

# PROJET DE POLE D'ECHANGES MULTIMODAL A ORANGE

## NOTE COMPLEMENTAIRE A LA DEMANDE D'EXAMEN AU CAS PAR CAS

n°F09314P0247 déposée le 24/10/2014

---

### 1) DESTINATION DE LA FUTURE VOIE

La future voie est avant tout créée pour desservir la gare SNCF actuellement située en impasse et présentant donc tous les risques d'accident associés (circulation des véhicules légers, taxis, bus à contresens, demi-tours de cars interurbains sur des terrains vagues SNCF, absence d'accessibilité...).

Elle aura également pour objectif de desservir un parking aménagé (actuellement on est en présence d'un parking sauvage toléré par la SNCF) et une gare routière aménagée avec sécurisation des accès et des cheminements piétons-cycles.

Son rôle est donc avant tout de desservir ces espaces. Pour autant elle aura également un rôle de transit du trafic actuellement uniquement supporté par l'avenue de l'Argensol (redistribution).

### 2) CONTINUITE DES CHEMINEMENTS DOUX

L'avenue de l'Argensol dont la restructuration est à l'étude présentera une continuité de ces itinéraires.

L'aménagement à terme de l'avenue Mistral et du boulevard Daladier permettra d'assurer la cohérence des aménagements ainsi que la continuité des cheminements doux jusqu'au centre-ville.

Le projet permettra également la continuité de l'itinéraire de la Via Venaissia, inscrite au schéma départemental et régional des véloroutes et voies vertes et au contrat d'axe Avignon-Carpentras.

### 3) ETAT DES LIEUX

L'aménagement de la voie nouvelle, de la gare routière, du parking et du parvis sera effectué sur des emprises déjà utilisées comme telles à ce jour :

- Parvis : en lieu et place d'une partie du bâtiment voyageur démoli et du « parvis » actuel (=zone mixte de stationnements, circulations motorisées et piétonnes)
- Future voie :
  - sur l'emprise de voies existantes (rue et impasse des Lilas)
  - traverse des terrains vagues SNCF et revêtus (calade) déjà utilisés comme voie de desserte de la gare et empruntés aussi bien par des véhicules légers que par des cars urbains allant faire demi-tour à l'arrière de la gare.
- Parking : sur une zone appartenant actuellement à la SNCF et aujourd'hui déjà utilisée comme parking par les usagers.

- Gare routière :

- sur une zone actuellement occupée par un bâtiment SNCF de stockage destiné à être démolie
- sur le terrain SNCF déjà utilisé à l'heure actuelle par les cars interurbains pour faire demi-tour

#### **4) IMPACTS DU PROJET EN TERME DE TRAFIC**

La voie nouvelle permettra une alternative à la liaison avenue de l'Argensol - avenue Mistral. Le trafic actuellement uniquement supporté par l'avenue de l'Argensol devrait en mode projet être réparti entre l'avenue de l'Argensol et la voie nouvelle. Aucune augmentation de trafic particulière n'est attendue.

Actuellement 6 lignes régulières et 7 doublages scolaires de cars interurbains desservent le cours Pourtoles. L'objectif du projet est de reporter ce trafic sur la gare routière pour assurer l'intermodalité des transports, sous réserve que la circulation vers le centre-ville soit facilitée. Sur la base de la desserte actuelle, on atteint donc 114 mouvements quotidiens pour TransVaucluse.

La ligne de bus urbain n°1 évite actuellement la gare. Il est fort probable que son tracé sera modifié après aménagement de la voie pour en assurer la desserte.

Une étude de trafic a été réalisée en parallèle de l'élaboration de l'avant-projet. La nouvelle voie générera plutôt une redistribution locale qu'une augmentation du trafic de l'avenue de l'Argensol vers la nouvelle voie.

#### **5) IMPACTS DU PROJET EN TERME DE BRUIT**

La voie ferrée située à proximité immédiate du site correspond à la ligne TER (et non TGV) Paris Lyon Marseille. Il n'existe pas de mesures anti-bruits spécifiques à l'heure actuelle. Considérant que le projet se situe sur des terrains vagues, qu'il vient sécuriser et canaliser les circulations se faisant dans le secteur, il n'y aura pas d'impact sonore significatif du fait du projet. Seules les quelques maisons situées tout à fait à l'Est du projet verront leur impasse d'accès transformée en voie, le nœud entre l'avenue de l'Argensol et la future voie se faisant à l'entrée de cette impasse par la création d'un giratoire par ailleurs prévu.

L'aménagement de ce giratoire est prévu dans le cadre du projet de réaménagement du quartier de l'Argensol qui a fait l'objet d'une demande d'examen au cas par cas et non soumis à étude d'impact conformément à l'arrêté n°AE-F09314P0050 du 08 avril 2014.

#### **6) IMPACTS DU PROJET EN TERME D'EAUX PLUVIALES**

Une notice hydraulique a été réalisée

Surface du périmètre d'étude : 2ha

L'assiette du projet qui accueille actuellement la gare et ses infrastructures (voies, quais, bâtiments, parking...) n'intercepte pas d'écoulements issus des terrains alentours.

Le projet n'augmente pas l'imperméabilisation du périmètre d'étude :

- Imperméabilisation actuelle >90% avec une superficie d'espaces verts de 1500m<sup>2</sup> environ
- Imperméabilisation projetée inférieure à l'imperméabilisation actuelle :
  - o Création de 500m<sup>2</sup> d'espaces verts supplémentaires et de 613m<sup>2</sup> de bassin de rétention paysager
  - o Diminution de la surface active de 356m<sup>2</sup> après projet

Le projet prévoit la création de bassins de rétention des eaux pluviales dimensionnés pour :

- T=10 ans
- q=13l/s/ha

Ces bassins permettront de tamponner les eaux issues de 85% du périmètre afin d'améliorer le fonctionnement hydraulique actuel de la zone.

Le point de rejet des eaux pluviales du pôle d'échange multimodal d'Orange, qui est le réseau unitaire situé Avenue de l'Argensol ne sera pas modifié après projet. Une régulation de débit permettra de diminuer les apports de la zone vers ce réseau.

Des séparateurs à hydrocarbures seront mis en place afin de traiter les eaux du parking et de la voirie nouvelle.

Dans la mesure où :

- 1/ les exutoires du site ne sont pas modifiés ;
- 2/ le point de rejet final reste le réseau unitaire de l'Argensol;
- 3/ le projet n'augmente pas la surface imperméabilisée mais diminue au contraire les surfaces imperméabilisée et active

- la création de bassins de rétention des eaux pluviales n'est pas obligatoire pour l'aménagement du pôle d'échanges
- le projet n'est pas soumis à un dossier de déclaration au titre de la loi sur l'eau à proprement parler mais doit faire l'objet :
  - o d'un dossier de déclaration d'antériorité qui devra présenter le fonctionnement actuel du site avec plan du réseau existant, caractéristiques et capacités des exutoires du site (en cours de finalisation)
  - o d'un Porter à connaissance qui présentera les aménagements projetés dans le cadre de l'aménagement du pôle d'échanges.