



 DEPARTEMENT DES BOUCHES DU RHÔNE

COMMUNE DE VITROLLES

3. Orientations d'Aménagement et de Programmation

PLU approuvé le	28/11/2013
PLU mis à jour le	24/10/2014
Modification n°1 approuvée le	29/09/2015
Modification n°2 approuvée le	31/03/2016
Déclaration de projet approuvée le	15/12/2016
Modification n°3 approuvée le	03/10/2017



SOMMAIRE

1.	PREAMBULE	3
2.	OAP DES SALINS	4
3.	OAP CAP HORIZON	11
4.	OAP JEAN MONNET	21

1. PRÉAMBULE

Rappel : définition d'une OAP

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation sont définies par différents articles du Code de l'Urbanisme.

Article L123-1 : Le PLU [...] comprend un rapport de présentation, un projet d'aménagement et de développement durable (PADD), des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP), un règlement et des annexes.

Article L123-1-4 : Dans le respect des orientations définies par le PADD, les OAP comprennent des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements.

Article L123-5 : Le règlement et ses documents graphiques sont opposables à toute personne publique ou privée pour l'exécution de tous travaux, constructions, plantations, affouillements ou exhaussements des sols, pour la création de lotissements et l'ouverture des installations classées appartenant aux catégories déterminées dans le plan. Ces travaux ou opérations doivent, en outre, être **compatibles**, lorsqu'elles existent, **avec les Orientations d'Aménagement et de Programmation** mentionnées à l'article L121-1-4 et avec leurs documents graphiques.

L'OAP est au service de l'aménagement et de la cohérence du développement communal.

Elle :

- peut concerner n'importe quel quartier ou secteur : renouvellement urbain, densification (zones U), extensions urbaines (zones AU), qu'ils soient résidentiels ou d'activités ;
- permet de définir les objectifs, principes et conditions d'aménagement et d'équipements d'un site tout en laissant aux équipes municipales, concepteurs et opérateurs ultérieurs, une marge de manœuvre ;
- permet de définir un ordre de priorité d'ouverture à l'urbanisation d'un site (= phasage) ;
- permet de donner une assise juridique au projet, l'OAP est complémentaire au règlement du PLU.

Le Code de l'Urbanisme précise que « tous les travaux et opérations **doivent être compatibles avec** les OAP et leurs documents graphiques ». Ce qui signifie que les permis d'aménager et les permis de construire ne doivent pas remettre en cause les principes énoncés dans l'OAP.

C'est un outil de proposition et de négociation qui permet de structurer le dialogue entre commune et opérateurs, même si la commune ne maîtrise pas le foncier ou ne souhaite pas réaliser elle-même l'opération.

La notion de compatibilité et non de conformité est importante à souligner lors de l'élaboration d'une OAP. Cela signifie que les aménageurs devront réaliser leur projet afin que celui-ci soit compatible avec les principes de l'OAP mais non conforme à ceux-ci.

[Exemple : une OAP détermine une voie de contournement pour expliquer le principe circulatoire d'un projet, l'aménageur ne devra pas implanter la voie sur le tracé exact de l'OAP, cependant il devra prendre en compte le principe de circulation en voie de contournement.]

2. OAP DES SALINS

2.1. CONTEXTE

2.1.1. PRÉSENTATION DU SITE

Etat des lieux

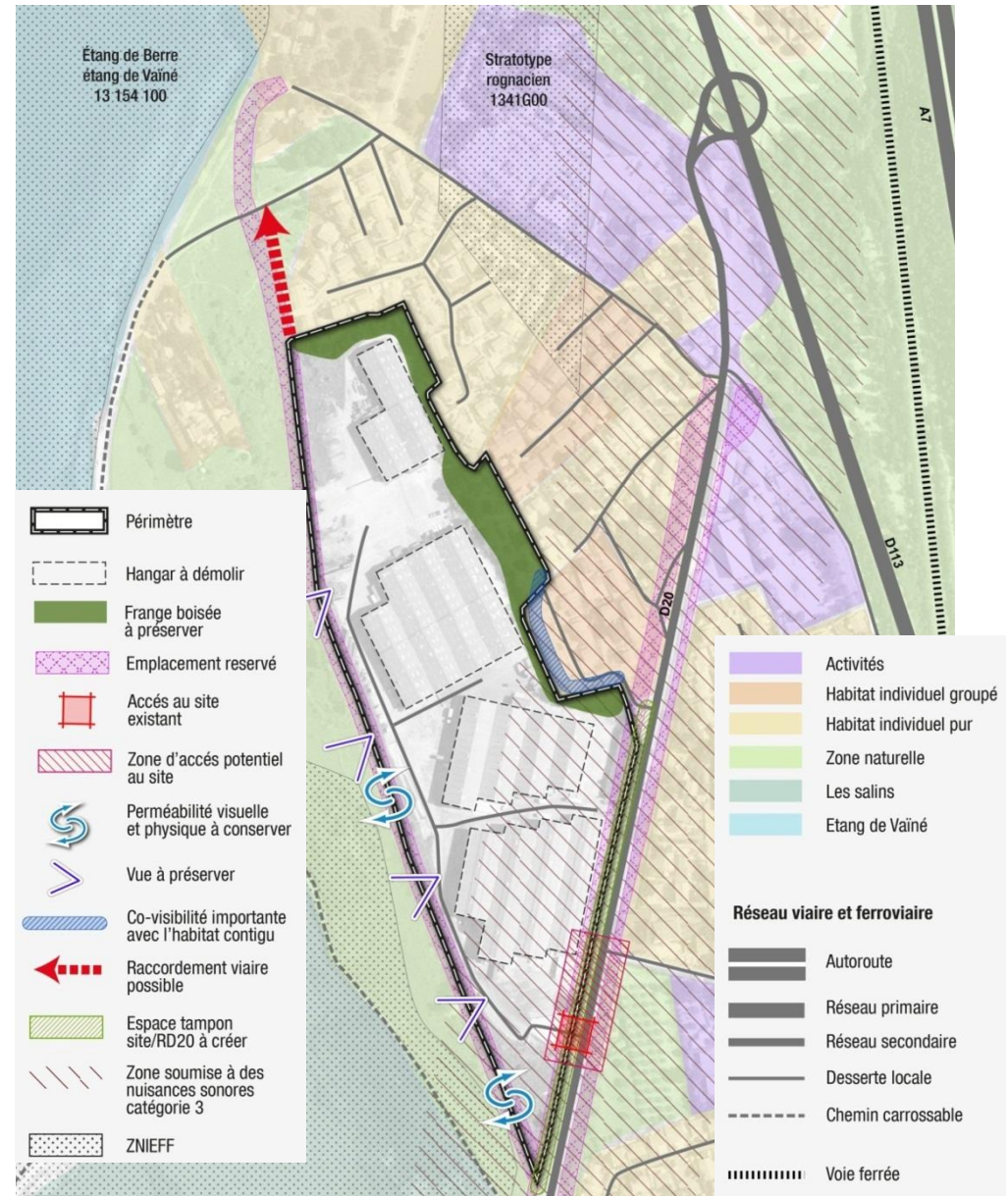
Le secteur des anciens entrepôts de l'aéroport se situe dans le quartier des Bords de l'Étang, dans l'Ouest de la commune de Vitrolles. C'est un secteur d'interface entre des espaces urbanisés situés à l'Est et au Nord (RD20, tissus pavillonnaires...) et des espaces naturels situés à l'Ouest (Étang de Vaine) et au Sud (Salins du Lion) classés en ZNIEFF.

Il s'agit d'un terrain entièrement minéralisé de 74 000 m², occupé par des hangars. Il s'agit d'hangars en béton blancs et tôles grises de 21 m de hauteur avec toit à double pente à vocation d'activités artisanales industrielles et de stockage. Ils occupent une emprise au sol de 28 000 m²

Potentialités / Contraintes du site

Ce secteur présente plusieurs contraintes et potentialités :

- Le site est fortement perceptible dans le paysage (première image de Vitrolles depuis l'aéroport) et entrée de ville sur la RD20 ;
- Le site est situé dans les espaces proches du rivage au titre de la loi littoral (notion d'extension limitée de l'urbanisation) ;
- Le site est déconnecté de son environnement (rupture de pente, l'urbanisation des Bords de l'étang tourne le dos au site entraînant un enjeu de couture, de désenclavement du quartier) ;
- L'accès direct au site sur la RD20 est peu sécurisé.





Vue aérienne du secteur



Les hangars situés à l'Est du secteur

*Entrée principale
à l'Est du secteur*



*Chemin littoral le
long de l'Étang
de Vaine, à
l'Ouest du
secteur*



*Place centrale
entre les hangars
à l'Ouest du
secteur*

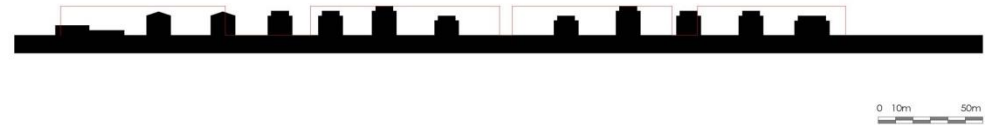


2.1.2. LE PROJET

Compte tenu du contexte du site et des besoins de la commune à satisfaire dans le quartier des Bords de l'Etang, les éléments de programmation retenus pour le renouvellement urbain des anciens entrepôts sont :

- du logement collectif intégrant une certaine diversité en termes de typologies et de formes urbaines favorisant la mixité sociale et intergénérationnelle ;
- des équipements publics – un groupe scolaire – notamment en remplacement de l'école des Vignettes aujourd'hui vieillissante et sous-dimensionnée pour un apport de population supplémentaire, des équipements sportifs ;
- des commerces (offre de proximité très faible et la RD20 reste un axe attractif) ;
- un axe de desserte permettant de desservir de manière sécurisée le quartier des Bords de l'Etang ;
- des activités économiques types services, tertiaires ...

... afin de réaliser un quartier mixte permettant de compléter le quartier des Bords de l'Etang,



Les nouvelles constructions s'intègrent dans le vélum des hangars existants tout en ménageant des transparences vis-à-vis du paysage des Salins.



2.2. PRINCIPES PROGRAMMATIQUES

Plusieurs principes de composition et programmatiques guident l'aménagement de ce secteur :

En termes d'aménagement global

L'habitat devient la vocation principale de ce secteur. Une dizaine d'îlots spécifiques sont créés mais certains pourront développer une mixité fonctionnelle. Un îlot est à vocation d'habitat et activité en entrée de site, le long de la RD 20.

Deux équipements publics (un groupe scolaire et des équipements sportifs) sont présents à l'extrémité Nord du site. Ils permettront de répondre aux besoins engendrés par l'augmentation de la population dans le quartier des Bords de l'Etang et venir compléter une offre insuffisante.

Une place centrale, située au cœur du quartier, est aménagée afin de former une véritable identité de quartier de ville.

En termes de desserte, de circulation et de stationnement

Une voirie primaire d'axe Nord-Sud est créée afin de faire office d'axe central autour duquel sont répartis les îlots. Celle-ci permet d'effectuer un bouclage entre la RD20, le chemin de Saint Bourdon et le Chemin des Oiseaux, aujourd'hui en impasse. La connexion entre cette nouvelle voirie et la RD 20 est effectuée au moyen d'un carrefour sécurisé (giratoire faisant l'objet d'un emplacement réservé), devenant l'accès principal du site. Un réseau de voirie secondaire et tertiaire permet d'accéder aux différents bâtiments et équipements publics. Seul le réseau de cheminement piétonnier permet une circulation libre sur l'ensemble du site.

Le stationnement intégré au bâti est largement privilégié (parking souterrain). Toutefois, des parkings supplémentaires sont implantés aux abords des équipements publics (groupe scolaire), dans l'îlot accueillant des activités et en entrée du secteur ou ponctuellement par poches pour éviter le stationnement anarchique des visiteurs.

En termes de formes urbaines

Un épannelage des hauteurs est réalisé afin de permettre une parfaite intégration du quartier dans son environnement naturel et urbain (tissu résidentiel environnant R+1 à R+2 en surplomb, velum existant). A l'Ouest, en contact direct avec les espaces naturels, les hauteurs débutent à R+2, contre R+3 en moyenne le long de la RD20 et s'établissent à R+5 (18 m maximum). La hauteur maximale autorisée des constructions dans la zone est limitée à 20 m NGF.

Dans le cœur du secteur, zone la plus dense et respectant le velum général. Le respect d'un front bâti est imposé à tous les bâtiments afin de conforter l'image de quartier de ville.

Les îlots centraux sont dévolus à de l'habitat collectif alors que la typologie d'habitat des îlots périphériques est diversifiée (habitat collectif, intermédiaire ou maisons de ville/ clos urbains).

En termes de paysage et d'environnement

L'épannelage des hauteurs assure l'intégration progressive des bâtiments dans le paysage. Les percées visuelles ménagées par l'implantation des bâtiments permettent de conserver largement des ouvertures sur le paysage. L'intégration paysagère est également complétée par un espace paysager, qui assure une interface avec les espaces naturels. Aménagée en promenade, cette bande paysagée est un véritable belvédère sur les Salins du Lion et l'Etang de Vaine.

Les voies, îlots et espaces de transition entre zones urbaines sont également arborés ou font l'objet d'un traitement paysagé.

Le quartier restera largement vert au profit d'espaces communs de qualité, largement plantés.

En termes de performance environnementale

La performance environnementale sera globalement recherchée au travers :

- la prédominance des espaces libres paysagés sur l'emprise bâtie favorisant les modes doux ;
- une gestion des eaux pluviales sur site dans des dispositifs appropriés (noues, bassins de rétention, dispositifs de dépollution conformément à la réglementation en vigueur) ;
- le raccordement des eaux usées au réseau d'assainissement collectif situé sur le RD20 (création d'un collecteur primaire sous la voie principale). Par ailleurs, l'assainissement du secteur permettra de récupérer les eaux usées des lotissements situés en surplomb en gravitaire (ils fonctionnent aujourd'hui sur station de relevage) ;
- des bâtiments performants en matière d'énergie : la consommation énergétique de tout nouveau bâtiment ne doit pas dépasser le Cepmax défini dans la réglementation thermique 2012 – 10%.

En termes de programme

L'urbanisation du quartier prévoit le développement d'une capacité d'environ 50 000 m² de surface de plancher.

Un maximum de 500 logements répartis dans les différentes formes urbaines permet d'offrir une diversité de typologie d'habitat.

Le secteur est concerné par une servitude mixité sociale au titre de l'article L.123-2b du Code de l'urbanisme : 48 logements locatifs sociaux (type PLUS, PLAI) sont imposés dans le programme immobilier.

Le programme prévoit également environ du commerce, des activités tertiaires, de l'hôtellerie.

ORIENTATION D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION



PERIMETRE ET LIMITES

--- Périètre du site d'étude

VOCATION DE L'ESPACE

■ Habitat collectif

■ Habitat intermédiaire Maisons de village

■ Mixité fonctionnelle

■ Espace public

■ Equipement public

■ Activité

■ Zone de stationnement

CARACTERISTIQUES DU BATI

R+3 Nombre de niveaux des constructions

— Front bâti Principe d'alignement à respecter

CIRCULATION ET DEPLACEMENTS

○ Accès / sortie principal

○ Accès / sortie secondaire

■ Voirie primaire

■ Voirie secondaire

●●●●● Liaisons piétonnes

PAYSAGE

■ Espace vert paysager

■ Promenade belvédère

■ Coeur d'îlot

■ Ouverture sur le paysage

3. OAP CAP HORIZON

3.1. CONTEXTE

3.1.1. LE PARTI D'AMÉNAGEMENT DE CAP HORIZON

Le parti d'aménagement différencie 4 secteurs sur lesquels le projet prévoit des aménagements différenciés en fonction de l'usage.

- **Un cœur de projet qui s'articule autour de la gare pour créer un pôle multimodal attractif et opérationnel**
 - lien entre le plateau haut et le plateau bas (escalator)
 - gare haute pour lien avec BHNS et parking silo
 - gare basse avec lien en site propre vers aéroport
 - un bâtiment qui enjambe la cuesta et permet le lien entre les sites. Ce bâtiment proposera des commerces pour les actifs « pôle de vie » (petite restauration, pressing...)
- **Couperigne : réaménager l'existant et permettre son utilisation optimale**
 - requalification du réseau de desserte existant
 - développement d'un front urbain le long du RD20
 - aménagement d'un carrefour d'échanges (transit, accès, navette)
 - aménagement de liaisons piétonnes reliant les quartiers environnants et airbus hélicoptère

- **Cuesta : belvédère sur un paysage de qualité**
 - développement urbain le long de la voie, inséré dans la pente : développement préférentiel de l'hôtellerie et des petites unités tertiaires qui pourront bénéficier d'un cadre paysager de qualité
 - parc urbain en restanques pour mettre en valeur la cuesta aujourd'hui dégradée
- **Estroublans : réorganisation autour du pôle d'échange**
 - ville active 3.0
 - développement autour d'un parvis central
 - front urbain structurant le maillage de voirie



Principe d'aménagement

(Implantation des bâtiments données à titre illustratif)

3.1.2. LES RÉPONSES DU PROJET D'AMÉNAGEMENT AUX ENJEUX DE MOBILITÉS

Le projet de Cap Horizon est un projet d'aménagement d'envergure qui s'articule autour d'un pôle d'échanges, placé au centre de la réussite d'un projet économique ambitieux, garant de l'accès à un pôle d'emplois local important (27 000 emplois aux abords du site).

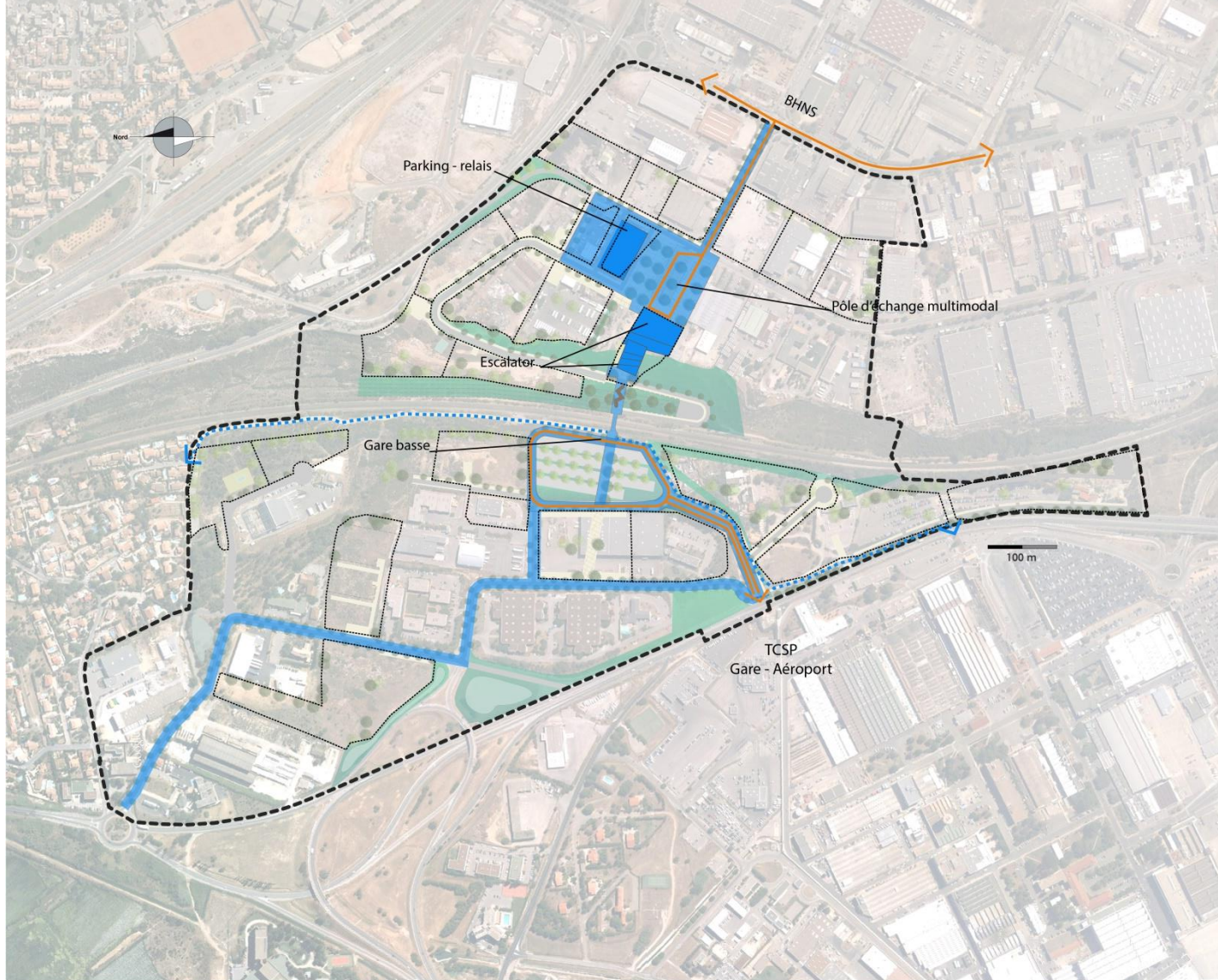
Le projet consiste en :

- la réalisation de la 2nde phase d'aménagement de la gare de VAMP avec notamment un parking relais;
- l'extension de la ligne de BHNS du SMITEEB (Syndicat Mixte des Transports de l'Est de l'Etang de Berre) ;
- la création de voies de TCSP entre la gare de VAMP et l'aéroport qui desservira la zone Airbus Hélicoptère ;
- la réalisation d'un maillage cyclable et de cheminements doux reliant les différents niveaux de la zone. ;
- l'aménagement d'une liaison mécanique permettant de combler le dénivelé important entre le haut et le bas du pôle d'échanges ;
- la réhabilitation d'une zone économique qui, aujourd'hui, n'est que peu qualitative afin d'offrir un cadre attractif pour l'installation des technologies de pointes notamment liées à l'aéronautique.

Des dispositifs pour la promotion des modes doux seront intégrés à toutes nouvelles constructions.



Proposition d'Aménagements publics liés à la mobilité



Proposition plan de mobilité

(En orange les Transports en commun, en pointillé bleu les itinéraires piétons dédiés, en bleu les aménagements liés à l'amélioration de la mobilité tout mode)

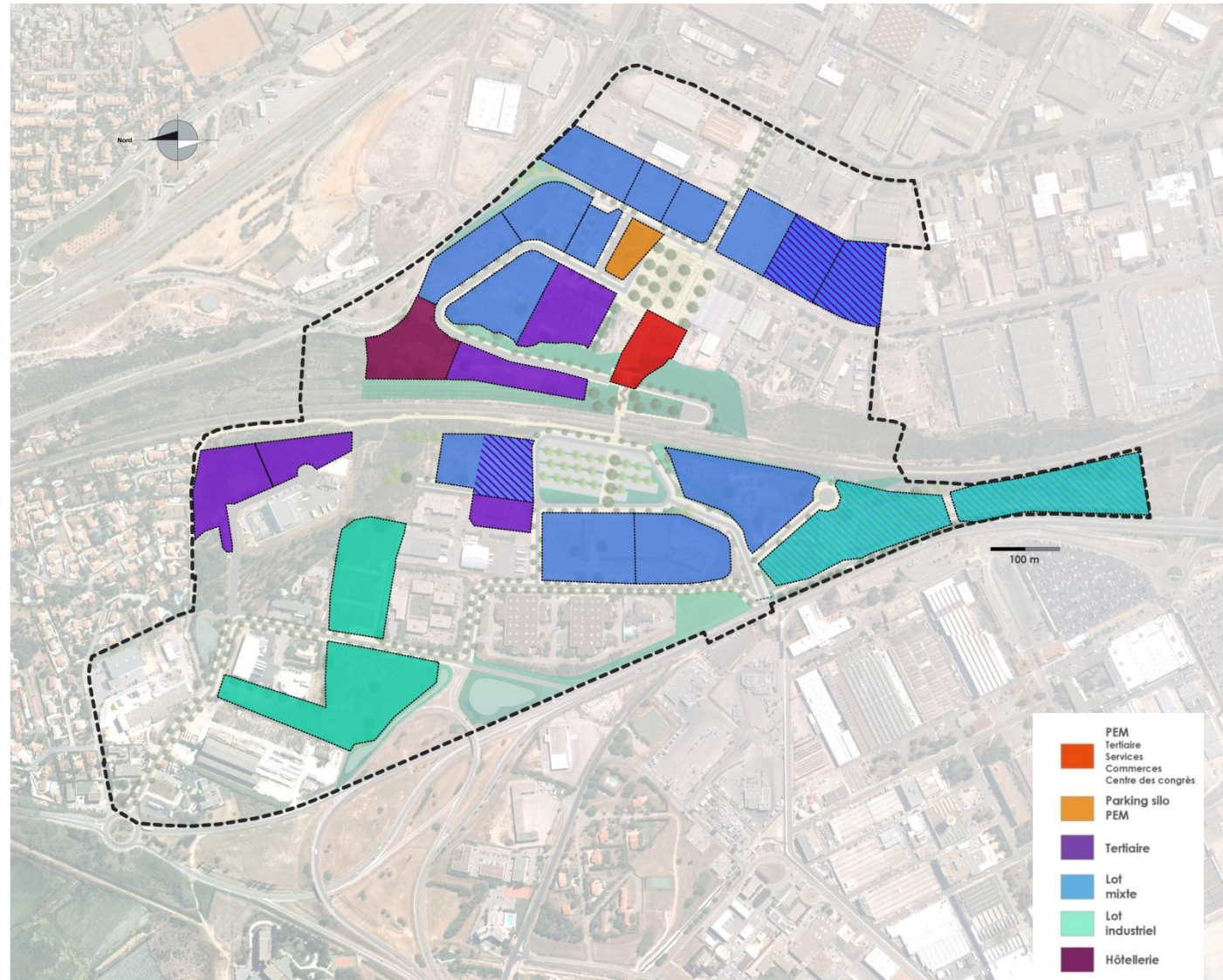
3.1.3. LES RÉPONSES DU PROJET AUX ENJEUX ÉCONOMIQUES

Les objectifs de la ZAC Cap Horizon en matière de développement économique sont :

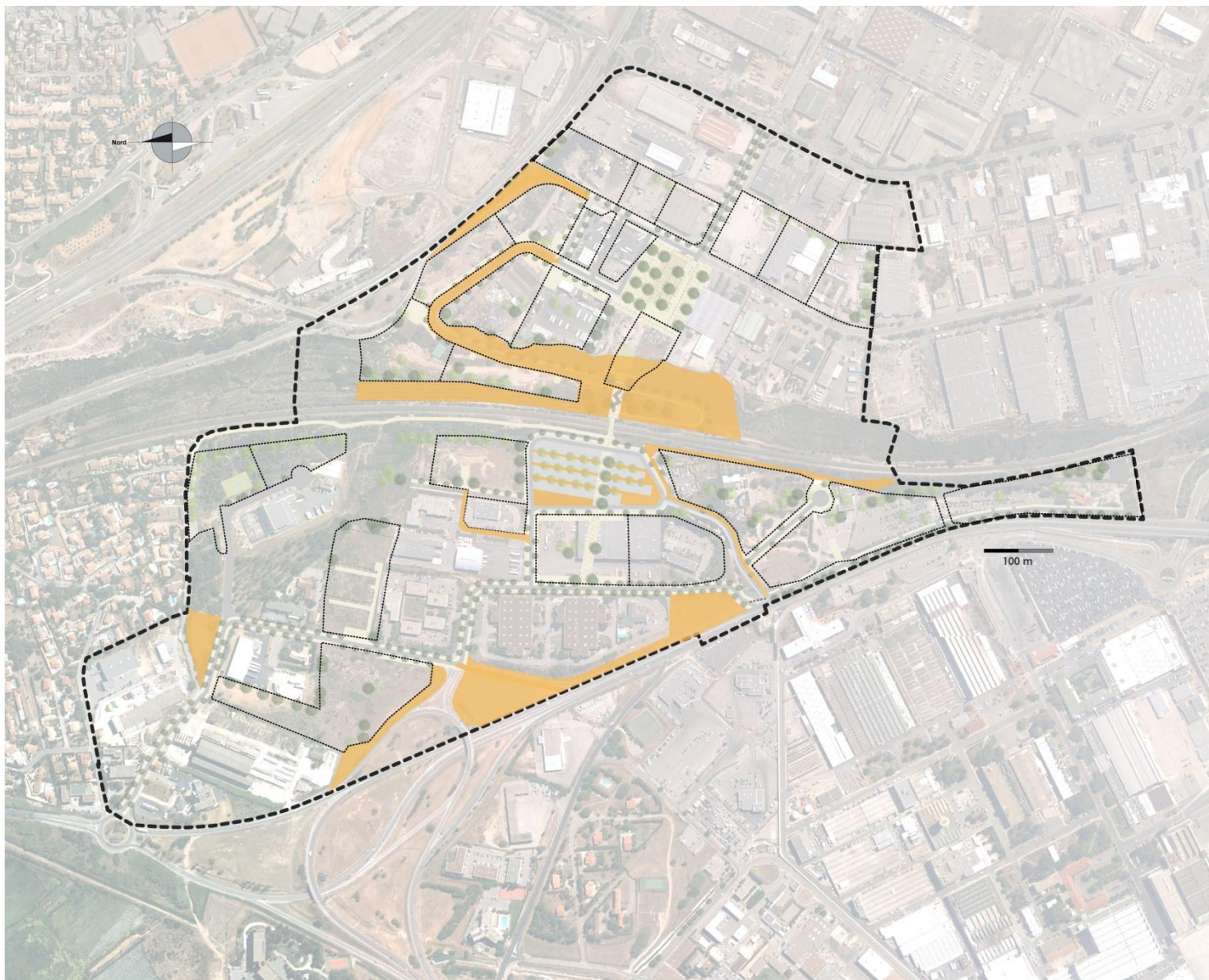
- Mettre à disposition 26 ha de foncier équipé
- Créer un cadre urbain de qualité garantissant l'attractivité du secteur
- Développer une offre de services et de commerces
- Créer une zone d'activités attractive et sélective

Le programme économique est orienté vers une nouvelle économie productive, tout en conservant une composante tertiaire significative (concept de la ville active 3.0).

- +/- 265 000m² de Surface de Plancher ;
- +/- 5 000 emplois à terme ;
- 60% tertiaire et 40% production.



Proposition programmation économique



Aménagements liés à l'activité économique (amélioration du cadre urbain, traitement paysagers des espaces...)

3.1.4. LES MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE OPÉRATIONNELLE DU PROJET

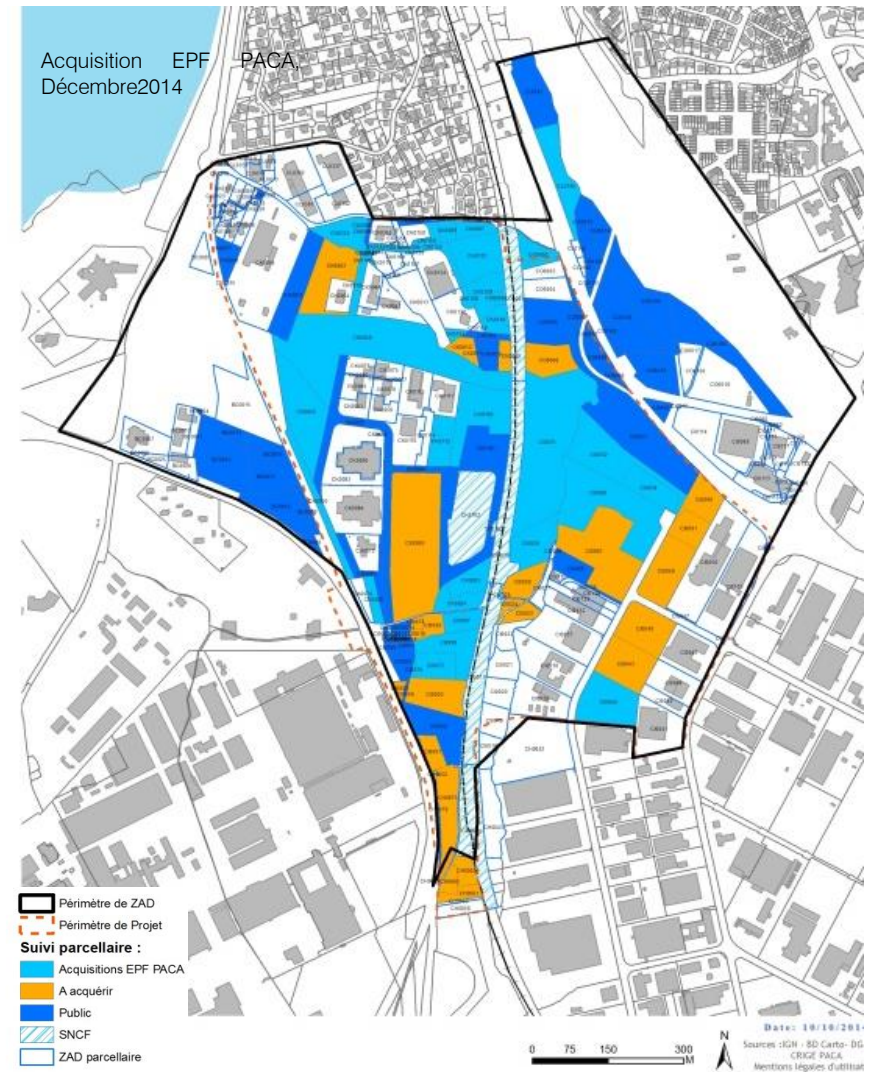
La mise en œuvre opérationnelle du projet d'aménagement Cap Horizon visant le développement économique et l'amélioration de la mobilité du secteur s'inscrit dans une double temporalité : deux procédures d'aménagement différentes concourant à la réalisation d'un projet d'ensemble.

Mise en œuvre d'une procédure de Dialogue compétitif sur la zone de Couperigne

A court terme, le projet Cap Horizon démarre par la mise à disposition d'un foncier maîtrisé par l'EPF et déjà équipé pour accueillir des constructions.

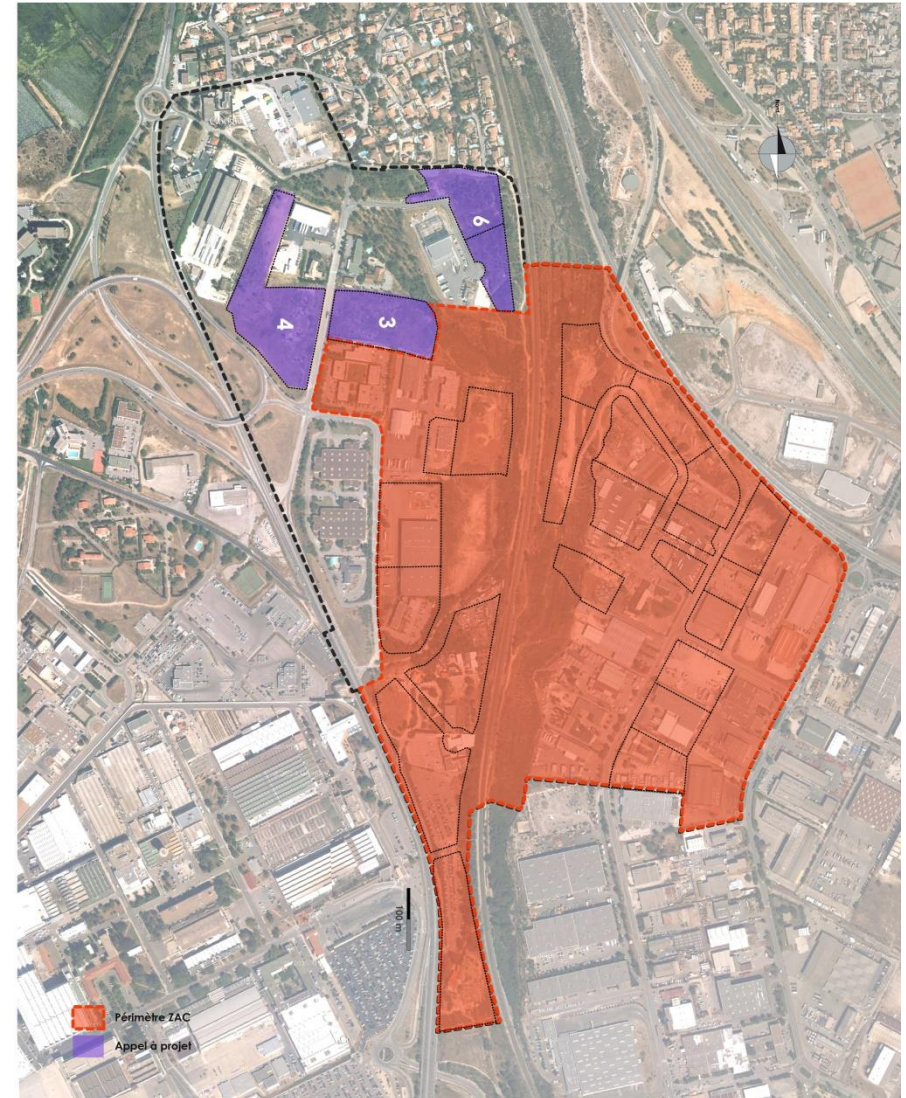
Il s'agit de 3 lots (en violet sur la carte) qui seront cédés pour accueillir du développement économique dans le cadre d'un dialogue compétitif.

Sur la base d'un programme économique cohérent avec le projet d'aménagement d'ensemble Cap Horizon et d'un cahier des charges garantissant la qualité urbaine, architecturale, environnementale des constructions, le dialogue compétitif porté par l'EPF en collaboration avec la CPA et la ville de Vitrolles va permettre de libérer du foncier à court terme dans un espace très attractif pour répondre aux besoins importants des entreprises sur le secteur.



Mise en œuvre d'une procédure de Zone d'Aménagement Concerté

A plus long terme, la mise en œuvre opérationnelle du Projet Cap Horizon se réalisera à travers une Zone d'Aménagement Concerté qui a été créée en 2015 sur la base du périmètre indiqué sur la carte ci-jointe.



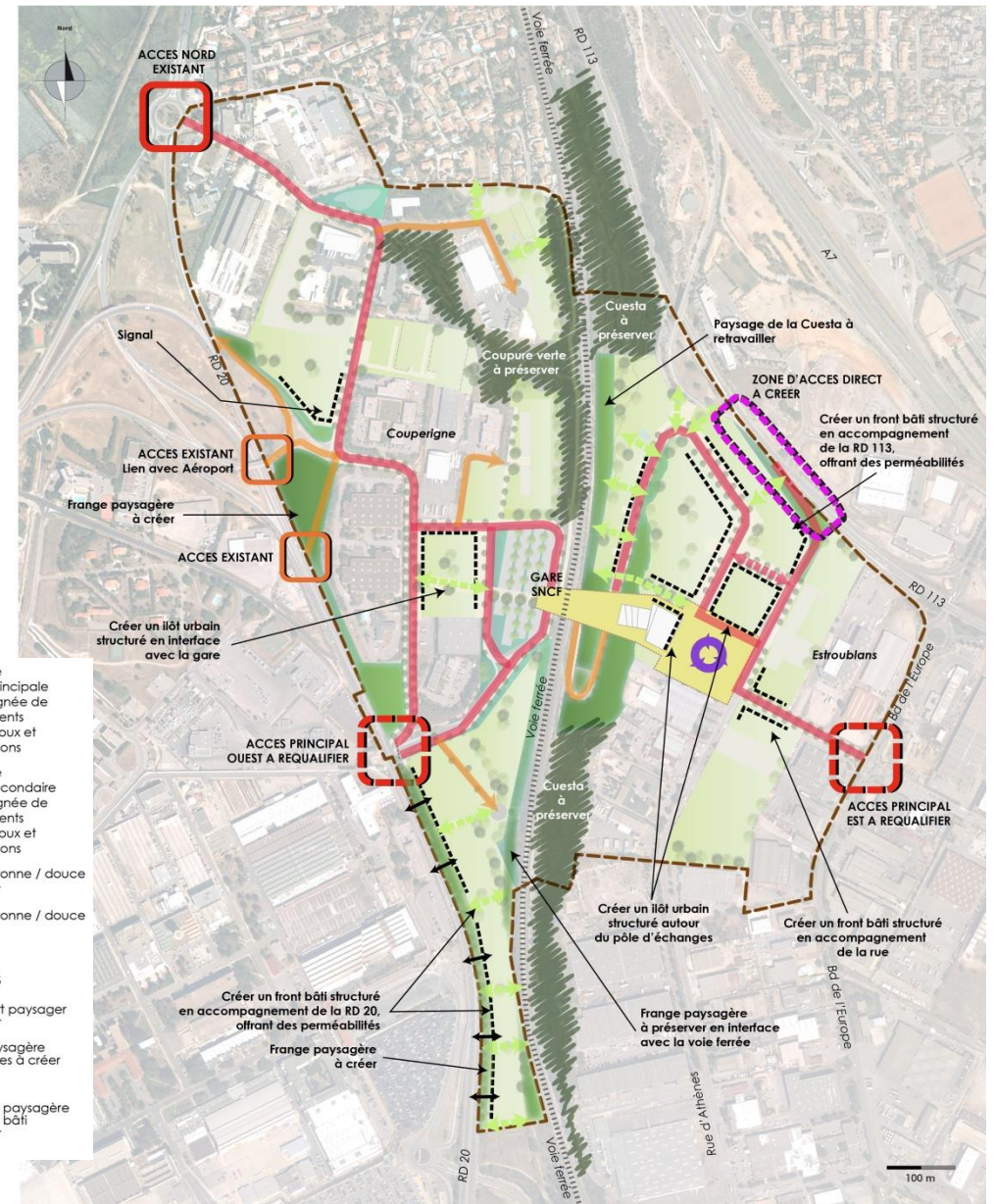
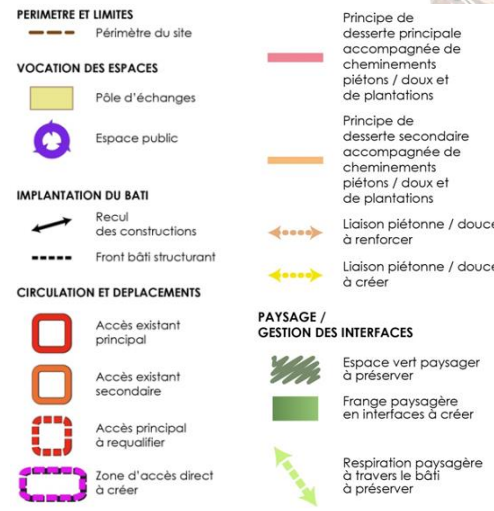
Mise en œuvre opérationnelle

3.2. PRINCIPES PROGRAMMATIQUES

En termes d'aménagement global

Les grands principes d'aménagement définis ci-dessus, ont été repris pour la réalisation de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation ci-dessous :

- espaces publics identifiés principalement au niveau de la gare SNCF, sur la Cuesta et sur le plateau ;
- pôle d'échange renforcé par des îlots urbains ;
- fronts bâtis permettant de structurer l'espace public en particulier au niveau de la gare de la RD 20 et du Signal.
- principaux accès conservés et/ ou requalifiés. Un seul accès est créé au Nord Est de la zone ;
- principales dessertes viaries identifiées et les liaisons douces à créées définies ;
- le paysage et la gestion des interfaces sont traités dans un souci de préservation.



Cette planche graphique détermine la hauteur des constructions ainsi que la destination des bâtis futurs. La hauteur des bâtis a été définie en fonction du programme économique de la zone. La hauteur est limitée à 15 m pour des questions d'adaptation à la production prévue ou existante. Le R+1 correspondant aux activités économiques productives. Les formes urbaines correspondent ainsi à la dominante industrielle et d'activité de la zone.

PERIMETRE ET LIMITES

Périmètre du site

DESTINATION DU BATI

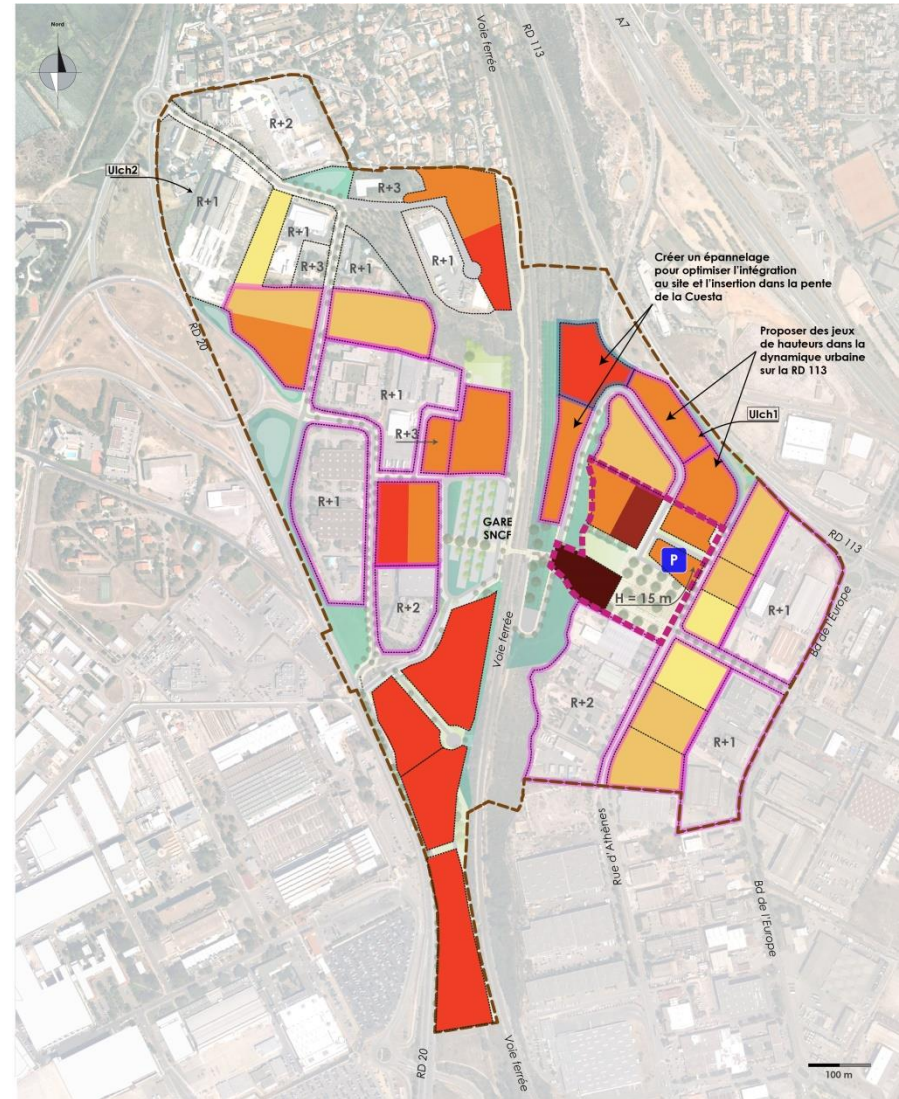
- lot excluant l'hôtellerie et le commerce
- lot autorisant l'hôtellerie
- lot développant du commerce de proximité

Zone destinée à recevoir un parking silo

HAUTEUR DU BATI

R+1 Nombre de niveaux

- > R+5
 - 6 niveaux
 - 5 niveaux
 - 4 niveaux
 - 3 niveaux
 - 2 niveaux
 - 1 niveau
- Hors niveaux de parking

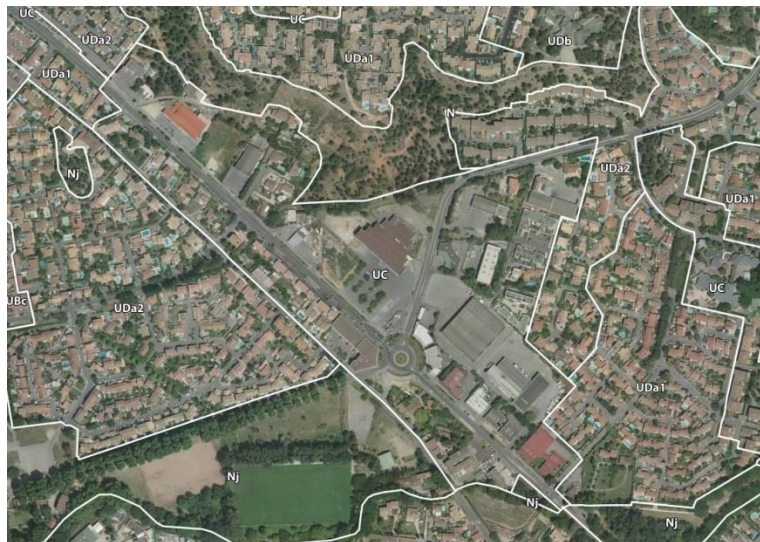


4. OAP JEAN MONNET

4.1. CONTEXTE

Le secteur Jean Monnet se situe dans les quartiers Sud de la commune de Vitrolles. Il concerne des espaces d'activités et commerciaux au sein d'une zone à dominante d'habitat pavillonnaire.

Classé en zone UC du PLU en vigueur, ce secteur présente un important potentiel de mutation et de renouvellement urbain : une sous-occupation du foncier au regard des règles d'urbanisme, des bâtiments anciens et de faible hauteur... Ce potentiel a induit de premières transformations, avec la mutation du centre commercial LIDL notamment. De nombreux espaces résiduels, notamment situés le long de l'avenue Jean Monnet sont eux aussi susceptibles de faire l'objet de transformation. Cette situation incite à la réalisation d'une OAP pour encadrer l'aménagement du secteur.



Zonage du PLU en vigueur sur le site



Une constructibilité insuffisamment maîtrisée



Avenue Jean Monnet



Boulevard Marcel Pagnol

4.2. PRINCIPES PROGRAMMATIQUES

En termes d'aménagement global

L'aménagement du site doit permettre une mutation et un renouvellement urbain doux du quartier, afin de préserver les tissus urbains environnants. Il s'agit d'améliorer les qualités urbaines de manière globale à l'échelle du secteur et veiller à valoriser ses potentialités environnementales et paysagères.

Cette ambition, traduite dans le cadre du schéma d'aménagement ci-après, permet :

- l'amélioration du fonctionnement urbain via la création de nouvelles connexions internes, qui doivent permettre de faciliter la circulation dans le secteur et accroître l'accessibilité des différents tenements fonciers.
- la préservation de plusieurs tissus urbains existants qui ne pourront plus muter ou être densifiés : il s'agit notamment des secteurs pavillonnaires situés de part et d'autres de l'avenue Jean Monnet.
- la création d'un épannelage des hauteurs des nouvelles constructions en lien avec les constructions environnantes, qui seront préservées. Les nouvelles constructions situées à proximité immédiates des tissus pavillonnaires auront une hauteur de 7 ou 9 m (R+1 ou R+2) en fonction de la hauteur des bâtiments déjà existants. Cet épannelage vise à limiter les conflits d'usage et permettre une densification qui tienne compte du cadre urbain.
- la diversification des typologies d'habitat qui pourront être développées dans le quartier :
 - de l'habitat collectif/habitat intermédiaire sur une hauteur comprise entre 9 et 12 m (R+2 à R+3) en particulier dans les parties centrale et Nord du secteur, afin de permettre le renouvellement urbain prévu dans le cadre du PADD.

- de l'habitat individuel isolé/individuel groupé en R+1 (7 m), aux extrémités du secteur, en lien avec les tissus pavillonnaires environnants.
- une résidence sénior permettra également de diversifier l'offre de logements à destination des personnes âgées.

L'OAP prend également en compte le renouvellement urbain déjà engagé, notamment sur le tènement foncier du supermarché LIDDL, et intègre les opérations qui sont déjà programmées et autorisées.

- l'aménagement d'espaces dévolus aux activités, notamment commerciales : le futur nouveau supermarché sur le même tènement et le renouvellement des activités existantes à l'Ouest de l'avenue Jean Monnet, autour du rond-point de Fontblanche. Ces activités devront permettre de dynamiser le quartier afin de ne pas être principalement un quartier résidentiel.

Outre l'épannelage des hauteurs, un traitement paysager qualitatif devra être mis en œuvre afin de permettre une bonne intégration paysagère et une qualité environnementale du quartier. Pour cela :

- les aménagements viaires devront être accompagnés d'un traitement végétal (plantation d'arbres...) et intégrer des modes de déplacements doux afin de pouvoir circuler en sécurité dans un cadre agréable ;
- des franges tampons paysagères et naturelles devront être créées à l'interface de tissus urbains différenciés afin de limiter l'impact des nouvelles densités ;
- une coulée verte sera aménagée au Sud de secteur le long de La Cadière afin de mieux connecter les différents espaces verts et sportifs existants.

Des fronts bâtis structurants devront être aménagés autour du rond-point de Fontblanche afin de conférer au quartier un véritable esprit urbain. Des respirations paysagères seront cependant à mettre en œuvre entre les bâtiments afin de ne pas créer de linéaire bâti trop important.

Sur les plus importants espaces de renouvellement, les aménagements devront obligatoirement prendre la forme d'opération d'aménagement d'ensemble, comme indiqué sur le schéma de l'OAP.

Accès, circulations et déplacements

La desserte interne du quartier sera assurée à partir des trois voies principales existantes :

- l'avenue Jean Monnet, axe structurant de l'OAP, permettant de traverser le site du Nord-Ouest au Sud-Est ;
- l'allée des artistes connectant le sud du secteur au rond-point de Fontblanche présent sur le site ;
- le boulevard Marcel Pagnol facilitant une connexion avec le secteur soumis à une Opération d'aménagement d'ensemble.

La trame interne du secteur sera néanmoins renforcée par des axes secondaires favorisant la création de nouveaux bouclages viaires qui permettront de ne pas saturer les accès existants. Les accès existants seront conservés mais feront l'objet de véritables aménagements, notamment sur la partie Sud de l'avenue Jean Monnet

Ces nouvelles voiries devront faire l'objet d'une végétalisation et d'un traitement paysager conséquent, valorisant le quartier. Ce traitement paysager et végétal sera à adapter en fonction du niveau de desserte de la voirie et de ses usages.



Des voies pour les modes doux devront également être aménagées le long de l'avenue Jean Monnet et de l'allée des Artistes afin de faciliter l'accès aux espaces de vie du quartier (espaces verts, commerces...) depuis les espaces d'habitat. Ces aménagements participeront à la sécurisation des déplacements, depuis et vers les quartiers résidentiels environnants.

La coulée verte prévue au Sud du secteur intégrera également ce principe de liaison piétonne / modes doux.

Trois zones de stationnement potentielles seront aménagées le long de l'axe structurant du quartier afin de desservir les espaces d'activités.






PERIMETRE ET LIMITES

-  Périmètre de l'OAP
-  Opération d'aménagement d'ensemble obligatoire

VOCATION DES ESPACES / DESTINATION DU BÂTI

-  Habitat collectif / habitat intermédiaire
-  Habitat individuel isolé / habitat individuel groupé
-  Activité / Commerce
-  Zone de stationnement potentielle

CARACTERISTIQUES DU BÂTI

-  Nombre de niveaux maximum du bâti
-  Couture avec le quartier
-  Front bâti structurant perméable

CIRCULATION ET DEPLACEMENTS

-  Desserte principale existante
-  Desserte secondaire existante
-  Principe de desserte secondaire à créer
-  Principe de liaison piétonne / modes doux
-  Accès à aménager

PAYSAGE / GESTION DES INTERFACES

-  Coulée verte
-  Frange tampon paysagère / respiration
-  Accompagnement de la voirie
-  Principe de respirations paysagères

