



**SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE**

## **3-Document d'orientations et d'objectifs (DOO)**

**Tome 2/2 - Annexes de recommandations**

### **Annexe 2 : Cahier de recommandations paysages du quotidien**



Élaboré par :



En partenariat avec :



En collaboration avec :



# SOMMAIRE

|  |    |
|--|----|
| Valoriser tous les paysages, à toutes les échelles ..... | 4  |
| Panorama des situations paysagères identifiées .....     | 6  |
| Propositions d'actions par situation paysagère.....      | 8  |
| TRÈS URBAIN .....  | 9  |
| AU PIED DES GRANDS ENSEMBLES .....                       | 15 |
| RUES PASSANTES .....                                     | 21 |
| QUARTIERS EN QUÊTE DE NATURE.....                        | 27 |
| ENCLAVES PAVILLONNAIRES .....                            | 33 |
| FRONTS URBAINS NETS .....                                | 39 |
| FRONTS DIFFUS .....                                      | 45 |
| LIGNES DE CRÊTE .....                                    | 51 |
| ÎLOTS ÉCONOMIQUES .....                                  | 57 |
| POLARITÉS AU PLUS PRÈS DES FLUX.....                     | 63 |
| ABORDS ROUTIERS ENCOMBRÉS.....                           | 69 |
| BERGES INACCESSIBLES .....                               | 75 |
| ACCÈS AUX GRANDS ESPACES DE NATURE .....                 | 81 |



# VALORISER TOUS LES PAYSAGES, À TOUTES LES ÉCHELLES

## PAYSAGES DU QUOTIDIEN : DE QUOI S'AGIT-IL ?

Les paysages du quotidien sont des paysages ordinaires que l'on parcourt tous les jours en étant habitant, visiteur ou usager. Des plus urbains aux plus naturels, les paysages du quotidien constituent les legs de notre mode d'occupation et d'aménagement du territoire. Ils sont le reflet de l'évolution de nos modes de vie : travailler, se détendre, consommer, se déplacer... Certains de ces espaces constituent, de par leur récurrence spatiale, de véritables « motifs » sur lesquels il est possible d'agir globalement.

Peu protégés dans les règlements d'urbanisme et peu valorisés dans les stratégies métropolitaines, les paysages du quotidien structurent le territoire mais sont pourtant soumis à des pressions constantes (urbanisation croissante, imperméabilisation, banalisation du paysage...). Or ils questionnent directement la qualité du cadre de vie qui est essentielle pour inscrire le territoire dans une trajectoire vertueuse en retenant et en accueillant habitants, actifs et entreprises.



© D&A & Jean-Noël Consales

## COMMENT EN FAIRE UN OUTIL DU SCOT ?

L'objectif de la démarche est d'identifier des possibles recommandations et des pistes d'actions afin de mieux intégrer la qualité urbaine, paysagère et architecturale dans les documents de planification urbaine (SCoT, PLU-i), dans les stratégies métropolitaines ou dans tout dispositif d'action existant ou à créer.

## COMMENT ONT-ILS ÉTÉ DÉTERMINÉS ?

Les « motifs paysagers » sont le résultat d'un diagnostic sensible combinant marche et photographie. Entre 2017 et 2018, plusieurs sorties exploratoires de terrain ont permis d'identifier plus d'une vingtaine de situations paysagères. Cette démarche a été enrichie par une confrontation avec l'œuvre photographique « Paysages usagés » (2013) de Geoffroy Matthieu et Bertrand Stofleth. Les « motifs » sont caractérisés, d'une part, pour leur récurrence spatiale et, d'autre part, parce qu'ils représentent un enjeu de qualification ou de requalification. Ils réunissent les conditions suivantes :

- la situation ne doit pas être singulière, mais représentative du territoire ;
- la situation nécessite, de par sa récurrence, la mise en place d'une stratégie d'action cohérente à l'échelle métropolitaine ;
- l'enjeu est lié à la question du cadre de vie telle que vécue par les usagers-habitants.

L'appellation « Paysages du quotidien - Paysages à (re)qualifier » marque la transition de la démarche exploratoire et sensible initiale vers une démarche de planification stratégique. Au final, treize situations paysagères sur lesquelles il était impératif d'agir ont été déterminées. Cet inventaire n'est pas exhaustif, ni représentatif de toutes les situations que l'on peut identifier à l'échelle métropolitaine, mais il représente celles qui font le plus consensus et sur lesquelles des solutions peuvent être apportées dans le cadre du SCoT et des PLU(i).

La situation nécessite d'être identifiée par le SCoT métropolitain, puis traitée à la bonne échelle, dans le bon document ou par le bon dispositif.

## UN DES TROIS NIVEAUX DE SPATIALISATION DU SCOT

Pour appréhender et organiser la métropolisation dans toutes ses dimensions, la méthodologie du SCoT métropolitain est d'envisager des orientations stratégiques à trois échelles :

■ **l'échelle métropolitaine, pour les grandes armatures** : il s'agit du cœur de la stratégie d'aménagement de l'espace métropolitain à horizon 2040, fixant le cadre général du développement et de protection : les trames structurantes, existantes ou projetées (...), les grands équilibres ville-nature (...), ou encore les espaces agricoles dans leurs fonctions multiples.

■ **l'échelle intermédiaire, pour les secteurs à enjeux** : il s'agit de secteurs couvrant de grands ensembles territoriaux, présentant des enjeux transversaux et spécifiques ayant un impact de niveau métropolitain. Certains recouvrent une entité géographique unique (vallée de l'Huveaune, étang de Berre, golfe de Fos), se développent autour d'axes de mobilités importants (axe Fos-A54/plaine de Crau, RD9...), tandis que d'autres correspondent à des espaces urbains majeurs faisant l'objet de mutations, au sein de la ville de Marseille notamment (nord littoral, centre-ville). Pour chacun d'entre eux, des grands principes d'organisation sont fixés en termes d'attractivité économique, d'accessibilité, d'habitat, de transition énergétique et d'environnement. .

■ **l'échelle de la proximité et du cadre de vie** pour les « paysages du quotidien - paysages à (re) qualifier » qui peuvent faire l'objet d'améliorations, dans un objectif global de qualité urbaine, paysagère et architecturale.

## LA COMPÉTENCE « VALORISATION DES PAYSAGES MÉTROPOLITAINS » AU SEIN D'AMP

**Le Projet métropolitain** fixe le cadre de l'action métropolitaine en matière de préservation et de valorisation du « capital-nature ».

**Le Plan de paysage** s'intéresse à la notion d'écotones (les zones de transition – ou lisières – entre deux écosystèmes).

**Le SCoT métropolitain** dans son rôle d'articulation entre documents supra-métropolitains, stratégies métropolitaines et PLU(I), valorise les paysages à toutes les échelles.

## LA LOI CLIMAT ET RÉSILIENCE : RÉDUIRE L'ARTIFICIALISATION DES SOLS

La Loi « Climat et Résilience » et l'objectif de zéro artificialisation nette (ZAN) à l'horizon 2050 vise à mieux prendre en compte les conséquences environnementales lors de la construction et l'aménagement des sols sans pour autant négliger les besoins des territoires en matières de logements, d'infrastructures ou d'activités. Cette limitation de l'artificialisation des sols va impacter directement les paysages du quotidien en régulant la consommation foncière, qu'il s'agisse des nappes de pavillonnaires diffus ou la création des zones commerciales périphériques qui sont désormais réglementés. En effet, plus aucune construction de plus de 10 000 m<sup>2</sup> de surface de vente

ne sera autorisée en périphérie des villes et des espaces naturels ou agricoles. Les créations de zones de moins de 10 000 m<sup>2</sup> devront réunir cinq conditions :

- insertion du projet dans le secteur d'une opération de revitalisation du territoire ;
- continuité avec le tissu urbain ;
- démonstration des qualités environnementales du projet ;
- qualité du dispositif de compensation de l'artificialisation ;
- besoins du territoire.



# PANORAMA DES SITUATIONS PAYSAGÈRES IDENTIFIÉES

## 1. TRÈS URBAIN



Quartiers denses, existants ou en projet en rupture avec le tissu environnant

## 2. AU PIED DES GRANDS ENSEMBLES



Espaces en pieds d'immeubles, en manque d'aménités qui ne jouent plus un rôle de proximité

## 3. RUES PASSANTES



Rues impactées par la vacance commerciale, marquées par des flux constants et du stationnement

## 7. FRONTS DIFFUS



Fin d'urbanisation en interface ville-nature marquée par un front bâti diffus

## 8. LIGNES DE CRÊTE



Rupture dans le paysage, avec une ligne de crête effacée par l'urbanisation

## 9. ÎLOTS ÉCONOMIQUES



Zones monofonctionnelles sans lien avec l'environnement dans lequel elles s'insèrent

## 12. BERGES INACCESSIBLES



Berges peu visibles voire inaccessibles dont la plurifonctionnalité est sous-utilisée (irrigation du territoire, écosystème de ripisylves...)

## 13. PORTES D'ENTRÉE DES ESPACES DE NATURE



Portes d'accès peu lisibles, créant des zones de tension en lien avec la gestion des flux et l'organisation du stationnement

#### 4. QUARTIERS EN QUÊTE DE NATURE



Quartiers très minéralisés disposant de peu d'espaces végétalisés

#### 5. ENCLAVES PAVILLONNAIRES



Lotissements déconnectés de son environnement paysager et urbain

#### 6. FRONTS URBAINS NETS



Fin d'urbanisation en interface ville-nature marquée par un front bâti net

#### 10. POLARITÉS AU PLUS PRÈS DES FLUX



Nouvelles polarités commerciales sur des axes de circulation, concurrençant les commerces de centre-ville

#### 11. ABORDS ROUTIERS ENCOMBRÉS



Abords routiers peu qualitatifs avec une accumulation des supports de publicité et des délaissés routiers

# Des plus urbaines aux plus naturelles

# PROPOSITIONS D' ACTIONS PAR SITUATION PAYSAGÈRE

Chacune des 13 situations paysagères fait l'objet d'une fiche détaillant ses caractéristiques et des pistes d'actions en vue d'améliorer sa qualité paysagère.

## LES CONSTATS

La première partie de la fiche présente un état des lieux de la situation paysagère à travers un schéma de principe, le détail des principaux dysfonctionnements portant atteinte à la qualité du paysage et du cadre de vie et un croquis de mise en situation synthétisant les enjeux paysagers.

Des photos de situations rencontrées sur le territoire métropolitain viennent illustrer les problématiques rencontrées.

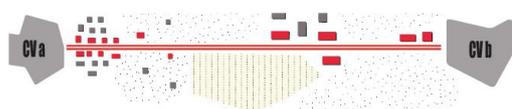
## LES RECOMMANDATIONS

Dans une seconde partie, un tableau de recommandations liste les actions possibles pour améliorer la qualité paysagère. Classées par thématique, elles sont associées à des outils et dispositifs mobilisables par les collectivités et illustrées par des coupes ou croquis de principes d'aménagements pouvant être mis en œuvre pour répondre aux enjeux paysagers.

Pour aller plus loin, des encadrés viennent apporter des précisions sur un outil ou approfondir un sujet en lien avec la situation paysagère.

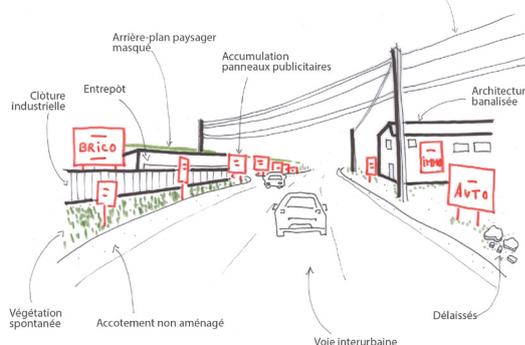
Les recommandations sont complétées par des photos d'exemples de bonnes pratiques.

### > LA SITUATION PAYSAGÈRE SCHÉMATISÉE



- Des axes inter-urbains aux abords peu lisibles et peu rents (bâti, délaissés, friches, réseaux aériens...).
- Des axes très prisés pour l'affichage publicitaire du leur forte fréquentation, notamment aux heures de pointe.
- Des axes interurbains qui ne permettent pas un usage de la voirie sécurisé avec les modes actifs.
- Des axes qui sont dépréciés par un aménagement peu structuré. Les bâtiments sont imbriqués, l'organisation d'ensemble, le paysage en arrière est souvent peu révéler, et les entrées de ville peu identifiées.

### > LES DYSFONCTIONNEMENTS ILLUSTRÉS



### > UN TABLEAU DE RECOMMANDATIONS ET D'OUTILS MOBILISABLES

| RECOMMANDATIONS  | LEVIERS D'AMÉNAGEMENT ET OUTILS MOBILISABLES   |
|--|--|
| <p><b>1 IDENTIFIER LES SÉQUENCES DE L'AXE NÉCESSITANT UNE MISE EN VALEUR OU UNE REQUALIFICATION</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Protéger et mettre en valeur les axes routiers paysagers à intérêt touristique et patrimonial</li> <li>Retrouver des respirations le long de l'axe et des percées visuelles vers le grand paysage</li> <li>Valoriser les éléments identitaires (patrimoine bâti ou végétal)</li> <li>Identifier chaque fonction possible sur les abords (végétation spontanée, cheminements piétons, noues végétales, etc.)</li> <li>Retrouver de la qualité sur les limites des parcelles privées donnant sur l'axe (traitement des clôtures, murets, renaturation des bords de route, retraits/alignements etc.)</li> </ul> | <p><b>PLU(I)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>PADD, OAP et/ou zonage pour préserver les cônes de vue</li> <li>OAP sectorielle (Exemple : OAP Gignac-la-Nerthe sur la RD368 dans le PLUi de Marseille Provence)</li> </ul> <p><b>ÉTUDE ENTRÉE DE VILLE (LOI BARNIER)</b></p> <p><b>ÉTUDE D'AXE</b></p> <p>exemple de la programmation sur la métropole bordelaise du réaménagement des voies principales sous la forme de « Grandes allées métropolitaines » (Gam)</p> <p><b>PLAN PAYSAGE</b></p> <p><b>PLAN DE MOBILITÉ MÉTROPOLITAIN / PLANS LOCAUX DE MOBILITÉ</b></p> |
| <p><b>2 AMÉLIORER LE CONFORT ET LA SÉCURITÉ DE TOUS LES USAGERS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Définir un meilleur partage de la voirie : introduire des aménagements cyclables, des cheminements ombragés... sur l'axe et les zones alentours</li> <li>Maîtriser l'éclairage public, orienter les rayons lumineux uniquement vers le sol et proscrire l'éclairage à proximité directe de la trame verte et bleue.</li> <li>Proposer des aménagements permettant d'assurer une fluidité de circulation</li> </ul>  |  |
| <p><b>3 MAÎTRISER L'USAGE DE LA PUBLICITÉ ET DES ENSEIGNES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Réduire les formats publicitaires, les harmoniser, interdire certains dispositifs, prévoir des règles de densité spécifique</li> <li>Restreindre voire interdire l'affichage publicitaire sur certains axes aux qualités paysagères remarquables</li> <li>Privilégier des dispositifs d'affichage mutualisés</li> <li>Limiter les ruptures d'échelle entre un milieu agro-naturel et une zone d'activités</li> </ul>   |  |

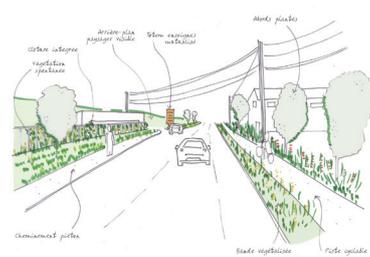
### > UN ENCADRÉ POUR ALLER PLUS LOIN



#### QU'EST-CE QU'UN RLPI ?

Un RLPI, Règlement local de publicité intercommunal, a pour objet de réglementer l'affichage publicitaire, enseignes et pré-enseignes pour toute voie ouverte à la circulation publique. Il a l'obligation d'être plus restrictif que la réglementation nationale. C'est une compétence métropolitaine et il doit être adossé aux PLU(I).

### > DES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ILLUSTRÉS



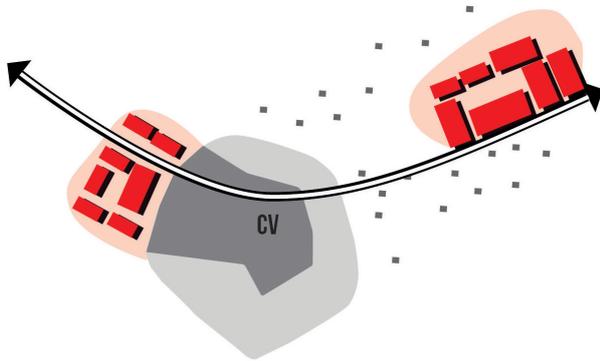
# TRÈS URBAIN

La densité des quartiers est au cœur des enjeux métropolitains : préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers, réponse aux besoins en logements, optimisation du foncier... Situés la plupart du temps dans des zones propices à l'intensification urbaine (proximité des commerces, équipements, bonne accessibilité), ces nouvelles opérations constituent des greffes urbaines et sont porteuses de caractéristiques similaires : hauteurs importantes, forte minéralité, axes larges et circulés, densité élevée...

Au regard des enjeux de sobriété foncière, de renouvellement urbain et de requalification de l'existant notamment en lien avec le changement climatique, se pose la question de la qualité globale de ces quartiers et des « facteurs de réussite » (ou déterminants) à mettre en place tant l'appréciation du cadre de vie est multifactorielle. Au-delà des attentes en termes de mixité et de fonctionnalité, ce n'est pas tant la densité des opérations mais leur insertion paysagère et leurs qualités d'usage qui sont importantes pour leur bonne acceptabilité.



# CONSTATS



## À L'ÉCHELLE DU QUARTIER ET DU LOGEMENT : UNE DENSITÉ MAL VÉCUE

- Des ruptures avec le contexte environnant (formes urbaines et accessibilité) : pas de transitions douces concernant la forme urbaine et manque de connexion avec les aménités.

- Perception difficile de la densité : grandes hauteurs du bâti, l'aspect frontal des façades en bordure directe de la voirie.

- Peu de place pour le piéton : espace public principalement aménagé pour la voiture (voirie, stationnement) et sous-dimensionné par rapport à la densité du bâti.

- Peu ou pas de végétation, ni d'accès à la nature.

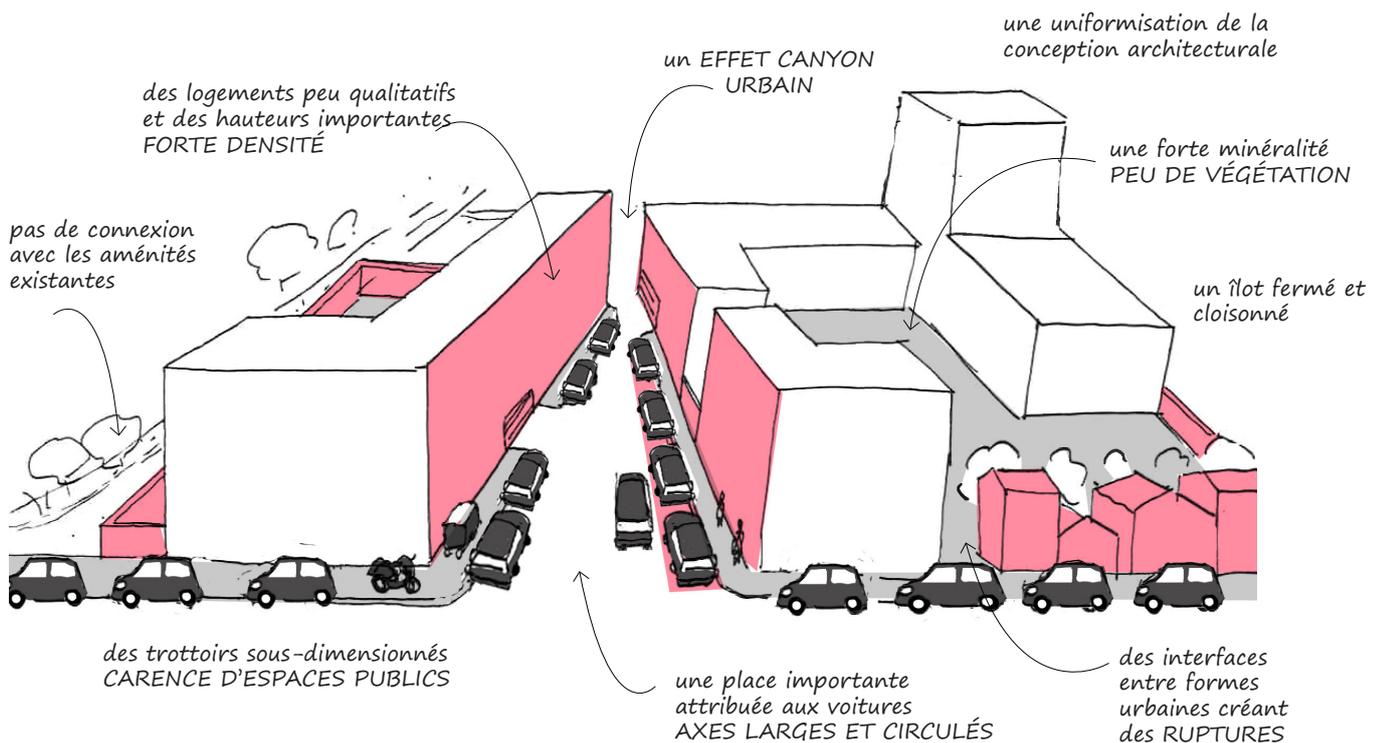
- Une standardisation peu adaptée au contexte climatique : des logements mono-orientés avec peu d'espaces extérieurs, sans conception bioclimatique, des revêtements et une minéralité favorables aux îlots de chaleur urbains, des cœurs d'îlot peu qualitatifs, sans usages définis...

## INSERTION AU CONTEXTE : RUPTURES

- Une absence de «vision projet» : opérations souvent issues d'opportunités foncières sans logique de projet d'ensemble.

- Absence d'une stratégie à l'échelle du territoire concernant l'intégration de ces greffes urbaines : en termes d'accès, de traitement des interfaces, de mutualisation des équipements...

- Impact de ces nouveaux quartiers sur un territoire plus large, notamment sur les circulations et l'accès aux différents services.



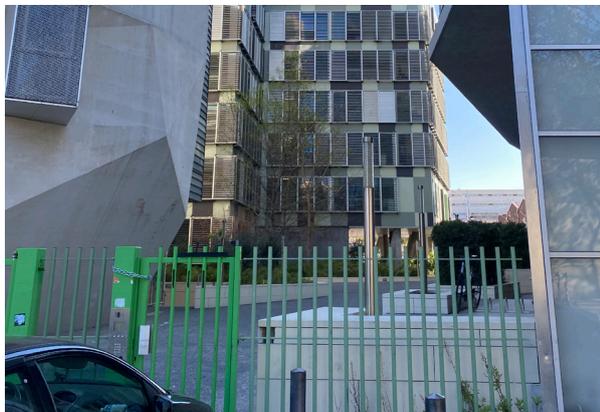
### EFFET DE CANYON URBAIN



### UNE FORTE PRÉSENCE DES VOITURES ET PEU DE VÉGÉTATION



### ESPACES EXTÉRIEURS CLOISONNÉS ET PEU QUALITATIFS



### RUPTURES AVEC LE TISSU ENVIRONNANT



# RECOMMANDATIONS

■ L'objectif est à la fois d'améliorer la qualité de vie de ces opérations d'aménagement denses et d'assurer la bonne intégration urbaine et paysagère des futurs secteurs de renouvellement urbain : que ce soit par rapport à leur insertion dans l'environnement, les options architecturales et typologies privilégiées mais aussi au regard de la prise en compte des enjeux de la ville résiliente (nature en ville, cycle de l'eau, urbanisme-santé).

| RECOMMANDATIONS  | LEVIERS D'AMÉNAGEMENT ET OUTILS MOBILISABLES  |
|--|---|
| <p><b>1 METTRE EN ŒUVRE UNE INTENSIFICATION URBAINE DANS LES SECTEURS LES PLUS PROPICES ET LES INTÉGRER DANS UNE STRATÉGIE URBAINE ÉLARGIE</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Identifier les secteurs les plus propices : desserte performante en transport collectif, réduction des risques, des nuisances et des pollutions (nuisances sonores, pollution de l'air, pollution des sols), tissu urbain vieillissant...</li> <li>• Veiller à maintenir un équilibre entre densification et nature en ville et une bonne accessibilité aux aménités urbaines</li> <li>• Développer des aménagements cyclables et piétons afin de privilégier les déplacements en modes actifs et non les déplacements automobiles</li> <li>• Assurer la couture urbaine avec les tissus urbains limitrophes</li> </ul>                  | <p><b>PLAN DE MOBILITÉ MÉTROPOLITAIN / PLANS LOCAUX DE MOBILITÉ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zone de bonne / très bonne desserte</li> </ul> <p><b>PLU(I)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Renouvellement urbain / évolution des tissus urbains</li> <li>• Servitudes de mixité sociale</li> </ul>   |
| <p><b>2 AMÉLIORER LA QUALITÉ ARCHITECTURALE ET PAYSAGÈRE</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Adapter les formes bâties au contexte (variation des échelles, densité et épannelage des hauteurs)</li> <li>• Surélever le bâti pour une optimisation de l'espace</li> <li>• Traiter qualitativement les limites (murets/clôtures) et les transitions paysagères</li> <li>• Maintenir des cônes de vue vers le grand paysage</li> <li>• Développer les espaces publics et aménager des espaces libres paysagers ouverts au public</li> <li>• Renforcer la présence du végétal</li> <li>• Réorganiser le stationnement pour stopper les grands linéaires de voiture : par exemple, privilégier des séquences qui permettent des porosités visuelles</li> <li>• Aménager en prenant en compte l'accessibilité PMR</li> </ul> | <p><b>PLU(I)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Règlement</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Maintenir / Augmenter la végétalisation des parcelles en intégrant un coefficient de pleine terre ou un coefficient de biotope</li> <li>- Protéger la végétation remarquable</li> </ul> </li> <li>• <b>OAP sectorielle</b> qui traite qualitativement le secteur en mutation et qui affine sa couture avec les tissus limitrophes</li> <li>• <b>OAP thématique</b> sur l'intégration urbaine, architecturale et paysagère des nouvelles constructions</li> </ul> <p><b>OPÉRATIONS D'AMÉNAGEMENT</b> (convention d'aménagement, ZAC, PUP, lotissement...) intégrant un cahier de prescriptions</p> <p><b>CHARTE DE LA CONSTRUCTION</b></p> <p><b>CHARTE DE L'ARBRE / GUIDE DE VÉGÉTALISATION DES ESPACES PUBLICS</b></p> <p><b>URBANISME TACTIQUE ET OPÉRATIONNALITÉ</b></p> <p>Par exemple :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sécurisation du système circulatoire, apaisé par endroits pour permettre des traversées piétonnes</li> <li>• Implantation de pistes cyclables en site propre sur des séquences stratégiques</li> <li>• Maîtrise du temps de stationnement avec des zones d'arrêt-minute pour assurer une rotation rapide des véhicules</li> </ul> |
| <p><b>3 DÉVELOPPER LES PERFORMANCES ENVIRONNEMENTALES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mettre en œuvre une gestion des eaux pluviales privilégiant l'infiltration in situ (pleine terre, revêtement de sol perméable...)</li> <li>• Rechercher la sobriété énergétique (développement de typologies bâties compactes) et la production d'énergie renouvelable (panneaux photovoltaïques en toiture par exemple)</li> <li>• Mettre en œuvre des matériaux favorables au confort d'été et qui limitent le stockage de la chaleur.</li> <li>• Maîtriser l'éclairage public, orienter les rayons lumineux uniquement vers le sol et proscrire l'éclairage à proximité directe de la trame verte et bleue.</li> <li>• Prévoir des espaces suffisamment dimensionnés pour le stockage des déchets.</li> </ul>              | <p><b>PLU(I)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>OAP thématique</b> sur le bioclimatisme et le cycle de l'eau (exemples : OAP Santé et bien être au quotidien du PLUi du Pays d'Aix, OAP Qualité architecturale et formes urbaines de Marseille Provence...)</li> </ul> <p><b>CHARTE DE LA CONSTRUCTION</b></p> <p><b>SCHÉMA DIRECTEUR DE L'ÉCLAIRAGE (SDE) EN COURS D'ÉLABORATION</b></p> <p><b>SCHÉMA DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT DE LA LUMIÈRE (SDAL)</b></p>  |



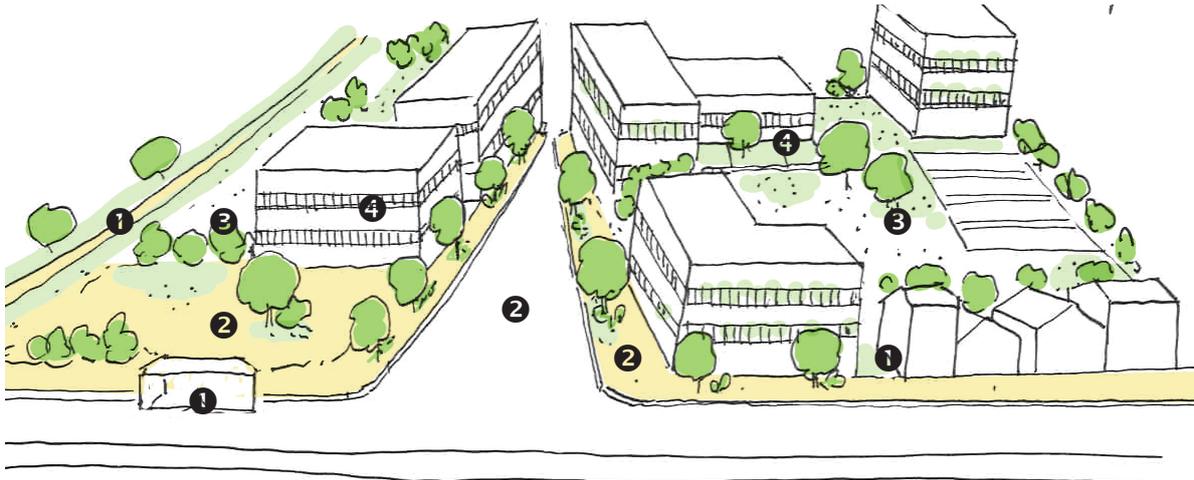
# DES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT POUR AMÉLIORER LES ESPACES TRÈS URBAINS

## 1 INSERTION AU CONTEXTE

- connexion avec les aménités existantes à proximité (voie verte, aménagement de berges, parc...)
- insertion dans le réseau de transports en communs structurants (tramway, métro, BHNS...)
- gestion des interfaces entre les formes urbaines

## 2 À L'ÉCHELLE DU QUARTIER

- trottoirs larges et plantés
- espaces publics et place pour le piéton : création d'un jardin de quartier/ square avec jeux d'enfants
- zone de circulation apaisée



## 3 À L'ÉCHELLE DE L'OPÉRATION

- îlot ouvert / bioclimatisme
- espaces libres qualitatifs : plantés, désimper-méabilisés, avec des usages (jardin partagé, zone de rencontre, jeux pour enfants, équipements sportifs...)
- connexion de l'opération vers les espaces publics aménagés
- implantation des bâtiments en lien avec le site

## 4 À L'ÉCHELLE DU LOGEMENT

- logements traversants
- espaces extérieurs pour chaque logement (terrasses, jardins en rez-de-chaussée, etc.)



## QU'EST-CE QU'UN CAHIER DE PRESCRIPTIONS ?

Le cahier de prescriptions est un outil complémentaire au PLU(l) destiné à accompagner la réflexion des opérateurs quant à l'impact urbain et environnemental de leurs projets. Il vient compléter le règlement par des recommandations et des conseils éclairants sur les choix de conception des projets. Généralement élaboré par la collectivité à la suite d'études urbaines et environnementales approfondies, ce cahier de prescriptions vise à présenter l'ensemble des thématiques à étudier préalablement au dépôt d'une autorisation d'urbanisme, afin d'atteindre les qualités urbaines, paysagères et environnementales à la hauteur des ambitions attendues sur ce site.

Le cahier de prescriptions a donc pour vocation de garantir la cohérence globale d'une opération, mais aussi d'élever le niveau d'exigence de la collectivité

exemple - CAUE du Lot - le paysage des zones d'activités



# EXEMPLES DE RÉFÉRENCES

## RUPTURE / COUTURE



Bordeaux



Esplanade Nelson Mandela - Lyon - © www.lyon-partdieu.com

## PRÉSENCE DE LA NATURE



ZAC le jardin des éléments - Villeurbanne - © Atelier Roche

## TRANSITIONS DOUCES DES HAUTEURS



Ilot 3B - Euroméditerranée - Marseille

## CHEMINEMENTS PIÉTONS VÉGÉTALISÉS



Marseille

## LOGEMENTS AVEC ESPACES EXTÉRIEURS



Le quartier des défensions - Aubagne

## ESPACES PUBLICS QUALITATIFS, LOGIQUE DE PROJET



Maille 2 - Miramas - © www.s-c-u.fr



Maille 2 - Miramas - © www.s-c-u.fr

# AU PIED DES GRANDS ENSEMBLES

Les « grands ensembles » ont été construits pour répondre à la crise du logement de l'après-guerre. Ces formes urbaines de grande échelle se composent de barres et/ou de tours d'habitations organisées sur un socle, tantôt très urbain, tantôt très paysager selon leur localisation sur le territoire métropolitain, et peuvent aussi intégrer des petits commerces voire des équipements. Morceaux de ville à part entière, ces ensembles ont une identité architecturale et urbaine forte, souvent en rupture avec le contexte urbain proche.

Mais l'évolution des modes de vie et notamment le développement de l'usage de la voiture ont vu les zones de stationnement remplacer les espaces végétalisés, les aménités disparaître et les délaissés se multiplier. Si ces ensembles ont aujourd'hui nettement perdu en qualité, leurs caractéristiques intrinsèques, tels que les grands espaces (imperméabilisés ou verts), les placettes, les cheminements piétons, etc. leur confèrent un fort potentiel paysager et écologique dans le cadre de la transition environnementale.



# CONSTATS

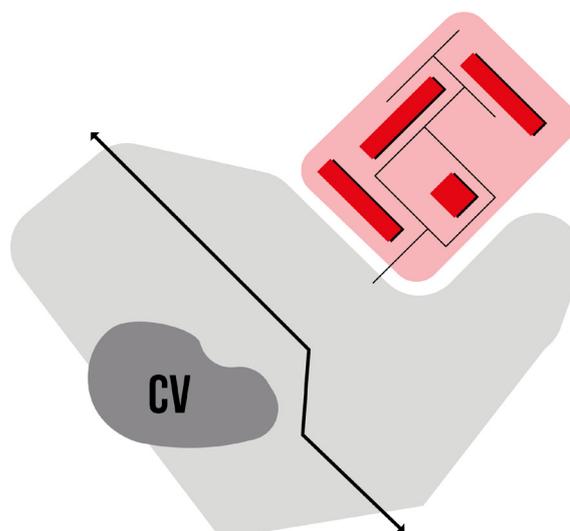
■ Peu d'accroches et de continuités avec les tissus environnants, ce qui les met à l'écart, quand ils ne deviennent pas de véritables enclaves. Des quartiers à distance des polarités urbaines et pas toujours bien desservis par les transports collectifs.

■ Des espaces extérieurs qui concentrent des enjeux divergents (sécurité, entretien, etc.) et une gestion compliquée pour des copropriétés aux capacités financières limitées.

■ Une place principalement donnée à la voiture : espaces calibrés pour la voiture, larges voiries «routières» qui fragmentent l'espace et accentuent l'effet de vide, un stationnement qui investit les pieds des édifices jusqu'aux plus petits délaissés.

■ Des espaces communs largement minéralisés, peu ou pas entretenus, qui ont beaucoup perdu en qualité d'usage : continuités piétonnes contraintes, espaces végétalisés peu entretenus, ambiance uniforme.

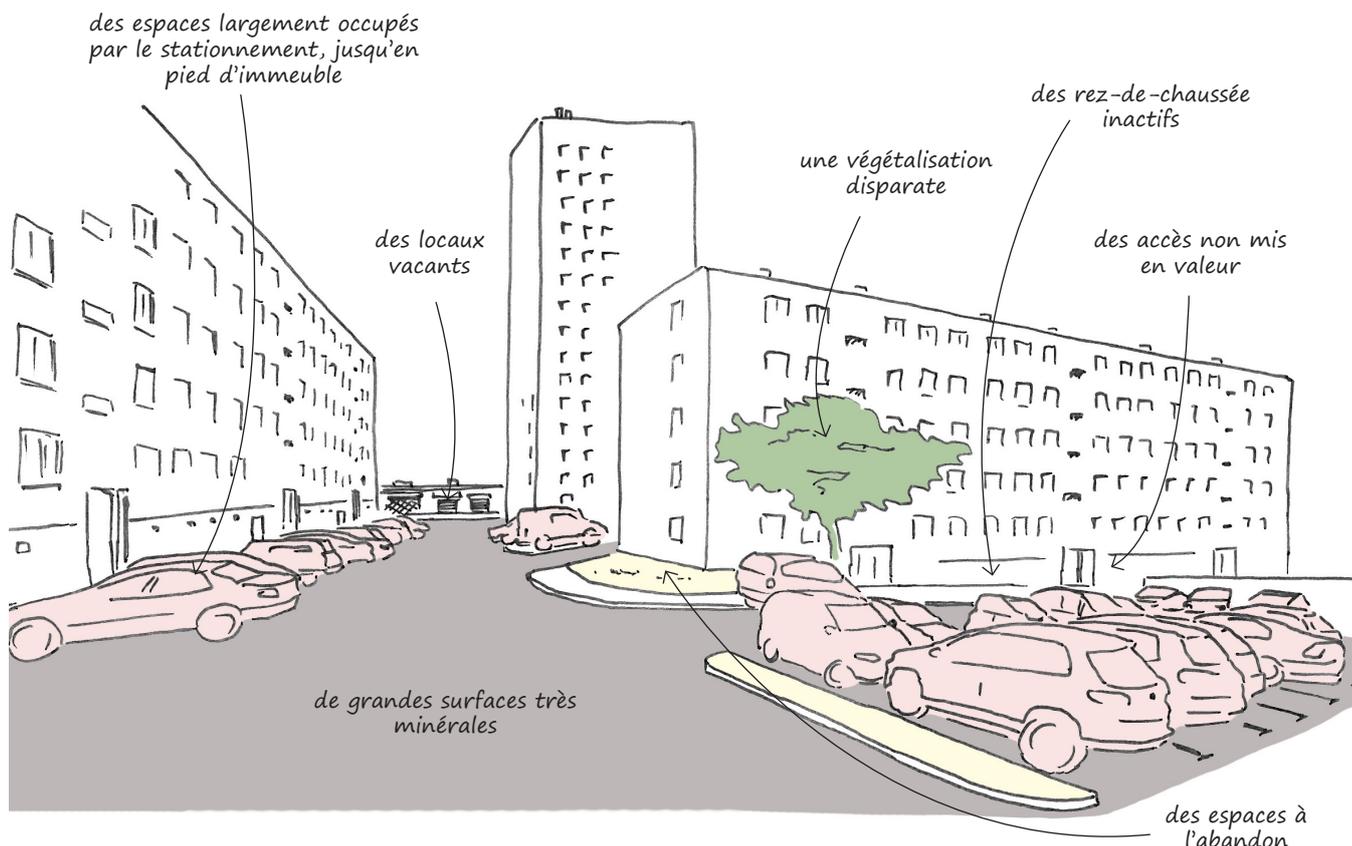
■ Des qualités paysagères (socle et composition) qui se sont dégradées au fil du temps et des essences qui ne sont plus adaptées dans un contexte de changement climatique.



■ Des pieds d'immeubles peu animés et peu qualifiés : rez-de-chaussée souvent aveugles (socle, garages, caves, etc.), absence de traitement architectural spécifique, pas de mixité fonctionnelle, entrées peu lisibles, trottoirs étroits, etc.

■ Des aménités et commerces de proximité essentiels à la vie de ces quartiers qui se dégradent ou deviennent vacants.

■ Une imperméabilisation couplée à des espaces verts rares, un chemin de l'eau souvent oublié, autant d'éléments qui favorisent les phénomènes d'îlot de chaleur.



### DES AMÉNITÉS PEU QUALITATIVES OU INEXISTANTES



### DES PIEDS D'IMMEUBLES ARIDES, PEU ANIMÉS ET SANS TRAITEMENT PAYSAGER



### DES ESPACES COMMUNS PEU QUALITATIFS ET À FAIBLE VALEUR D'USAGES



### DES ESPACES TRÈS IMPERMÉABILISÉS ET OCCUPÉS ESSENTIELLEMENT PAR LA VOITURE



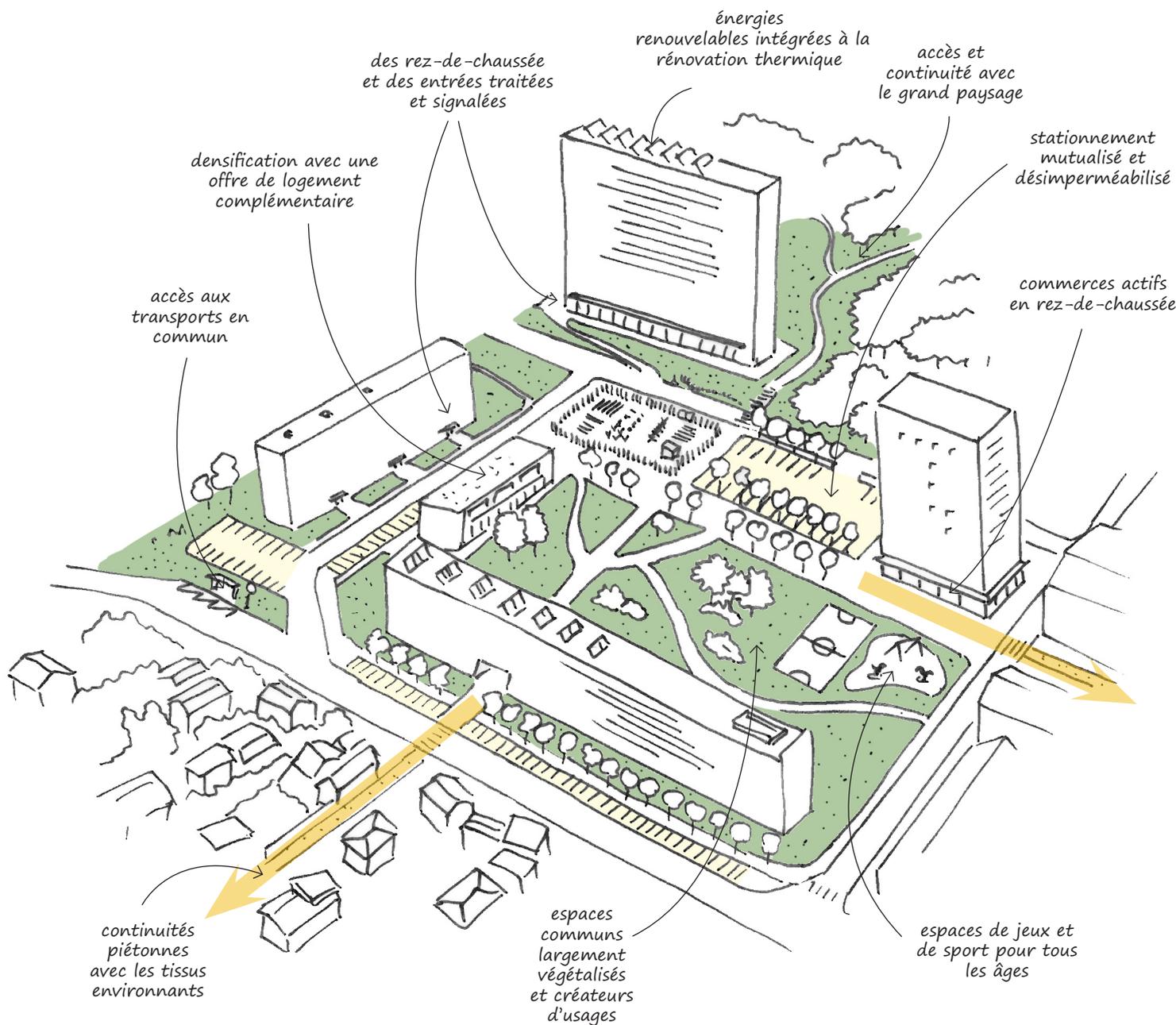
# RECOMMANDATIONS

■ L'objectif est de retrouver une qualité d'habiter à l'échelle du quartier pour une meilleure transition entre l'urbain et logement.

| RECOMMANDATIONS  | LEVIERS D'AMÉNAGEMENT ET OUTILS MOBILISABLES  |
|--|---|
| <p><b>1 MIEUX INSÉRER LES GRANDS ENSEMBLES DANS LA TRAME URBAINE</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Intégrer ces quartiers dans les projets de développement et d'attractivité de la métropole</li> <li>• Identifier le rôle de chaque quartier dans la trame verte et bleue</li> <li>• Améliorer la desserte en transport collectif pour mieux relier ces quartiers aux polarités urbaines (équipements, centralités, zones d'emplois, etc.)</li> <li>• Améliorer la traversabilité de ces ensembles et les continuités, à l'échelle urbaine comme à l'échelle locale</li> <li>• Élargir la programmation de ces espaces</li> </ul>   | <p><b>PLU(I)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Zonage</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Inscrire des emplacements réservés pour la création de cheminements piétons et pour la création de nouvelles voies</li> </ul> </li> <li>• <b>Règlement / OAP thématique</b> sur la préservation et la restauration de la Trame Verte et Bleue (TVB)</li> </ul> <p><b>RÉTROCESSION DE VOIRIES PRIVÉES AU PUBLIC</b></p>   |
| <p><b>2 ACCOMPAGNER L'ÉVOLUTION DE CES ESPACES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Définir la valeur patrimoniale, urbaine et bioclimatique de ces ensembles pour mieux envisager leur évolution (potentiel de densification, de surélévation, de démolition, conditions de rénovation...)</li> <li>• Reconstituer le parcellaire pour mieux identifier et gérer les espaces à vocation publique</li> <li>• Rendre possible l'évolution de certains espaces communs en espaces extérieurs privatifs (ex : pieds d'immeubles en jardins privés)</li> <li>• Diversifier les typologies de logement</li> <li>• Développer une mixité fonctionnelle favorable à la diversité sociale</li> <li>• Utiliser les surfaces de toiture pour le développement des énergies renouvelables</li> <li>• Aménager en prenant en compte l'accessibilité PMR</li> </ul>   | <p><b>PLU(I)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>OAP sectorielles</b> pour améliorer certains secteurs</li> <li>• <b>OAP thématique</b> sur la qualité des espaces non bâtis et l'urbanisme bioclimatique</li> </ul> <p><b>LABELLISATION (ÉCO-QUARTIER, PATRIMOINE DU XXÈME SIÈCLE... )</b></p> <p><b>DRIT DE PRÉEMPTION COMMERCIALE</b></p>  |
| <p><b>3 REQUALIFIER LES ESPACES COMMUNS EN RENFORÇANT LES USAGES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Reconfigurer les espaces en prenant en compte les usages existants (aménités, logiques de déplacement, flux naturels, etc.) et en diversifiant les usages récréatifs (jeux pour enfants, jardins potagers et partagés, agrès sportifs...).</li> <li>• Rendre à nouveau lisibles les espaces urbains et non urbains et limiter les délaissés</li> <li>• Renforcer les liaisons douces</li> <li>• Bien calibrer les zones de stationnement pour redévelopper les espaces verts</li> <li>• Mieux délimiter l'espace public de l'espace privé</li> <li>• Prendre en compte le confort thermique dans les aménagements (orientation au vent, ombrage...)</li> <li>• Renforcer la qualité des espaces communs intérieurs (cages d'escaliers, etc.)</li> </ul>  | <p><b>PLU(I)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• OAP thématique</li> <li>• ER pour création d'espaces verts et d'espaces publics</li> <li>• Palette végétale</li> </ul> <p><b>URBANISME TACTIQUE ET OPÉRATIONNALITÉ</b></p> <p>Par exemple :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sécurisation du système circulaire, apaisé par endroits pour permettre des traversées piétonnes</li> <li>• Implantation de pistes cyclables en site propre sur des séquences stratégiques</li> </ul> <p><b>PLAN GUIDE</b></p> <p>des espaces publics et privés non bâtis</p> <p><b>CHARTRE DE LA CONSTRUCTION</b></p>  |
| <p><b>4 RETROUVER UNE QUALITÉ PAYSAGÈRE ET UN SOL PERMÉABLE POUR RAMENER LA FRAÎCHEUR</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Désimperméabiliser les espaces de stationnement</li> <li>• Favoriser les espaces de pleine terre et revégétaliser en diversifiant les strates végétales et les types/ambiances d'espaces verts</li> <li>• Choisir une palette végétale adaptée (espèces locales demandant peu d'entretien et répondant aux enjeux du changement climatique)</li> <li>• Adopter la gestion différenciée des espaces verts</li> <li>• Encourager un écoulement naturel des eaux pluviales (noues, fossés...) et leur infiltration in situ</li> <li>• Maîtriser l'éclairage public notamment dans une logique de sobriété de l'éclairage. Orienter les rayons lumineux uniquement vers le sol, proscrire l'éclairage à proximité directe de la trame verte et bleue et interdire l'éclairage direct sur les cours d'eau</li> </ul> | <p><b>PLU(I)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Règlement</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Augmenter la végétalisation des parcelles en intégrant un coefficient de pleine terre ou un coefficient de biotope</li> <li>- Inscrire des emplacements réservés pour création d'espaces verts</li> </ul> </li> <li>• <b>OAP thématique</b> sur le cycle de l'eau, la biodiversité...</li> <li>• OAP sectorielle</li> <li>• <b>Règlement / OAP thématique</b> sur la préservation et la restauration de la Trame Verte et Bleue (TVB)</li> <li>• Palette végétale</li> </ul> <p><b>CHARTRE PAYSAGÈRE ET ARCHITECTURALE</b></p> <p><b>CHARTRE DE L'ARBRE / GUIDE DE VÉGÉTALISATION DES ESPACES PUBLICS</b></p> |



## DES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT POUR REQUALIFIER LES PIEDS DES GRANDS ENSEMBLES



### QU'EST-CE QU'UNE CHARTE DE L'ARBRE ?

La charte de l'arbre est un document de référence et de communication quant à la valorisation du patrimoine arboré en ville. Dans un contexte de réchauffement climatique, les arbres représentent un atout pour le rafraîchissement et la qualité de l'air de nos quartiers. Mais ils sont aussi soumis à de nombreuses pressions urbaines : développement contraint, densification, imperméabilisation, pollution...

La charte définit des engagements pour mieux préserver, augmenter, restaurer et gérer ce patrimoine végétal. Elle vise, entre autres, à réaffirmer le rôle de l'arbre et plus largement du végétal en ville, à remettre l'arbre au centre des décisions d'aménagement et de traitement de l'espace public, à en faire un vecteur majeur de nature et de biodiversité, à développer une culture commune de l'arbre en ville...



# EXEMPLES DE RÉFÉRENCES

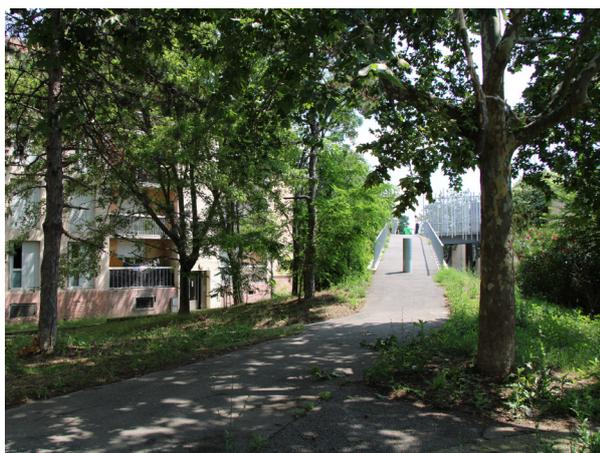
## DES PIEDS D'IMMEUBLES VÉGÉTALISÉS ET DES CHEMINEMENTS IDENTIFIÉS



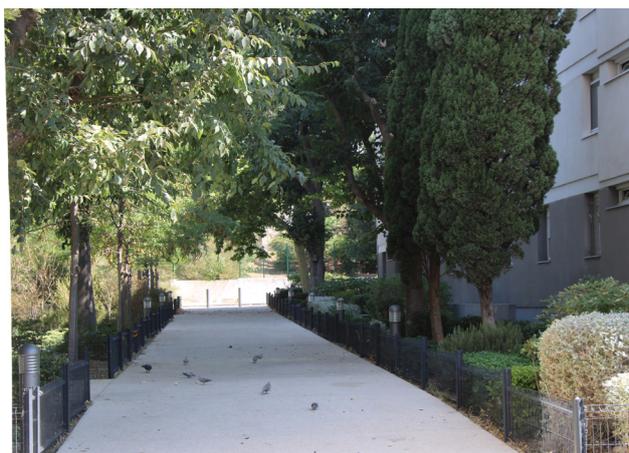
Vitrolles



Aix-en-Provence



Aix-en-Provence



Marseille

## DES ESPACES PARTAGÉS SUPPORTS D'USAGES



Vitrolles



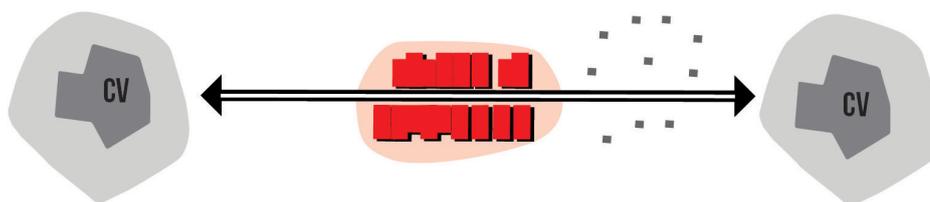
Aix-en-Provence

# RUES PASSANTES

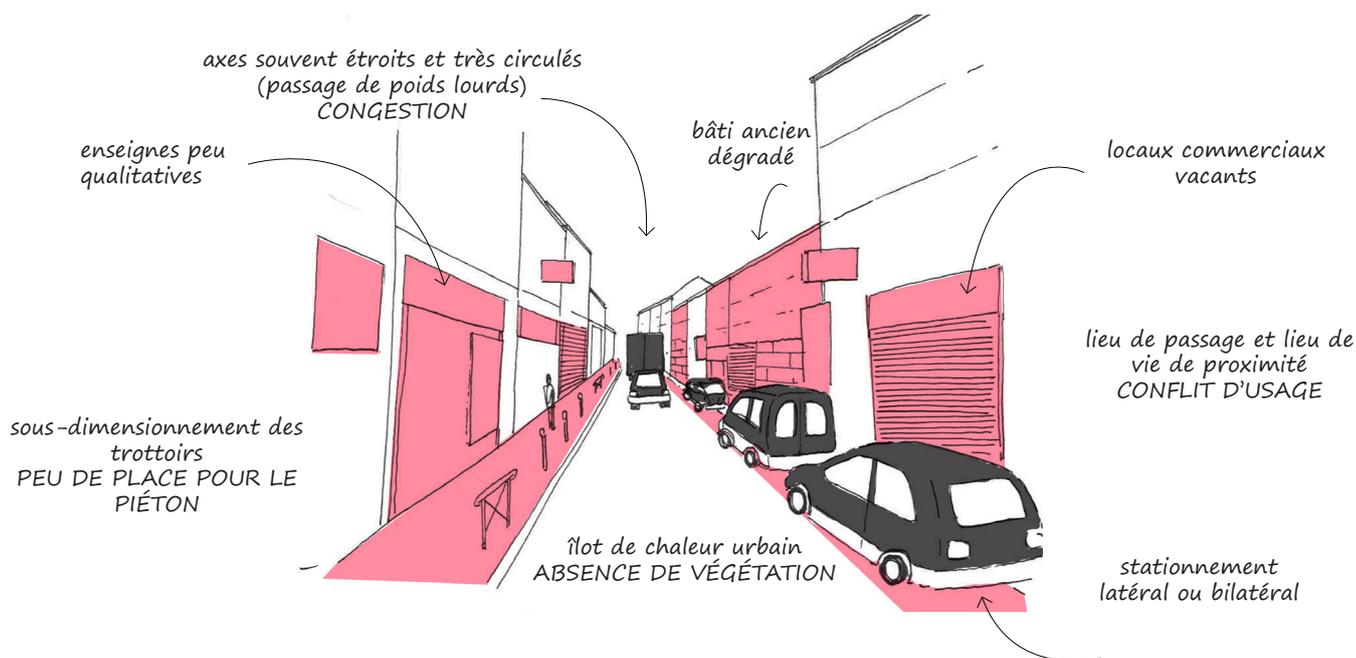
Les rues qui traversent les centres anciens des villes et villages sont des éléments structurants du paysage métropolitain. Caractérisées par un tissu imbriqué, de type «villageois», avec une dimension patrimoniale forte, elles sont constituées de rez-de-chaussée commerciaux souffrant d'une baisse de dynamisme qui impactent leur vitalité. Souvent peu plantés, avec des trottoirs étroits, et une place importante accordée à la voiture, ces axes supportent aussi des flux trop importants, peu compatibles avec les fonctions urbaines de proximité. Avec le développement des commerces, des équipements et des services de proximité en périphérie (qui a l'avantage d'offrir une meilleure accessibilité en voiture), ces axes historiques ont perdu peu à peu leur attractivité et deviennent des rues traversées et passantes. Pourtant le partage de la rue et des espaces publics entre les différents usagers, la présence de fonction de proximité et d'animation constituent des enjeux majeurs pour ces villes et villages afin de redonner toute sa place à la vie urbaine locale.



# CONSTATS



- D'anciennes rues vivantes et commerçantes devenues des rues de passage, en perte de dynamisme.
- Un tissu ancien patrimonial peu valorisé : rez-de-chaussée et façades peu entretenus (manque de valorisation / rénovation de ces axes).
- Une vacance commerciale importante couplée à une dégradation des cellules commerciales et une mauvaise visibilité de ces dernières.
- Des locaux commerciaux inadaptés par rapport aux besoins des commerçants.
- Pas assez de place accordée à la nature, paysage minéral important et très rarement planté ou végétalisé.
- Des rues étroites pourtant support de flux importants (passage de poids lourds, congestion...).
- Une place importante accordée à la voiture (circulation et stationnement) et peu aux modes actifs (piéton, vélo...).
- Un conflit d'usage entre lieu de passage (arrêt pour commerces) / lieu de transit / lieu de vie : différentes façons d'appréhender ces rues.
- Des nuisances sonores et une pollution de l'air importantes liées au passage des véhicules.
- Une configuration génératrice d'îlots de chaleur urbains.



## DES ESPACES PUBLICS DÉDIÉS À LA VOITURE



## DES COMMERCES EN DIFFICULTÉ



## DES TROTTOIRS ENCOMBRÉS ET SOUS-DIMENSIONNÉS

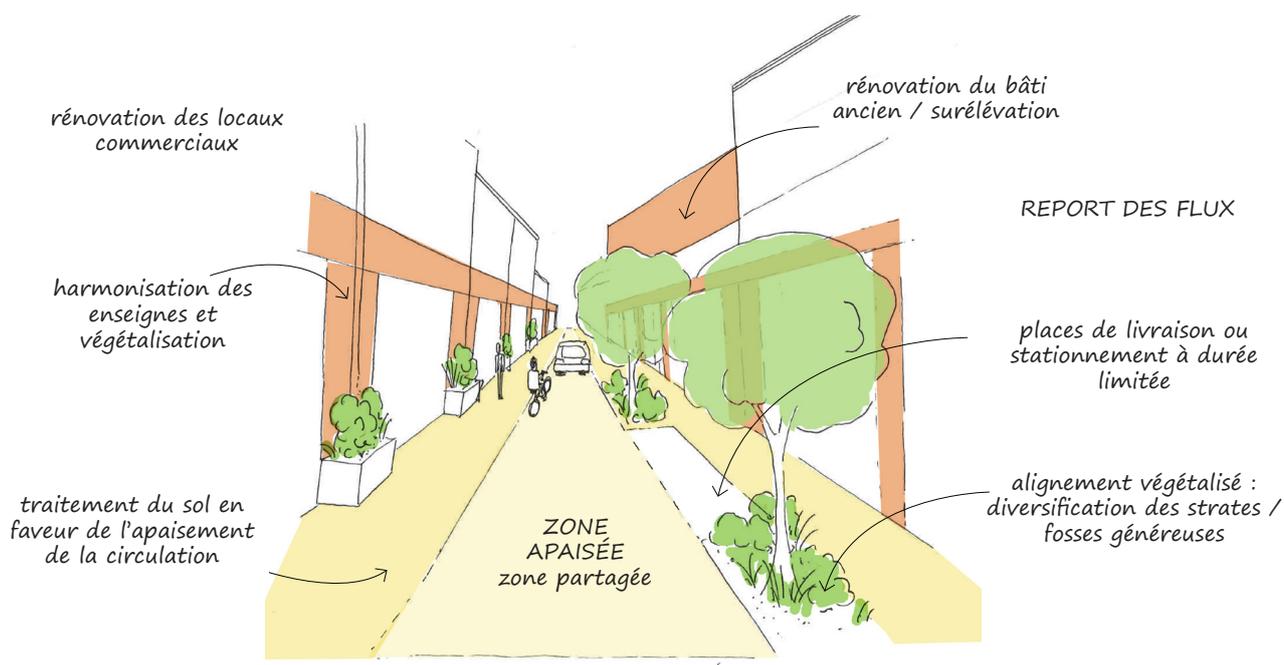


# RECOMMANDATIONS

■ L'objectif est de trouver le juste équilibre pour ces axes structurants au regard de leur situation (dans un noyau villageois, dans une centralité de proximité, dans un village-rue...) : que ces rues retrouvent des fonctions de proximité, d'animation et de centralité afin qu'elles redeviennent des espaces agréables et accueillants pour leurs usagers.

| RECOMMANDATIONS  | LEVIERS D'AMÉNAGEMENT ET OUTILS MOBILISABLES   |
|--|--|
| <p><b>1 REQUALIFIER ET APAISER L'AXE EN PRENANT EN COMPTE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Définir un meilleur partage de la voirie afin d'améliorer le confort et la sécurité de tous les usagers, notamment les modes actifs.</li> <li>• Aménager en prenant en compte l'accessibilité PMR.</li> <li>• Privilégier la création de circulations piétonnes confortables plutôt que le stationnement devant les commerces.</li> <li>• Privilégier le stationnement de courte durée et si l'axe est suffisamment large, organiser le stationnement vélo.</li> <li>• Redistribuer le stationnement vers des parkings aux abords de l'axe en assurant l'accessibilité piétonne aux commerces.</li> <li>• Intégrer les enjeux de nature en ville, cycle de l'eau dans le projet de requalification pour répondre aux enjeux de lutte face au changement climatique : générer de l'ombre, infiltrer et/ou guider l'eau de pluie...</li> </ul>   | <p><b>PROJET DE REDYNAMISATION COMMERCIALE</b></p> <p><b>FONDS D'INTERVENTION POUR LES SERVICES, L'ARTISANAT ET LE COMMERCE (FISAC)</b></p> <p><b>URBANISME TACTIQUE ET OPÉRATIONNALITÉ</b></p> <p>Par exemple :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Apaisement de la voirie avec des dispositifs incitant à ralentir, sécurisation des aménagements piétons.</li> <li>• Implantation d'aménagement cyclable dont pistes séparées de la chaussée sur des séquences stratégiques.</li> <li>• Maîtrise du temps de stationnement avec des zones d'arrêt-minute pour assurer une rotation rapide des véhicules.</li> </ul> <p><b>DÉMARCHE ENVIE DE VILLE</b></p> <p><b>PERMIS DE VÉGÉTALISER</b></p> |
| <p><b>2 CONFORTER LA DYNAMIQUE COMMERCIALE</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Favoriser la diversification de l'offre commerciale et les commerces de proximité et le développement de l'artisanat créatif et des tiers-lieux en facilitant la reconfiguration des locaux commerciaux.</li> <li>• Renforcer la concentration spatiale de l'offre commerciale pour lui donner une meilleure lisibilité.</li> <li>• Valoriser les locaux commerciaux en requalifiant les devantures et les façades.</li> <li>• Intégrer un équipement en lieu et place d'une cellule commerciale vacante.</li> <li>• Opérer une politique forte en faveur de l'activité commerciale des rues passantes en accompagnant financièrement les porteurs de projets et en favorisant l'organisation d'événements festifs.</li> <li>• Inciter les propriétaires à la rénovation de leurs biens.</li> <li>• Stopper le développement de zones commerciales ou cellules commerciales en périphérie ou entrée de ville afin d'éviter de concurrencer l'offre des rues passantes ou de la déplacer vers ces zones.</li> </ul> | <p><b>RLPI</b></p> <p><b>PLU(I)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Règlement</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Maîtriser les changements de destination</li> <li>- Inscrire des linéaires commerciaux adaptés</li> </ul> </li> </ul> <p><b>DAACL (DOCUMENT D'AMÉNAGEMENT ARTISANAL, COMMERCIAL ET LOGISTIQUE) DU SCOT</b></p> <p><b>DROIT DE PRÉEMPTION COMMERCIALE</b></p> <p><b>CHARTRE DE DEVANTURE COMMERCIALE</b></p>   |
| <p><b>3 METTRE EN ŒUVRE UN PROJET URBAIN, ÉCONOMIQUE ET SOCIAL DE REVITALISATION</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Valoriser le patrimoine bâti et paysager.</li> <li>• Lutter contre la vacance des logements et des locaux d'activités.</li> <li>• Réhabiliter les friches urbaines (locaux, immeubles de bureau...).</li> </ul>  | <p><b>OPÉRATION DE REVITALISATION DE TERRITOIRE (ORT)</b></p>  |

## DES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT POUR AMÉLIORER LA QUALITÉ DES RUES PASSANTES



### DÉMARCHE « ENVIE DE VILLE »

Non éligible au dispositif national Action Cœur de Ville, la Métropole d'Aix-Marseille-Provence a initié sa propre démarche d'intervention sur les centres-villes appelée « Envie de ville ». Prônant une vision décloisonnée des acteurs et des outils, son objectif est de décliner une stratégie partenariale à l'échelle de l'ensemble des centres de la métropole. Conforter les « raisons d'aller en centre-ville » et plus largement repenser la place du centre dans le système territorial apparaissent comme des priorités pour le territoire.

Le dispositif Envie de Ville permet aux porteurs de projet de disposer d'un guichet unique de coordination et d'orientation de l'action publique pour accompagner leurs projets dans un objectif de redynamisation des centres urbains de la Métropole. Les projets accompagnés répondent aux trois grands enjeux suivants : un centre-ville qui répond aux besoins des usagers, un centre-ville apaisé et attractif, un centre-ville résilient face aux enjeux environnementaux.



### QU'EST QU'UNE CHARTE DE DEVANTURE COMMERCIALE

Les devantures commerciales, par leur présence et leur diversité, composent et animent le paysage de la rue. Un traitement qualitatif et harmonieux de ces rez-de-chaussée contribue donc grandement à la qualité du cadre de vie. Dans un objectif de valorisation de rues commerçantes, il est possible pour la collectivité de se doter d'une charte de devanture

commerciale appliquée dans un périmètre défini. À destination des propriétaires et des commerçants, ce document contient des recommandations précises pour le traitement qualitatif et les dimensions des devantures commerciales : les enseignes, les stores, les matériaux, les couleurs, l'éclairage...



# EXEMPLES DE RÉFÉRENCES

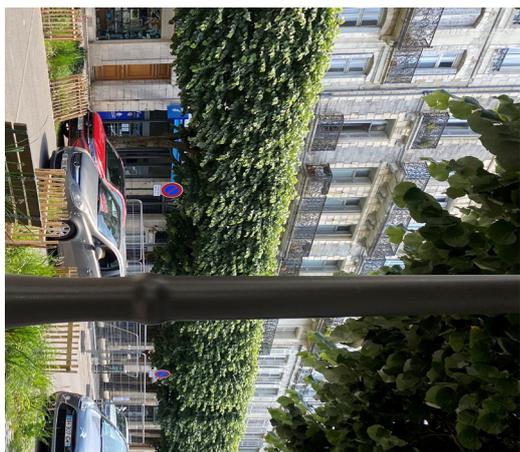
UN TRAITEMENT DE L'ESPACE PUBLIC QUI RÉDUIT LA PLACE DE LA VOITURE ET FAVORISE LA DÉAMBULATION



Cours Forbin - Gardanne



Cours Carnot - Châteaurenard



Rue Tiers - Bayonne



Rue Edouard Herriot - Lyon

EXPÉRIMENTATION DE NOUVEAUX USAGES



La Canebière - Marseille



Barcelone

# QUARTIERS EN QUÊTE DE NATURE

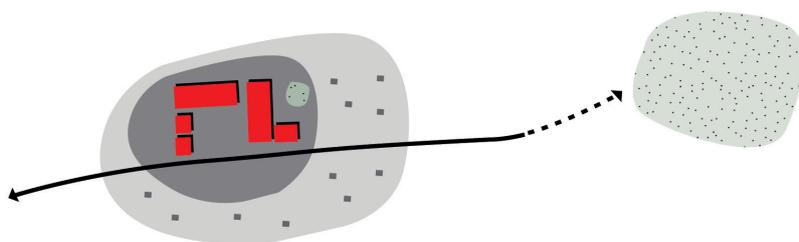
Qu'il s'agisse des jardins, parcs, alignements d'arbres ou encore des interfaces boisées en lisière urbaine, la nature est omniprésente au quotidien et constitue un marqueur du territoire de la métropole.

Or ces dernières décennies, la logique économique a pris le pas sur l'intégration urbaine et la qualité paysagère des immeubles de logements. Dans la majorité des opérations récentes et dans un souci de rentabilité, la constructibilité de la parcelle est optimisée au maximum, l'artificialisation des sols est très importante et les espaces extérieurs sont réduits aux espaces de stationnement.

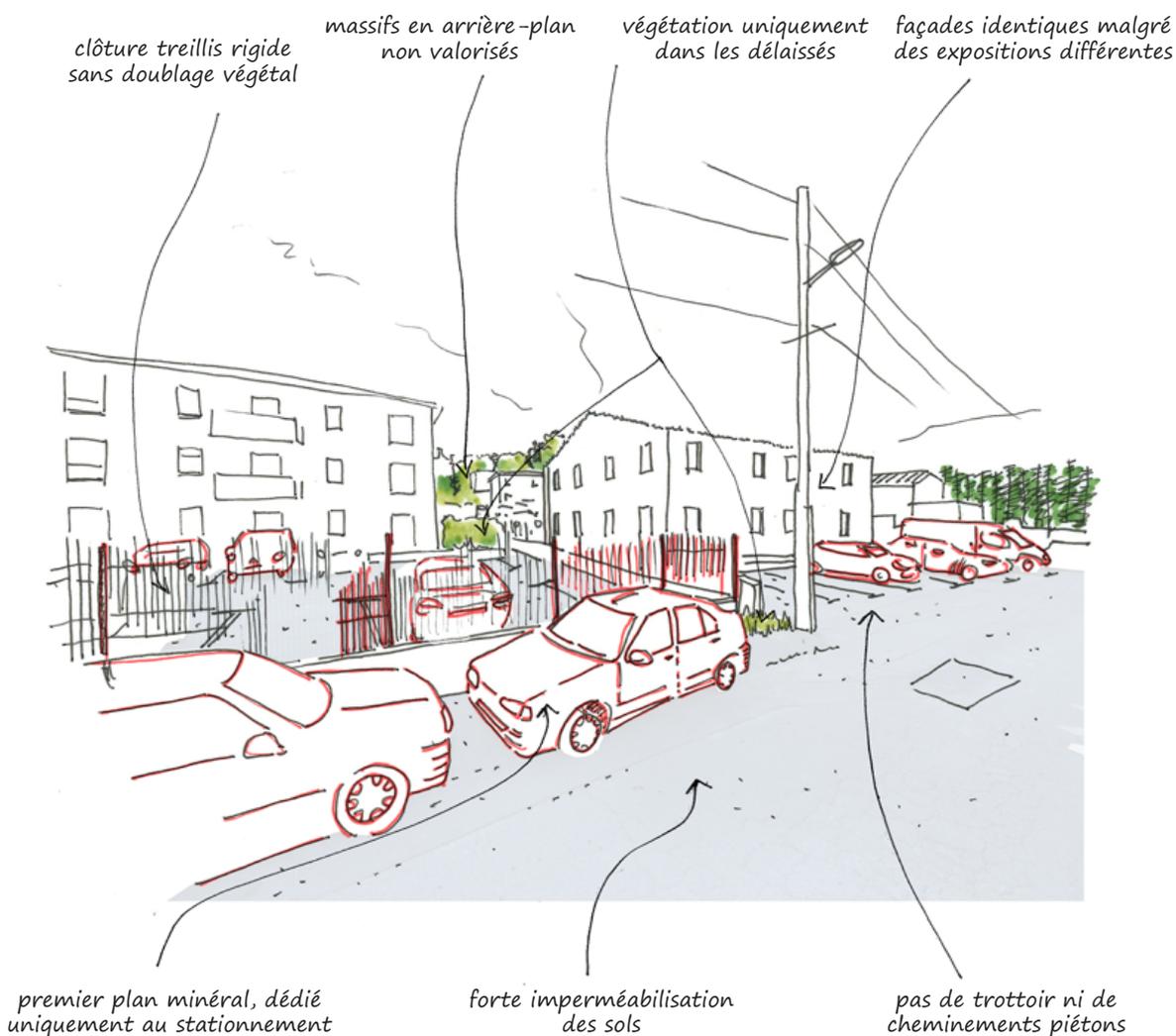
Élément déterminant du cadre de vie et pourvoyeuse de nombreuses aménités (contribution au bien-être et à la santé des habitants, réduction des pollutions visuelles et sonores, participation aux continuités écologiques), cette nature constitue aussi un gage d'acceptabilité de la densité urbaine qui est un enjeu fort pour demain, notamment dans un contexte de changement climatique et de résilience face aux crises.



# CONSTATS



- Une forte standardisation des opérations de logements collectifs neufs qui appauvrit les paysages et fait disparaître les spécificités territoriales.
- Une logique de rentabilité économique de la production de logements qui prend le dessus sur la qualité architecturale, au dépens notamment du confort de vie dans l'habitat.
- Une artificialisation des sols très importante due aux logiques de rentabilité qui poussent les opérateurs à densifier les parcelles au maximum, laissant peu de place et d'ambitions aux aménagements paysagers souvent limités aux espaces résiduels.
- Des espaces non bâtis dédiés quasi-exclusivement aux stationnements, laissant peu de place aux surfaces végétalisées et de pleine terre.
- Des interfaces impensées : un manque de traitement qualitatif et de cohérence entre l'espace privé et l'espace public, peu voire pas d'intégration avec le bâti environnant couplée avec des différences de gabarit importante.



## UNE STANDARDISATION DES OPÉRATIONS



## UN MANQUE DE TRAITEMENT DE L'INTERFACE ENTRE LE BÂTI ET LE CONTEXTE DE LA RUE



## DES ESPACES PRIVÉS EXTÉRIEURS DÉDIÉS À LA CIRCULATION ET AU STATIONNEMENT



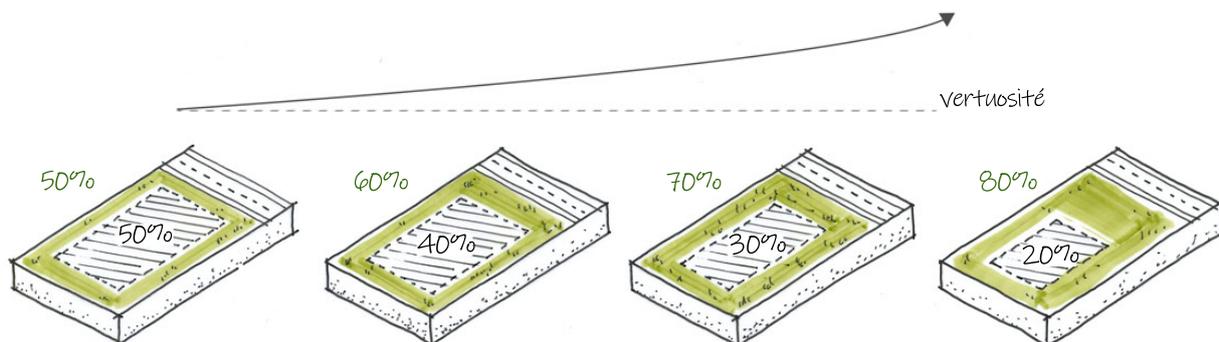
# RECOMMANDATIONS

■ L'objectif est de mieux intégrer les espaces de nature dans les nouvelles opérations immobilières et de favoriser un traitement qualitatif des espaces extérieurs.

| RECOMMANDATIONS  | LEVIERS D'AMÉNAGEMENT ET OUTILS MOBILISABLES  |
|--|---|
| <p><b>1 RÉDUIRE L'IMPACT DU STATIONNEMENT</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Réduire le nombre de places de stationnements et encourager la mutualisation des espaces de stationnement.</li> <li>• Développer toutes les alternatives à la voiture individuelle : covoiturage, transports en commun, modes actifs.</li> <li>• Favoriser le stationnement en sous-sol, condensé dans l'emprise du bâtiment pour limiter l'imperméabilisation des sols lorsque c'est possible.</li> <li>• Favoriser les revêtements perméables et encourager la végétalisation des aires de stationnement aériennes.</li> </ul> <p><b>2 AMÉLIORER LA QUALITÉ ARCHITECTURALE ET PAYSAGÈRE</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Augmenter la proportion des espaces en pleine terre ou espaces paysagers.</li> <li>• Favoriser la création de masses végétales plutôt que des bandes résiduelles.</li> <li>• Soigner l'aménagement des espaces extérieurs (cheminements, reculs végétalisés).</li> <li>• Traiter les limites (murets/clôtures), les transitions paysagères et prendre en compte les ouvertures de cônes de vue.</li> <li>• Gérer les eaux pluviales de manière à favoriser leur infiltration in situ et favoriser un traitement paysager du chemin de l'eau.</li> <li>• Dédier un pourcentage de l'opération aux aménagements paysagers et aux espaces communs : traitement des franges, espaces publics, équipements/jardins partagés...</li> <li>• Aménager en prenant en compte l'accessibilité PMR.</li> </ul> | <p><b>PLAN DE MOBILITÉ MÉTROPOLITAIN / PLANS LOCAUX DE MOBILITÉ</b></p> <p><b>PLU(I)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Règlement</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Inscrire des exigences en matière de nombre de places de stationnement et d'aménagement des espaces de stationnement</li> <li>- Bonus de constructibilité pour les projets diminuant leurs surfaces imperméables</li> </ul> </li> </ul> <p><b>PLU(I)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Règlement</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Augmenter la végétalisation des parcelles en intégrant un coefficient de pleine terre ou un coefficient de biotope</li> </ul> </li> <li>• <b>OAP thématique</b> sur la nature en ville et le cycle de l'eau</li> <li>• <b>Règlement / OAP thématique</b> sur la préservation et la restauration de la Trame Verte et Bleue (TVB)</li> </ul> <p><b>URBANISME TACTIQUE ET OPÉRATIONNALITÉ</b></p> <p>Par exemple :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sécurisation du système circulatoire, apaisé par endroits pour permettre des traversées piétonnes</li> <li>• Implantation de pistes cyclables en site propre sur des séquences stratégiques</li> <li>• Maîtrise du temps de stationnement avec des zones d'arrêt-minute pour assurer une rotation rapide des véhicules</li> </ul> <p><b>OPÉRATIONS D'AMÉNAGEMENT</b> (convention d'aménagement, ZAC, PUP, lotissement...) intégrant une charte paysagère et architecturale exigeante en matière d'insertion paysagère</p> <p><b>CHARTE DE LA CONSTRUCTION</b></p> <p><b>CHARTE DE L'ARBRE / GUIDE DE VÉGÉTALISATION DES ESPACES PUBLICS</b></p> <p><b>PERMIS DE VÉGÉTALISER</b></p> |
| <p><b>3 AMÉLIORER LES PERFORMANCES ENVIRONNEMENTALES DES BÂTIMENTS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Contextualiser chaque opération: son rapport à la géographie, son rapport à la ville, la place de la nature en ville.</li> <li>• Privilégier les orientations par rapport au soleil. Traiter les façades de façons différentes en fonction de leurs orientations.</li> <li>• Utiliser des dispositifs de protection solaire et de protection au vent.</li> <li>• Privilégier les bâtiments de faible épaisseur permettant la création de logements traversants.</li> <li>• Privilégier une architecture et des formes urbaines compactes et des matériaux biosourcés.</li> <li>• Maîtriser l'éclairage public, notamment dans une logique de sobriété de l'éclairage.</li> <li>• Orienter les rayons lumineux uniquement vers le sol, proscrire l'éclairage à proximité directe de la trame verte et bleue et interdire l'éclairage direct sur les cours d'eau.</li> <li>• Prévoir des espaces suffisamment dimensionnés pour le stockage des déchets.</li> </ul>  | <p><b>PLU(I)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Règlement</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Augmenter la végétalisation des parcelles en intégrant un coefficient de pleine terre ou un coefficient de biotope</li> <li>- Mettre en place un bonus de constructibilité si le bâtiment répond à des critères de performance énergétique élevés</li> </ul> </li> <li>• <b>OAP thématique</b> sur le bioclimatisme.</li> </ul> <p><b>CHARTE DE LA CONSTRUCTION</b></p> <p><b>AIDES FINANCIÈRES POUR LA RÉNOVATION ÉNERGÉTIQUE</b></p> <p><b>SCHEMA DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT DE LA LUMIÈRE (SDAL)</b></p> <p><b>SCHEMA DIRECTEUR DE L'ECLAIRAGE (SDE)</b></p>  |

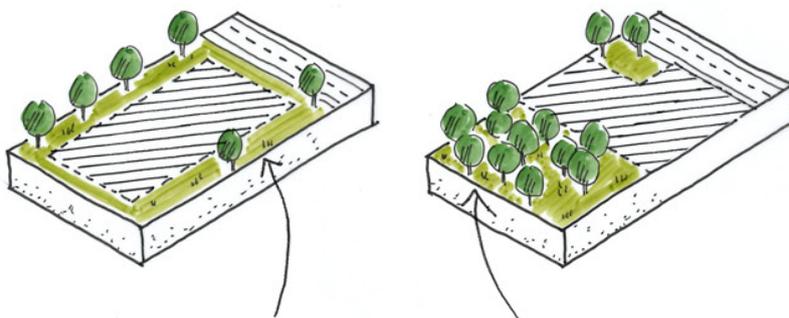


## LA PLACE DE LA NATURE DANS LES PROJETS : UNE RÉGLEMENTATION QUANTITATIVE



Des coefficients inefficaces : le schéma montre qu'en apparence généreux, un ratio d'espace libre de 50% de la parcelle s'avère nettement insuffisant pour créer un effet de masse végétale.

Les espaces paysagers systématiquement relégués en périphérie de la parcelle : contrainte par des logiques économiques, la surface maximum bâtie au sol sera complètement utilisée, laissant le minimum réglementaire aux espaces libres.



STRICTE APPLICATION RÉGLEMENTAIRE  
espaces libres résiduels, repoussés en périphérie de la parcelle

OBJECTIF A RECHERCHER  
création de masses boisées



Assumer une hauteur plus importante pour dégager les sols : à surface de plancher constante, accroître la hauteur du bâti permet d'obtenir des espaces verts généreux.



### QU'EST-CE QU'UN PERMIS DE VÉGÉTALISER ?

Les premiers permis de végétaliser ont fait leur apparition en France en 2015. Il s'agit d'un dispositif qui permet à chacun d'installer des plantations sur l'espace public.

La végétalisation des espaces urbains, notamment des plus denses, contribue à la lutte contre les îlots de chaleur urbain, à l'amélioration de la qualité de l'air et au renfort de la biodiversité urbaine. Le permis de végétaliser a aussi l'avantage de créer des liens entre les habitants qui sont amenés à se rencontrer, jardiner ensemble et profiter d'une ville plus jolie et plus accueillante.

La Commune peut encadrer la végétalisation à l'aide d'une charte définissant par exemple une liste de plantes autorisées, des lieux d'implantation... et peut même aller jusqu'à proposer des kits de végétalisation à ses administrés. Ce dispositif présente également le double avantage d'être peu coûteux pour la collectivité et d'être accepté par les habitants puisqu'il est de leur propre initiative.



# EXEMPLES DE RÉFÉRENCES

## JARDINS DÉBORDANTS, RECLS ARBORÉS ET ENTRÉES VÉGÉTALISÉES



Allauch



Bordeaux - © ANMA



Marseille - © Battesti Associés



Aix-en-Provence



Bordeaux



Volonnes



Marseille



Meyreuil

## LA VILLE JARDIN, UNE JUSTE DENSITÉ



# ENCLAVES PAVILLONNAIRES

L'habitat pavillonnaire s'est largement développé sur le territoire métropolitain à partir des années 1970 durant lesquelles il était encouragé par des politiques publiques incitatives. Souvent réalisée sous la forme d'un lotissement, la maison individuelle présente des qualités d'habitat non négligeables : cadre de vie apaisé, surface d'habitat plus généreuse, accès à un jardin, intimité plus importante, etc.

Cependant, le développement des lotissements s'est souvent fait au mépris des caractéristiques paysagères et géomorphologiques locales : découpage parcellaire s'affranchissant de la topographie, ensemble non traversable constitués de voiries en boucle ou en impasses, formes bâties et langage architectural standardisés, etc. En rupture avec les continuités paysagères et bâties existantes, ces lotissements pavillonnaires sont des enclaves déconnectées de leur environnement, ce qui n'est pas sans conséquences sur les paysages, les déplacements ou même l'exposition des personnes aux risques naturels.



# CONSTATS

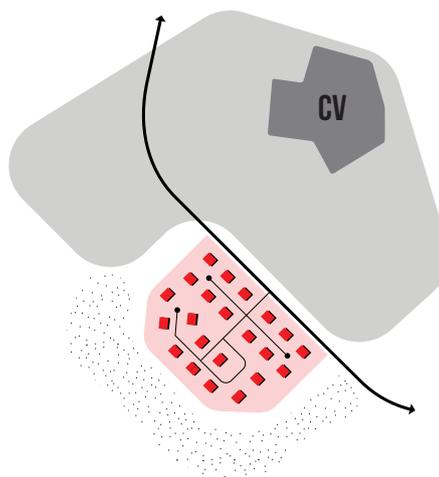
■ Des espaces peu « traversables » et sans continuités. Un maillage viaire incomplet et souvent organisé en impasse ou en raquette avec une entrée unique, qui favorise l'usage de la voiture. Une résidentialisation progressive avec des quartiers « qui se ferment » par la mise en place de barrières.

■ Des connexions avec les tissus urbains alentours souvent inexistantes : absence de cheminements piétons, de liaisons inter-lotissement, etc. Des quartiers qui viennent faire coupure entre le centre ville et les espaces naturels de part leur localisation en périphérie. Des fractures sociales qui s'amplifient à l'échelle des quartiers et de la ville.

■ Un « espace public » dédié à la voiture se limitant à des voiries surdimensionnées et à des zones de stationnement.

■ Des espaces fortement imperméabilisés, peu végétalisés et aménagés a minima. La rareté des espaces partagés limite la mixité des usages et les interactions sociales à l'échelle du quartier.

■ Des formes urbaines peu denses, reproduites à l'identique et qui ne tiennent pas compte de l'orientation optimale liée à l'ensoleillement et aux vents dominants,

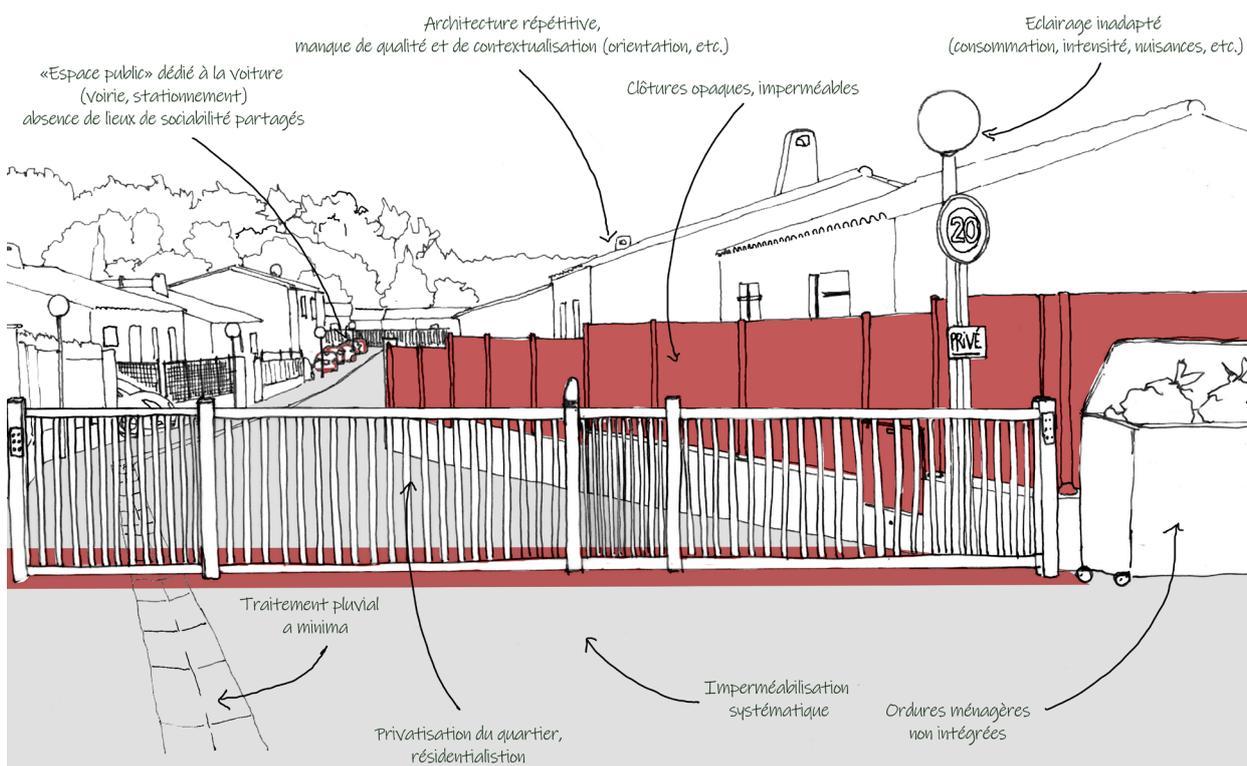


qui banalisent ainsi le paysage.

■ Un traitement des espaces privés/collectifs peu qualitatif (clôtures, murets) avec une standardisation du végétal (ex : haies de troène, de pyracantha, laurier amande).

■ Des franges non traitées et représentant parfois une rupture paysagère forte, notamment en bordure des espaces naturels/agricoles.

■ Des continuités écologiques fragilisées : un parcours de l'eau souvent peu perceptible (imperméabilisation du sol, limites privatives non perméables...), qui renforcent l'exposition au risque inondation, un éclairage non régulé qui perturbe la faune locale...



### DES LIMITES PRIVATIVES SANS POROSITÉS ET PEU QUALITATIVES



### DES REVÊTEMENTS IMPERMÉABLES ET DES ESPACES EXTÉRIEURS DÉDIÉS À LA VOITURE



### DES ESPACES DE TRANSITION OUBLIÉS ET DES FRANGES NON AMÉNAGÉES



### DES QUARTIERS NON TRAVERSABLES : MISE EN IMPASSE ET RÉSIDENTIALISATION

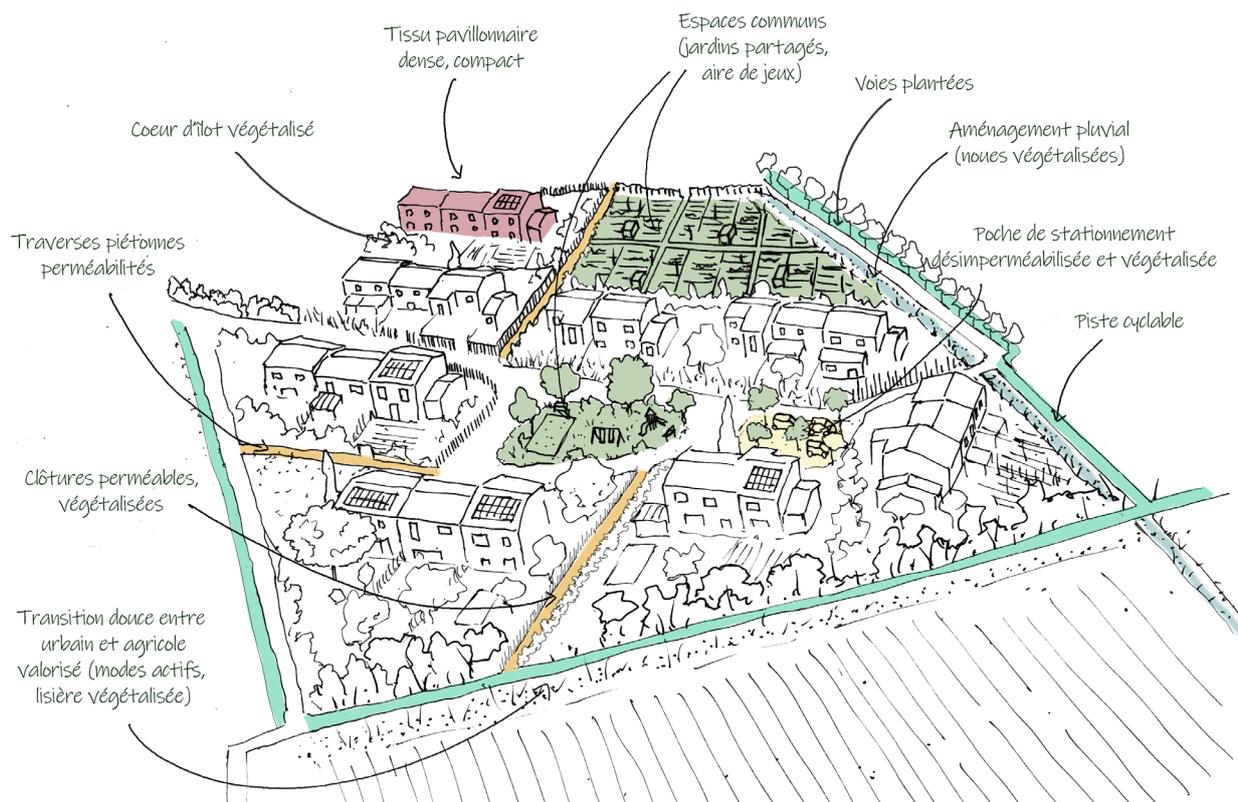


# RECOMMANDATIONS

■ L'objectif est de reconnecter ces zones à leur environnement et de renforcer leur qualité paysagère et environnementale intrinsèque pour améliorer leur résilience.

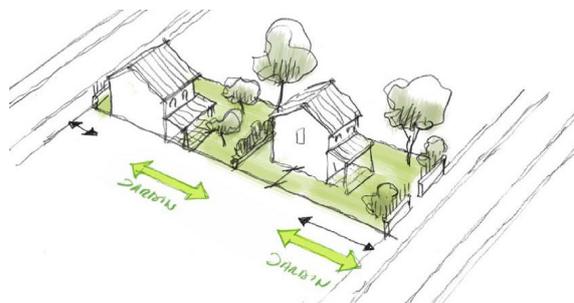
| RECOMMANDATIONS  | LEVIERS D'AMÉNAGEMENT ET OUTILS MOBILISABLES   |
|--|--|
| <p><b>1 CONNECTER LE TISSU PAVILLONNAIRE À SON ENVIRONNEMENT ET DÉVELOPPER LES MOBILITÉS ACTIVES</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Traiter les franges extérieures du lotissement.</li><li>• Créer des cheminements entre l'enclave pavillonnaire et les centralités voisines.</li><li>• Créer des liaisons vers les espaces naturels et agricoles à proximité.</li><li>• Supprimer au maximum les impasses.</li><li>• Lutter contre la fermeture des lotissements.</li><li>• Intégrer à la voirie les circulations piétonnes et cyclables .</li><li>• Créer un maillage piéton complémentaire à la voirie pour raccourcir les parcours.</li><li>• Développer les modes actifs et les équipements associés : stationnement et borne de réparation vélo, borne de recharge VAE, etc.</li><li>• Aménager en prenant en compte l'accessibilité PMR.</li></ul> | <p><b>PLU(I)</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Règlement</b></li><li>• <b>Zonage</b><ul style="list-style-type: none"><li>- Inscrire des emplacements réservés pour la création de cheminements piétons et pour la création de nouvelles voies.</li></ul></li><li>• <b>OAP thématique</b> sur le traitement des interfaces ville-nature.</li><li>• <b>OAP sectorielles</b> sur certaines enclaves pavillonnaires présentant de forts enjeux (mutations attendues, projets à proximité...).</li></ul> <p><b>RÉTROCESSION DE VOIRIES À LA COLLECTIVITÉ</b></p> <p><b>PLAN DE MOBILITÉ (PDM)</b></p> <p><b>PLAN DE PAYSAGE MÉTROPOLITAIN</b></p> <p><b>PLU(I)</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Règlement</b></li><li>• <b>Zonage</b><ul style="list-style-type: none"><li>- Inscrire des emplacements réservés pour la création d'espaces publics</li><li>- Inscrire des EVP (Espaces Verts Protégés)</li></ul></li><li>• <b>OAP thématique</b></li><li>• <b>Palette végétale</b></li></ul> <p><b>RÈGLEMENT DE LOTISSEMENT</b></p> |
| <p><b>3 RENDRE CES ZONES MOINS SENSIBLES AUX RISQUES NATURELS ET AUGMENTER LEUR PERMÉABILITÉ ÉCOLOGIQUE</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Désimperméabiliser les espaces de stationnement.</li><li>• Renforcer la trame verte et bleue et les reconnecter à une trame paysagère plus large</li><li>• Favoriser les clôtures perméables aux eaux de ruissellement et à la biodiversité.</li><li>• Encourager un écoulement naturel des eaux pluviales (noues, fossés, calades...) et leur infiltration au plus près de l'endroit où elles tombent.</li><li>• Favoriser un pavillonnaire orienté pour permettre un ensoleillement optimal.</li></ul>   | <p><b>PLU(I)</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Règlement</b></li><li>• <b>Zonage</b><ul style="list-style-type: none"><li>- Inscrire des emplacements réservés pour la création d'espaces verts et d'espaces publics.</li></ul></li><li>• <b>OAP thématique</b> sur le cycle de l'eau, la biodiversité...</li><li>• <b>Règlement / OAP thématique</b> sur la préservation et la restauration de la Trame Verte et Bleue (TVB) et de la Trame Noire (TN).</li><li>• <b>Palette végétale</b></li></ul>  |
| <p><b>4 ANTICIPER LES ÉVOLUTIONS POSSIBLES DES ENCLAVES PAVILLONNAIRES FACE À L'ÉVOLUTION DES MODES DE VIE</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Maîtriser la densification.</li><li>• Rendre possible l'évolution des typologies de logement et permettre la mixité fonctionnelle.</li><li>• Favoriser une rénovation thermique des bâtiments s'appuyant sur les principes du bioclimatisme et contribuant à une meilleure qualité architecturale et paysagère.</li></ul>   | <p><b>PLU(I)</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Règlement</b><ul style="list-style-type: none"><li>- Intégrer un coefficient de pleine terre ou un coefficient de biotope.</li><li>- Autoriser les destinations type équipements et services compatibles avec l'habitat.</li></ul></li><li>• <b>OAP sectorielles</b> sur certaines enclaves pavillonnaires présentant de forts enjeux (mutations attendues, projets à proximité...).</li></ul> <p><b>CAHIER DE RECOMMANDATIONS ARCHITECTURALES, URBAINES ET PAYSAGÈRES</b></p> <p><b>RÈGLEMENT DE LOTISSEMENT</b></p>  |

## DES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT POUR REQUALIFIER LE TISSU PAVILLONNAIRE



### LE « PAVILLONNAIRE ORIENTÉ »

« De façon plus marginale, le territoire propose une forme de tissu pavillonnaire vernaculaire, dite orientée, qui apporte une réponse pragmatique aux enjeux climatiques. L'implantation sur la parcelle du pavillon n'obéit pas à une logique d'opposition binaire retrait/alignement, continu/discontinu, mais au sens pratique. Le jardin est positionné au sud pour favoriser l'ensoleillement et le bâti au nord pour abriter du mistral. Ces spécificités qualifient positivement le paysage de la rue et de l'îlot. Ce type de pavillonnaire est notamment présent à Marseille. »



Source : Projet de paysage de la Métropole AMP - Avril 2019



### QU'EST-CE QU'UN RÈGLEMENT DE LOTISSEMENT ?

Le règlement de lotissement est un document d'urbanisme comprenant les règles d'urbanisme applicables au lotissement avec une valeur réglementaire (ces règles peuvent être beaucoup plus strictes que celles prévues par le PLU). Il permet de fixer des règles sur l'emploi de

matériaux, l'implantation bâti, l'aspect extérieur des constructions, sur les clôtures, les plantations, etc. Il existe également un cahier des charges du lotissement qui est un document de droit privé et qui fixe les droits et les obligations des propriétaires.



# EXEMPLES DE RÉFÉRENCES

## VOIRIE PAYSAGÉE ET STATIONNEMENT INTÉGRÉ



Rognes



Saint-Cannat

## PERMÉABILITÉS : CLÔTURES ET CHEMINEMENTS PIÉTONS



Venelles



Rognes



Lambesc

## ESPACES PARTAGÉS ET LISIÈRES



Bourges



Simiane-Collongue



Velaux

# FRONTS URBAINS NETS

Les limites d'urbanisation sont tantôt floues ou nettes, lâches ou compactes et ont un impact plus ou moins important sur la structuration du territoire métropolitain, sa perception et sa pratique.

Les fronts urbains nets résultent d'opérations plutôt récentes profitant d'opportunités foncières en continuité de poches déjà urbanisées et visant à répondre à une demande croissante de logements. Si leurs limites sont conformes aux découpages fonciers administratifs ou réglementaires, elles ne tiennent souvent pas compte des lignes de force du paysage. Le choix des formes urbaines et parfois même du langage architectural sont faits sans lien avec l'espace ouvert alentour, faisant des limites des espaces de confrontation plus que d'interaction.

Aujourd'hui, l'espace ouvert ne doit plus être perçu comme de la réserve foncière. Il est nécessaire de traiter la transition entre l'espace urbain et l'espace agro-naturel qui devient une limite d'urbanisation pérenne.



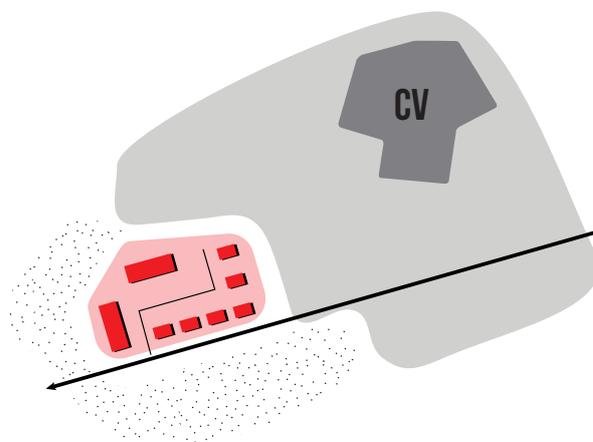
# CONSTATS

■ Des nouveaux quartiers aux formes urbaines denses, aux volumes bâtis très visibles et imposants, constituant des fronts denses avec peu de porosité qui entrent en confrontation avec l'espace environnant et ne se greffent pas aux tissus urbains limitrophes. Un langage architectural en rupture avec le contexte.

■ Des opérations «ex-nihilo» qui s'affranchissent souvent de la topographie du site en le nivelant, opérant ainsi une rupture forte dans le paysage.

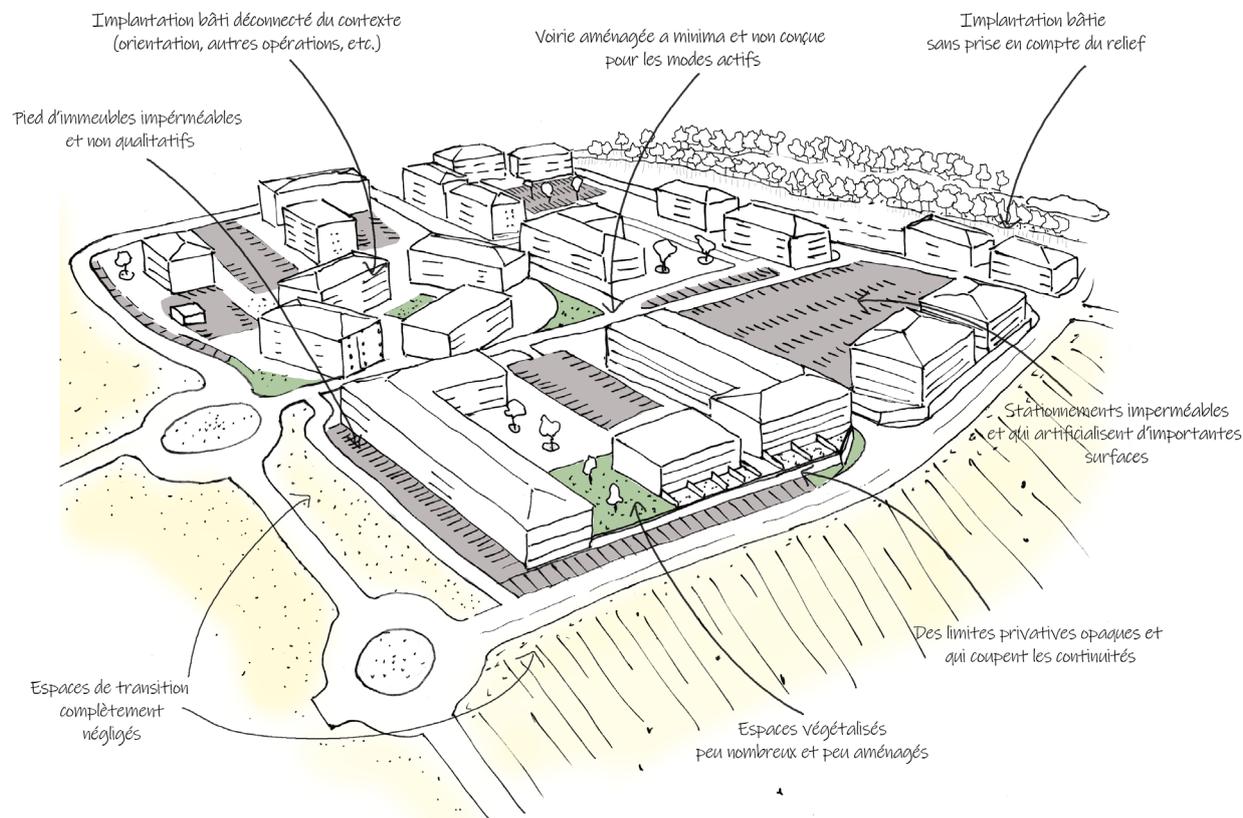
■ Une transition entre ces nouveaux quartiers et les espaces non bâtis pas ou peu traitée et très marquante dans le paysage. Le front urbain net peut également apparaître de manière abrupte en confrontation directe avec de grands axes fortement circulés, autoroute ou départementale.

■ Des voiries calibrées pour la voiture et traitées à minima, avec des espaces fortement imperméabilisés (voirie, poches de stationnements...). Peu de place laissée au piéton (absence de cheminements doux/continuités piétonnes internes et vers les espaces



limitrophes).

■ Un aménagement sans traitement de l'interface, entraînant des conflits avec l'espace limitrophe (problématique avec la faune, éclairage public, nuisances...). Des limites privatisées qui contraignent l'accès aux espaces naturels/agricoles.



## UN FRONT BÂTI EN RUPTURE AVEC LES ESPACES ENVIRONNANTS



## DES INTERFACES IMPERMÉABILISÉES AU LANGAGE TRÈS URBAIN



## DES RUPTURES PAYSAGÈRES FORTES

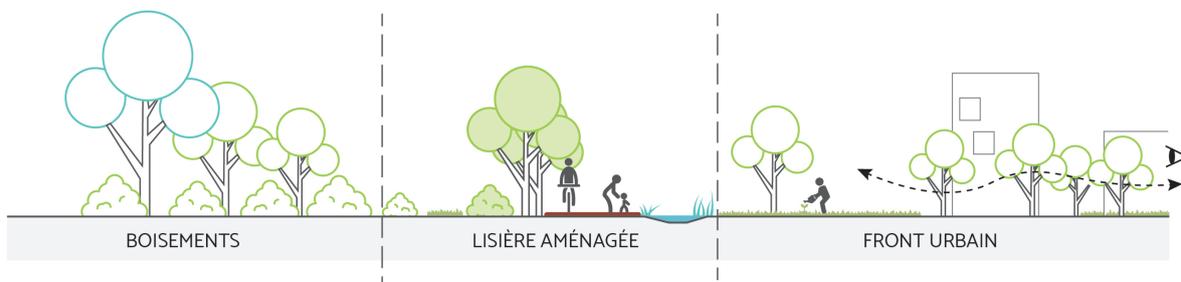
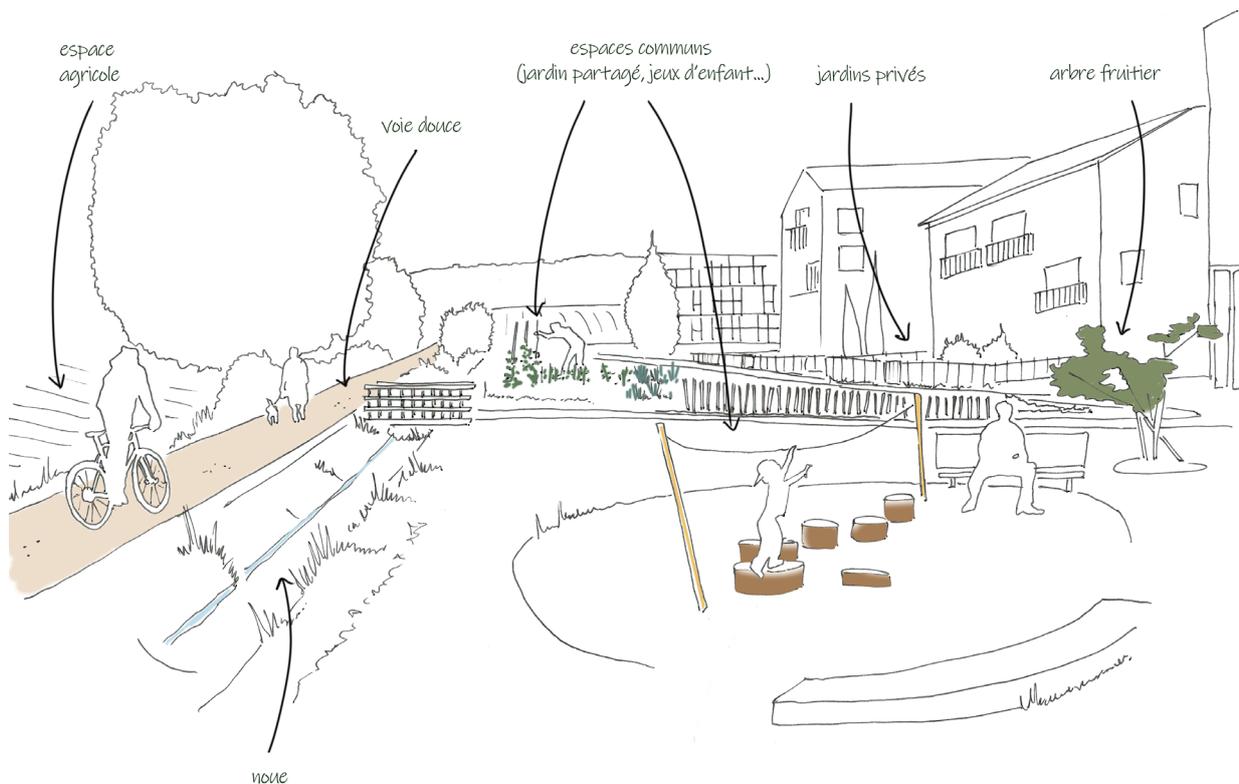


# RECOMMANDATIONS

■ L'objectif est «d'arrêter la ville», en créant des limites d'urbanisation identifiables tout en étant intégrées dans le paysage et dans une relation de «dialogue» avec leur espace environnant.

| RECOMMANDATIONS  | LEVIERS D'AMÉNAGEMENT ET OUTILS MOBILISABLES  |
|--|---|
| <p><b>1 AMÉNAGER LES LISIÈRES URBAINES</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Protéger et affirmer les lisières dans les documents d'urbanisme</li><li>• Intégrer le traitement des lisières dans le projet en leur prévoyant une épaisseur conséquente dans l'opération.</li><li>• Créer des cheminements doux vers les espaces ouverts limitrophes.</li><li>• Développer les usages et les jonctions de ces lisières : cheminements, lieux de sociabilité, parcs...</li><li>• Traiter qualitativement les limites (clôtures ajourées, haies diversifiées, etc.) et les transitions paysagères.</li><li>• S'appuyer sur ces lisières pour améliorer la gestion des risques inondation et feu de forêt.</li><li>• Maîtriser l'éclairage public notamment dans une logique de sobriété de l'éclairage. Orienter les rayons lumineux uniquement vers le sol, proscrire l'éclairage à proximité directe de la trame verte et bleue.</li></ul>  | <p><b>PLU(I)</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Règlement</b><ul style="list-style-type: none"><li>- Exigences en matière de qualité des espaces libres et en intégrer un coefficient de pleine terre ou un coefficient de biotope</li><li>- Définition de zonages spécifiques de lisières indicés «L» (NL, AL, UL)</li></ul></li><li>• <b>OAP sectorielle</b> qui intègre et traite qualitativement un espace de transition entre les nouvelles constructions et les espaces agro-naturels limitrophes</li><li>• <b>OAP thématique</b> sur le paysage, la gestion des risques, le traitement des interfaces ville-nature...</li></ul> <p><b>PLAN PAYSAGE</b></p> <p><b>GUIDE DES BONNES PRATIQUES DE L'ÉCLAIRAGE</b><br/>(à paraître courant 2024)</p> |
| <p><b>2 MAÎTRISER L'ARCHITECTURE ET LES FORMES URBAINES POUR ASSURER UNE BONNE INSERTION PAYSAGÈRE</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Adapter l'opération à la topographie du site et non l'inverse : implantation pertinente, limitation des volumes de déblais/remblais.</li><li>• Concevoir des formes urbaines adaptées au contexte paysager : variation des échelles et des densités, épannelage des hauteurs.</li><li>• Soigner l'implantation du bâti en front direct pour limiter l'impact dans le paysage.</li><li>• Maintenir les cônes de vue vers le grand paysage.</li><li>• Promouvoir une architecture qualitative favorisant une bonne intégration paysagère (matériaux, composition des façades, etc.).</li><li>• Dédier un pourcentage de l'opération aux aménagements paysagers et aux espaces communs : traitement des franges, espaces publics, équipements/jardins partagés...</li><li>• Donner un traitement paysager qualitatif à ces espaces communs.</li><li>• Renforcer la présence du végétal.</li><li>• Réduire la place de la voiture : limitation de l'espace dédié à la voirie, intégration d'espaces de stationnement dans le bâti (sous-sol ou RDC), etc.</li><li>• Optimiser les espaces de stationnement de surface et limiter au maximum les surfaces imperméabilisées.</li><li>• Aménager en prenant en compte l'accessibilité PMR.</li></ul> | <p><b>PLU(I)</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Règlement</li><li>• OAP sectorielle</li><li>• OAP thématique</li><li>• Palette de couleurs</li></ul> <p><b>OPÉRATIONS D'AMÉNAGEMENT</b> (convention d'aménagement, ZAC, PUP, lotissement...) intégrant une charte paysagère et architecturale exigeante en matière d'insertion paysagère</p> <p><b>CHARTRE DE LA CONSTRUCTION</b></p> <p><b>CHARTRE DE L'ARBRE / GUIDE DE VÉGÉTALISATION DES ESPACES PUBLICS</b></p> <p><b>RÈGLEMENT DE COPROPRIÉTÉ</b></p>  |
| <p><b>3 ADAPTER L'AMÉNAGEMENT EN FONCTION DES ESPACES AGRICOLES OU NATURELS ATTENDANTS</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Favoriser la pleine terre et la perméabilité des sols.</li><li>• Mettre en œuvre l'écoulement naturel des eaux pluviales et leur infiltration au plus près de l'endroit où elles tombent (noues et bassins paysagers, fossés, rivières sèches...).</li><li>• Maîtriser l'éclairage public, orienter les rayons lumineux uniquement vers le sol et proscrire l'éclairage à proximité directe de la trame verte et bleue.</li><li>• Anticiper la gestion des conflits avec l'espace limitrophe (gestion des eaux et rejets, pratiques agricoles, etc.).</li></ul>   | <p><b>PLU(I)</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Règlement</b></li><li>• <b>OAP thématique</b> sur le paysage, le traitement des interfaces ville-nature, le cycle de l'eau...</li><li>• <b>Règlement / OAP thématique</b> sur la préservation et la restauration de la Trame Verte et Bleue (TVB)</li></ul> <p><b>RÈGLEMENT DE COPROPRIÉTÉ</b></p>  |

## EXEMPLE D'AMÉNAGEMENT D'UNE LISIÈRE ENTRE ESPACE URBAIN ET ESPACE AGRICOLE



### QU'EST-CE QU'UNE OAP SECTORIELLE ?

L'OAP, Orientation d'Aménagement et de Programmation, est un document introduit dans les Plans locaux d'urbanisme (intercommunaux) – PLU(i). Elle complète le règlement écrit.

L'OAP sectorielle porte sur un secteur identifié et propose un schéma d'aménagement avec des grandes orientations d'insertion architecturale, urbaine et paysagère (hauteurs moyennes, implantation du bâti, cônes de vue, espaces libres,

schéma d'accès, programmation, typologies de logements etc.). Ses orientations sont opposables aux autorisations d'urbanisme et opposables au tiers dans un rapport de compatibilité. L'avantage de cette OAP est qu'elle donne à voir un projet et des intentions fortes en termes de qualité tout en offrant une certaine souplesse aux concepteurs.



# EXEMPLES DE RÉFÉRENCES

## FRANGE AMÉNAGÉE



Vitrolles



Alençon - © M/GA



Manosque



Marseille



Marseille

## DENSITÉ GRADUÉE



Lyon - © Kevin Dolmaire



Nantes - © Pierre Yves Brunaud

# FRONTS DIFFUS

Le développement urbain métropolitain de ces dernières décennies, et notamment l'habitat individuel, a conduit à une imbrication de plus en plus forte des espaces urbanisés et naturels. Héritage de l'ancien zonage NB, la dispersion de maisons individuelles sur de grandes parcelles isolées dans le paysage a entraîné un mitage des espaces agricoles et boisés. De nouveaux paysages de « campagnes habitées » se sont créés, générant des lisières d'urbanisation non structurées, peu soucieuses des éléments paysagers environnants et pouvant exposer davantage les populations au risque de feu de forêt. Les perspectives sur les massifs et les éléments significatifs du paysage ont été altérées, rendant difficile la lecture des espaces du territoire.

Ces lisières sont aussi des lieux de perméabilité écologique entre la ville et les espaces de nature alentour. Ce sont des « écotones », des zones de transition et de rencontre entre des écosystèmes de différentes natures et s'avèrent être souvent particulièrement riches en biodiversité du fait de leur position d'interface.

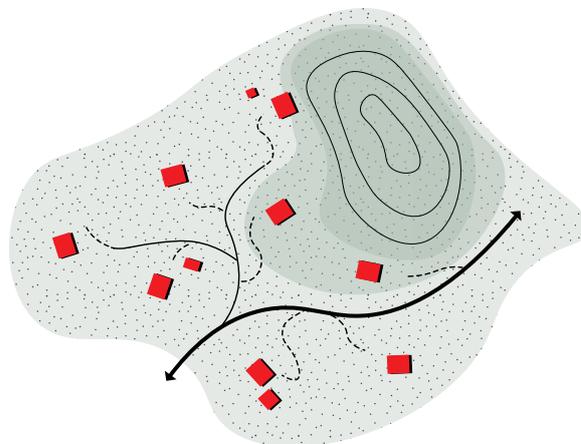


# CONSTATS

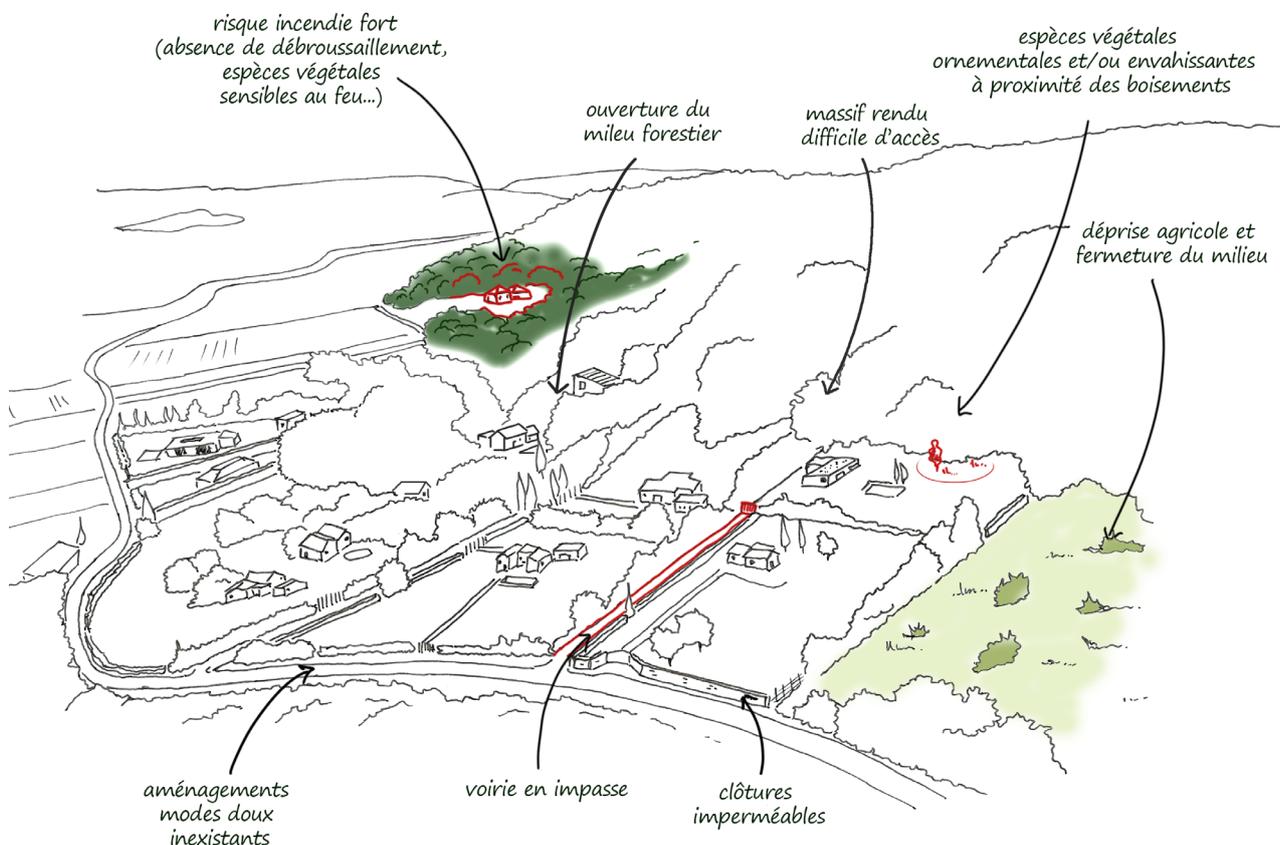
■ Des fronts diffus mal intégrés qui brouillent la lecture des paysages traditionnels. Le rapport au grand paysage est bouleversé et l'entre-deux créé par ce mitage génère une perte de repère et un flou dans les vocations des espaces : « où est la limite de la ville ? jusqu'où doit-on s'arrêter ? »

■ Une exposition aux risques naturels renforcée : imbrication habitat/forêt, difficultés d'accès aux massifs dues à la privatisation de leurs abords, présence d'espèces végétales horticoles ayant une forte sensibilité au feu, modification de l'écoulement naturel des eaux pluviales...

■ Des zones de perméabilité écologique entre ville et espaces naturels, mais qui peuvent perturber les écosystèmes par l'implantation d'essences végétales peu adaptées au contexte local voire envahissantes.



■ Une desserte viarie assurée par des chemins ruraux peu adaptés à certains véhicules et à un trafic quotidien et où les modes actifs n'ont pas leur place. Des circulations piétonnes (traverses, sentes...) souvent inexistantes à l'intérieur de ces zones, empêchant l'accès aux espaces naturels.



## UNE URBANISATION DIFFUSE QUI EMPIÈTE SUR LES ESPACES NATURELS



## UNE MULTIPLICATION DES ACCÈS PRIVATIFS ET DES CLÔTURES...



## ... QUI EMPÊCHE OU BROUILLE LES CHEMINEMENTS VERS LES ESPACES NATURELS

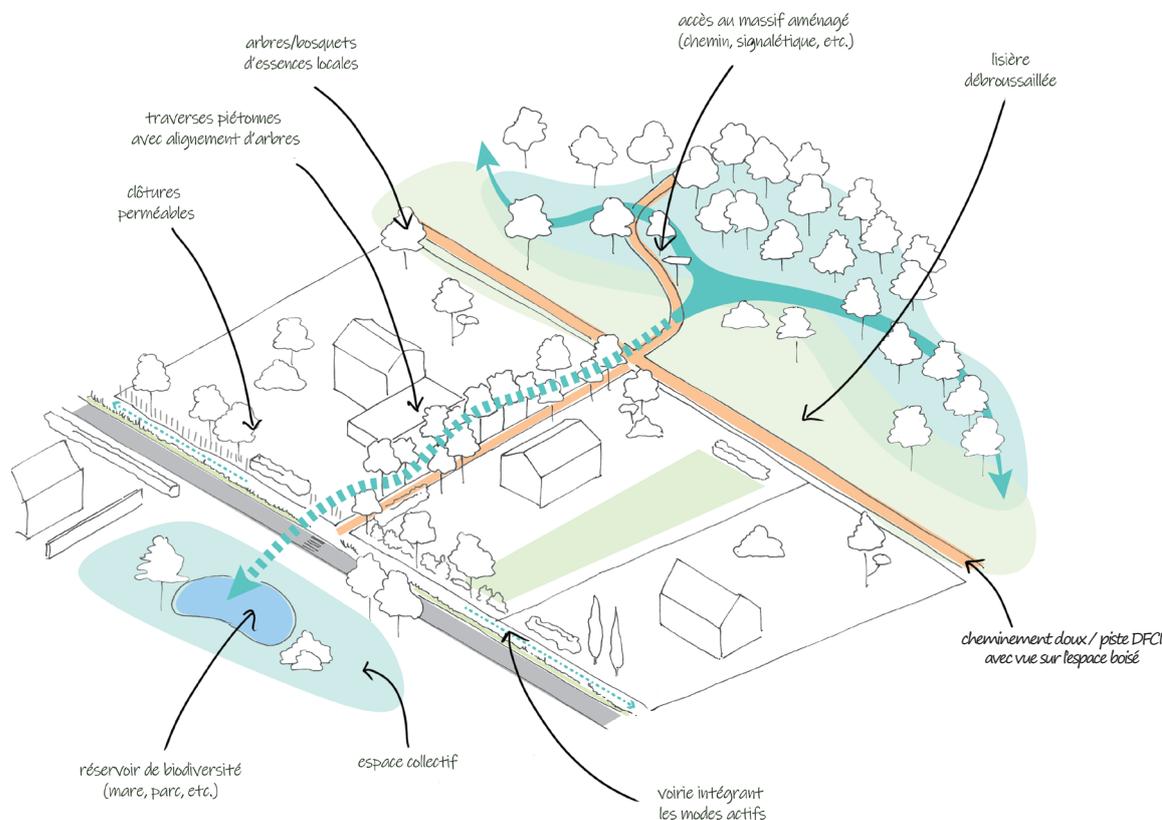


# RECOMMANDATIONS

■ L'objectif est d'améliorer le fonctionnement et la lisibilité du front diffus afin de réduire son impact sur le paysage et les différents usages qui s'y confrontent et sur l'exposition aux risques naturels.

| RECOMMANDATIONS   | LEVIERS D'AMÉNAGEMENT ET OUTILS MOBILISABLES  |
|---|---|
| <p><b>1 PRIVILÉGIER UNE GESTION ET DES AMÉNAGEMENTS ADAPTÉS AUX MILIEUX AGRICOLES, NATURELS ET FORESTIERS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Améliorer la gestion des espaces agro-forestiers pour diminuer le risque feu de forêt : préservation des gisements forestiers, accessibilité pour les engins forestiers, pastoralisme, coupures agricoles...</li> <li>• Mieux prendre en compte le ruissellement des eaux pluviales : limitation de l'imperméabilisation des sols, clôtures laissant la libre circulation des eaux, stockage et infiltration naturelle des eaux pluviales au plus près de l'endroit où elles tombent, etc.</li> <li>• Proscrire les essences non favorables aux milieux (inflammables, invasives...) et privilégier des essences locales et adaptées au contexte local.</li> <li>• Mettre en œuvre des aménagements favorables à la faune pour ne pas entraver leur déplacements (ex: clôtures perméables).</li> <li>• Maîtriser l'éclairage public notamment dans une logique de sobriété de l'éclairage. Orienter les rayons lumineux uniquement vers le sol, proscrire l'éclairage à proximité directe de la trame verte et bleue et interdire l'éclairage direct sur les cours d'eau.</li> </ul> | <p><b>PLU(I)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zonage et règlement</li> <li>• ER pour l'exploitation forestière</li> <li>• OAP thématique sur le traitement des interfaces ville-nature</li> <li>• <b>Règlement / OAP thématique</b> sur la préservation - restauration de la Trame Verte et Bleue (TVB)</li> <li>• Palette végétale</li> </ul> <p><b>PLAN PAYSAGE</b></p> <p><b>GUIDE DES BONNES PRATIQUES DE L'ÉCLAIRAGE</b></p> |
| <p><b>2 AMÉLIORER LE FONCTIONNEMENT DE CES ZONES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Enrayer le mitage des espaces agricoles et naturels.</li> <li>• Requalifier les voiries en y intégrant les modes actifs selon le contexte et l'usage.</li> <li>• Faciliter l'accès aux véhicules de secours et de ramassage des déchets...</li> <li>• Permettre des traversées piétonnes : voiries publiques, chemins d'accès à la nature, etc.</li> <li>• Améliorer l'accessibilité : aménager des cheminements doux pour permettre l'accès aux espaces naturels/massifs.</li> <li>• Inciter à la création d'espaces collectifs permettant d'intégrer des dispositifs de gestion de l'eau, des déchets, etc.</li> <li>• Restaurer une trame paysagère et soutenir l'activité agricole en lisière.</li> </ul>   | <p><b>PLU(I)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zonage et règlement</li> <li>• ER pour création de cheminements piétons</li> <li>• OAP thématique sur le traitement des interfaces ville-nature</li> </ul> <p><b>PLAN GUIDE / CHARTE</b></p> <p>des espaces publics et privés non bâtis</p> <p><b>RÉTROCESSION DE VOIRIES À LA COLLECTIVITÉ</b></p>   |
| <p><b>3 ANTICIPER LES ÉVOLUTIONS POSSIBLES DES FRONTS DIFFUS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Définir des secteurs de projet avec intervention foncière support d'intensification urbaine.</li> <li>• Limiter la constructibilité dans le règlement via le zonage, (ex : 15% d'artificialisation maximale).</li> <li>• Renaturer les secteurs les plus vulnérables et les plus isolés.</li> <li>• Inscire les espaces de transition dans les documents d'urbanisme.</li> </ul>  | <p><b>PLU(I)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zonage et règlement</li> <li>• Définition de zonages spécifiques de lisière.</li> <li>• OAP thématique</li> </ul> <p><b>PLAN PAYSAGE</b></p>  |

## DES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT APPLICABLES ET POUVANT ÊTRE INTÉGRÉS DANS UNE OAP THÉMATIQUE OU UNE OAP SECTORIELLE



### QU'EST-CE QU'UNE PALETTE VÉGÉTALE ?

Une palette végétale permet d'orienter un certain type d'espèces végétales en fonction des conditions pédoclimatiques, des essences locales à valoriser et des paysages à protéger. Sous forme de document, elle peut être annexée à un document d'urbanisme type PLU.

Elle permet ainsi de répondre à différents enjeux :

- La lutte contre la banalisation des paysages, l'amélioration du cadre de vie et la valorisation de l'identité du territoire ;
- L'anticipation au changement climatique par des végétaux adaptés à la sécheresse/chaueur et avec des qualités bioclimatiques ;
- La protection des milieux par la prise en compte des contraintes phytosanitaires actuelles et les espèces exotiques invasives ;
- La préservation des Trames Vertes et Bleues (TVB) et des continuités écologiques ;
- La prise en compte des lisières, des écotones entre les différents types d'espaces (urbain, naturel, agricole, etc.) ;
- La sensibilisation sur les pratiques de jardinage (gestion différenciée et durable) ;
- Et l'accompagnement des différents usages présents sur le territoire.



# EXEMPLES DE RÉFÉRENCES

## VÉGÉTALISER ET AMÉNAGER LA ROUTE



Coudoux



Cabriès

## SE FONDRE/ S'INTÉGRER DANS LE GRAND PAYSAGE

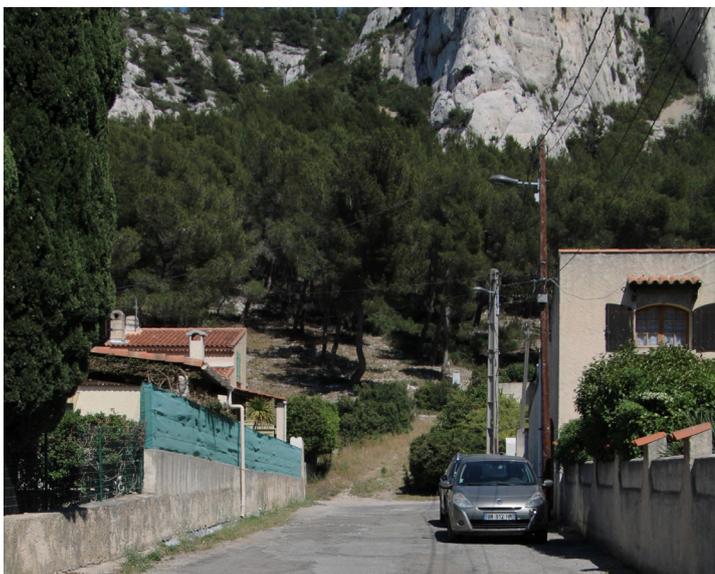


Bormes-les-Mimosas, village des Fourches (label patrimoine XXe) - Domaine du Gauu Bénat- Architectes : André Lefèvre et Jean Aubert - © CAUE11

## PRÉSERVER DE LA POROSITÉ ET LES ACCÈS AUX ESPACES DE NATURE



Marseille



Marseille

# LIGNES DE CRÊTE

Le territoire de la Métropole est ourlé de reliefs (massifs calcaires ou forestiers, plaines, vallées et plateaux, etc.) qui constituent ses horizons ainsi que ses multiples identités paysagères et culturelles.

Historiquement, les premiers noyaux urbains se sont développés sur les hauteurs pour se protéger et dédier les terres fertiles des plaines à l'agriculture comme en témoignent les nombreux villages perchés si caractéristiques du patrimoine provençal.

Mais aujourd'hui l'extension de ces noyaux est soumise à une logique moins géographique que foncière, cherchant à vendre la vue offerte sur le grand paysage, notamment littoral. Si les grands reliefs métropolitains bénéficient d'une puissance géographique qui les préserve, ce n'est pas le cas des petits reliefs et piémonts, qui, selon leur altitude, leur situation et leur pente, sont plus accessibles et moins résistants à la pression de l'extension urbaine.

Cette urbanisation, qui fait abstraction des espaces de crête et de la topographie des sites, perturbe la lecture des espaces géographiques et fragilise les écosystèmes.



# CONSTATS

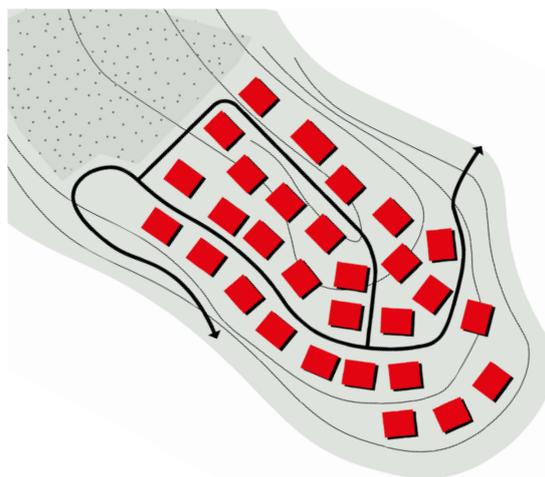
- Des reliefs engloutis sous des nappes bâties qui suivent une logique de zonage et qui s'affranchissent de la géographie du site : déblais/remblais qui modifient la pente, orientation hasardeuse du bâti, limites d'urbanisation brutales et franges avec les espaces non bâtis/naturels non traitées.

- Des fronts linéaires peu qualitatifs très visibles en lignes de crête : gabarits bâtis peu en adéquation avec le contexte, répétitions du même bâti, architecture standardisée de faible qualité, etc.

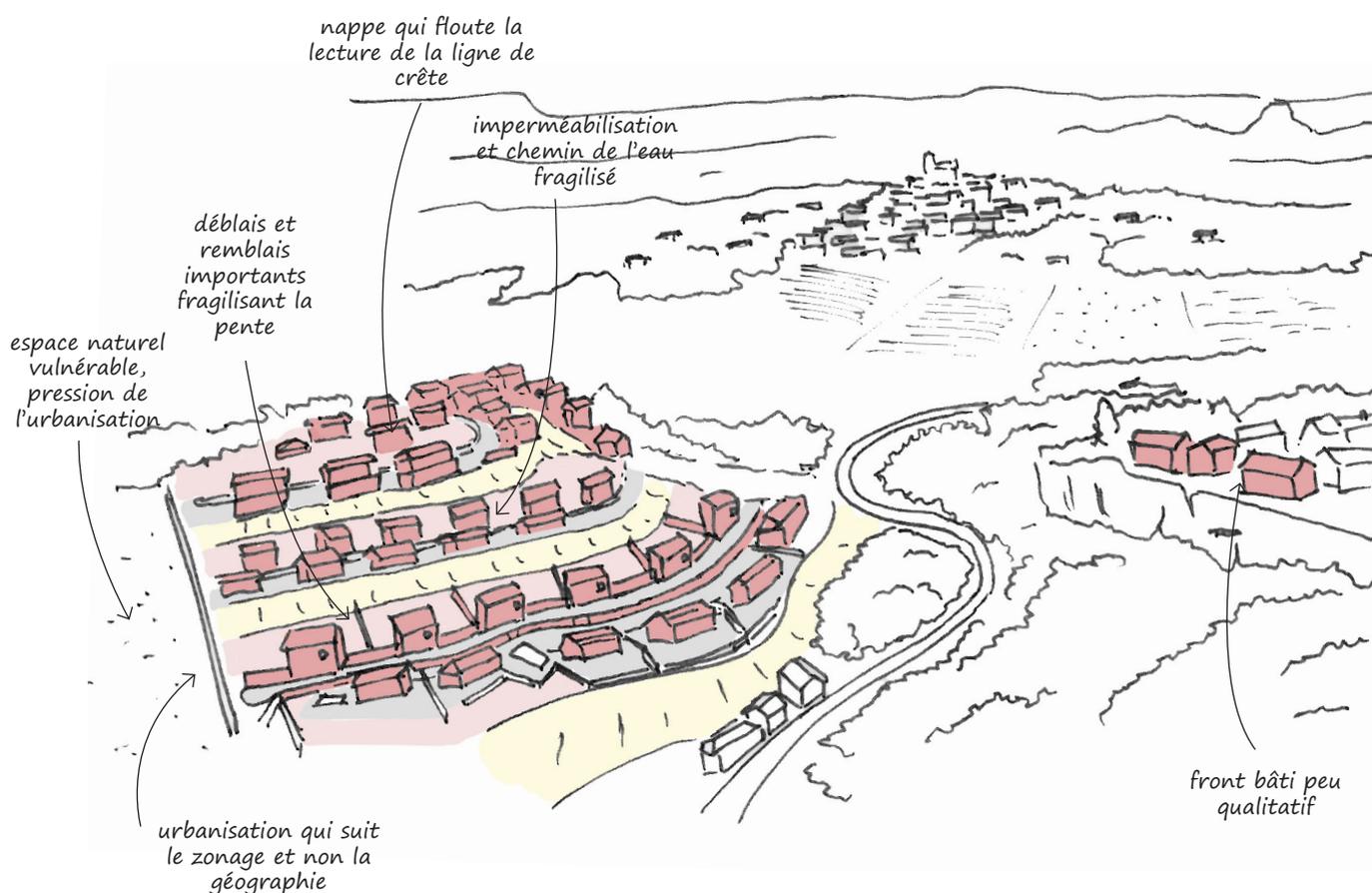
- Un maillage viaire qui vient accentuer la rupture avec les pentes naturelles ou modifier la ligne de crête, voire la souligner par leur éclairage de nuit..

- Un cloisonnement et une privatisation des espaces de crête qui empêchent l'accès à la vue.

- Un écoulement naturel des eaux non pris en compte et renforcé par une imperméabilisation importante qui entraîne la fragilisation des pentes.



- Une urbanisation à fort impact sur des espaces sensibles écologiquement : renforcement du risque feu de forêt et de la vulnérabilité des populations et des biens ainsi que la réduction des interstices de biodiversité et de nature.



## DES NAPPES DE BÂTI QUI ENVAHISSENT LE RELIEF



## DES FRONTS BÂTIS PEU QUALITATIFS OU DES INFRASTRUCTURES EXPOSÉ(E)S EN LIGNE DE CRÊTE



## DES LIMITES D'URBANISATION BRUTES ET NON TRAITÉES

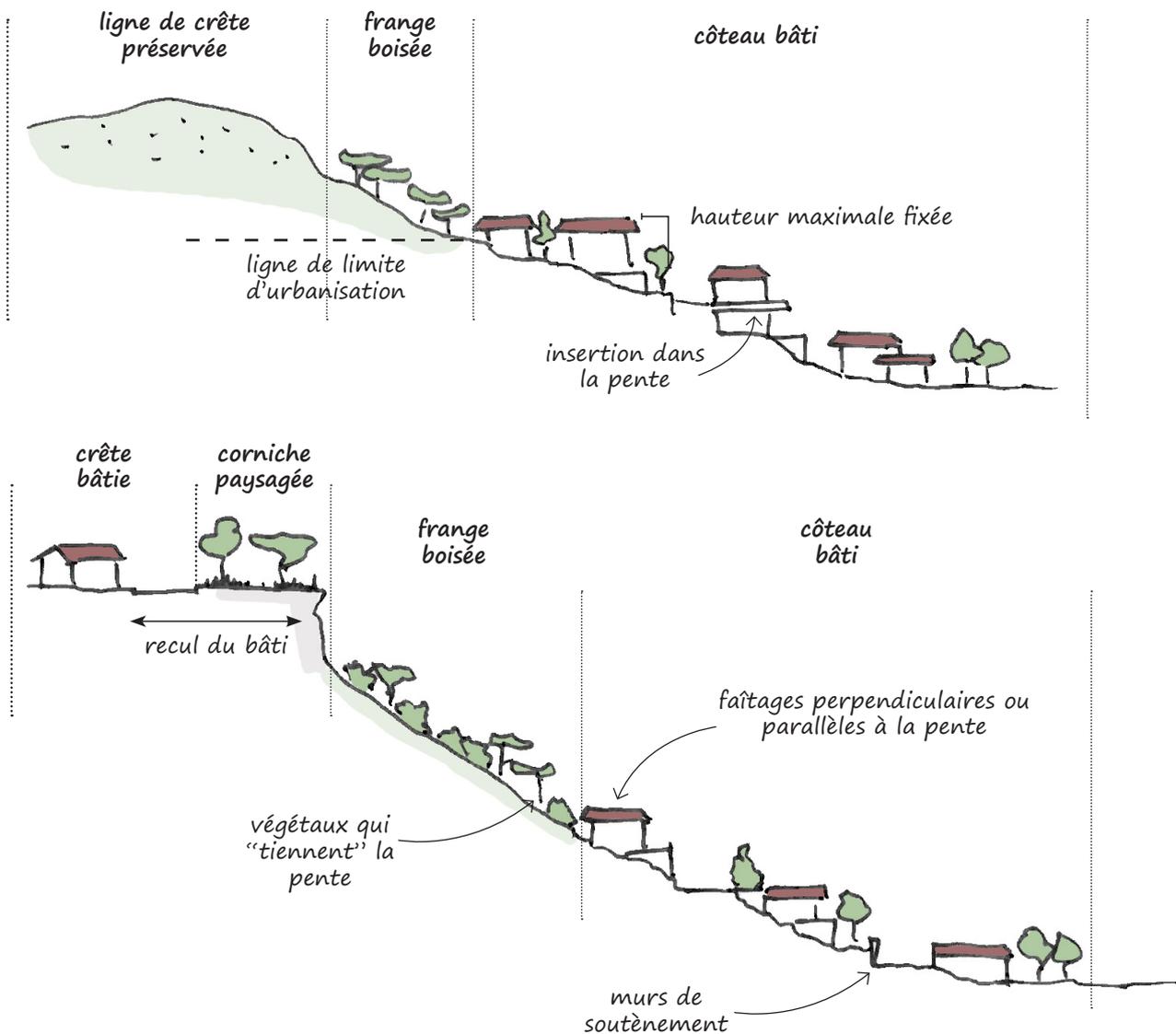


# RECOMMANDATIONS

■ L'objectif est de préserver la qualité paysagère des crêtes afin de conserver une lecture de la géographie et du relief du territoire.

| RECOMMANDATIONS  | LEVIERS D'AMÉNAGEMENT ET OUTILS MOBILISABLES   |
|--|--|
| <p><b>1 EMPÊCHER L'URBANISATION DES LIGNES DE CRÊTES ET RELIEFS ENCORE PRÉSERVÉS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Identifier les lignes de crête et les reliefs à préserver.</li> <li>• Inscrire les lignes de crête dans les documents d'urbanisme</li> <li>• Renforcer les espaces boisés classés</li> </ul>   | <p><b>PLU(I)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Zonage</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Protéger les lignes de crête de l'urbanisation.</li> </ul> </li> <li>• <b>OAP sectorielle</b> : identification des reliefs à préserver</li> </ul> <p><b>PLAN DE PAYSAGE</b></p>   |
| <p><b>2 MAÎTRISER L'URBANISATION DES LIGNES DE CRÊTES COMME DES PIÉMONTES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Établir une ligne référence (exemple : ligne NGF) au-delà de laquelle toute construction n'est plus autorisée dans le but de préserver la perception de la ligne de crête.</li> <li>• Limiter la hauteur du bâti en-dessous de cette même ligne.</li> <li>• Identifier les éléments de paysage et sites à protéger dans le règlement.</li> <li>• Mettre en valeur les corniches : recul végétalisé, cheminements, aménagement de points de vue/belvédères... et mettre à distance le bâti.</li> <li>• Définir des cônes de vue à protéger (vues lointaines et vues proches, depuis le pied du piémont vers la crête, comme depuis le piémont sur l'espace environnant).</li> <li>• Définir et traiter les franges avec les espaces naturels préservés.</li> </ul> | <p><b>PLU(I)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zonage <ul style="list-style-type: none"> <li>- Emplacements Réservés (ER) : cheminements, espace public...</li> </ul> </li> <li>• Règlement</li> <li>• OAP thématique : traitement des interfaces</li> <li>• OAP sectorielle : identification des reliefs, des cônes de vue...</li> </ul> <p><b>PLAN DE PAYSAGE</b></p> <p><b>CAHIER DE RECOMMANDATIONS ARCHITECTURALES, URBAINES ET PAYSAGÈRES</b></p> |
| <p><b>3 ASSURER LA QUALITÉ PAYSAGÈRE DES ESPACES BÂTIS EN PIÉMONT</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aménager des voiries qui s'appuient sur les lignes du relief.</li> <li>• Créer des cheminements piétons de traverse : escaliers, rampes, etc.</li> <li>• Adapter l'architecture du bâti à la topographie et non l'inverse : implantation et gabarits pertinents, limitation des volumes de déblais/remblais, jardins en terrasses, murs de soutènement/restanques, faitages parallèles ou perpendiculaires à la pente, etc.</li> <li>• Veiller à la qualité architecturale et aux couleurs des constructions qui sont exposées au regard sur les piémonts.</li> <li>• Utiliser le végétal pour une meilleure intégration paysagère du bâti ; conserver le végétal structurant.</li> </ul>   | <p><b>PLU(I)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Règlement</li> <li>• OAP thématique sur le paysage</li> <li>• <b>Règlement / OAP thématique</b> sur la préservation et la restauration de la Trame Verte et Bleue (TVB)</li> <li>• ER : voiries, cheminements...</li> </ul> <p><b>CAHIER DE RECOMMANDATIONS ARCHITECTURALES, URBAINES ET PAYSAGÈRES</b></p>  |
| <p><b>4 AMÉNAGER LES PENTES SANS LES FRAGILISER</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Trouver l'équilibre entre les espaces perméables et les espaces imperméabilisés pour tenir la pente.</li> <li>• Renforcer le végétal avec des essences adaptées aux terrains en pente pour structurer la pente et limiter l'érosion.</li> <li>• Réduire la vitesse du ruissellement en allongeant le chemin de l'eau, en définissant des espaces d'infiltration in-situ, etc.</li> </ul>  | <p><b>PLU(I)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>OAP thématique</b> sur le paysage, le cycle de l'eau...</li> <li>• <b>Règlement / OAP thématique</b> sur la préservation et la restauration de la Trame Verte et Bleue (TVB)</li> </ul>   |

## EXEMPLES D'AMÉNAGEMENTS DE PENTE



### QU'EST-CE QU'UN PLAN PAYSAGE ?

Le Plan paysage est un outil de création de projets de territoire lancé par le ministère de l'Écologie à travers la DREAL comme relais opérationnel. C'est un document d'orientations et de programmation non opposable mais son programme d'actions peut être contractualisé au sein d'une charte de paysage.

Le Plan de Paysage d'AMP, engagé par le Service expertise écologique et paysage de la DGD Transition environnementale, culture, sport et équipement, a été lancé avec les agences d'urbanisme, au premier

trimestre 2020. Il se donne pour mission de valoriser et/ou reconfigurer certaines situations paysagères, par la mise en évidence et l'activation raisonnée des dynamiques (urbaines, sociales, végétales...) nécessaires à un projet territorial soutenable. Il a identifié, dans toutes les démarches sectorielles en cours, les secteurs d'interfaces comme une thématique récurrente devant servir des objectifs de (re)qualification, restauration, préservation et valorisation.



# EXEMPLES DE RÉFÉRENCES

## DES LIGNES DE CRÊTES PRÉSERVÉES



Crête non urbanisée - Vitrolles



Crête préservée grâce au recul du bâti - Vitrolles

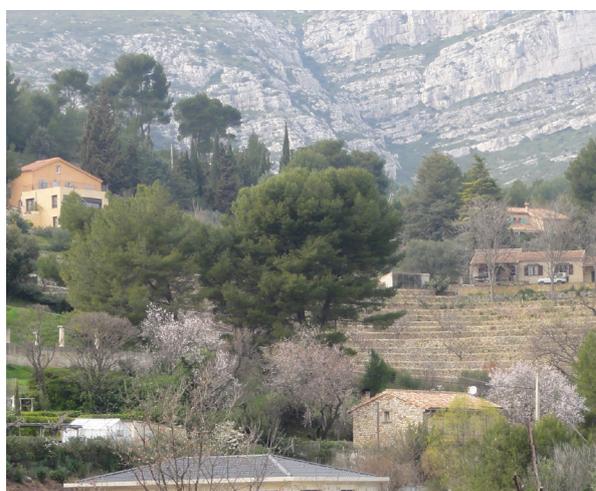


Parc linéaire le long de la crête - Vitrolles

## HABITER LA PENTE



Les Pennes-Mirabeau



Roquevaire

# ÎLOTS ÉCONOMIQUES

Depuis les années soixante, les zones d'activités économiques ont été construites aux confins des villes autour des grandes axes de circulation. Souvent de faible qualité architecturale et urbaine, elles ponctuent les paysages d'entrée de ville.

Alors qu'elles participent activement au dynamisme du territoire, ces zones d'activités restent très peu investies par l'aménagement et l'urbanisme et sont souvent considérées comme un objet économique monofonctionnel.

Au regard du zéro artificialisation nette, il apparaît fondamental de réinvestir les zones d'activités existantes afin d'optimiser le foncier mobilisé tout en contribuant à améliorer la qualité paysagère du territoire.



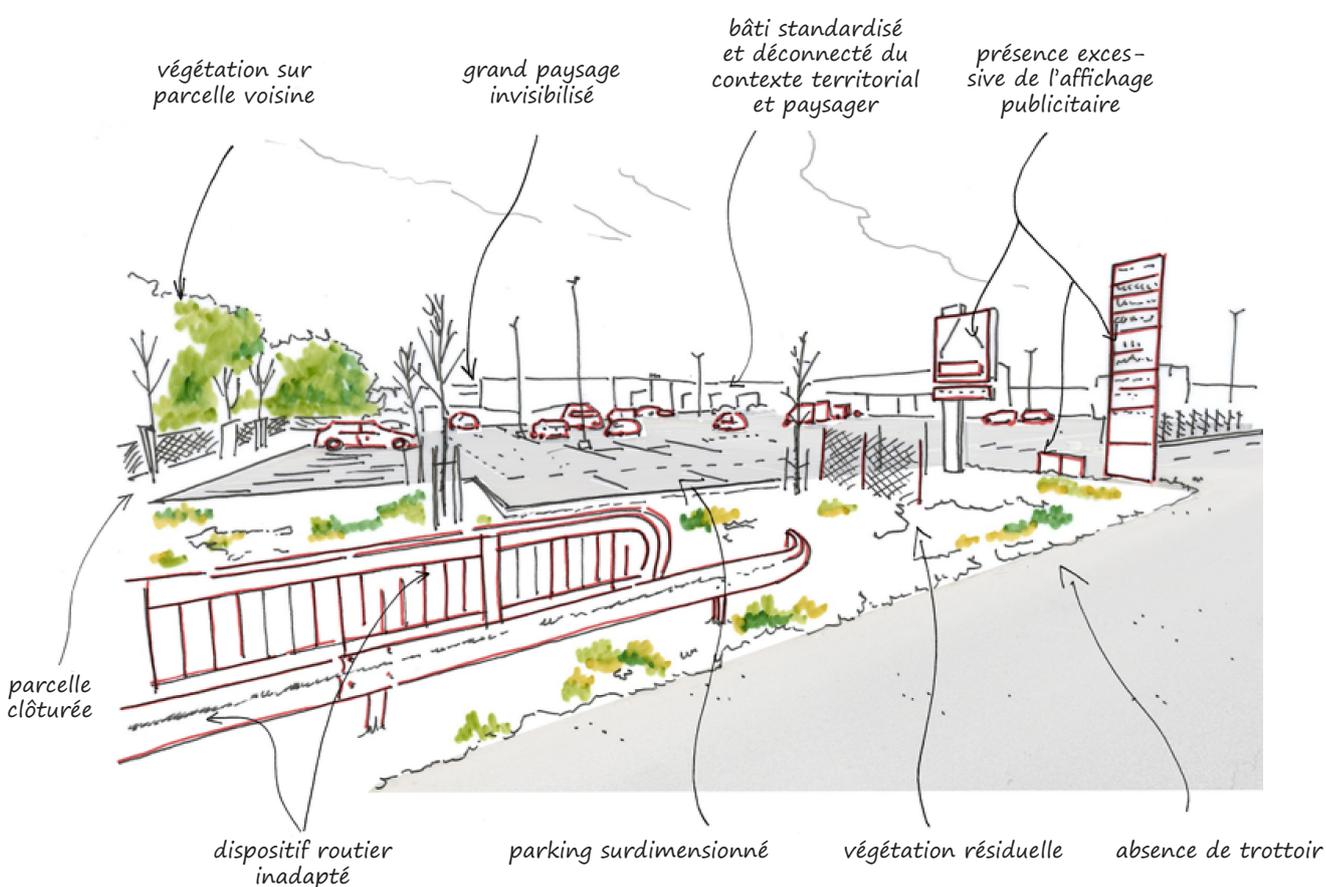
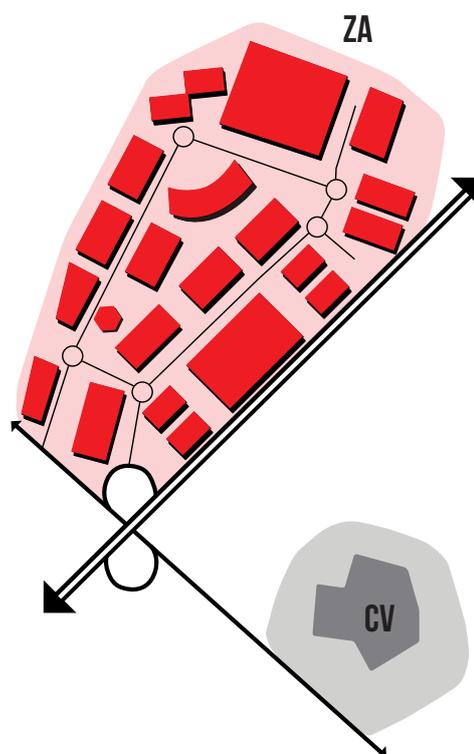
# CONSTATS

■ Une banalisation des paysages d'entrée de ville, qui résulte de la conception «fonctionnelle» des zones d'activités dictées par les logiques économiques.

■ Une surconsommation du foncier et une obsolescence très rapide des aménagements. Une perte de qualité qui peut pousser les enseignes à déménager dans de nouvelles zones au lieu d'améliorer les existantes, qui risquent de devenir inattractives, voire pérecliter en friches.

■ Une imperméabilisation massive des sols liée à l'envergure des opérations et aux espaces de stationnements dimensionnés pour une fréquentation maximale qui génère des îlots de chaleur urbains.

■ Des morceaux de ville construits sans aucune alternative à la voiture. Les espaces extérieurs sont uniquement dédiés aux circulations automobiles, aucun aménagement n'est dédié aux piétons ou aux circulations douces.



## ÎLOTS ÉCONOMIQUES, PRIORITÉ À LA FONCTIONNALITÉ



## ÎLOTS LOGISTIQUES, UNE ÉCHELLE QUI CONCURRENCE LE GRAND PAYSAGE



## ZONES COMMERCIALES, DES HECTARES IMPERMÉABILISÉS ET DÉDIÉS AU STATIONNEMENT



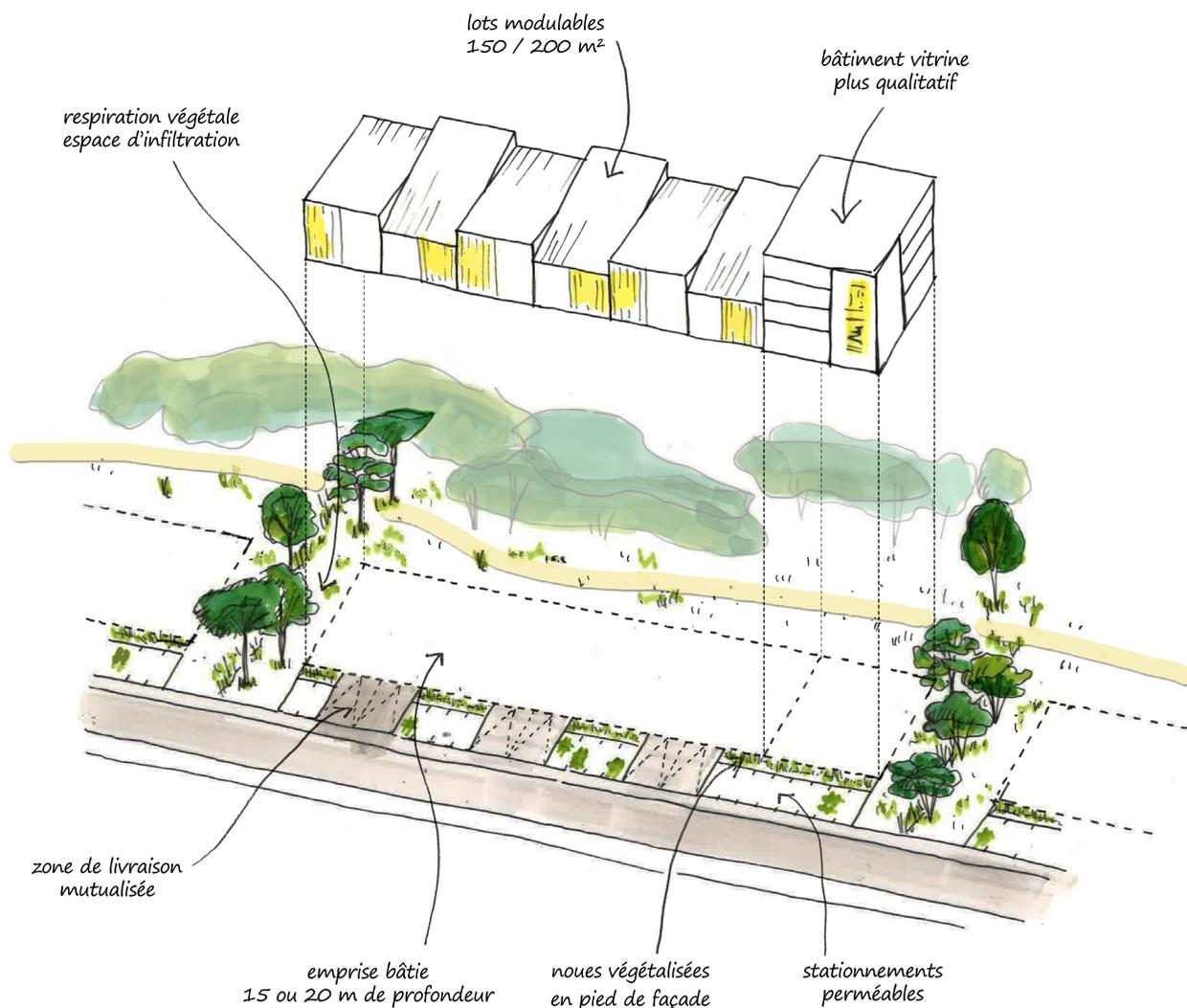
# RECOMMANDATIONS

- L'objectif est de repenser la qualité des zones d'activités et leurs relations avec le territoire.

| RECOMMANDATIONS  | LEVIERS D'AMÉNAGEMENT ET OUTILS MOBILISABLES   |
|--|--|
| <p><b>1 AMÉLIORER LA QUALITÉ ARCHITECTURALE ET PAYSAGÈRE</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Travailler l'architecture et les formes urbaines (compacité/alignement sur rue/matériaux).</li> <li>• Réglementer l'implantation des bâtiments par rapport aux voies publiques (homogénéiser les reculs, les hauteurs, limiter les terrassements).</li> <li>• Favoriser les constructions pérennes, réhabilitables et modulables, plutôt que les structures métalliques.</li> <li>• Harmoniser la signalétique (alignements/homogénéisation/mutualisation).</li> <li>• Repenser la qualité des espaces publics et les adapter aux usages piétons (aménités et cheminements).</li> <li>• Traiter les limites (murets/clôtures), soigner les transitions paysagères et les ouvertures de cônes de vue vers le grand paysage.</li> <li>• Renforcer les trames végétales et hydrauliques (trame verte et bleue) et inscrire l'entretien et la gestion de ces espaces dans un temps long</li> </ul> | <p><b>PLU(I)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>OAP thématique</b> « intégration architecturale et paysagère » ou « qualité architecturale et formes urbaines</li> <li>• <b>OAP sectorielle</b> ou projet urbain sur un site en particulier</li> <li>• <b>Règlement</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Augmenter la végétalisation des parcelles en intégrant un coefficient de pleine terre ou un coefficient de biotope</li> <li>- Optimiser les emprises aux sols</li> <li>- Optimiser les linéaires de façades</li> </ul> </li> </ul> <p><b>RÈGLEMENT LOCAL DE PUBLICITÉ INTERCOMMUNAL ET/OU DISPOSITIFS COMPLÉMENTAIRES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Chartes communales commerciales</li> <li>• Charte signalétique pour harmoniser et donner une meilleure visibilité aux activités économiques du territoire</li> </ul> <p><b>CHARTE PAYSAGÈRE ET ARCHITECTURALE</b></p> <p><b>PLAN GUIDE</b></p> <p>des espaces publics et privés non bâtis d'un espace d'activités</p> |
| <p><b>2 RÉDUIRE ET DÉSIMPERMÉABILISER LE STATIONNEMENT</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Réduire le nombre de places de stationnement et les optimiser en encourageant la mutualisation des espaces de stationnement.</li> <li>• Favoriser les zones de stationnement perméables et encourager leur végétalisation.</li> <li>• Réorganiser le stationnement pour stopper les grands linéaires de voiture : par exemple, privilégier des séquences qui permettent des porosités visuelles.</li> <li>• Encourager le développement de toutes les alternatives à la voiture individuelle : covoiturage, transports en commun, modes actifs.</li> </ul>   | <p><b>PLU(I)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Réduire le nombre de places de stationnements dans les zones de bonne desserte au sein des zones d'activités économiques</li> </ul> <p><b>PLAN DE MOBILITÉ MÉTROPOLITAIN / PLANS LOCAUX DE MOBILITÉ</b></p>  |
| <p><b>3 GÉRER LES ACCÈS ET LES CIRCULATIONS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Retravailler les accès de ces zones pour les intégrer davantage au tissu urbain et notamment au réseau de transport en commun.</li> <li>• Créer de véritables lieux de vie autour de pôle d'échanges multimodaux pour améliorer la qualité de l'intermodalité + services en entrée de site pour rationaliser les déplacements.</li> <li>• Planter des pistes cyclables en site propre et s'assurer du maillage des pistes cyclables avec l'extérieur de la zone.</li> <li>• Aménager en prenant en compte l'accessibilité PMR.</li> </ul>   | <p><b>PLAN DE MOBILITÉ MÉTROPOLITAIN / PLANS LOCAUX DE MOBILITÉ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Covoiturage et initiatives internes des entreprises</li> <li>- Navettes à la demande</li> <li>- Pour les plus grandes zones : transports urbains à haut niveau de service ; déploiement du maillage cyclable interne</li> </ul> <p><b>PLAN DE MOBILITÉ EMPLOYEUR</b></p> <p><b>RÉTROCESSION DE VOIRIES À LA COLLECTIVITÉ</b></p>  |
| <p><b>4 AMÉLIORER LES PERFORMANCES ENVIRONNEMENTALES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Favoriser la pleine terre.</li> <li>• Créer des respirations végétales.</li> <li>• Gérer les eaux pluviales à la source.</li> <li>• Développer des installations productrices d'énergie renouvelable en toiture.</li> <li>• Maîtriser l'éclairage public en favorisant notamment la sobriété lumineuse, orienter les rayons lumineux uniquement vers le sol, proscrire l'éclairage à proximité directe de la trame verte et bleue et éteindre les enseignes lumineuses la nuit.</li> <li>• Améliorer le confort thermique des bâtiments.</li> <li>• Mutualiser la gestion des déchets d'activités économiques et favoriser leur réemploi et leur recyclage.</li> </ul>   | <p><b>PLU(I)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Règlementation de la pleine terre</li> <li>• <b>OAP thématique</b> sur la nature en ville, sur la préservation et la restauration de la Trame Verte et Bleue (TVB)...</li> <li>• Bonus de constructibilité si le bâtiment répond à des critères de performance énergétique</li> </ul> <p><b>GUIDE DES BONNES PRATIQUES DE L'ÉCLAIRAGE (DEVRAIT SORTIR AVANT JUIN 2024)</b></p>   |



## DÉVELOPPER DE NOUVELLES FORMES URBAINES ÉCONOMIQUES PLUS VERTUEUSES



### QU'EST-CE QU'UN COEFFICIENT DE BIOTOPE ?

Le coefficient de biotope (CBS) est un outil optionnel introduit dans le code de l'urbanisme par la loi Alur.

L'application d'un CBS permet d'appliquer une norme écologique minimale pour chaque opération de construction neuve ou de réhabilitation, en laissant une grande liberté de réponses aux concepteurs.

De manière générale, le CBS vise à calculer la proportion entre les surfaces favorables à la nature sur la parcelle et la surface totale de la parcelle, et se calcule de la manière suivante :

$CBS = \text{surface écoaménageable} / \text{surface de la parcelle}$

La surface écoaménageable est calculée en fonction du type de surface, chacune étant multipliée par un coefficient compris entre 0 et 1 : 0 correspondant aux revêtements imperméables (enrobé, béton), 1 aux espaces de pleine terre. Tous les dispositifs intermédiaires (toiture végétalisée, jardin sur dalle) peuvent être notés par la commune selon ses objectifs.



# EXEMPLES DE RÉFÉRENCES

## UN BÂTI PLUS QUALITATIF



Cité artisanale de Valbonne - © Comte et Wollenweider



Aix-en-Provence

## DES ESPACES PUBLICS QUALITATIFS



Parcours sportif, bassin de rétention - Les Florides - Maignane

## DES VOIES DE CIRCULATION VÉGÉTALISÉES



Itinéraire vélo dissocié - Parc technologique de Feuilley - © ILEX



Agroparc - Avignon



## DES PARKINGS PAYSAGERS



Venelles



Parking du village des Marques - Miramas

# POLARITÉS AU PLUS PRÈS DES FLUX

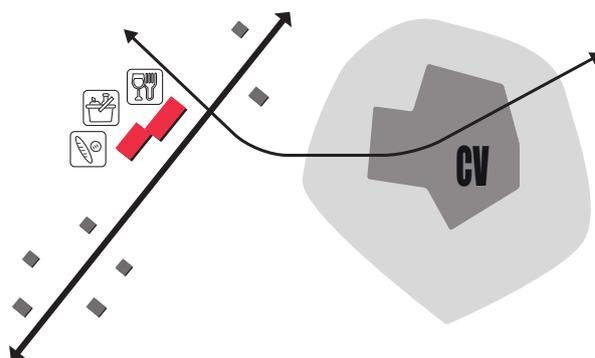
Phénomène national, de plus en plus de commerces s'installent au plus près des flux domicile-travail, le long des axes routiers, en dehors des centres constitués. Ces nouvelles polarités de petits commerces (épiceries, boulangeries, fleuristes, etc.) et de services (cabinet médical libéral, salon de coiffure, etc.) sont conçues pour être accessibles en voiture, il est difficile de s'y rendre autrement. La programmation urbaine est souvent faite au gré des opportunités, sans vision d'ensemble. En conséquence, elles entrent parfois en concurrence avec l'offre déjà présente en centre-ville.

En plus d'une réflexion métropolitaine sur l'encadrement du développement de nouvelles « polarités au plus près des flux » se pose aujourd'hui la question de la (re)qualification urbaine et paysagère des situations existantes.



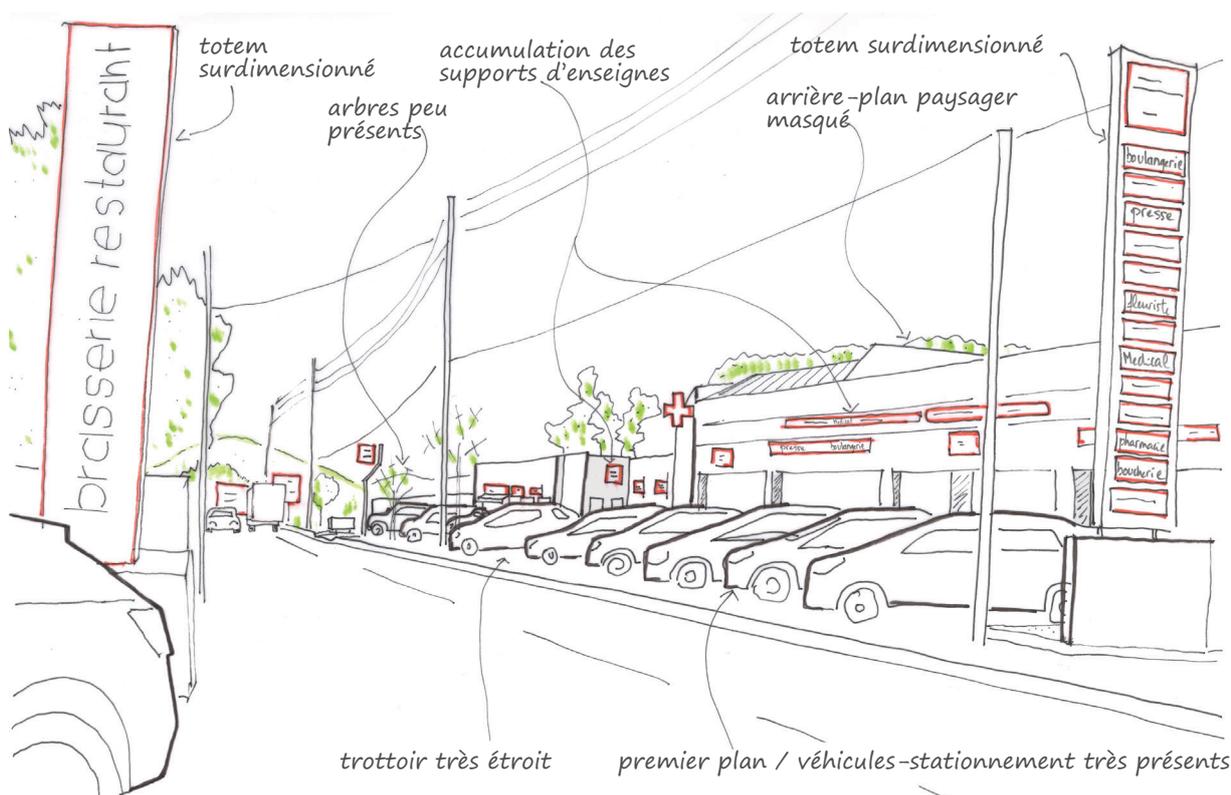
# CONSTATS

- Des polarités qui sont situées le long des axes de transit dans une logique de flux domicile-travail. La majorité de l'espace non bâti est dédié au stationnement et peu pensé pour les piétons et les cyclistes.
- Des polarités générant une multiplication des accès sur des grands axes exacerbant les problèmes de sécurité routière.
- Des polarités à la dimension paysagère et architecturale peu développée et sans cohérence d'ensemble. Souvent qualifiée d'architecture standardisée, l'intégration paysagère de ces lieux n'est pas au cœur des projets, ce qui engendre des formes urbaines peu qualitatives.
- Des polarités développées sans réflexion d'ensemble au préalable et marquées par le manque d'articulation, notamment fonctionnelle, avec le(s) tissu(s) périphérique(s). Le morcellement du foncier



constitue souvent un frein à un aménagement global.

- Des polarités qui ne s'inscrivent pas dans une logique de qualité environnementale (maîtrise de l'énergie, matériaux et revêtement des sols, présence du végétal, etc.). En général, elles ne sont pas non plus pensées pour être accessibles en transport en commun, à vélo ou à pied.
- Des polarités proposant une offre commerciale et de services concurrençant l'offre déjà présente en centre-ville.



## UN MANQUE D'INTÉGRATION PAYSAGÈRE ET DES FORMES URBAINES PEU QUALITATIVES



## DES NAPPES DE PARKINGS TRÈS MINÉRALES



## L'ABSENCE DE TRAITEMENT DES LIMITES : DES ABORDS ET ACCÈS ROUTIERS SANS QUALITÉ

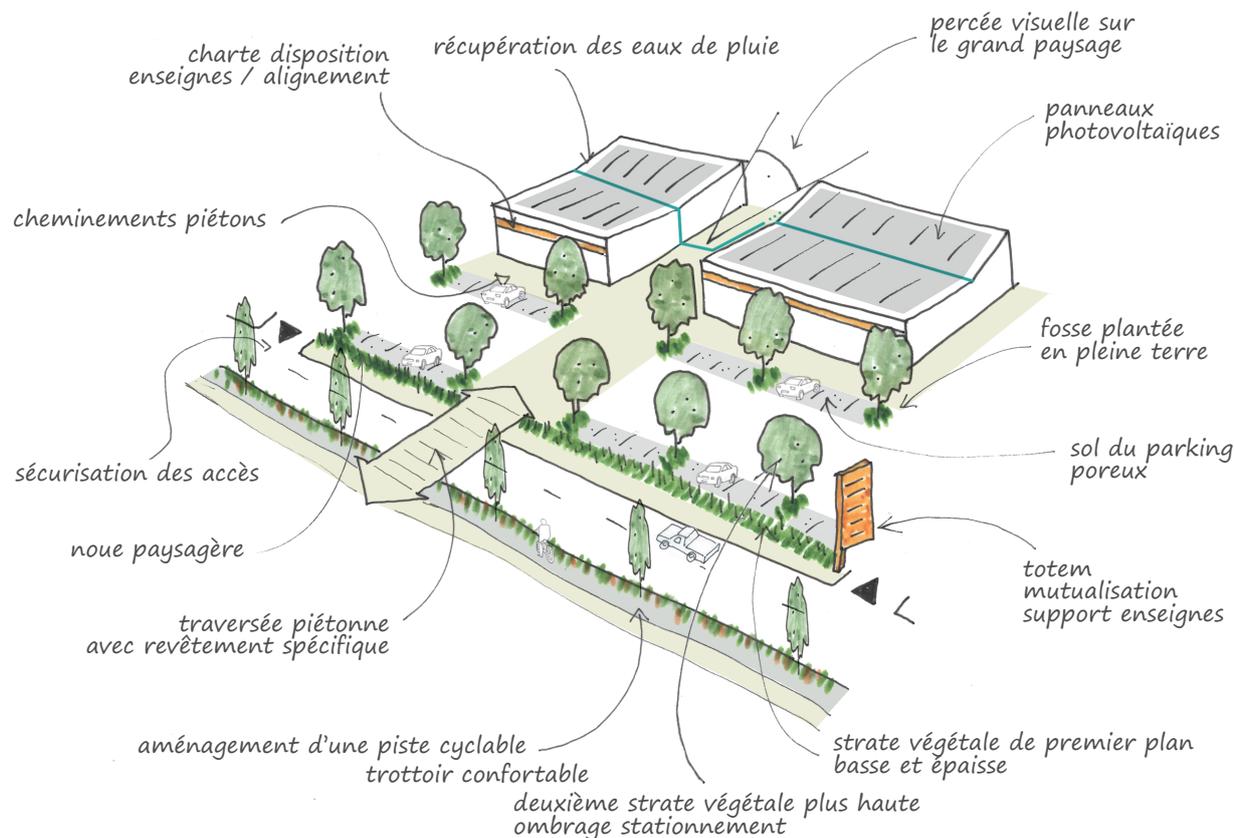


# RECOMMANDATIONS

■ L'objectif est de reconnaître les polarités pouvant jouer un rôle structurant pour le territoire et de les faire évoluer pour qu'elles soient davantage intégrées à leur environnement et plus qualitative.

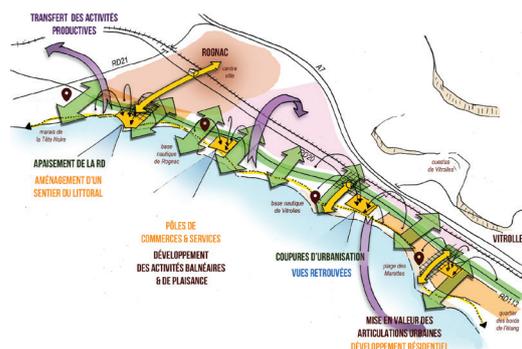
| RECOMMANDATIONS  | LEVIERS D'AMÉNAGEMENT ET OUTILS MOBILISABLES  |
|--|---|
| <p><b>1 POSITIONNER CES POLARITÉS AU SEIN D'UNE STRATÉGIE GLOBALE D'AMÉNAGEMENT ET ANTICIPER LA MUTATION, VOIRE LA RECONVERSION DE CERTAINES D'ENTRE ELLES</b></p>   | <p><b>DAACL (DOCUMENT D'AMÉNAGEMENT ARTISANAL, COMMERCIAL ET LOGISTIQUE) DU SCOT</b></p> <p><b>PLU(I)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• PADD</li> </ul>  |
| <p><b>2 AMÉLIORER LA QUALITÉ ARCHITECTURALE ET PAYSAGÈRE</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Travailler l'architecture et formes urbaines (matériaux/ volumétries/hauteurs/reculs).</li> <li>• Surélever le bâti pour une optimisation de l'espace.</li> <li>• Harmoniser la signalétique (alignements / homogénéisation / mutualisation).</li> <li>• Repenser la qualité des espaces publics (aménités et cheminements).</li> <li>• Traiter les limites (murets/clôtures), soigner les transitions paysagères et les ouvertures de cônes de vue vers le grand paysage.</li> <li>• Renforcer les trames végétales et hydrauliques.</li> <li>• Réorganiser le stationnement pour stopper les grands linéaires de voiture : par exemple, privilégier des séquences qui permettent des porosités visuelles.</li> </ul> | <p><b>PLU(I)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Règlement</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Augmenter la végétalisation des parcelles en intégrant un coefficient de pleine terre ou un coefficient de biotope</li> <li>- Implantation + qualité des constructions + stationnement</li> </ul> </li> <li>• <b>OAP sectorielle</b> sur les polarités présentant le plus d'enjeux</li> <li>• <b>OAP thématique</b> sur l'intégration urbaine, architecturale et paysagère</li> </ul> <p><b>RÈGLEMENT LOCAL DE PUBLICITÉ INTERCOMMUNAL (RLPI)</b></p> <p><b>CHARTRE PAYSAGÈRE ET ARCHITECTURALE</b></p> <p><b>PLAN GUIDE</b><br/>par polarité commerciale</p> |
| <p><b>3 DÉVELOPPER LES PERFORMANCES ENVIRONNEMENTALES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mettre en œuvre une gestion des eaux pluviales privilégiant l'infiltration in situ au sein des aménagements (pleine terre, revêtement de sol perméable...).</li> <li>• Rechercher la sobriété énergétique (développement de typologies bâties compactes) et la production d'énergie renouvelable (panneaux photovoltaïques en toiture par exemple).</li> <li>• Maîtriser l'éclairage public, orienter les rayons lumineux uniquement vers le sol et proscrire l'éclairage à proximité directe de la trame verte et bleue.</li> </ul>  | <p><b>PLU(I)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>OAP thématique</b> sur le cycle de l'eau pour donner des principes de récupération des eaux de pluie et de gestion du ruissellement.</li> </ul> <p><b>RÈGLEMENT LOCAL DE PUBLICITÉ INTERCOMMUNAL</b></p>   |
| <p><b>4 GÉRER L'ACCÈS À CES POLARITÉS ET ORGANISER LE STATIONNEMENT</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Organiser leur accessibilité en modes actifs depuis les secteurs d'habitat.</li> <li>• Aménager en prenant en compte l'accessibilité PMR.</li> <li>• Proposer des aménagements permettant d'assurer une fluidité de circulation et une meilleure sécurisation des entrées et sorties .</li> <li>• Maîtriser le temps de stationnement avec quelques emplacements zones d'arrêt-minute et PMR pour assurer une rotation rapide des véhicules.</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>PLU(I)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Étude d'axe</li> <li>- Étude entrée de ville (loi Barnier)</li> </ul> </li> </ul> <p><b>PLAN DE MOBILITÉ MÉTROPOLITAIN / PLANS LOCAUX DE MOBILITÉ</b></p> <p><b>RÉTROCESSION DE VOIRIES À LA COLLECTIVITÉ</b></p>   |

## DES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT APPLICABLES ET POUVANT ÊTRE INTÉGRÉS DANS UNE OAP THÉMATIQUE OU DANS DES OAP SECTORIELLES



### QU'EST-CE QU'UNE ÉTUDE D'AXE ?

C'est une étude urbaine sur un axe qui permet d'élaborer un diagnostic précis de l'axe pour en faire ressortir des enjeux par séquence. Cette étude peut aboutir à un schéma d'actions par séquence et des zooms de projets (exemple de l'appel à projet « Repenser la périphérie commerciale » Agam/Aupa sur la RN 113).



# EXEMPLES DE RÉFÉRENCES

## ORGANISATION DES FAÇADES



Jardin des Sens - Aix-en-Provence



Village des marques - Miramas



La Colleraye - Savenay

## DISPOSITIFS DE PUBLICITÉ MUTUALISÉS



Puyricard



Monfort

## PARKINGS PAYSAGERS ET PERMÉABLES



Verquières



Châteauneuf-lès-Martigues

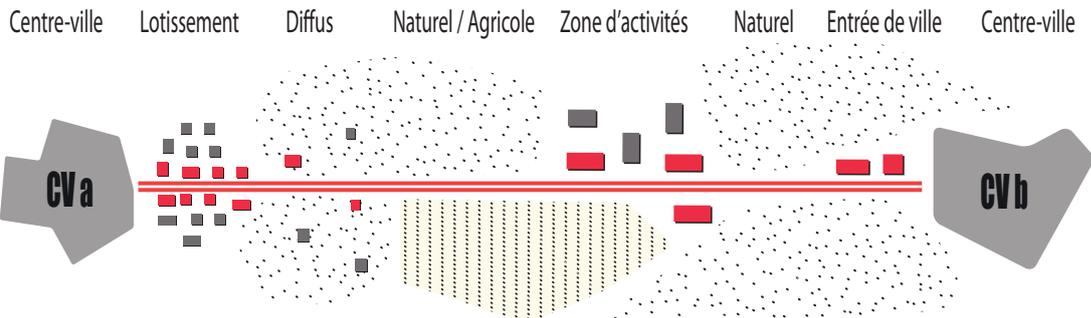
# ABORDS ROUTIERS ENCOMBRÉS

Dans une métropole où la mobilité est fortement dépendante de la voiture individuelle, la qualité des axes de déplacement prend une importance prépondérante. Notre territoire regorge de ces axes inter-urbains très fréquentés et aux abords très encombrés (publicité, délaissés, friches, etc.). Non pensés comme des séquences paysagères à part entière, ces axes subissent des dégradations successives, par effet d'entraînement.

En plus d'une stratégie métropolitaine visant une diminution de l'usage individuel de la voiture, se pose aujourd'hui la question de la revalorisation de ces lieux de déplacements, dans un objectif global d'amélioration de la qualité du cadre de vie.

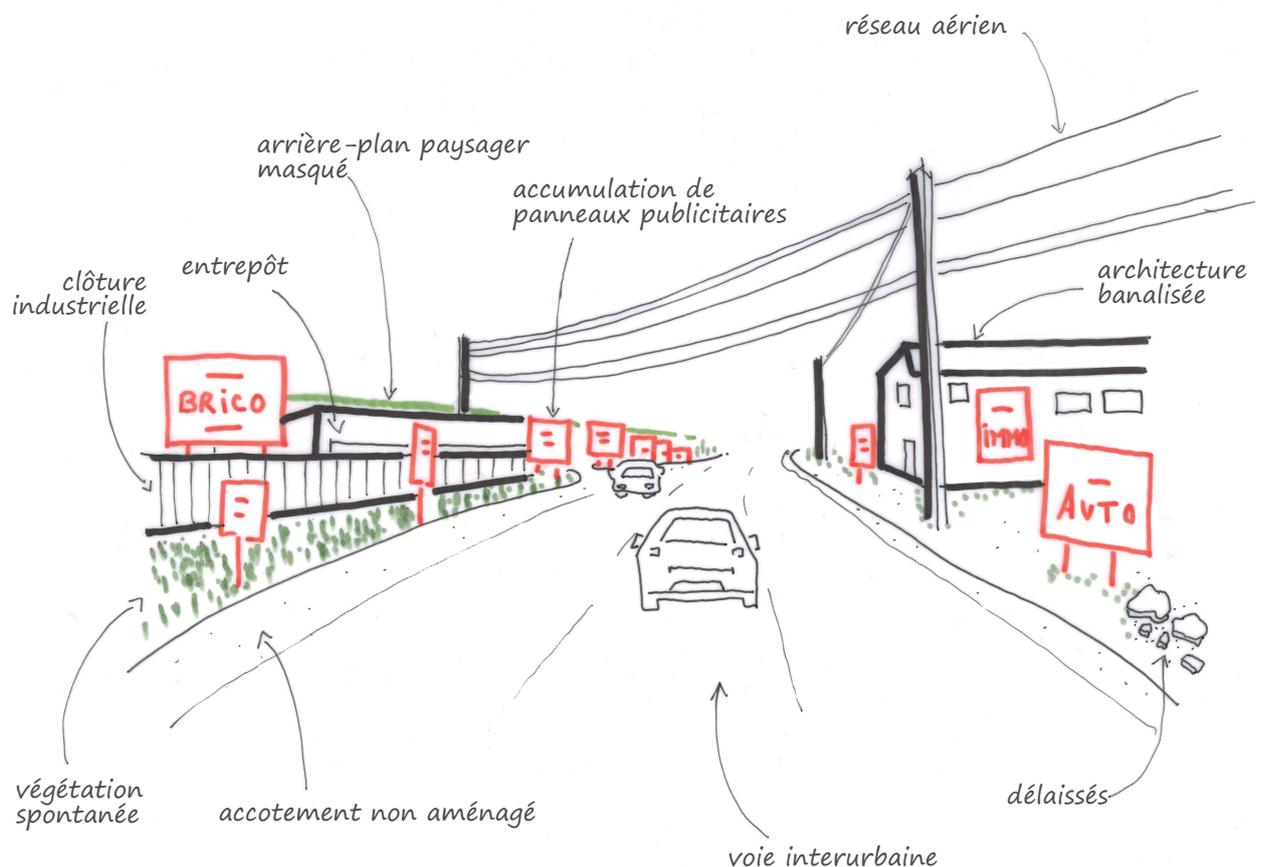


# CONSTATS



- Des axes interurbains aux abords peu lisibles et peu cohérents (bâti sans qualité architecturale, délaissés, friches, réseaux aériens, parfois mélange d'activités et de commerces, etc.).
- Des axes très prisés pour l'affichage publicitaire du fait de leur forte fréquentation, notamment aux heures de pointe.

- Des axes interurbains laissant généralement pas de place aux piétons et aux cyclistes.
- Des abords d'axes qui sont dépréciés par une organisation du bâti peu structurée. Les bâtiments sont implantés sans cohérence d'ensemble, le paysage en arrière-plan est souvent peu révélé, et les entrées de ville peu identifiées.



## DES PANNEAUX PUBLICITAIRES QUI ENVAHISSENT LE PAYSAGE



## UN PAYSAGE ENCOMBRÉ ET PEU LISIBLE

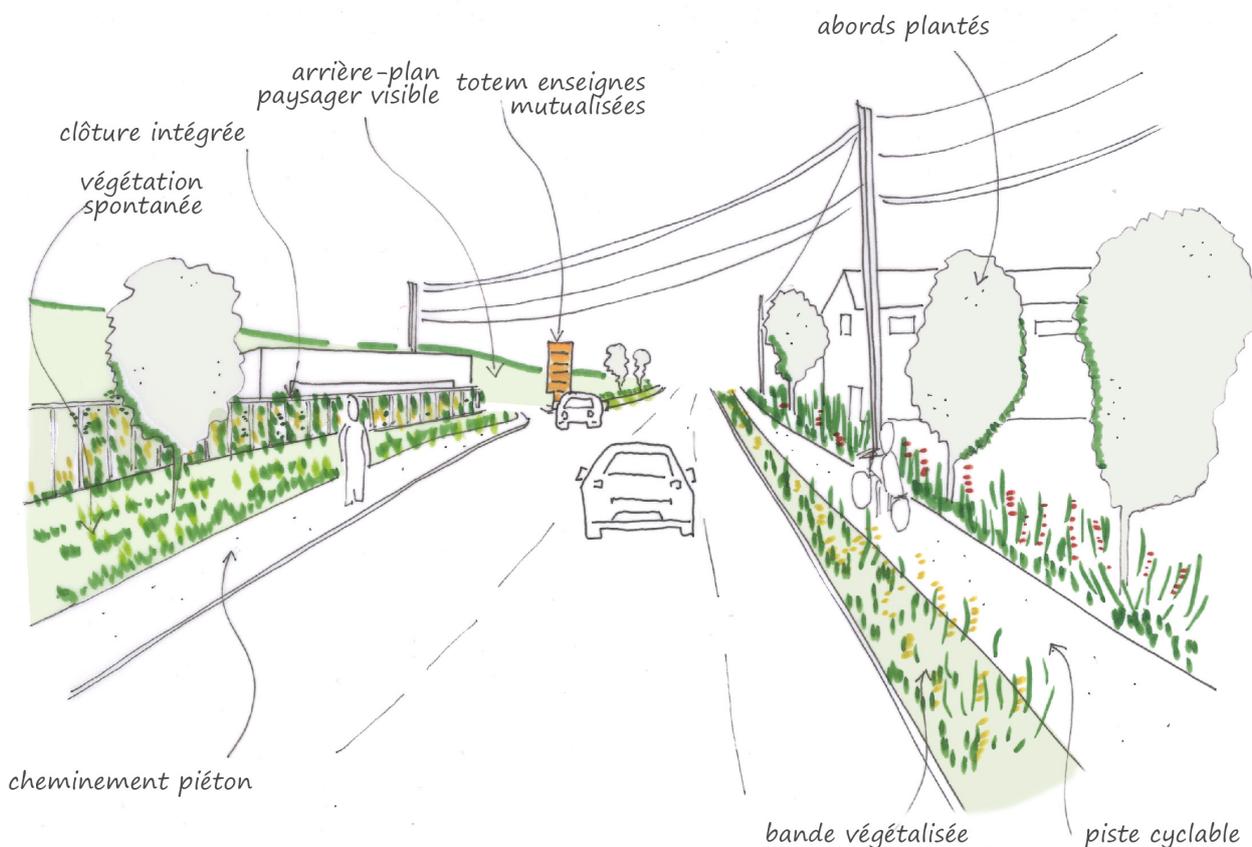


# RECOMMANDATIONS

■ L'objectif est de (re)qualifier les axes concernés en permettant, sur certaines séquences, une meilleure organisation de la voie et de ses abords, et une meilleure prise en compte de l'environnement paysager.

| RECOMMANDATIONS   | LEVIERS D'AMÉNAGEMENT ET OUTILS MOBILISABLES  |
|---|---|
| <p><b>1 IDENTIFIER LES SÉQUENCES DE L'AXE NÉCESSITANT UNE MISE EN VALEUR OU UNE REQUALIFICATION</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Retrouver des respirations le long de l'axe et des percées visuelles vers le grand paysage.</li> <li>• Valoriser les éléments identitaires (patrimoine bâti ou végétal).</li> <li>• Identifier chaque fonction possible sur les abords (végétation spontanée, cheminements piétons, noues végétales, etc.).</li> <li>• Retrouver de la qualité sur les limites des parcelles privées donnant sur l'axe (traitement des clôtures, murets, renaturation des bords de route, retraits/alignements etc.).</li> <li>• Protéger et mettre en valeur les axes routiers paysagers à intérêt touristique et patrimonial.</li> </ul>   | <p><b>PLU(I)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• PADD, OAP et/ou zonage pour préserver les cônes de vue</li> <li>• OAP sectorielle</li> </ul> <p><b>ÉTUDE ENTRÉE DE VILLE (LOI BARNIER)</b></p> <p><b>ÉTUDE D'AXE</b></p> <p><b>PLAN PAYSAGE</b></p> |
| <p><b>2 AMÉLIORER LE CONFORT ET LA SÉCURITÉ DE TOUS LES USAGERS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Définir un meilleur partage de la voirie : introduire des aménagements cyclables, des cheminements ombragés... sur l'axe et les zones alentours.</li> <li>• Maîtriser l'éclairage public, orienter les rayons lumineux uniquement vers le sol et proscrire l'éclairage à proximité directe de la trame verte et bleue.</li> <li>• Proposer des aménagements permettant d'assurer une fluidité de circulation et une meilleure sécurisation des entrées et sorties des zones économiques qui les bordent.</li> </ul>  | <p><b>PLAN DE MOBILITÉ MÉTROPOLITAIN / PLANS LOCAUX DE MOBILITÉ</b></p> <p><b>PLU(I)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Emplacements réservés (ER) pour les pistes cyclables</li> </ul>   |
| <p><b>3 MAÎTRISER L'USAGE DE LA PUBLICITÉ ET DES ENSEIGNES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Définir les règles d'une meilleure intégration publicitaire dans le paysage du bord de route et à l'intérieur des zones économiques qui les bordent (ex : règles de distance ou de non cumul entre les affichages publicitaires, autorisation d'affichage publicitaire uniquement pour les pré-enseignes non visibles depuis la voie, etc.)</li> <li>• Réduire les formats publicitaires, les harmoniser, interdire certains dispositifs.</li> <li>• Restreindre voire interdire l'affichage publicitaire sur certains axes aux qualités paysagères remarquables.</li> <li>• Privilégier des dispositifs d'affichage mutualisés notamment en entrée des zones économiques et commerciales.</li> <li>• Gérer les franges entre le milieu agro-naturel et les zones économiques.</li> </ul> | <p><b>RÈGLEMENT LOCAL DE PUBLICITÉ INTERCOMMUNAL</b></p>  |

## DES PRINCIPES POUR AMÉLIORER L'ORGANISATION DE LA VOIE ET LE TRAITEMENT DE SES ABORDS



### QU'EST-CE QU'UN RLPI ?

Un RLPI, Règlement local de publicité intercommunal, a pour objet de réglementer l'affichage publicitaire, enseignes et pré-enseignes pour toute voie ouverte à la circulation publique. Il a l'obligation d'être plus restrictif que la réglementation nationale. C'est une compétence métropolitaine et il doit être adossé aux PLU(I).

### L'EXEMPLE DU RLPI DE GRENOBLE

- Limitation de la présence des dispositifs de publicité.
- Adaptation des formats à l'échelle de l'axe en cohérence avec le paysage et le public visé.
- Valorisation des routes historiques et paysagères.
- Obligations de recul, de densité et de format différents selon les séquences et la nature de l'axe.
- Mutualisation des dispositifs d'affichage.



# EXEMPLES DE RÉFÉRENCES

## VOIE DOUCE EN MILIEU URBAIN



Lyon - architectes : Gautier + Conquet



Caen - architectes : Topoagence

## VÉGÉTALISATION DES ABORDS



Carnoux



Marignane



Salon-de-Provence

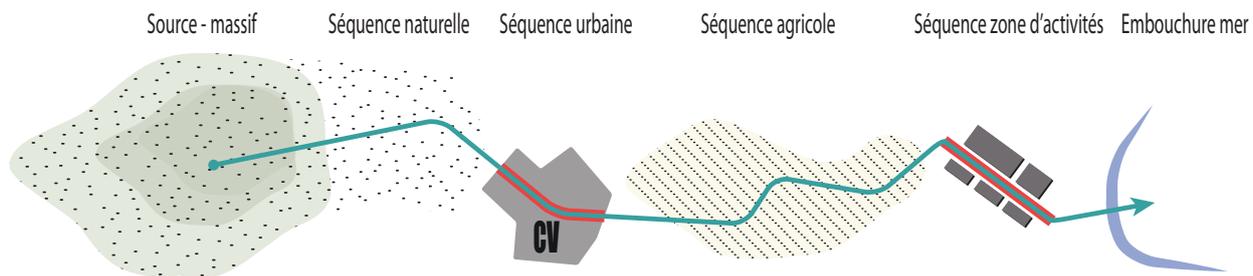
# BERGES INACCESSIBLES

De nombreux cours d'eau et canaux irriguent la Métropole et traversent la quasi-totalité des paysages métropolitains, des plus naturels (massif, forêt, agriculture, etc.) aux plus urbains (quartiers denses, zones d'activités, etc.). Vecteurs de continuités écologiques mais aussi de liaisons piétonnes, ils sont fragilisés par les pressions causées par l'artificialisation de leurs berges et de leurs ripisylves et peu d'entre eux sont mis en valeur. Les effets de l'urbanisation sur leur fonctionnement induisent aussi une vulnérabilité accrue au risque inondation et génèrent une pollution de l'eau.

En complément d'une gestion des cours d'eau à l'échelle des bassins versants, une réflexion pourrait s'accroître à des échelles plus locales, afin de les reconsidérer, sur des parties de leur linéaire, comme des biens communs métropolitains.



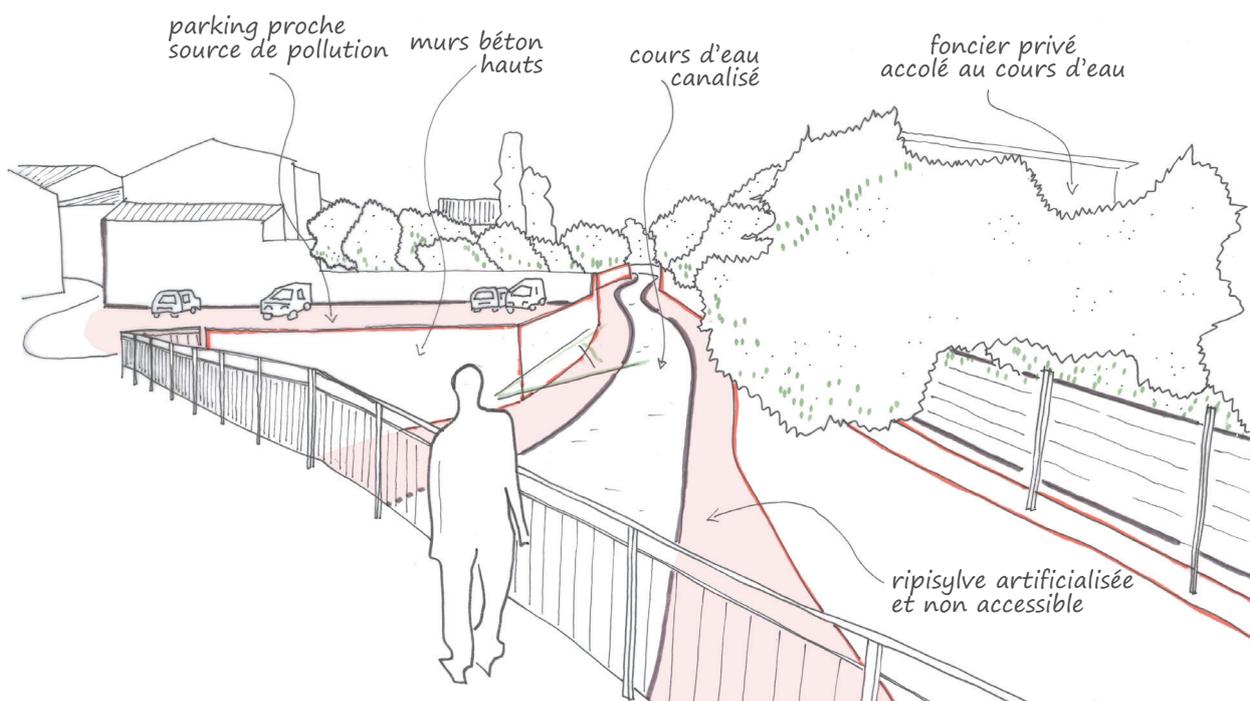
# CONSTATS



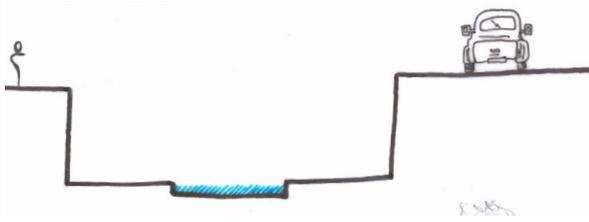
■ Les cours d'eau sont soumis aux pressions anthropiques. Faute d'un outil de gestion d'ensemble, leurs rives et leurs ripisylves sont de plus en plus artificialisées, ce qui exacerbe l'exposition au risque inondation et l'érosion des berges.

■ Les berges ne sont pas valorisées et leur accès n'est pas encadré, ce qui peut inciter des pollutions et dégradations diverses, quel que soit le milieu traversé (urbain ou naturel).

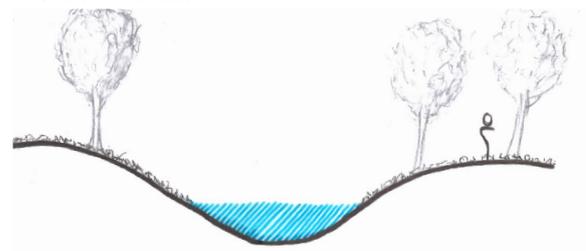
■ Le développement urbain sur les abords des cours d'eau et canaux ne permet pas toujours d'assurer une continuité de cheminements confortables.



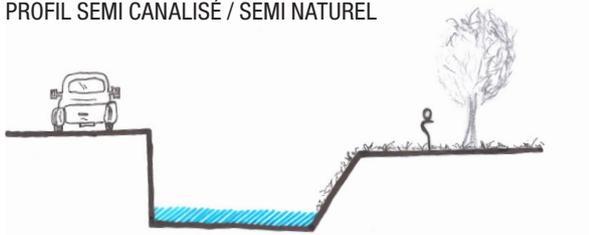
PROFIL CANALISÉ



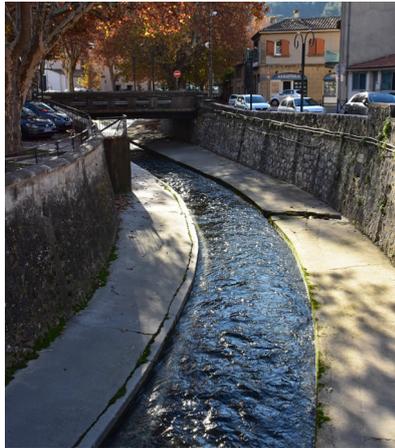
PROFILS NATURELS



PROFIL SEMI CANALISÉ / SEMI NATUREL



### DIFFÉRENTS TYPES DE BERGES DE COURS D'EAU ET DE CANAUX



# RECOMMANDATIONS

■ L'objectif est de retrouver des milieux aquatiques écologiquement attractifs, d'améliorer la qualité de l'eau et de révéler les cours d'eau, leurs berges et les ripisylves, pour les reconsidérer comme des biens communs de la métropole en tenant compte du risque inondation.

| RECOMMANDATIONS  | LEVIERS D'AMÉNAGEMENT ET OUTILS MOBILISABLES   |
|--|--|
| <p><b>1 RESTAURER LES COURS D'EAU</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Retrouver les espaces de bon fonctionnement des cours d'eau pour créer une zone d'expansion de crues, atténuer le risque inondation et filtrer les pollutions.</li> <li>Utiliser des matériaux perméables pour maintenir la berge et une ripisylve fonctionnelle (ombrage, épuration, habitats écologiques), réensauvager certains secteurs.</li> <li>Mettre à distance des cours d'eau et canaux certaines fonctions pour limiter pollutions et piétinements (stationnement, voirie, zones de loisirs, dépôts).</li> </ul> | <p><b>PLU(I)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Règlement</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Inscrire la ripisylve et les abords du cours d'eau et canaux en zone N</li> <li>Inscrire des protections au titre de l'article L 151-23 du Code de l'urbanisme, des Espaces Verts à Protéger (EVP), des Espaces Boisés Classés (EBC)...</li> <li>Inscrire des emplacements réservés pour l'acquisition et la préservation des berges en vue d'une gestion publique de ces espaces</li> </ul> </li> </ul> <p><b>INTERVENTION DE LA GEMAPI</b><br/>Restauration des continuités écologiques, entretien et aménagement d'un cours d'eau...</p> <p><b>PLAN PAYSAGE</b></p> |
| <p><b>2 IDENTIFIER ET AMÉNAGER CERTAINES SÉQUENCES POUR LES VALORISER</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Introduire de manière très ponctuelle sur les berges des espaces dédiés à certains usages (convivialité, point de vue, repos, accès à l'eau, etc.).</li> <li>Avoir un traitement commun de l'ensemble des espaces publics qui jalonnent les cours d'eau et les canaux (parcs, jardins publics, etc.).</li> </ul>  | <p><b>PLU(I)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Règlement</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Inscrire des emplacements réservés pour l'aménagement d'espaces publics</li> </ul> </li> </ul> <p><b>PLAN GUIDE</b><br/>sur le cours d'eau ou le canal dans son ensemble</p>   |
| <p><b>3 METTRE EN PLACE DES AMÉNAGEMENTS RESPECTUEUX DES MILIEUX ET ACCESSIBLES À TOUS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Privilégier des aménagements et du mobilier légers et démontables.</li> <li>Sensibiliser les usagers à la préservation des milieux aquatiques avec information, installations, activités.</li> <li>Proscrire l'éclairage public à proximité directe de la trame verte et bleue.</li> <li>Aménager en prenant en compte l'accessibilité PMR.</li> </ul>   | <p><b>PLU(I)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Règlement / OAP thématique</b> sur la préservation et la restauration de la Trame Verte et Bleue (TVB)</li> </ul> <p><b>PLAN GUIDE</b><br/>sur le cours d'eau ou le canal dans son ensemble</p> <p><b>POLICE VERTE</b><br/>Travail pédagogique</p>  |

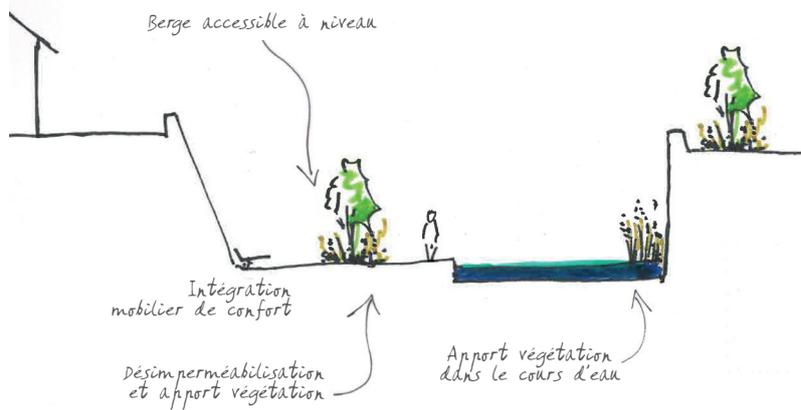


## QU'EST-CE QU'UNE OAP THÉMATIQUE ?

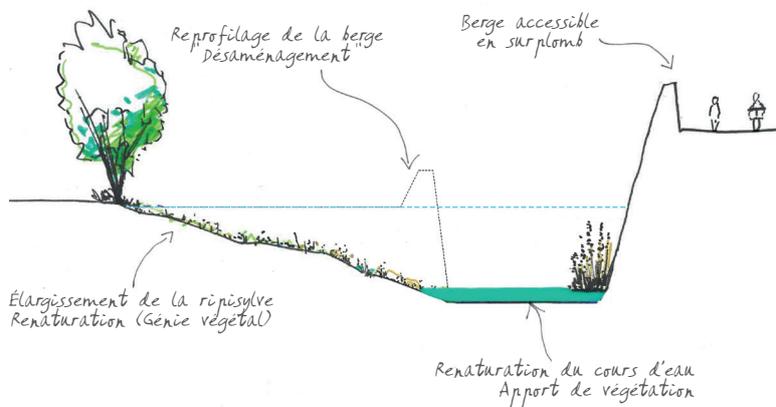
Une OAP, Orientation d'Aménagement et de Programmation, est une pièce des PLU(i) qui complète le règlement écrit. Comme son nom l'indique, elle couvre un thème particulier (par exemple, cycle de l'eau, développement durable, qualité des formes urbaines, patrimoine etc.). À la différence de l'OAP sectorielle qui concerne un secteur délimité, elle

porte généralement sur l'ensemble du territoire concerné par le PLU(i).

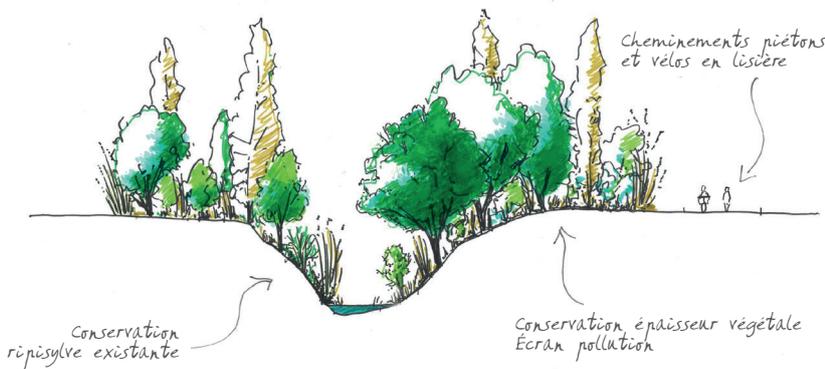
Des principes assez précis sur chaque thème vont permettre de guider élus et concepteurs dans une logique d'un urbanisme vertueux et respectueux de son territoire.



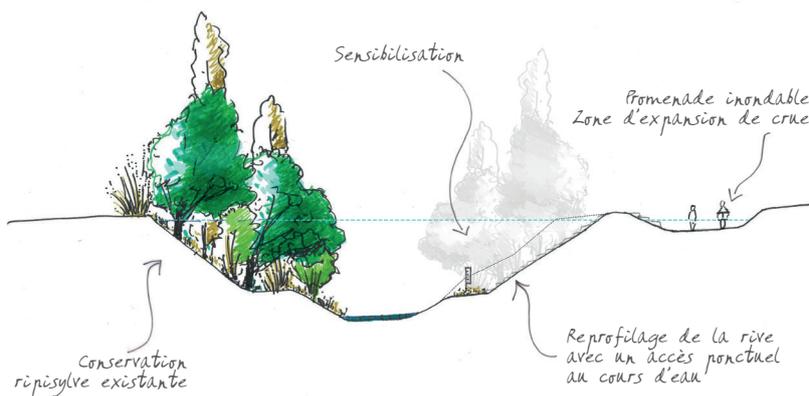
BERGE ACCESSIBLE, SUPPORT DE CONTINUITÉ URBAINE ET DE CHEMINEMENT



BERGE ET COURS D'EAU RENATURÉS AVEC TECHNIQUES VÉGÉTALES



BERGES NATURELLES CONSERVÉES ET PROMENADE EN LISIÈRE

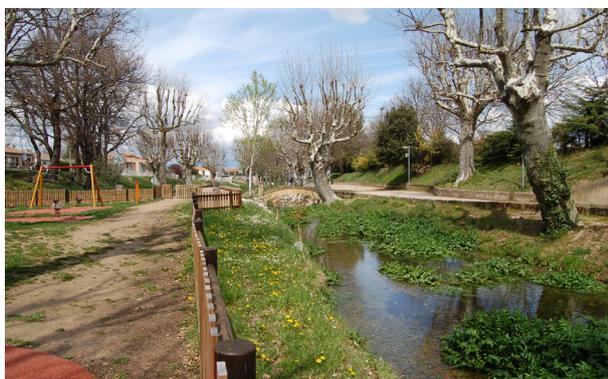


ACCÈS PONCTUEL À L'EAU



# EXEMPLES DE RÉFÉRENCES

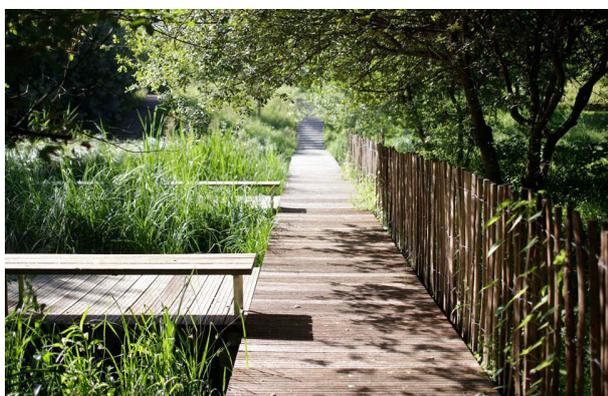
## AMÉNAGEMENT D'ESPACES DE LOISIRS



Meyrargues



Meyrargues



Le parc du chemin de l'île - Nanterre - Mutabilis paysage- © H.Abbadie

## FRANCHISSEMENT ET ACCÈS PONCTUEL À L'EAU



Éco-quartier Botières Chenaie - Nantes - © Atelier de paysage Bruel-Delmar

## LE VÉGÉTAL MIS EN VALEUR



Aubagne



Parc de l'Abbaye du Valasse - Lillebonne - © BASE



Aix-en-Provence - L'Arc - © Labo photo Mairie d'Aix-en-Provence

# PORTES D'ENTRÉE DES ESPACES DE NATURE

Qu'il s'agisse des massifs, des étangs ou de la mer, les grands espaces de nature de la Métropole sont aussi spectaculaires que divers. Ils sont, en conséquence, largement pratiqués par les populations métropolitaines, mais aussi les touristes et visiteurs, de façon hebdomadaire ou plus occasionnelle. Certains d'entre eux (Grand Site Concors Sainte-Victoire, Parc national des Calanques, les Parcs Naturels Régionaux, etc.) sont gérés par des structures spécifiques permettant notamment d'accueillir le public et contrôler les flux. Toutefois, lorsqu'elle n'est pas encadrée, la fréquentation peut générer des stationnements anarchiques, perturber la rencontre de ces espaces mais aussi fragiliser les milieux naturels.

En complément d'une stratégie à plus large échelle sur la mise en accessibilité de ces lieux au plus large public possible, une réflexion plus ponctuelle peut être menée sur l'aménagement de ces portes d'entrée, en fonction de la sensibilité des milieux, afin de rendre l'expérience la plus agréable possible.

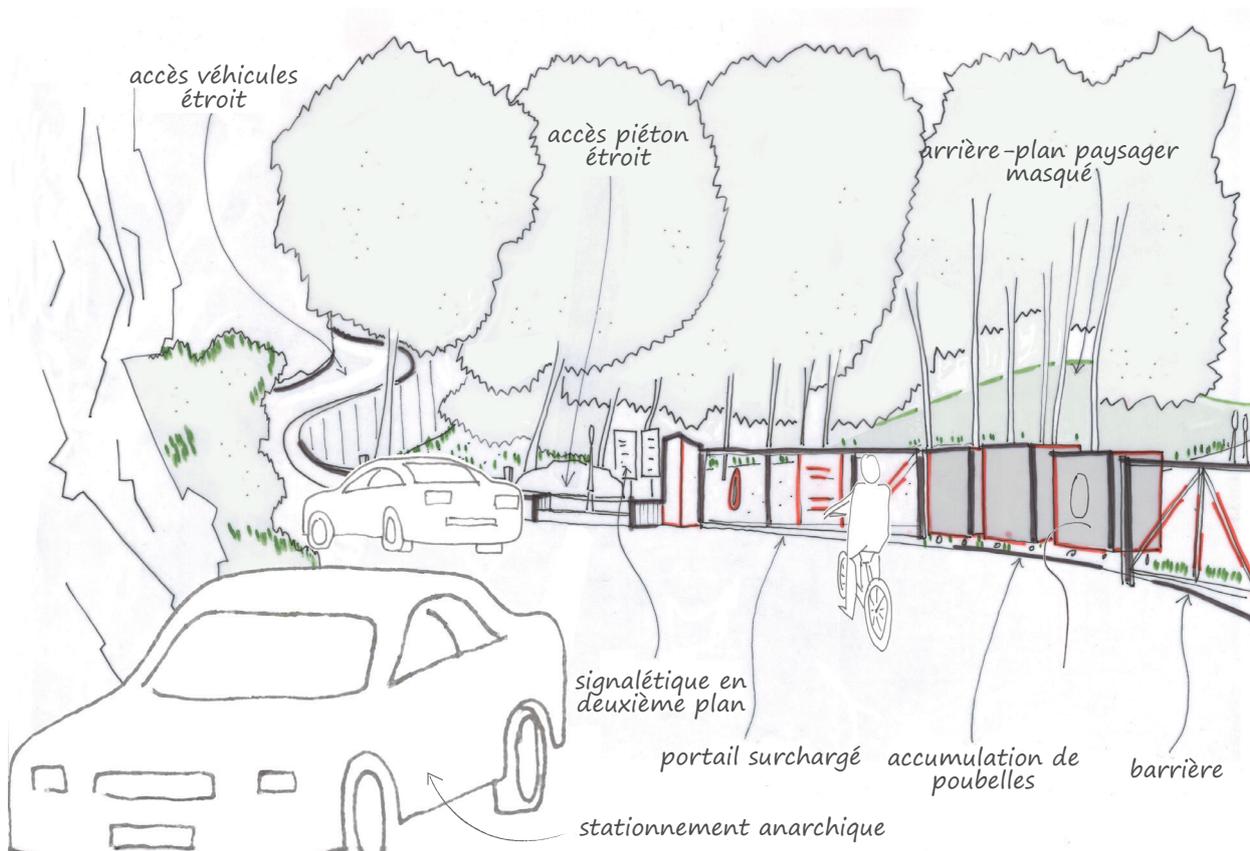
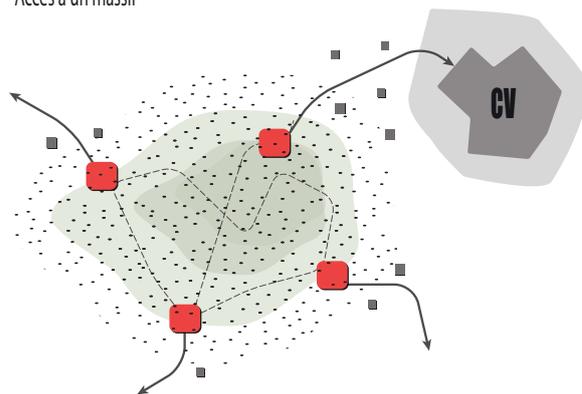


# CONSTATS

■ Des lieux très fréquentés, parfois peu valorisés (sanitaires, déchets, signalétiques), n'ayant pas toujours fait l'objet d'un projet d'aménagement ou a minima d'une organisation du stationnement.

■ Des lieux non pensés comme de véritables portes d'entrée vers «la grande nature» et dont le manque d'organisation peut entraîner la fragilisation des milieux (piétinements, déchets, intrusion voirie, aménagements artificialisés).

Accès à un massif

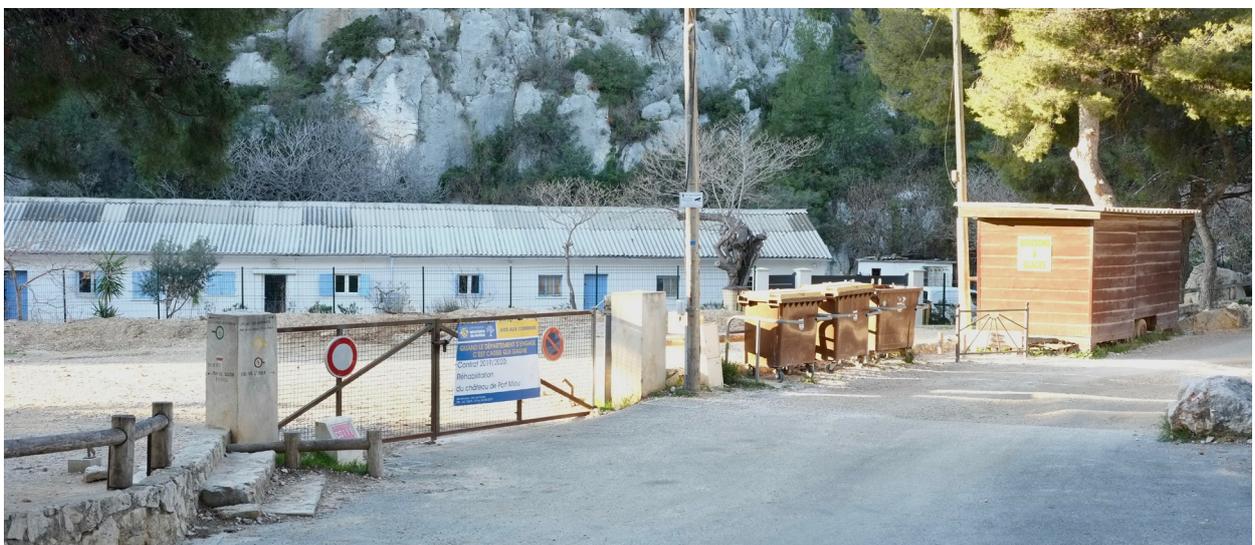


## DES PORTES D'ENTRÉE QUI MANQUENT D'ORGANISATION EN TERME DE STATIONNEMENT



© N.Tomei

## DES AMÉNAGEMENTS QUI FRAGILISENT CES ESPACES DE NATURE

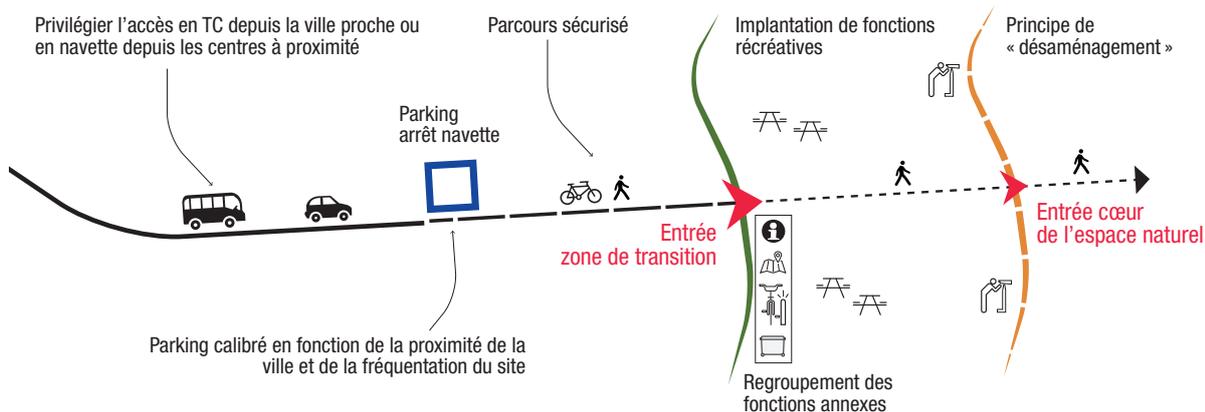


# RECOMMANDATIONS

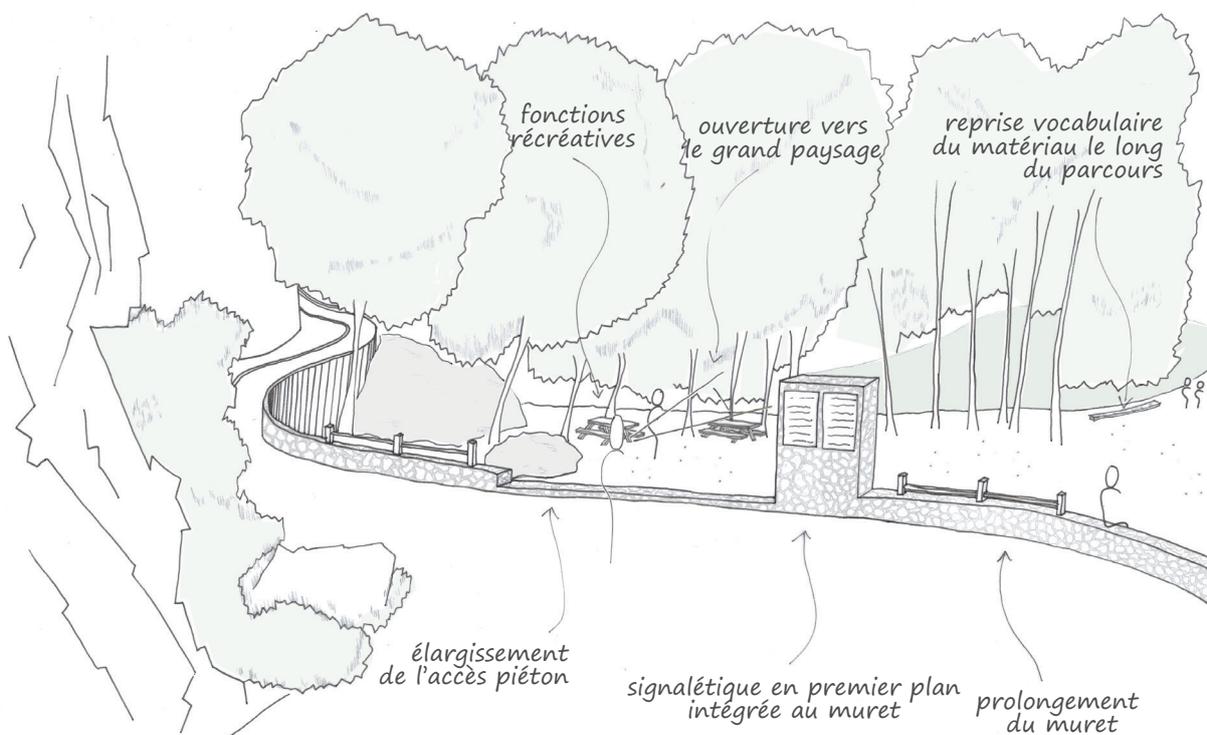
■ L'objectif est de créer de véritables portes d'entrées vers ces espaces de grande nature, accessibles à tous et notamment aux personnes à mobilité réduite, conciliant expérience de l'utilisateur et préservation de l'intégrité du milieu et des paysages.

| RECOMMANDATIONS  | LEVIERS D'AMÉNAGEMENT ET OUTILS MOBILISABLES   |
|--|--|
| <p><b>1 MIEUX RÉPARTIR LA FRÉQUENTATION DES GRANDS ESPACES DE NATURE MÉTROPOLITAINS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Redéfinir les portes d'accès en les hiérarchisant pour réguler la fréquentation et arbitrer les usages autorisés (ex: aménagement plus conséquent sur les portes d'accès principales, zones de stationnement plus important, desserte en TC, etc.).</li> <li>• Faire connaître les portes d'entrée moins identifiées pour une répartition plus équilibrée de la fréquentation</li> <li>• Canaliser le public par un dimensionnement des parkings qui va déterminer les possibilités d'accès au milieu naturel</li> </ul>  | <p><b>PLAN PAYSAGE</b></p> <p><b>PLU(I)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• PADD</li> <li>• Zonage</li> </ul> <p><b>PLAN DE MOBILITÉ MÉTROPOLITAIN / PLANS LOCAUX DE MOBILITÉ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Accès en TC / intermodalité</li> <li>• Tarification dissuasive à proximité de l'espace naturel</li> </ul>  |
| <p><b>2 ORGANISER L'ACCESSIBILITÉ POUR CONCILIER FRÉQUENTATION ET RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mettre en œuvre une offre en transport en commun adaptée à la fréquentation de ces sites.</li> <li>• Mieux organiser et calibrer le stationnement et l'adapter en fonction du niveau d'importance de la porte d'accès.</li> <li>• Libérer le premier plan de la porte d'accès à l'espace naturel des éléments techniques et du stationnement automobile pour donner à voir un espace accueillant et des vues sur l'espace naturel : ouverture pour le piéton confortable, signalétique discrète et condensée, etc.</li> <li>• Regrouper les fonctions annexes en un seul point (sanitaires/poubelles/information/parking vélos, etc.).</li> <li>• Prendre en compte le risque incendie (sensibilisation) et respecter les obligations légales de débroussaillage.</li> <li>• Sensibiliser les usagers sur la biodiversité et l'importance du respect des milieux.</li> <li>• Aménager en prenant en compte l'accessibilité PMR.</li> </ul> | <p><b>PLAN DE MOBILITÉ MÉTROPOLITAIN / PLANS LOCAUX DE MOBILITÉ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Accès en TC / intermodalité</li> </ul> <p><b>PLAN PAYSAGE</b></p> <p><b>PLU(I)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>OAP sectorielle</b> définissant l'aménagement d'un secteur d'accès à l'espace naturel</li> <li>• Zonage</li> </ul> <p><b>RÉTROCESSION DE VOIRIES À LA COLLECTIVITÉ</b></p>   |
| <p><b>3 METTRE EN PLACE DES AMÉNAGEMENTS RESPECTUEUX DES MILIEUX</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Privilégier des interventions ponctuelles et ciblées (point de vue à donner à voir, abri, repos, etc.).</li> <li>• Proposer des aménagements ludiques adaptés.</li> <li>• Privilégier des matériaux naturels et locaux.</li> <li>• Mettre en œuvre des aménagements légers et démontables.</li> <li>• Proscrire l'éclairage public à proximité directe de la trame verte et bleue.</li> </ul>  | <p><b>PLAN PAYSAGE</b></p> <p><b>PLU(I)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Règlement / OAP thématique</b> sur la préservation et la restauration de la Trame Verte et Bleue (TVB)</li> <li>• Règlement</li> <li>• <b>OAP thématique</b> sur « l'aménagement en milieu naturel » pour donner des principes d'interventions respectueux de l'environnement ?</li> </ul> <p><b>CHARTRE PAYSAGÈRE ET ARCHITECTURALE</b></p> <p>applicable à l'ensemble des accès aux grands espaces de nature métropolitains</p> <p><b>PLAN GUIDE</b></p> <p>pour chacun des accès aux grands espaces de nature</p> |

## UN SÉQUENÇAGE DE L'ACCÈS AUX ESPACES NATURELS



## TRAITEMENT DE L'ESPACE D'ACCUEIL



### À QUOI SERT UNE CHARTE PAYSAGÈRE ET ARCHITECTURALE ?

Une charte paysagère et architecturale est composée de recommandations qui permettent de guider tous les porteurs de projet. De valeur incitative, cet outil permet de poser les bases pour encadrer les projets d'un territoire, afin de respecter l'identité paysagère et architecturale de celui-ci et de parvenir à son développement harmonieux et équilibré.

Différentes thématiques peuvent y être abordées : les clôtures, les devantures, les rénovations/extensions, les constructions, les toitures, le patrimoine bâti, les plantations, l'espace public, etc.



# EXEMPLES DE RÉFÉRENCES

## PARKINGS PAYSAGERS



Saint-Antonin-sur-Bayon - Agence Horizon Paysages



Plateau de l'Arbois - HETR

## MOBILIER



Itawa Forest - Landscap architecture lab

## SIGNALÉTIQUE



Parc Riu-Llobregat - Clase BCN



Parc du Mont du Ferrain - Nu Design

## CHEMINEMENTS



Cap Creus - Cadaqués - EMF Architects - © marti franch



Centre européen du volcanisme - Saint-Ours les Roches - Cap Paysage

## INSTALLATIONS PÉDAGOGIQUES



Espagne - Nerja - Fernando Alda



Plateau de l'Arbois - Bureau des Guides - Le Rocher © G.Mathieu



