majeurs pour la trame verte et bleue, ils sont cependant des « espaces relais », c'est à dire des zones de refuge temporaires pour les espèces en déplacement.

La préservation de ces espaces perméables constitue alors un enjeu. Dans le cadre du projet, les éléments végétaux devront autant que possible être conservés et préservés.

1.2. Le paysage et patrimoine

Le secteur d'étude, marqué par une topographie plane, est principalement dominé par un paysage naturel, bien que situé dans la continuité d'une zone d'activités fortement anthropisée et dense, et bordée par l'autoroute A7. Le site est effectivement composé d'une prédominance herbacée, d'un vaste de boisement sur la partie nord et centrale, ainsi que de plusieurs alignements d'arbres

Le secteur se caractérise également, bien que de manière plus discrète, par des influences urbaines et modernes liées à la présence d'un bâtiment de bureaux et activités médicales et paramédicales. Il possède aussi une dimension patrimoniale, incarnée par la présence du Monastère de la Visitation Sainte-Marie, qui contraste avec les influences contemporaines

environnantes. De plus, le secteur contient une croix sur sa partie centrale, qui appartient au patrimoine vernaculaire de la commune.

Par ailleurs, le site est localisé à moins de 500 m au nord d'un Monument Historique : l'Usine de Beauport situé sur la commune de Vedène. Il s'agit d'une ancienne fabrique de poudre de garance. Le site n'est toutefois plus en activité aujourd'hui, et est à l'état d'abandon. Il est également séparé du secteur d'étude par la route D225. L'enjeu patrimonial vis-à-vis de ce monument n'est donc pas un enjeu majeur.

Le secteur d'étude détient une localisation stratégique, puisqu'il se situe en entrée de ville, sur la partie sud de la commune. Il est actuellement peu perceptible depuis l'autoroute, car celui-ci est bordé par un alignement d'arbres jouant un rôle de barrière visuelle. L'intégration paysagère des futurs aménagements et constructions constitue un enjeu fort du projet. Les éléments végétaux, formant une lisière végétale avec l'autoroute, devront impérativement être conservés afin de minimiser l'impact visuel des nouvelles constructions, et afin de préserver le caractère naturel du paysage. **Les arbres présents à l'intérieur du secteur devront autant que possible être préservés.**

A noter qu'un alignement d'arbres a été identifié au règlement graphique en limite nord du site, afin d'appuyer cette volonté de conservation d'une frange arborée qualitative. Dans la même logique, a été identifié comme jardin à préserver le parc situé à l'ouest du site de projet, qui n'a pas vocation à être urbanisé.



Photo aérienne présentant les deux entités paysagères urbaines du secteur



1.4. La gestion de l'eau

Le site est localisé en dehors des périmètres de protection de la ressource en eau.

De plus, étant partiellement bâti, sa localisation laisse présager la présence de réseaux en eau potable et en assainissement.

Par ailleurs, le site contient plusieurs espaces perméables et arborés, lui conférant un rôle d'importance vis-à-vis de la régénération de la ressource en eau. En effet, ces surfaces perméables assurent le rechargement des nappes grâce à l'infiltration des eaux dans le sol, permettant également la dépollution naturelle des eaux.

Les surfaces perméables devront autant que possible être préservées dans le cadre du projet.

RISQUES ET NUISANCES

Risques naturels et technologiques

Le site n'est pas localisé dans un secteur à risque naturel ou technologique.

S'agissant d'un espace partiellement perméable et boisé, il joue un rôle essentiel dans la régulation des eaux de ruissellement, puisqu'il permet l'infiltration directe des eaux de ruissellement pluviales dans le sol, ce qui contribue à en réduire le risque.

Nuisances

Le secteur de projet est situé en bordure de l'autoroute A7 à l'est et de la route D225 à l'ouest, rendant de fait, la population du site fortement vulnérable face aux nuisances (sonores et olfactives) générées par le trafic routier journalier. En effet, le trafic journalier de l'autoroute A7 est estimé à environ 60 000 véhicules/jours.

Nuisances sonores olfactives

L'organisation Mondiale de la Santé (OMS) estime que 42 000 décès prématurés en France sont causés chaque année par la pollution de l'air en milieu urbain.

D'après le Plan de Protection de l'Atmosphère de l'agglomération d'Avignon, approuvé le 11/04/2014, la qualité de l'air reste problématique sur le territoire, puisque les polluants dépassent régulièrement les valeurs réglementaires. C'est le cas notamment des particules fines (PM₁₀) et du dioxyde d'azote (NO₂). Une grande partie de la population est ainsi exposée à des concentrations qui dépassent les normes réglementaires.

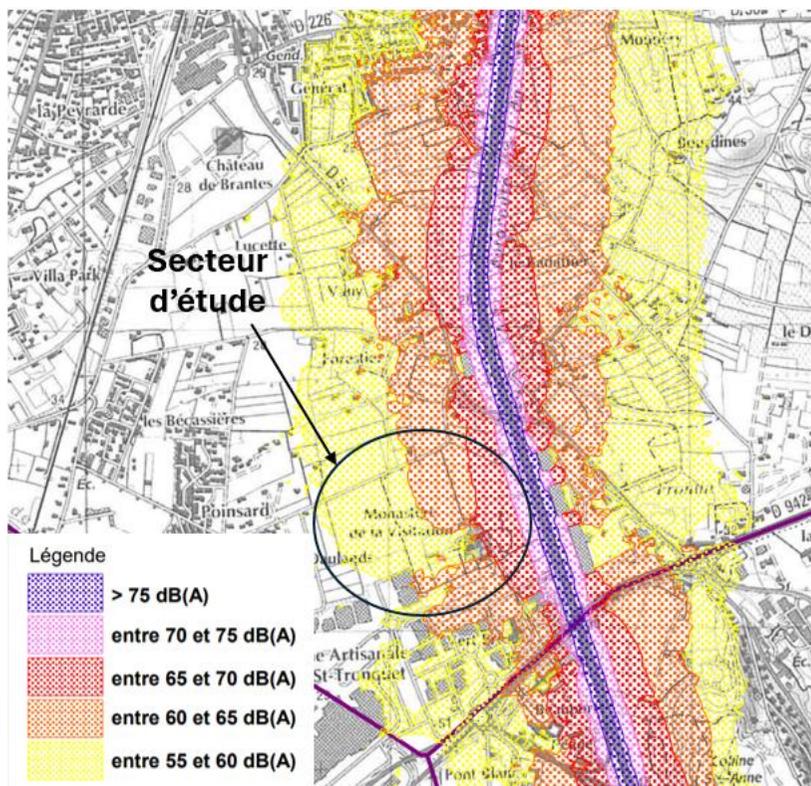
A l'échelle de la commune, les polluants les plus émis sont le dioxyde de carbone (CO₂) et les GES. Ces polluants sont essentiellement issus du secteur des transports, et du secteur industriel.

Le secteur de projet de par sa proximité directe avec l'autoroute A7 et la D225 est fortement exposé à ces polluants.

Nuisances sonores

La prise en compte des nuisances sonores pour la construction de bâtiments à proximité des infrastructures de transport terrestre dans le département du Vaucluse a fait l'objet d'un arrêté préfectoral le 2 février 2016. Cet arrêté classe l'ensemble des voies dans des catégories de niveau sonore (5 catégories), et fixe la largeur de la zone affectée par le bruit pour chacune de ces catégories.

L'autoroute A7 est notamment classée catégorie 1, et la RD225 est catégorie 2.

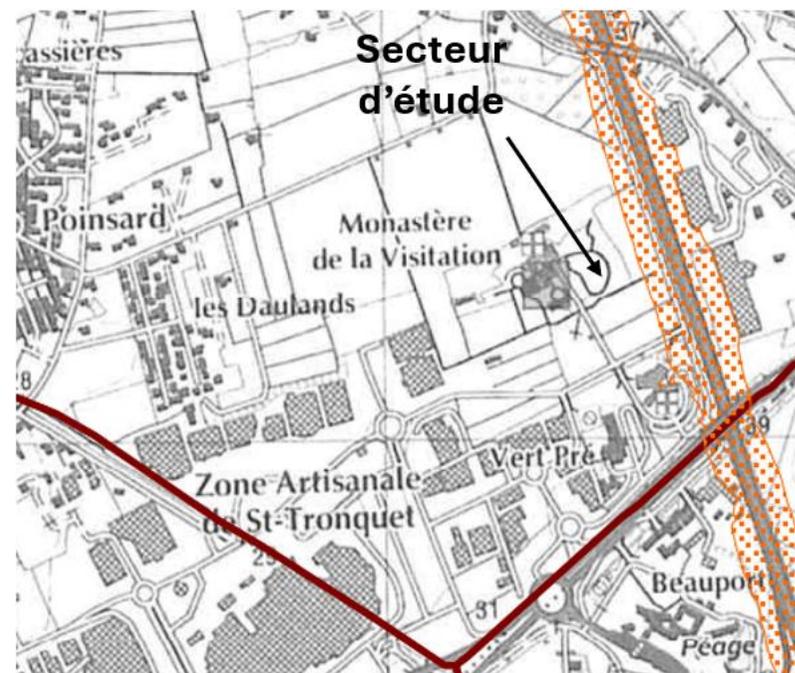


Extrait de la carte la Carte de Bruit Stratégique de la commune - Carte A Lden (Source : <https://www.vaucluse.gouv.fr/>)

Comme le montre la Carte de Bruit Stratégique ci-dessus, le secteur d'étude est soumis à plusieurs niveaux de bruit allant de 55 à 70 dB(A) en moyenne en journée (entre 6h et 18h). En période nocturne (de 22h à 6h), le niveau de bruit varie entre 50 et 65 db sur le secteur d'étude.

D'après les données du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE), 328 personnes dans le département du Vaucluse seraient exposées

à des niveaux de bruit dépassant les valeurs limites (>68db) en journée, à cause de l'autoroute A7. 123 personnes y seraient exposées la nuit, entre 22h et 6h du matin.



Extrait des zones exposées aux valeurs limites mentionnées à l'article L 572-6 du Code de l'Environnement

Le site d'étude présente une zone à l'Est soumise à un dépassement des valeurs limites de bruit encadrées par le Code de l'Environnement.

ACCES ET DESSERTE DE LA ZONE

Le site est actuellement desservi par l'Avenue Jules Vernes et le Chemin de Guerre et bénéficie d'un accès direct depuis l'autoroute via l'échangeur de Vedène, qui se situe un peu plus au sud, et les routes départementales (D942 et D225).

L'accès interne au site est déjà assuré par deux voies : l'une desservant l'ensemble scolaire et l'autre desservant les bureaux et activités médicales.

Les cheminements modes doux sont peu mis en valeur sur la partie existante de la zone d'activités bien que des trottoirs et linéaires piétons ont été aménagés spécifiquement pour les élèves. Par ailleurs, les nombreuses clôtures qui délimitent les différentes activités présentes sur le site ne facilitent pas la continuité des déplacements.

De plus, le secteur dispose déjà de nombreuses surfaces de parking liées aux différentes activités présentes sur le site. Dans un souci de consommation d'espaces et dans une logique de recul des constructions par rapport à la voie pour une limitation des nuisances, les nouveaux stationnements devront être aménagés sur la partie Est du site, la plus proche de l'autoroute, et leur imperméabilisation devra être limitée.



Voies de desserte interne vers les activités médicales et de bureau et vers l'ensemble scolaire

ENJEUX D'AMENAGEMENT

- Permettre le renforcement des équipements (médicaux et paramédicaux, et scolaires) sur le site en relation avec les activités médicales et de bureau et l'ensemble scolaire implanté ;
- Préserver autant que possible les surfaces perméables et les éléments arborés (notamment les arbres de hautes-tiges) pour des raisons écologiques, paysagères, de gestion de la ressource en eau, et de gestion des risques et nuisances ;
- Assurer la préservation et la mise en valeur de la qualité paysagère du futur projet, qui constitue une entrée de ville stratégique de la commune ;
- Garantir des aménagements de qualité valorisant les éléments patrimoniaux en présence (ensemble scolaire de l'ancien Monastère de la Visitation Saint Marie, patrimoine vernaculaire) et en cohérence avec les styles architecturaux plus contemporains des équipements existants (clinique Fond Vert) ;
- S'appuyer sur les accès existants pour desservir le site ;
- Privilégier les espaces de stationnements à l'Est du site afin de conserver une bande inconstructible et végétalisée à compter de l'axe A7 ;
- Protéger les futures populations face aux nuisances associées au trafic routier de l'A7 et de la D225.

UN PROJET DEFINI DANS LE CADRE D'UNE ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Le projet d'aménagement a vocation à développer l'offre d'équipements médicaux, paramédicaux et de bureaux sur la commune de Sorgues. Le secteur, inscrit dans la continuité de la Zone d'Activités d'Avignon Nord, représente, en ce sens, un secteur approprié pour l'accueil de ces activités.

La formalisation d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation dans le cadre de la présente entrée de ville permet d'encadrer le projet via des dispositions inscrites en matière de :

- **Programmation** : Il s'agit de préciser les attentes en matière d'affectation du sol et de localisation des différentes fonctions sur la commune. Ici la vocation première étant les activités de services et de bureaux.
- **Accessibilité et desserte** : Les OAP définissent des principes d'accès au site, de réseaux viaires et de liaisons modes doux pour répondre aux besoins générés par l'urbanisation du secteur en matière de déplacements et de mobilités. Elles peuvent autant définir le maillage interne au projet que les connexions avec le réseau existant afin de garantir une cohérence à ces deux échelles. Le secteur bénéficie d'une connexion optimale de par la proximité des routes départementales 942 et 225, ainsi que entrées/sorties de l'autoroute grâce à la présence de l'échangeur de Vedène au sud. Une voie permet déjà un accès direct aux équipements présents.
- **Qualité urbaine et environnementale** : Les OAP identifient les éléments de patrimoine et/ou environnementaux à protéger et à mettre en valeur en intégrant des prescriptions spécifiques au sein du projet. Dans cet objectif, le projet a vocation à maintenir au maximum les arbres et éléments paysagers du site.

PROGRAMMATION

- Prévoir l'accueil de nouveaux bureaux et équipements publics, dans le prolongement de ceux déjà implantés, afin de participer à la consolidation d'un pôle de services ;
- Observer un recul minimum des aménagements et des constructions de 40 mètres depuis l'axe de l'autoroute A7.

ACCESSIBILITE ET DESSERTE

- S'appuyer sur le maillage viaire existant pour desservir les nouvelles activités ;
- Prévoir un accès secondaire au nord du site ;
- Encourager la pratique des modes actifs par des aménagements dédiés sécurisés et des continuités piétonnes ;
- Aménager des espaces de stationnement mutualisés entre les différentes activités le long de l'autoroute

INSERTION ENVIRONNEMENTALE, URBAINE, ARCHITECTURALE ET PAYSAGERE

- Valoriser les ensembles patrimoniaux existants sur site (monastère, patrimoine vernaculaire) et conserver les murets en pierre, participant au patrimoine local et à l'identité du site
- Conserver une frange arborée dense entre le site de projet et l'espace naturel au nord du site ;
- Entre l'autoroute A7 et le secteur de projet, renforcer la végétation, en privilégiant les haies et les arbres de hautes tiges, pour favoriser la dimension écologique et l'intégration paysagère du projet
- Les essences des arbres et des végétaux devront autant que possible être d'essences mixtes et locales
- Dans le cadre du projet, les Architectes des Bâtiments de France (ABF) devront être consultés afin que le projet s'inscrive en

cohérence avec le patrimoine bâti environnant (l'usine de Beauport notamment, et également le monastère)

- Les espaces de stationnement devront autant que possible être végétalisés et arborés
- L'imperméabilisation du futur projet devra être limitée au strict minimum

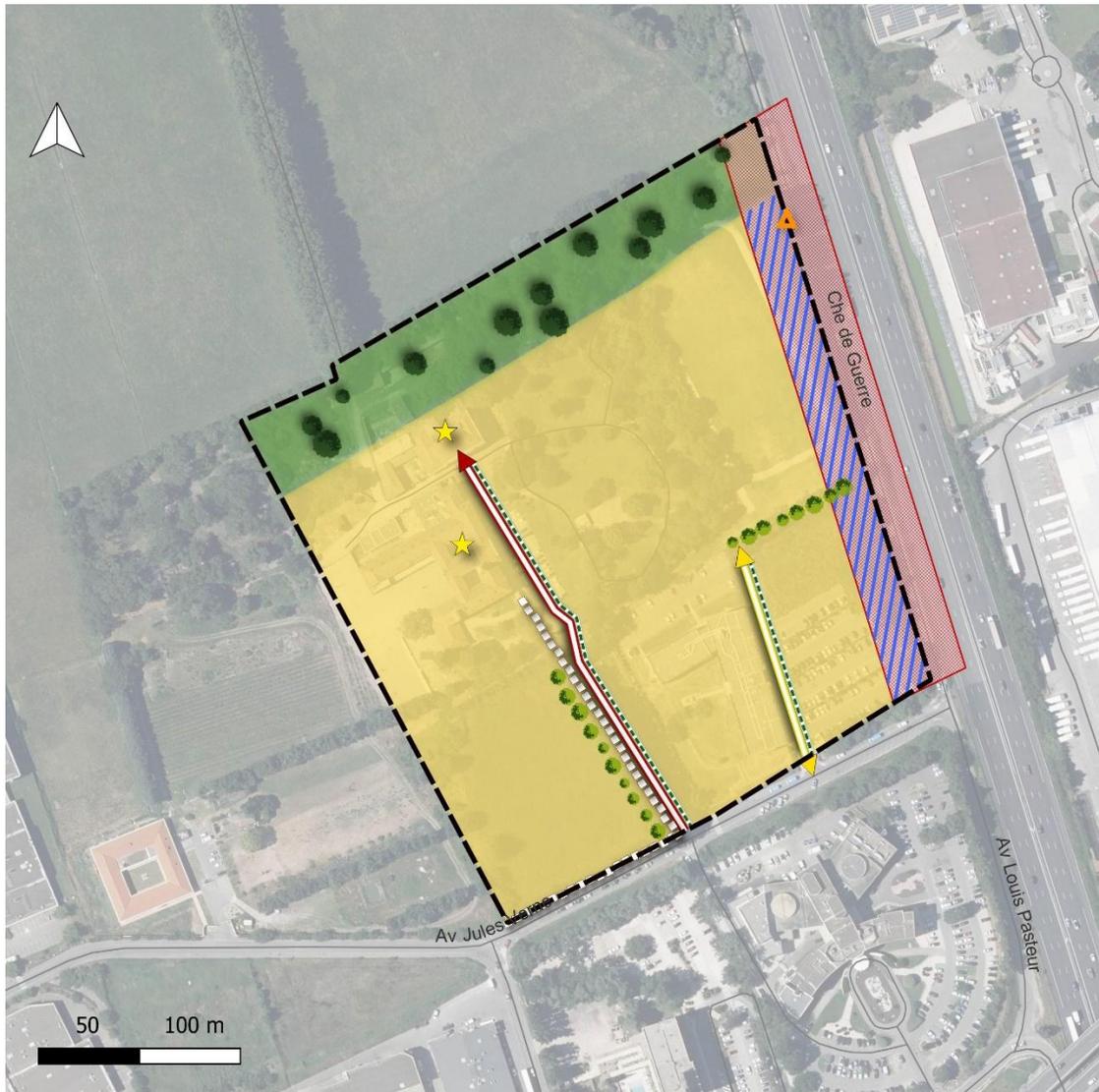
GESTION DE LA RESSOURCE EN EAU ET DES RISQUES

- L'imperméabilisation du futur projet devra être limitée au strict minimum
- Le recours aux revêtements drainants est à privilégier
- Les espaces de stationnement devront autant que possible être végétalisés et arborés
- Les ouvrages de gestion des eaux pluviales devront favoriser une gestion par infiltration, si la nature du sol le permet, pour limiter les rejets aux réseaux

GESTION DES NUISANCES

- Eloigner au maximum l'implantation des futurs bâtiments de l'autoroute A7
- Renforcer autant que possible le couvert végétal, et notamment les haies et arbres de hautes-tiges entre l'autoroute A7 et les futurs aménagements pour atténuer les nuisances associées au trafic routier
- Promouvoir des bâtiments labellisés (IntAIRieur / HQE)
- Renforcer l'isolation acoustique des façades (30 dB pour l'ensemble des bâtiments concernés).

SCHEMA DE PRINCIPES



PERIMETRE DE L'OAP

 Périmètre de l'OAP

VOCATION DES ESPACES

 Equipements d'intérêt collectifs et de services publics et bureaux

CIRCULATION ET DEPLACEMENTS

 Voie principale

 Voie secondaire

 Accès secondaire

 Zone de stationnement

PAYSAGE ET GESTION DES INTERFACES

 Élément patrimonial à valoriser

 Muret à préserver (patrimoine local)

 Bande tampon inconstructible et végétalisée de 40 mètres à compter de l'axe de l'A7

 Maintien d'une bande paysagère

 Préservation des éléments paysagers structurants / Alignement d'arbres structurant

RAPPEL DES DISPOSITIONS REGLEMENTAIRES

UN CLASSEMENT DU SECTEUR EN UCa AU PLU

Destinations et sous destinations autorisées :

- Les équipements d'intérêt collectif et service public : uniquement les locaux techniques des administrations publiques et assimilés, les établissements d'enseignement, de santé et d'action sociale, et les lieux de culte ;
- Les bureaux.

Aspect des constructions :

- Les hauteurs maximales seront de 15 mètres à l'égout du toit et 17 mètres au faîtage.
- La situation des constructions, leur architecture, leurs dimensions et leur aspect extérieur doivent être adaptés au caractère et à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales. Les différentes façades d'un bâtiment doivent présenter une unité d'aspect et être réalisées en matériaux dont la teinte s'harmonise avec l'environnement de la construction. Les matériaux choisis doivent garantir une bonne tenue dans le temps.

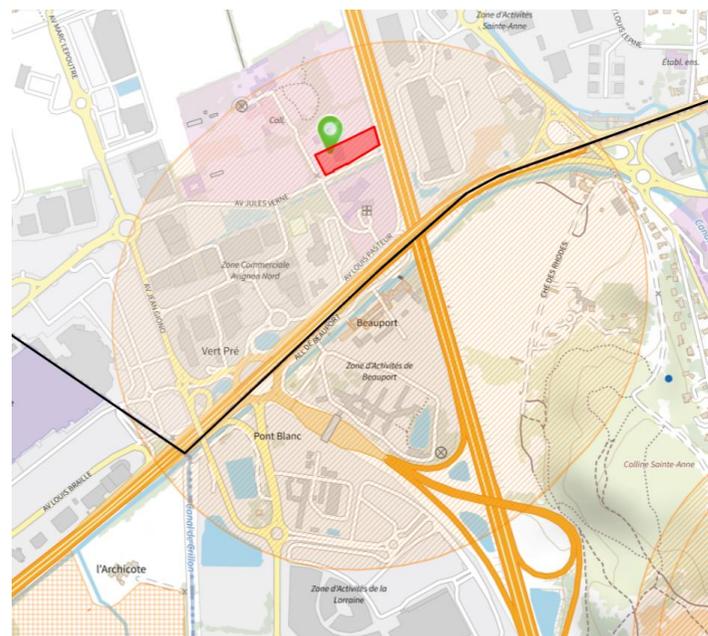
Traitement interne de la zone, stationnement et aménagement paysager :

- Les hauteurs maximales des clôtures est fixée à 1,80 mètres. L'enduit des clôtures pleines ou des murs bahuts est obligatoire. Il sera gratté ou frotté fin lorsqu'il ne sera pas réalisé en pierres de pays appareillées à l'ancienne. Les dispositions relatives aux clôtures ci-dessus peuvent être différenciées pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt pour des motifs liés à la sécurité publique.

- La surface des espaces verts doit être supérieure à 30% de la superficie totale du terrain.
- Les aires de stationnement devront être paysagées en respectant les mesures de sécurité liées à la circulation (accès, visibilité) et seront plantées à raison d'au moins un arbre de haute tige pour 4 emplacements.

LA PROXIMITE D'UN MONUMENT INSCRIT AU TITRE DES MONUMENTS HISTORIQUES

Le secteur d'étude est concerné par une Servitude d'Utilité Publique (AC1), à savoir le périmètre des 500 mètres autour de certaines parties de l'usine de Beauport, ancienne fabrique de poudre de garance implantée sur la commune de Vedène, inscrites au titre des Monuments Historiques selon l'arrêté du 8 juillet 2011.



JUSTIFICATIONS DE LA MODULATION DE LA BANDE D'INCONSTRUCTIBILITE AU REGARD DE L'ARTICLE L111-8

LA PRISE EN COMPTE DES NUISANCES

Les nuisances sonores et visuelles générées par la proximité immédiate de l'autoroute seront atténuées par les principes d'aménagements proposés : bande de recul d'au minimum 40 mètres par rapport à l'axe de l'autoroute A7, végétalisation de ce recul, préservation de la haie existante en limite, aménagement des espaces de stationnement végétalisés sur la partie Est du site, implantation et conception des bâtiments labellisés (IntAIRieur / HQE) et d'une isolation acoustique qualitative.

L'absence de fonctions engendrant une présence permanente de personnes, comme des logements, garantit une occupation seulement temporaire durant des périodes définies et réduit de ce fait l'impact des nuisances.

LA PRISE EN COMPTE DE LA SECURITE

Les éléments techniques ou réglementaires qui pourraient contraindre l'urbanisation du site seront pris en compte lors de l'aménagement.

Le choix de reprendre l'accès existant et donc de ne pas créer d'accès garantit une sécurisation de la desserte du site.

La desserte interne est pensée afin de garantir les déplacements fluides. Les éventuels cheminements modes doux aménagés se raccrocheront au maillage existant.

LA PRISE EN COMPTE DE LA QUALITE ARCHITECTURALE

Les futures constructions poursuivront une certaine ambition urbaine et architecturale grâce à un travail réalisé sur les gabarits, les volumétries, les implantations, etc. Une cohérence sera recherchée avec les équipements d'ores et déjà existants.

L'ancien monastère ainsi que les murets encadrant le domaine pourront être valorisés dans le cadre du projet.

L'aspect des constructions devra respecter des règles fixées par le PLUi : façades, revêtements, couvertures, hauteurs, clôtures, etc.

Enfin, dans le cadre du projet, les Architectes des Bâtiments de France seront consultés, ce qui permettra d'assurer à ce que les futurs aménagements s'inscrivent en cohérence avec le patrimoine bâti environnant.

LA PRISE EN COMPTE DE LA QUALITE DE L'URBANISME ET DES PAYSAGES

Les principes d'aménagements prévus au sein du projet participent à la valorisation du secteur : maintien voire confortement du maillage de haies et des boisements, notamment en frange du secteur.

Les espaces de recul importants par rapport à l'autoroute bénéficieront d'un travail paysager, tout comme les espaces de stationnement végétalisés et paysagers qui s'implanteront sur la partie Est du site.

Sur la base des caractéristiques environnementales et paysagères existantes, les espaces libres valoriseront l'identité locale du secteur. Les éléments naturels structurants seront préservés dans la mesure du possible et les aménagements renforceront la fonctionnalité écologique et hydrologique du site.