

COMMUNE DE BRIVE



VILLE DE BRIVE

Cité gaillarde

PLAN LOCAL D'URBANISME MODIFICATION N°2

5 - Orientations d'Aménagement



Délibération d'approbation du Plan Local d'Urbanisme: 16.12.2011
Arrêté n°2016/352 prescrivant la modification simplifiée n°2 : 4.02.2016
Délibération d'approbation de la modification simplifiée n°2 : 18.05.2016
Arrêté n°2024/5395 prescrivant la modification n°2 : 20.09.2024
Délibération d'approbation de la modification n°2 : 02.04.2025

Mairie de Brive-la-Gaillarde - Place Jean Charbonnel
B.P. 80433 - 19312 BRIVE Cedex
Direction Générale Adjointe
Aménagement, Développement Durable et Services Techniques Ville/Agglo

| | |
|---|----------|
| Préambule : portée du document..... | 3 |
| D Article L.151-6 et 151-7 du Code de l'Urbanisme | 3 |
| D Article L.152-1 du Code de l'Urbanisme | 3 |
| D Article L.101-2 du Code de l'Urbanisme | 3 |
| D Opposabilité du présent document | 3 |
| | |
| Orientations d'aménagement : Zones AU, AUv, AUz, 2AU | 4 |
| D Secteur du Vialmur..... | 4 |
| D Secteur Chez Blanc | 5 |
| D Secteur Avenue du Printemps | 6 |
| D Secteur Rue Georges Lajoinie..... | 7 |
| D Secteur La Pigeonnie – Bel Air | 8 |
| D Secteur Fadat..... | 9 |
| D Secteur Laporte – secteur Valette | 10 |
| D Secteur Lacambe | 11 |
| D Secteur Puybaret | 12 |
| D Secteur Galop | 13 |
| D Secteur Sud Centre-Ville | 14 à 16 |
| D Secteur ZAC Brive-Laroche | 17 |

PREAMBULE : PORTEE DU DOCUMENT

D Article L.151-6 et L.151-7 du Code de l'Urbanisme

« Les orientations d'aménagement et de programmation comprennent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements.

En l'absence de schéma de cohérence territoriale, les orientations d'aménagement et de programmation d'un plan local d'urbanisme élaboré par un établissement public de coopération intercommunale comprennent les dispositions relatives à l'équipement commercial et artisanal mentionnées aux articles L. 141-16 et L. 141-17. »

« Les orientations d'aménagement et de programmation peuvent notamment :

- 1° Définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, notamment les continuités écologiques, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune ;
- 2° Favoriser la mixité fonctionnelle en prévoyant qu'en cas de réalisation d'opérations d'aménagement, de construction ou de réhabilitation un pourcentage de ces opérations est destiné à la réalisation de commerces ;
- 3° Comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants ;
- 4° Porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager ;
- 5° Prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics ;
- 6° Adapter la délimitation des périmètres, en fonction de la qualité de la desserte, où s'applique le plafonnement à proximité des transports prévu aux articles L. 151-35 et L. 151-36. »

D Article L.152-1 du Code de l'Urbanisme

« L'exécution par toute personne publique ou privée de tous travaux, constructions, aménagements, plantations, affouillements ou exhaussements des sols, et ouverture d'installations classées appartenant aux catégories déterminées dans le plan sont conformes au règlement et à ses documents graphiques.

Ces travaux ou opérations sont, en outre, compatibles, lorsqu'elles existent, avec les orientations d'aménagement et de programmation. »

D Article L.101-2 du Code de l'Urbanisme

Dans le respect des objectifs du développement durable, l'action des collectivités publiques en matière d'urbanisme vise à atteindre les grands principes d'équilibre, de diversité et de respect de l'environnement, dans le cadre de l'élaboration de leur Plan Local d'Urbanisme notamment à déterminer les conditions permettant d'assurer l'équilibre entre les espaces urbains, naturels et agricoles.

Le Plan Local d'Urbanisme de Brive en phasant l'ouverture à l'urbanisation (zone AU en particulier) veille à maîtriser le développement urbain et à garantir une adéquation entre la croissance démographique, les besoins à satisfaire et la capacité d'accueil des équipements existants et programmés.

D Opposabilité du présent document

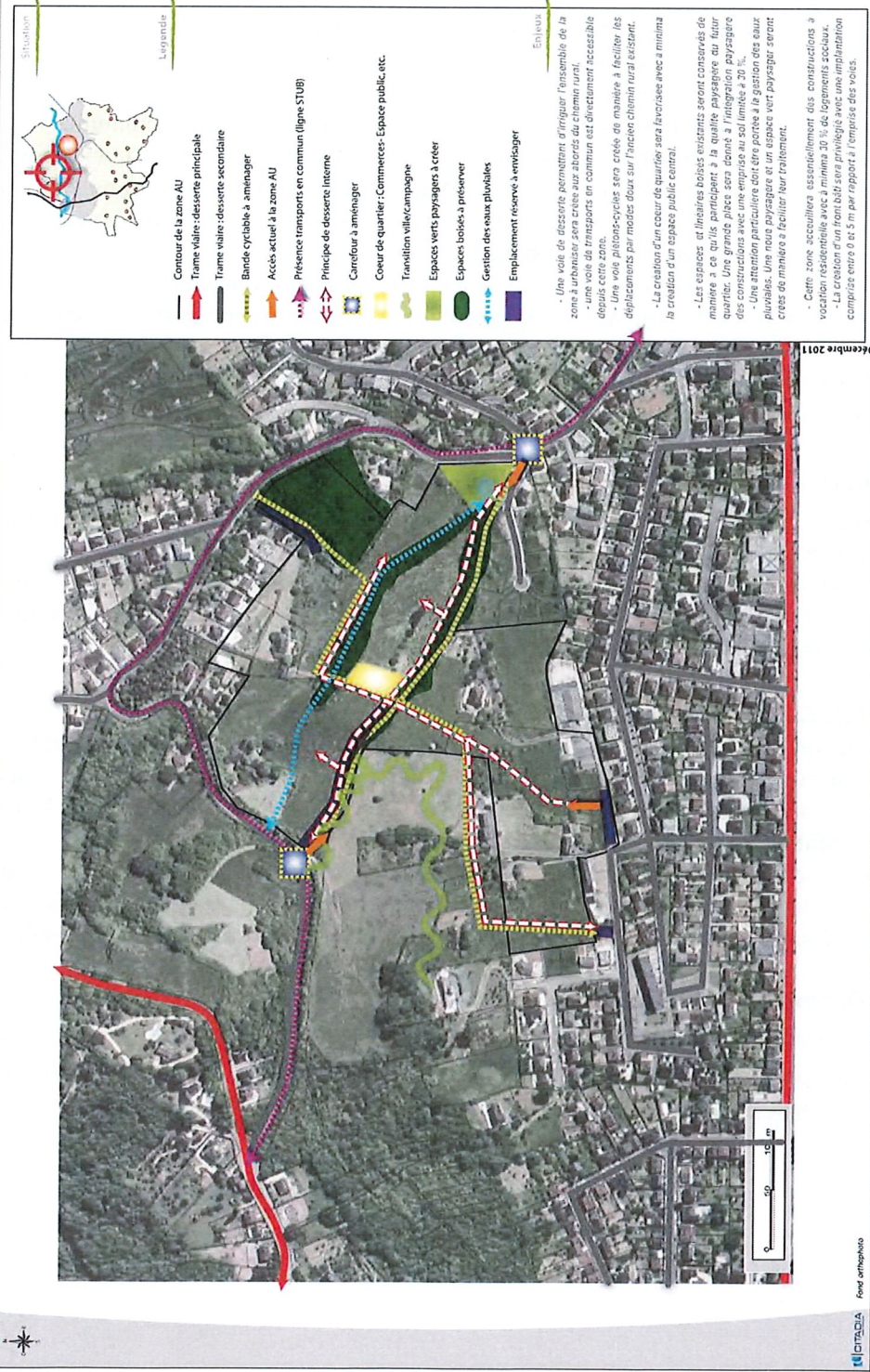
Les orientations à caractère opposable visent à orienter le développement des zones à urbaniser ouvertes (AU). Les principes d'aménagement et d'insertion doivent être respectés même si des adaptations mineures sont possibles dans le cadre de la traduction opérationnelle du projet.

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT : ZONES AU, AUV, 2AU

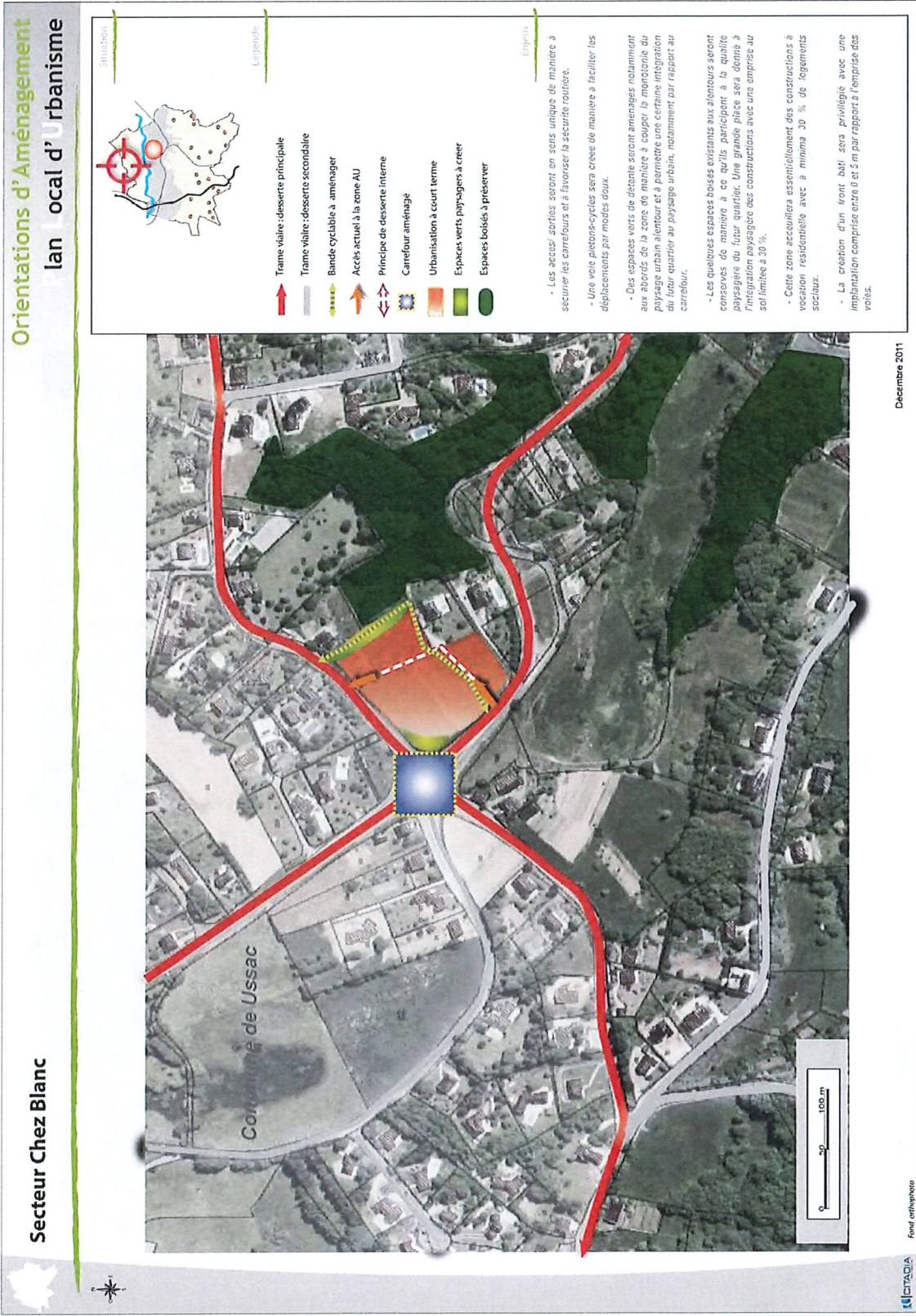
D Secteur du Vialmur

Secteur Vialmur

Orientations d'Aménagement local d'Urbanisme



D Secteur Chez Blanc

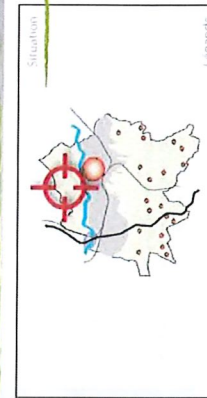
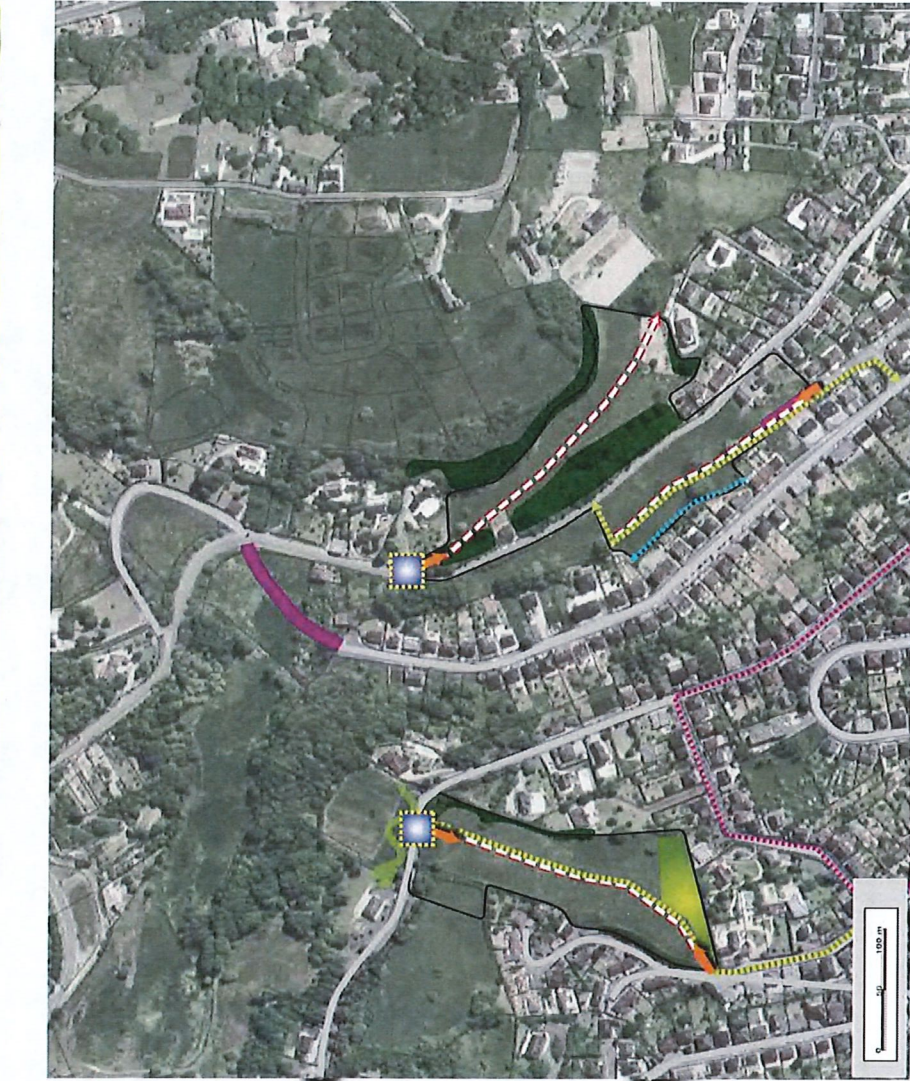


Decembre 2011

UTADIA
Fond orthophoto

D Secteur Avenue du Printemps

Orientations d'Aménagement
Plan local d'Urbanisme

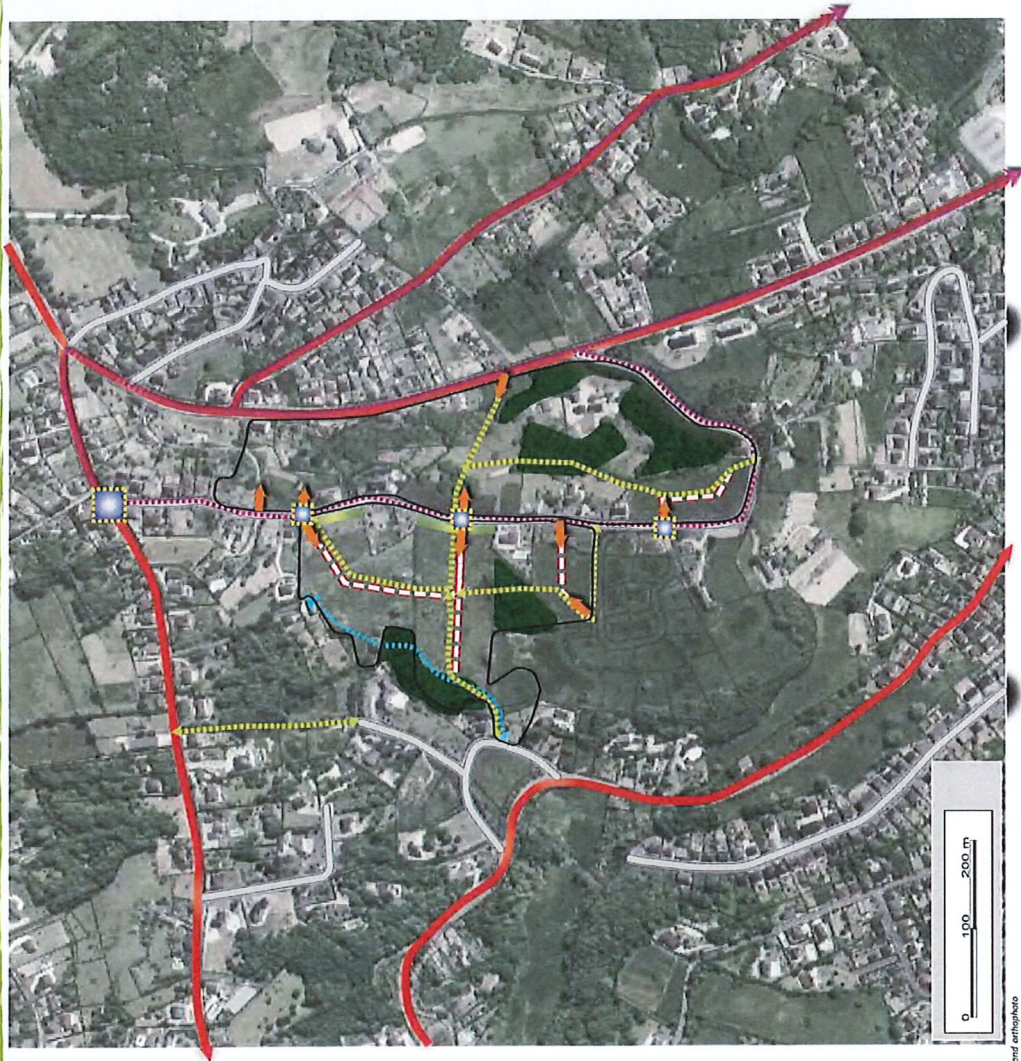


- Légende**
- Trame viaire desserte principale
 - Trame viaire desserte secondaire
 - Bande cyclable à aménager
 - Accès à la zone AU
 - Présence de transports en commun (ligne STUB)
 - Principe de desserte interne
 - Carrefour à aménager
 - Transition ville/campagne
 - Espaces verts paysagers à créer
 - Espaces boisés à préserver
 - Gestion des eaux pluviales
 - Emplacement réservé à envisager

- Exemples**
- Les axes et carrefours seront aménagés de manière à favoriser la sécurité routière. Sur la zone la plus à l'Est, la zone à 30 km/h devra être prolongée de manière à sécuriser la zone.
 - Une voie de transport en commun est présente à proximité et facilement accessible depuis ces zones (environ 100 à 200 m).
 - Une voie piéton-cyclable sera créée de manière à faciliter les déplacements et relier les secteurs urbanisables aux lignes de transports en commun.
 - Des espaces verts de détente seront aménagés de manière à couper la monotonie du paysage urbain alentour.
 - Les espaces et linéaires boisés existants seront conservés de manière à ce qu'ils participent à la qualité paysagère du futur quartier. Une grande place sera donnée à l'intégration paysagère des constructions avec une emprise au sol limitée à 30 %.
 - Cette zone accueillera essentiellement des constructions à vocation résidentielle avec à minima 30 % de logements sociaux.
 - La création d'un front bâti sera privilégiée avec une implantation comprise entre 0 et 5 m par rapport à l'emprise des voies.

D Secteur Rue Georges Lajoinie

Orientations d'Aménagement
Plan local d'Urbanisme



Situation

Légende

- Trame viaire : desserte principale
- Trame viaire : desserte secondaire
- Bande cyclable à aménager
- Accès à la zone AU
- Présence de transports en commun (ligne STUB)
- Principe de desserte interne
- Carrefour à aménager
- Espaces verts paysagers à créer
- Espaces boisés à préserver
- Gestion des eaux pluviales

Exemples

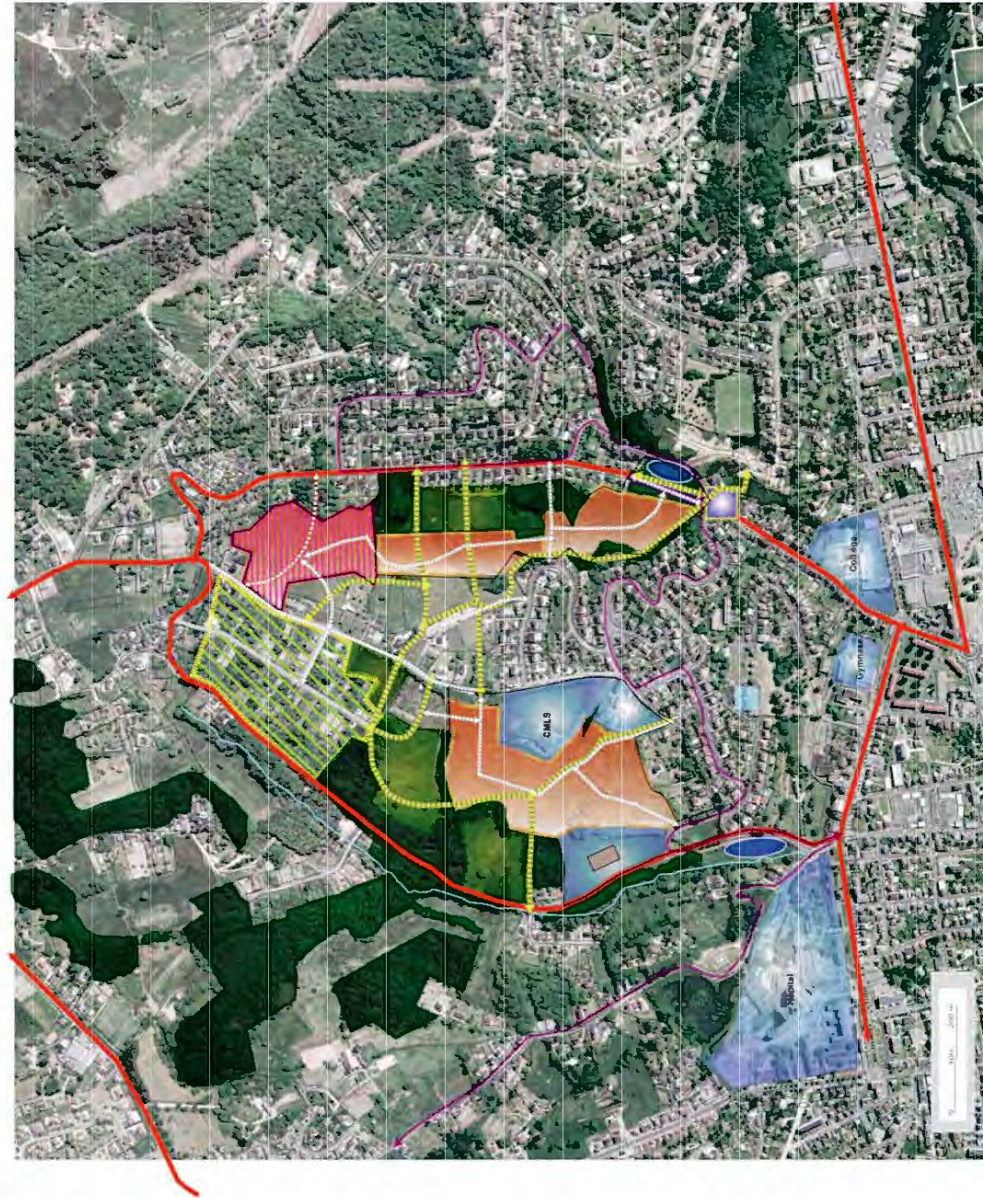
- Une attention particulière sera portée au sens de circulation à l'intérieur de la zone à aménager. Des carrefours seront aménagés de manière à sécuriser la zone et à fluidifier le trafic.
- Une voie de transport en commun passe sur l'Avenue Georges Lajoinie et est facilement accessible depuis la zone à urbaniser.
- Une voie piétons-cyclistes sera créée à l'intérieur de l'opération.
- Les espaces et linéaires boisés existants majeurs seront conservés de manière à ce qu'ils participent à la qualité paysagère du futur quartier. Une grande place sera donnée à l'intégration paysagère des constructions avec une emprise au sol limitée à 30 %.
- Cette zone accueillera essentiellement des constructions à vocation résidentielle avec à minima 30 % de logements sociaux.
- L'implantation de la façade des constructions devra être comprise entre 0 et 5 m par rapport à l'emprise des voies de manière à rechercher une certaine accroche à l'espace public.

Décembre 2011

D Secteur La Pigeonnie - Bel Air

Secteur La Pigeonnie - Bel Air

Orientations d'Aménagement et de Programmation
Plan local d'urbanisme

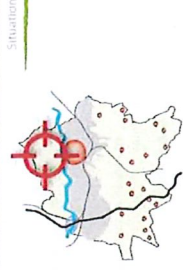


- Formes urbaines**
- Pôle d'équipement
 - Affirmation de la trame viaire principale (STUB)
 - Présence de transports en commun
 - Aménagement de liaisons de desserte
 - Loisissement - jardins
 - Préservation des logements structurants
 - Création d'espaces verts paysagers ou maintien d'espaces libres
 - Urbanisme à long terme
 - Remplacement du réseau des liaisons douces
 - Extensions résidentielles
 - Gestion des eaux pluviales
 - Carrefour à aménager
 - Emplacement réservé à envisager
- Environnement**
- Les accés et carrefours seront aménagés de manière à favoriser la sécurité routière
 - Une voie de transport en commun est présente à proximité et facilement accessible. Avenue de Migoule à l'Est et au Sud de la zone de Bel Air (Rue Jean Fillet, Rue Antoine de Jussieu)
 - Une voie piétons-cycles sera créée de manière à faciliter les déplacements et relier les secteurs urbanisables aux lignes de transports en commun et aux équipements les plus proches
 - Des espaces verts de qualité seront aménagés de manière à couper la monotonie du paysage urbain alentour
 - Les espaces et linéaires boisés existants seront conservés de manière à ce qu'ils participent à la qualité paysagère du futur quartier. Une grande place sera dédiée à l'intégration paysagère des constructions avec une emprise au sol limitée à 20 %.
 - Cette zone accueillera essentiellement des constructions à vocation résidentielle avec a minima 30 % de logements sociaux.
 - La création d'un front bâti sera privilégiée avec une implantation comprise entre 0 et 3 m par rapport à l'emprise des voies

D Secteur Fadat

Orientations d'Aménagement
Plan local d'Urbanisme

Secteur Fadat



Situation

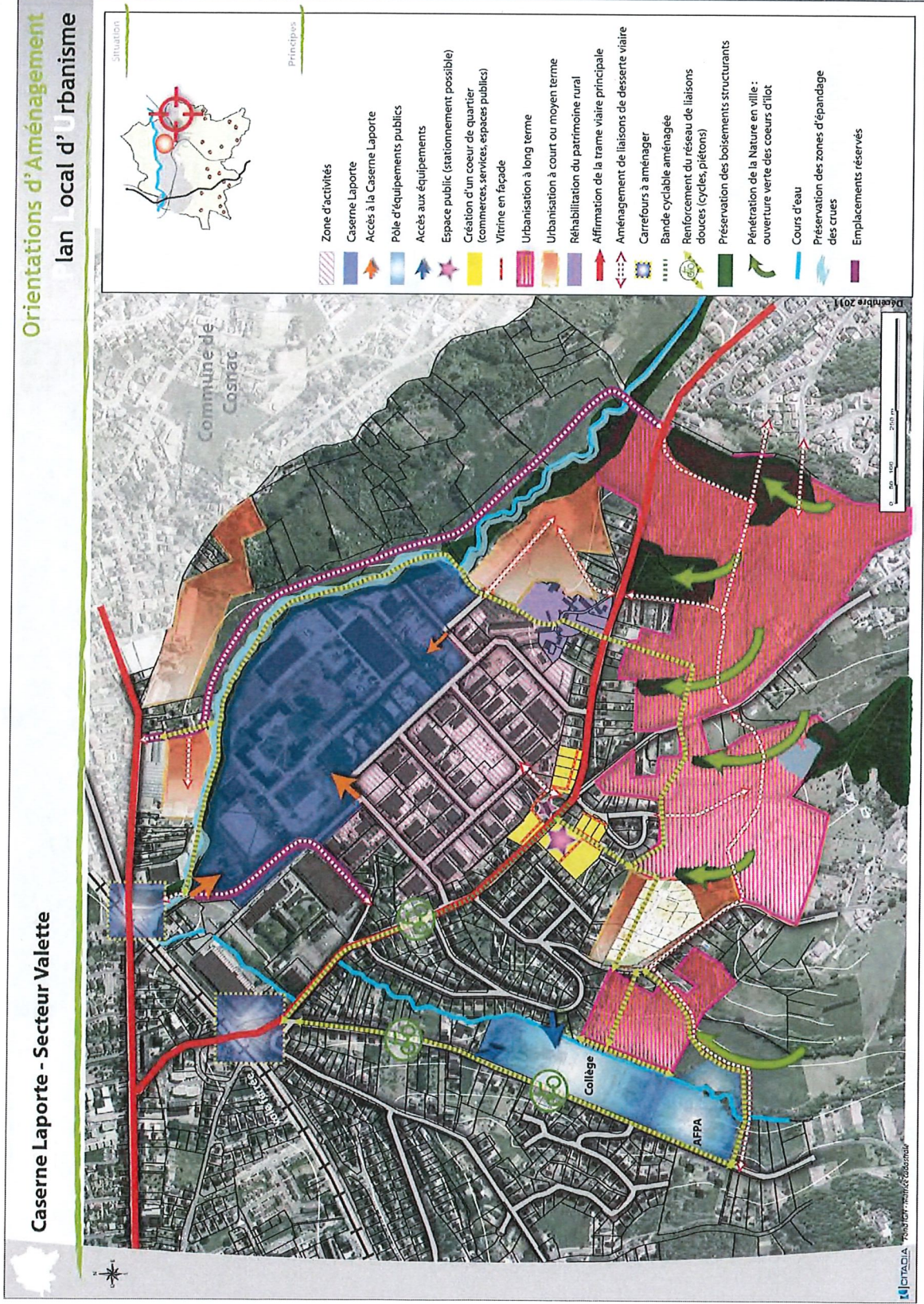
- Légende**
- Trame viaire: desserte principale
 - Trame viaire: desserte secondaire
 - Bande cyclable à aménager
 - Accès actuel à la zone AU
 - Principe de desserte interne
 - Espaces publics à créer
 - Espaces verts paysagers à créer
 - Espaces boisés à préserver
 - Gestion des eaux pluviales

Espaces

- Les accès et carrefours seront aménagés de manière à favoriser la sécurité routière. Une attention sera portée au sens de circulation.
- Une voie de transport en commun est présente à 500 m environ sur l'Avenue de l'Église
- Une voie piétons-cyclas sera créée de manière à faciliter les déplacements et relier les secteurs urbanisables aux lignes de transports en commun.
- Des espaces verts de détente seront aménagés notamment aux abords de la zone de manière à couper la monotonie du paysage urbain alentour.
- Les quelques espaces boisés existants seront conservés de manière à ce qu'ils participent à la qualité paysagère du futur quartier. Une grande place sera donnée à l'intégration paysagère des constructions avec une emprise au sol limitée à 30 %.
- Cette zone accueillera essentiellement des constructions à vocation résidentielle avec a minima 30 % de logements sociaux.
- La création d'un front bâti sera privilégiée avec une implantation comprise entre 0 et 5 m par rapport à l'emprise des voies.

Decembre 2011

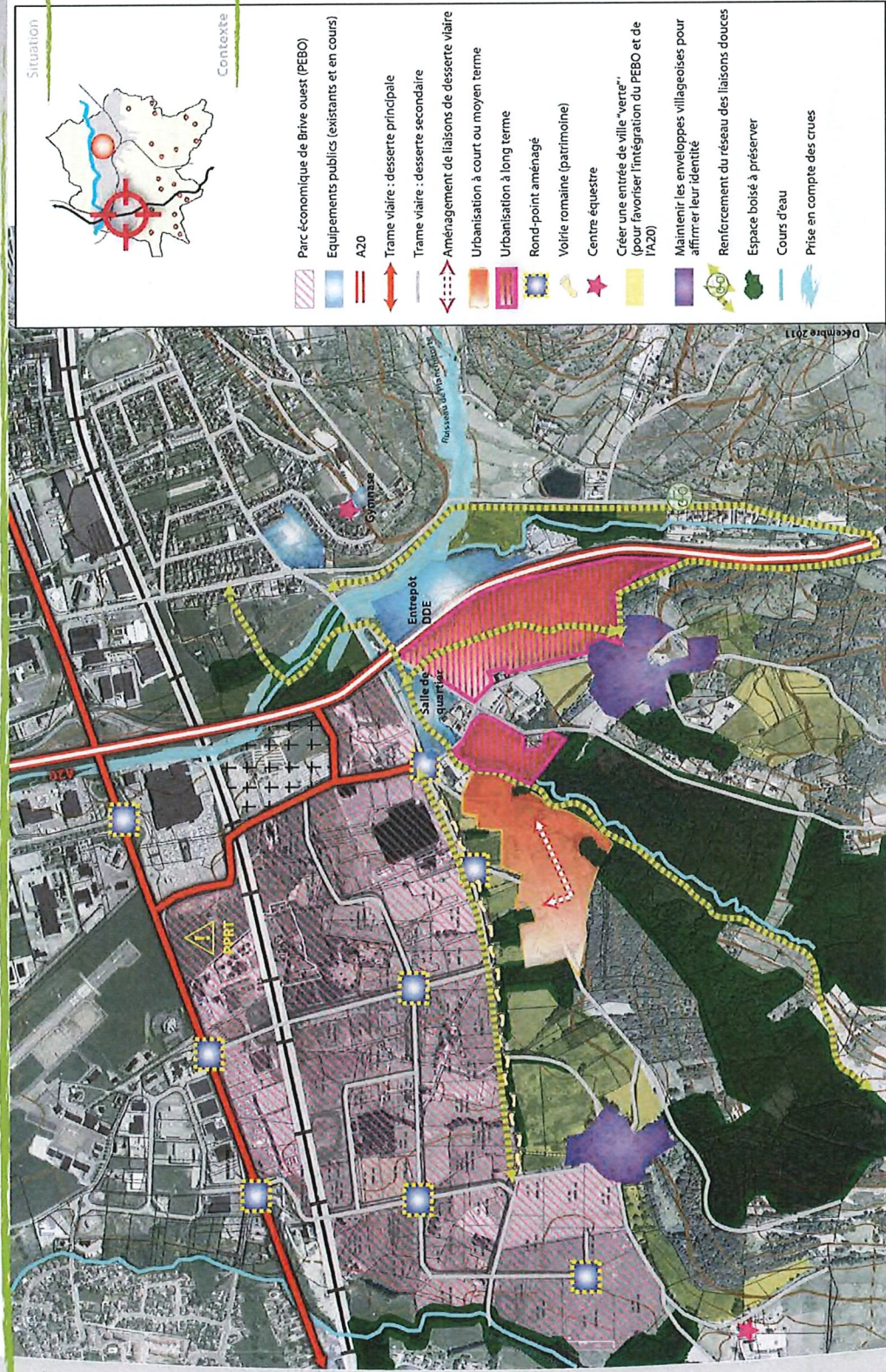
D Secteur Laporte - Secteur Valette



D Secteur Lacombe

Secteur Lacombe

Orientations d'Aménagement
Plan local d'Urbanisme



Cartagis - Mairie collabore

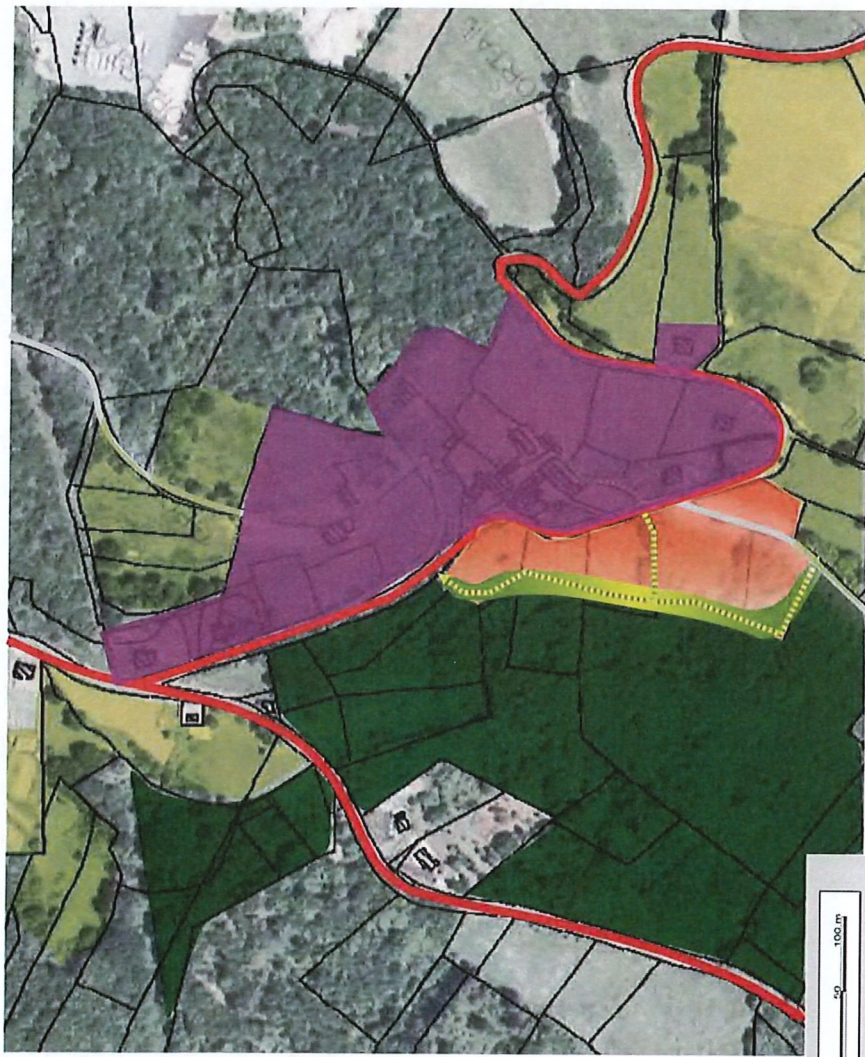
0 500 1000 2000 m
Décembre 2011

Sous-Préfecture de BRIVE (Corrèze)
REÇU LE
07 AVR. 2025
CONTRÔLE
DE LÉGALITÉ

D Secteur Puybaret

Secteur Puybaret

Orientations d'Aménagement
Plan local d'Urbanisme



- Trame viaire: desserte principale
- Trame viaire: desserte secondaire
- Cheminement doux à aménager
- Enveloppe villageoise
- Urbanisation à court terme
- Espaces verts paysagers à créer pour permettre une meilleure transition entre parité urbanisées et zones naturelles.
- Espaces boisés à préserver
- Préserver les ouvertures sur le hameau

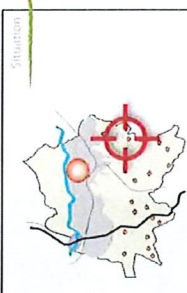
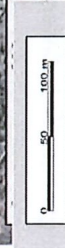
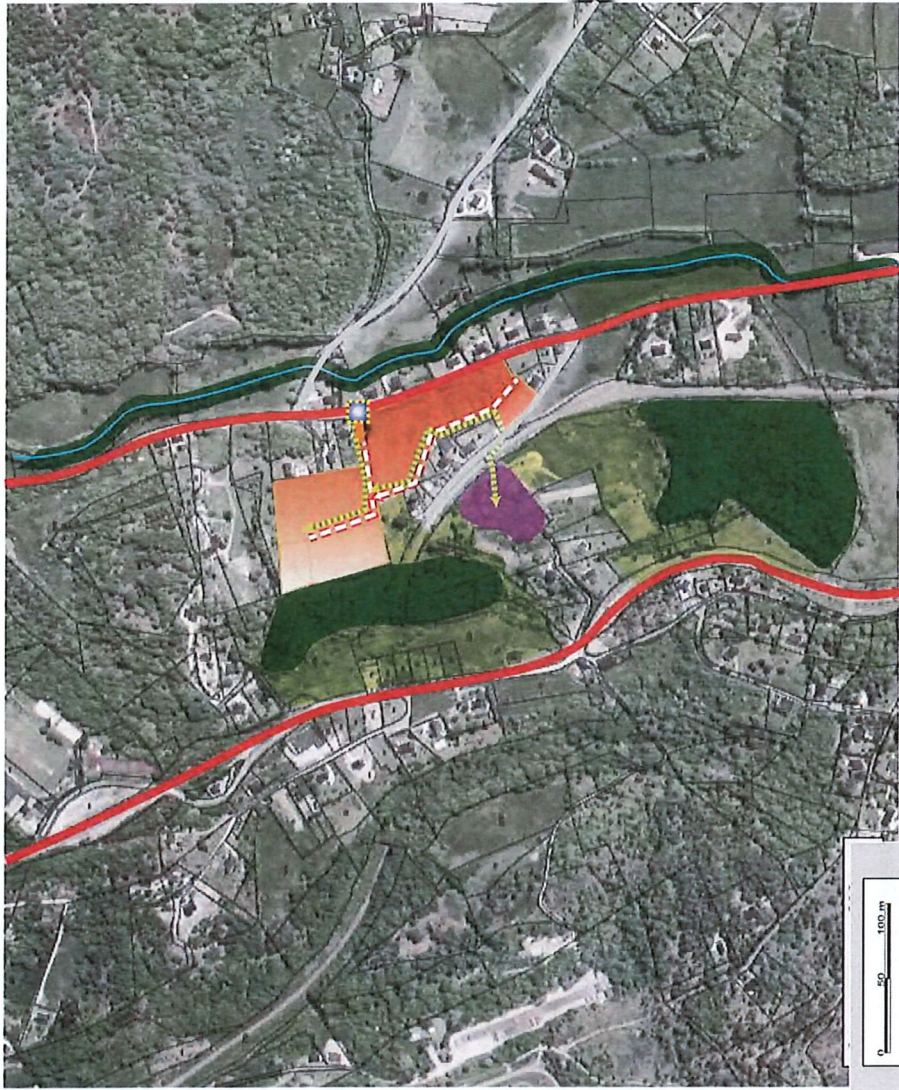
- Porter une attention aux sons de circulation et sécuriser les carrefours.
- Un cheminement doux sera créé de manière à faciliter les déplacements par modes doux à l'intérieur du hameau.
- Des espaces verts seront aménagés notamment aux abords des espaces boisés de manière à préserver les franges de ces espaces et établir une transition douce.
- Une attention particulière sera portée à l'intégration paysagère de manière à éviter de trop fortes covisibilités.
- Les quelques espaces boisés existants aux alentours seront conservés de manière à ce qu'ils participent à la qualité paysagère du futur quartier.
- Cette zone accueillera essentiellement des constructions à vocation résidentielle
- La hameau de Puybaret est identifié au titre de la Loi Paysages (se reporter au règlement L.123-1-7.)

Decembre 2011

D Secteur Galop

Secteur Galop

Orientations d'Aménagement
Plan local d'Urbanisme



Legende

- Trame viaire : desserte principale
- Trame viaire : desserte secondaire
- Accès
- Cheminement doux à aménager
- Aménagement d'une desserte viaire
- Carrefour à aménager
- Hameau ancien de Galop
- Urbanisation à court terme
- Espaces boisés à préserver
- Préserver les ouvertures sur le hameau
- Cours d'eau

Enjeux

- Sécuriser le carrefour
- Un cheminement doux sera créé de manière à faciliter les déplacements par modes doux à l'intérieur de la zone et à relier les autres secteurs habités, notamment le hameau de Galop
- Préserver les franges des espaces boisés limitrophes et établir une transition douce.
- Une attention particulière sera portée à l'intégration paysagère de manière à éviter de trop fortes covisibilités, notamment avec le hameau de Vars.
- Les quelques espaces boisés existants aux alentours seront conservés de manière à ce qu'ils participent à la qualité paysagère du futur quartier.
- Cette zone accueillera essentiellement des constructions à vocation résidentielle.

Octobre 2010

D Secteur Sud Centre-Ville

1. Le Sud du centre-ville de Brive : un secteur stratégique avec en particulier le projet du quartier de la Caserne Brune

Localisation du site d'étude et contexte du projet

Le site de la caserne Brune prend place sans les faubourgs Sud de Brive, à équidistance de la gare SNCF et du centre historique (500m). D'une superficie de 5 hectares, il est délimité par le boulevard Brune au Nord, l'avenue Alsace Lorraine à l'Est et la rue d'Espagnac au Sud. Le secteur de faubourgs Sud, dans lequel s'insère le site de projet, présente un intérêt considérable pour la commune : il est identifié comme un des secteurs à enjeux dans le présent PLU.

Recelant un fort potentiel de renouvellement urbain, ce secteur est concerné par plusieurs projets structurants (caserne Brune, restructuration de l'îlot de la CCI, création du pôle multimodal de la gare) qui répondent à la politique d'aménagement et de développement de la ville. Cette dernière vise, par la mise en œuvre de ces projets, à assurer l'extension et la revitalisation du centre-ville, et à renforcer le rayonnement régional de Brive.

Objectifs de l'opération

Le projet d'aménagement du quartier Brune est marqué par la volonté politique d'y développer une centralité complémentaire avec le centre historique :

- pour le quartier en proposant une nouvelle offre de proximité (commerce et services, espaces de rencontres, etc.) et une mixité des espaces et du bâti ;
- pour la commune en extension du centre-ville par la mise en valeur des qualités patrimoniales du site et la création d'espaces publics de qualité, et par la confortation et la diversification du parc de logements ;
- pour l'agglomération en intégrant un équipement rayonnant et des espaces publics d'envergure (mise en valeur de l'espace de la place d'armes).

Afin de répondre à ces objectifs, le renouvellement du site se doit de répondre aux exigences d'écologie urbaine permettant d'améliorer le cadre de vie des habitants : mixité sociale, qualité des espaces de vie, innovation urbaine, respect de l'environnement.

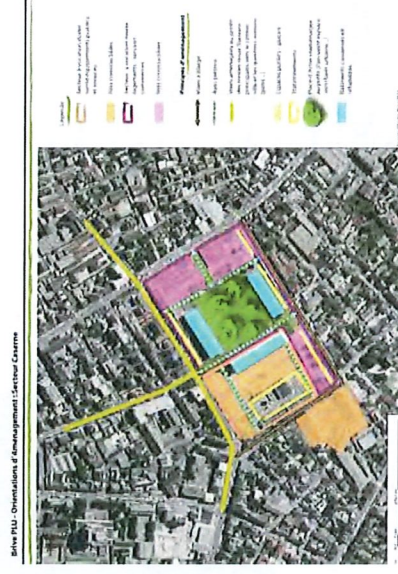
L'objectif est d'intégrer le nouveau quartier à un ensemble urbain :

- en lui attribuant de réelles fonctions quotidiennes ;
- en respectant la mémoire du lieu ;
- en imbriquant les formes urbaines par rapport à l'existant ;
- en favorisant les échanges et les déplacements ;
- en améliorant l'offre en espaces publics de qualité ;
- en diversifiant l'offre en logements.

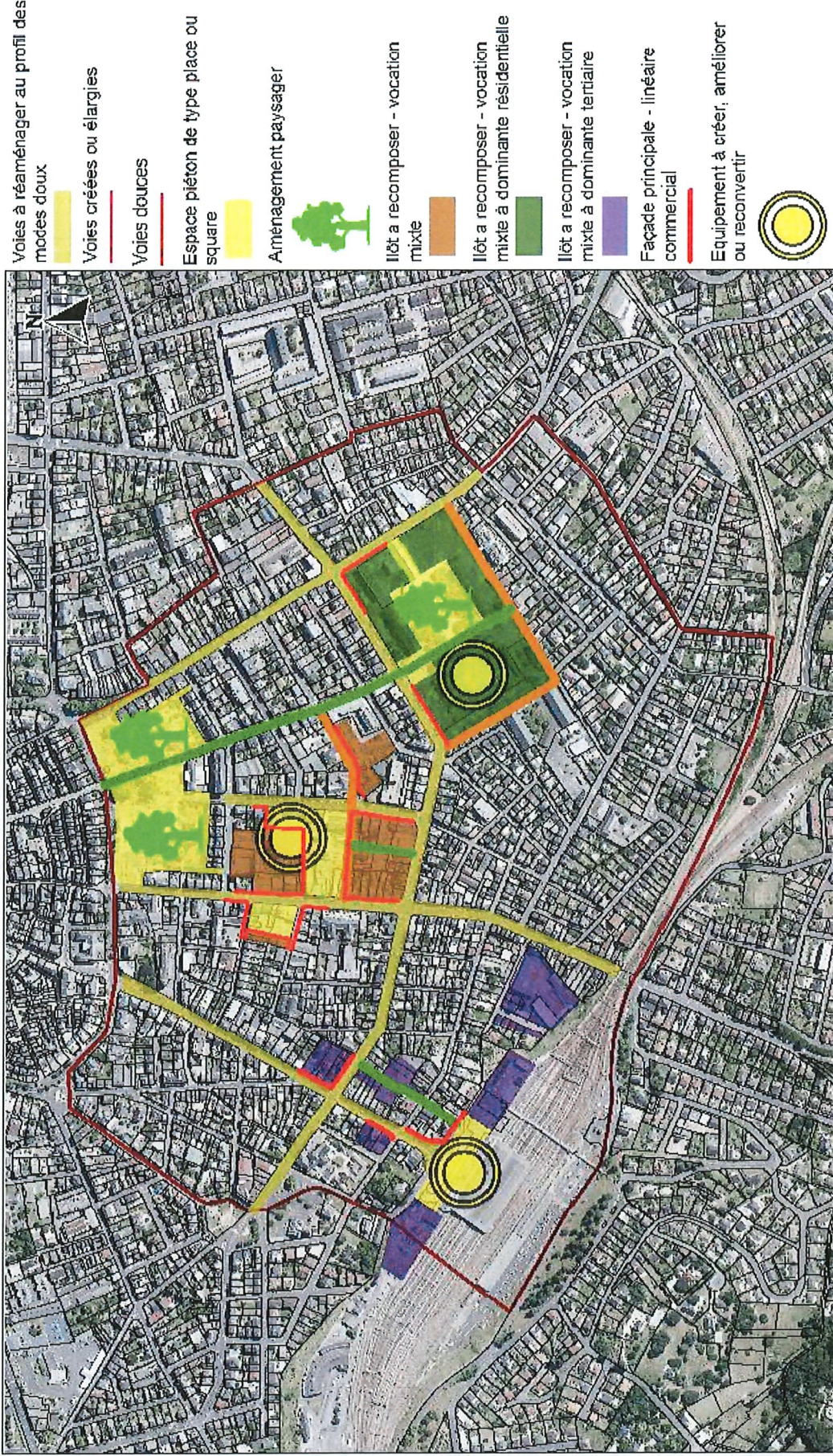
Cette reconversion vise ainsi à faire émerger un site fédérateur, lieu d'urbanité, de commerces, services, équipements et de vie, capable de rétablir une complémentarité avec l'attractivité du centre-ville et du pôle multimodal. La transformation de ces 3 lieux représentera à termes le renouveau du centre-ville élargi.

Schéma directeur d'aménagement

Le parti d'aménagement de l'opération résultant de l'étude urbaine traduite par les schémas en page suivante.

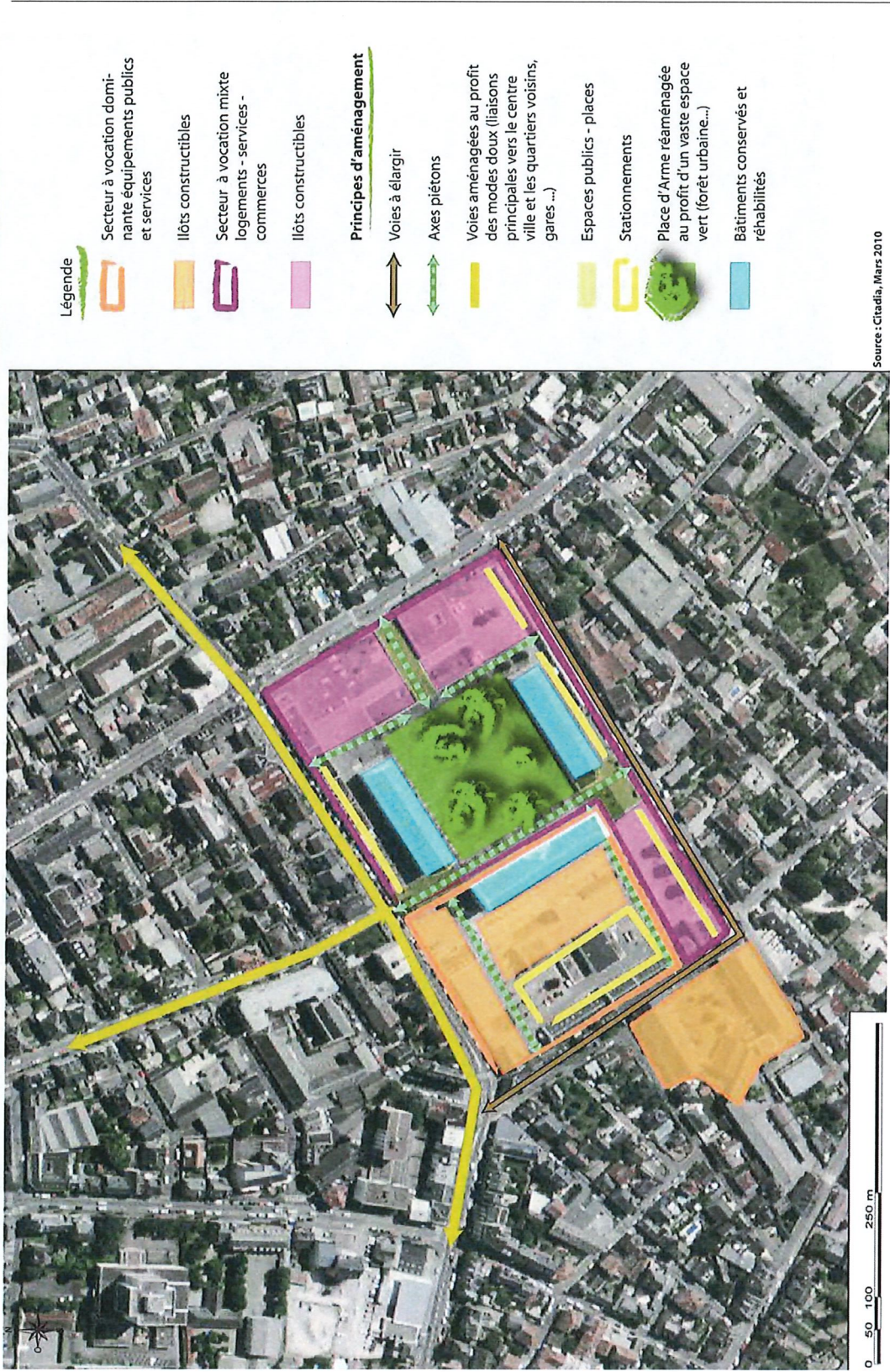


Un Cahier de Prescriptions Urbaines, Architectures, Paysagères et Environnementales complète ces schémas et est annexé à titre informatif aux orientations d'aménagement, il n'a pas de caractère opposable

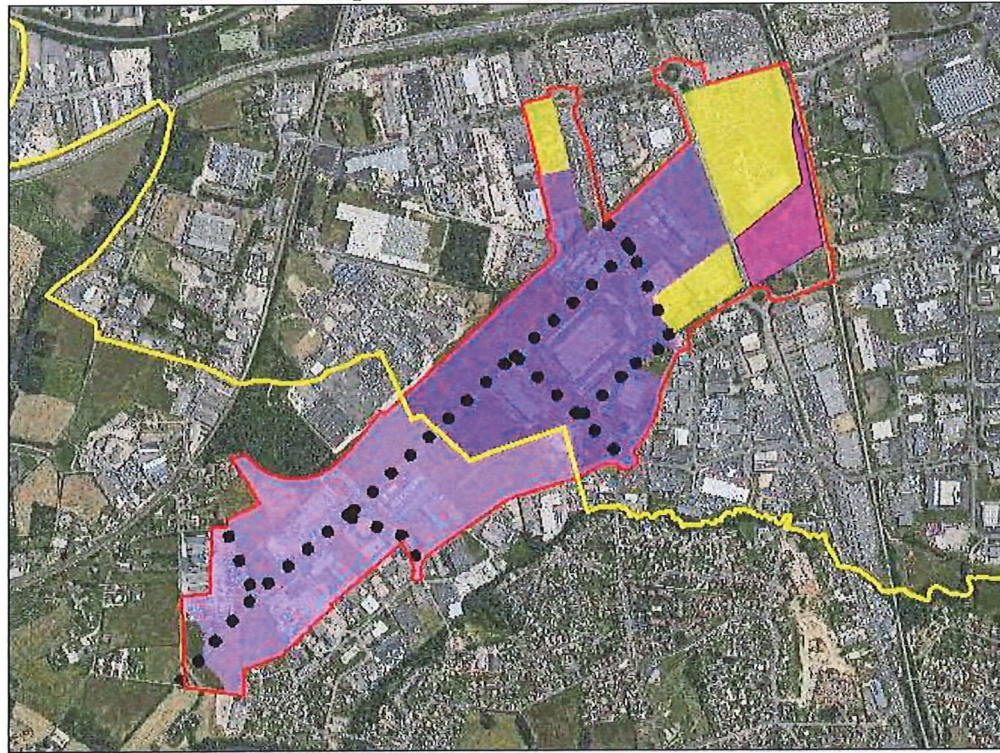


3. Secteur Centre-Ville (Zoom Caserne Brune)

Brive PLU - Orientations d'Aménagement : Secteur Caserne



D Secteur ZAC Brive Laroche



Département de la Corrèze

Commune de Brive La Gaillarde

PLAN LOCAL D'URBANISME



VILLE DE
BRIVE-LA-GAILLARDE

3-2 Orientations d'Aménagement Annexes (Non opposable)



CITADIA CONSEIL SUD OUEST
1023 Bd Blaise Desmets
63000 MONTLUBAN
Tél. 05 63 92 11 41
Fax 05 63 92 25 47
citadiasudouest@wanadoo.fr
Site : www.citadia.com



DELSOL & ASSOCIÉS

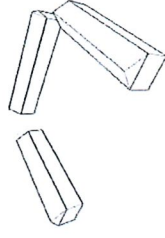
Délibération en Conseil Municipal lançant l'élaboration : 17/11/2008

Projet arrêté par le Conseil Municipal : 16/12/2010

Projet approuvé par le Conseil Municipal : 16/12/2011

Brive Quartier Brune

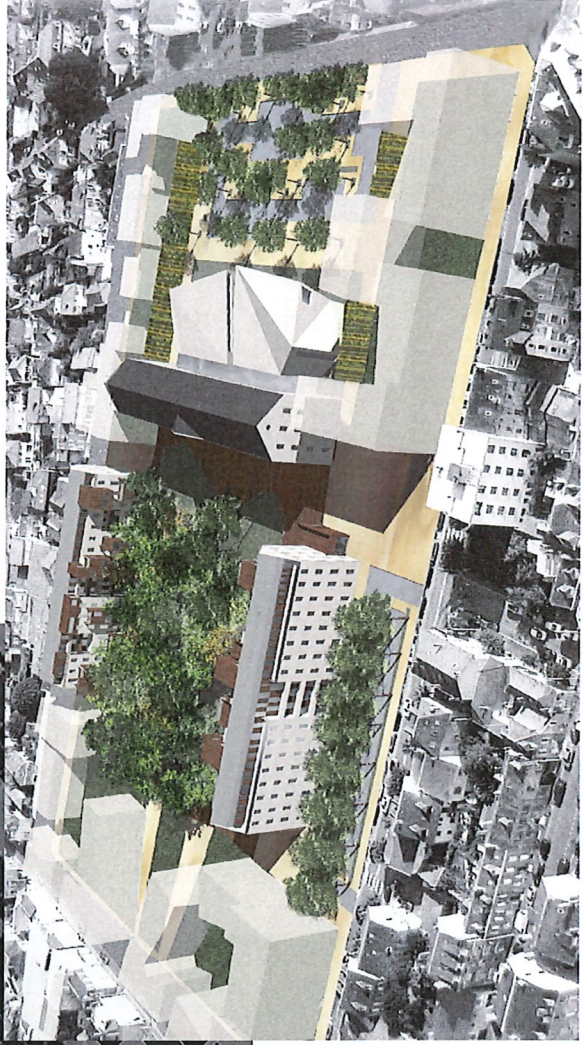
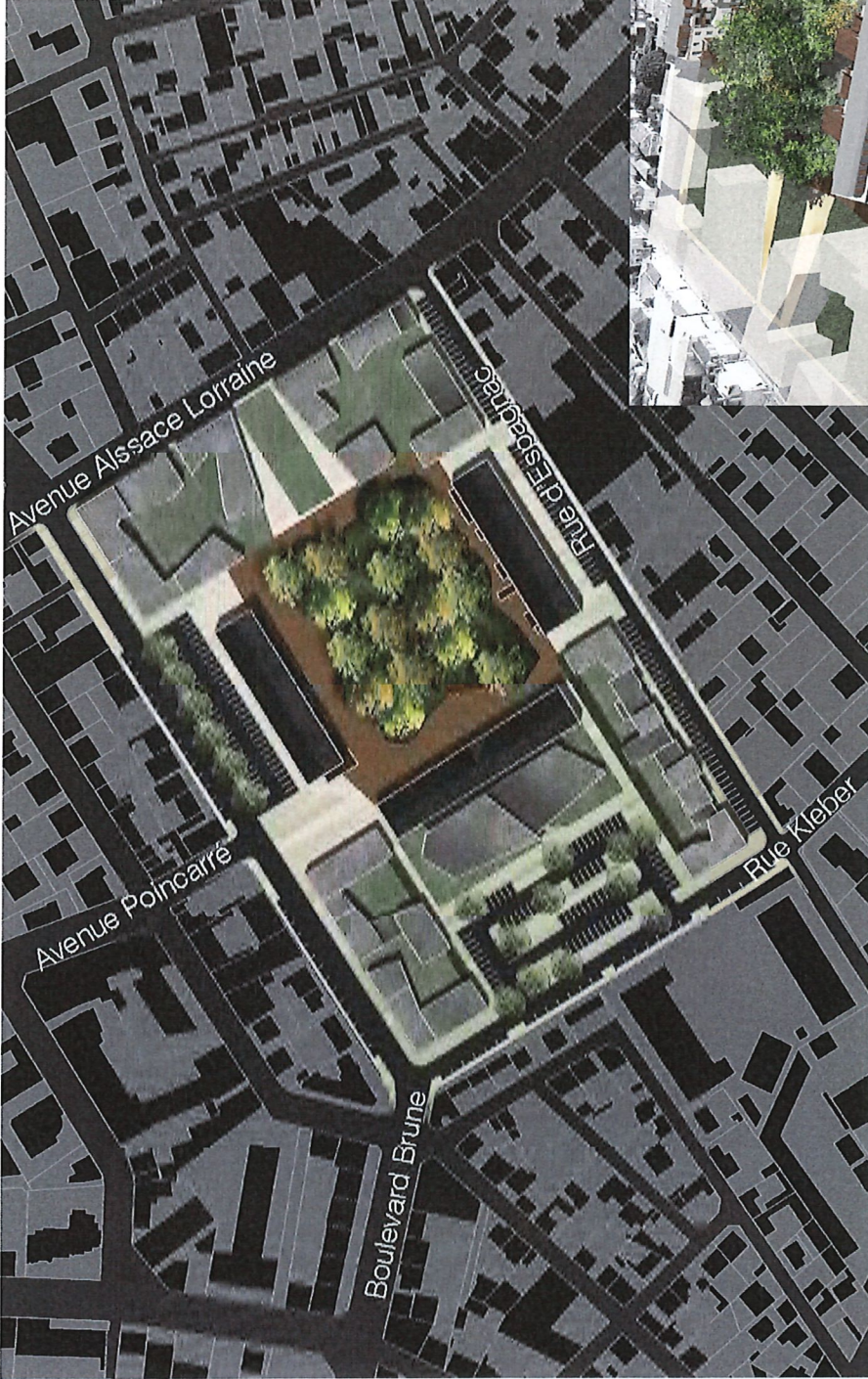
Cahier de prescriptions urbaines architecturales et environnementales



Sommaire

| | |
|---|-----------|
| 1.Prescriptions Urbaines | 5 |
| 1.1 Principes d'aménagement des espaces publics | 5 |
| 1.2. Les différents espaces | 6 |
| 2.Prescriptions Architecturales | 11 |
| 2.1.Principes généraux | 11 |
| 2.2.Règles spécifiques | 14 |
| 3.Prescriptions Environnementales | 22 |
| 3.1.Gestion des eaux pluviales | 22 |
| 3.2.Confort climatique | 23 |
| 3.3. Confort acoustique | 24 |
| 3.4. Chauffage urbain | 25 |
| 3.5.Gestion des déchets | 27 |
| 3.6.gestion du chantier | 28 |

Reconversion de la caserne BRUNE



1. Prescriptions Urbaines



1.1. Principes d'aménagement des espaces publics

Le projet propose différents usages et échelles d'espaces publics, adaptés aux différents lieux de vie du quartier et à leur localisation. Si la forêt urbaine est l'espace central et symbolique du futur quartier autour duquel s'articule l'ensemble du programme, le site accueille aussi placettes, esplanades, voies piétonnes, contre-allées et espaces de stationnement qui permettent d'offrir une fluidité et une richesse des ambiances dans le quartier.

Par son rôle, la forêt urbaine se distingue clairement du reste du site. Bien plus végétale et organique, elle contraste avec un ensemble d'espace public plus ordonnés qui font clairement référence au caractère urbain du site et à sa vocation de futur centre.

L'ensemble des espaces périphériques sera traité de manière sobre avec une unité des matériaux de sol choisis (limités au nombre de trois). Ces derniers seront de couleurs claires et neutres. L'emploi de mobilier urbain se fera de manière judicieuse et raisonnée et fera l'objet d'un traitement homogène (par l'emploi d'une même gamme)

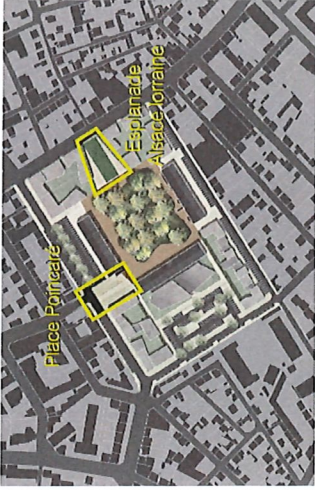


1.2. Les différents espaces

1.2.1. La forêt urbaine

La forêt urbaine reprend la place de l'ancienne place d'armes sur une surface de 9000 m² (dont 6000 m² d'espace naturel). Elle est clairement délimitée par les trois bâtiments conservés et les deux îlots de construction situés au nord est. Elle sera aménagée de la manière qui suit :

- La création d'un quai périphérique, traité de manière homogène qui permettra d'accueillir des surfaces commerciales pour les commerces en rez-de-chaussée. Pour contraster avec les autres espaces, il sera aménagé avec des lattes de bois. Il fera entre 5 et 10 m de profondeur sur la partie nord-est/sud-est et entre 10 et 20 m sur la partie nord-ouest/sud-ouest.
- Une forêt centrale qui accueillera des essences locales à feuilles caduques. Elle sera aménagée légèrement en contre bas par rapport aux quais afin que celui-ci puisse devenir également un espace de repos où les usagers peuvent s'asseoir. La forêt sera aménagée de manière complètement naturelle, aucune surface ne sera imperméabilisée. Les arbustes et buissons à baies et à fleurs sont également recommandés.



1.2.2. L'esplanade Alsace lorraine et La place Poincaré

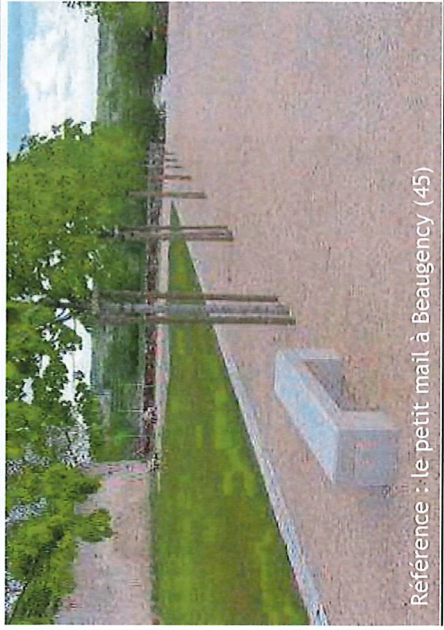
Ces espaces constituent le pendant urbain de la forêt centrale et permettent d'ouvrir l'ensemble du site sur les voies principales (boulevard Brune et avenue Poincaré) en rythmant les fronts urbains et en offrant des percées visuelles.

L'esplanade Alsace Lorraine sera un lieu mixte végétal/minéral qui reprendra la symbolique de la prairie en termes d'ambiance afin de faire une transition douce entre le caractère urbain de l'avenue Alsace - Lorraine et la forêt. L'espace central de l'esplanade sera engazonné (plantation rase seulement). Les abords des îlots de constructions seront minéraux avec des matériaux de couleurs claires et neutres.

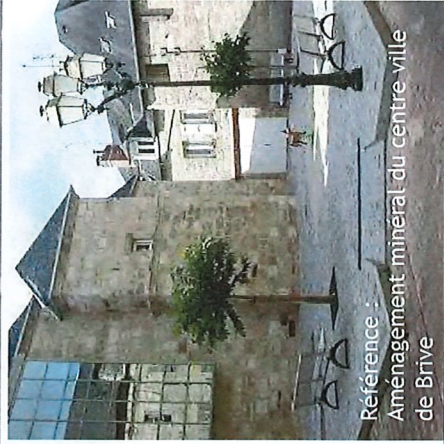
La place Poincaré sera plus minérale et urbaine et fera clairement référence à une place du centre ville de Brive. Elle sera aménagée de manière à préserver les percées visuelles entre la forêt à l'avenue Poincaré. Le boulevard Brune sera traité sous forme de plateau mixte au niveau de la place de manière à faciliter les échanges, un arrêt de bus (ligne 5) devra également être aménagé. Les rez-de-chaussés commerciaux s'ouvriront directement sur cette place.



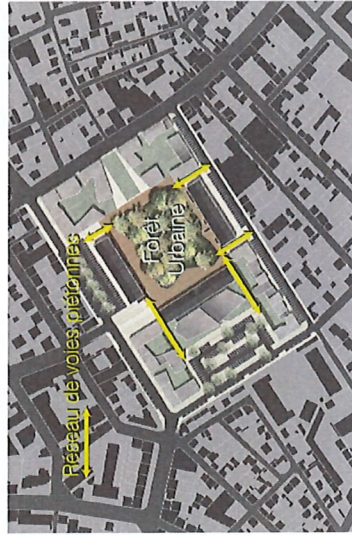
Principe d'aménagement : Esplanade Alsace Lorraine



Référence : le petit mail à Beaugency (45)



Référence :
Aménagement minéral du centre-ville
de Brive



1.2.3. Les voies piétonnes

Ces voies constituent à l'échelle du piéton un moyen efficace de parcourir le site. L'efficacité et l'agrément de ces lieux de passages sont autant d'incitation à ne pas recourir à la voiture pour des déplacements. Elles permettent de faciliter les temps de parcours et rendre le site plus perméable en offrant des accès directs à la forêt urbaine.

D'une largeur minimale de 5m, elles seront traitées de manière similaire aux places périphérique, c'est-à-dire un traitement minimal sobre. Le traitement de ces espaces devra souligner leur caractère linéaire et leur rôle de lieu de passage. L'emploi de mobilier urbain est à éviter afin de dégager les vues et perspectives, les bancs publics seront à installer sur les places et lieux de rencontre.

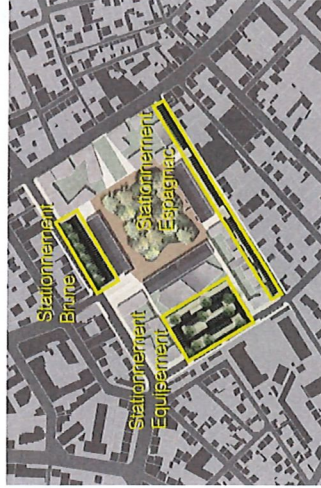
Par soucis de confort pour le piéton, le revêtement de sol devra être confortable et peu réverbérant, l'éclairage public devra se montrer discret (soit en applique murale, soit sur pied mais choisi et installé de manière judicieuse)



Référence : Square des boulevards (75)



Référence : Donny brook quarter, Londres, Angleterre.

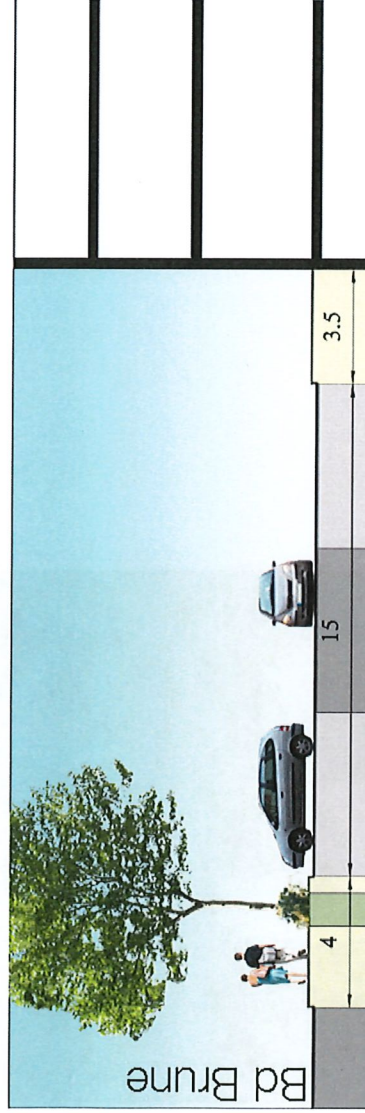


1.2.4. Les espaces de stationnement (hors obligation PLU)

Situés en périphérie du site, ce sont des espaces de stationnement publics (stationnement résidentiel, liés aux équipements et de relais) qui permettent de soulager le quartier. Ces espaces, dont le matériaux de revêtement devra être une alternative à l'enrobé classique (pavé, enrobé de couleur, etc.), sont aménagés de la manière suivante :

- Le long de la rue Espagnac (coté Nord), il sera réservé une bande de 5m pour du stationnement en linéaire (entre 35 et 40 places). Au niveau des traverses piétonnes de part et d'autre de l'aile latérale sud, le trottoir sera élargi pour permettre des traversées de la voie et le maintien des percées visuelles.
- Le long du boulevard Brune, entre la voie et l'aile latérale nord, une contre allée sera créée et accueillera du stationnement en épi (55 places minimum sur 1 500m²). Les abords de ce parc de stationnement seront plantés d'arbres d'alignement le long du boulevard Brune afin d'atténuer la présence de la voiture.
- A l'arrière du bâtiment central, un parc de stationnement de 100 places minimum, sur 3 000 m², sera créé pour permettre le bon fonctionnement du futur équipement. Ce dernier sera largement planté (arbustes et arbres de plantations) de manière aléatoire et devra permettre des déplacements aisés pour les piétons. Plus qu'un parc de stationnement, il doit être perçu comme un espace mixte. La composition générale devra faire preuve de souplesse afin de rompre avec le caractère monotone de ce type de lieu.

Des espaces de stationnement vélo devront également être aménagés dans les parcs de stationnement Brune et Kléber.



2. Prescriptions Architecturales

2.1. Principes généraux

2.1.1. Règle architecturale

Niveau de rez-de-chaussée :

Les niveaux de rez-de-chaussée donnant sur le domaine public auront une hauteur sous dalle plus importante que les étages courant (3.2 m minimum) pour permettre l'accueil d'activité et de logement évolutifs.

Les linéaires commerciaux sont traités en cohérence avec le reste du bâtiment avec une expression des enseignes simple et sobre.

Façade et murs extérieurs :

L'écriture des façades se devra d'être simple et clairement contemporaine en évitant tout effet de pastiche traditionaliste. Néanmoins, de par la localisation du site et sa valeur, les interprétations réactualisées de références architecturales régionales est encouragée (matériaux, colorimétrie, composition de façade, etc.).

Tous les éléments de façades feront l'objet d'un même soin. Les ouvertures des façades seront adaptées aux différents degrés d'ensoleillement suivant les orientations des bâtiments.

Les niveaux seront traités toute hauteur, il est préféré les ouvertures avec des proportions verticales de préférence.

Matériaux

Les choix de matériaux de façade doivent à la fois proposer une certaine cohérence avec les bâtiments voisins et une expression contemporaine. Les matériaux employés doivent garantir une bonne pérennité et une qualité esthétique durable. L'emploi de pierre agrafée, plaquette ou tout forme de pastiche est à éviter. L'emploi de matériaux nobles apparents est préféré. Les enduits en matériau terre sont conseillés.

Toitures

Par la variété des hauteurs sur l'ensemble du site et l'importance des surplombs occasionnés, les toitures sont pensées comme de véritables façades. Si une toiture à deux pans est adoptée, le matériau de revêtement sera de couleur sombre et fera clairement référence aux bâtiments conservés ; l'emploi de l'ardoise est vivement conseillé.

L'emploi de toitures terrasses est privilégié, cette dernière sera végétalisée ou permettra la création de terrasse (soit collective soit pour des logements en attique)

Balcon et terrasses :

Les balcons, terrasses, loggias équipant les logements seront dimensionnés de manière à pouvoir y prendre un repas. Ils seront proposés aussi souvent que possible compte tenu de la qualité qu'ils donnent au logement. Au niveau du corps du bâtiment, il sera préféré des systèmes de loggias en périphérie du site pour maintenir le caractère urbain du site est ses alentours. Dans le cœur d'îlot, le balcons seront privilégiés.

traitement des espaces extérieurs :

Les espaces collectifs et les cœurs d'îlots seront plantés (soit en pleine terre, soit sur dalle en cas de présence d'un parking souterrain). Des essences végétales nécessitant peu d'entretien sont préférées. De manière générale, ils doivent être composés en cohérence avec les espaces publics avoisinant de manière à appuyer la fluidité visuelle entre les espaces. Les murs de clôtures sont donc interdits, il sera préféré des soubassements maçonnés accompagnés de grilles pouvant être végétalisées.

Que ce soient des jardins privés ou collectifs, ces espaces seront destinés aux résidents et usagers des locaux, la création de place de stationnement est interdite en surface.

2.1.2. Principe lié au fonctionnement

Accessibilité aux handicapés (PMR) :

Toute les constructions respecteront les dernières règles et loi en vigueur en matière d'accessibilité des handicapés. Tous les locaux et dispositifs en sous-sol devront être accessibles depuis l'entrée principale.

Stationnement véhicule à moteur :

Toutes les opérations devront respecter les besoins en stationnements définis au lot. Le nombre de stationnement privatif prévu pour chaque lot tient compte des règles de stationnement prévu au PLU de la commune (conformément au PDU) selon la nature des programmes.

Les rampes de parking seront intégrées dans l'enveloppe des bâtiments pour ne pas obérer les coeurs d'îlots. Afin de diminuer l'impact de ces ouvrages, il est prévu une mutualisation maximum des rampes d'accès et des espaces de stationnement.

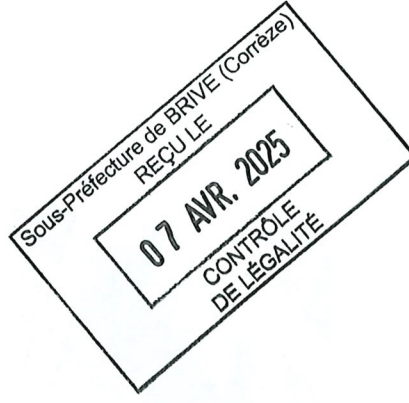
Locaux communs :

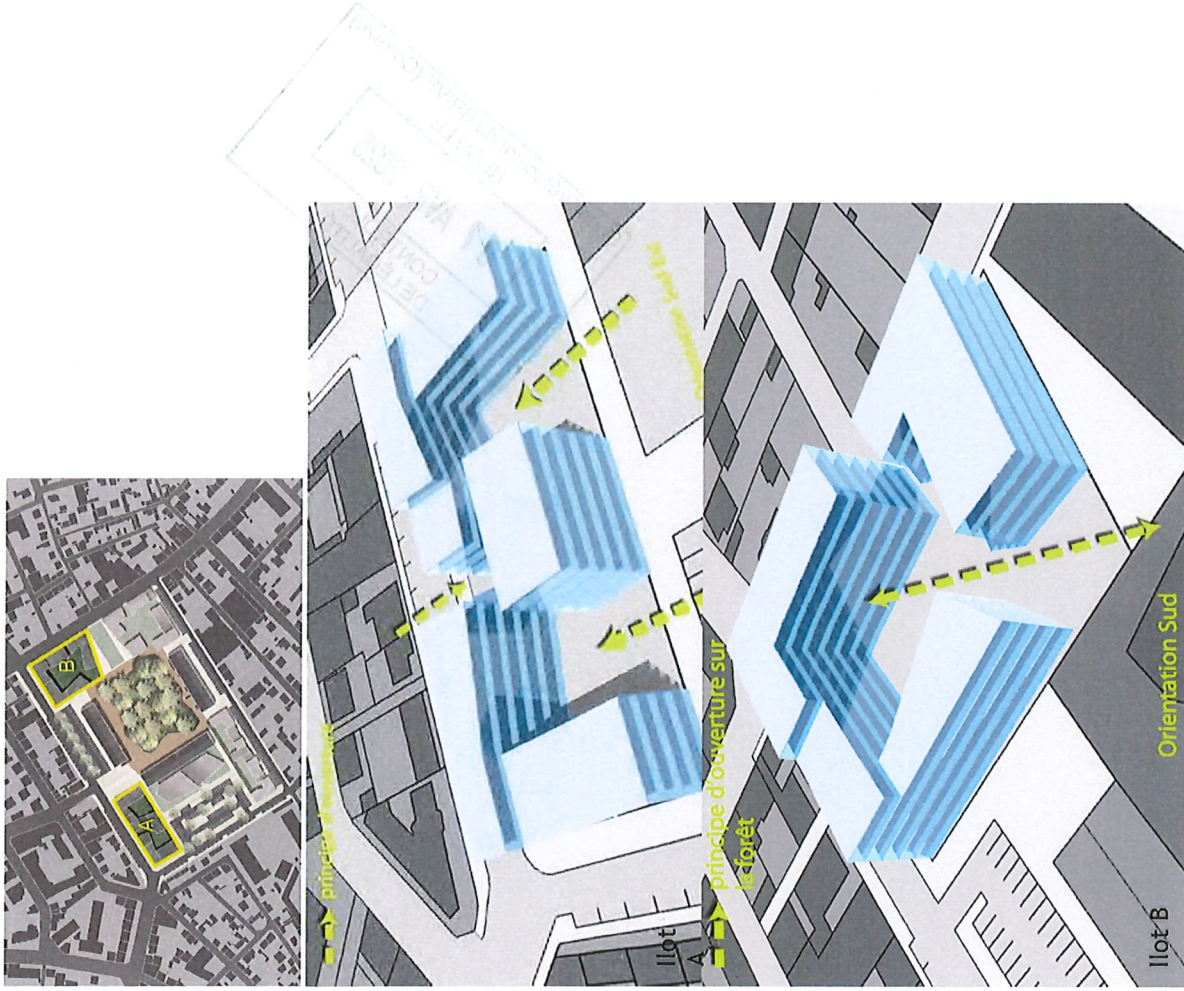
Les locaux communs (vélo, poubelles) seront intégrés au cœur de bâtiment en accès direct depuis l'entrée principale. Les locaux techniques seront situés soit en rez-de-chaussée au cœur du bâtiment, soit au sous sol.

Tous les programmes doivent prévoir des locaux vélos tels que prévu dans le PDU.

Entrées - accès :

Les entrées principales des immeubles seront accessibles depuis les voies principales, des entrées secondaires peuvent être créées depuis la forêt urbaine. Elles seront mises en valeur par un traitement architectural très soigné développé sur toute la hauteur du rez-de-chaussée.





2.2. Règles spécifiques

2.2.1. Ilot A et B

Programme et formes urbaines adoptées :
Les îlots A et B constituent les îlots de constructions les plus importants du projet. La SHON est répartie de la manière suivante :

Ilot A : 5000 m² de SHON en locaux dédiés aux services et activités tertiaires et environ 1 000 m² de SHON d'activité en rez-de-chaussée.

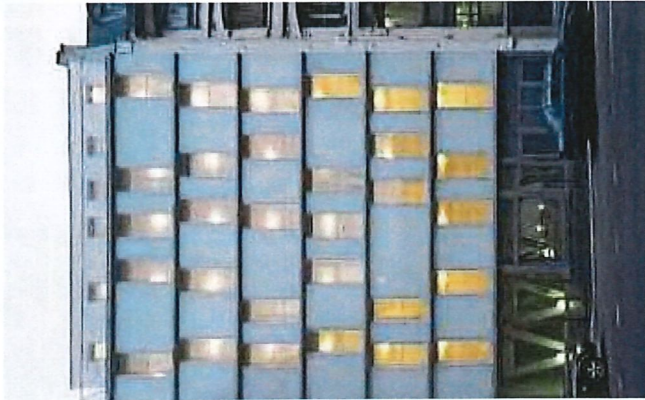
Ilot B : 5500 m² de SHON logement (35% logement social, 65% logement libre) et environ 1 000 m² de SHON d'activité en rez-de-chaussée.

Les formes urbaines préférées seront celles de l'immeuble de rapport de type urbain avec des activités en rez-de-chaussée. Ces derniers seront localisés de manière à animer le boulevard Brune.

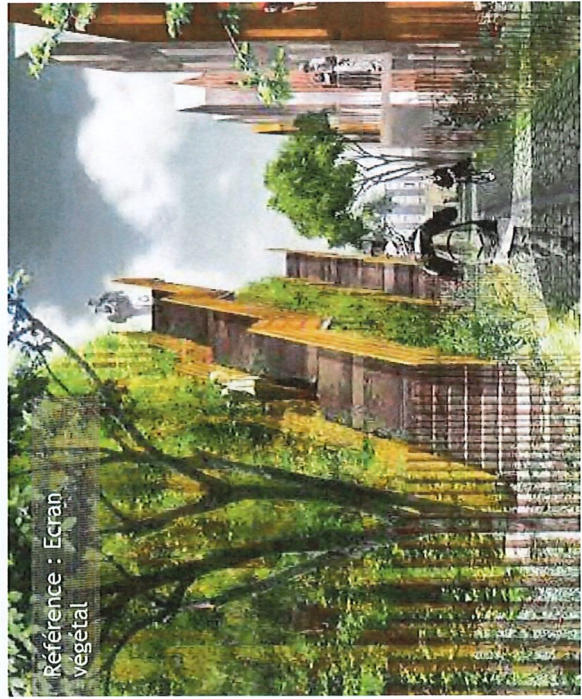
Epannelage et gabarit :
Le linéaire de façade situé le long du boulevard Brune aura une hauteur de façade variant entre le R+3+C et le R+5 afin de tenir le boulevard et de pérenniser son caractère urbain. Les constructions ouvrant sur l'esplanade Alsace Lorraine et le parking Kléber pourront être plus basse en fonction des orientations prises pour le projet sans toutefois aller en dessous du R+3.

Si les constructions s'implantent à l'alignement, des percées visuelles et des espaces ouverts seront ménagés pour permettre aux logements de bénéficier de vues orientées au sud et sur la forêt urbaine.

Traitement spécifique :
Le long du boulevard Brune les façades devront avoir un rythme ordonné mais pas forcément régulier qui sera renforcé par un jeu d'alignement fin, des hauteurs et des matériaux. L'objectif est d'avoir un nouveau front composé et ordonné sans que celui-ci soit



Référence : traitement des façades
Logement sociaux, ECDm, Paris (75)
Logements, TOA Architectes, Paris (75)



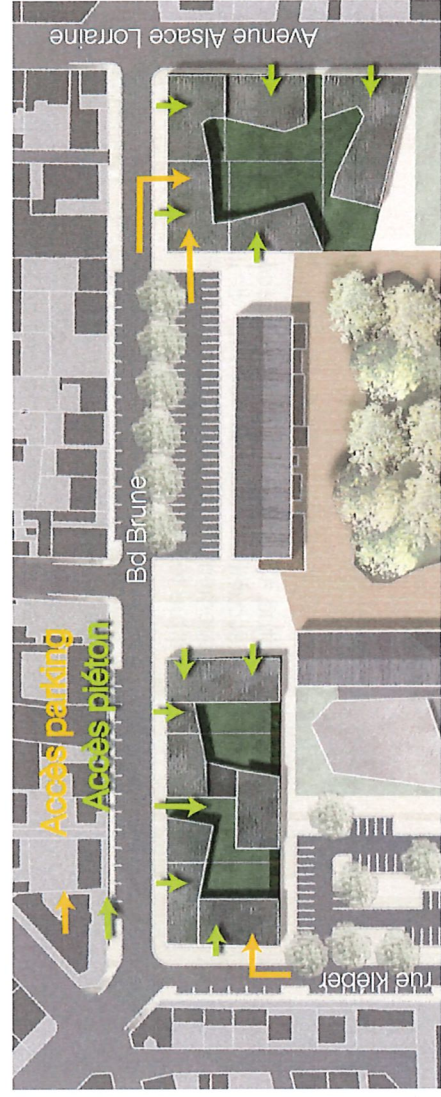
Référence : Ecran
végétal

monotone avec une diversité des façades au regard de la longueur du linéaire.

Les espaces extérieurs bordant le parking Kléber, au niveau de l'îlot A, feront l'objet d'un traitement commun avec les fonds de jardins de l'îlot D. Les limites séparatives des deux îlots feront l'objet d'un aménagement de mur végétal ajouré (clôture et plante grimpante) qui viendra pacifier les cœurs de parcelles et habiller les voies piétonnes longeant le parking.

Accès et stationnement :
Les parkings seront exclusivement souterrains et communs à l'ensemble des constructions par îlot. L'accès au véhicule sera de préférence sur le prolongement de la rue Kléber pour l'îlot A, et sur le boulevard Brune pour l'îlot B ou depuis le parking public.

Les accès piétons se feront le long du boulevard Brune et de la place Poincaré pour l'îlot A. Pour l'îlot B, ils se feront le long du boulevard Brune et de l'avenue Alsace Lorraine. En cas de présence de logements en rez-de-chaussée, ces derniers n'auront pas d'accès privatifs mais devront bénéficier, autant que possible, d'un espace de type jardin en cœur d'îlot.





2.2.2. Ilôt C

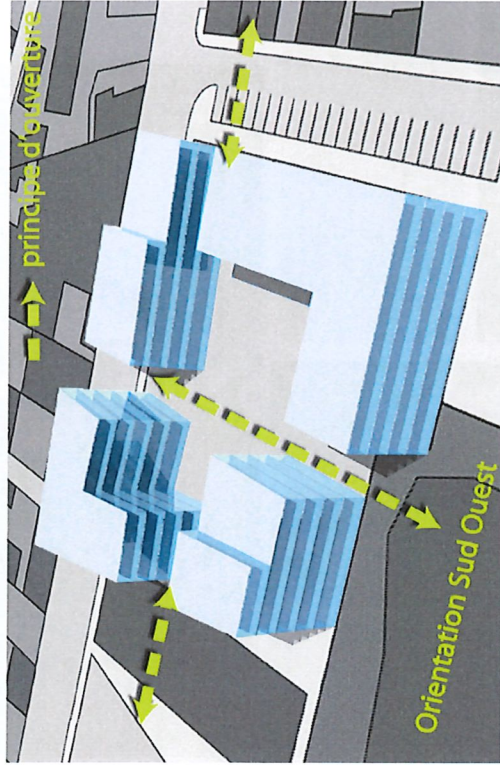
Programme et formes urbaines adoptées :
L'îlot C est situé à l'angle de l'avenue Alsace Lorraine et de la rue Espagnac. Il accueillera environ 4600 m² de SHON (35% logement social, 65% logement libre) dont 550 m² de SHON d'activité en rez-de-chaussée situé le long de l'Avenue et esplanade Alsace Lorraine.

Les formes urbaines préférées seront celles de l'immeuble de rapport de type urbain avec des activités en rez-de-chaussée sur les voies principales et des petits collectifs de type logements intermédiaires en cœur du site et le long de la rue Espagnac.

Epannelage et gabarit :
Le linéaire de façade situé le long de l'avenue Alsace Lorraine aura une hauteur de façade variant entre le R+2+C et le R+4 afin de tenir l'avenue. Les constructions situées le long de la rue Espagnac seront légèrement plus basses pour s'adapter au profil de la voie.

Si les constructions s'implantent à l'alignement, des percées visuelles et des espaces ouverts seront ménagés pour permettre aux logements de bénéficier de vues orientées sur la forêt urbaine et de créer un tissu légèrement plus lâche adapté au tissu bâti avoisinant.

Traitement spécifique :
Le long de l'avenue et esplanade Alsace Lorraine les façades devront avoir un rythme dynamique mais pas forcément régulier qui sera renforcé par un jeu d'alignement fin, des hauteurs et des matériaux. L'objectif est d'avoir un nouveau front composé et ordonné sans que celui-ci soit monotone.
Les rez de chaussée des constructions devront être largement ouverts sur le cœur d'îlot végétalisé par l'emploi de surfaces vitrées généreuses.



Référence : Logements étudiants , ECDM, Argenteuil (95)

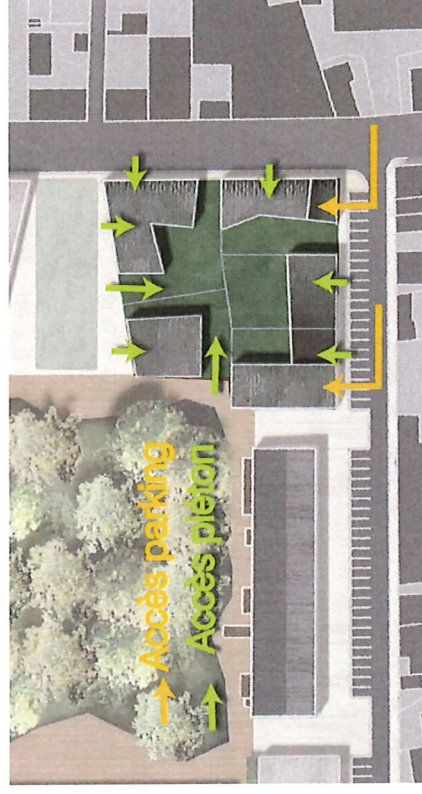


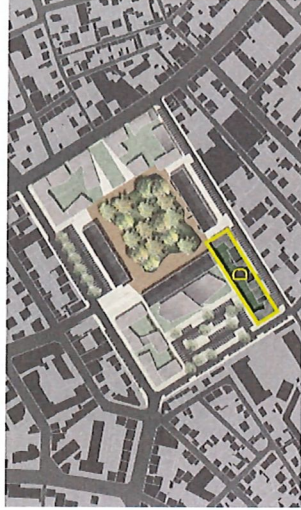
Référence : Logements, Franek Architects, Prague, Rep. Tchèque



Accès et stationnement :
Les parkings seront exclusivement souterrains et communs à l'ensemble des constructions de l'îlot. L'accès au véhicule sera de préférence sur la rue Espagnac.

Les accès piétons se feront le long de l'avenue Alsace Lorraine et de la rue Espagnac. En cas de présence de logements en rez-de-chaussée, ces derniers n'auront pas d'accès privatifs mais devront bénéficier, autant que possible, d'un espace de type jardin en cœur d'îlot. Des accès secondaires depuis la forêt urbaine sont souhaités.





2.2.3. Ilot D

Programme et formes urbaines adoptées :
L'îlot D est situé le long de la rue Espagnac. Il accueillera environ 3600 m² de SHON (logements libres).

Les formes urbaines préférées seront celles de petits collectifs de type logements intermédiaires et de maisons de villes.

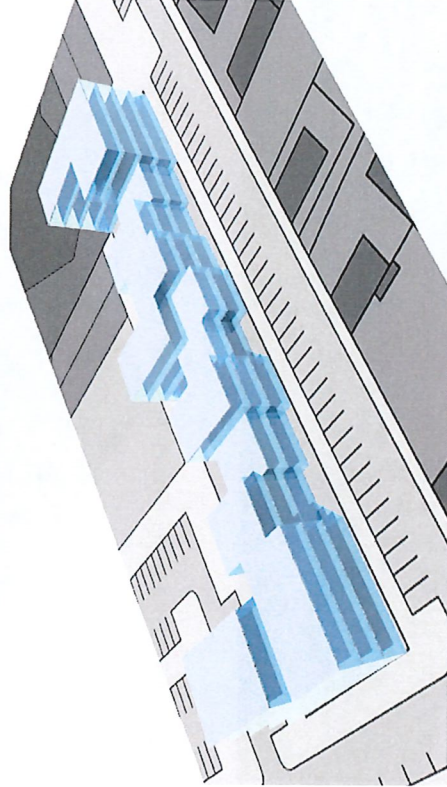
Epannelage et gabarit :
Les hauteurs de façade varient entre le R+1+C et le R+2, pouvant aller jusqu'au R+3 sur les bâtiments d'angle, afin de s'adapter au tissu avoisinant.

Si les constructions s'implantent en front de parcelles, l'alignement n'est pas automatique, au contraire, il peut être aléatoire de manière à donner du rythme à l'ensemble et casser le linéaire.

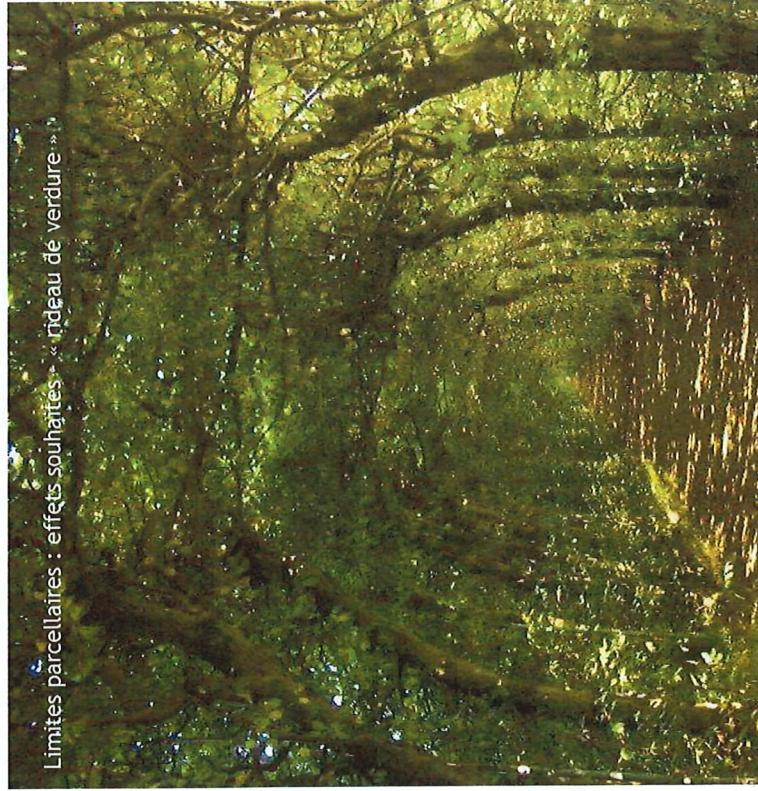
Traitement spécifique :
La façade sur rue devra faire l'objet d'un traitement diversifié pour apporter une forte diversité à l'ensemble et rapprocher l'opération à une typologie de maisons de ville. L'objectif est d'avoir un nouveau front composé et ordonné sans que celui-ci soit monotone.

Les rez-de-chaussée des constructions devront être largement ouverts sur le cœur d'îlot végétalisé qui sera aménagé sous formes de jardins privatifs. Si des logements sont situés aux étages, des terrasses devront leur être aménagés.

Les espaces extérieurs bordant le parking Kléber, au niveau de l'îlot D, feront l'objet d'un traitement commun avec les fonds de jardins de l'îlot A. Les limites séparatives des deux îlots feront l'objet d'un aménagement de mur végétal ajouré (clôture et plante grimpanche) qui viendra pacifier les cœurs de parcelles et habiller les voies piétonnes longeant le parking.

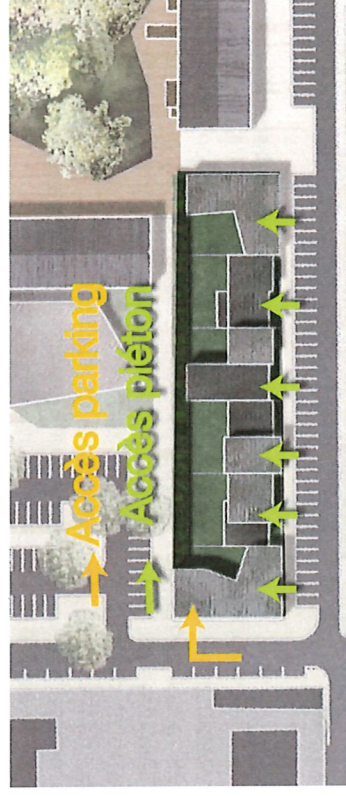


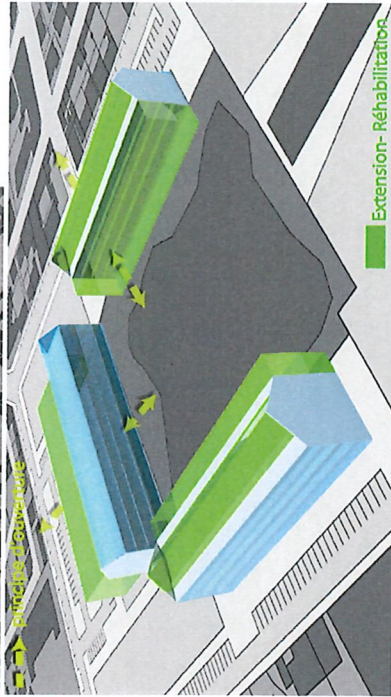
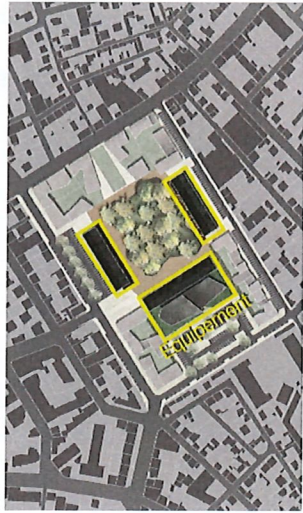
Référence : De Citadel , Atelier Portzamparc, Almere, Pays-Bas



Accès et stationnement :
Les parkings seront souterrains et communs à l'ensemble des constructions de l'îlot avec un accès depuis la rue Kléber.

Les accès piétons se feront le long de la rue Espagnac. En cas de présence de logements en rez-de-chaussée, ces derniers pourront avoir un accès privatif direct depuis la rue.





2.2.4. Bâtiments conservés

Programme et formes urbaines adoptées :
Les bâtiments réhabilités permettront, pour les ailes latérales, l'accueil de 6500 m² de SHON logements, et 1750 m² de SHON commerces. Pour l'aile centrale, le bâtiment conservé sera étendu à l'arrière pour accueillir un équipement d'agglomération variant entre 5000 et 7000 m² de SHON.

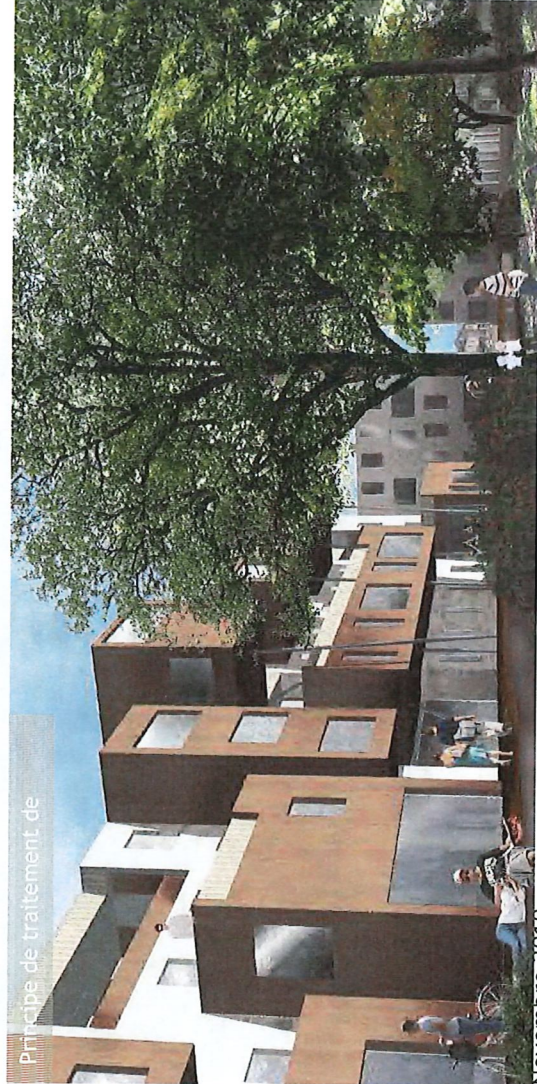
Epannelage et gabarit :
Les hauteurs de façade resteront inchangées, l'extension du bâtiment central ne pourra dépasser la ligne d'égout du bâtiment existant.

Les ailes latérales pourront avoir des combles aménageables afin de créer un niveau supplémentaire. Cependant, ce dernier niveau devra faire l'objet d'un dégagement de 1 m minimum par rapport à la façade.

Traitement spécifique :
Pour les ailes latérales, les façades sur rue feront l'objet d'une réhabilitation douce et respectueuse de la composition existante, des percements plus larges peuvent être créés pour permettre l'évolution du bâti et la création de loggia. Les façades donnant sur la forêt devront faire l'objet d'une réhabilitation d'ensemble afin de donner plus de dynamisme et de profondeur aux bâtiments. L'objectif est de créer un maximum d'espaces extérieurs (terrasses) qui jouent sur l'image de la cabane.

Les rez-de-chaussées seront percés et vitrés pour permettre l'accueil de commerces et services ; Au niveau de la place Poincaré, le pied d'immeuble devra se montrer le plus transparent et fluide possible.

L'aile centrale fera l'objet d'une réhabilitation sobre qui sera dans le respect de l'existant et sa simple mise en valeur, la façade avant restera inchangée ; Son extension devra être d'un langage



Reconversion de la caserne BRUNE

contemporain et en contraste, elle doit exprimer le présence d'un équipement d'agglomération.



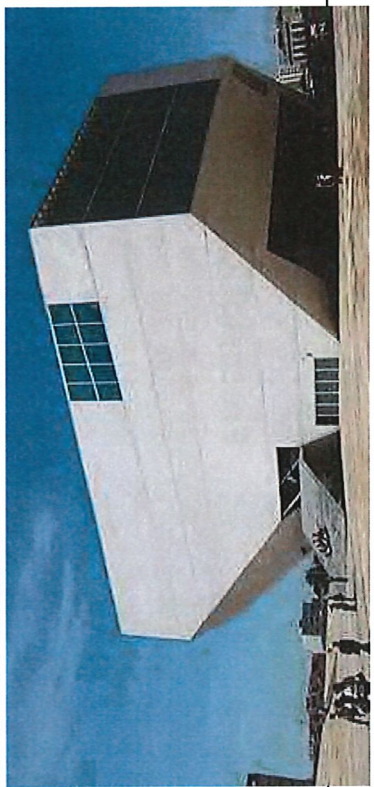
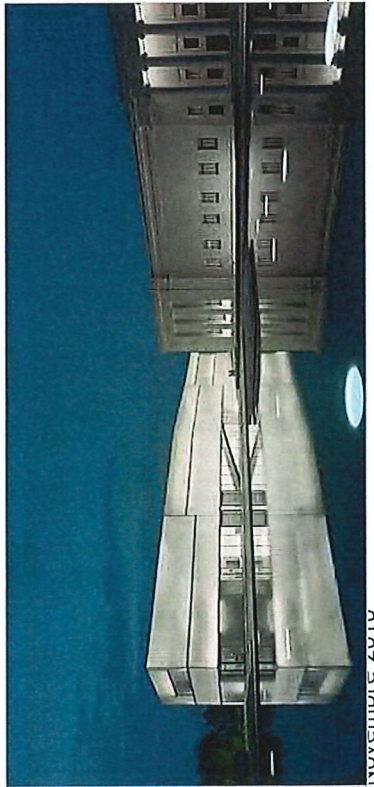
Accès et stationnement :

Les accès piétons aux logements se feront le long de la rue Espagnac et du boulevard Brune alors que les façades principales des commerces donneront sur le quai de la forêt urbaine.

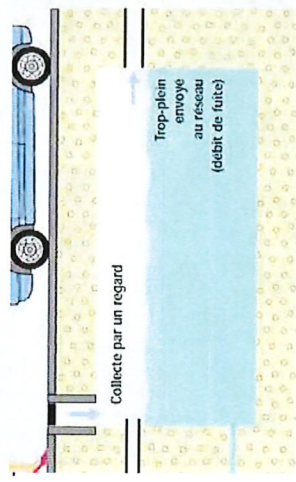
Pour l'équipement central, les accès piétons se feront de part et d'autre du bâtiment à travers un hall qui se devra d'être traversant.

Référence : traitement des façades
Réhabilitation de la barre Euclide, Atelier Gens Nouveaux, Tourcoing (59)

Référence : équipement - extension du bâtiment central
Extension du musée Atkins, Steven Holl ? Kansas City, Etats-Unis
Casa Da Musica, OMA, Porto, Portugal



Reconversion de la caserne BRUNE



Croquis d'une chaussée à structure réservoir



Stationnement en pavés non jointifs à Freiburg (Allemagne)

Prescriptions Environnementales

Les prescriptions présentées ci-après permettent de préciser les objectifs, les exigences et les moyens à trouver dans la prise en compte des cibles environnementales.

2.3. Gestion des eaux pluviales

Dans un contexte très urbain qui se traduit par une forte imperméabilisation des sols (voies de circulation et zones de stationnement notamment), la gestion intégrée des eaux pluviales est une problématique transverse. En effet, une bonne gestion des eaux pluviales permet de poursuivre l'urbanisation des secteurs où les réseaux, saturés, ne le permettent plus.

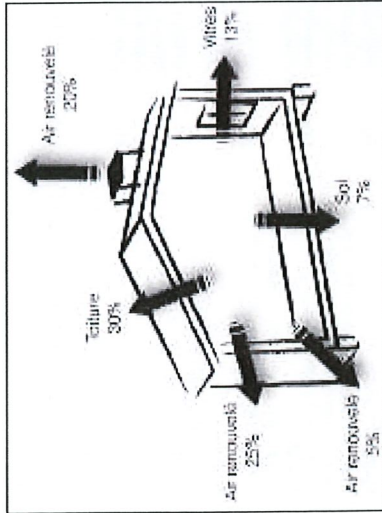
Au niveau des espaces publics, elle passera par :

La mise en œuvre de matériaux de revêtement de sols permettant l'infiltration des eaux (parking à pavés non joints, etc.), la création d'ouvrage de rétention d'eau, dont la fonction est de réguler le débit d'eau (chaussée à structures réservoir pour le stationnement) ou l'aménagement d'espace de rétention paysager en eau dans la forêt urbaine.

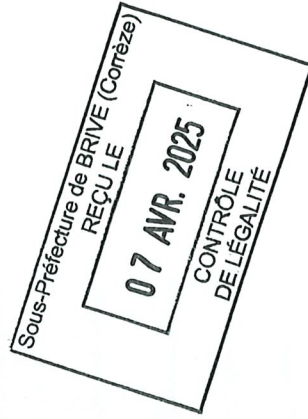
Au niveau des îlots de constructions, la gestion se fera à la parcelle avec la mise en place de dispositifs régulateur ou stockant permettant un réusage de l'eau récoltée (comme l'arrosage des espaces vert de cœur d'îlots) : toiture végétalisée pour réguler, mise en place ce système de récupération d'eau.



Toiture végétalisée, centre commercial de la Vache Noire à Arcueil (92)



Poste de déperdition énergétique



2.4. Confort climatique

La loi Grenelle 1 adoptée en février 2009 renforce la réglementation thermique existante en imposant, pour toute construction neuve dont la demande de permis de construire est déposée au 1er janvier 2013, l'objectif énergétique de la RT 2012. Elle reprend le niveau de consommation requis par le label BBC-Effinergie pour le logement soit une consommation d'énergie primaire inférieure à 50 KW/h par m2 et par an. Ce défi est d'autant plus essentiel qu'il répond à un enjeu social de réduction de la facture énergétique des ménages.

Il est donc important d'anticiper la RT 2012 (applicable au 1er janvier 2013), pour les logements sociaux, et pour les logements collectifs, en optimisant l'utilisation de l'énergie solaire passive, en intervenant sur l'enveloppe des bâtiments et en réduisant les consommations intérieures :

- **Bioclimatisme** : Il s'agira de limiter au maximum la consommation énergétique des bâtiments en mettant en oeuvre des implantations, des conceptions et orientations adaptées des constructions. C'est donc d'abord une approche qualitative du projet qui est demandée aux opérateurs. Le rayonnement solaire doit constituer une des principales sources de chaleur dans le logement. Vérifier les ombres portées des bâtiments entre eux pour préserver le droit au soleil (éviter les masques, disposer les bâtiments les plus hauts au nord des îlots).
- **Performance énergétique** : L'effort portera sur l'isolation de l'enveloppe et sur la solarisation du bâtiment, sur les choix de répartition des espaces afin de favoriser la capacité du bâtiment à profiter des apports solaires passifs en hiver ou au contraire à s'en protéger en été (cf. ci-contre stratégies du chaud et du froid). Il faut privilégier les accès et pièces tampon au nord pour privilégier le recours au solaire passif, orienter préférentiellement les pièces à vivre au sud et sud-ouest ; et protéger les façades et baies vitrées, particulièrement celles exposées plein ouest et sud.

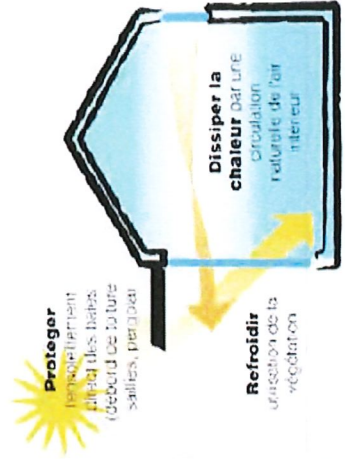
La stratégie du chaud : le confort d'hiver

Capter la chaleur du rayonnement solaire, la stocker dans la masse, la conserver par l'isolation et la distribuer dans le bâtiment tout en la régulant.

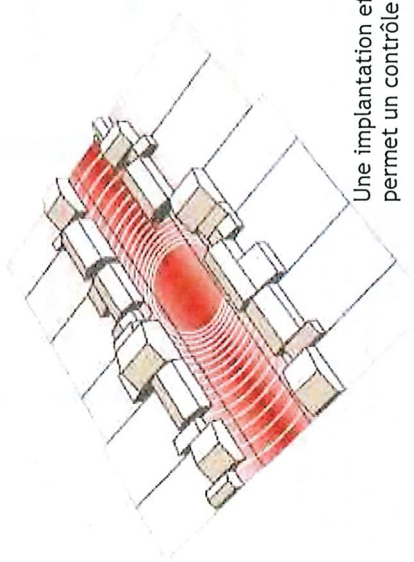


La stratégie du froid : le confort d'été

Se protéger du rayonnement solaire et des apports de chaleur, minimiser les apports en internes, dissiper la chaleur en excès et refroidir naturellement.



Source : Traitement bioclimatique et



Une implantation efficace des éléments bâtis permet un contrôle de la propagation du bruit

2.5. Confort acoustique

Les effets du bruit sont nombreux sur la biologie et la santé des personnes exposées à cette nuisance : perturbation du sommeil, fatigue, stress, désordres cardio-vasculaires, effet sur le système endocrinien,... L'objectif est d'apporter un confort acoustique satisfaisant de l'ensemble du quartier et ainsi améliorer la qualité de vie des habitants. Il s'agira de considérer l'arrivée de nouveaux riverains et l'usage mixte du quartier en devenant riverains de la zone de projet. L'objectif est de diminuer le niveau de pression acoustique en protégeant les logements contre les bruits extérieurs (isolation phonique de l'enveloppe) mais aussi de l'intérieur (capacité d'isolation phonique des parois intérieures).

Quelques repères sur l'échelle des bruits

| Dans l'environnement | dB(A) | Quelques valeurs réglementaires |
|--|-------|--|
| 92 dB(A) - Passage d'un poids lourd sur une autoroute à 10 m | 100 | 105 dB(A) Niveau maximum à l'intérieur d'une discothèque |
| 80 dB(A) - Niveau moyen au bord d'une autoroute | 90 | 100 dB(A) Niveau maximum des baladeurs (walkman) |
| 70 dB(A) - rue animée - à 60 m d'une voie ferrée ou passant quotidiennement 100 trains Corail à 130 km/h | 80 | 85 dB(A) Seuil d'alerte pour l'exposition au bruit en milieu professionnel |
| 65 dB(A) - niveau moyen dans une rue de descente en ville | 70 | 72 dB(A) Niveau maximum réglementaire pour un cyclomoteur mesuré à 7 m |
| 60 dB(A) - à 80 m d'une RN à 180 m d'une autoroute moyennement chargée | 60 | > 70 dB(A) Point noir du bruit routier |
| 50 dB(A) - niveau d'une conversation normale - à 30 m d'une petite route (300 véhicules/heure) | 50 | 60 dB(A) Limite réglementaire pour l'exposition des riverains de voies routières nouvelles (niveau moyen le jour) |
| 45 dB(A) - intérieur d'un appartement le jour | 40 | |
| 30 dB(A) - ambiance calme en milieu rural | 30 | 30 dB(A) Niveau limite pour le bruit des équipements collectifs dans les pièces habitables (VMC, chauffage, ascenseur...) |
| | 20 | |

L'isolement phonique sera donc conforme au classement des voies bruyantes. La NRA (Nouvelle réglementation Acoustique) pose des objectifs de qualité intérieur de 20 dB à 25 dB (il faut moins de 30 dB pour arriver à dormir). Cette réglementation impacte la disposition des pièces de vie et des locaux techniques dans les immeubles collectifs notamment. L'utilisation de revêtement routiers peut également abaisser le bruit de -5 dB à -6 dB.

Il est donc important de concevoir une forme urbaine et une implantation des bâtiments qui optimise l'isolation vis-à-vis des bruits extérieurs. L'isolation acoustique des bâtiments sera optimisée, en fonction du niveau de bruit en l'associant aux objectifs thermiques exemples : isolation de façade et vitrage haute performance pour les secteurs très bruyants, double vitrage pour un niveau sonore moyen...

L'aménagement des logements devra également permettre un isolement phonique efficace entre espaces de jour et espaces de nuit. Par exemple, il faut éviter de superposer une pièce bruyante et une pièce de repos, et dissocier les pièces de jour et de nuit. L'acoustique interne des locaux peut être améliorée, notamment en utilisant des matériaux absorbant le bruit pour les plafonds et les sols exemple.

Source : La boîte à outils de l'aménageur, PLU & Bruit, Certu.

2.6. Chauffage urbain

La Ville de Brive a retenu le principe de la création d'une chaufferie bois alimentant un réseau de distribution d'énergie calorifique. Ce réseau est destiné à fournir le chauffage et l'eau chaude sanitaire pour les équipements publics, les logements collectifs et des maisons particulières situés dans un périmètre délimité par la piscine, le quartier des Chapélies et la caserne Brune.

La création de ce réseau répond à 3 objectifs :

- obtenir pour chacun des futurs usagers du réseau un coût global de la chaleur inférieur ou égal au coût de référence gaz naturel
- répondre aux enjeux environnementaux de réduction des gaz à effet de serre grâce à la substitution de combustibles fossiles par du combustible bois
- contribuer au développement local par la valorisation de sous-produits ligneux issus des forêts et des industries du bois de la Corrèze.

Ce réseau sera réalisé dans le cadre d'une délégation de service public dont la consultation est en cours. Le quartier de la caserne Brune a été dans sa globalité intégré à ce futur réseau, ainsi chaque bâtiment devra donc être raccordé à ce réseau de chaleur.

Il sera nécessaire de prévoir dans chaque bâtiment une sous-station dans laquelle le concessionnaire du réseau installera un échangeur à partir duquel partira la distribution intérieure des bâtiments. Le réseau de canalisations pré-isolées et enterrées qui desservira les bâtiments est à la charge du concessionnaire du réseau et devra être réalisé en coordination avec les travaux de viabilisation de la caserne Brune.

Le délégataire du réseau facturera l'énergie à la copropriété ou au bailleur (comptage au niveau de la sous-station) ; ces derniers



ayant la responsabilité de répartir les charges entre locataires ou copropriétaires.



Source : ARENE Iode-France

Bac à compartiment sous l'évier qui facilite le tri



Compartiments enterrés qui réduisent les nuisances visuelles

2.7. Gestion des déchets

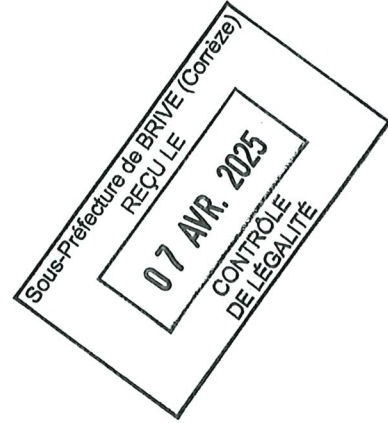
La législation en vigueur vise à limiter les volumes à stocker en décharge aux seuls déchets ultimes. L'objectif est donc de produire moins de déchets et de mieux les valoriser par des filières de valorisation locales. Cet enjeu nécessite une forte prise de conscience et de mobilisation des « producteurs » de déchets à tous les niveaux.

La conception du quartier doit tenir compte des contraintes de collecte dans la conception de la voirie afin de limiter le nombre de passages et de manoeuvres nécessaires (prévoir des voiries adaptées au passage et aux manoeuvres des engins) et dans l'aménagement des aires de dépose pour une prise en charge rapide.

Pour le public, il est également important d'allier visibilité et intégration paysagère des espaces conteneurs (verre) et poubelles. Il ne s'agit cependant pas de le cacher : celui-ci doit en effet rester visible par les usagers.

L'ensemble des opérations d'évacuation des déchets depuis leur lieu de production (cuisine du logement, ...) jusqu'au lieu de prise en charge par le service de collecte public doit être prévue. Pour que la collecte séparative soit facilitée, il faut que les moyens techniques et humains y soient adaptés. Elle entraîne en effet un certain nombre de contraintes de l'intérieur du logement au lieu de collecte :

- Dans le logement (meuble évier avec bacs de tri, taille et conception des cuisines ou local interne pouvant contenir plusieurs poubelles).
- Bâtiments collectifs: Dimensionnement suffisant pour accueillir l'ensemble des conteneurs nécessaires au tri et éventuellement accueillir les encombrants.
- La réduction des passages de collecte implique un doublement des capacités de stockage en locaux internes (notamment pour le tri dans les bâtiments collectifs).



- Mutualisation des espaces de collectes à plusieurs cages d'escaliers.

2.8. gestion du chantier

Un chantier respectueux de l'environnement, des riverains et des ouvriers en phase chantier s'inscrit en cohérence de la démarche environnementale engagée dans le projet. Un chantier « vert » aborde donc la problématique du bruit, des poussières, des horaires de chantiers et de la circulation des engins, ainsi que la signalétique et l'information des habitants. La limitation et l'élimination des déchets du chantier représente un enjeu majeur (les coûts de mise en décharge sont une contrainte économique à intégrer).

Les exigences obligatoires sont détaillées dans la charte de « chantier vert ». Le contenu de cette charte aborde en particulier :

- La limitation des nuisances apportées par le chantier (bruit, poussières et risques).
- La limitation des pollutions de proximité.
- La mise en oeuvre des exigences réglementaires d'organisation du tri en fonction des filières de valorisation locales.

En phase de dossier de Consultation des entreprises, il pourra donc être fourni une charte de « chantier vert » qui figurera dans les pièces contractuelles des marchés avec les entreprises.

