

PLAN LOCAL D'URBANISME COMMUNE DE LE PORT

Pièce écrite n°4
O.A.P

Orientations d'Aménagement et de Programmation



PLU :

Prescrit le :
28/03/2013

Arrêté le :
05/12/2017

Approuvé le :
02/10/2018

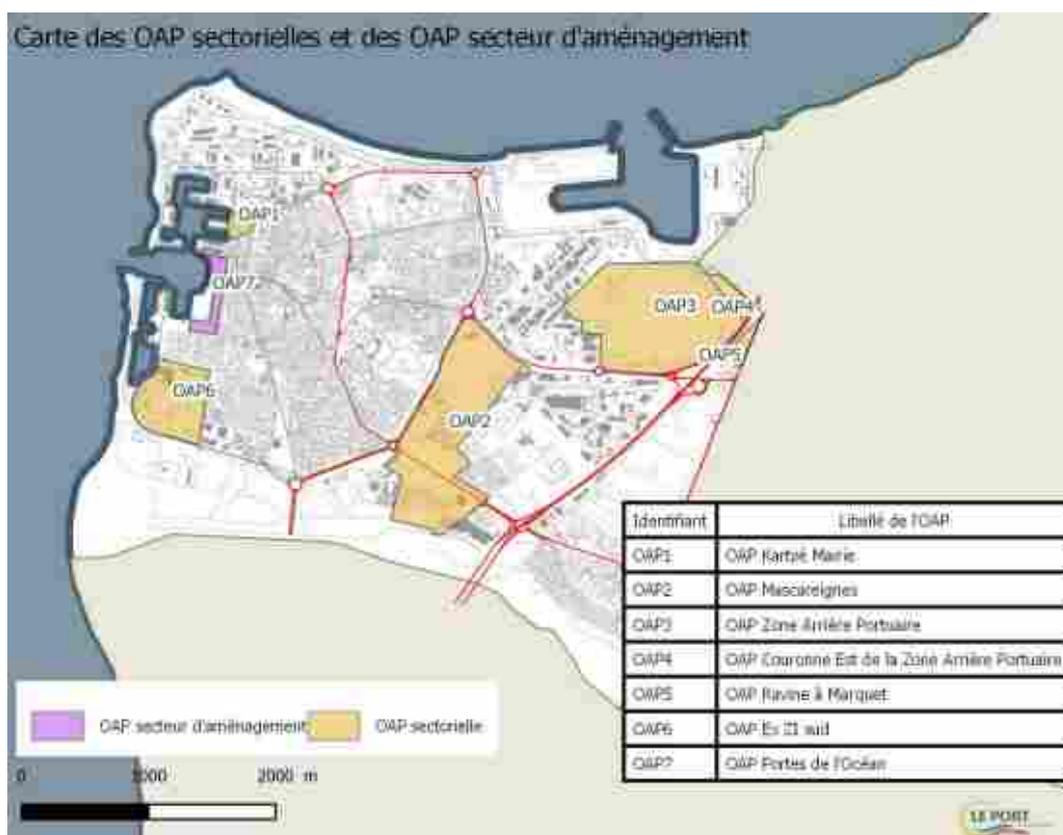
Cachet Mairie :
Dossier approuvé par le conseil
municipal en date du

Modifié le :
17/12/2019



Sommaire

I. CADRE REGLEMENTAIRE	3
II. OAP SECTORIELLES	5
2.1 OAP1 KARTYE MAIRIE	5
2.2 OAP2 MASCAREIGNES.....	6
2.3 OAP3 ZONE ARRIERE PORTUAIRE	13
2.4 OAP4 COURONNE EST DE LA ZONE ARRIERE PORTUAIRE	16
2.5 OAP5 RAVINE A MARQUET	17
2.6 OAP6 Ex ZI SUD	18
III. OAP DES SECTEURS D'AMENAGEMENT.....	19
3.1 OAP7 PORTES DE L'OCEAN.....	19
IV. OAP THEMATIQUE	25
4.1 OAP8 FIL VERT	25



I. Cadre réglementaire

En application du code de l'urbanisme, les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) peuvent définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement urbain.

Pour chacune des zones soumises à une Orientation d'Aménagement et de Programmation, le présent document fixe des principes d'aménagement. Ces principes ont été déterminés selon les critères suivants :

- La situation géographique de la zone,
- L'occupation humaine interne et environnante du terrain,
- La présence ou la proximité des divers équipements publics structurants : superstructures et services publics ainsi que les infrastructures viaires et réseaux divers attenants,
- Les contraintes physiques et les atouts paysagers (risques hydrauliques, assainissement, déclivité),
- La superficie potentielle pour l'urbanisation du terrain,
- Le statut foncier (morcellement avec ou sans indivis) et l'actuel niveau de maîtrise foncière publique.

Il existe trois types d'orientations d'aménagement et de programmation :

- Les OAP sectorielles,
- Les OAP des secteurs d'aménagement,
- Les OAP thématiques.

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation sectorielles

En application de l'article R.151-6 du code de l'urbanisme, les orientations d'aménagement et de programmation par quartier ou secteur définissent les conditions d'aménagement garantissant la prise en compte des qualités architecturales, urbaines et paysagères des espaces dans la continuité desquels s'inscrit la zone, notamment en entrée de ville. Le périmètre des quartiers ou secteurs auxquels ces orientations sont applicables est délimité dans le ou les documents graphiques prévus à l'article R.151-10.

Ces orientations d'aménagement et de programmation comportent un schéma d'aménagement qui précise les principales caractéristiques d'organisation spatiale du secteur.

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation des secteurs d'aménagement

En application de l'article R.151-8 du code de l'urbanisme, les orientations d'aménagement et de programmation des secteurs de zones urbaines ou de zones à urbaniser mentionnées au deuxième alinéa du R.151-20 dont les conditions d'aménagement et d'équipement ne sont pas définies par des dispositions réglementaires garantissent la cohérence des projets d'aménagement et de construction avec le projet d'aménagement et de développement durables.

Elles portent au moins sur :

- La qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère ;
- La mixité fonctionnelle et sociale ;
- La qualité environnementale et la prévention des risques ;
- Les besoins en matière de stationnement ;
- La desserte par les transports en commun ;
- La desserte des terrains par les voies et réseaux.

Ces orientations d'aménagement et de programmation comportent un schéma d'aménagement qui précise les principales caractéristiques d'organisation spatiale du secteur.

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation thématiques

Les OAP thématiques ont pour vocation de fixer des orientations sur une thématique spécifique du PLU et peuvent intéresser tout ou partie du territoire.

Elles définissent les grandes orientations visées par la collectivité.

Elles sont opposables aux tiers dans un lien de compatibilité.

Elles fixent des principes à respecter pour répondre aux objectifs du PADD.

En application de la prescription n°O8 relative à la détermination des densités minimales d'aménagement du Schéma de Cohérence Territoriale, toutes les opérations d'aménagement doivent atteindre au minimum l'équivalent de 50 logements par hectare.

II. OAP sectorielles

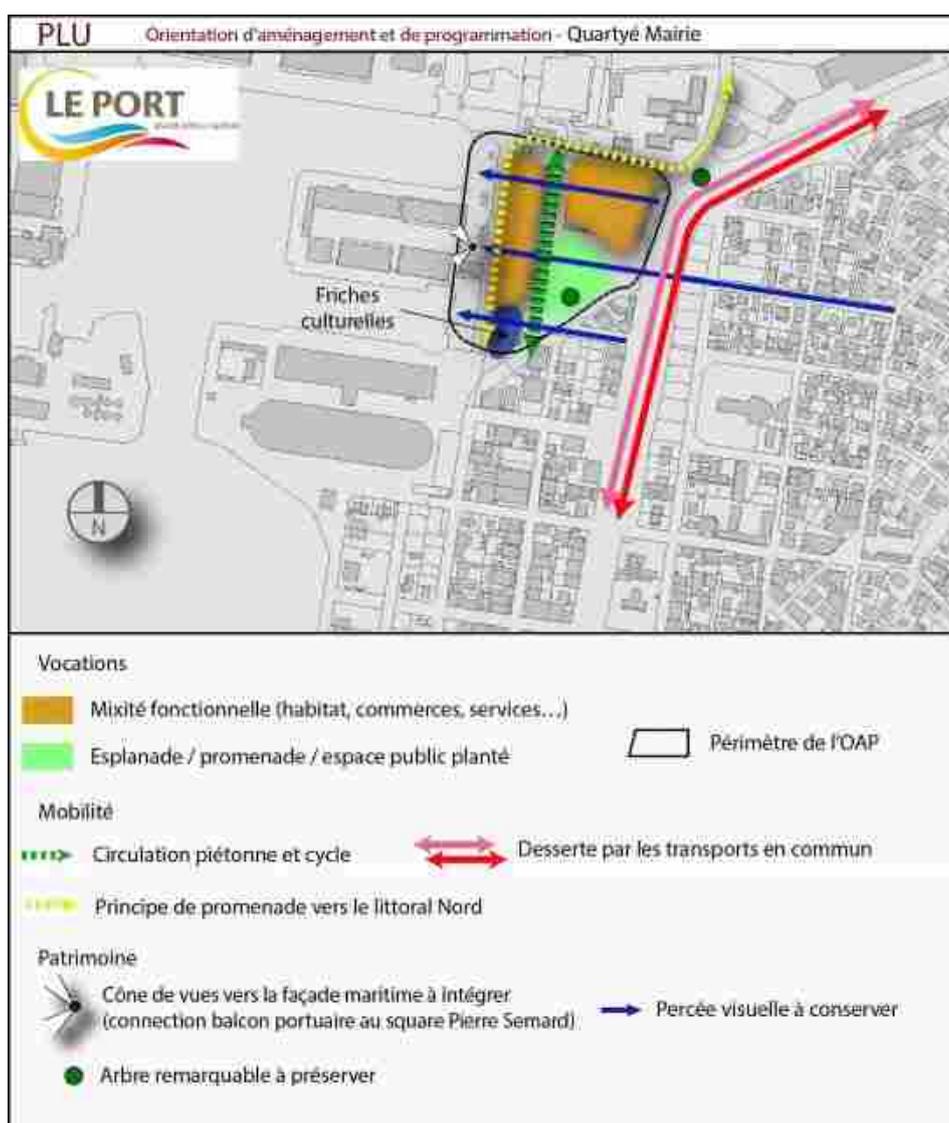
2.1 OAP1 Kartyé Mairie

Situé dans la partie Nord de l'avenue de la Commune de Paris et de la rue Amiral Bosse, en continuité avec l'axe du balcon portuaire et l'opération « Portes de l'Océan ». L'objet du projet repose sur :

- La reconquête de la façade maritime de la ville.
- La création d'une véritable centralité dynamique et attractive.

Le Kartyé Mairie est un lieu possédant une forte identité historique et programmatique. Il représente une centralité importante de la ville. L'enjeu du projet urbain est notamment de profiter et d'exploiter les privilèges de cette localisation pour aménager des espaces publics de qualité et construire des logements en relation étroite avec les horizons maritimes.

Le projet vise également à prolonger vers le nord la promenade public du balcon portuaire en cohérence avec le projet Portes de l'Océan.



2.2 OAP2 Mascareignes

Le secteur de Mascareignes, d'une emprise de 65 ha constitue un des derniers secteurs d'urbanisation de la ville du Port. Il s'inscrit dans un tissu périurbain : en entrée de ville, il est aujourd'hui entouré de lotissements pavillonnaires (cité ravine à Marquet, Petite Pointe), de zones d'activités (ZAC D2000, ZI n°2 et 3, Zone Arrière Portuaire), du pôle commercial du sacré cœur ainsi que des berges de la rivière des Galets et du Parc Boisé.

Le site, caractérisé par une végétation de type savane, en bordure de la voie nationale, est ponctuellement urbanisé par des équipements publics. La halle aux manifestations se situe plus au nord, à l'angle des boulevards des Mascareignes et de la Compagnie des Indes.

Le site est particulièrement bien desservi par des axes majeurs (RN7, BD des Mascareignes, Bd Compagnie des Indes). La desserte en transport en commun sera largement améliorée par la mise en œuvre du Plan de Déplacement Urbain (PDU) du TCO et du RRTG mis en œuvre par la Région.

A ce titre les enjeux sont nombreux, il s'agit de créer un nouveau quartier d'habitat, d'activités et d'équipements en continuité avec les quartiers existants, dans le respect des principes du développement durable qui caractérisent la « stratégie » de développement de la ville du Port.

Les éléments de programme

- Le Parc central reste un élément structurant du projet en continuité du parc boisé *Fonker Laurent Vergès* réalisé en 1978 avec une vocation humaine, botanique et climatique.
- Une artère commerciale viendra à terme structurer l'accès à la ville centre, par les extensions du Sacré-Cœur.
- Au nord, une zone mixte habitat/activités permettra d'assurer la continuité de la ZAC D2000 et du secteur industriel portuaire mais également de proposer une offre de logements aux formes urbaines diversifiées. Il conviendra de privilégier l'implantation des activités économiques aux abords de l'avenue de la Compagnie des Indes, tandis que les logements seront essentiellement articulés autour du parc central,
- Un secteur à dominante logements individuels permettra de recréer une zone résidentielle en prolongement des habitations existantes et en frange du parc central,
- Une zone mixte habitat/commerces/services viendra s'agréger aux pôles déjà existants ou dans la continuité des espaces à l'environnement favorable : disposant d'une bonne accessibilité et en retrait des espaces d'activités,
- Des équipements liés à la santé pour renforcer l'expertise sur ce secteur et l'attractivité de la Ville pour ses services de pointe viendront s'implanter préférentiellement le long du Boulevard Mascareignes.

Les principes de fonctionnement et de raccordement aux réseaux

Principes de desserte

Ce secteur étant enclavé entre trois voies à grande circulation, le périmètre de l'OAP est concerné par des marges de recul inconstructibles vis-à-vis des voiries déterminées dans le cadre de « Etude amendement Dupont permettant de déroger aux dispositions de l'article L. 111-6 du code de l'Urbanisme » (Pièce n°2 - Tome 4 du Rapport de présentation du PLU) à laquelle il convient de se référer.

La création de nouveaux accès est proscrite sur l'Avenue de la Compagnie des Indes. Les tènements seront ainsi desservis en privilégiant les sites Mascareignes Nord et Sud, par des voiries rentrantes depuis le boulevard de Mascareignes.

Les aménagements projetés doivent tenir compte de l'augmentation des flux et proposer une politique de circulation et de stationnement assurant une bonne circulation sur les voies publiques.

Afin de favoriser la cohabitation des différents modes de déplacement, les voies de desserte interne (voies résidentielles vertes) intégreront les cheminements modes doux au traitement sécurisant, et seront conçues sur la base des profils suivants :

Profil en travers proposé pour les futures « voies résidentielles » internes au périmètre d'études

Le modèle proposé privilégie les voies à sens unique de circulation, avec de part et d'autre, un espace de stationnement/bande verte, une piste cyclable et un trottoir. Ces voies donnent donc la priorité aux modes doux de circulation (« voies vertes »).



Figure 1 : Profil en travers proposé au droit des futures voies internes du périmètre

Les différents principes de profils en travers proposés ci-après permettront de marquer la hiérarchisation des voies, en conformité avec le schéma du PADD identifiant les grands axes de circulation du secteur.

Profil en travers de la RN4a au niveau du Parc Boisé

Au droit du Parc Boisé et de la future « coulée verte » maintenue au niveau de notre périmètre la RN4a pourra bénéficier d'un traitement particulier visant à assurer une transparence afin d'améliorer la visibilité des espaces vert, à l'image du profil en travers proposé ci-après.



Figure 2 : Profil en travers proposé pour la RN4a au droit du Parc Boisé existant

Profil en travers proposé pour la RN7

Le profil en travers proposé intègre des voies réservées aux TCSP, de vastes emprises ombragées destinées aux piétons et cycles, un large terre-plein central faisant office de noue, ainsi que des espaces de stationnement.



Figure 3 : Profil en travers proposé pour la RN7 (partie Ouest de notre périmètre)

Profil en travers proposé pour la future voie structurante (interne au périmètre)

La future voie structurante, présentera une voie circulaire à double sens, des espaces de stationnement de part et d'autres de la voirie ainsi que des emprises latérales généreuses dédiées aux modes de circulation doux.

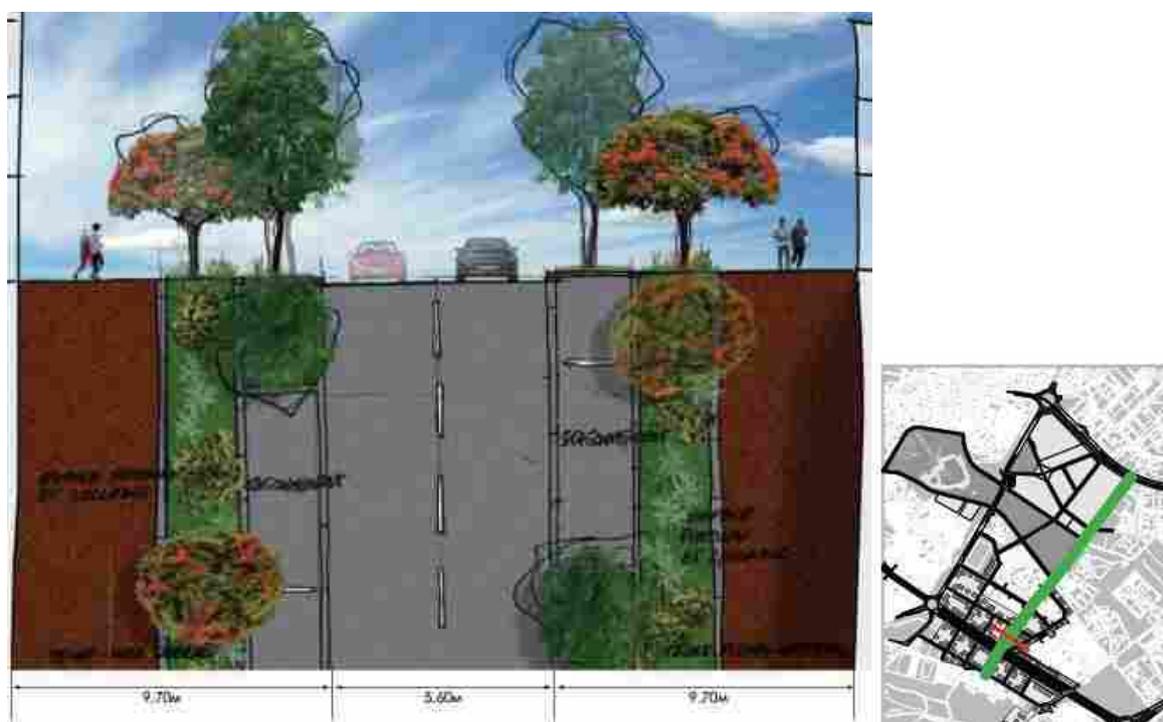


Figure 4 : Profil en travers proposé au droit de la future voie structurante

Gestion des eaux pluviales

Des dispositifs de récupération d'eau à la parcelle devront être intégrés aux projets (rétention et stockage des eaux ruisselées)

Les eaux pourront être dirigées, après régulation et dépollution primaire vers un exutoire naturel ou vers les réseaux pluviaux.

Gestion des eaux usées

Les eaux usées doivent être collectées par le réseau d'assainissement collectif. En fonction des conditions techniques, le raccordement au réseau d'assainissement collectif se fera en gravitaire ou par station de relevage.

Gestion de la ressource en eau

Il existe quatre ouvrages qui disposent d'un périmètre de protection établi par arrêté préfectoral (F4, F5, P11 et P11bis). Les travaux et aménagement projetés doivent respecter les prescriptions définies par ces arrêtés préfectoraux.

Les principes de composition urbaine et paysagère

Les nouvelles constructions devront s'inscrire harmonieusement dans le site et l'environnement bâti (forme urbaine, hauteur des constructions) en fonction de la topographie et dans le respect du règlement de chaque zone.

Le stationnement résidentiel sera privilégié en sous-sol.

Concernant les ambiances urbaines proposées, elles correspondent à la valeur guide proposée par le SCoT : 50 logements à l'hectare.

L'aménagement de ce secteur fera l'objet d'un important traitement paysager en compatibilité avec l'OAP Fil Vert : une bande verte devra être conservée le long de la Compagnie des Indes, du boulevard Mascareignes mais aussi le long de la RN7.

La « coulée verte » assurera une continuité paysagère forte avec le parc boisé. Les aménagements autour de ce réservoir de biodiversité devront proposer des espaces de vie traversés par des réseaux de cheminements et de circulations douces reliés à la ville. Les clôtures réalisées en frange de ce réservoir de biodiversité devront être végétalisées et perméables.

Des respirations végétalisées devront également être développées à l'intérieur même des zones constructibles et des continuités piétonnes prévues en particulier au niveau des zones d'habitation et zones mixtes habitat/commerces/services.

Les interfaces avec les zones d'activités devront être végétalisées. La végétation existante sera préservée au maximum.

Les principes de préservation de l'écosystème

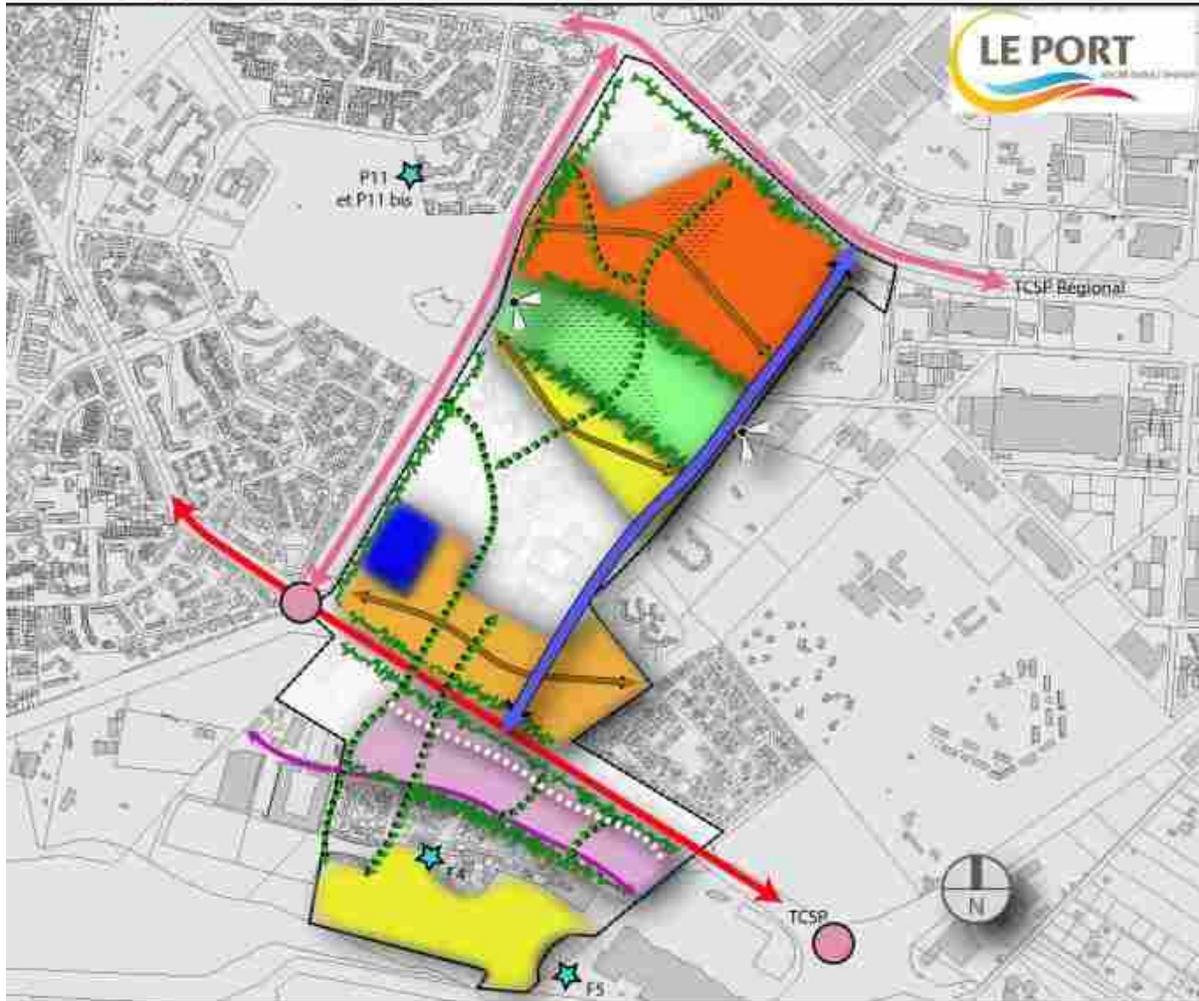
Il existe des secteurs d'occurrence avérée de *Zornia Gibbosa*. L'aménagement de ces espaces peut être envisagé sous réserve du déplacement des pieds de *Zornia* avec une mesure compensatoire prévue en partie Sud. Cette opération devra faire l'objet d'un dossier de demande de dérogation au titre des « espèces protégées ».

Performances énergétiques et environnementales des constructions

La qualité des futurs bâtiments devra s'inscrire dans une démarche globale de développement durable, notamment sur les aspects qualité énergétique (maîtrise de l'énergie et intégration des énergies renouvelables) et qualité environnementale (gestion des déchets).

Architecture bioclimatique et tropicale

Un effort particulier devra être entrepris concernant le confort urbain sur le plan climatique, il conviendra de privilégier une approche bioclimatique des aménagements et des constructions en étant attentif à l'aéraulique urbaine, à la protection solaire des bâtiments et leur ventilation naturelle et à la végétalisation de l'ensemble des espaces libres notamment pour les bâtiments à vocation économiques.



Vocations principales

- | | |
|--|---|
| Zone mixte (habitat, commerce et service) | Zone mixte (habitat et activités économiques) |
| Equipement lié à la santé | Zone résidentielle |
| Réservoir de biodiversité / coulée verte | Activités de commerces et services |
| Ecran végétal à constituer | Zornia Gibbosa |
| Mobilité | Forage protégé |
| Voie structurante à l'échelle de la ville intégrant les modes doux | Cône de vues vers Mafate à intégrer |
| Principe de voie de desserte interne à créer | |
| Voie résidentielle privilégiant les modes doux | Desserte par les transports en commun |
| Mail piéton | Voie des services et livraisons |
| Point d'échange multimodal | |

2.3 OAP3 Zone Arrière Portuaire

En arrière des installations portuaires du Port Est se situe une zone d'environ 85 hectares actuellement exploitée en grande partie en tant que carrière. Cette zone est connue sous le nom de zone arrière portuaire (ZAP). La majeure partie du foncier est propriété du Département de La Réunion. Cette zone est par ailleurs contournée par la RN1001 et est jouxtée par la ZI2, la ZI3, la ZAC D2000.

L'aménagement de la ZAP (Zone Arrière Portuaire) représente un enjeu majeur pour le développement du Grand Port Maritime De La Réunion (GPMDLR), car il constitue le dernier espace mobilisable au sein de la circonscription portuaire Est. Après la fin des périodes d'exploitation des carrières, cette zone proche des dessertes (RN1, future NRL) deviendra un espace d'extension stratégique pour les activités logistiques de Port Est.

Les éléments de programme

Ce projet d'aménagement est porté par le GPMDLR et le TCO (Territoire de la Côte Ouest). Il a fait l'objet d'un arrêté préfectoral en date du 14 Aout 2014, renouvelé par arrêté préfectoral du 27 juillet 2017 pour une durée de trois ans, qui qualifie en faveur et à la demande du Grand Port Maritime de La Réunion, le projet d'aménagement de la ZAP du GPMDLR de projet d'intérêt général (PIG). Le PIG lui donne une vocation industrialo-portuaire.

Cette zone située à proximité immédiate du port, mais aussi au carrefour des grandes zones d'activités économique du TCO (et de La Réunion) apparait comme fondamentale pour le développement du territoire.

Plus particulièrement, l'aménagement de la ZAP souhaite répondre à deux objectifs essentiels :

- Besoin de plateformes portuaires permettant l'extension des zones actuelles de terre-pleins de stockage. Dans un contexte de forte croissance de ses activités, Port Réunion se doit d'adapter ses installations. Les risques de congestions à venir liés à l'absence de disponibilités foncière, vont rapidement créer des surcoûts pour l'ensemble des acteurs économiques réunionnais (industrie, commerce, bâtiment), un risque de déclassement du port de la part des compagnies maritimes et, plus généralement, un frein au développement économique de La Réunion
- Besoin de plateformes logistiques et industrialo-portuaires permettant l'amélioration de la chaîne logistique réunionnaise, mais aussi le développement d'activités de transformation rendu possible pour l'amélioration de la connectivité maritime liée au transbordement. Ces activités participeront à l'amélioration de la performance, à la création de valeur ajoutée et 'emploi sur le territoire.

Une étude de faisabilité d'aménagement de la ZAP lancée par le TCO et le GPM, co-maîtres d'ouvrage est en cours de réalisation et vise à définir des principes d'aménagement et de programmation.

Selon les premiers éléments de cette étude, 44 ha pourraient être affectés aux activités logistiques, industrielles et tertiaires, et 43 ha aux activités portuaires.

La contrainte essentielle du site est liée au nivellement du terrain suite à l'exploitation des carrières. L'aménagement de la zone devra respecter l'altimétrie du site et permettre de conserver les vues sur le Port Est et l'océan depuis l'avenue de la Compagnie des Indes.

Cette zone se situant en entrée de ville, il conviendra de réaliser des aménagements compatibles avec l'OAP Fil Vert, notamment par le traitement paysager des franges et par la création de connexions urbano-portuaires à minima visuelles pouvant également se traduire par l'aménagement d'un espace public type mail piéton au sein de la zone permettant de mettre en valeur le patrimoine industrialo-portuaire.

Les principes de composition urbaine et paysagère

Une attention particulière doit être portée à l'aménagement des frontières urbano-portuaires par des traitements soignés portant aussi bien sur les limites entre mondes urbain et portuaire. Ces traitements se traduisent par un choix des matériaux pour le sol, par du mobilier urbain et portuaire adaptés, et par une qualité de design qui permet d'intégrer les deux paysages.



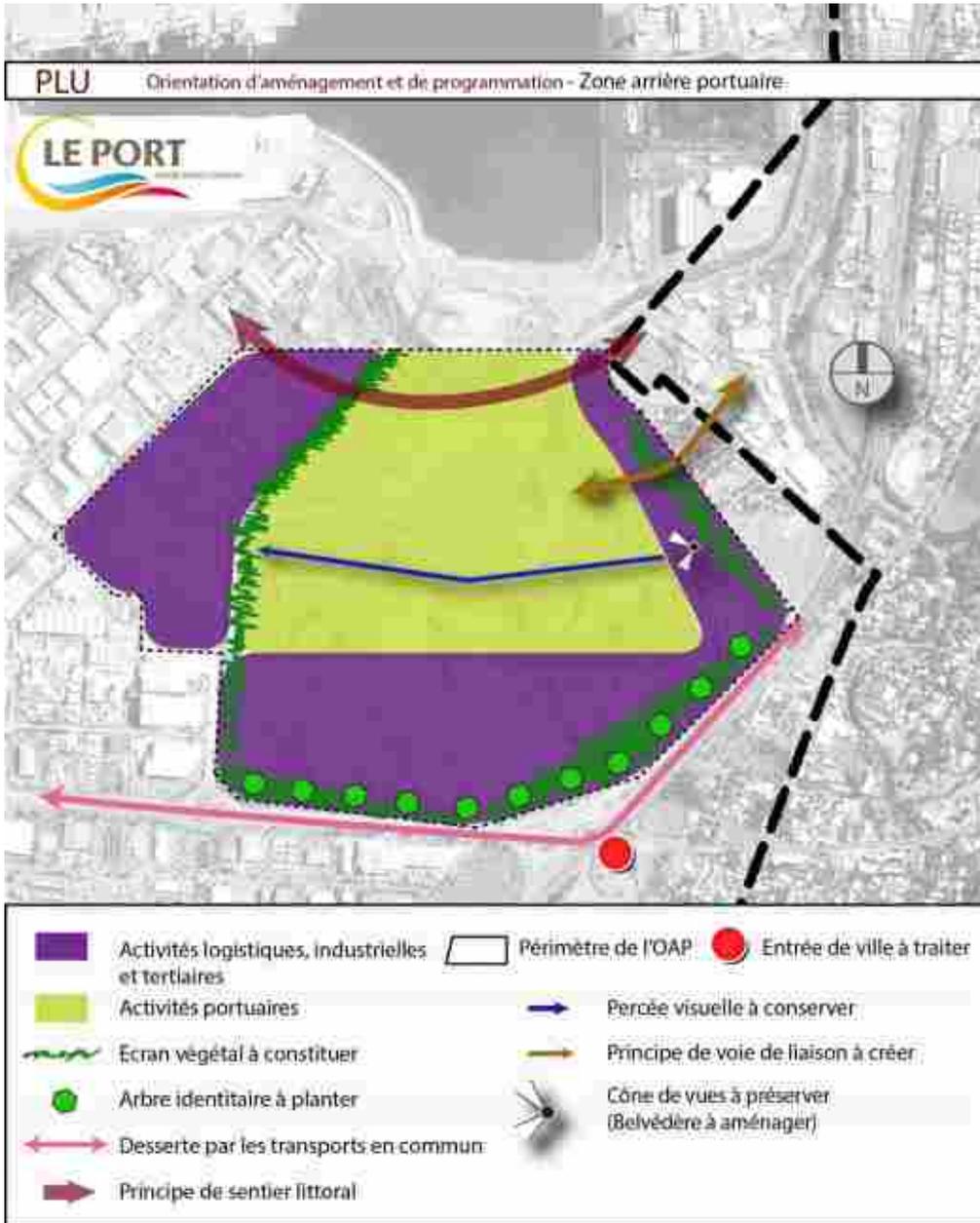
Le paysage urbano-portuaire offre un spectacle spécifique et très riche mêlant les éléments techniques liés aux fonctions portuaires, bassins et navires, à l'urbain.

La topographie de la Ville du Port permet de disposer de balcons naturels ou d'aménager des parcours surplombant ce spectacle (sentier littoral) unissant un port actif à sa ville.

Cette mise en scène pourra être également intégrée dès la conception des projets en prévoyant des toits terrasses ou en créant spécifiquement des belvédères en frange de la ZAP.

L'aménagement de la zone doit prendre en compte le principe de liaison permettant de desservir la ZAP tout en traversant les terrains du Département.

Une étude relative aux dispositions de l'article L.111-6 du code de l'urbanisme est actuellement en cours. Les conclusions de cette étude devront être prises en compte afin notamment de réduire l'exposition au bruit des populations, garantir l'intégration architecturales et paysagère des constructions et limiter les risques liés à la sécurité routière.



2.4 OAP4 Couronne Est de la Zone Arrière Portuaire

Cette zone située en entrée de ville est contigüe à la Zone Arrière Portuaire. Elle bénéficie d'un effet de vitrine.

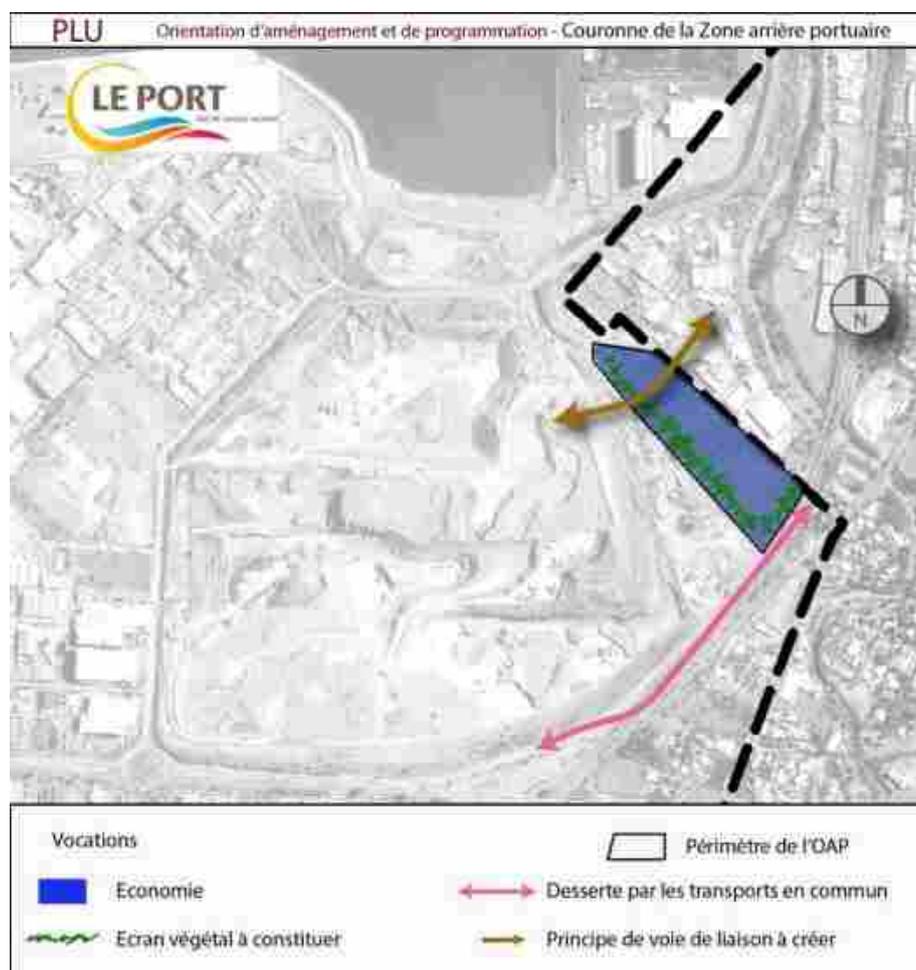
Les éléments de programme

Cette zone est destinée à accueillir des activités économiques.

Les principes de composition urbaine et paysagère

La mise en place d'écrans végétaux le long de la RN et de la Zone Arrière Portuaire doit être privilégiée.

L'aménagement de la zone doit favoriser le principe de liaison traversant les terrains du Département et desservant la ZAP. Une étude relative aux dispositions de l'article L.111-6 du code de l'urbanisme est actuellement en cours. Les conclusions de cette étude devront être prises en compte afin notamment de réduire l'exposition au bruit des populations, garantir l'intégration architecturales et paysagère des constructions et limiter les risques liés à la sécurité routière.



2.5 OAP5 Ravine à Marquet

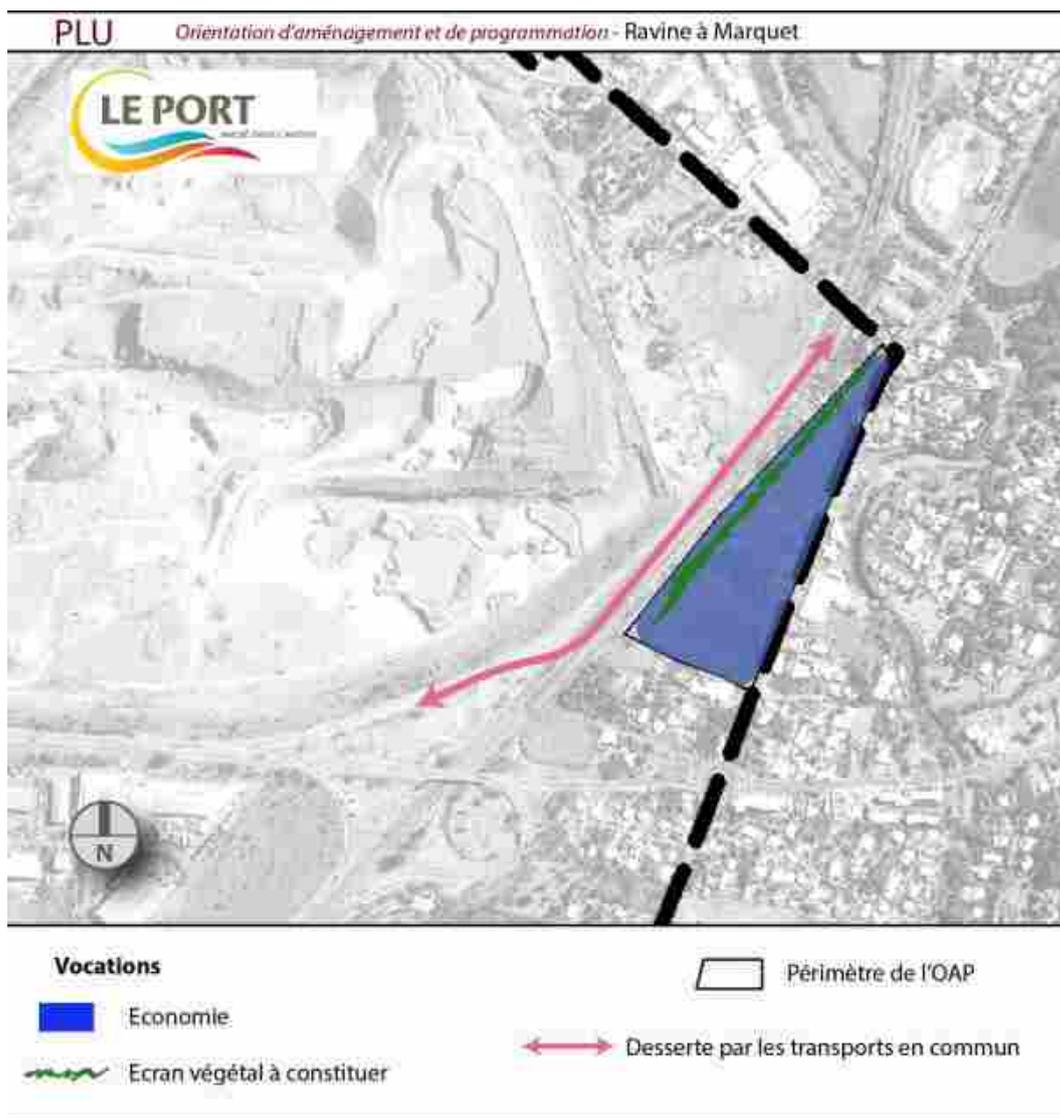
Cette zone située en entrée de ville est contigüe à la Zone Arrière Portuaire. Elle bénéficie d'un effet de vitrine.

Les éléments de programme

Cette zone est destinée à accueillir des activités économiques pour répondre au besoin de développement par la constitution d'une continuité urbaine, compatible et cohérente avec le développement actuel en limite Est du territoire de la commune limitrophe.

Les principes de raccordement aux réseaux

Dans l'attente du raccordement au réseau collectif d'assainissement, les constructions peuvent être desservies par un assainissement semi-collectif, conforme à la réglementation en vigueur. Ce dispositif doit être conçu de façon à pouvoir être mis hors circuit et la construction directement raccordée au réseau collectif d'assainissement, une fois celui-ci réalisé.



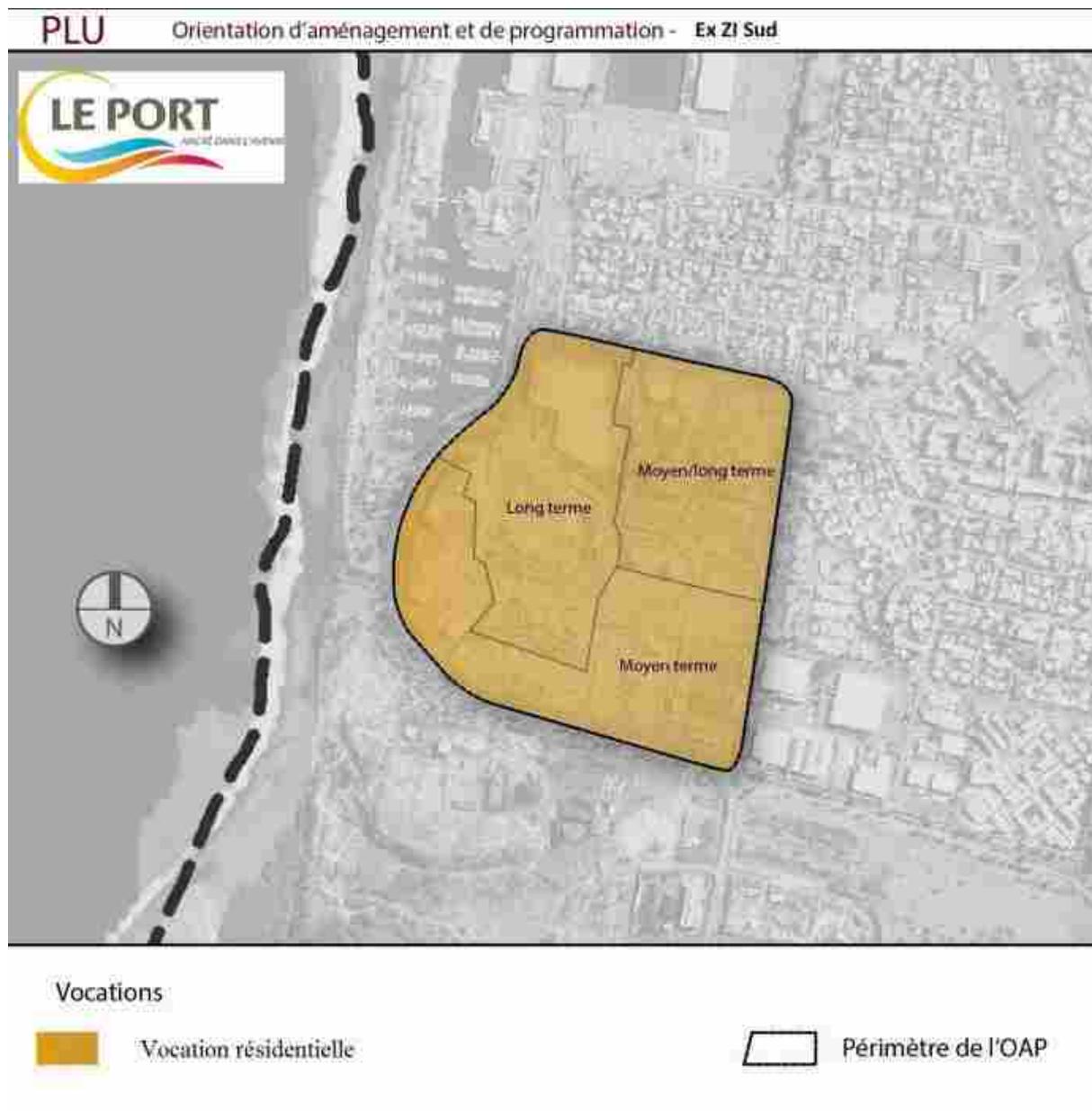
2.6 OAP6 Ex ZI Sud

Cette zone concerne le site de l'ancienne Zone Industrielle Sud.

Les éléments de programme

Cette zone est destinée à accueillir une opération à vocation résidentielle. Son aménagement ne pourra intervenir qu'après le démantèlement de la centrale, la dépollution du site effectuée et l'échéance des baux liant la commune de Le Port et les entreprises du secteur.

Il convient de respecter l'échéancier prévisionnel d'aménagement prenant en compte l'ensemble de ces éléments.



III. OAP des secteurs d'aménagement

3.1 OAP7 Portes de l'Océan

L'objet du projet repose sur trois principes fondateurs :

- La reconquête de la façade maritime de la ville, qui en est son identité,
- La création d'un lieu attractif, lien entre l'océan et la ville, présentant une diversité de fonction et proposant ainsi une extension de la ville vers la mer,
- L'ouverture de la ville sur son port et son patrimoine industrialo-portuaire (Terminal sucrier, Hangars, Grandes Maisons.....).

Les éléments de programme

L'opération « Portes de l'Océan » pourra développer entre 40 000 et 60 000 m² de surface de plancher afin de valoriser le site.

La stratégie programmatique devra permettre de répondre au souhait premier de la commune de renouveler l'image de la ville du Port à travers notamment une opération d'amorçage très volontaire et symbolique, qui constituera l'ancrage et l'image de l'opération.

Cette opération devra favoriser une certaine mixité fonctionnelle, entre activités tertiaires, habitat, commerces et services.

La mixité fonctionnelle et sociale

Activité tertiaire

Seuil programmatique : supérieur ou égal à 10 000 m² de surface de plancher

L'offre de bureaux doit être en cohérence avec les activités économiques du port. Il convient également d'articuler cette offre avec l'Hôtel de Ville, présent à proximité du site, pour constituer le futur pôle tertiaire et administratif de la commune.

L'implantation d'un bâtiment emblématique dédié au produit « bureaux urbains » est nécessaire. Cet édifice devra également comporter une offre d'accompagnement (commerces, restaurants, salle de sports, crèche privée, etc.).

Habitat

Seuil programmatique : supérieur ou égal à 350 logements

Le programme de logement est constitué de logements libres privés en accession et en locatif et de logements intermédiaires.

L'offre en logement intermédiaire ne devra pas dépasser 30% de l'ensemble de ce programme de logements.

Densité minimale de 50 logements/hectare

Commerces et services

Seuil programmatique : supérieur ou égal à 6 000 m² de surface de plancher

Le potentiel commercial du site doit être valorisé avec notamment :

- L'implantation de commerces et d'activités,
- La création d'une offre de restauration privilégiant notamment le bâtiment emblématique dédié au produit « bureaux urbains ».

Equipements de loisirs, tourisme et plaisance

Les équipements de loisirs, tourisme et plaisance doivent être développés sur le secteur. En outre, il convient de faciliter l'implantation d'une offre hôtelière en lien avec l'activité maritime du port.

Bâtiments conservés

Le projet doit conserver et mettre en valeur les Villas inscrites à l'inventaire des Monuments Historiques (Villas des Ingénieurs). Ces édifices peuvent accueillir des activités de loisirs, culturelles, de restauration, etc.

La qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère

Le projet doit favoriser une densification significative du site tout en tenant compte de la trame urbaine du centre-ville historique du Port et respecter les percées visuelles et les cônes de vue sur le port.

Implantation des constructions

La trame bâtie du projet doit conserver les percées perpendiculaires à la rue Evariste de Parny. Elle doit notamment assurer la continuité des rues Alexandre de Lasserre, François de Mahy, Leconte de Lisle, Roland Garros, Dupleix et de Marseille.

Il convient d'implanter des bâtiments de manière à respecter les porosités visuelles depuis l'avenue de la commune de Paris (rues de la trame Filloz). Les constructions doivent être implantées de façon à offrir le plus grand nombre de vues sur le port.

Des jardins sont aménagés entre les lames de logements et apportent de la qualité à ces derniers. Les principes de ventilation naturelle doivent être valorisés.

Hauteur des constructions

A l'échelle du quartier, les hauteurs et les densités du bâti seront modulables afin d'éviter les ruptures d'échelle pour offrir une forme urbaine cohérente.

La hauteur des constructions n'est pas réglementée, mais il convient de tenir compte de l'environnement immédiat du site. Le projet doit ainsi avoir le moins d'impact possible sur la façade urbaine de la rue Evariste de Parny et Ambroise Croizat, à savoir proposer un épannelage en cohérence avec :

- pour l'extrémité nord du périmètre, les bâtiments remarquables notamment le silo à sucre,
- pour l'extrémité sud du périmètre, le tissu urbain existant et notamment la limite avec la RHI « Epuisement ».

En dehors de ces extrémités, des hauteurs importantes et des signaux architecturaux pourront venir rythmer la composition urbaine. Le projet doit en outre proposer des volumes variés favorisant les ouvertures visuelles sur le port.

Traitement architectural et végétal du projet

Le projet doit tenir compte de deux types de vue :

- Celles depuis la ville,
- Celles depuis la mer.

Les bâtiments devront composer avec le grand paysage tant dans la volumétrie, la forme, les couleurs et matériaux afin de laisser les vues sur les plans singuliers : vue vers le cirque de Mafate et Piton des neiges (entaille de la rivière des galets), vue vers massif de la montagne et les hauts de La Possession.

La conception de ce nouveau quartier dans son aménagement et son architecture devra également tenir compte de l'histoire portuaire et industrielle du site tout en intégrant les mutations en cours (port de plaisance) et les aspirations légitimes des habitants à retrouver un accès vers ces nouveaux aménagements.

Le site recèle des essences et sujets remarquables. Ces sujets sont repérés et devront être conservés et protégés dans le cadre de la réalisation des différents projets immobiliers.

Par ailleurs, Il convient de valoriser une présence forte du végétal pour rendre les espaces attractifs et viables au regard du climat ensoleillé de la commune. Il est recommandé d'implanter des végétaux adaptés au littoral avec des besoins en eau limités.

Traitement environnemental et prévention des risques

La proximité du quartier avec la façade maritime implique que le projet tienne compte des risques naturels potentiels et avérés. Il s'agit notamment de veiller à la lutte contre le recul du trait de côte.

Architecture bioclimatique et tropicale

Un effort particulier devra être entrepris concernant le confort urbain sur le plan climatique, il conviendra de privilégier une approche bioclimatique des aménagements et des constructions en étant attentif à l'aéraulique urbaine, à la protection solaire des bâtiments et leur ventilation naturelle et à la végétalisation de l'ensemble des espaces libres.

La desserte des terrains par les voies et réseaux

La rue Evariste de Parny constitue l'axe privilégié des circulations. Elle permet l'accès aux parcs de stationnements privés des immeubles.

Accessibilité générale

Les rues Evariste de Parny et Amiral Bosse constituent les seuls moyens de circulation dans le quartier. Les accès aux parcs de stationnements privés des immeubles pourront être situés dans les venelles séparatives de chaque îlot.

Déplacements internes

Il convient de maintenir des accès ouverts (cheminement piéton à minima) au public au bord de la mer et au droit des Villas inscrites à l'inventaire des Monuments Historiques dans le prolongement de la trame viaire existante comme indiqué dans le schéma.

Circulations douces

L'objectif est de tendre vers un apaisement des modes de circulations et donc dans une logique de transition vers des circulations piétonnes. Ces circulations sont favorisées par un maillage complet au sein du périmètre opérationnel, comprenant :

- Une promenade haute qui longe la ville dans le prolongement et le traitement apaisé de la rue Amiral Bosse ;
- Une promenade basse qui longe le bassin dans le prolongement et le traitement apaisé de la rue Amiral Bosse ;
- Ces deux promenades sont connectées entres-elles ;
- Des transparences visuelles et piétonnes entre rue Evariste de Parny et le port.

Des études permettant de définir l'impact du report du trafic routier transitant tous les jours par la rue Amiral Bosse sur les autres axes de la commune seront menées en concertation avec le Grand Port Maritime De La Réunion et les principaux usagers, préalablement à toute évolution de cette voie.

Réseaux

Le renforcement des réseaux est à prévoir au fur et à mesure des projets d'aménagements de même que la requalification urbaine de la rue Evariste de Parny, Amiral Bosse

Réseau eau potable : En fonction de la hauteur des bâtiments à venir, des surpresseurs et des compteurs généraux pour chaque bâtiment seront nécessaires.

Réseau eaux usées : nouveau réseau complémentaire à créer.

Les besoins en matière de stationnement

Les modalités de stationnement doivent permettre une circulation satisfaisante des véhicules répondant aux exigences de sécurité, de fonctionnalité, de praticabilité, et de confort. Ils doivent prendre en compte les exigences réglementaires en matière de stationnement des personnes à mobilité réduite et des stationnements des véhicules électriques et hybrides (cf. code de la construction et de l'habitat).

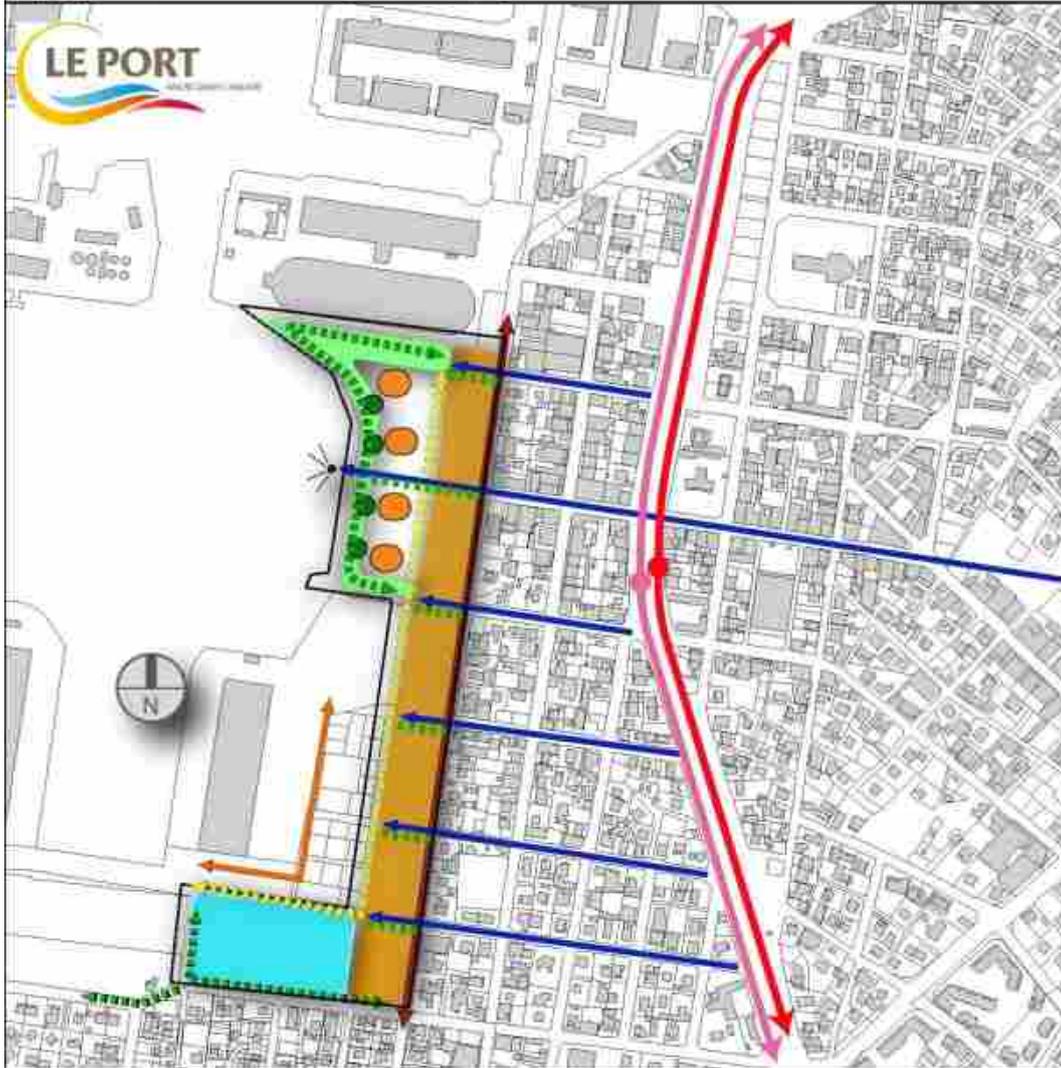
Chaque îlot doit assurer le stationnement généré par ses propres besoins (Stationnement véhicules particuliers, deux-roues, livraisons). Il est néanmoins possible de mutualiser l'offre de stationnement de plusieurs îlots - parking en infrastructure. Les stationnements doivent obligatoirement être implantés dans l'emprise des bâtiments.

La desserte par les transports en commun

Le secteur est desservi par le réseau TC intercommunal « Kar Ouest » depuis l'avenue de la Commune de Paris. Un projet d'itinéraire Tram Ouest est à l'étude avec une option arrêt Mairie Centrale.

Echéancier

Il n'est pas préconisé d'échéancier programmatique. Toutefois, en aucun cas le projet peut démarrer par une opération de logements.



Vocations

- Mixité fonctionnelle (habitat, commerces, services, bureaux, équipements)
- Vocation de tourisme, plaisance et loisirs à privilégier
- Esplanade / promenade / espace public planté
- Périmètre de l'OAP

Mobilité

- Restructuration de la voie urbaine, «ligne de force» du TCSP de l'Eco-Cité
- Circulation routière de service de la darse, accès réglementé
- Circulation piétonne et cycle
- Traitement apaisé de la rue Amiral Bosse
- Desserte par les transports en commun

Patrimoine

- Villa à valoriser
- Arbre remarquable à préserver
- Cône de vues vers la façade maritime à intégrer
- Percée visuelle à conserver

IV. OAP thématique

4.1 OAP8 Fil Vert

L'OAP paysagère « Fil Vert » répond au souhait de la commune du Port de protéger la qualité paysagère, de mettre en valeur le patrimoine végétal existant et de renforcer l'identité verte de la ville.

Les prescriptions générales de cet OAP s'appliquent à tout projet dont le terrain d'assiette est situé dans le périmètre Fil vert. L'arrivée de nouveaux programmes de construction est l'occasion de contribuer à cet effort. Il s'agira de préserver une proportion importante d'espaces libres plantés ou paysagers.

Les interfaces Ville/Nature, Ville/Agriculture, Espace bâti et Entrée de Ville font l'objet de prescriptions spécifiques annexées au règlement du PLU et auxquelles il convient de se référer.

Préserver et valoriser l'écrin Paysager et la richesse écologique

Objectifs généraux :

- Préserver les vues sur le grand paysage depuis la ville.
- Préserver et valoriser les îlots de biodiversité et les continuités écologiques.

A. LE GRAND PAYSAGE PERÇU

Dans les projets d'aménagement à venir, il est important de contribuer à la préservation du lien visuel qui existe entre ces grands paysages et la ville.

Les moyens d'atteindre les objectifs

- **Valoriser les vues sur les espaces paysagers** et sur les grands paysages (lorsque c'est possible) dès la conception,
- **Valoriser les vues depuis les propriétés voisines** vers les espaces verts du projet à réaliser,
- **Améliorer les vues depuis l'espace public**, vers les espaces verts du projet à réaliser grâce à l'aménagement de cônes de vue,
- **Traiter les limites** de manière qualitative (voir chapitre sur les clôtures).

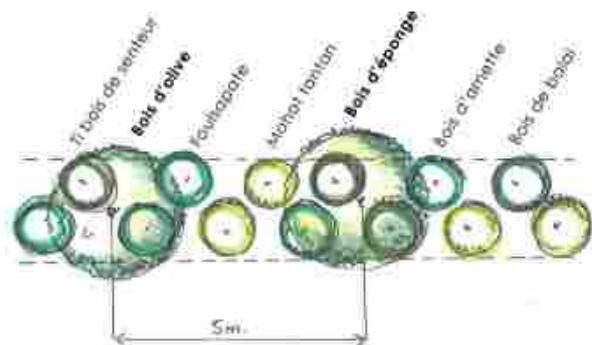
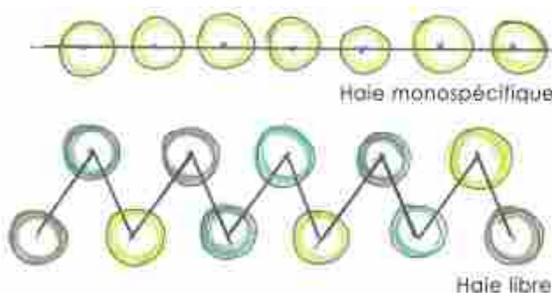
B. BIODIVERSITE RENFORCEE

Renforcer la biodiversité dans ces espaces, en ville ou en limite de la ville, permet d'enrichir le paysage proche et lointain, d'un point de vue écologique et vis-à-vis du paysage vécu.

Les moyens d'atteindre les objectifs

- **Préserver la végétation existante** sur le site avant l'opération et prendre toutes les mesures nécessaires pour protéger le patrimoine végétal en phase chantier.

- **Aménager un maximum d'espaces vert** en pleine terre.
- **Planter des arbres chaque fois que cela est possible** en suivant une palette végétale préconisée en fonction de la situation géographique du projet.
- **Choisir des types d'essences appropriées** au site et au climat, dans les jardins comme en toiture terrasses végétalisées, suivant une palette végétale préconisée.
- **Diversifier au maximum les variétés d'arbres**, de palmiers et d'arbustes en favorisant les essences endémiques et indigènes.
- **Privilégier un fleurissement pérenne** (arbustes, vivaces, plutôt que des plantes annuelles ou bisannuelles).
- Lorsqu'un **retrait à l'alignement est prévu au PLU, planter cet espace** en attente d'un aménagement futur.
- **Préserver la continuité de la trame verte**, notamment du Fil Vert : noues, coulées vertes, espaces verts adjacents de parcelle à parcelle, alignement d'arbres...
- **Choisir des arbres au gabarit de l'espace** afin d'éviter notamment les coupes et tailles trop fréquentes.
- **Privilégier les haies en forme libre** avec de nombreuses variétés favorisant la biodiversité (avifaune, insectes) ; éviter les haies qui réclament une taille trop fréquente ou les haies monospécifiques.



C. LES ARBRES NOTABLES ET REMARQUABLES

La commune du Port possède en patrimoine arboré conséquent. Certains arbres ont aujourd'hui ou bien pourraient acquérir un fort intérêt paysager, patrimonial et écologique.

Ils participent fortement au confort thermique de l'ensemble de la ville. Ils ne bénéficient pas tous d'une identification officielle mais doivent être considérés un à un afin de les prendre en compte dans les projets d'aménagement et de respecter au mieux leur implantation.

Un aménagement peut s'adapter aux arbres mais l'inverse est impossible pour des arbres installés depuis des décennies.

Ils sont les témoins de l'histoire, de ceux qui les ont plantés et ils portent l'image verte de la ville du Port.

L'inventaire des arbres est à réaliser et pourrait s'enrichir continuellement par l'apport de données des usagers et habitants.

Les moyens d'atteindre les objectifs

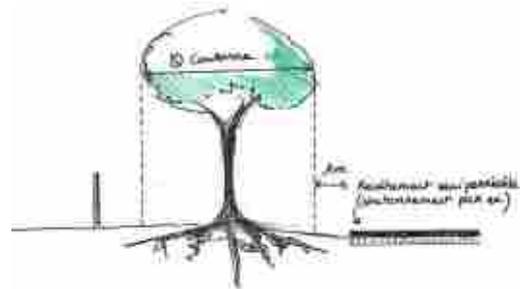
- **Identifier les arbres remarquables** du site (de par leur taille, leur port, leur emplacement, leur histoire, leur essence),
- **Adapter l'aménagement à l'arbre identifié** de manière à le conserver et lui autoriser l'espace qui lui est nécessaire pour s'épanouir,
- **L'entretenir sans lui infliger une taille trop réductrice** (ce qui porterait atteinte à son caractère remarquable),
- **Protéger l'arbre durant la phase chantier** en l'entourant d'un périmètre de sécurité suffisant (équivalant au diamètre de sa couronne + 1m ; voir schéma ci-contre)



Ficus benghalensis - Banian



Cereus peruvianus - Cierge du Pérou



D. ESPACES BOISES CLASSES

Le plan local d'urbanisme délimite les espaces boisés classés à conserver ou à créer.

Pour les communes littorales, la réglementation prescrit le classement en espaces boisés, au titre de l'article L. 113-1 du code de l'urbanisme, les parcs et ensembles boisés existants les plus significatifs de la commune ou du groupement de communes, après avis de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites.

Les terrains inscrits en espaces boisés classés qui sont délimités aux documents graphiques, sont régis par les dispositions des articles L.113-1 et suivants, et L. 121-27 et suivants du code de l'urbanisme.

En application de l'article L.174-2 du code forestier, le défrichement, l'exploitation et le pâturage sont interdits sur :

- Les pentes d'encaissement des cirques et le sommet de ces mêmes pentes, ainsi que les pitons et les mornes ;
- Les versants des rivières, bras ou ravines et de leurs affluents ;
- Les abords des sources ou des captages d'eau et des réservoirs d'eau naturels ;
- Les dunes littorales.

Une mise en valeur de ces espaces boisés classés devra être recherché.

▪ E. VEGETALISATION DES TOITS ET DES FAÇADES

Objectifs :

- Amélioration des conditions bioclimatiques de l'habitat.
- Rétention d'eau lors de fortes pluies.
- Intégration paysagère améliorée du bâti.
- Participation à l'amélioration de la biodiversité en ville.

Les moyens d'atteindre les objectifs

- **Concevoir la végétalisation du toit ou des façades dès la conception du bâti,**
- **Choisir des essences végétales adaptées** (voir palette végétale des toitures ou des façades préconisée)

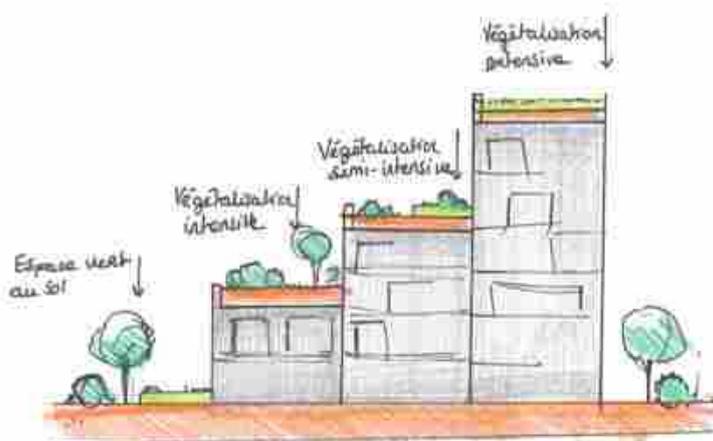
En façade :

Eviter les murs végétaux mais privilégier les lianes plantées en pleine terre et qui grimperaient le long de câbles en façade.

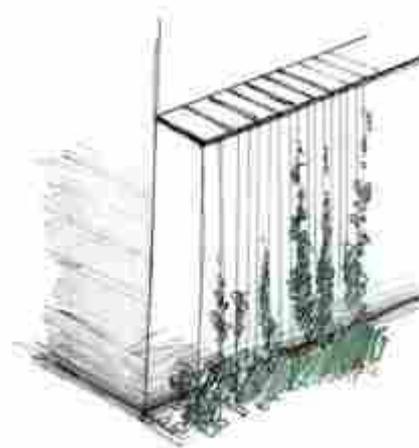
En toiture :

Il existe deux types de végétalisation des toits :

- Extensive : si l'on souhaite disposer d'une surface nécessitant peu de soins avec un substrat mince. Dans ce cas ce seront des espèces typiques des prairies sèches qui seront utilisées.
- Intensive : si l'on souhaite que la toiture fasse office de jardin. La végétation sera donc un peu plus contraignante.



Toiture



Façade

Qualité des espaces urbains de la ville verte

La végétalisation en ville peut être perçue comme un indicateur de l'importance que la ville accorde aux activités récréatives, au bien-être, à la beauté, à la durabilité et à la biodiversité.

Objectifs généraux :

- Accompagner l'effort de qualité dans le traitement des espaces publics,
- Conforter les itinéraires de découverte de la ville, le FIL VERT et le sentier littoral.

A. METTRE EN VALEUR LES ENTREES DE VILLE

L'objectif de travailler les entrées de ville impacte directement l'image de la ville. Il s'agira ainsi de :

- **Marquer les entrées sur la ville avec des Banians**, considérés comme un symbole végétal de la ville du Port,
- **Marquer les entrées sur la ville avec des œuvres d'art.**



Banians du rond point de la Glacière



Banians du rond point des danseuses



Banians près du Théâtre sous les arbres



B. CONFORTER LE FIL VERT

Le Fil Vert doit relier les espaces naturels et les espaces verts à travers la ville. Il est mis en place afin d'accompagner les cheminements, par un aménagement particulier et des plantations créant ainsi un vaste réseau écologique composé d'une palette végétale adaptée au milieu.

Les moyens d'atteindre les objectifs

- **Maintenir des transparences et perméabilités douces** depuis l'espace public vers les espaces verts,
- **Rendre confortables les cheminements doux** à travers la ville.

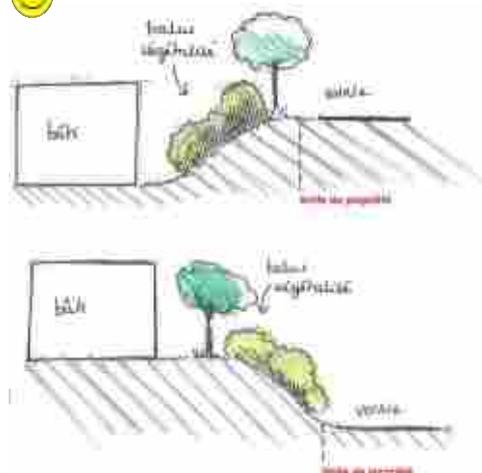


C. TRAITEMENT DES ESPACES VERTS EN BORDURE DE PARCELLE BATIE

De façon générale, tout végétal (arbre ou arbuste) de plus de 2 m de haut à la plantation ou ultérieurement doit être planté à plus de 2 m de la limite séparative des propriétés voisines (sauf exception : voir les orientations spécifiques).
Les végétaux de taille inférieure à 2 m doivent être plantés au minimum à 0,50m de la limite séparative.

Les moyens d'atteindre les objectifs

- **Prendre en compte la topographie,**
- **Concevoir une adaptation au sol** des bâtiments et des accès voiture au plus près du nivellement existant,
- **Éviter les raccordements brutaux aux franges** de la parcelle de type talus et privilégier une accessibilité facilitée aux bâtiments,
- **Accroître la part des espaces végétalisés** par une végétalisation généreuse des parcelles qui améliore tout à la fois le filtrage des vis à vis et l'esthétique du lieu,
- **Favoriser l'implantation de stationnement semi-enterré** sous l'emprise des constructions afin d'éviter les terrasses stériles à plus ou moins long terme (vérifier néanmoins avec les dispositions concernant le stationnement du règlement du PLU),
- **Favoriser dans le cadre des opérations de logements, une diversité d'appropriation des rez-de-chaussée**, en développant les jardins privatifs au côté des collectifs,
- **Adopter des types de revêtements perméables** : dalles alvéolées, dalles engazonnées, béton drainant, graviers,
- **Se reporter au Schéma Directeur des Espaces Publics** de la Ville du Port.



D. LES CLOTURES

Le traitement des limites et des interfaces appelle un triple objectif :

- mettre en avant la perméabilité visuelle,
- utiliser le végétal comme outil de perception,
- diminuer au maximum la limite public/privé.

Le traitement des clôtures nécessite un soin tout particulier, (styles, matériaux, essences végétales, hauteurs) d'autant plus que celles-ci constituent la partie visible, et souvent, la moins bien traitée d'un bâtiment.

Les différents types de clôtures et leurs accès associés sont référencés, décrits et détaillés en termes de principe formel, d'aspect et de finition dans le Schéma Directeur des clôtures (se référer également au règlement du PLU concernant les clôtures).

Les moyens d'atteindre les objectifs

- **Des clôtures plus transparentes sont à privilégier.** Les clôtures peuvent ne pas être marquées ou seront à dominante végétale,
- **Observer la nature des clôtures voisines** pour ne pas créer des chocs de style et participer à l'ambiance déjà existante,
- **Ne pas mélanger plus de 3 matériaux** pour garantir une meilleure harmonie,
- **Intégrer les coffrets et boîtes à lettres** dès la conception de la clôture,
- **Préférer une clôture semi transparente** composée d'un petit muret entre 0,60 et 1 m de haut surélevé d'un grillage rigide ou de lames de bois entre 0,80 et 1,20 m de haut (hauteur totale de la clôture de 1,80 m),
- **Doubler la clôture d'une haie végétale**, en préférant la haie libre.

Interdiction



- les lisses, panneaux et canisses en PVC,
- les formes complexes, les balustres, les détails inutiles,
- les assemblages de matériaux différents,
- les clôtures en béton avec lisses béton,
- les imitations de matériaux (fausse pierre, faux bois, fausse brique ...),
- les grillages tendus ou en panneaux rigides (avec poteaux métalliques ou béton) non végétalisés,
- les surélévations non harmonieuses en panneaux de bois,
- les claustras bois non végétalisées.

TYPES DE CLOTURE

Parcelle destinée aux activités industrielles ou commerciales :

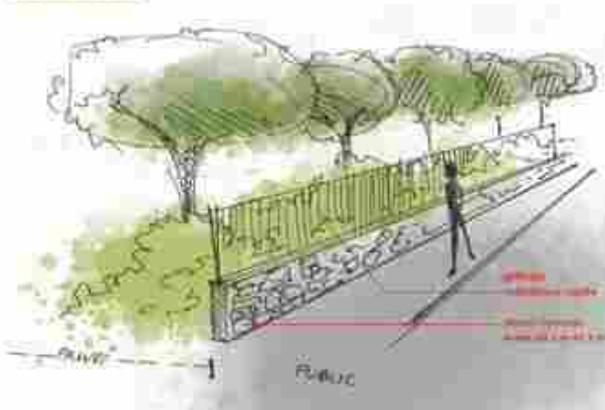
Clôture du côté de la rue

- Hauteur maximale : 2 m
- Matériaux :
 - La base de la clôture en mur moellon (hauteur max 0.60m), le mur doit respecter une transparence hydraulique.
 - Clôture transparente : grillagemétallique rigide de couleur noire ou verte.
- Ces grilles doivent respecter une transparence hydraulique, aéraulique et visuelle.
- La clôture doit être doublée d'une haie d'arbres et d'arbustes (à l'extérieur de la clôture dans l'idéal).
(Cf. schémas de principe 1 et 2)

Parcelle résidentielle :

- Hauteur maximale : 2 m.
- Matériaux :
 - La base de la clôture en mur moellon (hauteur comprise entre 0,6 et 1m)
 - Clôture transparente : grille rigide
 - Clôture en lames de bois verticales ou en goyavier
- La clôture doit être doublée d'une haie d'arbres et d'arbustes (Cf. schéma de principe 1)

Schema 1



Schema 2



photos issues du Catalogue des clôtures de la ville du Port-2004

BANDE VEGETALE PRECONISEE

En limite de parcelle destinées aux activités industrielles ou commerciales et avoisinant une zone N :

- Largeur de la bande végétale : 10 mètres minimum (à l'extérieur de la clôture dans l'idéal)
- Strates de végétation : arbres et arbustes (et plantes à massifs optionnelles)
- Densité de plantation des arbres : 1 unité tous les 5 m
- Densité de plantation des arbustes : 4 u/ m²

En limite de parcelle avoisinant une zone U ou AU et en limite de parcelle résidentielle:

- Largeur de la bande végétale : 5 mètres minimum (à l'extérieur de la clôture dans l'idéal)
- Strates de végétation : arbres et arbustes (et plantes à massifs optionnelles)
- Densité de plantation des arbres : 1 unité tous les 5 m
- Densité de plantation des arbustes : 4 u/ m²

En limite de parc boisé

- Largeur de la bande végétale : 5 mètres minimum.
- Strates de végétation : arbres et arbustes (et plantes à massifs optionnelles)
- Densité de plantation des arbres : 1 unité tous les 5 m
- Densité de plantation des arbustes : 4 u/ m²

TYPE DE REVETMENT PRECONISE

- Perméabilité sur une bande entre 7m et 12 m de large à partir de la limite parcellaire.
- Se référer aux préconisations générales concernant les revêtements perméables.

PALETTE VEGETALE PRECONISEE

• Arbres

Endémiques et indigènes

Foetidia mauritiana – Bois puant
Hibiscus boryanus – Fousapate marron
Polyscias cutispongia – Bois d'éponge
Ruizia cordata – Bois de senteur blanc
Thespesia populnea – Porcher
Polyscias cutispongia – Bois d'éponge
Terminalia bentzoë – Benjoin
Phyllanthus casticum – Bois de demoiselle

Exotiques

Artocarpus heterophyllus – Arbre à pain
Moringa oleifera – Bâton mourougue
Delonix regia – Flamboyant
Tamarindus indica – Tamarinier
Terminalia catappa – Badamier
Pongamia pinnata – Pongame
Ziziphus mauritiana – Jujube
Azadirachta indica – Neem
Borignonia – Bonnet d'évêque
Bauhinia variegata – Arbre à papillon
Cananga odorata – Ylang Ylang
Crescentia cujete – Calebassier
Hibiscus tiliaceus – Hibiscus de bord de mer
Mimusops conacea – Pomme jacquot
Inga laurina – Arbre à miel

• Palmiers

Endémiques et indigènes

Hyophorbe indica – Palmiste poison
Lantana lantarioides – Lantier

Exotiques

Dypsis lutescens – Palmier multipliant
Livistona sinensis – Faux latanier
Phoenix canariensis – Dattier des Canaries
Washingtonia robusta
Bismarckia nobilis – Palmier de Bismarck

• Arbrisseaux et arbuste

Endémiques et indigènes

Croton mauritiana – Ti bois de senteur
Clerodendrum heterophyllum – Bois de chenille
Gastonia cutispongia – Bois d'éponge
Olea lancea – Bois d'olives blanc
Olea europaea – Bois d'olive noir
Hibiscus boryanus – Fousapate marron
Heliotropium foertherianum – Veloutier
Pittosporum senecio – Bois de joli cœur
Agave salicifolia – Bois de rempart
Dodonaea viscosa – Bois d'arnette

Dombeya acutangula – Mahot tantan
Fernelia buxifolia – Bois de buis
Indigofera amoxylum – Bois de sable
Pandanus sylvestris – Petit vacoa
Phyllanthus casticum – Bois de demoiselle
Hibiscus columnaris – Mahot rempart
Abutilon exstipulare – Mauve
Pandanus sylvestris – Petit vacoa
Doratoxylon apetalum – Bois de gaulette
Pouzolzia laevigata – Bois de tension
Pennisetum acidula – Bois de matelot
Psidium dentata – Bois collant

Exotiques

Plumeria alba – Frangipanier à fleurs blanches
Plumeria rubra – Frangipanier à fleurs rouges
Brunfelsia hopeana – Franciscea
Godiaemum variegatum – Croton
Malvasviscus penduliflorus – Hibiscus piment
Pseuderanthemum caruthersii – Pseudéranthème
Pandanus utilis – Vacoa
Acalypha wilkesiana purpurea – Foulard rouge
Brunfelsia pauciflora – Franciscea
Callistemon citrinus – Callistemon
Plumbago bleu – Denteloir du Cap
Hibiscus tiliaceus – Moya

• Plantes à massifs

Endémiques et indigènes

Nephrolepis bisserata – Fougère rivière
Phymatosorus scolopendria – Fougère patte lézard
Psidium retusa – Saliette

Exotiques

Pentstemon lanceolata – Pentstemon
Rhoeo discolor – Sonde
Rosmarinus officinalis – Romarin
Vetiveria zizanioides – Vétiver
Ixora chinensis
Catharanthus roseus – Pervenche de Madagascar
Turnera angustifolia
Psidium dentata / retusa – Saliette
Russelia equisetiformis – Gouttes de sang

• Plantes succulentes

Endémiques et indigènes

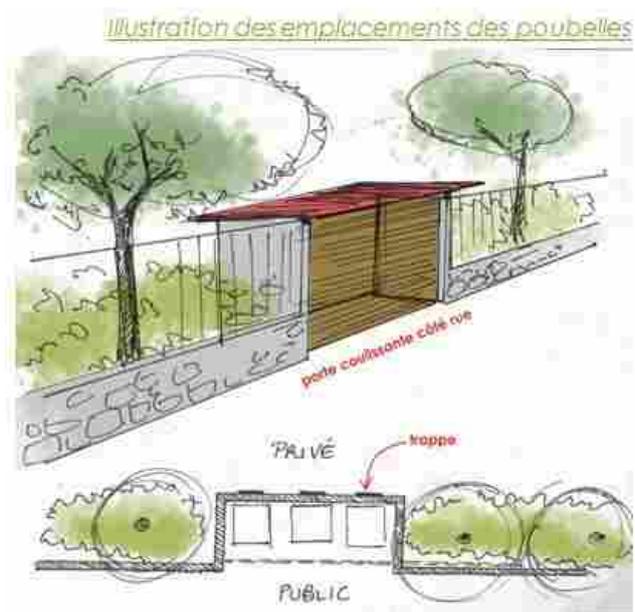
Lomatophyllum macrum – Mazambon marron

Exotiques

Aloe vera – Aloès
Sansevieria trifasciata – Langue de belle mère
Agave attenuata – Agave sans épines

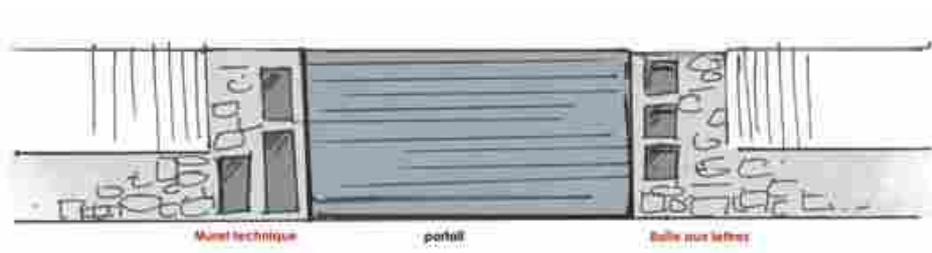
NB : Liste non-exhaustive

EMPLACEMENT DES POUBELLES



BOITE AUX LETTRES ET MURETS TECHNIQUES

Illustrations des boîtes aux lettres et muret technique





Clôtures que l'on souhaite voir



Massif planté devant la clôture du côté espace public



Muret en moellon de bauxite < 60 cm surplombé par une grille en fer forgé et doublée d'une haie vive

Muret < 60 cm surplombé par une grille en fer forgé et doublée d'une haie vive



Grillage rigide et large bande enherbée



Muret en moellon de bauxite < 60 cm surplombé d'un grillage rigide doublé d'une haie vive



Clôtures que l'on ne souhaite pas voir



Mur pospang ou béton > 60 cm ou d'une végétation



Aucun traitement du portail composé d'un grillage rigide



Clôture en tige et fiche végétale



Projet de PLU du Port - OAP "Fil vert"



Légende

Limites communales

▭ Limites communales

Trame verte

▨ Espaces à caractère naturel à préserver

Trame bleue

■ Connexions aquatiques

Modes doux

— Connexions piétonnes, Alignements

Transports en commun (TCSP)

■ Itinéraires privilégiés (PDU)

○ Entrées de ville

● EBC

0 500 1000 1500 2000 m

Réalisation Cyathea - Nov. 2017
Sources : Fond IGN ortho 2011
PDU TCO

