



Ministère de la Culture et de la Communication
Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie

Ville d'Avignon
Secteur Sauvegardé
Modification n° 1 du Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur

Rapport de présentation
Février 2013

Table des matières

<p>PRÉAMBULE..... 3</p> <p>L'ORGANISATION DU PLAN DE SAUVEGARDE ET DE MISE EN VALEUR D'AVIGNON..... 7</p> <p style="padding-left: 20px;">1.1.Le règlement (extraits ci-après)..... 7</p> <p style="padding-left: 20px;">1.2.Le plan réglementaire (voir plans en annexe 1)..... 10</p> <p>PARTIE A :</p> <p>LES MODIFICATIONS POUR AUTORISER LE PASSAGE DU TRAMWAY A L'INTERIEUR DU SECTEUR SAUVEGARDE..... 12</p> <p>LE CONTEXTE GÉNÉRAL 13</p> <p>1 LE CONTEXTE JURIDIQUE DU PLAN DE SAUVEGARDE ET DE MISE EN VALEUR APPROUVÉ..... 14</p> <p style="padding-left: 20px;">1.1 Les conditions d'application des règles du Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur au projet de tramway..... 14</p> <p style="padding-left: 20px;">1.2 Les parties du règlement concernant directement le projet de tramway..... 15</p> <p>2 LE TRAMWAY DANS SA TRAVERSÉE DU SECTEUR SAUVEGARDÉ : ORIENTATIONS URBAINES ET PAYSAGÈRES 16</p> <p style="padding-left: 20px;">2.1 L'alimentation électrique aérienne..... 16</p> <p style="padding-left: 20px;">2.2 Le passage le long des remparts sud et est de la ville historique 17</p> <p style="padding-left: 20px;">2.3 Les incursions éventuelles à l'intérieur du PSMV, le long des remparts sud et est 19</p> <p style="padding-left: 20px;">2.4 Le passage entre le Rhône et la ville historique 25</p> <p style="padding-left: 20px;">2.5 Le passage sur la rue de la République 27</p> <p>3 LES INTERVENTIONS LIÉES AU PROJET DE TRAMWAY INCOMPATIBLES AVEC LE PLAN DE SAUVEGARDE ET DE MISE EN VALEUR APPROUVÉ..... 30</p> <p style="padding-left: 20px;">3.1 L'abattage d'arbres protégés..... 30</p> <p style="padding-left: 20px;">3.2 Le passage d'une voie de tramway sur une partie de l'esplanade des remparts..... 30</p> <p style="padding-left: 20px;">3.3 La mise en place d'une alimentation électrique aérienne (ligne aérienne de contact.)..... 30</p> <p>4 LES PROPOSITIONS DE MODIFICATION DU RÈGLEMENT..... 31</p> <p style="padding-left: 20px;">4.1 Modification N°1..... 32</p>	<p>4.2 Modification N°2..... 33</p> <p>4.3 Modification N°3..... 34</p> <p>4.4 Modification N°4..... 35</p> <p>4.5 Modification N°5..... 36</p> <p>4.6 Modification N°6..... 37</p> <p>4.7 Modification N°7..... 38</p> <p>4.8 Modification N°8..... 39</p> <p>4.9 Modification N°9..... 40</p> <p>4.10 Modification N°10..... 41</p> <p>4.11 Modification N°11..... 42</p> <p>4.12 Modification N°12..... 43</p> <p>PARTIE B :</p> <p>LES MODIFICATIONS POUR AUTORISER LES TRAVAUX DANS LES HÔTELS DE MONTFAUCON ET DE CAUMONT..... 44</p> <p>1 LE CONTEXTE JURIDIQUE DU PLAN DE SAUVEGARDE ET DE MISE EN VALEUR (PSMV) ET DES PROTECTIONS AU TITRE DES MONUMENTS HISTORIQUES..... 45</p> <p style="padding-left: 20px;">1.1.Extrait du Plan réglementaire du PSMV sur lequel apparaissent les Hôtels de Caumont et de Montfaucon (voir la légende page suivante)..... 45</p> <p style="padding-left: 20px;">1.2.Les protections au titre des monuments historiques..... 47</p> <p style="padding-left: 20px;">1.3.Les conditions cumulées d'application des règles du PSMV et des protections au titre des monuments historiques aux hôtels de Caumont et de Montfaucon..... 47</p> <p>2 LES INTERVENTIONS ENVISAGÉES SUR LES DEUX HOTELS: L'EXTENSION DE LA COLLECTION LAMBERT 50</p> <p>3 LES POINTS FAISANT L'OBJET DE LA MODIFICATION DU PSMV..... 52</p> <p style="padding-left: 20px;">3.1 La prise en compte du classement au titre des monuments historiques des communs et du portail sur rue de l'Hôtel de Caumont..... 54</p> <p style="padding-left: 20px;">3.2 La rectification de la classification des bâtiments construits dans les années 70..... 58</p> <p>4 LES PROPOSITIONS DE MODIFICATION DU PLAN RÉGLEMENTAIRE DU PSMV : LE PLAN MODIFIÉ..... 61</p>
---	---

PRÉAMBULE

Avignon, ville exceptionnelle par son histoire, sa situation, sa forme, son patrimoine bâti, a su conserver jusqu'au milieu du XXe siècle, l'authenticité d'une cité compacte à l'intérieur des remparts. La ville historique subit depuis d'importantes mutations avec un renouvellement important du bâti au sein d'un espace urbain qui s'est fortement étendu à la périphérie.

Ce risque d'altération de l'exceptionnelle qualité de l'unité urbaine a motivé la création d'un Secteur Sauvegardé (*), non pour figer la ville mais pour identifier les éléments à préserver, tout en organisant la poursuite d'un développement harmonieux et maîtrisé.

Le Secteur Sauvegardé actuel a été créé par arrêté ministériel du 16 Septembre 1991 et comprend la totalité de la ville Intra-Muros correspondant à la ceinture fortifiée du XIV^{ème} siècle jusqu'à la limite de l'esplanade des remparts(*) à l'extérieur, ainsi que les allées de l'Oulle et les berges du Rhône jusqu'à la rive. Le Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV)(*), document fixant les règles de construction et d'aménagement à l'intérieur du Secteur Sauvegardé, a été approuvé par arrêté préfectoral le 12 juin 2007.

L'objet de cette 1ère modification depuis son approbation porte sur deux thèmes: d'une part une modification du règlement visant à pouvoir autoriser le passage du tramway sous certaines conditions à l'intérieur du secteur sauvegardé, d'autre part une modification du plan réglementaire visant à pouvoir autoriser l'extension du musée de la collection Lambert dans les hôtels de Caumont et de Montfaucon.

En application du code de l'urbanisme, et notamment de l'article L313-1, le conseil municipal d'Avignon a délibéré le 6 octobre puis le 13 décembre 2012 pour demander à M. le Préfet de Vaucluse d'engager une procédure de modification du PSMV.

La Commission locale du secteur sauvegardé (*) réunie en séance le 19 décembre 2012, a donné un avis favorable aux propositions de modifications.

En application du code de l'urbanisme notamment des articles L 313-1 et R 313-1 et suivants, du code de l'environnement notamment les article L 123-1 et R123-1 et suivants, le dossier de modification n°1 du plan de sauvegarde et de mise en valeur est donc soumis à l'enquête publique.

(*) Glossaire

Architecture et patrimoine

Secteur Sauvegardé : Mis en place par la Loi « Malraux » il y a 50 ans, un Secteur Sauvegardé a pour objectif de préserver et mettre en valeur les centres urbains présentant un caractère historique exceptionnel. Il s'agit d'une démarche globale visant à la fois à préserver les bâtiments et monuments présentant un intérêt patrimonial et à favoriser le développement harmonieux de la ville. Le périmètre concerné fait l'objet d'une délimitation précise lors de sa création, périmètre à l'intérieur duquel des règles spécifiques sont appliquées. L'Architecte des Bâtiments de France est chargé du contrôle du Secteur Sauvegardé et donne un avis sur l'ensemble des projets envisagés au regard de ces règles figurant dans le Plan de Sauvegarde et de Mise en valeur.

Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV) : Outil d'urbanisme définissant les règles de construction et d'aménagement au sein du Secteur Sauvegardé. Les éléments principaux du dossier sont:

- les analyses historiques réalisées à l'occasion des études préliminaires,
- le rapport de présentation: il explique le contenu et les objectifs de PSMV
- le plan réglementaire : il est divisé en 4 zones SA, SB, SC et SR et indique quelles sont les règles applicables parcelle par parcelle.
- le règlement: il fixe des règles très précises pour chacune des zones du plan, pour les restaurations des bâtiments existants, pour les constructions neuves ou les aménagements des espaces publics

Commission locale du Secteur Sauvegardé : Présidée par le Maire et associant les services de l'État, les représentants élus de la commune et des personnes qualifiées (archéologue, historien, personnalités représentant les activités commerciales et touristiques pour Avignon), cette commission est chargée d'assurer le suivi du Secteur Sauvegardé. Elle donne un avis lors des procédures de modification ou de révision du PSMV, ou sur tout projet d'aménagement ou de construction.

Monument Historique : Un monument présentant un caractère exceptionnel peut faire l'objet d'une protection (classement ou inscription) en tant que Monument Historique, visant à en assurer la préservation. Le Secteur Sauvegardé d'Avignon comporte ainsi plus de 150 monuments historiques, dont le Palais des papes, le Pont Saint-Benezet et les Remparts. Les travaux sur un monument historique font l'objet d'une autorisation du Ministre de la Culture. L'esplanade des remparts est elle-même Monument Historique classé sur une partie de sa longueur.

Abords des Monuments Historiques : La protection d'un monument historique génère automatiquement une servitude de protection de ses abords, correspondant à un périmètre de 500 mètres comptés depuis tout point du monument. Les travaux aux abords d'un monument historique et en covisibilité avec lui font l'objet d'un accord de l'Architecte des Bâtiments de France. Cette servitude ne s'applique pas à l'intérieur du Secteur Sauvegardé mais continue à s'appliquer à l'extérieur. Les travaux du tramway situés à l'extérieur du Secteur sauvegardé mais dans le périmètre de protection des remparts classés feront ainsi l'objet d'un avis de l'Architecte des Bâtiments de France.

Esplanade des remparts (ou terre-plein des remparts) : Espace situé à l'extérieur et devant les remparts du XIVème siècle, correspondant à l'emprise des anciens fossés. Cet espace s'étend sur 10 à 20 mètres selon les endroits, du mur jusqu'à la chaussée du boulevard extérieur. L'esplanade des remparts est située en totalité à l'intérieur du Secteur Sauvegardé. Le règlement du PSMV précise que cet espace est protégé et ne peut pas être utilisé pour le stationnement, pour des constructions ou pour le passage de voies de transport en commun.

Équipements liés au tramway

Station de tramway : Il s'agit d'un point d'arrêt sur le réseau. Elle est composée d'un ou plusieurs quais situés le long de la plate-forme, et d'abris pour les voyageurs placés sur les quais.

Des éléments peuvent y être ajoutés tels que le matériel pour la vente de titres de transport ou les armoires techniques.

Plate-forme : Il s'agit du support plat des voies de tramway. Constituée d'une dalle de béton servant de fondation, elle est large d'environ 6 à 6,5 mètres pour le passage des deux voies et 3 mètres pour une seule voie. Les rails sont fixés sur cette plate-forme.

Alimentation électrique aérienne -Ligne aérienne de contact (LAC) : Il s'agit de l'ensemble des dispositifs techniques destinés à l'alimentation en électricité du matériel roulant.

Ces dispositifs comprennent les câbles d'alimentation surplombant les voies sur toute leur longueur, en contact avec les rames, et les mâts de support implantés sur le côté des voies ou entre elles. Les câbles d'alimentation peuvent être fixés directement sur les façades des immeubles par l'intermédiaire de câbles support.

Rame : Ensemble de wagons. Les rames du tramway d'Avignon auraient une longueur d'environ 25 mètres.

1. L'ORGANISATION DU PLAN DE SAUVEGARDE ET DE MISE EN VALEUR D'AVIGNON

Le dossier du Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur approuvé est composé de deux parties essentielles, sur la base desquelles peuvent être déterminées les règles applicables en fonction de la localisation des projets de construction ou d'aménagement: **le règlement et le plan réglementaire.**

1.1. *Le règlement (extraits ci-après)*

Le règlement est un document écrit indiquant pour chaque zone du plan graphique les conditions selon lesquelles sont assurées la conservation et la mise en valeur des immeubles et du cadre urbain.

Le chapitre 1 du règlement explicite les différentes classifications des immeubles figurant au plan : immeubles protégés au titre des monuments historiques, immeubles à conserver, immeubles à conserver mais pouvant être modifiés, immeubles pouvant être modifiés. Il explicite également les différentes classifications des espaces protégés : espaces protégés strictement, espaces verts arborés, plantations à réaliser.

1) Les immeubles ou parties d'immeubles "protégés" au titre des Monuments Historiques (*): (classés ou inscrits) : les immeubles figurent en noir au plan (voir plans en annexe 1) et les façades ou fragments en tireté noir et blanc

« Sauf disposition contraire portée sur une liste en annexe, le report du poché noir sur un immeuble dont seules les façades ou toitures, ou des parties intérieures sont protégées au titre de la loi du 31 décembre 1913 se traduit par l'application de fait du paragraphe US-0-A-0.2 pour les autres parties de l'immeuble non protégées au titre de ladite loi et couverts par le poché noir. »

2) Les immeubles ou parties d'immeubles portés "à conserver", dont la démolition, l'enlèvement ou l'altération sont interdits et dont la modification est soumise aux conditions spéciales ci après ; ils sont figurés en hachures noires obliques sur le plan.

« Ces immeubles doivent être conservés, restaurés ou améliorés. Ces dispositions s'étendent à : tous leurs éléments constitutifs, Les structures verticales et horizontales, sols, parois, plafonds, couverture, la composition générale, la composition des façades, y compris sur cour ou jardin, le décor intérieur et extérieur tels que caves, escaliers, rampes, limons, balcons, modénature, lambris, vantaux de porte, cheminées, motifs sculptés, et tous les éléments leur appartenant par nature ou par destination.

a) La démolition de ces immeubles est interdite.

b) La restitution d'éléments constitutifs de l'immeuble, la modification ou l'amélioration de l'aspect architectural, pourront être demandées dans le cadre d'opérations publiques ou privées, même en l'absence de prescriptions énoncées au titre de l'article SA-SB-11, tant sur des détails extérieurs que sur des détails intérieurs aux immeubles.

En cas de découverte archéologique, historique et documentaire postérieure à l'approbation du P.S.M.V., la restitution des dispositions initiales ou la mise en valeur des éléments archéologiques, peut être demandée.

c) les surélévations destinées à la création d'un étage supplémentaire ou destinées à la création d'une nouvelle surface habitable sont interdites, sauf prescription spécifique portée au plan (M ou S)

3) Les immeubles ou parties d'immeubles portés "à conserver", dont la démolition, l'enlèvement ou l'altération sont interdits et dont la modification est soumise aux conditions spéciales ci après ; Ils sont représentés par un hachurage oblique à traits noirs forts et fins alternés:

« Ces immeubles ne peuvent être altérés, mais des modifications compatibles avec leurs caractéristiques architecturales, en terme de restauration, réutilisation et de mise en valeur pourront être admises.

Des démolitions partielles peuvent être admises, dans le cadre d'opérations d'ensemble, sous réserve de respect du système parcellaire existant et de l'ordonnancement architectural auquel ces immeubles participent.

A l'inverse, lorsque l'alinéa précédant ne s'applique pas, sont interdits:

- a) la modification des façades et toitures qui serait incompatible avec la nature et le type des édifices.*
- b) la suppression de la modénature, des accessoires singularisant la composition des immeubles : bandeaux, frises, appuis, balcons, corniches, cheminées, charpentes, lucarnes, épis et sculptures, etc..).*
- c) Les changements tendant à modifier les matériaux traditionnels (tels que pierre, bois, plâtre).*
- d) En cas de refonte intérieure, la restructuration doit maintenir le gros œuvre et la distribution verticale, pour préserver l'identité de chaque unité bâtie ou édifice.*

Les planchers doivent préserver la correspondance avec les baies. Le maintien d'ouvrages anciens peut être toutefois imposé, notamment en cas de découvertes fortuites ou d'éléments architecturaux intéressants.

Des prescriptions spécifiques sont portées au plan –« M » (modification) , « E » écrêtement, « S » surélévation, conformément à l'article US0-A-06. »

4) Les immeubles ou les parties d'immeubles qui pourront être maintenus, améliorés ou remplacés: Ils sont figurés au plan en hachures fines serrées

« Ces immeubles peuvent être maintenus et, en tant que de besoin, être modifiés pour en améliorer l'aspect ou être remplacés par d'autres constructions conformes au règlement.

Des prescriptions particulières sont portées sur des immeubles ou parties d'immeuble (façade sur rue) par un liseré à denticule apposé sur la façade concernée,

Pour le maintien de continuités d'aspect ou de matériau sur une séquence formée de plusieurs immeubles,

Pour le maintien ou le prolongement de continuités, à niveau égal de corniches ou bandeaux sur une séquence formée de plusieurs immeubles,

pour la reconstitution d'un front bâti,

pour le maintien ou la création d'un mur de clôture. »

5) Les espaces protégés, espaces non aedificandi: Ils sont portés au plan en double hachure fine

« Aucune construction ni aucun aménagement en élévation ne sont autorisés, à l'exception du mobilier rendu strictement nécessaire par l'usage du lieu et des dispositifs nécessaires, hors bâtiments, aux accès et à la sécurité; des indications (-P-: cours pavés, traitement de sols de rues) dont l'utilisation doit être conforme à l'article SA-SB-11, précisent les modalités de mise en valeur. En cas d'aménagement en sous-sol, le niveau du sol naturel est maintenu. La restitution de bâtiments disparus, à valeur historique peut être autorisée, dans des dispositions similaires, sous réserve de justifications par des documents justifiant leur présence antérieure »

6) Les espaces verts arborés à créer, à maintenir, à renforcer ou à compléter, et les plantations à réaliser: Ils sont portés au plan par une trame de petits ronds verts

« Espaces verts protégés dont l'utilisation et l'aménagement sont déterminés aux articles 1, 2 et 13 du règlement. »

7) Les plantations arborées protégées ou à réaliser: Elles sont portées au plan par des ronds verts pleins (protégés) ou par des cercles en tiretés verts (à créer ou à réaliser). Les arbres mentionnés par un cercle gris sont des arbres existants, lors de l'élaboration du plan, sans prescription spécifique.

« Les plantations d'arbres de haute tige doivent être maintenues. Les compositions d'arbres d'alignement protégés doivent être maintenues et complétées suivant leur régularité. »

Le chapitre 2 du règlement définit pour chaque zone SA, SB, SC et SR du plan les règles d'occupation et d'utilisation des sols

- Article 1 : Types d'occupation et d'utilisation du sol interdits,
- Article 2 : Les occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières,
- Article 3 : Les conditions de desserte des terrains par les voies,
- Article 4 : Les conditions de desserte des terrains par les réseaux,
- Article 5 : La superficie minimale des terrains,
- Article 6 : L'implantation des constructions par rapport aux voies,
- Article 7 : L'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives,
- Article 8 : L'implantation des constructions par rapport aux autres constructions sur une même propriété,

- Article 9 : L'emprise au sol des constructions,
- Article 10 : La hauteur maximale des constructions,
- Article 11 : L'aspect extérieur des constructions et l'aménagement de leurs abords,
- Article 12 : Les obligations imposées aux constructeurs en matière d'aires de stationnement,
- Article 13 : Les obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation des espaces libres, d'aires de jeux et de loisirs et de plantations,
- Article 14 : Le coefficient d'occupation du sol.

1.2. Le plan règlementaire (voir plans en annexe 1)

Ce document est la traduction graphique du règlement. Il délimite les zones règlementaires (SA, SB, SC, SR).

Il précise immeuble par immeuble les conditions selon lesquelles leur conservation et leur mise en valeur sont assurées , par un graphisme spécifique (hachures grasses, fines, mixtes).

Il définit graphiquement quels sont les espaces publics protégés et les secteurs de l'esplanade des remparts classés au titre des monuments historiques.

Il indique les arbres protégés et les espaces verts protégés.

P.S.M.V. D'AVIGNON LEGENDE

	PERIMÈTRE DE P.S.M.V. (sans abaissement de niveau)
	OSM DU P.S.M.V.
	IMMOBILIA
	FALLES, FRAGMENT
	SOUS-PRÉJUDICÉ AU TITRE DES MONUMENTS HISTORIQUES
	ÉTATS CLASSES AU TITRE DE LA S.O. N° 2 941 1981
	IMMOBILES OU PARTIES D'IMMOBILES DONT LA RÉVOLUTION, L'ALIGNEMENT, LA MODIFICATION OU L'ALTERNATIVE DOIVENT ÊTRE INTERDITS
	IMMOBILES « HAUTEUR » DONT L'HAUTEUR NE DOIT ÊTRE MODIFIÉE
	IMMOBILES DONT LA MODIFICATION OU LE RÉEMPLACEMENT SONT SOUSIS AUX PRÉSCRIPTIONS GÉNÉRALES DU RÈGLEMENT
	IMMOBILE OU PARTIE D'IMMOBILE DONT LA RÉVOLUTION OU LA MODIFICATION DOIVENT ÊTRE INTERDITES PAR L'AUTORITÉ ADMINISTRATIVE
	OPPOSE DE CONSTRUCTION (OPCSE)
	SUPERPOSITION OPPOSÉE DE CONSTRUCTION ET DE PRÉSCRIPTION DE HAUTEUR
	ESPACE PROTÉGÉ (Cours, Jardins, Espaces verts)

	ESPACE VERT À DÉRIVER OU À CONSERVER
	ARBRE À CONSERVER
	ARBRE EXISTANT
	ALIGNEMENT / ARBRES PROTÉGÉS
	ALIGNEMENT D'ARBRES À COMPLÉTER OU À DÉRIVER
	EMPLACEMENT RÉSERVÉ POUR SERVICE PUBLIC, ESPACE LIBRE PUBLIC, INSTALLATION D'INTERET GÉNÉRAL, USES GÉNÉRAUX
	ALIGNEMENT NOUVEAU, OU ALIGNEMENT EXISTANT À CONSERVER
	PELLES DE HAUTEUR PARTICULIÈRES
	PRÉSCRIPTION PARTICULIÈRE (MODIFICATION, SÈCRETÈME, ETC...)
	SÉVÉRITÉ ARCHITECTURALE PARTICULIÈRE (CONTINUITÉ D'ORDONNEMENT, DE MATÉRIEL, OU DE HAUTEUR)
	BANQUE PUBLIQUE DE Pêche « HAUTEUR LIBRE D'OCCUPATION »
	ALÈS PRINCIPAUX (PROF)
	ESPACE LIBRE INTERMÉDIAIRE
	DÉTAILS EXTÉRIEURS INTERMÉDIAIRES (NICHE, PORTE, PORTAL)

PARTIE A :

LES MODIFICATIONS POUR AUTORISER LE PASSAGE DU TRAMWAY A L'INTERIEUR DU SECTEUR SAUVEGARDE

LE CONTEXTE GÉNÉRAL

Le Plan de sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV) du Secteur Sauvegardé a été pris en considération dès les premières études de définition du tracé du tramway et de ses orientations paysagères et techniques, dans sa partie proche du centre historique d'Avignon. Le PSMV n'autorise notamment pas le passage d'une ligne de transport en commun sur l'esplanade de remparts(*). Par ailleurs, certaines règles fixent des conditions précises pour l'aménagement des espaces publics que le projet de tramway est tenu de respecter.

Les tracés à ce jour suffisamment précis font cependant apparaître qu'il sera extrêmement difficile d'éviter totalement le passage sur l'esplanade des remparts. Quelques incursions devraient ainsi y être réalisées. De ce fait, une quinzaine d'arbres protégés par le PSMV pourraient être supprimés.

Les rames(*) d'un tramway sont alimentées par l'énergie électrique. Les choix techniques de la maîtrise d'ouvrage (le Grand Avignon), comme la taille des rames, et le contexte local– le passage en zone inondable– ont orienté le projet de tramway vers une technologie d'alimentation par voie aérienne; une ligne aérienne de contact (*) dite « L.A.C. » serait ainsi installée longitudinalement sur tout le tracé du tramway. Ce type d'équipement n'est pas autorisé par le règlement du PSMV approuvé.

A la demande de la Direction Régionale des Affaires Culturelles de la région PACA, l'Inspection des Patrimoines du Ministère de la Culture a effectué une visite sur le site, le 19 décembre 2011, et dans son rapport du 13 février 2012 (document joint au dossier), a indiqué que pour permettre le passage du tramway tel qu'envisagé par le Grand Avignon, il convenait d'engager une procédure de modification du PSMV.

L'objectif de cette modification du Plan de sauvegarde et de Mise en Valeur est de pouvoir autoriser les éléments techniques de ce projet mentionnés précédemment, si ces éléments font partie des choix définitifs.

La ville a délibéré en ce sens lors du conseil municipal du 6 Octobre 2012 et a demandé à M. le Préfet d'engager une procédure de modification du PSMV en vue de permettre la réalisation du projet de tramway.

1 LE CONTEXTE JURIDIQUE DU PLAN DE SAUVEGARDE ET DE MISE EN VALEUR APPROUVÉ.

1.1 *Les conditions d'application des règles du Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur au projet de tramway*

Ces règles dépendent de la localisation des voies et des équipements tout au long de leur tracé. (voir les plans en annexe 1).

- **Le tracé de la ligne A** de L'île Piot au Pontet emprunterait le Pont Daladier et longerait les remparts de la Porte de l'Oulle jusqu'à la Porte de Sainte-Marthe, avant de s'engager sur la route de Lyon.

Le secteur sauvegardé serait donc traversé par cette ligne du Pont Daladier (berge Est du Rhône) jusqu'à l'angle sud-ouest du rempart Boulevard Saint-Dominique, face au Pont de l'Europe. **Cette partie du tracé est située en zone SR, et en espace protégé.**

A partir de cet angle sud-ouest et jusqu'à la Porte Sainte-Marthe, le tracé du tramway sortirait du secteur sauvegardé et longe le rempart.

Certains équipements empièteraient toutefois localement sur l'emprise du secteur sauvegardé, notamment deux stations(*) sur une longueur limitée et nécessiteraient l'abattage d'arbres protégés, objet de cette modification. **Cette partie est située en zone SR et en espace protégé (sauf entre la porte saint-Charles et la porte saint-Michel, où l'esplanade des remparts est classée au titre des monuments historiques).**

- **Le tracé de la ligne B** de la Place de l'Horloge à Saint-Chamand emprunterait la Rue de la République et longerait le rempart jusqu'à la Porte Limbert avant de s'engager dans l'avenue de Saint-Ruf. Cette partie est située successivement en **zones SA et SB**, où elle est classée en **espace protégé**, puis en **zone SR** avant de sortir du secteur sauvegardé.

Sur cette dernière longueur, l'esplanade des remparts est classée au titre des monuments historiques.

1.2 Les parties du règlement concernant directement le projet de tramway

Dans le secteur sauvegardé, le projet de tramway n'est concerné que par les règles fixées pour les espaces publics extérieurs (sauf le point concernant l'accrochage de la ligne aérienne de contact sur les façades des immeubles)

Chapitre 1 Application de la légende graphique du PSMV

C Espaces protégés

O.9 Espaces protégés

Page 6 du règlement du PSMV approuvé

O.11 Plantations arborées protégées ou à réaliser

Page 6 du règlement du PSMV approuvé

Chapitre 2 Règlement du PSMV

ZONES SA et SB

Article SA-SB 2 Les occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières

2°) sont autorisés sous conditions sur les espaces publics du domaine public

Page 11 du règlement du PSMV approuvé

Article SA-SB 11-7 Installations diverses en façade et sur toitures

Page 30 du règlement du PSMV approuvé

Article SA-SB 11-11 Espaces verts

b) Les plantations arborées, les alignements d'arbres et mails protégés ou à réaliser

Page 37 du règlement du PSMV approuvé

Article SA-SB 11-13 - Les voies et places publiques

Page 38 du règlement du PSMV approuvé

ZONE SR Ensemble des articles de la zone SR.

Page 64 du règlement du PSMV approuvé

2 LE TRAMWAY DANS SA TRAVERSÉE DU SECTEUR SAUVEGARDÉ : ORIENTATIONS URBAINES ET PAYSAGÈRES

2.1 L'alimentation électrique aérienne

L'impact des émergences nécessaires à l'alimentation électrique des rames du tramway a été pris en considération par les concepteurs très en amont. Les sites sensibles identifiés sont le tour des remparts, mais aussi la section entre la porte de l'Oulle et le pont Daladier. Le tracé du tramway est alors dans la perspective du palais des papes et du pont saint Bénézet.

Le système d'alimentation de référence pour les tramways est une alimentation par ligne aérienne de contact (LAC). Un tel système est relativement difficile à intégrer dans le paysage du fait de la présence de câbles au-dessus des voies de circulation et de poteaux pour les soutenir.

Avant de retenir la solution aérienne, le maître d'ouvrage a procédé à une étude comparative avec d'autres technologies ne nécessitant pas d'infrastructures aériennes.

Les solutions comparées sont :

- l'alimentation par le sol (type APS ALSTOM)
- l'alimentation par le sol (type PRIMOVE BOMBARDIER)
- le stockage de courant embarqué par batteries
- le stockage de courant embarqué par super-capacités.

L'analyse comparative complète de ces systèmes est jointe en annexe de ce rapport. De cette analyse, il est ressorti que :

- les systèmes d'alimentation par le sol sont incompatibles avec le risque inondation existant sur le quai de l'Oulle,
- le système sur batterie est relativement fragile, les batteries sont sensibles à la températures et leur durée de vie n'excède pas 5 ans,
- le système par super-capacité, s'il est intéressant du point de vue technologique, en raison du caractère innovant, demande un coût d'investissement beaucoup plus élevé que le système traditionnel.

Le maître d'ouvrage souhaite donc retenir la solution aérienne, y compris dans les secteurs protégés, mais en travaillant sur l'intégration des émergences, notamment en intégrant les poteaux LAC avec l'éclairage public afin de ne pas multiplier les supports.

2.2 Le passage le long des remparts sud et est de la ville historique

a) Le contexte actuel

Les remparts du 14^{ème} siècle sont avec le Palais des Papes, un des symboles d'Avignon. Après avoir joué pendant des siècles un rôle défensif, ils sont devenus un lieu de promenade au XIX^{ème} et au début du XX^{ème}. C'est dans cette période qu'ont été plantés les platanes qui agrémentent aujourd'hui cet espace.

Avec l'essor de l'automobile, les promeneurs des remparts ont laissé place à des parking qui sont venus tapisser les pourtours du monument. Le trafic est particulièrement dense sur le boulevard et l'on compte sur certaines portions jusqu'à cinq voies de circulation. Il s'agit d'un ensemble urbain unique, mais n'offrant que peu de place au piéton.

b) Les concepts d'aménagement

L'aménagement du tramway devrait permettre de remettre en valeur les remparts dans une nouvelle distribution des espaces.

Le tramway s'implanterait sur des espaces de voirie; ce choix préserverait l'esplanade des remparts, et permettrait la création d'une large promenade mixte piétons / cycles le long de la totalité de l'enceinte, mettant ainsi en valeur les spécificités des remparts et des monuments qui s'y rattachent.

Mise à distance de la circulation automobile par la ceinture de platanes et la plateforme du tramway, cette promenade deviendrait un lieu apaisé.

Chacune des portes serait ainsi marquée par un aménagement minéral et par un large dégagement visuel, alors que l'esplanade des remparts entre les portes deviendrait un espace de contemplation ou de passage des piétons et de circulation douce.

Le trottoir opposé serait redessiné pour former une grande ligne continue autour du boulevard. Il comporterait un matériau de sol homogène pour livrer sur tout le linéaire une image cohérente et lisible à la façade extérieure du boulevard.

Des illustrations et coupes des aménagements proposés sont présentés en annexe 2.

c) L'insertion de la plate-forme (*)

- Insertion latérale

La plate-forme du tramway s'insérerait en position latérale sur une partie des voies actuelles (deux voies supprimées) ce qui préserverait un large espace entre le tramway et les remparts. Le nombre de voies (*) pour la circulation automobile serait réduit à trois, une voie par sens, et une voie pour les tourne-à-gauche en fonction des besoins.

Toutes les possibilités de dessertes existantes vers le centre-ville et les quartiers de faubourgs seraient conservées.



- Respecter l'esplanade des remparts (*)

L'esplanade des remparts, ainsi que la plupart des grands platanes, sont compris dans le PSMV; certaines parties de l'esplanade des remparts font en plus l'objet d'un classement au titre des Monuments Historiques. Le calage précis de la plateforme se ferait en fonction de ces éléments; elle resterait en retrait des périmètres de protection et à deux mètres minimum des pieds d'arbre dès que cela est possible.

Cependant les épures de dessin font apparaître qu'il ne serait pas possible d'éviter à 100 % l'esplanade des remparts et quelques incursions devraient y être réalisées. De même, quelques platanes devraient être supprimés. Ces différents points sont détaillés dans la suite du document.

- Effacer du paysage les structures d'alimentation électrique

Les lignes d'électrification aériennes de contact (LAC) seraient portées par un seul mât latéral inséré dans les alignements d'arbres. Cette alternance des arbres et des poteaux permettrait d'intégrer visuellement ces derniers et de les rendre le plus discret possible.



2.3 Les incursions éventuelles à l'intérieur du PSMV, le long des remparts sud et est

Cinq stations (*) jalonnaient le tour des remparts : Saint Lazare, Thiers, Les sources, Gare Centrale, Saint Roch.

Les stations seraient à quais latéraux sauf la station gare centrale qui serait à quai central du fait de sa position à la jonction des deux lignes. Le tracé du tramway, implanté sur deux des voies de circulation actuelles, tangenterait la limite du PSMV. L'irrégularité du périmètre, résultat du découpage cadastral, nécessiterait ainsi le passage des voies du tramway à l'intérieur.

a) La station Saint Lazare

Au débouché de la route de Lyon, elle permettrait de desservir l'université, ainsi que la rue de la Carreterie.

Un petit pôle d'échange serait aménagé autour de la station afin de permettre les connexions avec les lignes de bus, la navette du parking des Italiens, et la station vélo-pop.

➔ Un quai, ainsi qu'une voie de circulation, seraient implantés sur l'esplanade des remparts en zone SR du PSMV.

Cette disposition serait imposée par la nécessité d'assurer la giration du tramway tout en maintenant deux voies par sens pour les voitures, et un refuge piéton au niveau de la traversée pour les piétons.



b) La station Thiers :

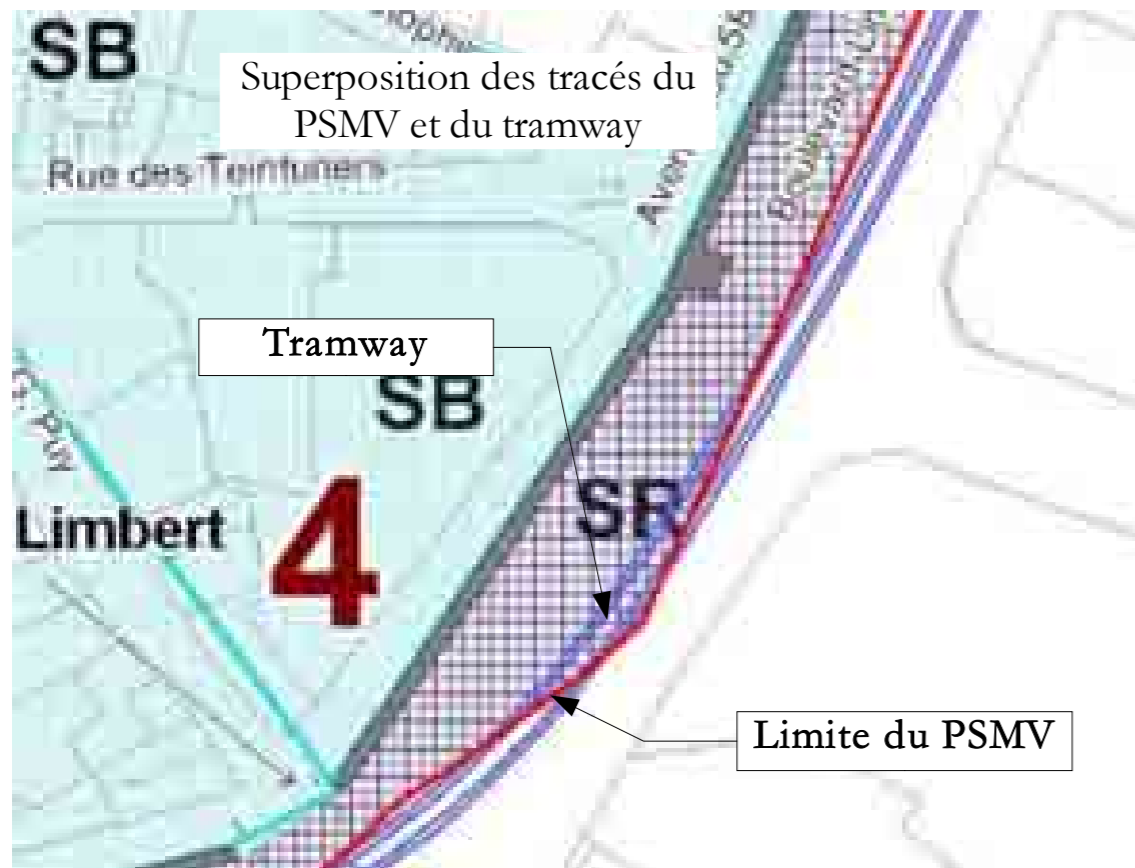
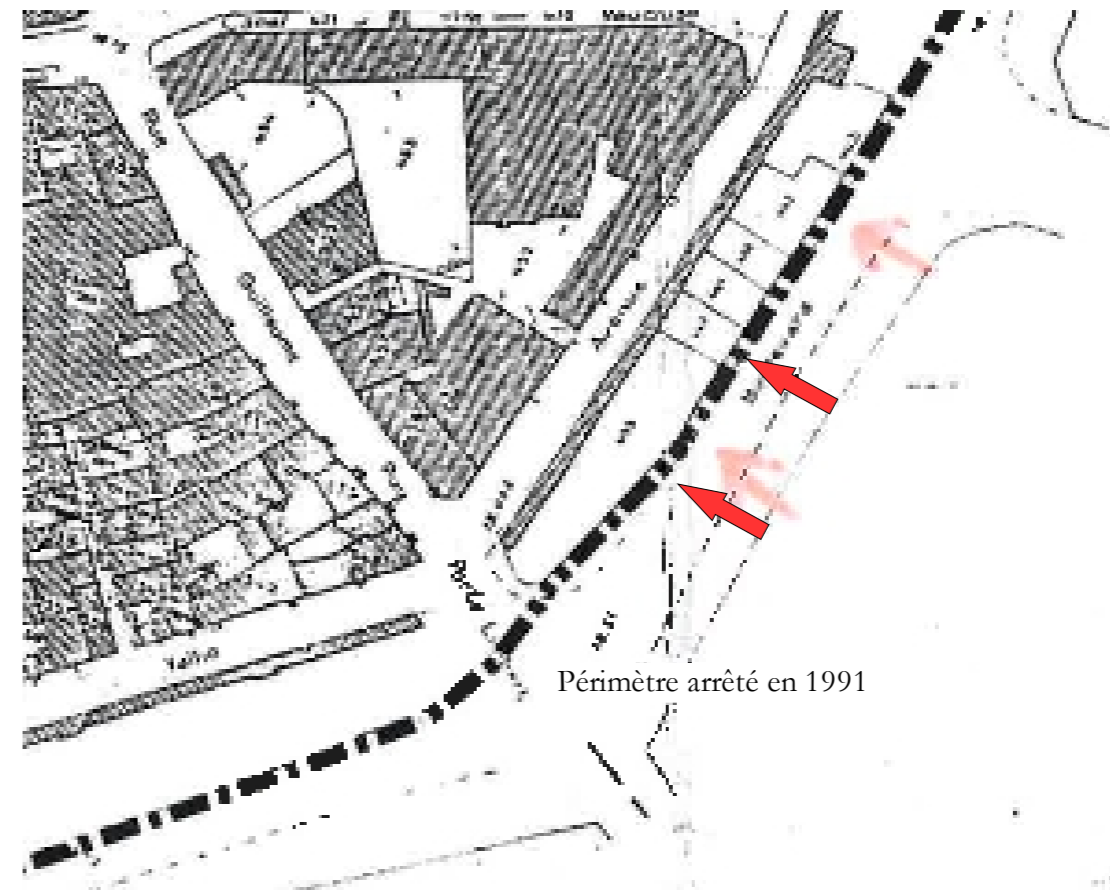
Elle s'implanterait au niveau de la porte du même nom et permettrait un accès rapide et direct vers le Centre-ville ou la Préfecture.

➔ Son implantation nécessiterait la coupe de deux arbres remarquables mais non protégés.



c) Le passage au niveau de la porte Limbert

Au niveau de la porte Limbert, le périmètre du PSMV présente une irrégularité due à l'existence de parcelles cadastrales lors de sa délimitation en 1991. Cette situation a été depuis régularisée, les parcelles n'existent plus au cadastre mais la limite du PSMV n'a pas été modifiée.



Les rayons de giration du tramway sont incompatibles avec l'angle formé par le périmètre en ce point.

→ Les voies du tramway seraient donc implantées sur une courte longueur, sur l'esplanade des remparts en zone SR du PSMV.

d) La station Les sources

Située, au niveau de la porte Magnanen, l'intégration de cette station nécessiterait l'abattage de cinq arbres non classés.

➔ Un quai de la station se trouverait implanté en zone SR du PSMV dans le périmètre de l'esplanade des remparts.

Cette disposition s'imposerait du fait de la nécessité de conserver deux voies de circulation pour les voitures.



e) La station de la gare centre

Il s'agit d'une station à part puisqu'elle se situerait à la jonction des deux lignes du réseau, au contact de la gare ferroviaire, et dans l'axe du centre ville.

Cette station à la croisée des chemins pourrait donc être amenée à recevoir des pics d'affluence et son dimensionnement devrait être conçu en conséquence.

Elle disposerait donc d'un quai central de 70 m de long permettant d'accueillir deux rames simultanément.

➔ Elle serait implantée sur l'esplanade des remparts en zone SR du PSMV, ainsi qu'une voie de circulation du tramway. A cet emplacement, l'esplanade des remparts est également classée au titre des monuments historiques.

Cette disposition serait imposée par la nécessité de maintenir 3 voies de circulation pour la circulation automobile.

Une position plus en amont, c'est à dire vers la gare routière, a été étudiée. Les emprises disponibles y sont plus défavorables, et il faut noter la présence d'arbres remarquables protégés qu'il faudrait abattre.



f) La station Saint Roch

Avant que le tramway ne débouche sur l'espace plus ouvert face au Rhône, la station saint Roch formerait la dernière station urbaine du boulevard. Elle s'implanterait sur une placette qui articule l'entrée du centre-ville et des équipements publics comme l'hôtel de police ou la chambre des métiers.

→ En ce point la totalité de la plateforme du tramway se trouverait en zone SR du PSMV dans le périmètre de l'esplanade des remparts.

→ Une telle implantation nécessiterait l'abattage de 15 arbres protégés.

Cette disposition extrême serait imposée par la configuration du tissu urbain, en ce point l'emprise disponible entre les remparts et le bâti opposé est la plus réduite de l'ensemble du tour des remparts.

Il y aurait par ailleurs nécessité de maintenir 3 voies de circulation pour les voitures afin de permettre le fonctionnement du carrefour dans des conditions satisfaisantes.

Pour s'écarter de l'esplanade des remparts, tout en assurant l'alignement droit nécessaire pour implanter l'arrêt, la configuration du carrefour, imposerait un S au tracé des voies du tramway avec des rayons de giration incompatible avec la réglementation.



● Arbres protégés susceptibles d'être abattus

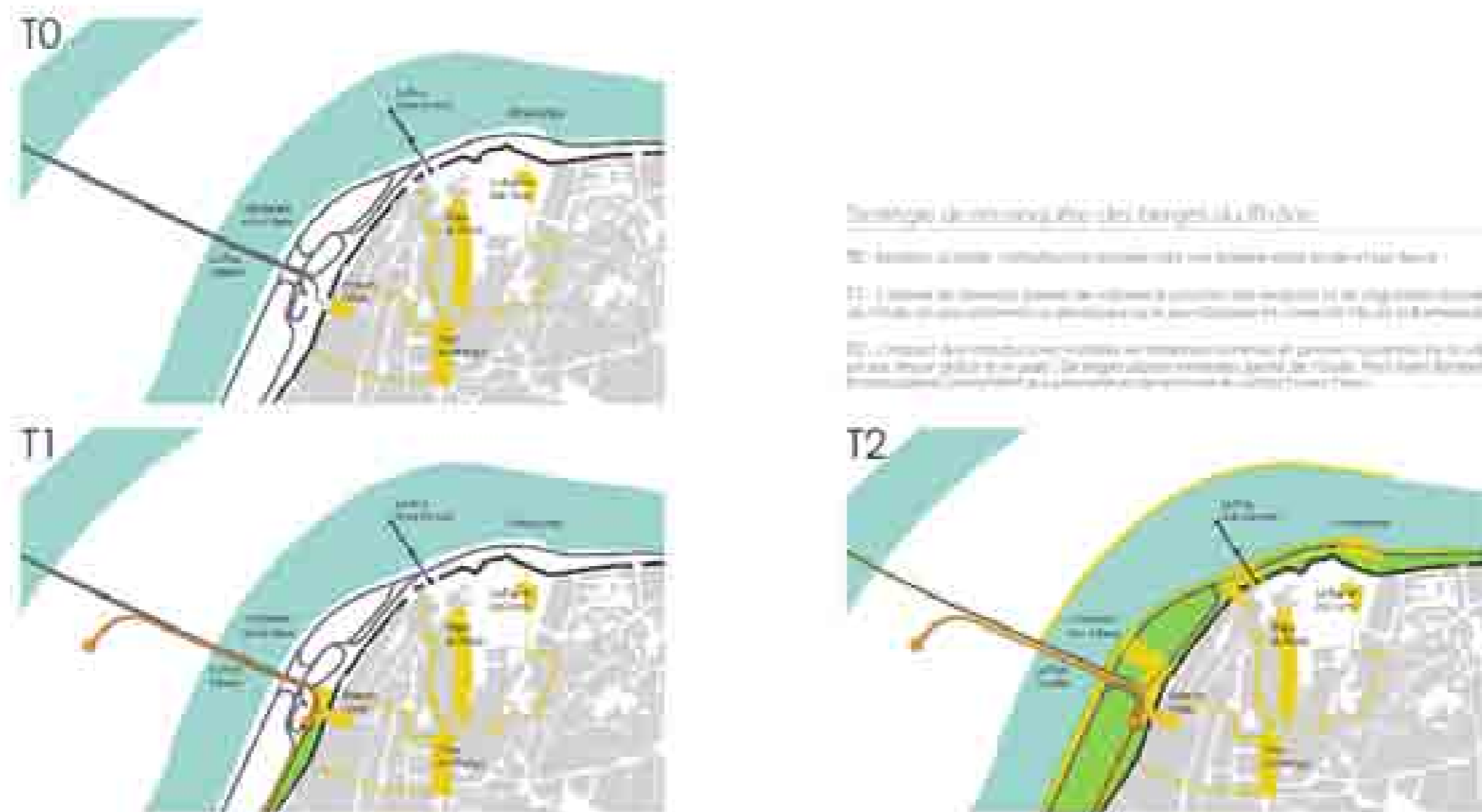
2.4 Le passage entre le Rhône et la ville historique

a) Le contexte

Comme la plupart des agglomérations implantées en bordure de fleuve, Avignon a vu ses berges sacrifiées à l'automobile dans les années 1960-1970.

Les infrastructures routières et les parkings forment aujourd'hui un maquis particulièrement complexe, qui constitue une véritable barrière entre la ville et son fleuve.

L'arrivée du tramway serait l'occasion de rétablir un lien en amorçant une dynamique de recomposition et de mise en valeur des berges



b) L'insertion proposée

Le tramway poursuivrait son insertion de la même façon que dans la partie urbaine des remparts en s'intercalant entre la voirie et les remparts. Pour cela, il prendrait la place des actuels boulevards saint Dominique et de l'Oulle qui se trouveraient décalés à l'ouest.

Ce choix permettrait de préserver les grands arbres existants et d'éloigner la voirie des remparts auxquels la plateforme végétalisée et la promenade qui l'accompagne composent un cadre valorisant.

Ce choix d'insertion serait économe en voirie et réseaux divers car il limiterait les déconstructions/constructions tout en préservant les possibilités futures de mutation de cet espace en parc urbain en lien avec les berges.

La disposition de la station au niveau de la rampe d'accès du parking de l'oratoire permettrait d'implanter les batardeaux au niveau de la porte, permettant de mieux protéger la cité intra-muros en cas de montée des eaux.

Des illustrations et coupes des aménagements proposés sont présentés en annexe 2.

c) La station Oulle

Sur cette séquence ouverte sur le Rhône, la station de l'Oulle serait le seul point d'arrêt du tramway.

Elle s'implanterait dans le nœud urbain que forment la porte de l'Oulle et le Pont Daladier et remplacerait ainsi l'actuel lacis routier qui se trouverait fortement simplifié, sans cependant perdre ses fonctions. La porte de l'Oulle deviendrait à cette occasion une grande place d'entrée sur la ville.

La station se composerait de deux quais et servirait d'espace d'attente pour le tramway lorsqu'une autre rame serait engagée en sens contraire sur le Pont Daladier.

La billetterie de la station ne serait pas présente sur le quai mais déportée vers la porte de l'Oulle dans une zone non inondable.

➔ Sur cette section, la plateforme, ainsi que la station seraient implantées en zone SR du PSMV mais en dehors de l'esplanade des remparts, protégée au titre des monuments historiques

2.5 Le passage sur la rue de la République

a) Le contexte

La rue de la République et le cours Jean Jaurès, en rupture totale avec tout le tissu médiéval d'Avignon intra-muros sont un pur produit de l'urbanisme du XIX^{ème} siècle.

Cette grande avenue rectiligne mène le visiteur sortant de la gare ferroviaire au cœur de la cité Place de l'Horloge.

Bien que moins large que les avenues haussmanniennes de Marseille ou de Lyon, la rue de la République a aujourd'hui un rôle architectural dans le tissu urbain d'Avignon. C'est une artère marchande, ombragée et bordée de bâtiments de qualité.

La présence de la voiture renvoie cependant les très nombreux piétons sur des trottoirs trop étroits qui ne donnent pas la pleine mesure à cet espace.

b) Le concept d'aménagement

Malgré l'arrivée de la gare TGV qui a vidé d'une partie de ses voyageurs la gare historique, la rue de la République reste un des points d'entrée principaux de l'intra-muros.

L'insertion de la plate forme permettrait la réalisation d'un grand tapis minéral de façade à façade entre la gare et la place de l'Horloge.

Les piétons trouveraient dans ce nouvel aménagement une liberté plus importante grâce au traitement de plein pied de l'ensemble de l'espace et à la continuité visuelle offerte par l'utilisation d'un seul matériau.

Dans un premier temps le tramway partagerait sa plate-forme avec la circulation automobile. Le traitement permettrait cependant, sans modification d'aménagement, d'aboutir pleinement à la transformation de l'axe en un espace piétonnier magistral.

La station place de l'horloge, unique station intra-muros constituerait le terminus de la ligne B.

Face au secteur classé au patrimoine mondial de l'UNESCO, elle aurait une vocation touristique évidente, mais elle permettrait également de relier l'ensemble des quartiers sud de l'agglomération au centre-ville.

Des illustrations et coupes des aménagements proposés sont présentés en annexe 2.

c) Circulation et stationnement

La circulation automobile serait maintenue sur la rue de la République mais sur le seul sens de circulation montant. Elle s'effectuerait en voie mixte sur tout le linéaire. Les arrêts pour livraison seraient autorisés sur les larges trottoirs qui se développeraient de part et d'autre de la plateforme.

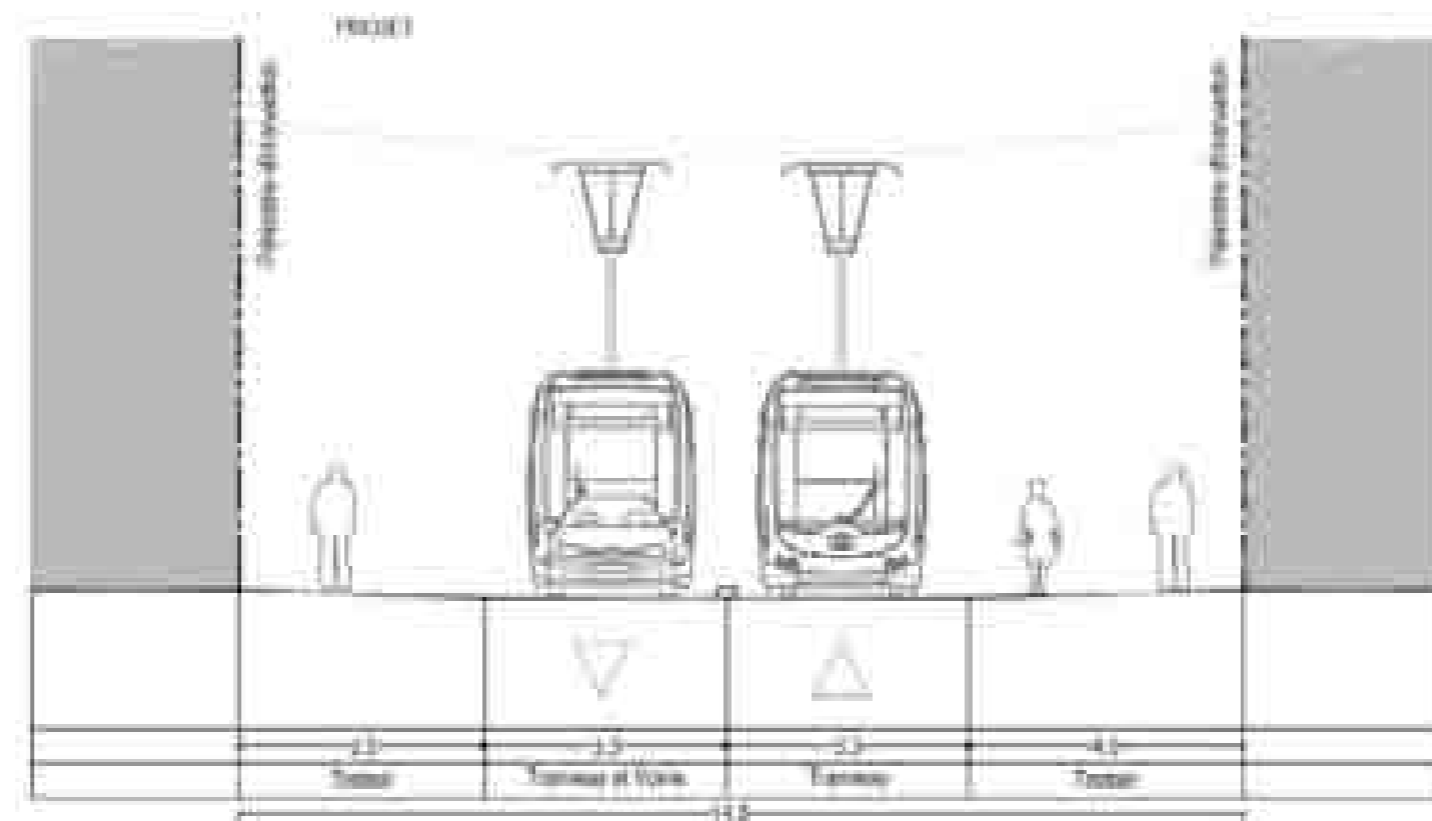


source : GTGA – dossier d'Avant Projet : exemples de rues à circulation mixte à Orléans, Montpellier, Strasbourg et Bordeaux

d) L'intégration de la ligne aérienne de contact

Des remparts jusqu'à la rue Henri Fabre, les lignes d'électrification aériennes de contact (LAC) seraient portées par des mâts latéraux insérés dans les alignements d'arbres. Cette alternance des arbres et des poteaux permettrait d'intégrer visuellement ces derniers et de les rendre le plus discret possible.

De la rue Henri Fabre jusqu'au terminus, les lignes seraient portées par supports accrochés en façade.



source : GTGA – dossier d'Avant Projet

3 LES INTERVENTIONS LIÉES AU PROJET DE TRAMWAY INCOMPATIBLES AVEC LE PLAN DE SAUVEGARDE ET DE MISE EN VALEUR APPROUVÉ.

3.1 L'abattage d'arbres protégés

L'interdiction de coupe d'arbres protégés est déterminée par l'article O.11 Plantations arborées protégées page 6 du règlement.

Il serait prévu l'abattage éventuel de 15 arbres protégés pour l'aménagement de la station Saint-Roch sur une partie de l'esplanade des remparts. La localisation exacte de ces arbres et la justification de leur éventuel abattage est précisé dans le paragraphe précédent.

3.2 Le passage d'une voie de tramway sur une partie de l'esplanade des remparts

L'interdiction de passage d'une ligne de transport en commun en site propre sur l'esplanade des remparts est déterminée par les articles SR 2 et SR 11 pages 64 et 67.

Dans le tronçon situé entre la porte Saint-Roch et la porte Sainte-Marthe, la ligne de tramway longerait le secteur sauvegardé en passant sur le boulevard actuel. En plusieurs endroits décrits et justifiés dans le chapitre précédent, la voie empièterait sur l'esplanade des remparts pour des raisons liées au tracé particulier de la limite du secteur sauvegardé ou des raisons techniques liées à la configuration des lieux ou à des contraintes de circulation.

- a) Station Saint-Lazare: un quai et une voie seraient implantés sur l'esplanade des remparts.
- b) Angle de la limite du PSMV à hauteur de la porte Limbert: Les deux voies passeraient à l'intérieur du PSMV.
- c) Station Les sources: un quai serait implanté sur l'esplanade des remparts, mais pas la voie.
- d) Station de la Gare Centrale: le quai et une voie seraient implantés sur l'esplanade des remparts.
- e) Station Saint-Roch: un quai et une voie seraient implantés sur l'esplanade des remparts.

3.3 La mise en place d'une alimentation électrique aérienne (ligne aérienne de contact.)

L'article SR 2 indique que les éléments techniques rendus nécessaires pour le fonctionnement des moyens de transport doivent être intégrés en sous-sol ou dans le mobilier urbain.

Les lignes aériennes de contact ne sont pas réglementées dans les zones SA et SB. Par contre, les installations diverses en façade le sont.

L'ensemble des lignes de tramway devrait être desservi par une alimentation électrique aérienne. L'utilisation de ce dispositif technique est décrit et justifié dans le paragraphe précédent.

4 LES PROPOSITIONS DE MODIFICATION DU RÈGLEMENT

Cinq modifications visent à pouvoir autoriser certaines interventions liées au projet de tramway, ne remettant pas en cause l'économie générale du plan de sauvegarde et de mise en valeur.

- Deux interventions susceptibles d'être autorisées par le règlement du PSMV approuvé mais pour lesquelles la rédaction du règlement doit être précisée (Modifications - N°1 L'implantation des abris pour les usagers du tramway et des installations techniques liées aux stations dans les espaces protégés - N°3 Les éléments techniques liés au projet de tramway)
- Trois interventions ne pouvant aujourd'hui être autorisées par le règlement du PSMV approuvé.

Ces interventions sont nécessaires à la réalisation du projet de tramway pour des raisons techniques. Les modifications du règlement proposées encadrent très strictement ces interventions et en définissent notamment les conditions de mise en œuvre. (Modifications - N° 2 La coupe d'arbres protégés - N° 9 La mise en place d'une alimentation électrique aérienne - N° 10 Le passage d'une voie de tramway sur une partie très limitée de l'esplanade des remparts)

OOO

D'autres modifications visent à encadrer qualitativement certaines interventions liées au projet de tramway. (Modifications - N°5 L'accrochage des lignes aériennes de contact sur les façades de la rue de la République, N° 7 et 11 Le traitement des abris pour les usagers du tramway ou des bus - N°12 Le traitement paysager de l'esplanade des remparts)

OOO

Enfin, plusieurs rectifications d'erreurs matérielles faites lors de la rédaction du règlement approuvé (oublis de titres, erreurs de références) sont également proposées. (Modifications N°4, 6, 8)

La numérotation des modifications suit l'ordre des chapitres et paragraphes du règlement.

4.1 Modification N°1

L'objectif de cette modification est de préciser le terme « mobilier » dans l'article C – Espaces protégés qui indique quelles sont les constructions et aménagements en élévation possible sur ces espaces, en y ajoutant les équipements légers en superstructure liés aux stations de tramway ou de bus: abris de voyageurs, installations intégrées à ces abris.

CHAPITRE 1 APPLICATION DE LA LEGENDE DU PLAN GRAPHIQUE DU P.S.M.V.

(...)

(page 6 du règlement)

C - ESPACES PROTEGES :

On distingue,

O.9 - -Espaces protégés, espaces non aedificandi, portés au plan en double hachure fine :

Proposition de rédaction de l'article modifiée et complétée:

« aucune construction ni aucun aménagement en élévation ne sont autorisés, à l'exception du mobilier rendu strictement nécessaire par l'usage du lieu, **« en particulier les éléments mobiliers et abris pour les usagers des lignes de transports collectifs »**, et des dispositifs nécessaires, hors bâtiments, aux accès et à la sécurité; des indications (-P-: cours pavés, traitement de sols de rues) dont l'utilisation doit être conforme à l'article SA-SB-11, précisent les modalités de mise en valeur. En cas d'aménagement en sous-sol, le niveau du sol naturel est maintenu. La restitution de bâtiments disparus, à valeur historique peut être autorisée, dans des dispositions similaires, sous réserve de justifications par des documents justifiant leur présence antérieure. »

4.2 Modification N°2

L'objectif de cette modification est de pouvoir éventuellement autoriser dans le cadre du projet de tramway la coupe des arbres portés « à conserver » au règlement, dans des conditions strictement définies et sous réserve de leur remplacement.

CHAPITRE 1 APPLICATION DE LA LEGENDE DU PLAN GRAPHIQUE DU P.S.M.V.

(...)

(page 6 du règlement)

C - ESPACES PROTEGES :

On distingue,

(...)

Proposition de rédaction de l'article modifiée et complétée :

O.11- Plantations arborées protégées ou à réaliser, portées au plan par des ronds verts pleins (protégés) ou par des cercles en tiretés verts (à créer ou à réaliser). Les arbres mentionnés par un cercle gris sont des arbres existants, lors de l'élaboration du plan, sans prescription spécifique.

Les plantations d'arbres de haute tige doivent être maintenues. Les compositions d'arbres d'alignement protégés doivent être maintenues et complétées suivant leur régularité.

« Dans le cadre d'opérations d'aménagement d'espaces publics et notamment de l'opération de création du tramway, l'abattage d'arbres protégés pourra être autorisé s'il s'inscrit dans un projet paysager d'ensemble, sous réserve de limiter les coupes à celles qui sont strictement indispensables, de les justifier et de procéder à la replantation d'arbres de haute tige en nombre au moins équivalent de taille (40 x 45) et de hauteur au minimum de (4) mètres

Ces arbres seront portés « à conserver » au plan réglementaire. »

Le stationnement de véhicules, sous les plantations arborées protégées ou à réaliser peut être autorisé.

Les aménagements en sous-sols peuvent être autorisés,

- si le niveau du sol naturel est maintenu ou reconstitué, avec une épaisseur de terre végétale de 3,00m au minimum
- ou si l'aménagement maintient une distance adaptée à aux exigences des arbres pour atteindre leurs formes de maturité, sans être inférieure à une distance au minimum de 3,00m de l'axe du tronc. »

4.3 Modification N°3

L'objectif de cette modification est de compléter l'article SA-SB-2 listant les occupations et utilisations du sol sur les espaces publics soumises à des conditions particulières par un paragraphe spécifique (h) concernant les éléments techniques liés au projet de tramway, et notamment l'alimentation électrique aérienne.

CHAPITRE 2 REGLEMENT DU PSMV

ARTICLE SA-SB 2 - LES OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

(...)

(page 11 du règlement)

2°) Sont autorisés sous conditions sur les espaces publics du domaine public:

Proposition de rédaction de l'article modifiée et complétée :

(...)

h) Les éléments techniques rendus nécessaires pour le fonctionnement des moyens de transport sous réserve d'intégrer les ouvrages en sous-sol ou dans le mobilier urbain. Dans le cadre de l'opération de création du tramway, une alimentation électrique aérienne des rames pourra être autorisée, sous réserve que le dispositif fasse l'objet d'une recherche poussée d'intégration s'inscrivant dans un projet paysager d'ensemble.

4.4 Modification N°4

Il s'agit de la rectification d'une erreur matérielle dans le dossier approuvé. L'appellation « Article SA-SB 11-7 » a été omise dans le dossier approuvé; il est proposé de rectifier cette erreur matérielle.

CHAPITRE 2 REGLEMENT DU PSMV

(...)

ARTICLE SA-SB 11 – L'ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS ET L'AMENAGEMENT DE LEURS ABORDS

(...)

(page 30 du règlement)

C – INSTALLATIONS DIVERSES EN FACADE ET SUR TOITURES:

« SA-SB 11-7 Installations diverses en façade et sur toitures »

4.5 Modification N°5

L'objectif de cette modification est de compléter l'article SA-SB 11-7 définissant les conditions qualitatives de traitement de l'ensemble des dispositifs techniques pouvant apparaître sur les façades des immeubles par un sous-article (j) précisant les conditions d'accrochage sur les façades des immeubles des câbles de fixation de la ligne aérienne de contact destinée à l'alimentation électrique des rames du tramway, afin d'en limiter au maximum l'impact visuel.

CHAPITRE 2 REGLEMENT DU PSMV

ARTICLE SA-SB 11 – L'ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS ET L'AMENAGEMENT DE LEURS ABORDS

(...)

(page 30 du règlement)

C – INSTALLATIONS DIVERSES EN FACADE ET SUR TOITURES:

SA-SB 11-7 Installations diverses en façade et sur toitures

(...)

Proposition de rédaction de l'article complétée:

« j) Dans le cadre de l'opération de création du tramway , les dispositifs de fixation des câbles des lignes aériennes de contact feront l'objet d'une recherche poussée d'intégration par le choix d'emplacements discrets adaptés à l'organisation de la façade et de matériel de taille réduite et de teinte neutre, et en s'inscrivant dans un projet paysager d'ensemble »

4.6 Modification N°6

Il s'agit de la rectification d'erreurs matérielles dans le dossier approuvé.

CHAPITRE 2 REGLEMENT DU PSMV

ARTICLE SA-SB 11 – L'ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS ET L'AMENAGEMENT DE LEURS ABORDS

(...)

(page 37 du règlement)

F – LES ESPACES LIBRES

SA-SB-11-11 - Espaces verts

a) les espaces verts à créer, à maintenir, à renforcer et à compléter, plantations à réaliser, jardins protégés (définis au paragraphe C-0.11 (**C-0.10 erreur matérielle**) du chapitre 2).

(...)

b) les plantations arborées, les alignements d'arbres et mails protégés ou à réaliser (définis au paragraphe C-0.12 (**C-O.11 erreur matérielle**) du chapitre 2).

Les alignements d'arbres protégés ou à créer, sur l'emprise portée au plan, doivent être continus et disposés à intervalles réguliers. Des transformations destinées à la mise en valeur des masses boisées peuvent être admises si leur conception s'inspire des thèmes de compositions compatibles avec le lieu ou correspond à la nature de ces espaces (listés et caractérisés en annexe au règlement). L'abattage d'arbres est interdit s'il ne s'inscrit pas dans un projet d'ensemble conforme à la vocation de l'espace vert et à la nature de la composition plantée.

4.7 Modification N°7

L'objectif de cette modification est de compléter l'article SA-SB-11-13 définissant les conditions qualitatives de réalisation des interventions et travaux réalisés sur les voies et places publiques par un paragraphe spécifique (i) concernant les équipements liés au projet de tramway et au réseau de bus, visant à obtenir un traitement des stations et des abris pour voyageurs de la plus haute qualité possible.

CHAPITRE 2 REGLEMENT DU PSMV

(...)

ARTICLE SA-SB 11 – L'ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS ET L'AMENAGEMENT DE LEURS ABORDS

(page 38 du règlement)

SA-SB-11-13 - les voies et places publiques:

(...)

Proposition de rédaction de l'article complétée:

« i) Dans le cadre de l'opération de création du tramway et d'aménagement du réseau de bus, les abris pour usagers de transports collectifs et les éléments mobiliers liés à l'équipement des stations feront l'objet d'une recherche poussée d'intégration, notamment par l'utilisation de matériaux contemporains légers et en s'inscrivant dans un projet paysager d'ensemble. »

4.8 Modification N°8

Il s'agit de la rectification d'une erreur matérielle dans le dossier approuvé.

CHAPITRE 2 REGLEMENT DU PSMV

(...)

(page 64 du règlement)

ARTICLE SR 1 - LES OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

- a) les constructions à usage d'habitation et de bureaux
- b) les constructions en élévation au dessus du niveau du sol, sauf ceux définis à l'article SR1 (*)-b, c et e. (*: il s'agit de SR2: erreur matérielle)
- c) les installations nécessitant la modification de la planimétrie des sols de surface en dehors d'un projet d'ensemble sur la séquence concernée sauf prescription contraire portée au plan.
- d) La création de parcs de stationnement de surface sur l'emprise des espaces protégés au plan.

4.9 Modification N°9

L'objectif de cette modification est d'ajouter le dispositif d'alimentation électrique du tramway (ligne aérienne de contact/LAC) à l'article SR2 a) autorisant sous conditions et sur l'ensemble de la zone SR les éléments techniques nécessaires pour le fonctionnement des moyens de transport, et de reporter les conditions spécifiques d'utilisation de l'esplanade des remparts à l'article SR2 c), dans un souci de clarification.

CHAPITRE 2 REGLEMENT DU PSMV

(...)

(page 64 du règlement)

ARTICLE SR 2 : LES OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

Proposition de rédaction de l'article complétée:

Sont autorisés sous conditions :

a) Les éléments techniques rendus nécessaires pour le fonctionnement des moyens de transport, sous condition ~~de maintenir l'esplanade des remparts dégagée de toute voirie de circulation, en dehors des accès à l'intra-muros, et~~ d'intégrer les ouvrages en sous-sol ou dans le mobilier urbain.
« Dans le cadre de l'opération de création du tramway, une alimentation électrique aérienne des rames pourra être autorisée, sous réserve que le dispositif fasse l'objet d'une recherche poussée d'intégration s'inscrivant dans un projet paysager d'ensemble.

(...)

4.10 Modification N°10

L'objectif de la modification de l'article SR2 c) réglementant l'utilisation de l'esplanade des remparts est de pouvoir autoriser le passage d'une voie du tramway sur une longueur très réduite de l'esplanade des remparts, pour des raisons liées au tracé de la limite du secteur sauvegardé ou du fait de la largeur et de l'encombrement du boulevard à ces emplacements.

CHAPITRE 2 REGLEMENT DU PSMV

(...)

(page 64 du règlement)

ARTICLE SR 2 : LES OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

Proposition de rédaction de l'article complétée :

Sont autorisés sous conditions :

(...)

c) L'esplanade des remparts doit rester dégagée de toute voirie de circulation ou de voie de transport en site propre, sauf pour les accès à l'intramuros et sur une emprise réduite dans le cadre de l'opération de création du tramway. Dans ce cas, le passage d'une voie sur l'esplanade des remparts pourra être autorisé, sous réserve d'une recherche poussée d'intégration s'inscrivant dans un projet paysager d'ensemble.

4.11 Modification N°11

L'objectif de cette modification est de compléter l'article SR-11-3 définissant les conditions qualitatives de réalisation des interventions et travaux réalisés sur les espaces publics par un paragraphe spécifique concernant les équipements liés au projet de tramway et au réseau de bus, visant à obtenir un traitement des stations et des abris pour voyageurs de la plus haute qualité possible.

Cette modification reprend pour la zone SR la même rédaction que la modification N°7 concernant la zone SA-SB.

ARTICLE SR 11 - L'ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS ET L'AMENAGEMENT DE LEURS ABORDS

(...)

(page 67 du règlement)

Proposition de rédaction de l'article complétée:

SR 11-3 : Les espaces publics

On distingue :

L'esplanade du bord des remparts (bande de 13 à 14 m)

Les allées de l'Oulle

Les berges du Rhône

Les autres espaces

Les opérations d'aménagement doivent être conçus sur l'ensemble des entités constituées (entités entre portes de ville, entité des allées de l'Oulle, etc...)

La continuité et la monumentalité de l'espace doivent être préservées. Tout aménagement de détail doit se justifier dans le cadre d'un programme d'ensemble.

« Dans le cadre de l'opération de création du tramway et d'aménagement du réseau de bus, les abris pour usagers de transports collectifs et les éléments mobiliers liés à l'équipement des stations feront l'objet d'une recherche poussée d'intégration, notamment par l'utilisation de matériaux contemporains légers, et en s'inscrivant dans un projet paysager d'ensemble. »

4.12 Modification N°12

L'objectif de cette modification est de compléter l'article SR-11-3 a) définissant les conditions qualitatives de réalisation des interventions et travaux réalisés sur l'esplanade des remparts par un paragraphe spécifique concernant le traitement paysager lié au projet de tramway, afin d'élargir les possibilités d'intervention vers un projet d'ensemble de la plus haute qualité possible s'appuyant éventuellement sur la reconstitution ou l'évocation des dispositions historiques du rempart.

Par ailleurs et dans un souci de clarification, la phrase traitant des utilisations possibles de l'esplanade des remparts est supprimée, ces utilisations étant traitées par les articles SR 1 et SR2 c).

ARTICLE SR 11 - L'ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS ET L'AMENAGEMENT DE LEURS ABORDS

(page 67 du règlement)

Proposition de rédaction de l'article complétée:

SR 11-3 : Les espaces publics

(...)

a) L'esplanade du bord des remparts :

L'esplanade des remparts à l'extérieur et autour de l'enceinte (en périmètre SR) formée par les murs du XIVème siècle est définie globalement par une bande de 13 à 14 mètres de large à partir du pied du rempart (situé en jaune sur le « plan d'orientations d'aménagement » en annexe au plan).

- tout aménagement susceptible d'interrompre la continuité du traitement de l'espace, tout obstacle aux perspectives d'ensemble sont strictement limités.
- le traitement des sols doit être unitaire, sous forme de sol stabilisé, revêtu de macadam à l'eau ou traité en espace en herbe.
- les plantations d'accompagnement de la muraille, essentiellement en herbe ou en plantes rases, pour les parties de sol pas ou peu fréquentées.
- la végétation arbustive est interdite, à l'exception des arbres d'alignement qui sont situés en bordure des trottoirs, le plus éloignés possible du mur.
- ~~le stationnement organisé, le passage des lignes de transport en commun, les voies de circulation (sauf le passage par les portes de ville) sont interdits dans l'emprise de l'esplanade.~~

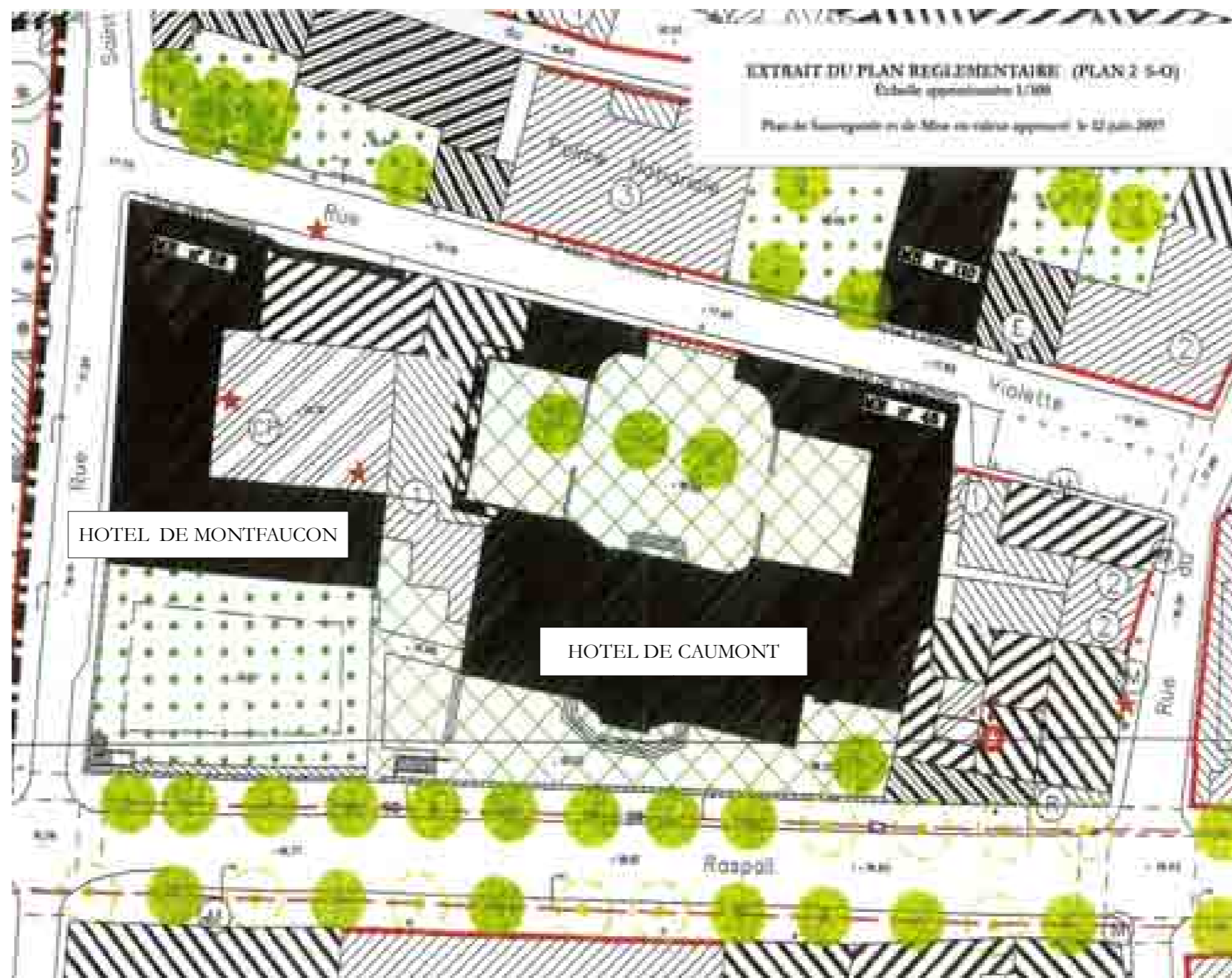
« Dans le cadre de l'opération de création du tramway, un traitement paysager spécifique pourra être autorisé, sous réserve qu'il s'inscrive dans un projet d'ensemble. Il pourra notamment s'appuyer sur les éléments historiques liés au rempart mis en évidence à l'occasion des études préliminaires »

PARTIE B :

LES MODIFICATIONS POUR AUTORISER LES TRAVAUX DANS LES HÔTELS DE MONTFAUCON ET DE CAUMONT

1 LE CONTEXTE JURIDIQUE DU PLAN DE SAUVEGARDE ET DE MISE EN VALEUR (PSMV) ET DES PROTECTIONS AU TITRE DES MONUMENTS HISTORIQUES

1.1. *Extrait du Plan réglementaire du PSMV sur lequel apparaissent les Hôtels de Caumont et de Montfaucon (voir la légende page suivante)*

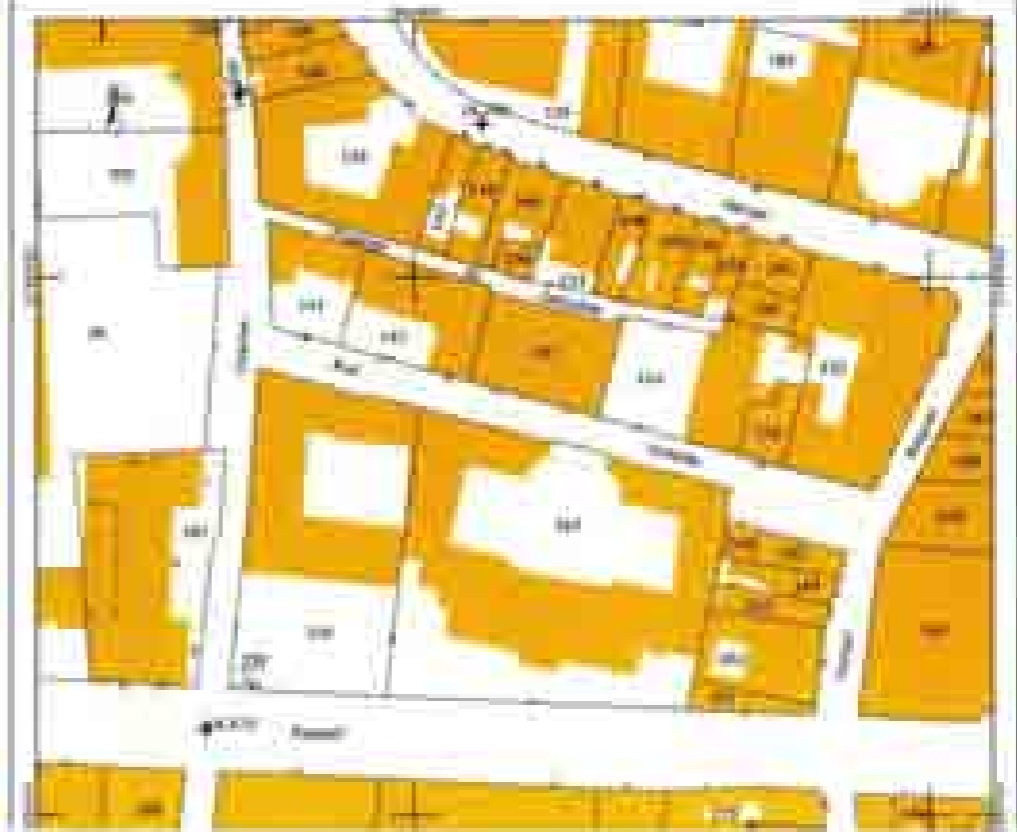


P.S.M.V. D'AVIGNON LEGENDE

-  PERIMETRE DU P.S.M.V. (LIGNE NOIRISSIME DE REPERE)
-  LIGNE DU P.S.M.V.
-  IMMOBILE
-  FALSAE, PROMPT
-  VOIE PROTEGEE AU TITRE DES MONUMENTS HISTORIQUES
-  SITES CLASSES AU TITRE DE LA LOI DU 2 MAI 1991
-  IMMOBLES OU PARTIES D'IMMOBLES dont LA DEMOLITION, L'ENLÈVEMENT, LA MODIFICATION OU L'ALTERATION SONT INTERDITS
-  IMMOBLES « HAUTEUR » dont L'HAUTEUR NE PEUT ÊTRE INFRIÈRE
-  IMMOBLES dont LA MODIFICATION OU LE REMPLACEMENT SONT SOUMIS AUX PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES DU RÉGLEMENT
-  IMMOBILE ou PARTIE D'IMMOBILE dont LA DEMOLITION OU LA MODIFICATION POURRA ÊTRE DÉCISÉE PAR L'AUTORITÉ ADMINISTRATIVE
-  ARRÊTÉ DE CONSTRUCTION IMPOSÉ
-  SUPERPOSITION DÉPRISÉE DE CONSTRUCTION ET DE PRÉSCRIPTION DE HAUTEUR
-  CORNE PROTÉGÉE (Cours, 2-jardin, 2-escaliers)

-  ESPACE VERT À DRAINER OU À CONSERVER
-  ARBRE À CONSERVER
-  ARBRE EXISTANT
-  ALLIEMENT D'ARBRES PROTÉGÉS
-  ALLIEMENT D'ARBRES À COMPLÉTER OU À DRAINER
-  EMPLACEMENT RÉSERVÉ POUR SERVICE PUBLIC, ESPACE LIBRE PUBLIC (INSTALLATION D'INTERCOM, LAMPES D'ÉCLAIRAGE)
-  ALLIEMENT NOUVEAU, OU ALLIEMENT EXISTANT À CONSERVER
-  PEULES DE HAUTEUR PARTICULIÈRES
-  PRESCRIPTION PARTICULIÈRE (MODIFICATION, L'ÉLÈVEMENT, ETC.)
-  SERVITUDE ARCHITECTURALE PARTICULIÈRE (CONTINUITÉ D'ORDONNEMENT, DE MATÉRIEL, OU DE HAUTEUR)
-  PASSAGE PUBLIC DE FAÇON À HAUTEUR LIBRE D'OCCUPATION
-  RUE PRINCIPALE IMPOSÉE
-  ÉGALISSE INTERMÉDIAIRE
-  DÉTAILS EXTÉRIEURS INTÉRESSANTS (NICHE, PORTE, PORTAL)

<p>Commune : Avignon Section : 01 Code : 84001-01</p>	<p>PROTECTIONS GÉNÉRALES DES FRANSES PUBLIQUES EXTRAIT DU PLAN CADASTRAL INFORMATISÉ</p>	<p>Les données relatives aux zones protégées sont à consulter sur le site de l'INSEE : www.insee.fr</p>
<p>Échelle : 1/1000 Date de mise à jour : 2000</p>		



1.2. *Les protections au titre des monuments historiques*

Les arrêtés de protection donnent les indications suivantes:

- 1) Hôtel de Montfaucon : inscription par arrêté du 20 novembre 1931: cadastré 1998 DH 329
- 2) Ensemble de l'hôtel de Caumont, y compris le sol de la cour et le sol du jardin : classement par arrêté du 2 octobre 1964: cadastré 1998 DH 167

Sans autres précisions, ces arrêtés impliquent que l'ensemble des éléments bâtis composant chacun des hôtels est protégé au titre des monuments historiques, le sol de la cour et du jardin de l'hôtel de Caumont l'étant également.



Hôtel de Caumont



Hôtel de Montfaucon

1.3. *Les conditions cumulées d'application des règles du PSMV et des protections au titre des monuments historiques aux hôtels de Caumont et de Montfaucon*

La plan réglementaire indique très clairement quelle est la situation juridique de chacun des bâtiments. Le cumul de protections doit cependant être décrypté pour en définir les conditions précises d'application.

a) **La situation juridique de l'emprise historique de l'Hôtel de Caumont**

(voir plan réglementaire du PSMV approuvé en page 45)

L'hôtel est classé au titre des monuments historiques en totalité, c'est-à-dire l'ensemble des bâtiments (intérieur et extérieur) de l'hôtel et de ses communs, ainsi que les

espaces extérieurs cour et jardin : il n'est donc pas concerné par la réglementation du secteur sauvegardé.

Cependant, les trois platanes de la cour intérieure sont repérés comme « plantations arborées à protéger ».

Les travaux concernant cet hôtel sont soumis à autorisation du Ministère de la Culture et de la Communication (DRAC)

- **Les anciens communs de l'Hôtel de Caumont**

Les travaux d'aménagement réalisés pour l'Université dans les années 70 et la séparation entre l'École d'Art et la Collection Lambert ont cependant considérablement perturbé les dispositions d'origine, ce qui transparaît sur le plan règlementaire.

Le plan cadastral a conservé le parcellaire d'origine (limite entre les 2 parcelles tracée en orange sur le plan page 39), montrant que les anciens communs de l'Hôtel de Caumont ont été rattachés à l'École d'art en 1998, une partie ayant été détruite lors des travaux pour la construction du nouveau bâtiment de l'université.(emplacement des communs figurés en bleu clair sur le plan page 50)

La partie conservée des communs est légendée en tant qu'immeuble à conserver au titre du PSMV (hachures noires obliques).

- **Le portail de l'hôtel sur la rue Violette**

Le portail principal et son mur d'appui sont légendés en tant qu'immeuble pouvant être maintenu, améliorés ou remplacé, le trait rouge gras indiquant qu'il s'agit d'un alignement à respecter en cas de reconstruction.

- **Le bâtiment des années 70**

Le bâtiment en L réalisé entre 1974 et 1978 par Jean Sonnier , Architecte en chef des Monuments Historiques, est venu se caler le long de la rue Violette et à l'emplacement des communs de l'Hôtel de Caumont, englobant notamment les parties conservées.

La partie de ce bâtiment située à l'emplacement des communs de l'Hôtel de Caumont, entre les deux hôtels face au boulevard Raspail , est classée au PSMV en immeuble qui peut être maintenu, amélioré ou remplacé (hachures fines au plan).

La reconstruction d'un bâtiment neuf à son emplacement est soumise au règlement du PSMV, la hauteur maximale possible étant fixée par le (1) figurant sur le plan, permettant la construction à R+1, ou 6 mètres +1 à l'acrotère(*), c'est-à-dire une hauteur inférieure à celle du bâtiment actuel.

b) La situation juridique de l'Hôtel de Montfaucon et de l'École d'art actuelle

(voir plan règlementaire du PSMV approuvé page 45)

De l'Hôtel de Montfaucon subsistent le bâtiment principal en L et le mur sur la rue Violette . Il est inscrit au titre des monuments historiques en totalité (intérieur et extérieur). **Ces éléments ne sont donc pas concernés par la réglementation du secteur sauvegardé.** L'intérieur du bâtiment a été totalement transformé, seuls des murs de

*Muret masquant un toit plat ou une terrasse.

refend(*) et une cave du bâtiment d'origine ayant été conservés.

La **cour** de l'Hôtel est classée au PSMV en « espace protégé » non aedificandi. La mention (CP) indique que le pavement de la cour doit être maintenu.

Le **jardin** donnant sur le boulevard Raspail est classé comme « espace vert arboré à maintenir ».

- **Le bâtiment des années 70**

La partie du bâtiment située en arrière du mur de clôture donnant sur la rue Violette est légendée en tant qu'immeuble à conserver au titre du PSMV.

*En architecture, un **mur de refend** est un mur porteur formant une division de locaux à l'intérieur d'un édifice

2. LES INTERVENTIONS ENVISAGEES SUR LES DEUX HOTELS: L'EXTENSION DE LA COLLECTION LAMBERT

a) Le contexte

Yvon Lambert a fait part de sa volonté de faire don à l'État de sa collection . Avec près de 600 œuvres léguées et estimées à 100 millions d'euros, ce sera la plus importante donation jamais confiée à l'État depuis celle de Picasso en 1976.

Cette donation est conditionnée à la possibilité de valoriser la collection auprès du public. Il a donc été envisagé d'étendre les espaces actuels de la collection, localisée dans l'hôtel de Caumont, en la réunissant à l'hôtel de Montfaucon la jouxtant. Cette condition a été rendue possible avec l'annonce en 2009 du départ de l'Ecole supérieure d'art de l'hôtel de Montfaucon, qui sera accueillie sur le site de l'ancien collège Paul Giera, à proximité de « La Fabrique » du festival d'Avignon.

b) Les grands axes de développement de la collection

- Présenter la collection issue de la donation Lambert grâce à une politique d'exposition à rotation lente tout en maintenant parallèlement un programme d'expositions temporaires,
- Renforcer l'action culturelle: les activités pédagogiques et la programmation événementielle,
- Développer les fonctions commerciales de la Collection: la librairie, l'offre de restauration, la location des espaces.

c) La traduction spatiale de ces objectifs

L'accès principal se ferait comme aujourd'hui par le portail de l'Hôtel de Caumont sur la rue Violette. Toutefois, les visiteurs entreraient dans la collection soit par l'entrée actuelle face au portail, soit par le grand hall/billetterie situé dans le bâtiment placé entre les deux cours

La librairie resterait au même emplacement, de même que le restaurant. Les salles d'exposition s'étendraient sur les deux hôtels

Les ateliers de réception et de traitement des œuvres, les stockages, les locaux de service divers seraient essentiellement placés sur l'emprise de l'extension.

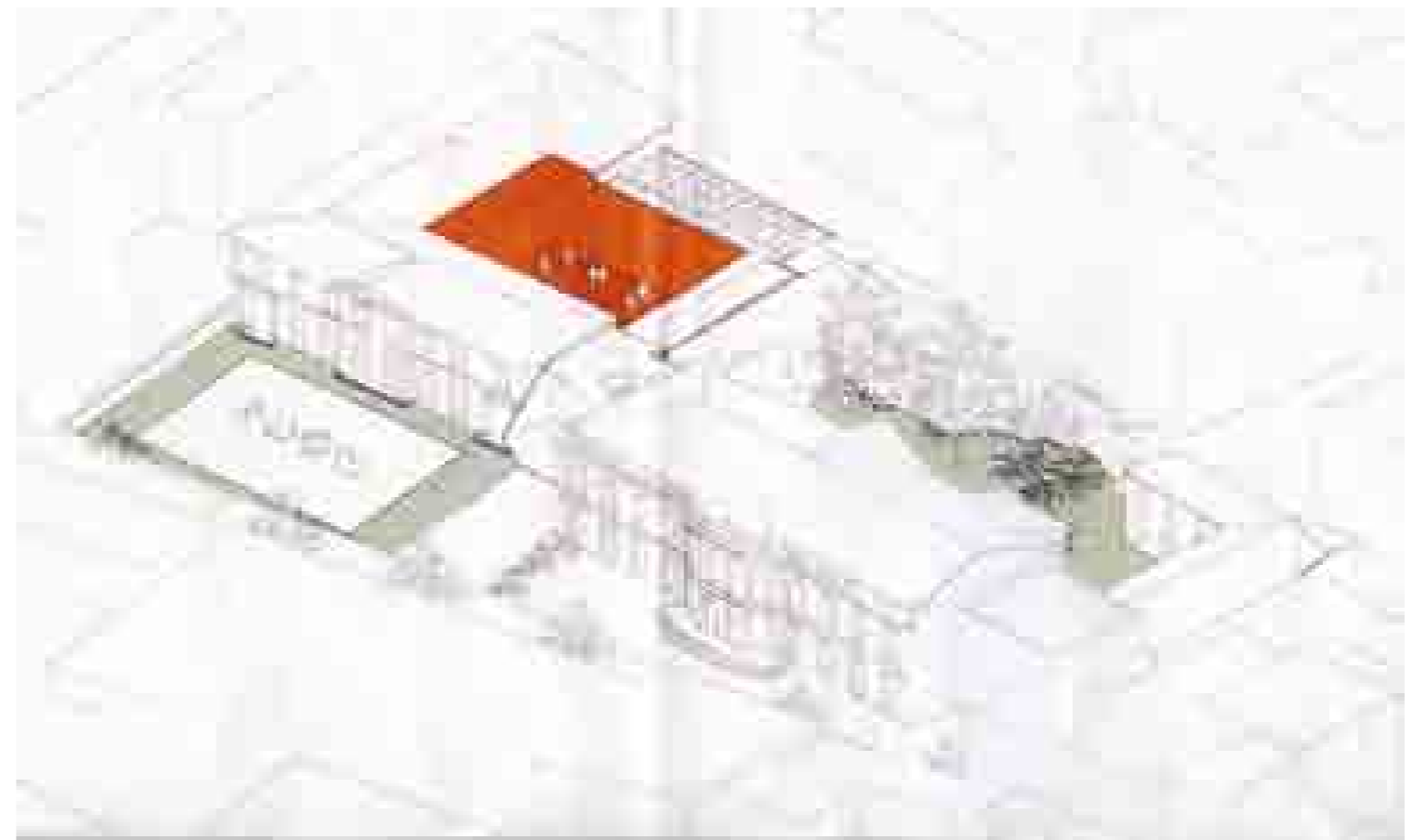
d) L'évolution des bâtiments des années 70

Le bâtiment placé entre les deux hôtels face au boulevard Raspail conserverait sa fonction de nœud de circulation. La structure actuelle serait totalement déposée et reconstruite, à une hauteur approximativement équivalente à la hauteur actuelle.

Le bâtiment situé entre les deux cours, en arrière de la façade conservée des communs de l'hôtel de Caumont, serait également déposé et reconstruit, afin d'accueillir le hall d'entrée, la billetterie et des locaux techniques et d'administration à l'étage.

Le bâtiment situé sur la rue Violette serait déposé et reconstruit, le nouveau bâtiment étant destiné à recevoir des œuvres de grande taille dans un grand volume intérieur.

Les façades sur la cour de l'hôtel de Montfaucon auraient un revêtement d'un aspect proche de l'albâtre servant de fond de présentation des œuvres à devant être placées dans la cour.

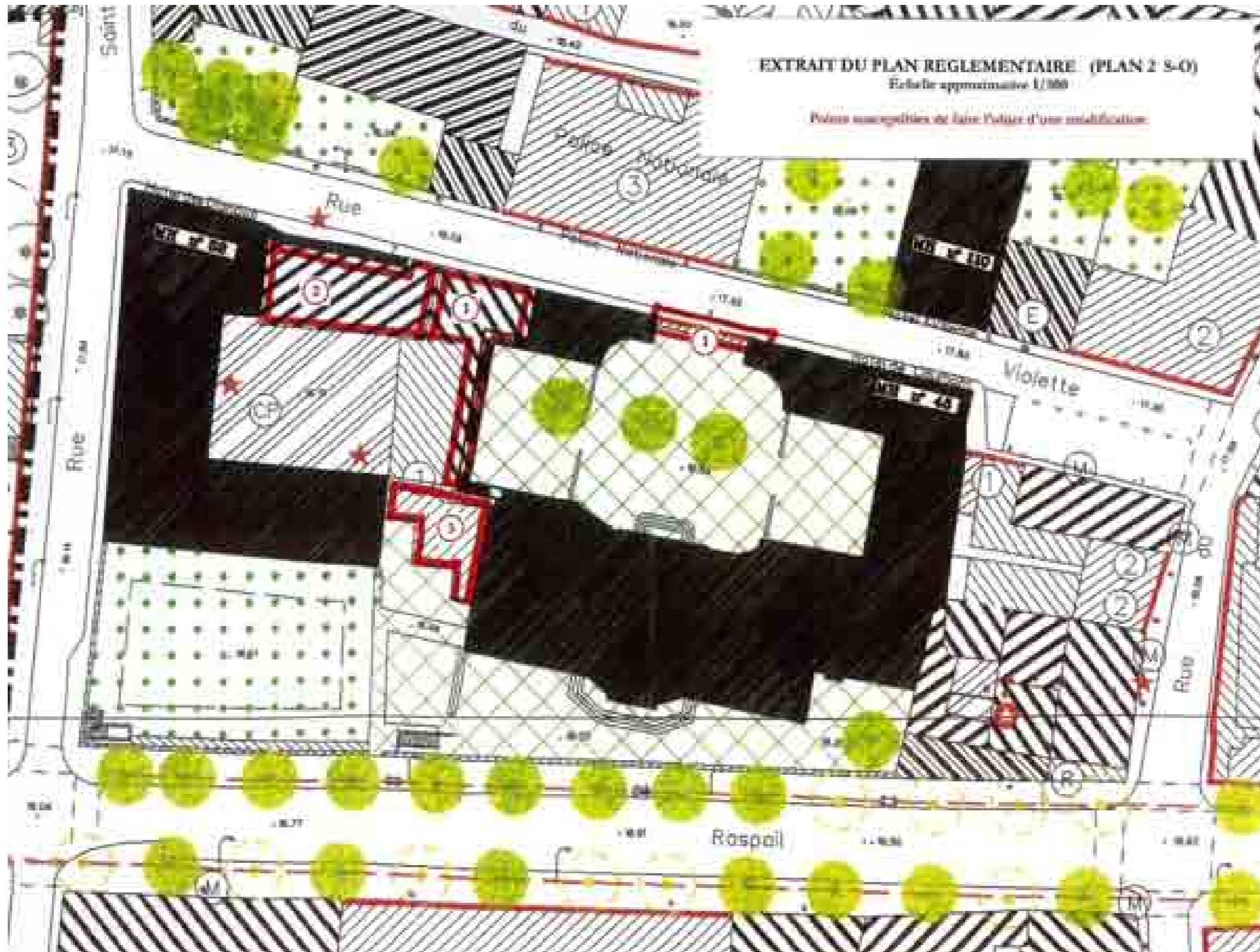


3 LES POINTS FAISANT L'OBJET DE LA MODIFICATION DU PSMV

Le projet d'extension de la Collection Lambert sur l'Hôtel de Montfaucon et les bâtiments de l'École d'art actuelle pourrait être réalisé dans sa forme générale dans le cadre réglementaire du PSMV actuel.

Toutefois, pour éviter des adaptations d'ordre architectural et technique qui nuiraient au projet (impossibilité de reconstruire un escalier et un ascenseur à la jonction actuelle entre les deux hôtels, impossibilité de démolir le bâtiment des années 70 sur la rue Violette) tout en permettant de maintenir les volumes généraux des bâtiments existants et d'assurer la préservation des monuments historiques protégés, il convient de prévoir quelques adaptations du Plan réglementaire.

1. La prise en compte du classement au titre des monuments historiques des communs et du portail de l'Hôtel de Caumont
2. La rectification de l' incohérence dans la classification des bâtiments des années 70 existants
3. La prise en compte de la hauteur des bâtiments actuels à la jonction entre les deux façades sur le boulevard Raspail pour la réglementation des hauteurs maximales constructibles



3.1 La prise en compte du classement au titre des monuments historiques des communs et du portail sur rue de l'Hôtel de Caumont

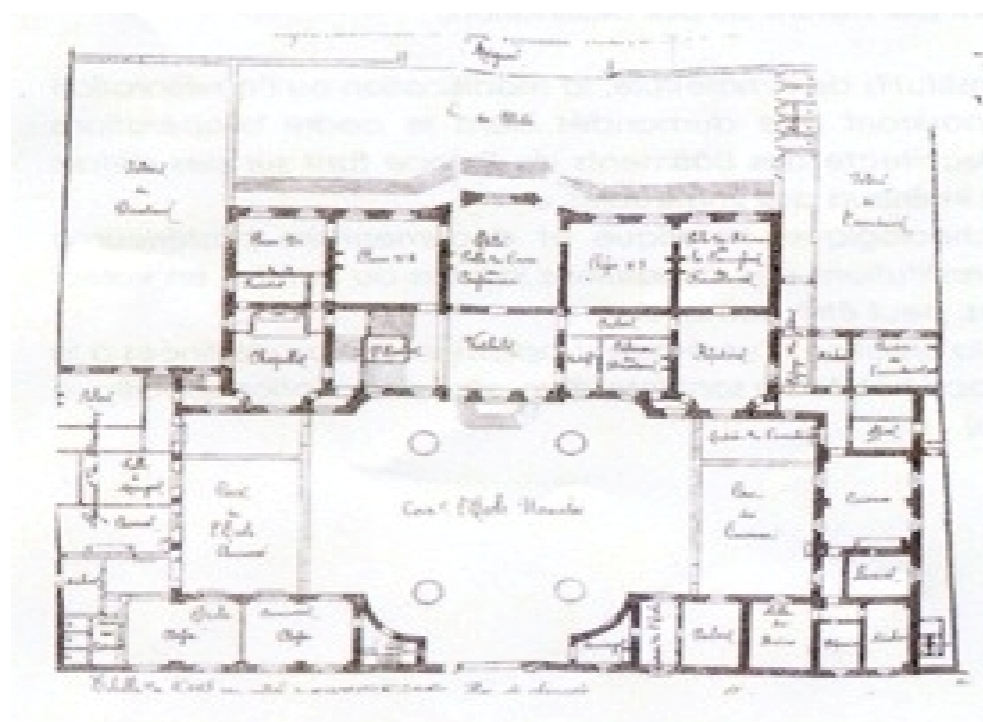
L'hôtel de Caumont a été classé dans sa totalité par arrêté du 2 Octobre 1964 , y compris le sol de la cour et du jardin. Cette indication implique donc que l'ensemble des bâtiments conservés au moment du classement sont classés: le corps principal de l'Hôtel, ses communs entourant les cours, le portail sur la rue Violette et le jardin en arrière.

Les deux hôtels de Caumont et de Montfaucon ont été dessinés simultanément lors de la vente des terrains d'assise par Mr de Costebelle et le Marquis de Caumont dans la première moitié du XVIIIème siècle. Ils avaient demandé des plans à Jean-Baptiste Franque, considéré comme le meilleur architecte avignonnais à cette époque.

L'hôtel de Caumont est construit le premier à partir de 1720 et achevé en 1751 sur les plans modifiés par François Franque, fils de Jean-Baptiste. Cet hôtel particulier présente une disposition dite « entre cour et jardin » généralisée à Paris à cette époque mais beaucoup plus rare en province. Le portail d'entrée sur la rue Violette regarde sur la façade nord formée d'un avant-corps central où s'ouvre une porte en plein cintre surmontée d'un balcon, le tout sommé d'un fronton triangulaire.

Le jardin donnant sur la façade arrière s'étendait jusqu'au Noviciat de Saint-Louis, aujourd'hui hôtel de tourisme, mais a pratiquement disparu lors de la percée du boulevard Raspail.

Une très large cour entourée d'un ensemble de bâtiments secondaires de service séparait la rue de l'entrée. Les différents plans de l'hôtel de Caumont et des ses communs (Cadastré Napoléonien 1821, Plan de l'école d'instituteurs 1878, plan d'aménagement du Collège littéraire universitaire 1969) mettent en évidence la présence de l'ensemble de ces bâtiments annexes jusqu'à leur démolition partielle lors de transformation au milieu des années 70 dans le cadre du chantier de Jean Sonnier



Aménagement de l'Hôtel de Caumont en école d'instituteur 1878



Cadastré Napoléonien 1821



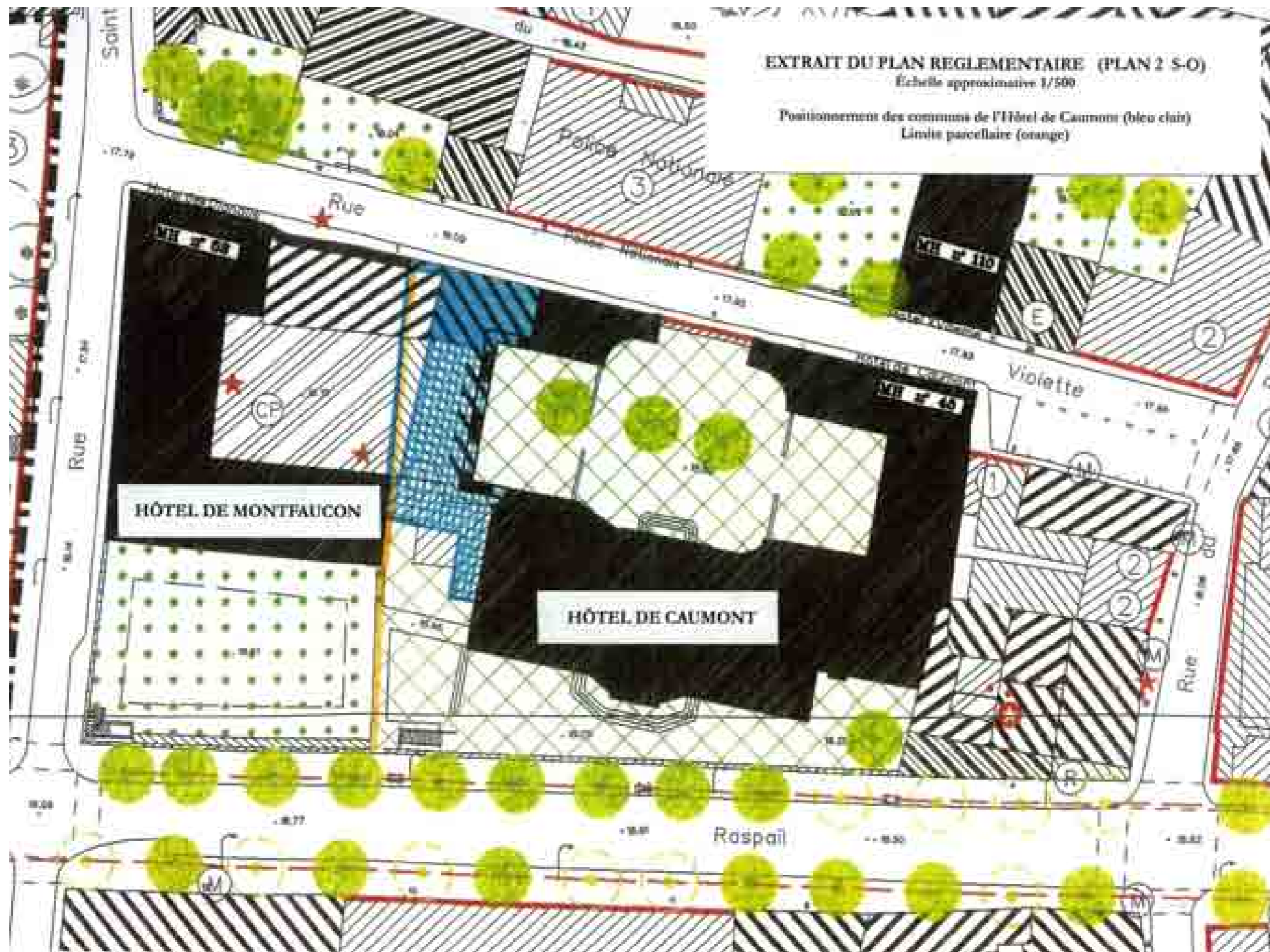
Les communs à droite de l'entrée de l'hôtel de Caumont



Le portail sur la rue Violette



Les communs vus de la rue Violette



EXTRAIT DU PLAN REGLEMENTAIRE (PLAN 2 S-O)
 Echelle approximative 1/500

Positionnement des communs de l'Hôtel de Caumont (bleu clair)
 Limite parcellaire (orange)

HÔTEL DE MONTFAUCON

HÔTEL DE CAUMONT

Raspail

Violette

Saint

Rue

Rue

RUE

2

3

VI N° 110

VI N° 43

CP

1

2

2

P

1

2

2

2

2

2

2

2

2

2

2

2

2

2

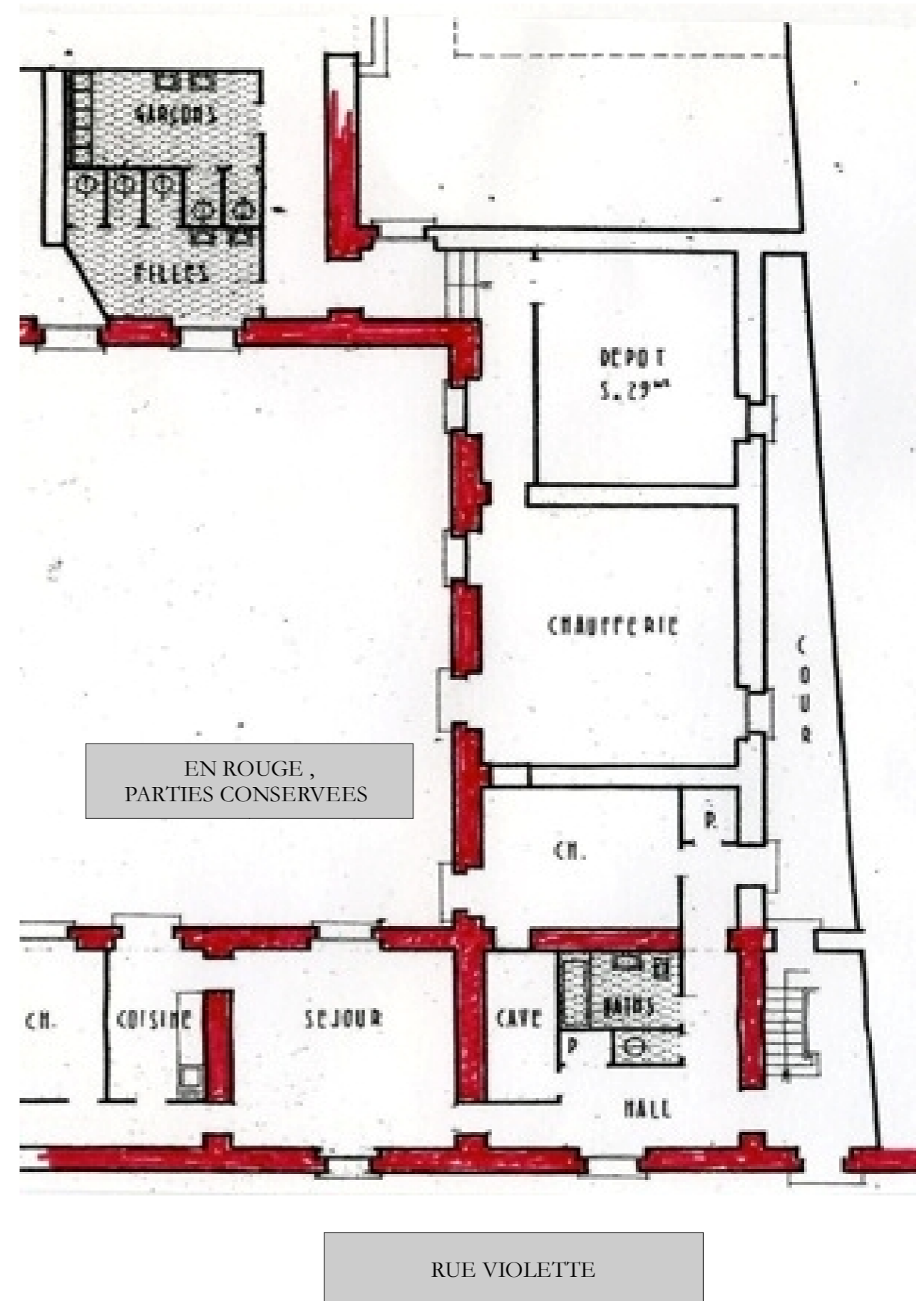
2

2

Le plan dressé en 1969 pour une transformation en collège universitaire prévoyait initialement la conservation des communs: seule la partie indiquée en rouge au plan ci-contre a été conservée dans le projet réalisé.

- Cet élément faisait donc bien partie de l'ensemble classé au titre des monuments historiques en 1964. Sa classification en tant qu'« **immeuble protégé à conserver** » au titre du PSMV figuré au plan en hachures noires apparaît donc comme une erreur: il aurait dû être indiqué comme « **immeuble protégé au titre des monuments historiques** » marqué en noir.
- De même, la classification du portail principal sur la rue Violette en tant qu'« **immeuble pouvant être modifié** » au titre du PSMV figuré au plan en hachures fines apparaît comme une erreur: il aurait dû être indiqué comme « **immeuble protégé au titre des monuments historiques** » marqué en noir.

Ces rectifications indiqueront ainsi clairement que les travaux sur ces parties protégées au titre des monuments historiques relèvent de cette réglementation et non de celle du secteur sauvegardé.



3.2 *La rectification de la classification des bâtiments construits dans les années 70*

Une incohérence réglementaire

La partie du bâtiment des années 70 située le long de la rue Violette, appuyée sur le mur de l'Hôtel de Montfaucon, est classifiée au PSMV comme « **immeuble protégé à conserver** », marqué en hachures noires au titre du PSMV, alors que l'aile du même bâtiment en retour sur la cour est classifiée comme « **immeuble qui peut être maintenu, amélioré ou remplacé** », figuré au plan en hachures fines serrées.



L'aile du bâtiment des années 70 sur la Rue Violette



L'aile perpendiculaire

Ce bâtiment aurait donc dû être classé de la même façon dans sa totalité. S'agissant d'un immeuble récent, ne présentant aucun élément de structure ou de décor ancien, **un classement global comme « immeuble qui peut être maintenu, amélioré ou remplacé » semble pertinente**, et justifié par la nécessité d'adapter ces bâtiments existants dans le cadre du projet d'extension de la Collection Lambert. En effet, la collection dispose d'œuvres de grand format à présenter dans des volumes de grandes dimensions.

Il conviendrait d'autre part de prendre en compte les différentes réglementations concernant l'accueil, la sécurité et l'accessibilité du public et la structure particulière du bâtiment existant.



L'aile du bâtiment des années 70 sur la Rue Violette



La jonction entre l'Hôtel de Caumont et celui de Montfaucon sur la rue Violette

3.3 La prise en compte de la hauteur des bâtiments actuels entre les deux façades sur le boulevard Raspail pour la réglementation des hauteurs maximales constructibles

L'élément bâti situé entre les deux hôtels, face au boulevard Raspail, s'élève aujourd'hui à une hauteur à l'acrotère de 8,70 m, du fait de la présence des escaliers et ascenseurs desservant le bâtiment.

La hauteur maximale autorisée prévue par le règlement du PSMV à cet emplacement pour de nouvelles constructions est fixée à 6 mètres à l'acrotère ou l'égout du toit, avec une marge de 1 mètre supplémentaire possible, ou un rez-de-chaussée plus un étage et un étage partiel en comble

Le projet d'extension de la Collection Lambert nécessiterait d'utiliser cet espace comme noyau de circulation et d'échange pour la desserte de l'ensemble Caumont-Montfaucon.

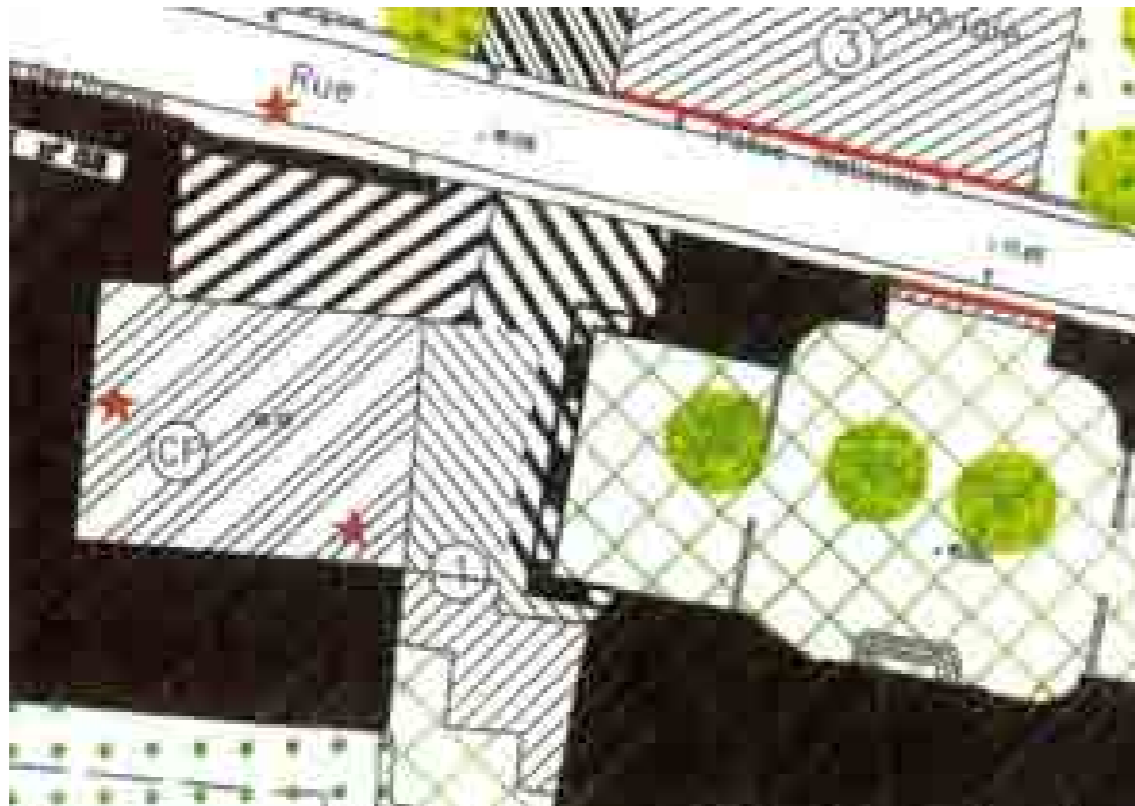
Le maintien de cet espace constructible à une hauteur maximale autorisée de R+2, soit 8,50 m à l'acrotère, équivalente à la hauteur des bâtiments existants, est donc indispensable pour la réalisation éventuelle du projet d'extension.



Le bâtiment reliant les Hôtels de Caumont et de Montfaucon sur le Boulevard Raspail

4 LES PROPOSITIONS DE MODIFICATION DU PLAN RÉGLEMENTAIRE DU PSMV : LE PLAN MODIFIÉ

- La prise en compte du classement au titre des monuments historiques des communs et du portail de l'Hôtel de Caumont
- La rectification de la classification des bâtiments construits dans les années 70
- La prise en compte de la hauteur des bâtiments actuels entre les deux façades sur le boulevard Raspail pour la réglementation des hauteurs maximales constructibles



PSMV approuvé le 12 juin 2007



Proposition de modification du PSMV