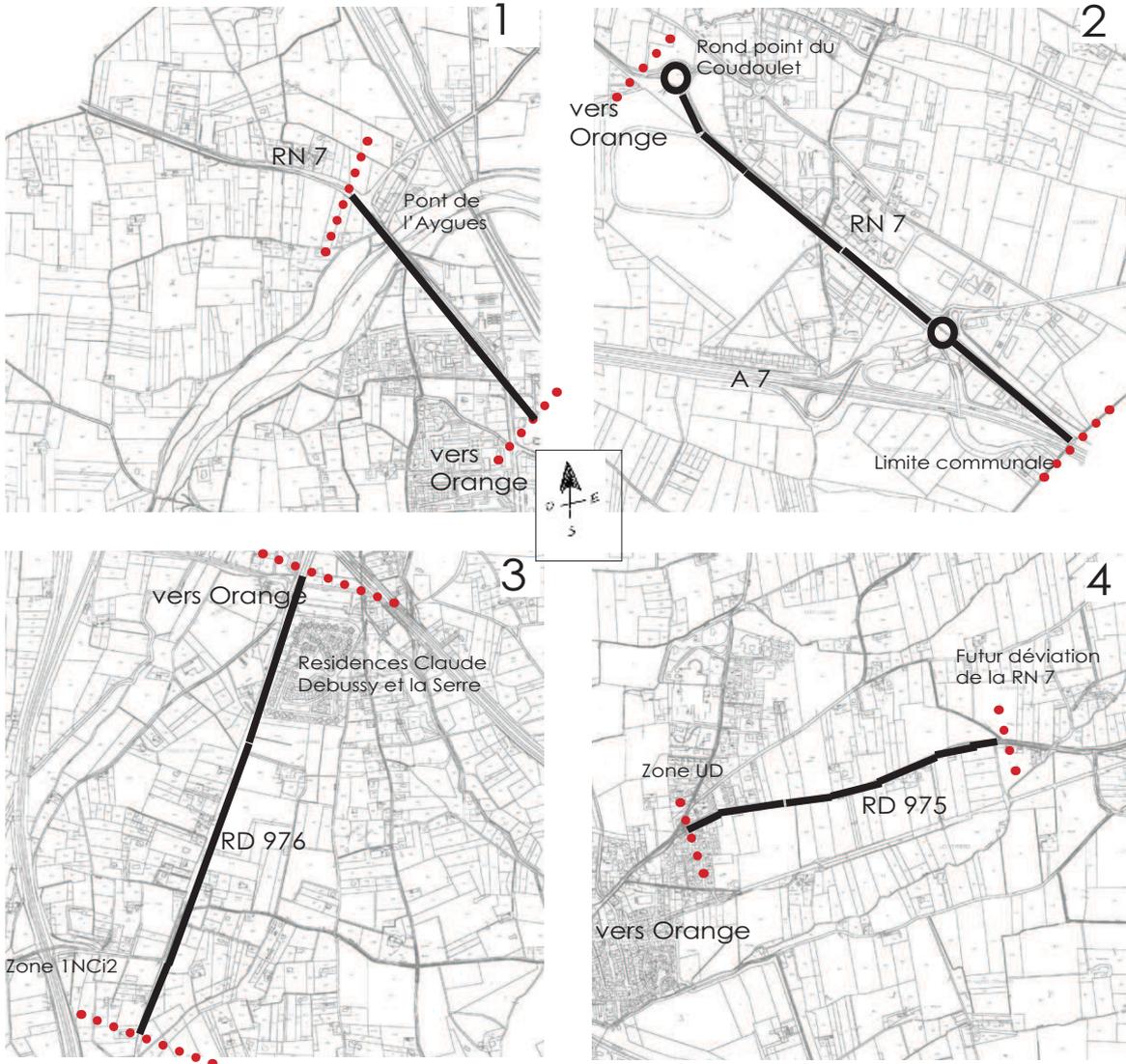
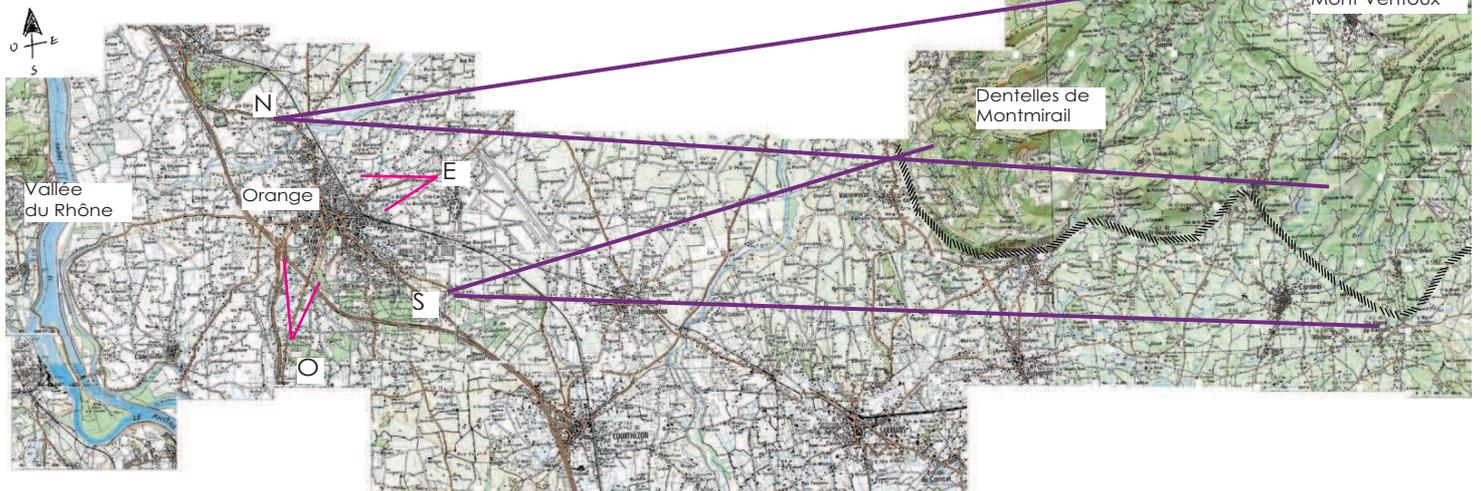


## Périmètres d'étude



## Les perceptions du grand paysage depuis les zones d'entrées de ville



## Les zones d'entrées de ville en quelques mots

Ces quatre Entrées de Villes se situent toutes en dehors de la limite du panneau d'Agglomération, donc hors de la Ville. Cette limite communale n'apparaît nul part clairement, pourtant elle appartient souvent à un «quartier», démarre au nom d'un chemin... Ces Entrées de Ville, par les limites données dans notre étude, n'arrivent pas encore au panneau d'agglomération. Elles sont pour trois d'entre elles surtout, l'Entrée Nord, Sud et Ouest, sans liaison visuelle, physique et même psychologique, avec le Centre ville d'Orange. Aucune lecture de la Ville à leurs limites, aucun signe précurseur, urbain ou qui reflète l'Identité de la Ville elle-même.

La vitesse est un facteur commun de ces quatre Entrées de Ville, voie large, ligne droite, parcours sans obstacle visuel...

Chaque Entrée a une identité propre.

Deux des Entrées sont plutôt de type «routier» ce sont plutôt des «barreaux»:

- Entrée Nord avec sa route nationale assez large.

- Entrée Sud avec sa RN7 qui est presque dans sa composition, comme un prolongement de l'autoroute A7. Une trois voies dont deux voies dans le sens Sud Nord et une dans le sens Nord Sud, séparées par GBA, bornes des défensives.

Les deux autres sont plutôt de type «naturel» ce sont encore des «routes de campagne»:

- Entrée Ouest, le paysage naturel a été préservé dans son ensemble. Entre campagne agricole et habitat individuel, le paysage évolue.

- Entrée Est, son paysage reflète la Mémoire des lieux, présence du canal, de l'eau avec sa végétation de grands arbres et son bâti en pierre longeant la route.

## Les perceptions du grand paysage depuis les zones d'entrées de ville

En suivant la RN 7 de l'entrée Nord vers le centre d'Orange s'ouvre une belle perspective sur la chaîne du Mont Ventoux (1828 m).

En quittant l'autoroute A7 vers l'entrée Sud on aperçoit également le plateau du Vaucluse avec le Mont Ventoux à l'horizon.

A l'Ouest et l'Est, la perspective est orientée vers le centre d'Orange.

Ouest: la perspective est guidée par la Colline de Saint-Eutrope au Sud du centre d'Orange.

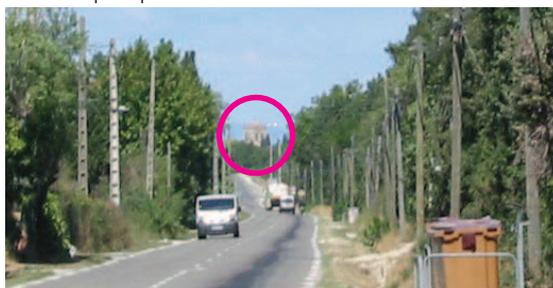
Est: la vue est attirée par les premiers quartiers d'habitation et des masses boisées à la limite de la commune d'Orange, en lointain: Vallée du Rhône.



N: Belle perspective sur le Mont Ventoux



S: Perspective sur le plateau du Vaucluse

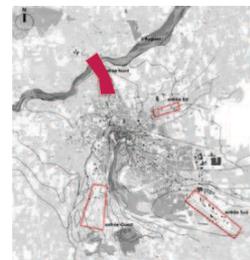


O: La Colline Saint-Eutrope



E: Masse boisée, quartiers d'habitation

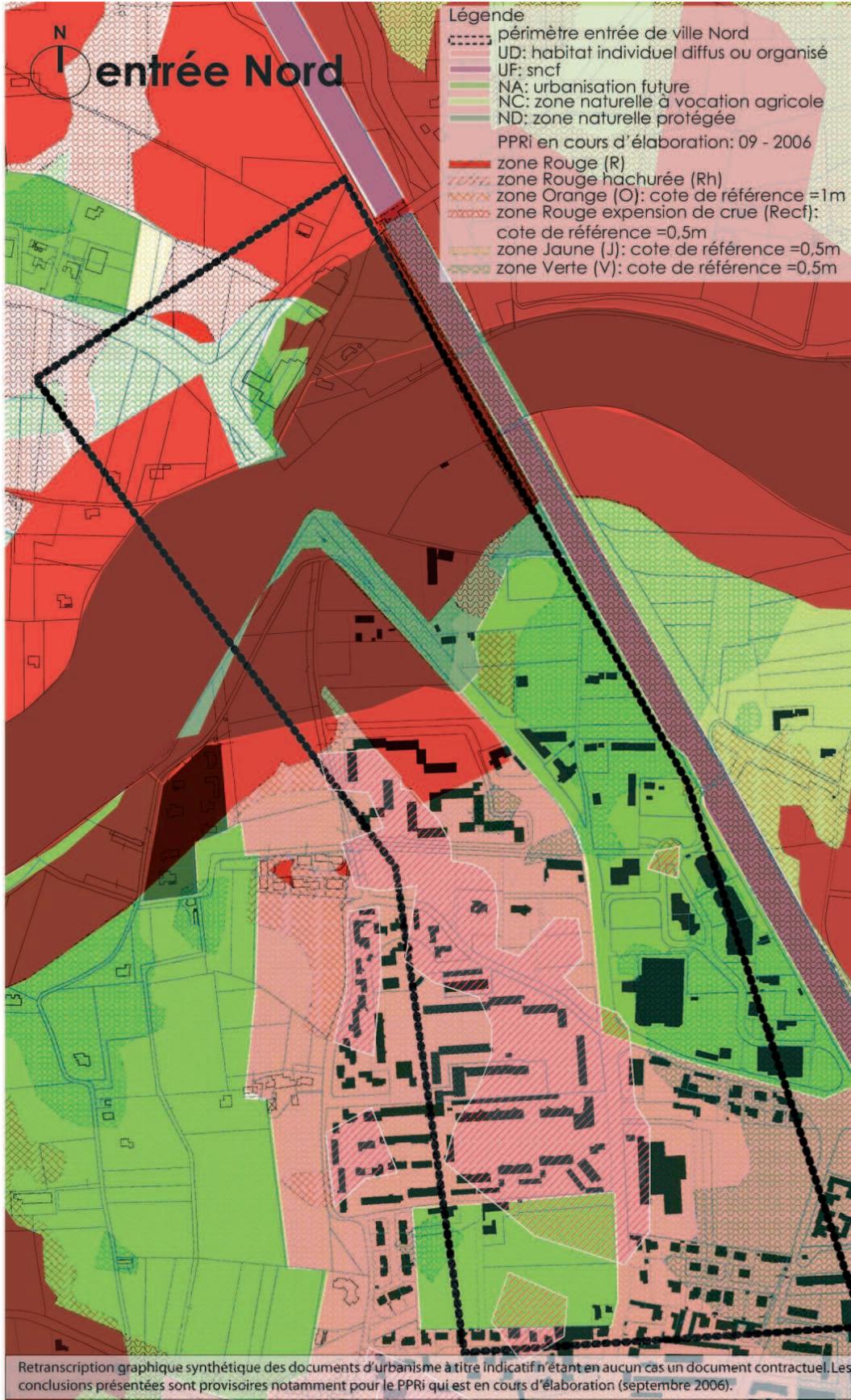




## L'ENTRÉE NORD: UN PAYSAGE A DECRYPTER



## Le POS

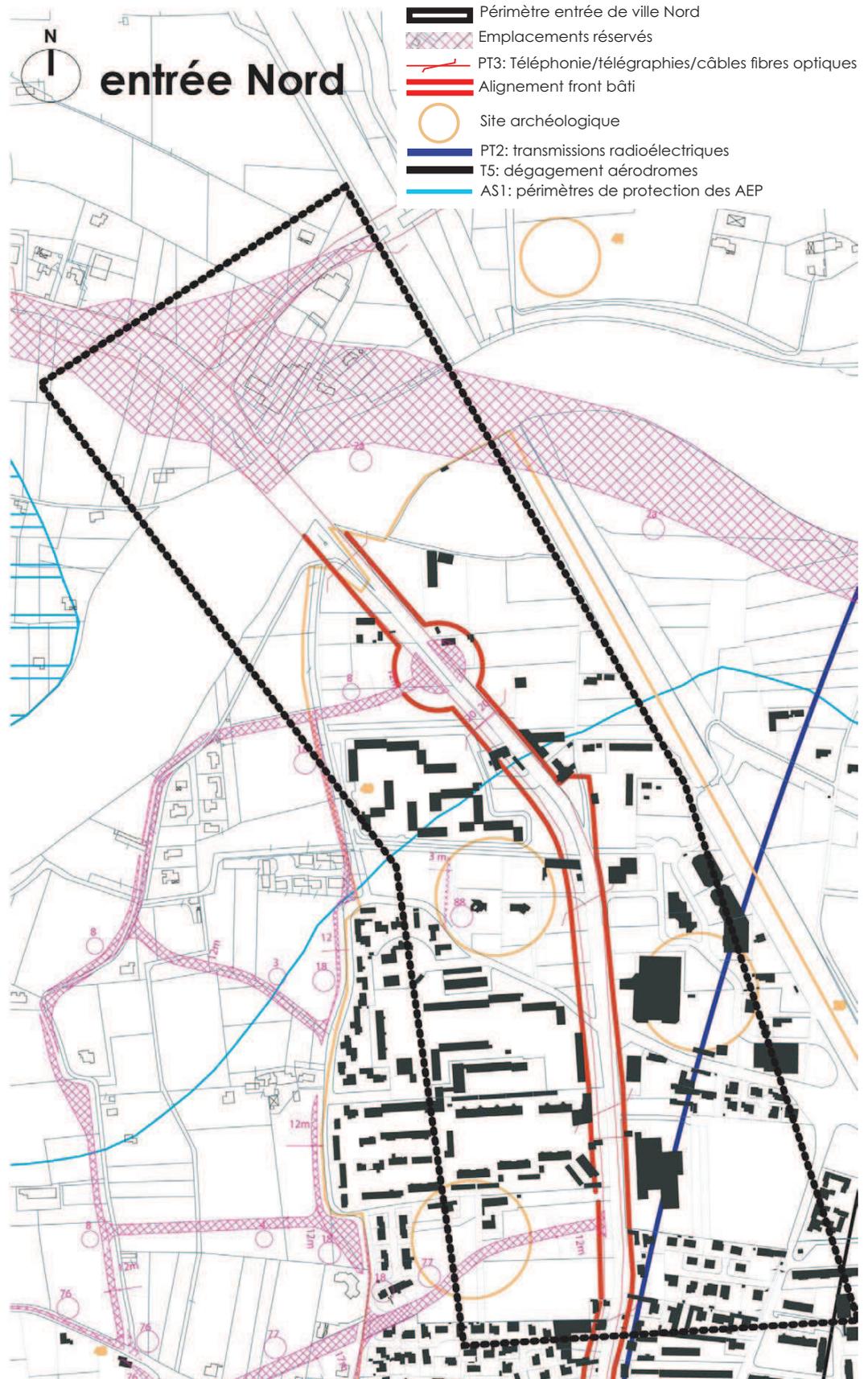


Le secteur est hétérogène. On retrouve différents types d'occupation du sol ayant chacun un mode d'occupation particulier: grands ensembles, activités, poche agricole (UD non bâti) individuel....

La gestion des limites et des abords, le rapport à l'espace public malgré les préconisations paysagères du POS ne donne pas l'impression d'une vision globale vers laquelle il faut tendre. C'est un secteur où le tissu reste lâche et diffus malgré la proximité du centre-ville. Le front bâti imposé au POS n'est pas visible: on a du mal à appréhender le site.

Servitudes

Les emplacements réservés prévus au POS au niveau de l'entrée Nord sont dédiés au réseau viaire, le plus important étant celui voué à la création de la future déviation Est d'Orange. L'emplacement d'un rond-point est dessiné afin de permettre l'accès à la future zone commerciale Nord. Une trame viaire est prévue afin de desservir les terrains implantés à l'Ouest de la RN7 tout en réduisant au maximum les piquages directs sur la nationale.





Dans cette quatrième vue, le paysage est de nouveau vaste. Les vues sont à l'Ouest presque sans fin et à l'Est toujours perturbées par la présence de bâtiments sans soucis d'intégration. Les réseaux sont très apparents.

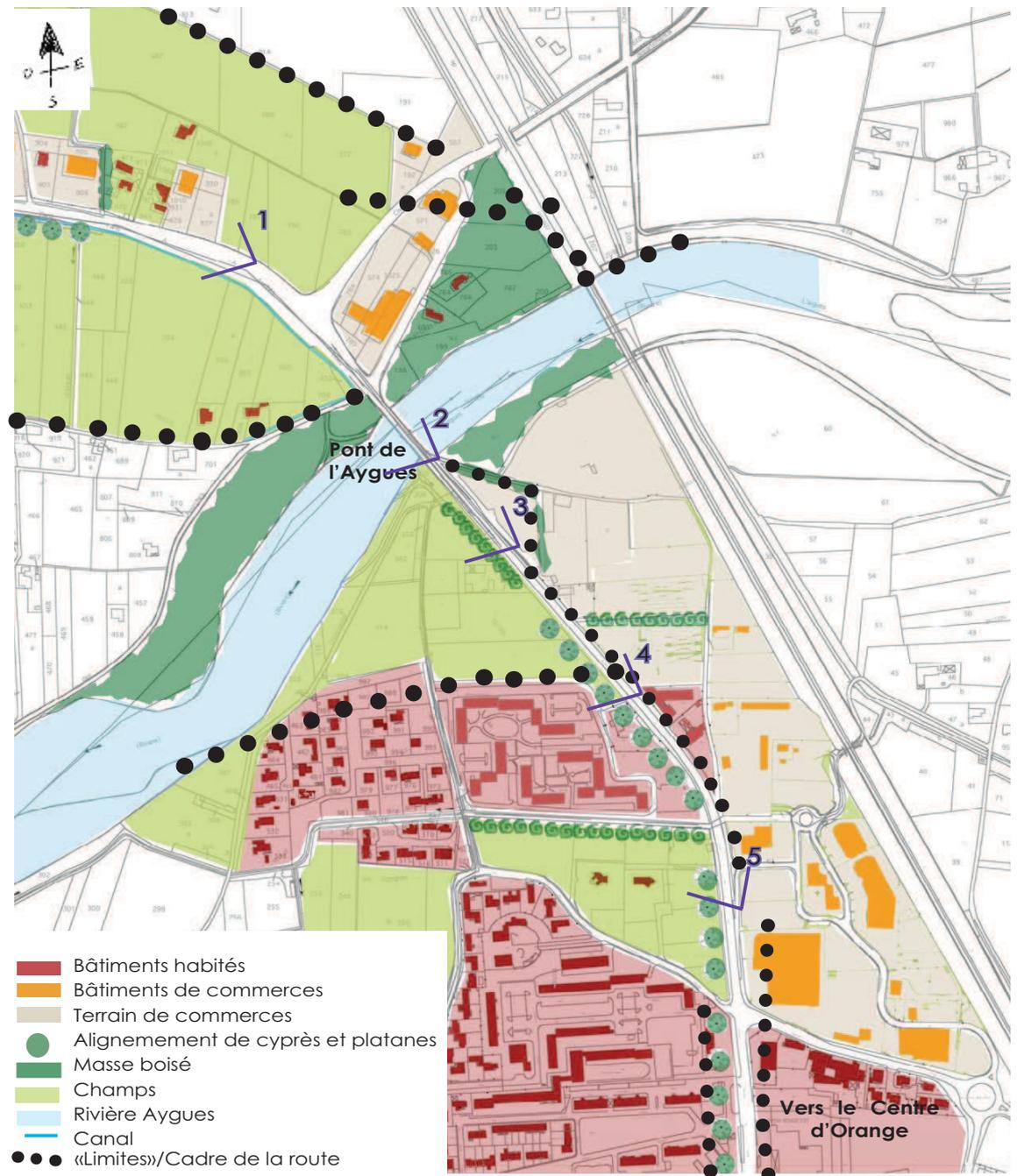


La végétation dense cadre la voie. On n'arrive pas à déterminer quels sont les tissus traversés. Les GBA donnent à la voie un caractère routier. Au niveau de la courbe, le paysage s'ouvre vers les activités.



Les alignements de platanes, les trottoirs dessinés, la signalisation nous informent que nous arrivons en ville ou du moins que nous nous en approchons.

## Un paysage hétéroclite



Avant le passage sur le Pont de l'Aygues, la route est large, plate, presque en ligne droite sur l'ensemble du parcours, et ses abords sont dans la continuité de la voie. Les proportions entre ce que l'on perçoit de la voie et de ses abords sont presque égaux.

Dès le début de l'Entrée, le paysage est discontinu. A l'Est des champs cultivés, à l'Ouest quelques parcelles de champs et déjà un bâtiment commercial. Ce bâtiment crée une dent creuse dans le paysage, il vient rompre la continuité visuelle des abords, sans harmonie.

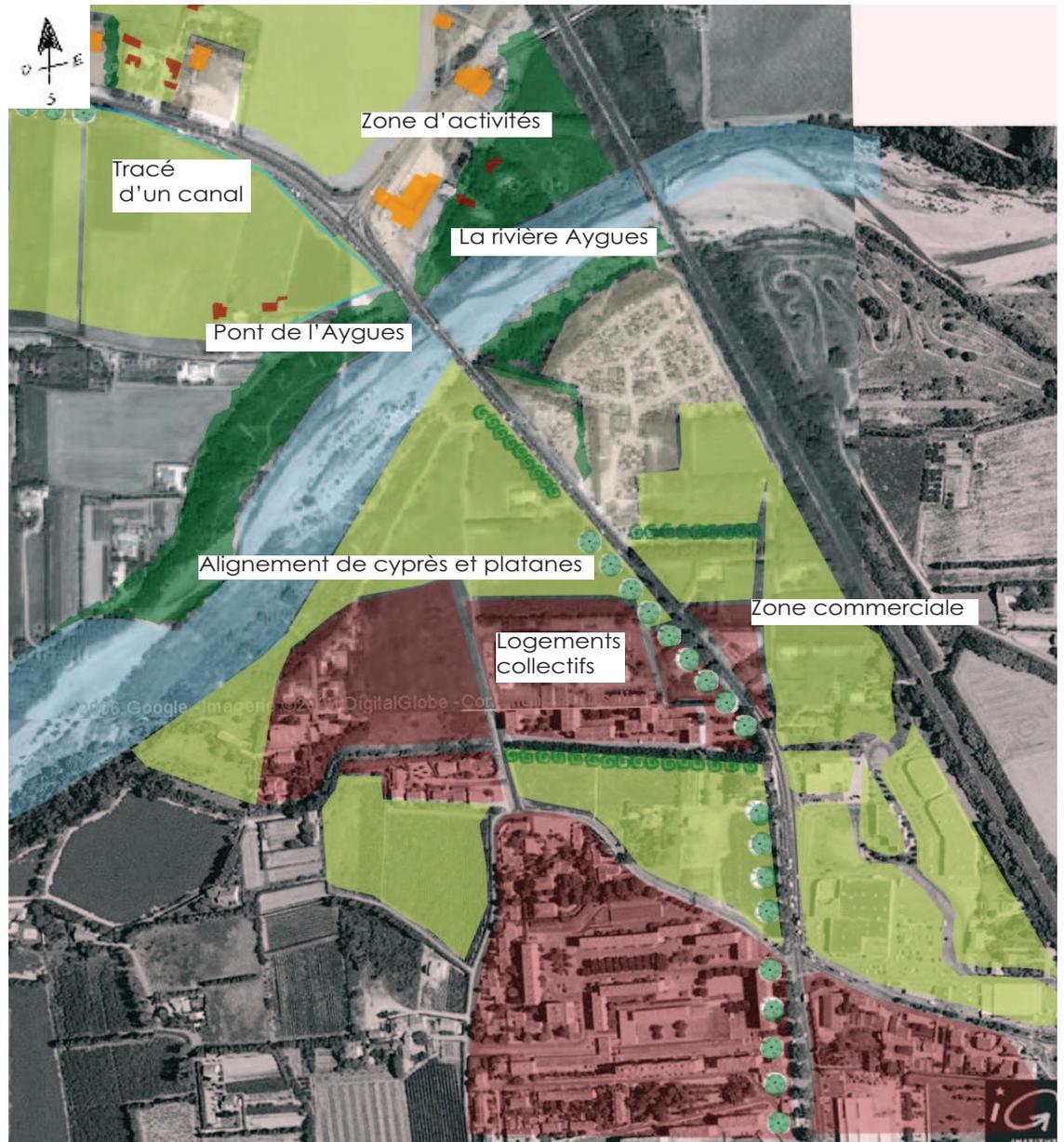
Dans un second temps apparaît des alignements de cyprès en bord de voie.

**C'est un paysage hétéroclite avec des éléments de mémoire, cyprès, platanes, champs parfois parsemés d'activités commerciales, mais sans zone commerciale compacte. On ressent une absence de continuité.**

**L'accroche à la ville se fait par le pont de l'Aygues.**



## Les éléments structurants



Pont de l'Aygues



Le canal

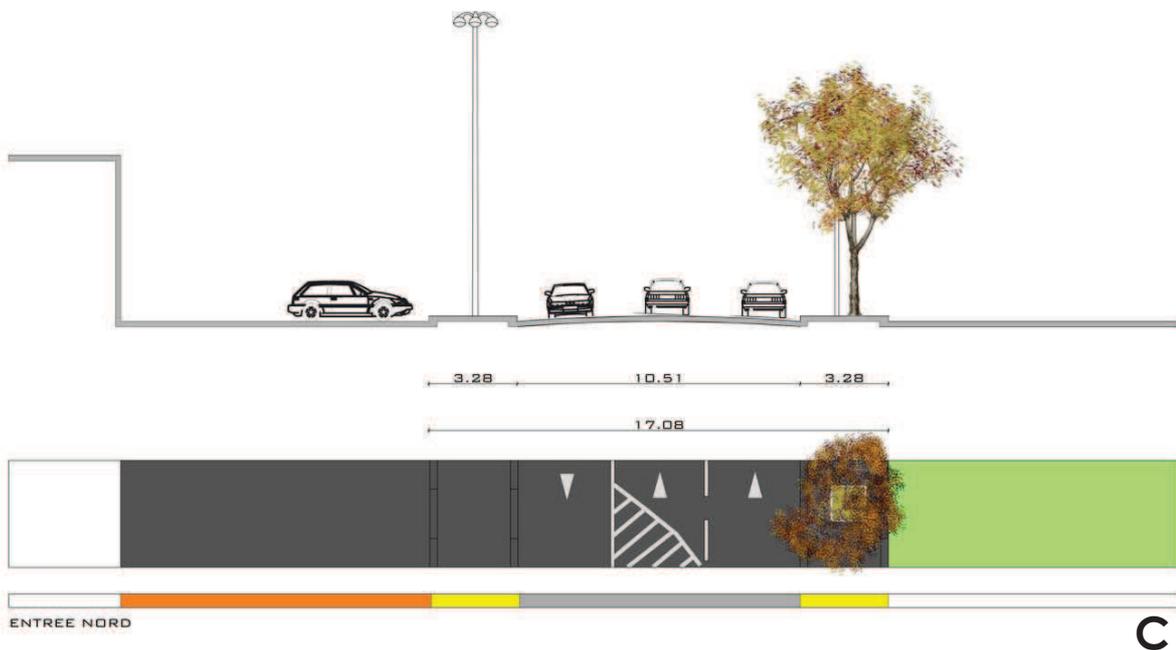
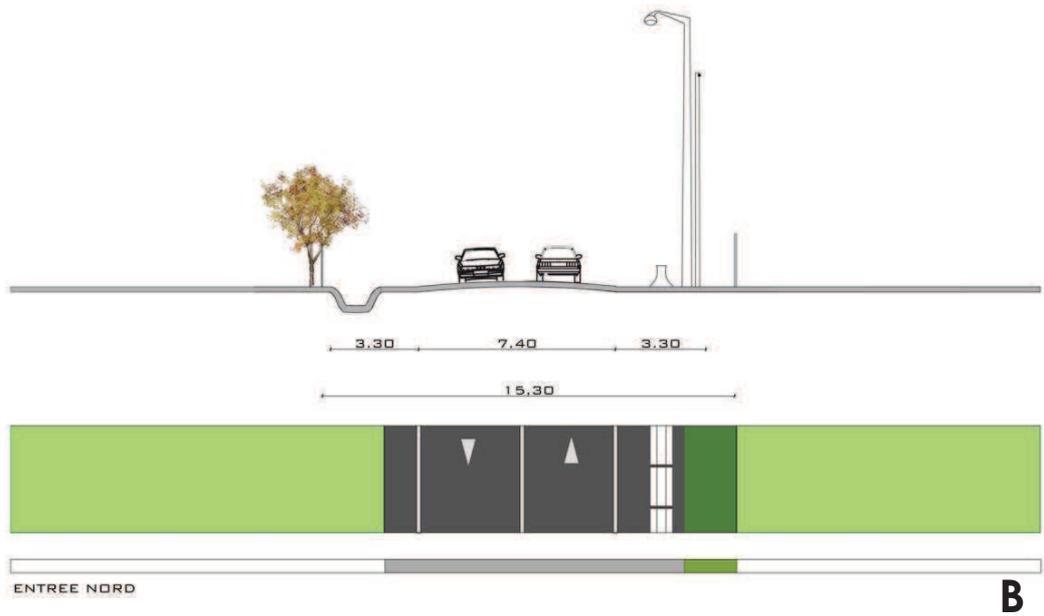
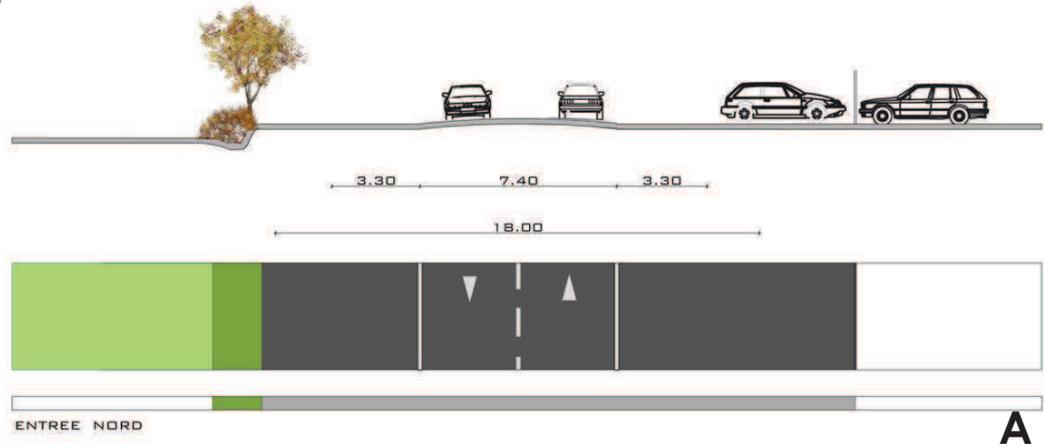


Alignement de platanes

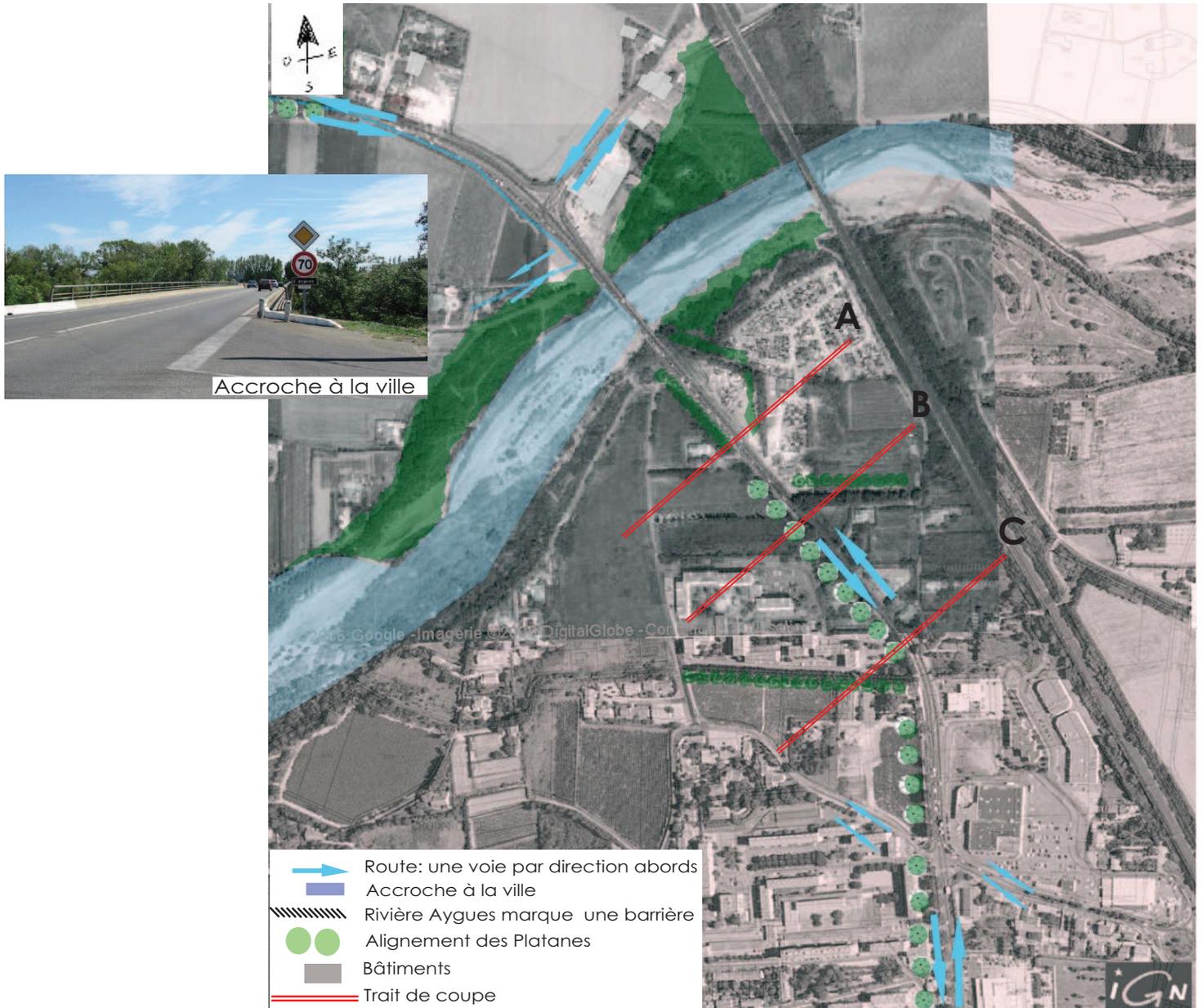


La rivière Aygues

Une largeur de voirie importante



## Le fonctionnement du site



### Entrée Nord:

#### Voirie:

- RN 7, Route à double sens, une voie par direction, environ 4m par voie plus accotement.
- Îlot central large, environ 1m, emprise très importante quand il y a des «tourner à gauche»
- Vastes délaissées aux abords des bâtiments.

#### Liaison:

- Seule liaison importante Nord Sud, avant le Pont, sinon toutes les liaisons Est Ouest sont des chemins de campagne.

#### Accroche à la ville:

- Le Pont sur l'Aygues définit un premier seuil, néanmoins, c'est plutôt au niveau des premiers bâtiments et des mobiliers urbains que l'on a la perception du centre-ville proche.

## Les Réseaux

### réseau eau potable

Un réseau d'eau potable en fonte Ø 200 mm circule sous la RN7 du sud jusqu'à l'intersection de l'Intermarché et sous le chemin des Bartavelles, les deux réseaux reliés par la rue du Commandant Goumin. Une canalisation en fonte Ø 150 mm circule sous l'avenue Jean Moulin et l'Avenue des Fourches-Vieilles. Cette canalisation alimente un réseau en fonte Ø 100 mm de la zone d'activités Faubourg de l'Arc à l'est de la RN7.

Un réseau en fonte Ø 80 et 150 mm alimente la résidence de l'Aygues en eau potable. Depuis la canalisation Ø 150 mm de la résidence, une antenne en polyéthylène Ø 36/50 mm traverse la RN 7 vers l'est.

Des poteaux d'incendie existent au niveau de l'Intermarché, à la résidence de l'Aygues et à l'est de la RN 7 au droit de la résidence de l'Aygues. Ce dernier est alimenté depuis le réseau Ø 36/50, diamètre non conforme pour un débit réglementaire au niveau du poteau.

### réseaux eaux usées

Un réseau Ø 200 existe sous la RN7 de l'intersection avec l'avenue Jean Moulin et rue du Commandant Goumin vers le sud. Il récupère les eaux usées de la zone d'activités Faubourg de l'Arc. En parallèle, à l'ouest, sous le chemin des Bartavelles, circule un réseau Ø 200 jusqu'au niveau de la résidence de l'Aygues.

### réseau eaux pluviales

Les eaux pluviales de la RN 7 dans l'emprise de l'étude sont récupérées en surface par des fossés peu profonds et mal entretenus de part et d'autre de la chaussée.

Suivant le plan du réseau d'eaux pluviales de la ville, un réseau Ø 600 remonte sous la RN 7 jusqu'au niveau de la rue Jean Hervé à 300 m au sud de la limite de l'étude. Néanmoins, il existe des grilles sur la RN 7 au niveau de la zone d'activités, dont les rejets n'ont pas été repérés.

Les eaux usées des zones urbanisées à l'ouest de la RN 7 sont récupérées par une canalisation de Ø 600 sous le chemin des Bartavelles.

### réseau éclairage public

La RN 7 est éclairée jusqu'à l'Aygues par des candélabres routiers récents, conformes à la charte d'éclairage de la ville, alimentés par un réseau souterrain

### réseau électricité

Un poste de transformation se situe à l'intérieur de la zone d'activités, au droit du giratoire à l'extrémité nord. Il dessert le Faubourg de l'Arc en électricité par un réseau basse tension souterrain avec coffrets en limite des lots.

Un réseau aérien longe une partie de la RN 7 côté ouest. Il alimente les maisons situées au nord de la zone d'activités et les maisons adjacentes à la RN 7. Une traversée aérienne subsiste au droit de la casse de voitures.

### réseau gaz

Un réseau en acier Ø 80 et Ø 100 des années -60/-70 circule sous l'avenue Jean Moulin, la rue du Commandant Goumin et le chemin des Bartavelles. Le Faubourg de l'Arc est alimenté en gaz naturel depuis cette canalisation par un réseau récent en polyéthylène Ø100.

A partir de la résidence de l'Arc, une antenne en polyéthylène Ø150 circule vers le nord et traverse l'Aygues.

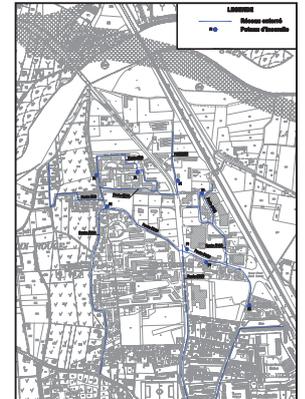
Hormis la traversée de la RN 7 à l'intersection de la rue du Cdt Goumin, il n'existe pas de réseau gaz sous la route nationale.

### réseau telecom

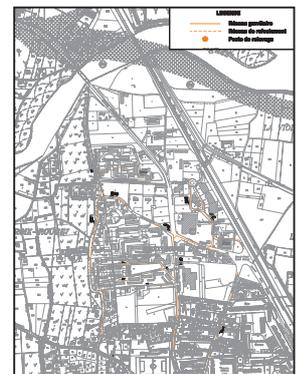
Un réseau souterrain, comprenant des câbles en pleine terre, circule sous la RN 7, avec une antenne souterraine sous l'avenue Jean Moulin vers l'est, une antenne aérienne sous la rue du Commandant Goumin vers l'ouest et une antenne souterraine alimentant la résidence de l'Aygues.

Les maisons situées au nord de la zone d'activités sont alimentées en aérien. Des réseaux aériens de part et d'autre de la RN 7 desservent les quelques propriétés avoisinantes.

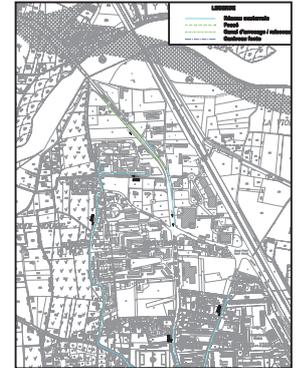
### Eau Potable



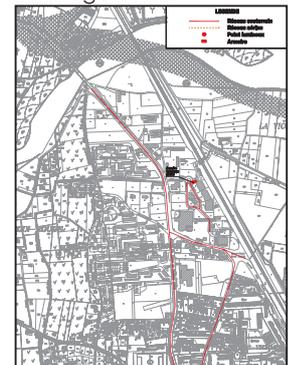
### Eaux Usées



### Eaux Pluviales

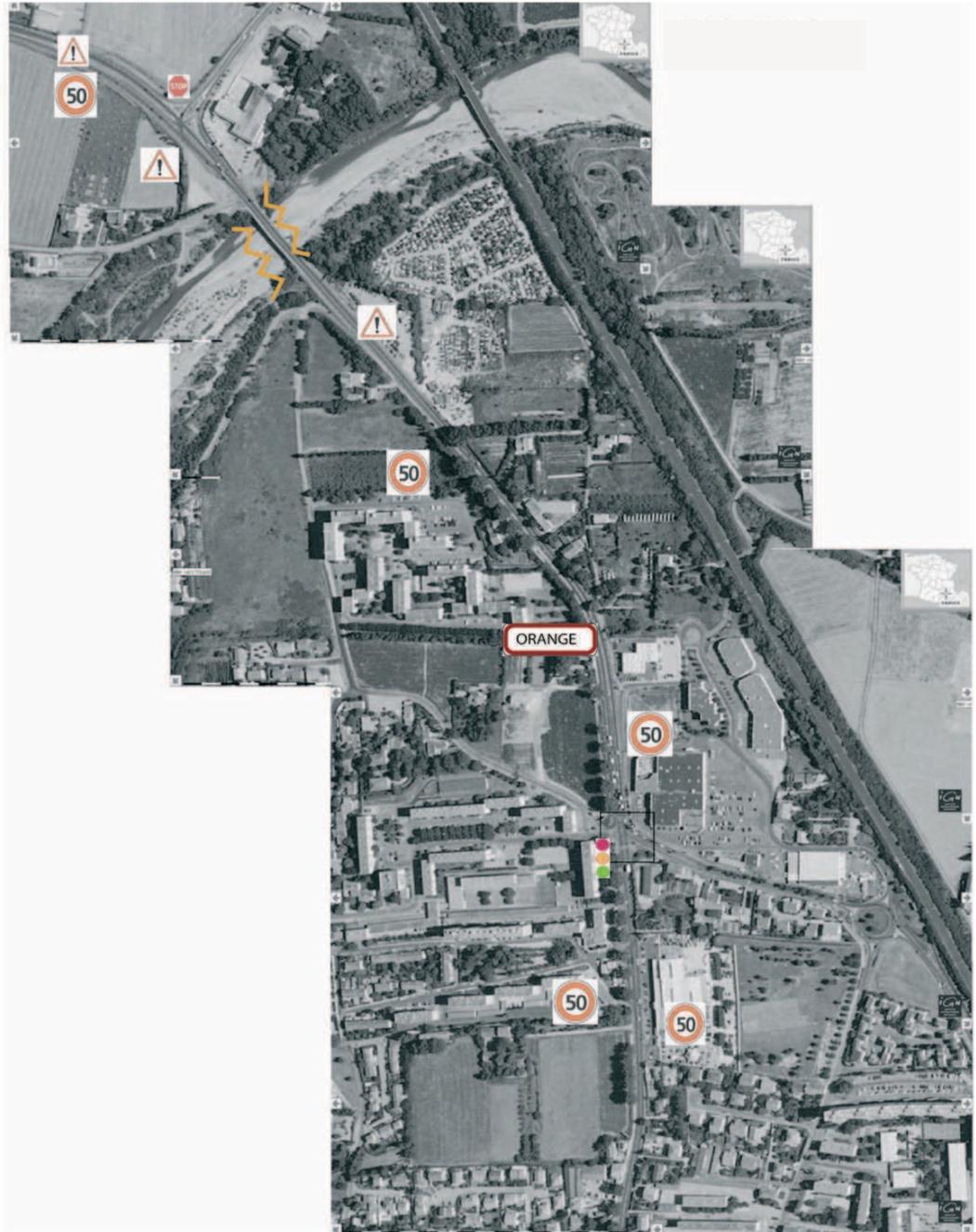


### Eclairage Public



Rq/ L'ensemble des plans sont reproduits en annexe

## Voies et déplacements



La RN 7 présente au nord de l'agglomération un trafic voisin de 11 200 véhicules par jour.

La section d'approche est une section classique de rase campagne avec un premier carrefour en T qui permet les échanges avec la RD 976 route de Sérignan. Cette voirie, dont le trafic est supérieur à 4 000 véhicules par jour supporte les échanges avec la ville «centre» (domiciles/travail...) alors que la RN 7 a un rôle multi-fonctionnel : trafic de transit (gratuit par rapport à l'autoroute) mais aussi échanges avec le Nord du département.

Ce carrefour est traité comme un carrefour inter-urbain soit avec des géométries utilisées pour les carrefours de rase campagne (flots en dur, signalisation...)

La notion urbaine n'est perceptible qu'après le franchissement de l'Aygues. A cet endroit précis, l'automobiliste perçoit le changement même si, dans cette section de la voie, il se sent en zone de faubourg.

Le carrefour à feux, constitué entre l'Avenue de Lattre de Tassigny et Commandant Gourrin, est le premier réel signe de fonctionnement urbain. Avec un trafic élevé cette section ne présente toutefois pas de problème d'exploitation : la voirie à 2 fois une voie de circulation peut largement absorber les hyper-pointes horaires.

Nous avons noté des problèmes de vitesse liés au profil de voie. Les usagers sont en effet confortés sur le fait qu'ils circulent sur une route nationale, avec des largeurs de voirie et d'accotements très confortables.

La position du panneau d'agglomération n'est peut-être pas assez affirmée et surtout il serait intéressant de matérialiser une vraie zone de transition entre la partie rase-campagne et la partie plus urbaine.

## SYNTHESE ET ENJEUX



## L'ENTRÉE DE VILLE NORD : SYNTHÈSE ET ENJEUX

La zone commerciale est implantée à proximité immédiate du centre-ville, malgré la présence de quelques éléments de mobilier urbain. et de nombreux logements, on reste dans un cadre de fonctionnement routier.

### URBANISME

#### CONSTAT

Secteur hétéroclite (casse automobile, logements, commerces, espace naturel protégé...)  
Absence de continuité

#### ENJEUX

La définition d'un projet d'entrée de ville

Il s'agit de redéfinir un cadre à la voie et de proposer un aménagement mettant en place des seuils de transition entre la zone de campagne et le centre ville

Une réglementation en cohésion avec le projet

Faire un projet et se donner les moyens au travers d'une réglementation de tendre vers l'image projetée.

Étirer le centre-ville vers la périphérie en adoptant la charte d'aménagement du centre sur l'ensemble du territoire orangeois.

Retrouver des alignements afin de réduire progressivement le champs de vision jusqu'en centre-ville

Densifier les zones encore disponibles

### PAYSAGE ET DE L'ARCHITECTURE

#### CONSTAT

Entrée de ville décousue

L'Aygues constitue un premier repère dans le parcours vers le centre ville

Les abords sont, soit imperceptibles derrière un rideau de végétation, soit complètement à découvert: casse automobile, zone commerciale avec parking en premier plan.

#### ENJEUX

Une lecture du paysage en accord avec les objectifs de préservation, développement et requalification des secteurs d'entrée de ville

Une architecture de qualité au profit d'un espace public valorisé

Il faut se donner les moyens et l'espace susceptible d'accueillir un traitement paysager de l'entrée de ville.

Gestion des limites

Trouver les moyens de marquer la progression vers le centre ville

Donner une unité à la séquence

### NUISANCES ET SECURITE

#### CONSTAT

vitesse excessive

absence de repère

vocabulaire routier

#### ENJEUX

Faire des carrefours des points de transition qui accompagnent le parcours du conducteur.

Signaler les événements au bon endroit du parcours

Positionner régulièrement de l'éclairage public afin d'affirmer le fait que l'on soit en ville

La vitesse

Réduire la vitesse en entrée de ville afin de réduire la dangerosité et les nuisances liées à la vitesse (bruits... ralentissement brusque..). Ce ralentissement sera conforté par la redistribution du gabarit de la voie pour valoriser l'espace public.

La mise en place de réseau de déplacements alternatifs

Les aménagements prévus dans le cadre des entrées de ville sont à combiner avec le développement des transports en commun afin de réduire les nuisances occasionnées par l'utilisation pour tout type de déplacement de la voiture individuelle. Nous sommes encore dans une distance acceptable à parcourir pour les piétons et cycles pour peu qu'ils aient des parcours sécurisés aménagés.

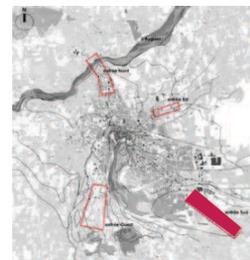
Les réseaux

Le réseau d'eaux pluviales de la partie Nord de la route doit être remis en état (curage des fossés et des buses existants). Tout le réseau souterrain du secteur n'est pas repéré sur le plan du réseau pluvial de la Commune datant de l'année 2000.

Les réseaux d'électricité et de télécom aériens qui subsistent le long de la RN 7, et en particulier la traversée de rue au niveau de la casse auto, doivent être mis en souterrain lors d'un futur aménagement de la voie.

Le réseau de défense d'incendie doit être étudié dans le cadre de tout développement du secteur.





## L'ENTRÉE SUD: UN PAYSAGE A DECRYPTER

