

Commune d'Aix-en-Provence
Opération d'aménagement Barida
DOSSIER DE CONCERTATION mis à disposition du public

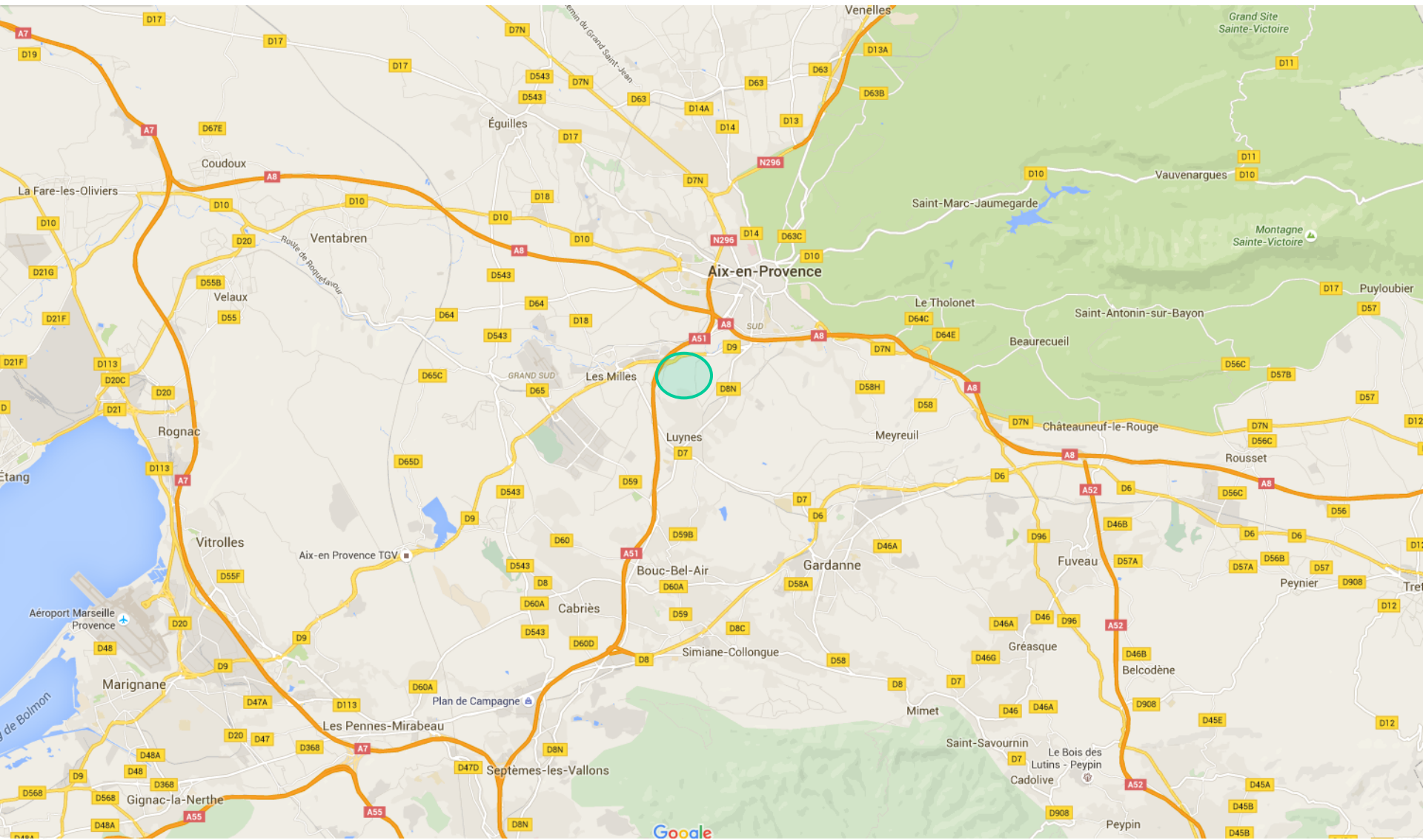


CONCERTATION PRÉALABLE
au titre des articles L.103-2 et suivants du code de l'urbanisme
(ancien article L.300-2)

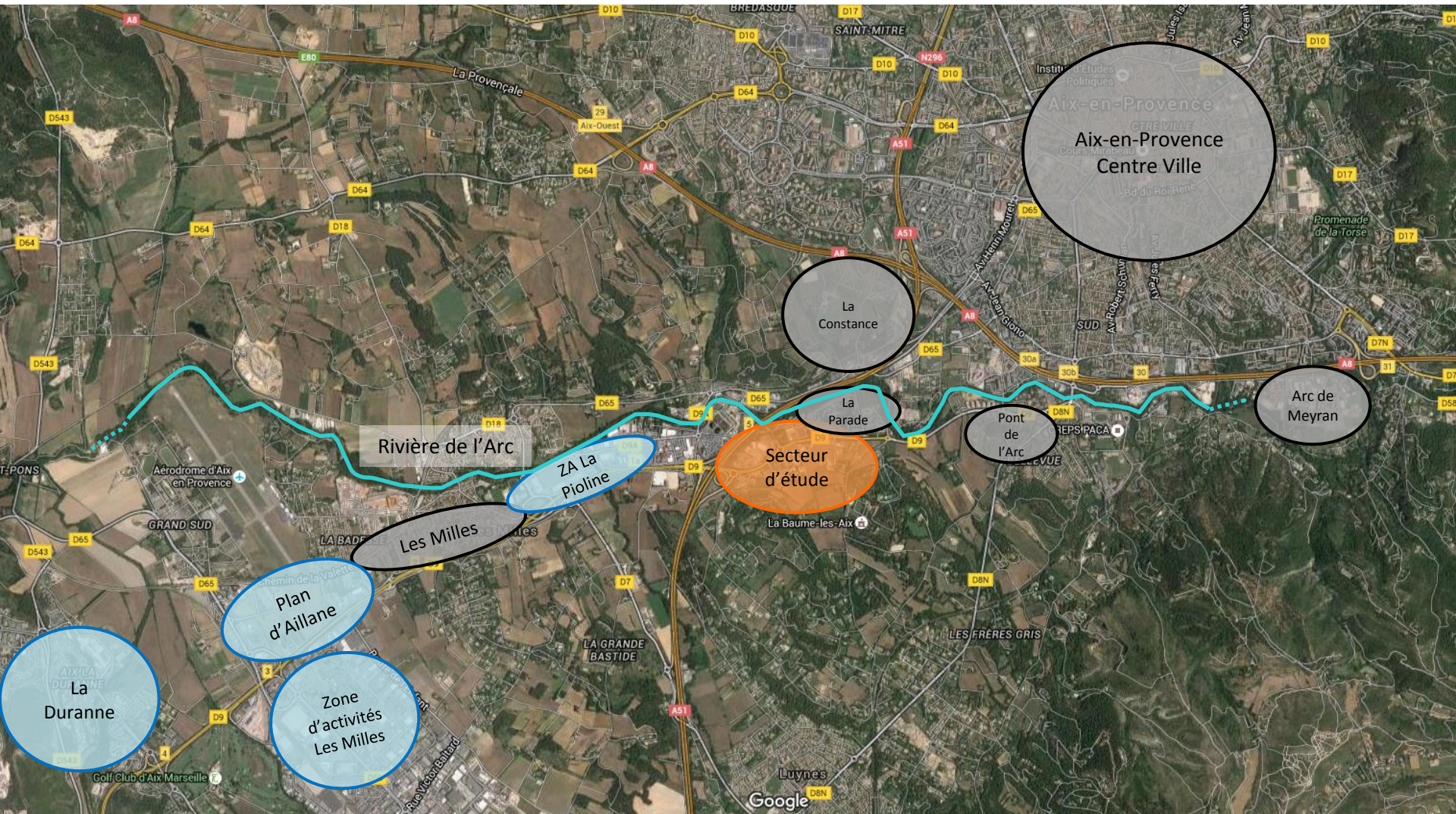
1. Repérage du secteur
2. Le secteur
3. Éléments de réflexion sur le projet d'aménagement
4. Les documents d'urbanisme
5. Proposition de périmètre de ZAC
6. Informations sur les études en cours
7. Planning prévisionnel
8. Le mode opératoire retenu
 - Le choix de la procédure de Zone d'Aménagement Concerté
 - Concertation préalable

1. Repérage du secteur

Plan de situation



Localisation



○ : zone d'activités existantes ou en projet

○ : secteur d'étude

○ : secteur de la Ville d'Aix-en-Provence

— : rivière de l'Arc

Périmètre d'étude

NB. Attention ! Le périmètre d'étude du secteur ne correspond pas au futur périmètre opérationnel, celui-ci sera plus restreint et sera arrêté au terme des études en cours, de la concertation publique et en fonction des résultats des études préalables.



2. Le secteur

Présentation du secteur et de son environnement

Le projet d'aménagement se situe au niveau du quartier Barida - La Parade, au Sud-Ouest de la commune d'Aix-en-Provence, dans le département des Bouches-du-Rhône.

La zone d'étude, de 43,8 hectares, se trouve entre la zone de la Pioline, partie intégrante de la zone d'activités des Milles,

et le quartier de La Parade, limite résidentielle Ouest d'Aix-en-Provence. Au Sud, s'étendent des zones agricoles et naturelles. La rivière de l'Arc marque la limite Nord. Délimitée par l'A51 à l'Ouest, la zone d'étude est traversée par la RD9.



Plan de repérage des photos présentées ci-après

1. Paysage et occupation actuelle du secteur

Situé au sein de l'entité paysagère de la Vallée de l'Arc et de la Plaine des Milles, le secteur d'étude 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 secteur, s'ouvrant jusqu'au Massif de la Sainte Victoire au Nord-Est.

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 secteur d'études apparait en fait comme un espace de transition entre la ville dense, dont il est séparé par l'autoroute A8 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 l'urbanisation des terrains au gré des opportunités foncières.



1 - Vue sur le plateau de la Constance



2 - Vue sur la colline de la Blaque



3 - Vue sur la Sainte-Victoire

Présentation du secteur et de son environnement

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 et parcelles agricoles cultivées ayant conservé la plupart de leurs éléments structurants (organisation parcellaire, haies coupe-vent, bastides).

Les quelques bastides du XVII^{ème} et XVIII^{ème} siècles et leurs dépendances présentes sur le secteur bordent 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 a nécessité de redéfinir des limites d'urbanisation cohérentes (pris en compte dans le PLU), confortant sa qualité d'interface entre ville habitée/zone d'activité et nature.



4 - Agriculture et habitations se côtoient au cœur d'une plaine forgée par le cours de l'Arc et les collines boisées alentours



5 - Un paysage agricole offrant un cadre « campagnard » à cette périphérie urbaine



6 - Des constructions individuelles implantées au cœur de parcelles agricoles

Présentation du secteur et de son environnement



7 - Un paysage diversifié : des parcelles agricoles aux collines boisées



8 - Un paysage sauvage : les bords de l'Arc non aménagés



9 - Un secteur bordé par des collines et limité par l'autoroute



10 - Terrains situés en bordure de l'Arc



11 - Chemin de la Blaque

2. Patrimoine culturel et historique

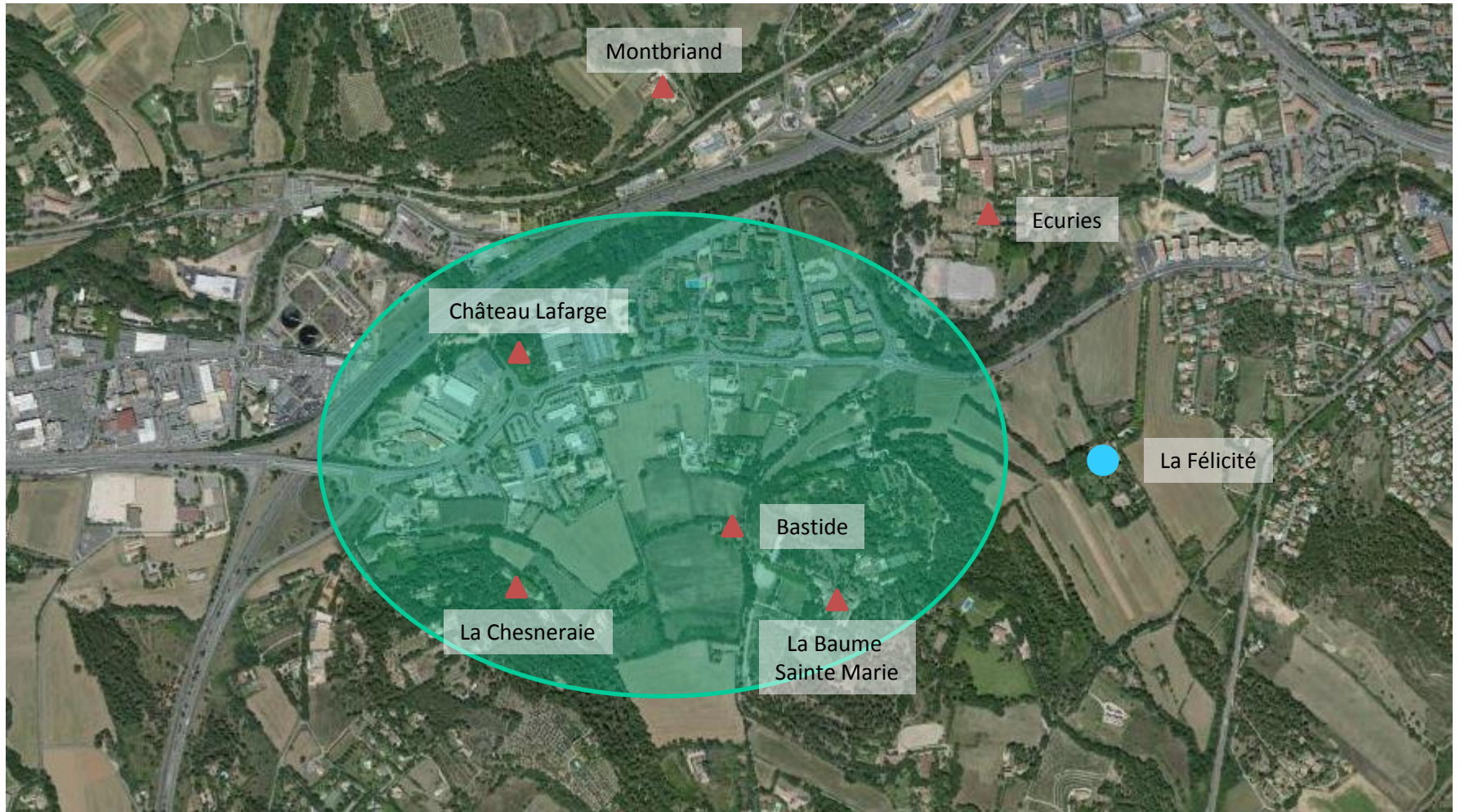
Le secteur d'étude présente un patrimoine bastidaire intéressant.

En effet, le PLU a identifié plusieurs bastides au titre des éléments de patrimoine bâtis :

- Le Château Lafarge, accueillant une antenne de l'Université Aix-Marseille.
- Accolée à la limite Sud-Est du projet, se trouve une bastide sur laquelle les vues doivent être préservées ;
- La Baume Sainte Marie, situé au Sud-Est du périmètre rapproché ;
- La Chesneraie ;
- Montbriand, situé au Nord de l'A51;
- Des écuries, situées au Nord-Est du périmètre rapproché.

Enfin, à noter la bastide de la Félicité, située à proximité du secteur d'études. Cette dernière est inscrite au titre des monuments historiques. Le classement de ce bâtiment impose un périmètre de protection de 500m (avis de l'Architecte des Bâtiments de France).

Localisation du patrimoine bastidaire du secteur



● : monument historique

▲ : patrimoine bâti

3. Une mixité de fonction

Le secteur d'étude, 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.

Le secteur apparaît néanmoins comme un espace de transition entre ville dense et campagne puisqu'on observe une concentration des zones d'habitat au Nord-Est de la RD9, 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.



La Parade



La Parade



Parc de l'Hippodrome (habitat collectif récent)

Présentation du secteur et de son environnement

Le Sud du secteur d'étude, 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 « La Parade » et en bordure de la RD9, on trouve des activités commerciales peu qualitatives, telles 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. Ces commerces complètent le pôle de la RD9 mais, le domaine étant clôturé, ce dernier semble destiné principalement aux habitants de la résidence.



Activités commerciales le long de la RD9



RDC commercial des logements du
Domaine de la Parade

Présentation du secteur et de son environnement

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



Pôle commercial dynamique

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



Entreprise de location de matériel de BTP

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

Par ailleurs ponctué d'éléments patrimoniaux de qualité, le secteur est caractérisé par l'hétérocliticité des tissus qui le maillent.

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



Agence immobilière

Le secteur est également le théâtre de nombreuses activités consommatrices d'espaces, telles que :

- Au Nord de la RD9 par des bâtiments d'activités diverses, tels que la déchetterie, une antenne de la faculté de sciences économiques, la cuisine centrale, le garage municipal, le centre de transfert des ordures ménagères,...
- Au Sud de la RD9 par une emprise réservée aux services techniques (3,6 hectares).

Au-delà, le secteur regroupe de nombreux autres équipements publics.

4. Equipements publics à proximité du secteur

A. A proximité de la zone d'étude

Selon le rapport de présentation du PLU de la Ville d'Aix-en-Provence, les équipements à proximité immédiate de la zone de projet sont :

- Le centre équestre ;
- Le golf ;
- Des Etablissements d'Hébergement pour Personnes Agées Dépendantes (EHPAD) ;
- Le complexe sportif de la Pioline et du Val de l'Arc ;
- Le Centre commercial de la Pioline ;
- Le CREPS ;
- Le Stade des Milles.

A noter, la présence à proximité du secteur d'études de :

- L'École Nationale des Techniciens de l'Équipement (ENTE) ;
- L'Institut Supérieur d'Études Comptables (ISEC) ;
- L'école ESARC ;
- Le groupe Merkure Business School ;
- Le projet Plan Campus.

Nous pouvons également relever trois établissements scolaires de niveau élémentaire-maternelle :

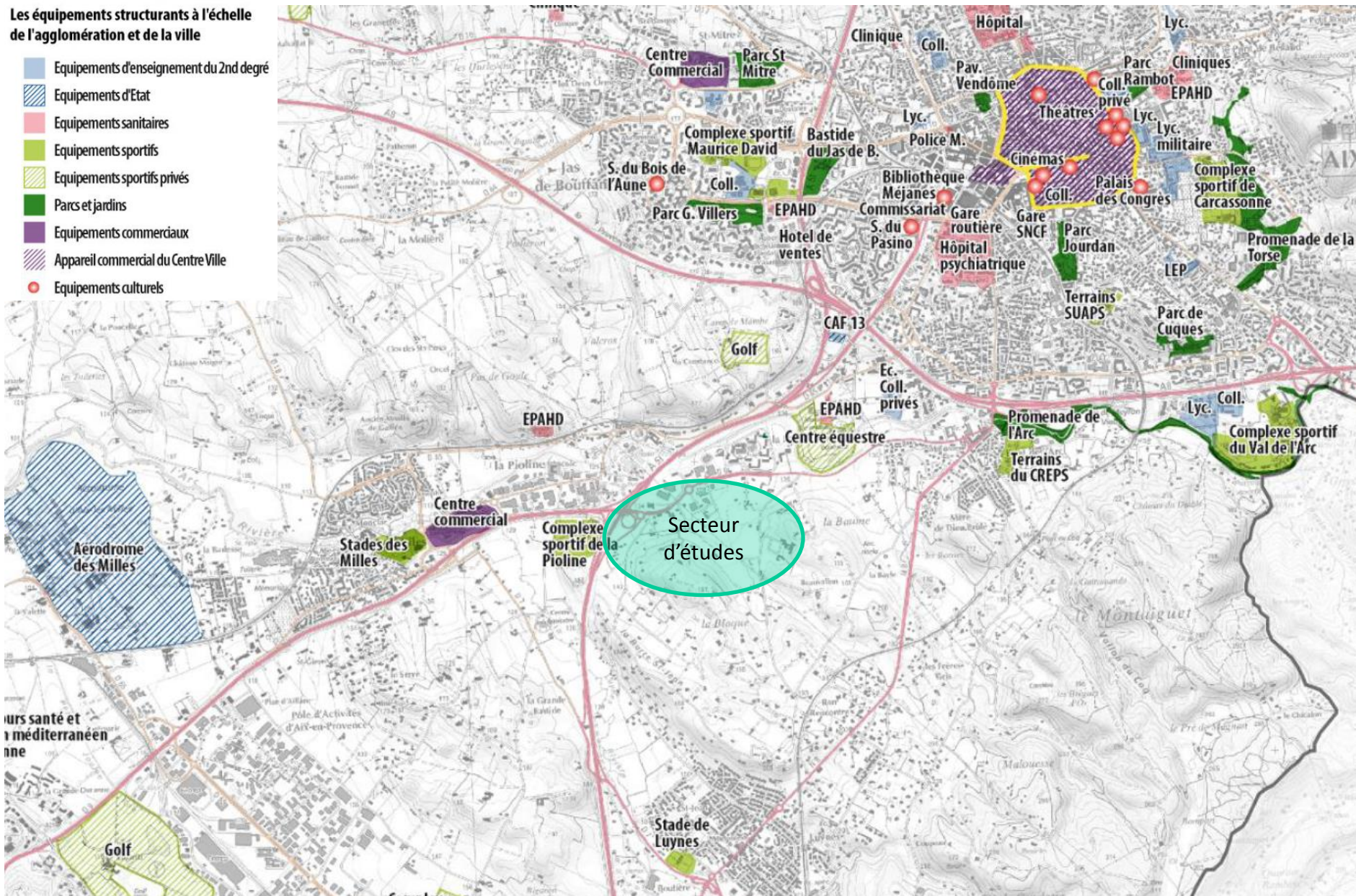
- Le premier, « Pont de l'Arc », accueille en moyenne 22 enfants pour cinq classes de primaire, soit 111 enfants, ce qui correspond à un réel sous-effectif. Cette école était, un an auparavant, menacée de fermeture. Néanmoins, les récentes opérations de logements du quartier (secteur Grassie notamment) ont contribué à initier un mouvement de repeuplement du secteur et à relever les effectifs scolaires en maternelle. En effet, la section maternelle de l'école Pont de l'Arc apparaît en sureffectif : on compte 107 enfants, soit 26,5 enfants par classe pour quatre classes.
- L'école « A.Boyer », située dans le vieux village des Milles, qui est saturée aux niveaux élémentaires comme maternelle.
- L'école « des Floralies », située Avenue du Club Hippique, qui arrive pratiquement à saturation.

Concernant les collèges, les élèves du quartier de Barida sont scolarisés au collège Arc de Meyran (750 élèves).

Localisation des équipements à proximité de la zone d'étude

Les équipements structurants à l'échelle de l'agglomération et de la ville

- Equipements d'enseignement du 2nd degré
- Equipements d'Etat
- Equipements sanitaires
- Equipements sportifs
- Equipements sportifs privés
- Parcs et jardins
- Equipements commerciaux
- Appareil commercial du Centre Ville
- Equipements culturels



Ecoles primaires, maternelles et collèges situés à proximité de la zone d'étude



B. Au sein du secteur d'études

Le secteur d'études rassemble de nombreux équipements publics :

- Au Sud de la RD9 se trouve les services techniques municipaux, divisés en trois bâtiments rassemblant :
 - ✓ Les services techniques dédiés à la voirie,
 - ✓ Les services techniques liés au bâtiment,
 - ✓ Les services d'archéologie,
 - ✓ Les services liés à la sonorisation,
 - ✓ Les services liés à l'eau.
- Au Nord de la RD9, se trouve :
 - ✓ Le centre de collecte des déchets,
 - ✓ Le garage municipal,
 - ✓ La déchetterie,
 - ✓ Les services liés à la manutention,
 - ✓ La cuisine centrale,
 - ✓ Un entrepôt de stockage des réserves muséales et du carnaval,
 - ✓ Des laboratoires d'archéologie.
 - ✓ Une antenne de l'Université Aix-Marseille.



Bâtiments des services techniques municipaux



Centre de collecte des déchets

Présentation du secteur et de son environnement

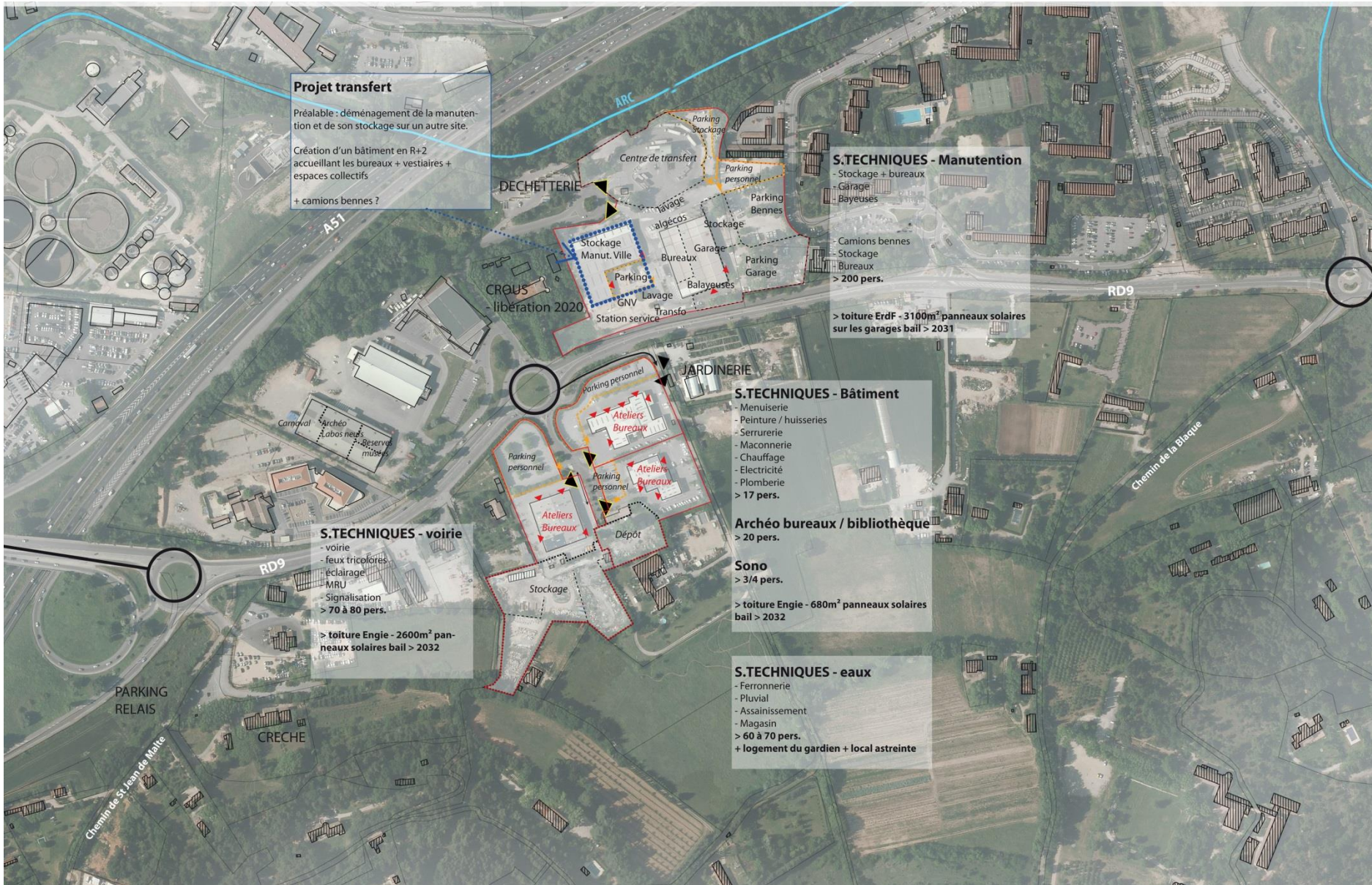


Cuisine centrale



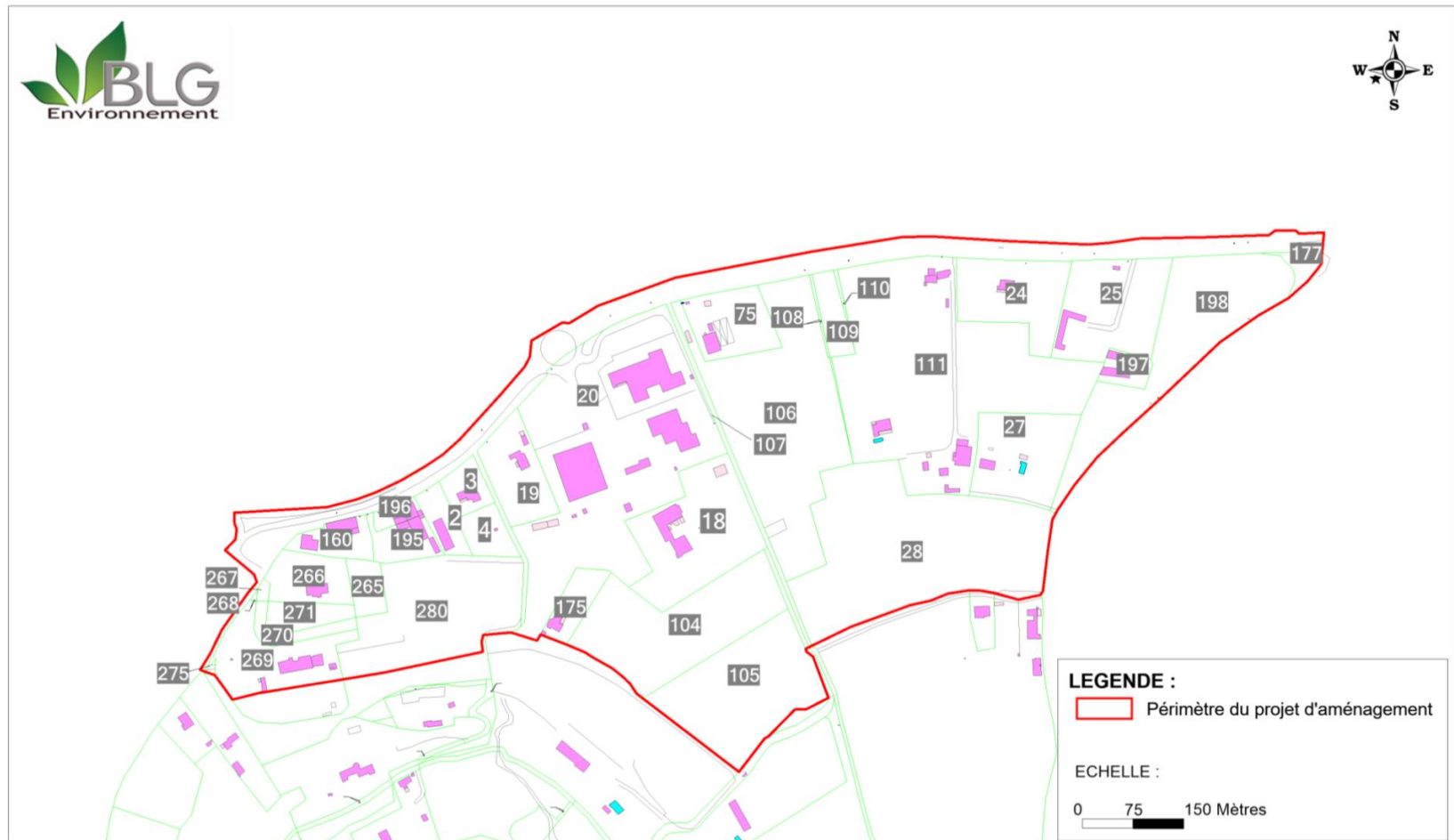
Château Lafarge, antenne de la faculté de science économie

Equipements publics présents sur le secteur d'étude et projets en cours



5. Etat du foncier

Le périmètre du projet d'aménagement de Barida comprend plus d'une trentaine de parcelles pour une superficie de 26 hectares environ.



Parcelles cadastrales du périmètre du projet d'aménagement

6. Transports et mobilités

→ Réseau routier

Le secteur est irrigué par des infrastructures routières structurantes, comme en témoigne le plan ci-contre :

En effet, plusieurs axes importants sont présents au niveau du secteur, dont notamment :

- La RD9, traversant la zone de projet d'Est en Ouest, qui fait la liaison entre Aix-en-Provence et Vitrolles. Elle dessert la zone d'activités de l'Arbois et la gare TGV d'Aix-en-Provence. D'après des chiffres de 2006, le trafic moyen journalier est d'environ 40 000 véhicules par jour. Epine dorsale du secteur, elle est à la fois voie de desserte, voie de transit et voie structurante.
- L'autoroute A51, qui se situe au Nord du périmètre d'étude ; elle permet de rejoindre l'aéroport de Marignane, la Gare TGV d'Aix-en-Provence et Marseille.

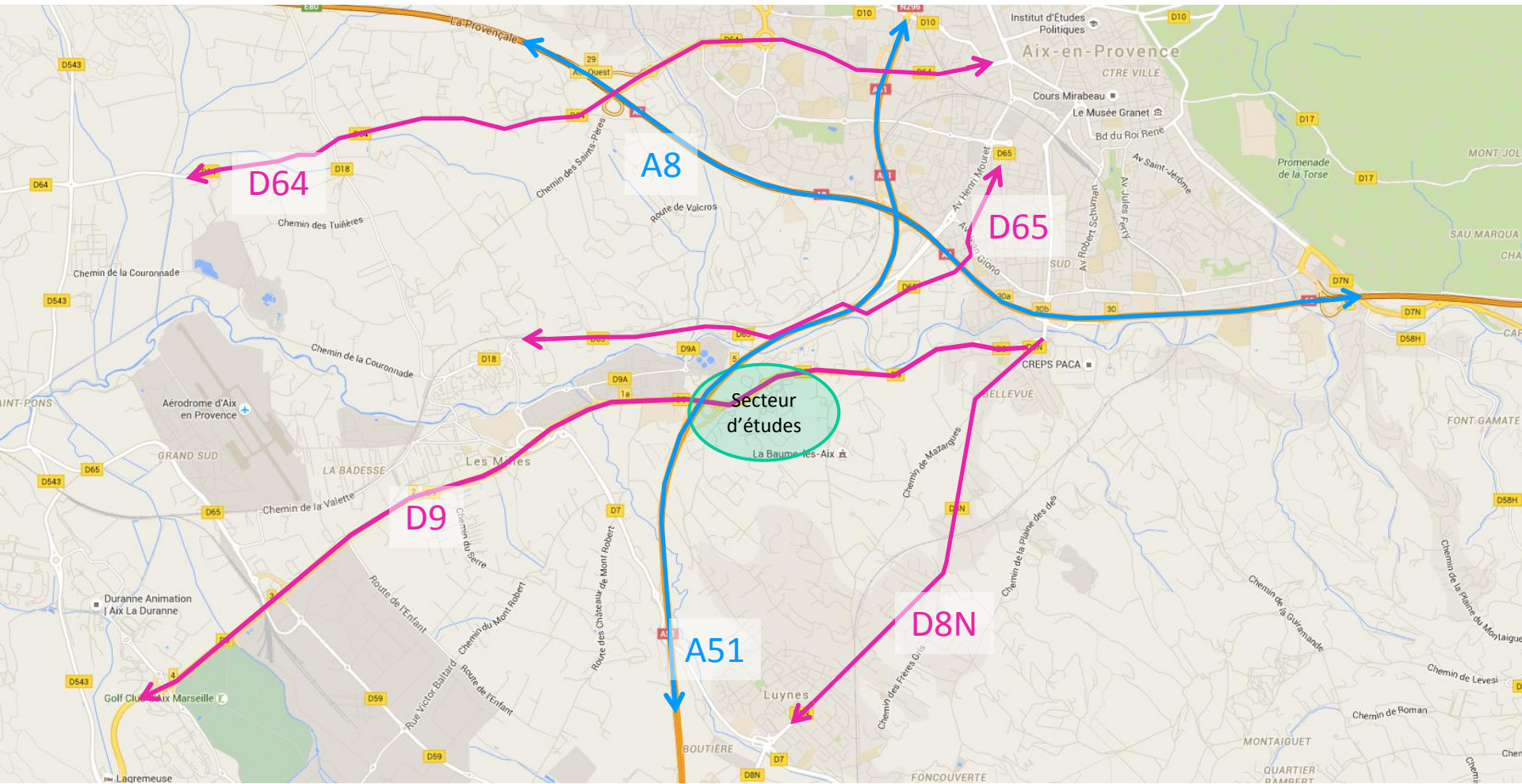
L'échangeur Georges Couton est présent à l'entrée Ouest du secteur d'études et permet un accès facile à l'A51.

Le maillage viaire actuel du secteur d'études apparaît cloisonné : les impasses sont nombreuses et on note un manque de barreaux transversaux Est-Ouest.

Celui-ci comprend 3 types de voies:

- Des chemins de qualité paysagère (gabarit réduit) ;
- Une série de voies privées ;
- Des voies plus largement dimensionnées au Nord, permettant d'accéder aux grands équipements.

Réseau routier

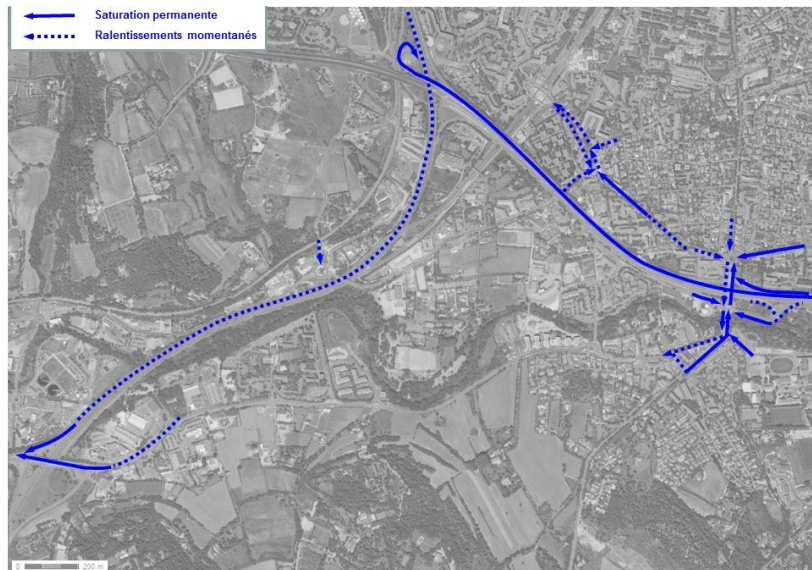


Présentation du secteur et de son environnement

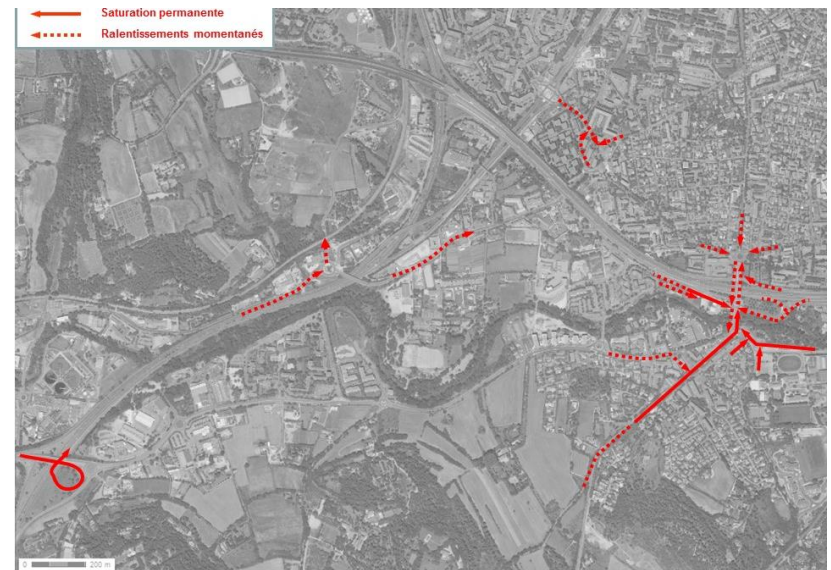
→ Trafic observé à proximité du secteur

Le maillage viaire du quartier du Pont de l'Arc est le support d'important flux de transit aux heures de pointe.

De même, la RD9 subit quelques ralentissements au niveau de l'échangeur Georges Couton



Dysfonctionnements actuels en Période de Pointe du Matin



Dysfonctionnements actuels en Période de Pointe du Soir

→ Transports en commun

Desservi par deux lignes de bus,

- la Ligne 4 (Pôle d'activité/Val Saint André),
- la Ligne 18 (Ronde Poste/Duranne Ecole),

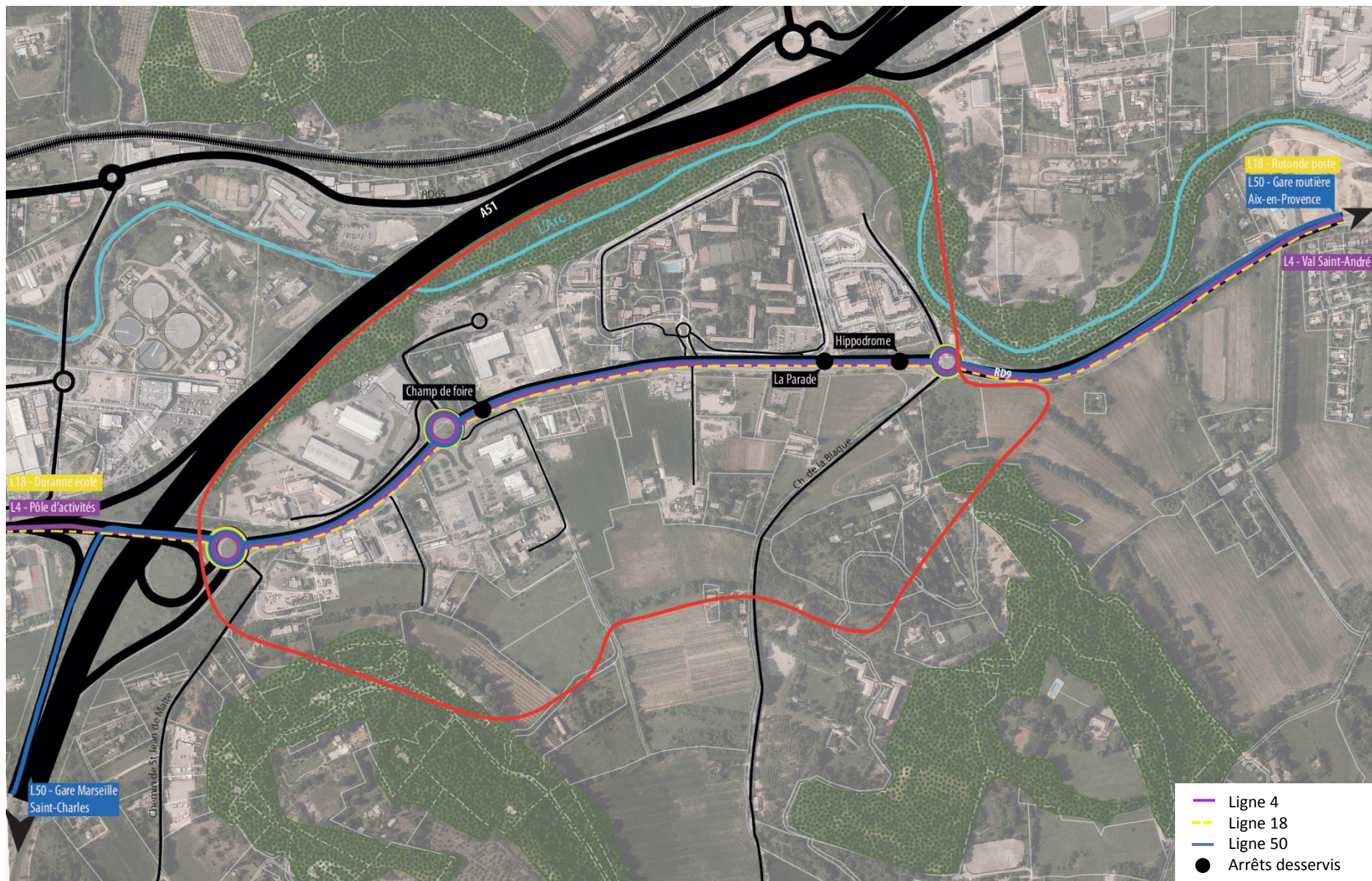
ainsi que par la ligne départementale L50 (Aix-Marseille), le secteur regroupe trois arrêts en encoche aménagés de part et d'autre de la RD9.

Si la Ligne 4 passe toutes les 15 minutes environ, du lundi au samedi, la L50 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/vélo, il n'y a aujourd'hui aucune voie dédiée sur le secteur. Le Schéma Directeur Cyclable adopté en novembre 2013 fait néanmoins du tronçon étudié de la RD9 une voie structurante de niveau 1.

Desserte du secteur en transports en commun



7. Inondabilité du secteur

Le secteur d'études 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).

Cet aléa inondation est essentiel et doit être pris en compte pour la réalisation d'aménagements futurs. Des travaux sont à intégrer pour assurer une mise en sécurité des installations municipales et réduire le risque.

3. Éléments de réflexion sur le projet d'aménagement

Intentions d'aménagement

La Ville d'Aix-en-Provence réfléchit, depuis plusieurs années, au devenir de l'aménagement des terrains situés à proximité de la RD9 au droit du secteur dénommé Barida – La Parade, autour des ateliers municipaux.

Parallèlement, la Métropole a fait part à la Commune de ses besoins d'équipements spécifiques (installation d'un parking de persuasion et d'un équipement lié à la collecte des déchets), dont la localisation, dans ou à proximité de ce périmètre, pourrait se révéler pertinente.

En effet, des éléments nouveaux sont apparus sur ce territoire, que la Ville souhaite prendre en compte.

Le développement de l'urbanisation de ce secteur est identifié dans le cadre du PLU approuvé le 23 juillet 2015. A cette fin, le zonage est, pour l'essentiel, 1AU1-UE, 1AU1-UM et UE, permettant l'accueil, dans le futur, d'activités et de logements.

Les enjeux relatifs au secteur émanent de la nécessaire affirmation de sa vocation urbaine, actuellement peu lisible (mélange d'habitat, services, commerces plus ou moins bien organisé).

De part sa proximité avec les axes routiers majeurs à l'échelle du territoire et avec la zone de la Pioline et des Milles, ce secteur est attractif pour le développement de l'habitat, des équipements et espaces d'activités consommateurs d'espace

nécessitant une bonne accessibilité.

De même, une réorganisation des services publics déjà présents sur site pourrait être envisagé.

L'aménagement doit ainsi permettre de répondre tout autant aux besoins des habitants que des collectivités publiques, tout en tenant compte des enjeux naturels du secteur (hydrauliques, paysagers,...)

Il s'agit, dès lors, de garantir la qualité paysagère du secteur, en créant des cheminements doux et autres aménagements de noues paysagères.

En outre, le secteur étant impacté par une zone inondable dans l'axe d'écoulement du talweg en direction de l'Arc, les aménagements assureront une mise en sécurité des installations municipales et réduiront le risque.

1. Objectifs

➤ **Au regard de la programmation urbaine**

Offrant une longue vitrine sur la RD9, le secteur revêt aujourd'hui une dimension stratégique dans le processus de développement urbain au Sud-Ouest d'Aix-en-Provence. Sa localisation, couplée à une faible optimisation foncière, le désigne ainsi logiquement comme le secteur d'extension de la zone de la Pioline. Dans cette optique, le projet propose de concentrer, à l'Ouest de la noue de transfert, les zones d'artisanat et d'activité. Les activités artisanales pourraient être localisées sur la partie arrière du projet en les activités commerciales en front de la RD9.

En outre, il convient de proposer une reconfiguration de l'emprise réservée aux services techniques. Si les trois bâtiments sont conservés, l'emprise parcellaire doit être reconfigurée de manière à agrandir les espaces réservés à ces services.

Une fourrière d'environ 4 800 m² d'emprise est implantée à proximité immédiate du futur Parking Relais de la Métropole Aix-Marseille Provence, ce dernier étant structuré par une place assurant l'accroche avec la RD9.

L'implantation de ce parking relais, avec gare routière, à l'entrée Ouest du secteur, sera mise en lien avec le giratoire Ouest dénommé Georges Couton, qui accueille à la fois les flux de la RD9 et de l'échangeur de l'A51. Les échanges seront

fluidifiés et sécurisés.

Un équipement public prendra position au cœur du dispositif. A la fois en transition entre habitat, commerce 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 RD.

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

L'Est du secteur, en continuité de La Parade, concentrera les zones de vie, rassemblant habitat et commerces de proximité.

Y seront ainsi 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 en R+3 au Nord, puis du logement individuel et individuel groupé et enfin du pavillonnaire sur de vastes parcelles au Sud, assurant la transition avec les espaces restés agricoles.

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

Ces activités commerciales devront également développer une architecture qualitative pour une mise en valeur conjointe avec la RD9. En outre, le nombre d'habitants présent à La Parade et au Parc de l'Hippodrome suscite l'implantation de commerces de proximité, qui doit être mise en perspective des offres existantes sur la Pioline, le Pont de l'Arc et l'Avenue du Club Hippique.

➤ **Au regard de la requalification de la RD9**

La RD9 est requalifiée en boulevard urbain avec l'intégration de trottoirs élargis, pistes cyclables, voies bus, chaussée recalibrée, alignements arborés,... Sa requalification se fera dans la continuité des aménagements réalisés de la RD9 sur le secteur La Grassie, plus à l'Est.

Le projet prendra en compte le statut de voie structurante que revêt la D9, tout en lui conférant le statut de boulevard urbain multimodal inscrit dans les orientations du PLU de la ville.

Une voie d'accès reliant la RD9 à l'A51 étant en projet au Nord du secteur, ce futur boulevard urbain devra veiller à l'accessibilité des bus à l'autoroute, tout en veillant à y créer une certaine sélection.

Véritable colonne vertébrale des modes de déplacements, la fonction de transit y sera affirmée. Plus aucun accès ne sera conservé directement sur la RD : tous les accès seront concentrés en second rideau par les voies internes au projet.

La fluidité ainsi assurée sur la RD9 est associée à une limitation

de la vitesse par la création d'un nouveau carrefour en plateau traversant, avec feux, en face de la résidence de la Parade. Ceci a pour vocation de compléter l'accessibilité au site, de jalonner la RD9 tous les 250m environ par un croisement et de créer un lien avec le quartier de la Parade (place, traversée, arrêt de bus).

➤ **Au regard du maillage interne de la zone**

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 Blaque au Chemin de Saint Jean de Malte.

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

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

➤ Amélioration de la desserte et de la circulation

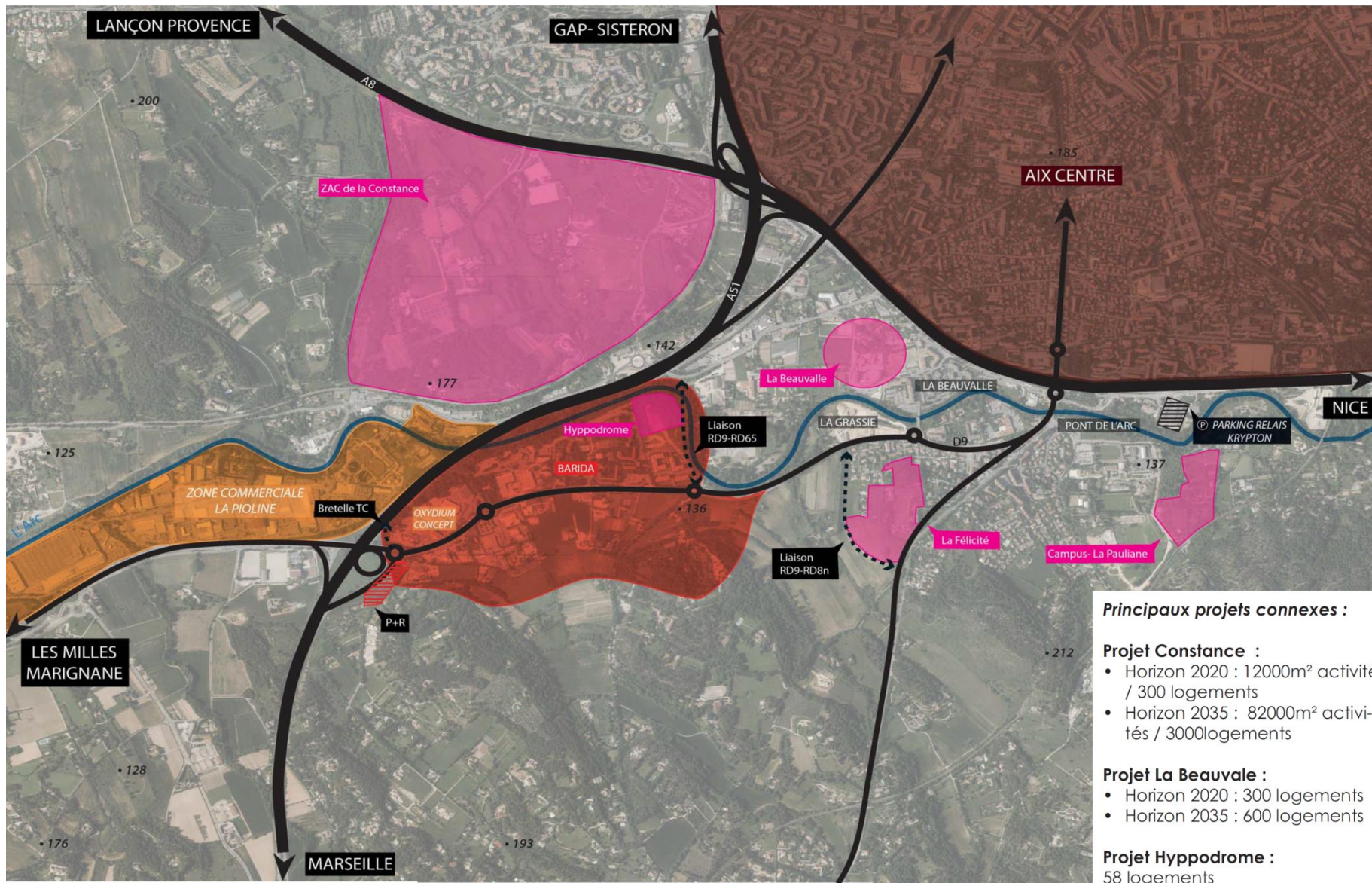
Le maillage viaire du quartier du Pont de l'Arc est le support d'importants flux de transit aux heures de pointe.

Afin d'y remédier, plusieurs aménagements sont prévus :

- Création d'une bretelle de liaison RD9/A51 réservée aux transports en commun;
- Le parking de persuasion, permettant de limiter l'usage de la voiture en direction du centre-ville via le quartier du Pont de l'Arc;
- Liaison routière RD9/RD65 – Pont sur l'Arc.
- Liaison RD9-RD8n

Par ailleurs, la volonté est de mener une politique volontariste sur l'utilisation des transports en commun et des modes doux dans le secteur.

L'objectif est de mener une réflexion sur l'opportunité de développer la multi-modalité par l'implantation du parking relais au droit de l'échangeur, projet arrêté par le PLU.



Barida, un espace stratégique vecteur de continuité urbaine

Propositions d'aménagement

Aménagements préconisés à l'horizon 2020



Aménagements préconisés à l'horizon 2035



		Conclusions de la simulation de trafic	Préconisations d'aménagement
Impact attendu du projet cumulé aux projets connexes	Horizon 2020	<p>Une congestion de la RD9 en direction de Vitrolles en entrée du carrefour giratoire RD9/A51 :</p> <ul style="list-style-type: none"> la rétention dépasserait le chemin de la Blaque et pénaliserait aussi les TC Des ralentissements en sortie de l'A51 en journée et sur le Ch. de St Jean de Malte en soirée 	<ul style="list-style-type: none"> Prévoir 2 voies en entrée du carrefour giratoire RD9/A51 dans les deux sens prévoir 2 voies pour la circulation générale sur la RD9 vers Vitrolles entre giratoire A51 et ST
	Horizon 2035	<ul style="list-style-type: none"> Saturation totale de la RD9 vers Vitrolles en HPM: la rétention dépasserait le carrefour giratoire RD9/Ch. de la Blaque. Les bus possédant une voie dédiée entre le ch. de la Blaque et le diffuseur seraient également pénalisés par cette rétention. Les véhicules empruntent la voirie interne comme shunte. Des ralentissements seraient constatés sur la sortie depuis l'A51 vers la RD9 	<ul style="list-style-type: none"> Prévoir 2 voies en entrée du carrefour giratoire St Jean de Malte/RD9 by-pass depuis la RD9 vers Aix à cumuler avec les aménagements préconisés à l'horizon 2020. Ouverture à la circulation générale de la voie bus accédant à l'A51.

- Le projet se doit donc de limiter l'impact des nouvelles constructions sur le trafic de la RD9 en limitant le nombre d'accès sur la RD9 qui se feront à l'arrière via des voies internes.
- Si le projet propose de créer un nouveau carrefour, l'espacement régulier de ceux-ci permettra d'assurer la réduction des vitesses en favorisant les déplacements doux et d'y connecter les voies de desserte internes du site.

Extraits Etude de circulation Transmobilités déc. 2016

Zoom sur le Chemin de Saint Jean de Malte

Horizon 2020: aménagements complémentaires envisagés

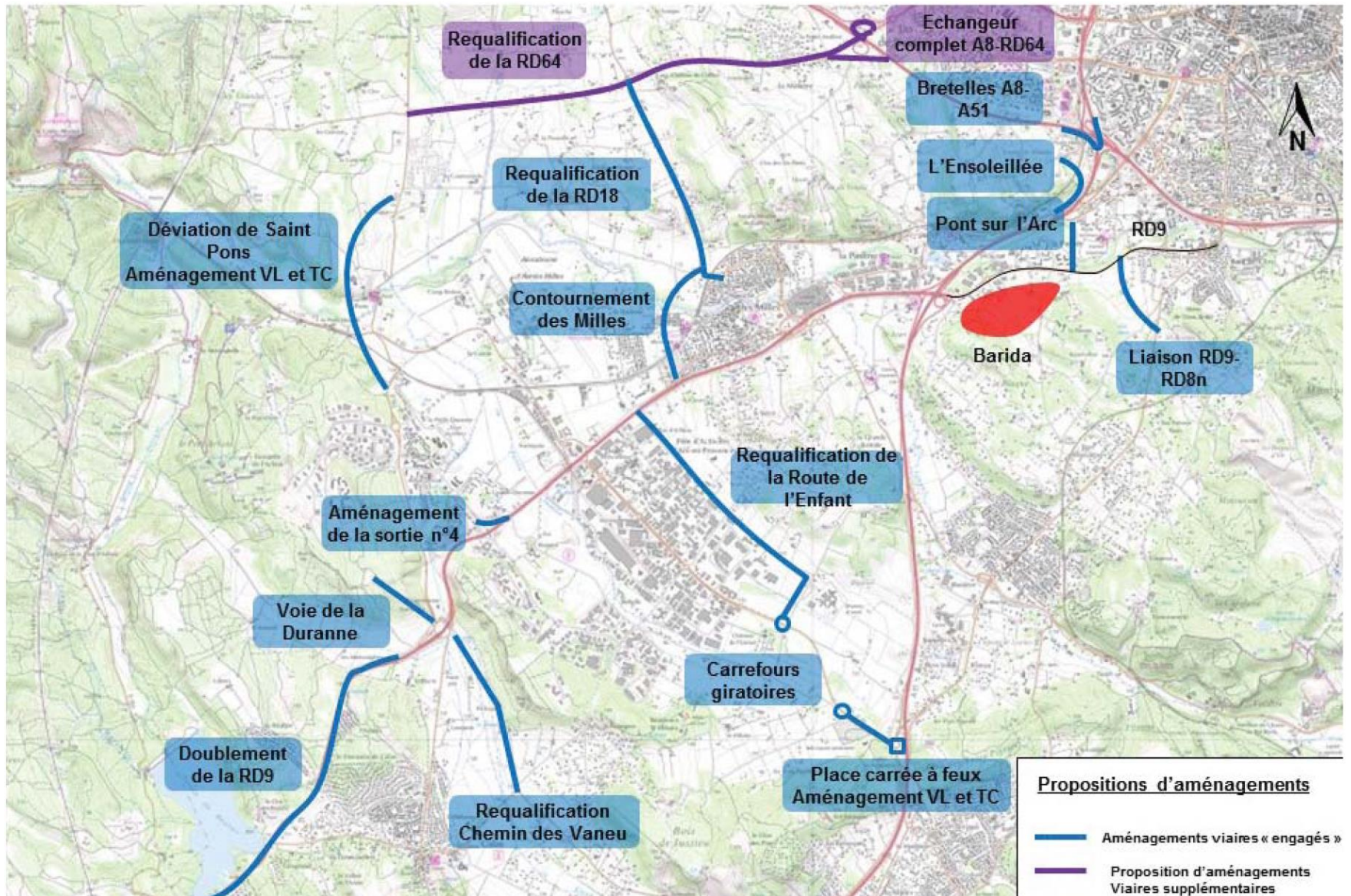


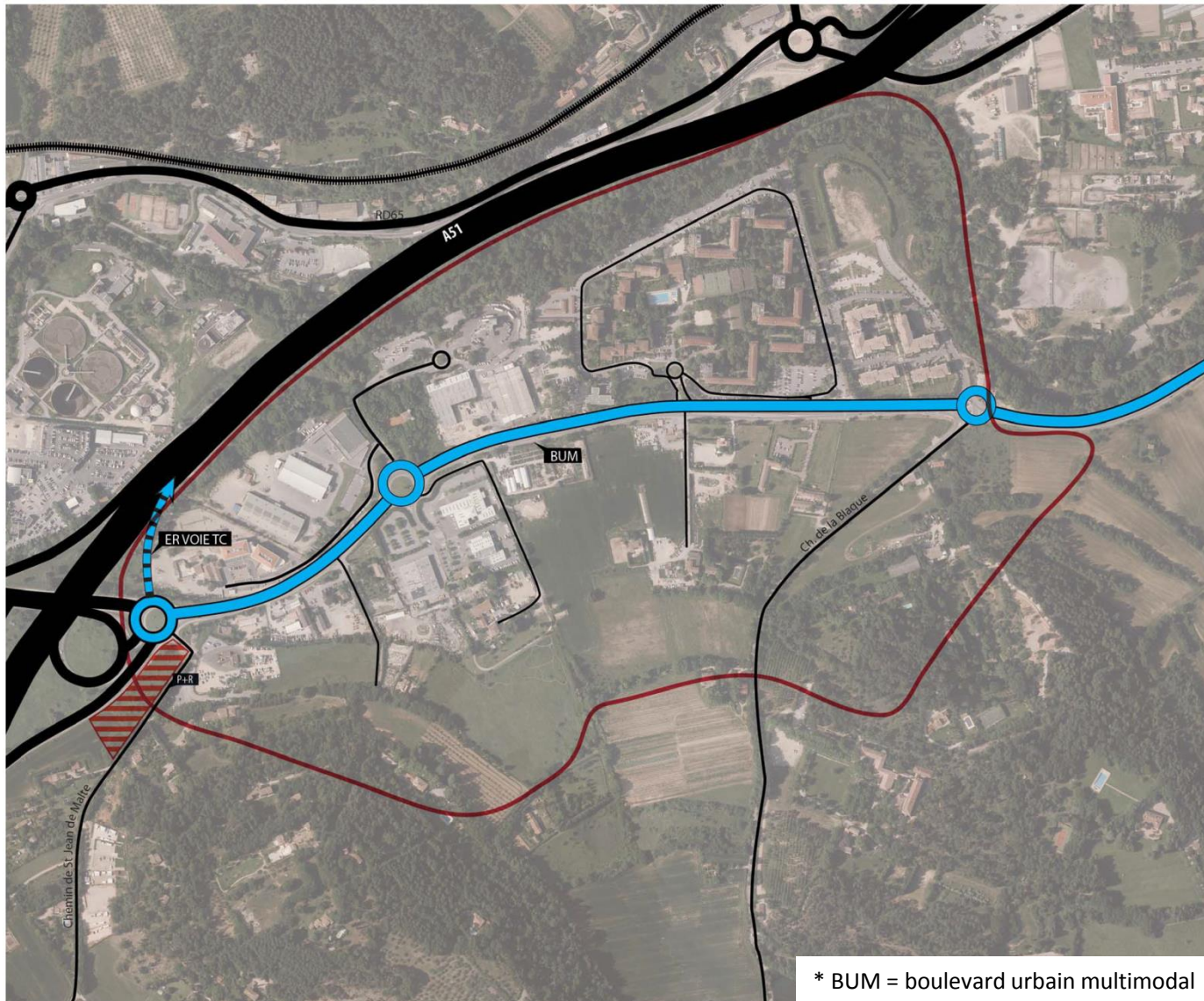
- Des ralentissements seraient observés sur le Chemin de Saint Jean de Malte en entrée du carrefour giratoire RD9/ A51 (réserve de capacité de 12%).
- La remontée de véhicules serait de 100 mètres et n'altérerait pas le fonctionnement circulatoire du secteur d'étude.
- Un nécessaire élargissement à deux voies en entrée de carrefour à l'horizon 2035

Horizon 2035: aménagements complémentaires envisagés

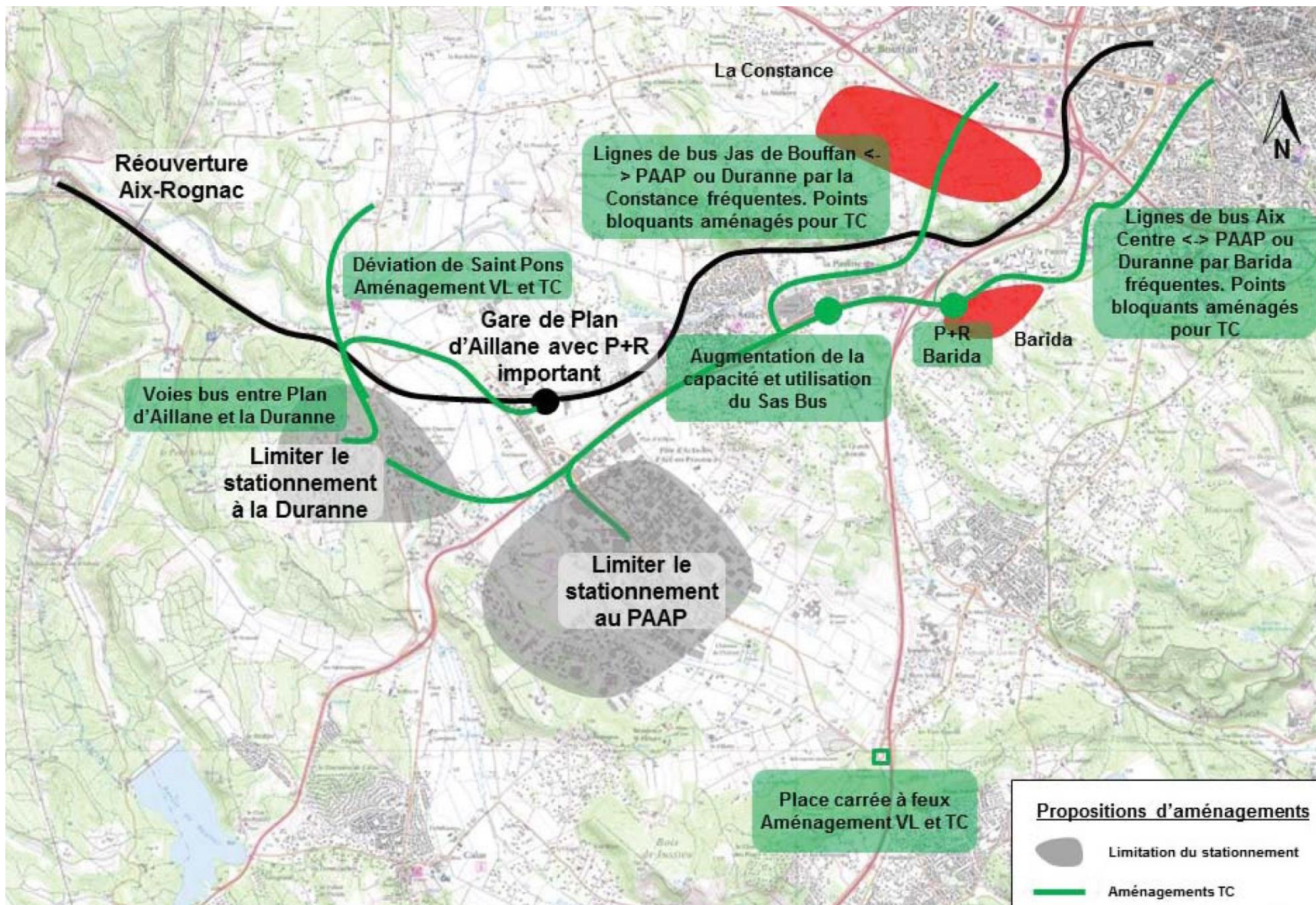


Solution viaires envisagées sur un périmètre élargi

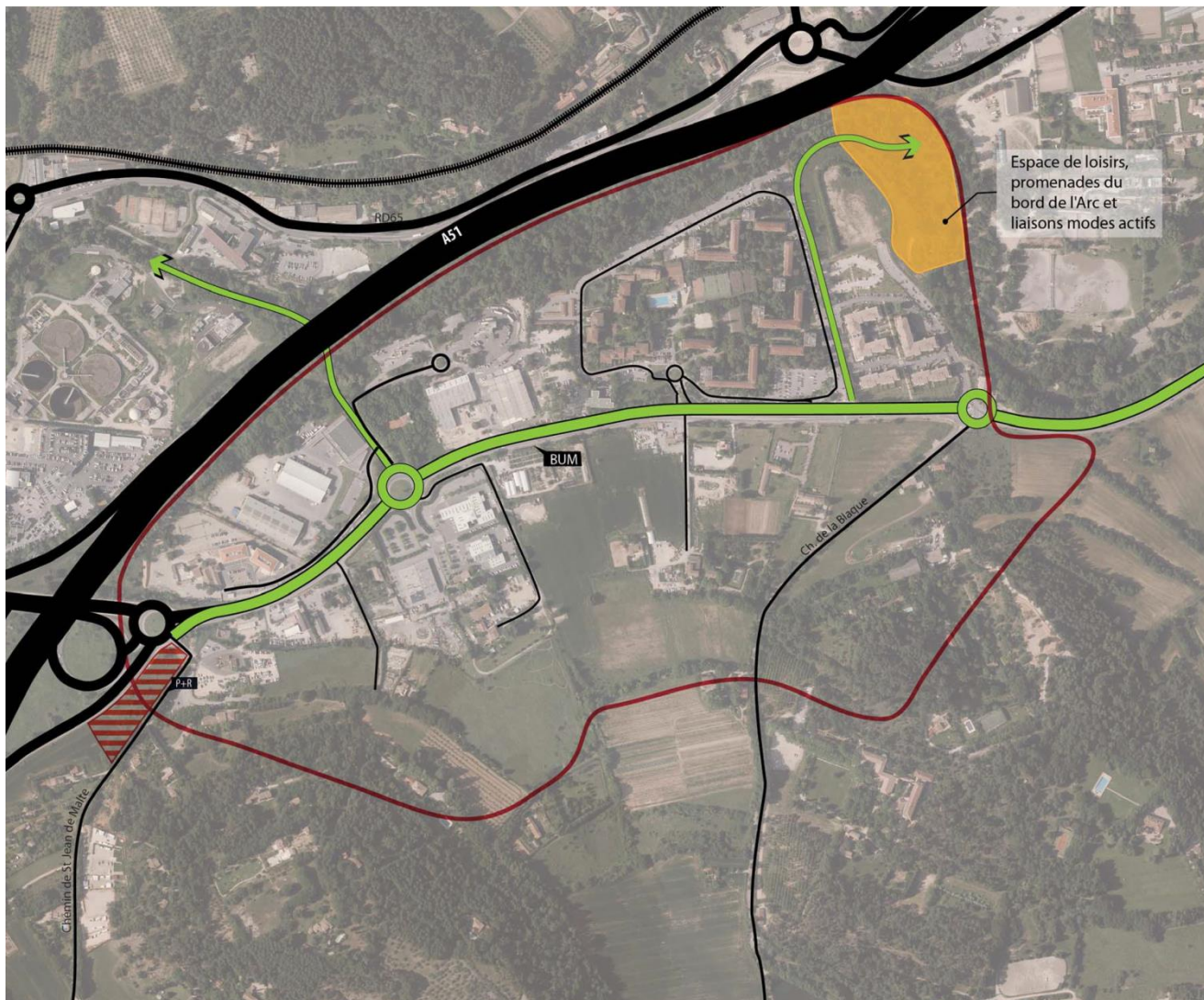




- Une accessibilité en transports en commun satisfaisante, qui devra cependant être complétée en cas de développement de la zone
- La RD9 comme futur boulevard urbain multimodal: développement de voies dédiées aux transports en commun et aux cycles
- Un projet de développement d'un parking P+R de 415 places au droit de l'échangeur complété par la création d'un itinéraire de shunte dédié aux TC reliant la RD9/A51 vers Aix-en-Provence



Barida, un secteur clé pour le développement des transports en commun



- Le boulevard urbain multimodal sur la RD9 offrira des cheminements cycles/ piétons généreux et sécurisés
- Des cheminements dédiés seront mis en place vers le P+R, la Pioline et le futur espace de loisirs situé le long de l'Arc, à l'est du secteur de projet

Un objectif de développement des modes doux

➤ **Au regard du risque d'inondabilité**

Le projet se développe en s'appuyant sur les lignes topographiques du secteur, à savoir des voiries Est-Ouest parallèles aux courbes de niveaux, accompagnées de vastes noues et de fronts bâtis parallèles à ces voies. Ces noues plantées assureront non seulement la rétention des équipements mais permettront également de répondre au problème d'inondabilité du secteur. Elles agiront comme des rideaux arborés qui viendront séquencer les strates d'urbanisation sur la colline et participer à l'intégration paysagère du projet.

L'exutoire principal de ces noues sera l'Arc. Une noue de transfert Nord-Sud, présentant un profil de 20m, permettra de collecter les eaux des deux noues transversales accompagnant le tracé des routes et donc de la topographie. La noue de transfert bénéficiera d'un ouvrage de franchissement sous la RD9 avant de rejoindre l'Arc par une buse enterrée.

➤ **Au regard du paysage**

Les éléments de la trame végétale, conférant notamment un aspect bocager au secteur, seront maintenus, voire renforcés.

Les zones impactées par l'aléa inondation feront l'objet d'aménagements fonctionnels et paysagers compatibles avec le maintien à l'air libre des écoulements.

La noue de transfert sera accompagnée de haies végétalisées côté « activités » 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.

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

La nouvelle voie de desserte Est-Ouest, situé au sud de la RD9, fera l'objet d'un traitement qualitatif visant à son intégration paysagère et adaptation au sol.

Par ailleurs, l'interface urbain/campagne, qui s'appuie sur les éléments de la trame végétale existants, sera renforcé.

➤ **Au regard du patrimoine**

Le secteur regroupe plusieurs éléments de patrimoine bâti repérées au PLU.

Le patrimoine, et ses abords, pouvant être considéré comme une ressource non renouvelable, sera sauvegardé, préservé et valorisé.

A coté de l'effet vitrine recherché le long de la RD9, l'attention portée au Château Lafarge sera particulièrement soigné, comme le prescrit notamment le DOO du SCOT.

2. Intentions programmatiques – Propositions de scénarios

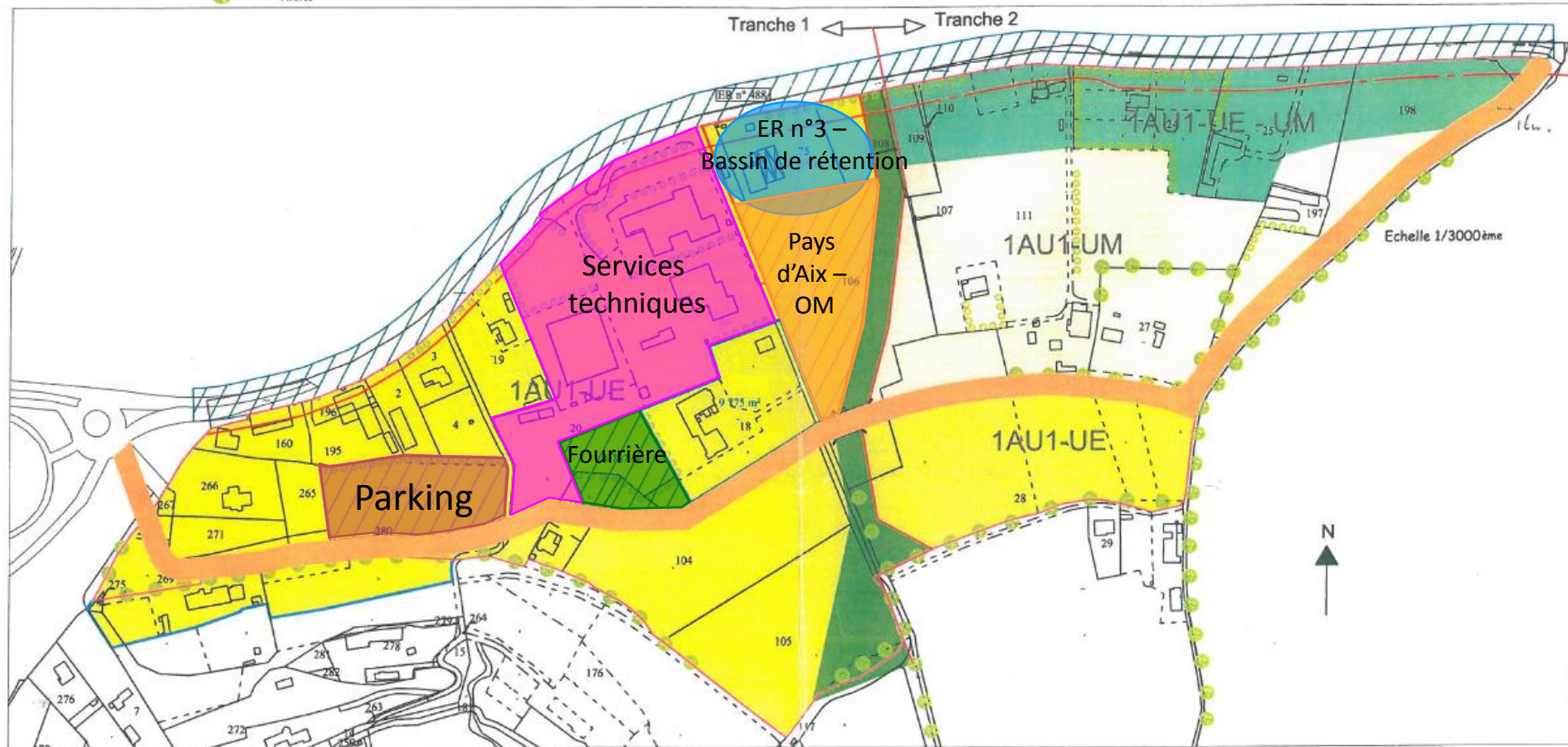
Ainsi, le projet de la ZAC de Barida a fait l'objet de différents scénarios visant à mesurer les avantages et inconvénients générés sur la zone et sur les secteurs avoisinants.

Ces scénarios ont évolués au fur et à mesure de l'avancée des études et des souhaits de la commune :

Scénario 1

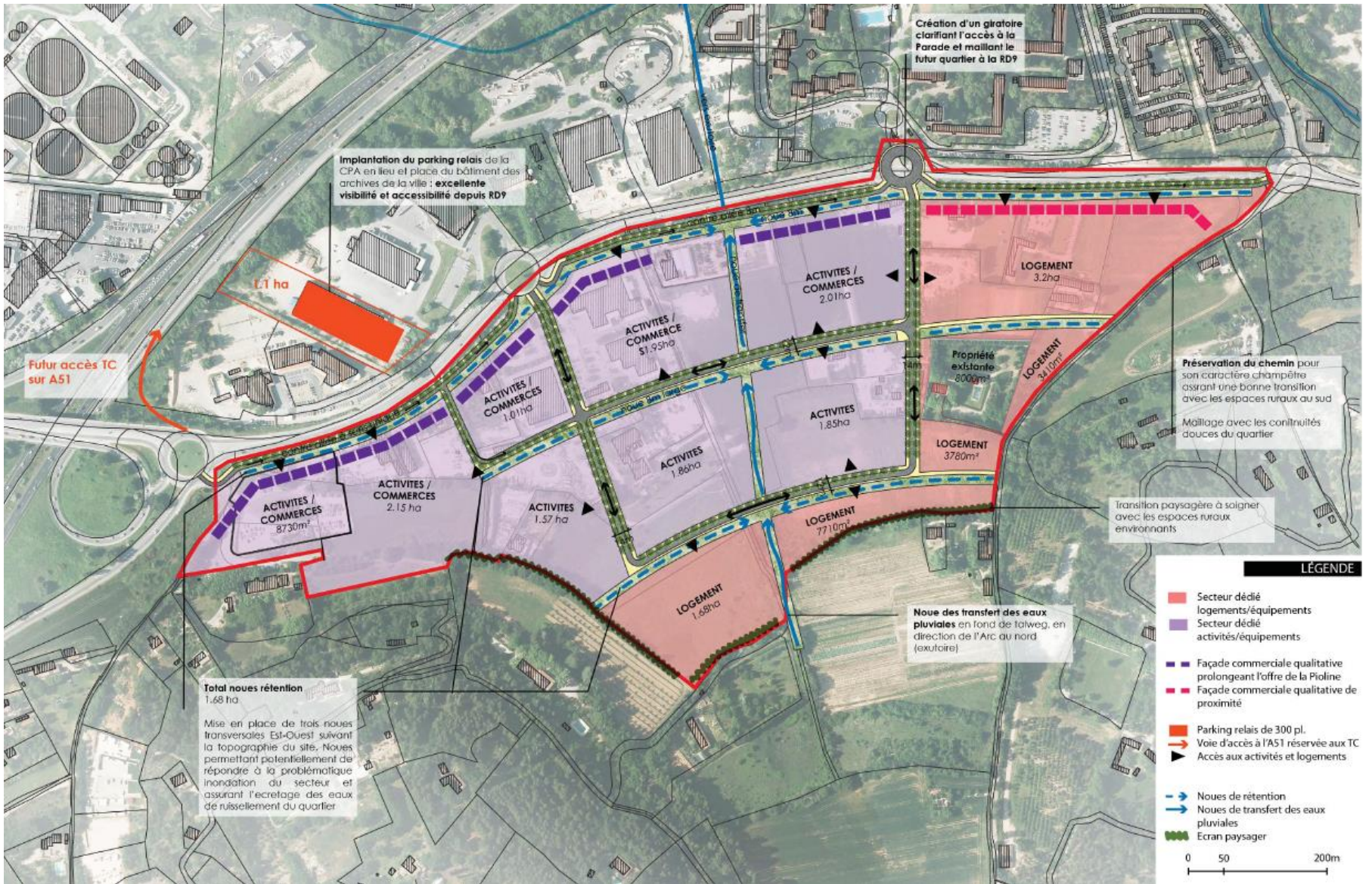
Légende :

- | | | |
|--|--|---|
|  Limite zone d'étude définie dans le projet de PLU |  Emplacement noue à créer |  Emplacement parking |
|  Marge de recul |  Voie à créer |  Emplacement fourrière |
|  Emplacement réservé n° 488 (RD9 - Aménagement de carrefours) |  Nouvelle limite zone d'étude |  Emplacement CPA - OM |
|  Haie |  Nouvelle limite zone PLU | |
|  Arbres | | |



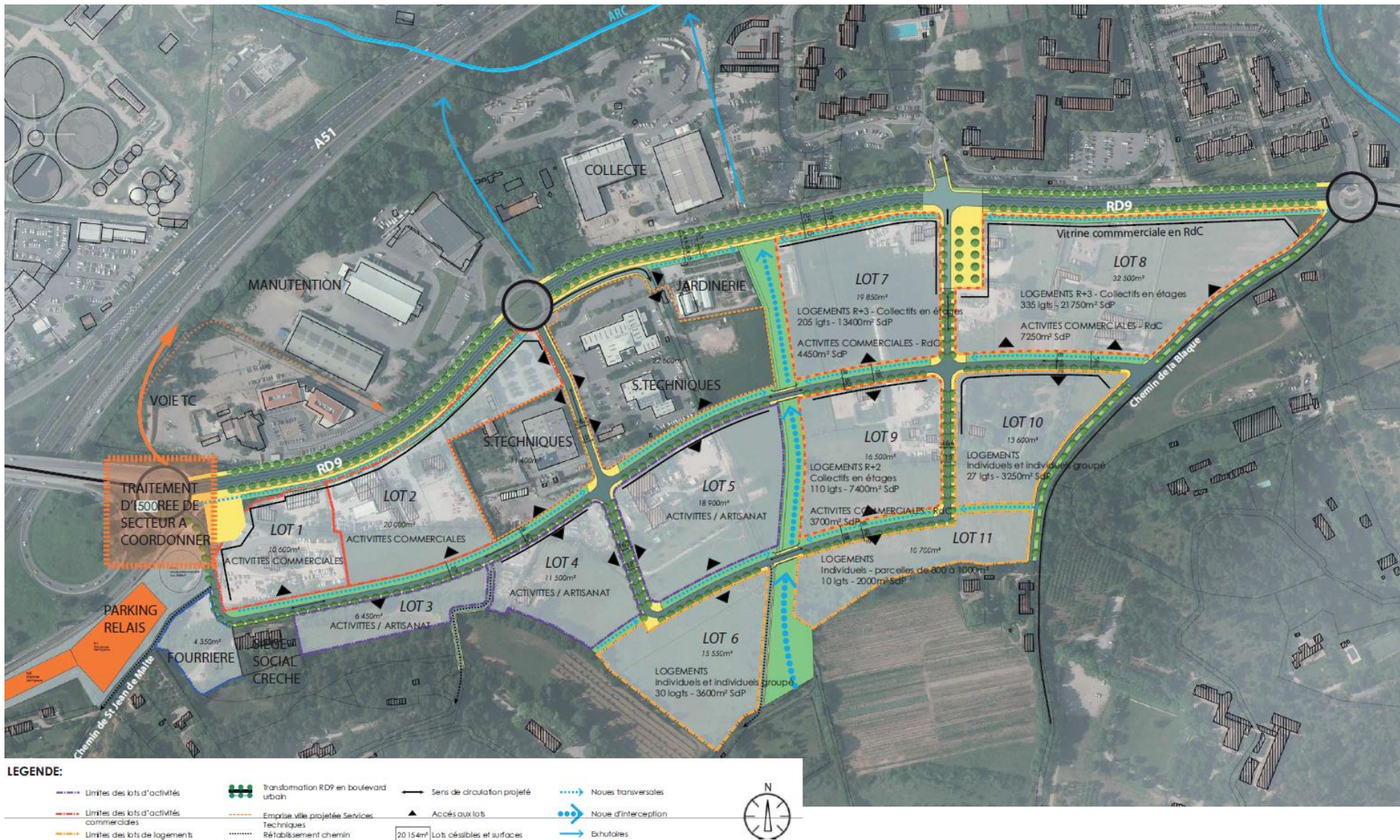
Ce premier scénario répond aux besoins d'équipements spécifiques tant de la Métropole, en intégrant le parking de persuasion et l'équipement relatif aux ordures ménagères, tant de la Ville d'Aix-en-Provence, en repositionnant la fourrière automobile au cœur du projet. Mis à part ces équipements, le projet 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.

Scénario 2



Ce deuxième scénario engendrerait une relocalisation des services techniques municipaux, ce qui ne semble pas judicieux. Par ailleurs, il semble préférable d'avoir des commerces en rez-de-chaussée des logements se trouvant en front de RD9, afin de créer une harmonie avec « la Parade », situé au Nord de la RD9. Le système de noues semble pertinent et permet de dégager du foncier pour une optimisation des terrains.

Scénario 3



Ce troisième scénario 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.

Scénario 4



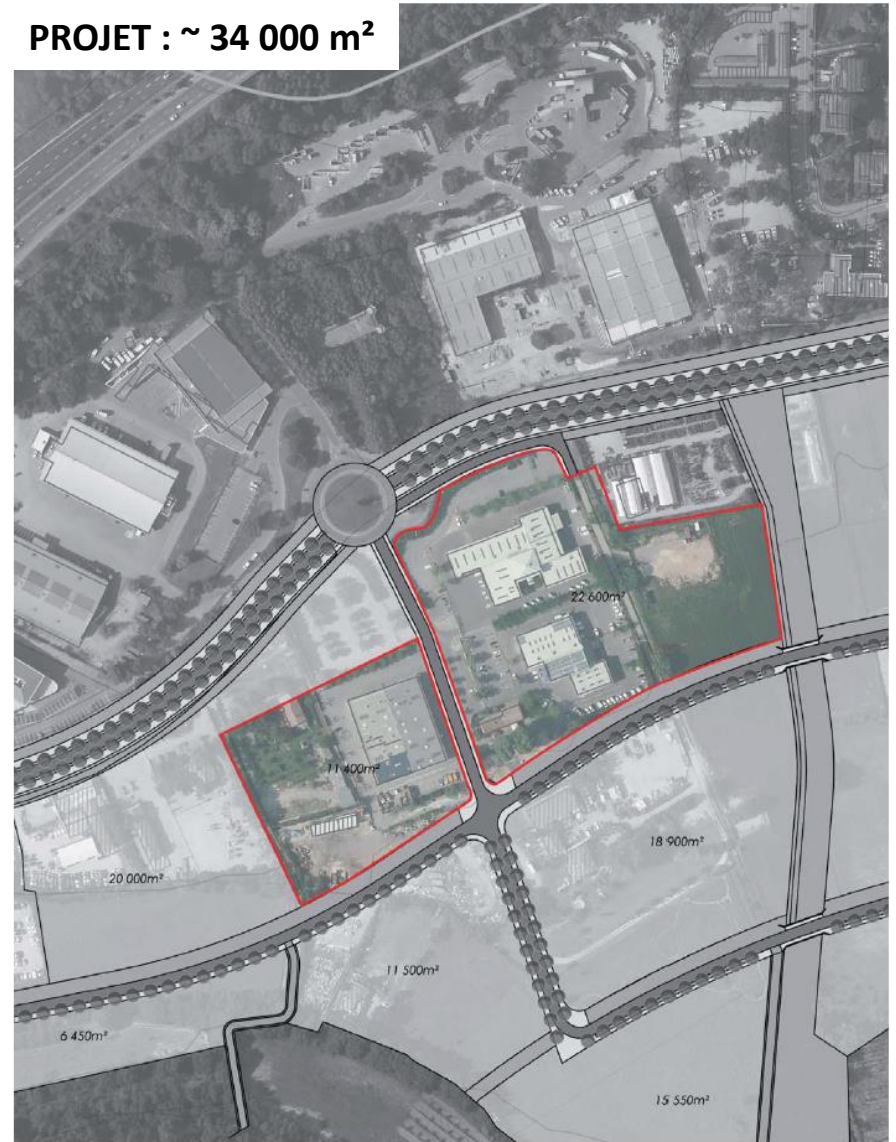
Ce dernier scénario répond aux besoins d'équipements publics de la Métropole ainsi que de la Ville d'Aix-en-Provence. Un nouvel espace pour un équipement public a trouvé sa place au cœur du secteur. Il pourrait s'agir éventuellement d'un groupe scolaire, s'il s'avère nécessaire. Il assurerait ainsi une douce transition entre l'Ouest du secteur, réservé à l'activités/artisans/commerces et l'Est, réservé aux logements.

Projet de restructuration des services techniques

EXISTANT : ~ 33 000 m²



PROJET : ~ 34 000 m²



Le scénario 1 a été écarté par cohérence urbanistique et programmation économique. En effet, il avait une forte vocation d'équipements publics, qui ne sont pas des aménagements valorisant pour le secteur.

Le scénario 2 n'a pas été retenu car il semble préférable de conserver les locaux des services techniques municipaux plutôt que de les relocaliser sur les secteurs dédiés à l'activité dans le périmètre d'opération ou en dehors du site. Une optimisation des terrains sur lesquels ils sont implantés est à penser.

Le scénario 3 envisageait un nombre trop important de logements (plus de 700) pour le secteur. Par ailleurs, il est apparu nécessaire de prévoir un emplacement pour un équipement public sur le secteur, à savoir, éventuellement, un groupe scolaire, si celui-ci s'avère nécessaire.

En vu 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, bâtiment 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 000m² 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 circulatoire.

Le Chemin de la Blaque 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 être un groupe scolaire, s'il s'avère nécessaire.

4. Les documents d'urbanisme

➤ 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.

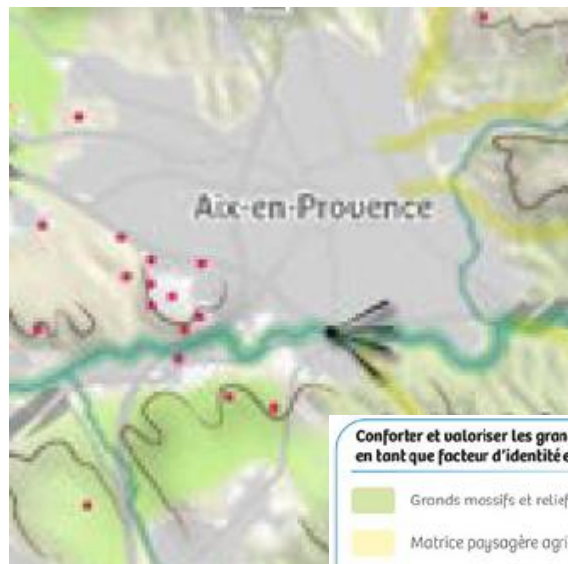
- 3.1/ Accompagner le développement par une offre de logements adaptée.
 - ✓ 3.1.1 / Renforcer l'offre de logements en privilégiant les espaces déjà bâtis
Favoriser l'intensification et le renouvellement dans le tissu urbain existant. [...] Il s'agit de favoriser les opérations d'habitat en priorité 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 le SCOT.

➤ 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 : Préserver la qualité des paysages et leurs perceptions

Conforter et valoriser les grandes comme les petites unités paysagères en tant que facteur d'identité et de qualité du cadre de vie	
	Grands massifs et reliefs structurants / toile de fond du grand paysage
	Matrice paysagère agricole et naturelle
	S'engager dans la reconquête paysagère de la frange littorale de l'étang de Berre
	Lignes de force du paysage (lignes de crête)
	Points d'appel paysagers (principaux sommets)
	Préserver et révéler les cours d'eau et leur ripisylve
	Préserver les ouvertures et les échappées visuelles sur les espaces agricoles et naturels
	Valoriser les principaux points de vue remarquable
Mettre en valeur les paysages urbains et le patrimoine bâti, lutter contre la banalisation des paysages routiers	
	Préserver les silhouettes émergentes des noyaux villageois perchés
	Contenir les espaces urbanisés pour recréer progressivement une meilleure lisibilité entre les espaces urbains, agricoles et naturels
	Préserver et mettre en valeur le patrimoine bâti non protégé ainsi que leurs espaces d'approche
	Routes à forte fréquentation supports privilégiés de découverte du paysage
	Préserver le caractère pittoresque des routes rurales
	Requalifier les séquences paysagères confuses et dégradées

Les documents d'urbanisme : le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT)

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 espaces de développement prioritaire.

A travers sa carte n°7, le DOO du SCOT reconnaît également le secteur comme un espace de développement prioritaire devant associer notamment économie, transports, commerces et équipements.



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



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

Organiser le développement commercial du Pays d'Aix

Localisation préférentielle des commerces

- Favoriser la revitalisation du commerce de centre-ville
- Conforter les espaces commerciaux en tissu urbain
- Accompagner le développement des grands espaces périphériques constitués Plan-de-Campagne, Vitrolles Espace et La Pioline
- Requalifier les secteurs commerciaux linéaires

Niveau d'offre (cf. tableau type de d'activités concernés)



Les commerces de niveau 1 (achat quotidien) doivent être présent dans tous les centres-villes et dans les quartiers les plus densément peuplés.

1. Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (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.

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

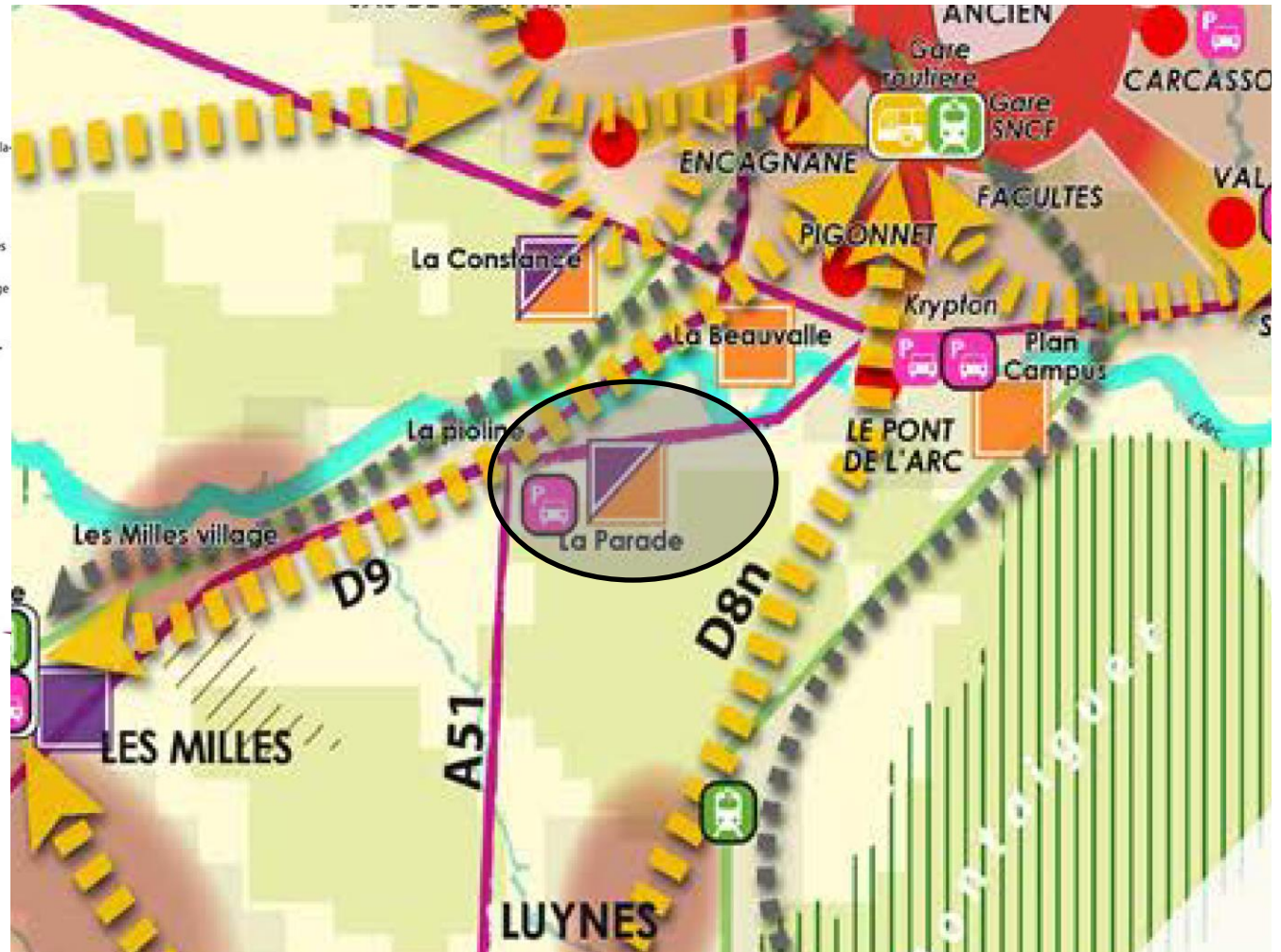
Développer des urbanisations complémentaires en cohérence avec les transports

-  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



2. Le règlement

➤ Planche A

Les terrains 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. [...] ».

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

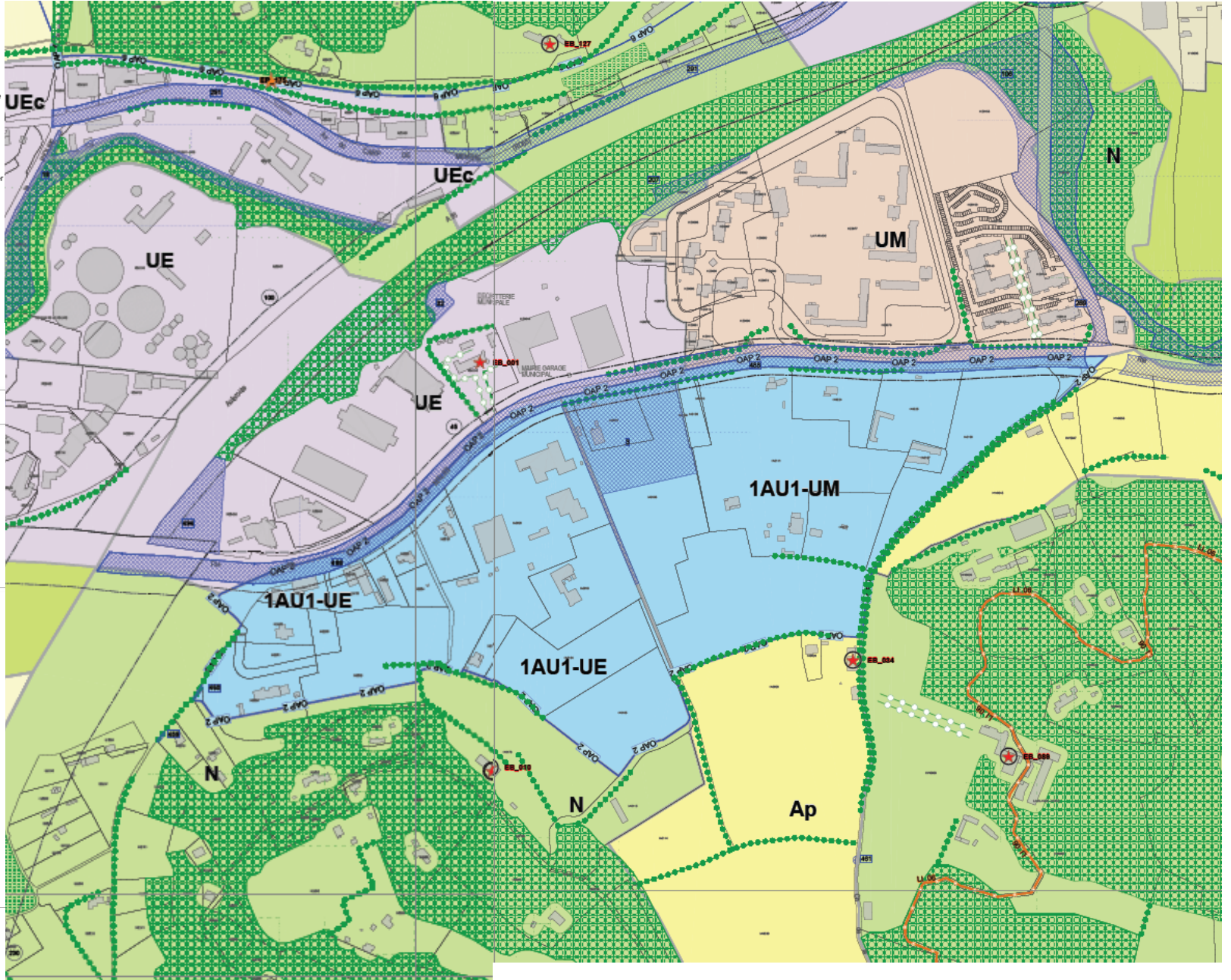
Zonage PLU :

- 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

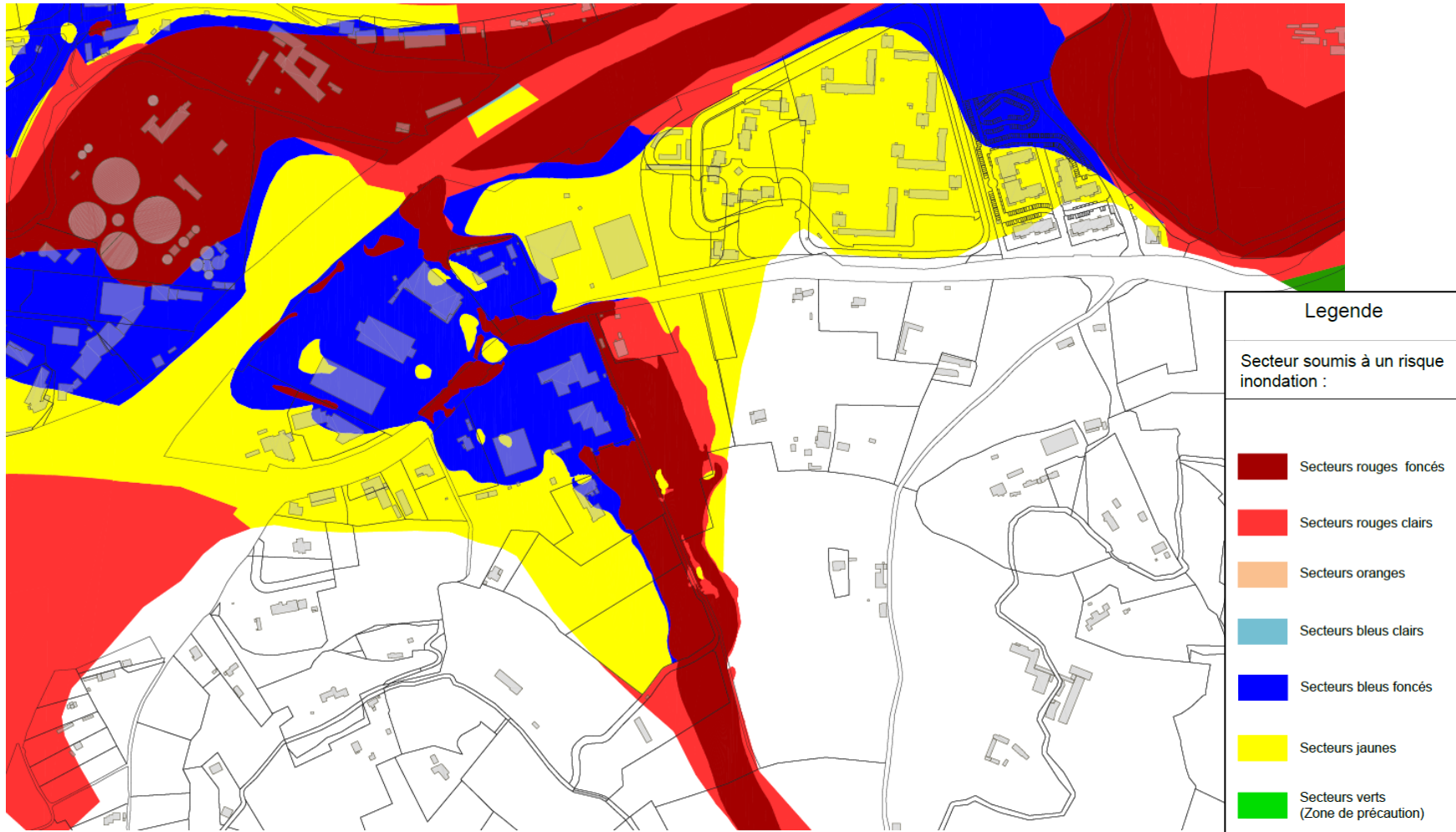
- ### Linéaires de gabarit :
- 10 m.
 - 19 m.
 - 13 m.
 - 22 m.
 - 16 m.
 - 25 m.

- ### 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
 - Élément paysager "masse boisée"
 - Élément paysager "alignement d'arbres"
 - Élément paysager "haie"
 - Plantation à réaliser
 - Terrain à cultiver
- ### Patrimoine bâti :
- Élément patrimonial Bastide
 - Élément patrimonial Ponctuel
 - Élément patrimonial Linéaire
 - Élément patrimonial Ensemble bâti
 - Élément patrimonial Séquence urbaine
 - Bâtiment identifié au titre d'un changement de destination - Patrimoine bâti
 - Bâtiment identifié au titre d'un changement de destination - Monument Historique

- ### Dispositions applicables aux ZAC :
- Localisation de liaison piétonne
 - Localisation de voirie
 - Localisation des équipements publics



➤ Planche CRI



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

3. 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.

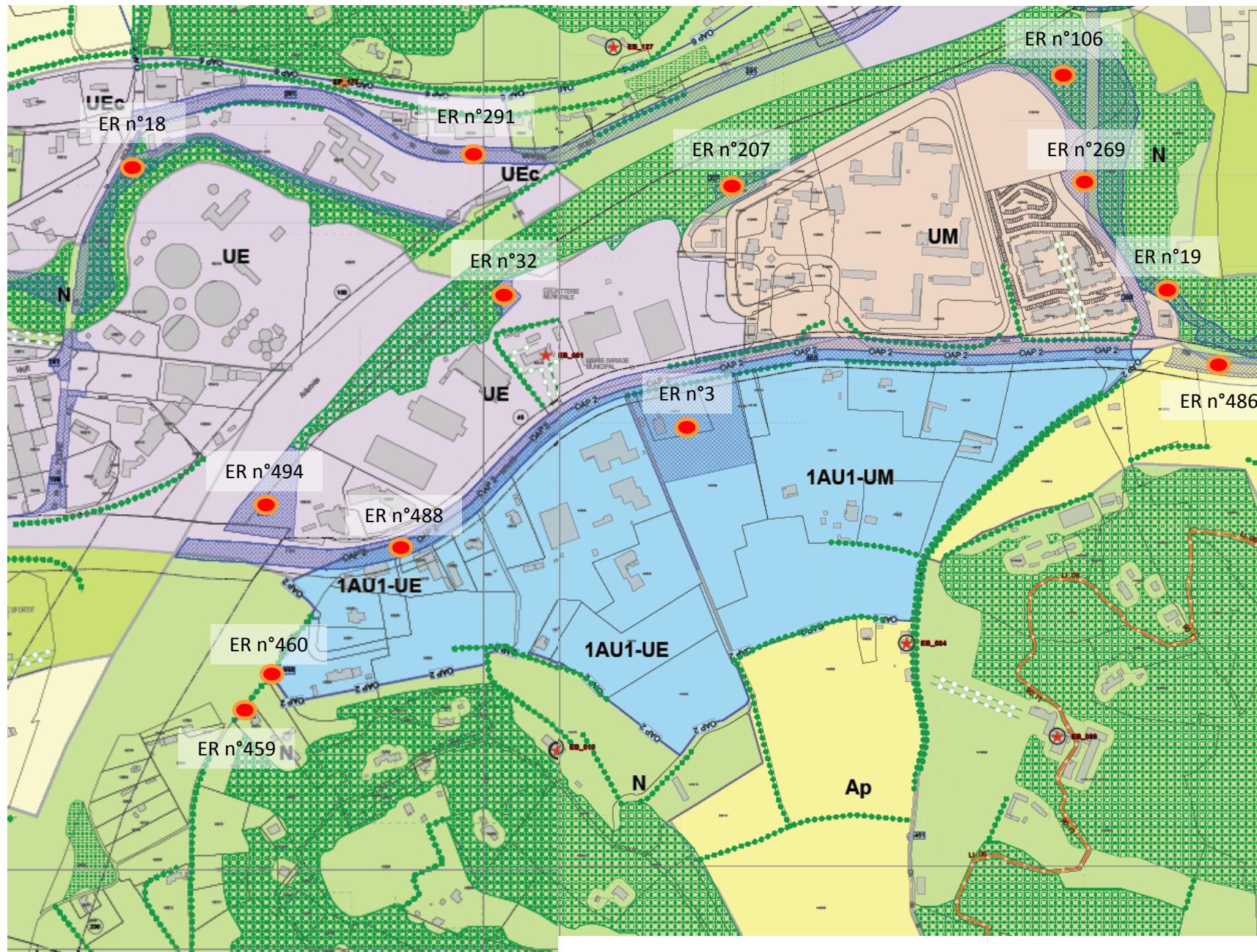
L'ER 32 prévoit pour sa part l'extension du centre d'apports volontaires de la Parade en direction de l'Arc, cette disposition permettant ainsi d'optimiser la zone.

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.

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

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

Emplacements réservés au PLU d'Aix-en-Provence



4. Les servitudes d'utilité publique affectant le secteur

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 bastidaires, 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 mètres 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 de développement industriel et scientifique, des affaires culturelles et de la protection de la nature et de l'environnement – PLU d'Aix-en-Provence



PLU Planche SUP 1

Arrêt du Projet : 30 juillet 2014
Dossier d'Enquête Publique
Projet de Plan Local d'Urbanisme

Echelle 1 : 25 000 au format A0

Source : DGI Cadastre
Réalisation : Direction de la Planification Urbaine
Date : juillet 2014



Legende

Développement Industriel et Scientifique :

- 13 : Servitudes relatives à l'établissement des canalisations de transport et de distributions de gaz
- 14 : Servitudes relatives à l'établissement de canalisations électriques (ouvrages du réseau d'alimentation générale et des réseaux de distributions publiques)

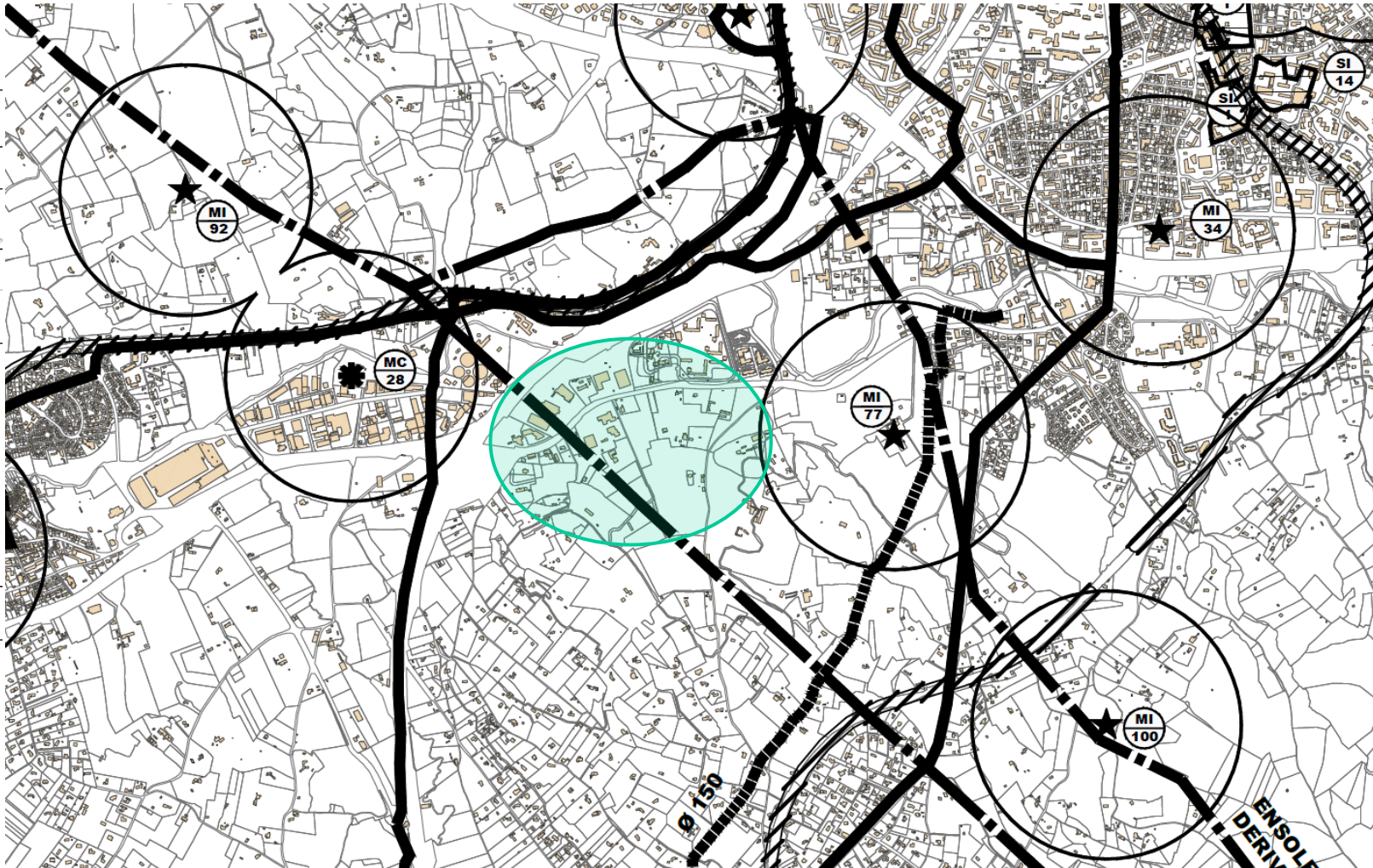
Affaires Culturelles :

AC1 : Servitudes de protection des monuments historiques :

500 m Périmètre de protection

- Monuments classés
- Monuments inscrits

Les monuments historiques et leur périmètre ont un position de principe et devront être confirmés par les autorités compétentes



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



PLU Planche SUP 2

Arrêt du Projet : 30 juillet 2014
Dossier d'Enquête Publique
Projet de Plan Local d'Urbanisme

Echelle 1: 25 000 au format A0

Source : DGI Cadastre
Réalisation : Direction de la Planification Urbaine
Date : juillet 2014



Legende

Irrigation :

--- A2 : Dispositif d'irrigation -
Servitudes pour la pose des
canalisations souterraines
d'irrigation

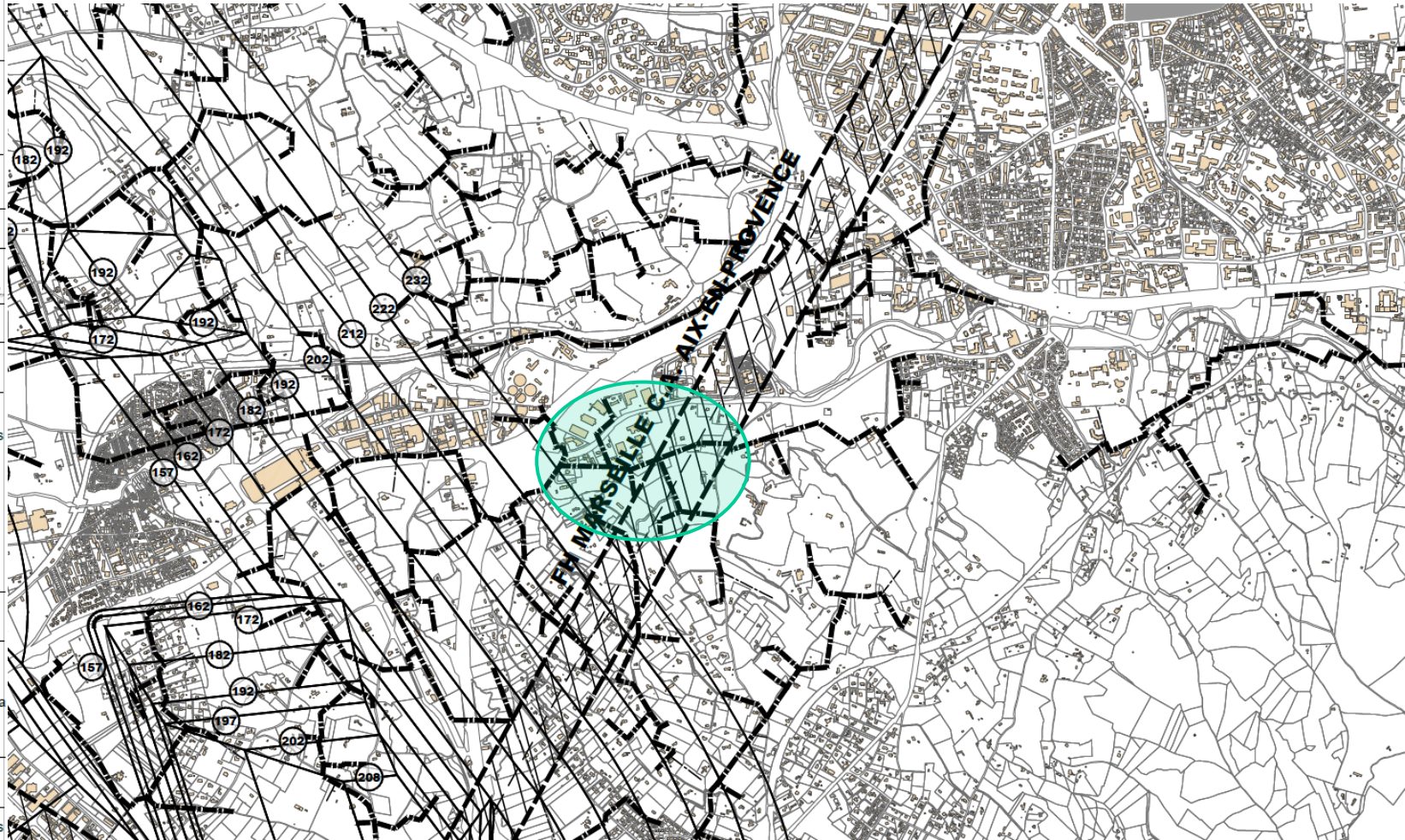
Les canalisations relevant d'une
servitude d'utilité publique instaurée
par un arrêté préfectoral sont à
confirmer par les autorités
compétentes

Telecommunications :

PT2 : Servitudes relatives
aux transmissions
radioélectriques concernant la
protection contre les
obstacles

Transport :

T5 : Servitudes aéronautiques
de dégagement



5. Les orientations d'aménagement et de programmation (OAP)

Les 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, les principaux objectifs poursuivis dans le cadre de l'opération étant :

- 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 de proximité ;
- 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 du PLU : Secteur n°2 – Barida

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 implanter 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

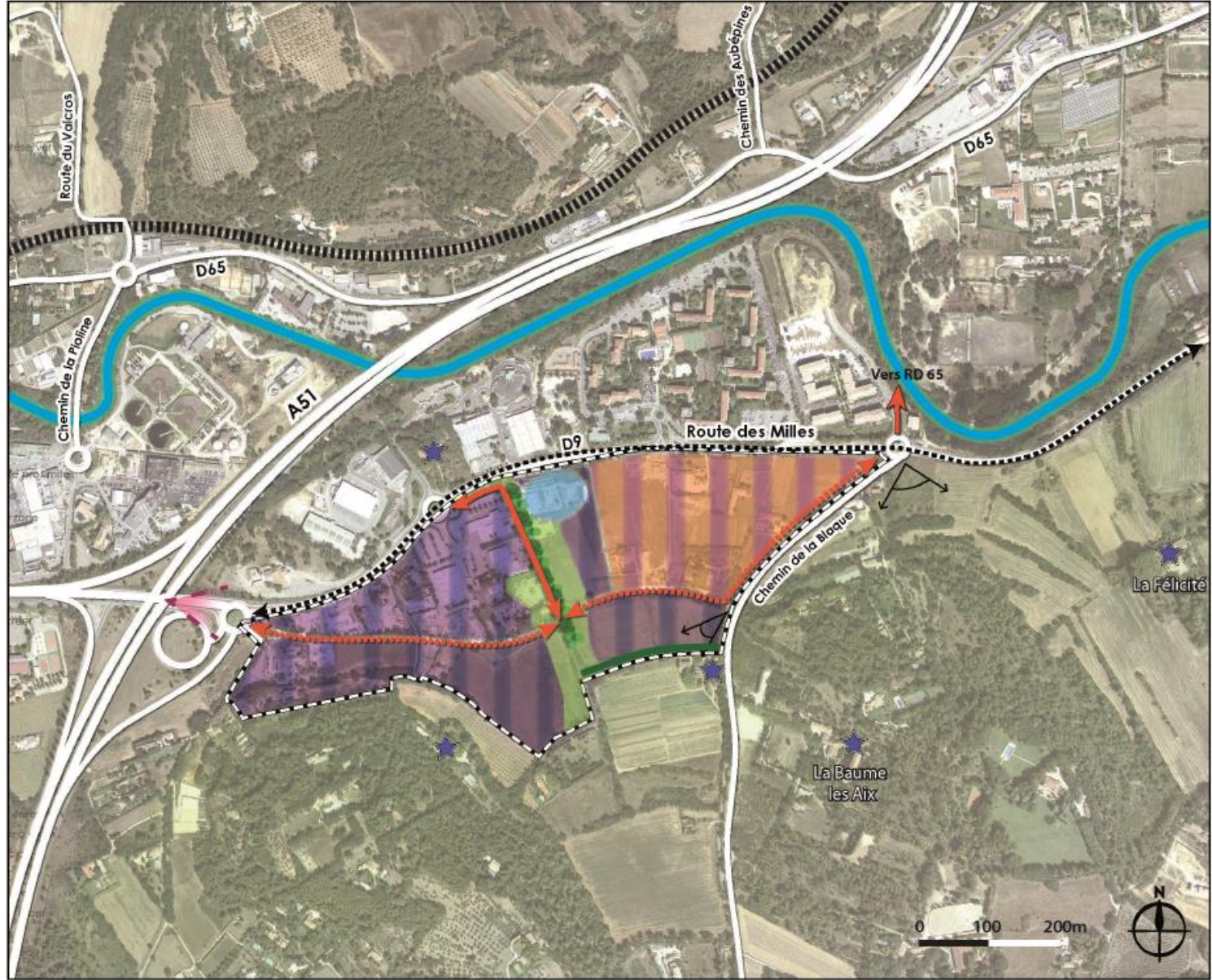
Dans la partie ouest, le secteur recevra de l'ordre de 90000 m² de surface de plancher destinés à des activités et des équipements, et dans la partie Est à vocation mixte activités/habitat, le secteur recevra de l'ordre de 16000 m² de surface de plancher destinés à du logement.

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

BARIDA

-  Périmètre d'OAP
-  Périmètre de Sous-Secteur
- PAYSAGE / PATRIMOINE**
-  Éléments remarquables du site
-  Relief
-  Cours d'eau et sa ripisylve
-  Paysage de campagne
-  Continuité écologique à préserver (trame verte et bleue)
-  Trame végétale à valoriser (Massifs boisés, haies...)
-  Traitement végétal et paysager
-  Alignement d'arbres existant
-  Alignement d'arbres à créer
-  Perspectives visuelles à préserver
-  Aménagement de sentiers sur berges
- COMPOSITION URBAINE**
-  Dominante habitat
-  Dominante économique
-  Dominante agricole
-  Dominante naturelle
-  Dominante équipement public
-  Dominante transport/services de proximité
-  Axe de composition/perception
-  Perception d'entrée de ville ou zone
-  Alignement de façade
- EQUIPEMENT (positionnement de principe)**
-  Espace public à créer
-  Espace vert à conserver ou à créer
-  Rétention à créer
-  Parking P+R
-  Parking
- ACCESSIBILITE / DEPLACEMENT**
-  Voie existante principale
-  Voie existante secondaire
-  Voie ferrée
-  Principe d'accès primaire à créer
-  Principe d'accès secondaire à créer
-  Voie à créer - Tracé de principe
-  Voie à aménager
-  Ligne de TC projetée ou à créer
-  Liaison douce à créer ou renforcer
-  Franchissement à créer
-  Suppression de passage à niveau



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 hydrauliques 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 43 000 m² pour la partie logements, soit environ 570 logements sur 12 hectares.

Par ailleurs, il apparaît 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, le projet de Barida ne pourra voir le jour qu'au travers d'une modification du PLU.

Les documents d'urbanisme : le Plan Local d'Urbanisme (PLU)

PROJET RETENU

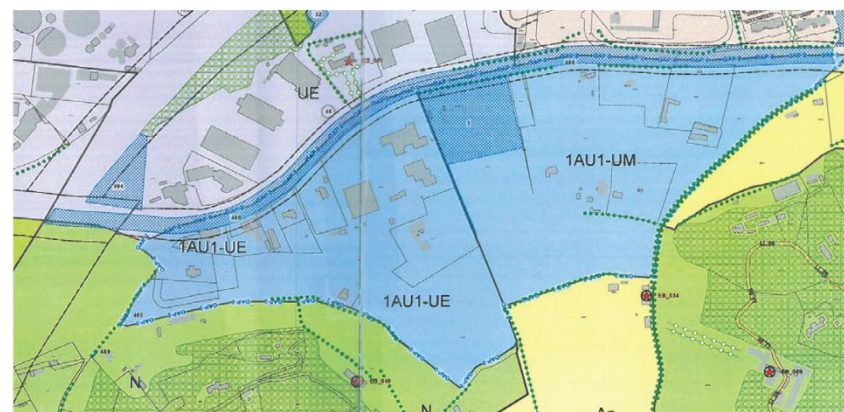


OAP



REGLEMENT	OAP	PROJET
Au nord-est: 25% de logements sociaux, 40% de T3 et 10% de T4	Une concentration de logements au nord-est (16 000m2 de SdP soit 245 logements)	Une concentration de logements collectifs en R+3 au nord-est, une densité et une hauteur décroissante (R+1) vers le sud pour permettre une transition progressive vers les zones agricoles 200 logements au nord (16 000 m2 de SdP)- 570 logements au total
Interdiction des constructions à usage d'habitation en zone UE (sauf celles dont la présence se justifie par le fonctionnement des activités)	<ul style="list-style-type: none"> • Activités et équipements sont positionnées à l'ouest à l'arrière des commerces de la RD9 • 90000m2 de SdP dédiées aux activités et équipements 	
Le nombre des accès sur la voie publique est limité	3 accès principaux sur le bd urbain, et une voie centrale colonne vertébrale du projet	4 accès sur la RD9 : un maillage plus fin
Un bassin de rétention situé dans la partie centrale, au nord de la zone d'étude	Noue + bassin	Une noue principale nord-sud réaxée et deux noues transversales est-ouest

REGLEMENT



Le PLU devra faire l'objet d'une adaptation

Variation du projet retenu par rapport à l'OAP et au règlement du PLU

Les documents d'urbanisme : le Plan Local d'Urbanisme (PLU)

PROJET RETENU



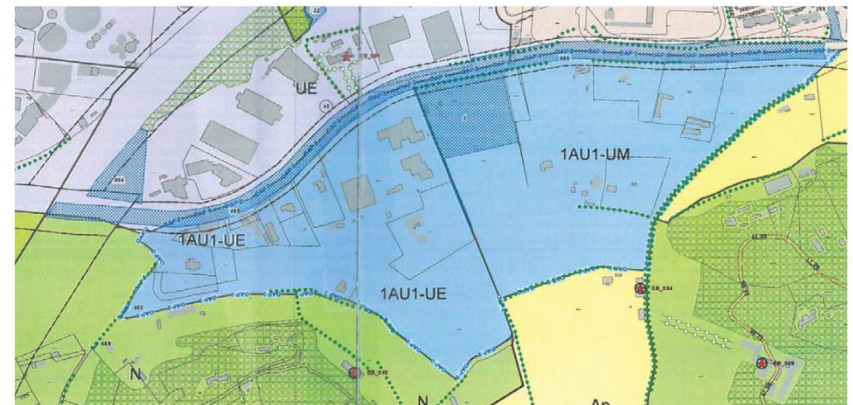
OAP



Le PLU devra faire l'objet d'adaptations :

- Adapter les limites des zones 1AU1-UE et 1AU1-UM pour redéfinir la limite autorisant le logement et éventuels ajustements des règles
- Ajustements de l'OAP
- Modification des risques inondations liés à l'aménagement hydraulique prévu (préalable pour permettre l'opération)
- Modification de l'ER n°3

REGLEMENT



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.

5. Proposition de périmètre de ZAC

Proposition du périmètre de la ZAC



— : périmètre de ZAC

6. Informations sur les études en cours

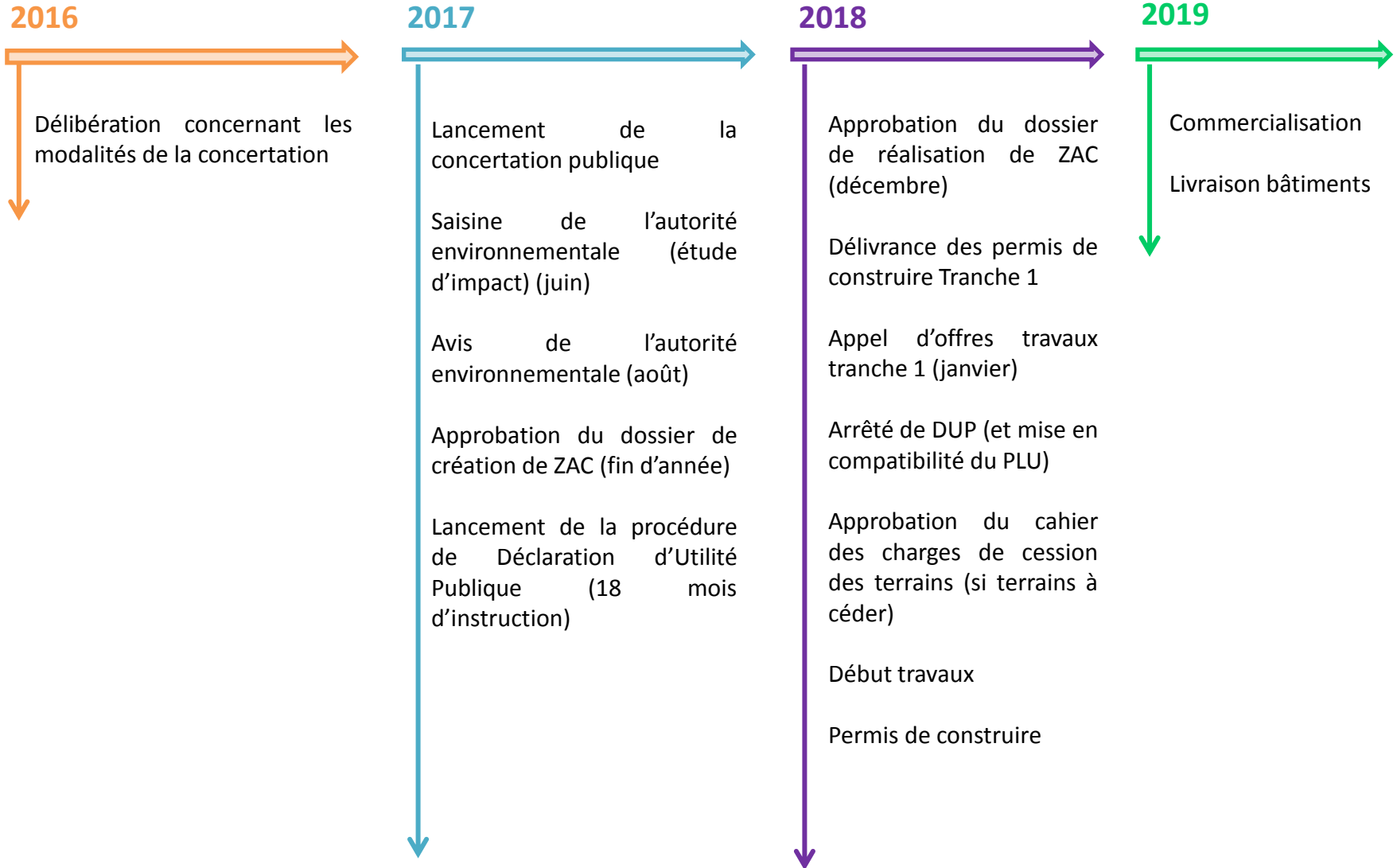
Les études préalables à l'aménagement réalisées sur le secteur sont les suivantes :

- Étude de faisabilité urbaine, CITTA ;
- Étude de circulation, Transmobilités ;
- Expertises écologiques (sur quatre saisons), Ecotonia ;
- Etude foncière, PL Conseil ;
- Etude d'impact, BLG Environnement ;
- Etude hydraulique, Safege ;
- Etude de potentiel énergétique, EVEN Conseil.

Elles ont permis de cerner les contraintes et de définir des objectifs d'aménagement.

7. Planning prévisionnel

Planning prévisionnel



8. Le mode opératoire retenu

La procédure de ZAC

« Les zones d'aménagement concerté sont les zones à l'intérieur desquelles une collectivité publique ou un établissement public y ayant vocation décide d'intervenir pour réaliser ou faire réaliser l'aménagement et l'équipement des terrains » (article L. 311-1 du code de l'urbanisme).

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 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-Parade 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.

La concertation

Cette procédure prévoit, en application des articles L.103-2 et suivants du code de l'urbanisme (ancien article L.300-2), la mise en œuvre de la concertation de la population tout au long des études, gage de la réussite de tout projet urbain.

Par conséquent, par délibération en date du 13 décembre 2016, la Ville d'Aix-en-Provence a approuvé les objectifs de la future ZAC de Barida et définit les modalités de la concertation préalable à sa création.



EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL MUNICIPAL DE LA VILLE D'AIX
EN PROVENCE N° DL.2016-600

Séance publique du

13 décembre 2016

Présidence de Maryse JOISSAINS MASINI
Maire d'Aix-en-Provence Vice-Président de la
Métropole Aix-Marseille-Provence Président du
Conseil de Territoire du Pays d'aix

Accusé de réception en préfecture
Identifiant : 013-211300017-20161213- lmcl102584-DE-1-1
Date de signature : 15/12/2016
Date de réception : jeudi 15 décembre 2016

OBJET : APPROBATION DES OBJECTIFS DE LA FUTURE ZAC DE BARIDA- ET DÉFINITION DES MODALITÉS DE LA CONCERTATION

Le 13 décembre 2016 à 15h00, le Conseil Municipal de la Commune d'Aix-en-Provence s'est réuni en session dans la salle de ses délibérations, à l'Hôtel-de-Ville, sur la convocation qui lui a été adressée par Mme Maryse JOISSAINS-MASINI, Maire, le 07/12/2016, conformément aux articles L 2121-10 et L 2121-12 du Code Général des Collectivités Territoriales.

Etaient Présents :

Monsieur Jacques AGOPIAN, Madame Dominique AUGÉY, Madame Abbassia BACHI, Monsieur Edouard BALDO, Monsieur Moussa BENKACI, Madame Charlotte BENON, Monsieur Jacques BOUDON, Monsieur Gérard BRAMOULLÉ, Madame Danièle BRUNET, Monsieur Lucien-Alexandre CASTRONOVO, Monsieur Maurice CHAZEAU, Eric CHEVALIER, Madame Noelle CICCOLINI-JOUFFRET, Madame Charlotte DE BUSSCHERE, Monsieur Gerard DELOCHE, Madame Brigitte DEVESA, Madame Sylvaine DI CARO, Monsieur Sylvain DIJON, Monsieur Laurent DILLINGER, Monsieur Gilles DONATINI, Madame Michele EINAUDI, Monsieur Alexandre GALLESE, Monsieur Hervé GUERRERA, Madame Souad HAMMAL, Madame Coralie JAUSSAUD, Madame Maryse JOISSAINS MASINI, Madame Gaëlle LENFANT, Madame Irène MALAUZAT, Madame Reine MERGER, Mme Arlette OLLIVIER, Monsieur Stéphane PAOLI, Monsieur Jean-Marc PERRIN, Madame Liliane PIERRON, Monsieur Jean-Jacques POLITANO, Monsieur Christian ROLANDO, Madame Danielle SANTAMARIA, Madame Marie-Pierre SICARD - DESNUELLE, Madame Catherine SILVESTRE, Madame Josyane SOLARI, Monsieur Jules SUSINI, Monsieur Francis TAULAN, Monsieur Michael ZAZOUN.

Excusés avec pouvoir donné conformément aux dispositions de l'article L 2121-20 du Code Général des Collectivités Territoriales:

Monsieur Ravi ANDRE à Madame Danielle SANTAMARIA, Madame Odile BONTHOUX à Madame Marie-Pierre SICARD - DESNUELLE, Madame Patricia BORRICAND à Monsieur Gilles DONATINI, Monsieur Jean-Pierre BOUVET à Madame Reine MERGER, Monsieur Philippe DE SAINTO à Mme Arlette OLLIVIER, Monsieur Jean-Christophe GROSSI à Monsieur Moussa BENKACI, Madame Muriel HERNANDEZ à Monsieur Francis TAULAN, Madame Sophie JOISSAINS à Madame Dominique AUGÉY, Monsieur Claude MAINA à Monsieur Michael ZAZOUN, Madame Françoise TERME à Monsieur Gerard DELOCHE, Madame Karima ZERKANI-RAYNAL à Madame Charlotte BENON.

Excusés sans pouvoir :

Monsieur Raoul BOYER, Madame Catherine ROUVIER.
Secrétaire : Sylvain DIJON

Monsieur Alexandre GALLESE donne lecture du rapport ci-joint.



D.G.A.S Urbanisme et Grands Projets
Urbains
Opérations d'aménagement

Nomenclature : 8.4
Aménagement du territoire

RAPPORT POUR
LE CONSEIL MUNICIPAL
DU 13 DÉCEMBRE 2016

RAPPORTEUR : Monsieur Alexandre GALLESE
CO-RAPPORTEUR(S) : M. DONATINI Gilles

Politique Publique : 04-AMENAGEMENT ET GESTION DE L'ESPACE URBAIN

OBJET : APPROBATION DES OBJECTIFS DE LA FUTURE ZAC DE BARIDA- ET DÉFINITION DES MODALITÉS DE LA CONCERTATION- Décision du Conseil

Mes chers Collègues,

Par délibération N° 2015-294 du 29 juin 2015, la commune d'Aix en Provence a décidé d'engager une première série d'études en vue de l'aménagement du secteur Barida-Parade, et de les confier à la SPLA Pays d'Aix Territoires par convention signée en date du 20 août 2015.

Par délibération N° DL 2016-347 du 18 juillet 2016, la Commune a approuvé un avenant à ladite convention en vue de les compléter par une deuxième série d'études.

Ces premières études ont conclu à la faisabilité de l'opération et tendent à démontrer que l'opération d'aménagement pourrait être menée sous la forme d'une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC), outil d'aménagement qui pourra répondre parfaitement aux objectifs de ce projet d'aménagement détaillés ci-après.

Il convient de rappeler que ce secteur fait l'objet d'une Opération d'Aménagement et de Programmation N° 2 au PLU approuvé lors du conseil municipal du 23 juillet 2015.

Le secteur est situé en bordure de la RD9 entre le Pont de l'arc et les Milles, à l'est de la zone commerciale de la Pioline dont il est séparé par l'A51 qui relie Aix en Provence à Marseille. Il est en outre, à proximité immédiate de l'échangeur N° 5. Et dans sa partie Est, il est situé en continuité avec le quartier de la Parade, opération ancienne peu structurée sur le plan urbanistique.

Le périmètre défini dans le cadre de l'OAP, représente près de 26 hectares.

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 rendent particulièrement intéressant pour y implanter un P+R, des espaces d'activités, des équipements nécessitant une bonne accessibilité, ainsi que pour compléter l'implantation et la réorganisation des services publics déjà présents, notamment dans le but d'améliorer l'urbanité du secteur de la Parade.

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

Dès lors, en adéquation avec les enjeux exposés ci-dessus, les objectifs poursuivis par la future ZAC de Barida sont notamment :

- La protection hydraulique du secteur permettant également la mise en sécurité hydraulique des Services publics techniques municipaux et métropolitains dont ceux situées près de l'Arc.
- La restructuration de l'ensemble de ces services techniques situés sur le secteur.
- La réalisation d'équipements publics (P+R, transfert de la fourrière, groupe scolaire).
- Création d'un secteur d'activité complémentaire à celui de la Pioline
- Réalisation de logements en cohésion avec le quartier de la Parade, et création d'une centralité pour le secteur par l'introduction de commerces de proximité, réservation du foncier pour un groupe scolaire, si nécessaire.
- Retraitement de la RD9 en boulevard urbain

Suite à l'approbation des objectifs du projet d'aménagement ci-dessus définis, il convient de définir les modalités de la concertation préalable obligatoire.

En effet, conformément aux articles L103-2 et suivants du Code de l'urbanisme, une concertation associant le public pendant toute la durée de l'élaboration du projet doit être réalisée en respectant les modalités qu'il appartient au Conseil municipal de définir.

En conséquence, je vous propose, mes Chers Collègues, de bien vouloir :

Vu les articles L103-2 et suivants du Code de l'Urbanisme

- **APPROUVER** les objectifs du projet d'opération d'aménagement pour la future ZAC de BARIDA tels que définis dans l'exposé qui précède,
- **ADOPTER** les modalités de concertation suivantes :
 - Mise à disposition du dossier intégrant les études ainsi que les éléments d'information sur le projet et d'un registre destiné à recueillir les observations aux heures et ouvertures de bureaux,
 - en mairie Annexe des Milles, 25 avenue Chaudon 13290 Les milles,
 - en mairie Annexe du Pont de l'Arc, 75 Route des Milles 13090 Aix en Provence

- au rez-de-chaussée du 12 rue Pierre et Marie Curie 13100 Aix en Provence

- Mise à disposition du dossier intégrant les études ainsi que les éléments d'information sur le site internet de la Commune d'Aix en Provence

- Mise à disposition sur le site internet de la Commune d'un formulaire dématérialisé permettant de recueillir directement sur le site les observations de toute personne intéressée.

- Organisation d'une réunion publique.

- Information de la population par voie de presse, internet, affichage.

- **AUTORISER** Mme le Maire ou l'adjoint délégué à l'aménagement du territoire à signer tout document afférent à ce dossier.

DL.2016-600 - APPROBATION DES OBJECTIFS DE LA FUTURE ZAC DE BARIDA- ET
DÉFINITION DES MODALITÉS DE LA CONCERTATION-

Présents et représentés : 53
Présents : 42
Abstentions : 1
Non participation : 0
Suffrages Exprimés : 52
Pour : 52
Contre : 0

Ont voté contre

NEANT

Se sont abstenus
Hervé GUERRERA.

N'ont pas pris part au vote

NEANT

Le Conseil Municipal a Adopté à l'unanimité
le rapport qui précède.
Ont signé Maryse JOISSAINS MASINI, Maire
Président de séance et les membres du conseil présents :

L'adjoint délégué,
Reine MERGER



Compte-rendu de la délibération affiché le : 15/12/2016
(articles L2121-25 et R 2121-11 du C.G.C.T.)

1

1 « Toute décision individuelle peut faire l'objet d'un recours devant le Tribunal administratif de Marseille, dans un délai de deux mois à compter de sa notification. Dans ce délai, il peut être présenté un recours gracieux prorogeant le délai de recours contentieux ...»

Concertation préalable

1. Les objectifs de la concertation préalable

La concertation préalable constitue une étape essentielle dans la réalisation du projet. Il s'agit d'un temps d'échanges et d'écoute avec le public, sur l'opportunité et les principales caractéristiques du projet.

Durant la phase d'élaboration du projet, la concertation a pour objectifs de présenter les éléments du parti pris d'aménagement et le programme pour permettre :

- D'informer et d'associer, le plus largement possible, toutes les personnes concernées par le projet : habitants, associations locales, riverains, usagers...,
- D'écouter les avis et de rechercher une cohérence des préoccupations de chacun des acteurs concernés par le projet,
- De dialoguer pour enrichir le projet d'aménagement par l'implication des riverains et des usagers dans le projet.
- D'évaluer les bénéfices et les incidences du projet sur l'environnement humain et social.

Votre avis et vos suggestions sont à formuler sur le registre joint à ce dossier.

2. Les modalités de concertation préalable

Comment s'informer ?

Le présent dossier de concertation présente de manière synthétique les motivations, les enjeux et les principales caractéristiques du projet d'aménagement de Barida à Aix-en-Provence.

Il est mis à disposition du public durant la période de concertation dans les endroits suivants :

- Mairie annexe des Milles, 25 avenue Chaudron, 13290 Les Milles,
- Mairie annexe du Pont de l'Arc, 75 Route des Milles, 13090 Aix-en-Provence

- 12 Rue Pierre et Marie Curie, 13100 Aix-en-Provence.

L'information circulera également par voie de presse, internet et affichage.

Comment participer ?

Une réunion publique sera également organisée. Le projet sera présenté par le maître d'ouvrage. Chacun est invité à venir s'informer et à s'exprimer.

En complément du présent dossier, des registres papiers destinés à recueillir les observations du public sont disponibles aux heures d'ouverture de bureaux dans les lieux précédemment cités et pendant toute la période de concertation. Chacun peut y inscrire librement ses avis, commentaires, suggestions ou questions.

Le dossier intégrant les études ainsi que les éléments d'information seront également mis à disposition sur le site internet de la ville <http://www.aixenprovence.fr/>. Un formulaire dématérialisé permettra également le dépôt d'observation par toute personne intéressée.

Le présent dossier sera complété au fur et à mesure des études menées et de l'élaboration du projet.

L'étude d'impact et l'avis donné sur cette étude par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) en qualité d'autorité environnementale seront également versés au dossier de concertation.

A l'issue de la concertation, l'ensemble des propositions et des remarques formulées sera analysé et fera l'objet d'un bilan de concertation qui sera présenté au Conseil Municipal de la Ville d'Aix-en-Provence pour approbation.