

L'ENTRÉE DE VILLE QUEST : SYNTHESE ET ENJEUX

L'entrée de ville Ouest traverse la campagne.

URBANISME

CONSTAT

Zone en construction (périmètres ZAC)

Nombreux espaces d'entre-deux, problème des limites

Prévoir l'emplacement de carrefour (emplacements réservés)

Mode d'occupation discontinu, sans affirmation d'une facade principale.

ENJEUX

Préservation des qualitées paysagères de la voie Limiter l'urbanisation du secteur Redimensionner la voie

Faire un projet et se donner les moyens au travers d'une règlementation de tendre vers l'image projetée. Marquer le parcours afin de permettre l'évolution du comportement de l'automobiliste vers le centre-ville.

PAYSAGE ET DE L'ARCHITECTURE

CONSTAT

Les quelques maisons sont noyées derrière la végétation

Secteur de campagne: vocabulaire de la campagne: fossé, haies coupe vent...

Ecran végétal omniprésent qui protège les nouveaux logements des nuisances de la voie mais aussi la qualité paysagère du secteur.

ENJEUX

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

Conforter l'image naturelle de la voie en protégeant les haies de cyprés et en préconisant leur plantation

NUISANCES ET SECURITE

CONSTAT

Vitesse excessive Manque de signalisation et de repère Route de campagne Piquage direct sur la voie

ENJEUX

Faire des carrefours des points de transition qui accompagnent le parcours du conducteur. Signaler les évènements au bon endroit du parcours avec notamment un travail sur les intersections Positionner l'éclairage public afin d'informer l'automobiliste d'un évènement le long du parcours

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 réseaux 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'on leur aménage des parcours sécurisés.

Les réseaux

Vu le caractère non urbanisé du secteur, il est souhaitable de garder la récupération des eaux pluviales en surface par des fossés. Néanmoins, les fossés présentent une contrainte d'emprise de la voie.

Il n'est pas nécessaire de mettre en place un éclairage le long de la route, mais une attention particulière doit être portée sur la sécurisation des intersections.

Dans le cadre d'un aménagement de la route, les réseaux d'électricité et de télécom aériens existants doivent être mis en souterrain avec soit mise en souterrain du réseau privé à la charge des propriétaires, ce qui demande une démarche auprès des riverains, soit mise en place de poteaux en limite du domaine public pour le maintien des branchements en aérien.

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











L'ENTRÉE EST : UN PAYSAGE A DECRYPTER



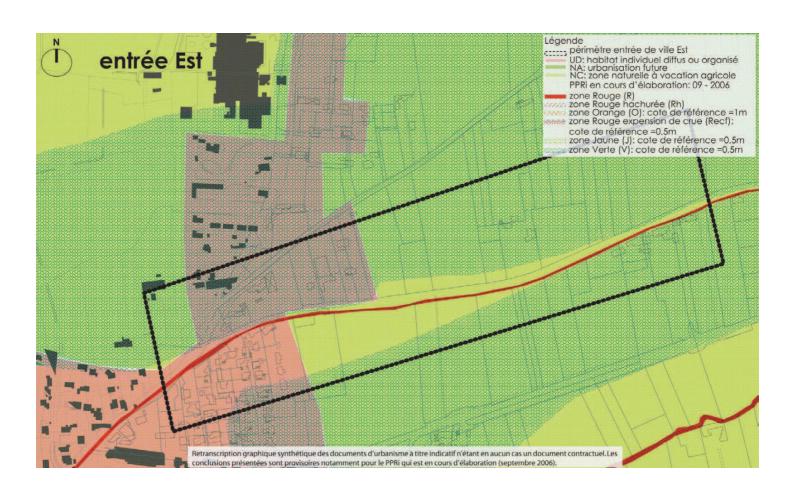




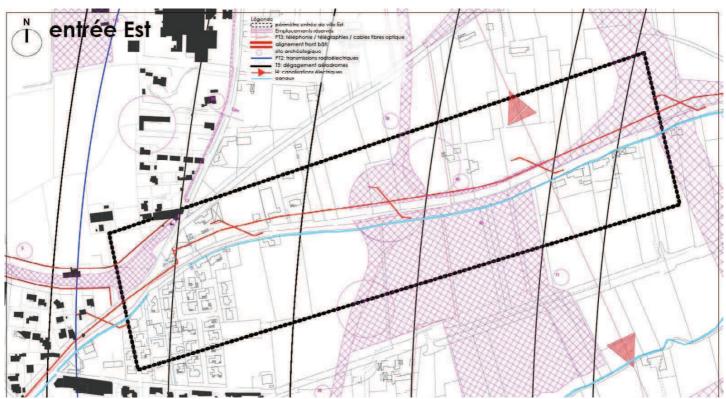




Le POS



Servitudes



Périmètre entrée de ville Est Emplacements réservés PT3: Téléphonie/télégraphies/câbles fibres optiques Alignement front bâti PT2: transmissions radioélectriques Site archéologique 14: canalisations électriques Canaux





Le Sud est ponctué tout au long du parcours vers l'Entrée de Ville, soit d'arbres de fortes tailles développés au pied du Canal aux formes souples et naturelles, soit par des maisons, de tailles variables, mais à peu près toute dans le style du site avec des pierres apparentes ou un enduit discret. Leur accès est marqué par un petit passage au-dessus du canal. Tous ces éléments font partis du Patrimoine du site à préserver car ils donnent une identité forte à cette Entrée de Ville.

Le Nord est bordé, la plupart du temps, par une haie plus ou moins haute avec des champs derrière.



Le paysage est similaire pratiquement sur l'ensemble de la liaison Entrée de Ville / centre Ville. Quelques panneaux de publicités se développent à l'approche du Centre. Les vues de part et d'autre de la voie se réduisent. Le paysage se construit en douceur. Des signes urbains apparaissent.

C'est aussi la première Entrée de ville où le panneau d'agglomération est visible, lisible, il fait partie du parcours.

Les 2 dernières photos montrent bien cette liaison naturelle entre la ville et cette entrée de ville. Seul le carrefour avec sa priorité à droite semble dangereux pour les non avertis. Mais il ne faudrait surtout pas à cet endroit créer un giratoire qui viendrait mettre un vocabulaire routier dans «ce paysage romantique».

Cette Entrée de Ville est riche par la présence de son patrimoine urbain et paysager. C'est une route qui est «mise en poésie» par la présence de sa rivière. Et c'est la seule aussi où la liaison entre ville et campagne se fait sans rupture, en douceur.









Un paysage de mémoire



Limite entrée Est

Bâtiments habités

Champs

Masse boisé

Haie de cyprès

Haie arbustive

Canal

Limites»/Cadre de la route

Future déviation de la RN 7



Paysage de Mémoire

La route suit une courbe légère sur l'ensemble de son tracé.

Elle est entourée de part et d'autre par des éléments marquants du paysage.

Au début de notre périmètre d'étude, ce pont souligne l'ambiance que l'on retrouvera tout au long du parcours.

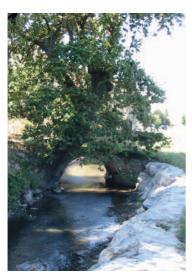
Côté Sud, de l'habitat ancien, côté Nord une végétation très présente.





Les éléments structurants







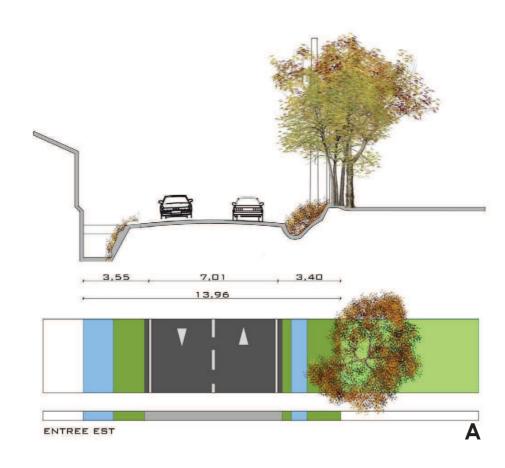


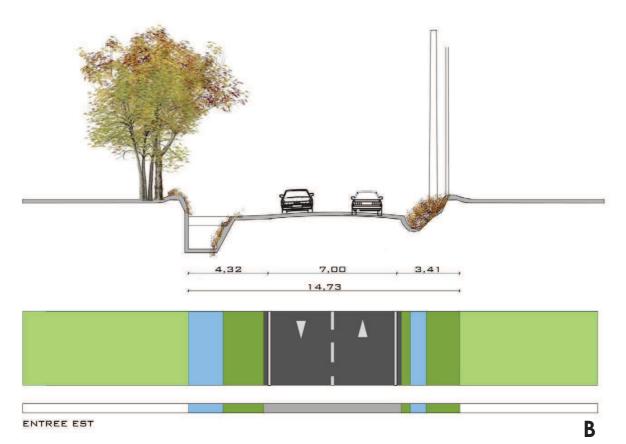
Haie arbustive





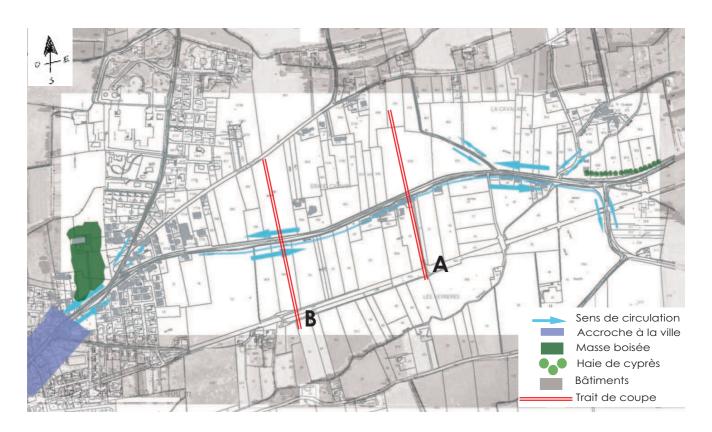
Le terroir







Le fonctionnement du site



Entrée Est:

Voirie:

Route départementale 975, voie à double sens d'environ 7m.

Paysage: continu jusqu'à la ville.

Accroche à la ville: Le lien avec la ville s'établit en douceur. On passe d'un paysage de campagne avec une richesse patrimoniale forte à un paysage urbain. Des signes urbains sont présents comme du mobilier. Seule entrée, où le panneau d'agglomération est visible sans détour.





Les Réseaux

réseau eau potable

Une canalisation en fonte Ø 200 mm circule sous la route départementale de Camaret, RD 975 depuis la ville, puis Eaux Usées sous le chemin de l'hôpital avec une antenne récente en fonte Ø 150 mm sous le chemin de Clos Cavalier. Une canalisation en fonte Ø 100 mm alimente le secteur urbanisé au sud de la RD 975 en eau potable.

Il n'existe pas de réseau sous la RD 975 à l'est du carrefour avec le chemin de l'hôpital.

Des poteaux d'incendie se situent à l'intersection des chemins de l'hôpital/de Clos Cavalier, au niveau de l'hôpital et au centre du lotissement au sud de la RD 975.

réseaux eaux usées

Un réseau Ø 200 mm récupère les eaux usées du secteur de l'hôpital et achemine les eaux en direction de la ville Eaux Pluyiales sous la RD 975.

Il n'existe pas de réseau sous la RD 975 à l'est du carrefour avec le chemin de l'hôpital.

réseau eaux pluviales

Les eaux pluviales de la RD 975 ruissellent en surface vers le fossé qui longe la voie au nord et le canal d'arrosage au sud.

A l'ouest de l'intersection avec le chemin de l'hôpital, les eaux pluviales de la RD 975 sont récupérées par des grilles placées dans les caniveaux latéraux. Aucun réseau souterrain d'eaux pluviales n'est indiqué sur les plans du réseau de la ville et sa présence éventuelle n'a pas pu être confirmée sur site. Il est possible que les grilles soient Réseau éclairage public raccordées sur le canal d'arrosage.

Un réseau souterrain Ø 400 mm récupère les eaux pluviales du lotissement situé au sud de l'intersection RD 975/ chemin de l'hôpital. Son rejet n'est pas connu.

réseau arrosaae

Le secteur est alimenté en eaux d'arrosage par trois branches de la Mayre avec un écoulement principalement parallèle avec la RD 975 : le Mayre de la Mourelette au nord ; la Mayre de la Cavalade longeant ce tronçon de la RD 975 côté sud ; la Mayre de Raphaelis au sud. La Cavalade et le Raphaelis croisent la RD 975 au sud du lieudit la Cavalade.

Une partie des eaux de ruissellement de la route sont récupérées par le canal d'irrigation. Des rejets d'eaux pluviales des propriétés privées avoisinantes sur le canal ont été repérés.

réseau éclairage public

Un réseau d'éclairage public récent comprenant des candélabres alimentés en souterrain, est enfoui sous la RD 975 de la ville puis sous le chemin de l'hôpital. La RD 975 est éclairée jusqu'à 100 m à l'est du chemin de l'hôpital par quelques luminaires sur poteaux en bois, alimentés en aérien.

réseau électricité

Le réseau d'électricité du secteur comprend des réseaux aériens sur poteaux en béton longeant la RD 975 côté nord, avec traversées de rue aériennes pour l'alimentation des maisons avoisinantes. Un réseau aérien non isolé traverse la route au droit de l'intersection avec la traverse de la Cavale.

Une ligne aérienne de moyenne tension traverse le secteur en direction sud-est/nord-ouest.

réseau aaz

Il n'existe pas de réseau gaz sous la route de Camaret dans l'emprise du secteur d'étude. Un réseau principal en acier Ø 100 mm datant de 1977 circule sous la route de Camaret à partir de la rue des Vieux Remparts, puis sous le chemin de l'hôpital. Ce réseau alimente les lotissements avoisinants par plusieurs antennes plus récentes en polvéthylène.

réseau telecom

Un réseau souterrain comprenant des câbles en pleine terre et du câble fibre optique circule sous la RD 975. Des sous-répartiteurs sont situés à l'intersection du chemin rural de la Cavale et au droit de la parcelle n° 2193 à l'est du chemin de l'hôpital.

Des réseaux aériens télécoms sur poteaux en bois longent la RD 975 côté nord, comprenant des traversées de rue aériennes pour l'alimentation des maisons avoisinantes.

Rq/L'ensemble des plans sont reproduits en annexe









NUISANCES ET SECURITE

Voies et déplacements



La route de Camaret présente un niveau de trafic élevé plus de 9 000 véhicules par jour.

La section étudiée est une section d'entrée de ville qui met en liaison la rase-campagne au milieu urbain.

Les bords de voies sont réduits et la chaussée ne présente pas une largeur homogène. Le réseau hydraulique qui borne la voie au Sud masque les constructions et conforte l'usager : il n'est pas en ville. Les vitesses observées sont peu importantes si ce n'est en approche du carrefour avec le Chemin de Bachaga Boualem, dont les échanges sont gérés par perte de priorité.

Le carrefour avec le Chemin de l'Abriam – accès au centre Hospitalier- devrait être amélioré. La lecture des systèmes de priorité n'est pas très claire et un travail sur la lisibilité des cheminements et des traversées pour les piétons permettrait de sécuriser l'ensemble.

SYNTHESE ET ENJEUX _____







L'ENTRÉE DE VILLE EST : SYNTHESE ET ENJEI

La zone agricole, la traversée du terroir.

URBANISME

CONSTAT

Zones agricoles Zones inondables Emplacement réservé pour la déviation Est

FNJFUX

Préservation des qualités paysagères de la voie

Limiter l'urbanisation du secteur

Redimensionner la voie

Faire un projet et se donner les moyens au travers d'une règlementation de tendre vers l'image projetée. Marquer le parcours afin de permettre l'évolution du comportement de l'automobiliste vers le centre-ville.

PAYSAGE ET DE L'ARCHITECTURE

On passe d'un secteur agricole au centre ville progressivement

Ripisylve omniprésente le long des canaux et de la voie

Ponctuellement quelques hameaux en continuité sur la voie font office de repère sur le parcours

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

Conforter l'image de la voie, préserver l'image du terroir

Se servir des canaux comme élément structurant du projet: traitement paysager et gestion des eaux pluviales.

NUISANCES ET SECURITE

Route de campagne Intersection non visible vitesse irrégulière en fonction du gabarit de la voie

FNJFUX

Signaler les évènements au bon endroit du parcours avec notamment un travail sur les intersections Positionner l'éclairage public afin d'informer l'automobiliste d'un évènement le long du parcours Préserver un trafic à vitesse réduite

La mise en place de réseaux 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. Les chemins agricoles peuvent constituer une première trame pour les cycles.

Les réseaux

Dans le cadre d'un futur aménagement de la route, il conviendra de conserver la récupération des eaux pluviales en surface, mais de les dévier du canal d'arrosage afin de séparer les deux réseaux. Les réseaux d'électricité, télécom et d'éclairage aériens existants doivent être mis en souterrain.

Au vu d'un futur développement du secteur, des démarches doivent être entreprises auprès d'EDF pour la mise en souterrain du réseau moyenne tension traversant le secteur.

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



LES ANNEXES



ENTRÉE NORD: LES RÉSEAUX

