

Urbanisme Aménagement

Approuvé par Délibération du Conseil Municipal
en date du

24 JUIN 2013



COMMUNE D'ALÈS EN CEVENNES PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLES

En application des dispositions antérieures à la loi Grenelle II conformément à l'article 19 de la loi n 2010-788 du 12 juillet 2010 portant Engagement National pour l'Environnement.

MARS 2013

SOMMAIRE

A - PRESENTATION DU PADD	3
ORIENTATION GENERALE D'AMENAGEMENT N°1 : LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT NATUREL.....	4
1.1 - Créer un cadre de vie sécurisé	4
1.2 - Protéger les espaces naturels, agricoles et forestiers.	4
a- les espaces naturels dans l'enveloppe urbaine :	4
b- les espaces naturels, agricoles et forestiers en périphérie de la ville :	4
ORIENTATION GENERALE D'AMENAGEMENT N° 2 : L'AMELIORATION DES CONDITIONS D'ACCUEIL DE LA POPULATION ET DES ACTIVITES ECONOMIQUES.....	5
2.1 Le parc immobilier	5
2.2 Les activités économiques.....	6
ORIENTATION GENERALE D'AMENAGEMENT N°3 : RESTRUCTURER L'ESPACE BATI.....	7
3.1- L'espace bâti	9
▶ Le centre ville	9
▶ - Le secteur EST.....	10
▶ - Le secteur de Bruèges-Croupillac.....	13
▶ Le Mas d'Hours	15
▶ Les ouvertures à l'urbanisation de nouveaux espaces	17
3.2- Le fonctionnement de la ville.	18
▶ Les infrastructures de déplacement.....	18
▶ - La maîtrise des déplacements	21
Conclusion :	22

A - PRESENTATION DU PADD

Présentation du PADD de la commune.

Il se fonde sur le diagnostic territorial établi dans le rapport de présentation du PLU dont les grandes lignes peuvent se résumer ainsi :

Alès possède de nombreux atouts:

Alès a une position géographique stratégique dans l'armature urbaine régionale et au regard des pôles d'attraction que sont la mer et les Cévennes. Alès connaît une dynamique forte de son développement économique et joue un rôle moteur dans son bassin d'emploi et dans sa zone de chalandise. La tradition industrielle de la ville est un atout pour sa reconversion économique.

Mais Alès a des faiblesses :

Un passé industriel récent, lourd. Une superficie de territoire limitée, des contraintes naturelles fortes (inondation, relief, risques miniers...)

L'objectif du projet d'aménagement et de développement durables est de construire un nouveau modèle de développement urbain qui réponde à une exigence de qualité, au bénéfice d'une population, elle aussi de plus en plus exigeante, évaluée à terme à 60 000 habitants.

Le nouveau modèle de développement urbain doit permettre d'écrire une nouvelle page de l'histoire de la ville. Il consiste, entre autre, positionner la ville dans le 21^e siècle, à traiter l'espace non plus de manière fractionnée fonctionnellement (ici on travaille, là on dort, là bas on se détend, plus loin on s'instruit, à l'autre bout du territoire on se soigne..., comme si chaque fonction humaine devait se réaliser dans un espace spécialisé), mais de manière globale. L'éclatement des fonctions conduit à celui de l'espace urbain, et à l'arrivée à des dysfonctionnements urbains et sociaux. L'enjeu est de passer de l'uni-fonctionnalité à la plurifonctionnalité de l'espace.

Le nouveau modèle urbain veut réconcilier l'espace et la population **en favorisant les liens** entre les générations, les cultures, les activités quotidiennes -loisirs, travail, instruction, habitat, déplacements- **...en favorisant la mixité et la proximité.**

La dimension environnementale dans l'acte de construire la ville est une priorité pour la commune. L'élaboration du PLU s'est déroulée dans le cadre d'une « **approche environnementale de l'urbanisme** ». Les choix énergétiques, la gestion de l'eau, l'environnement climatique, la gestion des déplacements, celle des déchets, l'environnement sonore, l'environnement et l'approche paysagère, la pollution des sols, l'écosystème et la biodiversité...sont autant de préoccupations que le PLU doit intégrer. Mais lui seul ne peut traiter la globalité de cette dimension. Il peut intervenir sur certains sujets à travers ses pièces réglementaires. Il joue un rôle pédagogique et d'incitation. Il témoigne d'une démarche et participe ainsi à la pratique du nouveau modèle de développement urbain.

Chaque orientation se décline à travers une série d'actions. Les actions des différentes orientations sont interdépendantes. Elles fondent la cohérence globale du projet.

ORIENTATION GENERALE D'AMENAGEMENT N°1 : LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT NATUREL

1.1 - Créer un cadre de vie sécurisé

La ville est soumise à trois risques naturels bien identifiés :

- Le risque d'inondation et de ruissellement,
- Le risque d'incendie,
- Le risque de mouvement de terrain.

Compte tenu des informations contenues dans le diagnostic territorial et dans les documents qui s'imposent de droit au PLU, tel que le PPRI ou les arrêtés préfectoraux relatifs à tel ou tel risque par exemple, les pièces règlementaires du PLU devront indiquer les mesures à prendre, adaptées à la nature du risque pour sécuriser le cadre de vie.

1.2 - Protéger les espaces naturels, agricoles et forestiers.

Il faut distinguer deux types d'espaces en fonction de leur localisation et de leur rôle dans la composition urbaine : ceux à l'intérieur de l'enveloppe urbaine et ceux en périphérie de l'enveloppe urbaine.

a- les espaces naturels dans l'enveloppe urbaine :

Le PLU doit mettre ces éléments naturels en valeur en intégrant dans le projet la dimension paysagère du site.

Les mesures à prendre en la matière, dans les documents règlementaires du PLU, devront porter sur le maintien des éléments de boisement les plus significatifs, sur la nécessité de prévoir un plan paysager pour toute opération d'ensemble, sur la valorisation du Gardon, élément structurant majeur du paysage urbain, en lui donnant un rôle positif dans l'attractivité du cadre urbain.

b- les espaces naturels, agricoles et forestiers en périphérie de la ville :

Ils remplissent plusieurs fonctions : environnementale (équilibre des écosystèmes et de la biodiversité) ; économique (activités agricoles et forestières) ; urbaine (délimitation et identification de l'espace urbain).

L'objectif est de maintenir ces trois fonctions en limitant la consommation de ces espaces.

Le rôle des pièces règlementaires du PLU sera de créer les conditions pour limiter l'étalement urbain, identifier des espaces, qui, en raison de leur localisation, de leur valeur relative sur le plan environnemental et paysager, pourront changer de vocation,

identifier et localiser les espaces agricoles à valoriser pour leur rôle dans la vie économique de la ville et de sa région.

ORIENTATION GENERALE D'AMENAGEMENT N° 2 : L'AMELIORATION DES CONDITIONS D'ACCUEIL DE LA POPULATION ET DES ACTIVITES ECONOMIQUES

Pour pouvoir poursuivre la politique de modernisation de son environnement socio-économique, la commune doit grandir et atteindre un seuil démographique suffisant pour lui assurer les ressources nécessaires dignes de son rôle de ville centre. Cette population doit se caractériser par trois critères clés : le rajeunissement, le volume, et le niveau de qualification des actifs.

Le seuil démographique visé est de l'ordre de 60 000 habitants dans les vingt à venir, soit la création d'environ 8 000 logements, soit encore environ 400 logements par an. Ce chiffre reste dans les normes de ce qui s'est construit en moyenne par an ces dix dernières années.

L'objectif de croissance démographique a des conséquences sur plusieurs plans :

2.1 Le parc immobilier

- Sur le plan spatial : l'objectif est en priorité de construire la ville sur elle même. L'espace disponible est réduit. Il faut l'utiliser de manière plus rationnelle pour rentabiliser les équipements publics de viabilité, pour limiter les déplacements et mieux les organiser, pour améliorer le fonctionnement général de la ville.
- Sur le plan du parc immobilier : l'objectif est d'adapter le parc immobilier aux besoins actuels et futurs de la population. La structure de la population change et ses modes de vie évoluent : le parc immobilier doit accompagner, voire précéder ces mutations pour que l'image de la commune se modernise, pour que la ville devienne plus attractive encore.
- Sur le plan de la construction elle même : Ce qui se construit aujourd'hui marquera la ville pour des générations. Les attentes en matière de cadre de vie, les préoccupations environnementales, les techniques et les matériaux de construction sont en pleine transformation, voire mutation. La manière de construire et de concevoir le logement, d'imaginer son intégration dans le fonctionnement et le paysage urbain sont des exigences d'aujourd'hui pour la ville de demain.
- Le PLU a un rôle éminent à jouer dans ce domaine, mais doit être accompagnés d'actions complémentaires incitatives et opérationnelles. Il s'agisse entre autres de l'opération d'amélioration de l'habitat (OPAH) ou de l'opération de rénovation urbaine conduite dans le cadre de l'agence nationale de rénovation urbaine (ANRU). Elles ont déjà contribué à changer l'image de la ville. Elles n'ont pas pour but premier d'augmenter le nombre de logements mais d'améliorer très sensiblement le fonctionnement et le cadre de vie des habitants. Le Programme Local de l'Habitat

(PLH) est l'instrument de « gestion » du devenir du parc immobilier. Il peut devenir « l'observatoire de l'habitat » et permettre la régulation du marché immobilier, orienter la production de logements en fonction des besoins de la population.

- L'espace est rare. Son utilisation pour la « fonction urbaine » doit avoir pour but de limiter sa consommation en renforçant la vocation urbaine des espaces des espaces habités. Le PLU, par ces pièces règlementaires, doit favoriser des formes urbaines plus structurées, moins consommatrices d'espace, propres à améliorer le cadre et les modes de vie urbains. Il doit pour cela créer les conditions d'une approche de l'espace habité non plus fondée sur la quantité de m² constructible mais sur la volumétrie du bâti et les formes urbaines.
- Les procédures de production ont un impact certain sur la consommation de l'espace, les formes et le cadre de vie. Les procédures d'aménagement d'ensemble doivent être privilégiées dans les secteurs sensibles du territoire communal comme par exemple dans les zones d'urbanisation ouvertes à l'urbanisation après modification du document d'urbanisme ou sur des espaces délimités préalablement dans le document d'urbanisme en fonction de leur rôle stratégique pour le devenir du quartier et de la ville.

2.2 Les activités économiques

L'objectif est de créer les conditions pour attirer des activités de haut niveau technologique et pour fixer une population liée à ces activités.

- Les industries « lourdes » et celles qui peuvent générer des nuisances pour l'environnement naturel et humain n'ont plus vocation à être insérées dans le tissu urbain. La politique industrielle de la ville est à traiter au niveau de l'agglomération. C'est ce que fait la Communauté d'Agglomération du Grand Alès à travers ses compétences et sa démarche pour créer de nouveaux espaces d'accueil d'activités économiques-

Les activités économiques qui ne présentent aucune gêne pour le voisinage doivent pouvoir se développer au milieu des espaces résidentiels. Le motif est simple: limiter les déplacements domicile-travail, utiliser au mieux les équipements et services de proximité qui existent dans l'environnement immédiat, assurer un lien social et une animation de quartier propices à la vie collective...faire en sorte que les différentes fonctions humaines puissent se vivre dans une unité de lieu. Autrement dit, éviter l'éclatement des fonctions urbaines par la monofonctionnalité du territoire à l'origine de nombreux dysfonctionnements de la vie urbaine,

- La mutation des activités économiques nécessite un environnement technologique d'accompagnement. Le substrat économique se « tisse » par tous les moyens de communication. Le développement du haut, voire du très haut débit est une « nécessité opérationnelle » pour l'avenir de la ville. Elle nécessite également un environnement urbain plus attractif et à même de retenir sur place une nouvelle population liée à l'activité de ces entreprises. L'environnement naturel de la ville est favorable. Tout ce qui fait le quotidien et le permanent, ce qui permet de « fixer » une population doit être valorisé. Les équipements de base dans les domaines de la formation, de la santé, des loisirs et de la culture existent. Leur développement quantitatif et qualitatif sera un

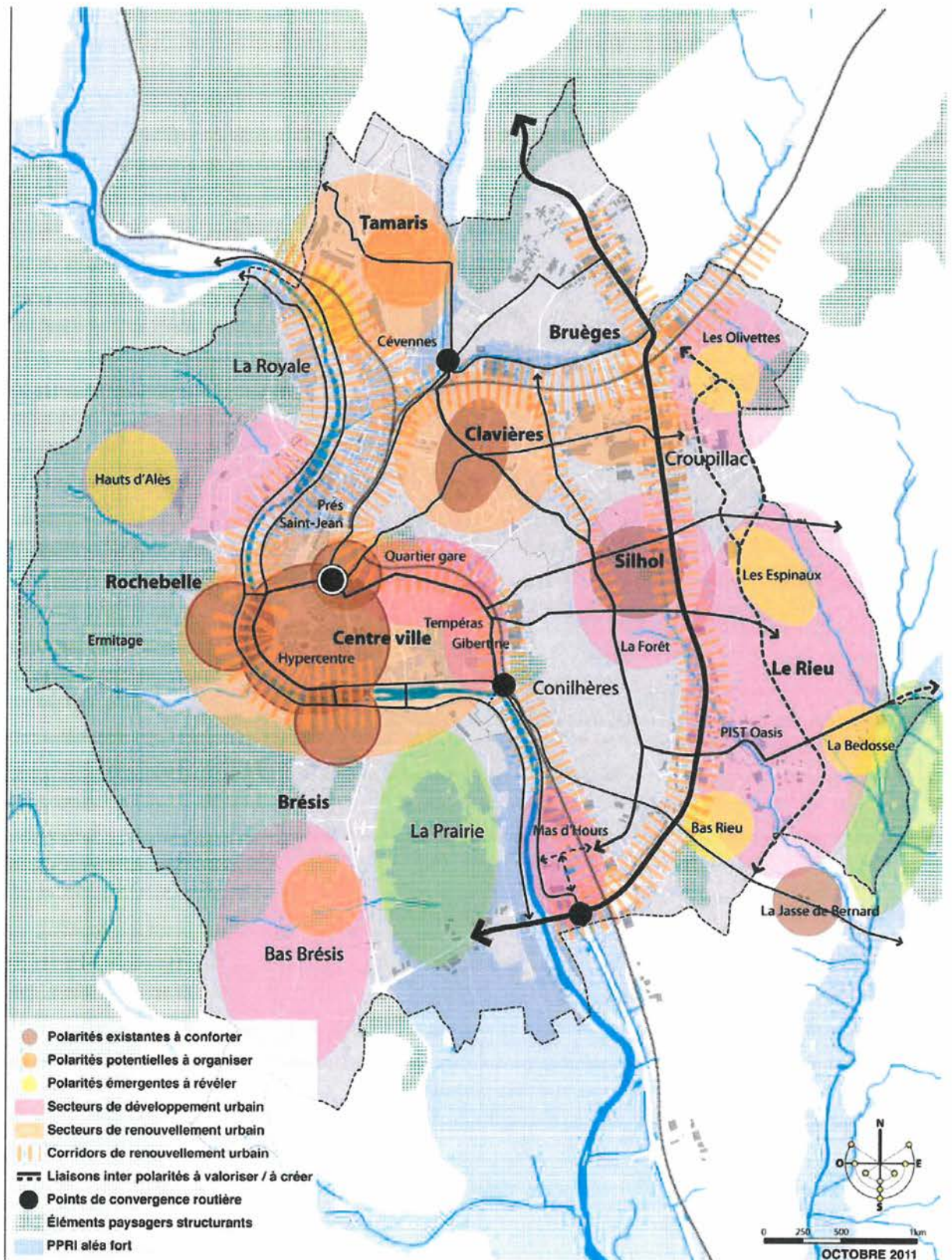
atout supplémentaire pour asseoir la ville dans son statut de ville-centre d'une agglomération en expansion.

ORIENTATION GENERALE D'AMENAGEMENT N°3 : RESTRUCTURER L'ESPACE BATI

Le manque de structuration urbaine se traduit sur plusieurs plans :

- Une consommation inutile de l'espace alors que la ville en manque en raison de sa faible superficie et des contraintes du PPRI qui « gèle » des terrains à l'intérieur de l'enveloppe urbaine.
- Une absence de vie dans certains quartiers : pas de services, pas d'espaces publics. D'où l'obligation de déplacements pour trouver une réponse aux besoins de la vie quotidienne.
- Une forme urbaine diluée qui manque de repères et d'identification.
- Une difficulté de fonctionnement urbain due entre autre à une trame viaire inadaptée à sa fonction.

Au niveau général de la ville, le schéma suivant indique les principes et les enjeux de l'aménagement.



La restructuration de l'espace bâti, telle que schématisée ci dessus, porte sur deux plans complémentaires : l'espace bâti et son fonctionnement. Ces deux plans sont indissociables dans l'aménagement urbain. Pour des raisons de clarté, uniquement, ils sont présentés séparément.

3.1- L'espace bâti

L'enjeu est de créer les conditions d'un aménagement qui resitue les différents secteurs clés de la ville dans leur fonction urbaine, qui les fassent participer à la réponse qu'elle doit apporter aux besoins nouveaux tant quantitatifs que qualitatifs.

L'enjeu se traduit par la nécessité de :

- Augmenter la capacité d'accueil des espaces urbanisés et à urbaniser en maîtrisant la volumétrie des constructions ;
- Atteindre la plus grande qualité architecturale, environnementale et urbaine dans chaque quartier ;
- Favoriser la plurifonctionnalité et la diversité des activités dans les quartiers ;
- Aménager l'espace urbain autour de points forts de structuration (Polarités),-déjà existants mais encore mal affirmés, à l'état embryonnaire ou à créer-, et autour d'un réseau viaire dimensionné et aménagé en fonction du rôle joué au niveau urbain (desserte résidentielle, de quartier ou inter-quartier).

► Le centre ville

- **L'objectif** pour le centre est de le mettre à l'échelle de la ville et à celle d'une agglomération en pleine évolution.
- Le centre ville a besoin de s'élargir aux espaces périphériques qui présentent la même morphologie et le même type de fonction.

Le Tempéras est un quartier particulier du centre ville par sa forme urbaine, l'utilisation de son parcellaire, les risques d'inondation qu'il connaît. L'enjeu est de donner une « silhouette » plus urbaine tout en lui gardant son caractère propre. Les artères qui le délimitent et le structurent doivent contribuer à l'image et à l'ambiance du centre ville.

Le projet de l'éco-quartier sur une partie des emprises de la gare participe à l'évolution du centre. Le cahier des charges du concours pour l'aménagement du site, lancé au niveau européen, porte sur les points suivants :

Composition urbaine : affirmer Alès comme porte des Cévennes et ville verte ;

Déplacements : mettre en place une nouvelle organisation en distinguant les passages automobiles et les passages piétons ;

Constructions : généraliser à toutes les constructions les normes de Haute Qualité Environnementale.

L'enjeu du quartier la gare porte plus sur la modernisation du centre de la ville et le fonctionnement de la ville que sur une réponse aux besoins de logements.

L'espace de La Maréchale, par sa localisation et sa disponibilité est stratégique pour le développement du centre ville. Son utilisation doit faire l'objet d'une réflexion pour définir un parti d'aménagement participant à la fonction centrale de la ville.

- Les extensions urbaines en « déficit de fonctionnement » sont à restructurer.

Le PLU doit créer les conditions pour améliorer la forme urbaine et la volumétrie des constructions. Les pièces réglementaires du PLU doivent favoriser la mixité de logements, des activités, la création d'équipements et de services liés à l'animation de la vie quotidienne.

► - Le secteur EST

Il se caractérise par un manque de structuration urbaine, de pôle d'animation et de service à l'échelle des différents quartiers, par une trame viaire non adaptée aux besoins, d'une manière générale par un manque d'organisation urbaine.

Dans ce contexte, les principes d'urbanisation et développement du secteur Est doivent répondre aux objectifs et orientations généraux suivants :

- Proposer des typologies d'habitat variées et d'un niveau de densité participant à la structuration et à la lisibilité des espaces publics ;
- Favoriser une mixité fonctionnelle et sociale en prévoyant l'implantation d'équipements nécessaires au développement de la ville, complémentaire à la création d'habitat et susceptibles de développer et renforcer les relations sociales (commerces, services, équipements publics, espaces publics...) ;
- (Re)structurer les espaces en révélant une trame de voiries lisible, différenciée et hiérarchisée selon les fonctions, et adaptée aux usages existants et futurs ;
- Assurer la mise en relation et la connexion des opérations urbaines entre elles et/ou avec l'urbanisation existante. Les opérations fermées sur elles-mêmes seront évitées dans la mesure du possible;
- Préserver les spécificités du site et valoriser les espaces naturels et/ou agricoles à fort enjeu paysager tels que la vallée de l'Avène, le vallon du Rieu, qui participent de la qualité du cadre de vie et de l'identité du grand territoire. Certains pourront être valorisés par des aménagements d'espaces sportifs ou de loisirs et/ou servir de support à des liaisons douces conformément aux orientations d'aménagement ci-dessous.

Les objectifs de densité et de mixité sont déclinés, de manière différenciée, selon deux typologies de zones :










- Dans les espaces disponibles de taille importante, placés à proximité de voies structurantes, la mixité urbaine et fonctionnelle sera indispensable pour offrir les lieux d'urbanité et d'intensité urbaine qui manquent à l'Est alésien (services, activités économiques – commerces / bureaux, habitat, équipements divers...).

Deux secteurs sont concernés : le secteur de la Montée de Silhol et celui du Bas Rieu Sud qui font tous deux l'objet de Programme d'Aménagement d'Ensemble (PAE) ;








- Dans les espaces disponibles de taille plus modeste et situés à l'écart des axes structurants, il s'agira de développer des opérations d'aménagement cohérentes à vocation principalement résidentielle. Leur urbanisation devra a minima respecter une certaine densité et s'appuyer sur une trame de voirie cohérente de façon à remédier à leur enclavement actuel. Elles pourront accueillir, en fonction de besoins, des équipements ou services de proximité, notamment en lien avec la petite enfance et le milieu scolaire.

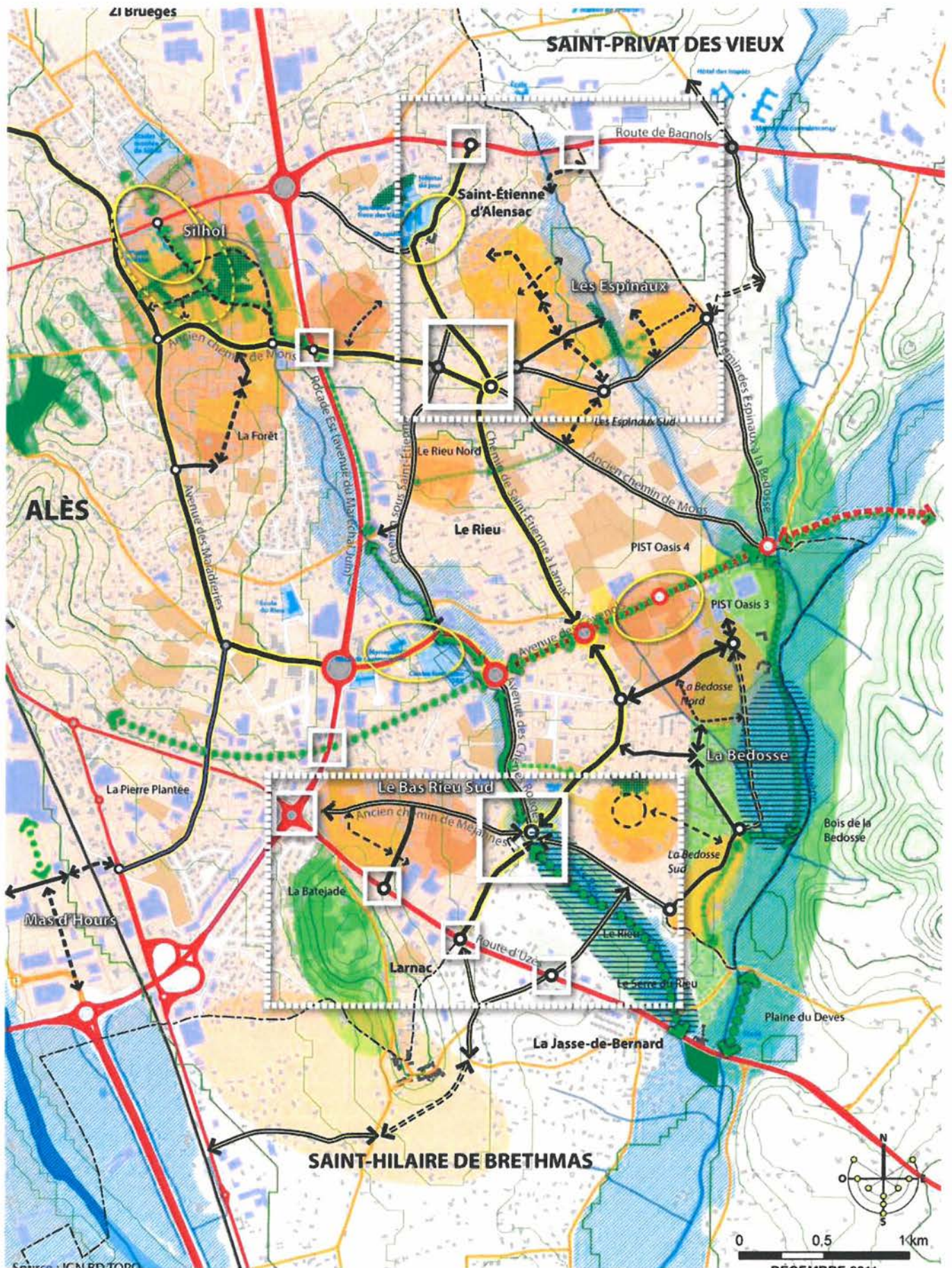
Légende des schémas portant l'orientation :

VOCATIONS ET PRINCIPES DE COMPOSITION URBAINE

-  Limites communales
-  Zone inondable
-  Foncier mutable
-  Zone de développement urbain / opération d'ensemble
-  Zone à vocation de loisirs
-  Structuration paysagère à renforcer
-  Site remarquable à préserver
-  Espaces boisés à préserver / créer
-  Centralité à créer / à conforter

HIÉRARCHIE ET TRAITEMENT DES VOIES PUBLIQUES

-  Porte d'entrée de quartier à valoriser
-  Voie de transit existante / à créer
-  Voie de liaison inter quartiers à aménager / à créer
-  Voie de desserte de quartier à aménager / à créer
-  Voie de desserte résidentielle existante / à créer
-  Carrefour existant / à aménager
-  Liaison douce à aménager



► - Le secteur de Bruèges-Croupillac

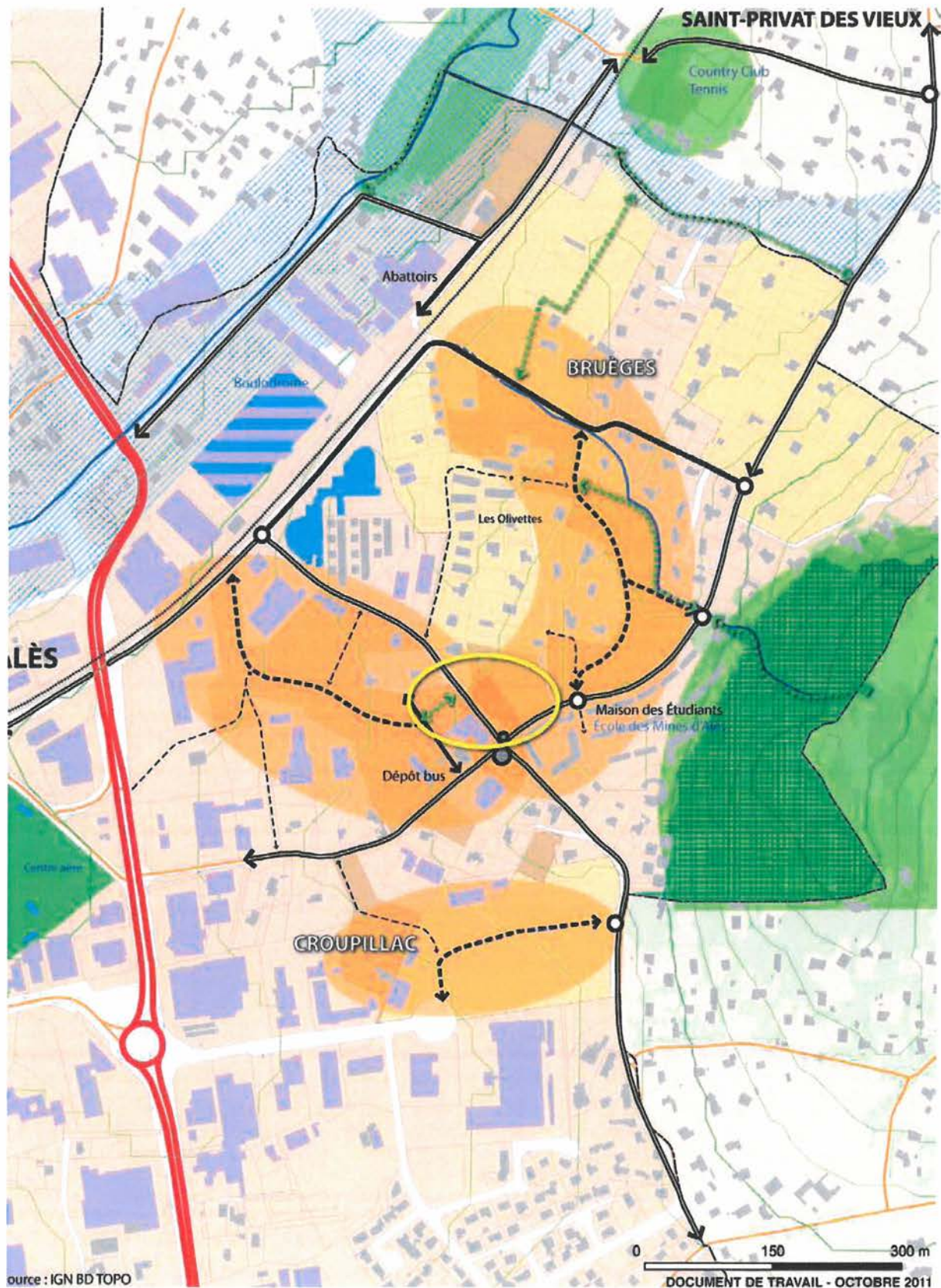
Le secteur de Bruèges-Croupillac, à l'Est de la rocade de contournement entre la voie ferrée et la route de Bagnols, a fait l'objet de développements récents : la résidence «La Palmeraie» au chemin de l'Abattoir, le hameau des Olivettes dont l'accès se fait par la rue Romain Roussel, les résidences «Le Zéphyre» et «Les Boréades» en cours de construction derrière la zone d'activités de Croupillac... Alors que les typologies de logements développées (maisons en bande en R+1 et petits collectifs en R+2) présentent des densités de construction nettement supérieures à leur environnement immédiat, les opérations récentes, organisées sous la forme de clos, apparaissent toutefois introverties et monofonctionnelles.

Le quartier est également marqué par la présence de la maison des étudiants de l'école des Mines qui fonctionne, à l'image des opérations urbaines récentes, de façon autonome et fermée sur elle-même avec ses équipements sportifs dédiés sur le coteau boisé qui domine le secteur.

Les disponibilités foncières résiduelles du quartier qui représentent un potentiel de quelques hectares sont l'occasion de remédier à cet état de fait. Leur urbanisation s'envisagera dans une logique de :

- (Re)structuration des espaces par le développement d'une trame de voiries lisible, différenciée et hiérarchisée selon les fonctions, et adaptée aux usages existants et futurs ;
- Mise en relation et connexion des opérations urbaines existantes et futures entre elles par l'affirmation d'une trame de desserte complémentaire aux voies de liaisons interquartiers existantes ;
- Mixité des fonctions urbaines et de diversité des usages qui est un facteur important d'attractivité et d'animation de la vie de quartier. La création d'un espace attractif, à usages variés, et accueillant différentes fonctions (lieux de rencontres, aire de jeux...) pourrait ainsi être moteur de vie sociale et d'animation pour le quartier, et jouer un rôle fédérateur et de rassembleur à la croisée des principales voies desserte du quartier.

Dans la continuité des opérations récentes, les futurs projets d'urbanisation privilégieront des formes urbaines denses dans un souci de structuration et de lisibilité des espaces et d'économie foncière

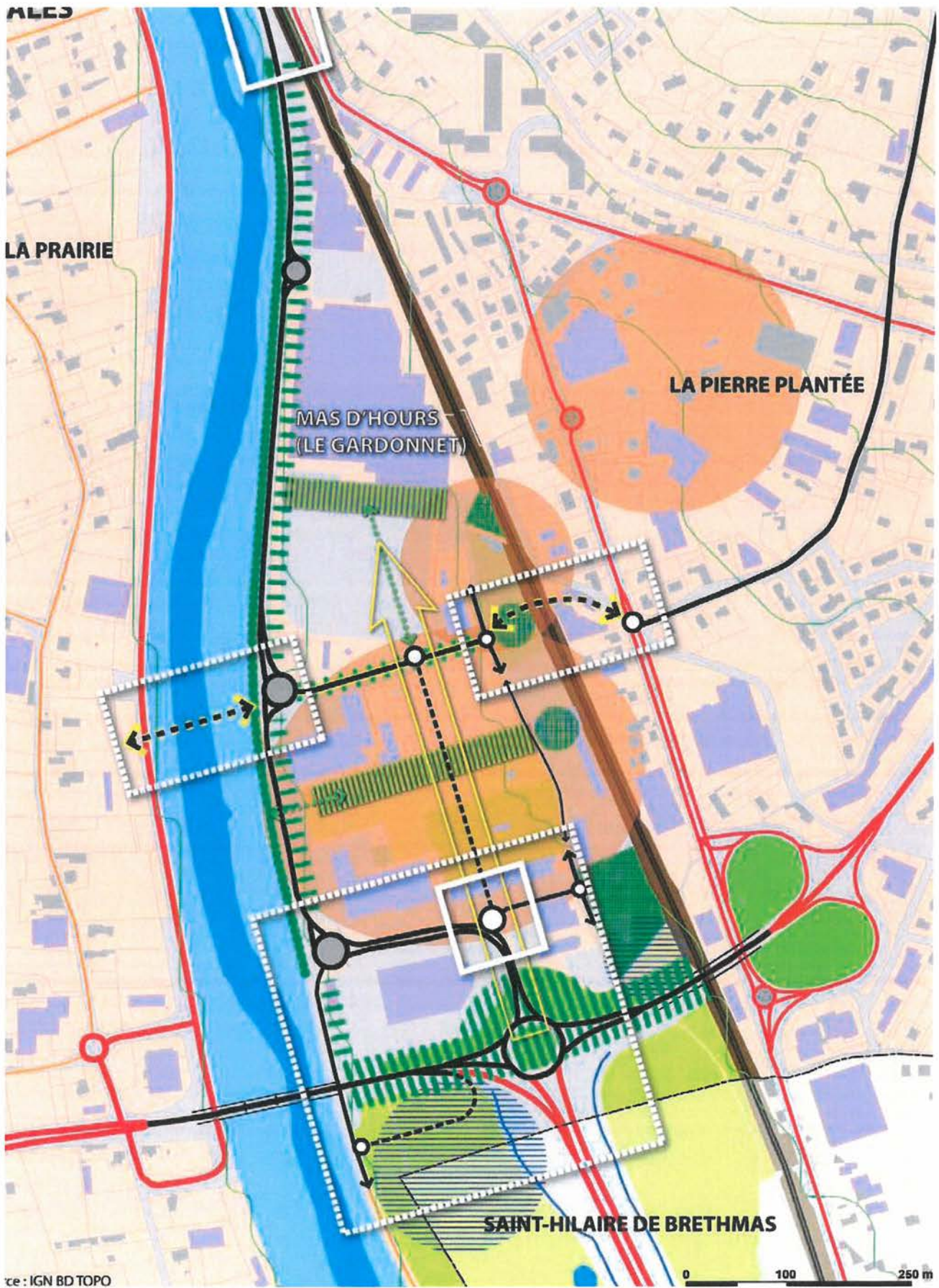


► Le Mas d'Hours

Zone principalement dévolue aux commerces, elle possède des marges de manœuvre assez importantes en terme de renouvellement urbain, avec la présence en cœur de zone de nombreuses disponibilités ou potentialités foncières : ancienne station d'épuration, déchèterie, horticulteur...

En raison de sa situation en entrée de ville et de son enclavement entre Gardon et voie ferrée, elle présente toutefois des handicaps et dysfonctionnements lourds. Les points d'accès à la zone se limitent en effet au carrefour d'entrée de ville depuis le RN106 et au carrefour de la Gibertine depuis le centre ville. Par ailleurs, le quai du Mas d'Hours, voie de desserte principale de la zone d'activités, constitue aussi un accès direct au centre ville. Les flux automobiles dépassent ainsi les seuls déplacements directement liés à la zone et engendrent des problèmes de congestion significatifs : la présence de nombreuses enseignes « locomotives » qui captent des flux importants qui s'ajoutent aux flux d'accès au centre ville par le quai du Mas d'Hours.

Les principes d'aménagement de la zone passent donc, avant tout, par une (re)structuration viaire afin de multiplier les points d'accès à la zone et de soulager le quai du Mas d'Hours. La création d'une voie de desserte interne, parallèle au quai, contribuera ainsi à mieux répartir les flux. Cette réorganisation de la desserte doit également tenir compte de futures possibilités de désenclavement qui restent à étudier (création de nouveaux franchissements du Gardon et des voies ferrées).



► Les ouvertures à l'urbanisation de nouveaux espaces

Les enjeux :

Ils se présentent sous la forme de conditions à remplir pour que la réponse soit à la hauteur des attentes.

Dans le cadre de la mise en œuvre d'un nouveau modèle de développement urbain, et compte tenu des contraintes propres au territoire alésien, les ouvertures à l'urbanisation d'espaces doivent se faire en respectant un certain nombre de conditions :

La localisation des ces espaces doit s'inscrire dans une vision dynamique et à long terme, être à **l'échelle des ambitions démographiques de la ville** et permettre un aménagement illustrant le modèle de développement urbain souhaité. Il s'agit essentiellement des espaces au lieu dit « Trepeloup », à l'ouest de la ville, appelés à devenir « les Hauts d'Alès ».

Ces espaces doivent être «disponibles », c'est à dire libérés de toutes les contraintes et les risques qui peuvent peser sur leur constructibilité. Risques d'inondation, risques de mouvements de terrain (miniers, argile, mouvements sismiques..) risques d'incendie de forêt....Pour cela, les documents d'étude et réglementaires existants qui identifient les risques et édictent les mesures conséquentes en matière de constructibilité, doivent être évidemment appliqués. Les données de l'ensemble de ces documents engagent la décision.

L'ouverture à l'urbanisation de ces espaces doit se faire sur la base **d'un projet d'aménagement** L'espace est restreint. L'objectif est de l'utiliser avec économie et avec la volonté de créer un urbanisme de qualité. L'objectif est de créer un quartier et non un espace dortoir composé de lotissements et de quelques immeubles collectifs. La conception de ce ou de ces nouveaux quartiers doit se faire en intégrant la dimension environnementale de l'urbanisme et de la construction. Il faut concevoir ces quartiers en pensant à ce qui est souhaité aujourd'hui et qui sera normal, voire banal, demain.

Pour réaliser un tel urbanisme, il faut mettre en œuvre **des procédures d'aménagement adaptées à l'ampleur du projet**, à la conception, et à la maîtrise de l'opération. Il s'agit entre autres de procédures type Zone d'Aménagement Concerté, ou Projet Urbain Partenarial...ou d'autres procédures d'ensemble, du type lotissement, dès lors qu'ils sont intégrés dans un projet d'aménagement de l'ensemble de la zone.

Dans sa conception le projet doit prévoir **les modalités prévisionnelles de financement des équipements publics**. Leur financement doit être prévue dès le démarrage du projet pour garantir sa fiabilité et son réalisme. Plusieurs procédures existent. Certaines sont directement intégrées à la procédure d'aménagement, d'autres leur sont indépendantes. Même si elles doivent changer ou évoluer dans les prochaines années, elles doivent être prévues au moment de l'élaboration du projet.

La gestion de l'échéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation des espaces est une condition de l'intégration des quartiers nouveaux dans la vie de la commune. L'élaboration du projet d'aménagement de tel ou tel espace prend du temps. Une

programmation de l'ouverture à l'urbanisation des différents espaces est nécessaire. Elle doit être conçue dans une vision d'ensemble, intégrant le « reconquête » de la ville sur elle-même. La cohérence dans la planification spatiale et temporelle du développement urbain est une clé du nouveau modèle de développement urbain à mettre en place. Dans ce dispositif, le suivi dans le temps du **Programme local de l'Habitat** peut être une aide utile pour la décision du déclenchement des procédures administratives d'ouverture à l'urbanisation et servir d'instrument de régulation l'évolution du parc immobilier de la ville.

Quelle que soit la procédure retenue, l'ouverture à l'urbanisation doit faire l'objet d'**une démarche de concertation publique** et recueillir son assentiment. La ville est faite par et pour une population. Elle doit pouvoir se l'approprier et la vivre en sachant ce qu'elle est en train de devenir.

3.2- Le fonctionnement de la ville.

L'objectif est de redéfinir les conditions d'échange et de mobilité à l'intérieur des quartiers qui se sont développés sans adapter leur trame viaire aux besoins nouveaux et entre les différents quartiers de la ville. Il concerne aussi bien les infrastructures liées à la circulation des différents modes de déplacement qu'à leur organisation.

► Les infrastructures de déplacement

L'objectif n'est pas de créer de nouvelles infrastructures par principe, mais avant tout d'aménager celles existantes pour rendre la trame viaire plus lisibles, sécurisée et fonctionnelle.

Des emplacements réservés dans les pièces règlementaires du PLU y contribuent. La mise en œuvre des travaux intégrera, selon la nécessité, l'usage qui en sera fait selon les différents modes de déplacements (trottoirs pour les piétons, pistes cyclables pour les deux roues, chaussée pour les quatre roues et plus).

La rocade Est fait l'objet de projets d'amélioration de son fonctionnement et traitement. La réalisation du grand contournement EST d'Alès prévu au Dossier de Voirie d'Agglomération doit permettre d'envisager un traitement plus urbain de la rocade (chaussée, trottoirs, éclairage urbain, plantation et signalisation, traitement des espaces le long de la voie...) pour en faire une avenue dont la priorité sera à terme de remplir une fonction essentiellement de desserte. Dans ce traitement, il faut intégrer les aménagements nécessaires à son franchissement, pour « désenclaver » les quartiers est de la ville.

Les entrées de ville, et en priorité le complexe constitué par les débouchés des voies en rive droite et gauche du Gardon sur la rocade, sont à repenser pour améliorer l'image qu'elles donnent de la ville et leur fonctionnement.

Les infrastructures qui seront créées devront être adaptées aux besoins futurs sans pour autant qu'elles génèrent, par leur seule existence, une augmentation «artificielle» des flux.

Les nouvelles infrastructures liées aux déplacements doivent avoir pour but :

- de desservir les nouveaux quartiers - dont celui des Hauts d'Alès,
- d'assurer le désenclavement de certains quartiers existants pour mieux les relier aux autres et au centre - dont les quartiers nord,
- d'assurer le franchissement des trois obstacles majeurs qui gênent la fluidité de la circulation et la perméabilité urbaine entre les différents secteurs de la ville, à savoir :

- les voies ferrées (à traiter dans le cadre de la création de l'éco-quartier de la gare). Les études en cours portent sur la réorganisation du fonctionnement des lignes de chemin entre Nîmes et Alès (accélération de la cadence permise par les travaux sur la voie, ouverture de gares pour alléger le nombre de déplacements en véhicules particuliers...) A terme, avec la réalisation de l'éco-quartier sur les emprises désaffectées de la voie, les emprises disponibles peuvent devenir le site propre de transports collectifs urbains assurant la traversée de la ville par son centre.

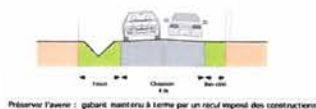
-la rocade est (à traiter dans le cadre de la requalification de la rocade et de la mise en place de la voie de contournement du grand Alès),

-le Gardon, par la création d'un pont au niveau de la Gibertine, en face du centre aquatique. Il s'agit là d'un projet « lourd » à inscrire dans les documents d'urbanisme, car incontournable à terme quand seront en fonctionnement l'éco-quartier et son extension, le quartier des hauts d'Alès, les aménagements d'entrées de ville (routes de Nîmes, de Montpellier, et la rocade sud). Cette opération est une des clés de l'amélioration du fonctionnement urbain de la ville.

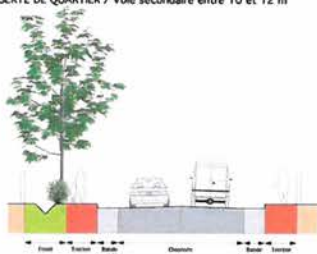
- d'assurer le stationnement par la création d'aires de stationnement de dissuasion aux entrées de ville, en complémentarité avec les aménagements des différents modes de transports (chemin de fer et gare en entrée de ville sur la commune de Saint Hilaire de Brethmas, par exemple ; transports urbains collectifs : aire de stationnement en tête de ligne pour inciter l'usage des transports collectifs et alléger la circulation et le stationnement en centre ville ; stationnement gardé pour les deux roues en centre ville pour inciter et sécuriser l'usage des deux roues).
- d'assurer et de sécuriser les déplacements des piétons en ville par l'aménagement des trottoirs, la piétonisation de certaines rues, le partage organisé de l'espace public....

A indicatif, des profils de voirie sont présentés ci- après pour chaque type de fonction qu'elle doit remplir.

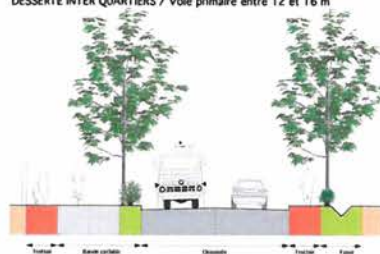
CHEMIN RURAL / Voie type actuelle



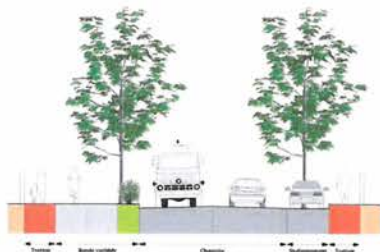
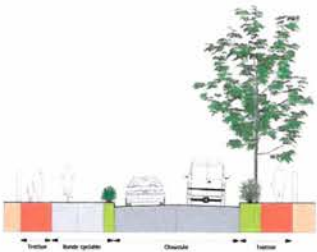
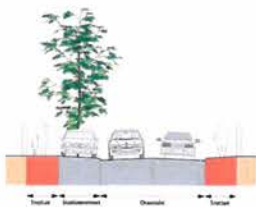
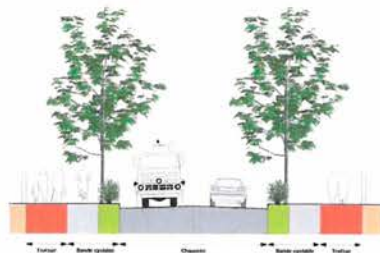
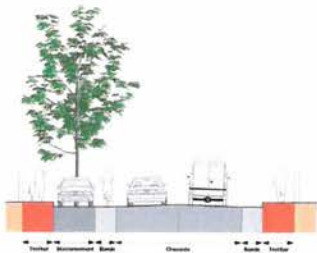
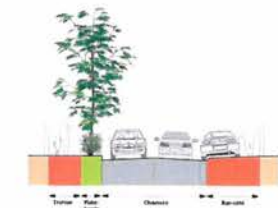
DESSERTE DE QUARTIER / Voie secondaire entre 10 et 12 m



DESSERTE INTER QUARTIERS / Voie primaire entre 12 et 16 m



DESSERTE RESIDENTIELLE / Voie tertiaire entre 8 et 10 m



L'affirmation d'une hiérarchie entre les voies permet de décliner des principes d'aménagement (ou de ré-aménagement) en fonction des usages pour faire évoluer le « chevelu » de chemins ruraux aujourd'hui inadapté au développement actuel et futur de la commune. Trois grandes familles de voies sont proposées :

- **Les voies de distribution interquartiers** : elles assurent les liaisons entre les différents quartiers de la commune. Elles permettent notamment de relier les secteurs de développement résidentiel identifiés avec les lieux de centralités les plus proches.

Leur fonction appelle un dimensionnement de chaussée suffisant permettant d'accueillir les transports en commun et de se déplacer d'un secteur à l'autre avec fluidité. Leur profil doit pouvoir accueillir l'ensemble des modes de déplacements en toute sécurité sans favoriser le trafic de transit par une largeur de chaussée démesurée. Ces voies sont, plus précisément, profilées par un espace partagé pour les modes doux, du stationnement latéral (pas de façon automatique mais en fonction du contexte urbain traversé) et d'une voie de circulation dans chaque sens.

- **Les voies de desserte de quartiers** : elles irriguent, à partir des voies de distribution interquartier, l'ensemble des opérations d'un même quartier. Elles desservent les îlots bâtis avec une présence résidentielle forte. Leur profil s'apparente à celui d'une voirie partagée qui se caractérise par des aménagements de trottoirs bilatéraux et continus, des circulations vélos positionnées à côté de la circulation générale sur la chaussée et la possibilité d'aménager sur un côté de la voie une bande de stationnement.

- **Les voies de desserte résidentielle** : elles constituent les principales voies de desserte interne aux opérations et supportent ainsi les accès particuliers. Elles appellent des emprises et un traitement plus modestes pour contraindre les circulations automobiles et permettre une cohabitation entre les divers types de déplacement. Ce sont de véritables espaces partagés où chaque mode (vélos, voitures...) doit avoir sa place. Ces voies se composent d'un ou deux trottoirs, d'une bande de stationnement et d'une voie de circulation par sens.

► - La maîtrise des déplacements

Au delà des aménagements et des créations de nouvelles infrastructures, la maîtrise des déplacements passe par l'implantation **d'un centre de coordination et de gestions des échanges, tous modes de déplacements confondus**. Sa fonction est de faciliter les ruptures de charges, de permettre de passer d'un mode de déplacement à un autre en sécurisant le stationnement de l'engin utilisé précédemment, et de faciliter la régulation et la coordination des différents modes urbains de déplacements.

Le choix de l'emplacement de cet équipement doit contribuer à faciliter la maîtrise des déplacements, et se situer au plus près du site propre le plus contraignant à savoir la gare de chemin de fer.

Il faut profiter de l'aménagement de l'éco-quartier de la gare pour prévoir un tel équipement.

La mise en place d'un plan de circulation et de déplacements intégrant les différents modes de déplacements et tenant compte de la problématique des déplacements au niveau de l'aire d'influence de la ville sera d'autant plus efficace pour améliorer le fonctionnement général de la ville, que les moyens en infrastructures seront mis en place et utilisables.

CONCLUSION :

Le PADD fixe les orientations générales d'aménagement et de développement. Il donne l'image de la ville de demain. Il sert de référence aux décisions à prendre pour la construire. Les opérations d'urbanisme et d'aménagement devront lui être compatibles.

L'objectif pilote du PADD de la ville d'Alès est de créer un nouveau modèle de développement urbain.

Il est conçu pour une population, celle d'aujourd'hui et celle de demain, dans sa diversité et sa complexité.

L'enjeu est de faire en sorte que cette population trouve dans le cadre de vie que le PLU dessine, les conditions pour vivre en harmonie avec elle même et avec son environnement.

Le PLU pose des conditions pour construire le cadre de vie.

La ville deviendra ce que la population en fera.

Tant que le PLU répondra aux attentes de la population, tant qu'il pourra évoluer et s'adapter aux nouvelles contingences et contraintes sans remettre en cause le « modèle de développement » qu'il promet, il restera un outil de référence pour les décisions qu'il implique, et un moyen, pour la population, de s'appropriier et de partager l'espace vécu.