



## 5- Orientations d'Aménagement et de Programmation

Cachets et visas :

Vu pour être annexé à la délibération du Conseil Municipal  
approuvant la modification de droit commun N°2

PLU d'Argelès

## Sommaire

Préambule	p. 3
Partie 1 : Les grands principes à respecter	p. 4
Partie 2 : Orientations d'Aménagement et de Programmation sur les zones urbaines et à urbaniser (U, AU)	p. 15
Partie 3 : Programmation des OAP	p. 20
Partie 4 : OAP thématique « Mobilités et déplacement »	p. 22

## Préambule

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune d'Argelès-sur-Mer, en phasant l'ouverture à l'urbanisation (découpage en zones U, 1AU, 2AU selon l'échéance d'ouverture à l'urbanisation) :

- veille à maîtriser le développement urbain,
- garantit une adéquation entre la croissance démographique, les besoins à satisfaire et la capacité d'accueil des équipements existants et programmés.

Les choix de programmation et d'aménagement des secteurs stratégiques de projets présentés dans ce document relèvent d'une analyse fine de terrain et d'un processus de concertation avec les différents partenaires associés tout au long de l'élaboration du PLU.

Le présent cahier des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) fixe des règles opposables, complémentaires à la définition des zones du document graphique et aux dispositions du règlement du Plan Local d'Urbanisme (PLU).

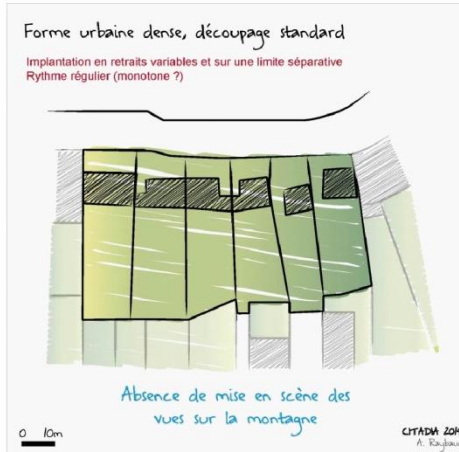
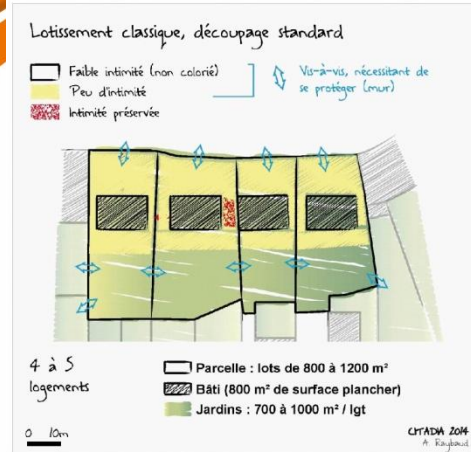
- Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) sont opposables au tiers, dans un rapport de compatibilité.
- Les principes d'aménagement et d'insertion doivent être respectés.
- Des adaptations mineures sont possibles dans le cadre de la traduction opérationnelle du projet

# Partie 1

## Les grands principes à respecter



# Formes urbaines (Esprit de la légende)



## Densification des espaces à urbaniser

Le double défi de la densification est de ne pas dévaloriser le site et de donner un confort de vie aux résidents. Ce n'est pas parce que la taille moyenne des terrain tend à diminuer qu'il faut pour autant faire l'impasse sur l'identité urbaine d'Argelès-sur-mer ou encore réduire la qualité et l'intimité des espaces privés

Pour une opération sans rupture, dense, qualitative, identitaire et intégrée, il est nécessaire de retrouver une **HARMONIE** d'ensemble. Cependant cela ne signifie pas homogénéité ni reproduction en série d'un modèle de construction à l'infini en se contentant de changer quelques couleurs extérieures. L'idée est de recourir au sur-mesure et d'apporter une solution au cas par cas dans un cadre qui doit rester fédérateur (similitudes d'alignement, similitude de gabarits, ...)

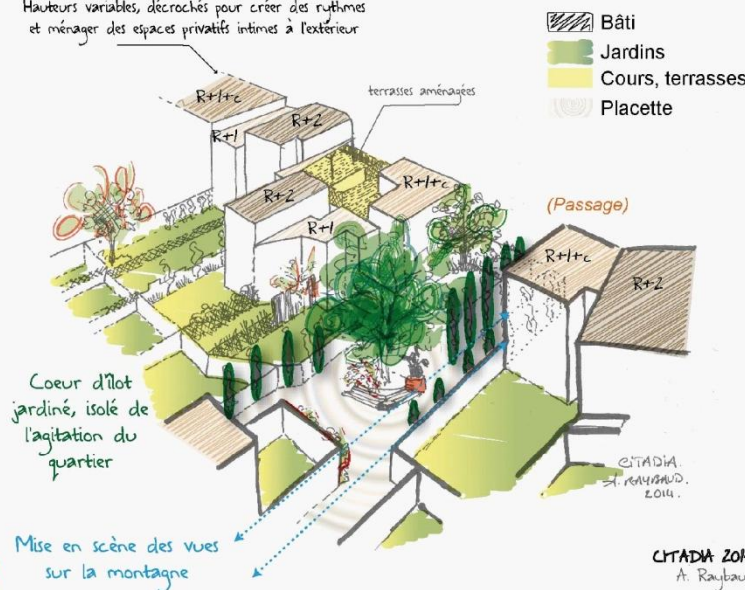
Quelques codes urbains traditionnels sur la commune :

- Fronts bâtis structurants et structurés
- Rapport à l'espace public perceptible, intelligible
- Volumes simples et gabarits à taille humaine
- Orientation et ordonnancement des voies à l'image du centre ancien
- Densité compatibles avec la préservation d'espaces intimes
- Palettes de teintes et de végétaux harmonieuses

## Forme urbaine dense, qualitative, identitaire

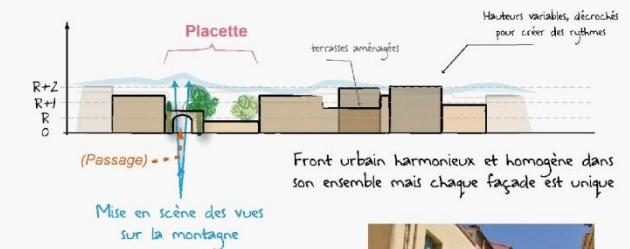
... chaque immeuble se veut différent en taille, orientation, volume, forme, ...  
 ... compensations : trames jardins, espaces intimes, espaces publics, ...

Hauteurs variables, décrochés pour créer des rythmes et ménager des espaces privés intimes à l'extérieur



## Forme urbaine dense, qualitative, identitaire

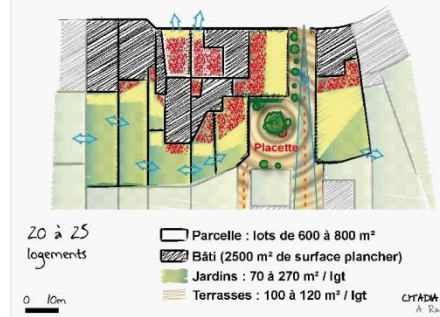
Logique d'ensemble : recherche d'alignement structuré et structurant  
 MAIS chaque immeuble se veut différent en taille, orientation, volume, forme, ...



## Forme urbaine dense, qualitative, identitaire

Faible intimité (non colorée)  
 Peu d'intimité  
 Intimité préservée

Vis-à-vis, nécessitant de se protéger (mur)





# Fonctionnement (Esprit de la légende)



## Hierarchisation des voies en fonction du trafic attendu

Les gabarits et les artifices de lecture de l'espace selon les usages (circulation des voitures, des cycles, des piétons, ... stationnement, ... matérialisés par divers revêtements par exemple) sont adaptés en conséquence.

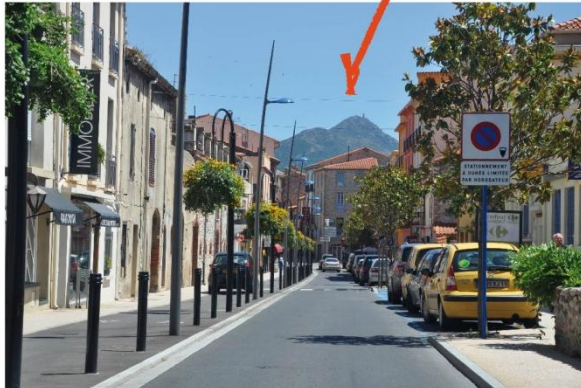
L'idée est d'éviter des aménagements trop coûteux sur des emprises inappropriées.

Venelle à sens unique caractéristique du centre-ville ancien, pouvant contraire les circulations mais générant une identité forte.

Stationnement, chaussée et espaces piétons clairement identifiés sur des petites emprises, suffisant pour répondre à un trafic résidentiel. Le plus : l'axe est cadré sur une perspective pittoresque.

Stationnement, chaussée et espaces piétons et pistes pour les cycles clairement identifiés sur des petites emprises, suffisant pour répondre à un trafic résidentiel et accéder aux "petits commerces". La taille humaine de l'aménagement renforce l'esprit "de village".

Chaussée à deux voies relativement large, donnant à cet axe un rôle identifié comme structurant à l'échelle du quartier. Des arrêts de bus et des espaces protégés pour les piétons et cycles accompagnent la voirie et permettent à chaque type d'usager de trouver sa place tout le long de cet axe particulièrement passant et emprunté.



Passerelle pour les piétons et cycles, enjambant un espace inondable. Cet aménagement de franchissement agrément les promenades en plus d'apporter une solution d'accessibilité.

Route submersible (une partie de l'année, en cas d'épisodes pluvieux), assez caractéristique du territoire. Les aménagements nécessaires à la régulation des débits d'eau (écluses, murets, déclivité de la chaussée, ...) constituent des éléments de patrimoine vernaculaires et rendent compte de l'esprit inondable et vulnérable des lieux.





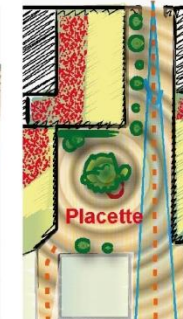
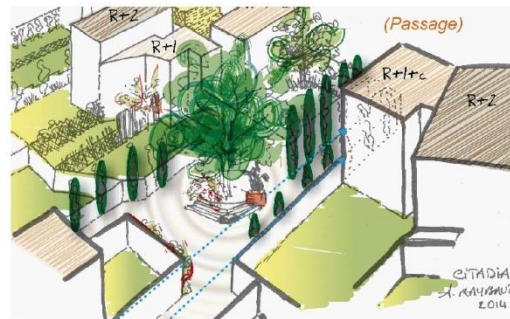
# Fonctionnement (Esprit de la légende)

## Aménagement de placettes identitaires au quartier

Les placettes sont des éléments omniprésents des paysages urbains de la commune et des environs. Pour que cette placettes "fonctionnent", c'est-à-dire jouent pleinement leur rôle d'espace fédérateur et de convivialité (en plus de rendre le service du stationnement dans des îlots particulièrement denses comme c'est le cas dans le centre-ville), des principes doivent être matérialisés :

- principe de positionnement stratégique (situation à un carrefour par exemple, ou au niveau d'un axe structurant)
- principe d'équilibre entre le confinement (espace intime, propre au quartier) et l'ouverture sur d'autres îlots
- principe d'ancrage en s'appuyant sur la présence d'un point d'accroche, « totem », symbole (arbre, commerce, monument, mémoire, vue, ...) pour rallier, fédérer, se repérer
- principe de traitement paysager (minéral et/ou végétal) pour exprimer un esthétisme, créer une ambiance, générer une aménité
- principe d'ergonomie, grâce à l'usage de mobilier urbain adapté selon la vocation (rencontres, événementiel, bulle de repos, ...)
- principe d'accessibilité et de gestion des mobilités / stationnement pour les différents usagers

L'idée, par ces principes, est d'aménager une « parenthèse » à taille « humaine » dans un cœur de quartier animé, dotée d'une micro-identité (singularisme) qui renforcerait l'appartenance à ce quartier.





# Paysagisme (Esprit de la légende)

## Végétalisation des aménagements urbains

Le recours au végétal est un élément incontournable dans les aménagements urbains d'Argelès-sur-mer.



Partout dans la ville minéral le végétal se fait une place : grimpantes courant le long de murs et s'échappant de petites cours intérieures, jardins improvisés débordant sur les espaces publics grâce à des pots de fleurs disposés ça et là le long des façades des habitations y compris aux confins de petites rues étroites, parcs aménagés au pied d'immeubles, alignements de palmiers et de lauriers-roses le long de voies de circulation, ... Même quand le végétal n'est pas présent, il sait se faire imaginer comme en témoignent les nombreuses gouttières du centre ancien, inspirées de tiges de bambous.



## Forme urbaine dense ... végétation omniprésente

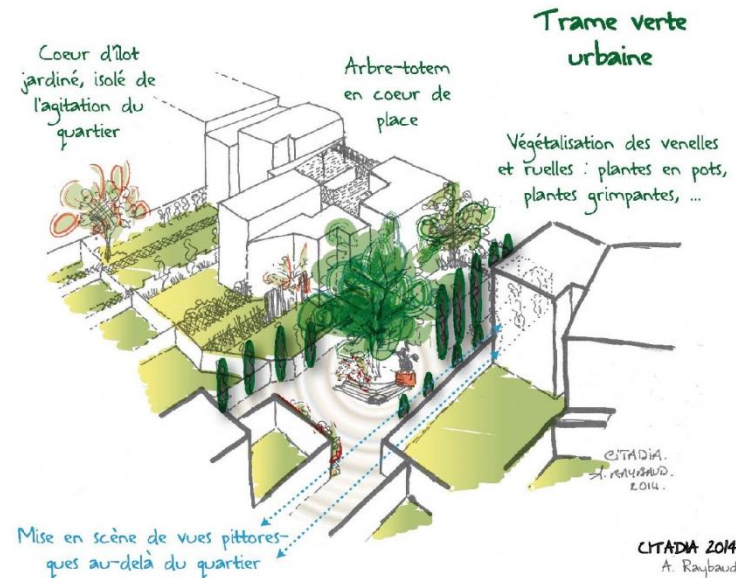
Fonds de parcelles, espaces privatifs intimes, espaces publics, placettes, voirie, venelles, ... tout est support pour mettre en scène le végétal et le faire participer à l'agrément du quartier



Le végétal est également omniprésent aux portes de la ville : pins, chênes-lièges, chênes verts, ainsi que de nombreux arbustes adaptés au milieu sec méditerranéen. Il est particulièrement aisé, grâce à des aménagements simples, de prévoir des transitions douces entre les espaces urbanisés et la campagne environnante : plantation de haies, maintien d'arbres ou de bosquets, ...

Les cortèges des milieux humides (saules, aulnes, peupliers, ...) sont présents aux abords des cours d'eau. Des bambous s'invitent également le long de canaux aménagés pour le maraîchage. Ces milieux particuliers utiles au double fonctionnement des trames vertes et des trames bleues doivent trouver leur place dans les aménagements urbains, d'autant plus qu'ils participent à l'équilibre des flux hydrauliques (épandage des crues) lors d'épisodes pluvieux et peuvent aussi offrir par temps sec des espaces récréatifs.

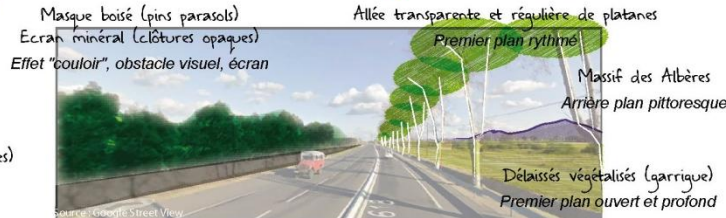
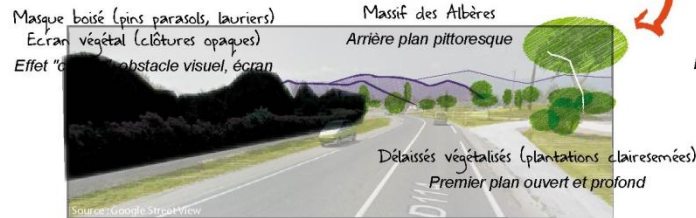
D'autres types d'espaces verts gagneraient à être développés dans ou aux abords des secteurs d'urbanisation comme les jardins partagés.





# Paysagisme (Esprit de la légende)

Maintenir un espace ouvert permet de donner de la profondeur au premier plan pour dégager des vues sur les événements paysagers en second ou troisième plan. L'idée est de ne pas concurrencer ces vues par des obstacles au devant de la scène paysagère.



Scénographie des vues remarquables grâce aux artifices d'aménagement  
Les vues sur le Massif des Albères et sur les Pyrénées sont particulièrement pittoresques et méritent d'être mises en valeur dans les secteurs d'urbanisation.

Reserrer le cadre à la manière d'un objectif qui pointe et zoom sur un élément particulier du décor peut être un moyen de mettre en lumière un élément particulier de l'aménagement.  
L'idée est de jouer à cache-cache avec l'élément à valoriser, en ménageant le suspense de la vue : des obstacles masquent volontairement l'objet des attentions jusqu'à ce qu'il se laisse soudainement découvrir.

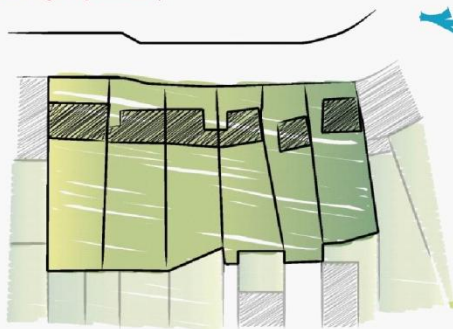


Une voie de desserte peut être l'occasion de mettre en valeur une perspective. Les alignement des constructions et l'utilisation d'accompagnement végétal le long de la voirie permet une bonne lecture de l'espace public et guide progressivement le regard sur la focale paysagère à mettre en valeur.



Forme urbaine dense, découpage standard

Implantation en retraits variables et sur une limite séparative  
Rythme régulier (monotone ?)

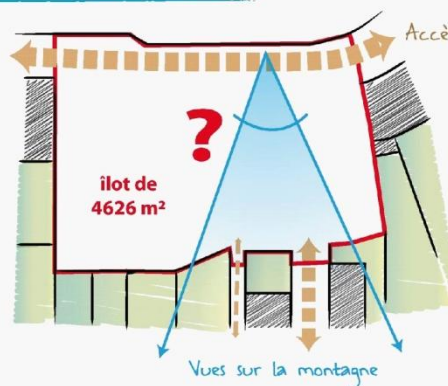


Absence de mise en scène des vues sur la montagne

0 10m

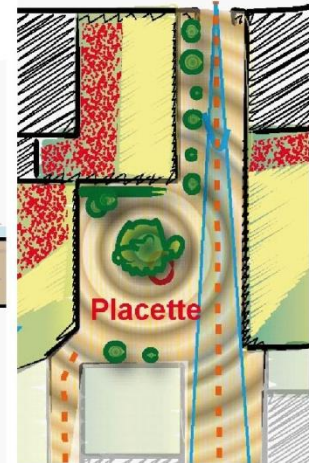
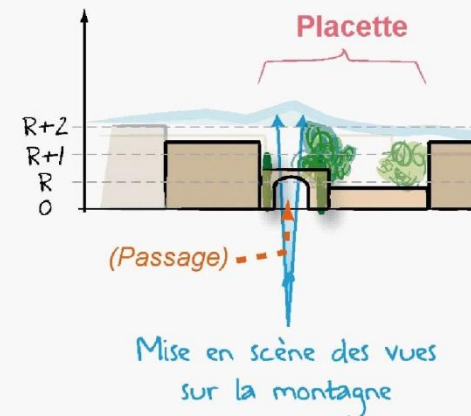
CITADIA 2014  
A. Raynaud

Situation :  
Le site avant aménagement



0 10m

CITADIA 2014  
A. Raynaud



# Les bonnes pratiques pour la gestion des eaux pluviales

L'imperméabilisation des sols est un facteur aggravant des inondations : moindre infiltration des eaux de pluie, augmentation des volumes ruisselés, accélération des écoulements, collecte et accumulation d'embâcles

Réduire l'imperméabilisation des sols contribue à limiter ce risque, notamment lors des pluies d'intensité moyenne relativement fréquentes.

L'augmentation de l'imperméabilisation des sols est un des facteurs expliquant la saturation actuelle des réseaux d'assainissement unitaires. Les déversoirs d'orage et les bouches d'égout débordent de plus en plus fréquemment, avec des impacts significatifs (inondation, pollution des milieux aquatiques). Lutter contre l'imperméabilisation (nouvelle ou existante) permet de réduire les volumes d'eau de pluie collectés dans les réseaux d'assainissement et permet d'améliorer la situation des systèmes de traitement des eaux usées par temps de pluie. Par ailleurs, une moindre imperméabilisation (et donc un moindre ruissellement des eaux pluviales) limite l'accumulation de déchets solides dans les réseaux.



## POUR ALLER PLUS LOIN

**Sur le plan qualitatif :** En ruisselant sur les surfaces imperméables, les eaux de pluie se chargent en différents polluants. Réduire l'imperméabilisation limite l'accumulation de contaminants dans les eaux de pluie et en conséquence, dans les milieux récepteurs (rivières, nappes, milieu marin). Parallèlement, limiter l'imperméabilisation contribue à préserver les sols, qui assurent un grand nombre de fonctions : supports pour la production de denrées alimentaires, habitats pour la faune et la flore, filtration de l'eau, élimination de contaminants, etc.

**Sur le plan quantitatif :** En s'infiltrant, les eaux de pluie contribuent à la recharge des nappes phréatiques, qui peuvent ainsi plus facilement jouer leur rôle de régulation des eaux, notamment en période d'étiage. Dans le contexte connu de changement climatique, cet enjeu est d'autant plus crucial pour s'adapter au risque de raréfaction de la ressource en eau, en particulier dans les secteurs où la ressource est insuffisante par rapport aux usages

## EXEMPLES DE MODE DE GESTION DES EAUX PLUVIALES

La gestion alternative des eaux pluviales permet de répondre aux enjeux de maîtrise du risque inondation et de pollution, d'aménagement de l'espace pour un meilleur cadre de vie et l'optimisation des coûts.

Pour cela, la gestion repose sur plusieurs principes :

La gestion à la parcelle des eaux pluviales, en favorisant l'infiltration, en limitant l'imperméabilisation et le ruissellement ;

La réduction des volumes et des débits rejetés dans le réseau et dans le milieu, en régulant et retenant avec rejet à débit limité, en favorisant l'infiltration et en limitant l'imperméabilisation ;

L'intégration de l'eau dans les espaces publics et privés en améliorant le cadre de vie ;

L'intégration de la végétalisation qui contribue également à l'amélioration du cadre de vie, préservation de la biodiversité et adaptation au changement climatique.



Exemple de différentes techniques alternatives possibles pour gérer les eaux pluviales d'une maison



# Les bonnes pratiques pour la gestion des eaux pluviales

Plusieurs techniques alternatives peuvent être utilisées pour la gestion des eaux pluviales. Celles-ci sont recensées dans le tableau ci-dessous :

TYPE D'OUVRAGE	CHAMP D'APPLICATION	DESCRIPTION
Puits d'infiltration	Parcelle privée, voirie, etc.	Peut être vide ou comblée de matériaux poreux (assure la stabilité de l'ouvrage et la filtration des eaux pluviales). Peut être profond et ponctuel. Pratique si manque d'espace et les caractéristique du site le permet.
Tranchée drainante / infiltrante	Lotissement, voiries, trottoirs, parkings, etc.	Fonctionne comme les structures réservoirs : l'eau est stockée momentanément puis restituée soit par infiltration seulement, soit pas infiltration et rejet à débit régulé vers un exutoire.
Bassin d'infiltration / de rétention	Grand aménagement péri-urbain (zone d'activité) ou rural	A ciel ouvert, après réception des eaux par canalisation, permet la rétention (si étanche) ou l'infiltration (si végétalisé) ou les deux (si végétalisé mais mauvais perméabilité) avec rejet à débit régulé vers un exutoire.
Toiture stockante / végétalisée	Bâtiment	Collecte les eaux pluviales directement à la source. Nécessite une très bonne étanchéité. Si végétalisé : augmente l'isolation thermique.
Fossé / noue	Lotissement, voiries, coulée verte, etc.	Collecte et draine l'eau en surface linéairement sur un long profil permettant une bonne dépollution des eaux. Ouvrage peu profond et peu coûteux aux différents aspects : il peut infiltrer ou seulement drainer les eaux jusqu'à un exutoire.
Structure réservoir	Espace urbanisé	Assimilable à un bassin de rétention enterré rempli de matériaux poreux pouvant être naturels ou préfabriqués. L'eau provient d'avaloirs ou d'un revêtement poreux ou drainant puis est alors stockés dans le volume vide des matériaux et sera évacué soit à débit régulé par un drain vers un exutoire, soit par infiltration ou les deux.

# Les bonnes pratiques pour la gestion des eaux pluviales

## Les noues et fossés :

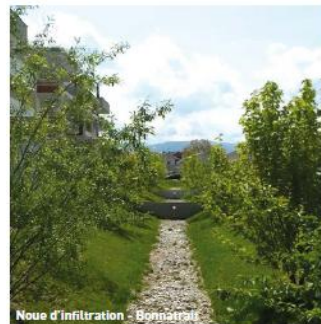
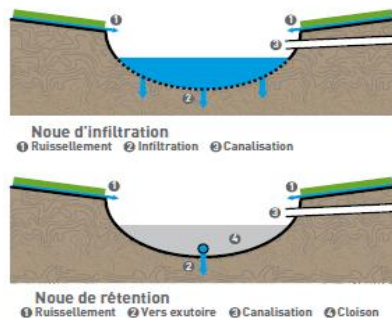
Les fosses et les noues permettent de collecter l'eau de pluie, par des canalisations ou par ruissellement en ralentissant leur écoulement. L'eau est stockée, puis évacuée par infiltration dans le sol ou vers un exutoire à un débit régulé (réseau de collecte, cours d'eau...). Leur différence repose sur leur conception et leur morphologie.

### AVANTAGES

- Dépollution des eaux pluviales simple et efficace par décantation et filtration dans le sol
- Stockage, écrêtement des débits et régulation
- Bonne intégration dans le paysage, (végétation, habitats aérés)

### INCONVÉNIENTS

- Entretien et nettoyage régulier (tonte, ramassage des feuilles...) pour éviter le colmatage et la stagnation des eaux (risque de nuisance olfactive)
- Risque de pollution du sol : infiltration impossible si présence d'une nappe à moins d'un mètre du fond



## Les tranchées :

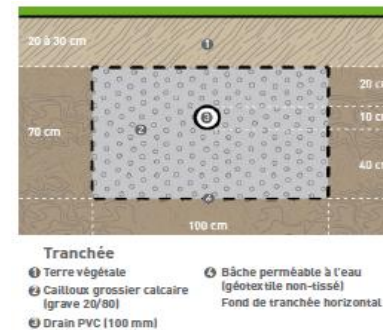
Ce sont des ouvrages linéaires et superficiels remplis de matériaux poreux tels que du gravier ou des galets. L'eau de pluie est collectée par ruissellement ou par des canalisations. Selon le type, les tranchées retiennent l'eau de pluie et l'évacuent vers un exutoire, ou l'infiltrent dans le sol. Ces deux techniques peuvent se combiner.

### AVANTAGES

- Technique peu coûteuse
- Bonne intégration paysagère (diverses formes et revêtements de surface)
- Dépollution des eaux pluviales simple et efficace par filtration ou infiltration

### INCONVÉNIENTS

- Entretien et nettoyage régulier spécifique indispensable pour éviter le colmatage et la stagnation de l'eau (risque de nuisances olfactives)
- Risque de pollution du sol : infiltration impossible si présence d'une nappe à moins d'un mètre du fond



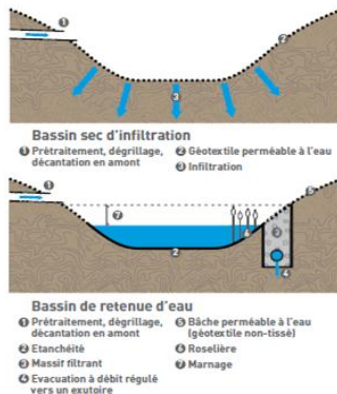


# Les bonnes pratiques pour la gestion des eaux pluviales

## Les bassins à ciel ouvert :

Les bassins à ciel ouvert sont des ouvrages de stockage, de décantation et/ou d'infiltration des eaux pluviales. Il existe différents types de bassin : les bassins en eau en permanence, les bassins secs qui se vidangent entièrement, les bassins d'infiltration, l'eau s'infiltre dans le sol.

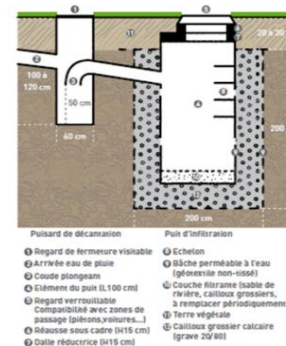
AVANTAGES	INCONVÉNIENTS
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stockage, écrêtement des débits de pointe et régulation</li> <li>• Très bonne intégration paysagère</li> <li>• Aspect plurifonctionnel : aire de jeu, de détente, espaces verts...</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entretien et nettoyage régulier (tonte, ramassage des feuilles...) pour éviter le colmatage et la stagnation des eaux (risque de nuisance olfactive)</li> </ul>



## Les puits d'infiltration :

Les puits d'infiltration permettent le stockage temporaire et l'évacuation des eaux pluviales par infiltration dans les couches perméables du sol. L'eau de pluie est collectée dans une chambre de décantation en amont du puits, par des canalisations ou par ruissellement. Il y a deux types de puits d'infiltration : le puits comble, le puits creux.

AVANTAGES	INCONVÉNIENTS
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Technique peu coûteuse</li> <li>• Bonne intégration paysagère (diverses formes et revêtements de surface)</li> <li>• Dépollution des eaux pluviales simple et efficace par filtration ou infiltration</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entretien et nettoyage régulier spécifique indispensable pour éviter le colmatage et la stagnation de l'eau (risque de nuisances olfactives)</li> <li>• Interdiction d'infiltration en présence d'une nappe à moins d'un mètre (risque de pollution)</li> </ul>



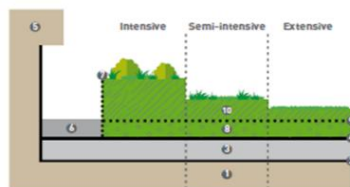
# Les bonnes pratiques pour la gestion des eaux pluviales

## Les toitures stockantes :

Ce sont des toits plats ou légèrement inclinés (pente entre 0,1 et 5 %) avec un parapet en pourtour de toiture qui permet le stockage temporaire des eaux pluviales. L'eau est évacuée à un débit régulé par le biais d'un dispositif de vidange, et par évaporation et absorption (dans le cas d'une toiture végétalisée).

Les toits en pente douce peuvent être aménagés à l'aide de caissons cloisonnant la surface (création de barrages). Les toitures peuvent être végétalisées en extensif, semi-intensif et intensif.

AVANTAGES	INCONVÉNIENTS
<ul style="list-style-type: none"><li>• Régulation des débits</li><li>• Pas d'emprise foncière</li><li>• Bonne intégration dans le tissu urbain</li><li>• Adaptée à l'échelle de la parcelle</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Deux visites d'entretien par an (risque d'obstruction des évacuations)</li><li>• Réalisation sur une toiture existante : vérifier la stabilité et l'étanchéité</li></ul>



- Toiture végétalisée**
- ① Eléments porteur
  - ② Pare-vapeur
  - ③ Isolant thermique
  - ④ Étanchéité
  - ⑤ Ouvrage émergent
  - ⑥ Zone stérile
  - ⑦ Dispositif de séparation entre la zone stérile et la zone végétalisée
  - ⑧ Couche de drainage et stockage des eaux pluviales
  - ⑨ Couche filtrante
  - ⑩ Substrat

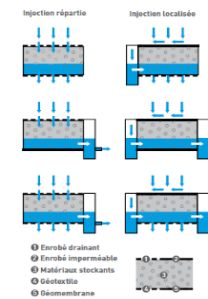


Toiture stockante

## Les structures réservoirs :

Les structures réservoirs permettent le stockage temporaire de l'eau de pluie dans un ouvrage souterrain (le corps de la structure). L'eau est ensuite évacuée par infiltration directe dans le sol ou par restitution vers un exutoire (réseau de collecte ou milieu naturel). Le revêtement de surface peut être poreux ou étanche. Ces ouvrages se situent généralement sous la voirie (rue, parking, trottoir, voie piétonne, etc.).

AVANTAGES	INCONVÉNIENTS
<ul style="list-style-type: none"><li>• Ecrêtement des débits</li><li>• Aucune emprise foncière supplémentaire</li><li>• Filtration des polluants</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Cout parfois plus élevé</li><li>• Surveillance et entretien régulier des ouvrages d'injection (risque de colmatage)</li><li>• Technique tributaire de l'encombrement du sous-sol</li></ul>



- ① Enrobé drainant
- ② Enrobé imperméable
- ③ Matériau stockant
- ④ Géotextile
- ⑤ Géomembrane



Structure réservoir



## Partie 2

# Les Orientations d'Aménagement sur les zones urbaines (U) et « A urbaniser (AU) »

## OAP PORT JARDIN

### Cohérence du projet d'OAP

Afin d'éviter une urbanisation impactant les milieux naturels à enjeux, la commune a sanctuarisé la partie centrale de l'OAP en la classant en zone naturelle protégée et en espaces remarquables. L'urbanisation est concentrée dans deux secteurs sans ou à faible enjeu environnemental en continuité avec l'agglomération du port et de la ville et sera réalisée sous la forme de petits collectifs et d'habitations individuelles groupées. Ces zones potentiellement constructibles sont bloquées en 2AU dans l'attente de finalisation d'études pré opérationnelles qui seront issues de la procédure ZAC en cours.

### SECTEUR NORD

Nombre de logements attendus sur la zone :  
- de l'ordre de 147 logements sur la partie Nord

88 logements en accession à la propriété dont 26 en accession sociale minimum (PSLA ou logement communal)	59 logements locatifs dont 29 logements locatifs sociaux minimum
---	--

### SECTEUR SUD

Nombre de logements attendus sur la zone :  
- De l'ordre de 103 logements sur la partie Sud

61 logements en accession à la propriété dont 34 logements minimum en accession sociale	42 logements locatifs dont 21 logements locatifs sociaux minimum
---	--

Hauteurs	Surface de plancher
Dans un souci de compatibilité avec le SCoT Littoral Sud pour ce secteur « SPUS », il est recherché à ce que la hauteur d'une majorité des constructions soit de 12 m minimum au faîtage.	Les projets du secteur de Port Jardin représentent une surface de plancher maximale de 15 000 m <sup>2</sup>

0 50 100 m.

2AU

Type d'OAP: HAB  
Type de zone du PLU: AU  
Surface de l'OAP: 10.82 ha

### Légende

#### Éléments de repère

Périmètre de l'OAP

#### Figurés ponctuels

- Arbre à préserver ou à créer
- Principe de végétalisation à conforter et/ ou créer
- Carrefour existant

#### Figurés linéaires :

- Création d'ouvrages hydrauliques (noue)
- Voie principale existante
- Voie secondaire
- Voie secondaire
- Réseau de promenades et modes doux
- Réseau de promenades et modes doux
- Réseau de promenades et modes doux
- Voie de desserte locale

#### Figurés surfaciques

- Secteur à dominante d'habitat collectif, densité forte
- Secteur d'équipements
- Espace public et partagé végétal
- Espace public et partagé minéral
- Espace public et partagé mixte
- Espace de nature à créer ou à préserver
- Espace de stationnement non imperméable

Maître d'ouvrage: Commune d'Argelès-sur-Mer / Mission:  
Elaboration du PLU / Sources: BD Topo® BD Parcellaire®  
BD Ortho® : Institut National de l'Information  
Géographique et forestière® / Réalisation: Citadia Conseil le  
22.02.2022



# OAP NEGUEBOUS

Nombre de logements attendus sur la zone :  
de l'ordre de 455 logements

273 logements en  
accession à la propriété  
dont 80 en accession  
sociale minimum (PSLA  
ou logement communal)

182 logements locatifs  
dont 110 logements  
locatifs sociaux  
minimum



1AU

Type d'OAP: HAB  
Type de zone du PLU: AU  
Surface de l'OAP: 14,13 ha

## Légende

### Éléments de repère

Périmètre de l'OAP

### Figurés ponctuels

Carrefour à aménager

Création d'ouvrage hydraulique (noue)

Arbre à préserver ou à créer

Principe de végétalisation à conforter et/ ou créer

### Figurés linéaires :

Voie principale

Voie secondaire

Voie secondaire

Voie secondaire

Réseau de promenades et modes doux

Voie secondaire

### Figurés surfaciques

Secteur à dominante d'habitat collectif,  
densité moyenne

Secteur à dominante d'habitat individuel,  
densité forte

Espace public et partagé végétal

Espace public et partagé mixte

Espace de nature à créer ou à préserver

## Hauteurs

Dans un souci de compatibilité avec le  
SCoT Littoral Sud pour ce secteur « SPUS »,  
il est recherché à ce que la hauteur d'une  
majorité des constructions soit de 12 m  
minimum au faîtage.

0 50 100 m.



Nombre de logements attendus sur la zone :  
entre 5 et 7 logements



1AU

Type d'OAP: HAB  
Type de zone du PLU: AU  
Surface de l'OAP: 0.74 ha

## Légende

### Éléments de repère

Périimètre de l'OAP

### Figurés ponctuels

- Arbre à préserver ou à créer
- Entrée / sortie de voie à sens unique

### Figurés linéaires :

Réseau de promenades et modes doux

### Figurés surfaciques

- Secteur à dominante d'habitat individuel, densité moyenne
- Espace public et partagé végétal
- Espace public et partagé minéral



# OAP ROUTE DE COLLIOURE



1AU

Type d'OAP: HAB  
Type de zone du PLU: AU  
Surface de l'OAP: 0.98 ha

## Légende

### Éléments de repère

- Périmètre de l'OAP
- Exemple d'implantation du bâti (donné à titre indicatif)

### Figurés ponctuels

- Hauteur indicative des bâtiments
- Aire de retournement
- P Aire de stationnement privé
- ⬡ Création d'ouvrage hydraulique (noue)
- Arbre à préserver ou à créer
- Principe de végétalisation à conforter et/ou créer
- ➡ Entrée / sortie de voie à sens unique

### Figurés linéaires :

- Réseau de promenades et modes doux
- Réseau de promenades et modes doux
- Voie de desserte locale

### Figurés surfaciques

- Secteur à dominante d'habitat collectif, densité moyenne
- Secteur à dominante d'habitat individuel, densité moyenne
- Espace public et partagé végétal
- Espace public et partagé minéral
- /// Espace à végétaliser

Nombre de logements attendus sur la zone :  
de l'ordre de 50 logements

Dont 20 logements sociaux dont 7 en  
accession sociale minimum





1AU

Type d'OAP: HAB  
Type de zone du PLU: AU  
Surface de l'OAP: 2,67 ha

## Légende

### Éléments de repère

- Périmètre de l'OAP
- Exemple d'implantation du bâti (donné à titre indicatif)

### Figurés ponctuels

- Hauteur indicative des bâtiments
- Aire de stationnement privé
- Olivier existant à préserver
- Principe de végétalisation à conforter et/ ou créer
- ➔ Mutualisation des entrées

### Figurés linéaires :

- Cloture végétale et espaces de transition paysagère à créer
- Réseau de promenades et modes doux
- Voie de desserte locale

### Figurés surfaciques

- Secteur à dominante d'habitat collectif, densité forte
- Secteur à dominante d'habitat individuel, densité forte
- Espace public et partagé végétal
- Espace public et partagé minéral
- Espace de nature à créer ou à préserver

Nombre de logements attendus sur la zone :  
de l'ordre de 71 logements

Dont 28 logements sociaux dont 10 en  
accession sociale minimum et 18 en locatif  
social

0 50 100 m.



## Spécificités supplémentaires du secteur de projet OAP 6 – Les Olivettes

L'aménagement de ce secteur stratégique permet, à travers un travail sur les densités, les formes urbaines, les espaces publics/verts et l'intégration paysagère par le végétal, de combler un cœur d'îlot au sein d'un quartier résidentiel au plus près du cœur de village.

Cette zone 1AU permet de créer une « couture urbaine » avec les quartiers résidentiels environnants tout en offrant un cadre de vie de qualité aux nouveaux résidents.

### L'option d'aménagement

Cette zone a été classée en zone 1AU ouverte à l'urbanisation à court/moyen terme car elle est directement raccordable aux réseaux urbains et notamment à l'assainissement collectif.

La zone 1AU « Les Olivettes » se situe à l'interface entre la voie ferrée et une Départementale avec des accès au Sud et au Nord, un boisement significatif à l'entrée-Nord, et une part importante d'Oliviers.

Dans le cadre de l'aménagement de ce secteur, des bandes tampons matérialisées par des clôtures végétales et une présence notable de végétation permettant au secteur de projet de s'intégrer dans le tissu existant de manière apaisée. Ils pourront être le support de cheminements doux et d'espaces verts plantés au bénéfice des résidents.

### Le principe de continuité urbaine

Créer un espace à vocation résidentielle, en lien avec le centre-ville (pôle d'équipements, de commerces et de services)

Créer une cohérence de densité, en lien avec l'environnement immédiat : des densités échelonnées entre celles relativement forte du centre-ville et celle relativement faible des extensions pavillonnaires récentes.

### Le principe de mixité sociale et urbaine

Créer une offre diversifiée en logements (taille, type et statut d'occupation) : habitat intermédiaire, maisons mitoyennes, maisons individuelles sur petites parcelles.

Assurer une mixité sociale au sein du futur quartier

La proximité immédiate avec le reste de la commune permet d'assurer une mixité des fonctions urbaines.

Deux espaces de partage inscrits dans le schéma seront créés pour permettre aux résidents d'avoir des espaces verts communs.

### Le principe d'accessibilité et de lisibilité des réseaux de desserte

Aménager et sécuriser les deux accès directs prévus au Nord et au Sud.

Créer une desserte résidentielle dont le profil de voirie devra être conçu à l'image d'une « rue habitée et conviviale ». Le caractère rectiligne des voies nouvelles sera évité. Le gabarit des voiries à créer devra être adapté à l'opération et au trafic à venir. La réalisation de voirie partagée rendra de fait l'espace public plus convivial et plus sécurisé pour l'ensemble des usagers.

Créer des liaisons douces (piétons et cycles) permettant de circuler au sein même de nouveau quartier et de créer des liens avec le quartier environnant. Elles devront être aménagées de telle sorte qu'elles garantissent le confort des usagers (largeur, revêtement, ombrage, ...).

### Le principe d'intégration paysagère par l'utilisation du végétal

Imposer les clôtures végétales (haies vives) en limites parcellaires et de fond de jardins pour les parcelles situées au contact des tissus existantes et éléments paysagers sensibles. Il en sera de même pour les clôtures donnant sur l'espace public. Ces haies ont pour intérêt de créer des espaces d'intimité (jardins privés), d'agrémenter les liaisons douces et d'embellir le paysage urbain et d'améliorer plus largement le cadre de vie des habitants.

Créer des espaces publics et des espaces verts supports de convivialité, récréatifs et végétalisés, en intégrant les enjeux d'adaptation au changement climatique (solutions vertes, grises, bleues et douces).

Des espaces de transition devront être aménagés dans le cadre de cette opération pour assurer des espaces dits de « respiration » et serviront également à l'aménagement de coulées vertes facilitant les mobilités douces (piétons/cycles) et accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Veiller à un traitement qualitatif entre l'espace public (rue, cheminement, voirie, ...) et l'espace privé par un aménagement paysager à dominante végétale et en privilégiant « l'effet d'ouverture ». Le long de la voirie centrale structurant la future opération d'aménagement, l'absence de clôtures séparant l'espace public et l'espace privé sera fortement encouragée. Une zone végétalisée d'une certaine épaisseur, en tampon entre la voie et le bâti, permettra ainsi de renforcer l'intimité des logements et qualifier esthétiquement la rue.

### Le principe de gestion des eaux pluviales

Veiller à une gestion quantitative et qualitative de la ressource en eau.

Intégrer la gestion des eaux pluviales dans la conception des aménagements paysagers de la zone.

Conserver les axes d'écoulements existants (fossés, noues, ...).

Limiter au maximum l'imperméabilisation des sols et favoriser l'infiltration naturelle des eaux de pluies (gestion au cas par cas en fonction de la nature des sols).

Encourager la réalisation d'ouvrages multi-usages (ex : bassins aériens peu profonds) comme milieux récepteurs des eaux de pluies et espaces publics récréatifs aménagés et végétalisés. Une attention particulière devra être portée au choix des essences végétales adaptées aux milieux humides et ayant une fonction d'infiltration et d'autoépuration.

Favoriser autant que possible la perméabilité des sols en encourageant notamment l'emploi de matériaux poreux, drainants ou semi-poreux.

Privilégier les techniques alternatives aériennes de collecte des eaux de pluies (noues / fossés / tranchées / jardins de pluies, ...).

## Partie 3

# PROGRAMMATION DES OAP



Nom du secteur		Surface de la zone OAP *	Nombre de logements total	Répartiton par typologie de logements		Ilot mixte (Intermédiaire à collectifs de densité moyenne) : densité 60/70 lgt/ha	Ilot mixte (Individuel groupé à petits collectifs) : densité 40/50 lgt/ha	Habitat individuel dense (logements individuels ou groupés) : densité 25/35 lgt/ha	Habitat individuel dense (logements individuels ou groupés) : densité 15-20lgt/ha	Densité du secteur
Secteurs en zone 1AU										
Route de Collioure		0,98	50	20 logements sociaux dont 7 en accession sociale minimum		40	0	10	0	51,02
Chemin de Valbonne		0,74	Entre 5 et 7			0	0	0	5 à 7	Entre 13 et 16
Neguebous		12,22**	455	273 logements en accession à la propriété dont 80 en accession sociale minimum (PSLA ou logement communal)	182 logements locatifs dont 110 logements locatifs sociaux minimum	0	240	215	0	37,23
Les Olivettes		2,67	71	Dont 28 logements sociaux dont 10 en accession sociale minimum (PSLA ou logement communal) et 18 en locatif social		0	54	0	17	26,59
Secteurs en zone 2AU										
Port Jardin	Nord	3,71***	147	88 logements en accession à la propriété dont 26 en accession sociale minimum (PSLA ou logement communal)	59 logements locatifs dont 29 logements locatifs sociaux minimum	109	38	0	0	67,38
	Sud		103	61 logements en accession à la propriété dont 34 logements minimum en accession sociale	42 logements locatifs dont 21 logements locatifs sociaux minimum	0	103	0	0	
TOTAL										
		20,32	Environ 833 logements	348 logements sociaux minimum						47,14

\*\* : La surface de l'OAP ne comprend pas le fossé et les abords de la RD 114 et l'ER 26 qui correspond à son élargissement pour la création d'une piste cyclable reliant le village à Taxo, ainsi que la partie du chemin rural qui la traverse dénommé Cami Trençat.

\*\*\*Conformément aux orientations du SCoT, est décompté de la surface brute globale, la surface de la coulée verte centrale (intérêt général) ainsi que la surface de l'équipement sportif.

Conformément au SCoT, plus de 40% de la production de logements neufs est collective. Les ilots mixtes (incluant des habitats collectifs dit petits et de densité moyenne) représentent **70%** de la production prévue.

L'habitat à dominante collective ou semi-collectif représente la majorité des habitats prévus sur l'OAP Port Jardin. Cette typologie représente près de la moitié de la surface d'habitat prévue sur l'OAP Neguebous et un quart de la programmation de logements ainsi que la totalité des logements et de la surface prévus au sein de l'OAP Route de Collioure.

## Partie 4

# OAP THEMATIQUE « MOBILITE ET DEPLACEMENTS »



## Éléments de contexte, diagnostic et principes

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune d'Argelès-sur-Mer vise à construire des mobilités internes à la commune plus durables avec une relation apaisée entre piétons, cyclistes et automobiles. La commune tend à s'inscrire autour d'une logique prospective où ses évolutions urbaines sont pensées selon les capacités des réseaux existants et ceux futurs, tout en prenant compte les usages doux en les favorisant et en les sécurisant. Au-delà d'une logique de répartition des différents flux de mobilité, ce souci de cohérence est présent pour valoriser le cadre de vie argelésien, tout le long de l'année. L'intégration d'une politique de déplacements dans le PLU favorise ainsi une stratégie globale d'aménagement de la commune articulant l'urbanisation, la construction de nouveaux secteurs et la dynamisation du centre-ville aux modalités de déplacements sur ces espaces.

### Enjeux et objectifs

- >Diversifier les modes de transports
- >Favoriser et conforter le réseau de déplacements doux
- >Assurer une cohabitation apaisée entre les différentes mobilités
- >Assurer un réseau de transport fonctionnel sur toutes les saisons
- >Intégrer les mobilités dans la dynamisation du centre-ville
- >Proportionner l'impact du réseau viaire selon les besoins réels
- >Intégrer les principes édictés dans les projets d'aménagement

### UN RESEAU DE MOBILITES VIABLE ET PROPORTIONNE, TOUT LE LONG DE L'ANNEE

Les différences de fréquentation entre saisons dans la commune créent des situations de tension inégales sur le réseau routier le long de l'année. Dans le cadre des nouveaux projets urbains, la commune tend à réfléchir la question des déplacements selon les capacités présentes et futures du réseau viaire.

De ce fait, la prise en compte dans les deux OAP centrales en termes résidentiel (Nèguebous et Port Jardin) d'études de circulation permet à la commune de se doter d'une vision prospective sur la quantification des déplacements et de concilier le développement résidentiel avec un fonctionnement viaire durable et aux emprises proportionnées.

## ► Conclusions générales

- À l'état actuel :
  - Sur l'heure de pointe du matin et du soir, le trafic principal est sur la RD114 (route d'Elne et avenue Hurth). L'écoulement du flux principal et secondaire se déroule sans perturbation quelle que soit l'heure. Les réserves de capacité des voies principales et secondaires sont au-dessus de 75% (60% en période estivale) avec des temps d'attente en dessous de 5 secondes. **On n'observe pas de dysfonctionnement sur le giratoire.**
- La prise en compte d'une baisse de fréquentation mineure des axes routiers en raison du contexte sanitaire ne remet pas en cause les trafics relevés et les conditions de circulation observées.
- Les effets de ralentissement qui peuvent être observés sont liés à la fréquentation de la RD114 en lien avec les commerces.
- Effets du projet en période non-estivale :
  - Génère un trafic de 980 véhicules/jour dont 200 véhicules en heure de pointe matin et 220 véhicules en heure de pointe soir. Le trafic induit par le projet entraîne une augmentation des flux entrant dans le giratoire de 20% le matin et de 16% le soir.
  - Le giratoire peut accueillir ce trafic sans dysfonctionnement. Les réserves de capacités sont supérieures à 60% et des temps d'attente en dessous de 5 secondes. Le guide CERTU des carrefours urbains (2002) indique que les grands giratoires sont limités à des volumes de trafics entrants inférieurs à 5000 UVP/h, ce qui est largement le cas pour le giratoire étudié.
  - Le projet entraîne une baisse d'environ 5% des réserves de capacité.
- Effets du projet en période estivale :
  - Génère un trafic de 1240 véhicules/jour dont 250 véhicules/heure en heure de pointe matin et 280 véhicules/heure en heure de pointe soir. Le trafic induit par le projet entraîne une augmentation des flux entrant dans le giratoire de 14% le matin et de 17% le soir.
  - En période estivale, le giratoire peut accueillir ce trafic sans dysfonctionnement. Les réserves de capacités sont supérieures à 50% et des temps d'attente en dessous de 5 secondes. Le projet entraîne une baisse d'environ 5% à 10% des réserves de capacité.
- **En conclusion, le projet de lotissement « Les Chênes Verts » ne génère pas de dysfonctionnement en termes de trafic, de sécurité et d'accessibilité.**
- **En période non-estivale comme en période estivale, le trafic induit par le projet a peu d'impact sur l'écoulement du trafic routier sur la RD114.**

Extrait des conclusions de l'étude de circulation de l'OAP Nèguebous ;

Source : LEE Conseil



## Éléments de contexte, diagnostic et principes

### **FAVORISER LE DEVELOPPEMENT DES MODES DE DEPLACEMENT DOUX ET COLLECTIFS, POUR CONFORTER LE CADRE DE VIE**

La commune fait de l'objectif du déploiement des itinéraires cyclables à l'échelle communale, intercommunale et des quartiers (déplacements de proximité) une priorité dans ses choix d'urbanisation avec une sécurisation des réseaux qui constitue un pilier fondamental de cette volonté. Cet élan doit permettre de constituer des alternatives viables aux déplacements automobiles de proximité.

Ces itinéraires se structurent ainsi prioritairement autour des grands axes structurants de la commune, entre les quartiers d'habitation mais aussi dans (et vers) le centre-ville dans lequel la piétonnisation (place de parking à proximité, rue piétonne, passage de voies cyclables) s'articule autour de la volonté de dynamisation. Le centre-ville converge ainsi les différentes mobilités autour d'un espace dans lequel s'intègre la gare, qui structure un pôle multimodal.

La commune a également mis en place un réseau de bus permettant de réduire le poids de l'automobile dans les mobilités tout en offrant une alternative viable auprès des publics fragilisés face aux contraintes imposées par l'automobile (PMR, personnes âgées,...). Ce réseau ( « l'Argelésien ») est composé de minibus électriques.

### **CONSTRUIRE DES PROJETS URBAINS FAVORABLES A TOUTES LES MOBILITES**

L'élaboration des futurs projets urbains (OAP comme emplacements réservés) sur la commune répond à une volonté de construire systématiquement des réseaux viaires cohérents, permettant à la fois d'avoir des routes proportionnées et viables toute l'année, tout en appuyant l'essor des mobilités douces. Cette volonté s'articule ainsi autour de deux dimensions conjointes : ces éléments font l'objet d'une intégration à l'échelle de la commune (notamment sur des réseaux doux inter-quartiers) mais aussi par une intégration systématique des mobilités douces dans les nouveaux projets urbains : intégration de voies douces connectées au reste du réseau sur l'ensemble des OAP, y compris sur des zones d'habitat moyennement denses.

### **ASSURER UNE OSSATURE ROUTIERE COHERENTE**

Plus largement, les infrastructures présentes autour des projets urbains se construisent selon une volonté de cohérence entre les capacités de circulation et le maintien d'un impact routier modéré sur l'emprise au sol. Comme évoqué à la p.6 du présent cahier des OAP, la hiérarchisation des voies est construite selon les besoins de la commune et l'entretien d'un certain cadre de vie.

Ligne VILLAGE		Ligne PLAGE	
<p>Argelès-sur-Mer</p> <p>08:30 08:34 08:36 08:38 08:40 08:43 08:45 08:48 08:51 08:53 08:56 08:57 08:59 09:03 09:04 09:06 09:08 09:10</p> <p>09:20 09:24 09:26 09:28 09:30 09:33 09:35 09:38 09:41 09:43 09:46 09:47 09:49 09:53 09:54 09:56 09:58 10:00</p> <p>10:10 10:14 10:16 10:18 10:20 10:23 10:25 10:28 10:31 10:33 10:36 10:37 10:39 10:43 10:44 10:46 10:48 10:50</p> <p>11:00 11:04 11:06 11:08 11:10 11:13 11:15 11:18 11:21 11:23 11:26 11:27 11:29 11:33 11:34 11:36 11:38 11:40</p> <p>14:05 14:09 14:11 14:13 14:15 14:18 14:20 14:23 14:26 14:28 14:31 14:32 14:34 14:38 14:39 14:41 14:43 14:45</p> <p>14:55 14:59 15:01 15:03 15:05 15:08 15:10 15:13 15:16 15:18 15:21 15:22 15:24 15:28 15:29 15:31 15:33 15:35</p> <p>15:45 15:49 15:51 15:53 15:55 15:58 16:00 16:03 16:06 16:08 16:11 16:12 16:14 16:18 16:19 16:21 16:23 16:25</p> <p>16:35 16:39 16:41 16:43 16:45 16:48 16:50 16:53 16:56 16:58 17:01 17:02 17:04 17:08 17:09 17:11 17:13 17:15</p> <p>17:25 17:29 17:31 17:33 17:35 17:38 17:40 17:43 17:46 17:48 17:51 17:52 17:54 17:58 17:59 18:01 18:03 18:05</p>		<p>Argelès-sur-Mer</p> <p>08:30 08:33 08:35 08:37 08:40 08:42 08:46 08:50 08:52 08:54 08:57 09:00 09:02 09:04 09:06 09:07 09:10</p> <p>09:20 09:23 09:25 09:27 09:30 09:32 09:36 09:40 09:42 09:44 09:47 09:50 09:52 09:54 09:56 09:57 10:00</p> <p>10:10 10:13 10:15 10:17 10:20 10:22 10:26 10:30 10:32 10:34 10:37 10:40 10:42 10:44 10:46 10:47 10:50</p> <p>11:00 11:03 11:05 11:07 11:10 11:12 11:16 11:20 11:22 11:24 11:27 11:30 11:32 11:34 11:36 11:37 11:40</p> <p>14:05 14:03 14:10 14:12 14:15 14:17 14:21 14:25 14:27 14:29 14:32 14:37 14:39 14:41 14:42 14:45</p> <p>14:55 14:53 15:00 15:02 15:05 15:07 15:11 15:15 15:17 15:19 15:22 15:27 15:29 15:31 15:32 15:35</p> <p>15:45 15:43 15:50 15:52 15:55 15:57 16:01 16:05 16:07 16:09 16:12 16:17 16:19 16:21 16:22 16:25</p> <p>16:35 16:33 16:40 16:42 16:45 16:47 16:51 16:55 16:57 16:59 17:02 17:07 17:09 17:11 17:12 17:15</p> <p>17:25 17:23 17:30 17:32 17:35 17:37 17:41 17:45 17:47 17:49 17:52 17:57 17:59 18:01 18:02 18:05</p>	

Transport Argelès-sur-Mer

**l'Argelésien**

**Horaires**  
du 01/09 au 31/12 2021

Argelès-sur-Mer s'engage pour la transition écologique

**l'Argelésien**  
Votres 100% électrique

**0%**  
d'émission de CO<sup>2</sup>

**100%**  
électrique

[www.ville-argellessurmer.fr](http://www.ville-argellessurmer.fr)

## Minibus l'argelésien – Horaire & carte

Source : Commune d'Argelès-sur-Mer





Minibus l'argelésien – Horaire & carte

Source : Commune d'Argelès-sur-Mer



## OAP Thématique « Mobilité et déplacements »

Une réseau routier cohérent et fonctionnel toute l'année

### Voirie départementale

S'appuyer sur ce réseau structurant

### Voies communales

Maintenir un réseau viable et proportionné toute l'année, tout en préservant l'identité de la commune

### Élargissement et sécurisation de la voirie

Permettre une relation apaisée des différentes mobilités, notamment en entrée de ville

### Une offre de transports collectifs multimodale

#### Arrêts de bus

Conforter les mobilités collectives sur toute la commune

#### L'Argelésien

Desservir l'ensemble des quartiers d'Argelès-sur-Mer

#### Pôle multimodal (train, bus)

Faire du centre-ville le point de convergence des mobilités douces et collectives à l'aide d'une gare structurante

### Des mobilités douces à appuyer pour conforter le cadre de vie

#### Cheminements piétons et cyclables existants

Conforter et sécuriser ces voies

#### Futurs cheminements piétons et cyclables

Proposer un réseau doux fonctionnel, tendant à couvrir l'ensemble des axes structurants de la commune

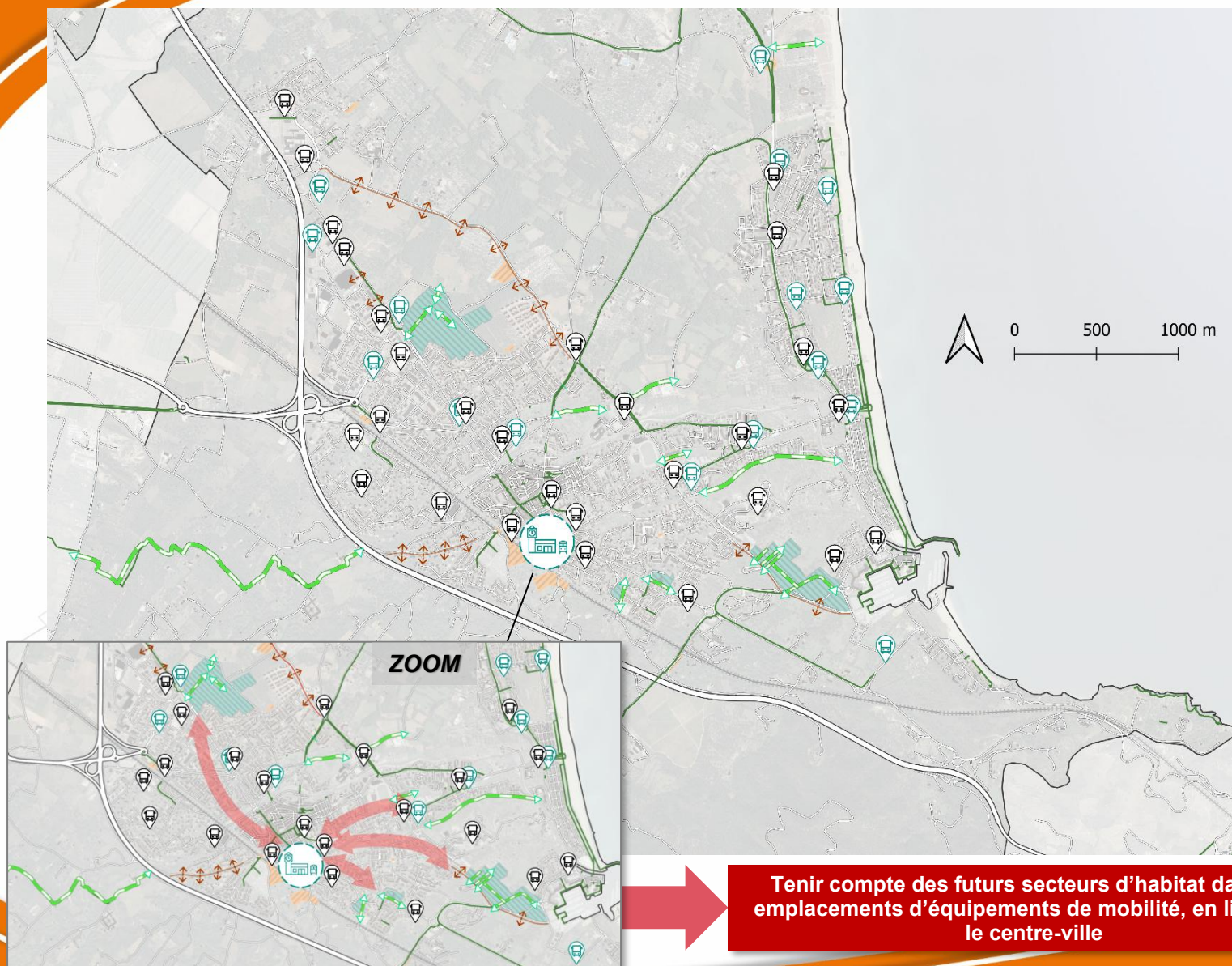
### Une urbanisation intégrant les enjeux de mobilité

#### Secteurs d'OAP

Prendre en compte l'état actuel des réseaux de voirie, proposer sur chaque OAP des cheminements doux et réfléchir les aménagements autour de réseaux de mobilités interquartiers

#### Emplacements réservés

Tenir compte des besoins futurs d'infrastructures routières et de cheminements doux



Tenir compte des futurs secteurs d'habitat dans les emplacements d'équipements de mobilité, en lien avec le centre-ville