



PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL

CONSTRUISONS
ENSEMBLE



LE PAYS D'AIX
DE DEMAIN

LES PENNES-MIRABEAU

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 11

PEN-OAP01 : Quartier de Gare..... 12

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



L'attention du porteur de projet est attirée sur l'existence d'enjeux écologiques. La phase opérationnelle définira les mesures ERC à déployer.



Ce périmètre est concerné par le risque incendie. Se reporter au règlement graphique planche 4.2-E relative au risque incendie et au règlement écrit.



Ce périmètre est concerné par le risque d'inondation. Se reporter au règlement graphique planche 4.2-D relative au risque inondation et au règlement écrit.

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.

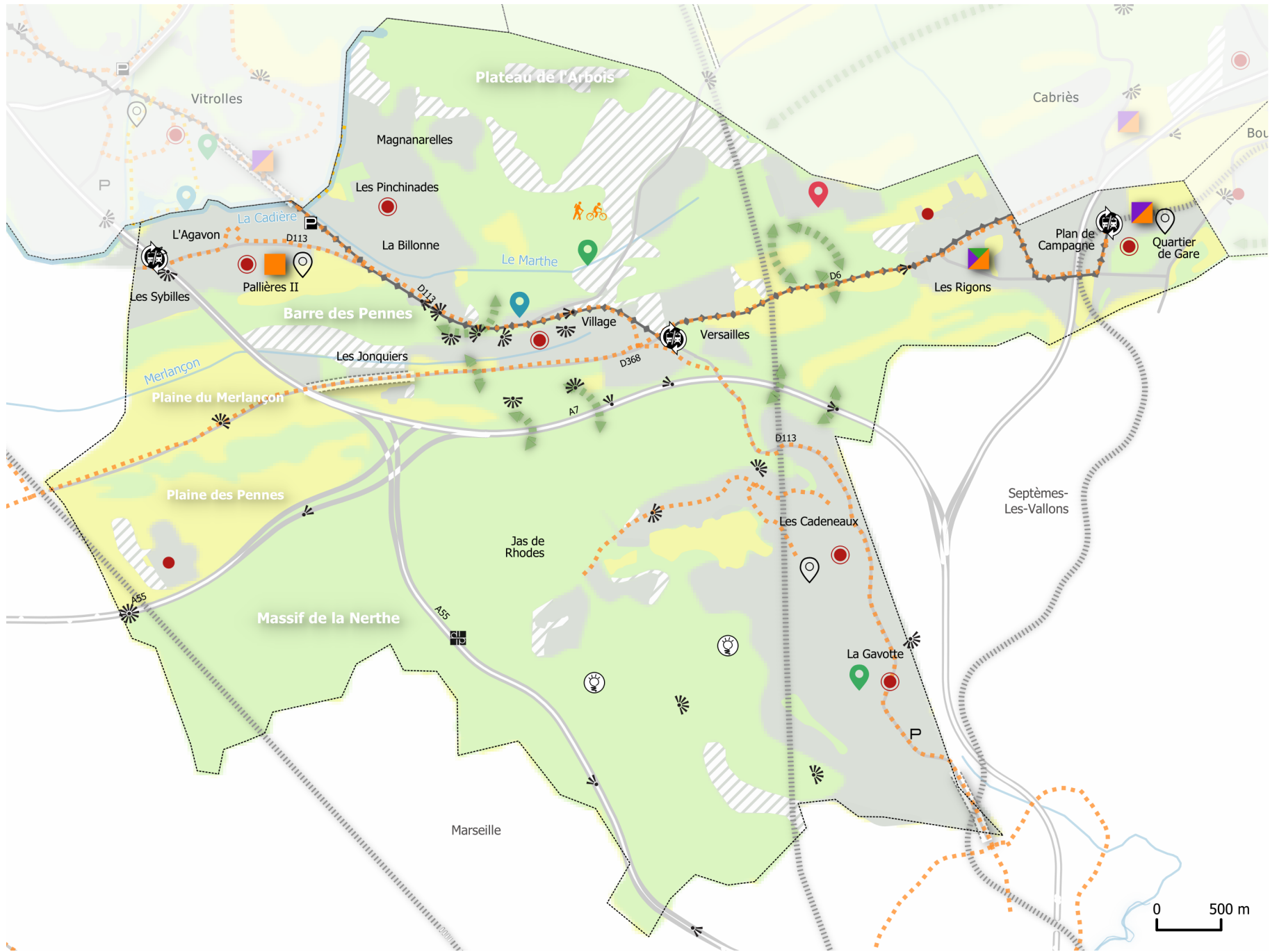
Ainsi, ces OAP sur les secteurs stratégiques viennent compléter utilement les OAP sectorielles sur des principes d'aménagement et de programmation généraux.







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




-  à dominante résidentielle
-  mixte économie/résidentiel
-  mixte

Pôle de vie à conforter

-  secondaire
-  hameau

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



Itinéraires piétons et/ou cyclables à développer

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

Pôle d'échanges multimodal

-  à créer/réouvrir





Aire de stationnement

-  à conforter
-  à créer





----- Axe routier ou entrée de ville à requalifier

-  Echangeur à créer





Equipements structurants à conforter

-  enseignement
-  sportifs / culturels / loisirs / touristiques
-  parc urbain / jardin partagé
-  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



LA RICHESSE ENVIRONNEMENTALE COMME HÉRITAGE À LÉGUER AUX GÉNÉRATIONS FUTURES

// Préserver et restaurer la trame verte et bleue à l'échelle communale

» Préserver la continuité et l'intégrité des grands espaces naturels : le Massif de l'Arbois, le Massif de la Nerthe et la partie intérieure de la Chaîne de l'Estaque.

» Préserver et restaurer les corridors écologiques existants et fragilisés par la présence de lourdes infrastructures routières : que ce soit la trame bleue (Cadière, Merlançon, ruisseau de Marthe, ruisseau des Cadeneaux) ou la trame verte (liens entre micro-massifs...).

// Mettre en valeur les éléments remarquables et identitaires du paysage et du patrimoine local

» Préserver les éléments marquants du paysage tels que : la silhouette perchée du vieux village et son moulin, la Barre des Pennes (y compris son versant nord), ainsi que les perspectives d'entrée de ville, notamment autour du rond-point des Pennes (D6/D113) et depuis l'axe D368.

» Maintenir et revaloriser le patrimoine agricole communal, en particulier la plaine du Merlançon, la plaine du Plan des Pennes et du Rouit.

// Favoriser le développement des énergies renouvelables

» Permettre l'implantation d'unités de production d'énergie renouvelable, notamment à proximité de la déchetterie.

UNE PROXIMITÉ À L'ÉCOUTE DES CHANGEMENTS SOCIÉTAUX

» Renforcer le *pôle structurant d'envergure métropolitaine* des Pennes-Mirabeau.

// Structurer le développement urbain autour de cinq pôles de vie organisés en réseau

» Structurer le territoire à partir des cinq pôles de vie suivants :

- le vieux village : préserver et promouvoir le patrimoine bâti et paysager, et la morphologie du bourg historique ;

- Les Pallières : réunir les conditions pour permettre une mise en œuvre optimale du projet Pallières II, tout en veillant à la mise en cohérence et à l'unité globale du secteur ;

- le Quartier de Gare : mettre en œuvre le projet en lien avec la réalisation du pôle d'échanges multimodal, l'arrivée du Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) et l'aménagement d'une future halte ferroviaire ;

- les Cadeneaux : permettre une densification raisonnable du quartier et conforter la centralité ;

- la Gavotte : réhabiliter le centre historique du quartier et renforcer l'offre d'équipements et de commerces de proximité.

» Préserver le village de Plan de Campagne et maintenir le hameau du Plan des Pennes dans ses limites actuelles.

» Maintenir les coupures d'urbanisation entre le village et les Cadeneaux, et entre le village et Plan de Campagne.

// Adapter l'offre d'équipements en fonction de l'évolution démographique

» Accompagner les projets de développement de la commune par un renforcement de l'offre d'équipements :

- création d'une école, d'une crèche et d'équipements, dans le cadre du projet Pallières II ;

- création d'équipements (lycée, commissariat...) dans le cadre du projet Quartier de Gare.

» Poursuivre la réhabilitation du parc Victor Mellan.

» Compléter l'offre en équipements sportifs, culturels et scolaires, dans les autres pôles de vie de la commune notamment à la Gavotte, à la Voilerie et aux Cadeneaux.

// Encourager les modes de transport alternatifs à la voiture

» Améliorer la desserte et l'usage des transports en commun : développer des pôles d'échanges multimodaux à Versailles, l'Agavon et Plan de Campagne, en lien avec le développement du Bus à Haut Niveau de Service (BHNS).

» Sécuriser des itinéraires vélos :

- entre le rond-point des Pennes (D6/D113) et les Cadeneaux ;

- depuis le vieux-village en direction des Jonquiers et Gignac-la-Nerthe (D368) ;

- depuis le vieux-village en direction de Plan de Campagne et en direction de Saint-Victoret (RD113).

UNE ÉCONOMIE DYNAMIQUE ET DIVERSIFIÉE

// Conforter l'offre de commerces de proximité dans les pôles de vie

» Soutenir et promouvoir la diversité commerciale dans les quartiers des Cadeneaux et de la Gavotte, et dans le vieux village.

// Accompagner le développement du tissu économique local

» Accompagner la requalification et la modernisation de la zone commerciale de Plan de Campagne : répondre aux exigences de l'activité économique et de l'évolution des pratiques de loisirs et de consommation, tout en priorisant les espaces en friche et les "dents creuses".

» Maintenir et confirmer les vocations des autres zones d'activités :

- Les Jonquiers : conforter ce lieu d'accueil privilégié pour des entreprises variées, et permettre son extension le long de la D368 en accompagnement d'une voirie requalifiée ;

- Les Sybilles : accompagner le développement de la zone d'activités à destination artisanale et logistique ;

- La Billonne et l'Agavon : maintenir et conforter les vocations existantes.

» Conforter le site industriel et commercial situé au niveau du rond-point des Pennes.

» Modifier le trajet routier pour l'activité d'extraction de matériaux au Jas de Rhodes afin de libérer les quartiers des Cadeneaux et du Plan des Pennes de ce trafic peu compatible avec la proximité de l'habitat et les voiries locales.

// Assurer le maintien de l'agriculture et accompagner sa redynamisation

» Préserver les terres nourricières, promouvoir l'agriculture péri-urbaine et faire de la ville un véritable « grenier alimentaire ».

» Préserver les terres à potentiel agricole et encourager les filières stratégiques (pépinières, horticulture, maraîchage, élevage laitier, céréales).

» Concrétiser les projets de Zones Agricoles Protégées sur les plaines du Plan des Pennes et du Rouit.



PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL
DU PAYS D'AIX

Les OAP d'intention

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



PEN-OAP01 : Quartier de Gare

Vocation : mixte

Zonage : 1AUSb / UP

Programme : 42 000 m² de surface de plancher de logements, d'équipements et d'activités mixtes

Échéancier prévisionnel de réalisation : moyen terme



DESCRIPTION DU SITE

Le site de "Quartier de Gare" est localisé en limite est de la commune, en continuité de la zone commerciale de Plan de Campagne. Il prend place en partie sur la friche de l'ancien parc de loisirs Aquacity, sur une étendue de 4 hectares.

De par sa proximité immédiate avec l'autoroute et la zone commerciale, le secteur bénéficie d'une accessibilité et d'une attractivité certaines. Sa desserte en transport collectif sera bientôt renforcée par la création du pôle d'échanges multimodal de Plan de Campagne qui sera desservi par l'extension du zénibus depuis Vitrolles et la création d'une halte ferroviaire.

Cependant, le secteur est impacté par les problématiques existantes dans et aux abords de la zone commerciale en matière de congestion routière, de nuisances liées à l'autoroute et de vulnérabilité face aux risques naturels.

ENJEUX ET OBJECTIFS

- » Créer un nouveau quartier mixte autour d'un pôle d'échanges multimodal structurant, qui bénéficiera d'ici peu d'une gare routière et d'une halte ferroviaire desservies par le *Réseau Express Métropolitain*.
- » Participer au renforcement de l'attractivité de la zone commerciale de Plan de Campagne en proposant une offre mixte fonctionnelle de tertiaire, de services et d'habitat, des établissements d'enseignement, de santé et d'action sociale, ainsi que des commerces de proximité.
- » Requalifier un secteur urbanisé actuellement en friche.











PLAN DE
CAMPAGNE

OAP SECTEUR STRATÉGIQUE

Les orientations fixées dans cette OAP viennent en complément de celles comprises dans l'OAP Plan de Campagne

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT



-  Périmètre de l'OAP
- Vocation des espaces / destination du bâti**
-  Espace naturel
-  Equipement d'intérêt collectif et service public
-  Secteur de mixité fonctionnelle
- Mobilités**
-  Voie primaire existante
-  Voie secondaire existante
-  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
-  Carrefour à aménager
-  Pôle d'échanges multimodal
-  Aire de stationnement
- Qualité environnementale et paysagère**
-  Espace préférentiel de stockage et d'infiltration des eaux pluviales
-  Espace de gestion du risque incendie
-  Espace paysager à végétaliser, à préserver
-  Interface paysagère à aménager

0 50 100 m

VOCATION DES ESPACES ET PROGRAMMATION PRÉVISIONNELLE

// Vocation

Le Quartier de gare a une vocation mixte regroupant de l'accueil d'équipements (établissements d'enseignement, de santé et d'action sociale ainsi qu'un pôle d'échanges multimodal), de l'habitat et des activités tertiaires et de services, ainsi que des commerces de proximité.

// Programmation

Le secteur nord (1) accueillera divers équipements publics : lycée, commissariat...

Le secteur sud (2) présentera une mixité fonctionnelle pour une surface de 42 000 m² de SDP, dont 22 000 m² d'activités tertiaires, de services et d'équipements (établissements médicaux, campus/formation, co-working/tertiaire, pôle de recherche...) et de commerces de proximité. Y seront implantés environ 150 logements de typologie diversifiée (individuel/individuel groupé/collectif) dont 50% de logements sociaux.

La future halte ferroviaire de Plan de Campagne sera accompagnée d'une gare routière dans le secteur sud et de deux aires de stationnement de part et d'autre de la voie ferrée pour constituer un pôle d'échanges multimodal structurant à l'échelle métropolitaine.

// Mode de mise en œuvre opérationnelle

L'ouverture à l'urbanisation est conditionnée à la réalisation d'une opération d'aménagement d'ensemble, hors équipements publics.

La mise en œuvre de l'opération sera conditionnée à la réalisation de la halte ferroviaire de Plan de Campagne et du pôle d'échanges multimodal associé.

// Accès

L'accès à la zone se fera exclusivement à l'ouest, par la D543.

// Principes de desserte

La desserte interne se fera sous forme de maillage continu et prendra en compte la morphologie et le relief du site.

Le principe d'aménagement permettra d'optimiser les surfaces de voiries lourdes, dont la conception intégrera des principes de gestion douce des eaux pluviales (réseaux aériens rustiques, fosses pour plantation...).

// Modes actifs

Les nouvelles voiries intégreront des aménagements continus et sécurisés dédiés aux déplacements actifs (trottoirs, infrastructures cyclables, etc). Un maillage doux situé hors voirie circulée sera développé en complément. Une connexion douce sera réalisée au sud-est de la zone pour offrir un accès rapide au pôle d'échanges multimodal au secteur habité adjacent.

Une traversée de la voie ferrée (passerelle ou sous-voie) sera réalisée pour assurer une continuité piétonne entre les deux secteurs.

Le pôle d'échanges multimodal proposera un abri vélos de taille d'au moins 40 places.

// Gestion du stationnement

Des espaces de stationnement seront aménagés pour les visiteurs, hors aires privées. Du stationnement pour les deux-roues devra aussi être prévu à proximité des entrées des bâtiments, ainsi que des emplacements de stationnement vélo pour les visiteurs.

L'opération devra privilégier un parc de stationnement semi-enterré ou sous dalle.

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

// Principes d'implantation des bâtiments

Dans le secteur 1, l'implantation et les formes du bâti seront adaptées à la topographie du site. Le nivellement des hauteurs sera soigné pour une insertion réussie dans la pente existante.

Dans le secteur 2, l'implantation des bâtiments se fera de préférence en îlots, ou sinon de façon à créer une continuité de façade le long des voies circulées. On privilégiera la mixité fonctionnelle verticale (activité, commerce ou tertiaire en rez-de-chaussée et logement ou tertiaire en étage). La compacité du bâti permettra de libérer des espaces communs protégés (cœur d'îlot, espaces verts, etc.). Des percées seront réalisées dans le bâti pour permettre les porosités piétonnes et dégager des vues sur l'espace urbain alentour.

Dans le secteur 1, le CES ne sera pas réglementé. Le secteur 2 sera limité à 50% de CES.

// Qualité architecturale et formes urbaines

Le contexte paysager complexe du site (topographie, infrastructure, zone commerciale, activités, espace agricole, espace habité, etc.) implique la réalisation de formes urbaines pertinentes et d'une architecture de qualité pour permettre la cohérence et la lecture urbaine du futur quartier.

Le secteur 1 est perçu depuis l'autoroute. Aussi les proportions des bâtiments qui y seront implantés seront harmonieuses et la compacité sera privilégiée dans l'objectif de limiter les constructions multiples. Le langage architectural sera adapté à la destination du bâtiment. Les espaces techniques/fonctionnels (aires de stationnement, de livraison, de stockage voire de dépôts de déchets) seront optimisés et aménagés de façon à limiter l'artificialisation des sols.

Dans le secteur 2, la proximité de la voie ferrée et des nuisances associées devra être prise en compte. Les bâtiments présenteront un système structurel et spatial flexible qui facilitera l'évolution/la reconversion tertiaire/logement. Les entrées

des bâtiments seront marquées (auvent, signalétique, etc.) et les toitures seront investies (toiture végétalisée, implantation de panneaux solaires, toiture-terrasse accessible ombragée...).

Les matériaux employés pour toute construction seront qualitatifs et pérennes.

L'opération présentera un épannelage varié allant de R au R+2 partiel sans excéder 12 m de hauteur totale.

// Principes de traitement paysager

La trame végétale existante sera prise en compte et préservée au maximum dans l'aménagement des espaces. Le maintien des arbres existants sera privilégié.

Les voies de circulation devront être en partie végétalisées (plantations d'arbres, haies et massifs séparatifs...). Les limites de parcelles et autres espaces non bâtis (zone de stockage, etc.) seront paysagés et les clôtures seront perméables et végétalisées.

La trame paysagère de l'opération sera forte et affirmée en limitant l'imperméabilisation du site (pleine terre, revêtements perméables...). Les espaces de stationnement seront aménagés de façon à ne pas aggraver les effets de ruissellement et d'îlots de chaleur urbains (sols perméables, végétalisation, plantation d'arbres, etc.).

En bordure du secteur 1, l'interface avec l'espace agricole sera aménagée et paysagée dans un objectif d'intégration paysagère et de réduction de l'impact des constructions et de leurs potentielles nuisances sur l'espace agricole. Dans le secteur 2, une bande végétalisée sera mise en place notamment pour isoler le projet de quartier mixte de la voie ferrée. De même, la lisière avec l'espace boisé au sud sera paysagée.

PRINCIPES DE QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE ET DE PRÉVENTION DES RISQUES

// Qualité environnementale

Le secteur d'OAP fera l'objet d'une étude d'impact et d'incidences sur l'environnement des aménagements et constructions, pour lesquelles des mesures de compensation pourront être réalisées.

L'imperméabilisation des sols devra être limitée au maximum : les surfaces imperméables sont interdites pour les espaces libres hors voirie roulante, les matériaux recommandés seront de type poreux, perméables (sable, gravier, stabilisé, etc.). Les espaces libres devront être végétalisés au maximum afin de favoriser l'infiltration naturelle et de limiter l'écoulement des eaux de pluie sur le domaine public.

La préservation de la ressource en eau est un enjeu majeur de l'opération, notamment la gestion des eaux de ruissellement.

Les principes de gestion des eaux pluviales développés intégreront la notion de "Ville perméable", de manière à éviter une gestion "Tout tuyau" des eaux de ruissellement.

Les objectifs retenus sont :

- Favoriser le principe de transparence hydraulique au droit des axes d'écoulements principaux.
- Favoriser l'infiltration des volumes d'eaux, liés à la rétention réglementaire, au plus proche des surfaces perméabilisées (noues d'infiltration, bassins paysagers...)
- Travailler sur la réduction des coefficients de ruissellements (parkings perméables, pavés poreux...)

Des espaces d'infiltration des eaux pluviales seront prévus à proximité du Pôle d'échanges multimodal et bénéficieront d'un traitement paysager.

Les bâtiments devront également respecter a minima les normes de la réglementation thermique en vigueur. Il est préférable de tendre vers une consommation énergétique des constructions plus basses encore.

Les matériaux locaux recyclés et recyclables seront privilégiés.

// Réduction des nuisances

Afin de réduire les impacts liés aux nuisances sonores, visuelles et les pollutions atmosphériques, les habitations seront implantées à 50 mètres minimum de la voie ferrée. Les abords de la voie ferrée devront être plantés d'un cordon végétal.

// Risque inondation

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

// Risque feu de forêt

La partie sud du site est concernée par le risque feu de forêt.

Le projet devra répondre aux orientations de 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 feu forêt.

Sa mise en œuvre 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...



PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL
DU PAYS D'AIX