

CONSTRUISONS  
ENSEMBLE

LE PAYS D'AIX  
DE DEMAIN



AIX-EN-PROVENCE

3.3 - ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION SECTORIELLES

PLUi du Pays d'Aix approuvé le 05 décembre 2024

# SOMMAIRE

SYNTHÈSE DES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT	5
---	---

LES OAP D'INTENTION	13
---------------------	----

<b>AIX-OAP01 : Lignane</b> .....	14
<b>AIX-OAP02 : La Calade</b> .....	19
<b>AIX-OAP03 : Brémond - Puyricard</b> .....	25
<b>AIX-OAP04 : Puyricard - Palombes</b> .....	29
<b>AIX-OAP05 : Maruège</b> .....	33
<b>AIX-OAP06 : Pont de l'Arc - Félicité</b> .....	37
<b>AIX-OAP07 : Luynes Sud</b> .....	41
<b>AIX-OAP08 : Trois Pigeons</b> .....	45
<b>AIX-OAP09 : Plan d'Aillane - Aérodome</b> .....	49
<b>AIX-OAP10 : Saint-Hilaire</b> .....	55
<b>AIX-OAP11 : Gare TGV - Arbois</b> .....	59
<b>AIX-OAP12 : La Constance</b> .....	67
<b>AIX-OAP13 : La Pomone</b> .....	73
<b>AIX-OAP14 : Célony</b> .....	77
<b>AIX-OAP15 : Sainte-Anne Bouenhoure</b> .....	82
<b>AIX-OAP16 : Pont de l'Arc - Viaduc</b> .....	86
<b>AIX-OAP17 : Le Tourillon</b> .....	92

## ARTICULATION AVEC LES OAP THÉMATIQUES

En se fixant pour ambition d'être un territoire écoresponsable, le Pays d'Aix choisit de faire preuve de responsabilité face aux enjeux environnementaux auxquels il est aujourd'hui confronté. Il s'engage à prendre une trajectoire mettant en œuvre ses capacités de résilience. Il se fixe un cap nouveau qui privilégie le respect de la nature et des hommes, un cap vers une société plus économe en ressources.

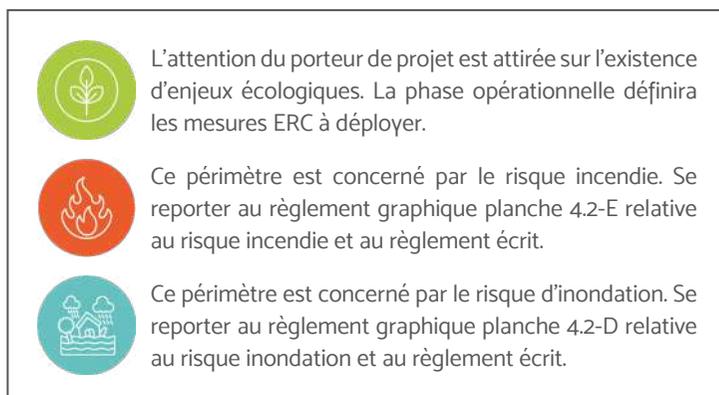
Pour dessiner cette trajectoire, le PLUi du Pays d'Aix s'est doté de 3 documents d'Orientations d'Aménagement et de Programmation qui s'organisent autour de thématiques fondamentales :

- l'OAP Ressources, biodiversité et paysages
- l'OAP Santé et bien-être au quotidien
- l'OAP Attractivité pour demain

Ces trois documents sont des pièces qui visent à compléter les dispositions réglementaires (règlement et zonage) du PLUi. Ils s'appliquent sur l'ensemble du Pays d'Aix, exceptés sur les sites du CEA et d'ITER compte tenu de la nature de leurs activités.

Ainsi, ces OAP thématiques viennent compléter utilement les OAP sectorielles sur des principes d'aménagement généraux qui peuvent s'appliquer à l'ensemble du territoire du Pays d'Aix.

Légende des pictogrammes



## ARTICULATION AVEC LES OAP SUR LES SECTEURS STRATÉGIQUES

Sur le territoire du Pays d'Aix, de grands secteurs ont été identifiés comme stratégiques car ils concentrent des enjeux forts pour mener à bien le projet de territoire exprimé dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durables. Mêlant à la fois des enjeux sociaux, économiques et environnementaux, ces secteurs subissent des pressions urbaines et anthropiques qu'il est nécessaire de maîtriser pour mettre en œuvre un développement durable et écoresponsable du territoire.

Ces secteurs identifiés comme stratégiques, au nombre de cinq, font chacun l'objet d'un document d'Orientations d'Aménagement et de Programmation spécifique :

- l'OAP Axe Aix – Cabriès – Vitrolles
- l'OAP Plan de Campagne
- l'OAP Haute vallée de l'Arc
- l'OAP Val de Durance
- l'OAP Grand Site Concors Sainte-Victoire.

Ces cinq documents sont des pièces qui visent à compléter les dispositions réglementaires (règlement et zonage) du PLUi. Ils s'appliquent sur les communes concernées, exceptés sur les sites du CEA et d'ITER compte tenu de la nature de leurs activités.

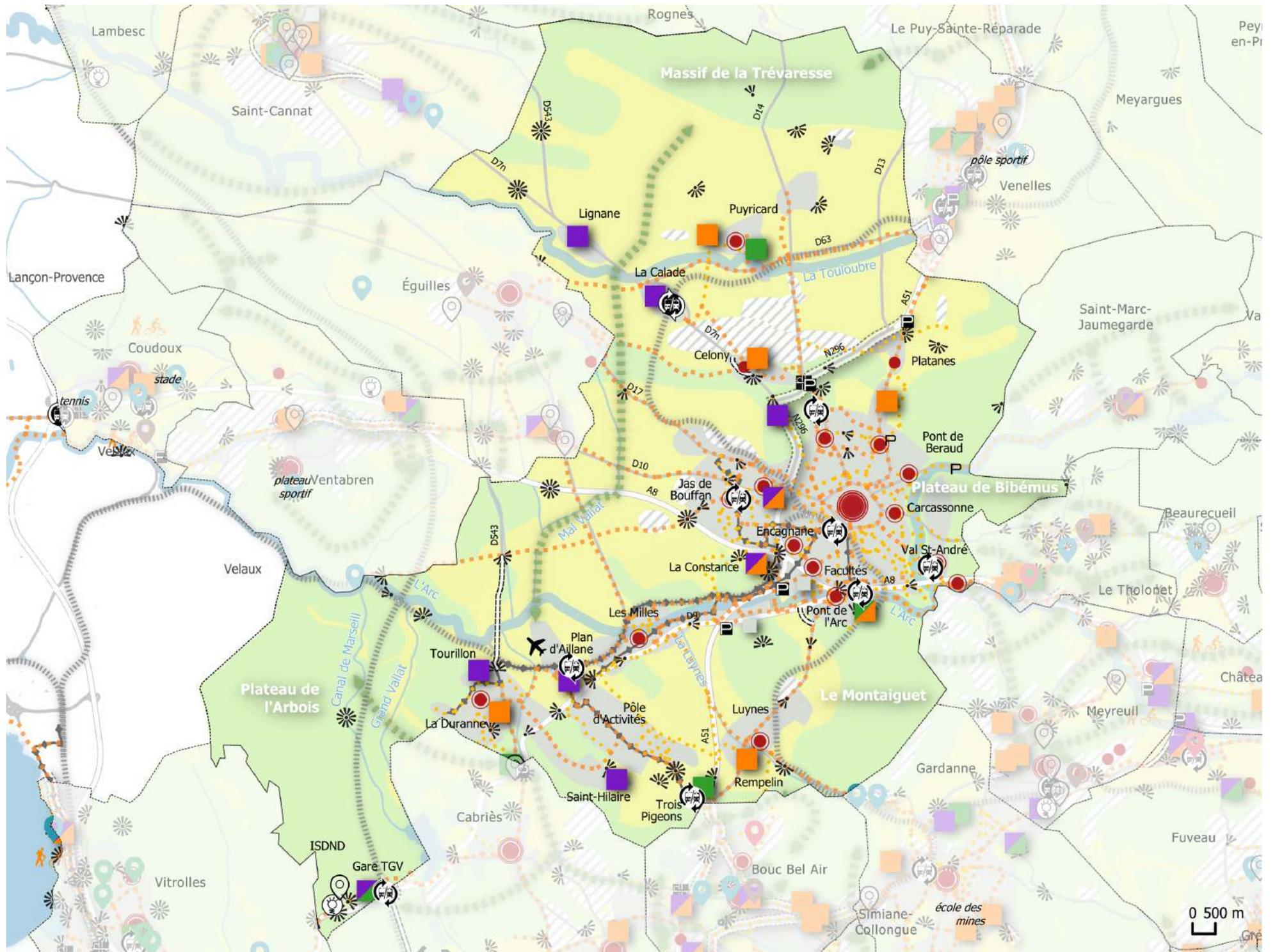
Ainsi, ces OAP sur les secteurs stratégiques viennent compléter utilement les OAP sectorielles sur des principes d'aménagement et de programmation généraux.



PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL  
DU PAYS D'AIX

# Synthèse des orientations d'aménagement





## >> Structurer le territoire communal et organiser son développement

-  Enveloppe urbaine à optimiser
-  Habitat diffus à maîtriser
-  Espaces à dominante agricole
-  Espaces à dominante naturelle

### Principaux secteurs de projets

-  économique
-  à dominante résidentielle
-  à vocation équipement
-  mixte économie/résidentiel
-  mixte économie/équipement
-  mixte équipement/résidentiel
-  à définir

### Pole de vie à conforter

-  principal
-  secondaire
-  hameau

## >> Améliorer la qualité de vie et faciliter les conditions de déplacements

-  Transport en commun à haut niveau de service à créer ou étendre

### Pôle d'échanges multimodal

-  à conforter
-  à créer/réouvrir

### Aire de stationnement

-  à conforter
-  à créer

-  Axe routier ou entrée de ville à requalifier

-  Principe de contournement urbain

-  Echangeur à créer

-  Equipements à créer

## >> Préserver et valoriser le socle agro-environnemental

-  Liaison écologique communale à protéger/préserver/restaurer
-  Principaux cours d'eau et canaux à protéger/préserver/restaurer
-  Cône de vue à préserver et valoriser
-  Projet de production d'énergie renouvelable

## >> Eléments structurants

-  Autoroutes
-  Autre voirie principale
-  Voie ferrée
-  Aéroport/Aérodrome



Le projet d'Aix-en-Provence joue un rôle moteur pour le Pays d'Aix. Aix-en-Provence, de par ses fonctions de centralité et son dynamisme économique, continue à favoriser l'attractivité du Pays d'Aix. Son projet de développement repose ainsi sur une ville de proximité, agréable à vivre qui veut maintenir son rayonnement lié à ses fonctions traditionnelles et historiques (université, justice, culture et tourisme) et à son attrait économique.

A la croisée des grands axes de développement de la région, Aix-en-Provence joue un rôle essentiel dans l'organisation quotidienne de la métropole. L'accessibilité et la mobilité continueront de faire battre le poumon économique aixois et plus globalement l'attractivité métropolitaine.

Dans un monde en transition (climatique, économique, sociale, etc.), le rayonnement durable d'une ville comme Aix-en-Provence, aux fonctions métropolitaines affirmées, relève de plus en plus de la qualité de vie. Elle constitue un véritable critère de développement et d'attractivité.

A ce titre la question de la proximité et plus spécifiquement de la « ville des courtes distances » constitue un axe fort pour l'aménagement de ce vaste territoire de près de 18600 hectares. L'amélioration du quotidien des aixois, participant d'un bien être collectif, répondra aux enjeux environnementaux et sociaux qui se posent avec de plus en plus d'acuité.

Le projet d'Aix-en-Provence s'appuie sur le choix d'un développement apaisé et équilibré en alternative à l'expansion spatiale. L'espace communal, relativement vaste, est fortement marqué par la richesse environnementale de ses espaces naturels et agricoles, dès lors le développement urbain nécessaire à l'accompagnement de son attractivité

est envisagé essentiellement autour du centre urbain et des villages, selon trois degrés d'intensification urbaine respectueux du cadre de vie.

Le projet promeut ainsi l'optimisation des tissus urbains dans le respect et la diversité des formes urbaines existantes, du patrimoine et des paysages. L'objectif est celui d'une ville plus compacte pour un fonctionnement plus efficace et un avenir plus durable à l'écoute des changements sociétaux.

## LA RICHESSE ENVIRONNEMENTALE COMME HÉRITAGE À LÉGUER AUX GÉNÉRATIONS FUTURES

### // Préserver la grande campagne aixoise, l'écrin paysager qui fonde l'attrait et l'identité du territoire

» Préserver et mettre en valeur les massifs et reliefs boisés structurants des paysages aixois : Massifs de la Trévaresse, du Montaiguët, les collines de la Blaque, du Serre, les contreforts du Concors Sainte-Victoire (Pinchinats, Bibemus...), les paysages cézanniens, les crêtes boisées et hauteurs des massifs naturels, coteaux et vallons agricoles.

» Préserver de toute urbanisation nouvelle les contreforts boisés de la Barre de Celony/Entremont/Saint Donat, de la colline de Pichaury, les rebords du plateau de Valcros/Constance/Mont de Galice.

» S'appuyer sur les éléments marquants du paysage pour fixer les limites des espaces urbains (routes, voie ferrée, canal, trame végétale, rupture de pente...) et maintenir des coupures à l'urbanisation entre espaces urbanisés notamment entre Pont de l'Arc/Luynes, Puyricard /Couteron, Pont de l'Arc/Parade, Luynes/ Pôle d'activités, Aix/ Les Granettes, Aix/Les Platanes.

### // Renforcer le rôle du végétal comme élément majeur de la qualité paysagère, y compris dans les zones urbaines

» Intégrer la trame végétale (masses boisées, ripisylves, haies et arbres d'alignement) comme élément structurant du projet urbain.

» Préserver les arbres de haute tige existants pour en faire une composante à part entière dans les projets.

» Imposer le maintien de pleine terre dans les projets nécessaire à la préservation de nature en ville et à la réduction des impacts du réchauffement climatique (lutte contre les îlots de chaleur urbain).

» Préserver les coulées vertes en ville (la Violette/ 3 Moulins, colline de Cuques, la Torse...) et accompagner la mise en œuvre du Parc Naturel Urbain (PNU) au cœur de la ville d'Aix-en-Provence.

### // Préserver et mettre en valeur le patrimoine architectural, urbain et archéologique

» Mettre en œuvre un renouvellement urbain en harmonie avec les caractéristiques des tissus urbains dans lesquels il s'insère pour garantir leur qualité urbaine et architecturale et afin que les caractères traditionnels des centres historiques, des villages et des quartiers de faubourgs, les éléments bastidaire soient respectés.

» Préserver strictement les abords des sites à forte valeur patrimoniale et paysagère, notamment l'environnement bastidaire, les ensembles bâtis et sites remarquables ainsi que les éléments les plus remarquables du patrimoine bâti inventorié.

### // Préserver les continuités écologiques par la mise en place d'une Trame Verte et Bleue (TVB)

» Préserver l'ensemble des grands massifs forestiers identifiés en tant que réservoirs de biodiversité d'intérêt supra communaux que sont le Montaiguët, la Trévaresse, le plateau de l'Arbois et le massif des Baumettes-Keyrié.

» Préserver l'ensemble des grands massifs forestiers ainsi que les réservoirs de biodiversité d'intérêt communal que sont la colline de la Bardeline et les espaces ouverts en lien avec l'aérodrome d'Aix les Milles.

» Maintenir voire restaurer les corridors écologiques permettant de relier les réservoirs de biodiversité.

## UNE PROXIMITÉ À L'ÉCOUTE DES CHANGEMENTS SOCIÉTAUX

### // Promouvoir la ville des courtes distances et de la proximité

- » Conforter les centralités de quartier du centre urbain et des villages et favoriser la proximité en y développant une offre résidentielle, de commerces, de services et d'équipements de proximité.
- » Requalifier les espaces publics principaux du centre urbain et des quartiers en lien avec des projets de renouvellement urbain et les objectifs d'apaisement du tour de ville.
- » Réaménager la voirie sur les principaux axes urbains et voies de quartier par un partage de la voirie favorisant le maillage et la sécurisation des modes doux (piétonnisation du centre historique, voies cyclables, etc.).
- » Maintenir et créer des espaces de nature de respiration (parcs et jardins) en ville et dans les villages, au plus près des espaces habités, et favoriser la création de cheminements le long des principaux cours d'eau (notamment l'Arc, la Touloubre).
- » Permettre une meilleure répartition géographique de l'offre en matière scolaire notamment en lien avec les extensions de l'urbanisation.
- » Tendre vers une meilleure mixité des fonctions et une meilleure performance énergétique du fonctionnement urbain : logement et lutte contre la précarité énergétique, mobilité et déplacement, notamment facilitation des modes actifs (piétons, vélos...).

### // Favoriser une ville plus apaisée en privilégiant les alternatives à la voiture pour se déplacer

- » Mettre en place d'un réseau élargi d'itinéraires prioritaires pour les transports collectifs assurant la desserte inter quartier et interurbaine, et la pénétration des centres urbains : sites propres, création de voies bus réservées sur les principales pénétrantes et boulevard inter quartiers, création d'une ligne transports en commun Aix-Arbois avec une première phase Aix /Plan d'Aillane.
- » Renforcer les continuités des itinéraires doux par la «mise en réseau» des espaces verts, des cheminements piétons et/ou cycles en lien notamment avec le Plan Vélo de la ville, des équipements sportifs et la réalisation d'aménagements attractifs et adaptés.
- » Mieux desservir les pôles économiques par les transports en commun notamment en mettant en lien les pôles d'échanges « Aix-Centre » et de Plan d'Aillane.
- » Préserver les capacités de développer les déplacements urbains et interurbains en train, notamment dans les secteurs de Luynes et de la Calade.

### // // Recentrer et conforter les centralités villageoises

- » Maîtriser et renforcer le village de Luynes en affirmant d'une part la centralité historique, et d'autre part en complétant l'armature urbaine du village avec le développement amorcé de l'urbanisation et des équipements au sud de la rivière.
- » Conforter le village de Puyriscard en tant que centralité de l'ensemble du secteur nord de la commune dont la tendance au mitage par l'habitat diffus doit être endiguée par un recentrage de l'urbanisation autour de ce noyau en proposant une offre d'équipements et de logements.
- » Apaiser le cœur des Milles, en affirmant notamment sa centralité historique et en le préservant du trafic de transit
- » Revenir sur l'urbanisation monofonctionnelle de la Duranne via le rééquilibrage entre activités et logements, une mise en valeur du paysage plus importante, et l'inscription de la Duranne dans une démarche de quartier durable. A terme, la Duranne trouvera une nouvelle dynamique par le renforcement d'une centralité permettant la réunion des parties est et ouest séparés par la D543, par la création d'un pôle communautaire pour tout le quartier, et ambitionnant de fédérer la population locale et les usagers temporaires.
- » Compléter l'offre résidentielle de Célon, des Platanes et de Coutheron dans la continuité du tissu urbain existant en respectant les caractéristiques patrimoniales, morphologiques et paysagères de chaque hameau.

### // Concilier les besoins liés à l'attractivité d'Aix tout en préservant la diversité des formes urbaines existantes, du patrimoine et des paysages

- » Répondre aux besoins en matière d'habitat et de développement économique tout en réduisant la consommation d'espaces naturels et agricoles.
- » En alternative à l'extension spatiale diffuse, promouvoir l'optimisation des tissus urbains au sein de l'enveloppe urbaine existante selon trois degrés d'intensification dans le respect et la diversité des formes urbaines, du patrimoine et des paysages existants.
- » Tendre vers un renouvellement urbain harmonieux et respectueux du patrimoine végétale, architectural et urbain, en lien avec les chartes de l'Arbre et du Bien Construire de la commune.
- » Privilégier l'intensification le long de certains axes structurants pour les transports en commun aux abords des polarités de proximité.
- » Maîtriser l'évolution des villages et hameaux en lien avec le renforcement de l'espace public, des services de proximité et de la desserte par les transports en commun.
- » Préserver l'identité des quartiers pavillonnaires par une évolution mesurée en concordance avec les capacités de desserte sans créer de rupture avec la volumétrie générale du bâti environnant, ni altérer les qualités paysagères de la zone ni celles des espaces agricoles ou naturels avoisinants

» Permettre l'évolution mesurée des tissus peudenses dans le respect de la typologie des espaces urbains de la deuxième couronne urbaine et des villages.

### // Compléter les besoins de la ville par des extensions du centre urbain

- » Le secteur de la Constance en lien direct avec les quartiers ouest de la ville présente une véritable opportunité de répondre de manière significative aux besoins en matière d'habitat de la commune par un accroissement de l'offre de logements et d'équipements qui y sont liés. Dans ce secteur, la ville se donne les moyens d'agir pour un développement équilibré de l'habitat, prenant en compte les déplacements et les transports en commun et répondant au critère de maîtrise de l'énergie et d'optimisation de la consommation d'espace. Par ailleurs ce projet offre une réponse aux besoins d'emploi par le développement d'un secteur d'activités tertiaire, des services et des commerces, notamment dans le domaine de l'économie numérique.
- » Sur le secteur du Pont de l'Arc-Viaduc, à l'échelle de la ville, le principal enjeu consiste à gommer la coupure que constituent les barrières de l'A8 et de l'Arc et à assurer une continuité urbaine entre les équipements universitaires actuels positionnés au nord et ceux projetés au sud de l'Arc, et d'une manière plus générale entre le quartier du pont de l'Arc et les quartiers sud et sud-est de la ville notamment par des infrastructures de franchissement pour tous les modes.

### // Promouvoir un développement équilibré de l'habitat

- » Rééquilibrer l'offre de logements des classes d'âge actives en imposant une part de logements de taille moyenne (T3, T4) dans le cadre d'opérations d'aménagement d'ensemble et de construction.
- » Orienter et spatialiser le développement de l'offre de logements par le biais de secteurs de mixité sociale, en imposant la réalisation d'une part de logements intermédiaires et/ou sociaux dans le cadre d'opérations d'aménagement d'ensemble ou de construction.
- » Poursuivre la réhabilitation du parc locatif social et la réduction de la précarité énergétique, notamment au Jas de Bouffan et à Encagnane.
- » Améliorer l'offre dédiée aux étudiants pour accompagner la création du pôle d'excellence universitaire Aix-Marseille, notamment dans le prolongement du Plan Campus.

## UNE ÉCONOMIE DYNAMIQUE ET DIVERSIFIÉE

### // Consolider l'attractivité d'Aix-en-Provence et du Pays d'Aix en s'appuyant notamment sur les pôles d'échanges

- » Renforcer l'attractivité universitaire, judiciaire, touristique et culturelle d'Aix en accompagnant la restructuration et le renforcement des équipements nécessaires à ces fonctions traditionnelles de la ville afin d'améliorer leur rayonnement au niveau local, national et international.
- » Améliorer l'accessibilité du pôle d'activité, notamment au profit des transports collectifs (projet BHNS Aix-centre / Plan d'Aillane)
- » Conforter les grands espaces économiques stratégiques du secteur sud autour de la D9 (Pôles d'activités d'Aix-en-Provence, la Duranne et le Technopôle Arbois-Méditerranée) et s'appuyer sur ces sites historiques et porteurs pour en prévoir des extensions à Saint-Hilaire en lien avec les espaces d'activités de Pichaury/Robole, et au Tourillon en relation avec le technopôle de l'Arbois.
- » Réorganiser et requalifier les activités économiques le long de la RDn7 par un aménagement global et cohérent du secteur Lignane/Calade.

### // Maintenir le potentiel cultivable des sols et développer une agriculture périurbaine de qualité

- » Assurer la pérennité des grands espaces agricoles pour maintenir et promouvoir l'agriculture périurbaine et permettre la valorisation du paysage (plateau de Puyricard, plaine des Milles/ Éguilles) et aussi d'espaces plus interstitiels (plaine de la Luynes, les Pinchinats).

### // Affirmer le développement équilibré de l'axe D9 dans une ambition métropolitaine

- » Maintenir des capacités d'accueil d'entreprises sur le Pôle d'activités d'Aix-en-Provence en favorisant essentiellement sa requalification et sa densification
- » Limiter la tertiarisation et le développement commercial au sein du pôle d'activités afin de maintenir la mixité des entreprises et notamment des activités artisanales et industrielles existantes.
- » Maintenir la vocation commerciale de La Pioline et accompagner sa requalification et l'optimisation de son foncier.
- » Poursuivre, sur le site majeur de la gare TGV, les vocations déjà amorcées en développant un espace économique spécifique en lien avec l'environnement et les énergies renouvelables, complémentaire au technopôle et participant aux enjeux d'attractivité et de performance du territoire.

# Les OAP d'intention

conformément à l'article R.151-6 du Code de l'Urbanisme



## AIX-OAP01: Lignane

Vocation : économique

Zonage : 2AUe

Échéancier prévisionnel de réalisation :  
long terme



## DESCRIPTION DU SITE

Partiellement urbanisé, le secteur de Lignane s'étend sur une cinquantaine d'hectares et s'étire sur un linéaire d'environ 2km le long de la RD7n. Il se positionne comme l'entrée de ville nord d'Aix-en-Provence.

S'y juxtaposent deux trames qui semblent s'ignorer : d'une part une trame historique agricole dont les traces sont nombreuses (chemins, mas, bastides, espaces cultivés) peu à peu remplacée par le développement d'un pavillonnaire individuel, souvent de qualité, recherchant une installation à la campagne, et d'autre part une trame urbaine récente, linéaire, conductrice de flux, où des entreprises tentent de bénéficier de l'effet vitrine. En effet, des activités économiques, principalement à vocation artisanale ou commerciale, se sont développées le long de cet axe sans aménagement d'ensemble, produisant un paysage peu valorisant. Ces activités présentent un esthétisme en opposition avec l'image d'une entrée de ville : dépôts de matériaux de construction, accès difficilement identifiables et peu sécurisés, enseignes peu lisibles, clôtures mal ou non définies, stationnement sous ou surdimensionné et non matérialisé dans bien des cas...

Deux filières économiques sont très implantées sur Lignane, la transformation alimentaire et le domaine des travaux / matériaux, et marquées par la présence d'entreprises rayonnantes comme la Confiserie du Roy René et son musée du Calisson ou encore Matériaux d'Antan.

## ENJEUX ET OBJECTIFS

- » Développer l'emploi au nord d'Aix-en-Provence en organisant l'espace économique existant et en y accueillant des activités liées à la petite industrie, à l'artisanat et au commerce de gros, notamment valorisant le savoir-faire et l'art de vivre en Provence (production alimentaire, équipement intérieur et extérieur de la maison...) et en lien avec les entreprises actuellement implantées à la Calade.
- » Favoriser l'intensification des espaces économiques existants en requalifiant l'entrée nord d'Aix-en-Provence pour lui offrir une image plus valorisante.
- » Mettre à niveau les réseaux publics aujourd'hui sous-dimensionnés et sécuriser les accès et les cheminements le long de le RD7n.

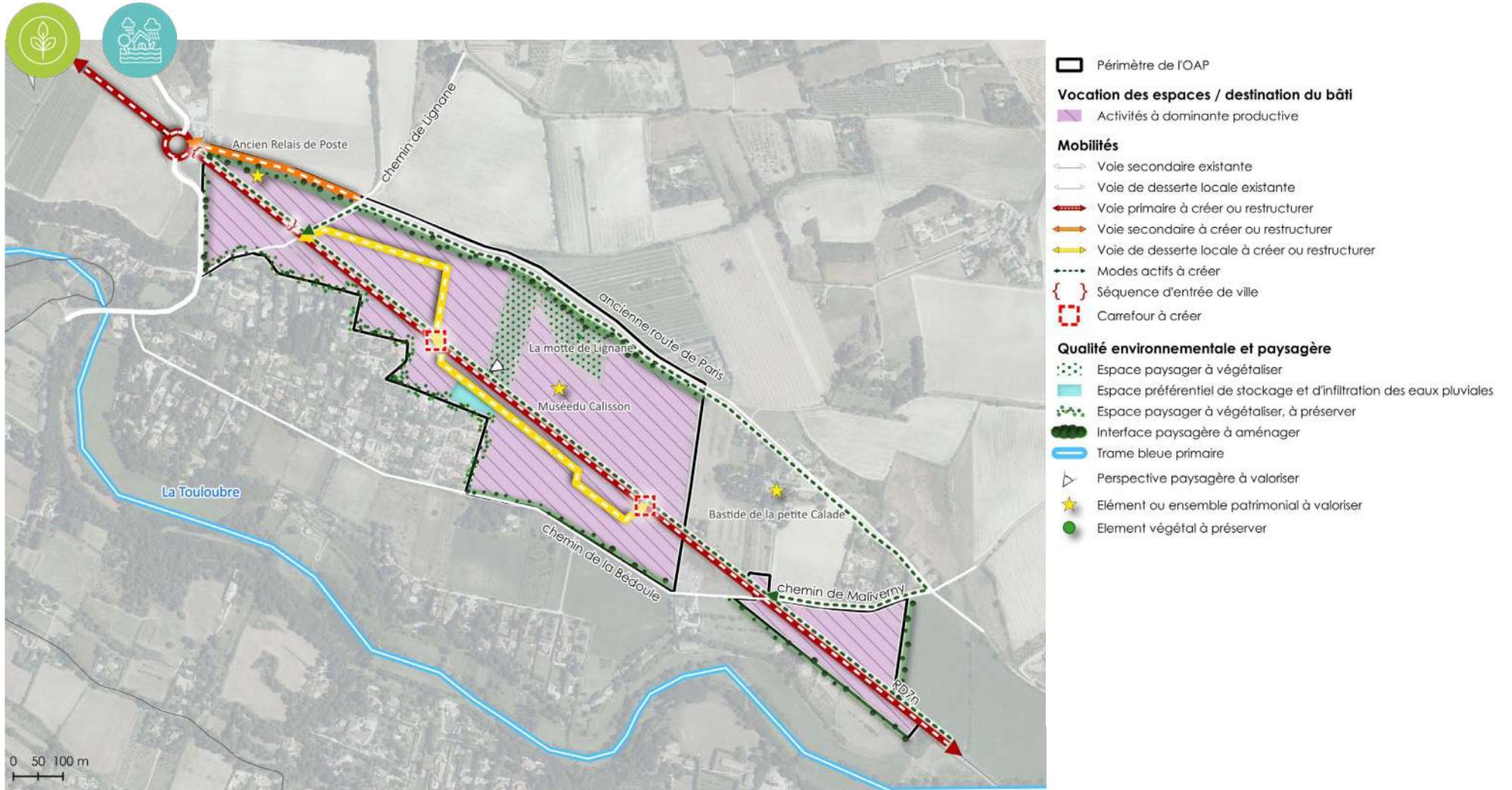


© AUPA



© AUPA

# SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT



## VOCATION DES ESPACES ET PROGRAMMATION PRÉVISIONNELLE

### // Vocation

Le site de Lignane a vocation à accueillir principalement de l'activité productive et du commerce de gros, tout en conservant son caractère agricole aux abords de la Bastide de la petite Calade.

### // Programmation

Le projet doit permettre d'accueillir de nouvelles entreprises et de recentrer le positionnement économique de Lignane sur le savoir-faire et l'art de vivre en Provence (production alimentaire, équipement intérieur et extérieur de la maison...). Il s'agit de s'appuyer sur certaines activités déjà en place.

Il est prévu l'extension, la rénovation ou la construction de locaux industriels, artisanaux ou de commerce de gros sur des parcelles en dent creuse, densifiables ou mutables.

### // Mode de mise en œuvre opérationnelle

Le secteur étant actuellement fermé à l'urbanisation, l'ouverture de la zone sera soumise à une procédure d'évolution préalable du PLUi.

## PRINCIPES D'ACCESSIBILITÉ, DE DESSERTE ET DE FONCTIONNEMENT URBAIN

### // Accès

Un ou plusieurs carrefours seront à créer sur la RD7n afin de desservir, via des contre-allées, les entreprises situées de part et d'autre de la voie départementale.

L'ancienne route de Paris sera prolongée jusqu'au rond-point d'entrée de ville. Cela permettra à certaines entreprises de bénéficier d'un accès à l'arrière de leur parcelle.

### // Principes de desserte

Une ou deux contre-allées seront aménagées en utilisant dans la mesure du possible les voiries existantes.

### // Modes actifs

L'objectif est de mettre en œuvre les aménagements nécessaires pour sécuriser autant que possible les déplacements à pied et à vélo le long de la RD7n, notamment au niveau des arrêts de transport collectif.

En complément, une liaison douce le long de l'ancienne route de Paris sera créée pour permettre l'accès au site dans la profondeur du tissu, depuis Puyricard notamment.

### // Gestion du stationnement

L'impact visuel et spatial du stationnement sera limité depuis la RD7n.

## PRINCIPES D'INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET D'INTÉGRATION PAYSAGÈRE

### // Principes d'implantation des bâtiments

La séquence d'entrée de ville doit donner l'impression d'une urbanité, par la densification du bâti et notamment le comblement des dents creuses.

Un alignement des implantations sur la départementale ou la contre-allée selon les cas sera respecté avec un retrait pour végétaliser ses abords des voies.

### // Qualité architecturale et formes urbaines

Un soin particulier sera apporté aux constructions implantées sur les abords de la RD7n pour veiller à la qualité paysagère depuis l'axe routier : éviter les usages offrant un paysage urbain peu qualitatif (espaces de stockage, hangars, façades arrières peu qualitatives...), limiter l'implantation d'enseignes publicitaires...

Les différents espaces techniques/fonctionnels (aires de stationnement, de livraison, de stockage voire de dépôts de déchets) seront délimités clairement, bien dimensionnés et organisés dans un objectif d'optimisation de l'espace et de limitation de l'artificialisation des sols. Leur impact sur le paysage sera limité au maximum.

Une attention sera portée à la qualité, voir l'homogénéité des enseignes et de la signalétique routière sur la RD7n.

### // Principes de traitement paysager

La partie agricole entourant la Bastide de la petite Calade doit être conservée pour ses qualités paysagères. De plus, la transition entre les espaces agricoles et l'urbanisation doit être aménagée en veillant à la qualité du paysage depuis le plateau agricole de Puycard.

Le secteur central aujourd'hui paysager et non imperméabilisé pourra être préservé et devenir un support d'espace de vie.

Les contre-allées devront être bordées d'alignement d'arbres, faisant référence aux alignements d'arbres historiques plantés le long de la RD7n (exemple : La Calade, Célony...).

La trame arborée présente sur le site sera préservée au maximum. Les clôtures devront être végétalisées avec des essences locales variées, en privilégiant un vocabulaire agricole (haies bocagères).

Les cônes de vues sur Sainte-Victoire seront conservés par la préservation des emprises agricoles au Nord de la RD7n et à l'arrière de l'ancienne route de Paris. De même, la préservation de la motte de Lignane constitue une nécessité et son cône de vue devra être respecté.

## PRINCIPES DE QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE ET DE PRÉVENTION DES RISQUES

### // Qualité environnementale

Le secteur de projet se trouve en contact direct ou à proximité d'un réservoir de biodiversité agricole lui conférant de fait un rôle spécifique dans la protection des milieux naturels.

Afin de garantir une bonne insertion, une lisière paysagère écologique et entretenue devra être maintenue ou créée en limites de zone afin de jouer le rôle de zone tampon avec les espaces naturels à proximité. Le traitement de la lisière devra intégrer les prescriptions et recommandations énoncées dans le Tome 3.1 OAP Ressources, Biodiversité et Paysages.

### // Risque inondation

La mise en œuvre du projet sera conditionnée à la bonne prise en compte du risque inondation.

Le cas échéant, les bassins de rétention devront être valorisés avec des plantations et s'inscrire harmonieusement dans le paysage. Les trop-pleins pourraient être menés vers la Touloubre située en partie basse de la zone.

## AIX-OAP02 : La Calade

Vocation : économique

Zonage : 1AU-UEa

Échéancier prévisionnel de réalisation :  
moyen terme



## DESCRIPTION DU SITE

Le secteur de la Calade est compris entre :

- le carrefour RD7n / chemin de la Bosque d'Antonelle / chemin des Gervais au sud-est,
- la déviation de la RD7n au nord,
- le carrefour giratoire de la RD7n avec la RD 63 à l'ouest,
- la limite entre les espaces plus ou moins bâtis du sud de la RD7n et la campagne.

Ce secteur périurbain se caractérise par le croisement de deux infrastructures de transport majeures du territoire, la RD7n (ex RN7), et la ligne ferroviaire Aix - Briançon.

L'occupation des sols présente de façon dispersée des activités commerciales et artisanales diverses, de l'habitat et des parcelles agricoles encore cultivées, d'autres en friche. Les activités sont généralement implantées de part et d'autre de la RD7n, l'habitat est implanté sur les hauteurs en arrière des entreprises. Ce bâti et ces occupations du sol se sont développés sans véritable cohérence, de façon plus ou moins spontanée au gré des opportunités foncières et des reconversions.

La structure foncière est très morcelée avec des tailles de parcelles très variables.

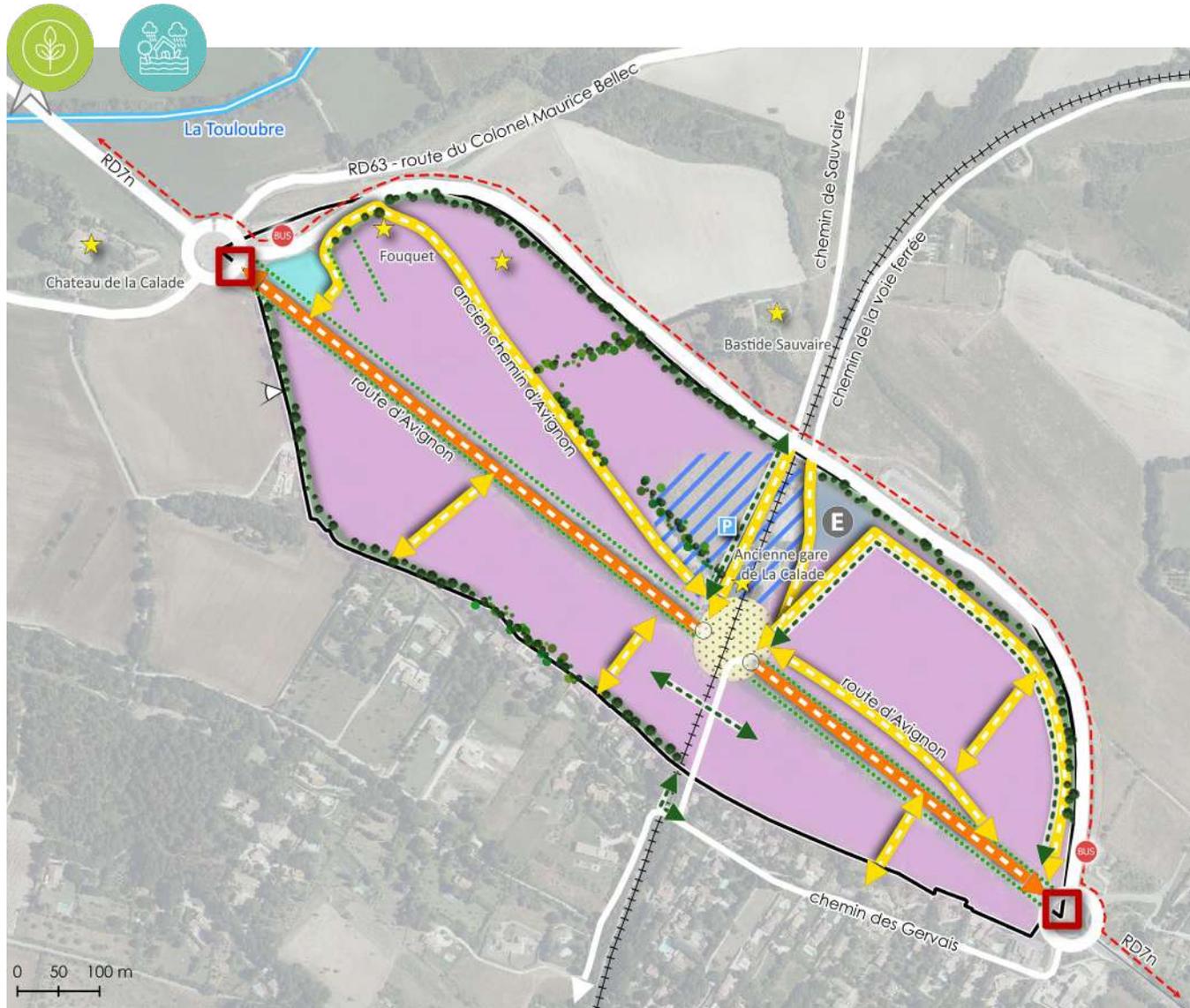
Ce secteur a évolué avec la suppression du passage à niveau et la réalisation de la déviation de la RD7n permettant de délimiter deux parties « étanches » de part et d'autre de la voie ferrée et de créer deux tronçons de la RD7n en impasse supprimant ainsi le trafic de transit, moteur principal de la plupart des activités présentes sur le site.

A noter par ailleurs que ce site est concerné par des écoulements pluviaux qui en impactent une partie non négligeable.

## ENJEUX ET OBJECTIFS

- » Développer l'emploi au nord d'Aix-en-Provence en y accueillant des activités liées à la petite industrie et à l'artisanat, notamment en lien avec la destination économique de Lignane (autour du bâtiment/construction intérieur et extérieur) pour prendre en compte la perte de commercialité suite à la création de la déviation.
- » Renforcer les réseaux d'assainissement actuellement sous-dimensionnés pour permettre la sécurisation et le développement de l'ensemble du secteur, notamment de La Calade, Célony et Lignane.
- » Repenser les liens entre les deux côtés de La Calade aujourd'hui séparés par la voie ferrée suite à la suppression du passage à niveau et à la réalisation de la déviation.
- » Ne pas entraver la réouverture potentielle de la halte ferroviaire de La Calade et sa transformation en pôle d'échanges multimodal.

## SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT



-  Périmètre de l'OAP
- Vocation des espaces / destination du bâti**
-  Secteur d'activités mixtes
-  Equipement d'intérêt collectif et service public
-  Equipement public
- Mobilités**
-  Voie primaire existante
-  Voie secondaire existante
-  Voie de desserte locale existante
-  Voie secondaire à créer ou restructurer
-  Voie de desserte locale à créer ou restructurer
-  Modes actifs à créer
-  Principe de tracé de transport en commun
-  Principe d'implantation d'une station de transport en commun
-  Accès principal
-  Aire de retournement
-  Aire de stationnement
-  Aire de stationnement
- Traitement des espaces publics**
-  Espace public
- Qualité environnementale et paysagère**
-  Espace préférentiel de stockage et d'infiltration des eaux pluviales
-  Espace paysager à végétaliser, à préserver
-  Interface paysagère à aménager
-  Alignement d'arbres à préserver ou à créer
-  Trame bleue primaire
-  Perspective paysagère à valoriser
-  Élément ou ensemble patrimonial à valoriser

## VOCATION DES ESPACES ET PROGRAMMATION PRÉVISIONNELLE

### // Vocation

Le site de La Calade a une vocation économique, il accueillera de l'activité économique (artisanat et petites industries) et des équipements publics et d'intérêt collectif.

### // Programmation

En accompagnement des futures mutations et de l'optimisation des équipements à venir, des espaces destinés aux activités (relocalisation des entreprises souhaitant se réimplanter sur site ou accueil de nouvelles entreprises) seront aménagés sur le site. Ils sont destinés principalement à l'accueil d'activités plutôt liées à la petite industrie et à l'artisanat et voué aux petites entreprises de production et accessoirement à des commerces et des services de proximité liés aux activités de la zone. Cette vocation confortera une image déjà existante d'activités produisant et vendant sur site.

Un équipement public de type déchetterie/recyclerie sera intégré dans la partie nord du projet.

### // Mode de mise en œuvre opérationnelle

L'urbanisation est conditionnée à la réalisation d'une ou plusieurs opérations d'aménagement d'ensemble.

Le développement de ce secteur est conditionné à la desserte en réseaux, qui n'existent pas actuellement en totalité à proximité.

## PRINCIPES D'ACCESSIBILITÉ, DE DESSERTE ET DE FONCTIONNEMENT URBAIN

### // Accès

Les deux accès existants à l'est et à l'ouest du site de part et d'autre de la RD7n seront maintenus et définis comme accès principaux du site.

Une voie de desserte de transport en commun sera créer le long de la RD7n avec un ou plusieurs arrêts.

### // Principes de desserte

Les voiries projetées en desserte primaire sont destinées à être publiques, elles recevront l'ensemble des réseaux nécessaires aux futures constructions (réseaux secs et humides, AEP, EU, EP...).

Les deux tronçons de la RD7n devenus impasse, demeurent l'axe de composition structurant, le maillage interne à la zone étant par endroits renforcé pour une meilleure desserte des activités.

Une homogénéisation du traitement des accès aux espaces d'activités sera recherchée par l'implantation de clôtures identiques sur l'ensemble du parcours, pour une meilleure lisibilité.

L'objectif de la requalification de ces délaissés est d'une part de gérer la suppression du passage à niveau et d'autre part de dessiner un profil type de la voie pouvant desservir les entreprises et les activités, tout en intégrant les déplacements doux. Il s'agit par ailleurs de donner des limites claires à l'espace public et à l'espace privé.

Le profil de principe porte sur une voirie d'emprise large, comprenant :

- Une chaussée permettant des accès sécurisés,
- Des noues collectant les eaux de ruissellement,
- Des trottoirs de part et d'autre,
- Une piste cyclable double sens d'un côté de la voie.

La continuité des plantations de platanes permet de donner un profil régulier et offre un paysage fermé à la séquence. Elle doit être préserver au mieux dans le cadre de l'aménagement de voie des anciens tronçons de la RD7n.

Le tracé des voies côté déviation, au nord de l'actuelle RD7n permet la desserte et l'accueil de nouvelles entreprises en supprimant une partie de l'ancien chemin d'Avignon et de la route d'Avignon (chemin).

L'ensemble de ces équipements et services contribueront ainsi à l'émergence d'un pôle de services et d'animation.

Des voies nouvelles, notamment en pied de talus de la déviation, desserviront les nouvelles implantations de bâtiments.

### // Modes actifs

Les liaisons piétonnes entre les deux secteurs coupés par la voie ferrée seront assurées par un ouvrage.

Les modes actifs seront favorisés grâce à un maillage complémentaire au réseau existant et/ou projeté à l'échelle de la commune.

### // Gestion du stationnement

Les aires de stationnement seront organisées sur l'espace privé, notamment dans l'espace libre entre la voirie et le bâti, en garantissant une bonne insertion paysagère depuis les voies d'accès.

Dans l'éventualité d'une remise en service de la halte ferroviaire de la Calade, le site comprendra un parking au niveau du chemin de Sauvairé entre la halte ferroviaire et la RD7n.

## PRINCIPES D'INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET D'INTÉGRATION PAYSAGÈRE

### // Qualité architecturale et formes urbaines

Sur le secteur de la Calade, les limites de l'urbanisation sont déterminées avec plus de clarté grâce à des éléments de grand paysage, à des voies existantes et à des éléments du patrimoine. Ainsi ;

- au nord : la déviation constitue une limite claire.
- au sud-est, c'est la ligne de crête parallèle au chemin des Gervais qui est identifiée.
- au sud-ouest, c'est la ligne de crête parallèle à la RD7n.

L'intégration des bâtiments, et notamment de leurs toitures, le long de la déviation en surplomb, devra permettre d'assurer une vitrine qualitative à la zone d'activités économique. Les enseignes comme les éléments techniques devront être intégrés dans les volumes du bâtiment.

Les lieux de stockage extérieurs devront limiter leur impact visuel, par exemple par un traitement paysager en clôture.

### // Principes de traitement paysager

Il est également important d'intégrer le végétal sur les espaces publics. Le traitement des délaissés de la RD7n, en boulevard urbain, nécessitera de compléter les arbres d'alignement de part et d'autre de la voie en continuité de l'existant.

Le bassin de rétention créé pour collecter les eaux pluviales de la déviation sera utilisé pour former une coulée verte au cœur de l'espace entreprises côté déviation, grâce aux noues de la voirie et aux plantations basses recommandées sur la pente de la déviation.

Dans la bande d'interface avec la déviation, un traitement végétal et paysager devra venir améliorer l'intégration dans le site des futurs bâtiments et préserver la perception du site depuis la déviation. La plantation d'arbres de haute tige par exemple permettra de limiter l'impact paysager des activités et ainsi d'éviter de constituer « un délaissé arrière ».

Les espaces publics à créer et les espaces de stationnement seront végétalisés et plantés. Les essences locales seront privilégiées. La trame végétale existante sera préservée.

Une homogénéisation du traitement des accès aux espaces d'activités sera recherchée par l'implantation de clôtures identiques sur l'ensemble du parcours, pour une meilleure lisibilité.

## PRINCIPES DE QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE ET DE PRÉVENTION DES RISQUES

### // Qualité environnementale

Le secteur de projet se trouve en contact direct ou à proximité d'un réservoir de biodiversité agricole lui conférant de fait un rôle spécifique dans la protection des milieux naturels.

Afin de garantir une bonne insertion, une lisière paysagère écologique et entretenue devra être maintenue ou créée en limites de zone afin de jouer le rôle de zone tampon avec les espaces naturels à proximité. Le traitement de la lisière devra intégrer les prescriptions et recommandations énoncées dans le Tome 3.1 OAP Ressources, Biodiversité et Paysages.

Compte tenu de l'imperméabilisation projetée et des entités agricoles qui cernent la section de la Calade, il apparaît important de favoriser un traitement végétal sur les espaces publics. Au-delà de l'intérêt paysager, il s'agit également de gérer les eaux pluviales.

L'imperméabilisation projetée par la création de voies nouvelles sera compensée par des dispositifs à ciel ouvert privilégiant l'infiltration (noues, fossés, ...).

### // Risque inondation

La mise en œuvre du projet sera conditionnée à la bonne prise en compte du risque inondation.

## AIX-OAP03 : Brémond - Puyricard

Vocation : équipement

Zonage : 1AU-UP

Échéancier prévisionnel de réalisation :  
court à moyen terme



## DESCRIPTION DU SITE

Le secteur est situé au sud-est du village de Puyricard, dans le prolongement des établissements publics (groupe scolaire Brémond et gymnase Marcel Cau).

Il est délimité par des zones pavillonnaires au nord et au sud, le groupe scolaire à l'ouest et des éléments naturels (la haie arborée et le bosquet) à l'Est. Il s'étend sur environ 1,9 hectare.

La topographie du site est plate, légèrement inclinée vers l'ouest. Le site est desservi en voirie comme en eau potable et en assainissement collectif par l'allée des Rourebeu mais également par l'école Brémond.

L'allée Roubereu se boucle dans le lotissement mais présente des caractéristiques peu adaptées à un trafic supplémentaire. Le foncier de l'établissement scolaire et notamment du gymnase au nord offre des opportunités pour assurer une desserte adaptée aux besoins,

## ENJEUX ET OBJECTIFS

- » Conforter le rôle et la fonction du village de Puyricard dans ses équipements en tant que centralité.
- » Améliorer l'animation du village de Puyricard en lien avec son développement, dans le respect des éléments paysagers, patrimoniaux et de la qualité environnementale du site.

## SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT



 Périmètre de l'OAP

**Vocation des espaces / destination du bâti**

 Equipement d'intérêt collectif et service public

**Mobilités**

 Voie secondaire existante

 Voie de desserte locale existante

 Voie de desserte locale à créer ou restructurer

 Modes actifs à créer

 Aire de stationnement

**Qualité environnementale et paysagère**

 Espace paysager à végétaliser, à préserver

 Interface paysagère à aménager

## VOCATION DES ESPACES ET PROGRAMMATION PRÉVISIONNELLE

### // Vocation

Le site a pour vocation à accueillir des équipements publics ou d'intérêt collectif.

### // Programmation

Le site est pressenti pour accueillir des équipements publics nécessaires à la vie villageoise de Puyricard.

### // Mode de mise en œuvre opérationnelle

L'urbanisation est conditionnée à la réalisation des équipements de desserte sur le secteur.

## PRINCIPES D'ACCESSIBILITÉ, DE DESSERTE ET DE FONCTIONNEMENT URBAIN

### // Accès

Le site est inséré dans un tissu urbain bien maillé qui ne nécessite pas de complément d'aménagement. Le boulevard des San Peyres et l'avenue de Palerne sont équipées en trottoirs et pistes cyclables permettant de relier le site au centre villageois. Une accessibilité PMR sera nécessaire pour l'accès à la salle polyvalente.

### // Principes de desserte

Le projet venant en complément des équipements publics existants, la desserte privilégiée sera la même que celle du gymnase, permettant de mettre à profit les aménagements déjà réalisés. Leur création récente répondent aux enjeux de sécurité et de déplacements des modes actifs,

### // Modes actifs

Les aménagements précités devront être complétés par des aménagements permettant le stationnement sécurisés des cycles aussi bien pour les équipements existants que ceux à venir.

### // Gestion du stationnement

Le stationnement pourra être mutualisé avec celui du groupe scolaire et du gymnase. Dans le cas où ces établissements ne sont pas sur les mêmes horaires ni sur les mêmes rythmes, ils sont complémentaires sans risque de conflit et permettent une économie de fonctionnement et d'imperméabilisation des sols pour une gestion économe.

## PRINCIPES D'INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET D'INTÉGRATION PAYSAGÈRE

### // Qualité architecturale et formes urbaines

Il sera privilégié l'articulation avec les trois différentes composantes qui marquent les limites du site :

- 1 - Les équipements publics et essentiellement avec le gymnase, avec le lequel la liaison doit pouvoir se réaliser aussi bien en tant que fonction complémentaires que liaison urbaine qui fera transition avec la limite à l'urbanisation.
- 2 - Les composantes des maisons pavillonnaires dont le caractère résidentiel est à préserver notamment par des volumétries adaptées et le traitement végétal des espaces interstitiels qui doivent être des espaces transitionnels.
- 3 - La transition urbaine vers les espaces agricoles ouverts sur le grand paysage de la Sainte Victoire nécessitent le maintien et la valorisation des masses végétales existantes (bosquet et haies arborées) pour réussir le traitement de la frange urbaine de l'Est.

### // Principes de traitement paysager

Les espaces naturels de proximité que sont les haies arborées et les bosquets qui marquent les limites du site seront à maintenir et à protéger par le recul des constructions de ces masses végétales ; aussi le regroupement avec les bâtiments existants est à privilégier.

Les perceptions sur le grand paysage des espaces agricoles du plateau de Puycard qui s'ouvrent sur la montagne Sainte Victoire devront être traités de façon à ce que le complément d'urbanisation soit le moins perceptible depuis les espaces naturels.

## AIX-OAPo4 : Puyricard - Palombes

Vocation : habitat

Zonage : 1AU-UDa

Programme : environ 100 à 150 logements

Échéancier prévisionnel de réalisation : long terme



## DESCRIPTION DU SITE

Ce secteur se présente en continuité d'opérations ponctuelles qui ont amorcé le développement urbain ouest du village de Puyricard. Il vient définir les limites de l'urbanisation avec, au nord, une limite qui s'appuie sur une haie orientée est-ouest, tandis qu'à l'ouest c'est l'avenue George de Fabry qui constitue une limite.

Au sud, l'opération des Palombes (habitat pavillonnaire) et éléments patrimoniaux (bastides) forment la limite de l'urbanisation complémentaire.

## ENJEUX ET OBJECTIFS

- » Compléter l'offre en logements à proximité du centre villageois de Puyricard dans une logique d'urbanisme de courtes distances.
- » Compléter le maillage viaire de Puyricard pour mieux assurer la desserte des différents quartiers du village et des équipements publics (école) sans venir perturber le cœur du village/centralité principale.
- » Traiter la frange urbaine nord-ouest du village de Puyricard en définissant des limites claires.

# SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT



-  Périmètre de l'OAP
- Vocation des espaces / destination du bâti**
  -  Espace naturel
  -  Habitat
  -  Commerce et activités de service
- Caractéristique du bâti**
  -  Hauteur du bâti
- Mobilités**
  -  Voie secondaire existante
  -  Voie secondaire à créer ou restructurer
  -  Modes actifs à créer
  -  Accès principal
  -  Accès secondaire
- Traitement des espaces publics**
  -  Espace public
- Qualité environnementale et paysagère**
  -  Espace paysager à végétaliser
  -  Axe de composition et de perception
  -  Espace paysager à végétaliser, à préserver
  -  Interface paysagère à aménager
  -  Trame bleue secondaire
  -  Élément ou ensemble patrimonial à valoriser

## VOCATION DES ESPACES ET PROGRAMMATION PRÉVISIONNELLE

### // Vocation

Le site de Puyricard - Palombes a vocation à accueillir de l'habitat.

### // Programmation

Le secteur recevra de l'ordre de 100 à 150 logements.

### // Mode de mise en œuvre opérationnelle

L'urbanisation est conditionnée à la réalisation d'une ou plusieurs opérations d'aménagement d'ensemble.

## PRINCIPES D'ACCESSIBILITÉ, DE DESSERTE ET DE FONCTIONNEMENT URBAIN

### // Accès

Les dessertes des 2 « poches » (nord et sud) du site de Puyricard - Palombes seront assurées par deux accès, un sur l'avenue du Grand Domaine et l'autre sur l'avenue Georges de Fabry.

### // Principes de desserte

La voie de liaison inter-quartiers devra être complétée entre l'avenue du Grand Domaine et la rue Clapier, selon des caractéristiques équivalentes.

### // Modes actifs

Une liaison modes actifs devra relier les espaces publics (le carrefour boulevard de Carelle, l'avenue Jacques de Régis avec la liaison de l'Avenue du Grand Domaine et de la rue G. Clapier).

Un maillage des modes actifs, permettra la liaisons entre le secteur le développement urbain à l'ouest avec le fonctionnement du village et les éléments patrimoniaux.

## PRINCIPES D'INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET D'INTÉGRATION PAYSAGÈRE

### // Qualité architecturale et formes urbaines

Deux secteurs distincts sont à considérer :

- La partie est, au plus près du village, qui comprend majoritairement les terrains englobant des éléments patrimoniaux majeurs. L'urbanisation, limitée au sud par la zone inondable et l'axe de composition (cf. document graphique) ne devra pas venir altérer la perception des bastides depuis le carrefour chemin du Grand Saint Jean (rue principale). L'épannelage des nouvelles constructions au nord et à l'ouest devra prendre en compte et respecter celui des bastides ainsi que la typologie des constructions du lotissement « les Sources ».

Autour d'un espace public à composer – en intégrant la présence des bastides et la desserte des opérations au nord et au sud – la liaison entre l'avenue du Grand Domaine prolongée et la rue Germain Clapier (voie du lotissement) devra être assurée par une voie de gabarit similaire. L'urbanisation sous forme de petits collectifs (R+2) peut être envisagée dans ce sous-secteur, avec une mixité fonctionnelle (services) notamment aux abords de l'espace public « accompagnant » la voie de liaison.

- La partie ouest, limitée par l'avenue G. de Fabry, où l'urbanisation se développera selon les différentes formes urbaines en respectant dans ses limites sud la typologie des constructions existantes (habitat pavillonnaire (R+1) des Palombes au sud.

- Outre la voie mode doux à réaliser à partir de la voie « structurante est-ouest » vers le village, les équipements publics à prévoir sont :

- Une promenade piétonne longeant le ruisseau de la Fauchonne ;
- Un espace public au carrefour Carelle / J de Régis au sud-ouest du secteur sera aménagé tout en assurant la mise en valeur des éléments patrimoniaux et les continuités fonctionnelles de desserte (modes doux, stationnement ...)

### // Principes de traitement paysager

Les éléments existants, à savoir, haie de la limite nord, trame végétale des bastides, ripisylve du ruisseau devront être protégés et confortés.

Le cordon boisé localisé en bordure sud-est du secteur devra être préservé.

Les limites d'urbanisation, nord-ouest et ouest, devront être accompagnées d'un traitement végétal. Les éléments de composition bastidaire, au sud du secteur (espaces ouverts, allée d'arbres) sont préservés.

## PRINCIPES DE QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE ET DE PRÉVENTION DES RISQUES

### // Risque inondation

La mise en œuvre du projet sera conditionnée à la bonne prise en compte du risque inondation.

## AIX-OAP05 : Maruège

Vocation : habitat

Zonage : Uld

Programme : environ 75 logements

Échéancier prévisionnel de réalisation : court à moyen terme



## DESCRIPTION DU SITE

Le site se trouve à l'est de l'ancienne Route des Alpes, entre la zone urbaine dense de la ville et le hameau des Platanes.

Ce secteur de 6 hectares est inclus dans l'unité paysagère du plateau de Font Lèbre dont le piémont sud est déjà urbanisé (opérations des ZAC Nègre, du Faubourg...).

Le site est marqué par une topographie particulière qui distingue deux parties différemment perçues depuis la route et dans le grand paysage : au sud des terrains en pente vers le sud-est et au niveau de la voie près de ses abords, au nord, des terrains en contre-bas et moins perçus.

Ce site fait partie de la ZPPAUP, secteur 4, dont les prescriptions principales sont :

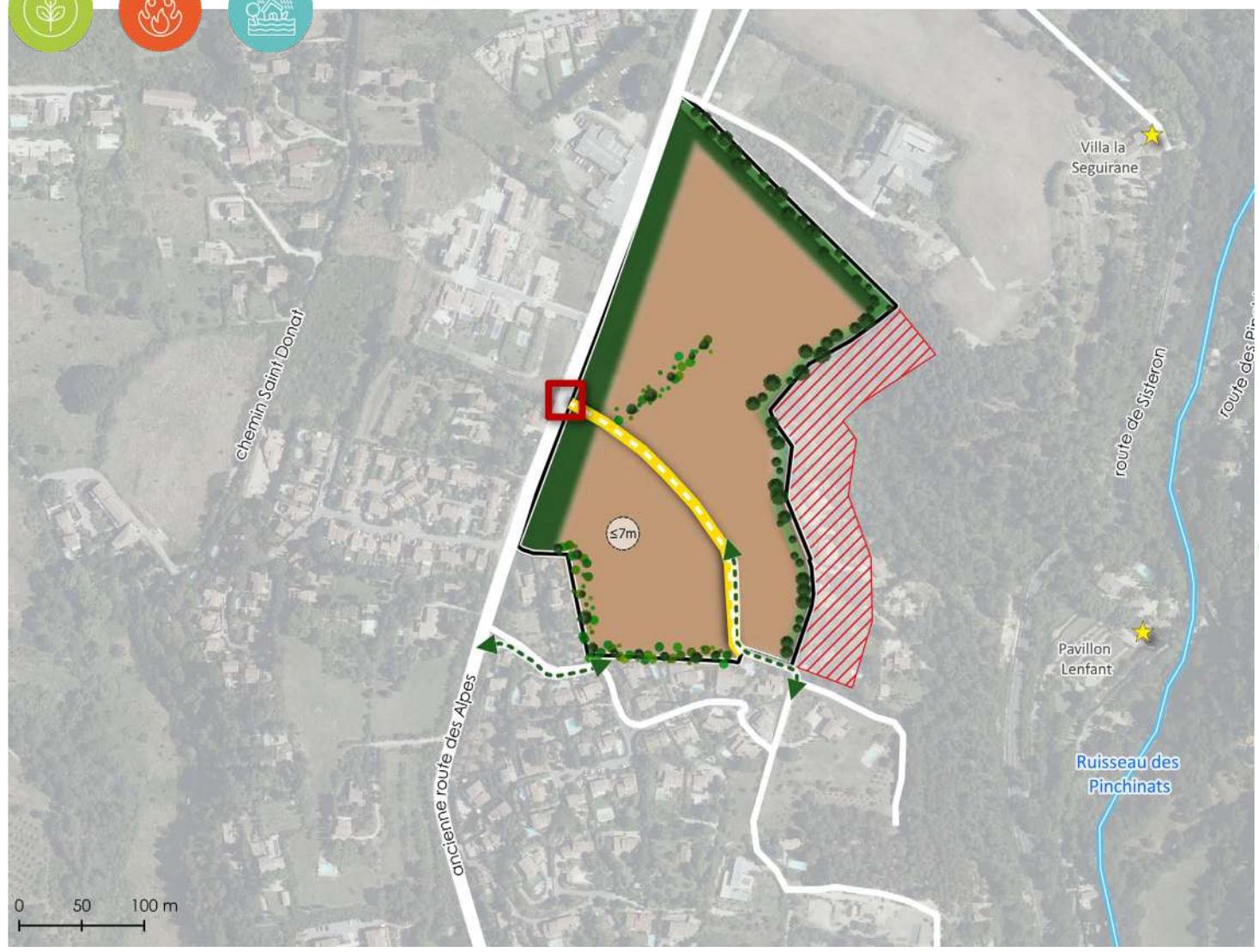
- au nord, l'affirmation d'une coupure à l'urbanisation et la préservation d'une zone naturelle avec le hameau des Platanes ;
- à l'ouest, une marge de recul de 45m à l'axe, le long de l'ancienne route des Alpes ;
- à l'est, la préservation d'une ceinture naturelle protégeant la vallée des Pinchinats.

La proximité du pôle urbain principal – ville d'Aix-en-Provence – mais aussi du hameau des Platanes, la présence d'un axe viaire confortable – ancienne route des Alpes – avec des transports collectifs confèrent à ce secteur des atouts en tant qu'espace adapté à l'accueil d'une urbanisation complémentaire

## ENJEUX ET OBJECTIFS

- » Compléter l'offre de logements à destination des familles à proximité du pôle urbain principal d'Aix-en-Provence.
- » Offrir, notamment aux modes doux actifs, des possibilités de liaisons vers l'est et le sud-est (vallée des Pinchinats) compte tenu du cloisonnement des opérations existantes de part et d'autre de l'ancienne route des Alpes et de l'absence de liaisons transversales.

# SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT



-  Périmètre de l'OAP
- Vocation des espaces / destination du bâti**
-  Espace naturel
-  Habitat
- Caractéristique du bâti**
-  Hauteur du bâti
- Mobilités**
-  Voie primaire existante
-  Voie de desserte locale existante
-  Voie de desserte locale à créer ou restructurer
-  Modes actifs à créer
-  Accès principal
- Qualité environnementale et paysagère**
-  Espace de gestion du risque incendie
-  Espace paysager à végétaliser, à préserver
-  Interface paysagère à aménager
-  Trame bleue secondaire

## VOCATION DES ESPACES ET PROGRAMMATION PRÉVISIONNELLE

### // Vocation

Le site de Maruège a une vocation à accueillir de l'habitat.

### // Programmation

L'urbanisation de ce secteur devra répondre aux objectifs de « décloisement » des opérations et d'une nécessaire perméabilité entre opérations.

L'ensemble du secteur recevra de l'ordre de 8 000m<sup>2</sup> de surface de plancher destinés à de l'habitat (environ 75 logements).

### // Mode de mise en œuvre opérationnelle

L'urbanisation est conditionnée à la réalisation d'une ou plusieurs opérations d'aménagement d'ensemble.

## PRINCIPES D'ACCESSIBILITÉ, DE DESSERTE ET DE FONCTIONNEMENT URBAIN

### // Accès

Le site Maruège est accessible par l'ancienne route des Alpes.

### // Principes de desserte

Le principe sera de ne pas multiplier les accès à partir de l'ancienne route des Alpes mais plutôt de les mutualiser. La voie de desserte du secteur s'appuiera donc sur l'actuel chemin existant, les dessertes internes se feront à partir de cette voie. Cette voie sera destinée à être publique, ainsi que les réseaux qu'elle supportera.

### // Modes actifs

Par ailleurs, cette voie de desserte interne existante devra être poursuivie au sud par un cheminement modes actifs assurant la relation vers la route de Sisteron et la vallée des Pinchinats (accès riverains et modes doux).

## PRINCIPES D'INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET D'INTÉGRATION PAYSAGÈRE

### // Qualité architecturale et formes urbaines

Le schéma intègre les prescriptions graphiques de la ZPPAUP qui inscrivent dans le secteur 4 des servitudes de protection des paysages. Il s'agit en particulier d'un retrait pour les constructions de 45 mètres par rapport à l'axe de la voie le long de l'ancienne route des Alpes de manière à offrir une transition entre les espaces « urbains » (ville et piémont de Maruège) et les espaces « semi-ruraux » du plateau (coupure avec le hameau des Platanes).

Dans la partie nord, en limite avec la zone grisée de la ZZPAUP, des précautions sont à prendre (recul, plantations...) afin de traiter la frange en limite de l'urbanisation.

La volumétrie des constructions devra être adaptée à la sensibilité du site, en particulier sur les terrains ouest en position dominante (hauteur limitée de type Rdc/R+1).

### // Principes de traitement paysager

La bonne intégration de l'urbanisation dans les paysages nécessite que celle-ci respecte les éléments forts, en particulier les éléments de la trame végétale (haies en bordure de voie et à l'intérieur du site) et une bonne adaptation du bâti à la topographie dans la partie sud, très perçue dans le grand paysage.

Au regard de la qualité des sites et des paysages de l'ensemble du secteur nord et est de la ville et des éléments topographiques – situation dominante – l'insertion paysagère et le respect des sites environnants imposent le recul par rapport aux voies, la maîtrise des gabarits et la protection de la trame végétale

## PRINCIPES DE QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE ET DE PRÉVENTION DES RISQUES

### // Risque inondation

La mise en œuvre du projet sera conditionnée à la bonne prise en compte du risque inondation.

### // Risque feu de forêt

Le projet répondra notamment aux orientations dans la partie « Se protéger face au risque feu de forêt » de l'OAP thématique « Santé et Bien-être au quotidien ».

Lors de sa conception, le projet devra veiller à limiter la vulnérabilité des futures constructions.

Le projet d'aménagement et de construction devra justifier la manière dont il est tenu compte du risque incendie.

La mise en œuvre du projet sera conditionnée à la réalisation des moyens de défendabilité en adéquation au programme de ou des opérations.

L'aménagement global du secteur devra participer à une réflexion d'ensemble pour la réduction de la vulnérabilité du bâti et sur les moyens collectifs de défense contre les feux de forêt. Ainsi, afin d'améliorer les dispositifs de lutte contre les incendies de forêt, notamment en matière de défendabilité, le projet devra :

- favoriser la compacité des installations en réduisant les zones de contact bâtiment/végétation et la ligne de défense incendie pour éviter le dispersement des moyens d'intervention des secours.
- limiter les ouvertures en façade des bâtiments exposés au mistral. La toiture ne devra pas laisser apparaître des pièces de charpente en bois.
- positionner les bâtiments au plus proche de la voie accessible aux engins de secours.
- assurer la disponibilité des "points d'eau d'incendie" (poteaux incendies, etc.) permettant d'assurer l'alimentation en eau des moyens des services d'incendie et de secours (défense extérieure contre l'incendie).

- limiter la vitesse de propagation de l'incendie, l'intensité et les flux de chaleur générés, par l'obligation de débroussaillage.

Un espace de gestion du risque incendie sera respecté dans le cadre de l'aménagement et entretenu en état débroussaillé afin de constituer une interface en isolant les espaces bâtis des terrains en nature de bois, forêts, landes, maquis, garrigue, plantation ou reboisement..

## AIX-OAP06 : Pont de l'Arc - Félicité

Vocation : habitat

Zonage : 1AU-Uld

Programme : environ 75 logements

Échéancier prévisionnel de réalisation :  
moyen terme



## DESCRIPTION DU SITE

Situé à l'ouest du quartier du Pont de l'Arc, le secteur dit « de la Félicité » est à l'interface entre la ville et la campagne, caractérisé et renforcé par un espace naturel et agricole remarquable, marqué par la présence de la Bastide de la Félicité (inscrite à l'inventaire supplémentaires des Monuments Historiques).

Il est situé au voisinage direct des éléments de centralité du Pont de l'Arc (mairie annexe, école, poste, commerces,...) et à proximité d'équipements importants (lycée de la Nativité, Hôpital Privé de Provence). La présence de la ville et de ses équipements publics et services est ainsi un atout pour l'accueil d'une urbanisation complémentaire.

A noter également la présence de 2 voies structurantes qui le délimite, la RD9, route des Milles, et la RD8n, ex RN8, Route de Marseille.

## ENJEUX ET OBJECTIFS

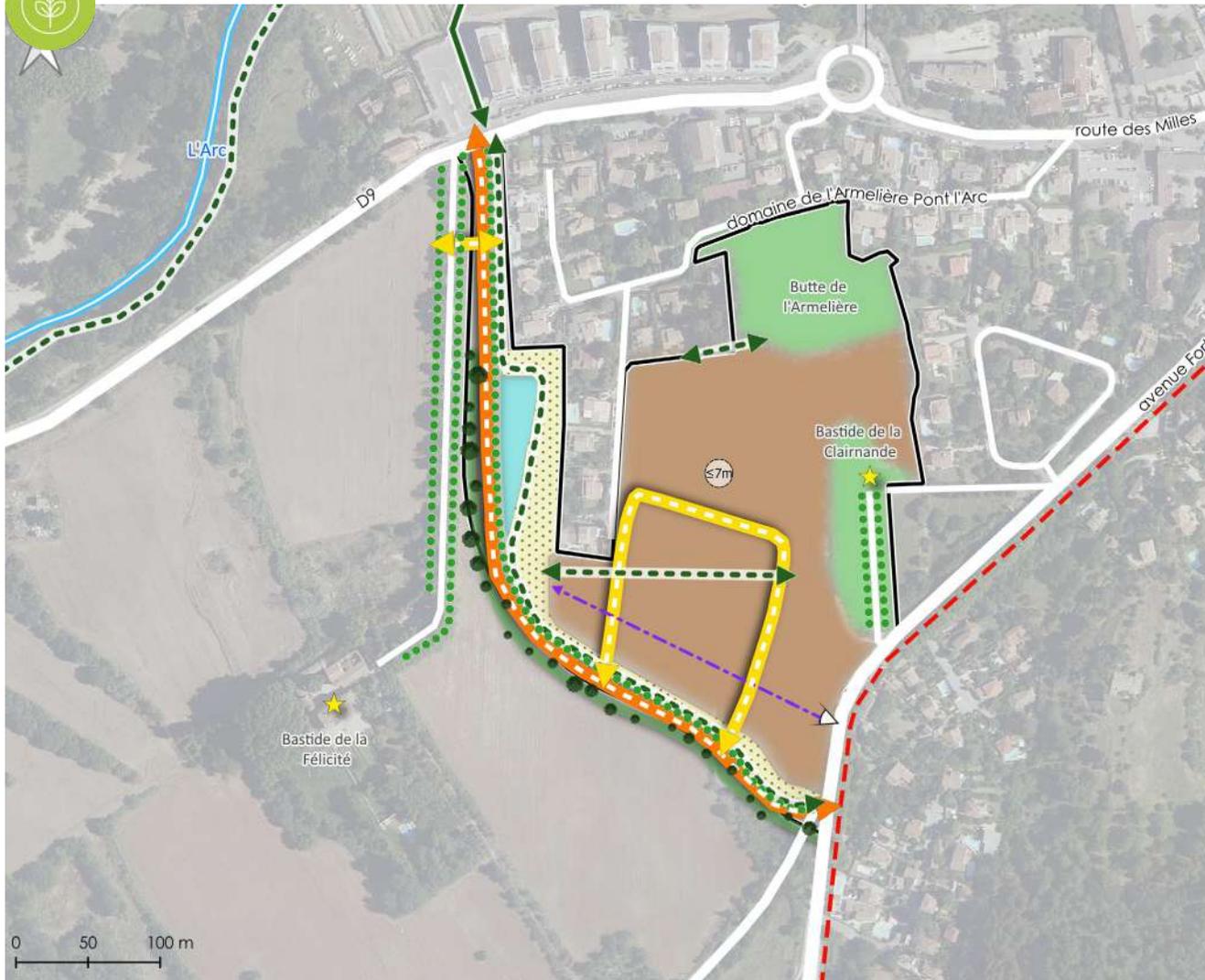
- » Compléter l'offre de logements dans le secteur du Pont de l'Arc.
- » Réaliser un barreau de liaison entre la RD9 et la RD8n afin de mettre en relation les quartiers ouest et sud de la ville et de désengorger le secteur du Pont de l'Arc.
- » Traiter la limite à l'urbanisation et préserver les espaces autour de la bastide de la Félicité (allée de platanes, espaces ouverts agricoles ...).

AIX-CABRIÈS-  
VITROLLES

OAP SECTEUR STRATÉGIQUE

*Les orientations fixées dans cette OAP viennent en complément de celles comprises dans l'OAP Axe Aix-Cabriès-Vitrolles*

# SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT



-  Périmètre de l'OAP
- Vocation des espaces / destination du bâti**
-  Habitat
- Caractéristique du bâti**
-  Hauteur du bâti
- Mobilités**
-  Voie primaire existante
-  Voie secondaire existante
-  Voie de desserte locale existante
-  Voie secondaire à créer ou restructurer
-  Voie de desserte locale à créer ou restructurer
-  Modes actifs existant
-  Modes actifs à créer
-  Principe de tracé de transport en commun
- Traitement des espaces publics**
-  Espace public
- Qualité environnementale et paysagère**
-  Trame végétale à préserver
-  Espace préférentiel de stockage et d'infiltration des eaux pluviales
-  Axe de composition et de perception
-  Interface paysagère à aménager
-  Alignement d'arbres à préserver ou à créer
-  Trame bleue primaire
-  Perspective paysagère à valoriser
-  Élément ou ensemble patrimonial à valoriser

## VOCATION DES ESPACES ET PROGRAMMATION PRÉVISIONNELLE

### // Vocation

Le site de Pont de l'Arc - Félicité a vocation à accueillir de l'habitat.

### // Programmation

L'ensemble du secteur recevra de l'ordre de 6 400 m<sup>2</sup> de surface de plancher destinés à de l'habitat.

### // Mode de mise en œuvre opérationnelle

L'urbanisation est conditionnée à la réalisation d'une ou plusieurs opérations d'aménagement d'ensemble.

L'urbanisation de ce secteur ne peut s'envisager qu'après (ou concomitamment avec) la réalisation du barreau de liaison RD9/RD8n avec une première phase qui ne peut porter impérativement que sur les espaces au sud-ouest. Le cœur de la zone, desservi par les voies à créer depuis le barreau de liaison, ne pourra être urbanisé et construit qu'ensuite.

## PRINCIPES D'ACCESSIBILITÉ, DE DESSERTE ET DE FONCTIONNEMENT URBAIN

### // Accès

Le site de Pont de l'Arc - Félicité est actuellement accessible au nord par la route des Milles (RD9) et au sud par l'avenue Fortunée Ferrini (RD8n).

Une voie de desserte en transport en commune sera créée le long de la RD8n qui sera requalifié en boulevard urbain.

### // Principes de desserte

L'élément majeur, support de l'aménagement de ce secteur est constitué par la réalisation du barreau de liaison RD9/RD8n. Cette infrastructure doit intégrer les aménagements « d'accompagnement » qui devront contribuer à créer un paysage de transition entre l'espace agricole du domaine de la Félicité et l'urbanisation ouest du Pont de l'arc :

- La chaussée circulaire de 6 mètres avec 2 accotements de 1,5 mètres, doublée par une voie modes actifs spécifique.
- En rive est, dans la partie centrale, la voie modes actifs est décalée à l'est pour dégager dans la partie centrale un bassin de rétention des eaux pluviales
- Au débouché sur la RD8n, le carrefour de raccordement qui récupère le chemin de Mazargues.

Ce nouveau barreau de liaison RD9/RD8n permettra de relier deux rues nouvelles destinées à la desserte de l'extension de l'urbanisation. Ces deux voies devront être maillées, celle plus à l'ouest étant conçue comme un grand mail planté, qui devra intégrer les cheminements pour modes doux et déboucher sur un espace public (place).

Les voies de desserte de la zone, à partir de la voie de liaison présenteront une forme de bouclage et sont maillées entre elles.

### // Modes actifs

Des chemins piétonniers seront à créer à travers la butte boisée de l'Armelière afin d'accéder à l'Arc et aux services situés près de la RD9, en cœur de zone vers la voie de liaison au niveau de la bastide de la Félicité, et suivant l'axe de composition à partir de la RD8n.

Il s'agit alors d'inscrire un maillage « modes actifs » au cœur du secteur d'habitation afin de permettre les déplacements vers (et depuis) les éléments attractifs du secteur (commerces, services...).

## PRINCIPES D'INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET D'INTÉGRATION PAYSAGÈRE

### // Qualité architecturale et formes urbaines

La typologie dominante des constructions futures sera constituée d'un tissu bâti à dominante pavillonnaire, les accès s'organisant autour d'une allée interne caractérisant l'axe de composition orienté est-ouest.

Au contact de la RD8n, qui devrait à terme présenter les caractéristiques de boulevard urbain, le tissu bâti est renforcé par du collectif, ce bâti se développant de part et d'autre de l'axe de composition figurant l'allée structurante bordée par les maisons de ville.

Les volumétries bâties seront limitées à 7 mètres de hauteur au cœur de la zone, et en cohérence avec la forme urbaine existante.

### // Principes de traitement paysager

Afin de contribuer à créer un paysage de transition entre l'espace agricole du domaine de la Félicité et l'urbanisation ouest du Pont de l'arc, une zone plantée, en rive nord-ouest, permettra de créer un écran végétal entre le futur barreau de liaison et l'allée de platanes de la bastide d'épaisseur variable mais d'au moins 10 mètres de large.

Au-delà des aménagements paysagers de la voie, deux éléments majeurs à l'intérieur du secteur sont à protéger. Il s'agit de la butte boisée de l'Armelière et de l'espace bastidaire de la Clairnande sur la crête est.

L'aménagement des lots et le positionnement des voies de desserte interne devront suivre les éléments du site (haies, végétation...). La trame arborée présente sur le site sera préservée au maximum.

## PRINCIPES DE QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE ET DE PRÉVENTION DES RISQUES

### // Qualité environnementale

Le secteur de projet se trouve en contact direct ou à proximité d'un réservoir de biodiversité agricole lui conférant de fait un rôle spécifique dans la protection des milieux naturels.

Afin de garantir une bonne insertion, une lisière paysagère écologique et entretenue devra être maintenue ou créée en limites de zone afin de jouer le rôle de zone tampon avec les espaces naturels à proximité. Le traitement de la lisière devra intégrer les prescriptions et recommandations énoncées dans le Tome 3.1 OAP Ressources, Biodiversité et Paysages.

### // Réduction des nuisances

Afin de palier aux nuisances sonores en rive est, la partie nord sera pourvue de dispositifs acoustiques accompagnés d'un chemin piéton paysager et d'une piste modes actifs. La partie sud suivra le même profil que la partie nord, les dispositifs acoustiques étant remplacés par un écran végétal plus épais.

## AIX-OAP07 : Luynes Sud

Vocation : mixte

Zonages : 1AU-Uld et N

Programme : environ 300 logements

Échéancier prévisionnel de réalisation : court à moyen terme



## DESCRIPTION DU SITE

Le secteur concerné est situé au sud du village de Luynes. Limitée au nord par le cours d'eau de la Luynes, à l'ouest par l'autoroute A51, elle est traversée par la RD8n (ex RN8, ancienne route de Marseille) avec au sud l'échangeur des 3 Pigeons (A51 / RD8n / RD59) axe d'accès au pôle d'activités depuis le sud.

Ce secteur d'environ 25 hectares est dans sa moitié ouest occupé par des espaces déjà urbanisés par des activités de faubourg (garage, matériaux de construction...), et dans sa moitié est par un habitat péri-urbain de type pavillonnaire diffus, avec encore une occupation agricole, notamment à l'est et au sud du site.

Le Lycée International Georges Duby et le collège Sophie Germain contribuent à l'attractivité du secteur.

Ces sont surtout les espaces peu ou pas construits qui participeront à la recomposition du secteur et à la poursuite de l'extension du village déjà amorcée.

## ENJEUX ET OBJECTIFS

- » Compléter l'offre en logements à proximité du centre villageois de Luynes et des équipements publics dans une logique d'urbanisme de courtes distances.
- » Recomposer le village en affirmant d'une part la centralité historique, et d'autre part en renforçant l'armature urbaine du village de Luynes avec le développement amorcé de l'urbanisation et des équipements au sud de la rivière.
- » Requalifier la RD8n en identifiant des séquences différenciées dont la vocation future devra être affirmée, rendant plus lisible l'itinéraire entre le village et ce secteur.
- » Améliorer les liaisons entre le village et le pôle d'enseignement (lycée et collège), en développant des liaisons douces maillant l'urbanisation nouvelle et en permettant de rejoindre le village par des itinéraires conviviaux franchissant la Luynes et la RD7.

AIX-CABRIÈS-  
VITROLLES

OAP SECTEUR STRATÉGIQUE

*Les orientations fixées dans cette OAP viennent en complément de celles comprises dans l'OAP Axe Aix-Cabriès-Vitrolles*

# SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT



-  Périmètre de l'OAP
- Vocation des espaces / destination du bâti**
  -  Espace naturel
  -  Habitat
  -  Secteur d'activités mixtes
  -  Equipement d'intérêt collectif et service public
- Caractéristique du bâti**
  -  Hauteur du bâti
- Mobilités**
  -  Voie primaire existante
  -  Voie secondaire existante
  -  Modes actifs à créer
  -  Principe de tracé de transport en commun
  -  Accès principal
- Traitement des espaces publics**
  -  Espace public
- Qualité environnementale et paysagère**
  -  Axe de composition et de perception
  -  Espace paysager à végétaliser, à préserver
  -  Interface paysagère à aménager
  -  Alignement d'arbres à préserver ou à créer
  -  Trame bleue secondaire
  -  Perspective paysagère à valoriser

## VOCATION DES ESPACES ET PROGRAMMATION PRÉVISIONNELLE

### // Vocation

Le site de Luynes sud a une vocation mixte destiné à accueillir de l'habitat, de l'activité économique et des équipements publics ou d'intérêt collectif.

### // Programmation

Le secteur Remplin est en l'état suffisamment desservi en réseaux et voirie pour être directement opérationnel. Le secteur recevra de l'ordre de 30 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher destinés à de l'habitat (environ 300 logements) et des équipements.

En plus du Collège et du Lycée, un espace est identifié pour accueillir une école (au sud-est de la grande place) voire d'une crèche, équipements qui seront nécessaires pour répondre aux besoins des futurs habitants.

Un grand parc, espace de loisirs le long de la Luynes, permettra de faire le lien entre le pôle urbain existant et l'extension du sud du village. Il peut accueillir des équipements sportifs.

### // Mode de mise en œuvre opérationnelle

L'ouverture à l'urbanisation est conditionnée à la réalisation d'une ou plusieurs opérations d'aménagement d'ensemble.

## PRINCIPES D'ACCESSIBILITÉ, DE DESSERTE ET DE FONCTIONNEMENT URBAIN

### // Accès

Trois accès principaux permettent une bonne accessibilité au site. Deux sont situés au nord, entre la RD8n et la RD7, et au sud de la route de Marseille (RD8n). Le troisième, au sud-ouest du secteur permet l'accès à la zone d'activité Plein soleil, occupée par plusieurs activités dont le centre de secours de Luynes.

Une voie de desserte en transport en commune sera renforcée le long de la RD8n.

### // Principes de desserte

Amélioration des liaisons viaires entre le pôle d'équipement actuel (espace Ughetti, école, salle des fêtes, ...) la centralité historique principale du village, le lycée et l'extension de l'urbanisation au sud par :

- la requalification de la RD8n, ossature de l'aménagement, en boulevard urbain,
- la réalisation de passerelles au-dessus de la RD7 et la Luynes.
- la création d'une grande place/carrefour structurante et de voiries de desserte du nouveau quartier.
- Le carrefour du Centre de Secours devra être restructuré en lien avec la requalification de la RD8n.
- Une voirie de desserte publique assurera le maillage entre la RD8n et Plein Soleil.

### // Modes actifs

La requalification de la RD8n en voirie urbaine permettra de mieux desservir les établissements scolaires et de sécuriser les déplacements des élèves par un meilleur partage de la voie notamment au profit des modes actifs et du futur transport en commun performant reliant à terme le Pôle d'Echanges Multi-modal (PEM) de Plan d'Aillane avec Aix par les Trois Pigeons et le Pont de l'Arc (Parc relais du Krypton et ligne projetée de BHNS Facultés Gare routière),

Des itinéraires de cheminement modes actifs seront créés sur la trame existante des chemins et talwegs.

## PRINCIPES D'INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET D'INTÉGRATION PAYSAGÈRE

### // Qualité architecturale et formes urbaines

Elle s'appuie sur la trame végétale et les talwegs existants afin de structurer l'urbanisation nouvelle en hameaux, respectueuse de la composition paysagère existante ainsi que du patrimoine (piémonts agricoles, fermes et bastides, etc.)

A l'ouest de la RD8n, le secteur de Rempelin a vocation à maintenir la dominante économique du tissu urbain existant tandis qu'à l'est de la RD8n, l'évolution du secteur devra renforcer sa vocation résidentielle.

Les implantations bâties devront respecter un retrait par rapport à la route et l'épandage des constructions devra être étudié pour en minimiser la perception depuis la RD8n.

Au sud, les hauteurs des futurs bâtiments seront limitées à 11 mètres afin d'assurer leur intégration dans le site. Ces prescriptions visent notamment à préserver la perception d'entrée de ville depuis la RD8n.

Un espace public structurant positionné sur la RD8n, au niveau du carrefour du lycée structurera la partie centrale du secteur Rempelin. Il sera entourée d'équipements actuels et futurs ainsi que de bâtiments et services en rez-de-chaussée.

La composition générale du secteur s'articule de part et d'autre de la Luynes, en interface du village actuel et de l'urbanisation du secteur sud. Ainsi, entre la rivière et le lycée, cet espace aura vocation à poursuivre la centralité du village en s'appuyant sur la RD8n avec un espace structurant au niveau de l'actuel giratoire, et une zone de loisirs et détente aux bords de la Luynes.

### // Principes de traitement paysager

Support d'espace de détente et de loisirs les abords de la rivière de la Luynes constitueront donc le cœur de projet et auront vocation à être aménagés en espaces verts, parc urbain, équipements de loisirs et sportifs, support privilégié du maillage des modes actifs.

La composition urbaine et le nouveau système viaire de desserte s'appuieront sur les éléments topographiques et la trame végétale/les talwegs existants afin de structurer l'urbanisation nouvelle en hameaux, respectueuse de la composition paysagère existante.

Un accompagnement paysager sous forme d'arbres d'alignement le long de la RD8n sera mise en place.

Au sud, un traitement végétal et paysager viendra renforcer la structure bocagère existante pour assurer l'intégration dans le site des futurs bâtiments.

## PRINCIPES DE QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE ET DE PRÉVENTION DES RISQUES

### // Réduction des nuisances

Des mesures seront autant que possible intégrées afin de réduire les nuisances liées au trafic sur la RD8N (orientation du bâti, double vitrage, renforcement du végétal...).

### // Risque inondation

La mise en œuvre du projet sera conditionnée à la bonne prise en compte du risque inondation dû à la présence du cours d'eau la Luynes qui traverse le nord du site.

## AIX-OAPo8 : Trois Pigeons

Vocation : équipement

Zonages : UP et A

Échéancier prévisionnel de réalisation : court terme et moyen terme



## DESCRIPTION DU SITE

Le secteur Trois Pigeons est situé dans la plaine agricole des Milles au carrefour de plusieurs axes routiers structurants (A51, RD8n, RD59).

Plusieurs évolutions récentes ont marqué le secteur :

- L'inauguration en 2017 de l'Arena du Pays d'Aix, équipement d'intérêt communautaire à vocation culturelle et sportive,
- L'extension du pôle d'activités d'Aix-en-Provence sur le secteur de l'Enfant,
- L'implantation d'un nouvel équipement pénitentiaire en extension de la maison d'arrêt,
- La réalisation par le Département en 2022 d'une voie verte reliant l'Arena au pôle d'activités.

Les grands espaces agricoles et les quelques boisements situés dans le secteur font partie de la coupure à l'urbanisation identifiée par la DTA qui fixe les limites sud-ouest du pôle d'activités en proposant une « limite d'équilibre ».

Sa position en entrée du pôle d'activités et au carrefour routier A51-RD8n/RD59 engendre de nombreux déplacements autour du secteur, qui sont multipliés lors d'événements organisés à l'Arena. Aux heures de pointes et lors des événements les voies sont saturées et le stationnement est déficitaire.

## ENJEUX ET OBJECTIFS

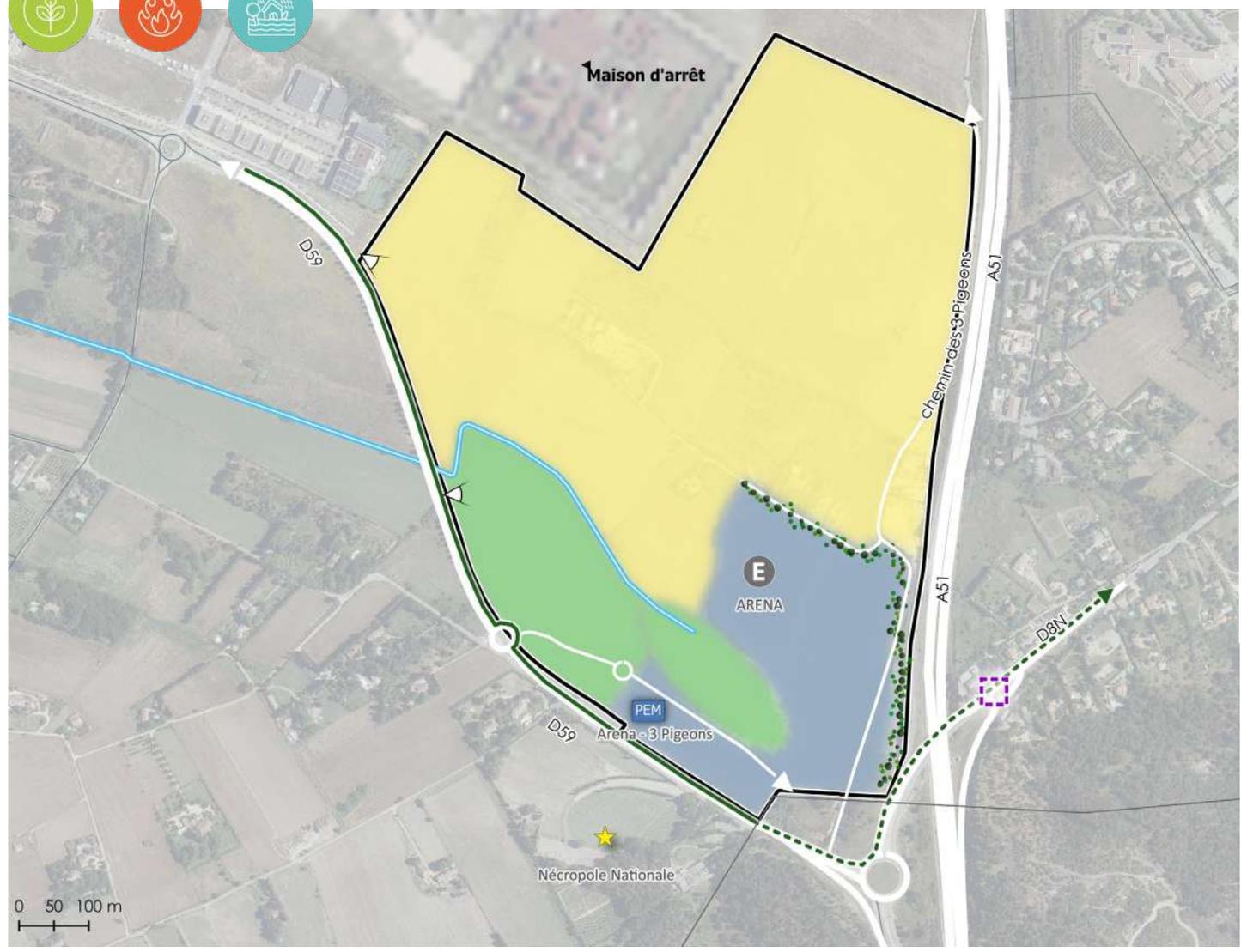
- » Améliorer la desserte du secteur pour favoriser l'intermodalité et les modes actifs et répondre notamment aux besoins en stationnement des équipements d'intérêt collectif existants.
- » Contenir le développement dans des limites respectueuses des sites et des paysages. Maintenir les espaces de respiration agricoles et naturels garantissant la coupure à l'urbanisation et préservant les vues et perception du grand paysage.

AIX-CABRIÈS-  
VITROLLES

OAP SECTEUR STRATÉGIQUE

*Les orientations fixées dans cette OAP viennent en complément de celles comprises dans l'OAP Axe Aix-Cabriès-Vitrolles*

# SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT



-  Périmètre de l'OAP
- Vocation des espaces / destination du bâti**
-  Espace agricole
-  Equipement d'intérêt collectif et service public
-  Equipement public
- Mobilités**
-  Voie primaire existante
-  Voie secondaire existante
-  Voie de desserte locale existante
-  Modes actifs existant
-  Modes actifs à créer
-  Carrefour à aménager
-  Pôle d'échanges multimodal
- Qualité environnementale et paysagère**
-  Trame végétale à préserver
-  Espace paysager à végétaliser, à préserver
-  Trame bleue secondaire
-  Perspective paysagère à valoriser
-  Élément ou ensemble patrimonial à valoriser

## VOCATION DES ESPACES ET PROGRAMMATION PRÉVISIONNELLE

### // Vocation

Le site Trois Pigeons a vocation à accueillir des équipements publics ou d'intérêt collectif et à préserver l'activité agricole.

### // Programmation

Renforcer le stationnement des équipements collectifs existants et conforter le parc relais.

### // Mode de mise en œuvre opérationnelle

L'urbanisation est conditionnée à la réalisation d'une ou plusieurs opérations d'aménagement d'ensemble.

## PRINCIPES D'ACCESSIBILITÉ, DE DESSERTE ET DE FONCTIONNEMENT URBAIN

### // Accès

Le site est desservi par une nouvelle voie d'accès depuis la RD59.

La desserte en transport en commun du secteur devrait être renforcée, avec un projet de halte autoroutière sur l'A51 qui viendrait compléter le parc relais existant. Ce dernier serait desservi par des lignes des cars à haut niveau de service. Depuis le pôle d'activités d'Aix-en-Provence, une ligne de bus en site propre est également à l'étude afin de desservir le PEM Arena-3 pigeons.

### // Principes de desserte

A l'Est le carrefour entre la D8N et la sortie de l'autoroute de l'A51 devrait être réaménagé afin d'en améliorer l'accessibilité et être connecté à la future halte autoroutière.

La desserte du site de l'Arena sera améliorée pour répondre aux besoins en stationnement.

### // Modes actifs

De récents aménagements cyclables sur la RD59 ont été réalisés depuis l'Arena jusqu'au pôle d'activités. Ils seront poursuivis sur la RD8n afin de compléter l'accessibilité au site.

## PRINCIPES D'INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET D'INTÉGRATION PAYSAGÈRE

### // Principes de traitement paysager

Les séquences paysagères du grand paysage orientent le traitement paysager du projet. Les éléments de la trame végétale, sont pris en compte dans les aménagements qui ne devront pas y prévoir de constructions nouvelles.

Les éléments majeurs du patrimoine (château de l'Enfant) avec ses espaces d'accompagnement (parc, jardins...) et les espaces agricoles périphériques doivent être préservés.

Maintenir les cônes de vues vers la montagne Sainte-Victoire et le Pilon du Roi.

## PRINCIPES DE QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE ET DE PRÉVENTION DES RISQUES

### // Qualité environnementale

Le site doit préserver la qualité environnementale et agricole du secteur en garantissant une coupure à l'urbanisation.

### // Risque inondation

La mise en œuvre du projet sera conditionnée à la bonne prise en compte du risque inondation.

## // Risque feu de forêt

Le projet répondra notamment aux orientations dans la partie « Se protéger face au risque feu de forêt » de l'OAP thématique « Santé et Bien-être au quotidien ».

Lors de sa conception, le projet devra veiller à limiter la vulnérabilité des futures constructions.

Le projet d'aménagement et de construction devra justifier la manière dont il est tenu compte du risque incendie.

Sa mise en œuvre sera conditionnée à la réalisation des moyens de défendabilité en adéquation au programme de ou des opérations.

## AIX-OAP09 : Plan d'Aillane - Aérodrome

Vocation : économique

Zonages : UE, 1AU-UE, US2

Échéancier prévisionnel de  
réalisation : moyen terme



## DESCRIPTION DU SITE

Le lieu-dit du Plan d'Aillane est localisé au sud-ouest de la commune. Il est traversé par la voie ferrée Aix-Rognac, et délimité à l'est par l'aérodrome d'Aix - les Milles (ancienne Base aérienne 114). La base militaire des Milles a fermé au début des années 2000 et l'État a décidé en 2005 de ne pas décentraliser l'aérodrome d'Aix-Les Milles afin de l'associer à celui de Marseille-Provence pour constituer un système aéroportuaire participant à l'aménagement du territoire.

Le site est bordé au sud par la RD9, axe de développement économique du bassin d'Aix, au-delà de laquelle s'étend le pôle d'activités d'Aix-en-Provence, et qui constitue une coupure majeure avec deux franchissements, l'un rue du Lieutenant Parayre et l'autre plus éloigné à l'est (passage sous RD9 au niveau de l'échangeur n°2).

La limite ouest-est matérialisée par la rue du Lieutenant Parayre (RD65) qui rejoint au nord-est la RD543 (Saint-Pons / Eguilles et Roquefavour/ la Fare/ Salon) et au sud la RD9 et le pôle d'activités. Une petite zone artisanale est implantée entre la RD65 et le débranchement de la voie ferrée vers le sud (gare de marchandise, délocalisée du centre d'Aix en 1979).

Le site présente trois principaux espaces :

- La partie au nord de la voie ferrée qui correspond à l'espace sud-ouest de l'aérodrome.
- La partie centrale qui comprend diverses activités (casse auto, dépôts de matériaux et matériels BTP...) et qui a été plus récemment structurée avec la création d'équipements publics, dont le pôle d'échanges multimodal Plan d'Aillane depuis 2014 et le centre de formation des apprentis du Pays d'Aix (CFA) en 2020.
- La partie sud qui comprend quelques activités et dont le reste de l'espace est encore exploité pour des activités de maraîchage.

La position centrale de Plan d'Aillane dans le grand secteur sud, conjuguée à la présence au sud de la RD9 et au nord de la voie ferrée Aix-Rognac, lui confèrent une vocation de centralité au sein de ce grand secteur.

## ENJEUX ET OBJECTIFS

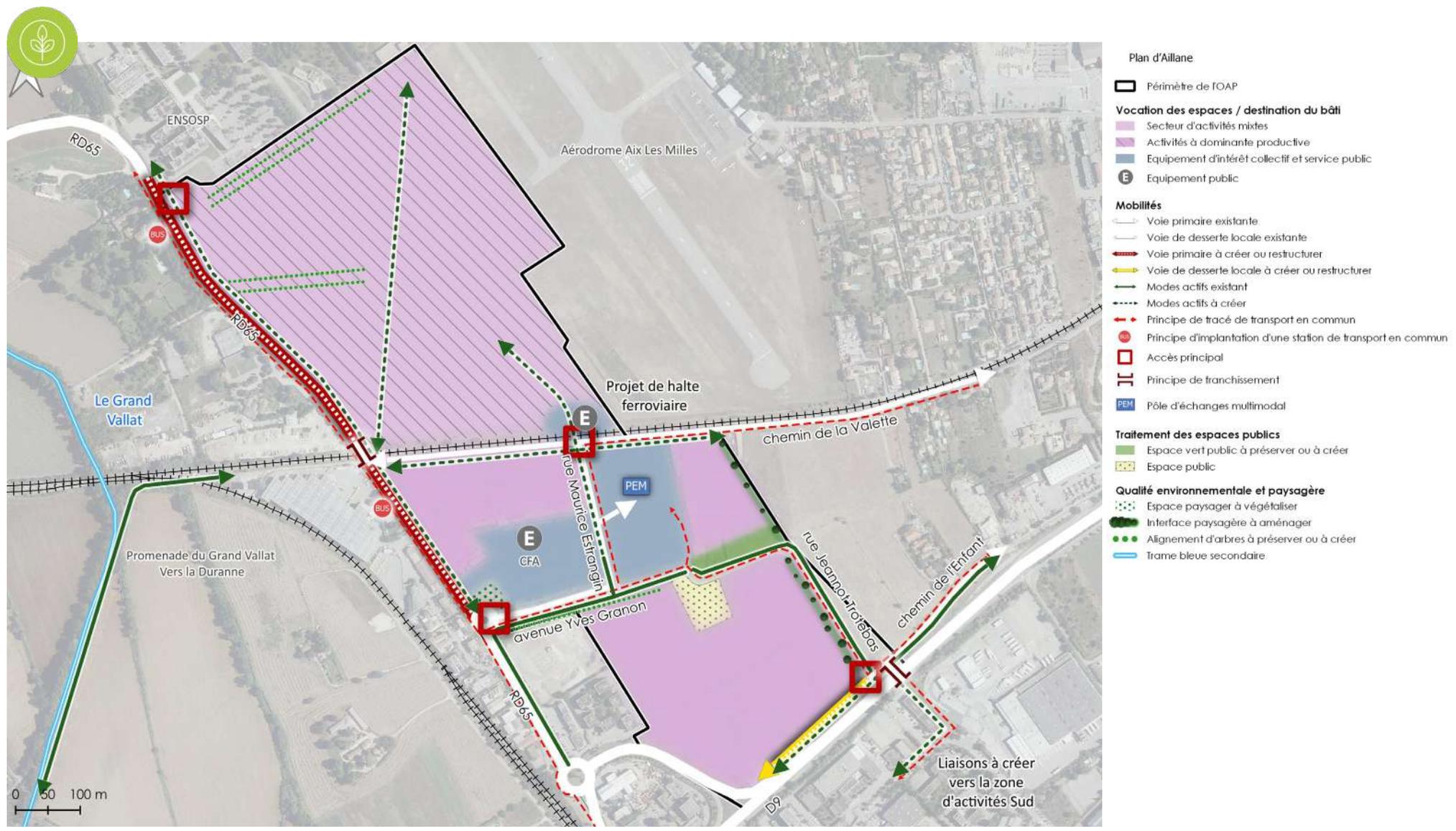
- » Conforter le pôle d'échanges multimodal de Plan d'Aillane comme pièce majeure de l'armature en transport collectif du Sud aixois. Ce site est en partie dédié au développement de l'offre en transports collectifs vers le pôle d'activités et le quartier de la Duranne, en intégrant à plus long terme une desserte ferroviaire métropolitaine.
- » Accueillir en complément des activités économiques, notamment en lien avec l'Aéronautique et la sécurité civile ainsi qu'avec les filières stratégiques du Pays d'Aix de l'Énergie, de l'Environnement, du Numérique et de la Microélectronique et n'engendrant pas de nuisances supplémentaires.

### AIX-CABRIÈS- VITROLLES

#### OAP SECTEUR STRATÉGIQUE

*Les orientations fixées dans cette OAP viennent en complément de celles comprises dans l'OAP Axe Aix-Cabriès-Vitrolles*

# SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT



## VOCATION DES ESPACES ET PROGRAMMATION PRÉVISIONNELLE

### // Vocation

Le secteur a pour vocation principale l'accueil d'activités économiques mixtes dans le prolongement du pôle d'activités d'Aix-en-Provence, en lien avec l'aérodrome d'Aix - Les Milles, ainsi que la création d'équipements publics pour renforcer notamment le pôle d'échanges multimodal.

### // Programmation

Au sein du site, trois principaux espaces sont attendus :

- La partie au nord de la voie ferrée permettra de maintenir et de développer les projets en lien avec les activités existantes, notamment dans les filières stratégiques du numérique et de la production liées aux activités aéronautique ou de sécurité civile, n'engendrant pas nuisances supplémentaires pour les riverains. Ces développements sont conditionnés à l'amélioration globale de l'accessibilité au secteur et notamment par les transports en commun.
- La partie centrale accueillera en priorité le confortement du pôle d'échanges multimodal et notamment la future halte ferroviaire, le centre de vie et des équipements publics.
- La partie sud d'une superficie de 9 ha, a vocation à accueillir des activités économiques diversifiées.

### // Mode de mise en oeuvre opérationnelle

L'urbanisation est conditionnée à la réalisation d'une ou plusieurs opérations d'aménagement d'ensemble.

## PRINCIPES D'ACCESSIBILITÉ, DE DESSERTE ET DE FONCTIONNEMENT URBAIN

### // Accès

Le secteur sera accessible par quatre principaux accès. Au nord, la partie liée à l'aérodrome d'Aix - Les Milles sera desservie depuis un accès existant sur la RD65.

La partie centrale du site sera accessible par le réseau routier et les transports en commun (TC), comprenant un accès existant depuis l'avenue Yves Granon qui se connecte à la RD65, un accès en TC par le PEM de Plan d'Aillane ainsi que par le projet de halte ferroviaire.

La partie sud sera accessible depuis le chemin de l'Enfant mais aussi depuis le PEM.

### // Principes de desserte

Pour la desserte viaire, le secteur est très bien relié aux réseaux routiers structurants de part sa proximité avec la RD9 et son échangeur n°3, ainsi que la RD65. Le site bénéficie également d'un maillage de desserte locale par le chemin de la Valette et le chemin de l'Enfant en direction des Milles.

Le Plan d'Aillane en tant que PEM dispose de liaisons TC permettant de rejoindre le centre-ville d'Aix-en-Provence, sa zone d'activités, le quartier de la Duranne ainsi que le Technopôle. Le PEM est notamment desservi par des lignes intra-urbaines de la ville, des lignes interurbaines ainsi que des lignes départementales.

Le pôle d'échanges s'implante sur le site avec ses accès nord, ouest et est. La desserte du pôle d'échanges sera complétée ultérieurement par un accès vers la zone d'activités au sud par un franchissement de la RD9.

La rue du Lieutenant Parayre (RD65), qui assure la liaison viaire entre le nord et le sud du site, devra être aménagée et sécurisée selon un profil plus urbain en cohérence avec les aménagements de voirie réalisés plus au sud dans la traversée du pôle d'activités.

### // Modes actifs

La trame viaire s'appuie sur les voies créées dans le cadre de l'aménagement du pôle d'échanges, ce maillage est complété par des accès modes actifs aménagés sur les mêmes principes.

Le pôle d'échanges est relié au maillage modes actifs en direction de la zone d'activités : par la RD65 et la rue du Lieutenant Parayre ; le long du chemin de l'Enfant / rue du Plan en longeant la RD9 et rejoignant le chemin Albert Guigou par le passage existant sous la RD9 au niveau de l'échangeur n°2. Une liaison vers la Duranne est possible par la jonction avec la promenade du Grand Vallat.

Pour compléter les infrastructures existantes, plusieurs principes d'accessibilité sont prévus :

- La rue du Lieutenant Parayre (RD65) à partir du rond-point André Warin sera réaménagée dans la continuité des récents aménagements sur la première partie de la voie, en intégrant des cheminements piétons et cyclables.
- Les cheminements pour modes actifs, notamment piétons, seront développés vers le nord le long de la RD65, au centre du site autour du PEM et en direction du projet de halte ferroviaire, ainsi qu'à l'intérieur de l'espace dédié aux activités en lien avec l'aérodrome par un franchissement sécurisé de la voie ferrée. Les accès vers le sud devront également être développés sur la portion restante du chemin de l'Enfant pour desservir les activités économiques en partie Sud de l'OAP.
- Pour renforcer les liaisons entre le nord et le sud de la zone d'activités séparées par la RD9, il est prévu le franchissement de la RD9 par la création d'un passage sous la voie pour rejoindre la rue Albert Einstein. Cet accès sera dédié aux TC et aux modes actifs.
- les liaisons TC seront à renforcer vers l'ouest en direction de la Duranne et du Technopôle (via la RD65, rejoignant la RD543).

### // Gestion du stationnement

Les équipements disposent de leur propre parc de stationnement (CFA, parc relais du PEM).

Le stationnement lié aux activités économique sera créé en fonction du type d'activités autorisé.

## PRINCIPES D'INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET D'INTÉGRATION PAYSAGÈRE

### // Principes d'implantation des bâtiments

Une grande esplanade orientée nord-ouest / sud-est au centre du site, accueille les principaux équipements et services en lien avec le pôle d'échanges. Il s'agit des équipements et emprises en lien avec la fonction logistique (dépôt de bus...), des équipements publics, des éléments d'animation et de service, ainsi qu'une offre d'espaces d'activités tertiaires.

Dans le prolongement de cette esplanade, une place centrale sera créée en lien avec le pôle gare et les espaces d'activités de façon à développer un centre de vie. Cette place privilégiera les espaces piétonniers et devra faire l'objet d'une importante végétalisation. Les constructions pourront venir s'implanter en limite de l'espace public si elles contribuent aux aménités et à l'attractivité du centre de vie.

L'aménagement de la future halte ferroviaire sera majoritairement réalisé dans les emprises ferroviaires actuelles et sur le foncier acquis par l'ancienne Communauté du Pays d'Aix pour la réalisation du pôle d'échanges, dont l'ouverture est intervenue mi-2014. Les aménagements à réaliser en complément de l'actuel PEM, concernent la voie ferroviaire, les quais, et l'ouvrage de franchissement des voies pour les piétons.

### // Qualité architecturale et formes urbaines

Les axes de vue vers Sainte-Victoire seront pris en compte dans la composition des espaces publics.

### // Principes de traitement paysager

La trame arborée présente sur le site sera préservée au maximum. Le secteur nord de l'OAP, couvrant la partie sud-ouest de l'aérodrome, se caractérise par la présence d'un couvert végétal important (mail planté, masses boisées haies...), structurant et composant de larges respirations entre les bâtiments d'activités existants. En l'absence de relief, les secteurs centre et sud ne présentent pas de qualités paysagères intrinsèques.

Les accès ouest au Plan d'Aillane, depuis la rue du Lieutenant Parayre définissent des axes de composition majeur est-ouest, orientés vers la Sainte Victoire. Ils feront l'objet d'un traitement paysager particulier (emprise large, mail planté).

## PRINCIPES DE QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE ET DE PRÉVENTION DES RISQUES

### // Qualité environnementale

La compensation de l'imperméabilisation est prioritairement effectuée par des aménagements paysagers divers (bassins de rétention paysagés, noues, etc.).

### // Réduction des nuisances

Le voisinage de l'aérodrome impacte le site au travers du Plan d'Exposition au Bruit (servitude d'utilité publique) qui détermine 3 secteurs (A,B,C) dans lesquels les habitations sont interdites, sauf exception (habitat agricole possible en B et C). Les constructions à usage industriel ou commercial sont admises si elles n'entraînent pas l'implantation de population permanente.

Il existe également des servitudes aéronautiques, qui se décomposent en deux catégories : les servitudes radioélectriques et les servitudes de dégagement qui définissent des zones à l'intérieur desquelles la hauteur des constructions ou d'obstacles de toute nature est réglementée, son enveloppe est définie par des côtes NGF.

## AIX-OAP10 : Saint-Hilaire

Vocation : économique

Zonage : 1AU1-UEm

Échéancier prévisionnel de  
réalisation : court terme



## DESCRIPTION DU SITE

Le pôle d'activités d'Aix-en-Provence s'est développé depuis près de 40 ans dans la plaine agricole des Milles à partir du carrefour entre la RD9 et la RD59. Il occupe désormais un espace d'environ 800 Ha, auquel s'est agrégé le Parc de la Duranne et le Technopôle de l'Arbois.

Le site de Saint Hilaire est localisé en frange sud du pôle d'activités, dans le prolongement de l'opération des Grottes de Pichaury et au sud de la Zone Industrielle.

## ENJEUX ET OBJECTIFS

- » Répondre aux besoins de développement économique du pôle d'activités en lien avec le secteur des Grottes de Pichaury.
- » Favoriser le développement des activités existantes et la diversification des entreprises vers les filières économiques stratégiques du Pays d'Aix.

AIX-CABRIÈS-  
VITROLLES

OAP SECTEUR STRATÉGIQUE

*Les orientations fixées dans cette OAP viennent en complément de celles comprises dans l'OAP Axe Aix-Cabriès-Vitrolles*

# SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT



-  Périmètre de l'OAP
- Vocation des espaces / destination du bâti**
-  Secteur d'activités mixtes
- Mobilités**
-  Voie primaire existante
-  Voie secondaire existante
-  Voie de desserte locale existante
-  Modes actifs à créer
-  Accès principal
-  Accès secondaire
- Qualité environnementale et paysagère**
-  Trame végétale à préserver
-  Espace paysager à végétaliser
-  Espace de gestion du risque incendie
-  Interface paysagère à aménager
-  Alignement d'arbres à préserver ou à créer
-  Chemin de l'eau
-  Trame bleue secondaire
-  Élément ou ensemble patrimonial à valoriser

## VOCATION DES ESPACES ET PROGRAMMATION PRÉVISIONNELLE

### // Vocation

Le site a vocation à accueillir de l'activité économique.

### // Programmation

Le site recevra une urbanisation complémentaire à dominante économique.

### // Mode de mise en œuvre opérationnelle

L'urbanisation est conditionnée à la réalisation d'une ou plusieurs opérations d'aménagement d'ensemble.

L'aménagement de ce secteur est conditionné par la réalisation d'un maillage viaire calibré au projet et sous forme de voie de bouclage interne. Concernant les équipements publics, il s'agira d'éléments de desserte et de constructibilité internes, voiries et réseaux.

## PRINCIPES D'ACCESSIBILITÉ, DE DESSERTE ET DE FONCTIONNEMENT URBAIN

### // Accès

Le principal accès du site se fera par la rue Pierre Simon Laplace et le chemin de la Faisanderie.

### // Principes de desserte

Les nouveaux accès et les voies de desserte internes seront maillés en connexion avec la rue Simon Laplace à l'ouest, sous forme de bouclage et en évitant les impasses. Le site n'est pas directement desservi par les transports en commun réguliers mais les arrêts les plus proches se trouvent à proximité immédiate à l'ouest du site sur la rue Pierre Berthier.

### // Modes actifs

Ces voies devront s'accompagner de cheminements doux qui devront mailler le cœur du secteur.

Les modes actifs seront favorisés grâce à un maillage complémentaire au réseau existant et/ou projeté à une échelle plus globale.

## PRINCIPES D'INSERTION ARCHITECTURALE, URBAIN ET D'INTÉGRATION PAYSAGÈRE

### // Qualité architecturale et formes urbaines

Le secteur d'extension présente les mêmes caractéristiques topographiques que celui à proximité des Grottes de Pichaury (secteur de piémont d'une colline boisée).

Il s'agira d'intégrer les bâtiments à flanc de colline notamment dans les limites à l'urbanisation fixées en respect des sites, des paysages et des continuités écologiques.

### // Principes de traitement paysager

Le secteur se situe en interface de paysages de campagne à protéger, composés au sud d'espaces boisés et au nord et à l'est de paysages agricoles ouverts.

Ainsi, les masses boisées des parties sud et ouest sont à protéger et une bande tampon avec l'espace constructible devra être gérée écologiquement. La limite sud-est, interface entre l'urbanisation future et les espaces agricoles, fera l'objet d'un traitement paysager marqué. La ripisylve de la Petite Jouine au nord du secteur est à protéger dans un objectif de préservation des continuités écologiques.

## PRINCIPES DE QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE ET DE PRÉVENTION DES RISQUES

### // Risque inondation

La mise en œuvre du projet sera conditionnée à la bonne prise en compte du risque inondation.

Les espaces concernés par l'aléa inondation de la Petite Jouïne devront être préservés de toute construction nouvelle. Une interface à dominante agricole sera maintenue au nord du secteur ainsi que la préservation du cours d'eau et de son tracé par la traduction d'une trame végétale à préserver.

### // Risque feu de forêt

En matière de prévention des risques, le site Saint-Hilaire se situe à proximité du massif de l'Arbois concerné par un aléa feu de forêt subi très fort à exceptionnel. Ce massif est équipé de pistes DFCI et les obligations légales de débroussaillage doivent être appliquées.

Le projet devra répondre aux orientations dans la partie « Se protéger face au risque feu de forêt » de l'OAP thématique « Santé et Bien-être au quotidien ».

La mise en œuvre du projet sera conditionnée à la réalisation des moyens de défendabilité en adéquation au programme de ou des opérations.

L'aménagement global du secteur devra participer à une réflexion d'ensemble pour la réduction de la vulnérabilité du bâti et sur les moyens collectifs de défense contre les feux de forêt. Ainsi, afin d'améliorer les dispositifs de lutte contre les incendies de forêt, notamment en matière de défendabilité, le projet devra :

- Compléter le réseau DFCI aux abords du site.
- Favoriser la compacité des installations en réduisant les zones de contact bâtiment/végétation et la ligne de défense incendie pour éviter le dispersement des moyens d'intervention des secours.
- Limiter les ouvertures en façade des bâtiments exposés au mistral. La toiture ne devra pas laisser apparaître des pièces de charpente en bois.

- Positionner les bâtiments au plus proche de la voie accessible aux engins de secours.
- Relier au moins une des voies internes au projet à une voie accessible aux engins de secours.
- Créer des voies à double issue et à double sens de circulation avec une largeur minimale permettant le passage des services d'incendie et de secours (aires de stationnement et trottoirs exclus).
- Créer des aires de croisement le long des voiries existantes et à créer.
- Créer des aires de retournement à l'extrémité des voies sans issue permettant le demi-tour d'un engin de secours.
- Assurer la disponibilité des "points d'eau d'incendie" (poteaux incendies, etc.) permettant d'assurer l'alimentation en eau des moyens des services d'incendie et de secours (défense extérieure contre l'incendie).
- Limiter la vitesse de propagation de l'incendie, l'intensité et les flux de chaleur générés, par l'obligation de débroussaillage en adéquation avec le programme de ou des opérations.

Un espace de gestion du risque incendie sera respecté dans le cadre de l'aménagement et entretenu en état débroussaillé afin de constituer une interface en isolant les espaces bâtis des terrains en nature de bois, forêts, landes, maquis, garrigue, plantation ou reboisement..

## AIX-OAP11 : Gare TGV - Arbois

Vocation : mixte

Zonages : 2AU, Ner, UE et Np

Échéancier prévisionnel de réalisation :  
long terme



## DESCRIPTION DU SITE

Le secteur de la Gare TGV - Arbois est situé à l'intérieur du grand massif naturel du plateau de l'Arbois qui fait l'objet de plusieurs mesures de protection (ZPS, ZNIEFF, protection des ressources en eau du Réaltor et canal de Marseille, site classé...) constituant un réservoir de biodiversité du territoire.

Le site est localisé au sud-ouest de la commune, à environ 12 km du centre d'Aix-en-Provence, 5 km du pôle d'activités d'Aix-en-Provence et 5 km de Vitrolles.

Ce secteur est marqué par des grandes infrastructures de transports terrestres telles que la gare TGV et la RD9, voirie majeure de liaison est-ouest dans le Pays d'Aix dont le doublement de la voie a renforcé l'accessibilité du site.

Une zone d'aménagement concertée a été créée en 2003, en lien avec les développements prévus du Technopôle de l'Environnement, mais des difficultés de maîtrise foncière ont fait différer le lancement des travaux d'aménagement.

Actuellement, le secteur accueille essentiellement des équipements et installations en lien avec la gare TGV, mais également à l'ouest de la route du Jas de Maroc une aire d'accueil des gens du voyage, une zone de stockage de déchets non dangereux (ISDND) et des antennes aériennes. En parallèle, il s'est également développé sur ce secteur des occupations illicites et d'important dépôts de déchets clandestins engendrant la pollution des terrains aux abords des routes et notamment la route du Jas de Maroc menant à l'ISDND.

AIX-CABRIÈS-  
VITROLLES

OAP SECTEUR STRATÉGIQUE

*Les orientations fixées dans cette OAP viennent en complément de celles comprises dans l'OAP Axe Aix-Cabriès-Vitrolles*

## ENJEUX ET OBJECTIFS

» Valoriser la porte d'entrée métropolitaine qu'est la gare TGV d'Aix-en-Provence en poursuivant les vocations déjà amorcées : un espace de projet spécifique en lien avec l'environnement et les énergies renouvelables, complémentaire au Technopôle Arbois-Méditerranée et participant aux enjeux d'attractivité, de performance environnementale du territoire.

» Requalifier les espaces environnants, contribuant à la vitrine et à l'image du Pays d'Aix et de la Métropole en général, notamment depuis la RD9.

» Prendre en compte des enjeux environnementaux au cœur d'un site classé



# SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT



-  Périmètre de l'OAP
- Vocation des espaces / destination du bâti**
-  Espace naturel
-  Secteur d'activités mixtes
-  Energie
-  Equipement d'intérêt collectif et service public
-  Equipement public
- Mobilités**
-  Voie primaire existante
-  Voie de desserte locale existante
-  Voie de desserte locale à créer ou restructurer
-  Piste DFCI ou voie réservée aux véhicules de lutte contre l'incendie
-  Piste DFCI ou voie réservée aux véhicules de lutte contre l'incendie à créer
-  Aire de stationnement
- Qualité environnementale et paysagère**
-  Trame végétale à préserver
-  Espace de gestion du risque incendie
-  Axe de composition et de perception
-  Interface paysagère à aménager
-  Perspective paysagère à valoriser
-  Gestion de l'interface
- Réseaux**
-  Ligne électrique à haute tension



^ Un site actuellement impacté par des dépôts sauvages en grand nombre le long de la RD9.

## VOCATION DES ESPACES ET PROGRAMMATION PRÉVISIONNELLE

### // Vocation

Le secteur Gare TGV-Arbois a vocation à accueillir des services, des activités et des équipements en lien avec la gare TGV et sur le thème de l'environnement.

### // Programmation

Globalement, le site se compose de deux parties de part et d'autre de la route du Jas de Maroc : à l'est un projet d'activités à proximité de la Gare, et à l'ouest des projets d'équipements publics et d'activités en relation avec les énergies renouvelables.

La partie est, à vocation à accueillir principalement des activités économiques, notamment en lien avec le Technopôle de l'Environnement ainsi que quelques activités de services en lien avec la gare TGV. Le développement et la programmation de cette partie sont conditionnées à la desserte en réseaux et aux conditions d'accessibilité depuis la D9.

La partie ouest du secteur aura vocation à accueillir des équipements publics ainsi que des projets de production d'énergies renouvelables de type photovoltaïques. Ce secteur recouvre en effet une aire d'accueil des gens du voyage et demeure orienté vers des solutions d'hébergement et d'insertion pour les populations présentes sur site.

### // Mode de mise en œuvre opérationnelle

La partie Ouest à proximité de la Gare TGV étant actuellement fermée à l'urbanisation, l'ouverture de la zone sera soumise à une procédure d'évolution préalable du PLUi et sera conditionnée à la réalisation d'une ou plusieurs opérations d'aménagement d'ensemble.

Les équipements d'intérêt collectif et services publics sont admis en dehors d'une opération d'aménagement d'ensemble à condition de ne pas remettre en cause la cohérence de l'ensemble du secteur

## PRINCIPES D'ACCESSIBILITÉ, DE DESSERTE ET DE FONCTIONNEMENT URBAIN

### // Accès

L'accès à la partie est du site pourra être complété en fonction des besoins via le réaménagement de la D9G.

A l'ouest, la restructuration d'une partie de la route du Jas de Maroc permettra l'amélioration et la sécurisation des accès aux équipements existants et à venir.

Le site bénéficiera également d'une grande proximité avec la gare TGV permettant une bonne desserte par les transports en commun, notamment par des liaisons cadencées entre Aix, la Gare TGV, Vitrolles et l'Aéroport Marseille Provence.

### // Principes de desserte

De part son positionnement central, la route du Jas de Maroc assurera la desserte interne de l'ensemble du secteur.

### // Modes actifs

Le projet privilégiera les modes actifs en accordant une importance aux espaces dédiés aux piétons et aux cyclistes. Des pistes pour les modes actifs seront aménagées le long des voies à créer notamment pour faciliter les liaisons avec la gare.

### // Gestion du stationnement

Deux parkings, P11 et P13, en lien avec la gare TGV sont actuellement présents au sud-est du site.

Une réflexion propre et stricte sera menée en matière de stationnement dans les espaces publics et privés du site

## PRINCIPES D'INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET D'INTÉGRATION PAYSAGÈRE

### // Qualité architecturale et formes urbaines

Concernant la partie est du secteur.

Les principes d'aménagement seront conçus sur la base d'un modèle méditerranéen, à forte qualité environnementale favorisant le développement d'une architecture bioclimatique. Ils s'articuleront autour de :

- L'intégration au site avec un principe d'adaptation des aménagements au terrain naturel et l'importance de l'aménagement paysager ;
- L'urbanisation du secteur sur la base de l'éco-aménagement notamment au travers d'une recherche de compacité du bâti ;
- La limitation des déplacements automobiles à l'intérieur du secteur et l'accent mis sur les déplacements doux ;
- Le développement de projets durables en lien avec l'environnement.

Les principales orientations paysagères et environnementales, qui devront guider la composition urbaine, s'inscriront dans le grand paysage et traiteront des limites entre zone à urbaniser et zone naturelle du plateau de l'Arbois en prenant en compte le climat méditerranéen. Ainsi, toute installation implantée sur le plateau devra suivre des orientations préférentielles prenant en compte le mistral, la montagne Sainte-Victoire et le soleil.

Concernant la partie ouest du secteur :

- Les futurs équipements publics ou d'intérêt collectifs devront faire l'objet d'un traitement architectural et paysager afin de favoriser l'insertion paysagère dans le site .
- Le projet d'installation photovoltaïque ne devra pas affecter durablement les fonctions écologiques du sol ainsi que son potentiel agronomique, et d'autre part ne devra pas être incompatible avec l'exercice d'une activité agricole ou pastorale sur le terrain sur lequel elle sera implantée.

### // Principes de traitement paysager

La volonté de placer la thématique de l'environnement et la prise en compte de la qualité de la vie au centre de l'aménagement du site a conduit à accorder une grande importance au respect des caractéristiques paysagères du site et à son grand paysage. Il s'agit de :

- l'inscription dans le relief naturel,
- la préservation de la végétation naturelle,
- la déclinaison de thématiques saisonnières dans le décor paysager,
- la mise en valeur du loisir de nature,
- la gestion paysagère de l'interface entre la RD9 et la RD9G.

La nature dicte des lignes par le relief, l'eau ou encore la végétation. Le parti pris d'aménagement devra respecter les lignes fortes du paysage, mettre en valeur les entités naturelles (talwegs, végétation...), respecter les ouvertures sur le grand paysage et valoriser l'ensemble des atouts paysagers du site.

Un axe fort de composition urbaine mettra en perspective le grand paysage sur la montagne Sainte-Victoire.

La trame viaire sera adoucie par la présence d'une trame végétale transversale, adaptée au climat méditerranéen, rappelant les lignes de forces naturelles du site.

La partie sud du site, située entre la RD9 et la RD9G, fera l'objet d'un traitement paysager avec la création d'espaces libres et plantés. La gestion de cette interface permettra d'améliorer la qualité paysagère du site et des abords de la gare TGV. Les futurs équipements publics ou d'intérêt collectifs, perceptibles depuis la RD9 en direction de la gare, devront faire l'objet d'un traitement architectural et paysager afin de favoriser l'insertion paysagère dans le site.

La partie ouest du secteur fera également l'objet d'un traitement architectural et paysager afin de favoriser l'insertion paysagère des projets. Une attention particulière sera portée sur les matériaux et les couleurs utilisés.

Les espaces de stationnement des véhicules légers seront aménagés de façon à répondre aux problématiques de ruissellement et d'îlots de chaleur urbains (sols perméables, végétalisation, plantation d'arbres, etc.).

## PRINCIPES DE QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE ET DE PRÉVENTION DES RISQUES

### // Qualité environnementale

En matière d'environnement et de biodiversité, le site est localisé en périphérie immédiate du réservoir de biodiversité majeur et ouvert du plateau de l'Arbois (réservoir d'importance régionale reconnue). Les aménagements en contact direct devront intégrer les enjeux de connectivité liés à ce site. Des principes simples devront être mis en œuvre pour faciliter la fonctionnalité écologique des secteurs concernés :

- conservation des principaux bosquets de garrigue arbustive basse fermée ;
- conservation de bandes naturelles de type formation garrigue basse avec le plateau au nord et les versants sud et ouest du site ;
- limitation du développement de résineux pour conserver l'aspect semi-ouvert du milieu ;
- conservation d'une bande (3 m préconisé) non artificialisée et imperméabilisée de chaque côté des éléments naturels initiaux conservés ;
- les liaisons douces dédiées devront être accompagnées de bandes enherbées d'au moins 2 m et intégrer des espèces pionnières de garrigue ;
- le passage à faune situé sous la voie LGV pourra être naturalisé afin de conforter sa fonctionnalité écologique dans une logique d'échange est-ouest.

Afin de garantir une bonne insertion, une lisière paysagère écologique et entretenue devra être maintenue ou créée en limites de zone afin de jouer le rôle de zone tampon avec les espaces naturels à proximité. Le traitement de la lisière devra intégrer les prescriptions et recommandations énoncées dans le Tome 3.1 OAP Ressources, Biodiversité et Paysages.

## // Risque feu de forêt

En matière de prévention des risques, le massif de l'Arbois est concerné par un aléa feu de forêt subi très fort à exceptionnel. Le massif est équipé de pistes DFCl à compléter pour l'aménagement et la sécurisation du secteur et dans le respect des obligations légales de débroussaillage qui doivent être appliquées.

L'aménagement global du secteur devra participer à une réflexion d'ensemble pour la réduction de la vulnérabilité du bâti et sur les moyens collectifs de défense contre les feux de forêt. Ainsi, afin d'améliorer les dispositifs de lutte contre les incendies de forêt, notamment en matière de défendabilité, le projet devra :

- sécuriser l'interface du projet par une voie de bouclage permettant le cas échéant de relier des voies en impasse ;
- localiser des constructions à l'intérieur de la voie de bouclage et non à l'extérieur côté massif ;
- constituer un linéaire d'interface minimum (forme bâtie compacte et robuste vis-à-vis de la pénétration du feu) ;
- mise en œuvre des caractéristiques de défendabilité en terme de gabarit de voie et de proximité des poteaux incendie des bâtiments projetés ;
- compléter le réseau DFCl par de nouvelles pistes à double sens de circulation aux abords des installations afin de pouvoir intervenir sur l'ensemble du site ;
- favoriser la compacité des installations en réduisant les zones de contact bâtiment/végétation et la ligne de défense incendie pour éviter le dispersement des moyens d'intervention des secours ;
- limiter les ouvertures en façade des bâtiments exposés au mistral. La toiture ne devra pas laisser apparaître des pièces de charpente en bois ;
- positionner les bâtiments au plus proche de la voie accessible aux engins de secours ;
- relier au moins une des voies internes au projet à une voie accessible aux engins de secours ;

- créer des voies à double issue et à double sens de circulation avec une largeur minimale permettant le passage des services d'incendie et de secours (aires de stationnement et trottoirs exclus) ;
- créer des aires de croisement le long des voiries existantes et à créer ;
- créer des aires de retournement à l'extrémité des voies sans issue permettant le demi-tour d'un engin de secours ;
- assurer la disponibilité des "points d'eau d'incendie" (poteaux incendies, etc.) permettant d'assurer l'alimentation en eau des moyens des services d'incendie et de secours (défense extérieure contre l'incendie) ;
- limiter la vitesse de propagation de l'incendie, l'intensité et les flux de chaleur générés, par l'obligation de débroussaillage.

Un espace de gestion du risque incendie sera respecté dans le cadre de l'aménagement et entretenu en état débroussaillé afin de constituer une interface en isolant les espaces bâtis des terrains en nature de bois, forêts, landes, maquis, garrigue, plantation ou reboisement..

## AIX-OAP<sub>12</sub> : La Constance

Vocation : mixte

Zonages : UE, 1AU-USa1, 1AU-USa2,  
1AU-USa3, 1AU-USb2 N, Nj

Programme : environ 2500 à 3500 logements

Échéancier prévisionnel de réalisation : long terme



## DESCRIPTION DU SITE

Le site de la Constance constitue le rebord oriental du plateau de Valcros, au contact direct de la ville et de son développement urbain récent dont il n'est séparé que par des « barrières » et « coupures » créées par l'homme (A8, A51, voie ferrée). Prolongement naturel du quartier et du site du Jas de Bouffan au nord, coupé par l'A8, le « plateau » traversé par un vallon nord/sud en son milieu, offre dans sa partie sud – en surplomb de l'A51 – des rebords boisés très visibles, notamment depuis l'A51.

A l'ouest, le rebord du plateau et le ruisseau de la Thumine créent une rupture topographique nette. Ponctué de bastides remarquables, bénéficiant d'un tour d'horizon parfait sur les principaux massifs du grand paysage : la Montagne Sainte-Victoire à l'est, le Montaiguet au sud-est, l'Étoile au sud, l'Arbois à l'ouest, la barre de Célony au nord, cet espace tutoie la ville actuelle et ses extensions contemporaines. Ce secteur représente environ 100 hectares.

Le cœur du secteur est peu perçu et peu accessible. Les relations viaires sont actuellement assurées par le chemin de Valcros qui franchit l'A8 depuis l'avenue de la Thumine pour se diriger ensuite vers l'ouest, et le chemin des Aubépines, qui franchit l'A8, puis la voie ferrée vers le sud (RD65, avenue du Camp de Menthe), avec des caractéristiques faibles en partie sud.

Il a été identifié de longue date pour une urbanisation future, une ZAD (Zone d'Aménagement Différée) avait en effet été créée par arrêté préfectoral du 20 juin 1996 (durée 14 ans). Une ZAC (Zone d'Aménagement Concerté) a depuis été créée en 2015.

Programmation : La SMAC (Salle des Musiques Actuelles) appelée le 6MIC a été inaugurée en mars 2020. Drapé de béton, ce nouvel équipement culturel propose deux salles de concerts d'une capacité respective de 800 et 2000 places ainsi que 5 studios de répétition et d'enregistrement à l'attention des musiciens amateurs ou professionnels.

## ENJEUX ET OBJECTIFS

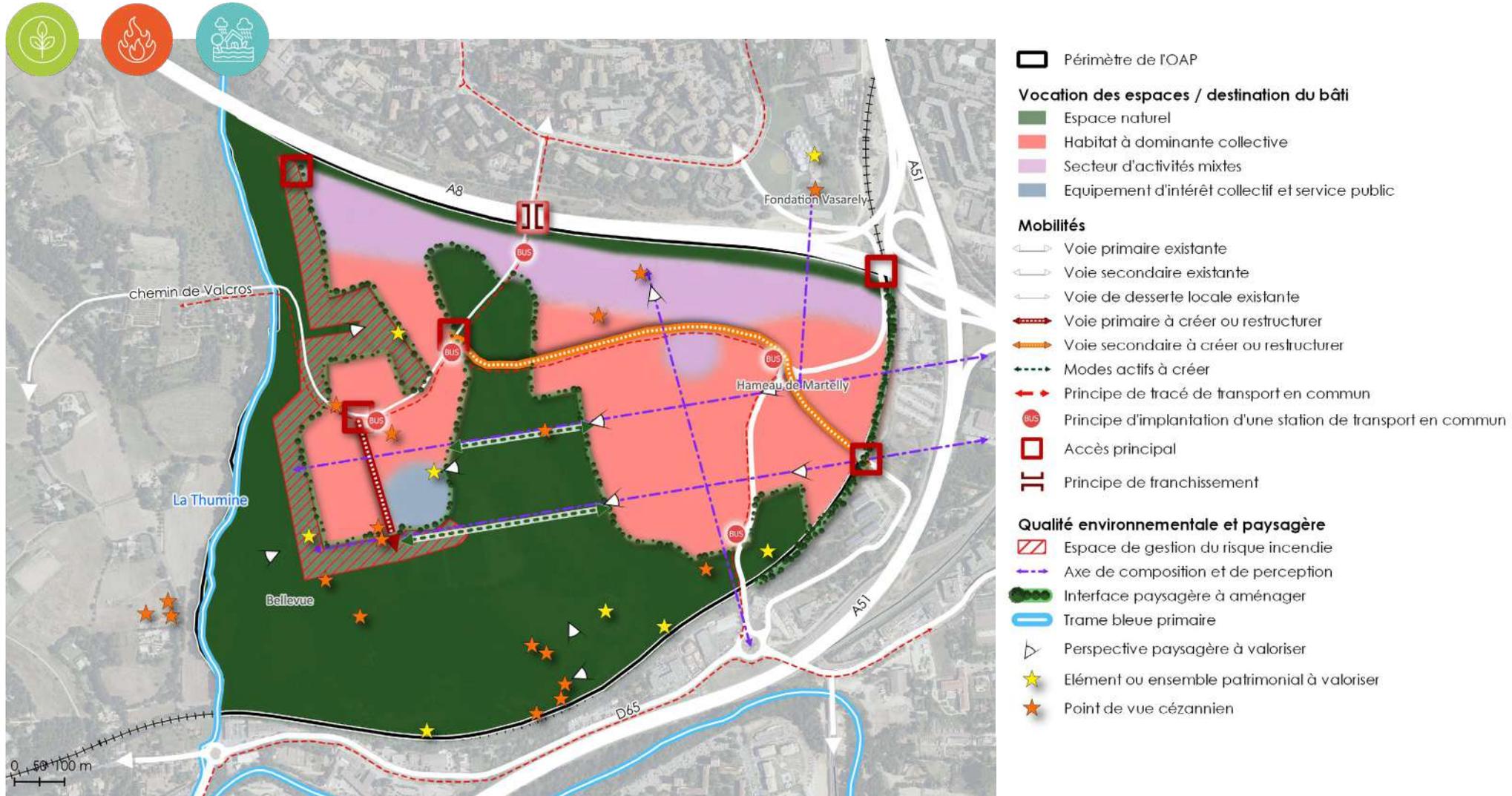
- » Répondre aux besoins diversifiés en matière d'habitat par une nouvelle offre de logements à proximité et en lien direct avec le centre urbain d'Aix-en-Provence en complément du renouvellement urbain dont le processus long et aléatoire ne peut permettre d'assurer à lui seul l'offre pour le développement urbain de la Ville d'Aix-en-Provence.
- » Accueillir prioritairement des entreprises tertiaires en lien avec le Numérique et la Microélectronique, filière économique stratégique du Pays d'Aix, dans la partie nord, en créant un pôle numérique permettant d'offrir des emplois à proximité des quartiers ouest de la Ville, déficitaires en la matière.

### AIX-CABRIÈS- VITROLLES

#### OAP SECTEUR STRATÉGIQUE

*Les orientations fixées dans cette OAP viennent en complément de celles comprises dans l'OAP Axe Aix-Cabriès-Vitrolles*

## SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT



## VOCATION DES ESPACES ET PROGRAMMATION PRÉVISIONNELLE

### // Vocation

Le site de La Constance a une vocation mixte, il accueillera de l'habitat collectif, du commerce, de l'activité économique, des bureaux et des équipements publics ou d'intérêt collectif.

### // Programmation

» Le projet prévoit environ 2500 à 3500 logements, 50 000 à 70 000 m<sup>2</sup> d'activités et 5 000 m<sup>2</sup> de commerces.

» Hormis la salle de musique actuelle 6MIC créée en 2020, les équipements publics projetés sont ceux nécessaires à la vie des futurs habitants (petite enfance, écoles, sports, maison de quartier, salle polyvalente ...), mais aussi porteurs d'une attractivité suffisante pour faire participer ce nouveau quartier à la vie de la ville. Ces nouveaux équipements publics seront localisés en dehors des zones les plus exposées aux nuisances des autoroutes. Cette localisation de principe tiendra compte des études complémentaires en la matière dans le cadre de la Zone d'Aménagement Concerté.

### // Mode de mise en œuvre opérationnelle

L'ouverture à l'urbanisation est conditionnée à la réalisation d'une ou plusieurs opérations d'aménagement d'ensemble.

## PRINCIPES D'ACCESSIBILITÉ, DE DESSERTE ET DE FONCTIONNEMENT URBAIN

### // Accès

Les principaux accès se situent en partie nord, en lien avec le Jas de Bouffan, et à l'est à travers le nouveau franchissement de la voie ferrée en direction du secteur de l'Ensoleillée, récemment aménagé, et de la petite route des Milles. Le franchissement sud actuel de la voie ferrée (chemin des Aubépines) sera affecté aux transports en commun. Enfin, la faisabilité d'une voie d'accès directement

reliée à l'échangeur ouest de l'A8 est pressentie pour parfaire l'accessibilité du site. Le principe d'une halte ferroviaire devra être évalué en lien avec les études d'ouverture aux voyageurs de la ligne Aix Rognac.

La hiérarchie des voies est donnée par leur largeur, leur continuité et leur usage. Les principes adoptés ici sont les suivants :

- La circulation traversante est strictement limitée au boulevard qui relie le pont sur l'autoroute A8 avec le carrefour aménagé et le chemin des Aubépines et concentre les flux inter-quartiers.
- Le chemin de Valcros dessert la campagne à l'ouest mais la vitesse est limitée. Il est détourné afin de sanctuariser la partie centrale.

Le tracé du Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) sera en majorité en site propre sauf sur le chemin de Valcros et au sud du boulevard du Belvédère qui sont très peu circulés. Toute construction devra être située à moins de 500 mètres à pied d'un arrêt de bus.

### // Principes de desserte

Le maillage urbain fort et hiérarchisé s'appuiera sur des axes de composition correspondant aux vues sur le grand paysage (vers l'est la vue sur la Montagne Sainte-Victoire et vers le sud sur la Chaîne de l'Étoile).

Les voies de desserte interne et notamment le boulevard qui participe à la composition entre la ville et le parc n'ont pas de trafic de transit et des vitesses limitées. Les cours ainsi que les venelles sont en zone de rencontre (mixte auto-vélos-piétons avec priorité à ceux-ci-), les voitures pourront y accéder momentanément, mais ne pourront pas y stationner.

### // Modes actifs

Le quartier sera irrigué par des voies piétons-cycles, assurant également le lien avec les quartiers proches, notamment en partie sud. Un axe principal de liaisons douces articulant les parties est et ouest du site sera matérialisé par la mise en valeur du talweg existant.

## // Gestion du stationnement

Les parkings seront situés principalement sous les immeubles et seront accessibles par les boulevards.

## PRINCIPES D'INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET D'INTÉGRATION PAYSAGÈRE

### // Principes d'implantation des bâtiments

Les constructions à implanter au nord du site, le long de l'autoroute A8, seront préférentiellement à usage d'activités dans une profondeur permettant d'absorber le bruit et les nuisances permettant de protéger les zones d'habitat positionnées au cœur du secteur.

### // Qualité architecturale et formes urbaines

Les vues lointaines notamment celles qui sont orientées vers la Montagne Sainte-Victoire et le Pilon du Roy guideront le tracé des voies et l'orientation des espaces publics ; les éléments patrimoniaux (bastides) et la trame végétale serviront de support à l'organisation de la vie de quartier (cheminements, équipements publics de proximité).

Les constructions devront être « fédérées » par des prescriptions communes de gabarits et de contact avec l'espace public avec des typologies variées à rechercher pour assurer une mixité et une évolutivité dans le temps de l'usage des locaux.

L'enfouissement des parkings sous les bâtiments permettra à la fois la densité et le verdissement des îlots, ainsi qu'un traitement qualitatif des espaces publics.

Les alignements de façades contiendront les espaces publics et les commerces et services en rez-de-chaussée contribueront à leur animation. Chaque espace public devra avoir son identité et c'est leur complémentarité et les rapports que le bâti entretient avec eux qui feront l'urbanité du projet. L'espace public sera donc l'élément premier, fondateur de la ville. Il sera aussi le plus permanent dans le temps, mais ses usages évolueront comme on peut l'observer dans toutes les villes. Il devra donc être très identifiable dans son tracé et riche de potentialités d'usage.

Le travail de transformation du site se fera en accompagnement des usages existants actuels notamment sportifs : le stade Reynier et la pratique équestre. La pratique sportive sera confortée par un ajout de programmes sportifs et ludiques le long de l'escalier du parc (skate parc, aire de jeux, piste de danse, etc.). Ces équipements accompagneront la topographie singulière du site, mettant en valeur le grand paysage. Ils aideront par leur positionnement à mettre en place des habits dans la Constance, pour en faire un quartier habité dès le départ. Au-delà d'une simple programmation d'usages, les espaces publics habités seront une expression du projet d'ensemble et une mise en scène des situations, pour un quartier habité, traversé et approprié.

Au nord-ouest du site, la composition urbaine recherchera un traitement d'interface entre ces espaces d'activités et les espaces naturels, notamment en termes de volumétrie décroissante des bâtiments.

### // Principes de traitement paysager

Le parti d'aménagement est de ne construire que sur le plateau en conservant le vallon (y compris la partie au nord du chemin de Valcros) et les coteaux boisés dans leur état naturel. Des interventions légères en feront un grand parc. Les deux plateaux seront reliés par des circulations douces (chemins et passerelles). Un chemin de ronde situé à la rupture de pente arrête l'urbanisation et offre une vue dominante sur le parc en creux tout le long des bords des plateaux.

La transition ville-nature sera radicale et la nature sera préservée car elle sera entourée d'un espace public d'où on la regarde. Elle ne sera plus résiduelle, elle sera au cœur du quartier. De plus, principe simple et très efficace des villes de fondations, la base de la composition urbaine est une grille orientée très précisément vers le sommet de la Montagne Sainte-Victoire. Ce tissu orienté va dicter la dimension des espaces extérieurs (jardins, cours) et la protection de leur intimité : les constructions s'ouvrent largement vers le sud et sont plus fermées vers le nord. On ne fait pas ombre chez son voisin et chacun s'ouvrant dans la même direction, on minimise ou on évite les vis-à-vis.

Une bande de protection contre les nuisances sera ménagée, au nord du site, le long de l'autoroute A8, et sera traitée de façon paysagère (merlons végétalisés, espaces plantés...).

Le site de la Constance, par l'importance de ses bastides, la qualité des paysages et des sites cézanniens, fait partie du patrimoine aixois. Des points de vue cézanniens seront valorisés à travers un parcours réunissant les lieux des différentes productions de Cézanne. La ballade à ciel ouvert sera à l'échelle du site. Depuis la porte de Valcros, elle rejoindra la crête de la colline, révélant à la fois la vue sur le pigeonnier et la Montagne Sainte-Victoire. Par ailleurs, les mises en scène de ces points de vue permettront de s'asseoir, de regarder et deviendront des « lieux repères ».

## PRINCIPES DE QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE ET DE PRÉVENTION DES RISQUES

### // Qualité environnementale

L'inscription du secteur de la Constance dans le grand paysage aixois passe en premier lieu par la préservation de la large ceinture verte constituée du rebord boisé de Valcros, dominant la RD65 et la voie ferrée au sud-est, et le vallon de la Thumine à l'ouest.

Un écrin supplémentaire sera constitué au sein du quartier avec la localisation d'espaces verts et de loisirs dans le talweg et sur les coteaux boisés. La mise en valeur du talweg existant aura un intérêt particulier en termes écologiques en tant qu'axe de biodiversité.

### // Réduction des nuisances

En terme de nuisances sonores, les éléments de protection acoustique, murs ou merlon de l'A8 seront absorbants et végétalisés, leur hauteur résultera du calcul acoustique et du projet paysagé. Ils permettront une réutilisation sur site d'une partie des déblais issus de l'aménagement de la zone.

### // Risque inondation

La mise en œuvre du projet sera conditionnée à la bonne prise en compte du risque inondation.

### // Risque feu de forêt

Le secteur est touché par le risque feu de forêt sur toutes sa partie ouest.

Le projet devra donc répondre aux orientations dans la partie « Se protéger face au risque feu de forêt » de l'OAP thématique « Santé et Bien-être au quotidien ».

Lors de sa conception, le projet devra veiller à limiter la vulnérabilité des futures constructions.

Le projet d'aménagement et de construction devra justifier la manière dont il est tenu compte du risque incendie.

Sa mise en œuvre sera conditionnée à la réalisation des moyens de défendabilité en adéquation au programme de ou des opérations.

Un espace de gestion du risque incendie sera respecté dans le cadre de l'aménagement et entretenu en état débroussaillé afin de constituer une interface en isolant les espaces bâtis des terrains en nature de bois, forêts, landes, maquis, garrigue, plantation ou reboisement...

## AIX-OAP13 : La Pomone

Vocation : mixte

Zonage : Ulm

Programme : environ 150 logements

Échéancier prévisionnel de réalisation : moyen terme



## DESCRIPTION DU SITE

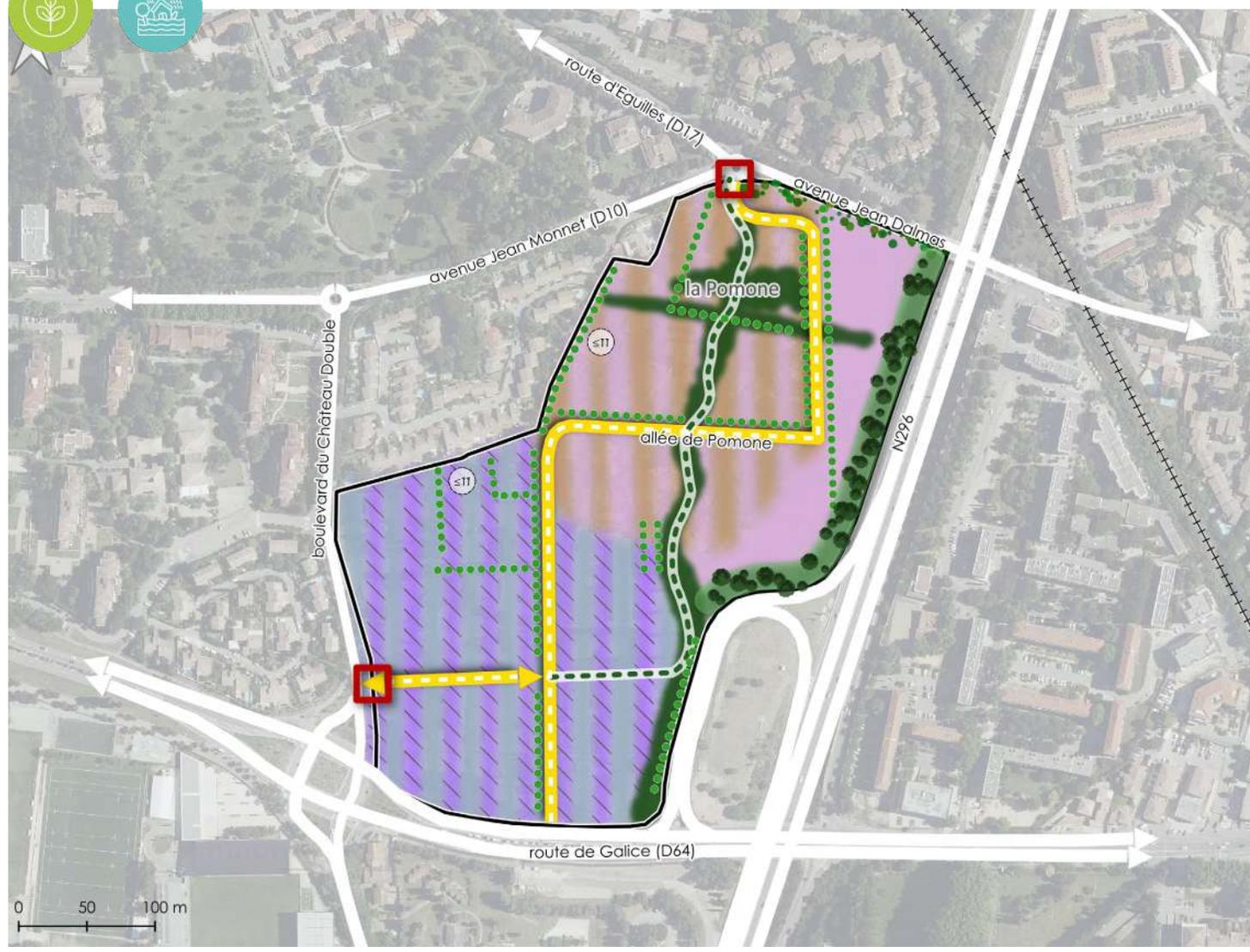
Le secteur de la Pomone se situe dans la couronne urbaine du centre d'Aix-en-Provence, à l'ouest de la route N296. Bordé au nord par la route D10, à l'ouest par le boulevard du Château Double et au sud par la route D64 dite « route de Galice », ce secteur d'environ 13 hectares correspond au dernier relief de la barre de Célony et plus particulièrement de la colline de Bouenhoure où les pentes et les boisements s'estompent pour laisser place au paysage urbain du quartier du Jas de Bouffan. Le secteur de la Pomone se caractérise par une partie nord occupée par de l'habitat pavillonnaire et une partie sud plutôt caractérisée par des activités et quelques équipements publics. Compte-tenu de sa localisation, le quartier bénéficie d'un bon niveau d'équipement et d'accessibilité mais le secteur de la Pomone demeure, notamment dans sa partie nord, l'un des moins denses de la couronne urbaine aixoise.

Le secteur est desservi par les transports en commun réguliers au nord, sur les avenues Jean Monnet et Jean Damas, ainsi qu'au sud, route de Galice, au niveau de la bastide du Jas de Bouffan.

## ENJEUX ET OBJECTIFS

- » Optimiser les tissus urbains existants et confirmer la mixité du secteur compte tenu de sa position centrale en termes d'accessibilité et d'équipement.
- » Renforcer l'offre à destination des entreprises, notamment tertiaires, à proximité du centre urbain d'Aix-en-Provence

# SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT



-  Périmètre de l'OAP
- Vocation des espaces / destination du bâti**
  -  Espace naturel
  -  Habitat
  -  Secteur d'activités mixtes
  -  Activités à dominante tertiaire
  -  Equipement d'intérêt collectif et service public
- Caractéristique du bâti**
  -  Hauteur du bâti
- Mobilités**
  -  Voie primaire existante
  -  Voie secondaire existante
  -  Voie de desserte locale existante
  -  Voie de desserte locale à créer ou restructurer
  -  Modes actifs à créer
  -  Accès principal
- Qualité environnementale et paysagère**
  -  Espace paysager à végétaliser, à préserver
  -  Interface paysagère à aménager
  -  Alignement d'arbres à préserver ou à créer

## VOCATION DES ESPACES ET PROGRAMMATION PRÉVISIONNELLE

### // Vocation

Le site de La Pomone a une vocation mixte, il accueillera de l'habitat sous forme de logement et d'hébergement, de l'activité économique et des équipements publics ou d'intérêt collectif.

### // Programmation

La partie nord du secteur, à dominante d'habitat, se verra confirmée dans sa vocation par l'optimisation du tissu urbain existant et le développement d'une mixité de fonctions.

À l'est de l'allée de Pomone, la partie située en bordure de la route N296 aura vocation à accueillir des activités, notamment de bureau, dont les bâtiments permettront d'en atténuer les nuisances sonores et la pollution.

Dans la partie sud, la typologie dominante des constructions restera de l'activité ou des équipements publics, étant préférentiellement positionnées à proximité de la route de Galice, axe structurant en terme de desserte notamment par les transports en commun, et relativement proche (environ 600 mètres) du BHNS et du parking relais du rond-point du Lieutenant Colonel Jeanpierre.

La partie résidentielle sous forme de logement et d'hébergement se développera plus en cœur de secteur, à l'ouest de l'allée de Pomone.

### // Mode de mise en œuvre opérationnelle

L'urbanisation est conditionnée à la réalisation d'une ou plusieurs opérations d'aménagement d'ensemble permettant de créer le niveau de desserte et d'équipements internes à l'opération en adéquation avec l'importance de l'opération et sa capacité d'accueil. Ces opérations d'aménagement d'ensemble devront avoir une taille significative afin de ne pas compromettre l'aménagement global du secteur.

## PRINCIPES D'ACCESSIBILITÉ, DE DESSERTE ET DE FONCTIONNEMENT URBAIN

### // Accès

L'allée de Pomone constituera à terme l'axe principal de desserte du secteur. Aussi il s'agira de réaliser deux accès primaires :

- Le premier au nord sur le rond-point de l'avenue Jean Dalmas. Cet aménagement sera nécessaire au développement de la partie nord afin d'assurer la sécurité des circulations au niveau du rond-point de l'avenue Jean Dalmas.
- Le second accès primaire sera réalisé à plus long terme pour établir une liaison routière directe au sud-ouest entre l'allée de Pomone et l'avenue de Château Double. Ce deuxième accès par l'avenue de Château Double constituera l'entrée et la sortie principale afin d'éviter un afflux trop important de véhicule sur la route de Galice par la voie actuelle.

### // Principes de desserte

La jonction viaire pourra être aménagée pour permettre de relier la partie nord et la partie sud du secteur en établissant une connexion entre les deux impasses actuelles. Elle sera conditionnée par l'élargissement de la partie sud de l'allée actuelle.

La capacité des réseaux d'eau potable (AEP) et d'eaux usées (EU) situés à proximité du secteur est suffisante mais il sera nécessaire de renforcer les capacités internes au secteur. Concernant l'eau potable, il s'agira notamment de dilater le réseau existant situé sous l'allée de Pomone pour alimenter les futurs besoins et assurer la desserte incendie. Concernant les eaux usées, il s'agira d'équiper la partie nord du secteur d'un réseau de collecte avec un raccordement gravitaire à terme sur le réseau existant au sud au niveau du Quatuor. En ce qui concerne le réseau pluvial, il sera nécessaire de prévoir une extension du réseau et de dilater la conduite existante avec à terme un branchement sur l'avenue de Château Double.

### // Modes actifs

La requalification globale de l'allée de Pomone nécessitera une largeur suffisante pour constituer une véritable voirie partagée propice notamment aux modes actifs, adaptée à des usages variables dans le temps (VL, PL, stationnement...) et paysagée notamment par des plantations d'arbres. Elle devra permettre d'assurer à terme un fonctionnement optimal et cohérent en matière de circulation à l'échelle du secteur et de la commune en lien avec le centre ville.

L'accessibilité au secteur en transport en commun devra par ailleurs être améliorée.

### PRINCIPES D'INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET D'INTÉGRATION PAYSAGÈRE

#### // Qualité architecturale et formes urbaines

En bordure nord-ouest de l'OAP, les volumétries bâties seront limitées à 11 mètres de hauteur, pouvant même être inférieures à l'approche des lotissements existants.

#### // Principes de traitement paysager

Les éléments de la trame végétale, conférant un aspect bocager au site devront être maintenus, voire renforcés. En s'appuyant sur les axes de compositions des alignements d'arbres existants, sur leur orientation est-ouest, il s'agira de préserver les éléments remarquables de la trame végétale et ainsi la perception générale du secteur.

Des aménagements paysagers devront constituer une coulée verte centrale au cœur du quartier en s'appuyant sur les éléments de la trame végétale existants (arbres, haies, etc...) les plus intéressants, afin d'offrir des espaces de respiration au sein du quartier via notamment un cheminement piéton.

Un traitement végétal et paysager de qualité en bordure de l'avenue Jean Dalmas sera attendu ainsi que le maintien voire le renforcement de la trame végétale en bordure de la route N296 pour constituer à la fois un espace tampon entre les futures constructions et la nationale et préserver les perceptions dans la traversée d'Aix-en-Provence.

### PRINCIPES DE QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE ET DE PRÉVENTION DES RISQUES

#### // Qualité environnementale

Le renforcement de la trame végétale permettra la préservation du réservoir de biodiversité qu'elle constitue.

#### // Réduction des nuisances

L'interface avec la route N296 est assurée par la valorisation de la masse boisée existante qui entraîne un recul des constructions et le maintien du premier plan à dominante végétale dans la perception du quartier. Dans cette partie est du secteur, la composition urbaine à dominante de bâtiments d'activités permettra donc de constituer une barrière phonique vis-à-vis de la nationale. Ces bâtiments, soumis des nuisances plus élevées, devront présenter un isolement acoustique de leurs façades adapté à la prise en compte de cette exposition ou bien encore un système de ventilation par des ouvertures orientées vers l'intérieur du secteur de la Pomone.

#### // Risque inondation

La mise en œuvre du projet sera conditionnée à la bonne prise en compte du risque inondation.

## AIX-OAP14 : Célony

Vocation : mixte

Zonage : 1AU-UDa2, UF et UBb

Échéancier prévisionnel de réalisation :  
long terme



## DESCRIPTION DU SITE

Le secteur de Célony est marqué par sa topographie, à la rupture de pente matérialisée par la barre de Célony qui marque la limite géographique avec le plateau de Puyricard. Le hameau de Célony s'est historiquement développé au carrefour entre la RN7 (devenue RD7n) et la petite route d'Eguilles, essentiellement en lien avec le trafic de transit sur l'ancienne route nationale 7 qui était historiquement un axe national majeur, la "route des vacances" reliant Paris à Menton via la Bourgogne, l'Auvergne, la vallée du Rhône, le massif de l'Esterel et la Côte d'Azur. Néanmoins, la traversée de Célony par la RD7n, qui supporte un trafic conséquent, est source de nuisances pour les riverains et génère des difficultés pour les échanges inter-quartiers avec les voies secondaires (chemins d'Eguilles, du Puy du Roy, des Plâtrières...).

Ces dernières décennies, Célony a connu un développement urbain avec des nombreuses habitations individuelles qui se sont implantées dans la campagne alentour. Aujourd'hui, le noyau historique concentre la plus grande partie des commerces et services alors que les équipements se concentrent le long du chemin des Plâtrières, au nord du hameau (groupe scolaire, la crèche, maison des associations et mairie annexe).

La gestion des eaux pluviales est un enjeu important à prendre en compte : la barre de Célony est soumise au risque de mouvements de terrain liés à la présence de gypse. En conséquence, l'infiltration des eaux pluviales y est interdite.

## ENJEUX ET OBJECTIFS

- » Conforter le pôle urbain de Célony et compléter le niveau d'équipements et de services de proximité.
- » Renforcer l'offre en logements à proximité de la centralité de Célony dans une logique d'urbanisme de courtes distances.
- » Concentrer le commerce et les services de proximité dans la centralité historique de Célony en lien avec les équipements publics existants.
- » Améliorer les conditions d'échanges circulatoires par la création d'une liaison entre les chemins de Plâtrières et du Puy du Roy, permettant de délester le carrefour avec la RD7n.

# SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT



-  Périmètre de l'OAP
- Vocation des espaces / destination du bâti**
-  Espace naturel
-  Habitat
-  Habitat à dominante collective
-  Commerce et activités de service
-  Equipement d'intérêt collectif et service pub
- Caractéristique du bâti**
-  Front bâti avec activités en RDC
- Mobilités**
-  Voie primaire existante
-  Voie secondaire existante
-  Voie de desserte locale existante
-  Voie secondaire à créer ou restructurer
-  Voie de desserte locale à créer ou restructurer
-  Voie à sens unique à créer ou restructurer
-  Modes actifs à créer
-  Aire de stationnement
-  Aire de stationnement
- Traitement des espaces publics**
-  Espace public
-  Centralité à renforcer ou à créer
-  Aire de jeux
- Qualité environnementale et paysagère**
-  Trame végétale à préserver
-  Espace paysager à végétaliser
-  Perméabilité physique et/ou visuelle
-  Chemin de l'eau
-  Elément ou ensemble patrimonial à valoriser
-  Elément végétal à préserver

## VOCATION DES ESPACES ET PROGRAMMATION PRÉVISIONNELLE

### // Vocation

Le site de Célony a vocation à accueillir de l'habitat, des équipements et des commerces de proximité.

Il s'agit de valoriser la centralité historique de Célony en mêlant commerces de proximité, équipements et espaces publics apaisés : redonner plus de place aux piétons, trouver une qualité urbaine valorisante, compléter son équipement à la mesure des besoins des habitants et de son poids résidentiel et conforter ce fonctionnement de hameau en limitant les nuisances routières et en maximisant la sécurité.

### // Programmation

Le secteur recevra des logements, essentiellement sous forme d'habitat individuel.

La polarité commerciale existante est à maintenir et à renforcer pour accueillir des commerces de proximité et des services répondant aux besoins des habitants de Célony.

### // Mode de mise en œuvre opérationnelle

L'urbanisation est conditionnée à la réalisation d'une ou plusieurs opérations d'aménagement d'ensemble et de renouvellement urbain.

## PRINCIPES D'ACCESSIBILITÉ, DE DESSERTE ET DE FONCTIONNEMENT URBAIN

### // Accès

La voirie nouvelle reliant le chemin de Plâtrières et celui du Puy du Roy offrira des points d'accès limités pour la desserte interne du secteur.

### // Principes de desserte

Le renforcement du maillage viaire dans ce secteur particulièrement sensible en termes de circulation semble suffisamment bénéfique au fonctionnement urbain pour y permettre une urbanisation mesurée.

La desserte de la zone d'extension de l'habitat se fera à partir d'une voie nouvelle qui reliera le chemin du Puy du Roy et le chemin des Plâtrières puis celui de la Bosque d'Antonelle.

Par ailleurs, l'absence d'exutoire pluvial bien identifié et fonctionnel limite les possibilités de satisfaire aux obligations en matière de compensation des imperméabilisations nouvelles. Par voie de conséquence, le développement de l'urbanisation et les aménagements nouveaux sont conditionnés à la desserte en réseaux, la réalisation d'un exutoire pluvial et la nécessité de réaliser des aménagements de voirie.

La gestion des eaux pluviales sera réalisée sous la forme de noues paysagères de récupération des eaux intégrées le long de la voirie à créer au nord du secteur (voie orientée est-ouest).

### // Modes actifs

Les espaces publics seront réaménagés au fil du temps afin d'offrir plus de places aux piétons, notamment aux abords des équipements publics. Le maillage pour les modes actifs convergera vers le centre historique de Célony.

### // Qualité architecturale et formes urbaines

Les constructions implantées sur les abords de la RD7n devront présenter une bonne qualité urbaine et architecturale. Il s'agira, entre autres, d'éviter les usages offrant un paysage urbain peu qualitatif (espaces de stockage, hangars, façades arrières peu qualitatives...), limiter l'implantation d'enseignes publicitaires...

Concernant la partie dédiée aux logements, l'aménagement du site, présentera une densité progressive entre la partie ouest proche des équipements et du cœur de village et la partie est entourée d'un tissu résidentiel plus « lâche ».

### // Principes de traitement paysager

La trame arborée présente sur le site sera préservée au maximum. Les aménagements devront permettre de valoriser l'histoire des lieux par la mise en évidence du patrimoine de la campagne provençale (bastides, alignements d'arbres, fermes, bories...) mais également de l'héritage de la route nationale 7 (totem Total à Célony, chapelle Notre-Dame du Rosaire...).

Le traitement de la voie de liaison Bosque d'Antonelle / Puy du Roy ménagera un espace de respiration en partie nord du site et composera une limite d'urbanisation fortement végétalisée.

## PRINCIPES DE QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE ET DE PRÉVENTION DES RISQUES

### // Qualité environnementale

La voie nouvelle entre les chemins de Plâtrières et du Puy du Roy devra intégrer la rétention des eaux pluviales grâce à divers dispositifs (bassins, noues) et une végétalisation renforcée.

### // Risque inondation

La mise en œuvre du projet sera conditionnée à la bonne prise en compte du risque inondation.

### // Risque mouvement de terrain

Le secteur est concerné par le Plan de Prévention des Risques Naturels « Mouvements de terrain » approuvé le 17 mai 2001 et lié à la dissolution naturelle du gypse ainsi qu'à la présence d'anciennes carrières souterraines de gypse. En conséquence, l'infiltration des eaux pluviales y est interdite. La densité envisageable dans ce secteur est donc moindre à celle qui aurait pu être souhaitable en raison des contraintes du PPR.



© AUPA



© AUPA

## AIX-OAP15 : Sainte-Anne Bouenhoure

Vocation : habitat

Zonage : Ulm et Uld

Programme : environ 250 logements

Échéancier prévisionnel de réalisation :  
court terme



## DESCRIPTION DU SITE

Le secteur de Sainte-Anne / Bouenhoure est situé en frange nord-ouest de la ville, au contact des extensions urbaines ouest (la Juliette, l'Amadour...). Limité à l'est par la RN296 et au sud par la voie ferrée Aix/Briançon, ce secteur qui représente environ 10 hectares correspond à la partie basse du chemin de Bouenhoure, où le relief et les boisements de la barre de Célony s'estompent et côtoient les zones urbaines situées de part et d'autres des coupures artificielles des infrastructures.

Une urbanisation diffuse et ponctuelle a été amorcée, notamment au sud du chemin de Bouenhoure Haut qui longe la rocade. Les perceptions paysagères, les caractéristiques des deux chemins de Bouenhoure, très étroits et dont les pentes dépassent par endroit les 10%, l'insuffisance des équipements de desserte, conduisent à limiter l'urbanisation en partie basse et ne pas l'envisager plus au nord.

Le secteur de Sainte-Anne est relié à la ville (quartier de la petite Chartreuse, école Frédéric Mistral) par un pont sur la RN296 (avenue Laurent Vibert) au sud-est. Sur la partie ouest, le chemin de la Bastide des Tourelles permet de rejoindre la route d'Eguilles (RD17) par un passage sous la voie ferrée.

La partie ouest du site est en cours de réalisation.

## ENJEUX ET OBJECTIFS

- » Contenir le développement urbain amorcé à la fin des années 1990 (immeuble collectif au nord de la voie ferrée), dans un secteur sensible, proche de la ville, même si les deux coupures (RN296 – voie ferrée) constituent des ruptures fortes à la continuité urbaine.
- » Répondre aux besoins diversifiés en matière de logement, notamment dans l'habitat collectif, que ce soit en locatif privé, social ou en accession.
- » Préserver les éléments de patrimoine (bastide du Val Fleuri).

# SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT



-  Périmètre de l'OAP
  
- Vocation des espaces / destination du bâti**
-  Habitat à dominante collective
  
- Mobilités**
-  Voie primaire existante
-  Voie de desserte locale existante
-  Modes actifs à créer
  
- Traitement des espaces publics**
-  Espace public
  
- Qualité environnementale et paysagère**
-  Trame végétale à préserver
-  Espace paysager à végétaliser
-  Espace préférentiel de stockage et d'infiltration des eaux pluviales
-  Espace paysager à végétaliser, à préserver
-  Interface paysagère à aménager
-  Alignement d'arbres à préserver ou à créer
-  Chemin de feu
-  Perspective paysagère à valoriser
-  Élément ou ensemble patrimonial à valoriser

## VOCATION DES ESPACES ET PROGRAMMATION PRÉVISIONNELLE

### // Vocation

Le secteur de Sainte-Anne / Bouenhoure a une vocation à accueillir de l'habitat.

### // Programmation

Le programme prévoit la construction de l'ordre de :

- 20 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher destinés à l'habitat pour la partie ouest ;
- 5 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher destinés à l'habitat pour la partie est.

Soit environ 250 logements dont une partie de la programmation est en cours de réalisation.

### // Mode de mise en œuvre opérationnelle

L'urbanisation est conditionnée à la réalisation d'une ou plusieurs opérations d'aménagement d'ensemble.

## PRINCIPES D'ACCESSIBILITÉ, DE DESSERTE ET DE FONCTIONNEMENT URBAIN

### // Accès

Le secteur est accessible par l'avenue Laurent Vibert à l'est, ainsi que par la rue Jeanne Chauvin à l'ouest longeant la voie ferrée.

### // Principes de desserte

Les deux chemins de Bouenhoure sont à protéger de tout transit parasite. La mise en relation entre l'amorce du chemin de Bouenhoure après le franchissement du pont sur la RN296 et le pont des Tourelles est programmée par la création de la voie Jeanne Chauvin, permettant à la fois la desserte de ce secteur et un meilleur maillage des quartiers nord-ouest de la ville, ainsi que l'élargissement du bas du chemin de Bouenhoure en continuité des caractéristiques de l'avenue Vibert.

Un espace public intégrant l'aménagement du carrefour, est positionné à l'articulation entre le chemin de Bouenhoure et la future voie de liaison avec le chemin de la bastide des Tourelles.

### // Modes actifs

Une liaison pour modes actifs sera créée entre le chemin de Rapine et le chemin de Bouenhoure bas.

## PRINCIPES D'INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET D'INTÉGRATION PAYSAGÈRE

### // Qualité architecturale et formes urbaines

Deux parties distinctes sont définies sur ce site, en fonction des enjeux, de l'occupation actuelle, du relief et des conditions de desserte.

La partie ouest correspond aux espaces desservis par l'amorce des chemins de Bouenhoure et à l'ouest, par la voie créée rue Jeanne Chauvin, assurant les liaisons est-ouest entre le chemin de Bouenhoure et le pont des Tourelles. Un « espace collectif » de rencontre est à positionner entre les deux parties du site. Le bâti entourant cet espace devrait présenter des gabarits à R+3.

L'orientation et l'épannelage des bâtiments devront prendre en compte la topographie du secteur et les lignes forces du relief. L'alignement et l'implantation des bâtiments viendront souligner l'espace collectif, qui pourrait accueillir des services en rez-de-chaussée.

La partie située à l'est, plus contrainte par les nuisances de l'autoroute et l'espace bastidaire à préserver, accueillera une urbanisation plus douce autour de la bastide.

### // Principes de traitement paysager

L'urbanisation devra laisser libre les cônes de vue (Sainte-Victoire, Cathédrale Saint-Sauveur, Chaîne de l'Étoile), ainsi que les éléments patrimoniaux de l'espace bastidaire de Val Fleuri.

Les espaces boisés, assez denses au débouché des vallons, les haies et bouquets d'arbres sont autant d'éléments de la trame végétale à pérenniser.

La composition de l'espace bastidaire du Val Fleuri (allée plantée, espaces ouverts) est préservée.

## QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE ET PRÉVENTION DES RISQUES

### // Qualité environnementale

L'urbanisation devra laisser libre les espaces d'écoulement des eaux du talweg et respecter les contraintes naturelles (banquettes...).

La compensation de l'imperméabilisation et l'existence de zones d'aléas inondation au débouché du vallon de Bouenhoure impose la réalisation d'un ouvrage de rétention au sud-est du secteur.

### // Réduction des nuisances

Prendre en compte les nuisances (bruit, pollutions...) dues à la proximité de l'A51 (RN296) dans la partie est du secteur.

### // Risque inondation

Prendre en compte le risque d'inondation liés au ruissellement du talweg de Bouenhoure.

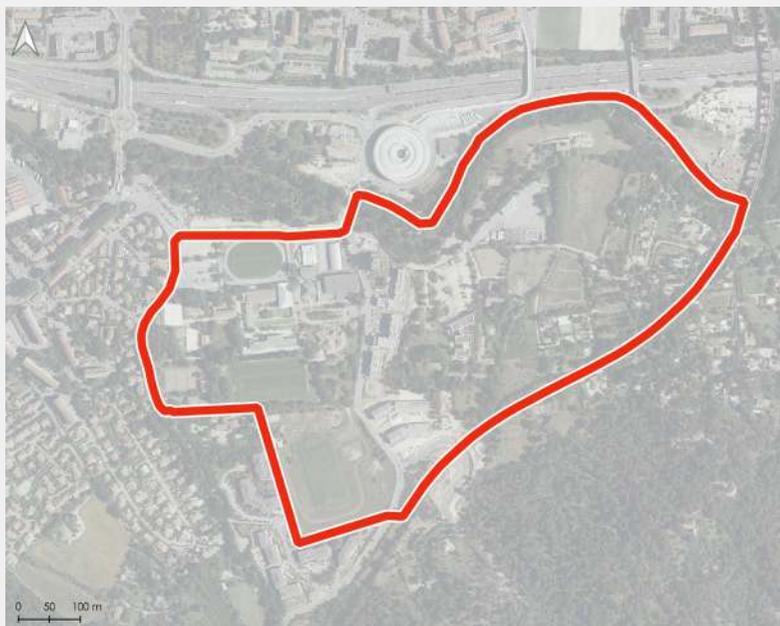
## AIX-OAP16 : Pont de l'Arc - Viaduc

Vocation : mixte

Zonages : Ulm, UFa, UGa et UP

Programme : environ 95 logements

Échéancier prévisionnel de réalisation :  
moyen terme



## DESCRIPTION DU SITE

Le secteur est situé au sud de la ville, dans le prolongement vers l'est du quartier du Pont de l'Arc. Il est délimité par des éléments naturels (la rivière l'Arc au nord) ou physiques (voie ferrée Marseille-Gardanne-Aix à l'est avec le viaduc et au sud, et le chemin de la Guiramide à l'ouest). Il constitue à la fois l'extension est du Pont de l'Arc et un secteur urbain en interface avec la zone urbaine au-delà de l'A8 et le quartier des Facultés. Il s'étend sur environ 15 hectares répartis au nord du chemin du Viaduc pour environ 4 hectares et 11 hectares au sud.

Il concerne en partie une zone de piémont du Montaiguet, assez pentue, et pour la partie nord, les bords de l'Arc, plutôt plate. Le site est desservi en voirie par le chemin du Viaduc, orienté est/ouest, qui est raccordé à l'ouest au Pont de l'Arc et l'avenue Ferrini (RD8n), et par le chemin de la Guiramide, orienté nord/sud.

Le chemin du Viaduc présente, dans sa traversée du secteur, des caractéristiques faibles et une géométrie peu adaptée à un trafic supplémentaire. Le chemin de la Guiramide a été récemment recalibré et prolongé jusqu'au Krypton dans le cadre de l'opération d'aménagement du Pont de l'Arc sud.

L'occupation des sols de ce secteur se compose actuellement de grandes parcelles occupées par des constructions isolées et en particulier par une bastide (la Pauliane), qui présente avec son environnement proche boisé, un ensemble patrimonial intéressant. Dans la partie au nord du chemin du Viaduc, dans la boucle de l'Arc, on note de grandes parcelles, peu bâties, et un habitat individuel diffus qui s'est développé à l'est (ex zones NB du POS).

## ENJEUX ET OBJECTIFS

- » Conforter le rôle et la fonction universitaire d'Aix-en-Provence à travers la mise en place du Plan Campus sur ce secteur, en favoriser le regroupement fonctionnel des équipements universitaires afin d'améliorer la lisibilité de l'entité universitaire au niveau local, national et international et parfaire la recherche publique
- » Accompagner, à l'échelle du Campus aixois, les modes de la vie étudiante par une plus grande mixité des fonctions et améliorer les liaisons entre les différents équipements et pôles universitaires dans la ville.

### AIX-CABRIÈS- VITROLLES

#### OAP SECTEUR STRATÉGIQUE

*Les orientations fixées dans cette OAP viennent en complément de celles comprises dans l'OAP Axe Aix-Cabriès-Vitrolles*

# SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT



-  Périmètre de l'OAP
- Vocation des espaces / destination du bâti**
-  Espace naturel
-  Habitat
-  Habitat à dominante individuelle
-  Equipement d'intérêt collectif et service public
-  Equipement public
- Mobilités**
-  Voie primaire existante
-  Voie secondaire existante
-  Voie de desserte locale existante
-  Voie secondaire à créer ou restructurer
-  Voie de desserte locale à créer ou restructurer
-  Modes actifs à créer
-  Principe de franchissement
-  Pôle d'échanges multimodal
- Traitement des espaces publics**
-  Espace public
- Qualité environnementale et paysagère**
-  Espace paysager à végétaliser
-  Espace de gestion du risque incendie
-  Axe de composition et de perception
-  Espace paysager à végétaliser, à préserver
-  Interface paysagère à aménager
-  Alignement d'arbres à préserver ou à créer
-  Trame bleue primaire
-  Élément ou ensemble patrimonial à valoriser

## VOCATION DES ESPACES ET PROGRAMMATION PRÉVISIONNELLE

### // Vocation

Le site de Pont de l'Arc - Viaduc a une vocation mixte destiné à accueillir de l'habitat et des équipements publics ou d'intérêt collectif.

### // Programmation

Le site est pressenti depuis longtemps pour permettre l'extension du site universitaire (une ZAD avait été créée en 1992), le Plan Campus y prévoit principalement le regroupement des équipements universitaires sur un site unique, ainsi qu'une offre supplémentaire de logements étudiants.

Concernant les équipements publics, le secteur situé au sud du chemin du Viaduc doit permettre d'accueillir le regroupement des équipements universitaires.

Le secteur situé à l'Ouest du chemin de la Guiramide correspond aux équipements sportifs liés au Centre de ressources, d'expertise et de performance sportive (CREPS). Il est confirmé dans sa vocation pour accueillir uniquement ce type d'équipement public à vocation sportive.

Plus au sud, des logements étudiants « CROUS » ont été construits pour créer un pôle de vie étudiante et pourrait être complété d'une offre résidentielle sur le solde du secteur à l'est desservi par la voie « de bouclage ».

Le développement du secteur situé au nord du chemin du Viaduc, concerné partiellement par la zone inondable de l'Arc, intégrera à la fois des équipements universitaires ou des besoins liés à la vie étudiante et une vocation résidentielle.

### // Mode de mise en œuvre opérationnelle

L'urbanisation est conditionnée à la réalisation d'une ou plusieurs opérations d'aménagement d'ensemble.

## PRINCIPES D'ACCESSIBILITÉ, DE DESSERTE ET DE FONCTIONNEMENT URBAIN

### // Accès

Plusieurs ouvrages ont été récemment réalisés en amont de l'urbanisation du secteur et concourent à assurer une partie de la viabilité nécessaire (pont sur Arc en prolongement du chemin de la Guiramide, franchissement de l'A8 par une voie TC et modes actifs, mise à double sens de l'avenue de l'Arc de Meyran, passerelle de Coton rouge, suppression du passage à niveau PN110).

Cependant, au regard de l'enclavement de ce secteur, il est indispensable d'en limiter l'accès automobile, les transports collectifs seront organisés au niveau du pôle d'échanges multimodal du Krypton, distant de 200 mètres du site universitaire projeté. La desserte du quartier par les transports en commun urbains sera par ailleurs renforcée.

### // Principes de desserte

Le chemin du Viaduc traversant le site d'est en ouest sera restructuré.

### // Modes actifs

- Entre le pôle d'échanges intermodal du Krypton au Nord de l'Arc et les équipements universitaires, sportifs et les habitations au Sud de l'Arc, une passerelle modes actifs et TC a été réalisée pour favoriser les échanges entre les sites.

- Un recalibrage du chemin du Viaduc a été réalisé entre la passerelle sur l'Arc et le nouveau site universitaire intégrant les modes doux/actifs.

### // Gestion du stationnement

Le stationnement sera regroupés au niveau du pôle d'échanges multimodal du Krypton.

## PRINCIPES D'INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET D'INTÉGRATION PAYSAGÈRE

### // Qualité architecturale et formes urbaines

Les contraintes naturelles (hydrauliques et topographiques) et fonctionnelles concourent à concevoir le développement du secteur en 2 parties distinctes :

» Le secteur sud :

Portant sur les espaces situés au sud du chemin du Viaduc, les éléments de programme (bâtiments universitaires), paysagers (espace bastidaire de la Pauliane) et de proximité (silo), l'organisation du CREPS, définissent des axes de composition à prendre en compte.

L'articulation avec le CREPS (axe est-ouest) et les composantes de la maison de maître devront guider l'urbanisation de ce secteur. Un sous-secteur englobant le silo et les espaces d'accueil des bâtiments de l'Université autorisera des bâtiments d'une hauteur et d'une volumétrie exceptionnelle par rapport au caractère plus "résidentiel" du reste du quartier.

» Le secteur nord :

La proximité de l'Arc, de sa ripisylve et des espaces support de la Trame Verte et Bleue, le caractère mité du secteur en partie est (pavillonnaire des années 30) et le faible dimensionnement du chemin du Viaduc, conduisent à limiter sur ce secteur l'urbanisation à un bâti peu dense avec une faible emprise au sol (principe d'intensification « douce »).

Un espace public sera à aménager entre le silo du Krypton et l'entrée du site universitaire, sorte de parvis mettant en scène la monumentalité de l'équipement et du silo, point de repère remarquable du quartier.

L'espace compris entre l'Arc et le chemin du Viaduc (occupé notamment par des activités liées aux transports) et en partie inondable, constitue une des rares opportunités de développement du « campus » aixois. Une partie de cet espace particulier est à « réserver » pour un développement à plus long terme de la fonction Universitaire.

### // Principes de traitement paysager

Les espaces naturels de proximité – Montaiguet au Sud, ripisylve de l'Arc au nord – constituent les grands éléments extérieurs du paysage. Les vues lointaines vers Sainte-Victoire à l'est et la colline de Cuques au nord seront à valoriser.

A l'intérieur du secteur, le caractère bocager de la campagne (haies en limite de parcelles ou en bord de voie), au même titre que les espaces boisés et parcs entourant les bastides, sont des éléments de la trame végétale à conserver.

## PRINCIPES DE QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE ET DE PRÉVENTION DES RISQUES

### // Risque inondation

La mise en œuvre du projet sera conditionnée à la bonne prise en compte du risque inondation (crue et ruissellement) liée à la présence de l'Arc au nord du site et la situation de piémont. Ainsi, le développement du secteur est conditionné à la réalisation de plusieurs ouvrages hydrauliques permettant de réduire et modifier le risque inondation.

Les rives de l'Arc, soumises aux risques d'inondation (aléa fort), seront confortées dans leur vocation écologique (TVB) et de loisirs, ainsi que dans la trame piétonne / modes doux irriguant l'ensemble du site universitaire.

Les études d'aléas menées sur le site montrent des secteurs d'aléa modéré à fort sur les deux vallons (Pauliane et Jardin Saint-Christophe), qui nécessiteront des aménagements hydrauliques adaptés aux nouveaux usages.

### // Risque feu de forêt

Le secteur est concerné par un risque feu de forêt dans sa partie est.

Le projet répondra notamment aux orientations dans la partie « Se protéger face au risque feu de forêt » de l'OAP thématique « Santé et Bien-être au quotidien ».

Lors de sa conception, le projet devra veiller à limiter la vulnérabilité des futures constructions.

Le projet d'aménagement et de construction devra justifier la manière dont il est tenu compte du risque incendie.

Sa mise en œuvre sera conditionnée à la réalisation des moyens de défendabilité en adéquation au programme de ou des opérations.

## AIX-OAP17 : Le Tourillon

Vocation : économique

Zonages : UE, 1AU-UEm

Échéancier prévisionnel de réalisation :  
court terme



## DESCRIPTION DU SITE

Le secteur dit du Tourillon, à l'ouest d'Aix-en-Provence, contiguë aux opérations de la Duranne et du Petit Arbois, est identifié, de longue date, pour constituer un des sites d'implantation du Technopôle de l'environnement Arbois-Méditerranée et représente de ce fait une réserve foncière pour le développement économique d'Aix-en-Provence et du Pays d'Aix.

Ce site est en lisière du massif de l'Arbois qui présente un intérêt écologique et paysager majeur et qui fait l'objet de plusieurs mesures de protection (site classé du massif de l'Arbois, Natura 2000 - ZPS, ZNIEFF, protection des ressources en eau du Réaltor et canal de Marseille). Le site se situe ainsi à proximité d'un vaste réservoir de biodiversité soumis à un risque feu de forêt important.

Le secteur est compris entre:

- au nord, la voie ferrée Aix - Rognac ;
- à l'ouest, la limite du site classé du massif de l'Arbois ;
- au sud, par le domaine du Petit Arbois et la Duranne ;
- à l'est par la RD 543.

## ENJEUX ET OBJECTIFS

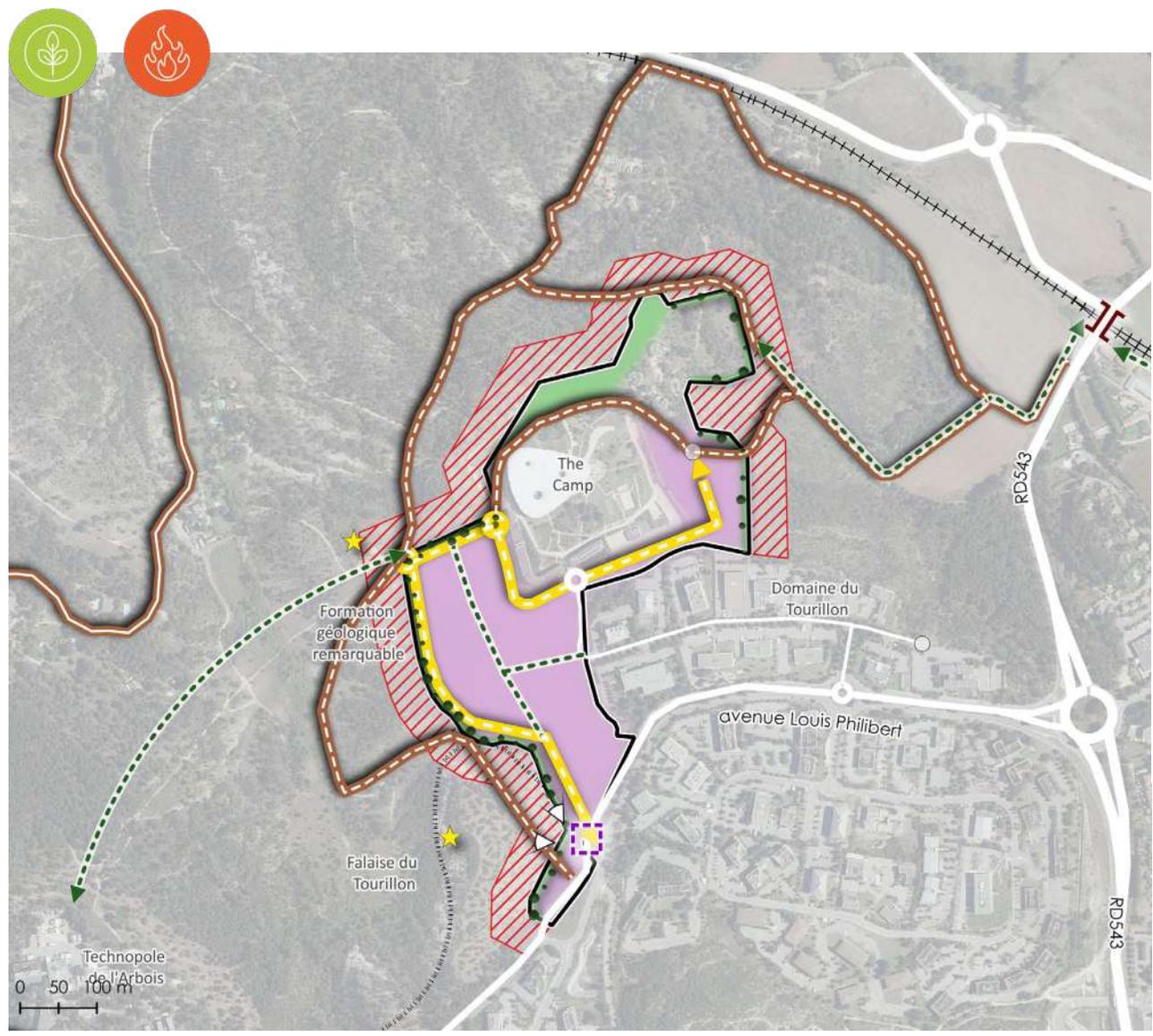
- » Assurer une offre complémentaire au Technopôle Arbois-Méditerranée permettant la poursuite du parcours résidentiel des entreprises au sein du technopôle.
- » Accueillir prioritairement des entreprises en lien avec les filières économiques stratégiques du Pays d'Aix (Énergie, Numérique et Microélectronique).
- » Créer un environnement exemplaire, via un parti d'aménagement qui doit s'inscrire dans des limites et des conditions compatibles et respectueuses des sites, paysages et de la biodiversité.

AIX-CABRIÈS-  
VITROLLES

OAP SECTEUR STRATÉGIQUE

*Les orientations fixées dans cette OAP viennent en complément de celles comprises dans l'OAP Axe Aix-Cabriès-Vitrolles*

# SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT



-  Périmètre de l'OAP
- Vocation des espaces / destination du bâti**
-  Secteur d'activités mixtes
- Mobilités**
-  Voie primaire existante
-  Voie secondaire existante
-  Voie de desserte locale existante
-  Voie de desserte locale à créer ou restructurer
-  Piste DFCI ou voie réservée aux véhicules de lutte contre l'incendie
-  Piste DFCI ou voie réservée aux véhicules de lutte contre l'incendie à créer
-  Modes actifs à créer
-  Carrefour à aménager
-  Aire de retournement
-  Principe de franchissement
- Qualité environnementale et paysagère**
-  Trame végétale à préserver
-  Espace de gestion du risque incendie
-  Interface paysagère à aménager
-  Relief
-  Trame bleue secondaire
-  Perspective paysagère à valoriser
-  Élément ou ensemble patrimonial à valoriser

## VOCATION DES ESPACES ET PROGRAMMATION PRÉVISIONNELLE

### // Vocation

Le site du Tourillon doit permettre de compléter l'offre du Technopôle de l'Environnement Arbois-Méditerranée afin d'aider les entreprises dans leur parcours résidentiel, notamment pour celles qui entre en processus d'industrialisation. Le site permet par ailleurs de bénéficier des écosystèmes économiques voisins, en complément d'une offre tertiaire « classique » dans les domaines de l'environnement, des énergies, de l'éco-construction, de la gestion de l'eau notamment...

### // Programmation

Le site du Tourillon d'environ 8,5 hectares se situe de part et d'autre de The Camp. Il est composé d'une partie ouest d'environ 6 ha et d'une partie est d'environ 2 ha.

Le projet permettra de compléter l'offre peu disponible sur le territoire en proposant des produits immobiliers mixtes pour l'accueil d'activités technologiques à forte valeur ajoutée plutôt spécialisées, avec des espaces d'atelier et de bureau.

Il est programmé de l'ordre de 38 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher essentiellement dédiés aux activités technologiques à forte valeur ajoutée (R&D, petite production et d'assemblage) sur des locaux d'activités mixtes, ateliers avec bureaux, ainsi qu'une offre complémentaire de locaux tertiaires et de services aux entreprises.

### // Mode de mise en œuvre opérationnelle

L'urbanisation est conditionnée à la réalisation d'une ou plusieurs opérations d'aménagement d'ensemble.

## PRINCIPES D'ACCESSIBILITÉ, DE DESSERTE ET DE FONCTIONNEMENT URBAIN

### // Accès

L'accès principal est prévu par l'aménagement d'un carrefour existant sur l'avenue Louis Philibert.

### // Principes de desserte

Des voies de desserte locale à créer permettront de mailler le site et devront se connecter à la desserte existante. Des aires de retournement seront créées aux extrémités des voies de desserte. Les liaisons entre le nouveau pôle du Tourillon et les autres pôles environnants (Petit Arbois, Duranne) devront être garanties.

Des variantes sont par ailleurs à l'étude par le département pour améliorer et sécuriser l'accessibilité du secteur par la suppression du passage à niveau dit de Saint-Pons.

Le pôle sera accessible en TC par les liaisons desservant la Duranne au niveau de l'avenue Louis Philibert.

### // Modes actifs

L'accent devra être mis sur les déplacements modes actifs à l'intérieur du site et en connexion avec les sites environnants (vers l'avenue Louis Philibert, connexions possibles vers le Technopôle de l'Arbois).

Les modes actifs seront favorisés grâce à un maillage complémentaire au réseau existant et/ou projeté à une échelle plus globale.

### // Gestion du stationnement

Les espaces de stationnement seront gérés à l'arrière de la parcelle et intégrés pour partie dans le bâtiment. Ils seront adaptés aux besoins de l'activité/de l'équipement, leur surface ne sera pas surestimée.

Des places de stationnement seront aménagées sur le domaine public en complément des aires privées, pour accueillir les visiteurs.

## PRINCIPES D'INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET D'INTÉGRATION PAYSAGÈRE

### // Principes d'implantation des bâtiments

Le regroupement du bâti sera privilégié pour préserver les espaces les plus sensibles comme les masses boisées d'une part, mais aussi en faciliter la protection vis à vis de l'incendie de forêt d'autre part.

### // Qualité architecturale et formes urbaines

Les bâtiments devront s'intégrer et s'adapter, par leur volumétrie, à la topographie des lieux. Les formes compactes seront privilégiées afin de limiter les constructions multiples et leur impact visuel dans le paysage. Les matériaux employés pour toute construction seront qualitatifs et pérennes.

Si l'activité et/ou l'architecture du bâti le permettent, la toiture sera traitée de manière à assurer une fonction environnementale (toiture végétalisée, implantation de panneaux solaires, toiture-terrasse accessible ombragée...).

### // Principes de traitement paysager

L'aménagement de ce site dédié aux activités économiques du secteur de l'environnement devra ambitionner la création d'un espace d'accueil durable intégré au paysage, préservant la qualité du site.

Pour cela, les idées fortes de l'aménagement devront concourir à utiliser les espaces les moins « sensibles » au plan environnemental, à préserver notamment les cônes de vues vers Sainte-Victoire à l'est, l'aqueduc de Roquevafour au nord, mais également le secteur de la Cuesta, véritable belvédère sur le site.

Les espaces de stationnement des véhicules légers seront aménagés de façon à répondre aux problématiques de ruissellement et d'îlots de chaleur urbains (sols perméables, végétalisation, plantation d'arbres, etc.).

## PRINCIPES DE QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE ET DE PRÉVENTION DES RISQUES

### // Qualité environnementale

Situés en périphérie du réservoir de biodiversité ouvert du plateau de l'Arbois (réservoir d'importance régionale reconnue), et du réservoir lié à la ripisylve de l'Arc, les aménagements devront intégrer les enjeux de connectivités liés à ce site.

De fait, les aménagements devront éviter au maximum de consommer les espaces remarquables. Lorsque la consommation est inévitable, des principes simples devront être mis en œuvre pour faciliter la fonctionnalité écologique des secteurs concernés. Sur les secteurs de garrigue destinés à être aménagés, le projet devra prévoir la conservation de larges bandes de milieux naturels en courbes de niveaux. L'ensemble des voies de type déplacement doux devra être accompagné de bandes enherbées d'au moins deux mètres en intégrant des espèces pionnières de garrigue.

Afin de garantir une bonne insertion du projet dans son environnement, une lisière paysagère écologique et entretenue devra être maintenue ou créée en limites de zone afin de jouer le rôle de zone tampon avec les espaces naturels à proximité. Le traitement de la lisière devra intégrer les prescriptions et recommandations énoncées dans le Tome 3.1 OAP Ressources, Biodiversité et Paysages.

### // Risque feu de forêt

En matière de prévention des risques, le site du Tourillon se situe en lisière du massif de l'Arbois concerné par un aléa feu de forêt subi très fort à exceptionnel. L'aménagement global du secteur devra donc intégrer les principes de prévention du risque incendie de forêt à savoir notamment :

- sécuriser l'interface du projet par une voie de bouclage permettant le cas échéant de relier des voies en impasse ;
- localiser des constructions à l'intérieur de la voie de bouclage et non à l'extérieur côté massif ;
- constituer un linéaire d'interface minimum (forme bâtie compacte et robuste vis-à-vis de la pénétration du feu) ;

- mise en œuvre des caractéristiques de défendabilité en terme de gabarit de voie et de proximité des poteaux incendie des bâtiments projetés ;
- compléter le réseau DFCl par de nouvelles pistes à double sens de circulation aux abords des installations afin de pouvoir intervenir sur l'ensemble du site ;
- favoriser la compacité des installations en réduisant les zones de contact bâtiment/végétation et la ligne de défense incendie pour éviter le dispersement des moyens d'intervention des secours ;
- limiter les ouvertures en façade des bâtiments exposés au mistral. La toiture ne devra pas laisser apparaître des pièces de charpente en bois ;
- positionner les bâtiments au plus proche de la voie accessible aux engins de secours ;
- relier au moins une des voies internes au projet à une voie accessible aux engins de secours ;
- créer des voies à double issue et à double sens de circulation avec une largeur minimale permettant le passage des services d'incendie et de secours (aires de stationnement et trottoirs exclus) ;
- créer des aires de croisement le long des voiries existantes et à créer ;
- créer des aires de retournement a l'extrémité des voies sans issue permettant le demi-tour d'un engin de secours ;
- assurer la disponibilité des "points d'eau d'incendie" (poteaux incendies, etc.) permettant d'assurer l'alimentation en eau des moyens des services d'incendie et de secours (défense extérieure contre l'incendie) ;
- limiter la vitesse de propagation de l'incendie, l'intensité et les flux de chaleur générés, par l'obligation de débroussaillage.

Un espace de gestion du risque incendie sera respecté dans le cadre de l'aménagement et entretenu en état débroussaillé afin de constituer une interface en isolant les espaces bâtis des terrains en nature de bois, forêts, landes, maquis, garrigue, plantation ou reboisement...





PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL  
DU PAYS D'AIX