



Commune d'Aix-en-Provence

Zone d'aménagement concerté de Barida



DOSSIER DE CREATION

Pièce 1. Rapport de présentation

Pièce 2. Plan de situation

Pièce 3. Plan de délimitation du périmètre composant la zone

Pièce 4. Régime financier de la ZAC

Pièce 5. Mode de réalisation

Pièce 6. Etude d'impact

Pièce 7. Etude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergie renouvelable de la zone

Pièce 1.
Rapport de présentation

SOMMAIRE

1.	Préambule	5
2.	Objet et justification de l'opération	6
A.	Objet de l'opération	6
B.	Justification de l'opération	7
C.	La mise en œuvre de la procédure de zone d'aménagement concerté (ZAC)	11
3.	Description du site et de son environnement.....	13
A.	Localisation du site	13
B.	Situation foncière	14
C.	Contexte socio-économique de la commune.....	15
D.	Conditions de circulations	29
4.	Définition du parti d'aménagement.....	32
A.	Présentation des différents scénarios étudiés	32
B.	Le parti d'aménagement retenu.....	34
C.	Les principes du projet d'aménagement.....	35
D.	Éléments relatifs à la desserte et à la circulation	41
5.	Programme global prévisionnel des constructions.....	51
6.	Justifications du parti d'aménagement.....	53
A.	Au regard des documents d'urbanisme en vigueur	53
B.	Au regard de l'insertion du projet dans son environnement.....	68

1. Préambule

Urbanisé à partir des années 70, le secteur de « Barida-Parade » accueille actuellement, le long de la RD9 (axe structurant du territoire), des lotissements, des équipements publics et une série d'activités peu qualitatives. Cette urbanisation effectuée au gré des opportunités foncières nuit à la lisibilité du secteur, tout en ternissant sa grande qualité paysagère, constituée de vastes espaces agricoles et naturels (bassin de l'Arc notamment).

Du fait de sa localisation stratégique, couplée à une faible optimisation foncière, le secteur de Barida-Parade a été désigné par la commune d'Aix-en-Provence comme le secteur d'extension naturel de la zone de la Pioline, souffrant de pénurie foncière.

L'aménagement du secteur de « Barida », situé au Sud de la RD9, est envisagé sur une surface de 29 hectares (dont 3 hectares de voiries existantes) et intègre la réalisation de logements, de locaux commerciaux, d'équipements publics et d'espaces verts.

L'aménagement a été conçu et réfléchi en intégrant les autres aménagements structurants envisagés sur le secteur tel que le parking relais prévu par la Métropole Aix-Marseille Provence à l'Ouest et la requalification des espaces publics entre la RD9 et l'Arc.

2. Objet et justification de l'opération

A. Objet de l'opération

a) Philosophie de l'aménagement et objectif

Le secteur de « Barida-Parade » s'inscrit dans la continuité de la Zone d'Activités de la Pioline. Il s'agit d'un secteur mixte, peu lisible, regroupant des activités de services, de commerces, d'artisanat ainsi que des logements.

Sur le plan urbanistique, le secteur présente une ambiance dégradée, se caractérisant par l'absence de fil conducteur et d'homogénéité du bâti.

Le principal enjeu de ce secteur repose sur l'affirmation de sa vocation urbaine peu lisible actuellement. Sa situation géographique, à la confluence d'axes routiers majeurs à l'échelle du territoire et sa proximité avec la zone de la Pioline, le rend particulièrement attractif pour accueillir un parking relais, des espaces d'activités, des équipements nécessitant une bonne accessibilité, et compléter l'implantation et la réorganisation des services publics déjà présents.

L'aménagement se doit d'être cohérent et de concilier à la fois les besoins des habitants mais aussi des collectivités publiques (commune, EPCI...), pour lesquelles le site présente un caractère stratégique en termes d'accessibilité, tout en tenant compte des enjeux naturels du site.

La zone inondable

Le secteur est partiellement identifié comme zone inondable par ruissellement, celui-ci se situant dans l'axe d'écoulement du talweg, perpendiculaire à l'Arc, en direction de l'Arc. La RD9, en remblais, se comporte à ce niveau comme une digue.

Des travaux sont à intégrer pour assurer une mise en sécurité des biens et des personnes, et réduire le risque inondation.

Accès et mobilité

La RD9 est le support du développement économique aixois et supporte par endroit un trafic soutenu (à l'Ouest de l'A51). Toutefois, l'analyse des conditions de circulation actuelles entre l'échangeur avec l'A51 et le Pont de l'Arc montre que la RD9 supporte un trafic plus faible sur le tronçon concerné par le projet.

Commerces et activités

L'importante population des résidences de la « Parade » et de « l'Hippodrome », ainsi que les habitants à venir, induit l'implantation de commerces de proximité qui doit être mise en perspective des offres existantes sur la Pioline et le Pont de l'Arc.

Requalifier le secteur

La RD9, entre l'échangeur de l'A51 et le Pont de l'Arc, présente encore des allures de route de campagne grâce à l'alternance entre séquences urbaines et naturelles (contact des collines boisées, de la ripisylve de l'Arc, séquence de la Félicité).

Le maintien de ces séquences et l'appui de l'urbanisation, sur des limites claires et faisant l'objet d'un traitement qualitatif, est indispensable, cet espace devant s'affirmer comme une avenue d'entrée de ville.

Accueil de nouveaux résidents

Le projet d'aménagement de « Barida » est mixte, c'est-à-dire qu'il prévoit l'accueil d'activités économiques mais également de logements. Il prévoit également la construction d'un équipement public (à savoir, éventuellement, un groupe scolaire, si celui-ci s'avère nécessaire) ainsi que des espaces verts et des cheminements doux.

b) Lignes directrices du projet de ZAC

Le projet de Barida visent à répondre aux besoins de la Ville en matière d'habitat, de développement économique et d'équipements publics.

Pour ce faire, le projet d'aménagement du secteur de « Barida » envisage de :

- gérer les problématiques hydrauliques et le risque inondation du secteur,
- restructurer les services techniques de la commune d'Aix-en-Provence,
- réaliser des équipements publics,
- créer plusieurs lots permettant l'installation d'activités commerciales et artisanales,
- créer plusieurs lots permettant la réalisation de logements, en cohésion avec le quartier de La Parade,
- créer des voiries internes desservant les futurs lots,
- requalifier la RD9 en boulevard urbain.

B. Justification de l'opération

a) Connexité, développement et intégration du quartier

Une localisation stratégique

Le secteur de « Barida-Parade » se situe au Sud-Ouest de la commune d'Aix-en-Provence, à moins de 3 km des Milles, pôle économique départemental regroupant 30 000 emplois.

Situé à proximité immédiate de l'échangeur A51/RD9, il bénéficie par ailleurs d'une excellente accessibilité. La RD9, voie structurante traversant le site d'Est en Ouest, relie en effet la couronne urbaine à ses extensions sous forme de zones d'activités ainsi qu'à la gare TGV (20 min) et à

l'Aéroport, et supporte des trafics équivalents à ceux d'une autoroute (plus de 40 000 véhicules/jours).

Situé en bordure de l'Arc, rivière traversant le département d'Est en Ouest, le secteur constitue la limite d'urbanisation Sud de la ville. En effet, investi à partir de 1975, cet espace est contigu à la ville dense mais néanmoins physiquement séparé de cette dernière par l'autoroute (A8). Si cette proximité avec le centre-ville a encouragé l'installation de grands équipements structurants et de complexes résidentiels (La Parade), le voisinage de la ZA de la Pioline et, dans une moindre mesure des Milles, a pour sa part favorisé l'installation d'activités commerciales et artisanales.

Ce caractère d'interface confère ainsi au secteur une place stratégique dans l'aménagement du territoire, tant dans la recherche d'un développement urbain raisonné, basé sur la densification, que dans l'affirmation du rayonnement économique de la Métropole Aix-Marseille Provence.

Les récentes réalisations immobilières à proximité (Domaine de la Grassie, La Constance, La Beauvalle, ...) offrent des perspectives de développement résidentiel dans un espace stratégique, lorsque l'importante pression foncière exercée sur la zone commerciale des Milles / la Pioline renforce son potentiel de zone d'activités.

Couplé à la proximité des grandes infrastructures routières, ce statut de rotule en fait une porte d'entrée de ville idéale et apparaît comme un des secteurs à enjeux pour l'implantation d'un parking relais.

Le quartier de « Barida-Parade » présente aujourd'hui un tissu lâche, où les opérations se succèdent sans réelle structuration, et créent une transition abrupte avec la campagne.

Un quartier en manque de perméabilité

Epine dorsale du secteur, la RD9 répond à la double fonction de voie de desserte et de voie structurante, même si le tronçon traversant le site est moins fréquenté que la partie située à l'Ouest de l'A51. Cette 2x2 voies, avec des tronçons à 2+1 voies, présente un traitement extrêmement routier qui encourage les comportements accidentogènes comme la prise de vitesse, l'absence de panneau d'entrée de ville, la succession de grands giratoires... Elle constitue ainsi une véritable coupure urbaine, n'encourageant pas les traversées piétonnes de part et d'autre de la voie. On ne dénombre d'ailleurs que deux passages piétons sur le tronçon, situés à l'Est de ce dernier en face des résidences, qui accusent l'absence d'un système de gestion par feux et rendent problématique l'accès aux arrêts de bus. Au-delà, aucun trottoir ne sécurise les déplacements d'Est en Ouest.

Ainsi, il semble essentiel de redéfinir le caractère urbain de ce tronçon de la RD9, en retravaillant notamment la transition aujourd'hui abrupte avec l'entrée de ville actuelle située au niveau de la Grassie et récemment requalifiée en zone 30.

Le maillage viaire interne au site souffre pour sa part d'un certain cloisonnement.

En effet, ces axes transversaux Nord-Sud sont majoritairement en impasse (contre allée de la route des Milles, Rue Marcel Isoard) ou correspondent à des voies privées.

Par ailleurs, on compte peu de barreaux de liaison Est-Ouest pouvant relayer la RD9.

Accessibles par le biais d'une série de giratoires, ces voies de desserte présentent des typologies différenciées :

- Des chemins de qualité paysagère, étroits (chemins de la Blaque et de Saint Jean de Malte), formant une boucle maillant le Sud du secteur. Ils assument des trafics limités, puisque desservant une zone pavillonnaire. Leur gabarit réduit, imposant une circulation alternée, n'empêche pas des vitesses paradoxalement élevées (50km/h) ;
- Une série de voies privées ou semi-privées, dont l'accès est souvent géré par un dispositif de grilles fermables mais non fermées (La Parade) ;
- Des voies plus largement dimensionnées au Nord, desservant les grands équipements publics consommateurs d'espaces.

A l'Ouest, le giratoire Georges Couton, pièce indissociable de l'échangeur A51/RD9 occupe un rôle prépondérant dans la répartition des flux : il dessert à la fois des chemins de desserte et des voies structurantes. Il semble avoir une vocation d'entrée de ville.

Concernant les transports en communs, le secteur regroupe trois arrêts en encoche aménagés de part et d'autre de la RD9 : il est desservi par la Ligne 4 (Pôle d'activité/Val saint André), la Ligne 18 (Ronde Poste / Duranne Ecole) ainsi que par une ligne départementale (L 50 Aix-Marseille). Si la Ligne 4 passe toutes les 15 min environ du lundi au samedi, la L 50 ne dessert le secteur qu'aux heures de pointe (6h/7h/8h/16h30/17h30/18h30) et le dimanche. La ligne 18, qui circule toute la semaine, ne dessert pour sa part les arrêts du secteur que le dimanche et jours fériés.

Par ailleurs, et alors que la zone 30 de la Grassie offre un couloir bus/vélos, il n'y a aujourd'hui aucune voie dédiée sur le secteur de « Barida-Parade ». Le Schéma Directeur Cyclable adopté en novembre 2013 fait néanmoins du tronçon étudié de la RD9 une voie structurante de niveau 1.

Des activités cloisonnées

Le secteur de « Barida-Parade », caractérisé par une densité bâtie relativement faible, regroupe une pluralité d'activités, articulées autour de la RD9. Ces dernières se sont implantées à partir des années 1970, au gré des opportunités foncières et sans réelle cohérence d'ensemble, sur ce qui était jusque-là une zone agricole.

On observe néanmoins une concentration des zones d'habitat au Nord-Est de la voie, avec deux ensembles résidentiels :

- « La Parade », regroupant 1 000 logements, dont une majorité de studios. On y distingue deux typologies bâties : dans la partie construite dans les années 1970, on trouve du R+9 alors que les immeubles plus récents ne dépassent pas le R+4. Ses limites sont matérialisées par des clôtures.
- « Le Parc de l'Hippodrome », à l'Est de la Parade. Construite en 2009, cette résidence fermée regroupe 255 logements dans des bâtiments en R+4.

Le sud du secteur de « Barida » se caractérise par un tissu plus lâche, de type pavillonnaire, implanté dans un cadre paysager de qualité.

Par ailleurs, on relève trois pôles de vie, dont deux micro-centralités peu dynamiques situées à l'Est de la RD9 :

- En face de l'ensemble résidentiel de la Parade et en bordure de la RD9, on trouve une boulangerie et une épicerie/primeur, peu accessible à pieds et fonctionnant surtout avec le transit ;
- Au sein de la résidence la Parade, on trouve des rez-de-chaussée commerciaux présentant une offre de proximité relativement diversifiée (couture-retouches, laverie automatique, pizzeria, coiffeur-esthétique, restaurant club de loisir, bureaux) complétant le pôle de la RD9. Néanmoins, le domaine étant clôturé, ce pôle relativement cloisonné semble destiné principalement aux habitants de la résidence.

Cette offre locale est relayée par un pôle commercial plus dynamique, l'Oxydium Concept, créé en 2008 et implanté à l'Est de l'échangeur routier. Son rayonnement relaye l'offre caractéristique des Milles (cabinets médicaux, restaurants, surfaces commerciales taille moyenne, salle de sport, banques, bureaux). Cet espace présente en outre une placette publique pouvant encourager au rassemblement.

Au-delà, la zone est le théâtre de nombreuses activités consommatrices d'espaces. Elle regroupe ainsi de nombreux équipements publics : au Nord de la RD9 avec la déchetterie, l'antenne de la faculté de sciences économiques, la cuisine centrale, le garage municipal, le centre de transfert des ordures ménagères, et au Sud avec le Centre technique Municipal occupant 3,6 ha.

La partie Sud-Ouest est marquée par un patchwork d'activités de services et d'artisanat (entreprises de TP, location de matériels, automobile, jardinerie) s'inscrivant elles aussi dans la continuité de la zone des Milles.

Enfin, on relève quelques agences immobilières et des activités d'artisanat sur la partie Est.

L'activité agricole est encore prégnante, occupant de vastes parcelles au Sud de la voie et relayée par une pépinière.

L'implantation des activités et habitations sans vision d'ensemble a ainsi contribué à entériner le cloisonnement interne du secteur de « Barida-Parade », lequel accuse par ailleurs l'absence d'un pôle de vie dynamique revêtant une fonction identitaire pour le secteur.

Le projet d'aménagement de « Barida » repense donc à la structuration des activités, en veillant à assurer des liaisons douces entre les pôles.

b) Pertinence du projet sur le plan paysager

Situé au sein de l'entité paysagère de la Vallée de l'Arc et de la Plaine des Milles, le secteur de « Barida-Parade » présente une topographie peu perceptible mais marquée par la proximité immédiate :

- du rebord du plateau de la Constance présentant des pentes assez soutenues au Nord ;
- de fortes remontées boisées des collines de la Blaque au Sud et des contreforts du Montaignet au Sud-Est.

Les vues s'échelonnent dans l'espace, buttant sur les masses boisées des pentes et collines très perceptibles qui encerclent le site, s'ouvrant jusqu'au Massif de la Sainte Victoire au Nord-Est. La RD9 possède elle aussi une vitrine sur le paysage environnant.

Les talwegs viennent rythmer ces reliefs en direction de l'Arc, dont l'épaisse ripisylve à chênes, frênes, peupliers blancs et noirs, présentant une strate arbustive et herbacée riche, constitue un élément fort du paysage au Nord.

Le site apparaît en fait comme un espace de transition entre la ville dense, dont il est séparé par l'autoroute A7 cloisonnant le paysage, et la campagne, où cohabitent espaces naturels ou agricoles.

La proximité du centre urbain et la présence de voies de transit très fréquentées ont en effet contribué à la valorisation des terrains, urbanisés au grès des opportunités foncières. Bouleversant la structure paysagère, les sols fortement imperméabilisés des espaces d'activités, entrepôts de matériaux à l'air libre et ensembles résidentiels côtoient ainsi des espaces naturels boisés (Pins d'Alep et Chêne pubescents) et parcelles agricoles cultivées ayant conservé la plupart de leurs éléments structurants (organisation parcellaire, haies coupe-vent, bastides).

Les quelques bastides des XVII^{ème} et XVIII^{ème} siècles et leurs dépendances présentent sur le site côtoient en outre quelques habitations occupant de vastes parcelles.

Ce manque de cohérence de la trame bâtie et paysagère se lit particulièrement aux abords de la RD9, où l'urbain et la campagne se côtoient sans transition. Les deux chemins constituant les limites Sud-Est et Ouest présentent néanmoins une grande qualité paysagère, grâce aux alignements de chênes pubescents.

La grande qualité paysagère du secteur, et son positionnement stratégique à proximité immédiate de la couronne urbaine et des grandes infrastructures routières nécessitent de redéfinir sa qualité d'interface entre ville habitée / zone d'activités et patrimoine naturel et paysager.

C. La mise en œuvre de la procédure de zone d'aménagement concerté (ZAC)

L'aménagement du secteur de Barida sera réalisé sous forme de Zone d'Aménagement Concertée (ZAC).

Le choix de la collectivité est motivé par le fait que cette procédure est la plus à même de garantir la maîtrise publique de l'opération, une réflexion globale sur les équipements publics (voiries, réseaux, ouvrages de gestion des eaux pluviales,...) et la mise en place de participations financières des opérateurs privés permettant de couvrir la réalisation de ces équipements.

Cette procédure d'aménagement est envisagée pour la réalisation de l'opération Barida car elle est la plus adaptée :

- Opération d'ensemble d'initiative publique
- Outil d'acquisition foncière
- Outil financier : participations pour réalisation des équipements
- Encadrement des opérations par un cahier de prescriptions et un architecte de la ZAC
- Zone relativement étendue et complexe qui mérite une forte implication de la Collectivité.

Dans le présent dossier de « création de ZAC », seuls les grands principes d'aménagements sont connus ; le positionnement précis des bâtiments, les matériaux utilisés, les aménagements paysagers,... étant définis ultérieurement lors de l'élaboration du dossier de réalisation de ZAC.

3. Description du site et de son environnement

A. Localisation du site

Le projet d'aménagement du secteur de « Barida », d'une superficie de 29 hectares environ (dont 3 hectares environ de voirie), est situé dans le département des Bouches du Rhône (13) sur la commune d'Aix-en-Provence à proximité du Pôle d'Activités d'Aix-en-Provence.



Localisation du secteur de Barida

Le périmètre de projet peut globalement être délimité comme suit :

- Limite nord : la RD9 (incluse),
- Limite sud : les collines de la Blaque,
- Limite ouest : le rond-point Georges Couton et l'A51.

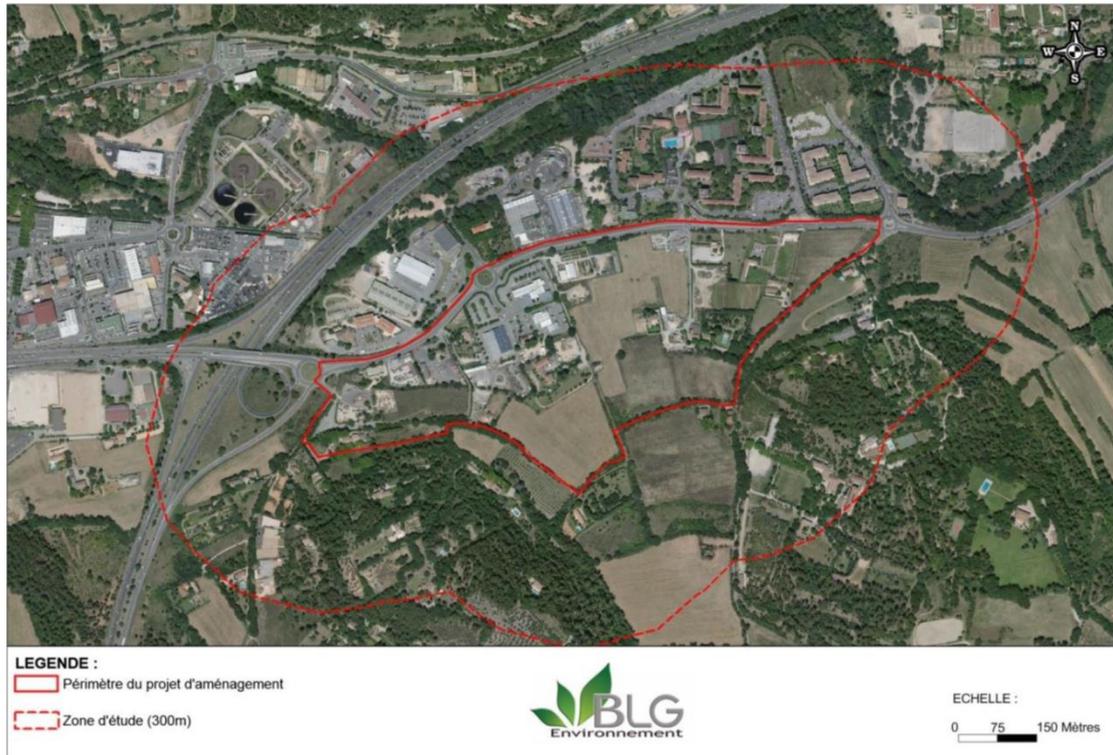
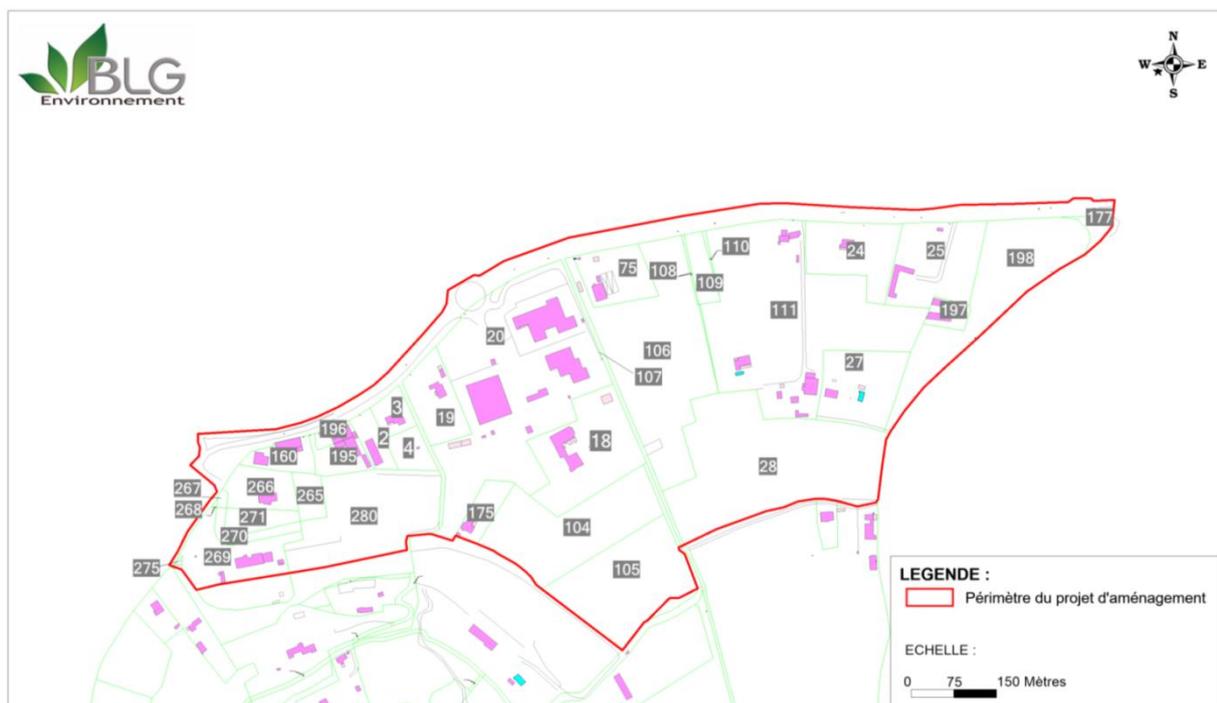


Photo aérienne – Secteur de Barida

B. Situation foncière

La ZAC de Barida comprend plus d’une trentaine de parcelles pour une superficie de 26 hectares environ, ainsi que 3 hectares de voiries.



Parcelles cadastrales du site de projet de « Barida »

Le foncier du secteur se découpe en d'importants tènements au sein desquels la Municipalité possède de nombreux terrains, soit plus de 13 hectares concentrés dans la partie Sud-Ouest. Certaines de ces parcelles s'avèrent néanmoins sous-utilisées ce qui a tendance à conforter la perception d'un manque de structuration du secteur.

Ce manque d'optimisation du foncier se lit aussi chez les propriétaires privés, puisqu'on dénombre un certain nombre d'aménagements comprenant entrepôts et aires de stockage à l'air libre, notamment en bordure sud de la RD9.

C. Contexte socio-économique de la commune

a) Contexte général et communal

- *Démographie et évolution de la population*

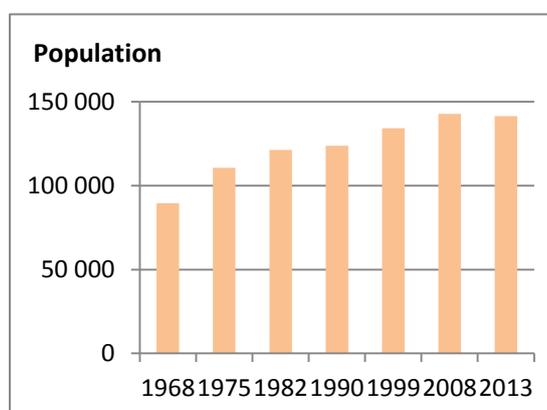
Contexte général

Le département des Bouches du Rhône comptait 1 993 177 habitants en 2013. La densité de population est très élevée (391,8 habitants/km²) comparée à la moyenne nationale de 117,1 habitants/km². Le principal pôle urbain du département est Marseille (Préfecture) avec 855 393 habitants en 2013.

Commune d'Aix-en-Provence

Aix-en-Provence, d'une superficie de 186,1 km², comptait 141 545 habitants en 2013. Elle est caractérisée par une forte densité de 760,7 hab/km² (densité deux fois supérieure à la moyenne départementale).

La population d'Aix-en-Provence est globalement en augmentation depuis 50 ans, passant de 89 566 habitants en 1968 à 141 545 en 2013.



**Evolution de la population
de 1968 à 2013 - Aix-en-Provence**

(Source : Aix-en-Provence INSEE POP T1M – Population)

Toutefois, depuis le début des années 2000, la population tend à augmenter beaucoup moins rapidement, voire à diminuer. Ce sont désormais les communes périphériques qui se développent le plus en générant un processus de périurbanisation (ville diffuse).

La commune se caractérise par une population homme/femme relativement équilibrée. La catégorie d'âge des 15-29 ans est la plus représentée en 2013 avec 38 716 habitants (soit 27,4%). Cela

s'explique par le fait que la commune d'Aix-en Provence est une ville universitaire attirant de nombreux jeunes pour la diversité de ces formations.

De manière globale, la population aixoise est très jeune :

- 0-14 ans : 13,9 % ;
- 15-29 : 27,4 %.
- 30-44 : 18,1 %
- 45-59 : 17,7 %
- 60-74 : 13,9 %
- 75 et plus : 9 %.

L'augmentation de la population s'est traduite par un développement des zones urbaines en périphérie de la ville. La hausse de la population, implique une augmentation des besoins sur la commune (énergétiques, fonciers, équipements, ...).

- *Habitat*

Contexte général

Le département des Bouches du Rhône, au 1er janvier 2013, disposait d'environ 975 666 logements dont 88,9% de résidences principales et 4% de résidences secondaires. Au niveau national, les résidences principales atteignent 82,8% et 9,5% pour les résidences secondaires.

Commune d'Aix-en-Provence

	1968	1975	1982	1990	1999	2008	2013
Ensemble :	32 076	42 364	51 370	59 634	69 141	77 561	79 391
- Résidences principales	28 312	37 408	46 502	51 679	60 816	69 187	68 677
- Résidences secondaires et logements occasionnels	1 172	1 769	1 584	3 256	2 147	2 924	3 668
- Logements vacants	2 592	3 187	3 284	4 699	6 178	5 450	7 046

Evolution du nombre de logements de 1969 à 2013 – Aix-en-Provence

Le parc immobilier d'Aix-en-Provence se compose en 2013 de 79 391 logements, soit une augmentation du nombre de logements d'environ 147,5 % en 45 ans. Il est caractérisé en 2013 par 86,5 % de résidences principales et 4,6 % de résidences secondaires. Le taux de logements vacants représente 8,9 % du parc immobilier (à l'instar du département : 7,1 %).

L'urbanisation sur la commune s'est essentiellement développée au niveau du centre ancien d'Aix pour ensuite s'étendre plus récemment en périphérie, près des zones d'activités ou des quartiers de Luynes, la Duranne...

Le ralentissement sensible des constructions en zone urbaine, de ces dernières années, s'accompagne d'un fort développement des secteurs périphériques Nord et Sud, autour des noyaux villageois de Luynes (ZAC St Jean), des Milles (ZAC St Joseph) et de Puyricard (ZAC des Palombes).

- *Etat de la population active*

Contexte général

En 2013, le département des Bouches du Rhône comptait, pour la tranche d'âge des 15 à 64 ans, 59 % d'actifs ayant un emploi et 10,8 % de chômeurs. En ce qui concerne la part des inactifs, celle-ci est composée pour un peu moins de 7,1% de retraités.

Depuis 2008, le chômage est à la hausse et la part des retraités observent une légère baisse.

Commune d'Aix-en-Provence

Aix-en-Provence est le deuxième pôle économique de l'aire métropolitaine Marseille Provence. Le poids économique, occupé actuellement par Aix-en-Provence au sein de la métropole, témoigne d'un renforcement progressif de sa fonction économique notamment tertiaire et commerciale.

En matière d'activités, la population des 15 à 64 ans d'Aix-en-Provence, se répartie de façon suivante :

CATEGORIE	2013	2008
Actifs¹ en %	67,3	64,9
–actifs ayant un emploi en %	57,7	57,1
–chômeurs en %	9,6	7,8
Inactifs en %	32,7	35,1
–élèves, étudiants et stagiaires non rémunérés en %	19,7	20,9
–retraités ou préretraités en %	4,7	5,6
–autres inactifs en %	8,3	8,6

Caractéristique de la population active des 15-64 ans à Aix-en-Provence

(Source : Aix-en-Provence INSEE - EMP T1 - Population de 15 à 64 ans par type d'activités)

¹ Actifs : ensemble des personnes en âge de travailler, disponibles sur le marché du travail.
Actif ≠ inactif

En 2013, la commune d'Aix-en-Provence compte, pour la tranche d'âge 15 à 64 ans, 67,3 % d'actifs. 57,7 % d'entre eux ont un emploi et 9,6 % sont au chômage.

En ce qui concerne la part des inactifs (32,7 %), celle-ci est composée pour presque un tiers d'étudiants, élèves, soit 19,7%. Les retraités représentent quant à eux 4,7 %. Le taux est en baisse depuis 2008.

Depuis ces mêmes années, le nombre de chômeurs tend à augmenter, passant de 7,8 % en 2008 à 9,6 % en 2013, tandis que le nombre de personnes ayant un emploi stagne. L'augmentation du chômage et la faible augmentation du nombre de personnes ayant un emploi sont dues à la crise économique qui touche le pays depuis plusieurs années (2008).

La zone d'emploi d'Aix-en-Provence fait désormais partie des 6 premières zones d'emploi (en nombre d'habitants et d'emplois) de la région PACA, le Pôle d'Activités d'Aix-en-Provence étant le plus grand du département.

- *Activités commerciales, artisanales, industrielles et tertiaires*

Le territoire de la Métropole Aix-Marseille Provence comprend de nombreuses zones d'activités économiques de grandes ampleurs sur son territoire. Celles-ci se concentrent principalement sur :

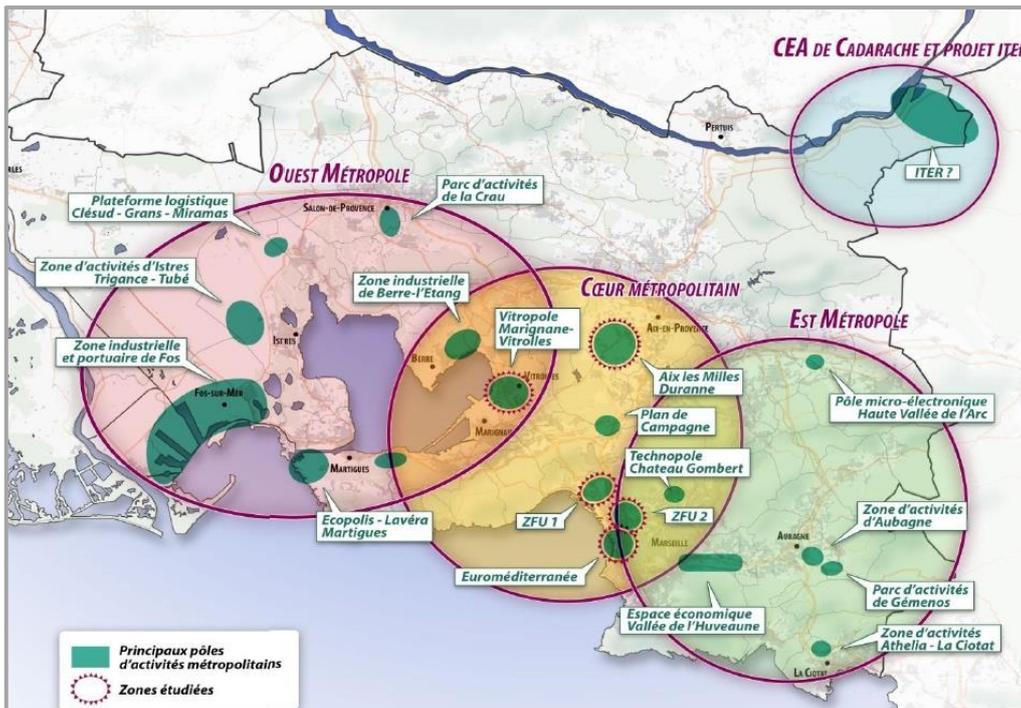
- La façade Ouest de l'Etang de Berre et le Pays Martégal (Zone industrielle et portuaire de Fos, Zone d'Activités d'Istres Trigance - Tubé, Ecopolis - Lavéra Martigues, ...)
- Le couloir Est Etang de Berre / Autoroute A51 avec le Vitropole Marignane-Vitrolles, Aix les Milles Duranne, Plan de Campagne, Euroméditerranée, ...

D'autres secteurs connaissent également depuis plusieurs années un développement soutenu de zones d'activités telles que le Pays Salonnais ou les communes traversées par la RD6 (Trets, Rousset,...).

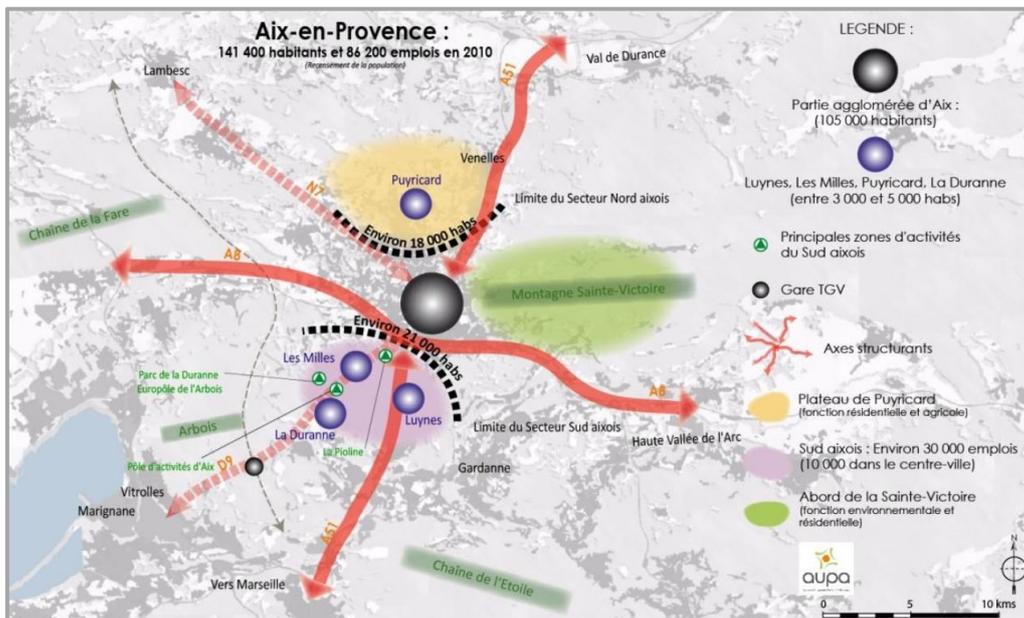
La commune d'Aix-en-Provence compte, en 2013 :

- 740 établissements actifs dans le domaine de l'industrie,
- 1 613 établissements dans le domaine de la construction,
- 15 673 établissements dans le domaine du commerce, du transport et des services divers, soit respectivement 3,4 %, 7,4 % et 72,2 % de l'ensemble des établissements actifs sur le territoire communal.

Les domaines du commerce, des transports et des services divers emploient 49 298 salariés soit 56,8 % de l'ensemble des postes salariés. Le commerce, le transport et les services divers est le premier employeur sur la commune d'Aix-en-Provence après « les administrations publiques, l'enseignement, la santé et action social ».



Principales Zones d'Activités du département
(Source : PLU d'Aix-en-Provence)



Zone d'activités sur la commune d'Aix-en-Provence
(Source : PLU d'Aix-en-Provence)

- Activités agricoles

Contexte général : l'agriculture sur la commune d'Aix-en-Provence

La commune d'Aix-en-Provence comptait en 2014, 208 établissements actifs dans le domaine de l'agriculture, sylviculture et pêche soit 0,9 % de l'ensemble des établissements actifs sur le territoire.

Cette activité génère peu d'emplois, à savoir 472, soit 0,5 % de l'ensemble des postes salariés sur la commune.

Selon le dernier recensement Agreste de 2010, 182 exploitations agricoles ont leur siège sur la commune d'Aix-en-Provence. Essentiellement tournées vers la polyculture et le polyélevage, la commune dispose de 4 438 hectares de terres agricoles (SAU en 2010). Depuis 1988, la commune a perdu 8,8 % de ses terres agricoles (soit 431 ha de terres) souvent au profit des zones habitables et/ou économiques.

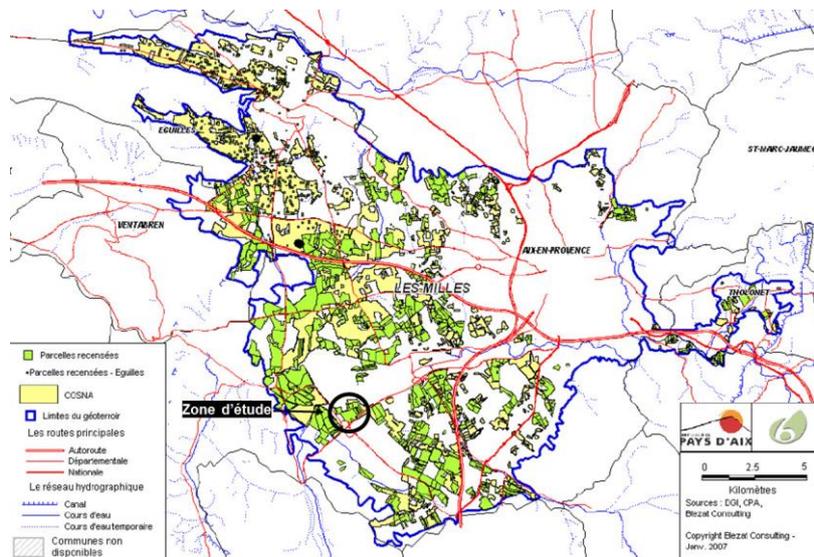
Contexte agricole sur le secteur des Milles

Préalablement à l'élaboration du PLU approuvé, une étude agricole a été réalisée sur le secteur des Milles en 2007 par le bureau d'étude Blézat Consulting.

Bien qu'ancienne, cette étude permet de disposer d'éléments de connaissance du contexte agricole local sur la partie ouest du territoire communal d'Aix en Provence.

➤ Diagnostic du « géoterroir » des Milles

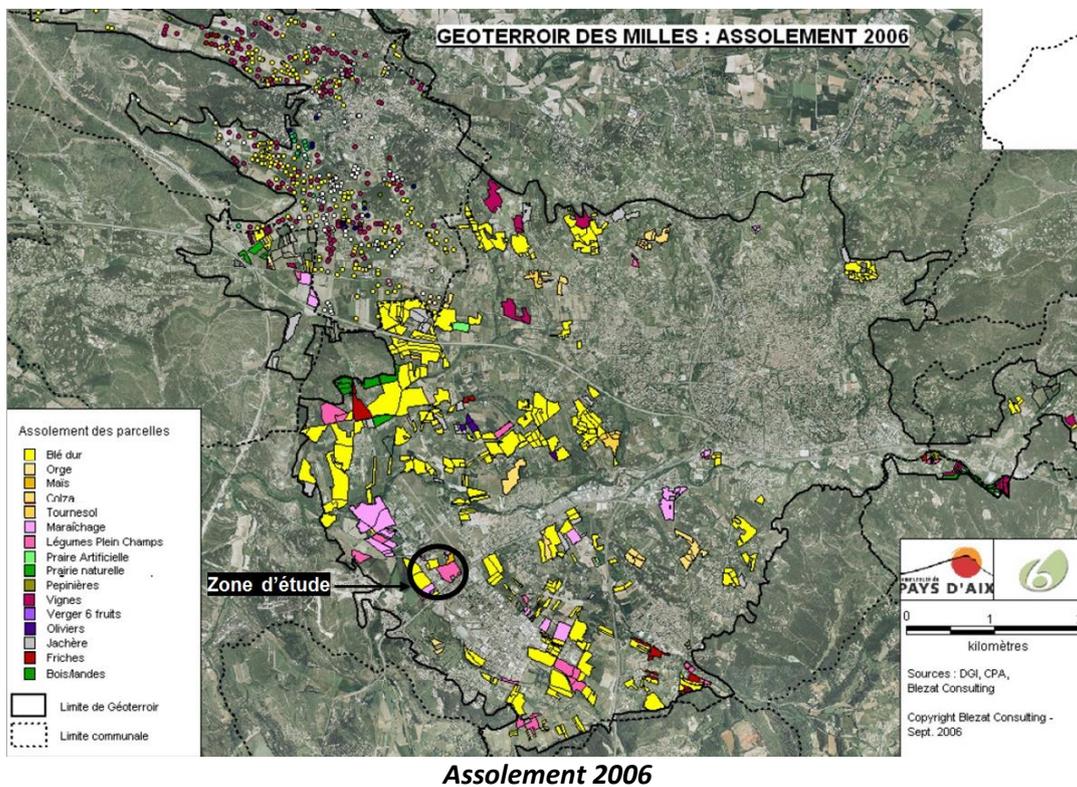
Les enquêtes de terrain réalisées en 2006 ont permis d'identifier 1 120 parcelles agricoles environ sur le géoterroir des Milles, correspondant à 1 155 ha cultivés, auxquels il convient de rajouter 500 à 700 ha sur le secteur d'Eguilles et 400 à 500 ha non localisés (les agriculteurs ayant refusé à l'époque de répondre à l'enquête).



Résultats de l'enquête parcellaire – 2006

Au recensement de 2006, les activités agricoles se répartissaient comme suit :

- Grandes cultures : 13 exploitations valorisant 1 225 ha, dont 7 pratiquent une autre production (ou sont pluriactifs). Les exploitations présentent une taille inférieure de 20% à la moyenne nationale et sont peu spécialisées ;
- Maraîchage : 19 exploitations spécialisées en maraîchage (revenu dominant), dont 6 en agriculture biologique, valorisant au global 128 ha. Une partie des cultures maraîchères est réalisée en plein champ en rotation avec les cultures céréalières ;
- Viticulture : 12 exploitations viticoles, valorisant 403 ha, principalement regroupées sur la partie nord du géoterroir (Eguilles, Granettes),
- Elevage : 8 exploitations spécialisées (dont 2 en complément avec de la vigne) : 2 élevages de poules, 2 apiculteurs, 1 éleveur bovins, 1 éleveurs de brebis, 1 élevage de chevaux, 1 porcherie, valorisant au global 187 ha.
- Cultures spécialisées : les exploitants spécialisés sont plutôt rares.



b) A l'échelle de l'opération

- *Habitats*

Le périmètre d'aménagement, situé en périphérie du centre-ville d'Aix-en-Provence, compte actuellement environ 11 habitations isolées (habitat diffus).



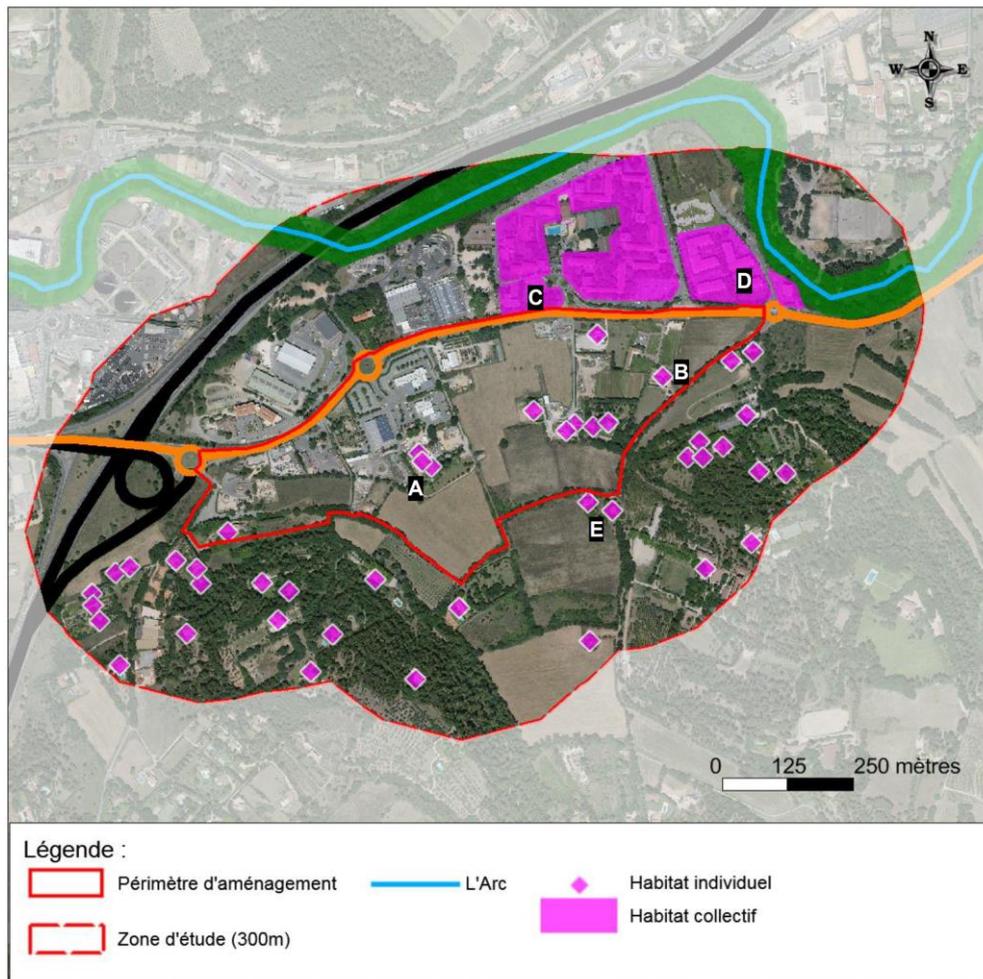
Habitat isolés situés au sein du périmètre d'aménagement



Habitat isolés situés au sein du périmètre d'aménagement

Dans un rayon de 300 mètres autour du site de projet, se localisent :

- Le tissu d'habitats collectifs dense le « le Parade » au Nord-Est,
- Les habitations isolées et de type Bastide essentiellement situées au Sud.



Localisation des habitats au droit de la zone d'étude et du périmètre d'aménagement

Le périmètre d'aménagement est désigné au PLU comme une zone d'urbanisation future à vocation mixte : économique et habitat (1AU1 – UE et 1AU1-UM) et fait l'objet d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) n°2 « Barida » ayant pour objet l'aménagement d'un secteur mixte (activités économiques et habitats).

L'objectif de la commune est de densifier les centres urbains existants afin de limiter l'étalement urbain.

Classiquement, les projets de nouvelles zones d'activités s'inscrivent sur des espaces vierges de construction et/ou des friches urbaines. Dans le cas présent, une partie des terrains à aménager est bâtie et accueille localement de l'habitat individuel. Le projet urbain devra prendre en compte l'existant.

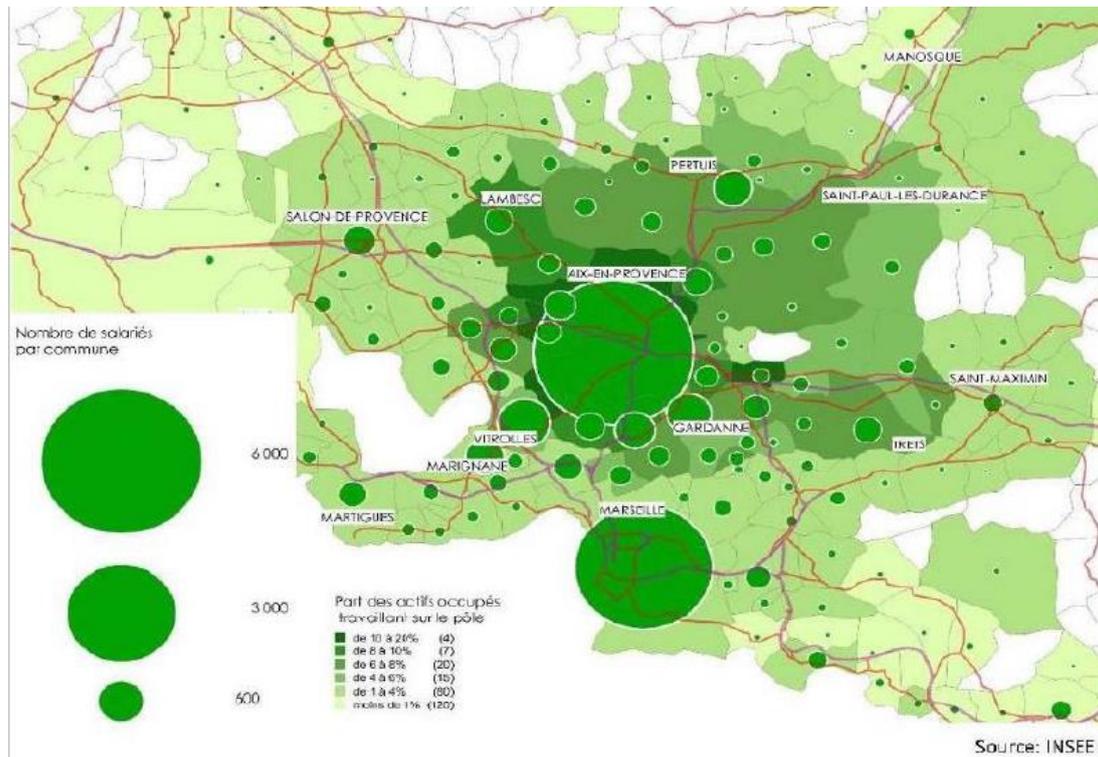
- *Etat de la population active*

La zone d'étude est située au sein d'un grand ensemble économique regroupant plusieurs ZA ou ZAC. C'est ainsi qu'on retrouve :

- En limite Sud-Ouest, la ZA de la Pioline

- A 3 km, le pôle d'activités d'Aix-en-Provence, qui est constitué de plusieurs entités agglomérées : La Robole, Pichaury, La Duranne, la Pioline et les pôles de compétitivité dont celui de l'Arbois.

La majeure partie des emplois est occupée par des actifs résidants hors de la commune d'Aix-en-Provence, induisant des flux pendulaires importants aux heures de pointes du matin et du soir (flux domicile-travail-domicile).



Lieu de résidence des actifs travaillant sur le pôle d'activités d'Aix-en-Provence

Le secteur de Barida est dédié, en partie, aux activités économiques et tertiaires.

- *Activités commerciales, artisanales, industrielles et tertiaires*

Le secteur de projet, qui intègre en son sein des activités économiques, se trouve notamment à proximité du pôle d'activités d'Aix-en-Provence.

➤ *Pôle d'activités d'Aix-en-Provence*

Le pôle d'activités d'Aix-en-Provence dans son ensemble, situé au Sud de la ville, compte aujourd'hui 1 700 entreprises employant plus de 30 000 personnes, réparties comme suit :

- 2 500 sur le pôle commercial de la Pioline,
- 1 500 sur le technopôle du petit Arbois
- 27 000 sur le Pôle d'Activités d'Aix-en-Provence (La Duranne, Pichaury Robole, Parc Eiffel et zone des Milles).

L'opération de la Pioline, amorcée dans les années 1970, sous forme de ZAC avec le nom de ZEDA, « zone économique de dégagement aixois », avait pour ambition première de permettre la délocalisation d'activités existantes dans le centre-ville, dans des locaux trop exigus et peu accessibles par les moyens de transport (quincaillerie, garage, ...).

Le Plan d'Aménagement de la zone définissait deux secteurs :

- L'Ouest, destiné à du commerce de détail (aujourd'hui Carrefour),
- L'est, destiné à des activités de commerce de gros et détails, entrepôts et petites industries.

Le remplissage de la zone, puis son évolution commerciale en quasi-totalité, ainsi que la forte proportion d'activités liés à l'automobile, ont définitivement consacré la vocation commerciale de ce secteur qui est devenu un des principaux centres commerciaux de la commune.

➤ *Activités économiques*

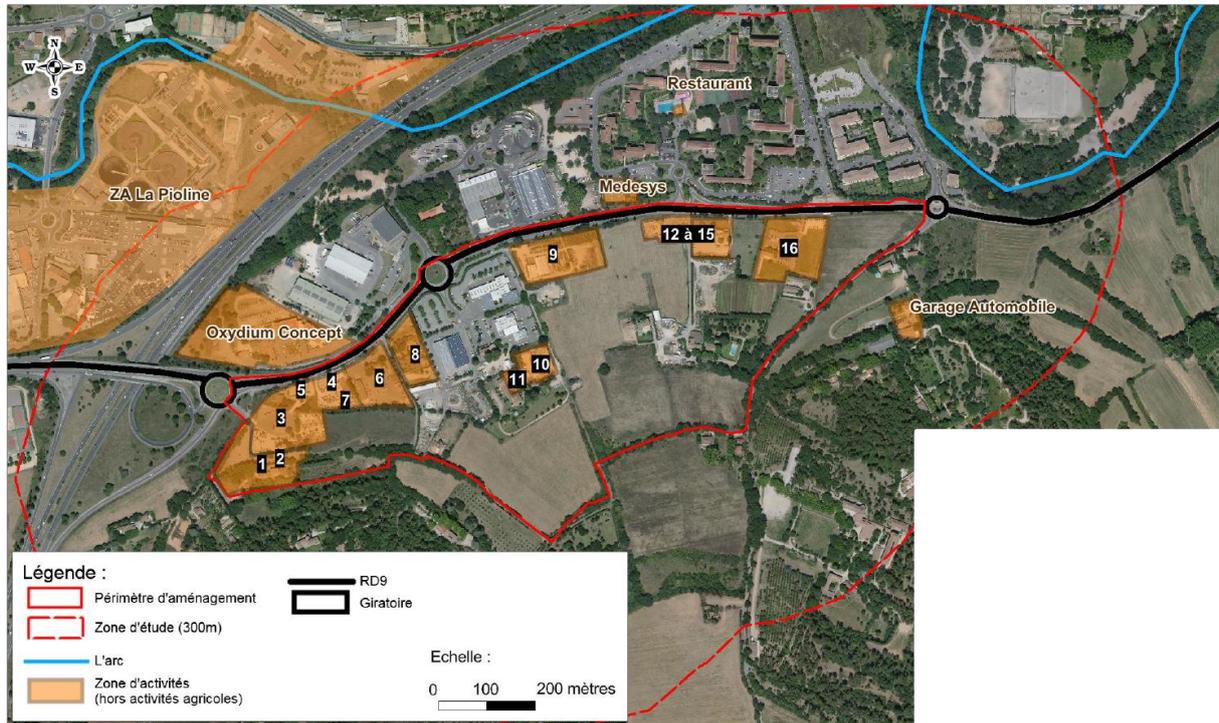
Au Nord-Ouest de la RD9, dans le périmètre de 300 m de part et d'autre du site de projet, se situe plusieurs bâtiments à vocation économique, notamment avec la présence de plusieurs commerces et activités diverses : restaurations, banque, institut de beauté, salle de sport... mais aussi une entreprise de logiciels au niveau du lotissement Parade.



Commerces situés au Nord-Ouest de la RD9

Le secteur de Barida accueille d'ores et déjà un certain nombre d'activités économiques, qui s'inscrivent principalement en bordure de la RD9.

La pérennisation de ces activités et des emplois induits constitue un enjeu fort, permettant de conforter le secteur d'activité. Une centralité économique à l'Ouest de l'opération sera créée, en lien avec la zone de la Pioline.



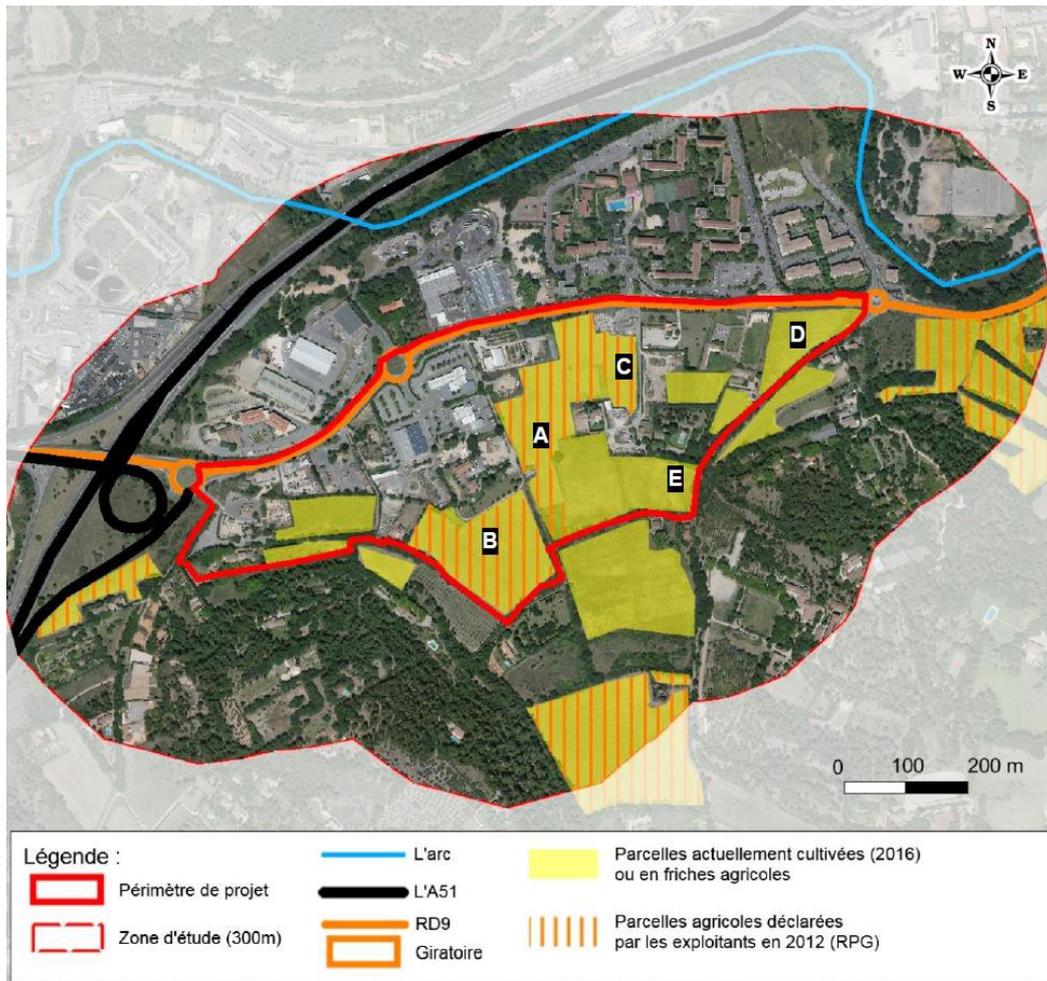
Activités économiques au sein du périmètre de projet et de ses abords

- *Activités agricoles*

Le périmètre d'aménagement n'est pas concerné par des parcelles classées en zone A (agricole) au PLU d'Aix-en-Provence.

Toutefois, celui-ci fait l'objet de 5,9 hectares de zones de cultures déclarées par les exploitants en 2012 à la PAC et d'environ 11 hectares de zones actuellement cultivées ou en friches agricoles (représentant 0,2% de la SAU communale).

Remarque : les zones de culture déclarées en 2012 ne sont pas systématiquement les zones de culture exploitées en 2016.



Zone agricole en 2016 / Registre Parcellaire Géographique 2012 au sein du périmètre de projet et zone d'étude

Le secteur de la ZAC de Barida est inscrit en zone à vocation économique, et non agricole, au PLU d'Aix-en-Provence. Cependant, on repère la présence d'exploitations agricoles ayant leur activité au sein du périmètre de ZAC.

- *Services et équipements publics*

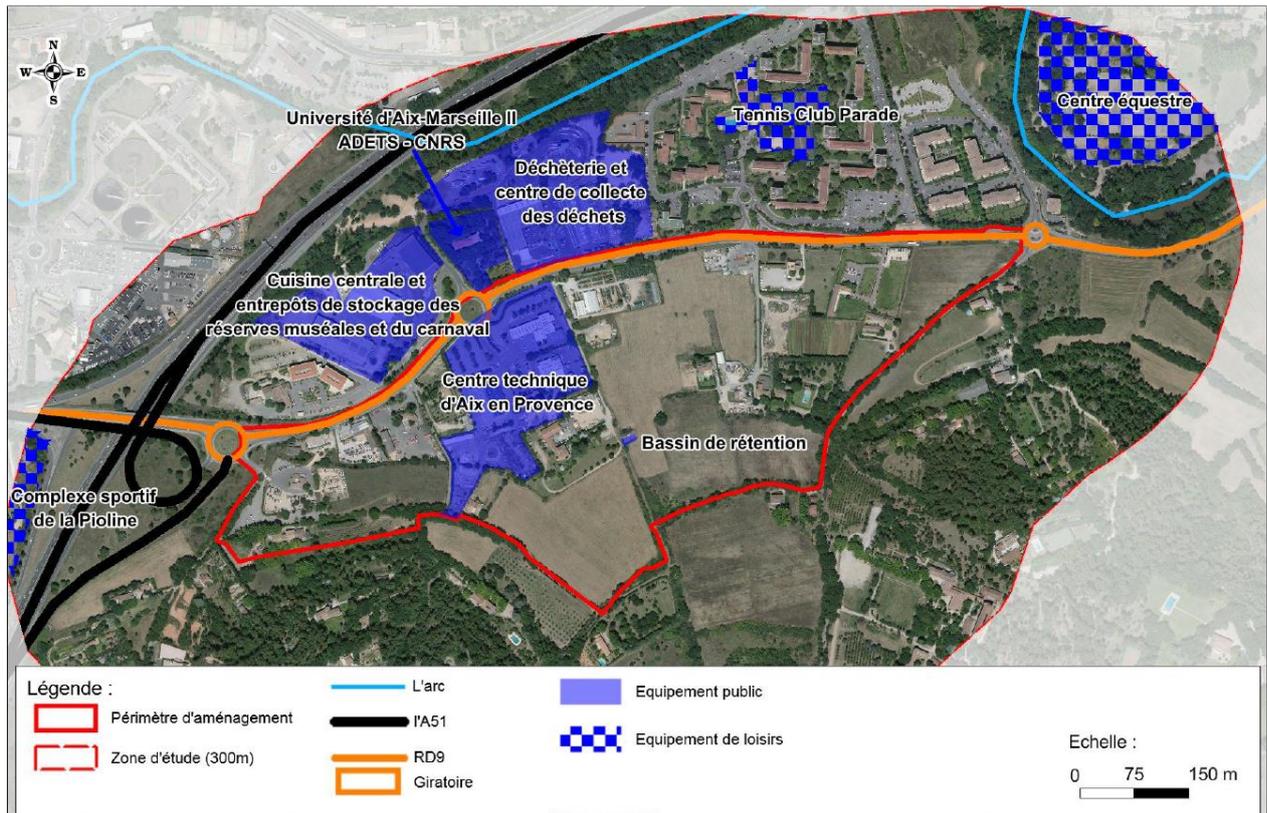
A proximité immédiate de la ZAC (au Nord de la RD9) se trouvent :

- des équipements sportifs : le centre équestre, le complexe sportif de la Pioline, Tennis club de la Parade,...
- le centre de collecte des déchets,
- la déchetterie,
- la cuisine centrale
- un entrepôt de stockage des réserves muséales et du carnaval
- des laboratoires d'archéologie,
- une antenne de l'université Aix-Marseille, ADETS et CNRS.

Le secteur d'études rassemble de nombreux autres équipements publics, notamment les services techniques municipaux, ceux-ci étant divisés en trois bâtiments rassemblant :

- les services techniques dédiés à la voirie,
- les services techniques liés aux bâtiments, les services d'archéologie,
- les services liés à la sonorisation ainsi que ceux liés à l'eau.

Ces équipements seront complétés d'ici quelques années par un parking relais, situé à l'Ouest de la ZAC.



Localisation des équipements publics au sein et à proximité du site de projet

D. Conditions de circulations

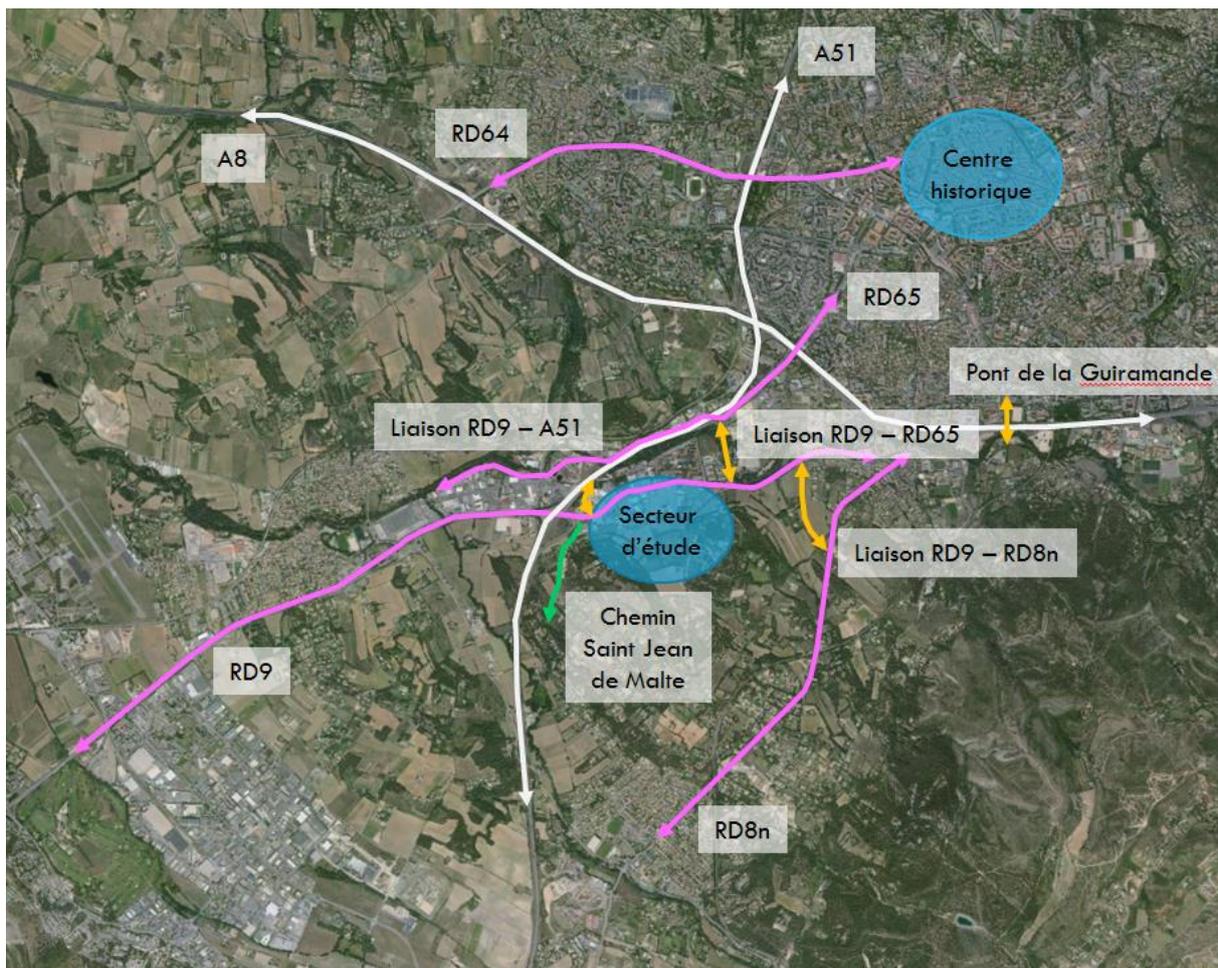
Le secteur de la ZAC de Barida est irrigué par de nombreuses infrastructures routières structurantes qui sont soit existantes soit programmées ou en cours de réalisation.

Les infrastructures routières existantes sont les suivantes :

- A8
- A51
- RD9
- RD8n
- RD65
- RD64
- Chemin Saint Jean de Malte

Les infrastructures routières programmées ou en cours de réalisations sont les suivantes :

- Breteille pour transports en communs : liaison RD9/A51
- Liaison RD9/RD65
- Liaison RD9/RD8n



Barida, une zone irriguée par des infrastructures routières structurantes existantes ou en cours de réalisation

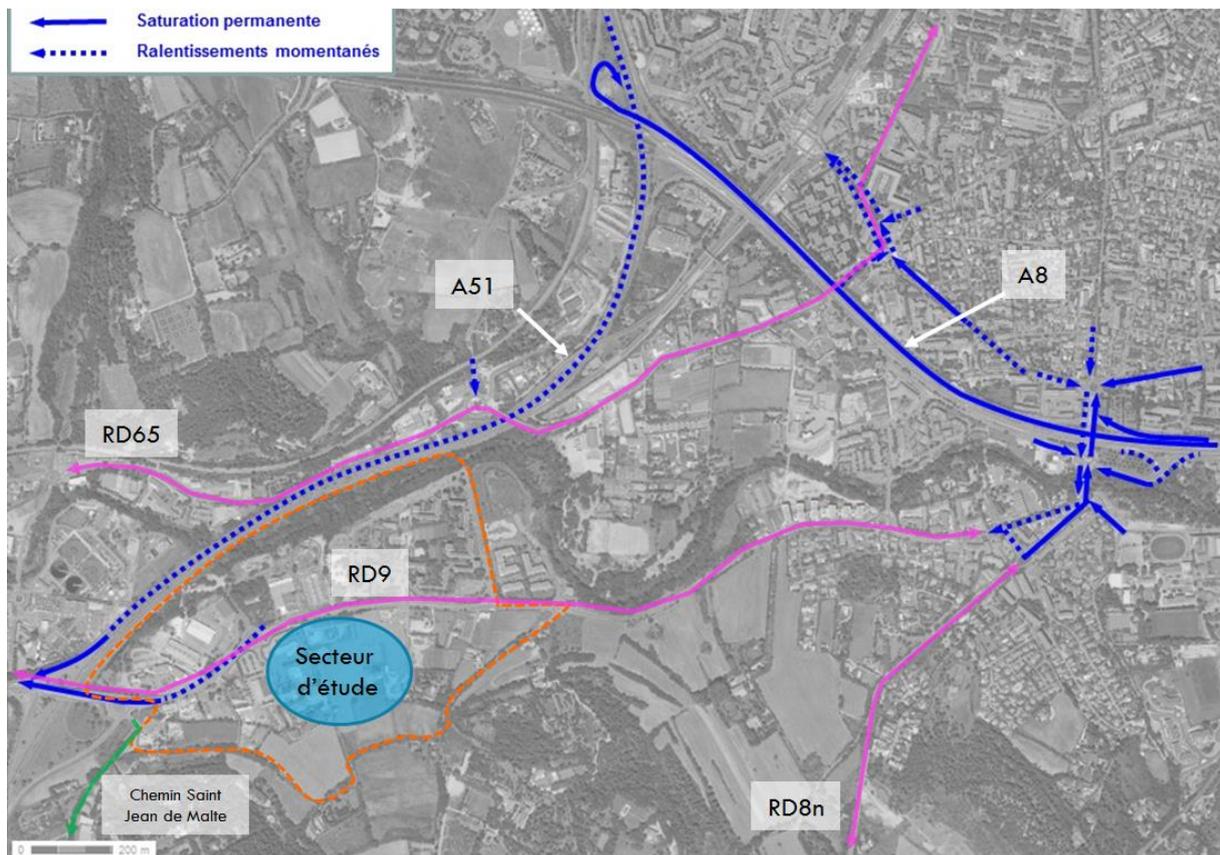
Un parking de persuasion (situé à l'Ouest de la ZAC Barida) ainsi que le Pont de la Guiramande sont également programmés.

Les études de trafic réalisées dans le cadre du projet (cf. cartographies ci-après) montre que globalement, la RD9, au niveau de secteur de la ZAC, présente un fonctionnement satisfaisant à ce jour.

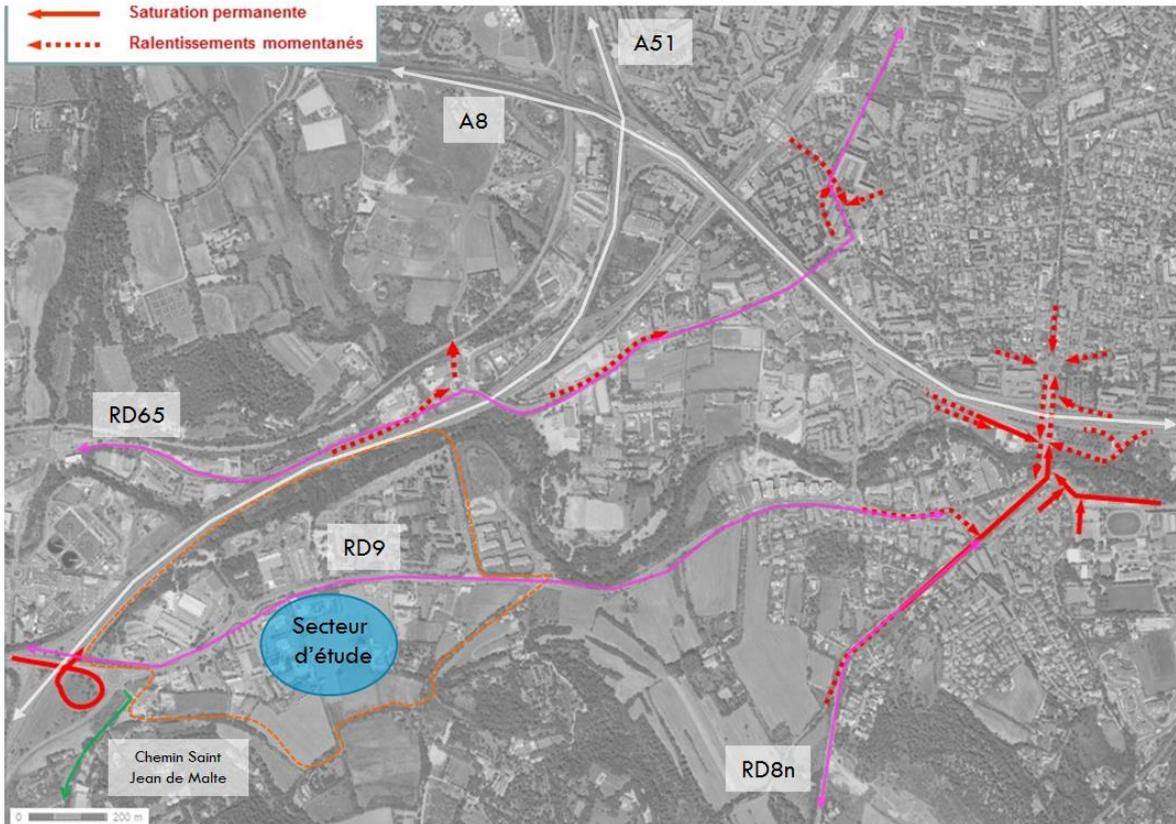
La période la plus sensible est celle de l'heure de pointe du matin (HPM) où des ralentissements peuvent être observés aux abords de l'A51 (sens Aix-Marseille). Cette difficulté est liée au contexte général du réseau routier local (notamment les difficultés de circulation sur l'A51 remontant sur la RD9 au niveau de l'échangeur).

Au niveau du secteur de Barida, et en heure de pointe le soir (HPS), la RD9 est fluide dans les deux sens de circulation.

Les cartes suivantes identifient le trafic routier sur l'ensemble du réseau au niveau de la zone d'étude élargie.



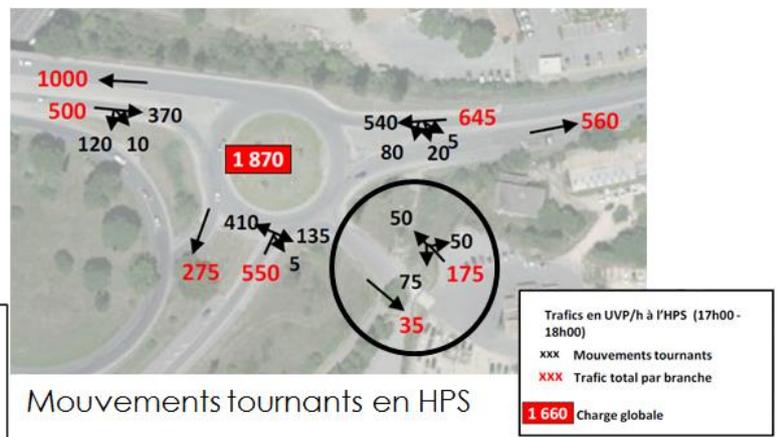
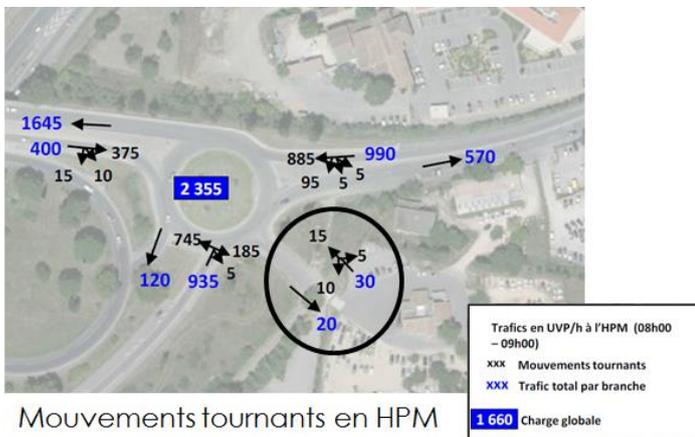
Dysfonctionnements actuels en période de pointe du matin



Dysfonctionnements actuels en période de pointe du soir

Conditions de circulation actuelles sur le Chemin Saint Jean de Malte :

L'étude de circulation réalisée ne constate, en période actuelle, aucune saturation sur le Chemin Saint Jean de Malte (cf. cartographies ci-après). La seule difficulté rencontrée concerne les voitures qui se croisent sur le chemin, ce qui peut créer une accumulation de véhicules.



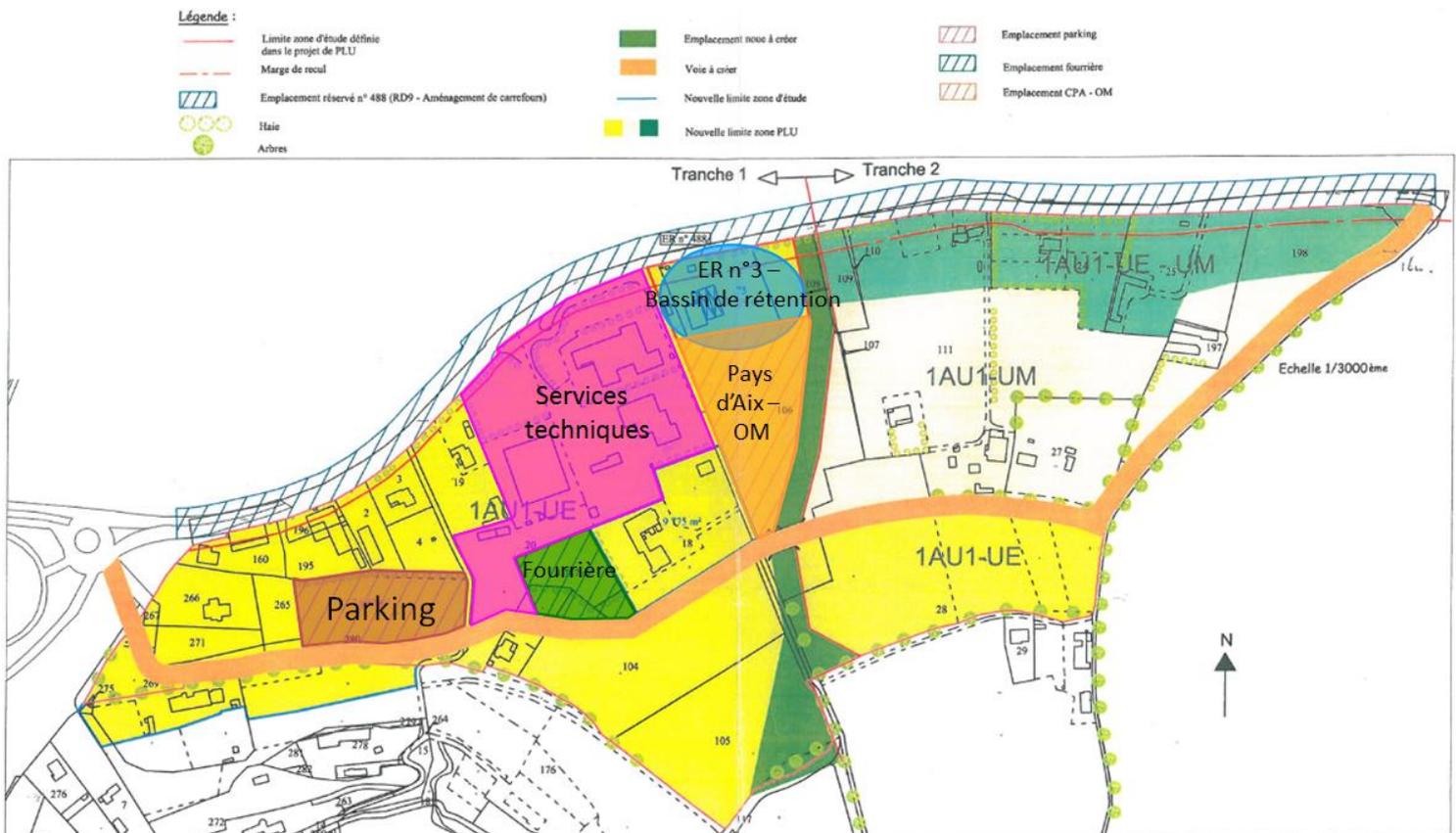
4. Définition du parti d'aménagement

A. Présentation des différents scénarios étudiés

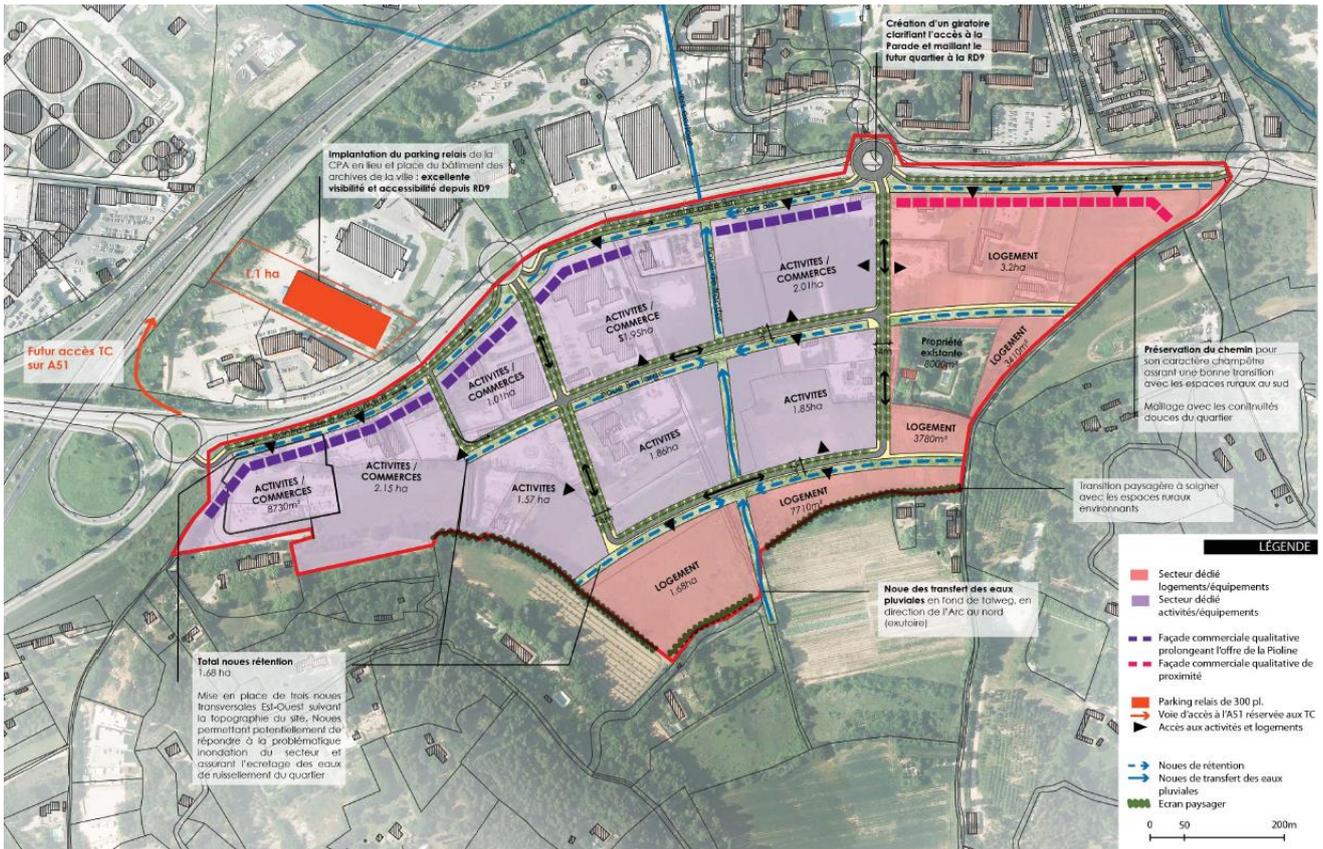
La ZAC de Barida a fait l'objet de différents scénarios, conçus afin d'améliorer l'intégration environnementale du projet. Chacun des scénarios s'inscrit dans la démarche « Eviter, Réduire et Compenser » mise en œuvre dans le cadre du projet. Ainsi, l'étude d'impact a eu pour objectifs d'évaluer, après caractérisation de l'environnement du site et de ses abords, les impacts du projet sur son environnement et de présenter les mesures envisagées pour supprimer, réduire ou limiter ces impacts.

De même, les études menées conjointement à la définition du projet ont permis la mise place d'une démarche environnementale aboutissant à une conception de l'urbanisme plus respectueuse des thématiques environnementales (gestion de l'eau, préservation de la biodiversité et des paysages, gestion des déchets, promotion des déplacements doux et préservation des énergies et du climat).

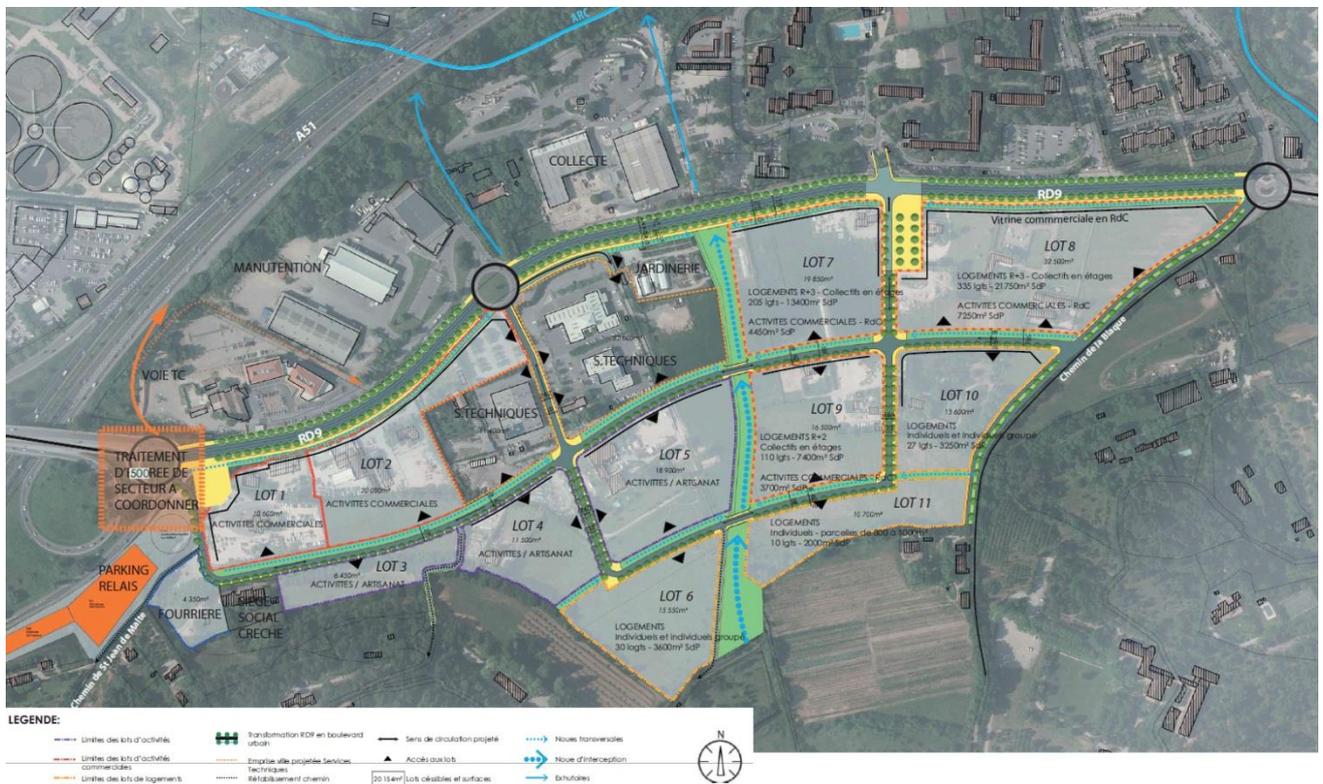
Les quatre scénarios présentés ci-dessous témoignent de cette prise en compte.



Scénario 1



Scénario 2



Scénario 3



Scénario 4

B. Le parti d'aménagement retenu

Le plan de masse final du projet de la ZAC de Barida a été travaillé en fonction des échanges en comité technique et en comité de pilotage entre la SPLA Pays d'Aix Territoires et la Collectivité, mais aussi avec les services de l'Etat, ce qui a fait évoluer le projet d'aménagement initial, permettant d'optimiser son intégration environnementale.

Le scénario 1 répond aux besoins d'équipements spécifiques tant de la Métropole, en intégrant le parking de persuasion et l'équipement relatif aux ordures ménagères, tant de la Ville d'Aix-en-Provence, en repositionnant la fourrière automobile au cœur du projet. Mis à part ces équipements, le projet envisagé ne valorise pas le secteur et n'envisage pas l'aménagement de secteur d'activités ou d'habitats pourtant prévus dans l'OAP du PLU.

Ce premier scénario a été écarté par cohérence urbanistique et programmation économique. Il avait en effet une forte vocation d'équipements publics, qui ne sont pas des aménagements valorisant pour le secteur.

Le scénario 2 n'était pas envisageable car il prévoyait de relocaliser les services techniques municipaux. Or, il est souhaitable que ceux-ci conservent leur emplacement actuel. Par ailleurs, il semble préférable de localiser des commerces en rez-de-chaussée des logements se trouvant en front de RD9, afin de créer une harmonie avec « la Parade », située au Nord de la RD9. Le système de noues semble pertinent et permet de dégager du foncier pour une optimisation des terrains.

Le scénario 3 envisageait plus de 700 logements, ce qui semble trop important pour le secteur. En revanche, la restructuration des services techniques municipaux semble pertinente. Une place publique est envisagée afin d'assurer une centralité avec « la Parade ». Il est proposé une requalification de la RD9 en boulevard urbain, avec notamment des trottoirs, une piste cyclable et une voie dédiée au bus. Il est apparu nécessaire de prévoir un emplacement pour un équipement public, afin d'anticiper d'éventuels besoins.

En vue des enjeux et atouts du secteur ainsi que des orientations d'aménagements souhaitées, le scénario 4 apparaît comme étant le plus adapté, permettant de mixer de manière équitable les activités commerciales et artisanales essentiellement localisées à l'Ouest du secteur et les logements collectifs et individuels à l'Est.

Concernant la restructuration des services techniques, les trois pôles (voirie, bâtiments et eaux) conserveraient leur bâtiment et leurs espaces extérieurs immédiats ; les changements concernent les espaces extérieurs périphériques (parking Nord du service voirie, dépôt Sud du service voirie et des eaux).

La Ville envisage de réunir sur ce secteur les annexes des différents pôles, ce qui justifie l'agrandissement du site, notamment la régie eau et assainissement, qui est actuellement localisée à deux endroits distincts.

Le site réservé aux services techniques, étant de 33 000 m² aujourd'hui, passerait à terme à 34 000 m² de terrain, tout en libérant le foncier valorisant la façade commerciale.

Le scénario privilégié veille à assurer un bouclage interne de la zone afin de ne pas engendrer d'impact circulaire.

Le Chemin de la Blaue sera conservé pour son caractère champêtre ; il sera mis à double sens grâce à une voie qui pourrait être aménagée en contre-bas.

Environ 570 logements verraient le jour, ainsi qu'un équipement public, qui pourrait éventuellement être un groupe scolaire, si les besoins le justifient.

C. Les principes du projet d'aménagement

a) Gérer les problématiques hydrauliques et le risque inondation du secteur

Le secteur de « Barida Parade » est concerné par le risque inondation par ruissellement au niveau du vallon de la Blaue. En l'état actuel, si aucun aménagement n'est réalisé, le secteur serait inconstructible.

Ainsi, les études hydrauliques ont permis de mettre en évidence des aménagements qui rendent le secteur viable.



Hypothèse d'aménagement hydraulique

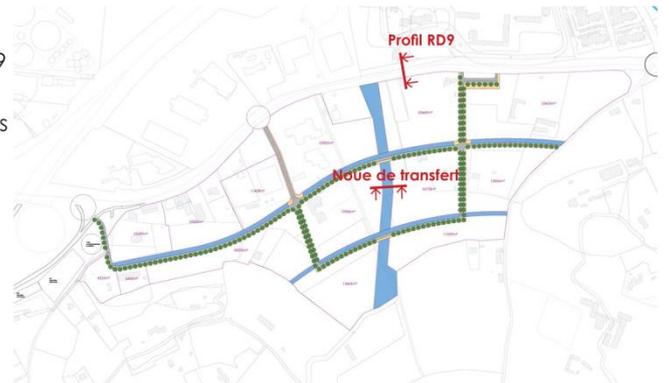
Les eaux pluviales seront gérées par un système de noues dont l'exutoire principal sera l'Arc. Une noue de transfert nord sud, présentant un profil de 20 mètres, permettra de collecter les eaux des deux noues transversales accompagnant le tracé des routes et donc la topographie. La noue de transfert bénéficiera d'un ouvrage de franchissement sous la RD9 avant de rejoindre l'Arc par une buse enterrée.

Ces noues plantées agiront également comme des rideaux arborés qui viendront séquencer les strates d'urbanisation sur la colline et participer à l'intégration paysagère du projet.

Création d'une noue de transfert de 20m de large au sud de la RD9 pour collecter les ruissellements
Réalisation d'un exutoire vers l'Arc via une canalisation DN3000 sous le site Manutention /camions Bennes



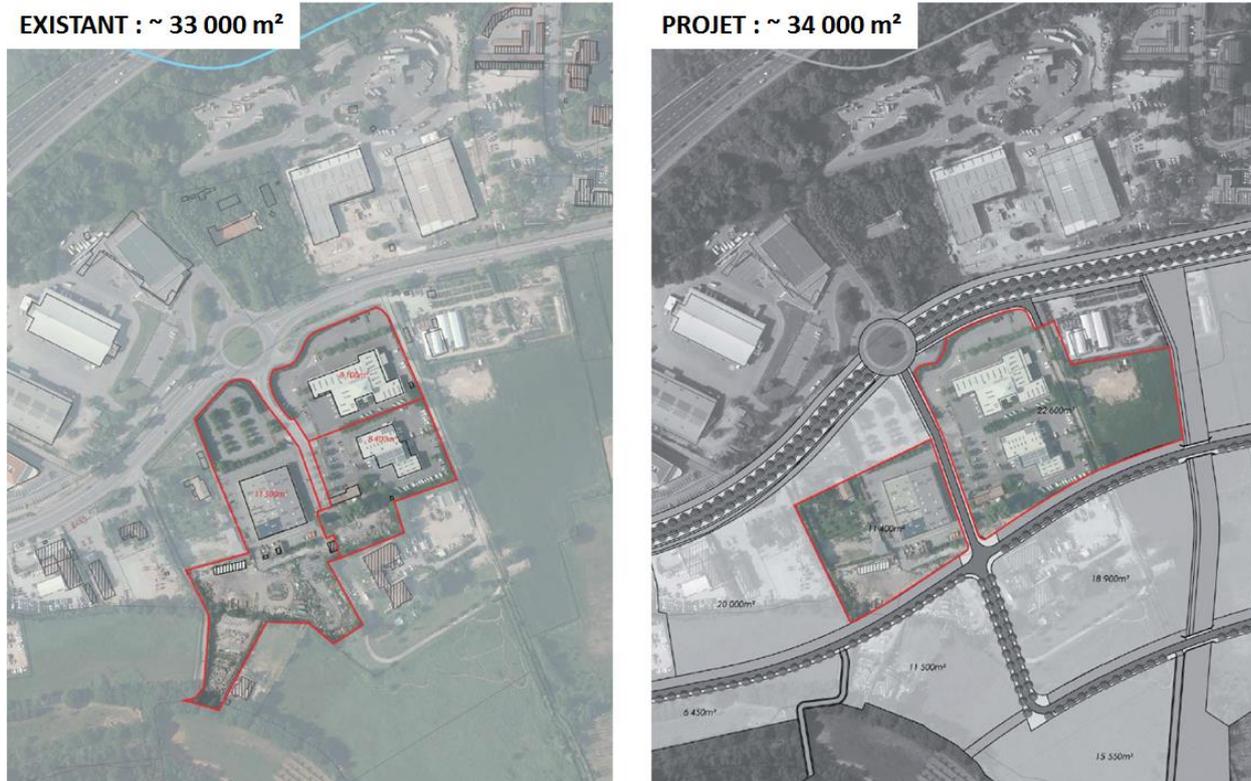
Source : Safège



Profil de la noue de transfert au niveau du secteur de Barida

b) Restructurer les services techniques de la commune d'Aix-en-Provence

Il s'agit ici de proposer une reconfiguration de l'emprise réservée aux services techniques. Si les trois bâtiments actuels sont conservés, l'emprise parcellaire est reconfigurée de manière à conserver voire agrandir les espaces réservés aux services techniques (34 000 m² de terrain à terme contre 33 000 m² aujourd'hui) tout en libérant le foncier valorisant la façade commerciale.



Projet de restructuration des services techniques

c) Création de lots permettant l'installation d'activités commerciales, artisanales et de logements

Le projet d'aménagement prévoit la mise en place :

- d'environ 570 logements correspond à une surface de plancher (SDP) d'environ 44 000 m² ;
- d'activités commerciales pour environ 26 000 m² de SDP ;
- d'activités artisanales pour environ 7 500 m² de SDP ;
- d'une fourrière à l'Ouest sur environ 4 800 m² de terrain ;
- d'un équipement public de 1 800 m² de SDP environ ;
- d'espace verts et jeux d'enfants (1 000 m² de terrain environ) ;
- de la voirie interne pour environ 21 000 m² et de 30 000 m² pour le boulevard urbain (RD9).

D'un point de vue de la programmation urbaine, le projet propose de concentrer les zones d'artisanats et d'activités à l'Ouest de la noue de transfert, pour permettre un prolongement de la zone d'activités de la Pioline, et les zones de vie, rassemblant habitat et commerces de proximité, à l'Est, en continuité du secteur de La Parade, conformément à l'OAP.

Ainsi, à l'Est, sont développés environ 570 logements avec différentes typologies d'habitat.

Les hauteurs et la densité s'échelonnent de manière dégressive du Nord vers le Sud lorsque le bâti est intégré à la pente. Ce travail permet de créer un front urbain le long de la RD9 requalifiée et d'assurer une intégration paysagère dans la campagne au sud. Ainsi, on trouvera des logements collectifs au Nord sur des rez-de-chaussée commerciaux, puis du logement individuel et individuel groupé et enfin du pavillonnaire plus lâche sur de vastes parcelles de 1 000 à 1 200m² au Sud, assurant la transition avec les espaces restés agricoles.

La noue de transfert sera accompagnée de haies végétalisées côté « zone artisanale » et d'une coulée verte côté logements assurant ainsi le tampon entre les différents programmes et proposant une réelle qualité paysagère aux logements implantés sur le secteur.

Une place publique animée par des commerces en RDC et se prolongeant en façade commerciale sur la RD9 permettra de renforcer l'urbanité du secteur.

Les cœurs d'îlots seront largement végétalisés et supports de cheminements piétons et cycles afin de créer un réseau de liaisons douces interconnectées.

Au cœur du dispositif sera conservé une emprise foncière pour un équipement public, éventuellement un groupe scolaire si le besoin le justifie. A la fois en transition entre habitats, commerces et activités, visible depuis la place principale et la Parade, au croisement des principaux axes de cheminements doux, et ouvert sur les espaces verts de la noue de transition, cet équipement public profitera d'un accès et d'un stationnement déconnectés de la circulation de la RD9.

Une emprise foncière spécifique dédiée à la fourrière est implantée à proximité immédiate du Parking relais à l'Ouest, ce dernier étant structuré par une place assurant l'accroche avec la RD9 avec un front bâti structurant marquant l'entrée de la zone.

A l'Ouest du secteur, des activités commerciales profiteront de l'effet vitrine le long de la RD9 mais devront également développer une architecture qualitative pour une mise en valeur conjointe avec la RD9.

Les activités artisanales seront situées en second plan sur la partie arrière du projet.

La jardinerie actuellement située en front de RD sera relocalisée en cœur de zone artisanale et assurera une transition douce entre secteur de logements et zone à vocation économique et artisanale.

d) Créer des voiries internes desservant les futurs lots

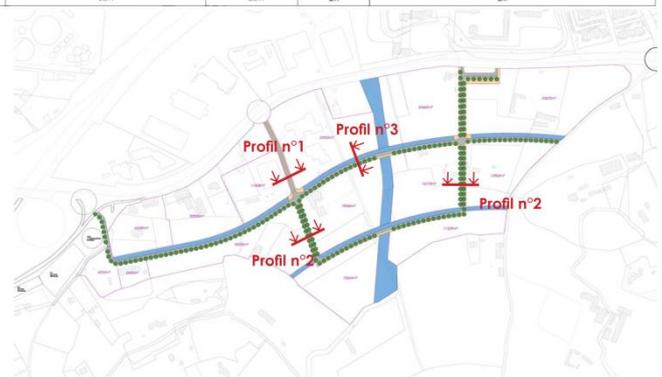
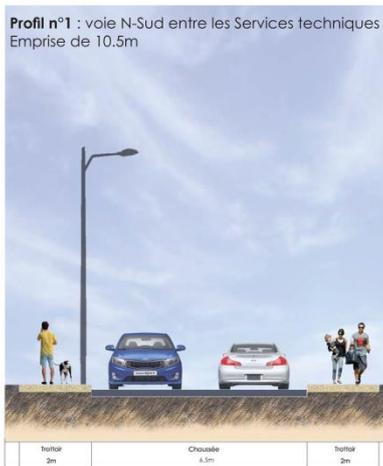
L'ensemble du secteur ne pouvant être desservi uniquement par la RD9, il sera créé des voies de maillage interne permettant la desserte des activités et équipements implantés sur la zone. Les accès sur la RD9 seront ainsi limités.

L'aménagement du secteur de Barida induira la création d'environ 21 000 m² de voirie.

Le maillage interne se base sur un bouclage branché sur les deux carrefours centraux, dont celui de la Parade, requalifié et apaisé par un plateau traversant. Il relie deux voies Est-Ouest suivant les courbes de niveau, l'une assurant le bouclage central, l'autre liant le Chemin de la Blaue au Chemin de Saint Jean de Malte.

Le Chemin de la Blaue, présentant des qualités paysagères intrinsèques, est préservé, mais pourrait passer à double sens par la création d'une seconde voie en contre-bas du talus. Cet élargissement permettra à la fois de desservir les nouveaux espaces résidentiels de la zone mais aussi le Château de la Baume dont la vocation pourrait évoluer à terme.

Le traitement d'entrée Ouest du secteur devra être coordonné avec les études menées dans le cadre du projet de parking relais.



Profils 1, 2 et 3 des voiries internes



Profils 4 et 5 des voiries internes

e) Requalifier la RD9 en boulevard urbain

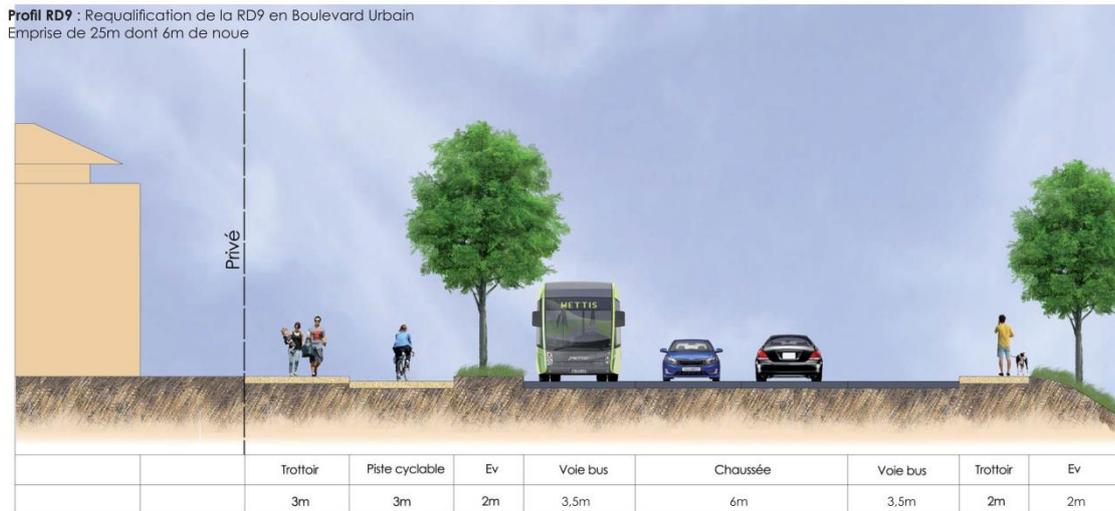
Occupant un rôle central dans le traitement du secteur de Barida, la RD9 sera traitée à la fois comme une voie de transit et un boulevard urbain, offrant une desserte indirecte des activités et bordée par des façades commerciales qualitatives.

Le programme d'aménagement de Barida prévoit donc la requalification de la RD9 sur environ 30 000 m².

La RD9 est requalifiée en boulevard urbain en 2x1 voie de circulation avec l'intégration de trottoirs, pistes cyclables, voies bus, alignements arborés... sa requalification se fera dans la continuité des aménagements réalisés de la RD9 sur le secteur La Grassie un peu plus à l'Est.

Cette requalification est intégrée au projet.

En termes de desserte, il s'agit de limiter les débouchés sur la RD9 pour éviter les congestions et conserver une bonne fluidité sur cet axe.



source : urege

Profil type de la requalification de la RD9

D. Éléments relatifs à la desserte et à la circulation

Une étude de circulation a été produite, menant à des conclusions avec des situations prévisionnelles à l’horizon 2020 et à l’horizon 2035, et prenant en compte différentes hypothèses.

Conclusions des simulations de trafic à horizon 2020

Les projets pris en compte pour l’horizon 2020 sont les suivants :

- Développement complet de Barida
- Développement partiel de la Beauvalle (300 logements)
- Développement partiel de la Constance (12 000 m² d’activités et 300 logements)
- Liaison RD 9 – RD 65
- Liaison RD 9 – RD 8n

Les conclusions des simulations de trafic à l’horizon 2020 sont les suivantes :

Horizon 2020 MATIN

L'aménagement du secteur de Barida et les aménagements envisagés sur la RD9 se traduisent par une saturation de cette dernière vers Vitrolles, ainsi que de la voie Bus. Par ailleurs, des ralentissements se formeraient sur la sortie depuis l'A51 et la RD9. Néanmoins, les aménagements complémentaires envisagés à l'horizon 2020 permettraient d'améliorer grandement la situation, modifiant ainsi la saturation en simples ralentissements en entrée du carrefour giratoire (cf. pages suivantes). Les ralentissements sur ce même carrefour giratoire disparaîtraient à l'horizon 2035 (en fonction de futurs compléments d'aménagements).

Horizon 2020 SOIR

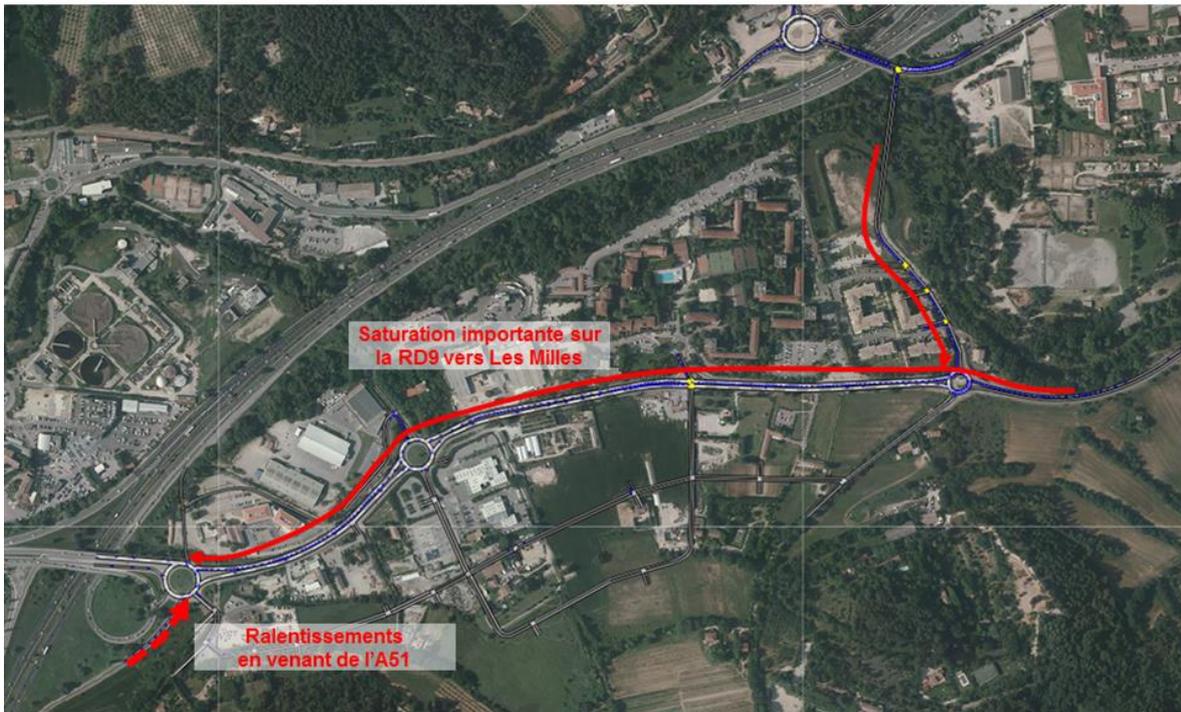
En HPS, le chemin de Saint-Jean de Malte serait saturé au niveau de l'entrée du carrefour giratoire RD9/A51. Quelques difficultés de sortie du Parking Relais seraient à prévoir. Néanmoins, tout comme en HPM, les aménagements complémentaires envisagés à l'horizon 2020 permettraient d'améliorer cette situation, modifiant aussi cette petite saturation en simples ralentissements en entrée du carrefour giratoire (cf. pages suivantes). Les ralentissements sur ce même carrefour giratoire disparaîtraient à l'horizon 2035 (en fonction de futurs compléments d'aménagements).

Conclusions des simulations de trafic à horizon 2035

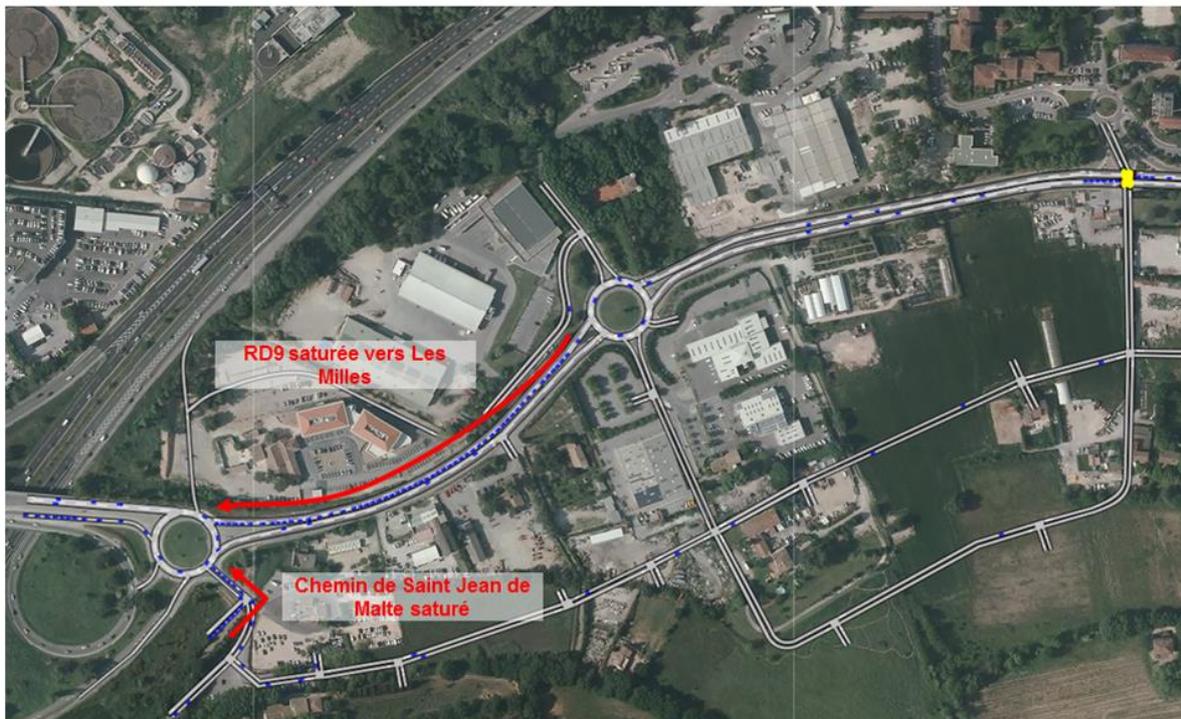
Les projets pris en compte pour l'horizon 2035 sont les suivants :

- Développement complet de Barida
- Développement complet de la Beauvalle (600 logements)
- Développement complet de la Constance (70 000 m² d'activités et 3 000 logements)
- Liaison RD 9 – RD 65
- Liaison RD 9 – RD 8n

Les conclusions des simulations de trafic à l'horizon 2035 sont les suivantes :

Horizon 2035 MATIN

En HPM, la RD9 dans le sens Aix/Vitrolles serait fortement saturée. Par ailleurs, des ralentissements se formeraient sur la sortie depuis l'A51. Il faut considérer que cette simulation de trafic ne tient pas compte des aménagements complémentaires réalisés à l'horizon 2020, ni à l'horizon 2035, lesquels amélioreraient fortement la circulation (cf. pages suivantes).

Horizon 2035 SOIR

En HPS, la RD9 dans le sens Aix/Vitrolles serait saturée, comme le chemin Saint-Jean de Malte. Comme en HPM, il faut considérer que cette simulation de trafic ne tient pas compte des aménagements complémentaires réalisés à l'horizon 2020, ni à l'horizon 2035, lesquels amélioreraient fortement la circulation jusqu'à devenir globalement fluide (cf. pages suivantes).

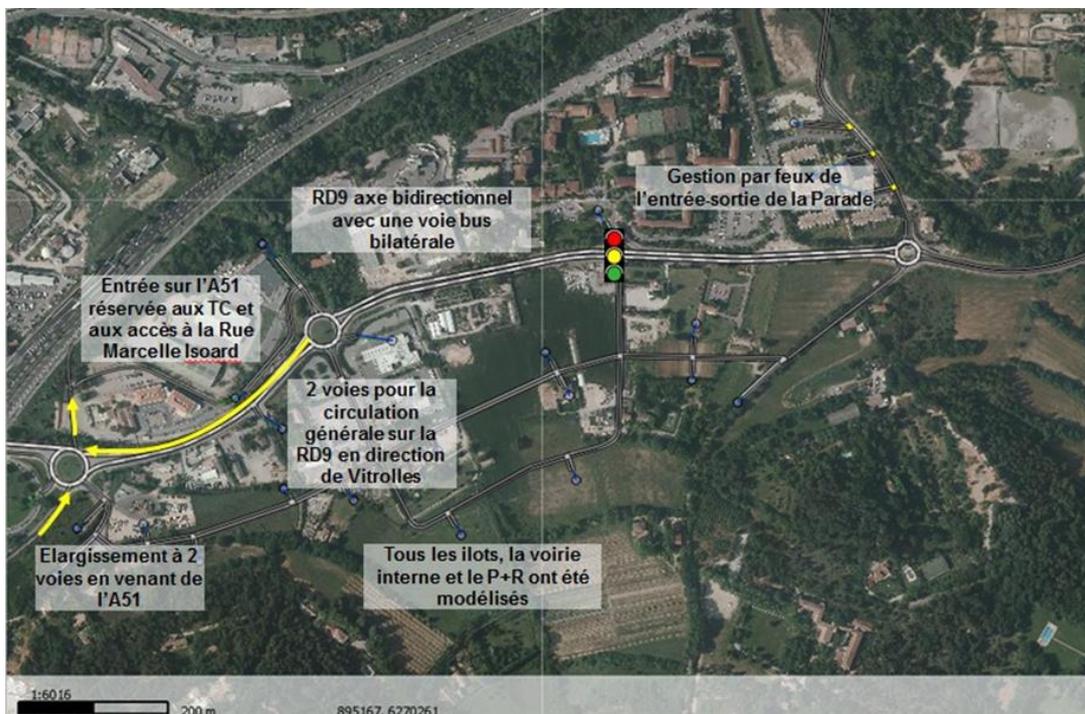
Aménagements complémentaires envisagés à horizon 2020

Afin d'obtenir un fonctionnement circulaire fluide dans le secteur d'étude, plusieurs aménagements complémentaires sont envisagés :

À l'horizon 2020, il est préconisé la réalisation des aménagements suivants :

- Elargissement à deux voies en venant de l'A51
- Entrée sur l'A51 réservée aux TC et accès à la rue Marcelle Isoard
- Deux voies pour la circulation générale sur la RD9 vers Vitrolles
- RD9, axe bidirectionnel avec une voie bus bilatérale
- Gestion par feux de l'entrée-sortie de la Parade

En outre, il convient de préciser que les aménagements préconisés à horizon 2020 devront se faire simultanément à la ZAC, et que le rythme de réalisation de la ZAC tiendra compte de leur réalisation effective.



Conclusions des simulations de trafic intégrant les propositions d'aménagement à l'horizon 2020

En heure de pointe du matin, suite à la mise en œuvre des aménagements complémentaires, des ralentissements pourront être observés sur la RD9. Toutefois ceux-ci seront limités à l'entrée du carrefour giratoire RD9/A51. La remontée de véhicules serait faible (sur une cinquantaine de mètres) et n'atteindrait pas le carrefour amont.

Le temps perdu pour les bus et la circulation générale est acceptable (11 secondes en moyenne).



SIMULATION TRAFIC MATIN – HORIZON 2020 APRES AMENAGEMENTS

En heure de pointe du soir, suite à la mise en œuvre des aménagements complémentaires, des ralentissements seraient observés sur le chemin de Saint-Jean de Malte en entrée du carrefour giratoire de la RD9. Toutefois ceux-ci demeureront limités (sur une centaine de mètres) et ne devraient pas altérer le fonctionnement circulatoire du secteur d'étude.

Sur le reste du secteur, le trafic sera globalement fluide.

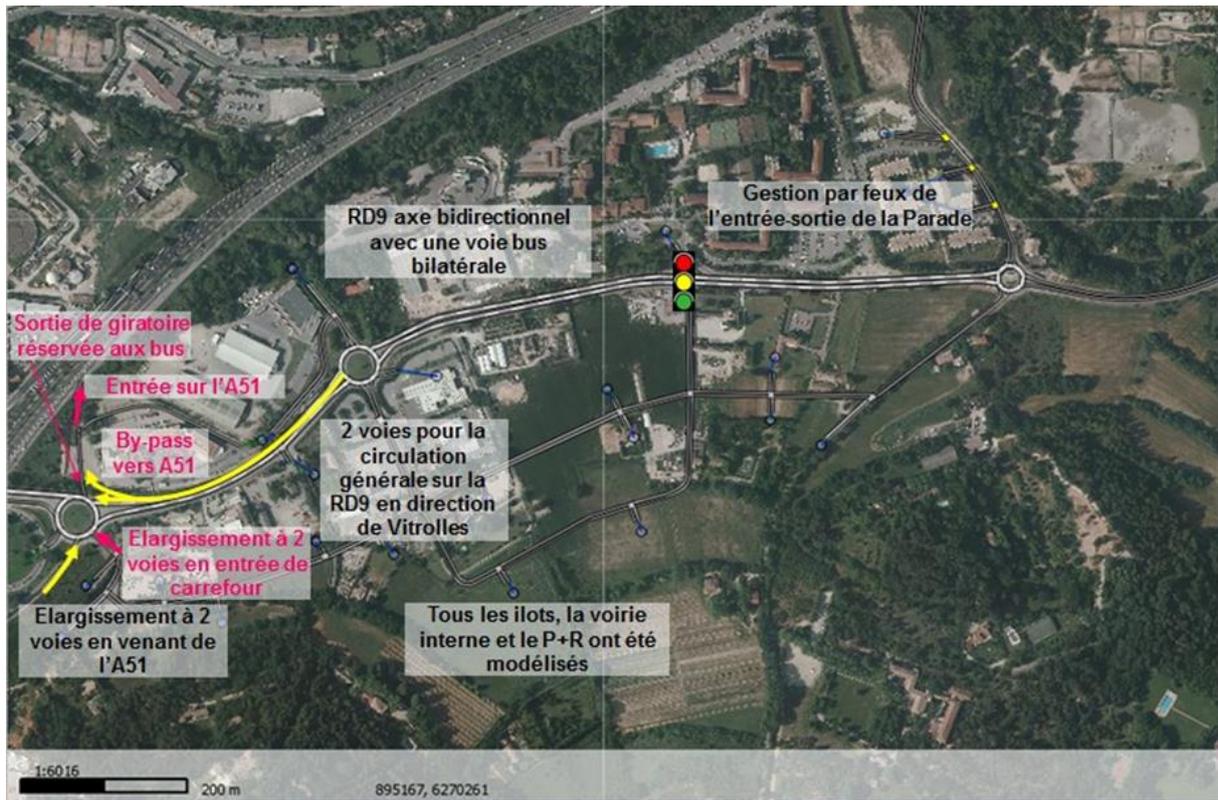


SIMULATION TRAFIC SOIR – HORIZON 2020 APRES AMENAGEMENTS

Aménagements complémentaires envisagés à horizon 2035

À l'horizon 2035, et cumulé avec les aménagements préconisés à l'horizon 2020, il est envisagé la réalisation des aménagements suivants :

- Aménagement de deux voies en entrée du carrefour giratoire Saint Jean de Malte/RD9
- By-pass depuis la RD9 vers l'A51
- Entrée sur l'A51
- Sortie de giratoire réservée au bus



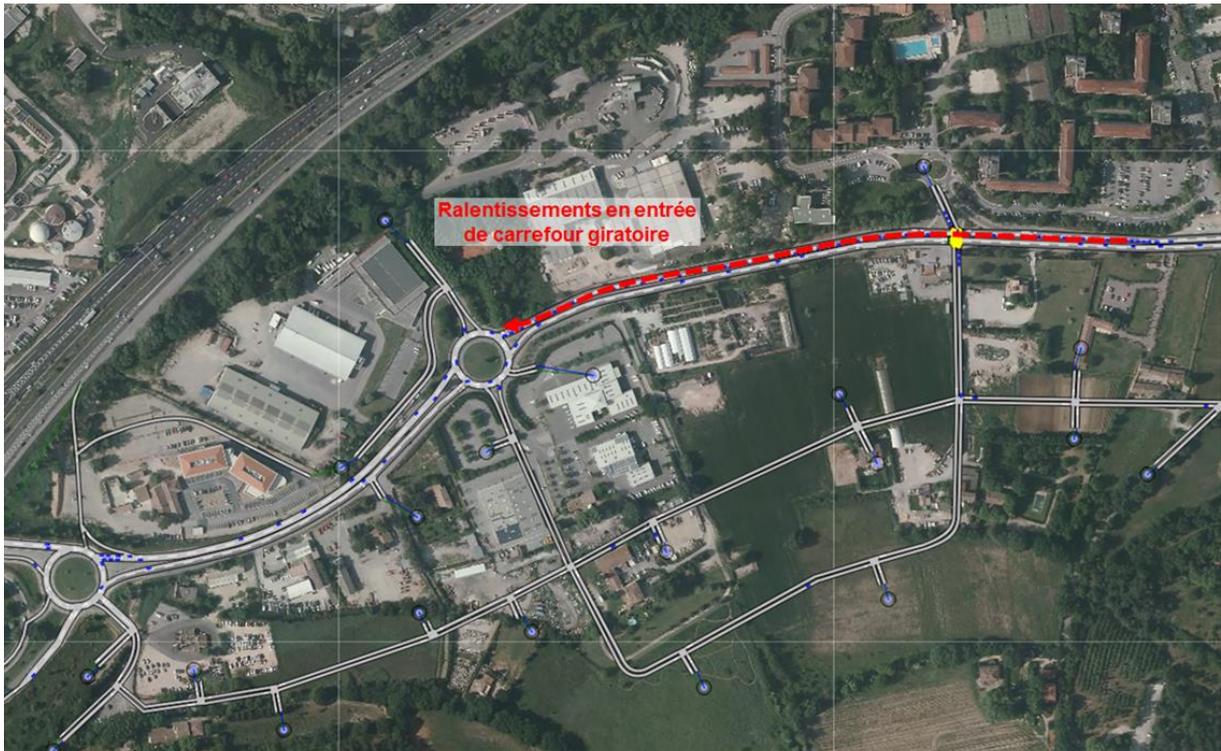
Conclusions des simulations de trafic intégrant les propositions d'aménagement à l'horizon 2035

En heure de pointe du matin, des ralentissements seraient observés sur la RD9 depuis Vitrolles en entrée du carrefour giratoire RD9/A51 (réserve de capacité de 15%), mais également en entrée du carrefour giratoire avec les services techniques (réserve de capacité de 3%) et du carrefour à feux (réserve de capacité de 6%).

La remontée de véhicules serait de l'ordre de 400 m en entrée du carrefour giratoire avec les services techniques et n'atteindrait pas le carrefour giratoire de la Blaque.

Les bus ne seraient pas affectés par ces ralentissements.

Le reste du secteur demeure quant à lui globalement fluide en heure de pointe du matin.



SIMULATION TRAFIC MATIN – HORIZON 2035 APRES AMENAGEMENTS

En heure de pointe du soir, les aménagements envisagés à l’horizon 2035 permettront de supprimer les ralentissements prévisibles à l’horizon 2020 et contribueront à améliorer la fluidité globale de la zone.

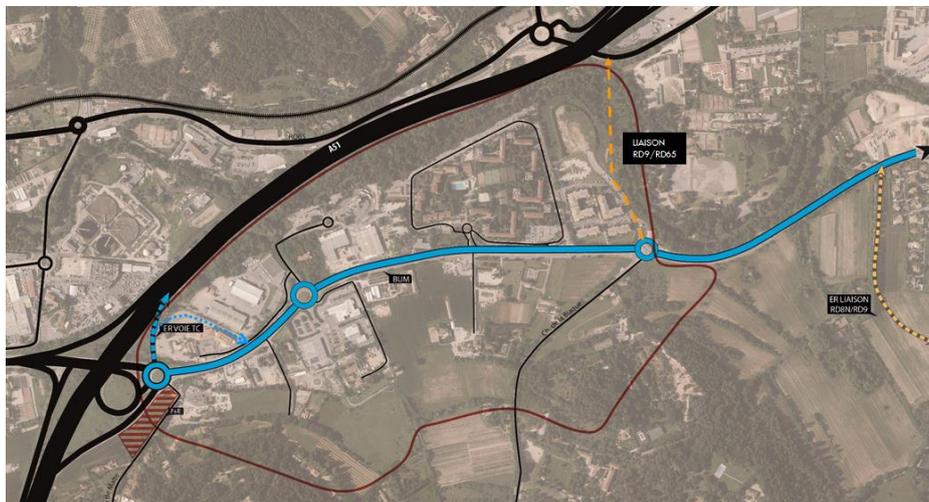


SIMULATION TRAFIC SOIR – HORIZON 2035 APRES AMENAGEMENTS

Le développement des transports en commun

La volonté est de mener une politique volontariste sur l'utilisation des transports en commun et des modes doux dans le secteur. Cela se traduit par l'aménagement, sur la RD9, d'une voie dédiée aux transports en communs, d'une piste cyclable et d'un large trottoir.

- L'aménagement de lignes en site propre, fiables et régulières, est au cœur de cette action. Le PDU repose en priorité sur le principe d'une offre de transports en commun vers l'ensemble des parcs de stationnement aux entrées de ville. C'est ce sur quoi tend le projet Barida avec l'aménagement du parking relais au droit de l'échangeur et de voie dédiée aux transports en communs. L'objectif est également de mener une réflexion sur l'opportunité de développer la multi-modalité par l'implantation de ce parking relais, projet arrêté par le PLU.
- L'aménagement de larges trottoirs est envisagé dans le projet de ZAC, facilitant le cheminement et encourageant la pratique de la marche.
- L'aménagement de pistes cyclables permettra aux cyclistes de circuler en toute sécurité, en leur offrant une largeur de voie suffisante et surtout en permettant une covisibilité. La continuité de l'itinéraire cyclable se fera ainsi depuis la Grassie, plus à l'Est.



Le développement des transports en commun

5. Programme global prévisionnel des constructions

Au stade de la mise en œuvre de la ZAC et au regard du scénario d'aménagement, une estimation approximative des surfaces dans le cadre du projet d'aménagement peut être donnée.

Ainsi, le programme prévisionnel global des constructions envisagées, comprend la réalisation d'une Surface de Plancher (SDP) totale d'environ 79 300 m², répartie selon une estimation comme suit :

- 44 000 m² environ de logements ;
- 26 000 m² environ d'activités commerciales ;
- 7 500 m² environ d'activités artisanales ;
- 1 800 m² environ d'équipements publics.

Le projet comprend également la requalification de la RD9 en boulevard urbain (environ 30 000 m²) et la création de voirie interne (environ 21 000 m²).

Le tableau ci-dessous n'est donné qu'à titre indicatif, les surfaces pourront être amenées à évoluer dans le cadre de la définition plus précise du projet.

	Surface de terrain m ²	Vocation	Emprise au sol bâtie attendue m ²	Epannelage	SdP estimée m ²	Nbre de logements
LOT 1	10 600	Activité / commerce	2915	RdC et R+1 bur.	3710	-
LOT 2	19 600	Activité / commerce	5390	RdC et R+1 bur.	6860	-
LOT 3	5 700	Activité / artisanat	1567,5	RdC et R+1 bur.	1995	-
LOT 4	10 900	Activité / artisanat	2997,5	RdC et R+1 bur.	3815	-
LOT 5a	4 830	Activité / artisanat	1328,25	RdC et R+1 bur.	1690,5	-
	4 870	Jardinerie relocalisée	-	RdC	-	-
Lot 5b	8 000	Equipement public	1400	RdC ou R+1	1800	-
LOT 6	13 850	Logements	2240	indiv-500m ² R+1	3360	28
		Commerces RdC		RdC	4465	-
LOT 7	19 850	Logements	4962,5	étages+2,25	10050	154
		Logements	1840	R+1	3310	50
LOT 8	32 500	Commerces RdC	8125	RdC	7720	-
		Logements		étages+2,25	16000	246
LOT 9a	14 600	Commerces RdC	1425	RdC	1280	-
		Logements		étages+1,25	1600	24
		Logements	2520	R+1	4540	70
LOT 9b	1 000	Eq. public - jeux promenade				-
LOT 10	8 100	Logements	1100	R+1	1980	30
	4 500	Logements	720	indiv-500m ² R+1	1080	9
LOT 11	9 800	Logements	1500	indiv-1000m ² R+1	2000	10
Services Techniques	34 595	Equipement public	-	-	inchangé	-
Fourrière	4 860	Equipement public	-	-	-	-
Siège social Crèche	2 330	Equipement public	-	-	inchangé	-
Jardinerie existante	4 870	Activité / commerce	1339,25	RdC et R+1 bur.	1704,5	-
Total lots bâtis ou à bâtir	215 355	m²				

	Terrain en m ²	SdP en m ²	nbre Lgts
TOTAL ACTIVITES COMMERCES RD9	102 020	25 740	
TOTAL ACTIVITES ARTISANATS	21 430	7 501	
TOTAL LOGEMENTS	103 200	43 920	571
EQUIPEMENT PUBLIC	8 000	1 800	
Espaces verts et jeux d'enfants	1 000		

* Calculs effectués sur les 11 lots répertoriés. Ne sont pas inclus les ST, la fourrière, le siège social des crèches et la jardinerie

** Les surfaces des lots concernent des macro-lots incluant cheminements / stationnement / espaces verts/ emprise de l'équipement public



6. Justifications du parti d'aménagement

A. Au regard des documents d'urbanisme en vigueur

a) Plan de déplacement urbain (PDU)

Issu de la loi sur les transports intérieurs (LOTI 1982), renforcé par la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (1996), le PDU est obligatoire pour toutes les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Les objectifs du PDU sont de :

- Changer les habitudes sur les trajets à courte distance en réduisant le nombre de voitures et l'offre de stationnement au profit des piétons, des vélos et des transports en commun
- Améliorer le rabattement vers les axes structurants (parcs relais) et de finaliser le maillage du territoire (transport à la demande)
- Structurer une offre de transport public protégée et permanente
-

Le projet d'aménagement de Barida est compatible avec le PDU 2015-2025 de Pays d'Aix.

b) Programme local d'habitation (PLH)

A ce jour, la commune d'Aix-en-Provence dispose d'un Programme Local d'Habitation (PLH) 2015-2021 arrêté le 19 février 2015, non opposable.

Ce PLH définit cinq objectifs prioritaires sur le territoire communautaire :

- Mettre en oeuvre une politique foncière communautaire pour le logement (notamment constituer des réserves foncières à destination des logements sociaux)
- Réparer tous les maillons de la chaîne du logement en répondant à la demande dans sa diversité (notamment développer l'offre en accession à coût maîtrisé, le locatif social et intermédiaire).
- Requalifier des cités d'habitat social et les réinsérer à la dynamique urbaine.
- Réhabiliter les noyaux villageois et valoriser les centres urbains.
- Soutenir les grandes opérations d'aménagement avec un objectif de mixité sociale, les articuler avec la politique de transports collectifs et du développement.

Le projet d'aménagement de Barida projette l'implantation d'habitats collectifs, individuels et sociaux pour répondre à la demande actuelle du Pays d'Aix.

A ce titre le projet est compatible avec le PLH.

c) Schéma de cohérence territoriale (SCOT)

Le PADD du SCOT

La commune d'Aix-en-Provence est couverte par le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) du Pays d'Aix approuvé en décembre 2015.

Les Schémas de Cohérence Territoriale ont été définis par la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) de 2000, modifiés par la loi Urbanisme et Habitat (UH) de 2003 et la loi dite « Grenelle II » du 12 juillet 2010. Le SCOT est un outil de planification dans un but clairement affiché de développement durable des territoires.

Les orientations du SCOT sont fixées par le Projet d'Aménagement et de développement Durable (PADD) au travers de trois axes :

Axe 1 : Le pays d'Aix, un héritage exceptionnel porteur d'avenir.

Axe 2 : Le pays d'Aix, moteur économique de l'espace métropolitain.

- 2.1/ Renforcer l'armature économique du territoire pour engager notre développement futur
 - 2.1.1/ Promouvoir une utilisation économe de l'espace pour les activités économiques. La requalification et la densification des espaces économiques existants sont prioritaires.
 - 2.1.4/ Consolider l'enseignement supérieur et la recherche comme facteur clé de rayonnement économique.

Axe 3 : Le pays d'Aix, une capitale au service de ses habitants.

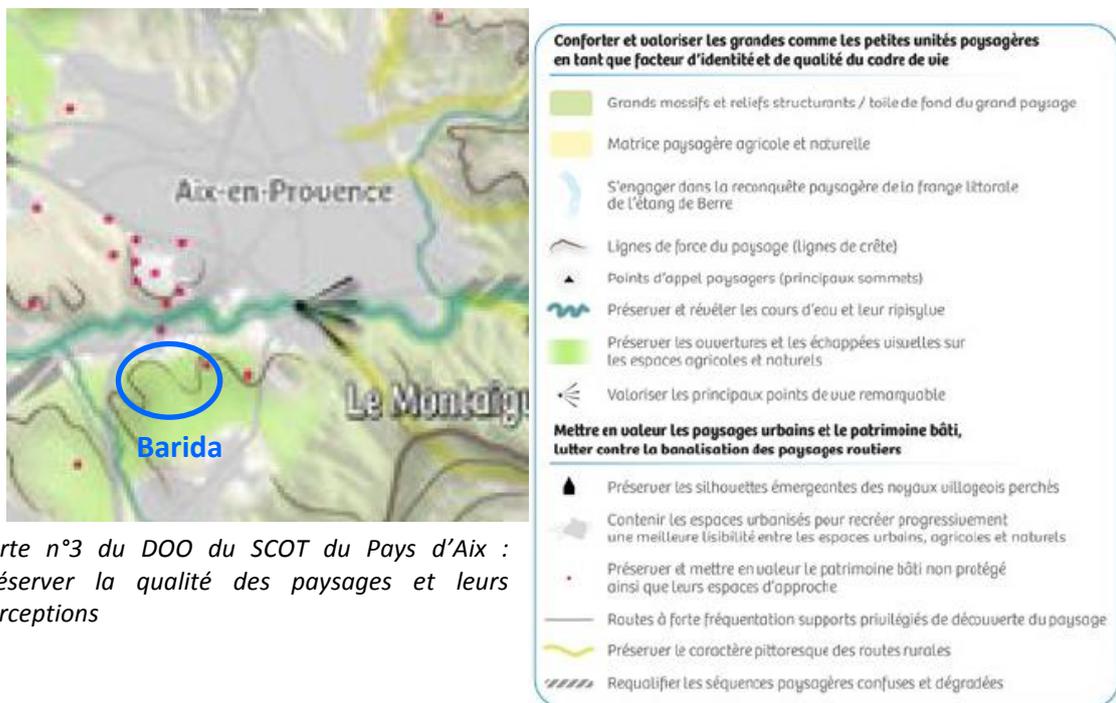
- 3.1/ Accompagner le développement par une offre de logements adaptée.
 - 3.1.1 / Renforcer l'offre de logements en privilégiant les espaces déjà bâtis
Favoriser l'intensification et le renouvellement dans le tissu urbain existant. [...] Il s'agit de favoriser les opérations d'habitat en priorité dans le tissu urbain existant. Là où de telles disponibilités existent, l'utilisation du potentiel de renouvellement urbain et de réhabilitation, ainsi que le comblement des « dents creuses » seront privilégiés.
- 3.2 / Renforcer les complémentarités entre l'offre commerciale de proximité et métropolitaine
 - 3.2.1 / Maîtriser le développement des pôles périphériques
Accompagner le développement des pôles commerciaux métropolitains. Les zones commerciales de Plan-de-Campagne, Vitrolles et La Pioline, ainsi que le centre-ville d'Aix-en-Provence jouent un rôle prépondérant dans l'organisation commerciale du territoire.

Le projet d'aménagement de Barida est compatible avec les orientations du SCOT du Pays d'Aix.

Le DOO du SCOT

La carte n°3 du DOO du SCOT relative à la préservation de la qualité des paysages et à leurs perceptions identifie le château Lafarge parmi le patrimoine bâti à préserver et mettre en valeur ainsi que les espaces d’approches.

Par ailleurs, la prescription P65 indique que « *Dans les secteurs d’urbanisation, il convient d’assurer les conditions pour que soient pris en compte et valorisés les structures paysagères existantes ainsi que le patrimoine bâti d’intérêt, voire les restaurer lorsqu’ils sont altérés. Il convient également de garantir une bonne insertion des constructions à la trame urbaine historique (en termes de continuité, d’implantation, d’aspect extérieur, de hauteur et de volumes...), et au contexte topographique et paysager* ».



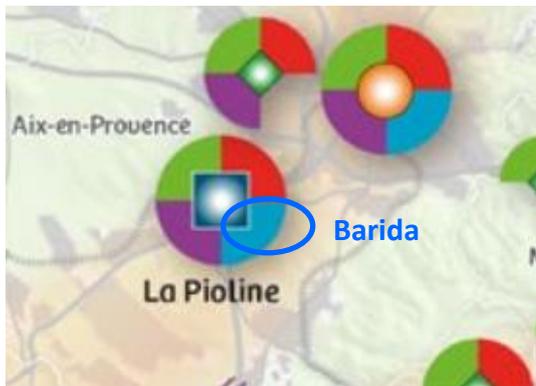
Carte n°3 du DOO du SCOT du Pays d’Aix : Préservation de la qualité des paysages et leurs perceptions

La carte n°4 du DOO du SCOT relative au potentiel de développement économique en zone d’activités place le secteur de Barida dans un espace de développement prioritaire.



Carte n°4 du DOO du SCOT du Pays d’Aix : potentiel de développement économique en zone d’activités

Le DOO du SCOT, à travers sa carte n°7, reconnaît, à côté de la Pioline identifié comme localisation préférentielle de développement commercial, le secteur de Barida comme un espace de développement prioritaire devant associer notamment économie, transports, commerces et équipements.



Carte n°7 du DOO du SCOT du Pays d'Aix : localisation préférentielle de développement commercial



d) Plan local d'urbanisme d'Aix-en-Provence (PLU)

- Compatibilité avec le PADD

A travers son PADD, la commune d'Aix-en-Provence affirme son ambition pour son développement futur autour de quatre grandes orientations :

- **« Conforter une ville de proximité à taille humaine, au service de ses habitants, soucieuse de son cadre de vie, organisée autour du centre urbain et de ses villages » ;**

En conformité avec cette orientation, le projet de Barida tend :

- A développer une offre de logements diversifiée afin de répondre aux évolutions des besoins en logements liés aux modes de vie (séparation, décohabitation...) et aux tendances démographiques (vieillesse, natalité,...).

- A 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.
- A développer les activités de commerce et de service de proximité en complémentarité avec l'évolution de l'offre résidentielle.
- **« Développer le rayonnement d'Aix-en-Provence à l'échelle de l'agglomération, nationale et internationale, dans un contexte d'évolution métropolitaine » ;**

Le projet de Barida aspire à consolider l'attractivité du secteur Sud d'Aix-en-Provence, autour de l'axe économique de la RD9 en lien avec le développement des réseaux de transports en communs.

- **« Préserver le patrimoine naturel, agricole et urbain, un héritage garant de l'identité d'Aix-en-Provence » ;**
Conformément à l'orientation 3.5 « Améliorer les entrées de Ville », le projet de Barida vise non seulement à clarifier les espaces en entrée de Ville entre l'urbain, le naturel et l'agricole mais également à recomposer les secteurs dégradés d'urbanisation spontanée le long de la D9.
- **« Modérer la consommation de l'espace et lutter contre l'étalement urbain, pour un développement responsable et économe ».**

Le projet d'aménagement de Barida est compatible avec les orientations du PADD du PLU d'Aix-en-Provence.

Carte du PADD

Valoriser les grands espaces naturels

Préserver les réservoirs de biodiversité aquatique et terrestre

Principal corridor écologique à maintenir ou restaurer

Maintenir le potentiel agricole

Maîtriser le développement urbain

Conforter les centralités de proximité

Sauvegarder le secteur historique

Intensifier le cœur de la ville

Conforter les centralités de proximité (cœurs de quartiers, noyaux villageois, hameaux...)

Freiner la consommation de l'espace

Optimiser le tissu urbain

Intensifier la ville autour des principaux axes urbains et des centralités de proximité

Maîtriser l'évolution des zones d'habitat diffus au regard du rattrapage des équipements et des réseaux

Développer des urbanisations complémentaires en cohérence avec les transports

Principaux projets de développement économique

Principaux projets de développement de l'habitat

Organiser les déplacements

Poursuivre la politique au service des territoires et des habitants

Les projets de développement des transports en commun

Les projets de développement des transports ferroviaires

Les gares existantes et projets de haltes ferroviaires

Les parkings relais existants et projetés



- Le règlement

Planche A

Les terrains d'assiette du secteur à l'étude sont inscrits au Plan local d'urbanisme (PLU) d'Aix en Provence, approuvé le 23 juillet 2015, en zone 1AU1-UE et 1AU1-UM.

« La zone 1AU est destinée à une urbanisation future en continuité des pôles urbains existants. Elle favorise la diversification des fonctions urbaines et la mixité de l'habitat. Elle est localisée principalement en périphérie du centre urbain et des villages ou des zones d'activités.

[...] Elle comprend des secteurs : 1AU1-UD, 1AU1-UM, 1AU1-UE, 1AU1-UEc, 1AU2-UD, 1AU2-UM, 1AU2-UE. [...]

Article 1AU-1 – Occupations et utilisations du sol interdites

Sont interdits tous les travaux, constructions, ouvrages, installations ou utilisations du sol autres que ceux prévus à l'article 1AU-2.

Article 1AU-2 – Occupations et utilisations du sol autorisées sous conditions

1. Les occupations et utilisations du sol ne sont admises que lors de la réalisation d'une opération d'aménagement d'ensemble.

Cette opération et les occupations et utilisations du sol autorisées doivent être compatibles avec l'orientation d'aménagement et de programmation définie pour chacun des secteurs et

respecter les dispositions du règlement de la zone U indiquée aux documents graphiques du règlement après le sigle 1AU.

Les conditions de desserte et d'équipements doivent être suffisantes au regard de la capacité d'accueil du secteur et compatibles avec un aménagement cohérent de l'ensemble du secteur, tant en ce qui concerne leurs caractéristiques que leur tracé ou localisation.

Dans les secteurs 1AU1-UM, 1AU1-UE, 1AU1-UEc, 1AU1-UD toute opération d'aménagement d'ensemble doit avoir une taille significative afin de ne pas compromettre l'aménagement global de ces secteurs.

Dans les secteurs 1AU2-UM, 1AU2-UE, 1AU2-UD toute opération d'aménagement d'ensemble doit porter sur la totalité de chacun de ces secteurs.

2. En dehors d'une opération d'aménagement d'ensemble, n'est admise qu'une seule extension limitée à 15% de surface de plancher des constructions existantes à la date d'approbation du plan local d'urbanisme qui ont une surface de plancher minimale de 80 m², dès lors qu'elle est compatible avec la vocation et les conditions d'aménagement et d'équipement de la zone et qu'elle n'a pas pour effet d'engendrer un changement de destination.
3. Les exhaussements et affouillements des sols à condition qu'ils soient nécessaires et limités à la réalisation des occupations du sol admises sous condition dans la zone et qu'ils soient liés aux aménagements de desserte ».

Zonage PLU :

	UI - Zone d'intensification incitative et apaisée
	UM - Zone d'intensification maîtrisée
	UD, UDh - Zone d'intensification douce
	UR - Zone urbaine de rattrapage
	UC - Zone urbaine de campagne
	UPM1, UPM2, UPM3 - Zone de plan de masse
	UE, UEa, UEc, UEj, UEF, UEFs, UET - Zone urbaine à dominante d'activité
	1AU, 1AU-DG - Zone à urbaniser
	2AU - Zone à urbaniser différée
	A, A1, A2 - Zone agricole
	Ap - Zone agricole d'enjeu paysager
	N - Zone naturelle
	Ns, Ns1, Ns2, Ns3, Ns4, Ns5 - Secteur naturel

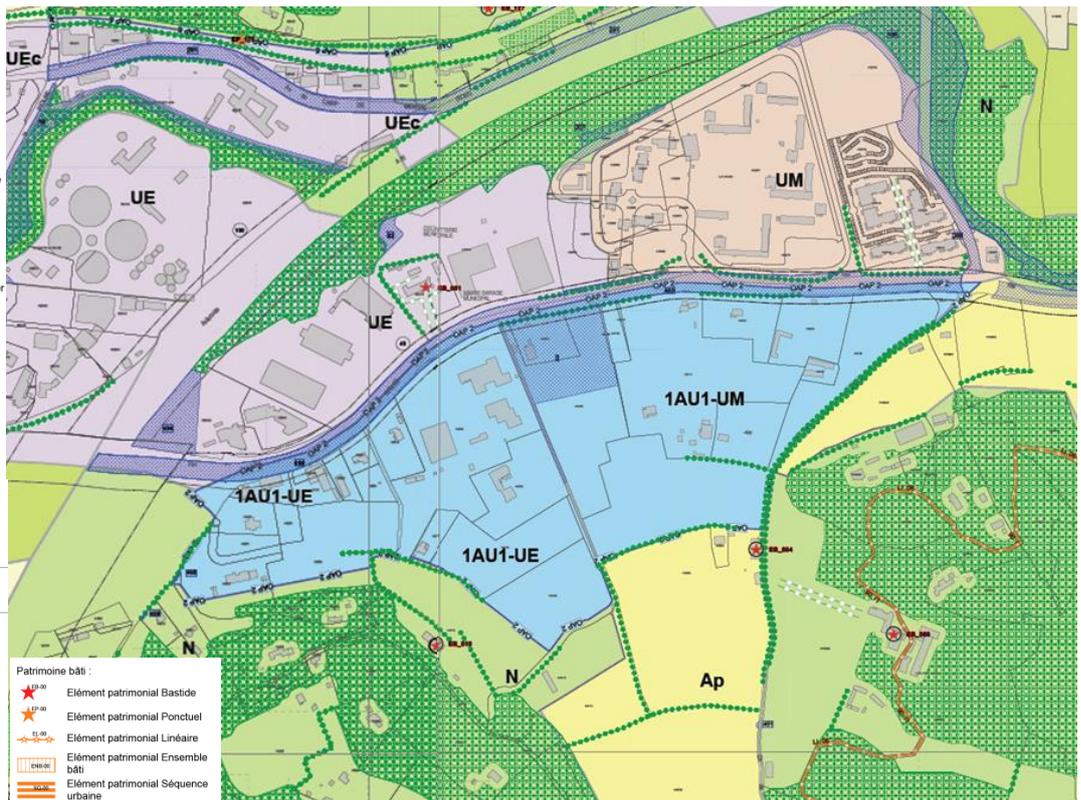
Linéaires de gabarit :

	10 m.		19 m.
	13 m.		22 m.
	16 m.		25 m.

Linéaire d'implantation :

	Secteur d'attente de projet
	Périmètre OAP
	Prescription de hauteur
	Emplacement réservé
	Marge de recul
	Zone d'implantation
	Servitude de passage piétonnier
	Axe de composition

	Espace Boisé Classé à conserver ou à créer
	Elément paysager "masse boisée"
	Elément paysager "alignement d'arbres"
	Elément paysager "haie"
	Plantation à réaliser
	Terrain à cultiver

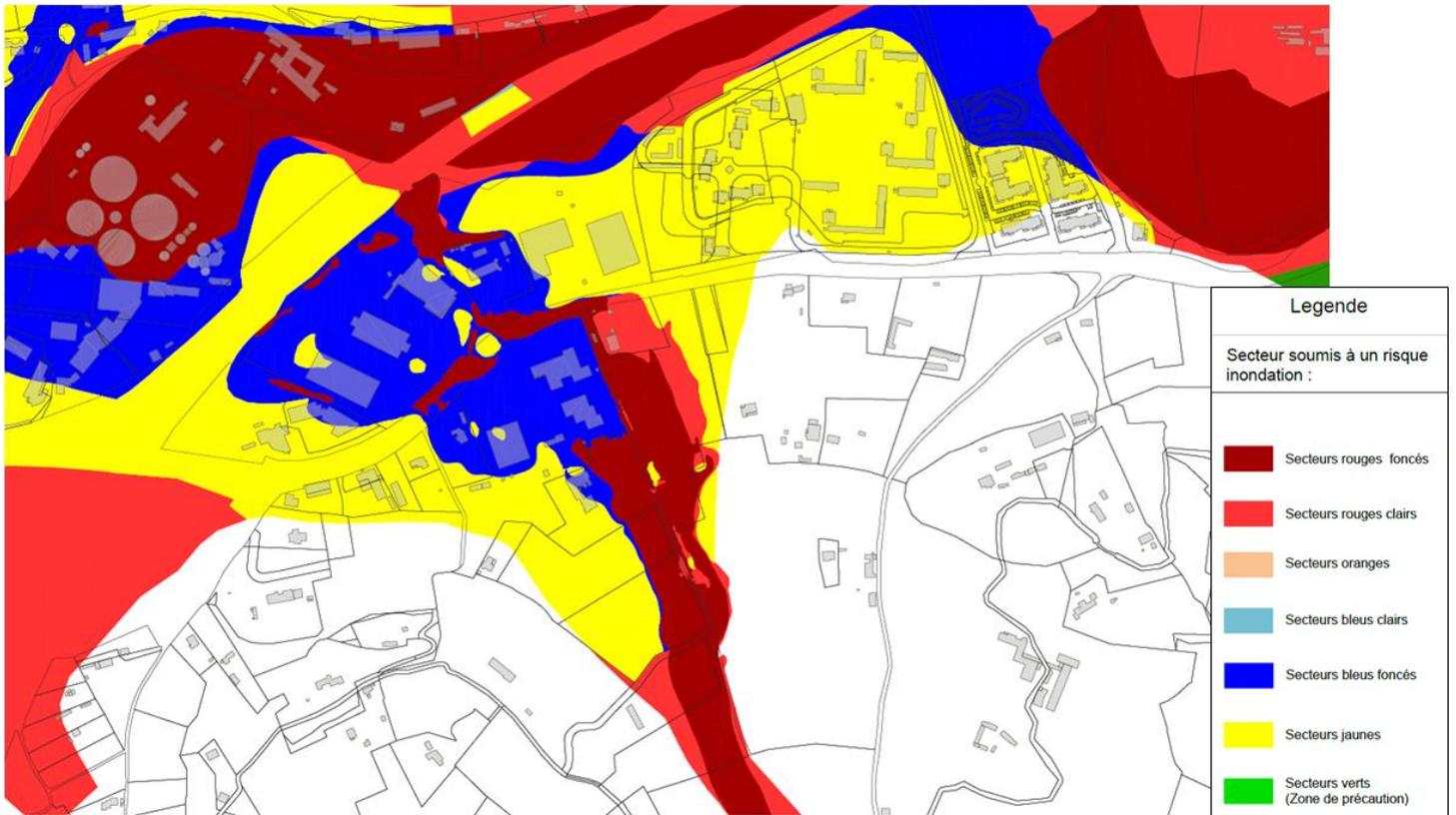


C

Document graphique du règlement du PLU : Planche A – Vues 55 et 56

Planche CRI

Le secteur de la ZAC est impacté par une zone inondable dans l'axe d'écoulement du talweg en direction de l'Arc avec la RD9 qui fait partiellement digue (Cf. planche CRI du PLU d'Aix-en-Provence).



Document graphique du règlement du PLU : Planche CRI – Vues 12 – Risque inondation

○ Les emplacements réservés

Espace de transition entre ville constituée, zone d'activités et espaces naturels/agricoles, le secteur revêt une importance majeure en ce qu'il constitue l'entrée de ville. Il fait dès lors l'objet de plusieurs projets d'aménagement, visant à traduire son caractère urbain, et matérialisés par divers emplacements réservés (ER) au PLU.

La RD9, qui traverse le site et offre un point d'échange avec l'A51, est ainsi vouée à devenir un véritable boulevard urbain, via les ER n°486 et 488, ce dernier prévoyant notamment l'aménagement de carrefours visant à assurer la réduction des vitesses et la desserte d'une gamme d'équipements étoffée.

Renforçant cette vocation, l'ER 494 prévoit la création d'une bretelle de liaison RD9/A51 réservée aux transports en commun.

L'ER 269 prévoit par ailleurs de réduire les flux au sein du secteur de Pont de l'Arc, récemment apaisé en zone 30, en permettant une liaison directe avec la RD65, au Nord de la RD9.

Au-delà, il est prévu d'améliorer les conditions d'entrecroisement sur le chemin de Saint Jean de Malte, via les ER n°459 et 460.

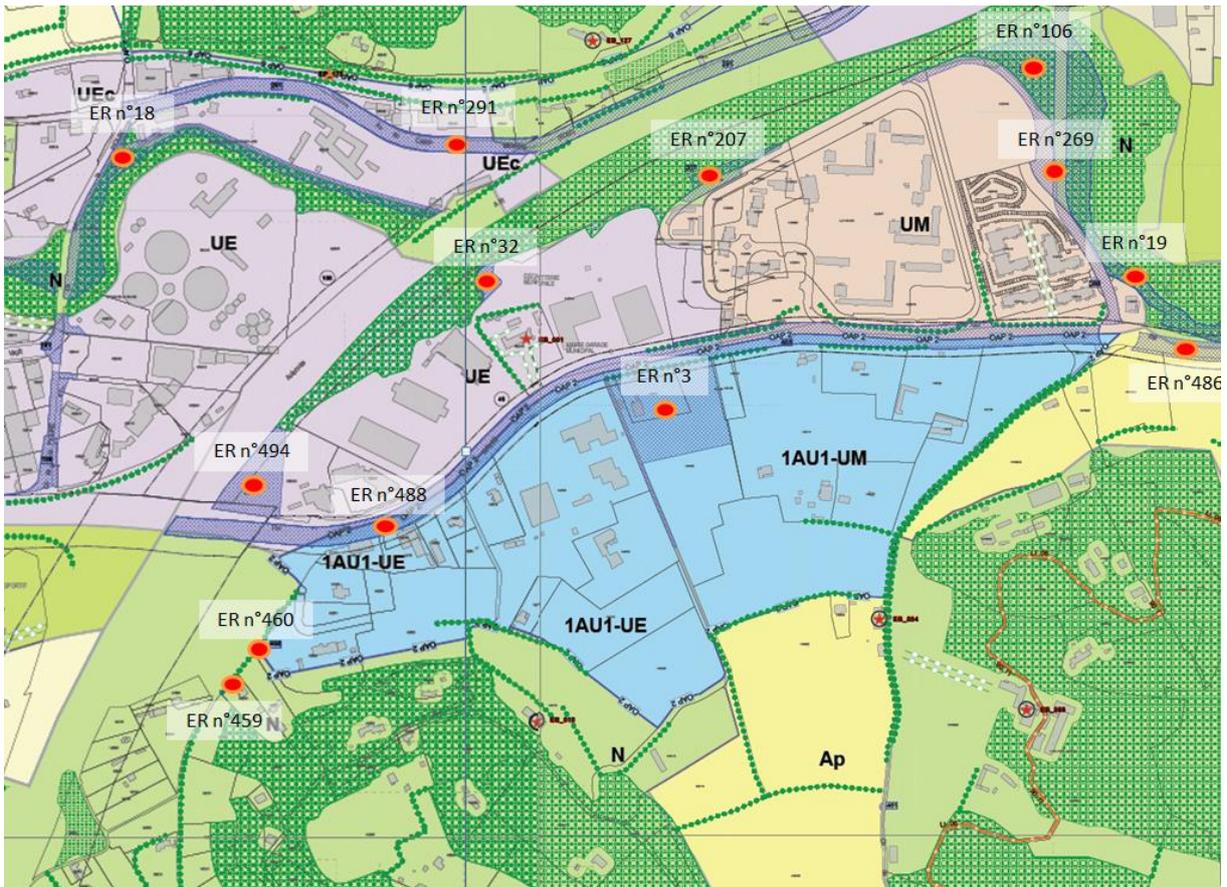
Cherchant à valoriser le patrimoine naturel aixois, le PLU a par ailleurs réservé une série d'emplacements en bord de l'Arc, prévoyant d'y aménager espaces de loisirs, promenades et liaisons réservées modes actifs. Le Nord-Est du secteur, situé en bordure de l'ER 106 et 19, est entre autre concerné par ces orientations, tout comme les ER n°207 et 18.

L'ER 32 prévoit pour sa part l'extension du centre d'apports volontaires de la Parade en direction de l'Arc, cette disposition permettant ainsi d'optimiser la zone.

Enfin, le PLU prévoit l'aménagement d'une rétention en surcreusement (ER n°3), en bordure sud de la RD9. Prenant le parti de noues paysagères transversales pour gérer l'écoulement des eaux, le projet amènera vraisemblablement une modification du PLU.

Numéro	Bénéficiaire	Emprise	Libellé
3	Commune d'Aix-en-Provence	-	Aménagement d'une rétention en surcreusement
18	Commune d'Aix-en-Provence	-	Espace de loisirs, promenades du bord de l'Arc et liaisons modes actifs
19	Commune d'Aix-en-Provence	-	Espace de loisirs, promenades du bord de l'Arc et liaisons modes actifs
32	Communauté du Pays d'Aix	-	Extension du centre d'apports volontaires de la Parade
106	Commune d'Aix-en-Provence	-	Espace de loisirs, promenades du bord de l'Arc et liaisons modes actifs
207	Commune d'Aix-en-Provence	-	Espace de loisirs, promenades du bord de l'Arc et liaisons modes actifs
269	Commune d'Aix-en-Provence	-	Création d'une voie de liaison RD9/RD65 carrefours et ouvrages hydrauliques
291	Département	20 m	Aménagement de la RD 65
459	Commune d'Aix-en-Provence	-	Amélioration des conditions d'entrecroisement
460	Commune d'Aix-en-Provence	-	Amélioration des conditions d'entrecroisement
486	Département	25 m	Aménagement de la RD 9
488	Département	25 m	RD 9 - Aménagement de carrefours
494	Communauté du Pays d'Aix		Bretelle d'accès réservé TC à l'échangeur RD9/A51

Récapitulatif des emplacements réservés au PLU d'Aix-en-Provence à proximité du secteur d'études



Emplacements réservés au PLU d'Aix-en-Provence

- Les servitudes

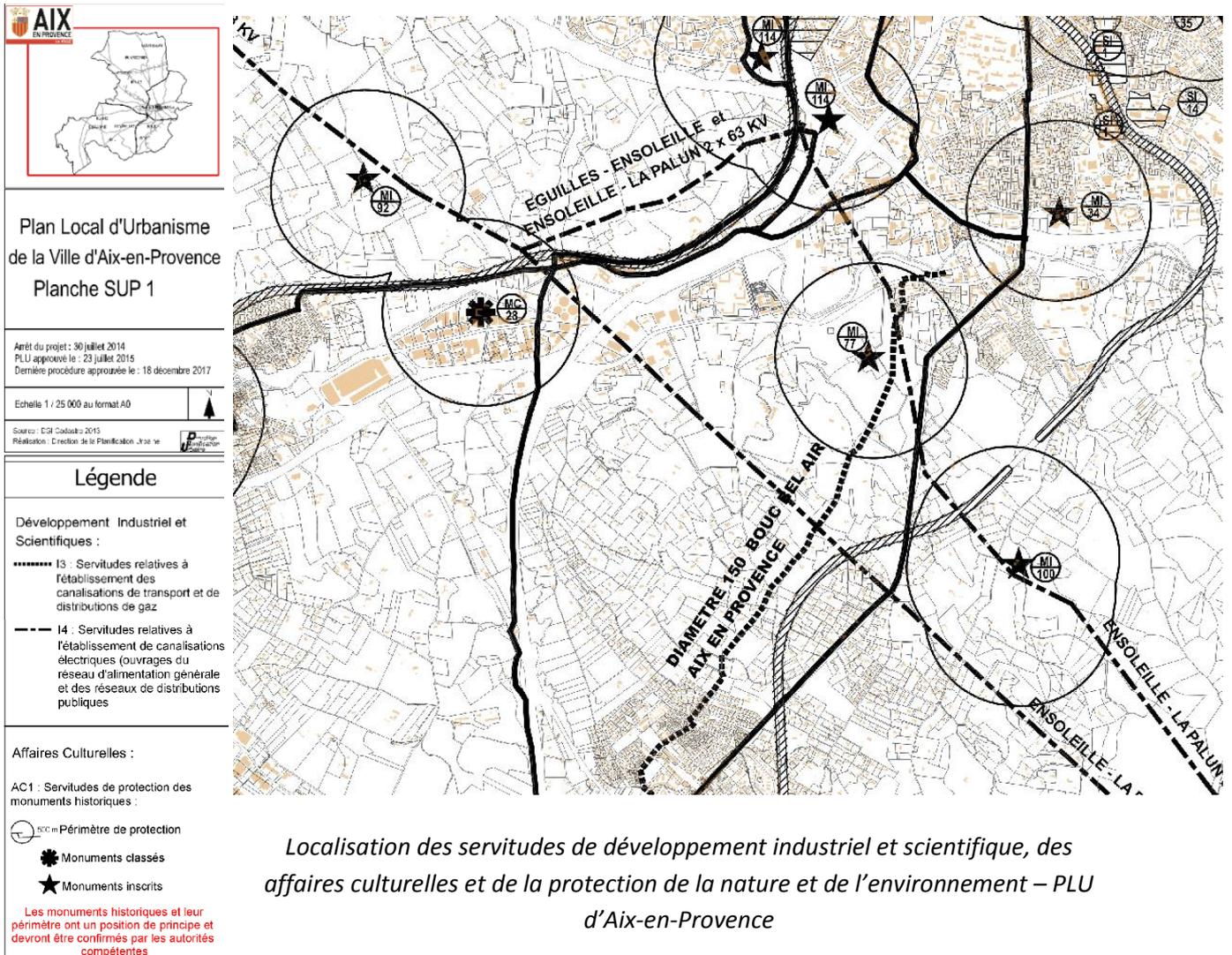
Les servitudes, recensées au sein du PLU, sont relativement peu nombreuses sur le secteur d'étude.

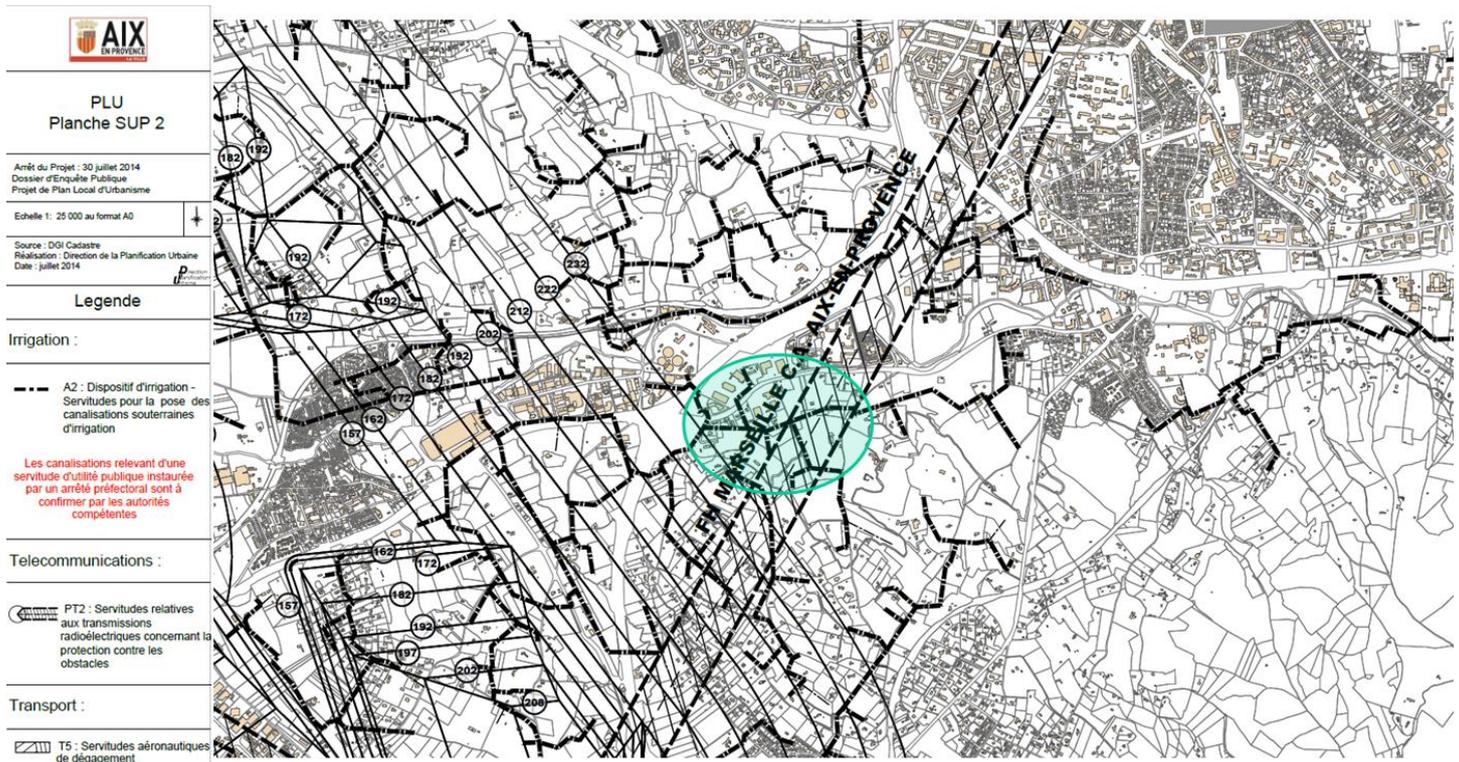
Le secteur est concerné par un aménagement de distribution électrique aérien (Ligne 63 KV Eguilles - Ensoleillé) : le projet devra donc enterrer et dévier cette dernière.

Si on relève de nombreux secteurs de protection de monuments historiques, correspondant bien souvent à des ensembles bastidaire, une seule servitude influence la partie Est du secteur : le monument inscrit n°77 – Bastide de la Félicité. Le projet s'attachera ainsi à préserver des protections visuelles et physiques entre la zone nouvellement urbanisée et ce dernier.

Par ailleurs, on relève une série de servitudes liées aux dispositifs d'irrigation ou aux poses futures de canalisations souterraines d'irrigation au bénéfice de la Société du Canal de Provence. Toutes les canalisations de la Société du Canal de Provence portent une servitude de non aedificandi de 3 mètres, à savoir de 1,5 mètre de part et d'autre de l'axe de la conduite).

En termes de télécommunications, le secteur d'étude se trouve sur le passage des transmissions radioélectriques entre Marseille et Aix-en-Provence. Le projet se devra ainsi de préserver la zone concernée des obstacles.





*Localisation des servitudes d'irrigation, télécommunications, transport –
PLU d'Aix-en-Provence*

- L'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) n°2 : secteur Barida

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) exposent la manière dont la collectivité souhaite mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager des quartiers ou des secteurs de son territoire.

C'est ainsi que la Ville d'Aix-en-Provence a prévu une OAP pour le secteur de Barida.

« Le principal enjeu de ce secteur repose sur l'affirmation de sa vocation urbaine peu lisible actuellement. Sa situation géographique, à la confluence d'axes routiers majeurs à l'échelle du territoire et sa proximité avec la zone de la Pioline, le rend particulièrement attractif pour accueillir un P+R et des espaces d'activités et équipements nécessitant une bonne accessibilité, ainsi que pour compléter l'implantation et la réorganisation des services publics déjà présents.

L'aménagement se doit d'être cohérent et de concilier à la fois les besoins des habitants mais aussi des collectivités publiques (commune, EPCI...), pour lesquelles cette situation présente un caractère stratégique en termes d'accessibilité, tout en tenant compte des enjeux naturels du site ».

Les principaux objectifs poursuivis dans le cadre de l'opération sont :

- Concevoir la RD9 comme un véritable boulevard urbain, comme une avenue d'entrée de ville ;
- Répondre aux besoins d'équipements publics :
 - ✓ La Métropole souhaite installer sur le secteur non seulement un parking de persuasion mais également un équipement lié à la collecte des déchets.
 - ✓ La Ville envisage le transfert de la fourrière automobile.
- Réduire le risque d'inondation des équipements publics ;
- Proposer des terrains d'activités et de commerce ;
- Proposer des terrains pour du logement ;
- Assurer la cohésion de l'opération envisagée avec le quartier de la Parade ;
- Maintenir, voire renforcer, les éléments de la trame végétale, soulignant la topographie du secteur et conférant un esprit « rural » au secteur.

OAP n°2 du PLU :

Plan Local d'Urbanisme d'Aix-en-Provence
Orientations d'Aménagement et de Programmation

Secteur n°2 : Barida

Le site

Le secteur est situé en bordure de la RD9 entre Aix-en-Provence/ Pont de l'Arc et les Milles, à l'est de la zone commerciale de la Pioline dont il est séparé par l'A51, et à 1,5 Km à l'ouest du Pont de l'Arc. Le site est à proximité immédiate de l'échangeur n°5 de l'autoroute A51 qui relie Aix-en-Provence à Marseille.

Le périmètre concerné qui représente près de 26 ha s'étend au sud de la RD9, de l'échangeur de l'A51 à l'ouest jusqu'au croisement avec le chemin de la Blaque. Il est au confront direct des espaces naturels du massif de la Blaque, entre la Barre St Jean et la Baume, au débouché du principal talweg qui descend en pente douce du massif, du sud vers le nord. Cette configuration le soumet en partie à un aléa inondation. Il est dominé par le domaine de la Baume qui présente un ensemble patrimonial intéressant.

Le nord de la RD9 est occupé par des bâtiments d'activités diverses sur du foncier public (déchetterie, antenne de la Faculté de sciences économiques, cuisine centrale, garage municipal, centre de transfert des ordures ménagères, ...) et au nord-est par l'ensemble résidentiel « la Parade » (mille logements avec une majorité de studios) édifié dans les années 70 avec, en prolongement est, l'opération du « Parc de l'Hippodrome » réalisée en 2009/2010.

Le site concerné présente un caractère à dominante agricole et est occupé dans sa partie ouest, en bordure de la RD9, par le Centre Technique Municipal sur 3,6 Ha et des activités diverses (entreprises de TP, de location de matériels, automobile, jardinerie...). Face à l'ensemble de la Parade, des activités commerciales plus ou moins « spontanées » fonctionnent surtout avec le transit (activités automobiles, commerces alimentaires « minute ») et dans une moindre mesure avec les ensemble résidentiels voisins, éloignés des centralités de quartier.

Les principaux enjeux

Le principal enjeu de ce secteur repose sur l'affirmation de sa vocation urbaine peu lisible actuellement. Sa situation géographique, à la confluence d'axes routiers majeurs à l'échelle du territoire et sa proximité avec la zone de la Pioline, le rend particulièrement attractif pour accueillir un P+R et des espaces d'activités et équipements nécessitant une bonne accessibilité, ainsi que pour compléter l'implantation et la réorganisation des services publics déjà présents.

L'aménagement se doit d'être cohérent et de concilier à la fois les besoins des habitants mais aussi des collectivités publiques (commune, EPCI...), pour lesquelles cette situation présente un caractère stratégique en termes d'accessibilité, tout en tenant compte des enjeux naturels du site.

La zone inondable

Le secteur est impacté par une zone inondable dans l'axe d'écoulement du talweg en direction de l'Arc avec la RD9 qui fait partiellement digue. Les aménagements devront tenir compte de cet aléa et des travaux sont à intégrer pour assurer une mise en sécurité des installations municipales et réduire le risque.

Accès et mobilité

La RD9 est l'axe du développement économique aixois mais supporte un trafic beaucoup plus faible dans le tronçon concerné entre l'échangeur avec l'A51 et le Pont de l'Arc.

Commerces et aménités

Le poids de population présente dans les opérations de Parade et de l'Hippodrome suscite l'implantation de commerces de proximité qui doit être mise en perspective des offres existantes sur la Pioline et le Pont de l'Arc, et à venir sur l'Ave du Club Hippique (secteur Beauvalle) ; rendues accessibles par le futur pont de Parade.

Requalifier le secteur

La RD9, entre l'échangeur de l'A51 et le Pont de l'Arc, présente encore des allures de route de campagne grâce à l'alternance entre séquences urbaines et naturelles (contact des collines boisées, de la ripisylve de l'Arc, séquence de la Félicité).

Le maintien de ces séquences et appuyer l'urbanisation sur des limites claires et faisant l'objet d'un traitement qualitatif est indispensable, cet espace s'affirmant comme une avenue d'entrée de ville.

Les principes d'aménagement

Composition urbaine

Avec un linéaire de près de 1 km sur la RD9, le site bénéficie d'une véritable façade sur un axe routier fréquenté, qui devra être reconfiguré en boulevard urbain, offrant un partage de la voirie au profit des transports collectifs et modes actifs. Les éventuelles implantations commerciales nécessiteront un aménagement paysager d'ensemble, particulièrement soigné. Elles pourront être accompagnées des activités et équipements à planter en arrière de la RD9.

Deux parties sont définies

- à l'ouest, à dominante d'activités et d'équipements collectifs, comme un parc-relais, la fourrière, le garage des véhicules de collecte des ordures ménagères de la CPA, qui devront composer un aménagement cohérent avec les ouvrages de rétention, et la prise en compte des aléas inondation.
- à l'est, à dominante d'habitat et d'activités, considérant que les activités tertiaires, commerces et services, sont à privilégier en façade du futur boulevard urbain (RD9 requalifiée) afin de contribuer à son animation et offrir aux pôles d'habitat proches un complément de services de proximité, les activités artisanales ou industrielles étant préférentiellement positionnées sur l'arrière car peu propices à présenter une qualité de façade attrayante du boulevard urbain

Paysage

Les éléments de la trame végétale, soulignant la topographie du secteur et conférant un aspect bocager au site, devront être maintenus, voire renforcés.

Les zones impactées par l'aléa inondation pourront faire l'objet d'aménagements fonctionnels et paysagers compatibles avec le maintien à l'air libre des écoulements : espaces verts, bassins de rétention, noues...

Ces aménagements paysagers autour de la gestion du risque inondation peuvent être la marque de la nouvelle identité conférée au site.

OAP du PLU : Secteur n°2 - Barida

Approbation du PLU d'Aix-en-Provence
Orientations d'Aménagement et de Programmation de secteurs

Par ailleurs, l'interface urbain/campagne qui s'appuie sur les éléments de trame végétale existants devra être renforcée.

Le maillage viaire

L'ensemble du site ne peut être desservi uniquement par la RD9, il est nécessaire de créer des voies de maillage interne permettant la desserte des activités et équipements implantés sur la zone, en limitant les accès sur la RD9.

Afin de minimiser l'impact et les nuisances liées à la circulation et au stationnement des véhicules, la mise en œuvre de parkings souterrains est préconisée.

Les accès principaux au site sont localisés sur la route des Milles. L'une des entrées se trouve au sud du rond-point existant face à la cuisine centrale, l'autre à l'ouest sur le rond-point au droit de l'échangeur de l'A51 et le troisième à l'est au niveau du chemin de la Blaque. Il s'agit d'utiliser les équipements routiers existants, la RD9 reconfigurée devenant la « colonne vertébrale » de l'ensemble du secteur.

Une voie nouvelle de desserte située au sud de la RD9 fera l'objet d'un traitement qualitatif visant à son intégration paysagère et adaptation au sol.

Cette voie permettra la desserte des équipements, activités ou logements et se repiquera à l'est sur le chemin de la Blaque.

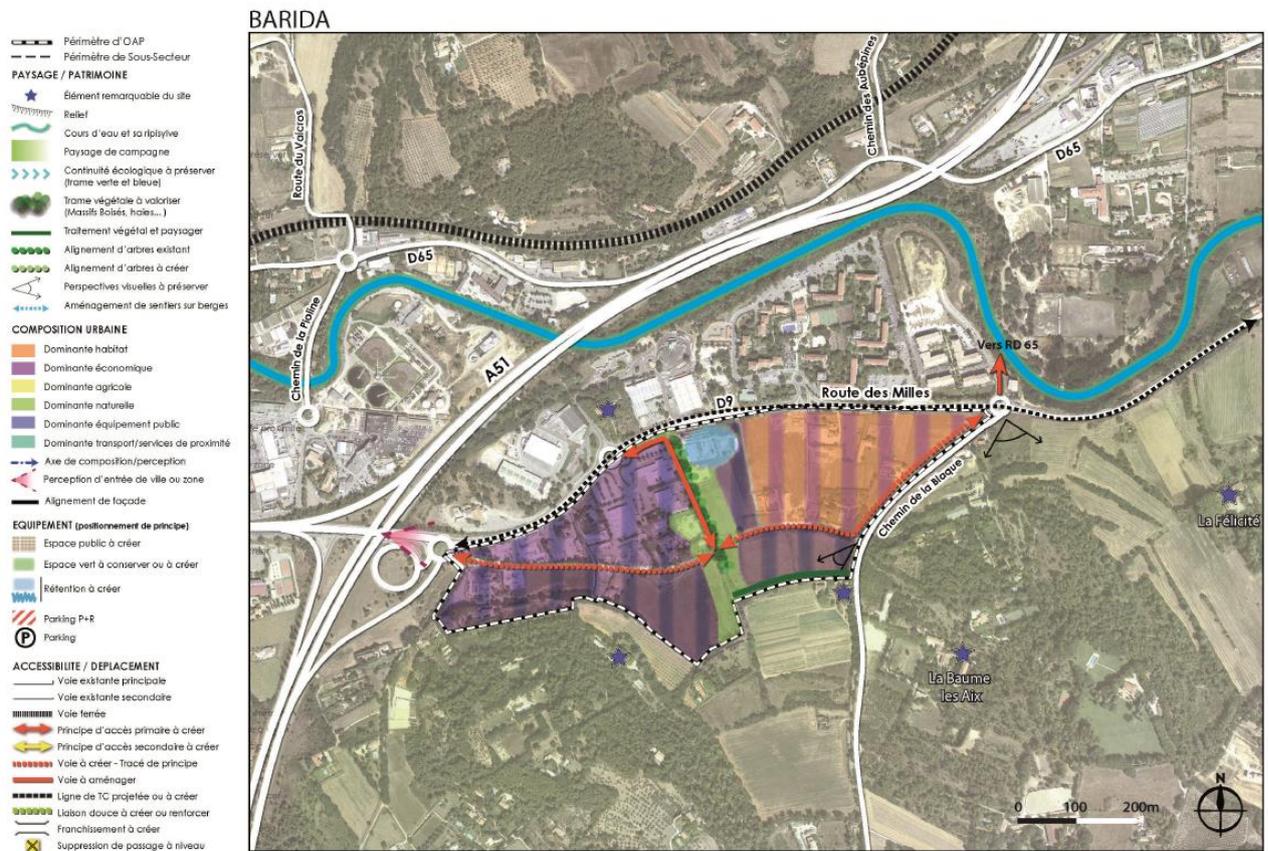
Etant donné le caractère paysager de ce dernier, étroit et bordé principalement de chênes anciens, il n'est pas envisageable de l'élargir. Sa fonctionnalité pourrait être adaptée par une voie nouvelle le longeant en contre-bas, soit à double sens, soit à sens unique avec l'autre sens de circulation pouvant être assuré par le chemin de la Blaque.

Programmation/ Conditions d'urbanisation

Dans la partie ouest, le secteur recevra de l'ordre de 90000 m² de surface de plancher destinés à des activités et des équipements, et dans la partie Est à vocation mixte activités/habitat, le secteur recevra de l'ordre de 16000 m² de surface de plancher destinés à du logement.

Les opérations à vocation d'habitat ne pourront être programmées qu'une fois les équipements publics ou d'intérêt collectif à implanter dans la zone réalisés. Les futurs résidents auront alors parfaitement connaissance de leur environnement.

OAP du PLU : Secteur n°2 - Barida



OAP du PLU : Secteur n°2 - Barida

Variation du projet retenu par rapport à l'OAP du PLU :

Les orientations de l'OAP ont servi de base de travail pour les études préalables.

Cependant, au fur et à mesure de l'avancée du projet et des validations en comité technique et de pilotage, il a été jugé opportun d'apporter quelques améliorations aux principes envisagés par l'OAP.

- Trame viaire

Par rapport à l'OAP, la trame viaire a été précisée afin de limiter l'impact du projet, en terme circulatoire, sur les voies extérieures à la zone.

Ainsi, la reconfiguration des services techniques permet un branchement direct sur le giratoire « Services Techniques ».

Par ailleurs, le projet prévoit une connexion supplémentaire sur la RD9 (plateau traversant avec feux en face de la résidence de la Parade) permettant ainsi un maillage plus fin, une gestion de la vitesse de la RD9 et la constitution d'un cœur de quartier en entrée de la Parade existante.

- Position de la noue de transfert

Les études fournies sur la recomposition des services techniques et sur les problèmes hydraulique ont permis de créer une large noue de transfert décalée vers l'Est par rapport à l'OAP ainsi que la création de larges noues accompagnant les voies Est-Ouest.

En réaxant cette noue de transfert, la vocation de la zone a en partie évoluée en redéfinissant plus clairement la zone plutôt dédiée à l'habitat côté Est de la noue (et en frange sud) et la zone dédiée à l'activité côté Ouest.

- Répartition des surfaces

Ces zones redéfinies génèrent une urbanisation :

- d'environ 35 000 m² de SDP pour les activités, commerces et équipements ;
- d'environ 44 000 m² pour la partie logements, soit environ 570 logements sur environ 12 hectares.

Par ailleurs, il apparait que le rapport activité industrielle/artisanale sur la frange Sud du secteur ne correspond pas à la qualité paysagère aux propriétés sensibles au Sud du secteur. Le logement semble plus approprié pour terminer l'urbanisation sur cette frange, qui était, dans l'OAP, dédiée à de l'activité.

Cette zone consacrée aux logements reste une urbanisation maîtrisée et relativement faible par rapport à la superficie des terrains. Le projet prévoit une densification au niveau de la RD9, avec une gradation des formes bâties de plus en plus basses et espacées à mesure que l'on s'éloigne de la RD.

L'urbanisation se compose de la manière suivante :

- Collectifs R+2+attique le long de la RD9 pour composer un front urbain en écho à la Parade (R+3 à R+8) ;
- Petits collectifs R+2 et R+1 en deuxième rideau ;

- Habitat intermédiaire : maisons accolées ou collectifs
- Habitat pavillonnaire en frange sud.

Cette nouvelle répartition des surfaces a plusieurs avantages :

- Cohérence avec le zonage du PLU ;
- Meilleure prise en compte des nuisances activité/habitat (en les séparant plus clairement) ;
- Transition plus douce avec les espaces naturels au Sud.

Il semble donc opportun d'augmenter le nombre de logement prévu à l'origine.

Par conséquent, la ZAC de Barida ne pourra voir le jour qu'à travers une modification du PLU :

- Adaptation des limites des zones 1AU1-UE et 1AU1-UM pour redéfinir la limite autorisant le logement et éventuellement ajuster les règles ;
- Ajustements de l'OAP ;
- Modification des risques inondations liés à l'aménagement hydraulique prévu ;
- Modification de l'emplacement réservé n°3.

B. Au regard de l'insertion du projet dans son environnement

Les études menées conjointement à la définition du projet ont permis la mise place d'une démarche environnementale aboutissant à une conception de l'urbanisme plus respectueuse des thématiques environnementales : gestion de l'eau, préservation de la biodiversité et des paysages, gestion des déchets, promotion des déplacements doux et préservation des énergies et du climat.

a) Gestion de l'eau

La gestion des eaux pluviales, au sein de la ZAC, a plusieurs objectifs :

- Ecrêter les crues et réduire le risque inondation par ruissellement au niveau du Vallat de la Blaque,
- Rétablir le régime hydraulique des secteurs en aval,
- Traiter les eaux pluviales avant rejet dans le milieu naturel.

Situé dans le bassin versant de l'Arc, le site est concerné par le Schéma d'Aménagement des Eaux (SAGE) du bassin versant de l'Arc local qui impose une rétention de 1 200 m³ par hectare imperméabilisé.

b) Préservation de la biodiversité et des paysages

Actuellement, le site rassemble des parcelles agricoles ou en friche, des parcelles urbanisées (commerces, artisanat, services techniques, ...) et des parcelles habitées.

L'intégration du projet par des mesures éco-paysagères permettra d'augmenter la qualité et l'intérêt du site, avec notamment :

- La préservation des maillages arborés,

- La création d'une coulée verte Sud-Nord, via la réalisation de noues enherbées.

c) Gestion des déchets

Pendant les travaux de réalisation des Voiries et Réseaux Divers (VRD), comme durant le fonctionnement du secteur de Barida-Parade, la gestion des déchets tendra vers la mise en place d'une filière tri permettant un recyclage adapté.

Les mesures envisagées visent à :

- Imposer un cahier des charges aux entreprises,
- Chercher à utiliser les déblais en remblais sur site pour réduire le volume de matériaux excédentaires,
- Proposer des emplacements en nombre et de taille suffisants pour les containers de tri sélectif,
- Organiser sur place, ou sur un site spécifique, l'évacuation et le tri des déchets sous forme de points d'apport volontaires au niveau des placettes d'accès communs des lots et/ou au niveau des espaces publics.

d) Favoriser les déplacements doux et les énergies renouvelables

La préservation des énergies et du climat est un enjeu majeur de notre siècle, c'est pourquoi les mesures envisagées visent à :

- Privilégier une orientation optimale des bâtiments permettant de limiter les déperditions énergétiques et d'optimiser les apports solaires,
- Limiter les émissions lumineuses, via un éclairage public à leds (flux lumineux moins agressif et moins consommateur d'énergie),
- Privilégier et favoriser les déplacements doux (création de pistes cyclables, liaison avec le pôle d'échanges multimodal, ...).

e) Prise en compte des enjeux humains

- o Conditions techniques

Les servitudes liées aux réseaux existants n'imposent pas de contraintes importantes.

Leur proximité avec la ZAC permettra son raccordement et sa desserte (eau potable, EDF, France Télécom, Canal de Provence, Gaz).

Les réseaux d'assainissement (pluvial et sanitaire) devront être créés entièrement, après définition de leurs points de raccordement selon la typologie suivante :

- Les futurs réseaux d'assainissement seront dirigés vers la station d'épuration existante dite « STEP d'Aix-en-Provence la Pioline ».
- Le réseau pluvial sera dimensionné conformément aux principes développés dans le document de zonage pluvial annexé au PLU approuvé en juillet 2015 de la Ville d'Aix-en-Provence et aux conclusions du dossier d'autorisation loi sur l'eau.

○ Conditions environnementales

Le périmètre de la ZAC ne recoupe aucun périmètre de protection environnementale et/ou réglementé ; le site Natura 2000 le plus proche est situé à plus de 5 km à l'Ouest.

Le projet d'aménagement prend en compte les conclusions du diagnostic écologique afin de préserver les éléments patrimoniaux clefs et leur fonctionnalité.

Le secteur de Barida étant concerné par le risque inondation, le projet d'aménagement prévoit donc la réalisation d'une noue enherbée, traversant la ZAC du Sud au Nord et permettant ainsi le rejet des eaux de ruissellement dans l'Arc via des ouvrages hydrauliques à partir de la RD9 (buse de franchissement de la RD9, passage enterré à l'ouest du quartier de la Parade jusqu'à l'Arc).

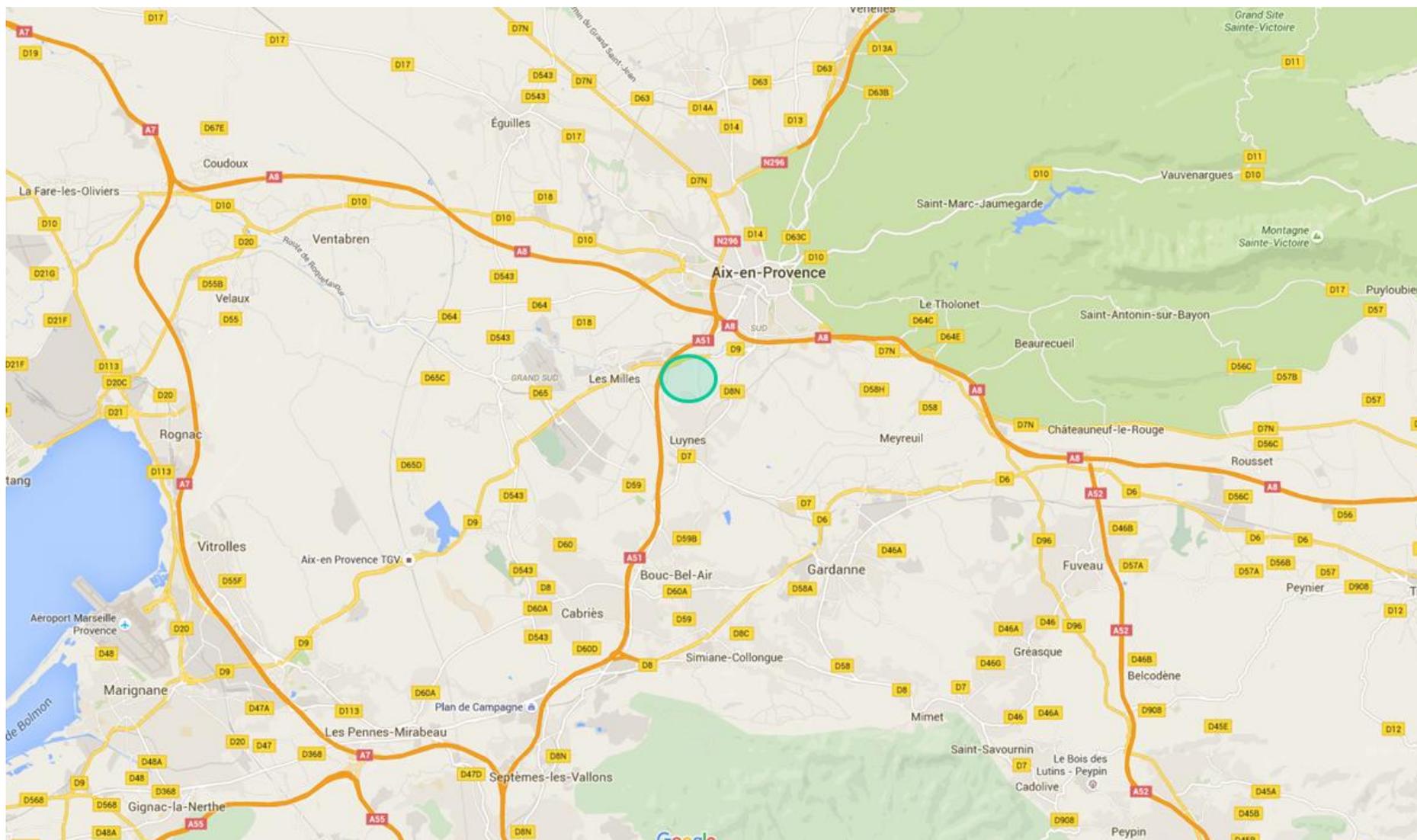
○ Servitudes

Le secteur de ZAC est soumis à plusieurs servitudes :

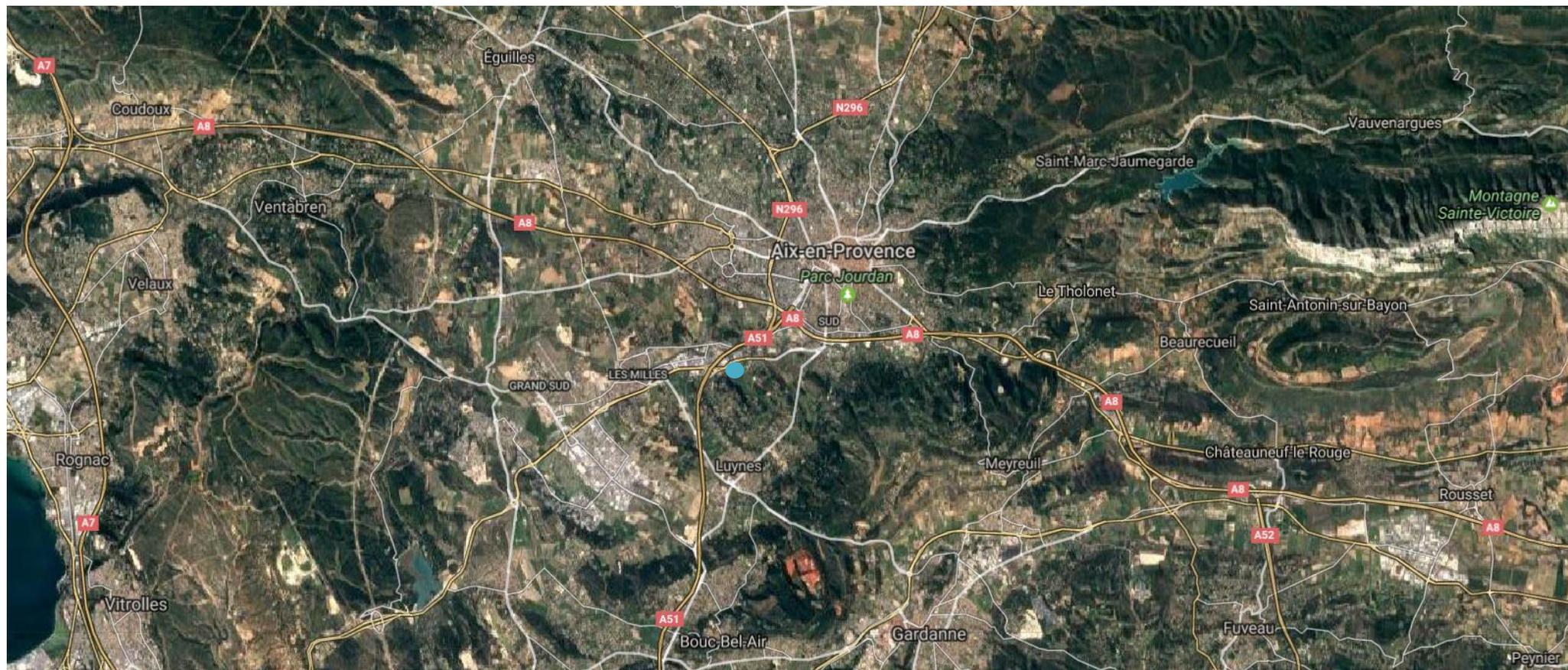
- Servitude PT2 : Servitudes relatives aux transmissions radioélectriques concernant la protection contre les obstacles ;
- Servitudes I4 : Servitudes relatives à l'établissement de canalisations électriques (ouvrages du réseau d'alimentation générale et des réseaux de distributions publiques) ;
- Le périmètre de protection du monument historique de la Bastide de Félicité.

Ces servitudes ont été prises en compte dans la conception du projet (hauteur et orientation des bâtiments notamment).

Pièce 2.
Plan de situation



Plan de situation – Barida/Parade



Plan de situation – Barida/Parade

Pièce 3.
Plan de délimitation du périmètre composant la zone



Périmètre de la ZAC de Barida

— : Périmètre de ZAC

Numéro et nom du propriétaire	Section cadastrale	Numéro de parcelle	Superficie totale	Superficie grévée par le projet	Surface totale par propriétaire	Classement au PLU
MCCWNN : RIVIERA/JACQUES MCF6NK : RIVIERA/ANNA	IA	24	73a 10ca	73a 10ca	73a 10ca	1AU1-UM
MCBPQQ : EYMIEU/ALBERT ALAIN RAYMOND	IA	198	1ha 55a 64ca	1ha 55a 64ca	1ha 74a 41ca	1AU1-UM
	IA	2	18a 77ca	18a 77ca		
PBH85W : SCILA PIOLINE	IA	3	18a 13ca	18a 13ca	38a 61ca	1AU1-UE
	IA	4	20a 48ca	20a 48ca		1AU1-UE
MCJPGB : EMANUEL/CHRISTIAN	IA	18	1ha 18a 40ca	1ha 18a 40ca	3ha 49a 40ca	1AU1-UE
	IA	106	2ha 36a 34ca	2ha 36a 34ca		1AU1-UM
	IA	108	1a 66ca	1a 66ca		
MCBJ3Z : DEPAOLO/ROBERT	IA	19	49a 37ca	49a 37ca	49a 37ca	1AU1-UE
PBGFC8 SNC LA PARADE	IA	25	94a 00ca	94a 00ca	94a 00ca	1AU1-UM
MDNA4FS COSTA/MICHAEL JONATHAN MDN4FT DANI/MYRIAM RENEE	IA	27	77a 80ca	77a 80ca	77a 80ca	1AU1-UM
MCJJVN EYMIEU/RAYMONDE MCBPQQ EYMIEU/ALBERT ALAIN RAYMOND MCBPQR : EYMIEU/JEAN CLAUDE MCH5L3 : EYMIEU BERNARD	IA	28p	7ha 46a 00ca	2ha 86a 20ca	2ha 86a 20ca	1AU1-UM
MDD2TB CIMELLI/HENRI	IA	75	50a 00ca	50a 00ca	50a 00ca	1AU1-UM
MCCB4V MAGNAN/MARIE RAPHAEL	IA	104	1ha 47a 32ca	1ha 47a 32ca	1ha 47a 32ca	1AU1-UE
MDP2JV : MAGNAN DENIS MDP2JW : MAGNAN CATHERINE MDP2JX : BUSSARD/CECILE MARIE ODILE Usfruitier : MDP2JT MAGNAN COLETTE	IA	105	1ha 47a 32ca	1ha 47a 32ca	1ha 47a 32ca	1AU1-UE
MCDN69 : REBUFFAT/GIUSEPPA MCJQSV : REBUFFAT/CHRISTIAN	IA	107	1a 66ca	1a 66ca	3ha 51a 30ca	1AU1-UM
	IA	111	3ha 49a 64ca	3ha 49a 64ca		

Numéro et nom du propriétaire	Section cadastrale	Numéro de parcelle	Superficie totale	Superficie grévée par le projet	Surface totale par propriétaire	Classement au PLU
PBGLGG : SCI C2 ILLIADE	IA	160	25a 00ca	25a 00ca	1ha 00a 06ca	1AU1-UE
	IA	265	16a 53ca	16a 53ca		1AU1-UE
	IA	266	37a 56ca	37a 56ca		1AU1-UE
	IA	271	20a 97ca	20a 97ca		1AU1-UE
MCGZKT : TADE/FRANCO MCGZK3 : TADE/MARIE-CLAIRE JOCELYNE	IA	175	22a 95ca	22a 95ca	22a 95ca	1AU1-UE
MCBX7F : GRANDCOLAS/DIDIER	IA	177	9a 80ca	9a 80ca	9a 80ca	1AU1-UM
PBFNGS : SCI SAINT JACQUES	IA	195	24a 57ca	24a 57ca	34a 33ca	1AU1-UE
	IA	196	9a 76ca	9a 76ca		1AU1-UE
MCBPQR : EYMIEU/JEAN CLAUDE	IA	197	16° 16ca	16a 16ca	16a 16ca	1AU1-UM
PBGJJ5 : EURL GROUPE DIRECT IMMOBILIER	IA	267	2a 08ca	2a 08ca	17a 22ca	1AU1-UE
	IA	270	15a 14ca	15a 14ca		1AU1-UE
PBHW6S : SARL SAINT JEAN	IA	268	36	36	67a 36ca	1AU1-UE
	la	269p	99a 64ca	67a 00ca		1AU1-UE
MCC354 : SEROUL/JEAN-CLAUDE	IA	275	1a 09ca	1a 09ca	1ha 44a 99ca	1AU1-UE
	IA	280p	2ha 20a 52ca	1ha 43a 90ca		1AU1-UE
					22ha 55a 10ca	

Pièce 4.
Régime financier de la ZAC

La ZAC de Barida est exclue de la taxe d'aménagement, le coût des équipements publics étant financé par les ventes de charges foncières et/ou les participations, en vertu de l'article L.311-4 du code de l'urbanisme.

Pièce 5.
Mode de réalisation

Par principe, et au regard de la technicité et du savoir-faire nécessaire à la mise en œuvre de la ZAC de Barida, la commune d'Aix-en-Provence externalisera la réalisation de l'opération.

L'aménagement et l'équipement de la zone seront donc concédés à un aménageur par une concession d'aménagement. Cette attribution fera l'objet d'une délibération du Conseil Municipal conformément aux articles L.300-4 à L.300-5-2 du code de l'urbanisme.

Pièce 6.
Etude d'impact

(L'étude d'impact de la ZAC de Barida est jointe au dossier de création de ZAC en pièce distincte)

Pièce 7.
**Etude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergie
renouvelable de la zone**

(L'étude de faisabilité est jointe au dossier de création de ZAC en pièce distincte)