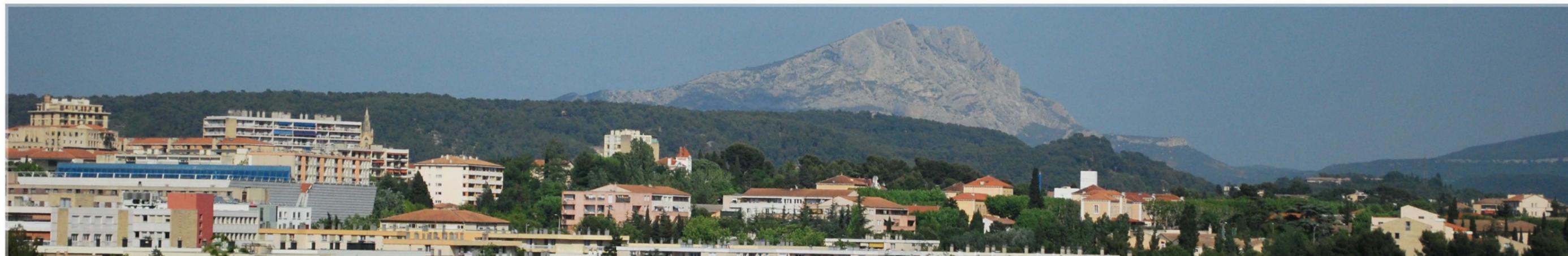




**Plan Local d'Urbanisme  
COMMUNE D'AIX-EN-PROVENCE**

**EXTRAIT DES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE  
PROGRAMMATION DE SECTEURS**



Plan Local d'Urbanisme approuvé le 23 juillet 2015

Modification n°1 du Plan Local d'Urbanisme approuvée le 18 octobre 2018

## Sommaire

Secteur n°1 : Arbois - Gare TGV.....	3
Secteur n°2 : Barida.....	6
Secteur n°3 : La Beauvalle.....	9
Secteur n°4 : La Calade.....	11
Secteur n°5 : Célony Est.....	14
Secteur n°6 : La Constance.....	16
Secteur n°7 : L'Enfant – Trois Pigeons.....	19
Secteur n°8 : Luynes – Bon Rencontre.....	21
Secteur n°9 : Luynes sud Rempelin nord – Rempelin/Plein Soleil – Luynes - Trois Pigeons.....	23
Secteur n°10 : Maruège.....	27
Secteur n°11 : Plan d'Aillane.....	29
Secteur n°12 : Les Platanes.....	32
Secteur n°13 : Pont de l'Arc– Félicité.....	34
Secteur n°14 : Pont de l'Arc – Viaduc.....	37
Secteur n°15 : Puyricard – Palombes.....	40
Secteur n°16 : Puyricard – Rostolane.....	42
Secteur n°17 : Sainte Anne – Bouenhoure.....	44
Secteur n°18 : Saint Hilaire.....	46
Secteur n°19 : Le Tourillon.....	48
Secteur n°20 : Beaufort – Fusains – Chesneraie – Desserte viaire.....	50

## Secteur n°1 : Arbois - Gare TGV

### Le site

Le secteur de l'Arbois/Gare TGV constitue, avec le pôle du Petit Arbois et celui du Tourillon, le troisième site d'implantation du Technopôle de l'Environnement Arbois-Méditerranée. Il est situé à l'intérieur du grand massif naturel du plateau de l'Arbois qui fait l'objet de plusieurs mesures de protection instituées ou en cours (ZPS, ZNIEFF, protection des ressources en eau du Réaltor et canal de Marseille, classement du site...), et qui constitue un réservoir de biodiversité du territoire aixois et au-delà.

Le site est ainsi localisé au sud-ouest de la commune, à environ 12 km du centre d'Aix-en-Provence, 5 km du pôle d'activités et 5 km de Vitrolles. Il est le siège de plusieurs équipements et installations, aire d'accueil des gens du voyage et refuge animalier, dont la relocalisation est en cours ou programmée (AAGV plus au nord, refuge vers le Réaltor).

Le secteur est marqué par des grands équipements d'infrastructure de transports terrestres, la gare TGV destinée à devenir à terme un véritable pôle d'échanges pour les transports en commun, la RD9, voirie majeure de liaison est/ouest dans le Pays d'Aix et qui devrait prochainement être calibrée à 2x2 voies dans la totalité du tronçon Aix/Vitrolles.

Lors du lancement du Technopôle Arbois Méditerranée, le POS avait défini un périmètre d'une quarantaine d'hectares avec un schéma d'aménagement prévoyant une capacité d'accueil de 100 000 m<sup>2</sup> de plancher à vocation d'activités. Une ZAC a été créée en 2003, mais des difficultés de maîtrise foncière ont fait différer le lancement des travaux d'aménagement. Véritable projet de vitrine technologique, elle a vocation à accueillir principalement des activités économiques de pointe dédiées au secteur de l'environnement, ainsi que des services et activités axés sur les échanges en lien avec la gare.

Le secteur est désormais revu en fonction des études qui se sont déroulées depuis, soit au titre de la ZAC créée en 2003, soit pour l'élargissement de la RD9 (DUP arrêtée en 2011), ou encore des réflexions relatives au projet de site classé. Le cadre général de l'aménagement de ce site s'inscrit désormais uniquement à l'ouest de la ligne TGV, et porte sur une superficie d'environ 23 hectares urbanisables.

### Les principaux enjeux

- Poursuivre sur un site majeur, au cœur d'un espace économique dynamique et en synergie avec la gare TGV, les vocations déjà amorcées en développant un espace économique spécifique, complémentaire des autres pôles du Technopôle et participant aux enjeux d'attractivité et de performance du territoire,
- Intégrer tous les enjeux environnementaux du site pour un éco-urbanisme, et un impact environnemental minimum, en étant notamment vigilant sur l'intégration paysagère, la prise en compte du risque incendie de forêt et la continuité écologique du massif de l'Arbois vers le sud.

### Les principes d'aménagement

Les principes d'aménagement sont conçus sur la base d'un modèle méditerranéen, à forte qualité environnementale, et favorisant le développement d'une architecture bioclimatique.

Ils s'articulent autour de trois grandes orientations :

- L'intégration au site avec un principe d'adaptation des aménagements au terrain naturel et l'importance de l'aménagement paysager.

- L'urbanisation du secteur sur la base de l'éco-aménagement notamment au travers d'une importante densité
- La limitation des déplacements automobiles à l'intérieur du secteur et l'accent mis sur les déplacements doux

### Composition urbaine

Les principales orientations paysagères et environnementales qui doivent guider la composition urbaine sont la volonté de s'inscrire dans le grand paysage et de traiter les limites entre zone à urbaniser et zone naturelle du plateau de l'Arbois, mais aussi de tenir compte du climat méditerranéen.

Ainsi, toute installation sur le plateau se fait à partir des orientations préférentielles, le mistral, la montagne Sainte Victoire et le soleil qui guident les implantations.

La composition urbaine est organisée autour d'une trame viaire orthogonale, structurant un espace hiérarchisé constitué par:

- un vaste boulevard orienté est-ouest, axe principal de composition ménageant les vues vers la montagne Sainte Victoire et Aix-en-Provence, véritable armature paysagère et vitrine de l'opération ;
- de larges avenues orientées, elles aussi est-ouest, afin de préserver les vues sur le grand paysage ;
- des rues plus étroites orientées nord-sud.

Les bâtiments seront implantés de façon à permettre de dégager des espaces libres et plantés au sud des îlots le long des axes viaires principaux et d'y ouvrir les façades au soleil, et de dédier des espaces de stationnement de façon plus confidentielle au nord des îlots et en y présentant des façades fermées au mistral.

Un axe fort de composition urbaine sera établi de manière longitudinale d'est en ouest en frange sud du site, dans un esprit de transition entre l'espace urbain situé en regard du boulevard principal sud et l'espace naturel formant la nouvelle « entrée de ville ». Une attention particulière sera portée sur ces îlots qui devront marquer la façade du secteur.

### Paysage

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

Ainsi, un ensemble de thématiques en matière paysagère a été développé et guide l'aménagement du site.

Il s'agit de :

- L'inscription dans le relief naturel
- La préservation de la végétation naturelle
- La déclinaison de thématiques saisonnières dans le décor paysager
- La mise en valeur du loisir de nature
- La prévention du risque incendie.

La nature dicte des lignes par le relief, l'eau, la végétation. Des diagonales vertes permettront une mise en valeur paysagère et une entité naturelle forte des talwegs ou espaces paysagers à préserver et valoriser. Il s'agit d'un parti pris fort faisant pénétrer l'espace naturel au cœur du quartier et offrant ainsi des espaces de respiration mais également de cheminements doux et de quiétude.

L'orthogonalité nord-sud et est-ouest de la trame viaire et urbaine, qui exprime la volonté de constituer un espace hiérarchisé, est adoucie par la présence d'une trame végétale transversale rappelant les lignes de forces naturelles du site.

### **Biodiversité**

Situé en périphérie immédiate du réservoir de biodiversité du plateau de l'Arbois (Réservoir d'importance régionale reconnue, les aménagements en contact direct devront intégrer les enjeux de connectivité liés à ce site. Des principes simples devront être mis en œuvre pour faciliter la fonctionnalité écologique des secteurs concernés :

- Conservation des principaux bosquets de garrigue arbustive basse fermée
- Conservation de bandes naturelles de type formation garrigue basse avec le plateau au nord et les versants sud et ouest du site.
- Limiter le développement de résineux pour conserver l'aspect semi-ouvert du milieu
- Conserver une bande (3 m préconisé) non artificialisée et imperméabilisée de chaque côté des éléments naturels initiaux conservés.
- Dans le cas où une réflexion sur les corridors écologiques vers le sud est engagée, l'extrémité ouest du site devra être priorisée.
- Les liaisons douces dédiées devront être accompagnées de bandes enherbées d'au moins 2 m, et intégrant des espèces pionnières de garrigue.
- Le passage à faune situé sous la voie LGV mériterait d'être naturalisé afin de conforter sa fonctionnalité écologique dans une logique d'échange est-ouest importante sur le secteur.

### **Le maillage viaire**

L'organisation viaire du secteur repose sur le boulevard central est-ouest, axe principal de desserte du site, et les voies secondaires de desserte à aménager au nord.

Le boulevard principal est connecté sur la RD9 par une bretelle d'accès sur la RD9 vers Vitrolles et un barreau avec giratoire permettant entrée et sortie du site sur l'anneau de la gare et connecté à la RD9g.

La volonté de privilégier les modes doux de déplacement se traduit par l'importance accordée aux espaces dédiés aux piétons et aux cyclistes mais également par une réflexion propre et stricte des stationnements dans les espaces publics mais également privés.

### **Les équipements publics**

Il s'agit des équipements nécessaires à l'aménagement et à la desserte du secteur.

### **Programmation/ Conditions d'urbanisation**

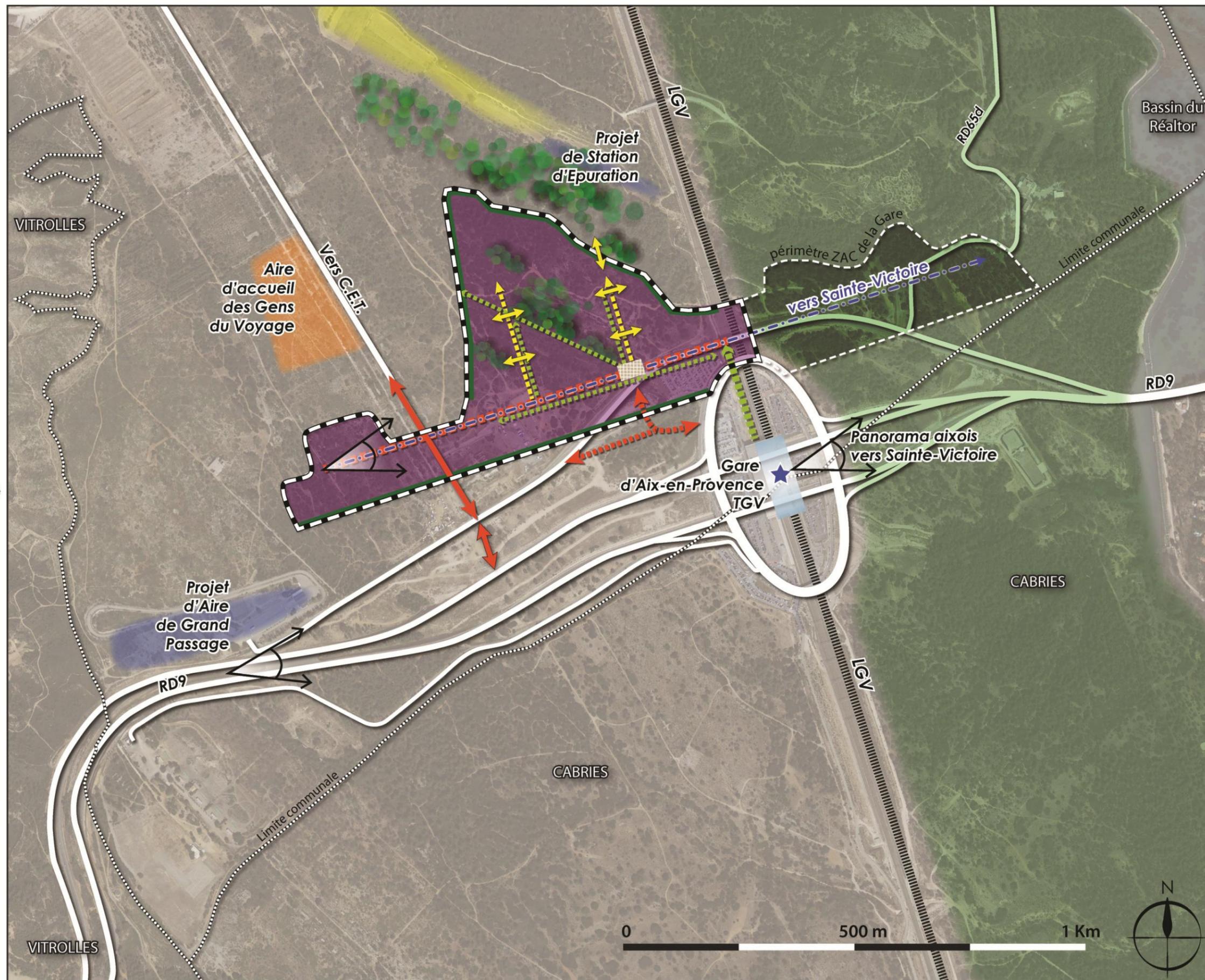
Un schéma d'aménagement global a été développé pour l'ensemble du Domaine de la gare afin d'assurer une complémentarité entre les sites d'implantation du Technopôle autour du thème central de l'environnement.

Le Domaine de la Gare, situé dans la partie sud du massif de l'Arbois, est défini comme un second pôle du Technopôle de l'Arbois, avec une vocation d'accueil des services et activités liés au Technopôle de l'environnement et à la Gare.

Le dossier de la ZAC du Domaine de la Gare prévoit d'accueillir, sur 23 ha urbanisables, 100 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher d'activités. La surface de plancher à destination de commerce représente 5 000 m<sup>2</sup> sur l'ensemble de la zone. Elle pourra regrouper à terme environ 3 500 emplois.

# L'ARBOIS - GARE TGV

-  Périmètre d'OAP
- PAYSAGE / PATRIMOINE**
-  Élément remarquable 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



## 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.

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 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.

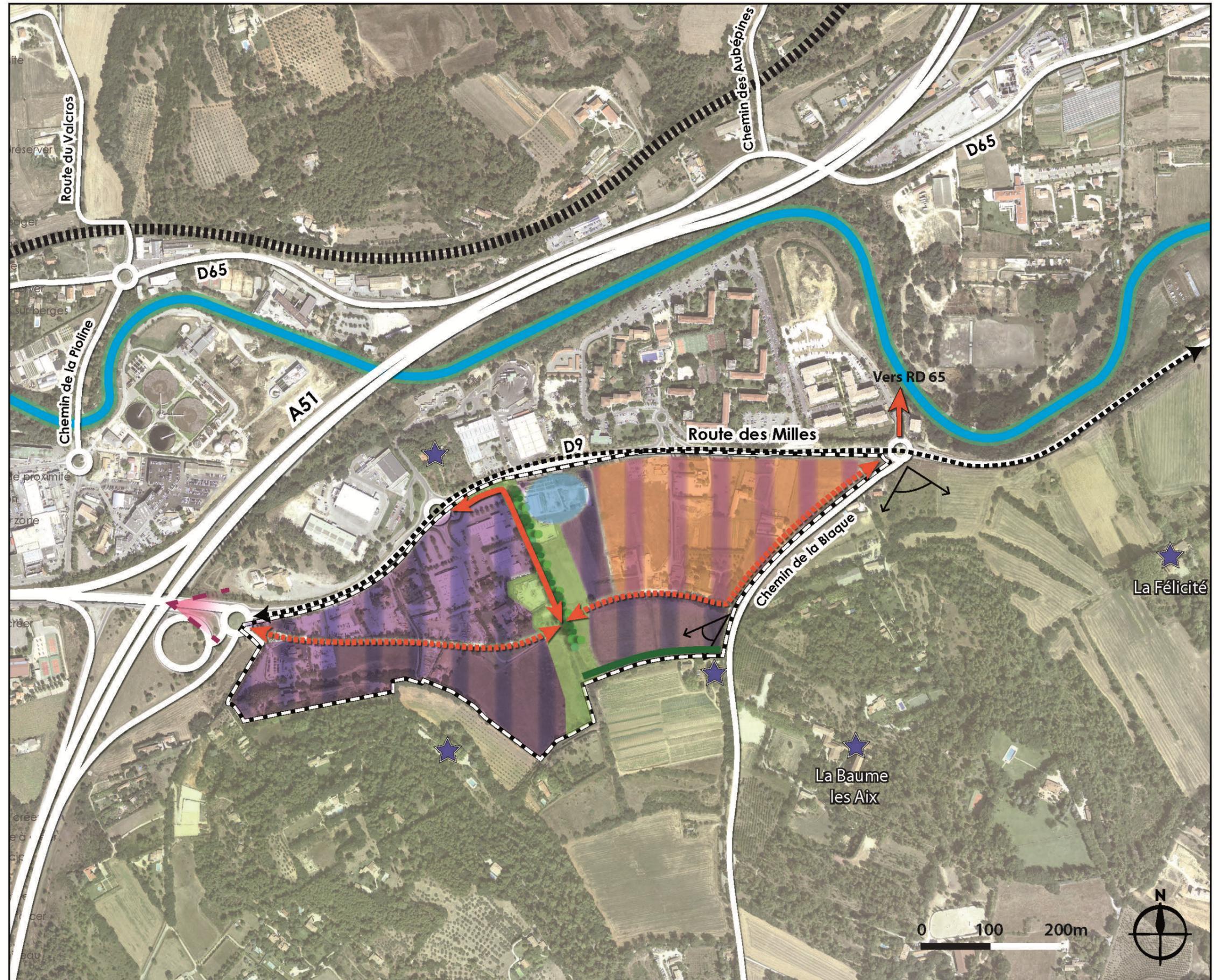
### **Programmation/ Conditions d'urbanisation**

Dans la partie ouest, le secteur recevra de l'ordre de 90000 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup> 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.

# BARIDA

-  Périmètre d'OAP
-  Périmètre de Sous-Secteur
- PAYSAGE / PATRIMOINE**
-  Élément remarquable 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



## Secteur n°3 : La Beauvalle

### Le site

Situé entre l'Ave du Club Hippique (RD65) et l'Arc, en limite ouest du quartier aménagé récemment de la Beauvalle, le site concerné occupe une superficie d'environ 10 Ha, occupé partiellement par un tissu pavillonnaire très diffus, et par des parcelles libres pour certaines encore en culture.

Il est voisin d'un équipement historique d'Aix, le club hippique, une agriculture de type maraichage s'y pratique encore sur des sols limoneux particulièrement riches, et il est au confront direct de l'urbanisation qui s'est développée dans les années 1990, et qui a accueilli un équipement collectif important, l'établissement scolaire de la Nativité (1900 élèves de la maternelle aux classes préparatoires).

### Les principaux enjeux

Un des enjeux majeurs de ce secteur est lié à son accessibilité. Il ne présente en effet pas les conditions adaptées à sa fréquentation et ses usages. Il est difficilement accessible et ses voiries, dont certaines en impasse, sont peu adaptées aux bus. Le sujet du stationnement VP y est particulièrement sensible. Sa mise en relation modes actifs vers le sud, avec la ville au nord et avec le quartier du Pont de l'Arc notamment doit être améliorée.

Sa proximité immédiate de la couronne urbaine, ainsi qu'avec le campus universitaire, en font cependant un site d'accueil attractif pour une urbanisation complémentaire et accompagner la restructuration en cours des différents espaces alentours.

Son aménagement doit ainsi promouvoir un véritable pôle de quartier, capable de fédérer les tissus urbains périphériques assez décousus et d'assurer l'intégration urbaine des populations, tout en complétant un maillage viaire aujourd'hui défaillant.

Le projet d'aménagement doit par ailleurs intégrer et prendre en compte les aléas inondation issus de l'Arc, mais aussi de la ville, le secteur étant l'exutoire naturel des écoulements pluviaux de tous les quartiers ouest de la ville (ruisseau du Bourthoumiou).

La présence de la ripisylve de la rivière de l'Arc ainsi que de l'agriculture biologique fait de ce secteur un quartier en lien direct avec des espaces naturels et cultivés qui devront être préservés et mis en valeur au sein d'un projet de quartier.

### Les principes d'aménagement

#### Composition urbaine

En complément des opérations déjà amorcées à l'ouest du site, le développement urbain doit s'appuyer sur un boulevard à créer, parallèle à l'A8 et assurant la liaison entre l'avenue du Club Hippique et l'avenue Rosa.

Des immeubles implantés le long l'A8 assureront un cœur d'îlot apaisé. Un bâtiment à usage de stationnement véhicules, dont la reconversion ultérieure pour d'autres destinations doit être possible, pourrait s'implanter au nord-est du site, en bordure de l'A8. Outre le report du stationnement de surface constaté, il formera un écran visuel et phonique pour le futur quartier.

Une densité forte est souhaitée sur ces espaces directement au contact de la ville et la volumétrie des constructions devra assurer des fronts bâtis continus et des hauteurs de l'ordre de R+6 à 7.

Un espace libre sera dégagé pour y faire perdurer les cultures (jardins familiaux, maraichage, ...) permettant ainsi de conserver et valoriser la vocation agricole du secteur tout en améliorant ses fonctions urbaines.

Le sud du secteur, impacté par l'emprise de la crue centennale de l'Arc, restera libre de toute construction.

#### Paysage

Une limite à l'urbanisation est positionnée à l'allée des Cavaliers, elle garantit la pérennité de l'espace de « loisirs hippique » et permet de maintenir l'agriculture biologique sur ce territoire de terres alluvionnaires à proximité de la ville.

L'intégration de l'agriculture doit guider l'urbanisation sous forme de concept de « ville jardin » dans la partie ouest du quartier, traduction d'un mode de vie insérant habitat et pratique de l'agriculture biologique.

Hors site, l'aménagement du « parc de l'Arc » préservera et mettra en valeur la rivière et sa ripisylve, il doit être respectueux du site tout en permettant d'offrir un espace naturel de proximité aux habitants et usagers.

#### Le maillage viaire

L'organisation générale des conditions d'accessibilité et de desserte envisagées sur le secteur repose sur - la dissociation du trafic de transit de celui de desserte sur deux axes distincts :

- aménagement d'un axe longeant l'A8 (chemin de la Beauvalle) opérant la jonction avec l'Avenue Frédéric Rosa et la RD65 pour écouler le trafic de transit et permettant de ménager un véritable cœur de quartier apaisé.
- création d'un axe de composition parallèle à l'A8 sous forme de boulevard urbain, axe circulé pour bus et modes doux pénétrant dans le cœur de quartier et desservant un espace public central à créer, redonnant un statut clairement urbain à ce secteur et permettant de mettre en valeur des activités de service.
- l'aménagement de voies adaptées aux transports en commun et l'amélioration de la desserte du quartier en TC grâce à la requalification de l'avenue du club hippique par l'aménagement de couloir bus et la création du boulevard urbain central évoqué précédemment, et un complément de voiries pour assurer la desserte interne du quartier.
- l'amélioration du cheminement des modes doux en gommant les césures du quartier avec :
  - le centre-ville, par l'aménagement du passage sous l'A8 au droit du groupe scolaire,
  - le quartier du Pont de l'Arc, marquée par la rivière de l'Arc, par la réalisation de deux ouvrages pour les modes doux (passerelles) afin d'assurer la continuité piétonne entre les deux quartiers, particulièrement au droit des établissements scolaires actuellement enclavés en termes de cheminement piétons,
  - les berges de l'Arc, par l'aménagement d'un lieu de promenade ouvert à tous.

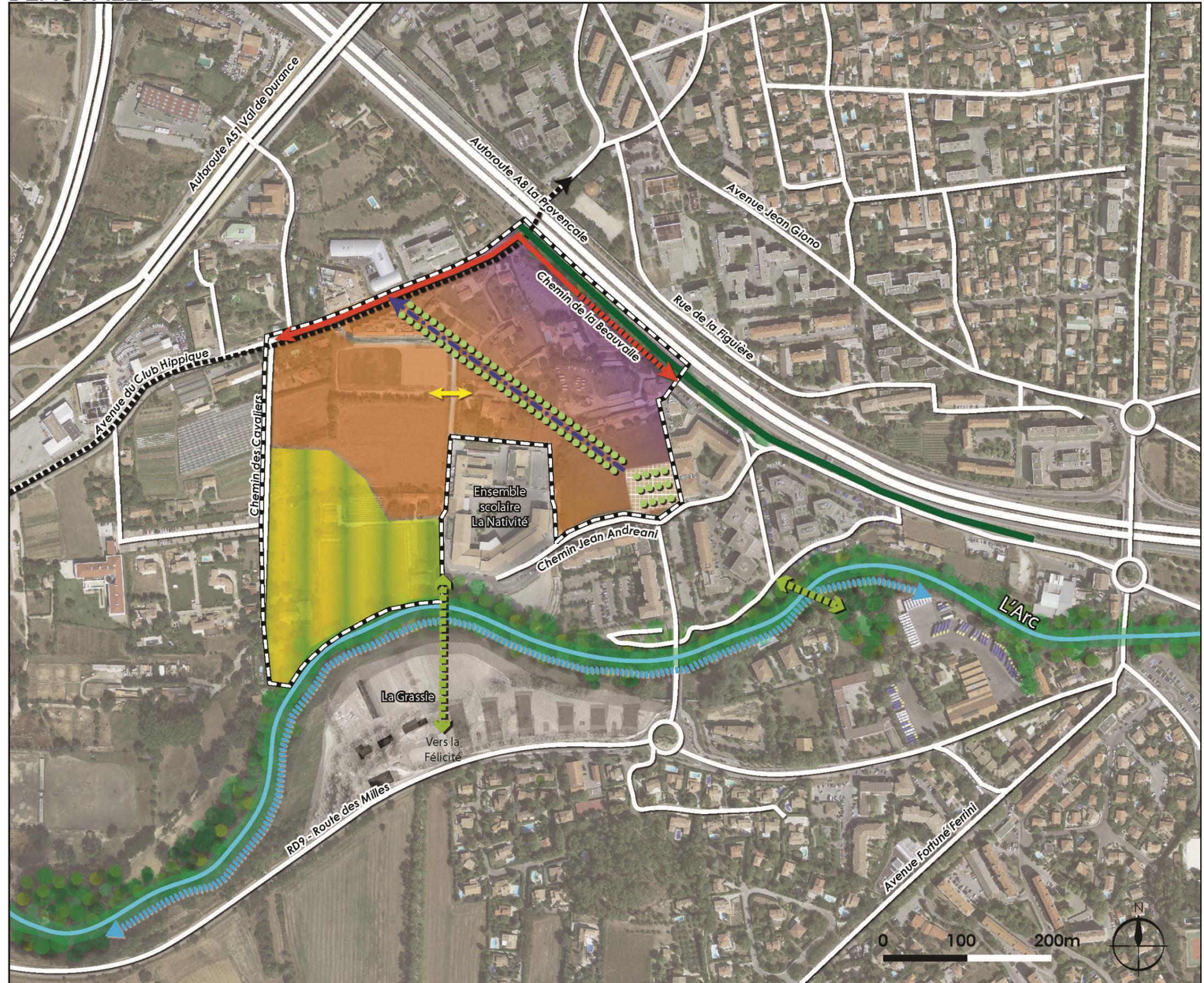
Dans ce contexte, le site concerné participe à la mise en œuvre de ces principes au travers du complément de maillage viaire. (boulevard entre l'avenue du Club Hippique et l'avenue Rosa, chemin des Cavaliers recalibré et liaison avec le chemin Andréani).

#### Programmation/ Conditions d'urbanisation

Les conditions de desserte à la périphérie présentant actuellement un déficit avéré, l'aménagement et l'ouverture à l'urbanisation de ce site sont conditionnés à leur amélioration.

# BEAUVALLE

-  Périmètre d'OAP
- PAYSAGE / PATRIMOINE**
-  Élément remarquable 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



## Secteur n°4 : La Calade

### Le site

Le secteur de la Calade est compris entre :

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

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

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

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

Cette séquence d'entrée de ville par la RD7n présente un paysage peu lisible, confus et dégradé. Les affiches publicitaires et les enseignes ponctuent l'itinéraire et impactent négativement la perception de cet itinéraire ; des structures bâties telles que hangars, contrastent avec les bâtiments de qualité ponctuant le site (bastides, maisons provençales, gare de la Calade, etc.).

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

### Les principaux enjeux

Ce secteur va considérablement évoluer avec la suppression du passage à niveau et la réalisation de la déviation de la RD7n. Il est également identifié pour recevoir un pôle d'échanges en lien avec l'ancienne gare, qui devrait à terme être réaménagée en halte ferroviaire.

La suppression du passage à niveau va en effet délimiter deux parties « étanches » de part et d'autre de la voie ferrée, mettre les tronçons de la RD7n en impasse et supprimer le trafic de transit, moteur principal de la plupart des activités présentes sur le site.

A contrario, l'aménagement du pôle d'échanges deviendra un élément majeur susceptible de fédérer les entités ainsi délimitées à l'est et à l'ouest de la voie ferrée.

Il s'agit donc de définir un aménagement global et cohérent en accompagnement des évolutions programmées du fonctionnement du secteur, intégrant la gestion des écoulements pluviaux, qui sont amenés à évoluer fortement avec la réalisation de la déviation.

### Les principes d'aménagement

#### Composition urbaine

##### *Le pôle d'échange : une nouvelle centralité*

Le pôle d'échange, dans un premier temps routier (bus/cars), est un projet porté par la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix dans sa compétence « transports urbains ». Sur un périmètre de près de 5 hectares, il comprendra un grand espace dédié aux fonctions d'échange intégrant parkings VL, quais de bus, parcs à vélos,..., et ultérieurement en lien avec la halte ferroviaire, des commerces et services de proximité

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

##### *Des activités relocalisées et requalifiées*

En accompagnement des futures mutations et de l'optimisation des équipements à venir, des espaces destinés aux activités (relocalisation des entreprises souhaitant se réimplanter sur site, ou accueil de nouvelles entreprises) sont ménagés sur le site. Ils sont destinés à l'accueil d'activités plutôt liées à la petite industrie et à l'artisanat, qui semblent les plus pertinentes car elles confortent une image déjà existante et adaptée à la structure foncière, des parcelles d'environ 1000m<sup>2</sup> par exemple suffisant à accueillir de telles activités.

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

Une homogénéisation du traitement des accès aux espaces d'activités sera recherchée par l'implantation de clôtures identiques sur l'ensemble du parcours, pour une meilleure lisibilité. Les aires de stationnement seront aménagées dans l'espace libre entre la voirie et le bâti.

#### Paysage

##### *Des limites d'urbanisation redéfinies*

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

Ainsi ; au nord : la déviation, une fois réalisée, constituera une limite claire. Cependant, au-delà, les espaces localisés entre la voie ferrée et le chemin d'Antonelle, ont vocation à long terme à recevoir des aménagements, constructions et/ ou équipements qui restent à définir et programmer en fonction des besoins qui apparaîtront en lien avec l'amélioration de l'accessibilité issue du pôle d'échanges.

Les limites d'urbanisation ne sont pas des limites figées dans le temps : la voie ferrée et le chemin d'Antonelle pourraient constituer à terme de nouvelles limites.

- Au sud-est, c'est la ligne de crête parallèle au chemin des Gervais qui est identifiée.
- Au sud-ouest, c'est la ligne de crête parallèle à la RD7n.

##### *De la verdure au cœur de l'urbain*

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

L'imperméabilisation projetée par la création de voies nouvelles sera compensée par des dispositifs à ciel ouvert privilégiant l'infiltration (noues, fossés, ...). Le traitement des délaissés de la RD7n, en boulevard urbain, nécessitera de compléter les arbres d'alignement de part et d'autre de la voie en continuité de l'existant.

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

Des voies nouvelles, en pied de talus de la déviation, desserviront les nouvelles implantations d'entreprises, qui, face à la voie de contournement et la plantation d'arbres de haute tige devant leurs façades permettront de limiter l'impact paysager de ces activités vues depuis la déviation et ainsi d'éviter de constituer « un arrière ».

Les espaces publics à créer sur les sections dédiées à de l'habitat et sur le parvis de la gare, et les espaces de stationnement seront végétalisés et plantés. Les essences locales seront privilégiées. La trame végétale existante sera préservée.

### **Le maillage viaire**

#### ***Des déplacements repensés***

##### **→ *L'ancienne RD7n : un boulevard urbain***

L'objectif de la requalification de ces délaissés de voie de transit est d'une part de gérer la suppression du passage à niveau et d'autre part de dessiner un profil type de la voie pouvant desservir les entreprises et les activités, tout en assurant les déplacements doux dont le franchissement de la voie ferrée est assuré sur le tracé de la RD7n actuelle. Il s'agit par ailleurs de donner des limites claires à l'espace public et à l'espace privé. Le profil de principe porte sur une voirie de 14 mètres d'emprise, comprenant :

- Une chaussée de 5,5 à 6 mètres permettant des accès sécurisés ;
- Des noues collectant les eaux de ruissellement ;
- Des trottoirs de part et d'autre ;
- Une piste cyclable double sens d'un côté de la voie

La continuité des plantations de platanes permet de donner un profil régulier et offre un paysage fermé à la séquence.

##### **→ *Un maillage viaire hiérarchisé et des déplacements doux favorisés***

Le tracé des voies côté déviation, au nord de l'actuelle RD7n permet la desserte et l'accueil de nouvelles entreprises en supprimant une partie de l'ancien chemin d'Avignon et de la route d'Avignon (chemin), et en traçant une voie passant au pied de la déviation et rejoignant le pôle d'échanges, de part et d'autre de celui-ci. Le calibrage de ces voies est de 6 mètres de chaussée pour répondre aux impératifs techniques des accès aux livraisons et à la sécurité incendie.

Les liaisons piétonnes entre les deux secteurs coupés par la voie ferrée seront assurées par un ouvrage sécurisé à l'ouest du PN actuel.

### **Les équipements publics**

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

Les travaux de la déviation intègrent une rétention des eaux pluviales pour cet ouvrage, la gestion des écoulements sur le secteur et la compensation de l'imperméabilisation supplémentaire devront être prévues dans les aménagements.

### **Programmation/ Conditions d'urbanisation.**

Le développement de ce secteur est conditionné à la desserte en réseaux, qui n'existent pas actuellement en totalité à proximité, et à la mise en place d'une desserte TC performante avec la mise en service du pôle d'échanges.



## Secteur n°5 : Célony Est

### Le site

Le secteur se situe au Nord-Est du petit pôle urbain de Célony qui s'est développé historiquement au carrefour entre la RN7 (devenue RD7n) et la petite Rte d'Eguilles, essentiellement en lien avec le trafic de transit sur l'ex RN7.

Progressivement, Célony a vu ces dernières années un développement (équipements, services...) issu des nombreuses habitations individuelles qui se sont implantées dans la campagne alentour.

Le site concerné est limité à l'ouest par le chemin des Plâtrières et au sud-ouest par le chemin du Puy du Roy. Au nord, un secteur à dominante d'habitat, très diffus, sur de grandes parcelles et correspondant à la zone NB2 (zone de campagne constructible du POS, alors qu'au sud le site est au contact d'un habitat individuel plus dense (correspondant à une zone de type UD3 au POS) et du noyau urbain central regroupant les principaux commerces et équipements de proximité.

A noter qu'un projet de constructions comprenant un petit immeuble collectif et quelques villas est en cours au cœur du secteur.

Le secteur de Célony est marqué par sa topographie, à la rupture de pente en bordure de la « barre de Célony », et sa traversée par la RD7n, qui supporte un trafic conséquent, et qui génère des difficultés pour les échanges inter-quartiers avec les voies secondaires (chemins d'Eguilles, du Puy du Roy, des Plâtrières...).

Par ailleurs, il faut noter l'absence d'exutoire pluvial bien identifié et fonctionnel, ce qui limite les possibilités de satisfaire aux obligations en matière de compensation des imperméabilisations nouvelles. Par voie de conséquence, le développement de l'urbanisation et les aménagements nouveaux sont conditionnés à la mise en place d'un dispositif d'évacuation des eaux qui doit emprunter un talweg qui traverse des propriétés privées avec une occupation des sols importante.

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

### Les principaux enjeux:

La réduction du transit sur la RD7n, et des nuisances qu'il génère (bruit, insécurité, pollutions...) est un préalable à toute organisation et développement du secteur. Or les hypothèses de trémie ou de déviation suscitent beaucoup d'interrogations et de nombreuses réticences. Dans ce contexte, une grande réserve est de mise concernant toute urbanisation supplémentaire susceptible d'augmenter le trafic automobile et d'artificialiser davantage les sols.

Cependant, des hypothèses d'aménagement du secteur Nord-Est de Célony doivent être envisagées afin d'une part de conforter ce pôle urbain et d'en compléter le niveau de services et d'équipements, et d'autre part améliorer les conditions d'échanges circulatoires, notamment par une liaison entre le chemin de Plâtrières et celui du Puy du Roy, permettant pour certaines liaisons inter-quartiers et l'accessibilité aux équipements (école, crèche...) de « shunter » le carrefour avec la RD7n.

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

### Les principes d'aménagement

- **Composition urbaine**

L'aménagement du site, partiellement occupé, présentera une densité progressive entre la partie Ouest proche des équipements et du cœur de village et la partie Est entourée d'un tissu résidentiel plus « lâche ». La desserte se fera à partir d'une voie nouvelle qui reliera le chemin du Puy du Roy et le chemin de la Bosque d'Antonelle, dont l'emprise devra intégrer la rétention des eaux pluviales grâce à divers dispositifs (bassins, noues) et une végétalisation renforcée. Le maillage piétons / modes doux convergera vers l'espace public aménagé au centre du site, au confront des équipements existants.

- **Paysage**

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

- **Le maillage viaire**

La voirie primaire reliant les deux chemins offrira des points d'accès limités pour la desserte interne du secteur.

### Programmation/ Conditions d'urbanisation

Le développement de ce secteur est conditionné à la desserte en réseaux, la réalisation d'un exutoire pluvial et la nécessité de réaliser des aménagements de voirie.

# CELONY

-  Périmètre d'OAP
-  Périmètre de Sous-Secteur
- PAYSAGE / PATRIMOINE**
-  Élément remarquable 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



## Secteur n°6 : La Constance

### Le site

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

A l'ouest, le rebord du plateau et le ruisseau de la Thumine créent une rupture topographique nette. Ponctué de bastides remarquables, bénéficiant d'un tour d'horizon parfait sur les principaux massifs du grand paysage – Sainte Victoire à l'Est, Montaignet au sud Est, l'Etoile au Sud, l'Arbois à l'Ouest, la barre de Célony au Nord, cet espace tutoie la ville actuelle et ses extensions contemporaines. Ce secteur représente environ 70 hectares.

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

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

### Les principaux enjeux

En complément du renouvellement urbain dont le processus long et aléatoire ne peut permettre d'assurer à lui seul l'offre pour le développement urbain, le PLU d'Aix a identifié plusieurs sites, dont celui de Constance-Valcros, à proximité et en lien direct avec les pôles urbains existants, afin d'être en mesure de répondre aux différents besoins, en particulier liés à l'habitat, par un accroissement de l'offre de logements. Sur ce secteur, où la maîtrise publique est importante (résultats de la politique foncière issue de la ZAD), la ville a les moyens d'agir pour un développement équilibré de l'habitat, notamment en matière de mixité sociale et de diversification de l'offre.

Par sa localisation géographique, en continuité de la ville, ce secteur présente le potentiel pour répondre également au critère de maîtrise et de limitation des déplacements, avec des possibilités de liaisons adaptées au développement des TC (relations avec les quartiers ouest et sud, la Pioline, les Milles, Pôle d'activités).

Toutefois l'urbanisation de ce site est conditionnée à la réalisation d'ouvrages qui s'annoncent importants pour adapter les conditions de desserte aux besoins.

La création d'un nouveau quartier à la Constance ambitionne de répondre aux enjeux suivants :

- Dans la partie nord, créer un pôle numérique intégrant une salle de Musiques Actuelles permettant d'offrir des emplois à proximité des quartiers ouest de la Ville, déficitaires en la matière.
- Garantir une offre diversifiée de logements.
- Intégrer ce nouveau quartier dans l'armature urbaine aixoise et particulièrement dans celle des quartiers ouest et sud, cette intégration devra porter sur l'offre d'équipements, notamment d'infrastructures que l'aménagement du quartier sera en mesure de créer – liaison inter-quartiers nord sud, liaison entre les quartiers ouest de la ville et les pôles d'activités au sud ouest, mais

également en équipements de superstructure de proximité et attractifs à l'échelle de la ville afin de faire participer ce quartier à la vie de la ville et de tous ses habitants.

- Maîtriser les nuisances (bruit, pollutions) induites par les infrastructures actuelles (A8, A51).
- Inscrire ce nouveau quartier dans des limites (notamment à l'ouest) claires et lisibles et sauvegarder les éléments patrimoniaux du site (espaces bastidaires, piémont sud et ouest boisés ....)

### Les principes d'aménagement

#### Composition urbaine

La partie nord, le long de l'autoroute A8, comportera au moins deux accès primaires reliant le secteur au quartier du Jas de Bouffan. Une bande de protection contre les nuisances sera ménagée et sera traitée paysagèrement (merlons végétalisés, espaces plantés.....).

Au-delà, les constructions à implanter seront préférentiellement à usage d'activités dans une profondeur permettant d'absorber le bruit et les nuisances et protéger les zones à vocation principale d'habitat du cœur du secteur.

Un maillage urbain lisible sera mis en place afin de connecter le quartier aux axes structurants, en prévoyant les espaces nécessaires à la circulation des TC et modes doux.

L'enfouissement des parkings sera privilégié, cela permettrait à la fois la densité et le verdissement des îlots, ainsi qu'un traitement qualitatif des espaces publics.

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

#### Paysage

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

Un écrin supplémentaire sera constitué au sein du quartier avec la localisation d'espaces verts et de loisirs (golf mais aussi jardins familiaux) dans les parties bocagères au sud.

La mise en valeur du thalweg existant revêt un intérêt particulier en termes écologiques (axe de biodiversité et d'infiltration des eaux pluviales) et de structuration du quartier en matérialisant un axe principal de liaisons douces articulant les parties est et ouest du site.

Les vues lointaines guideront le tracé des voies et l'orientation des espaces publics ; les éléments patrimoniaux (bastides) et la trame végétale serviront de support à l'organisation de la vie de quartier (cheminements, équipements publics de proximité).

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

## **Le maillage viaire**

### ***Maillage interne***

Ce maillage urbain fort et hiérarchisé s'appuiera sur des axes de composition correspondant aux vues sur le grand paysage (vers l'Est la vue sur la montagne Sainte Victoire et vers le sud sur la Chaîne de l'Etoile).

L'alignement des façades contiendra les espaces publics et la présence de commerces et services en rez-de-chaussée contribuera à son animation.

Le quartier sera irrigué par des voies piétons-cycles, assurant également le lien avec les quartiers proches, notamment en partie sud, sur le tracé de la ligne électrique HT destinée à être enfouie, en direction de la Pioline.

Toute construction devra être située à moins de 400 mètres à pied d'un arrêt de bus.

### ***Maillage inter-quartiers***

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

Enfin, la faisabilité d'une voie d'accès directement reliée à l'échangeur ouest de l'A8 est pressentie pour parfaire l'accessibilité du site.

Le principe d'une halte ferroviaire devra être évalué en lien avec les études d'ouverture aux voyageurs de la ligne Aix Rognac.

## **Les équipements publics**

Il s'agit de ceux imposés par les conditions de constructibilité, (voiries, réseaux.....) et nécessaires à la vie des futurs habitants (petite enfance, écoles, sports.....) mais aussi porteur d'une attractivité suffisante pour faire participer ce nouveau quartier à la vie de la ville. Une salle de musique actuelle est en cours de programmation.

## **Programmation/ Conditions d'urbanisation.**

L'urbanisation du secteur est conditionnée à la réalisation des conditions de desserte externe (franchissement des autoroutes, de la voie ferrée, accès et desserte TC performante, ....) et à un concours d'urbanisme qui permettra de préciser son parti d'aménagement.

# LA CONSTANCE

-  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



## **Secteur n°7 : L'Enfant – Trois Pigeons**

### **Le site**

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

Plus récemment, une extension du pôle a été lancée sur le secteur de l'Enfant, dans le cadre d'une révision simplifiée du POS approuvée en 2009, et qui fixait les limites sud-ouest du pôle en proposant une « limite d'équilibre », telle qu'évoqué dans la DTA.

Depuis, l'Etat a lancé un projet d'extension de la maison d'arrêt, avec l'implantation d'un nouvel équipement pénitentiaire. Cet élément apporte un nouveau regard sur les contours du pôle dans sa partie sud-ouest.

C'est ainsi que le secteur des 3 pigeons, déjà identifié au POS, a été confirmé pour une vocation d'équipements publics ou d'intérêt collectif, d'une superficie d'environ 9 ha,

### **Les principaux enjeux**

Il s'agit de répondre aux besoins d'équipement public dans ce secteur aux forts enjeux.

Pour ce faire, il importe de :

- Contenir le développement dans des limites respectueuses des sites et paysages, ménageant des espaces de respiration garantissant la coupure à l'urbanisation et préservant les vues et perception du grand paysage.
- Maintenir les espaces agricoles péri-urbains qui participent à la coupure à l'urbanisation entre Bouc Bel Air et Aix.
- Préserver les éléments majeurs du patrimoine (château de l'Enfant) avec ses espaces d'accompagnement (parc, jardins...) et les espaces agricoles périphériques.
- Participer à l'accessibilité sud du pôle en favorisant l'inter modalité.
- Prendre en compte le risque inondation qui impacte ces espaces.
- La préservation des cônes de vues –Ste Victoire, Pilon du Roi-devra être garantie.

### **Les principes d'aménagement – Secteur Trois pigeons**

#### **Composition urbaine**

Les aménagements et constructions devront s'attacher à être compatibles et prendre en compte les éléments contextuels du site (proximité du crématorium et de la nécropole nationale). Le site, dans un tissu mixte de transition entre zone d'activité et espace agricole, devra marquer l'entrée de ville. Les constructions devront à la fois s'insérer avec discrétion dans le site et en même temps participer au rayonnement de la ville à l'échelle métropolitaine.

#### **Paysage**

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

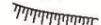
#### **Le maillage viaire**

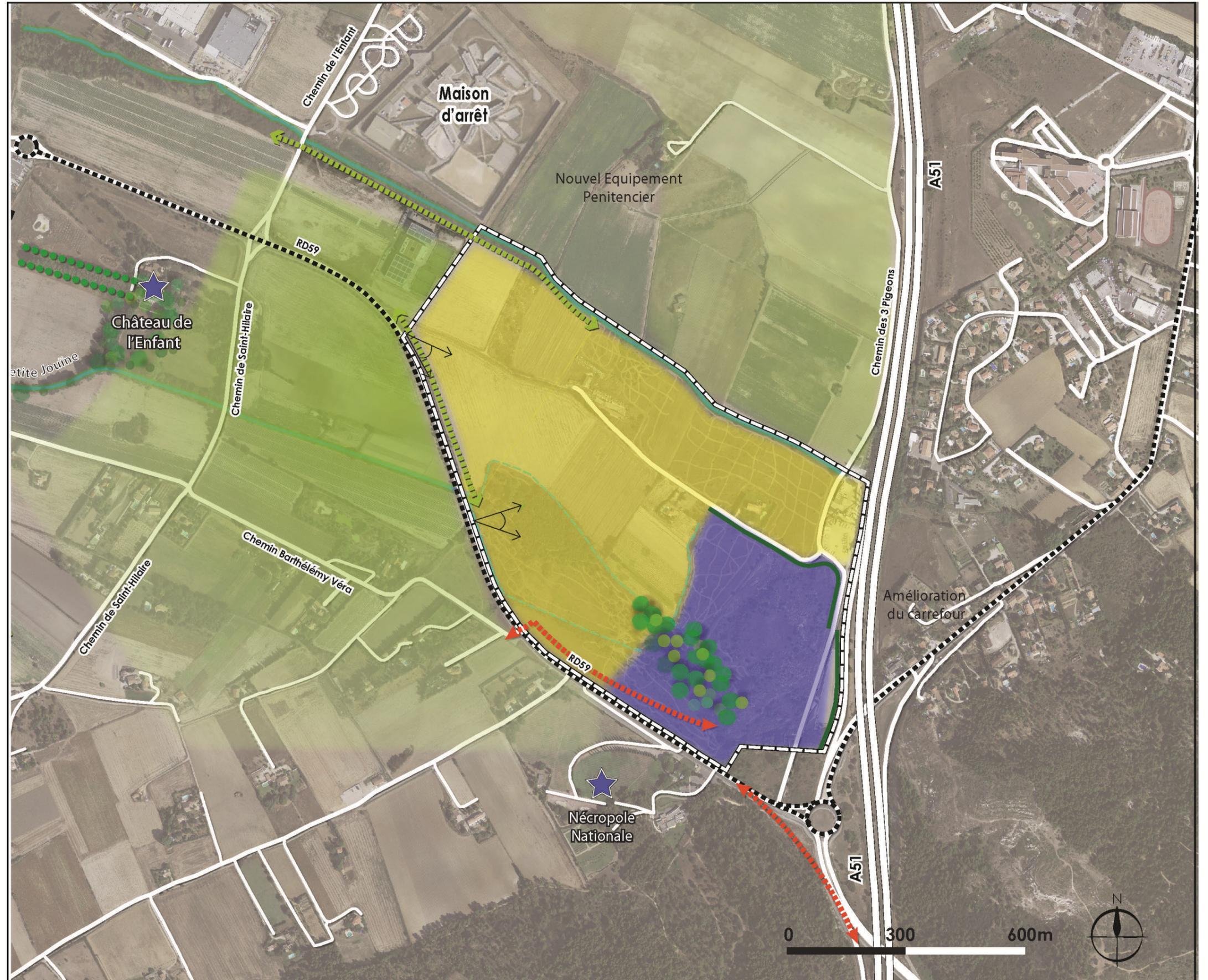
Ce secteur sera accessible depuis la RD59 par une voie à créer dans le carrefour à aménager avec le chemin Véra.

#### **Equipements publics**

Du fait de sa bonne accessibilité routière et ultérieurement par transports en commun, ce secteur a vocation à accueillir des équipements d'intérêt communautaire, voire concernant l'ensemble de l'agglomération, dans le domaine sportif et culturel notamment. Sa localisation permet également l'accueil d'un pôle d'échange.

# ENFANT - TROIS PIGEONS

-  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



## **Secteur n°8 : Luynes – Bon Rencontre**

### **Le site**

Le lieu-dit de Bon Rencontre se situe au nord du village de Luynes, dont il est distant de moins d'un kilomètre.

Le site est limité par la voie ferrée Marseille-Aix à l'Ouest et au Nord, par l'avenue Fortuné Ferrini (RD8n) au sud-est.

Ce secteur couvre une vingtaine d'hectares et est occupé par un habitat diffus de faible densité. Il présente de nombreuses parcelles libres ou sous occupées.

Sur la ligne Aix Marseille, une halte ferroviaire pourrait être dans l'avenir envisagée à l'extrémité Sud du site, à l'intersection avec la RD8n, destinée à devenir un axe TC fort, reliant Aix / Pont de l'Arc avec Les 3 Pigeons Plan d'Aillane, et donc assurer une relation secondaire du pôle d'activités en complément de la ligne CHNS gare routière Aix ville/Plan d'Aillane passant par les Milles.

### **Les principaux enjeux**

La typologie de l'occupation de ce secteur, habitat diffus de faible densité, dans la continuité immédiate du village de Luynes, à terme bien desservi dans sa périphérie, conduit à envisager de :

1. Permettre un complément d'urbanisation sur un secteur en continuité du village de Luynes et à la porte d'entrée de l'espace aggloméré du village., dans une volumétrie et une typologie respectueuse des lieux et adaptée aux conditions de desserte interne.
2. Permettre un meilleur maillage du secteur en s'appuyant sur les chemins existants.
3. Favoriser un maillage par les modes doux.

### **Les principes d'aménagement**

#### **Composition urbaine**

Sur la base de l'organisation d'un maillage viaire de desserte interne, il s'agira de compléter l'urbanisation à travers la densification des « dents creuses » par des constructions de typologie cohérente avec le bâti existant à dominante d'habitat pavillonnaire en suivant la trame orthogonale du parcellaire, en complétant la trame végétale d'accompagnement et ménageant des transparences pour les circulations des modes actifs.

#### **Paysage**

Les perceptions du secteur sont limitées en partie Sud, du fait de la position dominante du talus et de l'importante végétalisation des abords de la route. Au niveau de l'avenue Jean Pélisse, qui correspond à la ligne de crête, les haies ou murs de clôture devront ménager les transparences mais une perception qui reste partielle, limitée aux premiers plans bâtis. Puis le paysage se referme en allant plus au nord.

L'impact visuel de l'urbanisation depuis la RD8n sera donc très limité.

La trame végétale interne au secteur est de valeur inégale, comportant des haies séparatives et une végétation éparse de faible qualité, mais aussi des bouquets d'arbres, alignements ou arbres isolés qui présentent un intérêt paysager et qu'il conviendra de conserver, voire renforcer.

Dans le même esprit, un traitement végétal et paysager est imposé le long de la voie ferrée.

### **Maillage viaire**

L'organisation d'un maillage viaire s'avère complexe du fait de l'important morcellement et enclavement parcellaire, du statut privé et de l'étroitesse des chemins d'accès en impasse. L'urbanisation devra cependant être subordonnée à la création d'une voie double sens ouverte à la circulation publique, permettant la desserte interne du secteur, et complétée par des cheminements modes actifs.

Il conviendra de fédérer ce maillage autour d'un nombre limité de branchements sur la RD8n.

### **Equipements publics**

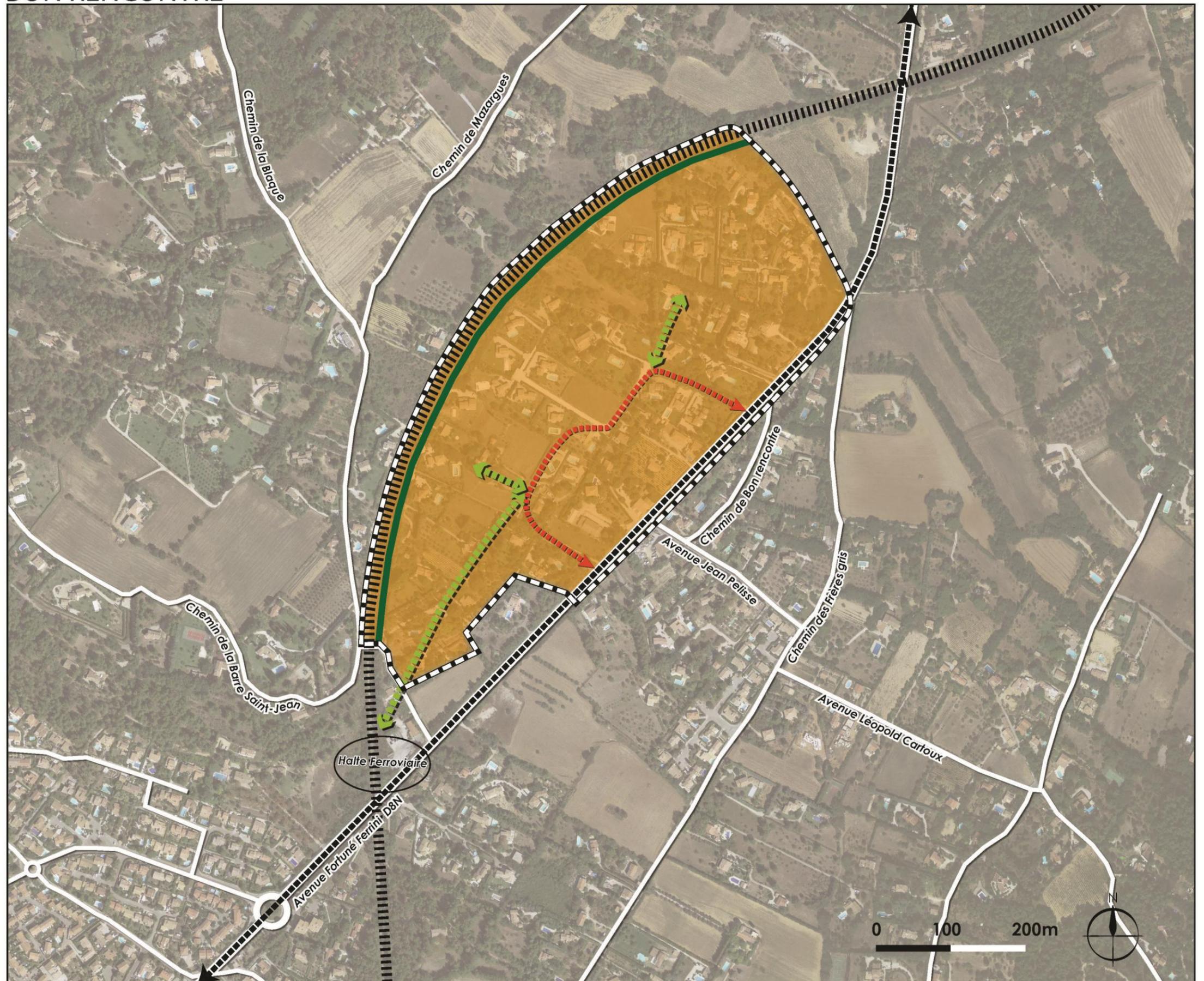
L'organisation de l'urbanisation complémentaire devra s'appuyer sur la desserte en voirie et réseaux cohérents et adaptée et complétée par la création de cheminements modes doux.

### **Programmation/conditions d'urbanisation**

Le secteur Luynes – Bon Rencontre recevra de l'ordre de 4000 m<sup>2</sup> de surface de plancher destinés à de l'habitat.

# BON RENCONTRE

-  Périmètre d'OAP
-  Périmètre de Sous-Secteur
- PAYSAGE / PATRIMOINE**
-  Élément remarquable 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



## Secteur n°9 Luynes sud Rempelin nord – Rempelin / Plein Soleil – Luynes - Trois Pigeons

### Le site

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

Ce grand triangle couvre environ 1,5 Km<sup>2</sup>, il est occupé par des espaces urbanisés (lotissement Plein soleil, lycée, opération Rempelin, activités de faubourg (garage auto, matériaux de construction...), un habitat péri-urbain de type pavillonnaire diffus, et comprend encore une occupation agricole, notamment le long de la Luynes et aux extrémités nord-est et nord-ouest du site, mais surtout au sud (le long de la colline des 3 Pigeons) et à l'est (château de Luynes, Turin).

Le Lycée International Georges Duby et l'implantation d'un collège de 600 élèves contribuent à la forte attractivité du secteur.

A noter enfin le projet du Conseil Général 13 d'une voie de liaison RD7/RD8n qui rejoint la RD8n au niveau de l'ancien relais de poste « Mavel » en ruine.

Le site étudié, plus restreint, porte sur les espaces peu ou pas construits qui peuvent participer à la recomposition du secteur et à la poursuite de l'extension du village déjà amorcée.

### Les principaux enjeux urbains

Il s'agit de recomposer le village en affirmant d'une part la centralité historique, et d'autre part de renforcer l'armature urbaine du village de Luynes avec le développement amorcé de l'urbanisation et des équipements au sud de la rivière, en améliorant notamment les liaisons entre le village et le pôle d'enseignement (lycée et futur collège), ce qui suppose d'atténuer la double coupure de la Luynes et de la RD7 et améliorer leur franchissement.

Prendre en compte le risque inondation et valoriser le potentiel paysager et « ludique » autour de la Luynes.

Requalifier la RD8n en identifiant des séquences différenciées dont la vocation future devra être affirmée, rendant plus lisible l'itinéraire entre les Trois Pigeons et le village.

Recalibrer son profil en travers en intégrant les modes actifs et le futur système TC performant reliant à terme le Pôle d'Echanges Multi-modal (PEM) de Plan d'Aillane avec Aix par les Trois Pigeons et le Pont de l'Arc (Parc relais du Krypton et ligne projetée de BHNS Facultés – Gare routière), en lien avec la future halte **ferroviaire** de Luynes (au niveau du chemin de la Blaque).

S'appuyer sur la trame paysagère et patrimoniale dans la recomposition du grand secteur sud de Luynes : ripisylve de la Luynes et de ses affluents, piémonts agricoles de la barre des Trois Pigeons, coupure verte du relais « Mavel », château de Luynes, fermes et bastides, etc.

Développer des liaisons douces maillant l'urbanisation nouvelle et permettant de rejoindre le village par des itinéraires conviviaux franchissant la Luynes et la RD7.

Traiter le secteur des 3 Pigeons, entrée de ville sur Luynes depuis la RD8n et Bouc Bel Air.

### Composition urbaine

La composition générale du secteur s'articule de part et d'autre de la Luynes, dont les abords ont vocation à être aménagés en parc, au cœur du village revalorisé.

La RD8n, ossature de l'aménagement, est à traiter en boulevard urbain, et les carrefours avec la RD7, et avec l'Ave Plein Soleil sont à réaménager et sécuriser.

Un espace public, de type place circulée, structure la partie nord du secteur, entourée des équipements actuels et futurs, avec des bâtiments et services en RdC.

Le secteur peut ainsi être décomposé en **3 parties** correspondant à des problématiques différentes et des séquences à affirmer le long de la RD8 n :

- au sud du village, entre la rivière et le lycée, un espace d'environ 12 ha ayant vocation à poursuivre la centralité du village en s'appuyant sur la RD8n avec un espace structurant au niveau de l'actuel giratoire, et une zone de loisirs et détente aux bords de la Luynes, cœur du village recomposé (Rempelin nord).
- une séquence péri-urbaine à recomposer de 23 ha (Rempelin Plein Soleil),
- le secteur Trois Pigeons sud, plutôt dégradé et à recomposer, de 9 ha, ayant vocation à accueillir majoritairement des activités artisanales et petite industrie.

### **Secteur Rempelin nord**

Ce secteur porte sur les espaces situés directement au sud du village (la rivière, espace « Rodari », Rempelin, Mas de Luynes...)

#### **Les principes d'aménagement**

##### **Composition urbaine**

Elle s'appuie sur la trame végétale et les talwegs existants afin de structurer l'urbanisation nouvelle en hameaux, respectueuse de la composition paysagère existante.

Depuis le village, un axe de composition poursuit l'axe de la RD8n vers le Lycée et s'inscrit dans l'opération récente de Rempelin.

Un espace public structurant positionné sur la RD8n, au niveau du carrefour du lycée et organisant les services et équipements du secteur Rempelin.

##### **Paysage**

Le nouveau système viaire de desserte s'appuie sur les éléments topographiques et de trame végétale de ce site vallonné proche de la campagne et aux abords de la Luynes, avec un accompagnement paysager sous forme d'arbres d'alignement le long de la Rd8n.

Les bords de la Luynes, en interface du village actuel et de l'urbanisation du secteur sud constitue le cœur de projet et seront le support d'un espace de détente et de loisirs aménagés en espaces verts, parc urbain, équipements de loisirs et sportifs, support privilégié du maillage « modes actifs ».

##### **Les équipements publics**

##### **Voirie**

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

la réalisation de passerelles au dessus de la RD7 et la Luynes,

la requalification de la RD8n en voirie urbaine pour mieux desservir les établissements scolaires, avec un meilleur partage de la voie notamment profit des modes actifs sur le pont de la Luynes, compatible avec le futur TC et plus sécurisant.

Création d'une grande place/carrefour structurante.

Les voiries de desserte et les placettes au cœur des nouveaux quartiers, dont certaines assureront à long terme la perméabilité vers la Rd59b à l'est.

Création d'itinéraires de cheminement modes actifs sur la trame existante des chemins et talwegs.

##### **Equipements**

Un collège est programmé à l'ouest du lycée, un espace est ainsi identifié pour accueillir une école (au sud-est de la grande place) voire d'une crèche, équipements qui seront nécessaires pour répondre aux besoins des futurs habitants.

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

##### **Programmation/ Conditions d'urbanisation**

Ce secteur Rempelin nord est en l'état suffisamment desservi en réseaux et voirie pour être directement opérationnel. Le secteur recevra de l'ordre de 34500 m<sup>2</sup> de surface de plancher destinés à de l'habitat et des équipements.

### **Secteur Rempelin / Plein Soleil**

Ce secteur est marqué par le promontoire « Plein soleil » et une faible occupation du sol par le bâti, avec des espaces cultivés bien présents. Cette séquence présente ainsi un visage de campagne encore prégnante.

#### **Les principes d'aménagement**

##### **Composition urbaine**

La colline Rempelin domine le site, son boisement devra être renforcé.

Un tissu urbain à vocation générale d'habitat (individuel groupé, petits collectifs..) peut se développer en continuité douce du piémont sud de la colline Rempelin, ainsi qu'en sous-bassement est, en recul de part et d'autre de la RD8n.

A l'est de la RD8n, les implantations bâties devront respecter un retrait par rapport à la route et l'épannelage des constructions devra être étudié pour en minimiser la perception.

Une placette centrale structure la desserte interne de cette partie du site.

##### **Paysage**

Le secteur est marqué par la topographie de la colline, dont la ligne de crête sépare ce secteur en deux parties, avec celle plus au nord et dont le caractère naturel sera renforcé.

##### **Les équipements publics**

En partie nord, le carrefour du Centre de Secours devra être restructuré en lien avec la requalification de la RD8n.

Une voirie de desserte publique assure le maillage entre la RD8n et Plein Soleil. Elle est complétée par des cheminements modes doux à créer.

Dans la partie est, un maillage interne s'appuyant sur une placette centrale est à prévoir. Une perméabilité vers l'est pour le long terme doit être assurée.

##### **Programmation/ Conditions d'urbanisation.**

L'urbanisation de ce secteur sera progressive et respectueuse du développement harmonieux du secteur de Luynes. Ainsi, des opérations pourraient être différées par la Ville, si le rythme de construction était trop rapide. Le secteur recevra de l'ordre de 22500 m<sup>2</sup> de surface de plancher destinés à de l'habitat. La partie la plus à l'est est réservée à une urbanisation ultérieure dépendante de la réalisation des équipements de la première phase.

### **Secteur Trois Pigeons**

Ce secteur présente actuellement une mixité bâtie (activités artisanales / habitat) et est soumis à de nombreuses nuisances, notamment de bruit lié à sa proximité des voiries routières. Il est l'entrée de ville sur Luynes depuis la RD8n.

#### **Les principes d'aménagement**

##### **Composition urbaine**

Une recomposition intégrant le bâti existant devra favoriser la constitution d'une façade à vocation principale d'activités, implantée en retrait de la RD8n afin de permettre l'intégration du futur TC. L'aménagement d'une bande de recul plantée borde le site en façade sur l'A51 et isolera le bâti futur de l'autoroute.

##### **Paysage**

Le piémont de la colline des 3 Pigeons est préservé et l'interface devra être traitée. La trame végétale constituée par le talweg en limite nord est préservée. Une bande de recul plantée est inscrite le long de l'A51.

##### **Les équipements publics**

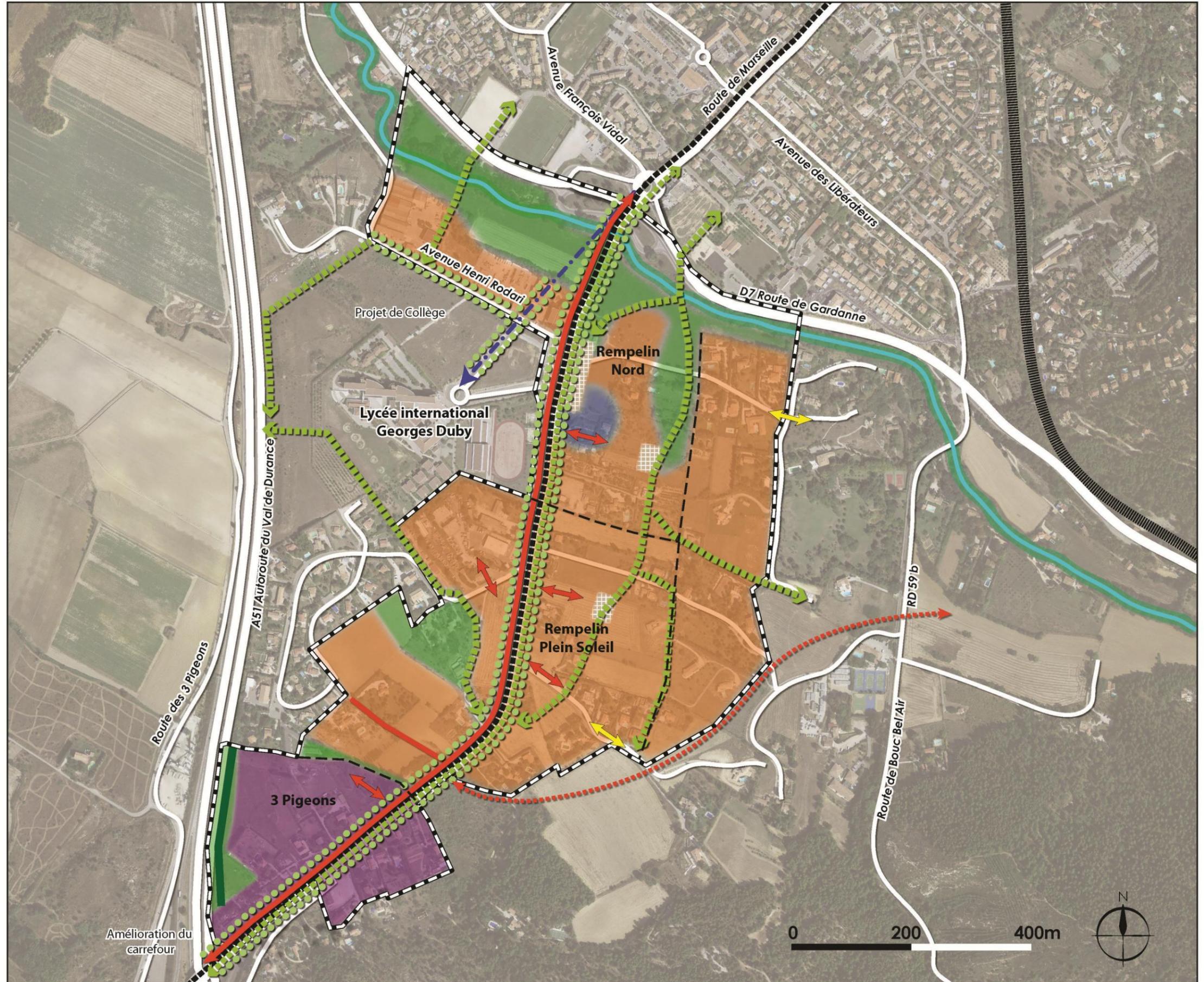
Hormis la requalification de la RD8n, seule une voirie de desserte interne apparaît nécessaire. Pour la partie sud, le regroupement des accès avec un système de contre allée sera recherché.

#### **Programmation/ Conditions d'urbanisation.**

L'urbanisation de ce secteur est conditionnée à la mise en place d'une desserte TC performante et à l'amélioration du fonctionnement de l'échangeur des 3 Pigeons. (A51/RD8n).

# LUYNES

-  Périmètre d'OAP
-  Périmètre de Sous-Secteur
- PAYSAGE / PATRIMOINE**
-  Élément remarquable 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



## Secteur n°10 : Maruège

### Le site

Il est situé à l'est de l'Ancienne Route des Alpes, entre la zone urbaine dense de la ville et le hameau des Platanes.

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

Le site est marqué par une topographie particulière qui distingue 2 parties différemment perçues depuis la route et dans le grand paysage : au sud des terrains en pente vers le sud-est et au niveau de la voie près de ses abords, au nord, des terrains en contre-bas et moins perçus.

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

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

### Les principaux enjeux urbains

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

Cependant, au regard de la qualité des sites et paysages de l'ensemble des secteurs nord et est de la ville et des éléments topographiques – situation dominante-, le premier enjeu d'une urbanisation sur ces terrains est celui de son insertion paysagère et du respect des sites environnants (recul par rapport aux voies, maîtrise des gabarits, protection de la trame végétale).

Compte tenu du cloisonnement des opérations existantes de part et d'autre de l'ancienne route des Alpes et de l'absence de liaisons transversales, ce site peut être l'occasion d'offrir, notamment aux modes doux actifs, des possibilités de liaisons vers l'est et le sud-est (vallée des Pinchinats).

### Les principes d'aménagement

#### Composition urbaine

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

Dans la partie Nord – en limite avec la zone grisée de la ZPPAUP – des précautions sont à prendre - recul, plantations – afin de traiter la frange en limite de l'urbanisation.

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

### Paysage

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

### Le maillage viaire

L'urbanisation de ce site doit répondre aux objectifs de « décloisonnement » des opérations et d'une nécessaire perméabilité entre opérations.

Outre le principe de ne pas multiplier les accès à partir de l'ancienne route des Alpes mais plutôt de les mutualiser. La voie de desserte du secteur s'appuiera donc sur l'actuel chemin existant, les dessertes internes se feront à partir de cette voie.

Par ailleurs, cette voie primaire devra être poursuivie au sud par un cheminement modes actifs assurant la relation vers la Rte de Sisteron/ Vallée des Pinchinats (accès riverains et modes doux).

### Les équipements publics

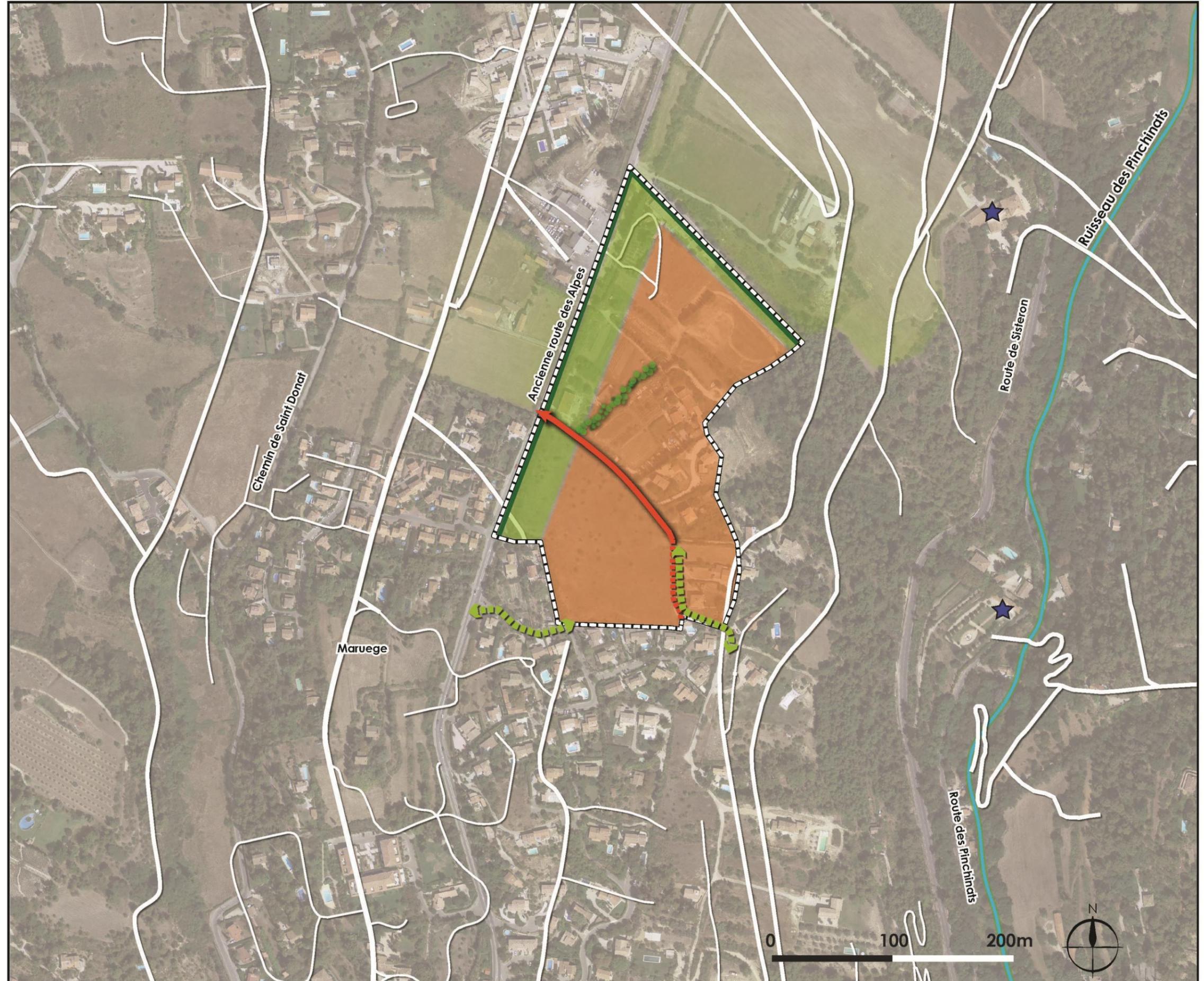
La voie primaire est destinée à être publique, ainsi que les réseaux qu'elle supportera.

### Programmation/ Conditions d'urbanisation.

L'ensemble du secteur recevra de l'ordre de 8000 m<sup>2</sup> de surface de plancher destinés à de l'habitat.

# MARUEGE

-  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



## Secteur n°11 : Plan d'Aillane

### Le site

Le lieu-dit du Plan d'Aillane est localisé au sud-ouest de la commune, au cœur du grand secteur sud. Cet espace urbanisé s'étend :

- au sud est jusqu'à l'A51 (lieudit 3 pigeons)
- au nord ouest jusqu'au Petit Arbois
- au sud ouest jusqu'à la limite communale à la Duranne
- au nord est jusqu'au village des Milles

Il est limité au nord par le chemin de la Valette, longeant la voie ferrée Aix-Rognac, et par l'aérodrome d'Aix – les Milles (ancienne Base aérienne 114). La base militaire des Milles a fermé au début des années 2000, et l'Etat a décidé en 2005 de ne pas décentraliser l'aérodrome d'Aix-Les Milles afin de l'associer à celui de Marseille Provence pour constituer un système aéroportuaire participant à l'aménagement du territoire (l'aérodrome Marseille Provence étant dédié au trafic commercial et celui d'Aix-Les Milles à l'aviation générale, c'est à dire de l'aviation d'affaires et de loisir).

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

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

Le **voisinage de l'aérodrome** impacte le site au travers:

- du **Plan d'Exposition au Bruit** (servitude d'utilité publique) qui détermine 3 secteurs (A,B,C), dans lesquels les habitations sont interdites, sauf exception (habitat agricole possible en B et C). Les constructions à usage industriel ou commercial sont admises si elles n'entraînent pas l'implantation de population permanente.
- des **servitudes aéronautiques**, qui se décomposent en deux catégories :
  - o les **servitudes radioélectriques**.
  - o les **servitudes de dégagement** qui définissent des zones à l'intérieur desquelles la hauteur des constructions ou d'obstacles de toute nature est réglementée, son enveloppe est définie par des côtes NGF.

Cet espace est occupé par diverses activités (restaurant, casse auto, dépôts de matériaux et matériels BTP.....), et est encore exploité pour des activités agricoles de maraichage sur des terres alluvionnaires de bonne qualité agronomique.

Le site concerné représente 18 Ha et y est programmé un pôle d'échanges multi modal pour les transports en commun, dans un premier temps, bus et cars, puis à plus long terme avec le train lorsque la ligne Aix Rognac pourra être ouverte au trafic voyageur.

### Les principaux enjeux

La position centrale de Plan d'Aillane dans le grand secteur sud, conjuguée à la présence au sud de la RD 9 et au nord de la voie ferrée Aix-Rognac confèrent au Plan d'Aillane une vocation de centralité de ce grand secteur. Ainsi il conviendra de :

### • Aménager un pôle d'échanges, pièce maitresse de l'armature TC du grand secteur sud

Le site de Plan d'Aillane est le siège de l'armature TC pour la desserte du vaste espace urbanisé constitué par le pôle d'activité des Milles à la Duranne. Il doit donc :

- Etre le support du développement de l'offre en transports collectifs pour le pôle d'activité et quartier de la Duranne,
- Absorber une partie du trafic de la gare routière d'Aix-centre.

Réservé dans un premier temps aux transports routiers, ce pôle d'échanges doit évoluer à terme vers un pôle multimodal intégrant le ferré et s'intégrer au futur réseau ferré métropolitain.

### • Développer les liaisons TC et modes actifs avec les différentes parties du secteur les Milles Duranne :

Deux liaisons principales sont à prévoir:

- **vers l'ouest en direction de la Duranne et du Technopôle** (via la RD65, rejoignant la RD543 par le giratoire à créer en lien avec la déviation de St Pons).

Le cheminement « modes actifs » rejoint la promenade du Gand Vallat en direction de la Duranne.

- **vers le sud (Pôle d'activités)**

- Pour les TC, par un franchissement sous la RD9, raccordé à la rue Albert Einstein.
- Pour les modes actifs, le long du chemin de l'Enfant / rue du Plan longeant la RD9 au Nord et rejoignant le chemin Albert Guigou par le passage existant sous la RD9.

- **Créer un centre de vie et accueillir des équipements** en synergie avec la dominante activité du grand secteur sud.

### • Accueillir en complément des activités économiques

Les aménagements à réaliser pour accéder au pôle d'échanges (rue Lieutenant Parayre, passage sous la RD9 vers la rue Albert Einstein, etc.) sont prioritairement dédiés aux TC.

### Les principes d'aménagement

#### Composition urbaine

Une grande esplanade orientée nord-ouest / sud-est en bordure est du site, accueille les principaux équipements et services en lien avec le Pôle d'échanges.

Il s'agit des équipements et emprises en lien avec la fonction logistique (dépôt de bus...), des équipements publics, des éléments d'animation et de service, ainsi qu'une offre d'espaces d'activités tertiaires.

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

#### Paysage

En l'absence de relief, ce secteur plan ne présente pas de qualités paysagères intrinsèques, contrairement à l'aérodrome, végétalisé en partie ouest et structuré par un ensemble de plantations d'alignement et masses.

L'accès ouest au Plan d'Aillane, depuis la rue du Lieutenant Parayre définit un axe de composition majeur est-ouest, orienté vers la Sainte Victoire. Il fera l'objet d'un traitement paysager particulier (emprise large, mail planté).

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

### Equipements publics

#### Trame viaire

Celle-ci s'appuie sur les voies créées dans le cadre de l'aménagement du pôle d'échanges, ce maillage est complété par des accès modes actifs aménagés sur les mêmes principes avec en plus une liaison vers la Duranne par la jonction avec la promenade du grand Vallat.

#### Pôle d'échange

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

#### Halte Ferroviaire

L'aménagement de la future halte ferroviaire sera majoritairement réalisé dans les emprises ferroviaires actuelles et sur le foncier acquis par la Communauté du Pays d'Aix pour la réalisation du pôle dont l'ouverture est intervenue mi-2014.

Les aménagements à réaliser en complément du pôle d'échange routier, concernent la deuxième voie ferroviaire, les quais, et l'ouvrage de franchissement des voies pour les piétons.



Source : claude Chazelle

Figure 27 : plan masse de aménagements paysagers

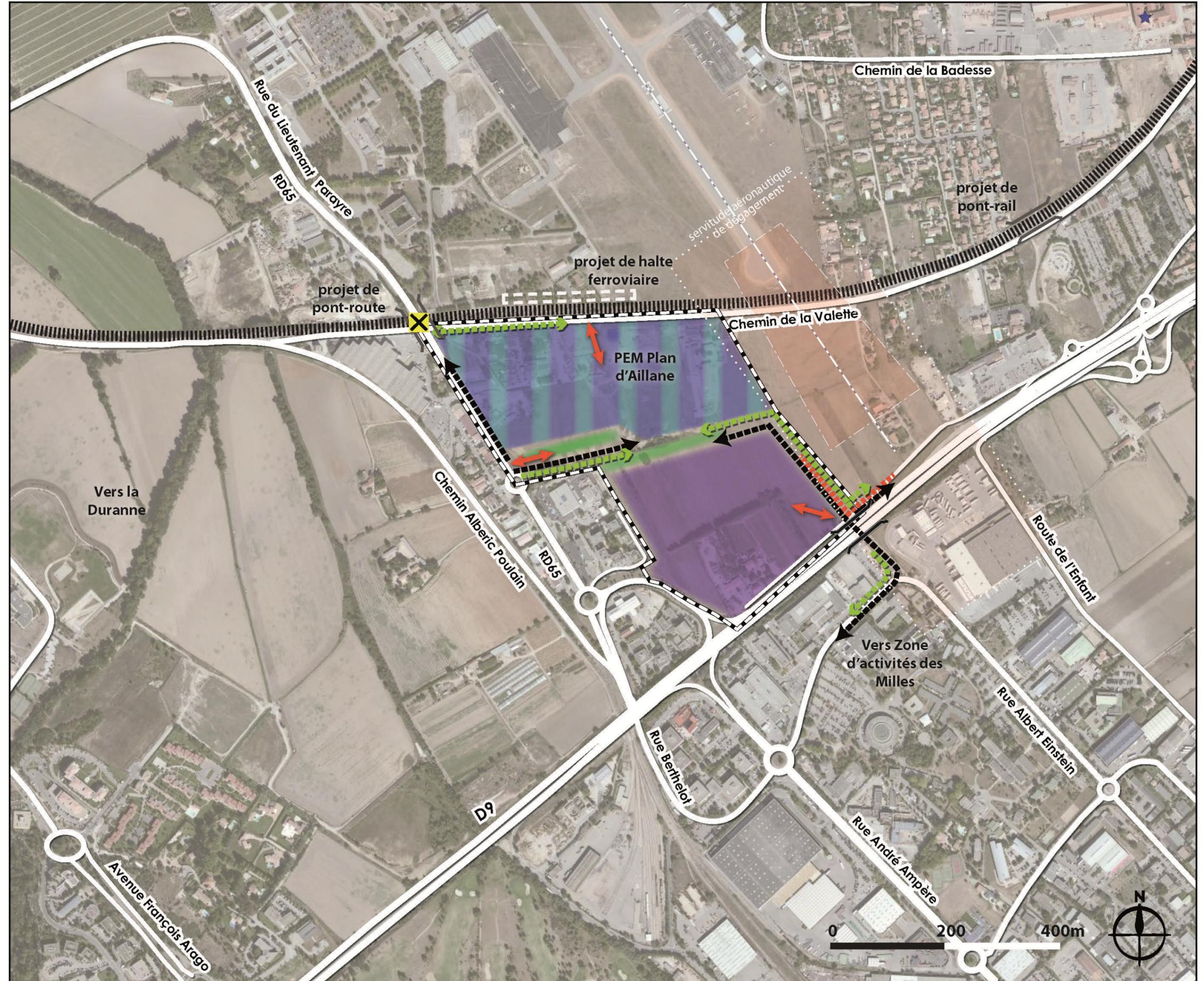
### Vocations

A l'intérieur du secteur d'urbanisation qui représente environ 18 hectares, deux espaces principaux sont à aménager :

- La partie nord accueillera en priorité le pôle d'échange et notamment la future halte ferroviaire, le centre de vie, des équipements publics.
- La partie sud d'une superficie de 9 ha, cette zone a vocation à accueillir des activités économiques diversifiées.

# PLAN D'AILLANE

-  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



## Secteur n°12 : Les Platanes

### Le site

Ce secteur d'environ 4 Ha, se situe à l'est de la centralité de fait des Platanes, positionnée au carrefour de la route de Sisteron et de l'ancienne route des Alpes, et siège de quelques commerces de proximité ou liés au transit.

La majeure partie du site est occupée soit par des équipements publics (école, salle des fêtes, stade), soit par des habitations individuelles sur des fonciers de taille variable mais parfois importants.

Une ZPPAUP couvre cette partie de la commune (d'Entremont aux Pinchinats), elle classe ces terrains dans la « zone blanche » du secteur 5, la partie ouest, proche du carrefour s'inscrivant dans la « zone hachurée – intérêt public ».

A noter que la zone grisée, zone d'intérêt paysager majeur, se positionne plus à l'est, constituant le grand paysage de la vallée des Pinchinats et des contreforts des massifs boisés du Concors.

Le site bénéficie en effet d'une vue de premier plan sur ces espaces de qualité, références de la « campagne aixoise ».

### Les principaux enjeux urbains

L'accroissement des trafics sur la route de Sisteron, des échanges avec le chemin des Platanes et l'ancienne RN 96 (devenue RD entre temps, et voie communale depuis), rend de plus en plus problématique le développement et l'organisation d'une véritable « vie de village » à partir du noyau actuel.

Les pratiques et le fonctionnement du hameau dans sa configuration actuelle justifient donc la mise en place d'une véritable centralité secondaire. Actuellement les services « privés », commerces et services de la centralité, sont confinés aux rives du carrefour et le long de la route de Sisteron. Par contre, en « façade arrière » du village se localisent les équipements publics – salle des fêtes, école, stade – dont la juxtaposition « aléatoire », les conditions d'accès et l'organisation spatiale ne permet pas l'émergence d'un véritable lieu de vie et de sociabilité.

La diversification des équipements publics, calibrés aux besoins propres des habitants, la diffusion et la mise en relation de tous les éléments de la centralité, la prise en compte et le respect des sites et paysages dans la définition du projet urbain des Platanes qui, dans des limites à l'urbanisation cohérentes, pourrait recevoir une offre renouvelée et diversifiée de logements bénéficiant des équipements et services de proximité, constituent les principaux enjeux urbains du secteur des Platanes.

### Les principes d'aménagement

#### Composition urbaine

Elle découle de la volonté de créer une centralité apaisée du trafic de transit, autour d'un espace public, dont les conditions d'accessibilité seraient aisées et lisibles et où les équipements publics, commerces et services sont proches.

Autour de ces éléments, notamment dans la partie Nord entre la place centrale et l'urbanisation récente à base de pavillons, 2 types de morphologie urbaine sont à promouvoir.

- Au contact de l'espace central, un tissu plutôt dense avec commerces de proximité et services en rez de chaussée.
- Au-delà et en interface avec le lotissement et les espaces naturels de l'est, un tissu urbain plus lâche de type Rdc/R+1.

A l'extrémité ouest, un front bâti en retrait le long de la rue de l'Ecole, vient poursuivre le principe de l'alignement actuel.

La partie sud du secteur est dévolue aux équipements publics, salle des fêtes existante – parking – espace vert - école à délocaliser.

Un axe de composition orienté ouest – est et ouvrant sur le grand paysage est inscrit.

### Paysage

Les enjeux paysagers du secteur sont particulièrement prégnants sur les franges sud et est. Cette prise en compte a justifié le positionnement des équipements publics – parking, jardin, école – dont les aménagements naturels – végétation renforcée pour le traitement des limites- et le bâti devra avoir une volumétrie adaptée afin d'en garantir une bonne insertion paysagère.

### Maillage viaire

L'organisation de la voirie répond aux deux objectifs suivants :

-Assurer un accès et une desserte à la centralité et aux équipements publics et privés. La rue de l'école recalibrée à 8 mètre vient desservir par l'ouest, à partir de la route de Sisteron, le cœur des Platanes, et se boucle à l'est avec la rue Arata dont l'emprise à 10 m doit être assurée sur sa partie sud.

L'axe de cette liaison doit se caler sur l'axe de composition inscrit au document graphique.

-Suivant cette même orientation une voie secondaire irrigue les constructions nouvelles et sert d'assiette aux cheminements doux piétons –cycles.

### Les équipements publics

Un vaste espace situé dans la partie sud du secteur est réservé aux différents équipements publics. Autour de la salle des fêtes – et en particulier à l'est – un parking de l'ordre de 50 places est à positionner. Son positionnement « central » répond également aux besoins des commerces services du cœur du village. L'école repositionnée dans l'extrémité sud-est afin de bénéficier d'une ouverture sur le grand paysage devrait s'accompagner d'un parking d'une trentaine de places.

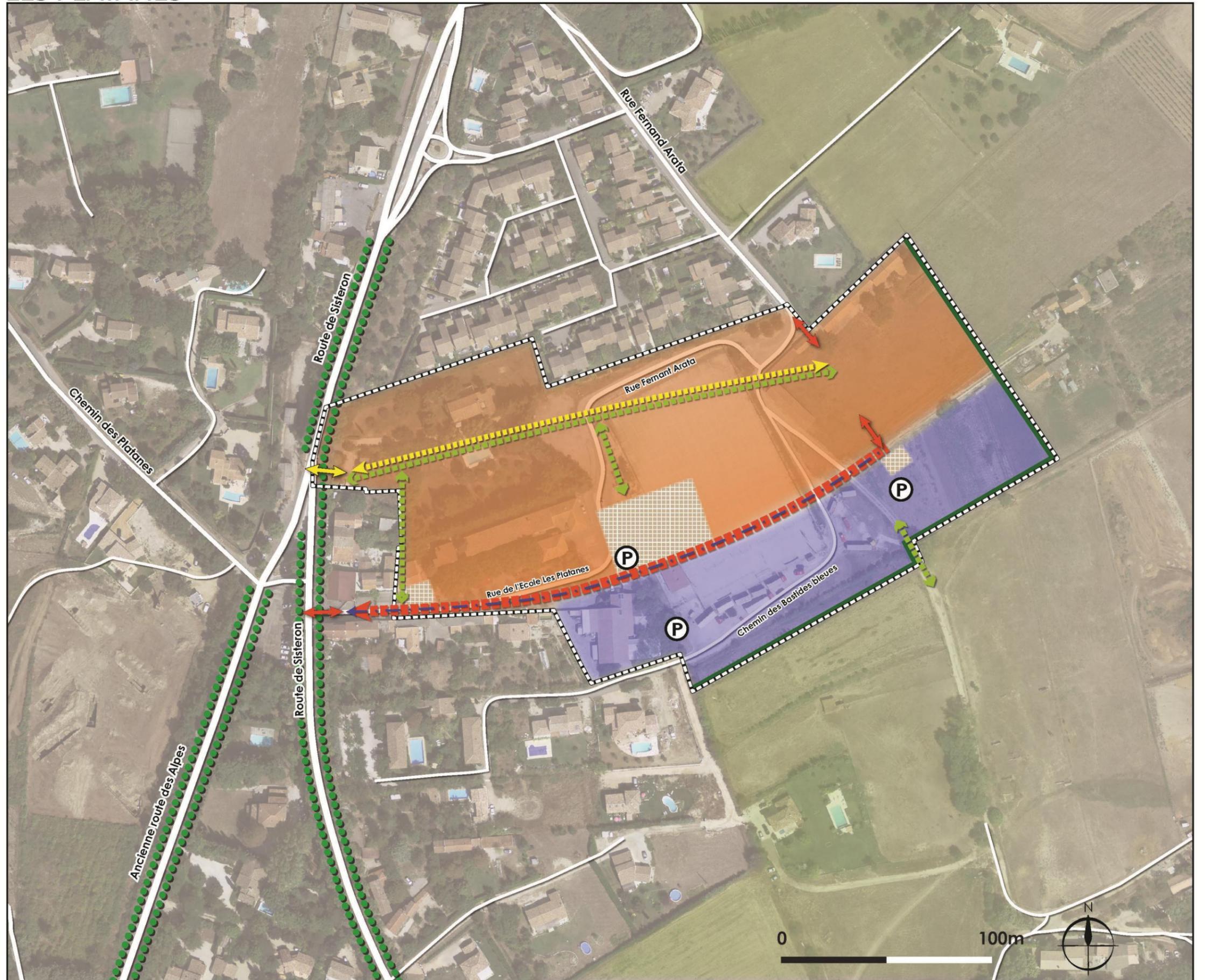
Au centre et en complément de l'espace public – placette –, un espace mixte, - jardin, espaces verts, terrain d'aventure, micro site sportif- devrait répondre aux besoins des habitants des Platanes.

### Programmation/ Conditions d'urbanisation

Ce secteur bénéficie de l'ensemble des éléments externes de constructibilité. La mise en œuvre du schéma devra ainsi se réaliser selon l'avancement et la réalisation des équipements de desserte interne. Le secteur recevra de l'ordre de 8000 m<sup>2</sup> de surface de plancher destinés à de l'habitat et des équipements

# LES PLATANES

-  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



## Secteur n°13 : Pont de l'Arc- Félicité

### Le site

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

Il est situé au voisinage direct des éléments de centralité du pont de l'Arc (mairie annexe, école, poste, commerces, ...) et à proximité d'équipements importants existants (la Nativité), ou à venir (polyclinique).

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

### Les principaux enjeux urbains

Il s'agit ici de traiter la frange urbaine et la limite de l'urbanisation au sud de la ville d'Aix, quartier du Pont de l'Arc.

L'intégration dans ce site d'un barreau de liaison entre la RD 9 et la RD 8n, entre la Bastide de la Félicité et la limite actuelle de l'urbanisation à l'Ouest du Pont de l'Arc peut en être le moyen. Ce barreau constitue un élément de la « voie inter quartiers Sud », destinée à mettre en relation les quartiers ouest et sud de la ville, au-delà des autoroutes et rocade.

L'espace disponible, ainsi délimité, peut être le support d'une urbanisation complémentaire qui devra prendre en compte les éléments paysagers majeurs du secteur - butte boisée de l'Armelière, bastide et allée de la Clairnande en crête, débouché du chemin de Mazargues – et préserver les éléments caractéristiques de l'espace bastidaire autour de bastide de la Félicité (allée de platanes, espaces ouverts agricoles ....).

La présence de la ville et de ses équipements publics et services constitue un atout pour l'accueil d'une urbanisation complémentaire en lien avec la réalisation de la voie inter quartiers assurant ainsi un maillage entre les quartiers Ouest et Sud.

Il s'agit alors d'inscrire un maillage « modes actifs » à l'intérieur de ce triangle afin de permettre les déplacements vers (et depuis), les éléments attractifs du secteur (commerces, services...)

### Les principes d'aménagement

- L'élément majeur, support de l'aménagement de ce secteur est constitué par la réalisation du barreau de liaison RD9/RD8n.

Cette infrastructure doit intégrer les aménagements « d'accompagnement » qui devront contribuer à créer un paysage de transition entre l'espace agricole du domaine de la Félicité et l'urbanisation Ouest du Pont de l'Arc :

Ces aménagements comprennent :

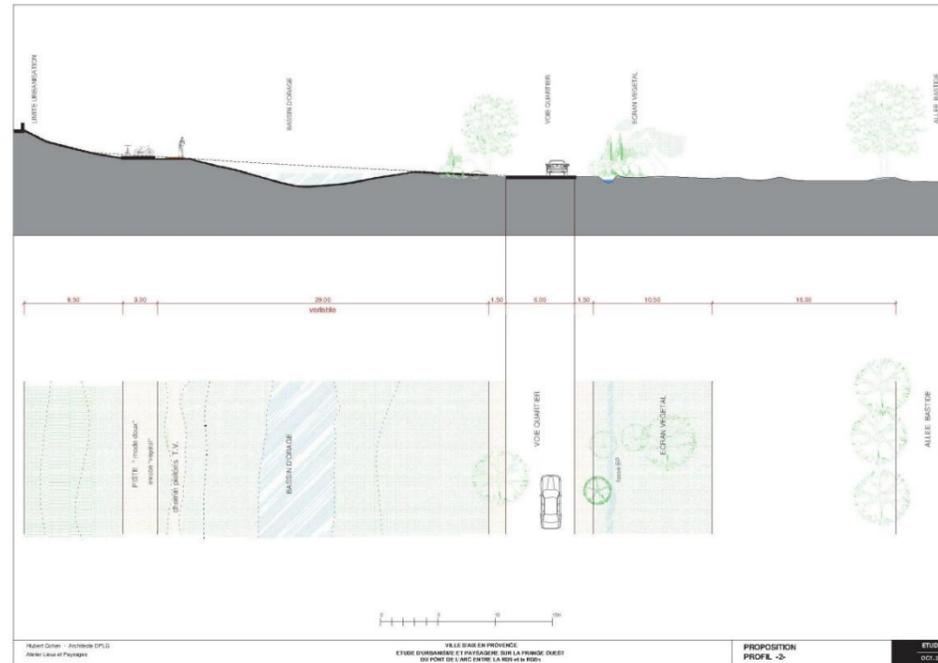
- La chaussée circulaire de 6 mètres avec 2 accotements de 1,5 mètre, doublée par une voie modes actifs spécifique.
- En rive nord-ouest, une zone plantée, écran végétal entre la voie et l'allée de platanes d'épaisseur variable mais d'au moins 10 mètres de large.
- En rive est :
  1. Dans la partie Nord, des dispositifs acoustiques accompagnés d'un chemin piéton paysager et d'une piste mode doux ;
  2. Dans la partie centrale, la voie modes doux est décalée à l'Est pour dégager dans la partie centrale un bassin de rétention des eaux pluviales.
  3. Dans la partie sud, on reprend le même profil que la partie nord, les dispositifs acoustiques étant remplacés par un écran végétal plus épais.

Au débouché sur la RD8n, le carrefour de raccordement qui récupère le chemin de Mazargues.

## 2. PROFILS



## 2. PROFILS



Hubert Cohen, architecte DPLG & Atelier Liéux et Paysages, paysagistes - 16 - Octobre 2011

► Cette voie à créer permettra d'y faire accéder deux rues nouvelles destinées à la desserte de l'extension de l'urbanisation. Ces deux voies devront être maillées, celle plus à l'ouest étant conçue comme un grand mail planté, qui devra intégrer les cheminements pour modes doux et déboucher sur un espace public (place).

La typologie dominante des constructions futures sera constituée d'un tissu bâti pavillonnaire, plutôt lâche dans le cœur de la zone en contact du lotissement existant, plutôt pavillonnaire groupé en bande dans la partie sud en accompagnement de la voirie, afin de constituer un front bâti de type maison de ville, les accès s'organisant autour d'une allée interne caractérisant l'axe de composition orienté est-ouest.

Au contact de la RD 8 n, qui devrait à terme présenter les caractéristiques de boulevard urbain, le tissu bâti est renforcé par du collectif qui vient créer un front plutôt continu sur cette séquence, ce front bâti se développant de part et d'autre de l'axe de composition figurant l'allée structurante bordée par les maisons de ville.

Les volumétries bâties seront limitées à 6 mètres de hauteur au cœur de la zone, pouvant aller à 10 mètres au contact de la RD8n.

### Paysage

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

L'aménagement des lots et le positionnement des voies de desserte interne devront suivre les éléments du site (haies, végétation.....).

### Maillage viaire

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

Des chemins piétonniers sont à créer à travers la butte boisée de l'Armelière afin d'accéder à l'Arc et aux services situés près de la RD9, en cœur de zone vers la voie de liaison au niveau de la bastide de la Félicité, et suivant l'axe de composition à partir de la RD 8n.

### Equipements publics

Ils sont constitués par la voie de liaison RD9/RD8n avec ses aménagements d'accompagnement (piste cyclable, espace vert, bassin de rétention), et par les ouvrages de desserte interne en voirie et réseaux.

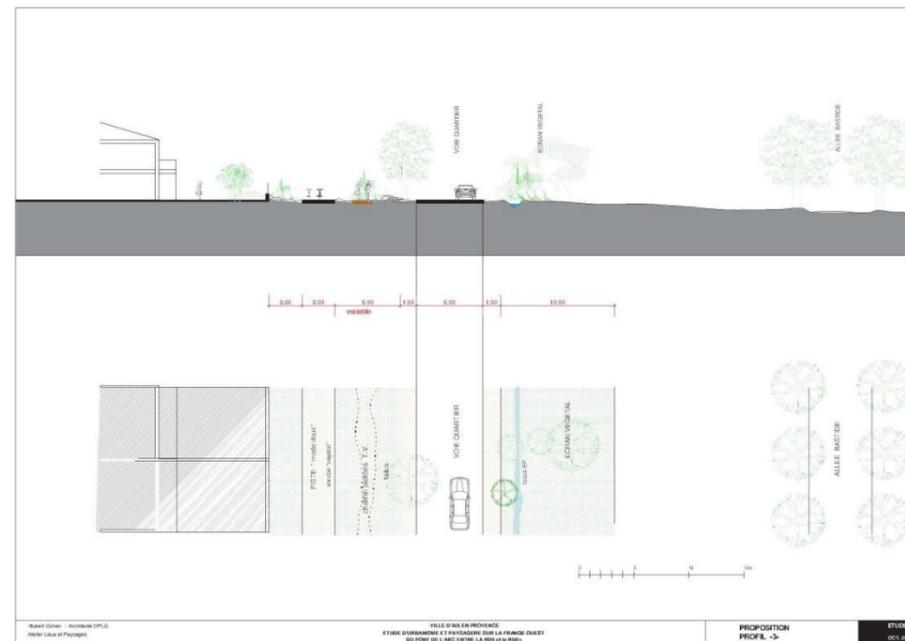
### Programmation/ Conditions d'urbanisation.

L'urbanisation de ce secteur ne peut s'envisager qu'après (ou concomitamment) avec le barreau de liaison RD9/RD8n avec une première phase qui ne peut porter impérativement que sur les espaces au sud-ouest.

Le cœur de la zone, desservi par les voies à créer depuis le barreau de liaison, ne pourra être urbanisé et construit qu'ensuite.

L'ensemble du secteur recevra de l'ordre de 6400 m<sup>2</sup> de surface de plancher destinés à de l'habitat.

## 2. PROFILS



Hubert Cohen, architecte DPLG & Atelier Liéux et Paysages, paysagistes - 17 - Octobre 2011

# LA FELICITE

-  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



## Secteur n°14 : Pont de l'Arc – Viaduc

### Le site

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

Il concerne en partie une zone de piémont du Montaignet, assez pentue, et pour la partie nord, les bords de l'Arc, plutôt plate.

Le site est desservi en voirie par le chemin du Viaduc, orienté est/ouest, qui est raccordé à l'ouest au Pont de l'Arc et L'avenue Ferrini (RD8n), et par le chemin de la Guiramande, orienté nord/sud. Le chemin du Viaduc présente, dans sa traversée du secteur, des caractéristiques faibles et une géométrie peu adaptée à un trafic supplémentaire. Le chemin de la Guiramande a été récemment recalibré dans le cadre de l'opération d'aménagement du Pont de l'Arc sud. Sa prolongation vers le nord avec le franchissement de l'Arc pour rejoindre l'avenue de l'Arc de Meyran, en lien avec le P+R/pôle d'échanges du Krypton (et le franchissement de l'A8 pour les TC et modes actifs) est programmée.

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

La présence de l'Arc et la situation de piémont sont la source d'un aléa inondation (cru et ruissellement) qui doit être pris en compte.

### Les principaux enjeux urbains

Identifié pour participer à la mise en place du plan Campus, ce secteur est destiné à conforter les principales fonctions et le rôle d'Aix-en-Provence sur le territoire. Une application concrète se trouve ici en ce qui concerne la fonction universitaire dont l'attractivité doit être renforcée dans le cadre du Plan Campus.

Ce projet pour l'université Aix/Marseille, ambitionne de favoriser le regroupement fonctionnel des équipements universitaires afin d'améliorer la lisibilité de l'entité universitaire au niveau local, national et international, et parfaire la recherche publique.

En parallèle, les actions à conduire devront permettre, à l'échelle du Campus aixois, d'accompagner les modes de la vie étudiante par une plus grande mixité des fonctions et améliorer les liaisons entre les différents équipements et pôles universitaires dans la ville.

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

La réalisation d'un **pôle d'échanges intermodal** (triplement du parc relais du Krypton et aménagement d'une gare routière) et la création d'une **passerelle TC et « modes actifs » sur l'A8** entre le quartier des Facultés et le Krypton, permettront d'assurer une accessibilité et des relations adaptées à l'ensemble du site universitaire. Ce pôle d'échange sera desservi par des lignes interurbaines et un BHNS desservant les principaux établissements universitaires et le centre-ville notamment. L'hypothèse d'une halte ferroviaire, évoquée un temps aux environs de l'intersection avec le chemin de la Guiramande, n'a pas été retenue dans les études en cours pour la 2ème phase de l'aménagement de la ligne MGA.

Au-delà des enjeux liés à l'accueil des équipements universitaires évoqués, il convient en effet de veiller à gommer au maximum la « coupure » que constituent les barrières de l'A8 et de l'Arc et à assurer une « continuité urbaine » avec les équipements universitaires actuels positionnés au nord, et d'une manière plus générale entre le quartier du Pont de l'Arc et les secteurs sud et sud-est de la ville.

### Les principes d'aménagement

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

#### Composition urbaine

##### Le secteur Sud

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

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

##### Le secteur Nord

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

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

### Paysage

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

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

## Maillage viaire

Rappel : Plusieurs ouvrages – pont sur Arc en prolongement du chemin de la Guiramande, franchissement de l'A8 par une voie TC et modes actifs, mise à double sens de l'avenue de l'Arc de Meyran, sont programmés en amont de l'urbanisation du secteur et concourent à assurer une partie de la viabilité nécessaire.

Cependant, au regard de l'enclavement de ce secteur, il est indispensable d'en limiter l'accès automobile : le stationnement et l'essentiel de l'accessibilité TC seront regroupés au niveau du pôle d'échange / parc relais du Krypton, distant de 200 mètres du site universitaire projeté. La desserte du quartier par les TC urbains sera par ailleurs renforcée.

Les aménagements précités devront être complétés par :

- Deux franchissements de l'Arc de type passerelle pour les modes actifs, positionnés afin d'assurer dans les meilleures conditions les relations entre le pôle d'échange intermodal du Krypton et les équipements universitaires d'une part, et d'autre part plus à l'Est, entre l'ensemble des autres équipements universitaires et le quartier du Viaduc, en lien avec la promenade de l'Arc.
- Un recalibrage du chemin du Viaduc est à envisager entre le Pont de l'Arc et le nouveau site universitaire intégrant les modes doux et préservant dans la mesure du possible son accompagnement végétal. Un espace public est à aménager entre le silo et l'entrée du site universitaire, sorte de parvis mettant en scène la monumentalité de l'équipement et du silo, point de repère remarquable du quartier.
- Une voie nouvelle est à positionner à partir du haut du chemin de la Guiramande afin d'assurer un « bouclage » viaire du secteur et une desserte des nouveaux espaces résidentiels, en lien avec la suppression à venir du passage à niveau de la Guiramande (PN 110), la partie Est du chemin du Viaduc devant être préservée de tout trafic supplémentaire.

## Les équipements publics

Le **secteur situé au Sud du chemin du Viaduc** doit permettre d'accueillir dans les meilleurs délais le **regroupement des équipements universitaires**, dont les éléments de programme situent l'enveloppe du projet aux environs de **20.000 m<sup>2</sup>** mais font également état de projets à plus long terme.

Plus au Sud, un nombre de logements étudiants « CROUS » suffisant pour créer un pôle de vie étudiante.

Ce pôle étudiant pourrait être complété d'une offre résidentielle sur le solde du secteur à l'Est desservi par la voie « de bouclage » évoquée plus haut.

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

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

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

## Voirie

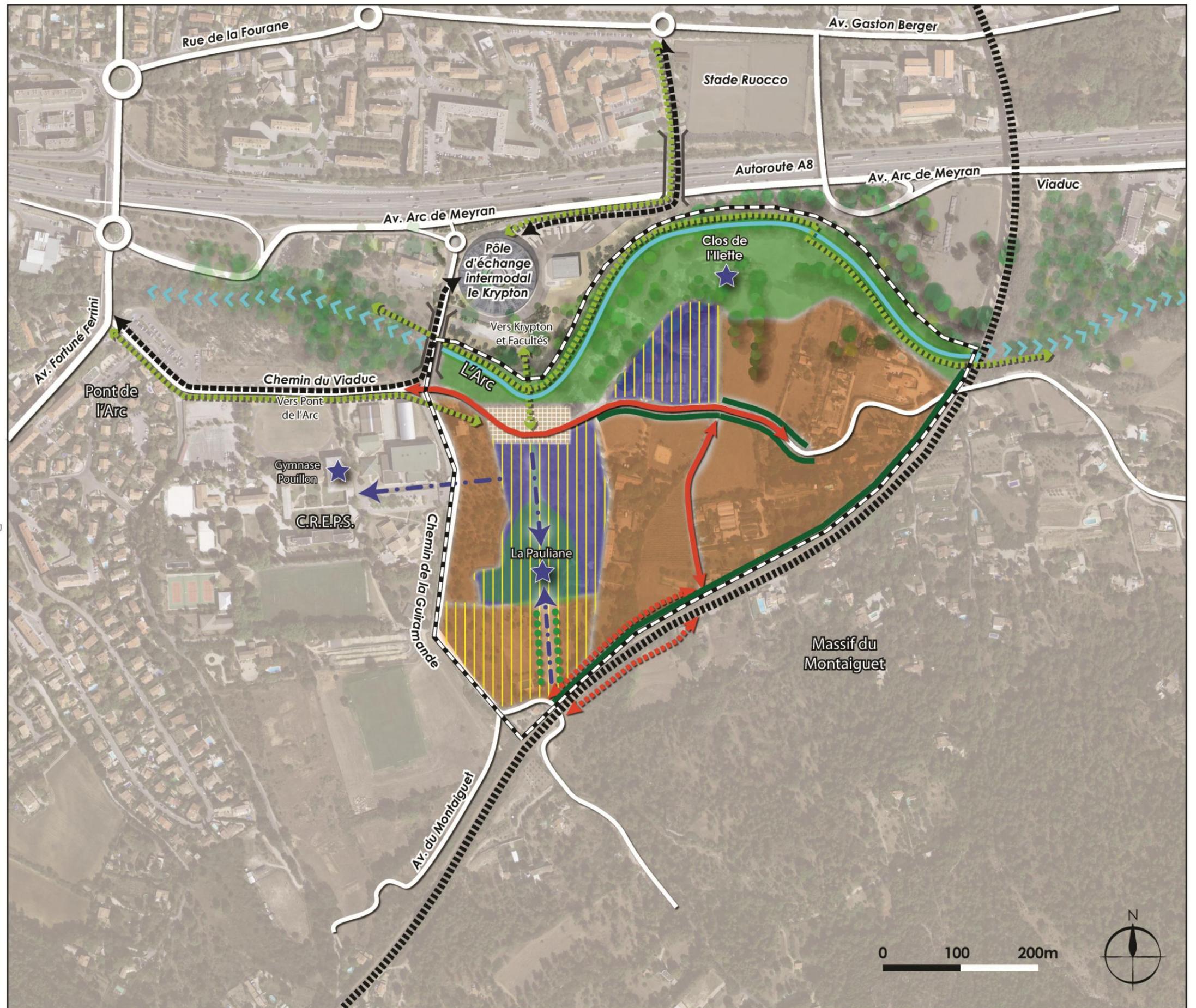
Il s'agit des infrastructures évoquées dans le paragraphe relatif au maillage viaire.

## Programmation/conditions d'urbanisation

Le développement du secteur est conditionné à la réalisation de plusieurs ouvrages de desserte, et d'ouvrages hydrauliques permettant de réduire et modifier le risque inondation.

# VIADUC - PONT DE L'ARC

-  Périmètre d'OAP
- 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
-  Dominante universitaire (équipement, logement étudiant)
-  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
- 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



## Secteur n°15 : Puyricard – Palombes

### Le site

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

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

### Les principaux enjeux

Le premier enjeu est de traiter la frange urbaine Nord-Ouest du village de Puyricard en définissant des limites claires.

Le deuxième est de permettre la mise en place d'un maillage viaire entre l'Ouest et la centralité du village et son extension à l'Est, maillage devant assurer la desserte des différents quartiers du village et des équipements publics (école) sans venir perturber le cœur du village/centralité principale.

Le troisième enjeu est d'insérer ce développement urbain à l'Ouest dans le fonctionnement du village par le biais de relations mode doux avec le centre et la valorisation des éléments patrimoniaux.

### Les principes d'aménagement

#### Composition urbaine

Deux secteurs distincts sont à considérer :

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

Autour d'un espace public à composer – en intégrant la présence des bastides et la desserte des opérations au Nord et au Sud – la liaison entre l'avenue du Grand Domaine prolongée et la rue Germain Clapier (voie du lotissement) devra être assurée par une voie de gabarit similaire.

L'urbanisation sous forme de petits collectifs (R+2) est à privilégier dans ce sous secteur, une mixité fonctionnelle (services) est à préconiser notamment aux abords de l'espace public « accompagnant » la voie de liaison.

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

### Paysage

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

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

### Le maillage viaire

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

Les dessertes des 2 « poches » (Nord et Sud) seront assurées par un seul accès. Une liaison mode doux vers le carrefour chemin du Grand saint Jean - rue principale -devra être réalisée à partir de ce point.

Un maillage « modes doux » se raccordant aux cheminements existants permettra une pratique des modes doux et les liaisons entre le secteur et le reste du village.

### Les équipements publics

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

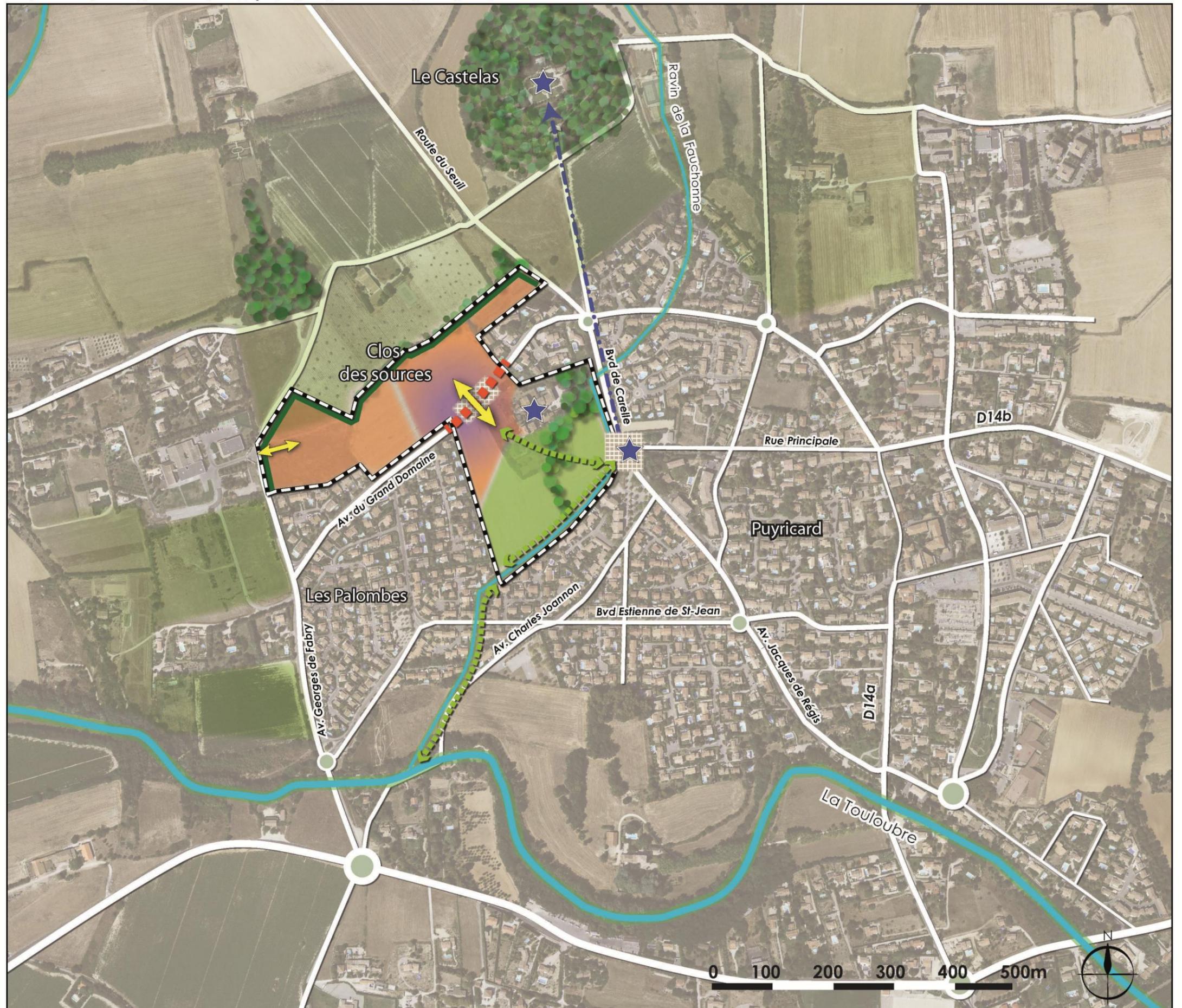
- Une promenade piétonne longeant le ruisseau de la Fauchonne ;
- Un espace public au carrefour Carelle / J de Regis au sud ouest du secteur sera aménagé tout en assurant la mise en valeur des éléments patrimoniaux et les continuités fonctionnelles de desserte (modes doux, stationnement ...)

### Programmation/conditions d'urbanisation

Le secteur recevra de l'ordre de 16000 m<sup>2</sup> de surface de plancher destinés à de l'habitat.

# PUYRICARD - NORD/OUEST PALOMBES

-  Périmètre d'OAP
-  Périmètre de Sous-Secteur
- PAYSAGE / PATRIMOINE**
-  Élément remarquable 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



## Secteur n°16 : Puyricard – Rostolane

### Le site

En continuité directe de l'est du village de Puyricard, le secteur représente une superficie d'environ 25 ha. Il est bordé à l'est par la route du Puy Sainte Réparate (RD14), au sud par la route du Colonel Bellec (RD63), à l'ouest par la limite urbanisée du village (opération de « la Rostolane 1 ») et au nord par les abords de l'avenue de la Rostolane.

### Les principaux enjeux

Le village de Puyricard joue un rôle structurant et de centralité pour l'ensemble du secteur nord de la commune. La tendance au mitage par l'habitat diffus impose d'accentuer un recentrage de l'urbanisation autour des noyaux urbains constitués par une offre d'équipements et de logements accrue.

La centralité du village doit être confortée par une dilatation permettant la relocalisation et le développement d'équipements aujourd'hui à l'étroit dans le village. Cela doit permettre un renforcement nécessaire de l'animation du centre en fédérant les deux polarités commerciales (centre village et centre Rostolane1).

### Les principes d'aménagement

#### Composition urbaine

Ce secteur de développement urbain doit venir prolonger les axes de composition préexistants sous forme de « greffe » au village.

L'axe de composition constitué par la perspective visuelle sur Sainte Victoire, et amorcée par l'opération de la « Rostolane 1 » sera le support de la voie structurante du quartier. Elle sera rythmée par des espaces collectifs (placettes) que l'implantation des bâtiments viendra renforcer.

Cette urbanisation devra répondre à une mixité de forme urbaine (continu, discontinu, hauteur variable...), ainsi qu'à une mixité sociale, à travers une offre diversifiée d'habitat (logements étudiants en lien avec l'IAE, locatif et accession sociale, accession « libre », etc.).

Pour renforcer la vitalité de la centralité du village, la nécessaire mixité du quartier au-delà de la dominante résidentielle passera par des activités complémentaires comme les services, les bureaux, l'artisanat, l'hébergement hôtelier, le commerce trouvant une place préférentielle au cœur du village.

#### Paysage

La trame végétale existante sera maintenue et deviendra un élément de liaison nord/sud et est/ouest. Elle ne devra pas être une barrière mais au contraire un lien pouvant recevoir les circulations douces.

Les principaux axes visuels doivent servir de trame à la composition urbaine :

- 1- axe ouest/est : avenue Pierre Gay / moulin de la Rostolane / montagne Sainte Victoire.
- 2- axe ouest/nord-est : avenue de la Rostolane / pigeonnier de la Rostolane.

Un soin particulier devra être porté sur le traitement des nouvelles limites d'urbanisation :

- Renforcer la présence végétale dans les interfaces entre l'espace urbain et l'espace agricole (limites est et nord).
- Souligner l'entrée est du village par des plantations d'alignement,
- Maintenir le traitement d'une voie de transit sur la route du Colonel Bellec au sud. L'interface avec la voie sera tenue avec un recul important (environ 20 m) et un traitement végétal intense.

### Le maillage viaire

La voie structurante (avenue Pierre Gay) sera prolongée, permettant la desserte complète de l'opération. Deux accès sur les voies périphériques sont à prévoir : une sur la route du Colonel Maurice Bellec et une sur le giratoire route du Puy Sainte Réparate/avenue de la Rostolane. Un accès supplémentaire est envisagé sur l'avenue de la Rostolane pour assurer une liaison entre les parties nord et sud du secteur.

Le maillage viaire devra permettre une bonne irrigation de l'ensemble du secteur en privilégiant la continuité des itinéraires et en assurant les liaisons avec l'urbanisation et les équipements existants notamment l'école de la Rostolane (les voies en impasse sont proscrites).

### Les équipements publics

L'espace bordant l'avenue de la Rostolane au nord sur environ 5 Ha est un secteur à dominante d'équipements publics ou d'intérêt collectif. Il pourrait recevoir la nouvelle salle des fêtes, un parking, un bassin de rétention, ... Ces équipements sont volontairement regroupés en entrée de village, afin d'éviter d'exposer le cœur de l'opération aux nuisances (trafic, bruit, etc.) induites par leur fonctionnement.

Par ailleurs, l'hypothèse du déplacement de la crèche actuelle et de la salle des fêtes permettrait une recomposition de la centralité villageoise. La crèche pourrait être repositionnée à l'est du Groupe scolaire Brémond, avec un maillage piéton en direction de l'école et du futur quartier.

### Programmation/ Conditions d'urbanisation

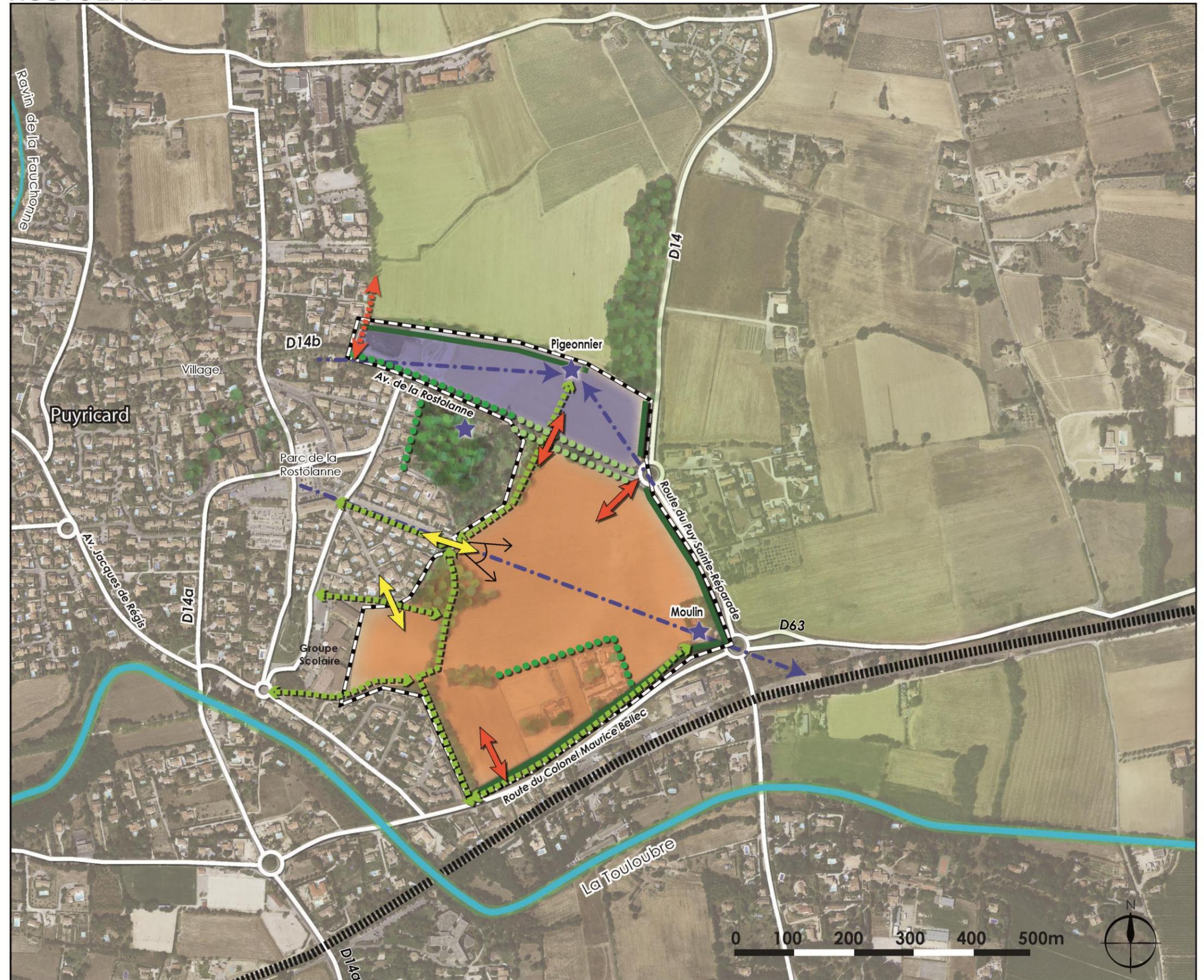
Le renouvellement urbain du centre village, rendu possible par la relocalisation de la crèche et de la salle des fêtes, sera accompagné d'une recomposition du tissu urbain et des espaces publics.

C'est pourquoi la zone d'équipements au nord de l'avenue de la Rostolane doit être programmée en 1<sup>ère</sup> phase d'aménagement.

La partie sud, quant à elle, pourra être opérationnelle lorsque les capacités de collecte et traitement des eaux usées, qui atteint ses limites sur le bassin versant de la Touloubre, auront été augmentées.

# ROSTOLANE

-  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



## Secteur n°17 : Sainte Anne – Bouenhoure

### Le site

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

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

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

La partie ouest du site a fait l'objet en 2007 de la mise en place des conditions réglementaires et administratives pour démarrer son urbanisation (définition d'un secteur d'aménagement et approbation d'un Programme d'Aménagement d'Ensemble, comprenant l'élargissement du bas du chemin de Bouenhoure, une voie de desserte raccordée au chemin de la Bastide des Tourelles, un bassin de rétention).

A noter enfin la partie du secteur situé à l'est, est particulièrement impactée par les nuisances de l'A51 (bruit, pollutions...).

### Les principaux enjeux

Contenir le développement urbain amorcé à la fin des années 1990 (immeuble collectif au nord de la voie ferrée), dans un secteur sensible, proche de la ville, même si les deux coupures (RN296 – voie ferrée) constituent des ruptures fortes à la continuité urbaine.

Organiser un maillage viaire adapté au développement envisagé et aux nouveaux besoins et garant de l'intégrité des zones périphériques (chemin de Bouenhoure à pérenniser dans sa configuration actuelle).

Préserver les éléments de patrimoine (bastide du Val Fleuri),

Prendre en compte les risques inondation liés au ruissellement notamment dans le talweg de Bouenhoure ainsi que les nuisances liées à l'A51.

### Les principes d'aménagement

#### Composition urbaine

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

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

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

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

L'urbanisation devra laisser libre les espaces d'écoulement des eaux du talweg, respecter les contraintes naturelles (banquettes.....), les cônes de vue (Ste Victoire, Cathédrale St Sauveur, chaîne de l'Etoile), ainsi que les éléments patrimoniaux de l'espace bastidaire de Val Fleuri.

#### Paysage

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

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

#### Organisation viaire

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

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

Par ailleurs, une liaison cycle est à l'étude entre le chemin de Rapine et le chemin de Bouenhoure bas.

#### Equipements publics

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

### Programmation/conditions d'urbanisation

Le secteur recevra de l'ordre de 20000 m<sup>2</sup> de surface de plancher destinés à de l'habitat pour la partie ouest et de 5000 m<sup>2</sup> de surface de plancher destinés à de l'habitat pour la partie est.

# SAINTE ANNE/BOUENHOURS

-  Périmètre d'OAP
-  Périmètre de Sous-Secteur
- PAYSAGE / PATRIMOINE**
-  Élément remarquable 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



## **Secteur n°18 : Saint Hilaire**

### **Le site**

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

Plus récemment, une extension du pôle a été lancée sur le secteur de l'Enfant, dans le cadre d'une révision simplifiée du POS approuvée en 2009, et qui fixait les limites sud-ouest du pôle en proposant une « limite d'équilibre », telle qu'évoqué dans la DTA.

Depuis, l'Etat a lancé un projet d'extension de la maison d'arrêt, avec l'implantation d'un nouvel équipement pénitentiaire. Cet élément apporte un nouveau regard sur les contours du pôle dans sa partie sud-ouest.

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

### **Les principaux enjeux urbains**

Il s'agit de répondre aux besoins de développement économique avec en particulier sur ce secteur, le traitement d'un espace résiduel entre la « Zone Industrielle » à l'origine du pôle d'activités, et une opération plus récente (Grottes de Pichaury).

Pour ce faire, il importe de :

- Définir les limites à l'urbanisation respectueuses des sites et paysages et y contenir le développement de l'urbanisation.
- Préserver les éléments majeurs du patrimoine (château de l'Enfant) avec ses espaces d'accompagnement (parc, jardins...) et les espaces agricoles périphériques.
- Participer à l'accessibilité sud du pôle en favorisant l'inter modalité.
- Prendre en compte le risque inondation qui impacte ces espaces.

### **Les principes d'aménagement**

#### **Composition urbaine**

Ce secteur qui présente les mêmes caractéristiques topographiques que celui de l'extrémité sud du secteur des Grottes de Pichaury (secteur de piémont d'une colline boisée) est apte à recevoir une urbanisation complémentaire.

Les espaces concernés par l'aléa inondation de la Petite Jouine devront être préservés de toute construction nouvelle.

L'organisation d'ensemble – desserte des lots- se calera sur le prolongement des voies amorcées dans le cas de l'opération contigüe au nord.

### **Paysage**

Les masses boisées des parties sud et ouest sont à protéger et une bande tampon avec l'espace constructible devra être gérée écologiquement. La limite sud-est, interface entre l'urbanisation future et les espaces agricoles, fera l'objet d'un traitement paysager marqué entre les chemins de la Faisanderie et Véra. La ripisylve de la Petite Jouine est à protéger.

### **Le maillage viaire**

Le chemin Véra est à requalifier sur tout son linéaire et un nouvel accès direct au secteur devra être aménagé. L'intérêt d'une mise en relation « modes actifs » avec la rue Mayor de Montricher devra être évalué, et les relations avec les voiries et chemins existants devront être assurées.

Les voiries de desserte internes seront maillées avec les voies existantes à l'ouest.

### **Equipements publics**

Il s'agit des éléments de desserte et de constructibilité internes, voiries et réseaux.

### **Programmation/ Conditions d'urbanisation**

L'aménagement de ce secteur est conditionné au recalibrage du chemin Vera qui devra supporter un trafic supplémentaire et surtout permettre la circulation des bus.

# St HILAIRE

-  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



## Secteur n°19 : Le Tourillon

### Le site

Le secteur dit du Tourillon, contigüe aux opérations de la Duranne et du Petit Arbois, est identifié de longue date pour constituer un des sites d'implantation du Technopole de l'Arbois – Méditerranée et représente de ce fait une réserve foncière pour le développement économique d'Aix et du Pays d'Aix.

Ce territoire est en lisière du massif de l'Arbois qui présente un intérêt écologique et paysager majeur et qui fait depuis longtemps déjà l'objet de plusieurs mesures de protection (ZPS, ZNIEFF, Natura 2000,...) ou en projet (protection des ressources en eau du Réaltor et canal de Marseille, classement du site). Il constitue ainsi un réservoir de biodiversité majeur à une échelle bien supérieure à la commune. Sa nature boisée et de garrigue en fait un territoire soumis à un risque incendie de forêt important.

Le secteur est compris entre :

- Au nord, la voie ferrée Aix – Rognac,
- A l'Ouest, la limite du projet de périmètre de classement du massif de l'Arbois,
- Au sud, par le domaine du Petit Arbois et la Duranne,
- A l'Est par le RD 543.

Ce secteur est globalement desservi uniquement par la RD543, l'ensemble des opérations en cours de réalisation se rabattent en effet sur cette voie qui fait par ailleurs l'objet d'études pour éviter le hameau de St Pons et supprimer le passage à niveau sur la ligne ferrée Aix Rognac.

### Les principaux enjeux urbains

Il s'agit d'assurer le développement du technopole dans un positionnement sur les entreprises environnementales de production permettant la poursuite du parcours résidentiel des entreprises du technopole. Ce positionnement ne doit pas exclure le tertiaire permettant des synergies croisées et une offre complémentaire au technopole.

Pour créer un environnement exemplaire au développement des entreprises, le parti d'aménagement doit s'inscrire dans des limites et des conditions compatibles et respectueuses des sites, paysages, et de la biodiversité.

Ce développement ne peut s'envisager qu'avec des conditions d'accessibilité adaptées dans le cadre d'une approche globale et partenariale.

### Les principes d'aménagement

Le parti d'aménagement n'étant pas encore connu l'objectif est ici d'énoncer des principes globaux permettant de répondre aux enjeux environnementaux du site.

### Composition urbaine

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

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

### Paysage

Les idées fortes de l'aménagement devront concourir à utiliser le territoire les moins « sensibles » au plan environnemental, à préserver notamment les cônes de vues vers la Sainte Victoire à l'Est, l'aqueduc de Roquevafour au nord ; mais également secteur de la cuesta, véritable belvédère sur le site.

Par leur volumétrie, les bâtiments devront s'intégrer et s'adapter à la topographie des lieux.

### Biodiversité

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

De fait, les aménagements devront éviter au maximum de consommer les espaces remarquables. Lorsque la consommation est inévitable, des principes simples devront être mis en œuvre pour faciliter la fonctionnalité écologique des secteurs concernés :

- 3 vieux arbres fruitiers, utilisation par plusieurs espèces animales patrimoniales probables ou certaines constituent des éléments paysagers intéressants à conserver.
- Le secteur de fond de vallon est à intégrer dans le projet en tant que zone humide à vocation paysagère conservant sa végétation actuelle.
- Sur les secteurs de garrigue destinés à être aménagés, le projet devra prévoir la conservation de larges bandes de milieux naturels en courbes de niveaux. Ces bandes devant être reliées aux milieux naturels extérieurs avec des bandes herbeuses de 3m de part et d'autre.
- L'ensemble des voies de type déplacement doux devra être accompagné de bandes enherbées d'au moins 2 m, et intégrant des espèces pionnières de garrigue.

### Le maillage viaire

Au niveau de la grande accessibilité depuis les principales infrastructures, une voie primaire devra être prévue entre la RD543 (en lien avec l'aménagement du projet d'évitement de Saint Pons) et le haut de l'Ave Philibert. Les infrastructures devront être connectées au pôle d'échange du Plan d'Aillane et être le support d'une desserte TC rapide et directe.

Au niveau « interne, les liaisons entre « pôles » - Petit Arbois, Duranne – devront être garanties.

L'accent devra être mis sur les déplacements modes doux à l'intérieur du site et en connexion avec les sites environnants.

### Les équipements publics

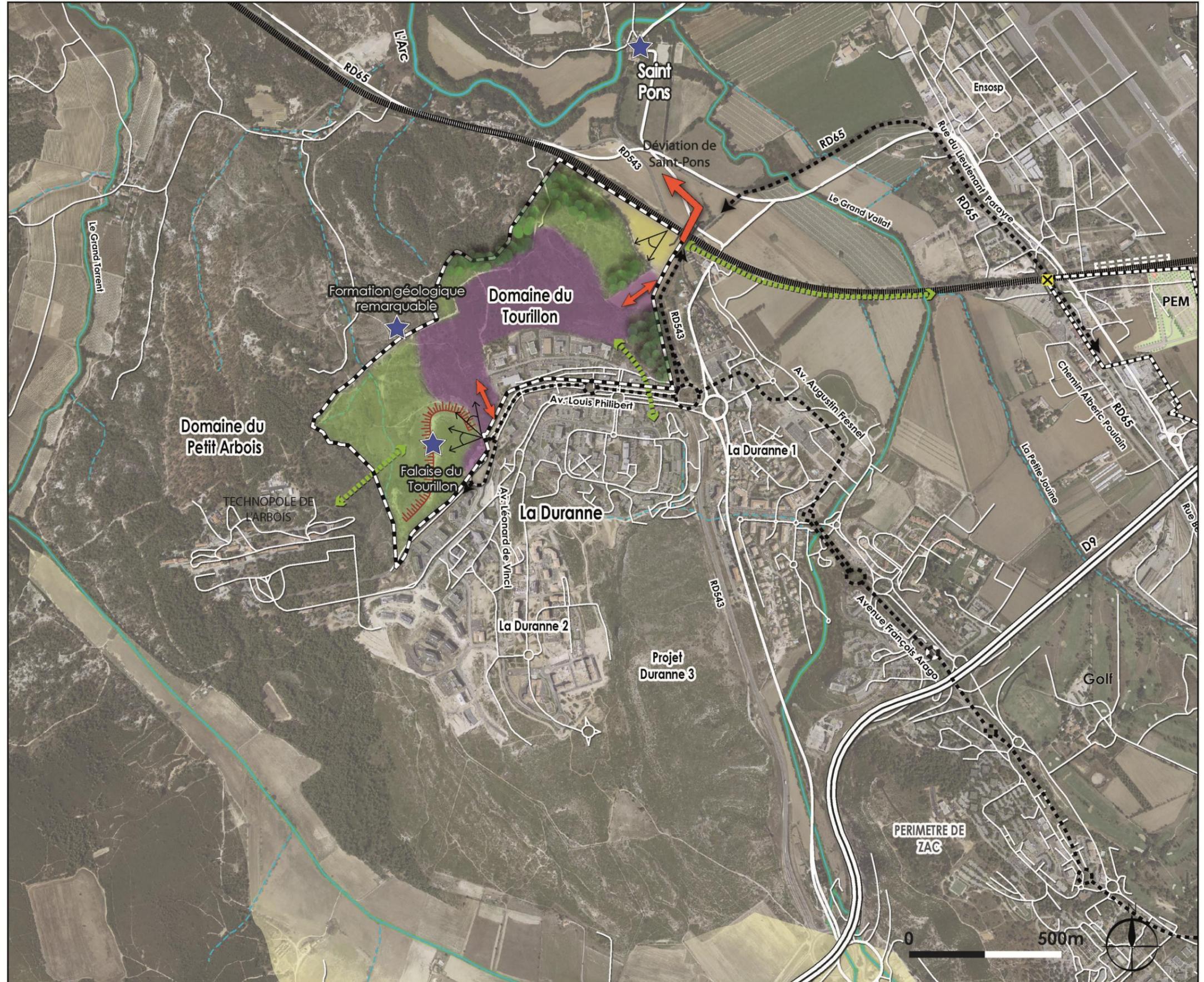
Ils devront être conçus et prévus en fonction du projet d'aménagement qui sera retenu.

### Programmation/ Conditions d'urbanisation.

L'aménagement de ce secteur est conditionné à la mise en place d'un système de desserte et une accessibilité adaptée : mise en service du pôle d'échange multimodal de Plan d'Aillane avec liaison et desserte TC performante (site propre sur l'avenue Philibert et RD65), déviation de la RD 543 à St Pons.

# TOURILLON

-  Périmètre d'OAP
-  Périmètre de Sous-Secteur
- PAYSAGE / PATRIMOINE**
-  Élément remarquable 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



## OAP N°20 Secteur : Beaufort – Fusains – Chesneraie – DESSERTER VIAIRE

### Le site

Le secteur est situé sur le plateau de Puyricard, entre le cours d'eau de la Touloubre au Nord et la barre de Célony au Sud, qui marque une rupture topographique avec la cuvette aixoise.

Il s'étend à l'Ouest de part et d'autre de la RD14a (route de Puyricard), et à l'Est au delà de la RD14 (route du Puy Sainte Réparate) à travers trois entités distinctes. Il s'agit d'un vaste espace de « campagne habitée », morcelé par l'habitat diffus caractéristique issu des zones NB du POS, particulièrement prégnantes dans la partie Sud du plateau de Puyricard.

L'habitat s'est surtout développé le long des rares voies publiques et en particulier le long des routes départementales dont la route du Puy Sainte Réparate sur un linéaire d'environ deux kilomètres.

### Les principaux enjeux :

Le principal enjeu consiste à renforcer et compléter la voirie, et à sécuriser les accès sur cette zone ayant pour vocation à accueillir un complément d'urbanisation.

Par ailleurs, accroître l'attractivité globale de l'offre alternative à la voiture individuelle passe par la rationalisation des infrastructures et globalement de la sécurité des itinéraires. Dans ce cadre, il conviendra de compléter le maillage viaire et modes actifs, dans des secteurs imbriqués, voire enclavés.

### Les principes d'organisation des dessertes et déplacements :

La hiérarchisation de la voirie clairement affichée permet de s'appuyer sur une trame largement diversifiée à travers laquelle tous les types de déplacements peuvent s'organiser harmonieusement selon les différents niveaux.

Les projets d'aménagements sont principalement axés sur une stratégie de report modal important sur les TC et modes actifs tout en privilégiant la sécurité du réseau d'infrastructures, notamment au droit des points d'échanges.

L'incitation à utiliser les TC passe par une organisation basée sur un principe de maillage de liaisons piétonnes et de voies locales de desserte conduisant vers des points d'arrêts bus en toute sécurité.

L'utilisation du vélo en tant que mode de déplacement est encouragée d'une part sur de courtes distances en direction des villages du plateau (Puyricard, Célony), mais aussi vers le centre d'Aix grâce au développement croissant des vélos à assistance électrique.

Le schéma directeur cyclable et la hiérarchisation de la voirie conduisent à intégrer des améliorations dans le développement des itinéraires qui rendent ce mode de déplacement de plus en plus attractif.

### Les orientations d'aménagement :

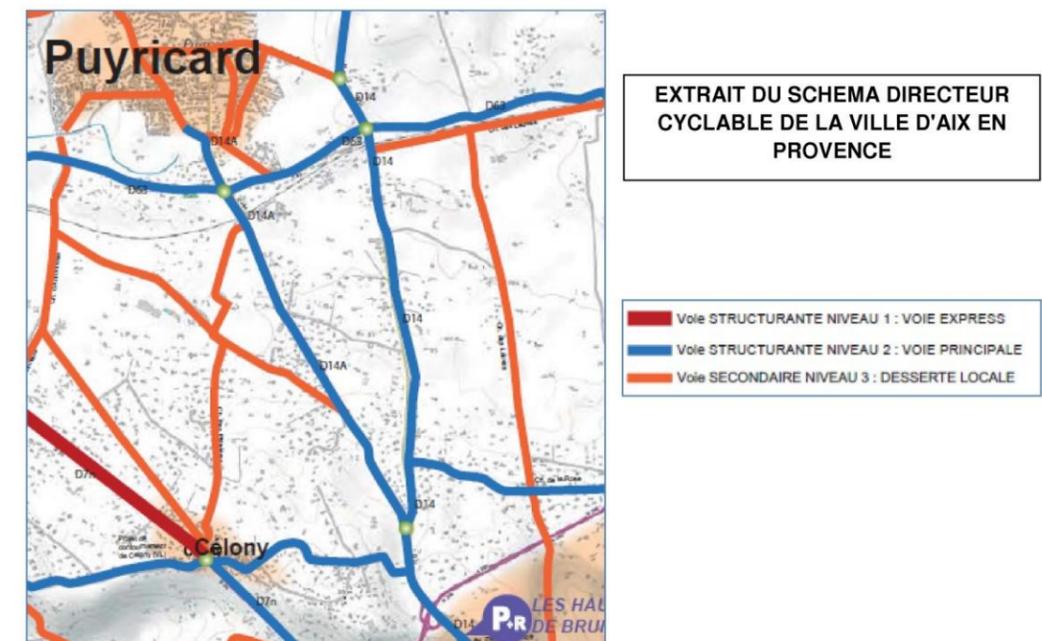
Les aménagements envisagés en matière de proximité sur le secteur conditionnent grandement la mise en œuvre des principes énoncés précédemment. Pour cette raison, il est important de commencer la présentation à travers la mise en place du dispositif lié aux **modes actifs** :

Concernant les liaisons piétonnes, Il existe une large trame de chemin qui peut être empruntée pour se rendre aux arrêts bus. Il est question de la compléter notamment dans le vaste espace compris entre la RD14a et la RD14.

Le chemin des Fusains, seule voie traversante entre les deux départementales s'identifie en desserte locale et reçoit un aménagement favorisant les piétons en particulier. Des liaisons modes actifs souvent en site propre sont prévues afin de raccourcir les trajets et d'ainsi encourager les utilisateurs potentiels des transports en commun.

Les déplacements vers le centre de Puyricard ainsi que la fréquentation des quelques commerces existant le long de la Route du Puy Sainte Réparate peuvent également s'envisager à partir des modes actifs pour une partie des habitants du secteur.

Par ailleurs les équipements programmés dans le cadre du schéma directeur cyclable favoriseront la mobilité des vélos et ce en différentes directions (Aix centre, Célony, Puyricard, futur pôle d'échanges de La Calade).



Le chemin des Fusains, le chemin de la Bosque de la Madeleine servent à la **desserte locale** ainsi que les voies nouvelles d'initiative privée issues à partir des carrefours (existants ou à créer) sur la RD14.

Ces dernières irriguent les différents secteurs par l'arrière de la départementale permettant ainsi d'éviter toute nouvelle création d'accès voire selon le cas d'améliorer les conditions actuelles. Compte tenu de leur nature même (tracé sinueux = limitation de la vitesse) et du fait qu'elles ne supportent aucun transit, la mixité des fonctions prévaut pour les aménager.

Leur dimensionnement ainsi que leur géométrie dépendent à la fois de la topographie des lieux, de la configuration des parcelles et de la préservation des éléments naturels (arbres remarquables, murs de pierres sèches,...).

Dans tous les cas elles doivent comporter un gabarit correspondant aux exigences de secours et de défense contre l'incendie, de sécurité civile et de collecte des déchets.

La Rd14a, le chemin des Cruyes et le chemin de la Rose sont le support des **liaisons secondaires** qui permettent les échanges entre les pôles urbains.

Leur aménagement qui s'adapte le plus possible aux contraintes environnantes est conçu selon un profil qui prévoit une chaussée garantissant de bonnes conditions de circulation sans risque d'augmentation des vitesses.

L'autre fonction qui doit être absolument assurée dans le cadre de ces liaisons secondaires est liée aux déplacements des modes actifs. Il est donc prévu de part et d'autre de la chaussée des bandes dérasées multifonctionnelles où pourront circuler en particulier les piétons qui devront se rendre vers les arrêts-bus. Les utilisateurs en vélos pourront également circuler dans des conditions satisfaisantes de sécurité.

Une attention particulière est apportée dans le cadre du traitement de certains points névralgiques (risque de conflit entre les divers utilisateurs) tels que par exemple au droit du carrefour RD14a / Chemin des Cruyes lieu de concentration des diverses problématiques liées aux déplacements (carrefour VL, traversées piétonnes, arrêt TC, vélos).



Par ailleurs, les nouveaux accès ne doivent pas compromettre la sécurité des usagers, ni entraver l'écoulement d'un certain trafic. Cette double problématique est prise en compte dans une organisation cohérente qui repose sur une série de carrefours sécurisés.

En plus des trois points d'échanges existants aux intersections RD14/Chemin de la Bosque de la Madeleine, RD14/Chemin des Fusains et RD14 et RD14/Chemin de la Rose, deux nouveaux Tourne à gauche sont envisagés sur la section de la RD14 concernée.

Le premier est situé au droit de l'accès existant à « l'étang des saules » et aux commerces qui se sont implantés en face de ce dernier (boulangerie...). Le second plus au sud, est projeté au droit du pôle commercial en devenir (le Jardin des Sens).

#### RD14 - Création de nouveaux carrefours – Principes



Les voies de dessertes locales décrites précédemment sont donc connectées à ces différents points d'échanges et la route départementale peut continuer à assurer son rôle de transit à condition de limiter la vitesse à 70km/h de façon cohérente sur ce tronçon.

Un dispositif empêchant les mouvements de TAG sera positionné sous forme d'îlot central au droit des accès positionnés les plus au nord. En continuité de ces voies, un branchement dans les carrefours plus au sud permettra de compléter les différents échanges.

La route du Puy Sainte Réparate (RD14) constitue un enjeu de premier ordre car elle fait partie intégrante du **réseau structurant**.

La potentialité de fréquentation des TC est importante à la vue des lignes bus existantes du réseau Aix en Bus. La mise en valeur sous différentes formes des nombreux arrêts sur les trois lignes parcourant la RD14, la RD14a et le chemin de la Rose (lignes 11, 12, et 24) sont le support privilégié du dispositif qui permettra une montée en puissance de l'utilisation des TC.

