

OAP Coste Chaude

9

- Contexte :

La zone de Coste Chaude, d'une superficie d'environ 3 hectares, est située à l'Ouest de la commune dans un espace à dominance pavillonnaire à proximité de la route départementale 16 Pierre Auguste Renoir.

Cette zone, anciennement NA au Plan d'Occupation des Sols (POS) approuvé en 1991 a fait l'objet d'une ouverture à l'urbanisation partielle en 2006, permettant ainsi la réalisation du Centre d'Intervention et de Secours Sud de la commune.

Depuis plusieurs années, à travers une convention, l'Etablissement Public Foncier PACA s'est efforcé d'assurer la maîtrise foncière de ce site afin de développer un programme d'aménagement respectant notamment le Programme Local de l'Habitat (PLH).

- Principe d'aménagement :

La composition urbaine et architecturale devra prendre en compte les interactions du site avec l'environnement urbain en présence, qui se compose d'habitations individuelles. Un dialogue devra être recherché afin d'assurer la couture au cœur du quartier résidentiel. Ainsi, la composition urbaine, l'échelle, le gabarit et l'architecture des constructions, devront être en cohérence avec cette vocation. L'emprise au sol du projet ne pourra ainsi excéder 25%.

La mutation qualitative de cet ancien espace agricole impliquera un travail fin de par les dimensions du site de projet au sein du tissu urbain existant.

Par ailleurs, le quartier de Mauvéou présente aujourd'hui une trame verte importante, dans laquelle le site s'inscrit, au regard de l'espace libre vert et boisé qu'il constitue. Sa transformation devra alors tendre vers une transition douce, développant une urbanisation équilibrée tout en préservant des espaces boisés de respiration, l'objectif étant de maintenir une trame paysagère de qualité à l'échelle globale du quartier (maintien des masses boisées en périphérie notamment).

Au cœur de ces espaces, devront être développés des espaces de convivialité (y compris éventuellement un espace bâti).

Le projet devra prévoir également un reboisement sur les franges du terrain.

- Paysage/Environnement/Performances énergétiques :

Le site comprend un couvert végétal épars, composé de pins en son cœur, et de chênes au niveau des franges. Cet ensemble constitue une séquence paysagère intéressante à l'échelle du projet, mais également à l'échelle du quartier, dans la diffusion de la nature à travers l'urbanisation.

Le mail principal devra proposer une identité paysagère propre.

Il constituera une véritable séquence paysagère, ne tendant pas vers une composition trop rigide simplement agrémenté de plantations d'alignements, mais rappelant plutôt le caractère encore naturel du site. Le projet devra accueillir une noue paysagère, afin de gérer la rétention des eaux pluviales de l'urbanisation qui sera réalisée en amont, en partie haute du site.

Les conditions de desserte et d'accès à l'opération seront étudiées de manière à minimiser l'impact des déplacements au sein de la zone et des voies secondaires. Le chemin Fernand Bonifay sera raccordé par une desserte piétonne et éventuel accès de secours.

La conception du projet devra intégrer les notions de valorisation et un développement de la biodiversité et suggérer l'utilisation des espaces libres en culture (exemple : espaces partagés, cultures urbaines, ...)

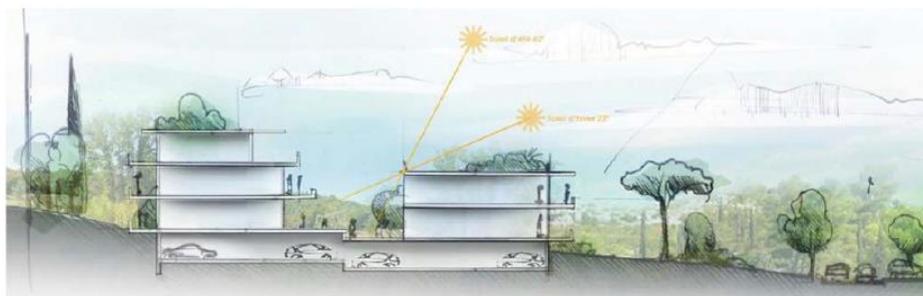
Le projet pourra élargir la réflexion à la valorisation et l'introduction d'espèces végétales locales adaptées au climat.

Des propositions pourront également être faites en faveur de la faune (nichoirs, clôture ajourée en partie basse pour favoriser les déplacements animaliers, abris pour chiroptères, ruches...).

Le bâti devra favoriser l'inertie et le confort d'été, tout en limitant les consommations de chauffage.

10

> Coupe de principe d'implantation du bâti : Recherche du meilleur ensoleillement des logements



- Habitat :

Le projet développera un programme à vocation d'habitat, et devra proposer une diversité en terme de typologies – manière d'habiter.

Il pourra ainsi être proposé :

- De l'habitat collectif : Au regard du contexte urbain, cette typologie devra être adaptée en terme d'échelle afin de garantir une intégration urbaine de qualité
- De l'habitat intermédiaire
- De la maison de ville
- De l'habitat individuel groupé.

Le projet devra proposer une mixité d'habitat.

Dans une optique de mixité sociale, le projet pourra développer :

- > 1/3 des logements dédiés aux logements locatifs sociaux (minimum obligatoire)
- > le solde des surfaces de plancher sera répartie entre accession maîtrisée et accession libre.

- Transports et déplacements :

La circulation automobile au sein du site sera limitée au maximum de par un tracé et une implantation optimisés :

- Dans le sens Est/Ouest, le projet sera desservi depuis le Chemin de Mauvéou avec un retournement interne : il s'agira de créer un mail planté, support de paysage et de liaisons piétonnes. Il pourra accueillir du stationnement ponctuel, et constituera la voirie primaire du projet.
- Dans la réflexion globale à l'échelle des déplacements au sein du quartier, le chemin de Mauvéou sera réaménagé pour accueillir trottoirs, places de stationnement publiques et plateforme signalant et sécurisant l'accès au projet.
- Dans le sens Nord/Sud s'organiseront les voiries secondaires, destinées à la desserte des constructions.

Suivant l'implantation des constructions, un maillage tertiaire de cheminements piétons - voire doux si la topographie le permet ponctuellement - devra être développé :

- En accompagnement des voiries créées,
- Et au travers des espaces libres préservés, permettant de connecter le projet à son environnement, les différentes constructions au sein même de l'opération, ainsi que les espaces communs.

Les voies de dessertes secondaires devront être conçues pour s'intégrer de manière optimale au paysage du projet, tout en respectant des gabarits nécessaires permettant la circulation automobile et l'accès aux constructions et aux parkings enterrés.

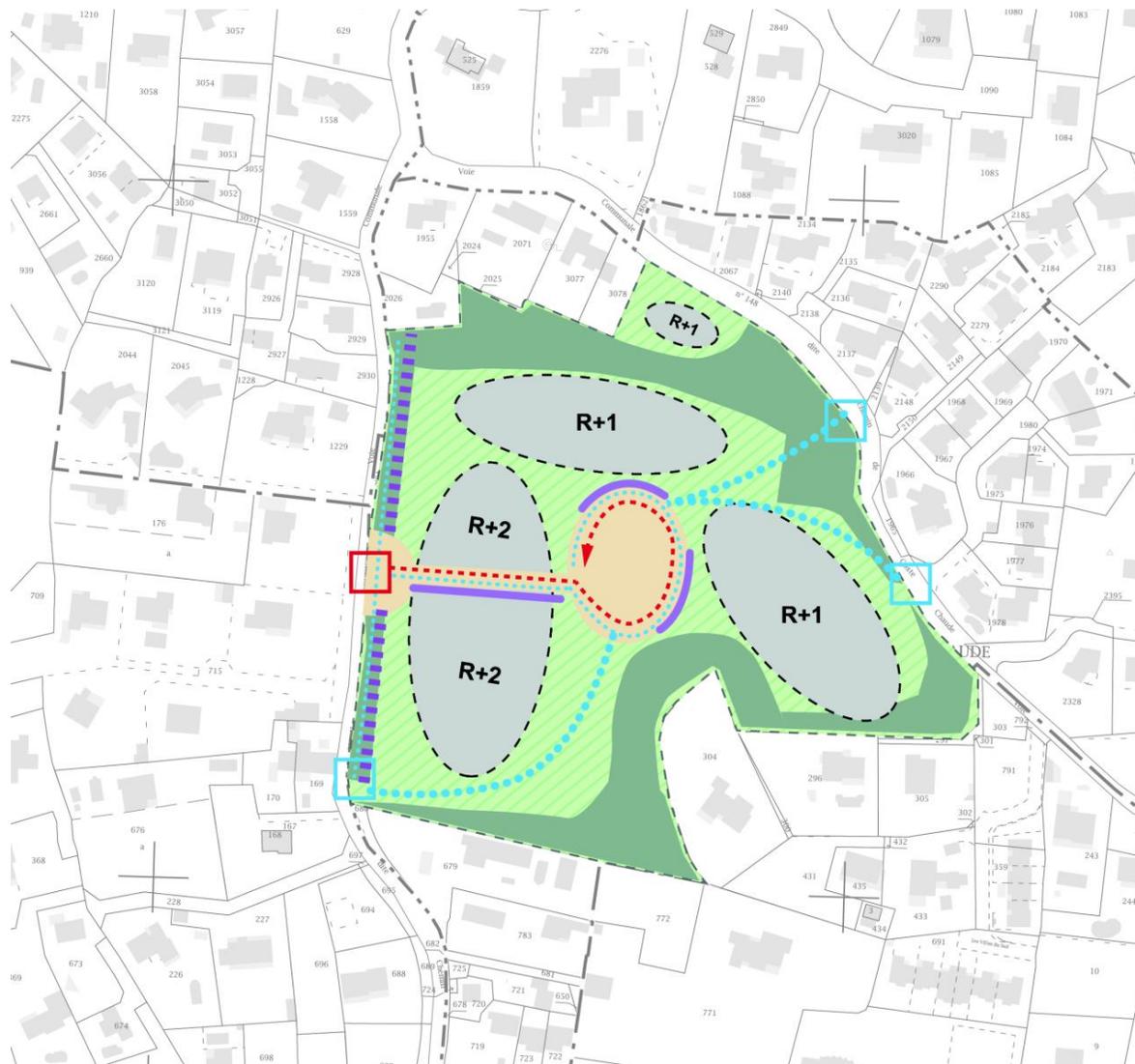
Pour l'habitat collectif, le stationnement devra être autant que possible intégré au bâti et enterré, ce qui permettra de libérer le maximum d'espace en surface pour les jardins, espaces verts, espaces communs...

De manière globale, il devra être prévu un nombre de stationnements pour les logements collectifs ne pouvant être inférieurs à 1,5 fois le nombre de logements.

Si le stationnement n'est pas entièrement envisageable en souterrain, et pour les autres typologies, il devra être :

- En surface, s'il est agrémenté de plantations et/ou accompagné par des aménagements appropriés (pergolas...) favorisant son intégration. Il devra être travaillé de manière à éviter des linéaires trop importants le long de l'espace urbain.
Il pourra être envisagé du stationnement (visiteurs, local associatif/commerce) le long du mail principal de manière ponctuelle, sous réserve d'un accompagnement paysager.
De manière générale, le positionnement des éventuels stationnement de surface sera étudié en fonction des cheminements piétons, entrées d'immeubles et la nécessaire préservation de la qualité paysagère des aménagements. Ces parkings de surface viennent compléter les parkings souterrains (ils répondent ainsi principalement aux besoins visiteurs).
- Intégré au bâti sous forme de garage pour l'habitat individuel groupé, sous réserve que des respirations à travers le bâti soient préservées.
La succession de boxes en socle de bâtiment (habitat collectif et intermédiaire) sera interdit.
Il devra être prévu également le stationnement des 2 roues.

Carte OAP Coste Chaude



-  Zones de stationnement potentielle
-  Espaces verts
-  Espaces de rencontre
-  R+1 Hauteurs maximum du bâti - 7m à l'égot
-  R+2 Hauteurs maximum du bâti - 9m à l'égot
-  Desserte principale double sens
-  Cheminements piétons
-  Accès automobiles
-  Accès piétons
-  Frange tampon paysagère
-  Aménagement paysager pouvant admettre des stationnements

Exemple d'aménagement - OAP Coste Chaude



-  Petit habitat collectif
-  Habitat individuel groupé
-  Implantation habitat social à privilégier
-  Implantation local commun
-  Zone liée à l'espace de convivialité

