



PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL

CONSTRUISONS
ENSEMBLE



LE PAYS D'AIX
DE DEMAIN

FUVEAU

3.3 - ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION SECTORIELLES

Projet de PLUi du Pays d'Aix arrêté le 16 mars 2023





SOMMAIRE

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

LES OAP D'INTENTION	11
---------------------	----

FUV-OAP01 : La Roucaoudo	12
FUV-OAP02 : Cimetière	16
FUV-OAP03 : La Barque	20
FUV-OAP04 : Les Planes	28
FUV-OAP05 : Saint-Charles	32

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 Bien-être et santé 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.

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.

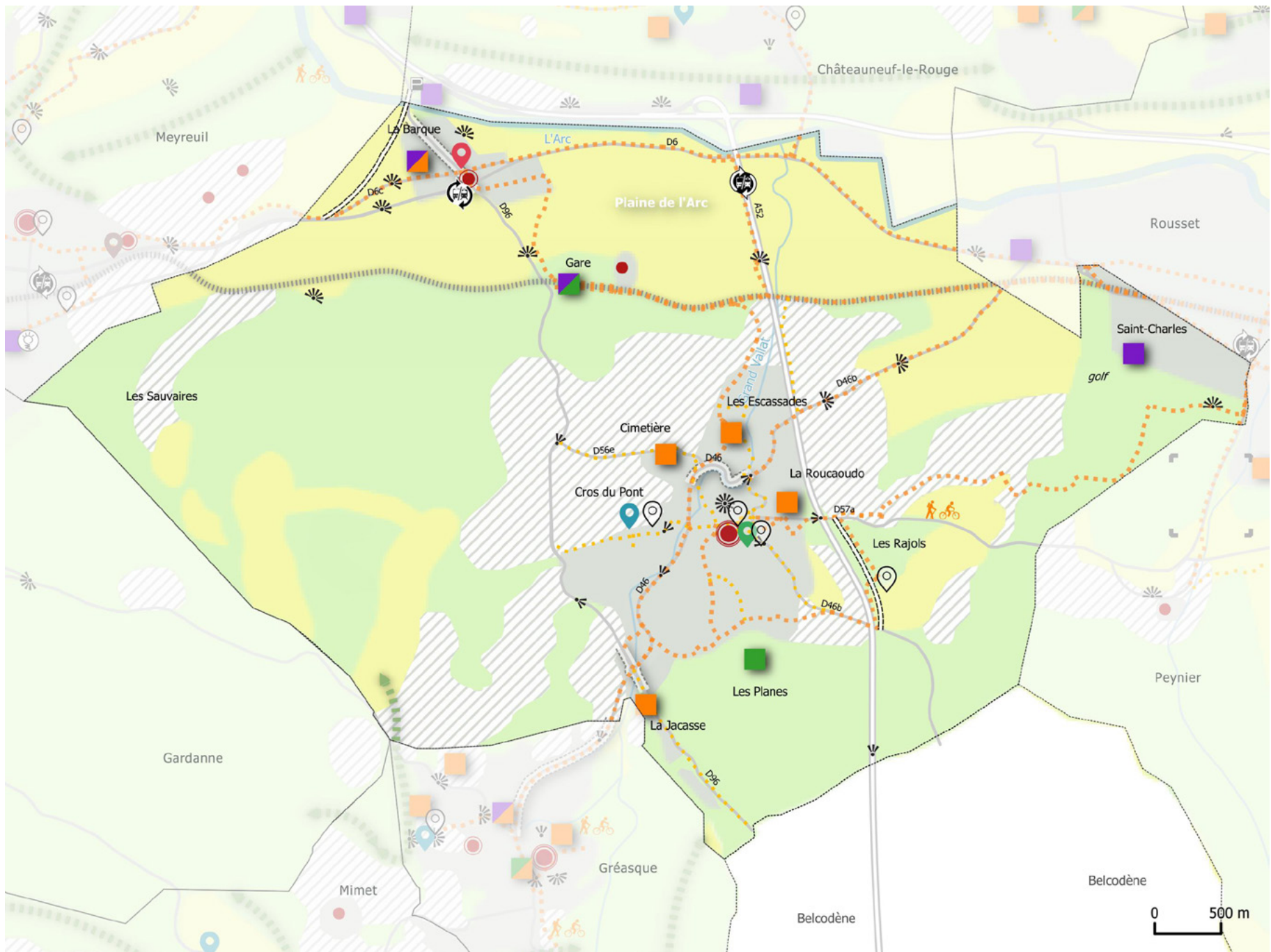
Ainsi, ces OAP sur les secteurs stratégiques viennent compléter utilement les OAP sectorielles sur des principes d'aménagement et de programmation généraux.







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
-  à vocation économique
-  à vocation équipement
-  mixte économie/résidentiel
-  mixte économie/équipement

Pole de vie à conforter



-  principal
-  secondaire
-  hameau


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

Itinéraires piétons et/ou cyclables à développer

-  Itinéraires locaux
-  Itinéraires principaux





Pôle d'échanges multimodal

-  à conforter
-  à créer/réouvrir





 Axe routier ou entrée de ville à requalifier

 Principe de contournement urbain





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
-  Accès aux espaces naturels à créer/conforter

>> Eléments structurants

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



LA RICHESSE ENVIRONNEMENTALE COMME HERITAGE A LEGUER AUX GENERATIONS FUTURES

// Préserver et restaurer la trame verte et bleue communale

- » Préserver les collines des Gardanne, ainsi que les autres entités de la trame verte : la plaine agricole et les reliefs boisés.
- » Préserver et/ou restaurer les corridors aquatiques locaux tel que le Grand Vallat.

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

- » Préserver et mettre en valeur les vues remarquables, notamment celles en direction du village perché depuis les axes routiers et autoroutiers (D57a, A52, D46b)

UNE PROXIMITÉ À L'ÉCOUTE DES CHANGEMENTS SOCIÉTAUX

// Structurer le développement urbain autour de deux principaux pôles de vie organisés en réseau : le village et le hameau de La Barque.

- » Conforter le centre-ville et maintenir l'urbanisation au sein de l'enveloppe urbaine existante.
- » Renforcer l'attractivité du hameau de La Barque : profiter de la déviation routière pour pacifier sa traversée et pour le conforter avec la réalisation de logements et d'équipements.
- » Permettre un développement mesuré des secteurs de projet.

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

- » Conforter le groupe scolaire et compléter l'offre en équipements sportifs, dans le hameau de La Barque.
- » Conforter la plaine des sports par l'installation de nouveaux équipements, au sud du village.
- » Créer des équipements de proximité de plein air au Cros du Pont.

// Encourager les modes de transport alternatifs à la voiture

- » Prévoir l'aménagement d'une piste cyclable en site propre entre la gare et le centre-village.
- » Favoriser les modes de circulations doux (vélos, piétons) entre le centre-village, la zone d'activités de Saint-Charles et La Barque.

UNE ECONOMIE DYNAMIQUE ET DIVERSIFIEE

// Développer et diversifier le tissu économique local

- » Faciliter l'adaptation des activités de La Barque dans le cadre du nouveau plan d'aménagement routier.
- » Conforter un pôle de services (réhabilitation du bâtiment) et de tourisme (musée) autour de la gare.

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

- » Préserver la zone agricole de la plaine de l'Arc, de la limite communale nord jusqu'à la voie ferrée.
- » Développer la filière oléicole à travers une gestion foncière adaptée.
- » Développer les exploitations agricoles existantes, favoriser et diversifier l'implantation de nouvelles filières.



© AUPA

▲ Fuveau



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



FUV-OAP01: La Roucaoudo

Vocation : Habitat

Zonage : 1AU-UDa1

Programme : environ 90 logements
pour 7 000 m² de SDP

Echéancier prévisionnel de réalisation : court terme



DESCRIPTION DU SITE

En continuité de l'enveloppe urbaine de Fuveau, le secteur de la Roucaoudo est implanté à proximité du noyau villageois et en limite avec l'autoroute A52. Il représente une surface de 2,4 ha.

Le site est accessible à partir du Chemin de Rousset qui le délimite dans sa partie Ouest et le relie au village.

Les limites de la zone sont marquées par :

- Un coteau boisé et de l'habitat diffus au Nord ;
- Un vallat et des espaces boisés au Sud et à l'Ouest ;
- L'autoroute à l'Est.

Aujourd'hui le site n'accueille aucune construction. Il est majoritairement occupé par des espaces boisés.

ENJEUX ET OBJECTIFS

- » Permettre un complément d'urbanisation pour l'accueil d'une offre diversifiée de logements à destination des familles.
- » Densifier le secteur de la Roucaoudo, situé à proximité immédiate du village et des équipements.
- » Prendre en compte les éléments de la trame végétale et intégrer le rôle du végétal dans les futures opérations d'aménagement.
- » Valoriser les abords du vallat.
- » Répondre aux besoins diversifiés en matière de logement, notamment dans l'habitat collectif, que ce soit en locatif privé, social ou en accession.

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT



VOCATION DES ESPACES ET PROGRAMMATION PREVISIONNELLE

// Vocation

Le site de projet a une vocation principale d'habitat.

// Programmation

Le projet d'aménagement prévoit la réalisation d'une offre d'habitat, de type collectif et maisons individuelles, en R+1. Une place et des aires de stationnement seront réalisées pour accompagner le projet d'habitat.

Le potentiel de production est d'environ 90 logements, dont environ 50% de logements sociaux.

// Mode de mise en œuvre opérationnelle

L'urbanisation est conditionnée à une opération d'aménagement d'ensemble.

PRINCIPES D'ACCESSIBILITE, DE DESSERTE ET DE FONCTIONNEMENT URBAIN

// Accès

L'opération de logements sera accessible par le chemin de Rousset et la route des Michels, dont les accès seront à aménager, afin de répondre aux exigences de flux générés par cette nouvelle opération.

Des liaisons actives devront être intégrées afin de pouvoir se connecter au réseau de bus.

Le site n'est pas directement desservi par les transports en commun réguliers mais les arrêts les plus proches se trouvent à 800 mètres à l'ouest du site, sur la D46 sur la ligne 170 (Gréasque - Fuveau - Aix).

// Principes de desserte

Une nouvelle voirie à double sens de 6 mètres sera créée, dont les caractéristiques permettront la défense incendie du secteur.

// Modes actifs

Des itinéraires doux seront aménagés afin d'encourager la liaison en modes doux de ce secteur au centre villageois.

// Gestion du stationnement

Les besoins des stationnements doivent être satisfaits en fonction de la nature de l'opération. 50% des places de stationnement dédiées à l'habitat collectif seront incorporées aux constructions. Les places de stationnement réservées aux maisons individuelles seront couvertes et fermées.

La mutualisation et/ou le regroupement du stationnement en un ou plusieurs espaces est à privilégier.

PRINCIPES D'INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET D'INTEGRATION PAYSAGERE

// Principes d'implantation des bâtiments

L'implantation des constructions à proximité des voies doit être recherchée afin de conserver les boisements et d'assurer une zone tampon avec les constructions existantes.

// Qualité architecturale et formes urbaines

La composition urbaine devra être de qualité afin d'assurer l'insertion de l'ensemble : prise en compte de la topographie (notamment par l'épannelage des constructions).

// Principes de traitement paysager

Les boisements existants et remarquables bordant la future opération de logements, notamment aux abords du Vallat et au Nord seront préservés.

Les perspectives paysagères sur le village seront préservées afin de mettre en valeur la relation du site avec son territoire.

PRINCIPES DE QUALITE ENVIRONNEMENTALE ET DE PREVENTION DES RISQUES

// Réduction des nuisances

Des mesures seront autant que possible intégrées afin de réduire les nuisances sonores (orientation du bâti, double vitrage, renforcement du végétal...).

// Risque inondation

Ce secteur est concerné par un enjeu potentiel en matière de ruissellement urbain.

// 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 :

- 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.
- Positionner les bâtiments au plus proche de la voie accessible aux engins de secours.
- Créer une voie 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).
- 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.

FUV-OAPo2 : Cimetière

Vocation : Habitat

Zonage : UDa1

Programme : Une quinzaine de logements

Échéancier prévisionnel de réalisation : court terme



DESCRIPTION DU SITE

Situé au Nord-Ouest du centre historique, le secteur du cimetière représente une surface de 4,8 ha. Il assure l'interface entre l'habitat dense et l'habitat diffus de Fuveau.

Sur les hauteurs de la RD46 qui traverse le village, le site est accessible depuis deux voies de desserte : la RD56E à l'Est et au Nord, et le chemin du Cros du Pont au Sud.

Les limites de la zone sont marquées par :

- Au Sud, un ensemble résidentiel dense en appui du village ;
- Au Nord, à l'Est et à l'Ouest par un habitat plus diffus qui s'étend sur les hauteurs du Grand Vallat.

Le site comprend aujourd'hui un cimetière en partie Est et des habitations et leur propriété attenante, sur des parcelles de plus de 3 000 m² en partie Ouest. Il est également concerné par un lotissement en bordure de la RD56E.

ENJEUX ET OBJECTIFS

- » Permettre un complément d'urbanisation pour l'accueil d'une offre diversifiée de logements à destination des familles.
- » Densifier un secteur à proximité immédiate du village et des équipements.
- » Préserver les coupures paysagères.
- » Prendre en compte les éléments de la trame végétale et intégrer le rôle du végétal dans les futures opérations d'aménagement.
- » Continuer les cheminements doux.
- » Prendre en compte le périmètre de protection, préconisé par l'ARS et la SCP, lié à la galerie souterraine du canal de Provence situé à cet endroit.

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT



▭ Périmètre de l'OAP

Vocation des espaces / destination du bâti

■ Habitat à dominante individuelle

■ Autre

Mobilité

↔ Voie de desserte locale

⋯ Modes actifs à créer

▨ Aire de stationnement

Traitement des espaces publics

★ Espace vert public à préserver ou à créer

Qualité environnementale et paysagère

● Interface paysagère à aménager

VOCATION DES ESPACES ET PROGRAMMATION PREVISIONNELLE

// Vocation

Le site de projet a une vocation principale d'habitat.

// Programmation

Cette opération intègre la réalisation d'une quinzaine de logements dont 5 logements sociaux.

Au-delà de cette programmation, l'OAP permettra l'extension du cimetière prévue dans sa continuité Ouest.

// Mode de mise en œuvre opérationnelle

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

PRINCIPES D'ACCESSIBILITE, DE DESSERTE ET DE FONCTIONNEMENT URBAIN

// Accès

L'opération de logements, le cimetière ainsi que les jardins partagés sont accessibles depuis les deux axes existants : la RD56E au Nord et le chemin du Cros du Pont au Sud.

L'opération d'habitat située au Sud est desservie par un accès spécifique aménagé depuis le chemin du Cros du Pont.

Des liaisons actives devront être intégrées afin de pouvoir se connecter au réseau de bus.

// Principes de desserte

Les nouvelles voies devront être connectées au réseau viaire existant.

// Modes actifs

Des itinéraires doux seront également aménagés afin d'encourager la liaison en modes doux de ce secteur au centre villageois. Outre le cheminement piéton prévu le long du chemin de la Carraire dans le cadre d'un emplacement réservé, la piste cyclable définie le long de l'avenue du 8 mai 1945 dans le PLU sera prolongée dans l'OAP en bordure de la RD56E.

// Gestion du stationnement

Les besoins des stationnements doivent être satisfaits en fonction de la nature de l'opération.

La mutualisation et/ou le regroupement du stationnement en un ou plusieurs espaces est à privilégier.

PRINCIPES D'INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET D'INTEGRATION PAYSAGERE

// Principes d'implantation des bâtiments

L'implantation des constructions à proximité des voies doit être recherchée afin de conserver les boisements et d'assurer une zone tampon avec les constructions existantes.

Pour les constructions d'habitation, les piscines non couvertes et leurs annexes (pool-house et local technique) sont autorisées à condition d'être limitées à une implantation par terrain constructible et d'être implantées à une distance maximale de 20 mètres de la construction d'habitation.

Pour ces mêmes constructions, les annexes devront être implantées à une distance maximale de 5 m du plan d'eau de la piscine, et d'une surface de plancher n'excédant pas 20 m².

// Qualité architecturale et formes urbaines

La composition urbaine devra être de qualité afin d'assurer l'insertion de l'ensemble, comme la prise en compte de la topographie (notamment par l'épannelage des constructions).

Les clôtures sur voies doivent être constituées par des haies végétales ou par des grillages doublés ou non d'une haie végétale implantée coté parcelle privée. Les haies végétales doivent être constituées d'essences locales.

Les clôtures implantées en limites séparatives pourront être réalisées en treillis ou en ferronnerie, doublés ou non d'une haie vive disposée à l'intérieur de la propriété.

La hauteur des bâtiments est limitée à un rez-de-chaussée plus un étage (R+1).

Les annexes devront être de hauteur limitée à un rez-de-chaussée.

// Principes de traitement paysager

En application de la trame de masse boisée instaurée dans le PLUi, les boisements existants et remarquables bordant l'opération de logements sociaux située dans la partie Sud seront préservés.

Dans cet objectif, ces boisements devront être prolongés afin de renforcer cet écran végétal et créer une zone tampon avec les constructions voisines.

Le coefficient de pleine terre doit être au moins égal à 40% de l'unité foncière.

Les espaces verts collectifs doivent couvrir au moins 10% de la superficie du terrain pour toute opération de construction à usage de logements, lorsque l'opération est supérieure à 500 m² de surface de plancher.

PRINCIPES DE QUALITE ENVIRONNEMENTALE ET DE PREVENTION DES RISQUES

// Gestion de l'eau

Les aménagements réalisés sur tout terrain constructible ne doivent pas faire obstacle au libre écoulement des eaux pluviales.

// 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.

- 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.
- Positionner les bâtiments au plus proche de la voie accessible aux engins de secours.
- Créer des voies 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 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.

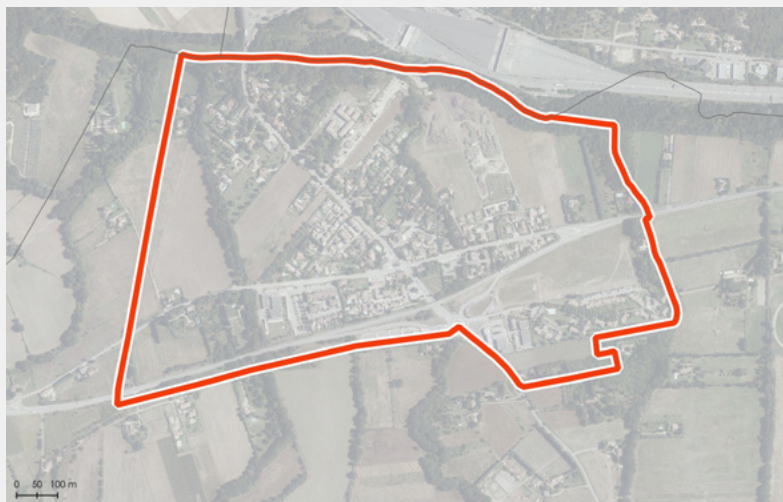
FUV-OAP03 : La Barque

Vocation mixte

Zonage : UD, UDa1, UP, UE, 1AU-UE, 2AU, N, NI, A

Programme : 100 à 150 logements

Échéancier prévisionnel de réalisation : moyen terme



DESCRIPTION DU SITE

Situé au nord-ouest de Fuveau, à 4,5 kilomètres du village, le hameau de La Barque profite d'une position stratégique, aux portes de la commune et à la convergence d'axes structurants : la RD96, axe nord-sud entre l'A8/RD6 qui assure la liaison Aix sud - Aubagne - Marseille ; la RD6 axe est-ouest, principale desserte de la Haute vallée de l'Arc et voie d'accès à la zone industrielle Rousset - Peynier - Fuveau ; la RD6c qui traverse la Barque d'est en ouest et permet de relier Rousset et Gardanne via la RD6. Cette position à un embranchement majeur de l'autoroute A8 (péage de La Barque) impacte fortement le cadre de vie du hameau qui se retrouve saturé et crée une situation conflictuelle entre le trafic de transit et la desserte locale. Ces axes très fréquentés engendrent beaucoup de nuisances pour les habitants du hameau (pollutions, nuisances sonores, insécurité...) et influent sur un manque général d'organisation urbaine et d'animation locale.

En parallèle, ces axes routiers stratégiques ont participé au développement du hameau : les formes d'habitat traditionnelles y côtoient des extensions plus récentes sous formes d'habitat individuel ou petits collectifs, des équipements (école, mairie annexe, piscine intercommunale) et quelques commerces et services. De l'autre côté de la D6, se positionne, en entrée de hameau, la zone d'activités de la Barque qui regroupe des activités tertiaires, une boulangerie ainsi qu'une résidence hôtelière.

Des points de vue exceptionnels donnent sur la montagne Sainte-Victoire et le plateau du Cengle. Visibles par leur ripisylve, l'Arc et ses vallats encadrent et traversent le hameau. Éléments de la trame verte et bleue, ces poches de biodiversité apportent confort et qualité au cadre de vie du hameau. L'activité agricole environnante, témoin d'un passé que l'on retrouve avec la Bastide de Puget, est tout aussi importante à préserver dans une logique de consommation locale, de promotion de produits du terroir de qualité (AOC Huile de Provence et AOC vins en cours) et de mise en valeur des paysages.

La création de la voie de contournement entre la RD6 et l'A8 est une véritable opportunité pour retrouver une vie de quartier apaisée dans le hameau, notamment le long de la RD96 qui divisera son trafic par 5 avec une estimation autour de 3 300 véhicules par jour.

ENJEUX ET OBJECTIFS

- » Accompagner la mise en œuvre de la déviation routière de La Barque :
 - en sécurisant et requalifiant la RD96 par les modes actifs afin de lui redonner une vocation locale ;
 - en requalifiant l'espace public et réaménageant le carrefour de La Barque pour y créer une véritable centralité de quartier ;
 - en préservant les qualités environnementales et paysagères du secteur
- » Accueillir de nouveaux logements en extension et en densification à distance des flux routiers de la déviation tout en améliorant l'organisation et la structuration interne du hameau : meilleure diversité de l'offre résidentielle, qualité architecturale et paysagère, amélioration des circulations et des déplacements, meilleure gestion du stationnement automobile, prise en compte de la desserte en transport en commun actuelle et à venir, prise en compte des interfaces entre l'urbain et l'agricole ;

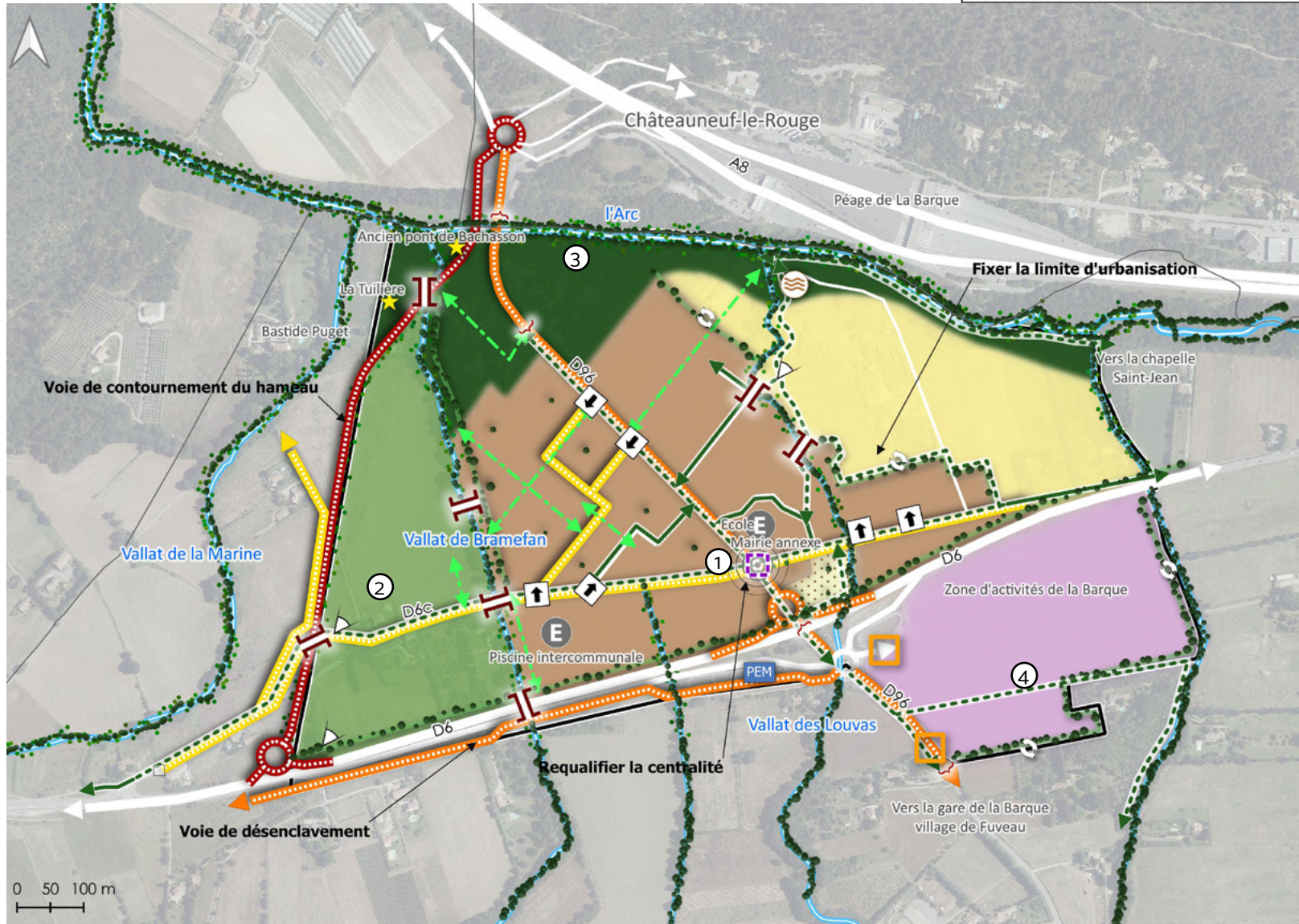
- » Préserver les habitations des nuisances à venir à proximité de la future déviation en proposant un nouvel espace de plein air pour l'accueil d'activités de loisirs sur les parcelles situées entre le vallon de Bramefan et la future voie de contournement, établissant ainsi une zone tampon.



▲ Le hameau de la Barque et son carrefour entre la RD96 et la RD6c

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT

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














La Barque

 Périmètre de l'OAP




Vocation des espaces / destination du bâti

-  Espace naturel
-  Espace agricole
-  Habitat
-  Secteur d'activités mixtes
-  Equipement public











Mobilités

-  Voie primaire existante
-  Voie secondaire existante
-  Voie de desserte locale existante
-  Voie primaire à créer ou restructurer
-  Voie secondaire à créer ou restructurer
-  Voie de desserte locale à créer ou restructurer
-  Modes actifs existant
-  Modes actifs à créer
-  Séquence d'entrée de ville
-  Accès secondaire
-  Carrefour à aménager
-  Impasse
-  Mutualisation des entrées
-  Principe de franchissement
-  Pôle d'échanges multimodal

Traitement des espaces publics

-  Espace vert public à préserver ou à créer
-  Espace public
-  Centralité à renforcer ou à créer

Qualité environnementale et paysagère

-  Perméabilité physique et/ou visuelle
-  Espace paysager à végétaliser, à préserver
-  Interface paysagère à aménager
-  Trame bleue primaire
-  Trame bleue secondaire
-  Perspective paysagère à valoriser
-  Elément ou ensemble patrimonial à valoriser
-  Element végétal à préserver
-  Ambiance végétale à créer, à préserver
-  Gestion de l'interface

Réseaux

-  STEP / Station de relevage

VOCATION DES ESPACES ET PROGRAMMATION PREVISIONNELLE

// Vocation

Le site de La Barque, à vocation mixte, est destiné à accueillir de l'habitat et de l'activité économique.

// Programmation

Le hameau sera principalement découpé en quatre grands secteurs :

1. Au centre du hameau se trouve l'espace à dominante habitat, intégrant également des équipements (piscine, école et autre équipement éventuel à créer...) et des commerces. Ce secteur sera composé d'habitats individuels et de petits collectifs type R+1 qui pourront permettre l'accueil de 100 à 150 logements supplémentaires, dont 40% de logements locatifs sociaux.

La requalification de la RD96 en un véritable boulevard urbain permettra d'apaiser le cœur du hameau avec des aménagements limitant la vitesse des véhicules et le trafic de transit (chicanes, écluses, coussins berlinois...). Les entrées de ville nord et sud seront à requalifier et à aménager afin de créer une transition et de marquer l'entrée dans le hameau pour les automobilistes.

La centralité du hameau bénéficiera d'une restructuration complète de l'espace public et du carrefour afin de redonner une vraie place aux piétons et de donner le caractère routier du carrefour actuel. Il s'agira pour cela d'aménager des espaces adaptés aux modes actifs et sécurisés. Sa requalification renforcera ainsi son rôle de centralité et sa fonction de proximité en le rendant plus attractif pour l'activité commerciale et de services. L'espace public aujourd'hui dédié aux activités du boudrome et du city-stade sera également à conforter dans sa vocation d'espace commun ouvert et végétalisé.

2. L'espace vert public, seul espace à l'ouest du vallat de Bramefan, sera dédié à l'accueil d'activités de loisirs et de plein air. Cet espace devra préserver son caractère d'espace libre entre la future voie de contournement et le vallat de Bramefan et jouer un rôle de zone tampon afin de limiter l'exposition de la population de la Barque aux nuisances sonores, aux pollutions visuelles et atmosphériques. Son aménagement devra valoriser la ripisylve du vallat de Bramefan pour assurer l'insertion paysagère du hameau.

3. Les espaces à dominante naturelle et agricole bordant le hameau seront préservés et confortés, notamment les espaces situés le long de l'Arc qui sont les plus soumis au risque inondation. Leurs interfaces devront être traitées qualitativement.

4. Le secteur sud est du site complétera l'activité existante avec des activités de services autour de la santé (maison médicale, profession médicale, pharmacie...).

// Mode de mise en oeuvre opérationnelle

Dans la zone 1-AU-UE qui correspond au secteur d'activités mixtes, l'urbanisation est conditionnée à une ou plusieurs opérations d'aménagement d'ensemble.

Dans la zone 2AU, le secteur étant actuellement fermé à l'urbanisation, l'ouverture de la zone sera soumise à une procédure d'évolution préalable du PLUi.

Dans les zones urbaines, il n'y a pas d'opérations d'aménagement d'ensemble de prévue.

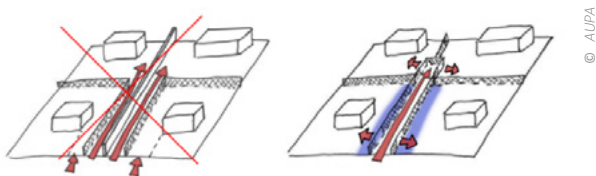
PRINCIPES D'ACCESSIBILITÉ, DE DESSERTE ET DE FONCTIONNEMENT URBAIN

// Accès

Il conviendra également de faciliter les accès et d'organiser le rabattement tous modes vers le pôle d'échanges multimodal existant, actuellement desservi par les bus scolaires et 3 lignes régulières en direction de Trets, Marseille, Aix-en-Provence et Gardanne et comprenant un parking de 70 places. Ce pôle d'échanges structurant est par ailleurs amené à être conforter dans les années à venir avec l'amélioration du réseau de transport en commun porté par les politiques publiques métropolitaines.

// Principes de desserte

Le réseau viaire interne au sein du tissu résidentiel pourra avoir des accès vers la RD96 : il s'agira de limiter la création de voies en impasses et l'accumulation des flux aux mêmes endroits. Les nouvelles constructions (division parcellaire, extension, renouvellement urbain) devront assurer une voie de desserte partagée, afin d'éviter une multiplicité des voies d'accès privées (cf. schéma).



© AUPA

^ Exemple de voies d'accès en cas de double division parcellaire à l'arrière de constructions existantes (sans valeur réglementaire)

L'organisation de l'urbanisation devra s'appuyer sur la desserte en voirie et réseaux. Les constructions existantes du hameau sont connectées à un réseau d'alimentation en eau potable. Concernant les réseaux d'assainissement, le hameau de La Barque est en grande majorité équipé de l'assainissement collectif. Le traitement d'épuration se fait aujourd'hui à la STEP de Rives-Hautes via une station de relevage située en bord de l'Arc au nord du hameau accessible par un chemin non accessible au public. L'urbanisation future du hameau devra anticiper et tenir compte des capacités de traitement de cette station.

// Modes actifs

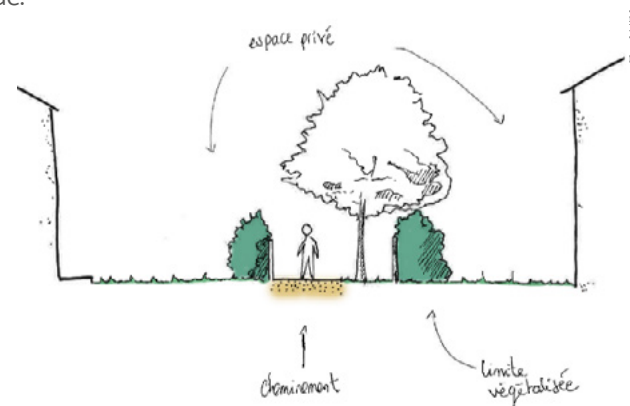
Un maillage facilitant et sécurisant les circulations piétonnes et cyclables (modes actifs) sera aménagé afin d'améliorer l'accès aux différents équipements (pôle d'échange, piscine) et lieux de centralité (école, commerces, mairie annexe, ...). Les itinéraires cyclables entre Trets/Gardanne et la gare de La Barque/Fuveau village seront ainsi complétés sur les axes principaux traversant le hameau (Allée de Trets, Route de Gardanne, RD96).

Dans l'organisation du maillage piéton, ces secteurs de mutation devront assurer des cheminements transversaux qualitatifs permettant leur traversée d'un bout à l'autre (perméabilité). Des franchissements seront créés ou requalifiés afin de pallier aux discontinuités des cheminements piétons :

- de part et d'autre des vallats (Bramefan, Louvas) ;
- au niveau de la voie de contournement : au nord afin de connecter le hameau au site de la Tuilière et au sud, sur la RD6c, un franchissement est prévu dans le projet de contournement prévoyant la traversée des modes actifs ;

- au dessus de la RD6 afin de décroiser la partie ouest du hameau en le reconnectant au parking-relais et la campagne agricole de Fuveau ;
- à l'ouest de la piscine intercommunale où la traversée piétonne est aujourd'hui dangereuse, voire impossible.

La mise en impasse de la RD6c sera l'occasion de repenser les circulations. La zone prévue pour l'accueil d'activités de loisirs (espace public végétalisé) devra également prévoir un maillage piéton adapté au site et relié aux autres secteurs de La Barque.



© AUPA

^ Exemple de cheminement piéton au sein du tissu résidentiel (sans valeur réglementaire)

// Gestion du stationnement

Les besoins en stationnement liés aux nouveaux logements devront être satisfaits sur les espaces privés. Ils seront de préférence intégrés aux constructions plutôt qu'en surface. En complément, les requalifications de voirie permettront de créer des espaces de stationnement dans le tissu urbain pour mieux répondre aux besoins existants dans une recherche de mutualisation. Il s'agit ainsi de libérer au maximum l'espace public de la voiture pour faire plus de place aux cycles et aux piétons. Afin de faciliter l'accès aux commerces et services et aux différents équipements, des places de stationnement devront être prévues et réglementées. Il s'agira de privilégier des aménagements mutualisés, perméables et végétalisés avec un traitement particulier sur les eaux de ruissellement.

PRINCIPES D'INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET D'INTEGRATION PAYSAGERE

// Qualité architecturale et formes urbaines

L'urbanisation du hameau de la Barque sera contenue au nord, à l'est et à l'ouest par les ripisylves de l'Arc et des vallats qui traversent le site. Les formes urbaines et architecturales s'intégreront aux formes existantes dans le hameau.

// Principes de traitement paysager

Le cadre paysager et patrimonial de La Barque devra être pris en compte dans l'aménagement du hameau. En effet, la perspective sur la montagne Sainte-Victoire et le plateau du Cengle est un élément identitaire fort qu'il convient de valoriser. Trois cônes de vue principaux (perspectives paysagères) ont ainsi été identifiés. De même, l'ancien pont de Bachasson et le site de la Tuilière ont été identifiés comme éléments patrimoniaux à valoriser devant être accessibles au minimum par des cheminements piétons et connectés aux autres éléments patrimoniaux en dehors du périmètre de l'OAP : la bastide de Puget et la chapelle Saint-Jean. Quatre arbres emblématiques au bord de la RD6c ont été identifiés comme arbres à préserver de par leur présence historique dans le quartier. Il s'agit de reconnaître ce patrimoine végétal comme élément structurant du hameau qui met en scène le carrefour : ils devront ainsi être préservés sur leur emplacement actuel, sauf si leur état sanitaire ne permet pas de les conserver.

L'environnement paysager sera à prendre en compte plus particulièrement dans les secteurs potentiellement mutables en y associant un traitement végétal qualitatif et localement adapté. Il est également préconisé de préserver/maintenir et de conforter les boisements existants en bordure de parcelles afin de restreindre la création de limite matérielle de propriété (type clôtures, murets).

Les interfaces entre l'urbain et les espaces agricoles seront également traitées afin de fixer qualitativement la limite de l'urbanisation et d'opérer une transition paysagère par la préservation des haies, des bosquets, du patrimoine rural. Il s'agira de matérialiser les limites par des clôtures perméables, végétales type haies diversifiées mais également par des cheminements piétons voire cyclable en lisière. La perméabilité vers l'espace agricole au sein du tissu urbain devra être également assurée.

PRINCIPES DE QUALITE ENVIRONNEMENTALE ET DE PREVENTION 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.

En tant que frange naturelle paysagère, réservoir de biodiversité et corridor écologique, la ripisylve présente au niveau des vallats et de l'Arc devra également faire l'objet d'une attention particulière, tant dans sa préservation que dans son rapport avec les nouvelles constructions.

// Réduction des nuisances

De manière générale, les aménagements devront permettre de limiter au maximum l'imperméabilisation des sols dans une logique de réduction du risque inondation. Ainsi, il s'agit de réduire les surfaces imperméables (voirie, stationnement) par leur mutualisation et leur optimisation, de favoriser la végétalisation des espaces publics et les surfaces en pleine terre et d'organiser une gestion des eaux pluviales qualitative.

Des mesures seront autant que possible intégrées afin de réduire les nuisances sonores (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 lié à l'Arc et à ses vallats, et les dispositions réglementaires associées.



© AUPA

▲ Le vallat de Bramefan à droite, la ripisylve de l'Arc au fond

FUV-OAPo4 : Les Planes

Vocation : équipements sportifs

Zonage : NI

Programme : installations sportives

Échéancier prévisionnel de réalisation : court terme



DESCRIPTION DU SITE

Le secteur du plateau sportif est situé en continuité Sud du centre villageois de Fuveau et de ses extensions pavillonnaires récentes. Il représente une surface de 9,5 ha.

Le site est desservi par le chemin des Vertus via une entrée uniquement piétonne donnant sur le stade.

Les limites de la zone sont marquées :

- Au Nord, par les quartiers résidentiels de Fuveau ;
- Au Sud, à l'Est et à l'Ouest par le plateau boisé des Planes comprenant un habitat diffus.

A l'exception des installations et constructions sportives actuelles, le reste du site est totalement vierge et occupé par un couvert végétal de pinède.

ENJEUX ET OBJECTIFS

- » » Préserver les lignes de crêtes boisées en tant que coupures paysagères ;
- » » Prendre en compte les éléments de la trame végétale afin d'intégrer au mieux les futures installations ;
- » » Conserver les points hauts boisés offrant des perspectives visuelles sur les espaces remarquables de la commune ;
- » » Gérer le risque incendie en amont du plateau sportif ;
- » » Répondre aux nouveaux besoins générés par la création de nouveaux équipements en augmentant la capacité de stationnement.

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT



-  Périmètre de l'OAP
- Vocation des espaces / destination du bâti**
-  Espace naturel
-  Equipement d'intérêt collectif et service public
- Mobilité**
-  Voie de desserte locale à créer ou restructurer
-  Piste DFCI ou voie réservée aux véhicules de lutte contre l'incendie à créer
-  Modes actifs à créer
-  Accès principal
-  Aire de stationnement
- Qualité environnementale et paysagère**
-  Espace préférentiel de stockage et d'infiltration des eaux pluviales
-  Espace de gestion du risque incendie

VOCATION DES ESPACES ET PROGRAMMATION PREVISIONNELLE

// Vocation

Le site de projet a une vocation principale d'équipements sportifs.

// Programmation

Le projet d'aménagement prévoit la réalisation de structures à vocation sportive. Le programme comprend :

- L'extension des bâtiments existants pour accueillir les locaux d'athlétisme ;
- L'implantation de gradins en bordure du stade existant ;
- La création de nouveaux équipements en continuité du stade et du pump track existant.

// Mode de mise en œuvre opérationnelle

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

PRINCIPES D'ACCESSIBILITE, DE DESSERTE ET DE FONCTIONNEMENT URBAIN

// Accès

Alors que le stade situé au Nord du secteur reste desservi uniquement par l'accès piéton existant depuis le chemin des Vertus, les futurs équipements sportifs au Sud seront accessibles par une nouvelle voie, à partir du chemin de la Galère qui longe le site dans sa partie Est.

// Principes de desserte

Une nouvelle voie d'accès sera aménagée sur une largeur de 6 m, par la parcelle communale BC n°90. Celle-ci desservira le site depuis sa partie Est.

Depuis ce point, une piste DFCl sera créée jusqu'au chemin des Vertus pour encercler le site et garantir ainsi une meilleure sécurisation du plateau sportif accueillant du public.

// Modes actifs

Pour assurer une desserte du cœur du site et des liaisons entre aires de stationnement/équipements sportifs, des cheminements piétons seront aménagés le long des gradins du stade de foot et des futurs équipements sportifs et le long de la piste DFCl. Parallèlement, une piste cyclable retranscrite dans le PLUi par un emplacement réservé sera créée en bordure du chemin des Vertus afin d'encourager la pratique des modes doux depuis le village.

// Gestion du stationnement

Afin de compléter l'offre en stationnement, aujourd'hui positionnée le long du chemin des Vertus, trois poches reposant sur un revêtement stabilisé sont prévues en appui des équipements :

- Un parking d'environ 70 places accessibles depuis le carrefour Chemin de Masse sur le chemin des vertus ;
- Un parking d'environ 30 places accessibles depuis le chemin de la Galère et de la voie de 6 mètres créée à cet effet,
- Un parking d'environ 80 places accessibles depuis le chemin de la Galère (parcelle BB n°91).

PRINCIPES D'INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET D'INTEGRATION PAYSAGERE

// Qualité architecturale et formes urbaines

Sur l'ensemble du site, les constructions devront s'intégrer à l'environnement paysager et bâti.

Les abords de l'ensemble bâti seront mis en valeur par un aménagement paysager qualitatif, en continuité du cadre naturel existant.

// Principes de traitement paysager

L'environnement naturel de boisements sera conservé le plus possible entre les différents équipements.

PRINCIPES DE QUALITE ENVIRONNEMENTALE ET DE PREVENTION DES RISQUES

// Risque inondation

Ce secteur est concerné par un enjeu potentiel en matière de ruissellement urbain.

// 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.

- Compléter le réseau DFCI par une nouvelle piste 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.

- Relier au moins une des voies internes au projet à une voie accessible aux engins de secours.

- Créer une voie 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).

- 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.

Par ailleurs, le ou les bassins de rétention seront implantés aux endroits déterminés par les études dédiées avec mise en conformité du zonage pluvial.

FUV-OAP05 : Saint-Charles

Vocation : Zone d'activités

Zonage : 1AU-UE, 1AU-UEa

Programme : activités économiques mixtes

Échéancier prévisionnel de réalisation : court terme



DESCRIPTION DU SITE

Les secteurs se situent :

- en limite Sud-Ouest du vaste espace d'activités économiques de Rousset-Peynier-Fuveau ;
- en interface avec des espaces naturels et agricoles de la commune de Fuveau ;
- en contact avec les équipements golifiques de Château l'Arc au sein du grand paysage de la vallée de l'Arc et de la Montagne Sainte-Victoire.

Ce secteur est destiné à recevoir des activités économiques à dominante d'artisanat et/ou d'industrie, représenté sur une superficie d'environ 8 ha. L'objectif est de développer et de diversifier le tissu économique, notamment par le développement de la zone d'activités de Saint Charles le long de la RD6, en complément des extensions de la zone d'activités de Rousset.

L'aménagement de la zone doit s'opérer tout en préservant le caractère naturel des espaces dédiés au golf sis dans ce secteur (veiller à la qualité architecturale et à l'intégration paysagère).

ENJEUX ET OBJECTIFS

- » Permettre le confortement de la zone industrielle de Rousset – Peynier – Fuveau.
- » Accueillir prioritairement des entreprises industrielles, notamment en lien avec l'Énergie, le Numérique et la Microélectronique, filières économiques stratégiques du Pays d'Aix.
- » Compléter un quartier en cours de construction.

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT



VOCATION DES ESPACES ET PROGRAMMATION PREVISIONNELLE

// Vocation

Le site de projet a une vocation principale d'une zone d'activités économiques mixtes.

// Programmation

Les secteurs 1 et 2 sont destinés à accueillir des activités à dominante d'artisanat et/ou d'industrie. Ces secteurs n'ont pas vocation à accueillir des constructions destinées à la logistique.

Les secteurs 1 et 2 pourront également accueillir des activités de bureaux liés à une activité d'artisanat et/ou d'industrie autorisée dans ces secteurs.

// Mode de mise en œuvre opérationnelle

Dans le secteur 1, l'urbanisation est conditionnée à une opération d'aménagement d'ensemble.

Dans le secteur 2, l'urbanisation est conditionnée à plusieurs opérations d'aménagement d'ensemble.

PRINCIPES D'ACCESSIBILITE, DE DESSERTE ET DE FONCTIONNEMENT URBAIN

// Accès

Des liaisons actives devront être intégrées, afin de pouvoir se connecter également au réseau de bus.

La zone est desservie depuis la 3ème avenue à l'Est et la 1ère avenue au Nord.

Le site n'est pas directement desservi par les transports en commun réguliers mais les arrêts les plus proches se trouvent à 800 mètres au nord-est du site, sur la D6 sur les lignes 160 (Haut de l'Arc - Aix en Provence) et 161 (Haut de l'Arc-vers ZA Les Milles).

// Principes de desserte

L'armature viaire de la zone de Saint-Charles est en partie réalisée, le prolongement de la 3ème avenue devra être réalisée pour permettre l'accès au secteur 1.

La desserte des secteurs est prévue par une servitude qui bouclera avec la voirie déjà existante dans la zone d'activités et rejoignant la RD6. Cette voie aura une emprise de 10m comprenant un trottoir et une piste cyclable.

// Modes actifs

Des itinéraires doux seront aménagés notamment afin de relier les cheminements projetés au Sud.

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

// Gestion du stationnement

Les besoins de stationnement doivent être satisfaits en fonction de la nature de l'opération.

La mutualisation et/ou le regroupement du stationnement en un ou plusieurs espaces est à privilégier.

PRINCIPES D'INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET D'INTEGRATION PAYSAGERE

// Principes d'implantation des bâtiments

Sur le secteur 1, les constructions doivent être implantées au sein des polygones d'implantation.

// Qualité architecturale et formes urbaines

La composition urbaine devra être de qualité afin d'assurer l'insertion de l'ensemble, comme la prise en compte de la topographie.

Deux polygones associés à des conditions de hauteur du bâti sont définis afin d'optimiser le foncier et de répondre à la demande économique tout en limitant l'impact paysager et notamment visuel sur le grand paysage.

// Principes de traitement paysager

La frange boisée existante en limite Sud ainsi que la ripisylve en limite Est seront préservées. Il est également préconisé de les conforter.

La particularité de ces ensembles végétaux de bords de ruisseaux, devrait permettre d'éviter une banalisation par la plantation d'espèces végétales trop communes.

La servitude de voirie à créer sera bordée d'arbres plantés tous les 10 mètres.

Il est recommandé de préserver la zone humide (petit ru et friche associée) et de prévoir une marge de recul d'au moins 10 mètres vis-à-vis de cette zone humide.

Une zone non aedificandi de 30 m de large est définie pour préserver l'environnement proche de l'habitation sise en limite sud, dans laquelle des aménagements paysagers et/ou des bassins paysagers pourront être réalisés.

PRINCIPES DE QUALITE ENVIRONNEMENTALE ET DE PREVENTION DES RISQUES

// Risque inondation

Ce secteur est concerné par un enjeu potentiel en matière de ruissellement urbain.



PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL
DU PAYS D'AIX