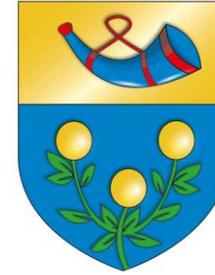


JE MAINTIENDRAI



Région  
Provence  
Alpes  
Côte d'Azur

Ville d'Orange – Région Provence Alpes Côte d'Azur  
**Etude pré-opérationnelle d'aménagement du quartier de  
gare d'Orange**

*L'AMI pour accompagner l'émergence  
de projets d'aménagement*

*2 Juillet 2019*

[www.inddigo.com](http://www.inddigo.com)



DEPUIS  
**1986**



# Rappel méthodologie et outils

## Les grandes étapes

### Objectifs :

- Appréhender le contexte
- Identifier les potentialités
- Partager un état des lieux du pôle actuel sur la mobilité, l'urbanisme, le paysage, le foncier, l'environnement
- Etudes spécifiques : étude de marché développement économique, étude de requalification axe gare / centre ville, pré diagnostic faune flore
- Formaliser les enjeux

### Objectifs :

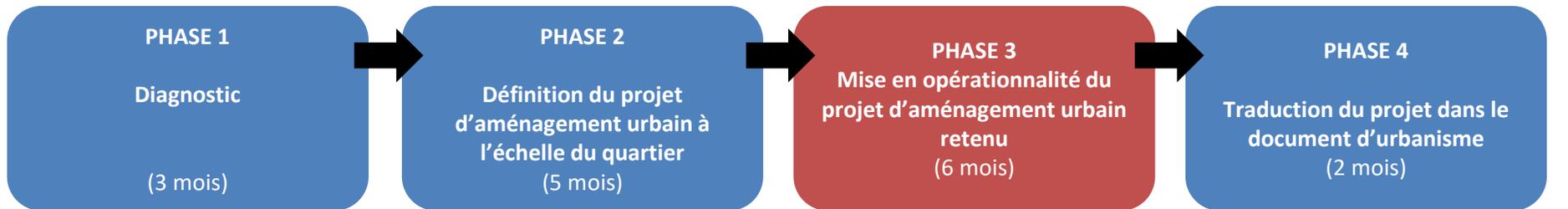
- Définir la stratégie d'ensemble et la programmation urbaine, et mobilité
- Décliner des scénarii contrastés / variantes sur les secteurs de projet
- Pré bilan et impacts
- Aider au choix d'un scénario par une analyse multicritères des scénarii

### Objectifs :

- Phasage
- Coût et bilan
- Stratégie foncière
- Outils de l'urbanisme
- Anticiper les modes de gestion
- Rédiger le CCTP pour la consultation de MOE urbaine (tranche conditionnelle)

### Objectifs :

- Traduction en OAP et règlement du point de vue urbain, paysager, environnemental, et de la mobilité / desserte
- Programme d'espaces publics et abords, programme de logements et typologies des activités autorisées



### La concertation

#### Réunions :

Diagnostic en marchant  
Atelier n°1 : diagnostic et partage des enjeux

#### Réunions :

Atelier n°2 : partage des orientations et amorce des scénarios

#### Réunions :

Atelier n°3 : gestion future de l'opération, AMO de suivi de MOE urbaine

#### Réunions :

Réunion publique de fin de mission

# Déroulé

## 1. Quelques éléments de contexte et diagnostic

## 2. Deux scénarios initiaux

## 3. Le scénario retenu

## 4. Compléments thématiques / au prisme de certains engagements du label Ecoquartier

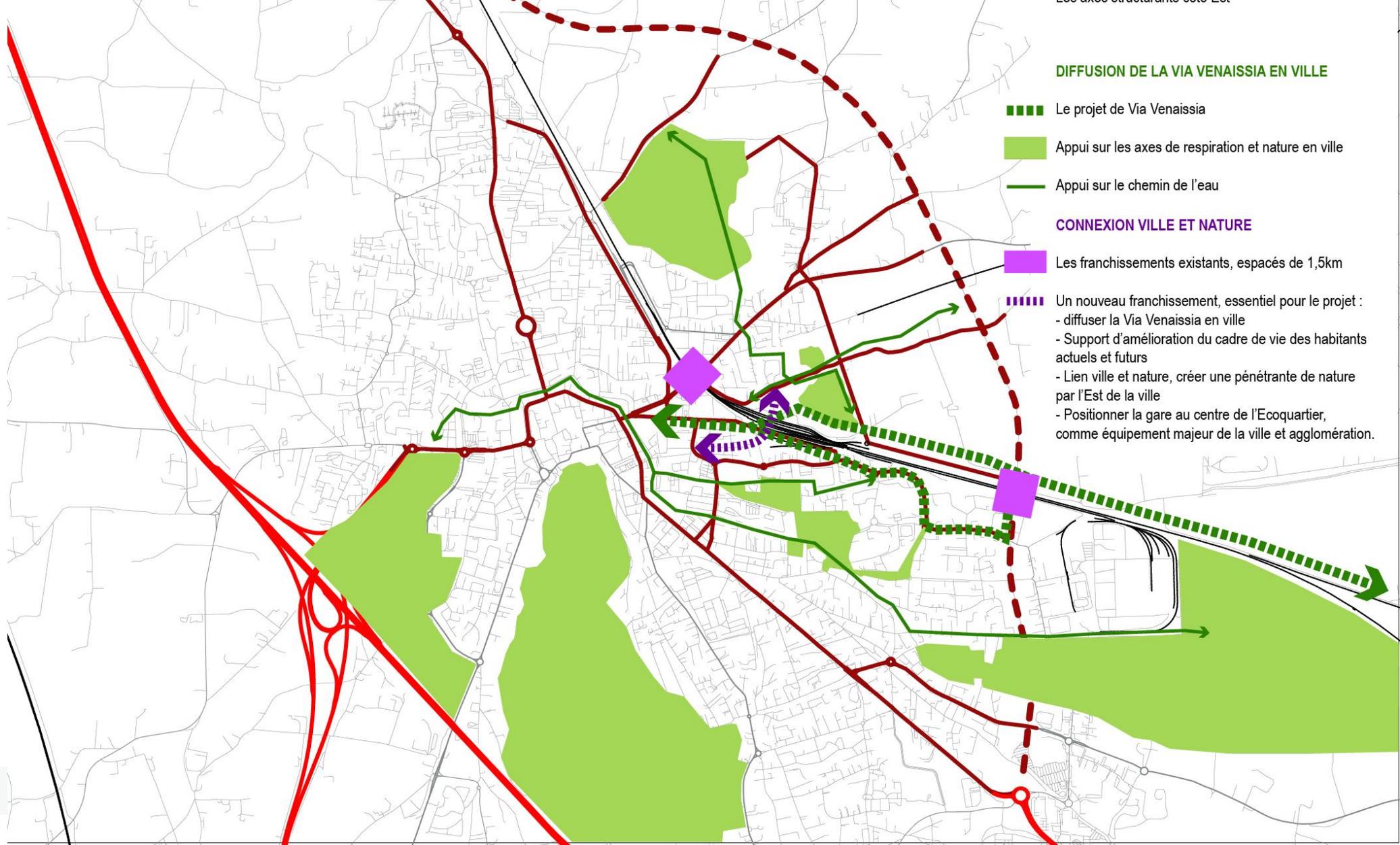
- **Mobilités** : un Ecoquartier gare, de toutes les proximités
- **Environnement** : un Ecoquartier résilient et respectueux des ressources naturelles
- **Urbain, paysage, patrimoine** : un Ecoquartier intégré dans un patrimoine réinventé
- **Habitat, équipement, développement économique** : un Ecoquartier attractif et vivant

## 5. Questions foncières / financières liées au franchissement

# 1. Quelques éléments de diagnostic



# Rappel / Relier ville et nature en s'appuyant sur la Via Venaissia, la RN7 et le pôle gare



- Axes magistraux
- - - la déviation de la RN7
- Les axes structurants côté Est

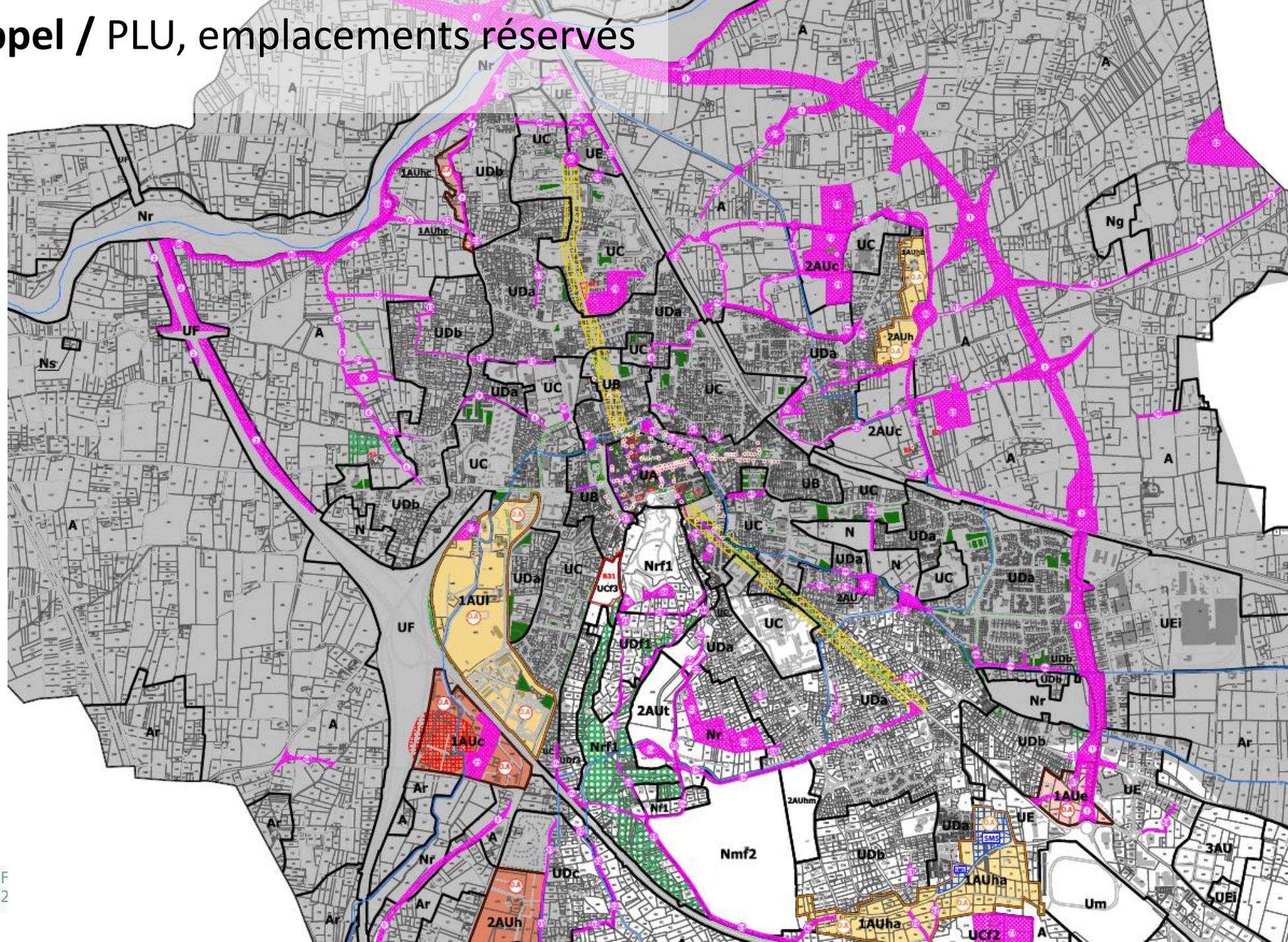
## DIFFUSION DE LA VIA VENAISSIA EN VILLE

- Le projet de Via Venaissia
- Appui sur les axes de respiration et nature en ville
- Appui sur le chemin de l'eau

## CONNEXION VILLE ET NATURE

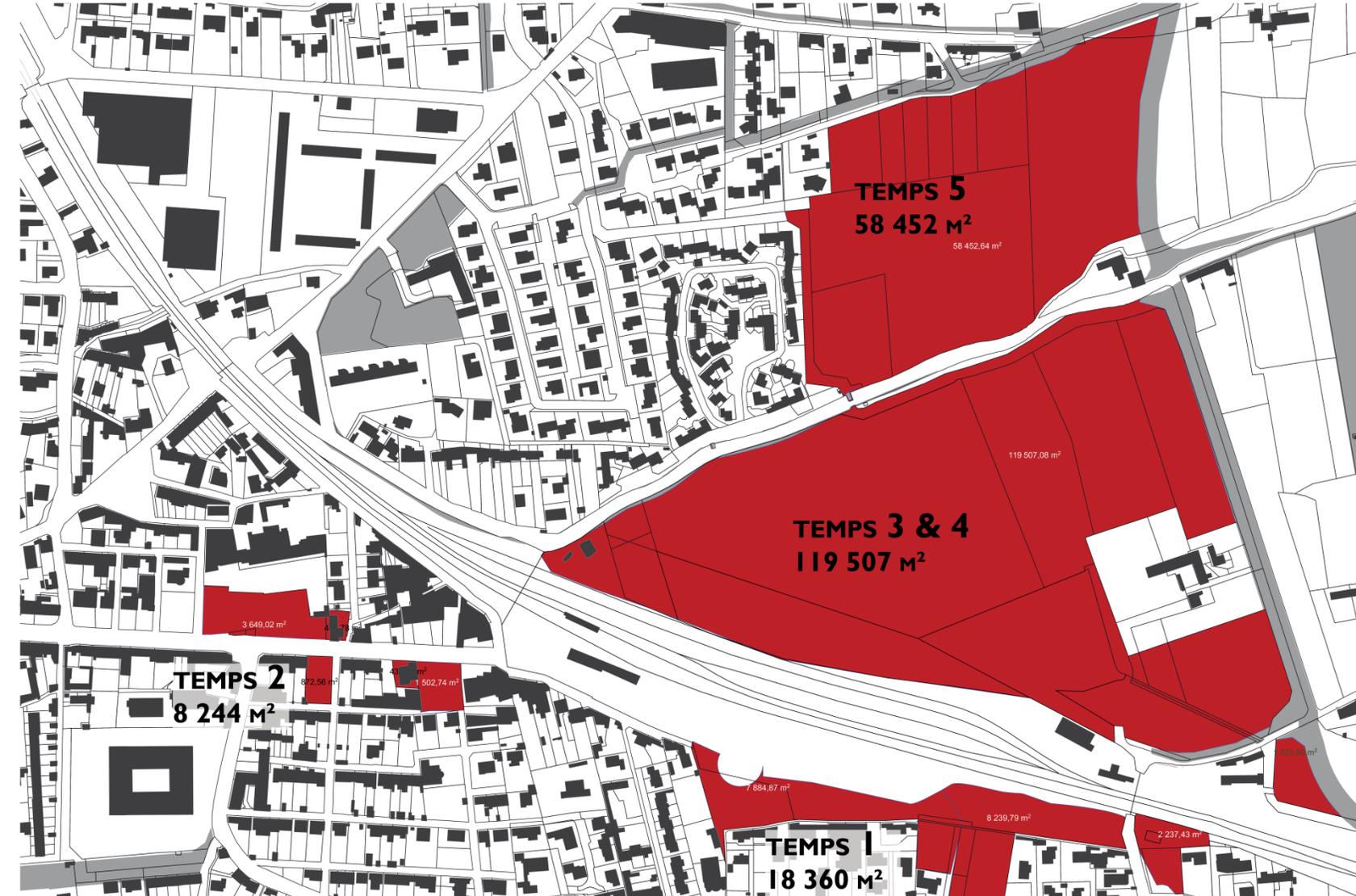
- Les franchissements existants, espacés de 1,5km
- Un nouveau franchissement, essentiel pour le projet :
  - diffuser la Via Venaissia en ville
  - Support d'amélioration du cadre de vie des habitants actuels et futurs
  - Lien ville et nature, créer une pénétrante de nature par l'Est de la ville
  - Positionner la gare au centre de l'Ecoquartier, comme équipement majeur de la ville et agglomération.

# Rappel / PLU, emplacements réservés





# Le périmètre opérationnel : 177 960m<sup>2</sup> au NORD, 26 710m<sup>2</sup> au SUD



## Les objectifs du projet par thèmes :

### Mobilités

1. Inscrire la **gare comme un équipement majeur** pour l'agglomération, au **cœur de l'Ecoquartier**
2. Organiser la **desserte des transports en commun** de la gare
3. Encadrer le **rabattement automobile**
4. Valoriser et renforcer le **rabattement des modes actifs** sur la gare / pacifier les aménagements et créer un franchissement

### Grand paysage et environnement

1. BIODIVERSITE ET GESTION DE L'EAU : aller vers une pénétrante de nature en ville au Nord-Est, un **parc de l'Ecoquartier** relié à un **réseau d'espaces de nature côté ville**
2. ENERGIE : concevoir un futur écoquartier gare **qui s'adapte au changement climatique** et qui vise la **production et l'autonomie énergétique**
3. SANTE ET MAITRISE DES NUISANCES : garantir un **confort acoustique** des usagers actuels et futurs, intégrer dans la programmation de l'Ecoquartier un **axe de santé et bien-être**
4. DECHETS : favoriser une **réduction des déchets et anticiper la collecte** future

### Paysage, urbanisme, patrimoine, foncier

1. **Ancrer** le projet dans la **géographie et dans l'histoire**
2. S'appuyer sur le **patrimoine et réinventer l'unité et la diversité**
3. Créer un **lieu de vie** qui met le **piéton au centre du dispositif**, qui rassemble un public varié
4. **Objectiver les contraintes foncières et techniques** de part et d'autre du faisceau ferré pour l'étude d'un **franchissement futur, indispensable** au projet d'ensemble

### Développement économique

1. Capturer des **activités nouvelles** en lien avec le **centre ville et la gare**
2. Répondre aux **besoins générés par le développement du tourisme et de l'éco tourisme, en lien avec la Via Venaissia**
3. De **nouvelles formes d'économies** : bâtir une **programmation économique** (formation et activités) en lien avec des **filières présentes sur le territoire**

### Habitat / équipements

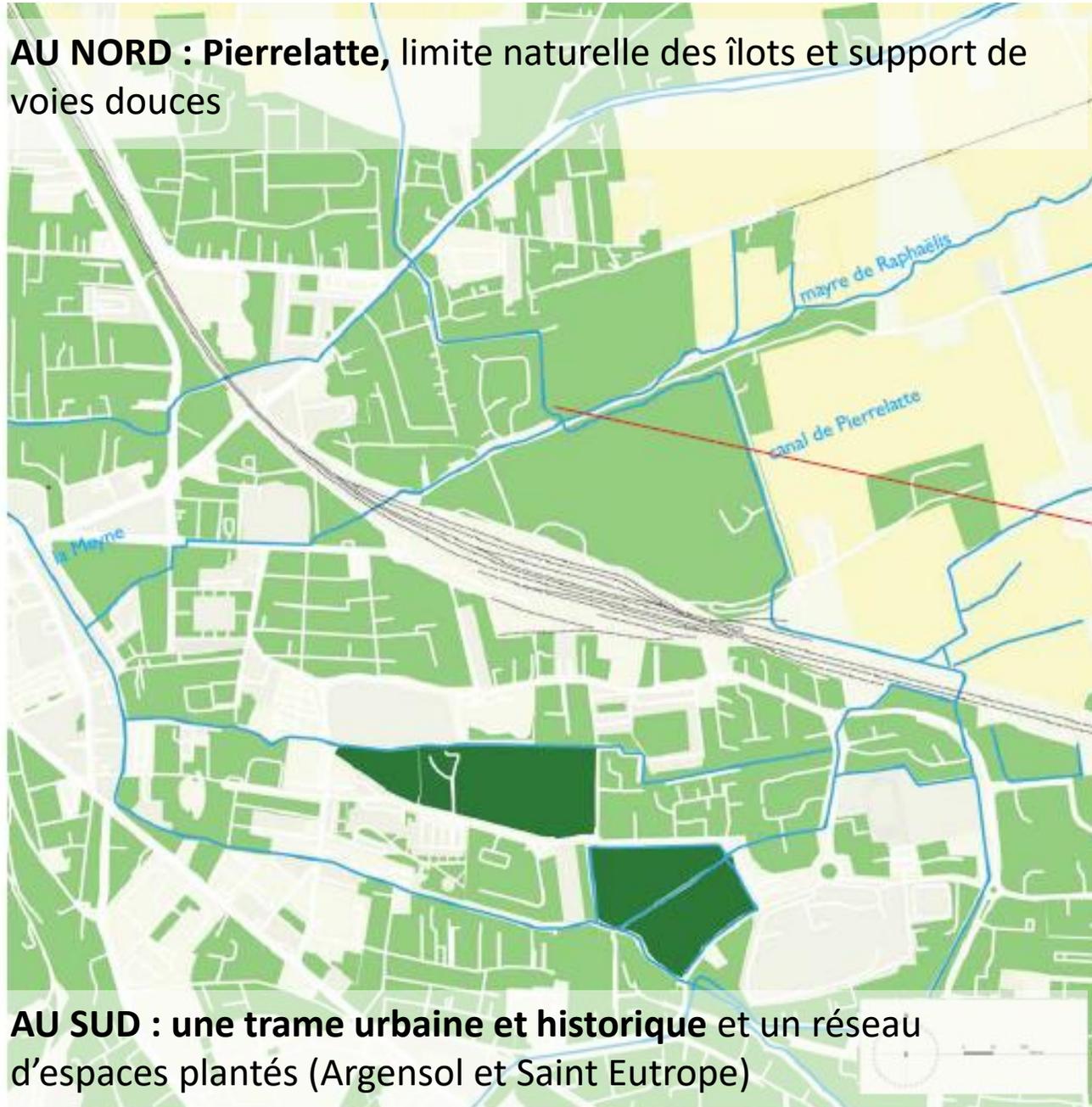
1. Rabattre le **développement résidentiel** de la CCPRO sur sa **ville centre**, et **éviter une perte de population** à terme
2. Offrir des **logements neufs de qualité** et **attirer des populations qualifiées**
3. Répondre aux **besoins de la population future** de l'Ecoquartier par une **programmation attractive en matière d'équipements de proximité**.

## Les 7 fondamentaux de l'Ecoquartier

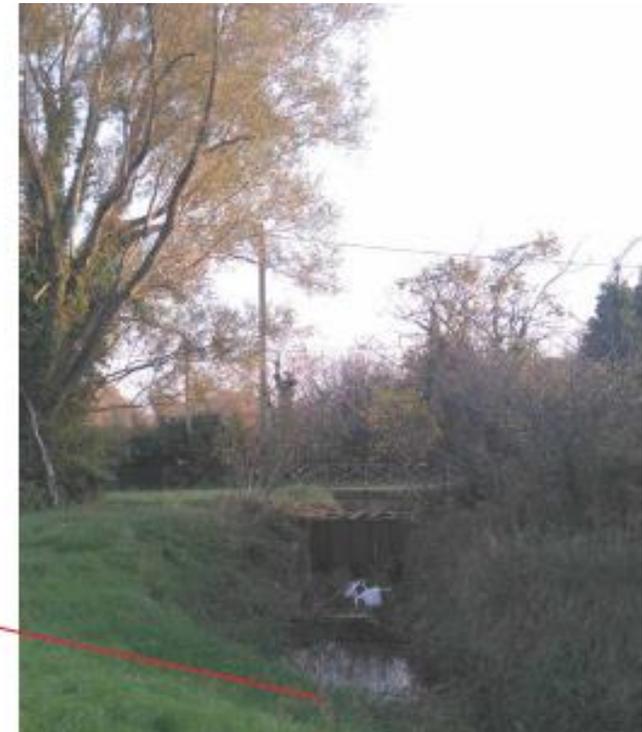
1. Relier ville et nature en s'appuyant sur la **Via Venaissia**, la **RN7** et le **pôle gare**
2. Imaginer les fronts urbains de demain : **quels rapports ville-nature ?**
3. Concevoir un EcoQuartier selon **6 intangibles environnementaux**
4. Pacifier les circulations en cœur de ville
5. Faire du Parc le socle du projet
6. Programmer l'Ecoquartier orangeois, **vivant et attractif**
7. Etudier plusieurs pistes de franchissement entre ville et nature.

# 1/ Conforter et mettre en valeur la trame végétale existante, les vues

**AU NORD : Pierrelatte**, limite naturelle des îlots et support de voies douces



**AU SUD : une trame urbaine et historique** et un réseau d'espaces plantés (Argensol et Saint Eutrope)

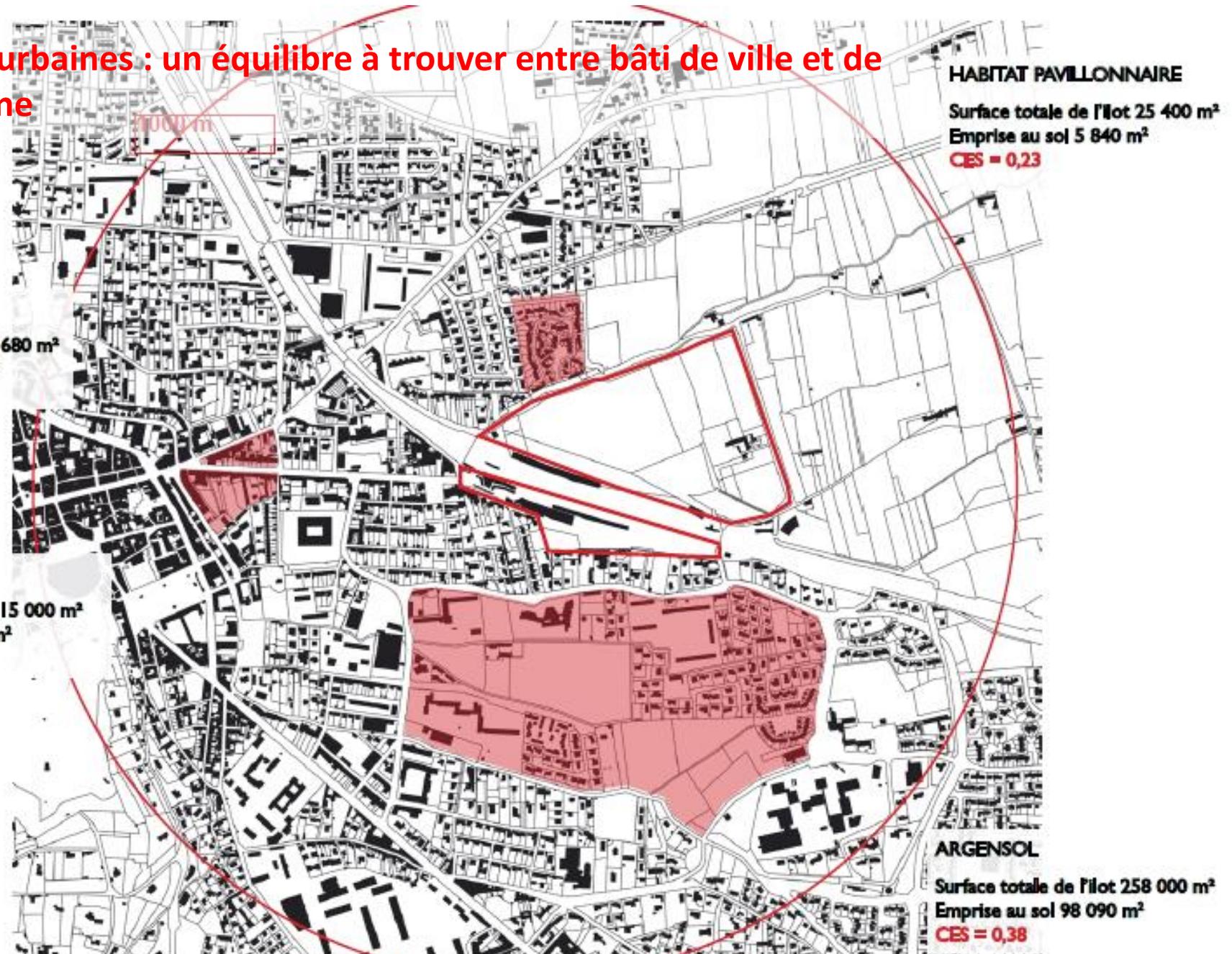


Le canal de Pierrelatte et sa ripisylve délimitent la partie ouest du site nord. Il permet une zone tampon entre opération existante et future. Il apporte de la fraîcheur sur cette partie ouest du site.



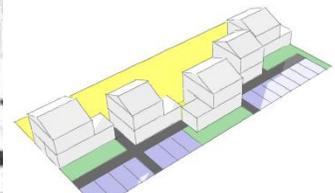
## 2/ Conforter les liens nouveaux entre faubourg et ville ancienne

Formes urbaines : un équilibre à trouver entre bâti de ville et de campagne

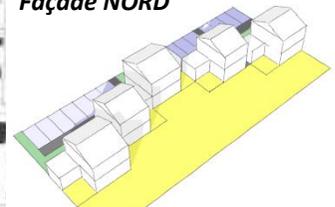


# 3/ S'approprier les atouts du côté campagne

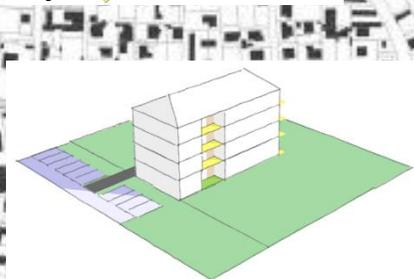
**Formes urbaines : une échelle de bâti intermédiaire à trouver entre pavillonnaire et ferme**  
**côté campagne : un travail fin sur les typologies bâties**



Façade NORD

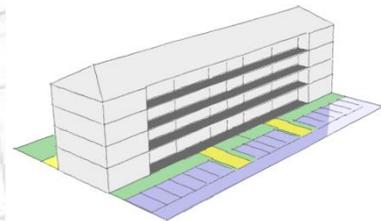
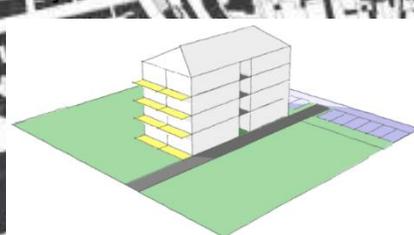


Façade SUD

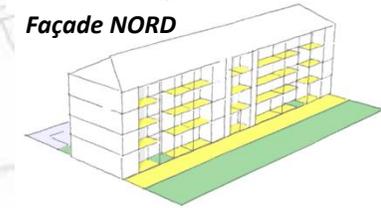


Façade NORD-EST

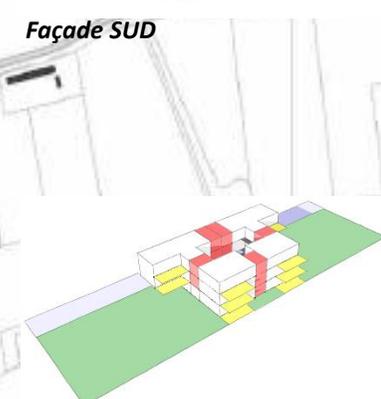
Façade SUD-OUEST



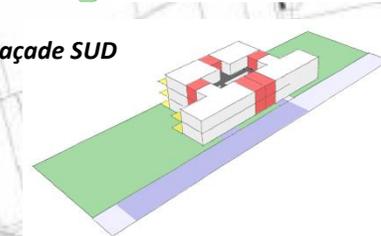
Façade NORD



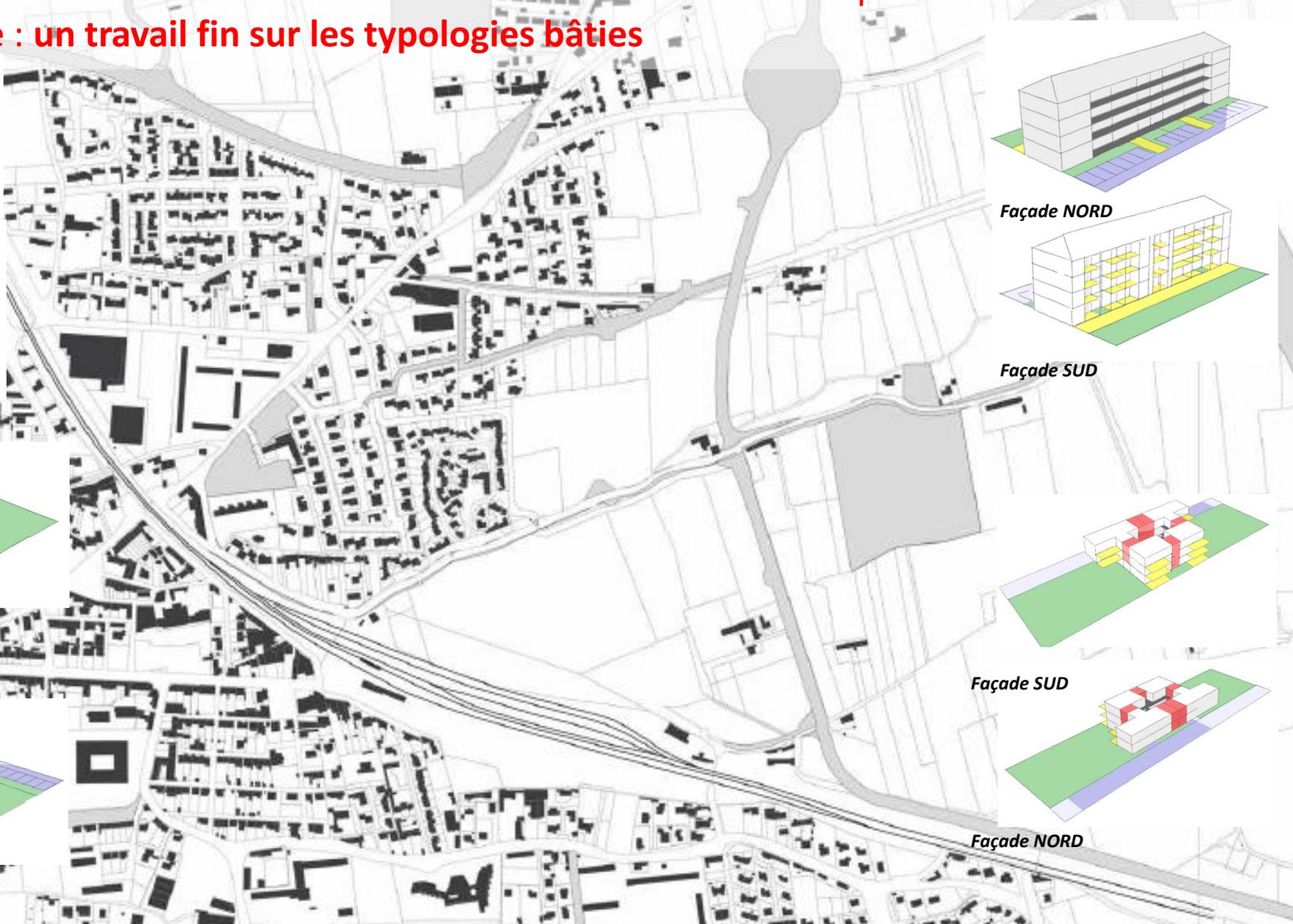
Façade SUD



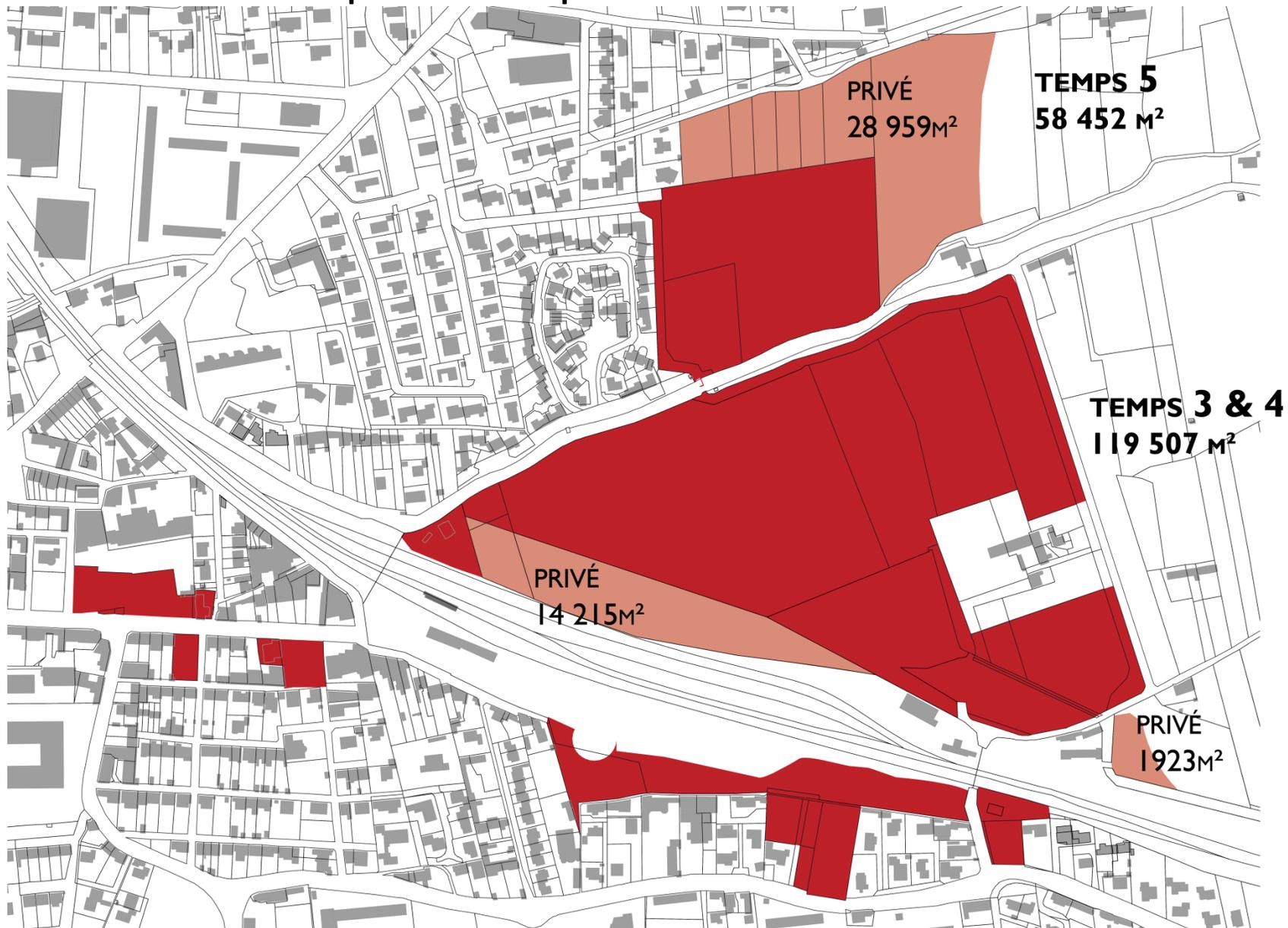
Façade SUD



Façade NORD



# 4/ Prendre en compte les disponibilités foncières



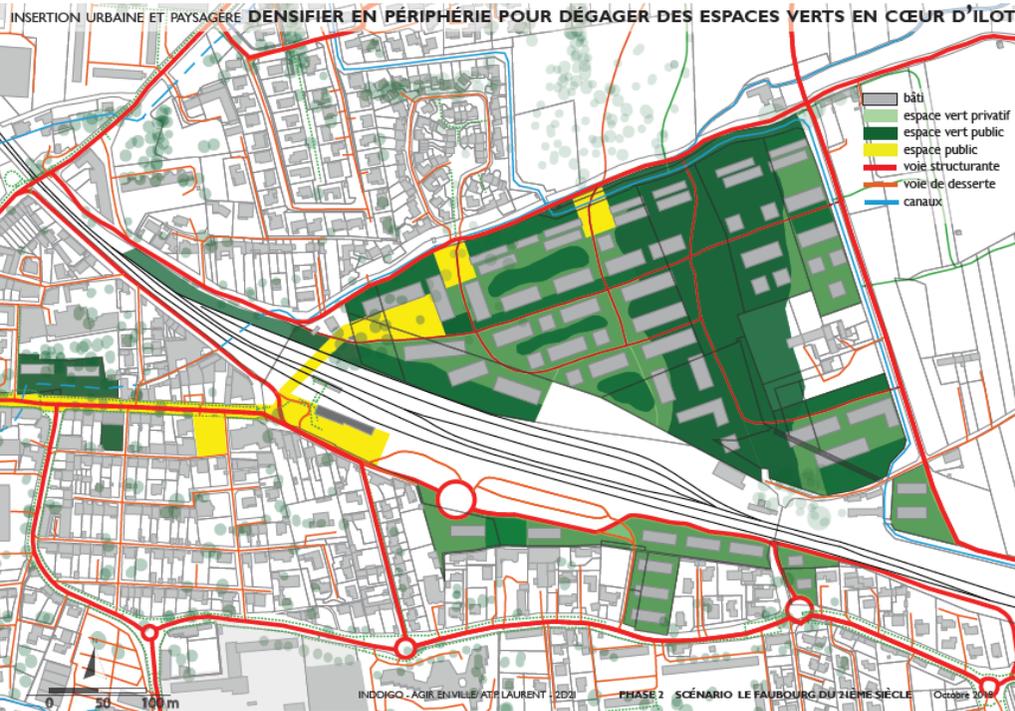
## 2. Deux scénarios initiaux



# Rappel des scénarios antérieurs

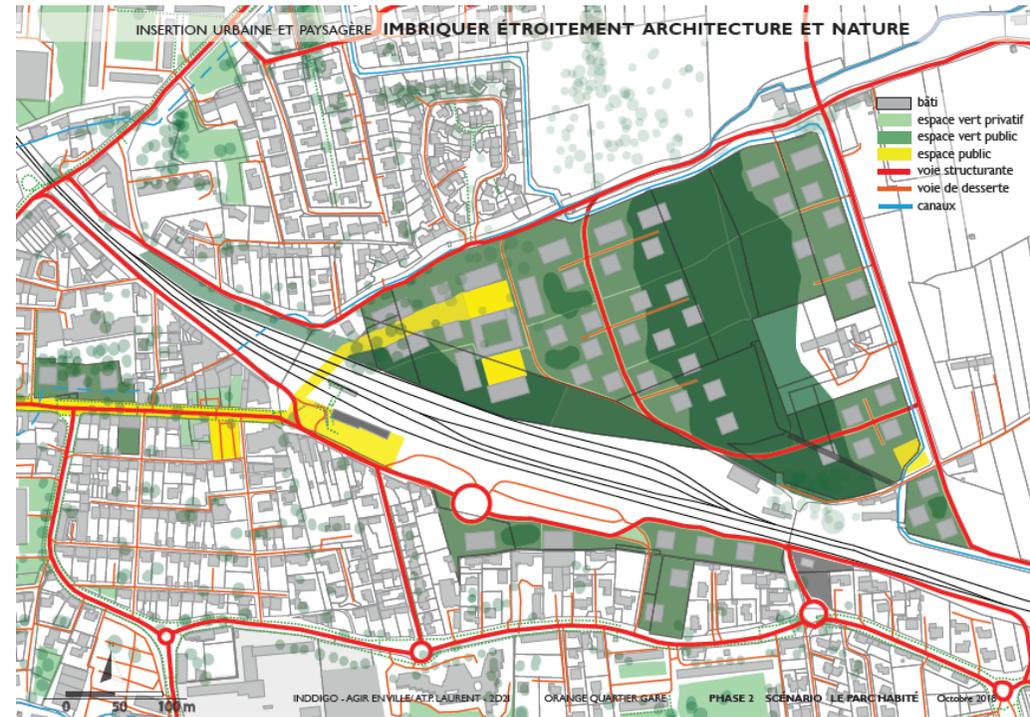
## DIFFERENCES URBAINES

### Scénario faubourg



- Un **maillage en est-ouest** sur l'ensemble du site
- Des **tailles d'îlots relativement égales**
- Un découpage relativement serré, **bâti en bande**
- Localisation des **accroches et espaces publics** minéraux majeurs
- Traitement de la **frange ferrée bâti** (recyclage / ou démolition reconstruction)

### Scénario parc habité

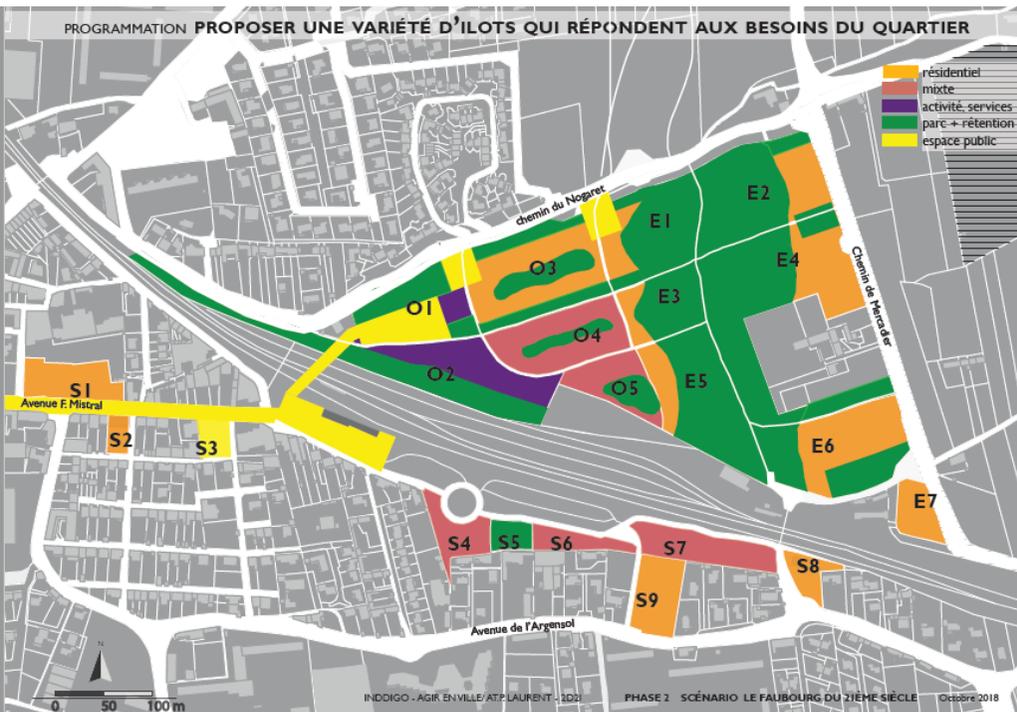


- Un **maillage en nord-sud** sur l'ensemble du site
- Des **macro-lots** qui permettent un phasage en est-ouest
- Constructions en **plots**
- Localisation des **accroches et espaces publics** minéraux majeurs en intériorité
- Traitement de la **frange ferrée O2 en parc**

# Rappel des scénarios antérieurs

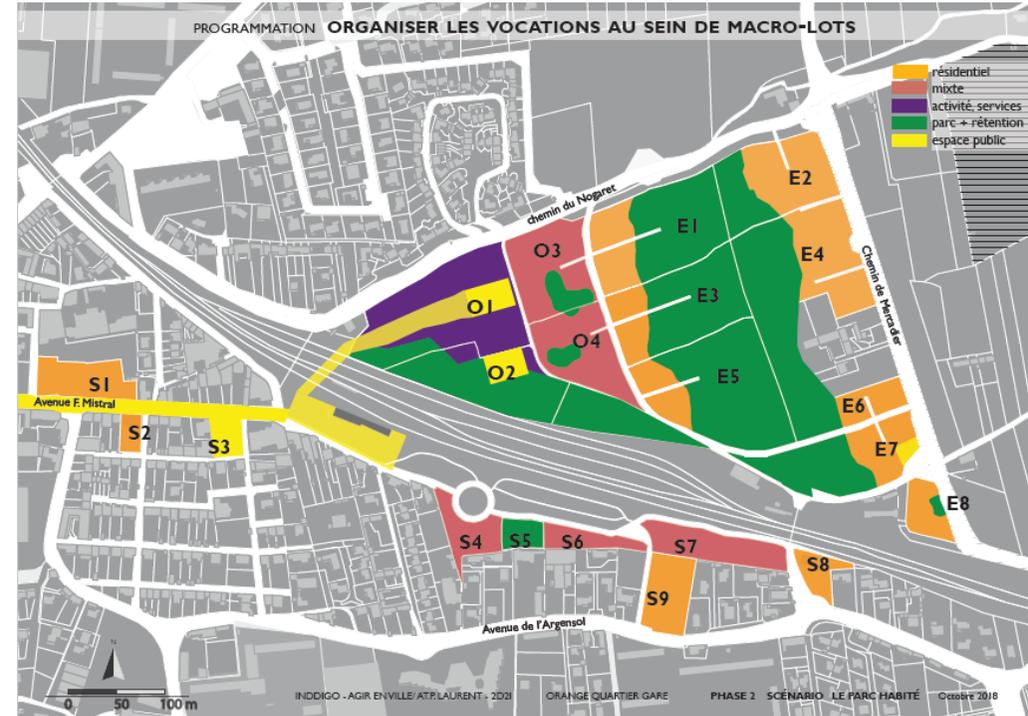
## DIFFERENCES PROGRAMMATIQUES

### Scénario faubourg



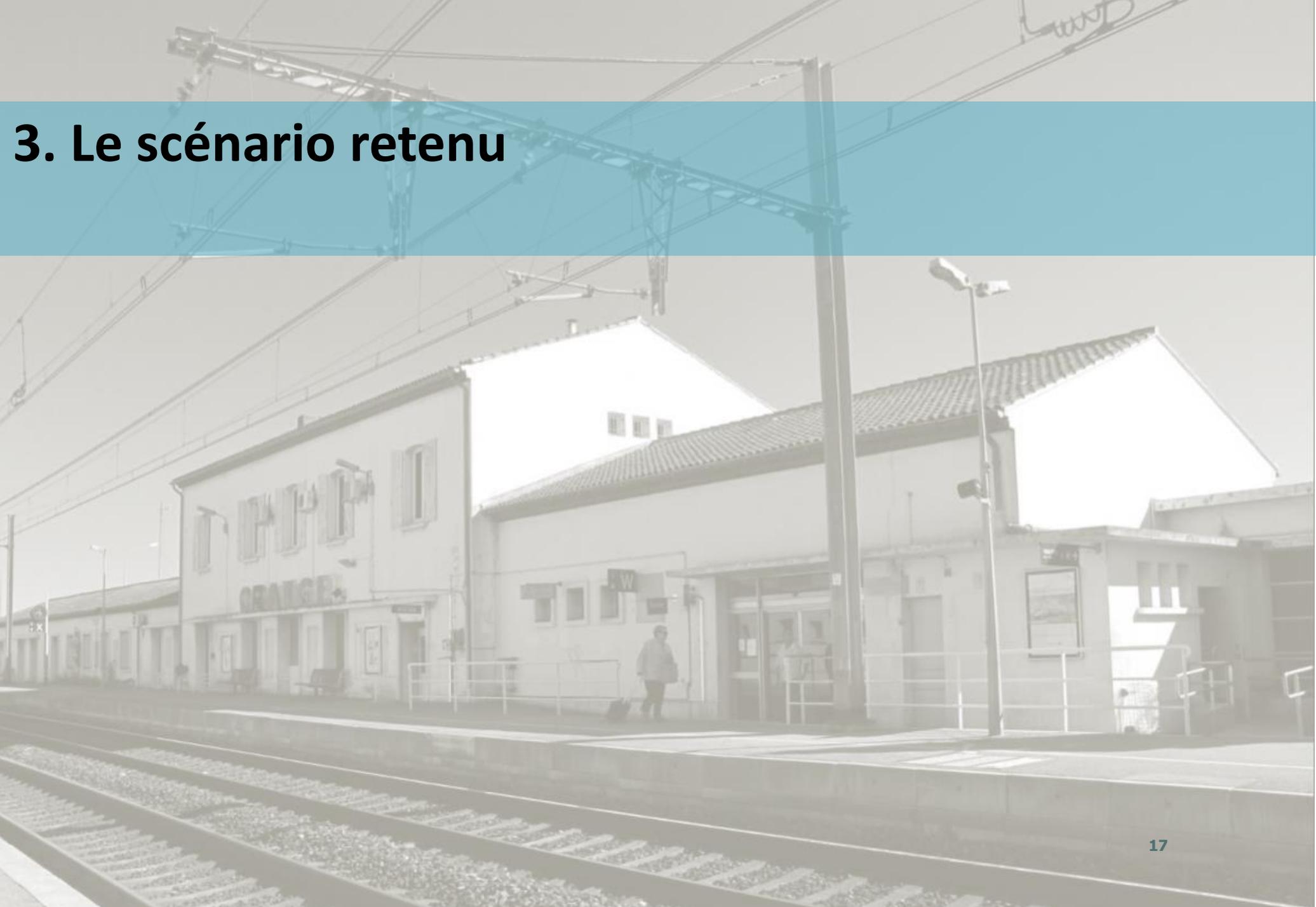
- 1 137 logements, une densité moyenne de 71 logement / ha
- 22 755 m<sup>2</sup> d'activités
- 54 982 m<sup>2</sup> de parc
- 10 360 m<sup>2</sup> d'espaces publics

### Scénario parc habité

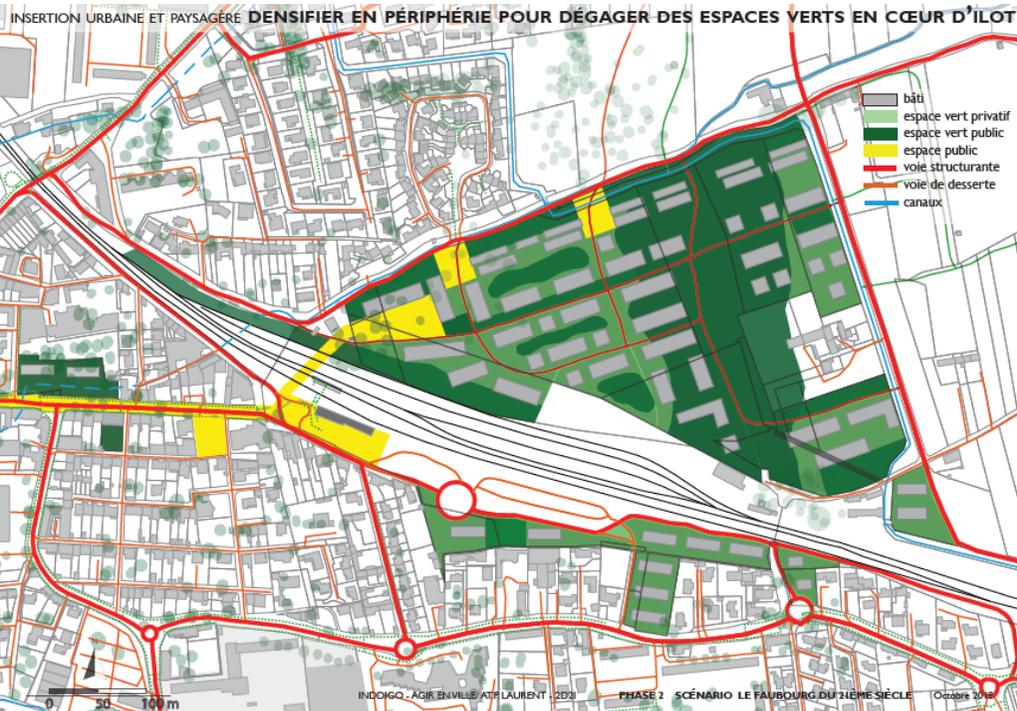


- 652 logements, une densité moyenne de 41 logement / ha
- 24 505 m<sup>2</sup> d'activités
- 50 715 m<sup>2</sup> de parc
- 10 063 m<sup>2</sup> d'espaces publics

### 3. Le scénario retenu



# Scénario Faubourg validé



## Scénario Faubourg validé dans :

- La desserte des voies et le maillage Est Ouest
- Le principe de continuité avec la ville historique, les formes urbaines le long du chemin de Nogaret
- L'emplacement des espaces publics et accroches urbaines
- La densité et la jauge estimée de logements à terme (les 5 temps réalisés), la répartition entre logement et activités.

## Éléments à revoir et à intégrer dans le projet d'aménagement :

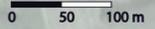
1. **Partie des terrains en 2AU du PLU à intégrer, au Nord, intégration du foncier SNCF**
2. **Typologies des constructions & d'habitat : trouver un intermédiaire et une gradation entre :**
  - L'Ouest (faubourg et typologies en bande) et l'Est (fermes et typologies en plots)
  - Le Sud (faubourg et proche de la gare : collectif et intermédiaire) et le Nord (pavillons et intermédiaire ou individuel).
  - 40% de collectifs, 30% d'intermédiaires, et 30% d'individuels
  - Equilibre entre petits et grands logements, variations du T2 et du T3 sans saturer le marché, et offre de T4 et T5.
3. **Densités et hauteurs bâties :** rester dans des typologies inférieures ou égales à R+3
4. **Stationnement :** privilégier un projet avec 2places par logements, qui prévoit une réversibilité des aménagements et un phasage dans l'évolution des mentalités
5. **Franchissement :** selon RDV Monsieur le Maire et avec la SNCF (cf. supra, réduit à 2 variantes)
6. **Statut du chemin de Mercadier, et atterrissage de la Via Venaissia** (politique cyclable dans le centre ancien)
7. **Gestion de l'eau pluviale :**
  - privilégier un scénario avec des espaces de stockage / rétention le long de la voie ferrée ;
  - étudier les possibilités d'utilisation du canal de Pierrelatte comme bassin de rétention,
  - partir sur une estimation crues centennales.

# Une trame de nature reliant l'ensemble des quartiers nouveaux

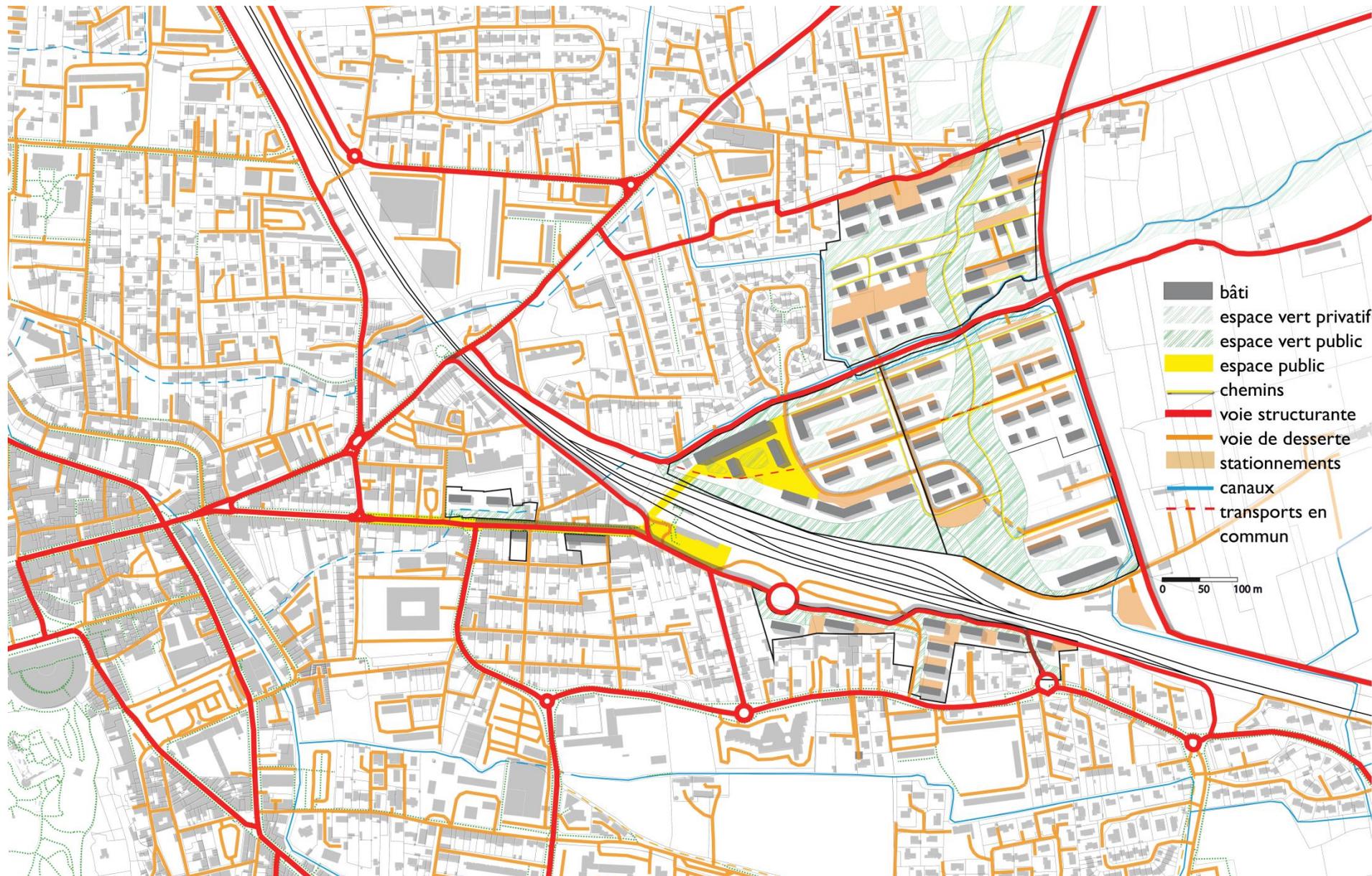
## Des liens forts entre ville et nature

- avec :
- un vaste parc public, qui relie l'ensemble des opérations en limite des terrains agricoles,
  - des coulées vertes d'est en ouest,
  - des cœurs d'îlots où la végétation est présente,
  - des vues ouvertes vers le Ventoux et la plaine agricole,
  - des cours d'eau, supports de mobilité douces, liens entre les différentes opérations au nord et au sud de Veyrière.

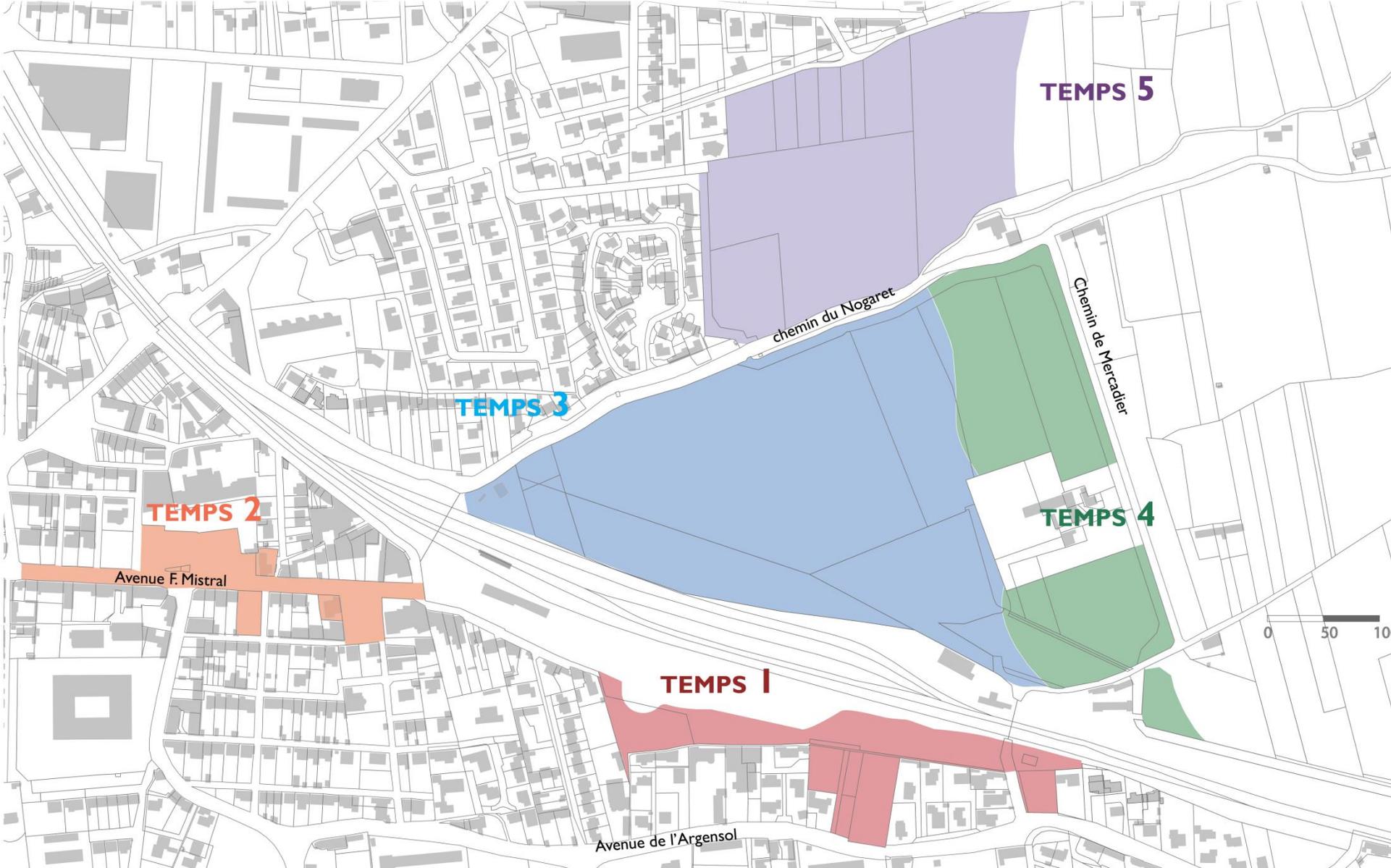
- bâti
- espace vert privatif
- espace vert public
- espace public
- chemins
- voie structurante
- voie de desserte
- Stationnements
- canaux



# La voiture à sa juste place



# Un découpage foncier qui permet différents temps du projet



# 4. Compléments thématiques au prisme de certains engagements du label Ecoquartier

## Les 4 leviers de l'Ecoquartier

### MOBILITES

Un Ecoquartier gare de **toutes les proximités**



### URBAIN, PAYSAGE, ARCHITECTURE

Un Ecoquartier **intégré au paysage dans un patrimoine réinventé**



### ENVIRONNEMENT

Un Ecoquartier **résilient et respectueux des ressources naturelles**



### HABITAT, EQUIPEMENTS, ACTIVITES

Un Ecoquartier **attractif et vivant**

# Urbain, paysage, architecture

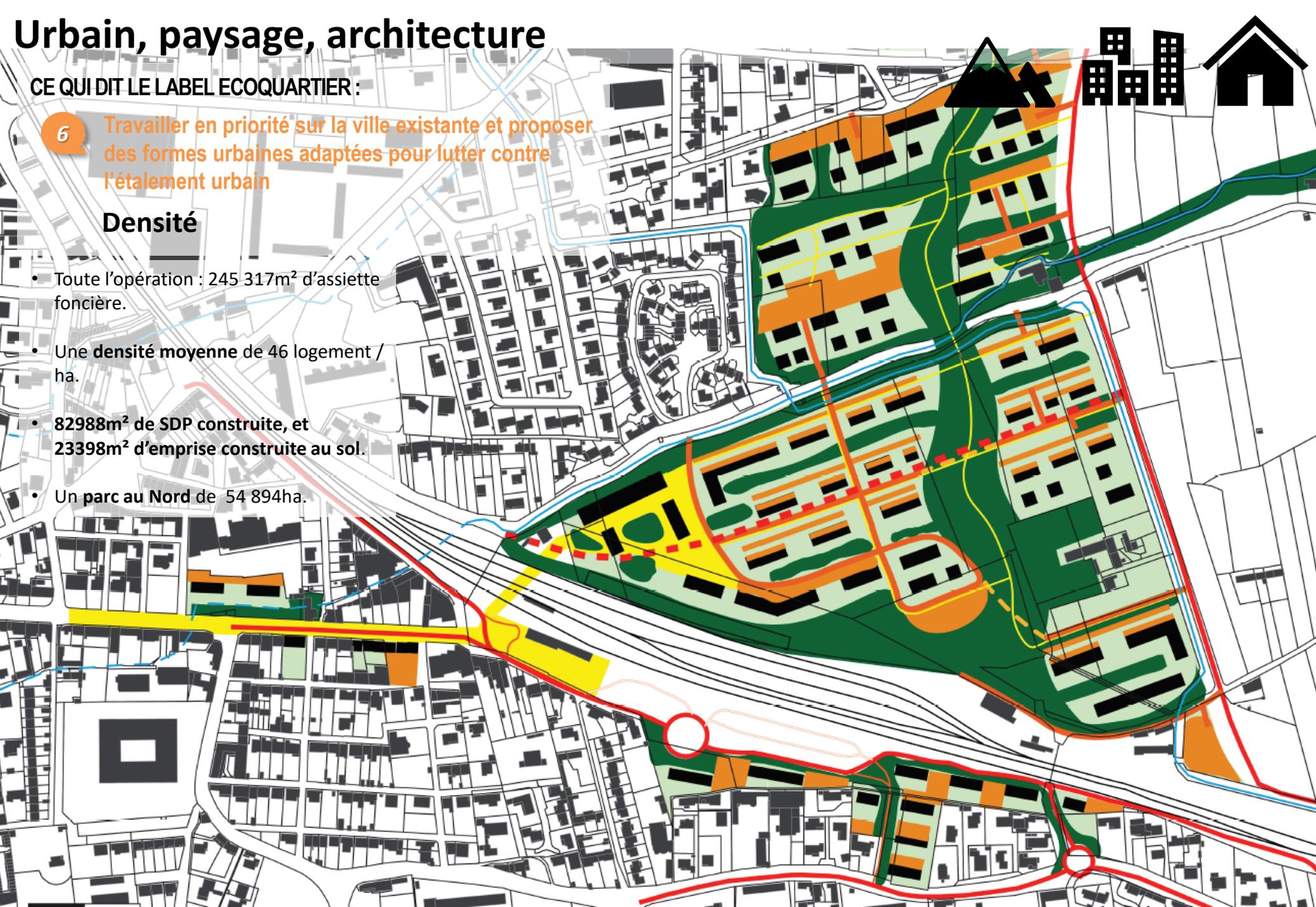
CE QUI DIT LE LABEL ECOQUARTIER :

6

Travailler en priorité sur la ville existante et proposer des formes urbaines adaptées pour lutter contre l'étalement urbain

## Densité

- Toute l'opération : 245 317m<sup>2</sup> d'assiette foncière.
- Une densité moyenne de 46 logement / ha.
- 82988m<sup>2</sup> de SDP construite, et 23398m<sup>2</sup> d'emprise construite au sol.
- Un parc au Nord de 54 894ha.



# Habitat

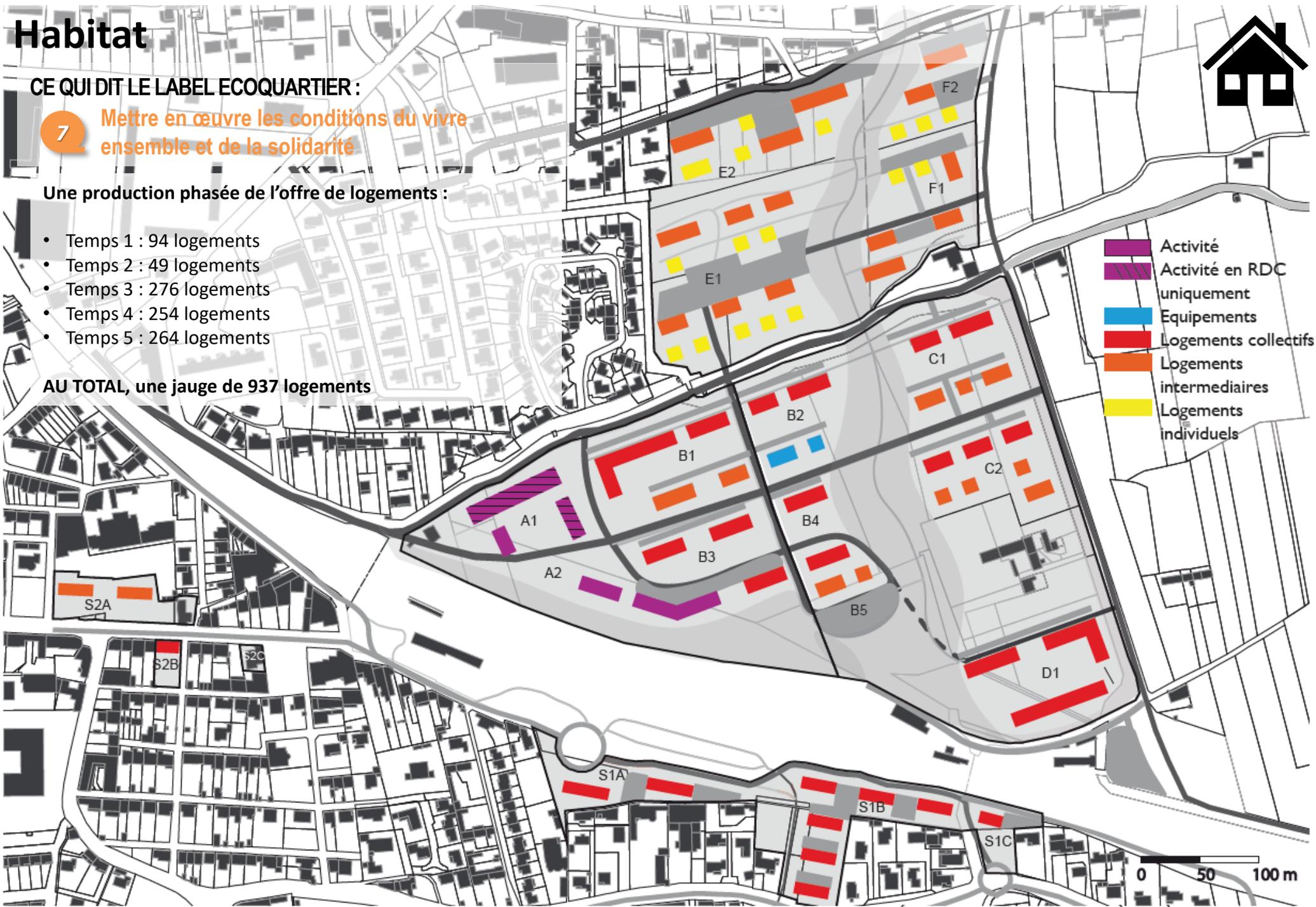
## CE QUI DIT LE LABEL ECOQUARTIER :

- 7 Mettre en œuvre les conditions du vivre ensemble et de la solidarité

### Une production phasée de l'offre de logements :

- Temps 1 : 94 logements
- Temps 2 : 49 logements
- Temps 3 : 276 logements
- Temps 4 : 254 logements
- Temps 5 : 264 logements

AU TOTAL, une jauge de 937 logements



# Activités économique

CE QUI DIT LE LABEL ECOQUARTIER :

## 11 Contribuer à un développement économique local, équilibré et solidaire

Un quartier et des RDC vivant, avec une polarité d'activité autour de la gare

- Temps 1 : au SUD du PEM, environ 400m<sup>2</sup> d'activité en RDC, et 29 logements (soit 2 400m<sup>2</sup> de SDP)
- Temps 2 : en RDC possibilité de 500m<sup>2</sup> d'activité
- Temps 3 : autour du franchissement et de la gare 2030 au NORD :
  - Services liés à la gare (parking silo en P+R et compléments à la gare routière)
  - Hébergements / éco tourisme en lien à la Via Venaissia (12 logements)
  - RDC d'activités et activités seules : 14 922m<sup>2</sup> (dont 7 238 dédiés à de l'activité pure : hors P+R et groupe scolaire ; et des commerces avec une petite jauge entre 150 et 250m<sup>2</sup>).
- Soit au total 13 322m<sup>2</sup>



- Activités de services liés à la gare
- Activités à vocation tertiaire bureaux services en RDC uniquement (logements à l'étage)
- Hébergements :
  - au SUD : appart hôtel, tiers lieux et formation
  - au NORD : éco tourisme lié à Via Venaissia
- Via Venaissia
- TC au Nord



# Equipements

## CE QUI DIT LE LABEL ECOQUARTIER :

12

### Favoriser la diversité des fonctions et leur proximité

#### Des polarités marquées par les espaces publics et équipements :

- Temps 1 : autour de la gare et du PEM au SUD :
  - Services liés à la gare (gare routière et gare du PEM)
  - Hébergements type Appart Hôtel
- Temps 3 : autour du franchissement et de la gare 2030 au NORD :
  - Services liés à la gare (parking silo en P+R et compléments à la gare routière)
  - Hébergements / éco tourisme en lien à la Via Venaissia Temps 3 ou 4 : un groupe scolaire en bordure de parc, facilement accessible par la voie centrale mais protégé des plus grosses circulations (2 500m<sup>2</sup> de SDP).



#### EQUIPEMENTS

 Equipements liés au PEM  
- au SUD : gare SNCF, gare routière, P+R  
- au NORD : P+R silo, services vélos, services TC

 Hébergements :  
- au SUD : appart hôtel, tiers lieux et formation  
- au NORD : éco tourisme lié à Via Venaissia

 Groupe scolaire

 Parc

 Via Venaissia

 TC au Nord

0 50 100 m

# Mobilités

## CE QUI DIT LE LABEL ECOQUARTIER :

14

**Favoriser les modes actifs, les transports collectifs et les offres alternatives de déplacements**

### Un réseau viaire pacifié

- **Apaisement par zone 30 et de rencontre :**
  - Zones 30 : chemin de Nogaret, chemin de Mercadier, et les alentours de la gare au SUD
  - Zones de rencontre : tous les espaces aménagés au NORD, en intérieur de quartier.
  - Principes ; traverser à minima le parc en véhicules motorisés.
- **Temps 1 et 2 au Sud du PEM :**
  - 2 voies en sens unique descendant pour éviter les saturations les matin (shunt de l'Argensol jusqu'au P+R)
  - Rue Mistral reconfigurée en terme d'aménagement.
- **Temps 3 et 4 :**
  - Un système de boucles en double sens à vitesse limitée (zone de rencontre), des profils de voirie adaptés aux types de circulations envisagées (TC, vélos).
  - Une voie Est Ouest dédiée principalement aux TC et modes actifs, mais accessible également aux voitures.
- **Temps 5 :**
  - Des baccés en impasse aux logements et zones de stationnement pour ne pas traverser le parc.

#### ZONES APAISEES

- Zone de de rencontre (20km/h et partage de la voirie)
- Zone 30

#### VOIRIES

- Voies primaires (en relation à la déviation de la RN7)
- Voies secondaires structurantes
- Voies du quartier double sens
- Voies tertiaires
- Voie dédiée TC et modes actifs
- Coies piétonnes et cyclables

# Mobilités

## CE QUI DIT LE LABEL ECOQUARTIER :

**14 Favoriser les modes actifs, les transports collectifs et les offres alternatives de déplacements**

### Les modes actifs

#### Un système de desserte maillé, de nouveaux franchissements :

- Traversée existante sur la Route de Camaret à retravailler pour les modes actifs
- Travail d'accessibilité du franchissement créé
- Double sens cyclable sur toutes les voies en zones 30 et zone de rencontre, intégrée à la voie ou en bande.

#### Aménagements cyclables spécifiques :

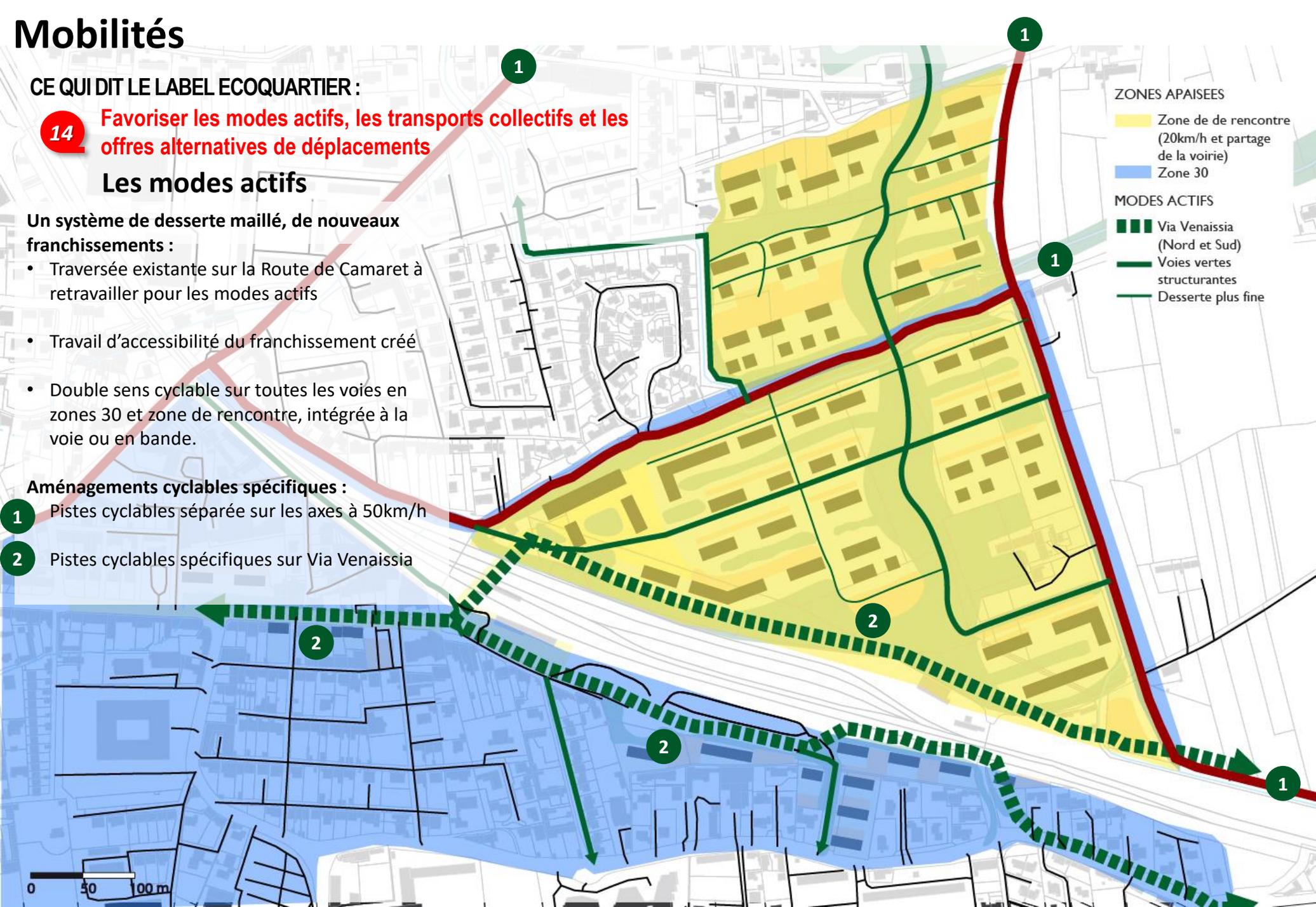
- 1** Pistes cyclables séparée sur les axes à 50km/h
- 2** Pistes cyclables spécifiques sur Via Venaissia

**ZONES APAISEES**

- Zone de de rencontre (20km/h et partage de la voirie)
- Zone 30

**MODES ACTIFS**

- Via Venaissia (Nord et Sud)
- Voies vertes structurantes
- Desserte plus fine



# Mobilités

## CE QUI DIT LE LABEL ECOQUARTIER :

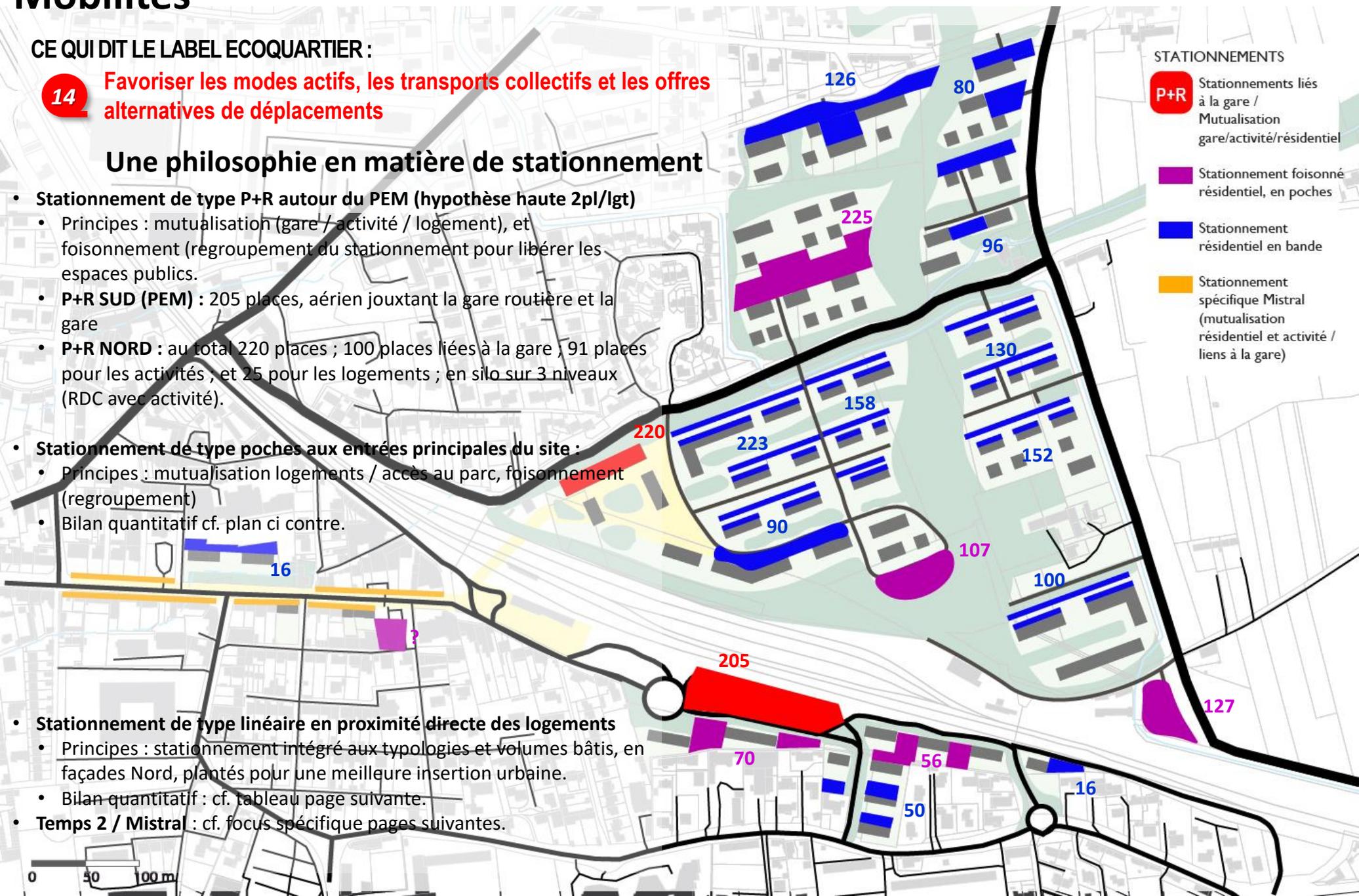
- 14 Favoriser les modes actifs, les transports collectifs et les offres alternatives de déplacements**

### Une philosophie en matière de stationnement

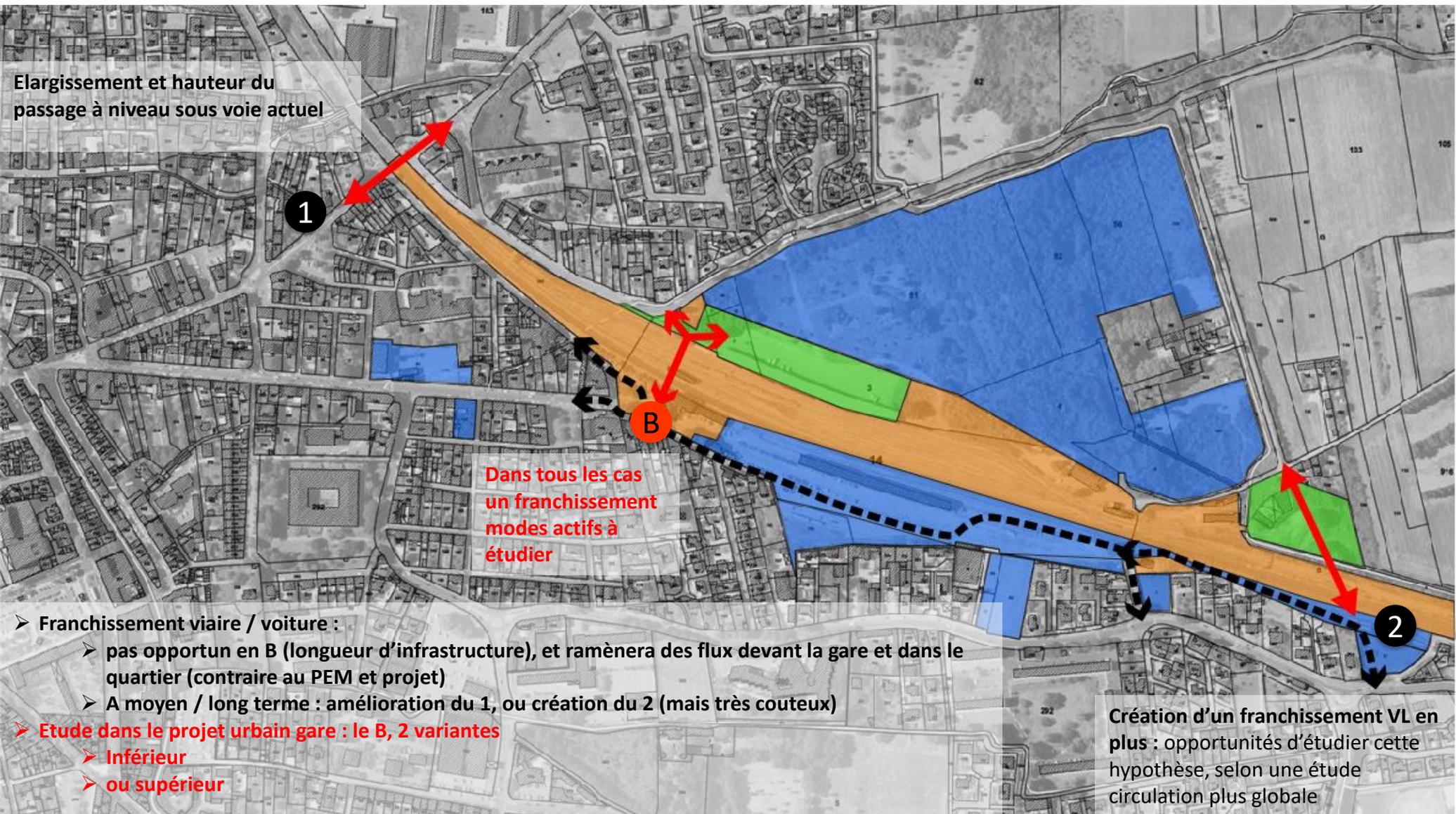
- **Stationnement de type P+R autour du PEM (hypothèse haute 2pl/Igt)**
  - Principes : mutualisation (gare / activité / logement), et foisonnement (regroupement du stationnement pour libérer les espaces publics).
  - **P+R SUD (PEM) :** 205 places, aérien jouxtant la gare routière et la gare
  - **P+R NORD :** au total 220 places ; 100 places liées à la gare ; 91 places pour les activités ; et 25 pour les logements ; en silo sur 3 niveaux (RDC avec activité).
- **Stationnement de type poches aux entrées principales du site :**
  - Principes : mutualisation logements / accès au parc, foisonnement (regroupement)
  - Bilan quantitatif cf. plan ci contre.
- **Stationnement de type linéaire en proximité directe des logements**
  - Principes : stationnement intégré aux typologies et volumes bâtis, en façades Nord, plantés pour une meilleure insertion urbaine.
  - Bilan quantitatif : cf. tableau page suivante.
- **Temps 2 / Mistral :** cf. focus spécifique pages suivantes.

#### STATIONNEMENTS

- P+R** Stationnements liés à la gare / Mutualisation gare/activité/résidentiel
- Stationnement foisonné résidentiel, en poches
- Stationnement résidentiel en bande
- Stationnement spécifique Mistral (mutualisation résidentiel et activité / liens à la gare)



# Franchissement



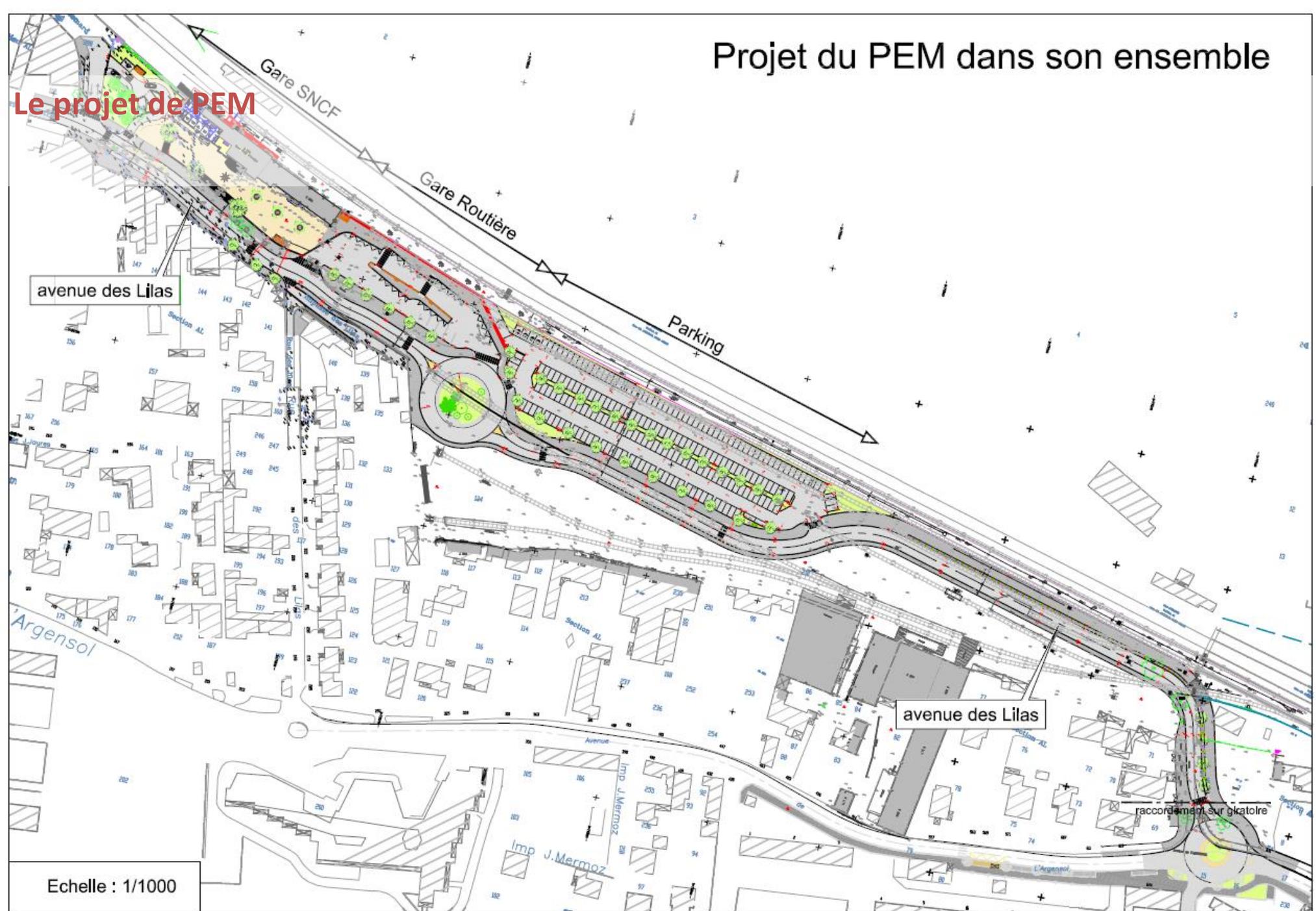
- Franchissement viaire / voiture :
  - pas opportun en B (longueur d'infrastructure), et ramènera des flux devant la gare et dans le quartier (contraire au PEM et projet)
  - A moyen / long terme : amélioration du 1, ou création du 2 (mais très couteux)
- Etude dans le projet urbain gare : le B, 2 variantes
  - Inférieur
  - ou supérieur

# ANNEXES



# Projet du PEM dans son ensemble

## Le projet de PEM



avenue des Lilas

Gare SNCF

Gare Routière

Parking

avenue des Lilas

raccordement sur giratoire

Echelle : 1/1000

# Gare SNCF et son parvis

## Le projet de PEM

- A mettre à jour dans l'implantation du projet bâtiment voyageur SNCF

Echelle : 1/500

