

Plan Local d'Urbanisme d'Aix-en-Provence

LE PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLES



Plan Local d'Urbanisme d'Aix-en-Provence approuvé le 23 juillet 2015

AVANT-PROPOS

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD), pièce constitutive du dossier de Plan Local d'Urbanisme (PLU), définit les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme retenues par la ville d'Aix-en-Provence sur l'ensemble de son territoire.

Ce projet politique est ensuite traduit en droit des sols au travers du zonage et des règles d'urbanisme.



Crédits photos du document:

aupa/ville d'aix-en-provence-labophoto (c.martinez/p.biolatto/j.c.carbonne/zenith photo)

A travers ce projet d'Aménagement et de Développement Durables, la commune d'Aix-en-Provence affirme son ambition pour son développement futur à travers quatre grandes orientations :



1. Conforter une ville de proximité à taille humaine, au service de ses habitants, soucieuse de son cadre de vie, organisée autour du centre urbain et de ses villages.

2. Développer le rayonnement d'Aix-en-Provence à l'échelle de l'agglomération, nationale et internationale, dans un contexte d'évolution métropolitaine.

3. Préserver le patrimoine naturel, agricole et urbain, un héritage prestigieux garant de l'identité aixoise.

4. Modérer la consommation de l'espace et lutter contre l'étalement urbain, pour un développement responsable et économe.



Préambule

Avec une perspective démographique d'environ 155.000 habitants à l'échéance des 15 prochaines années, la ville d'Aix-en-Provence se fixe un objectif de développement équilibré de l'habitat en accompagnement du développement économique du territoire.

Cette dimension humaine de la ville n'est pas que démographique. Elle se traduit aussi spatialement. L'espace communal, relativement vaste, est fortement marqué par les espaces naturels et agricoles. Pour éviter de gaspiller ces espaces, de s'étendre davantage, de banaliser les paysages, de recourir encore plus à l'usage de la voiture et afin de préserver le cadre de vie, le développement urbain est envisagé essentiellement autour du centre urbain et des villages.

Un principe de renouvellement urbain harmonieux et respectueux

Aix-en-Provence doit se recentrer pour plus de proximité vis-à-vis des quartiers, des villages et de son centre historique. Les qualités urbaines du centre historique sont un atout, une source d'inspiration pour renouveler la ville de demain. Il faut reconstruire en ville et dans les espaces d'activités, pas de manière systématique et brutale, mais de manière ponctuelle et respectueuse, en ayant une approche appropriée aux besoins actuels de la vie quotidienne : créer un véritable lien entre densité urbaine, mixité des fonctions, proximité des services et niveau de desserte par les transports en commun. Plusieurs secteurs de projet sont identifiés pour continuer à définir l'aménagement le plus adéquat pour ces quartiers au cours des prochaines années.

Processus complexe, le renouvellement urbain ne se fera pas, toutefois, du jour au lendemain. Il n'apportera pas de réponses suffisantes à court terme aux besoins en logements ou en locaux pour les entreprises.

A travers son projet d'urbanisme, la ville d'Aix-en-Provence souhaite en priorité améliorer le quotidien de ses habitants :

Renouveler l'offre de logement à proximité du cœur de ville, des centres de quartiers et principaux noyaux villageois, pour se déplacer plus facilement et aller travailler ou amener ses enfants à l'école à pied plus aisément, pour trouver plus près de chez eux des équipements, des services et des commerces utiles à leur quotidien. La production agricole locale doit être préservée pour continuer d'alimenter les marchés aixois et constituer une offre



croissante en produits locaux (circuits courts). Cela tend à rendre le territoire plus responsable et sobre en énergie, afin de diminuer les gaz à effet de serre et de répondre aux objectifs fixés par le plan climat du Pays d'Aix.

Dans cette perspective, Aix-en-Provence s'engage vers un développement apaisé liant emploi, logement et transports et s'appuyant sur une meilleure organisation urbaine.

Les principaux développements urbains se feront dans un cadre concerté. Il s'agit d'urbaniser des secteurs présentant des potentialités et capacités de desserte satisfaisantes sous forme de projet d'ensemble assurant la meilleure insertion urbaine et environnementale, respectant les qualités paysagères du site et prenant en compte les déplacements.

En accompagnement, le projet prévoit les emplacements nécessaires aux infrastructures viaires de façon à sécuriser et rationaliser les échanges, en diminuant la place de la voiture dans le fonctionnement urbain aixois. Indispensables au maillage viaire local, ces compléments doivent permettre de créer des alternatives de transit tout en offrant plus de tranquillité, de sécurité et de qualité environnementale dans les secteurs résidentiels.

Il s'agit parallèlement de continuer à orienter l'aménagement du territoire vers des solutions plus durables en matière de construction, de transport, de traitement des déchets... L'organisation de la ville s'inscrit plus concrètement dans des objectifs issus des lois du Grenelle de l'environnement.

Orientations générales

1. CONFORTER UNE VILLE DE PROXIMITÉ À TAILLE HUMAINE, AU SERVICE DE SES HABITANTS, SOUCIEUSE DE SON CADRE DE VIE, ORGANISÉE AUTOUR DU CENTRE URBAIN ET DE SES VILLAGES.

1.1 Une ville à taille humaine : rapprocher habitants, commerces, équipements et services autour du centre urbain et des villages.

1.1.1 Inscrire le développement urbain dans une logique de gestion économe de l'espace et de l'énergie, en priorité dans les espaces déjà urbanisés

> Permettre l'intensification des espaces urbains en alternative à l'extension spatiale diffuse afin de répondre aux besoins en matière d'habitat et de développement économique tout en réduisant la consommation d'espaces naturels et agricoles.

> Encourager le renouvellement urbain pour densifier et diversifier l'offre de logements ainsi que les activités économiques afin de tendre vers une meilleure mixité des fonctions et une meilleure performance énergétique du fonctionnement urbain: logement et lutte contre la précarité énergétique, mobilité et déplacement, notamment facilitation des modes actifs (piétons, vélos...).



1.1.2 Optimiser les tissus urbains existants du centre urbain, des cœurs de quartier et dans les villages.

> Promouvoir le long des axes structurants et dans les premières couronnes urbaines (centre urbain, villages) l'intensification urbaine des secteurs présentant des potentiels de renouvellement urbain tout en respectant le patrimoine architectural et urbain et les cœurs d'îlots apaisés.

> Permettre l'évolution mesurée des tissus peu denses dans le respect de la typologie des espaces urbains de la deuxième couronne urbaine et des villages.

> Maîtriser les possibilités d'évolution du bâti dans les quartiers proches des massifs boisés ou à forte sensibilité paysagère en harmonie avec la typologie urbaine afin de permettre la préservation de l'environnement et des paysages.

> Maîtriser l'évolution des villages et hameaux en lien avec le renforcement de l'espace public, des services de proximité et de la desserte par les transports en commun.

> Permettre l'émergence de projets d'aménagement globaux sur des sites stratégiques à fort enjeux de renouvellement urbain par l'identification de secteurs de projet.

1.1.3 Contenir le développement urbain en définissant des limites à l'urbanisation et en recomposant les secteurs de franges

> S'appuyer sur les éléments marquants du paysage pour fixer les limites des espaces urbains (routes, voie ferrée, canal, trame végétale, rupture de pente...),

> Traiter qualitativement les franges des espaces urbanisés, interfaces ville-campagne, en définissant des coupures d'urbanisation entre les entités urbanisées, et en exploitant les espaces fonciers résiduels.

> Recomposer les secteurs de bâtis diffus et peu équipés au voisinage des zones urbaines constituées vers un tissu urbain plus structuré et équipé.

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables - Aix-en-Provence

- > Limiter le développement de la construction diffuse dans la grande campagne aixoise au nom du principe d'économie d'espace et de coût.
- > Contenir l'évolution des secteurs d'habitat diffus au regard de l'existence et/ou des conditions du rattrapage des équipements et des réseaux.

1.2 Une ville de proximité au service de ses habitants

1.2.1 Promouvoir un développement équilibré de l'habitat

- > Développer une offre de logements diversifiée afin de répondre aux évolutions des besoins en logements liés aux modes de vie (séparation, décohabitation, ...) et aux tendances démographiques (vieillesse, natalité).
- > Rééquilibrer l'offre de logements des classes d'âge actives en imposant une part de logements de taille moyenne (T3, T4) dans le cadre d'opérations d'aménagement d'ensemble et de construction.
- > Améliorer l'offre dédiée aux étudiants pour accompagner la création du pôle d'excellence universitaire Aix-Marseille, notamment dans le cadre du Plan Campus, autant sous forme de construction neuve que de réhabilitation du parc de logements étudiants existant.
- > Maintenir le bon niveau de mixité sociale en favorisant la diversification de l'offre de logements et fluidifier ainsi les parcours résidentiels des ménages à revenus intermédiaires et modestes.
- > Orienter et spatialiser le développement de l'offre de logements par le biais de secteurs de mixité sociale, en imposant la réalisation d'une part de logements intermédiaires et/ou sociaux dans le cadre d'opérations d'aménagement d'ensemble ou de construction.
- > Poursuivre la réhabilitation du parc locatif social et la réduction de la précarité énergétique, notamment dans les quartiers de Jas de Bouffan et Encagnane, ou par le biais d'opérations ANRU comme dans les quartiers de Corsy et Beisson.

1.2.2 Une ville soucieuse de son urbanité : favoriser «l'esprit de quartier» et mieux partager l'espace public.

- > Développer les activités de commerce et de service de proximité en complémentarité avec l'évolution de l'offre résidentielle.

- > Conforter les centralités de quartier du centre urbain et des villages et favoriser la proximité en y développant une offre résidentielle, de commerces, de services et d'équipements de proximité.
- > Requalifier les espaces publics principaux du centre urbain et des quartiers en lien avec des projets de renouvellement urbain et les objectifs d'apaisement du tour de ville.
- > Réaménager la voirie sur les principaux axes urbains et voies de quartier par un partage de la voirie favorisant le maillage et la sécurisation des modes doux (piétonisation du centre historique, voies cyclables, etc.).
- > Maintenir des espaces de respiration (parcs et jardins) au plus près des espaces habités, et favoriser la création de cheminements le long des principaux cours d'eau (notamment l'Arc, la Touloubre).
- > Permettre une meilleure répartition géographique de l'offre en matière scolaire notamment en lien avec les extensions de l'urbanisation.
- > Optimiser l'accessibilité au haut et très haut débit des espaces urbanisés et induire par là même une réduction des déplacements.

1.2.3. Favoriser une ville plus apaisée en privilégiant les alternatives à la voiture pour se déplacer

- > Améliorer la desserte en transport en commun des quartiers à fort potentiel par la restructuration du réseau de bus urbain.
- > Améliorer les performances et l'offre de transport en commun, notamment par la mise en place d'un réseau élargi d'itinéraires prioritaires assurant la desserte interquartier et interurbaine, et la pénétration des centres urbains (sites propres, création de voies bus réservées sur les principales pénétrantes et boulevard interquartiers, création d'une ligne TC Aix-Arbois avec une première phase Aix /Plan d'Aillane.)





> Repenser les conditions d'interface et d'accès entre gare routière et halte ou gare ferroviaire : promouvoir un véritable pôle d'échanges « Aix-Centre » par la mise en lien de la gare routière et de la gare ferroviaire

> Mieux desservir les pôles économiques par les transports en commun notamment en mettant en lien le pôle d'échanges « Aix-Centre » avec la création d'un second pôle d'échanges à Plan d'Aillane (Milles).

> Finaliser le maillage du territoire en transport en commun au plus près du domicile afin de permettre à tous de rejoindre les lignes de transport.

> Développer les déplacements urbains et interurbains en train notamment grâce à la réalisation de haltes ferroviaires à Luynes et à la Calade.

> Faciliter l'accès au centre urbain par les transports en commun par rabattement vers les axes structurants de transport en commun via les parcs relais ou le transport à la demande.

> Réguler l'offre de stationnement à proximité du centre historique par la réduction du stationnement sur voirie, la redistribution du stationnement en ouvrage en faveur des résidents et des utilisateurs des services et clients des commerces.

> Mieux maîtriser l'offre de stationnement privative dédiée aux activités proportionnellement aux performances des TC.

> Fluidifier le trafic des livraisons de marchandise en ville en favorisant la mise en place de plateforme de redistribution facilitant la livraison sur le dernier kilomètre par des véhicules propres ou véhicules électriques.

1.2.4. Intégrer la marche à pied et le vélo comme un maillon de la chaîne multimodale pour qu'ils deviennent une des alternatives de déplacement.

> Favoriser et sécuriser les modes de déplacement piéton et cycle sur l'ensemble du territoire en réaménageant en ce sens la voirie

sur les principaux axes urbains et principaux axes de quartier, modérer les vitesses et intensifier le stationnement vélo.

> Faciliter les déplacements des modes actifs notamment par l'optimisation du tissu urbain et des espaces publics, en favorisant les courtes distances.

> Compléter le maillage des quartiers périphériques et réduire les fractures urbaines (franchissement des cours d'eau, des routes à grande circulation et échangeurs et des carrefours délicats).

> Renforcer les continuités des itinéraires doux par la « mise en réseau » des espaces verts, des cheminements piétons et/ou cycles, des équipements sportifs et la réalisation d'aménagements attractifs et adaptés.

> Intégrer les modes actifs dans le cadre de la requalification et de l'embellissement des espaces publics.

1.2.5 Tendre vers un réseau routier mieux adapté

> Compléter et sécuriser les infrastructures viaires dangereuses de grand transit engendrant des dysfonctionnements sur le réseau notamment les points d'échanges incomplets ou présentant des difficultés.

> Supprimer, dans la mesure du possible, les accès directs sur certains axes lourds par la création de voies de rabattement sur des voiries secondaires.

> Améliorer les communications en prévoyant le franchissement des principales coupures (axes de grand transit, cours d'eau).



- > Définir une organisation viaire basée sur une sécurisation globale des dessertes riveraines.
- > Hiérarchiser le réseau : un réseau primaire automobile réduit au strict nécessaire dans le centre, un large développement des zones 30.
- > Offrir des alternatives d'itinéraires de transit dont l'aménagement privilégiera les transports en commun et les cycles.
- > Apaiser le trafic afin de limiter les nuisances sonores et les pollutions atmosphériques.

1.3 Une ville organisée autour du centre urbain et des villages : développer une urbanisation nouvelle complémentaire en lien direct avec les pôles urbains existants

Le principe de densification nécessaire à une gestion économe de l'espace ne permettra pas à lui seul de satisfaire l'ensemble des besoins des habitants et des entreprises à court et moyen terme. Des secteurs de développement de l'urbanisation ont donc été identifiés en continuité des pôles urbains existants. Ils peuvent faire l'objet d'orientations d'aménagement et de programmation.

1.3.1 Compléter les besoins de la ville en matière de développement par des extensions du centre urbain :

- > Intégrer une démarche d'aménagement et développement durables dans la conception et l'aménagement des nouveaux quartiers
- > S'appuyer sur les éléments forts du paysage en recherchant des axes de composition urbaine dans une logique d'adaptation au site, ainsi qu'en apportant une attention particulière au traitement des franges et des interfaces
- > Intégrer des espaces collectifs ouverts dans la composition urbaine afin de favoriser le lien social
- > Assurer une bonne accessibilité multimodale en favorisant les modes actifs et les transports en commun, notamment en prévoyant les sites propres, si nécessaire, afin d'améliorer la performance des TC
- > Assurer un maillage interne et inter-quartiers en lien avec les quartiers existants en prévoyant les infrastructures adéquates et de façon hiérarchisée
- > Prévoir les équipements et services de proximité en proportion avec les besoins des populations nouvelles tout en veillant à la complémentarité des équipements de rayonnement plus large



> Contribuer à la couverture numérique du territoire en assurant la desserte des nouveaux quartiers en très haut débit

Parmi ces extensions :

- Le secteur du Pont de l'Arc-Viaduc, à proximité du campus universitaire, offre des potentialités susceptibles de compléter celle du centre urbain, notamment en lien avec les équipements universitaires. A l'échelle de la ville, le principal enjeu consiste à gommer la « coupure » que constituent les barrières de l'A8 et de l'Arc et à assurer une « continuité urbaine » entre les équipements universitaires actuels positionnés au Nord et ceux projetés au Sud de l'Arc, et d'une manière plus générale entre le quartier du pont de l'Arc et les quartiers Sud et Sud-Est de la ville notamment par des infrastructures de franchissement pour tous les modes.
- Le secteur de la Constance en lien direct avec les quartiers Ouest de la ville présente une véritable opportunité de répondre de manière significative aux besoins en matière d'habitat de la commune par un accroissement de l'offre de logements et d'équipements qui y sont liés. Dans ce secteur, la ville se donne les moyens d'agir pour un développement équilibré de l'habitat, prenant en compte les déplacements et les transports en commun et répondant au critère de maîtrise de l'énergie et d'optimisation de la consommation d'espace. Par ailleurs ce projet offre une réponse aux besoins d'emploi par le développement d'un secteur d'activités tertiaire, des services et des commerces, notamment dans le domaine de l'économie numérique.

1.3.2 Des villages renforcés pour plus de proximité

- > Conforter des centralités villageoises existantes
- > Traiter les liens entre le village et ses extensions

Le village de Luynes

A la croisée des principaux espaces économiques du Sud de la ville, et à proximité des axes de communications structurant –RD8N, A51, RD7n, voie ferrée Aix –Marseille, le village de Luynes présente d'indéniables atouts pour devenir un secteur clé de l'armature urbaine des quartiers sud de la commune. Les extensions qui s'imposent dans ce secteur sont également une opportunité pour mieux structurer le cœur de village :

- Redonner une centralité au cœur de village en traitant les liens entre le village et ses extensions, en gommant les coupures de la RD7n et de la Luynes qui doit devenir le lien entre les espaces situés de part et d'autre de la rivière.

- Accompagner l'évolution du village par une requalification du centre de village, des équipements et des espaces publics.

> Intensifier les secteurs présentant des potentialités à proximité des axes de transport en commun en renforçant l'offre d'habitat et d'équipements à proximité du village, et organiser le développement urbain dans la perspective de la création d'une halte ferrée.

> Apaiser le trafic en constituant un boulevard urbain dans ce secteur, aménager et développer les itinéraires prioritaires de transport en commun sur la RD8n.

Le village de Puyricard

> Conforter le village de Puyricard en tant que centralité de l'ensemble du secteur Nord de la commune dont la tendance au mitage par l'habitat diffus doit être endiguée par un recentrage de l'urbanisation autour de ce noyau en proposant une offre d'équipements et de logements accrue.

> Renforcer la centralité et l'animation du cœur de village par la relocalisation et le développement d'équipements aujourd'hui à l'étroit dans le village et par la mise en relation des polarités commerciales.

> Intensifier les espaces urbains afin d'offrir des possibilités d'urbanisation complémentaires au sein du village et en frange, dans le respect des éléments paysagers, patrimoniaux et de la qualité environnementale actuelle.

Le village des Milles

> Intensifier les espaces urbains à proximité des voies principales, en anticipant l'impact sur les populations des nuisances sonores et



pollutions atmosphériques potentiellement associées.

> Apaiser le cœur de village, notamment en le préservant du trafic de transit par un projet de contournement du village afin de redonner toute la place aux modes actifs en cœur de village.

> Prévoir des possibilités d'urbanisation complémentaires dans la limite des servitudes liées à l'aérodrome des Milles.

Le quartier de la Duranne

> Revenir au principe du village au lieu et place d'une urbanisation monofonctionnelle ; l'extension de ce quartier doit concourir au rééquilibrage entre activités et logements, conduire à une mise en valeur du paysage plus importante, et inscrire la Duranne dans une démarche de quartier durable.

> A terme, la Duranne trouvera une nouvelle dynamique par le renforcement d'une centralité permettant la réunion des parties Est et Ouest séparées par la RD 543, par la création d'un pôle communautaire pour tout le quartier, et ambitionnant de fédérer la population locale et les usagers temporaires.

> Améliorer la desserte en transports en commun par des axes structurants et des circulations modes actifs.

1.3.3 Des hameaux confortés

Renforcer le rôle des centralités existantes concerne également certains hameaux historiques jouant un rôle de proximité compte

tenu de la présence de quelques équipements, commerces ou services. C'est le cas des hameaux de Célony, aux Platanes et à Couteron notamment, où il s'agit de conforter l'offre résidentielle dans la continuité du tissu urbain existant en respectant ses caractéristiques patrimoniales, morphologiques et paysagères.



1. 4 Une ville assurant la qualité durable de son cadre de vie

1.4.1. Mieux prendre en compte les risques et les nuisances

- > Prendre en compte les risques majeurs dans l'aménagement du territoire, notamment le risque inondation dans la mise en œuvre des urbanisations complémentaires .
- > Permettre la réduction de l'imperméabilisation des sols, la rétention des eaux pluviales, en lien avec la prévention du risque inondation et le développement de la nature en ville.
- > Améliorer la connaissance des risques naturels par une inscription claire des zones d'aléas connus.
- > Mieux prendre en compte les nuisances sonores et les pollutions dans le développement urbain, en n'exposant pas les habitants ou usagers réguliers à un bruit dépassant le niveau de confort de 55dB ou à des niveaux de pollution de l'air hors normes.
- > Lutter contre le bruit et la pollution dans les espaces urbains en jugulant l'envahissement des espaces urbains par la circulation automobile en développant les transports en commun et modes doux, en canalisant la circulation automobile et une partie des bus interurbains en périphérie et en régulant la vitesse au sein des quartiers
- > Favoriser des modes de déplacement moins polluants : la marche à pied, le vélo, les transports en commun. De nouveaux parkings relais atténueront les nuisances liées au trafic dans le centre-ville.

- > Poursuivre l'amélioration et la valorisation du traitement des déchets de l'Installation de Stockage des Déchets Non Dangereux de l'Arbois.
- > Améliorer la filière du tri sélectif, notamment par la mise en place de nouvelles déchetteries.

1.4.2. Permettre et favoriser la qualité environnementale de la construction et de l'aménagement

- > Promouvoir dans les secteurs de développement urbain la sobriété énergétique.
- > Favoriser l'utilisation des éco-techniques, des dispositifs énergétiques à partir de sources renouvelables dans le respect des objectifs du plan climat et sous réserves d'une compatibilité avec les enjeux patrimoniaux, paysagers et d'intensification urbaine.

1.4.3. Assurer la santé publique

- > Envisager les ouvertures nouvelles à l'urbanisation en prenant en compte les risques et les pollutions, en premier lieu desquelles on trouve les pollutions atmosphériques et les nuisances sonores.
- > Rattraper le retard, dans les secteurs déjà urbanisés identifiés, en alimentant les constructions en eau potable et en les raccordant autant que possible au réseau d'assainissement collectif.
- > Assurer la santé publique par la présence de réseaux publics de distribution d'eau potable et d'assainissement pour toute nouvelle zone à urbaniser et rompre ainsi avec les habitudes de l'habitat diffus et inorganisé pour préserver les ressources.
- > Favoriser dans les actions de renouvellement et d'extension, les systèmes de maîtrise de la consommation de la ressource en eau (réutilisation des eaux pluviales, rendement des réseaux...)

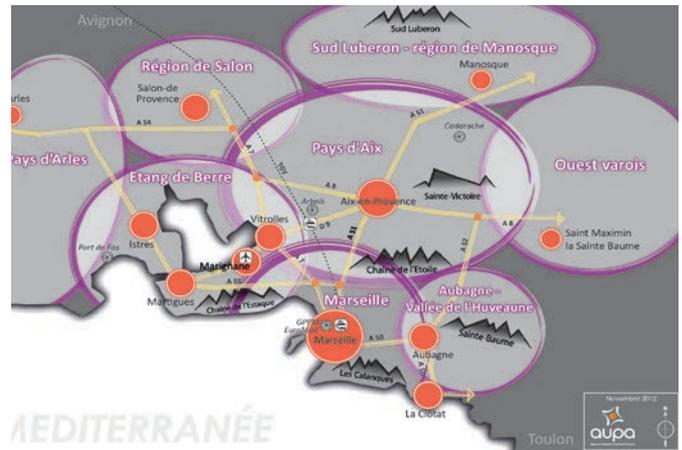
Préambule

A la croisée des axes de développement de la région, au carrefour d'un axe Paris-Nice-Italie et d'un axe intérieur vers les Alpes, au cœur d'une des plus grandes agglomérations françaises, Aix-en-Provence a conscience de son rôle dans l'organisation quotidienne de ce grand territoire et de son influence sur les communes environnantes et le Pays d'Aix. Les habitants y bénéficient d'équipements, de commerces, de services et d'emplois. Ces interdépendances participent à l'attractivité d'Aix-en-Provence et du Pays d'Aix en général.

Le projet d'Aix-en-Provence participe à l'effet « d'accélérateur » du Pays d'Aix. Il conserve toutes ses fonctions de centralité et continue à favoriser l'attractivité du Pays d'Aix. Il défend l'idée d'une **ville de proximité agréable à vivre qui veut maintenir son rayonnement lié à ses fonctions traditionnelles (Université, Justice, Culture, Tourisme) et à son dynamisme économique.**

Depuis plus de 30 ans, Aix-en-Provence bénéficie d'une attractivité forte auprès des entreprises même en période de crise. Cette réussite fait partie de sa renommée. La ville souhaite conforter ses capacités d'accueil pour l'ensemble des segments de l'économie. Cette ambition passe par le confortement de l'attractivité des deux poumons du développement économique aixois que sont le centre urbain et les espaces économiques du sud. Ces derniers s'articulent autour de la RD9, axe majeur reliant Aix-en-Provence à l'Aéroport Marseille Provence via les pôles d'activités Ouest du Pays d'Aix. Il s'agit de renforcer et mieux organiser ce vaste secteur d'avenir pour le développement d'Aix-en-Provence : rapprocher habitat et emploi, organiser la desserte du secteur autour d'un pôle d'échange à Plan d'Aillane. Un rééquilibrage des activités économiques vers le Nord s'avère également opportun autour du futur pôle d'échange de la Calade.

Il s'agit également de promouvoir un mode de développement économique plus qualitatif entre ces secteurs d'activités.



L'amélioration des échanges de compétence à tous les niveaux d'intervention du monde économique représente l'objectif permettant de solidifier le tissu économique aixois. Cette meilleure mise en lien des entreprises et du savoir passe par l'amélioration des moyens de communication et des lieux d'échange et de vie.

L'attractivité aixoise est aussi liée à sa bonne vitalité commerciale. Grâce à ses qualités historiques et touristiques, et à la redynamisation opérée par l'opération Sextius-Mirabeau, le cœur de ville est aussi vivant la semaine que le week-end. Cette offre, répartie de manière relativement équilibrée entre commerces du centre urbain et de périphérie, répond autant aux besoins quotidiens de tous les Aixois que d'une aire d'attractivité plus vaste.

L'accessibilité, la facilitation des échanges et des déplacements sont des facteurs essentiels de l'attractivité d'un territoire. **Le projet consiste donc à accompagner le développement futur par des axes forts de desserte en transports en commun,** limitant ainsi l'impact carbone du fonctionnement métropolitain et du développement économique associé. La poursuite de ce processus s'appuie sur la création d'un réseau de sites dédiés au transport en commun, d'une nouvelle offre en matière de parcs relais et les réouvertures de lignes et de haltes ferroviaires. La logique des déplacements participant d'ailleurs d'un territoire beaucoup plus vaste, il s'agit de consolider également les liaisons TC et ferroviaires avec les territoires voisins pour une desserte cohérente et concertée au service des habitants et des actifs.

Orientations générales

2. DÉVELOPPER LE RAYONNEMENT D'AIX-EN-PROVENCE À L'ÉCHELLE DE L'AGGLOMÉRATION, NATIONALE ET INTERNATIONALE, DANS UN CONTEXTE D'ÉVOLUTION MÉTROPOLITAINE.

2.1 Aix-en-Provence, une ville de premier plan dans l'organisation du territoire métropolitain

2.1.1. Conforter le développement des fonctions métropolitaines traditionnelles de rayonnement national et international

- > Permettre la restructuration et le regroupement des principaux équipements liés à la Justice sous forme de cité judiciaire au sein de la couronne urbaine.
- > Renforcer l'attractivité universitaire, notamment dans le cadre du Plan Campus, en accompagnant la restructuration des équipements universitaires afin d'améliorer la lisibilité de l'entité universitaire au niveau local, national et international
- > Développer l'offre de logements dédiés aux étudiants pour assurer la « compétitivité universitaire » du campus en attirant et en accueillant mieux les étudiants.
- > Accompagner l'évolution de l'ensemble des structures d'enseignement supérieur et de recherche (Université, ENSAM, IAE, MMSH...)

- > Accompagner le tourisme d'affaire, de congrès et d'exposants en lien avec les fonctions d'excellence en développant les capacités d'accueil des congressistes.
- > Conforter l'attractivité touristique et culturelle en s'appuyant sur la valorisation des atouts du territoire aixois et sa qualité de ville historique et patrimoniale renforcée ces dernières années par la création des équipements culturels de Sextius Mirabeau.
- > Développer le tourisme patrimonial notamment en améliorant la lisibilité des circuits touristiques patrimoniaux.

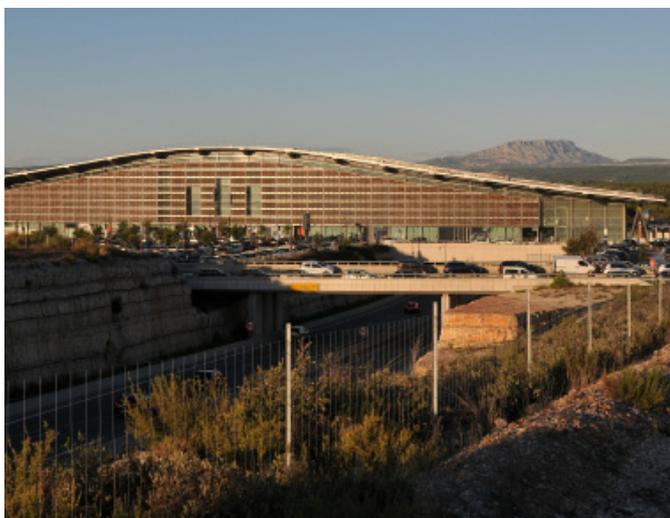
2.2 Garder "l'ambition de la réussite" en restant moteur dans le développement économique régional et offrir des capacités d'accueil en matière économique

2.2.1 Accompagner le renouvellement des pôles d'activités en permettant notamment le développement des activités existantes

- > Permettre la densification des pôles d'activités afin notamment de rendre possible le développement des activités existantes.
- > Maintenir la diversité des fonctions au sein des pôles d'activités, gage de stabilité du tissu économique.

2.2.2 Développer des projets urbains en lien avec les pôles d'échanges.

- > Assurer aux pôles d'échanges, un rôle d'interface entre la ville et son réseau de transport et de support au développement et à l'organisation urbaine.
- > Intégrer une démarche d'aménagement et de développement durables dans la conception et l'aménagement des nouveaux quartiers



Autour de la gare TGV, véritable « porte d'entrée » du territoire

> Consolider les potentialités du secteur qui conjugue à la fois des enjeux paysagers et environnementaux et des enjeux d'aménagement du territoire et économiques.

> Favoriser l'essor économique de ce site stratégique par le développement de la "Vitrine technologique" du technopôle de l'environnement Arbois-Méditerranée, en accueillant principalement des activités dédiées à l'environnement et des services.

Autour du futur pôle d'échange de Plan d'Aillane

> Aménager un pôle d'échange, pièce maîtresse de l'armature TC du grand secteur sud.

> Relier ce pôle aux entités urbaines par les TC et modes actifs.

> Permettre l'implantation d'un « centre de vie » et d'un nouveau quartier d'activités.

Autour du futur pôle d'échange de La Calade

> Réorganiser et requalifier les activités économiques le long de l'ancienne nationale 7.

> Engager un aménagement global et cohérent du secteur Lignane/Calade impacté par la déviation de la RD7n et la création d'un pôle d'échange au niveau de la gare.

Autour du pôle d'échange de la gare SNCF d'Aix-centre et de la nouvelle gare routière

> Promouvoir un renouvellement urbain ambitieux dans le cadre d'un véritable projet global d'aménagement et de restructuration du quartier.

2.2.3 Consolider l'attractivité du secteur Sud d'Aix-en-Provence, autour de l'axe économique de la RD9 en lien avec le développement des réseaux TC.

> Conforter les grands espaces économiques stratégiques que sont les pôles d'activités des Milles, de la Duranne et le Technopôle



Arbois-Méditerranée et s'appuyer sur ces sites historiques et porteurs pour en prévoir des extensions à Saint-Hilaire en lien avec les espaces d'activités de Pichaury/Robole, aux Trois Pigeons en prolongement du pôle de Lenfant, et au Tourillon en relation avec le technopôle de l'Arbois.

2.2.4 Favoriser l'accessibilité des pôles d'activités par l'amélioration de l'offre d'infrastructures et de services de transport.

> Améliorer l'accessibilité des pôles d'activités en s'appuyant sur la mise en place de pôles d'échange et d'un système de transports en commun plus performant.

> Faciliter les relations au sein même des pôles d'activités, tant pour les modes doux que pour les transports en commun.

> Créer un (des) centre(s) de vie au sein des pôles d'activités ou à proximité de pôle(s) d'échange afin que ces équipements et services permettent de diminuer les déplacements.

2.2.5 Favoriser les échanges entre les différents secteurs d'activités afin de développer des synergies susceptibles de consolider le tissu économique

> Faciliter les échanges de savoirs et de compétences entre les entreprises, les universités et organismes de formation et de recherche développement.

> Développer les activités moteurs ou « cluster » et plus particulièrement la mise en lien des fonctions de « recherche-développement » avec celles de production et de commercialisation, notamment en favorisant l'émergence d'un lieu d'échanges et l'économie numérique.

> Développer les échanges d'information par les communications électroniques, et notamment par l'extension du réseau très haut débit.

2.2.6 Développer les filières d'excellence en lien avec les activités innovantes

> Poursuivre le développement du projet technopolitain Arbois-

Méditerranée sur son site d'accueil du Petit Arbois et de la Gare TGV, et mettre en lien le projet technopolitain avec les différents pôles d'activités.

> Maintenir la diversité des domaines d'intervention dans les nouvelles technologies et les activités innovantes : énergies renouvelables, efficacité énergétique, surveillance environnementale, gestion de l'eau et des déchets, infrastructures propres, microélectronique, e-commerce et e-tourisme, etc. ...

2.3 Réaffirmer le rôle central d'Aix-en-Provence vis-à-vis du Pays d'Aix et au-delà

2.3.1 Mettre en place un système de déplacement plus efficace pour les actifs et les entreprises d'Aix-en-Provence et du Pays d'Aix.

> S'appuyer sur un système de pôle d'échanges multimodaux pour redéfinir l'accessibilité interurbaine et mieux articuler la desserte urbaine et interurbaine (pôle d'échanges d'Aix-Centre, de Plan d'Aillane et de La Calade)

> Améliorer les interfaces entre les réseaux de transport

> Développer l'usage des différents modes de transport en commun avec le train :

- modernisation et augmentation de la capacité de la voie ferrée Aix-Marseille associée à une nouvelle halte ferrée à Luynes, permettant notamment une desserte du pôle d'activités par le Sud.
- réouverture de la voie ferrée Aix/Rognac associée à une nouvelle halte ferrée à Plan d'Aillane et son maillage jusqu'à la gare TGV, permettant notamment une desserte du pôle d'activités par le Sud.
- modernisation et augmentation de la capacité de la voie ferrée Aix-Manosque associée à une nouvelle halte ferrée à la Calade.

> Proposer un autre usage de l'automobile dans une logique de stationnement à caractère intermodal en augmentant l'offre de Parcs relais connectés au réseau de transport en commun.

2.3.2 Promouvoir la programmation de grands équipements d'agglomération.

De par ses fonctions de centralité, Aix-en-Provence a vocation à accueillir un certain nombre de grands équipements d'agglomération permettant notamment de:

> Valoriser son patrimoine historique et culturel à travers notamment le projet de parc archéologique de la Seds ou la restructuration de la fondation Vasarely.

> Développer son offre de grands équipements par l'implantation d'une grande salle multifonction.

> Permettre une meilleure répartition géographique de l'offre en matière de santé, notamment hospitalière.

> Permettre le développement de l'Installation de Stockage des Déchets Non Dangereux (ISDND) de l'Arbois.

2.3.3 Soutenir l'attractivité de l'économie traditionnelle.

> Renforcer l'attractivité commerciale, culturelle et touristique du centre urbain par les différentes actions en faveur de la qualité et du partage de l'espace public, de l'amélioration de l'accessibilité du centre (TC, Stationnement, modes doux...).



> Maintenir l'équilibre entre les commerces du centre-ville, des quartiers et ceux de la périphérie.

> Affirmer l'envergure métropolitaine des fonctions commerciales du centre-ville tout en lui conservant son rôle de proximité auprès des habitants.

> Développer le niveau d'envergure du pôle commercial périphérique de la Pioline au regard des conditions de desserte existantes et programmées.

> Soutenir l'économie agricole par la réduction de la consommation des espaces agricoles et naturels, le maintien du potentiel cultivable des sols et des productions diversifiées, notamment celles bénéficiant d'un signe d'identification de la qualité et de l'origine.

Préambule



Lorsque l'on fait référence à Aix-en-Provence, ce sont d'abord des images, des symboles voire des tableaux de Cezanne qui viennent à l'esprit, et qui expriment une identité unique et originale. Ces éléments fédérateurs sont les référents identitaires communs et partagés qui contribuent à construire l'image que l'on peut avoir de cette ville.

La qualité du patrimoine naturel (Sainte-Victoire), architectural et urbain (cours Mirabeau, hôtels particuliers...), et agricole y participe pleinement, au même titre que l'Université ou la Justice. Ces différents aspects inscrits dans l'imaginaire collectif ont contribué à construire une identité riche et une réelle qualité de vie, avec un fort pouvoir d'attraction.

Malgré la dispersion de l'urbanisation, Aix-en-Provence est d'abord riche de la qualité de ses paysages et de sa biodiversité associée. Si encore un peu partout la végétation atténue l'impact visuel de l'urbanisation, le risque de banalisation des paysages doit être évité. L'ambition sera donc de continuer à se développer tout en préservant et en mettant en valeur ces éléments identitaires.

Le projet tend donc vers un **équilibre entre le développement urbain maîtrisé**, respectueux du patrimoine naturel et historique, **et la préservation des espaces naturels** et de leurs valeurs écologiques qui sont un des fondements de l'identité d'Aix-en-Provence, ainsi que **des terres cultivées** dont l'exploitation sera pérennisée dans la durée.

Orientations générales

3. PRÉSERVER LE PATRIMOINE NATUREL, AGRICOLE ET URBAIN, UN HÉRITAGE PRESTIGIEUX GARANT DE L'IDENTITÉ AIXOISE.

3.1. Préserver la grande campagne aixoise, l'écrin paysager qui fonde l'attrait et l'identité du territoire

> Préserver et mettre en valeur les massifs et reliefs boisés structurants des paysages aixois : Massifs de la Trévaresse, du Montaiguet, les collines de la Blaque, du Serre, les contreforts du Concors Ste Victoire (Pinchinats, Bibemus...), les paysages cézanniens, les crêtes boisées et hauteurs des massifs naturels, coteaux et vallons agricoles.

> Préserver de toute urbanisation nouvelle les contreforts boisés de la Barre de Celony/Entremont/St Donat, de la colline de Pichaury, les rebords du plateau de Valcros/Constance/Mont de Galice

3.2. Renforcer le rôle du végétal comme élément majeur de la qualité paysagère, y compris dans les zones urbaines

> Intégrer la trame végétale (masses boisées, ripisylves, haies et



arbres d'alignement) comme élément structurant du projet urbain.

> Préserver les coulées vertes en ville : la Violette/3Moulins, colline de Cuques, la Torse...

3.3. Préserver et mettre en valeur le patrimoine architectural, urbain et archéologique

> Mettre en œuvre un renouvellement urbain en harmonie avec les caractéristiques des tissus urbains dans lesquels il s'insère pour garantir leur qualité urbaine et architecturale et afin que les caractères traditionnels des centres historiques, des villages et des quartiers de faubourgs, les éléments bastidaires soient respectés.

> Assurer des coupures d'urbanisation notamment entre Pont de l'Arc/Luynes, Puyricard /Couteron, Pont de l'Arc/Parade, Luynes/ Pôle d'activités, Aix/Les Granettes, Aix/Les Platanes.

> Préserver strictement les abords des sites à forte valeur patrimoniale et paysagère, notamment l'environnement bastidaire, les ensembles bâtis et sites remarquables.

> Préserver les éléments les plus remarquables du patrimoine bâti inventorié.

3.4. Maintenir le potentiel cultivable des sols et développer une agriculture périurbaine de qualité

> Assurer la pérennité des grands espaces agricoles pour maintenir et promouvoir l'agriculture périurbaine et permettre la valorisation du paysage (plateau de Puyricard, plaine des Milles/ Eguilles) et aussi d'espaces plus interstitiels (plaine de la Luynes, les Pinchinats)

> Dans les espaces naturels ou agricoles, maîtriser l'évolution des activités en lien avec l'agriculture et promouvoir une bonne intégration paysagère des bâtiments agricoles.

> Dans les espaces naturels ou agricoles, l'objectif est de maintenir le potentiel cultivable des sols et de développer une agriculture périurbaine de qualité.

3.5. Préserver les continuités écologiques par la mise en place d'une Trame Verte et Bleue (TVB)

> Préserver l'ensemble des grands massifs forestiers identifiés en tant que réservoirs de biodiversité d'intérêt supra communaux que sont le Montaignet, la Trevarresse, le plateau de l'Arbois et le massif des Baumettes-Keyrié.

> Préserver les réservoirs de biodiversité d'intérêt communal que sont la colline de la Bardeline et les espaces ouverts en lien avec l'aérodrome d'Aix les Milles.

> Maintenir voir restaurer le principal corridor écologique pour lequel la commune d'Aix-en-Provence a une responsabilité permettant de relier 4 réservoirs de biodiversité (le plateau de l'arbois, l'aérodrome, la colline de la Bardeline au massif de la Trevarresse). Le maintien des secteurs de perméabilité écologique passe par une double stratégie:

- la mise en place de prescriptions favorisant le déplacement de la faune dans les secteurs agricoles y compris ceux concernés par du bâti diffus ,
- la préservation et la revégétalisation des cours d'eau et milieux humides associés (ripisylves) et notamment le Mal Vallat.

> Sur les secteurs à enjeux identifiés où des projets urbains sont situés en périphérie immédiate des composantes de TVB, imposer des prescriptions permettant d'intégrer le fonctionnement écologique local dans les orientations d'aménagement.

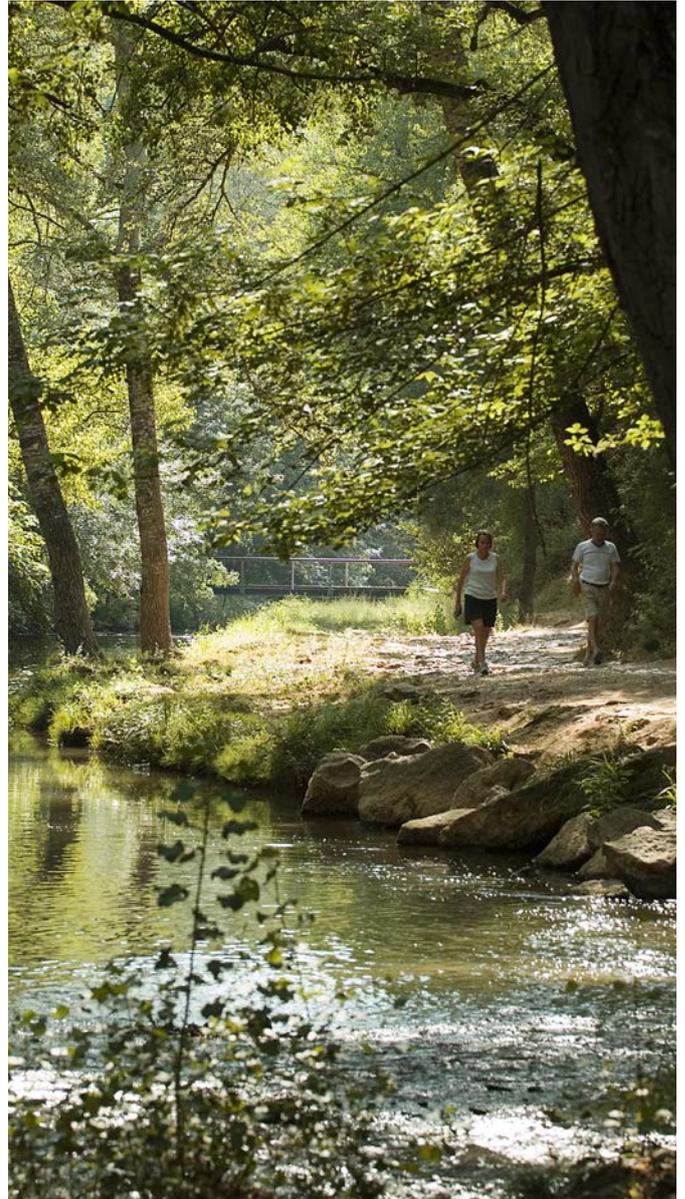
> Maintenir la diversité des espaces agricoles de la commune d'Aix-en-Provence ainsi que les éléments écopaysagers associés (zones humides, haies brises vent, vieux vergers,...) base de la fonctionnalité écologique des milieux ouverts et semi-ouverts communaux.

3.6. Améliorer les entrées de ville

> Clarifier les espaces en entrée de ville entre l'urbain, le naturel et l'agricole.

> Recomposer les secteurs dégradés d'urbanisation spontanée le long des infrastructures routières, à travers la définition de projets d'ensemble cohérents et plus qualitatifs.

> Affirmer la qualité urbaine des entrées de ville par des traitements séquencés (voie requalifiée en espace public urbain par exemple).



> Renforcer le rôle du végétal comme élément majeur de la qualité paysagère des entrées de ville (préservation des espaces verts, parcs, ripisylves, mails, jardins...)

3.7. Améliorer l'accès à la nature

> Préserver et renforcer la présence de la nature au sein des espaces urbains : plantations d'alignements, espaces verts publics, espaces verts et plantations privés à encourager.

> Mettre en valeur l'ensemble des cours d'eau et aménager les sections pertinentes en espaces de promenade et loisirs (Arc, Touloubre, Luynes...)

> Permettre un maillage plus cohérent d'itinéraires pédestres dont certains chemins ruraux pourront être le support.

Préambule



L'objectif est de rompre avec la consommation des dernières décennies. De 1998 à 2009, la consommation par l'urbanisation d'espaces naturels ou agricoles a été de 545 ha (soit environ 50 ha / an). Les territoires agricoles ont le plus perdu 416 ha (38 ha / an) alors que les milieux naturels perdaient 139 ha (13 ha / an) et seules les zones humides regagnaient 10 ha (1 ha / an).

Le projet communal promeut un renouvellement urbain ambitieux à travers plusieurs niveaux d'intensification du centre urbain, des villages, des zones d'activités économiques. Par nature ce processus est peu consommateur de nouveaux espaces à part pour les

quelques dents creuses qui subsistent à l'intérieur du tissu urbain. Il permet également la création de logements et d'activités en ville via le redéploiement d'activités trop à l'étroit ou trop consommatrices d'espace. Les zones de renouvellement urbain représentent environ 1/5ème du territoire communal. Cependant ce processus lent et aléatoire qui repose principalement sur l'initiative privée, nécessite que la collectivité prévoit des secteurs de développement pour répondre quantitativement et qualitativement aux besoins de construction définis à partir des prévisions démographiques et économiques.

Orientations générales

4. MODÉRER LA CONSOMMATION DE L'ESPACE ET LUTTER CONTRE L'ÉTALEMENT URBAIN, POUR UN DÉVELOPPEMENT RESPONSABLE ET ÉCONOME.

> Des secteurs d'extension urbaine de taille mesurée

Des secteurs d'extension ont donc été prévus en complément de l'intensification urbaine, dans des limites contenues et cohérentes. Sont identifiées dans le projet de PLU toutes les zones potentiellement urbanisables à un horizon de 15 ans dont l'ouverture à l'urbanisation dépendra des conditions techniques mais aussi de la nécessité de répondre aux besoins réellement constatés. Le total de ces zones à urbaniser représente environ 520 ha mais avec une consommation réelle potentielle d'espace agricole et naturel de 180 ha si on enlève les espaces déjà artificialisés ou à préserver dans les orientations d'aménagement.

Les zones urbaines quant à elles représentent environ 3 650 ha dont moins de 10 % sont constituées d'espaces non artificialisés (environ 340 ha). Il s'agit là d'une consommation d'espace potentielle, pour l'essentiel à l'intérieur des limites urbaines existantes, sans phénomène d'étalement.

Dans l'hypothèse d'une mise en œuvre du projet urbain sur 15 ans, cela représente une consommation d'espace sur un rythme annuel de 30 à 40 Ha par an. Compte tenu du rythme du renouvellement urbain et des conditions d'aménagement des secteurs d'extension (études et procédures, maîtrise foncière...), issues de la réglementation, cet objectif apparaît réaliste et modéré.

> Une consommation d'espace optimisée

La consommation des nouveaux espaces pour l'urbanisation devra être optimisée par des densités significatives (pas de gaspillage). La densité moyenne sur l'ensemble des zones urbaines et à urbaniser à vocation d'habitat est au minimum de l'ordre de 30 à 40 logements à l'hectare. Cette densité pourra cependant être de l'ordre de 20 logements/ha dans les extensions des villages et hameaux pour tenir compte de la typologie et de la forme urbaine de ces secteurs, chiffre compensé par une densité plus importante dans les extensions urbaines de la ville.



Plan Local d'Urbanisme d'Aix-en-Provence