

PLAN LOCAL D'URBANISME PORT- VENDRES



M1. ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION



MODIFICATION 1
APPROBATION - 11.12.2024



HISTORIQUE DU DOCUMENT D'URBANISME

P.O.S. partiel Nord : approuvé le 10.07.1981	P.O.S. partiel Sud : approuvé le 10.07.1981	P.L.U. approuvé le 25.09.2012	
Révision partielle - N° 2 : 28.03.2002	Révision	Révision P.L.U.	Modification P.L.U. - N°1 : 11.12.2024
Révision simplifiée - N° 1 : 30.12.2009	Révision simplifiée		
Modification - N° 3 : 14.04.2010 - N° 4 : 22.09.2011	Modification - N° 1 : 18.11.1983 - N° 2 : 13.06.1985 - N° 3 : 28.05.1986 - N° 4 : 13.02.1987 - N° 5 : 15.06.1988 - N° 6 : 19.03.1998 - N° 7 : 28.03.2001	Révision allégée - N° 1 : 15.12.2021	
Modification simplifiée - N° 1 : 30.03.2011	Mise à jour - N° 1 : 17.09.2006 - N° 2 : 02.11.2006 - N° 3 : 11.04.2007	Mise à jour	Modification simplifiée - N° 1 : 11.03.2015 - N° 2° : 16.07.2015 - N° 3 : 22.10.2015 - N° 4 : 17.03.2016 - N° 5 : 15.03.2017 - N° 6 : 12.04.2018 - N°7 : 04.07.2019 - N°8 : 02.03.2021
		Autre - DUP MEC : 15.05.2018	

N.B. :

Le PLU de Port-Vendres fait application des dispositions du code de l'urbanisme avant l'entrée en vigueur de la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement conformément à l'article 20 de la loi n° 2011-12 du 5 janvier 2011 portant diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit de l'Union européenne. Cet article stipule que les plans locaux d'urbanisme en cours d'élaboration ou de révision approuvés avant le 1^{er} juillet 2013 dont le projet de plan a été arrêté par l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale ou le conseil municipal avant le 1^{er} juillet 2012 peuvent opter pour l'application des dispositions antérieures.

Préambule

Les orientations particulières d'aménagement sont des outils créés par la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (loi SRU) et précisés par la loi Urbanisme et Habitat (loi UH).

Devenues orientations d'aménagement et de programmation depuis la loi ENE de juillet 2010 elles constituent désormais une partie à part entière du dossier PLU, selon l'article L.151-2 du Code de l'urbanisme (CU).

Les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) doivent être en cohérence avec les orientations et objectifs du projet d'aménagement et de développement durables (PADD) selon l'article R151-2 du CU.

Selon l'article L.152-1 du Code de l'urbanisme, l'exécution par toute personne publique ou privée de tous travaux, constructions, aménagements, (...) appartenant aux catégories déterminées dans le plan sont conformes au règlement et à ses documents graphiques. Ces travaux ou opérations sont, en outre, compatibles, lorsqu'elles existent, avec les orientations d'aménagement et de programmation

Ainsi au fil du temps, la place des OAP dans le PLU n'a fait que se renforcer et depuis le décret n°2015-1783 du 28 décembre 2015 elles peuvent, sous certaines conditions, se substituer au règlement (en zone U et AU)

La commune de **Port-Vendres** initialement a défini cinq orientations particulières d'aménagement correspondant à des secteurs destinés à être aménagés à court et moyen terme :

- ✚ **L'orientation d'aménagement n°1** concerne les conditions particulières relatives à l'aménagement du nouveau quartier de la Gare en zone UB (secteur UBa) ainsi que le traitement de l'entrée de ville de la RD 914 (au sens du L. 111-1-4)
- ✚ **L'orientation d'aménagement n°2** concerne les conditions particulières relatives à l'aménagement du secteur 1 AUh de Coma Sadulle. Cette orientation est supprimée, le secteur 1AUh ayant été annulé par décision du TA de Montpellier en date du 16 juillet 2015 confirmée par la CAA de Marseille le 12 janvier 2017.
- ✚ **L'orientation d'aménagement n°3** concerne les conditions particulières relatives à l'aménagement du quartier des Tamarins et plus particulièrement les secteurs 1AU_p, 1AU_e ainsi que les secteurs UC_a, UC_b et UC_e. Cette orientation étant supprimée, les secteurs UC_a, UC_b et UC_e ayant été annulés par décision du TA de Montpellier en date du 16 juillet 2015 confirmée par la CAA de Marseille le 12 janvier 2017, elle est proposée ci-après dans le cadre de la présente "révision allégée" N°1.
- ✚ **L'orientation d'aménagement n°4** concerne les conditions particulières relatives à l'aménagement du secteur 1AU_c de Pont de l'Amour. Cette orientation est supprimée, le secteur 1AUh ayant été annulé par décision du TA de Montpellier en date du 16 juillet 2015 confirmée par la CAA de Marseille le 12 janvier 2017.
- ✚ **L'orientation d'aménagement n°5** concerne les conditions particulières relatives à l'aménagement du secteur 1AU_b de la route stratégique.

Pour chacun de ces secteurs, la commune a déterminé un schéma d'aménagement global destiné à assurer la cohérence d'ensemble des futures opérations, en lien avec les constructions existantes. Ces opérations devront être compatibles avec le schéma et les orientations proposées, conformément aux dispositions du Code de l'urbanisme. De plus, le règlement complète les conditions d'aménagement des quatre secteurs concernés.

*Orientation n°1 - Le quartier de la Gare
et le traitement de l'entrée de ville de la RD 914 (au sens du L. 111-1-4)*

Ce quartier a fait l'objet d'une étude détaillée menée par le bureau d'étude AREP ville qui a permis d'affiner les possibilités d'aménagement du quartier et de poser les jalons d'un plan d'action opérationnel.

Localisation

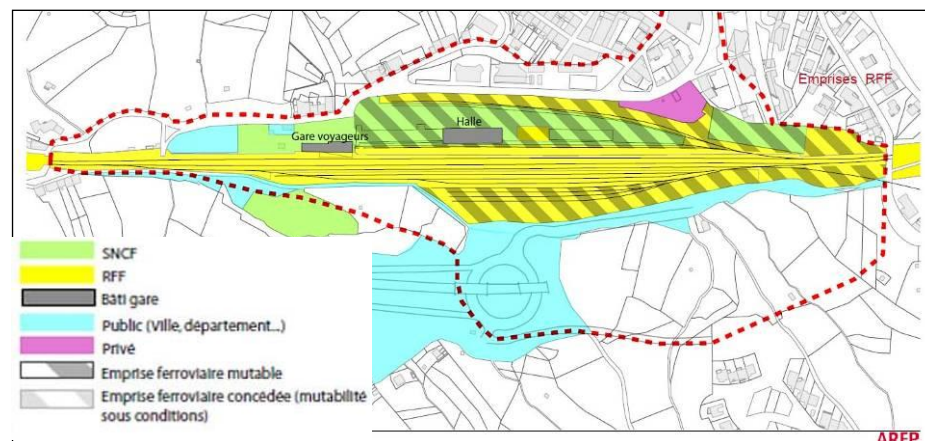


Le quartier de la gare recouvre des emprises ferroviaires de part et d'autre de la ligne SNCF. Sa localisation et sa topographie favorable donne à ce site des potentialités de greffe urbaine et de valorisation d'une nouvelle entrée de ville particulièrement intéressantes. De plus la présence d'une gare à proximité du centre ville dont l'accessibilité peut être améliorée significativement avec les nouvelles conditions d'accès offertes par la prolongation de la RD 914, renforce également son attractivité.

Avec ce site se présente une opportunité de développer sur ce plateau un nouveau quartier épaulant le cœur de ville du quartier de la place Castellane, sur un foncier ferroviaire et public mutable.

En effet, le foncier appartient majoritairement à la RFF et la SNCF. Une partie des emprises foncières ferroviaires ne sont pas indispensables au fonctionnement de la gare et du frêt du port et peuvent ainsi être mobilisées au profit d'un projet urbain de qualité.

Les ruptures topographiques (amont et aval) et hydrauliques sont contraignantes et conditionnent le projet.



Les Enjeux

Enjeux d'accessibilité :

- Réorganiser l'entrée de ville et l'intermodalité des flux autour d'un Pôle d'échange urbain.
- Faciliter les franchissements, l'accessibilité et la continuité des parcours.

Enjeux urbains et paysagers :

- Rendre le quartier perméable à la ville, créer une nouvelle entrée de ville, imaginer une mixité et un fonctionnement urbains, durables et agréables à vivre.
- Mettre en valeur la topographie, intégrer le quartier dans le paysage existant et gérer les eaux de pluie.
- Composer un nouvel espace public d'échanges et de rencontres structurant.

✚ Desserte et accès

- Le point dur du projet est le franchissement de la voie ferrée et la jonction avec la RD 914. Plusieurs scénariis ont étudié la faisabilité des franchissements par l'Ouest et par l'Est comme indiqué ci-dessous.

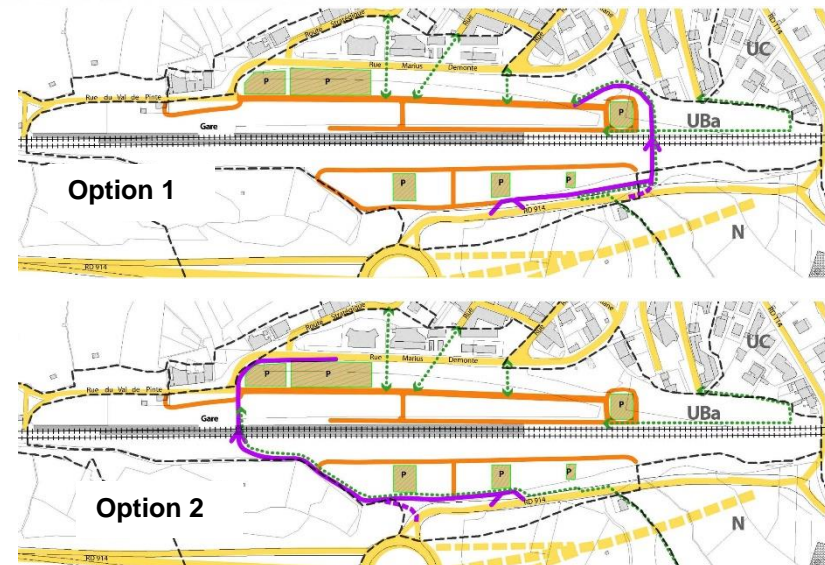
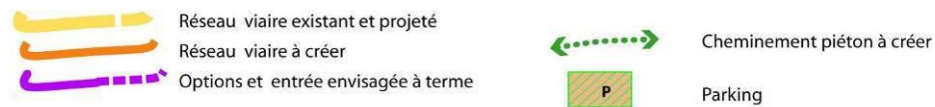
Pour des raisons topographiques et d'impact paysager, c'est l'option du franchissement par l'Est qui est préférée.

Schéma de franchissement des voies ferrées : Une entrée de ville à conjuguer avec les liaisons interquartiers



La desserte interne de la zone est assurée, au Nord des voies ferrées, par deux voies parallèles à celles-ci. La largeur de leurs plateformes n'est pas inférieure à 6m pour assurer une bonne qualité de la circulation dans ce nouveau quartier. Au Sud des voies ferrées, l'accès se fait directement à partir de la RD 914 avec une voirie (qui peut être en boucle dans l'option N°2) permettant de desservir l'ensemble de ce petit secteur.

Les liaisons piétonnes connectent le nouveau quartier au reste de la ville au Nord comme au Sud vers le Pont de l'Amour et au-delà vers Paulilles.

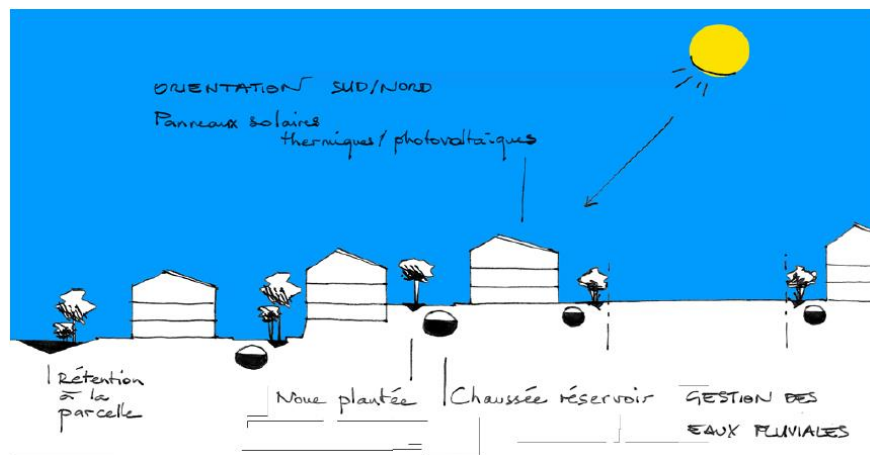


Principes de composition

Il s'agit de combiner sur un site cohérent avec la géographie d'amphithéâtre dans lequel s'est inscrite la ville de Port-Vendres, quatre fonctions : habitat commerce, activité, pôle d'échange multimodal (PEM)

Enjeux de l'organisation bâtie du quartier

- Protéger le quartier du bruit des voies ferrées et de la RD 914 par des fronts bâtis (barrière phonique)
- Installer dans la pente le bâti pour faire la jonction entre les voies basses et les voies hautes
- Ménager des vues (mer-montagne) en adaptant les hauteurs du bâti
- Distribuer les fonctions dans l'espace selon leur besoin (tranquillité/logement, visibilité/ activité et commerce)



Utiliser les potentiels et les contraintes

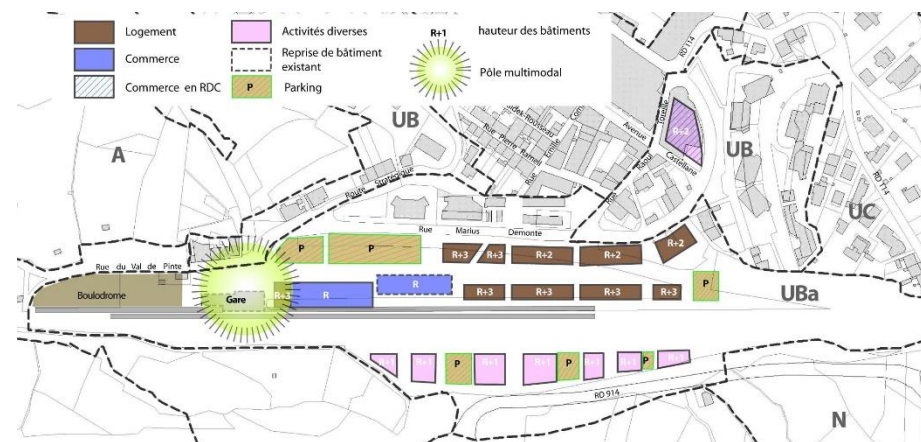


Installer le quartier dans la géographie

Les différentes fonctions sont réparties différemment entre le secteur Nord et le secteur Sud

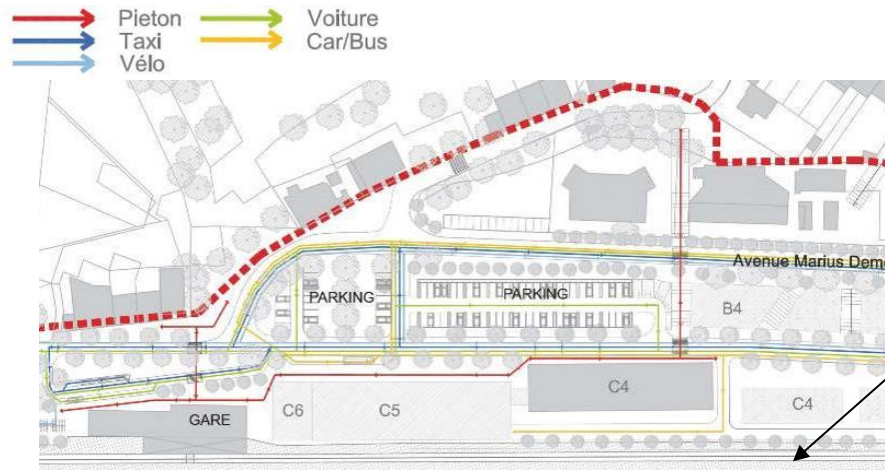
le secteur Nord	le secteur Sud
Logements (R+2 et R+3) Logements avec commerces en RDC Commerces (R)	Activités diverses (R+1)

L'étude préliminaire a estimé la capacité de ce site à environ 260 logements et environ 8300 m² de SHON pour les activités et les commerces

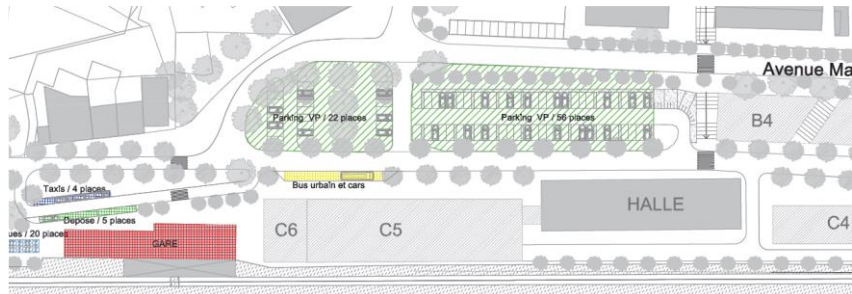


La hauteur des bâtiments est définie pour inscrire le projet au mieux dans le paysage (voir croquis installer le quartier dans la géographie » et donc plus basse au Sud (R+1) qu'au Nord (R+2, R+3).

Le pôle d'échange multimodal (principe fonctionnel) :
des ajustements sont à prévoir dans le cas de l'option N°2.



Et bien sûr, tous ces échanges se font avec le train.

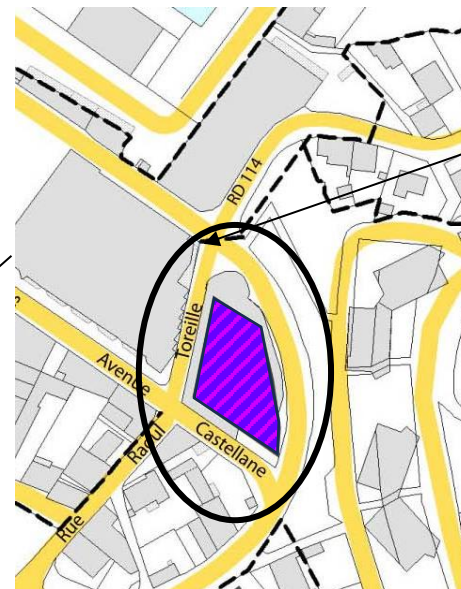


Le stationnement résidentiel est prévu autant que possible en premier niveau des bâtiments. Le stationnement de surface étant surtout destiné aux activités, commerces et au pôle d'échange multimodal dont les besoins en stationnement sont importants.

L'étude préliminaire propose pour les capacités des zones de stationnement aérien du pôle multimodal au moins :

- 120 places pour les voitures
- 20 places pour les deux roues
- 2 places pour les cars
- 5 places pour les taxis

Le traitement de l'entrée de ville Est aux abords du port



L'arrivée de la route de Banyuls aux abords du port et l'accès au quartier de la Place Castellane sont relativement dévalorisés par l'é étroitesse des deux voies concernées :

- La rue Raoul Torreilles, "coincée" entre la maison de retraite et le bâtiment du supermarché
- L'avenue Castellane (qui n'a d'avenue que le nom tant elle est resserrée dans ce secteur)

La requalification, à terme, de ces deux points est déterminante dans le traitement de l'entrée de ville et son articulation avec le nouveau quartier de la gare.

L'emprise du nouveau bâtiment définit des alignements ouvrant le gabarit de ces rues.

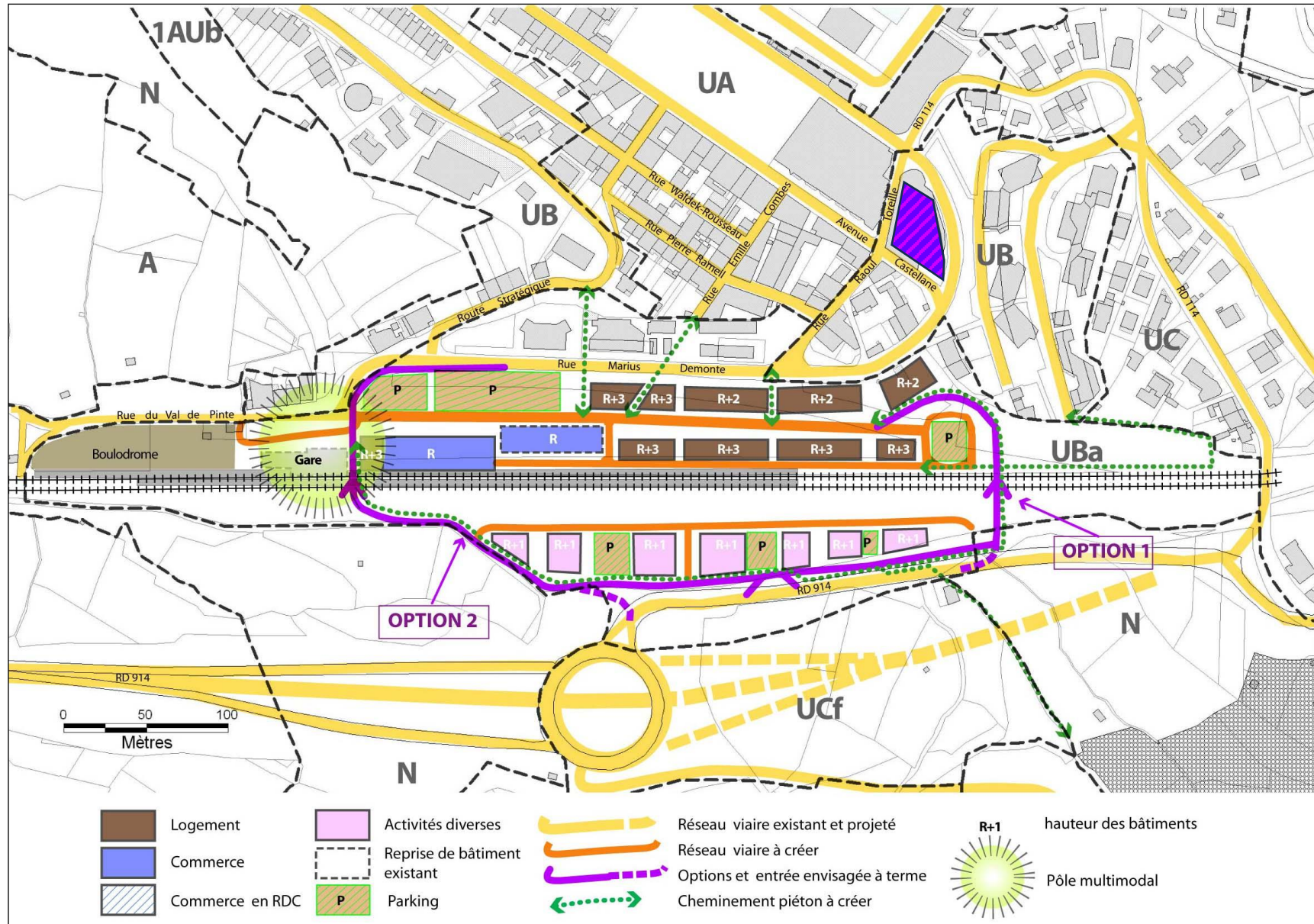


Rue Raoul Torreilles



avenue de Castellane

✚ Les orientations particulières d'aménagement du quartier de la Gare et de l'entrée de ville SUD



Orientation 2 - Secteur 1AUh de Coma Sadulle

Secteur annulé par jugement du Tribunal Administratif de Montpellier en date du 16 juillet 2015,
décision confirmée par la CAA de Marseille le 12 janvier 2017

Orientation 3 - Secteurs 1AUp, 1AUe, UCe, UCa et UCb des Tamarins

Ce secteur a fait l'objet d'une étude préalable détaillée lors de la modification n° 3 du POS partiel Nord en 2010 (Info Concept Pôle urbanisme). Cette étude a défini des orientations d'aménagement pour l'ouverture à l'urbanisation de ce secteur. Elles sont reprises, actualisées et complétées dans cette pièce du PLU.

Localisation

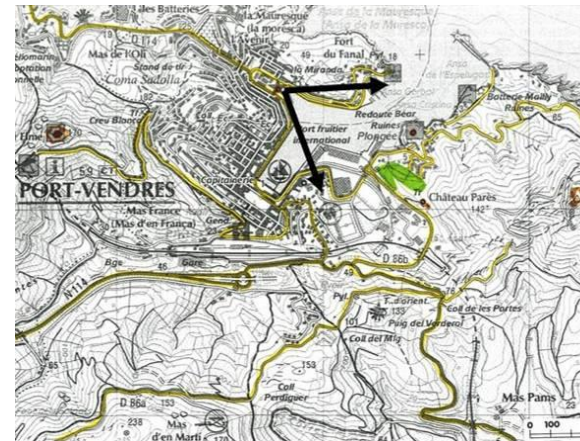
Les terrains concernés se situent à l'Est du Pla du Port, sur le piémont du puissant massif du Fort Béar les dominant à l'altitude 206 m NGF, à une distance de l'ordre de 750m.

D'Ouest en Est, le futur quartier d'habitat correspond aux secteurs 1AUe et UCe du PLU. Il s'étage entre les altitudes 5 et 55 m NGF et s'inscrit, pour le secteur 1AUe, sur le versant de la rive gauche du ravin des Tamarins, bien délimité dans sa partie aval par la ligne de crête, support de l'ancien chemin du Fort Béar.

Il se présente en continuité du quartier d'habitat « Les Tamarins Nord »- « lotissement Quintilla » et il est desservi depuis la route du Cap Béar par la rue Gastaud et l'impassé des Tamarins.



Depuis la place de l'obélisque



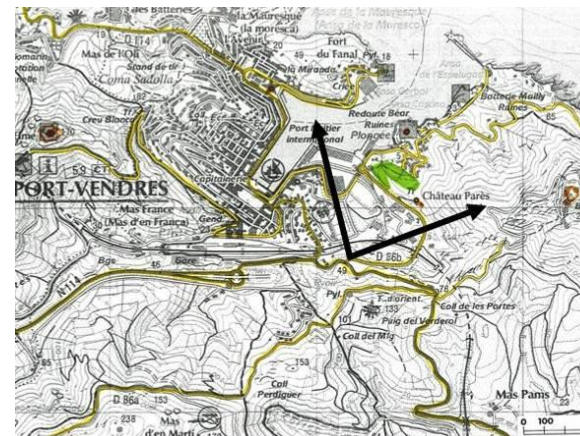
Le massif de Fort Béar est intégré en majeure partie dans le « site classé du Cap Béar ».

Les principaux boisements se situent sur le piémont du massif associé au bâti.

Le secteur 1AUe des Tamarins correspondent essentiellement au versant de la rive gauche du ravin des Tamarins, qui est bien visible depuis ce secteur, ainsi que celui de la zone UCe réservé à la gendarmerie, situé de l'autre

côté de la ligne de crête (voir page suivante)

Depuis le carrefour RD914 / RD86b, desserte du port

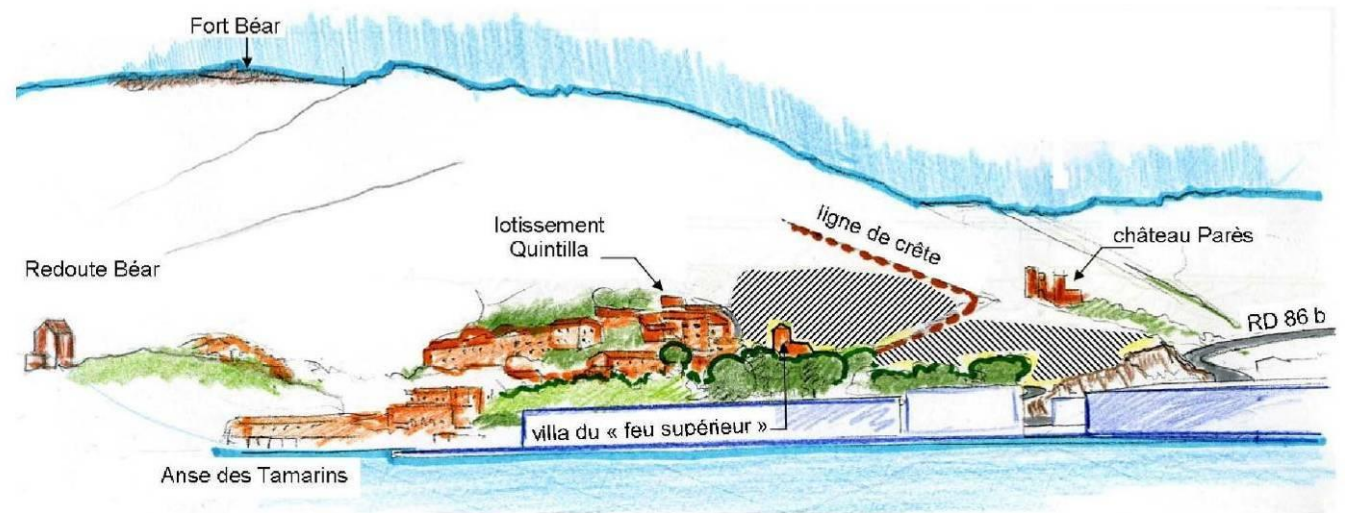
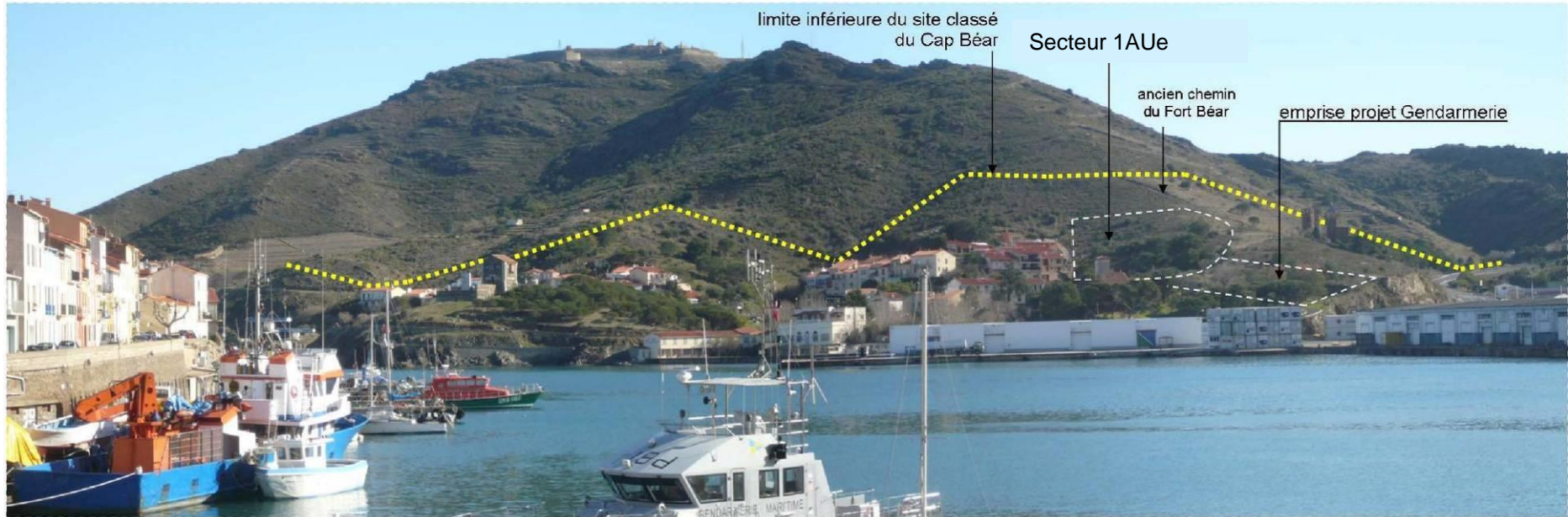


Le versant Nord du ravin des Tamarins, (support du futur quartier d'habitat 1AUe) n'est pas perçu depuis le carrefour RD 914/RD 86 b, origine de la desserte du port et des quartiers Est de la ville.

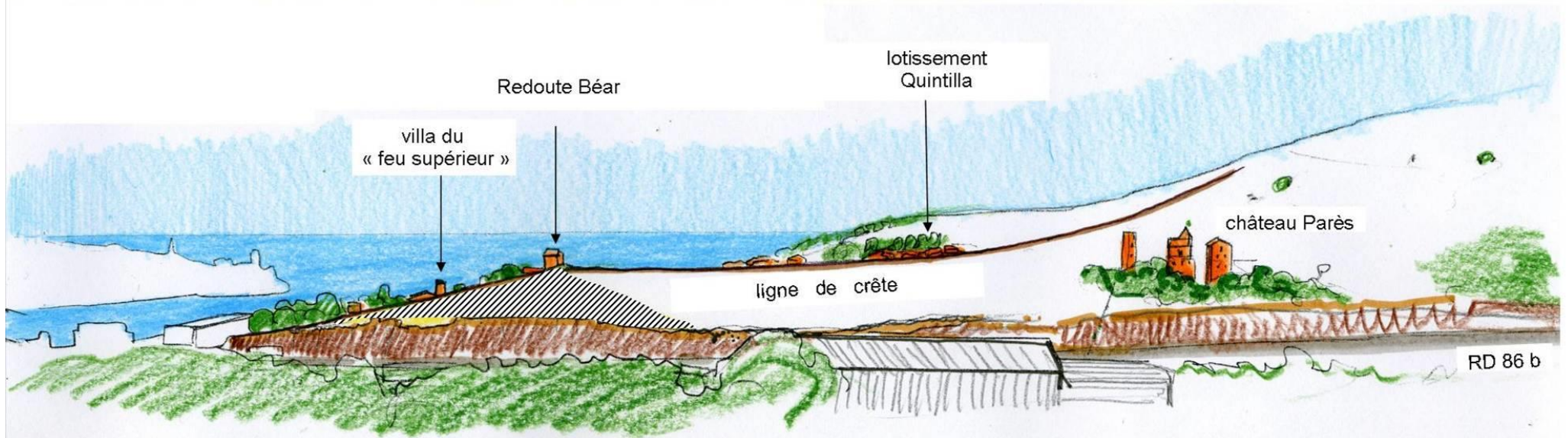
Les toitures du lotissement Quintilla sur son versant Sud se perçoivent en continuité de celles du quartier des Tamarins Nord. Le site de la zone UCe

(réduction de la zone UD au P.O.S. qui déborde du vallon des Tamarins est par contre très visible depuis ce secteur. (voir page suivante)

1 : Vue depuis la place de l'obélisque



2 : Vue depuis le carrefour RD914 / RD86b, desserte du port



Les enjeux, les atouts et les contraintes du site

▪ **Des contraintes physiques et réglementaires :**

- **La topographie** : le site étudié s'inscrit dans un vallon bien délimité par la ligne de crête qui correspond à l'ancien chemin du Fort Béar.
- La proximité **du site classé du Cap Béar** témoigne de la sensibilité paysagère du site et des enjeux environnementaux constatés.
- La problématique de la desserte liée au gabarit de **l'impasse des Tamarins** qui ne pourra accepter un trafic supplémentaire trop important et que de ce fait une connexion avec la rue Gastaud n'est pas envisageable.
- La localisation en espaces proches du rivage

▪ **Des principes à respecter :**

- Principe d'extension limitée de l'urbanisation en cohérence et en continuité de l'urbanisation existante (loi Littoral) rappelée dans le SCoT Littoral Sud et explicité dans la notice de présentation qui fixe pour le secteur d'1AUe une surface de plancher (SP) qui devrait se limiter à 6 000m².
- Principe d'économie raisonnée de l'espace et de limitation de l'étalement urbain (loi SRU / UH) rappelé également par le SCoT.
- Principe de mixité sociale et de diversité des fonctions (loi SRU / UH)

▪ **Le potentiel du site :**

Le secteur 1AUe apparaît assez logiquement comme un espace potentiel pour recevoir des constructions supplémentaires. En effet ce secteur d'environ 1,5 ha s'inscrit en continuité des dernières extensions urbaines sur ce quartier des Tamarins et s'appuie sur les limites naturelles que forme la ligne de crête de l'ancien chemin du Fort Béar.

La capacité de ce secteur est estimée à environ 30 logements. La capacité résiduelle des secteurs UCb et UCc est d'environ 15 logements.

Desserte et accès

La desserte de ce secteur s'appuie sur les voiries existantes du quartier voisin, l'impasse des Tamarins et la rue Gastaud qui sont prolongées, sans toutefois réaliser de bouclage entre ces deux voies.

La villa du feu supérieur est directement desservie par une voie prenant son origine sur la route de la jetée. Cette voie permet la desserte du projet de gendarmerie.

Principe de composition

Le parti d'aménagement proposé distingue **six zones ou secteurs, 1AUe, UCe, UCa et UCb et 1AUp** où les densités sont différentes afin de respecter le tissu urbain environnant (densité plus faible sur la partie basse du quartier des Tamarins et densité plus forte sur la partie haute, lotissement Quintilla) et de maîtriser les trafics supplémentaires que va engendrer l'aménagement de ce futur secteur.

▪ **Secteur 1AUe :**

Partie basse :

Desservi par l'impasse des Tamarins aux caractéristiques limitées il s'agit d'un secteur de faible capacité compte tenu du fait qu'il est déjà en partie urbanisé par deux villas occupant une bonne part de sa surface. De plus ce secteur se situe en surplomb de la future zone technique du port.

Partie haute :

La partie haute, en continuité du lotissement Quintilla est desservi par le prolongement de la rue Gastaud, adaptée à une circulation à double sens.

Les orientations paysagères et fonctionnelles :

- Limiter la hauteur des constructions à 6m afin de créer un secteur homogène faisant la jonction entre les lotissements et l'opération de la gendarmerie.
- Privilégier la compacité en accolant les constructions 2 à 2 et plus.
- Conservation du bosquet de pins entre la rue Gastaud et l'impasse des Tamarins.
- Création d'une liaison piétonne Nord (dont emmarchements) en jonction avec l'ancien chemin du Fort Béar,

▪ **Secteur UCe :**

Il s'agit du secteur du projet de gendarmerie

La principale orientation pour ce projet est d'optimiser la protection de secteurs de pelouse (sauf ponctuellement selon les contraintes liées aux programmes d'urbanisation projetée)

▪ **Secteur UCa :**

La principale orientation pour ce projet est d'optimiser la protection de secteurs de pelouse (sauf ponctuellement selon les contraintes liées aux programmes d'urbanisation projetée). La seconde est de limiter la hauteur des constructions à R+1.

▪ **Secteur UCb :**

- Il s'agira de l'ouverture à l'urbanisation de la partie haute de la zoner UCb
- La principale orientation pour ce projet est la limitation des possibilités d'implantation à un petit secteur pour modérer l'impact paysager

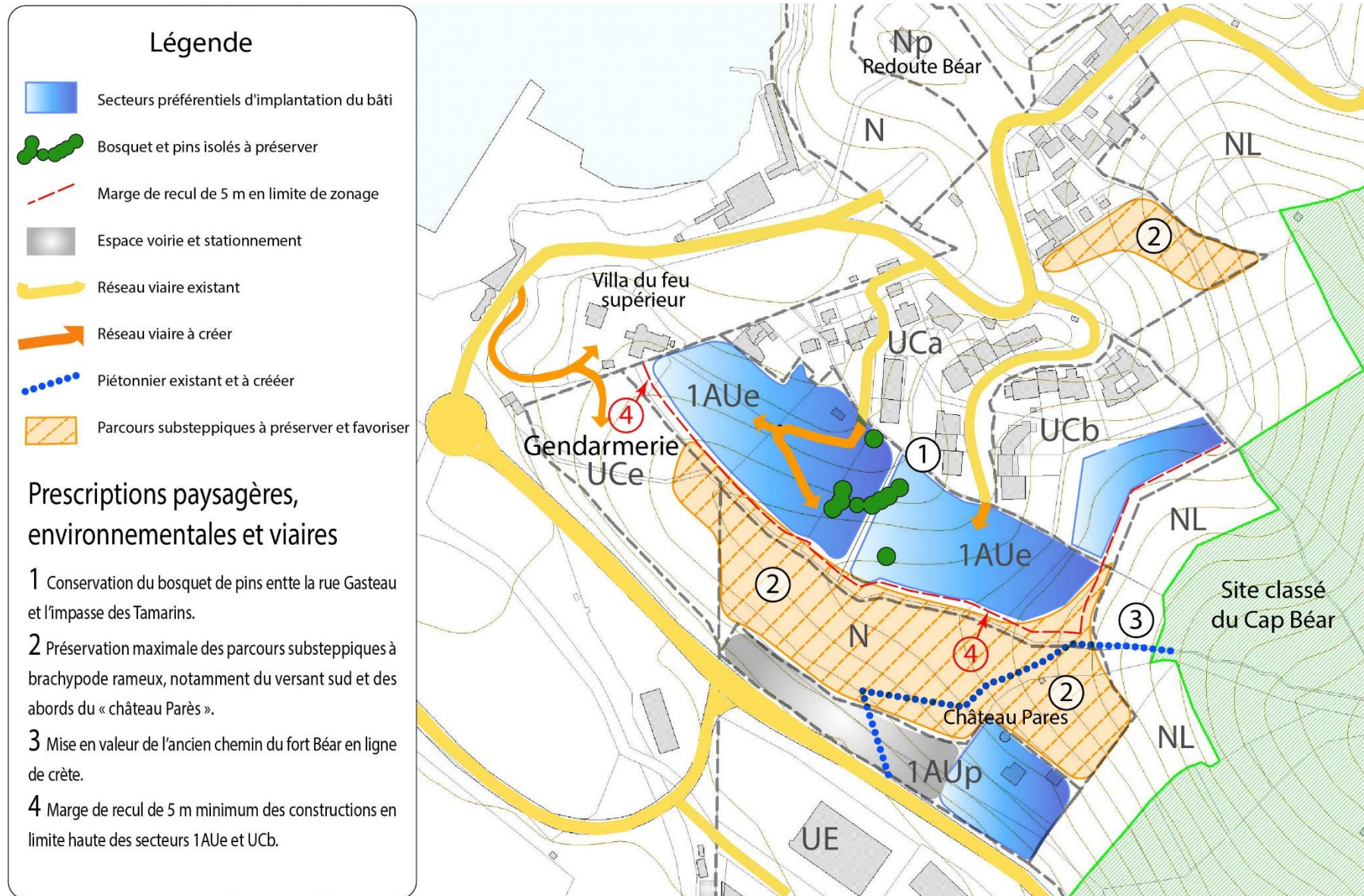
▪ **Secteur 1AUp de Château Parès :**

La zone 1AUp (0,8 ha) est dédiée à l'accueil touristique de haute qualité (hôtel) dans l'objectif de pallier la faible offre locale.

Des orientations sont définies pour ce secteur :

- L'intégration des constructions au site en tenant compte de la topographie et des enjeux patrimoniaux.
- L'architecture et les matériaux (schiste et brique) seront en harmonie avec le Fort Béar. Les matériaux en plaquette de parement ne seront pas admis.
- Positionnement de la zone de parking dans le prolongement du front bâti réservé aux suites hôtelières, le long de la route.
- Maintien sur la zone naturelle mitoyenne d'un espace ouvert, non boisé favorable au maintien et à la reconstitution des pelouses. Une attention particulière devra être portée sur les espèces et habitats autant pendant la phase travaux que lors de l'usage touristique du site.
- Limitation de l'artificialisation des sols autant pour le bâti que pour les aménagements extérieurs.

L'orientations d'aménagement et de programmation



Orientation 4 - Secteur 1AUc du Pont de l'Amour

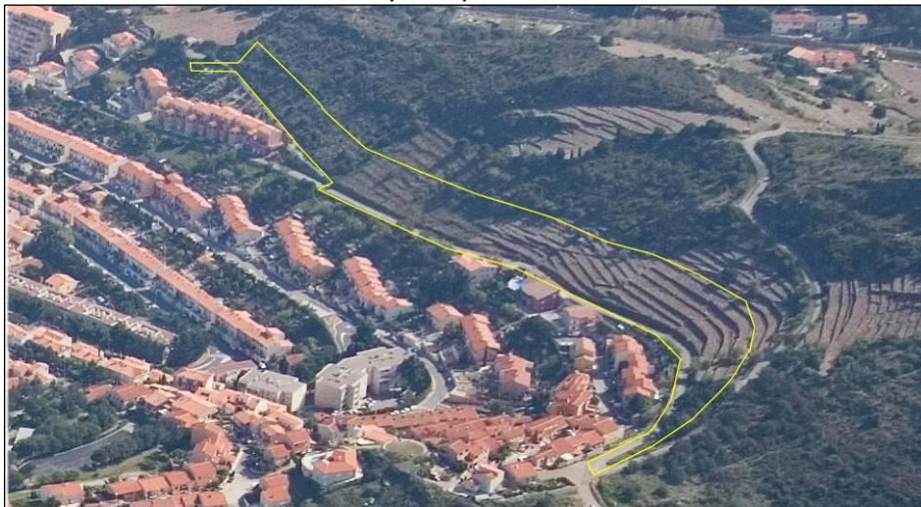
Secteur annulé par jugement du Tribunal Administratif de Montpellier en date du 16 juillet 2015,
décision confirmée par la CAA de Marseille le 12 janvier 2017

Orientation 5 - Secteur 1AUb de la route stratégique

Localisation et éléments d'analyse



Vue oblique depuis le Sud-Est



Le secteur 1AUb (environ 2 ha), à vocation d'habitat, se situe en contre-haut de la ville, en prolongement sud du quartier de la Croix blanche longeant la route stratégique.

Une partie de ce secteur est encore aménagée pour la culture de la vigne en terrasse.

Ce secteur est perçu principalement depuis la mer, le quai de la douane république, le quai fanal.

Vue depuis le quai de la douane république



Vue depuis le quai fanal



Desserte et accès

L'accès à la zone 1AUB s'effectue par la route stratégique. Celle-ci débute au niveau du quartier de la gare et permet de rejoindre le fort Saint-Elme.



La route stratégique est goudronnée au niveau de la partie urbanisée et sa largeur est d'environ 6 m



Après la partie urbanisée c'est un chemin relativement étroit d'environ 4m de largeur.



Un chemin dessert l'arrière des constructions existantes. Actuellement en terre et de faible largeur; son aménagement permettra de désenclaver les terrains limitrophes.

Les enjeux

- Parfaire la silhouette de la ville. La continuité fonctionnelle et paysagère avec la ville est évidente : le projet d'urbanisation envisagé est une opportunité d'intégrer une limite inachevée de la ville dans son enceinte géographique
- limiter l'impact paysager : le principe d'aménagement retenu a été fortement dicté par la topographie du site et sa perception depuis les points de vue principaux : le port plus particulièrement
- Offrir une diversité de logements de manière à satisfaire la demande importante de logements en accession et ainsi redynamiser la

démographie de la commune. La capacité estimée pour ce secteur est d'environ 70 logements.

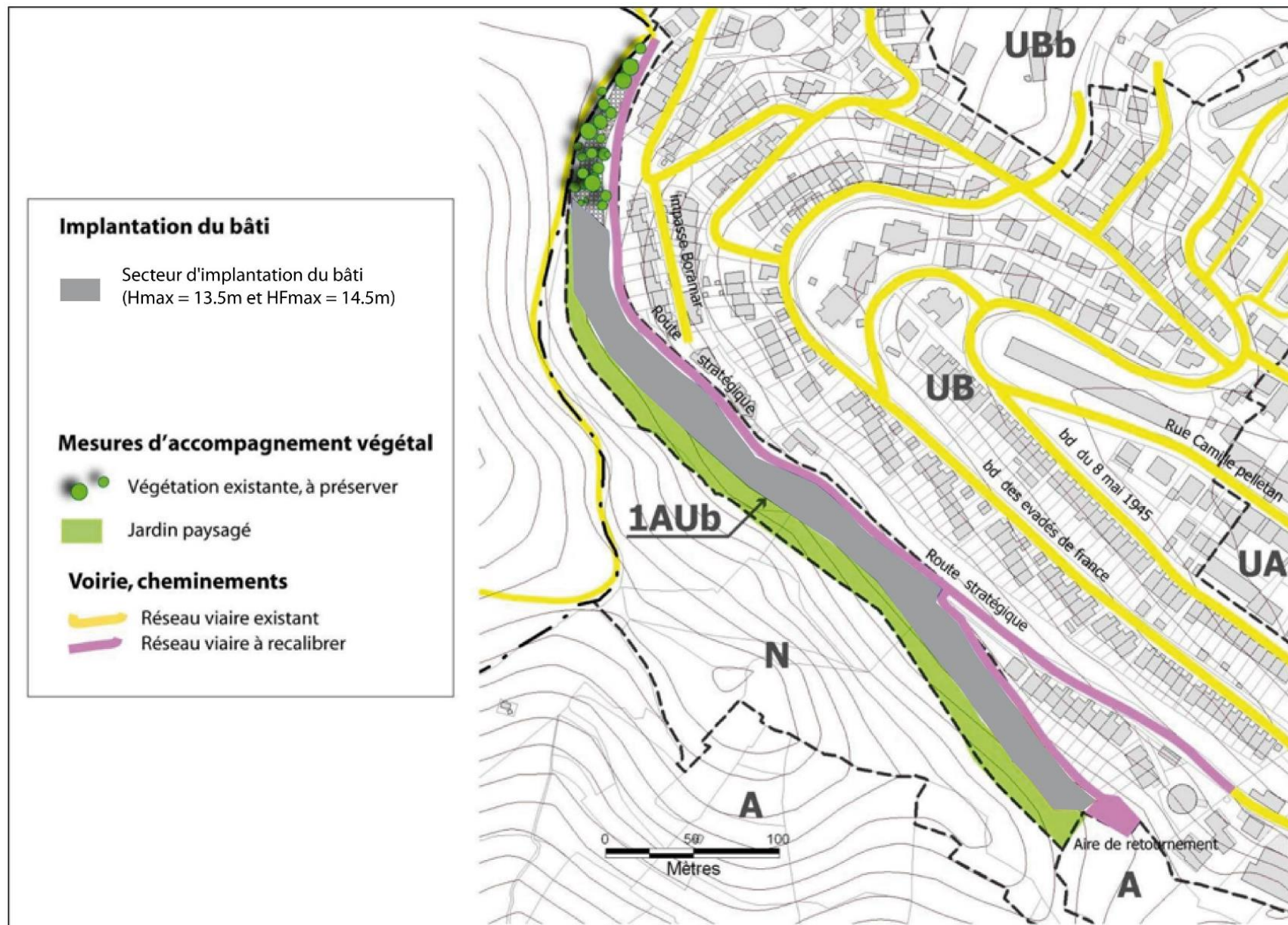
- Proposer un aménagement cohérent, en continuité de l'urbanisation existante, tout en respectant les paysages environnants par la gestion des hauteurs et de l'implantation du bâti dans la pente.
- Améliorer l'accès de la zone pour supporter le trafic induit par l'urbanisation projetée.

Principe de composition

- Créer des îlots linéaires le long de la route stratégique en définissant des hauteurs maximales :
 - H à 13.50m
 - HF à 14.50m
- Affecter l'arrière des zones d'implantation à des jardins paysagés.



✚ Les orientations particulières d'aménagement





VILLE DE
PORT-VENDRES

Portus Veneris

COGEAM

Urbanisme / Paysage
Environnement

940 Avenue Eole - Tecnosud II
66 100 PERPIGNAN

contact@cogeam.fr
04.68.80.54.11
cogeam.fr

