



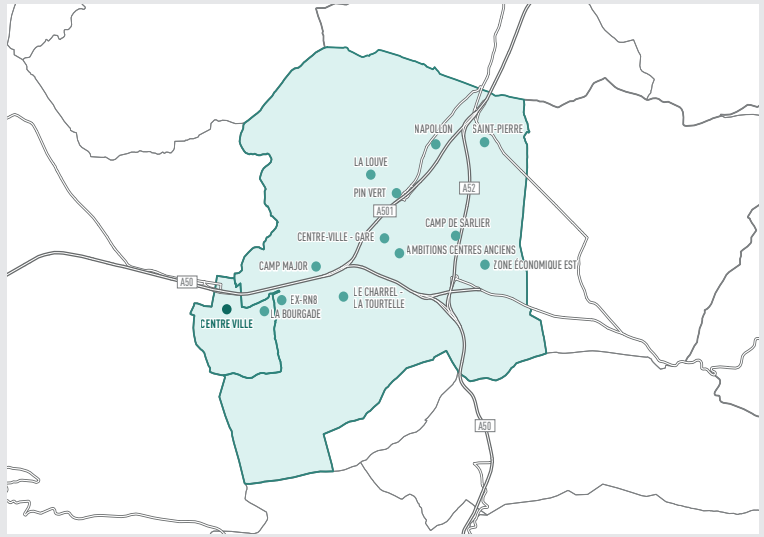
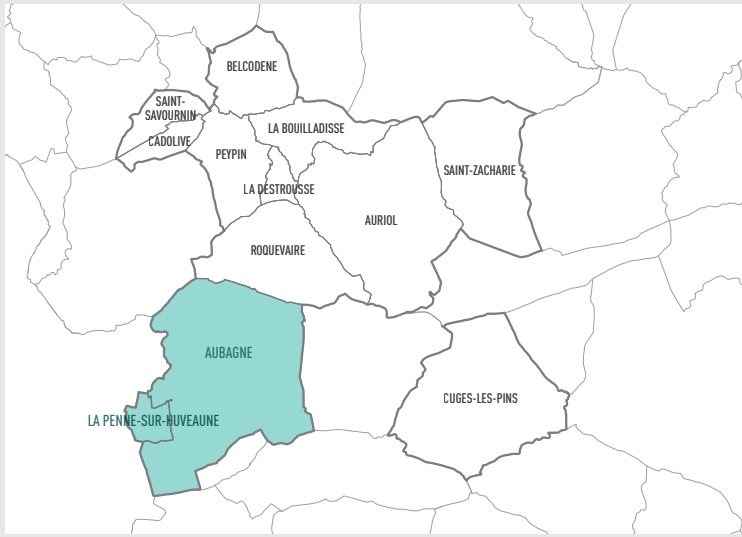
**PLAN LOCAL D'URBANISME
INTERCOMMUNAL DU PAYS D'AUBAGNE ET DE L'ÉTOILE**

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

I.2 OAP INTERCOMMUNALE D'INTENTION « Ex-RN8 » AUBAGNE / LA PENNE SUR HUVEAUNE

I.2.A OAP DE COMPOSITION Zoom « Centre-ville » LA PENNE-SUR-HUVEAUNE

Cette OAP de composition urbaine est le zoom n°1 de l'OAP « Ex-RN8 »



La Penne-sur-Huveaune **OAP Centre-ville**



La Penne-sur-Huveaune

OAP Centre-ville

Cette Orientation d'Aménagement et de Programmation de composition urbaine porte sur le centre-ville de La Penne-sur-Huveaune, couvrant une superficie de 42 ha de part et d'autre de l'axe du boulevard Voltaire (Ex-RN8) et de l'Huveaune, depuis la voie ferrée et la gare au Nord jusqu'à la lisière forestière en partie haute du site des Candolles au Sud. Cette OAP a pour principal objectif de permettre la réalisation de différentes opérations visant à favoriser l'apaisement du centre-ville, notamment par une requalification des espaces publics favorables aux déambulations piétonnes et aux modes doux. Certains aménagements ont déjà été partiellement réalisés (les abords de l'église-montée Charles Paya), d'autres vont prochainement voir le jour (à l'instar de la réalisation d'une continuité de la place Pellegrin avec le parvis de l'église). Ces aménagements doivent se poursuivre afin de retrouver une lisibilité et une unité des espaces publics, d'une part pour améliorer le cadre de vie des habitants, favoriser la dynamique du centre-ville et des commerces, et d'autre part pour développer l'attractivité économique et l'accueil de nouveaux habitants.

Il s'agit également d'anticiper l'arrivée du futur transport collectif en site propre devant relier Aubagne à Marseille, en intégrant dans les opérations d'aménagement, différentes phases de réalisation, afin de permettre la réduction progressive de la place de l'automobile (voirie et stationnement) en centre-ville au profit du piéton.

En corollaire de cette évolution, l'OAP accompagne l'implantation d'opérations de logements en centre-ville, sur les secteurs desservis par des transports publics et bénéficiant de commerces de proximité afin de s'inscrire dans une logique de densification urbaine en lien avec la cohérence urbanisme-transports.



➤ Le centre-ville vu depuis l'avenue Jean Raybier



➤ La rivière Huveaune traversant le centre-ville

ÉLÉMENTS DU CONTEXTE

-  Limite de l'OAP
-  Parcellaire
-  Équipement existant / à réhabiliter
-  Cours d'eau

ACCESSIBILITÉ/MOBILIÉS

-  Stationnement existant
-  Stationnement paysager à créer / à réhabiliter
-  Fonction Stationnement vélo
-  Fonction Parking Relais
-  Principe d'accès
-  Flux, carrefour à organiser
-  Principe de raccordement (desserte) à créer
-  Voie à réqualifier/apaiser
-  Principe de liaison structurante (voirie) à créer
-  Principe liaison douce / mode actif à conforter
-  Principe liaison douce / mode actif à créer
-  Voie cyclable
-  Voie cyclable à créer
-  Arrêt TCSP / REM futur
-  Futur TCSP Marseille-Aubagne
-  Pont ou passerelle à créer

COMPOSITION URBAINE

-  Construction à caractère patrimonial à conserver/réhabiliter (voir si fiche patrimoine protégée au titre du L 151-19)
-  Espace public de rencontre à créer ou requalifier (parvis, place...)
-  Espace de loisir collectif ou public à conserver / réhabiliter
-  Espace de loisir collectif ou public à créer
-  Espace de retrait paysager à conserver / requalifier
-  Principe d'alignement sur rue obligatoire
-  Principe de façade commerciale en RDC à créer / requalifier
-  Composition de façade urbaine à créer
-  Principe d'alignement possibilité discontinuité à conserver / à créer
-  Principe de vue/perspective à conserver / requalifier
-  Équipement à créer

COMPOSITION PAYSAGÈRE

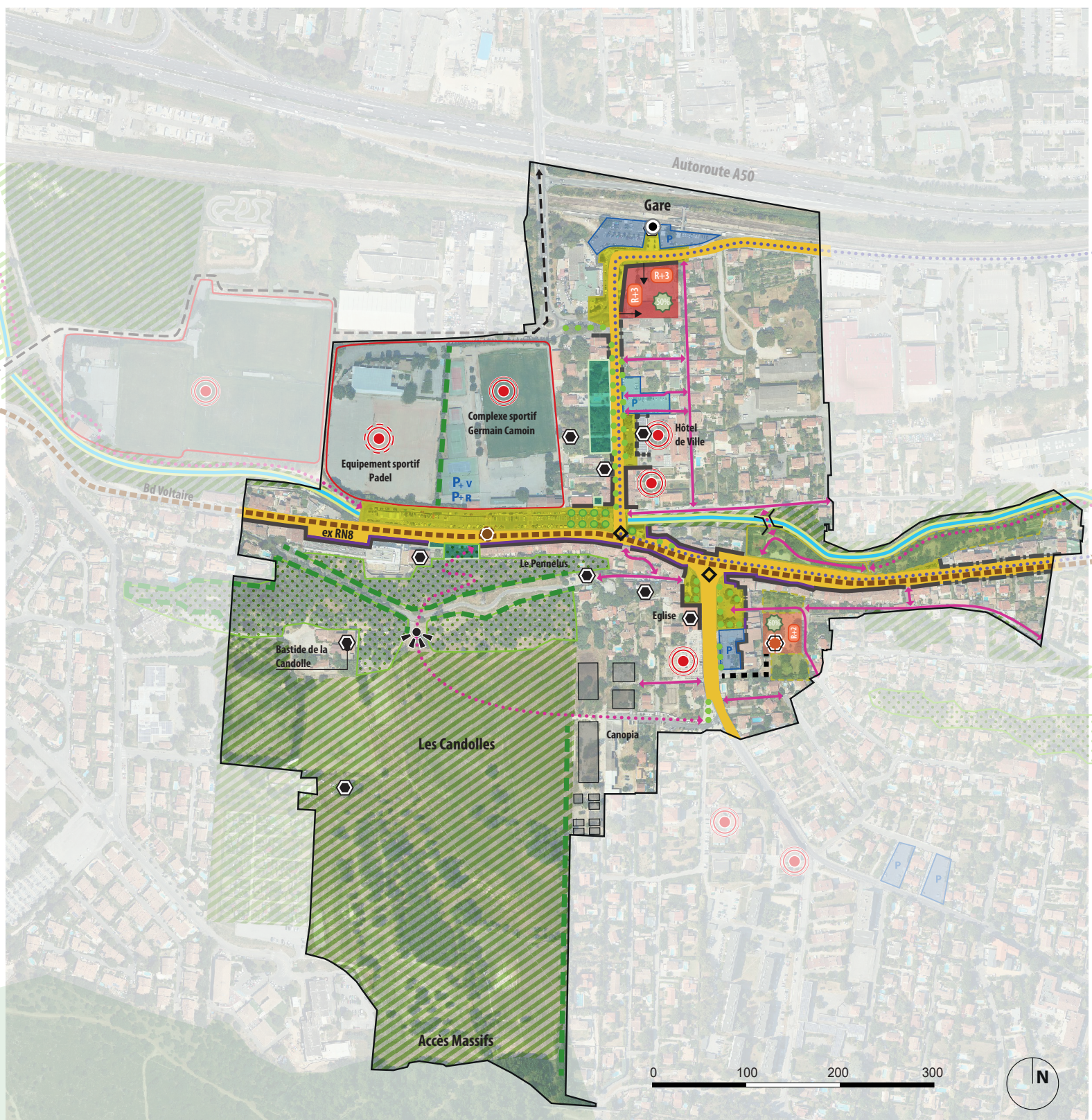
-  Protection et mise en valeur ripisylves
-  Espace végétal à conserver
-  Espace végétal à créer
-  Alignement d'arbres ou haies à conserver
-  Alignement d'arbres ou haies à créer
-  Boisement à conserver / réhabiliter
-  Lisière paysagère à créer / mettre en valeur
-  Terrasse en restanque à créer
-  Emplacement préférentiel des jardins et part d'espaces végétalisés (%) dont 2/3 en pleine terre

FORMES URBAINES ET VOCATIONS

-  Forme urbaine collectif
-  Forme urbaine petit collectif
-  Bâti existant récent
-  Hauteur des façades (nombre d'étages)
-  Espace naturel

Orientations d'aménagement et de programmation

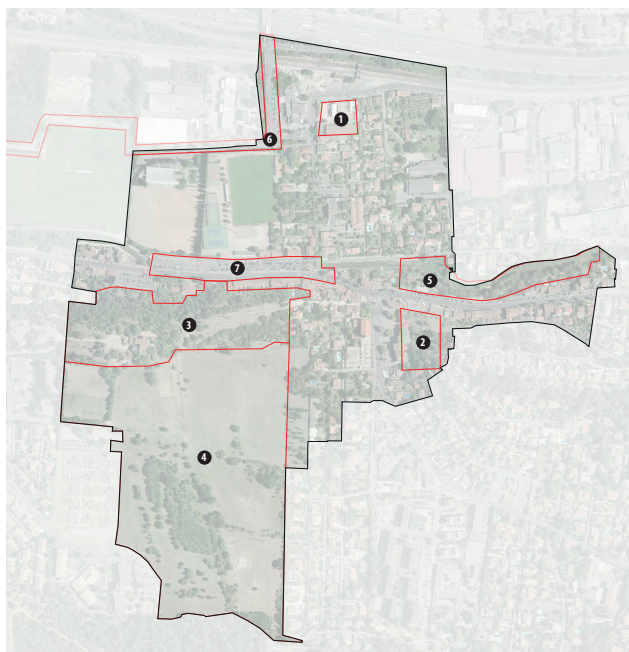
La Penne-sur-Huveaune - OAP de composition urbaine « Centre-ville »



PROGRAMMATION

Cette OAP vise à conforter l'attractivité du centre-ville de La Penne-sur-Huveaune, tout en intégrant par anticipation le projet de futur TCSP devant relier Marseille à Aubagne. L'ensemble des orientations s'articulent autour de la réalisation d'opérations de logements en cohérence avec leur contexte, de la requalification des espaces publics et de la mise en valeur du patrimoine architectural et paysager. En termes de programmation, sont prévus sur le périmètre de l'OAP :

- des opérations à vocation résidentielle qui présentent des typologies de formes urbaines diversifiées pour s'intégrer au contexte :
 - projet Fasseta (site n°1) : une typologie de collectif (R+ 3) pour réaliser 45 logements, en résidence mixte (accession à la propriété et logements sociaux) avec une livraison entre 2023 et 2025,
 - projet sur le foncier de La Poste (Site n°2) : une typologie de petit collectif (R+ 2) sur une emprise foncière communale au centre-ville. Cette réalisation au cœur des lieux de vie et espaces publics du centre s'accompagnera d'une pérénnisation des connexions douces existantes (réalisation entre 2030 et 2040) ;



- la requalification et la création d'espaces publics uniformisés, afin de les harmoniser :

- place Pellegrin : l'aménagement porte sur la création d'un seul et même espace public réunissant le parvis de l'Église Saint-Laurent et la place Pellegrin, avec une requalification globale de la voirie dans son ensemble (réalisation entre 2023 et 2025),
- parking de l'Hôtel de Ville : réhabilitation de l'espace de stationnement et traitement paysager ombragé (réalisation entre 2026 et 2030),
- esplanade Charles de Gaulle (Site n°7) : suppression du stationnement au profit d'une place publique, pour une articulation avec la future ligne de TCSP (réalisation entre 2030 et 2040),
- les espaces publics ont un devoir d'exemplarité pour la gestion des eaux pluviales. Il s'agit de désimperméabiliser les espaces, d'orienter l'écoulement des eaux vers des espaces perméables. Ils doivent aussi être pensés comme des espaces multifonctionnels combinant aménités urbaines et stockage des eaux pluviales (par un décaissement de l'espace notamment). (cf OAP Cycle de l'Eau) ;

- le réaménagement des voies de circulation et la création de liaisons douces :

- apaisement des circulations : mise en place de sens uniques permettant l'élargissement des trottoirs ; gestion des flux par feux de circulation aux carrefours du boulevard Voltaire avec le boulevard de la Gare et avec le boulevard Jean-Jacques Rousseau (réalisation entre 2023 et 2025) ;
- cheminement piétons à connecter entre eux pour offrir un parcours paysager : boucle piétonne reliant la « voie verte » aux parcs et jardins existants et futurs comme le parc des Berges (parc Jean-Claude Alexis) et son prolongement (Site n°5) (réalisation entre 2023 et 2025).

- ① Projet Fasseta
- ② La Poste
- ③ Chemin de la Grande Candolle
- ④ Les Candolles
- ⑤ Le Parc des Berges
- ⑥ Chemin du Mouton
- ⑦ Esplanade Charles de Gaulle



➤ Coupe transversale Nord-Sud du centre-ville de La Penne-sur-Huveaune

LA QUALITE DE L'INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET PAYSAGÈRE



➤ Un alignement du tissu ancien spécifique du village rue

LE RENFORCEMENT DE L'IDENTITÉ DU CENTRE ANCIEN

Le centre-ville de La Penne-sur-Huveaune présente une typologie de village-rue, caractéristique de la genèse des villages nés autour d'un axe de passage majeur. Estompés par la fonction dominante de la voirie et du développement de son trafic, les caractères de cette identité sont à conforter.

La poursuite des alignements du tissu villageois permettra de préserver cette identité représentative du centre ancien (morphologie historique du Bd Voltaire) pour :

- conforter le front bâti aux abords du boulevard Voltaire, séquence urbaine de l'axe structurant que constitue l'Ex-RN8 ;
- Inscrire les opérations bâties dans la trame historique articulée autour du boulevard Voltaire tout en respectant une composition de façades ordonnancées axée sur une trame verticale afin de rythmer les séquences à l'instar de la typologie des tissus villageois.

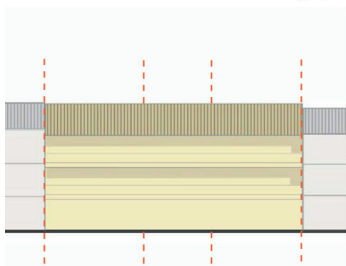
UNE TYPOLOGIE DE COLLECTIFS POUR INTÉGRER LES OPÉRATIONS DE LOGEMENTS NEUFS EN CENTRE-VILLE

Afin de s'inscrire dans une logique de cohérence urbanisme-transport, la densification se localisera dans les tissus centraux notamment aux abords des commerces de proximité et des transports en communs (gare ferroviaire, future station de TCSP).

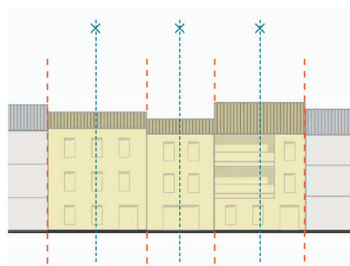
Le projet Fasseta (site n°1) en cours de réalisation, s'implantera prochainement face à la gare ferroviaire et à proximité immédiate du centre. Il se développera :

- à l'angle du boulevard de la Gare et du chemin Noël Robion, en s'implantant à l'alignement sur voie pour redessiner l'angle de cette entrée de ville ;
- en entrée de ville, induisant une nécessaire recherche de qualité concernant le traitement des façades ;
- en R+ 3 et comprendra des césures afin d'offrir des vues depuis les espaces publics adjacents sur un cœur d'îlot végétalisé (espace vert de qualité à l'abri du mistral et du bruit) qui participe ainsi de leur qualité.

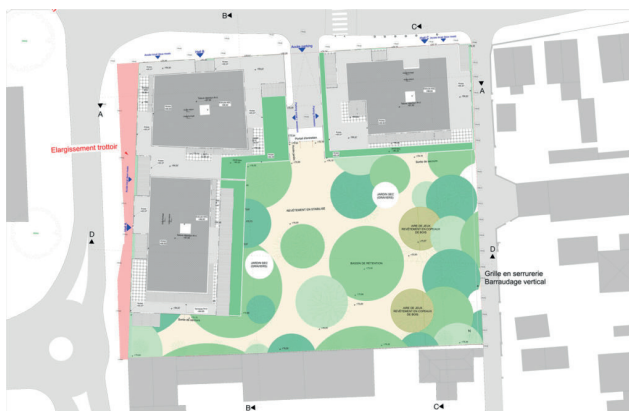
Absence de composition verticale
(exemple : loggias toute longueur)



Composition des façades
selon la trame verticale
(perçements axés...)



- Conjuguer les bâtis mitoyens afin de dessiner/délimiter le boulevard (Trame parcellaire historique-OAP Formes urbaines)



➤ © NRC Architecture – Façonneo « Le 36 »

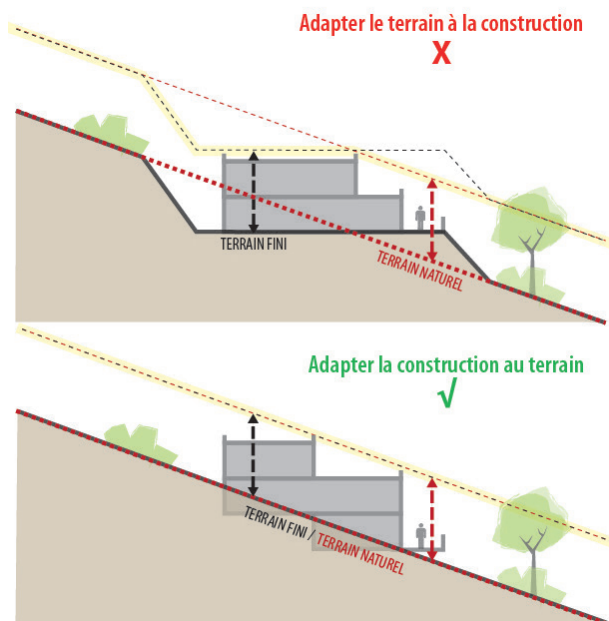
UNE TYPOLOGIE DE PETITS COLLECTIFS POUR RÉPONDRE AU CONTEXTE D'INTÉGRATION

La forme urbaine des futures opérations de logement devra s'intégrer aux tissus urbains constitués avec lesquels elle devra être cohérente.

Le foncier communal La Poste (Site n°2) est situé en surplomb de l'îlot urbain comprenant la poste et des logements sociaux. Il occupe une situation stratégique en connexion directe avec les lieux de vie, les commerces et les équipements du centre-ville. Un projet de petit collectif (<R+ 2) est prévu (réalisation à long terme) :

- avec une forme urbaine s'adaptant à la pente par une construction étagée avec une intégration paysagère (terrasses végétalisées sur les façades ouest) ;
- en préservant les boisements existants ;
- l'accès voiture sera aménagé depuis le boulevard Rousseau.

Cette opération de petit collectif bénéficiera de la requalification des espaces publics riverains déjà été réalisée (traitement uniforme de la place Pellegrin avec les connexions piétonnes aménagées jusqu'à l'avenue Jean-Jacques Rousseau et la montée Carrière, la rue Louis Juillard et la montée des Ponsons). Le maillage piéton sera à pérenniser pour faciliter l'accès à ce site enclavé en mettant en valeur le point de vue sur le grand paysage.



- Construction dans la pente.
Adapter la construction au terrain et non l'inverse (OAP Formes urbaines)

LA MISE EN VALEUR DES AMÉNITÉS URBAINES, PAYSAGÈRES ET PATRIMONIALES

- Requalifier l'ensemble des espaces publics en les harmonisant pour donner de la lisibilité et une identité au centre-ville et le rendre attractif : uniformisation des revêtements de sol, élargissement des trottoirs, mobilier urbain homogène, mise en scène de l'eau (fontaines, bassins et point d'eau potable à intégrer aux aménagements).
- Ponctuer le boulevard Voltaire d'espaces publics apaisés en lien avec la requalification de l'axe (sécurisation, élargissement pour anticiper la réalisation du projet de TCSP, suppression progressive du stationnement) ;
- Créer une trame piétonne lisible et sécurisante pour inciter les habitants à pratiquer le centre-ville à pied dans un cadre agréable par l'élargissement et l'aménagement de trottoirs confortables,
- Favoriser l'attractivité des commerces de proximité du centre-ville par un traitement qualitatif des RDC commerciaux notamment sur les voies piétonnes (principes de composition des façades commerciales en centre ancien cohérente avec la façade urbaine historique), par l'organisation de implantation de nouveaux commerces et la définition de linéaires commerciaux ;
- Intégrer des zones plantées, des arbres de haute tiges à ces aménagements pour favoriser le confort d'été ;

Orientations d'aménagement et de programmation

La Penne-sur-Huveaune - OAP de composition urbaine « Centre-ville »

- Penser ces aménagements en intégrant le patrimoine du centre-ville, végétal ou bâti tel que le Pennellus, l'église Saint-Laurent, l'Hôtel de Ville (au style art déco), le noyau villageois, la Villa la Favorite, le domaine des Candolles, la Bastide de la Candolle, le Jardin des Berges ainsi que le pont franchissant l'Huveaune...



- Espaces publics déjà requalifiés : le parvis de l'église Saint-Laurent, la montée du Presbytère, le chemin Raymond Retord.

Les principaux espaces publics à requalifier sont :

- la place Pellegrin (réalisation à court terme) : de part et d'autre de l'avenue Jean-Jacques Rousseau, le parvis de l'Église Saint-Laurent (place Père André Cerise) et la place Pellegrin constituent une entité dont le traitement des espaces publics est à uniformiser pour créer un seul et même ensemble. Cet espace à l'articulation du boulevard Jean-Jacques Rousseau et du boulevard Voltaire est un secteur stratégique de la centralité nécessitant :
 - la requalification globale de la voirie (emprise, plateau traversant, stationnement, arrêts de bus) pour redonner de l'urbanité, de la lisibilité et une identité ;
 - la sécurisation pour les différents usagers (piétons, vélos) ;
 - l'intégration d'une fontaine au cœur de l'aménagement, comme marqueur urbain de la place participant au confort d'été.
- l'esplanade Charles de Gaulle (Site n°7) : (réalisation à long terme) suppression du stationnement au profit d'un espace public entièrement piétonnisé, accompagné de l'aménagement d'un parking paysager en contre-bas au sud-ouest du « City-stade » (complexe G. Camoin), accessible depuis l'allée du stade. Cet aménagement s'articulera avec le projet de TCSP et devra répondre aux contraintes imposées par le risque élevé d'inondation (aléa fort / zone rouge). L'aménagement d'un revêtement semi-perméable est prescrit pour favoriser l'infiltration des eaux de pluie et permettre de guider l'eau vers des dispositifs infiltrants, Il permettra de :
 - créer un lieu de vie près des commerces de proximité du boulevard Voltaire et en rive de la future station de TCSP,
 - créer un espace de rencontre via l'installation d'assises, une mise en scène de l'eau (fontaine, passage de l'Huveaune), l'installation de structure d'ombrage type pergola, des plantations en pot d'espèces grimpantes pour offrir de l'ombre aux usagers lorsque la couverture de l'Huveaune ne permet pas de pleine terre...),
 - profiter du réaménagement pour limiter les impacts de la couverture de l'Huveaune sur la continuité écologique et sur l'écoulement de l'eau, en évitant de modifier la section du cours d'eau et en dimensionnant la section hydraulique pour permettre le passage d'une crue centennale ;
- le parvis devant l'Hôtel de Ville (réalisation à moyen terme) comprendra la réhabilitation de l'espace de stationnement via un aménagement paysager ombragé, avec un revêtement semi-perméable pour favoriser l'infiltration des eaux de pluie et permettre de guider l'eau vers des dispositifs infiltrants.

MIXITÉ SOCIALE ET FONCTIONNELLE

A l'échelle du territoire de l'OAP de composition urbaine « Centre-ville », la mixité sociale et fonctionnelle se traduit au travers des orientations suivantes :

- la mise en œuvre de formes urbaines cohérentes avec leur contexte d'insertion au sein des tissus urbains constitués et déclinant une densification raisonnée au regard des secteurs ;
- la réalisation d'opérations de logement répondant aux besoins des habitants en termes de parcours résidentiels (par une offre de logements sociaux ou en accession) et permettant également l'accueil de nouveaux habitants ;
- la requalification des voiries pour apaiser les circulations et intégrer par anticipation le projet de futur TCSP sur le boulevard Voltaire / Ex-RN8 ;
- la requalification des espaces publics du centre-ville, dans la continuité de ceux déjà réalisés (parvis de l'église Saint-Laurent) afin de favoriser la qualité du cadre de vie ;
- une mise en valeur du centre-ville et de son patrimoine pour renforcer la fonction identitaire des lieux ;
- la création d'un maillage de voiries piétonnes appuyées sur la requalification des espaces publics et les éléments de patrimoine, pour inciter les habitants à pratiquer le centre-ville à pied et développer l'attractivité commerciale du centre-ville ;
- la mise en valeur des berges de l'Huveaune avec la création de cheminements piétons reliant le parc des berges.



LA QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE, LA PRÉVENTION DU RISQUE ET LA QUALITÉ DE VIE

LES RISQUES NATURELS

Le périmètre de l'OAP « Centre-ville » est impacté par :

- **le Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRi) de l'Huveaune (annexe du PLUi)** dont le zonage réglementaire inscrit le secteur au nord du boulevard Voltaire principalement :
 - en zone rouge : secteurs d'Autres Zones Urbanisées (AZU) soumis à un aléa fort,
 - en zone bleu foncé : le secteur de centre urbain (CU) soumis à un aléa fort ou modéré, situé entre le boulevard de la Gare et l'allée Eraldo Uras et impactant l'îlot du projet Fasseta (Site n°1) ;

Des dispositifs de prévention devront être mis en œuvre pour ne pas aggraver le risque pour les habitants.

- **le Plan de Prévention des Risques retrait / gonflement des argiles** de la commune de La Penne-sur-Huveaune, qui classe la moitié nord du périmètre en zone (réglementaire) faiblement à moyennement exposée (zone B2), et plus largement la partie sud en zone fortement exposée (B1), notamment le secteur de la Poste (Site n°2) et le carrefour du boulevard Jean-Jacques Rousseau avec le boulevard Voltaire.



D'autres risques et nuisances sont identifiés.

► Les risques liés au ruissellement

• Définition

Le ruissellement est un phénomène d'écoulement, bref et intense, suite à l'engorgement des sols ou du système d'évacuation des eaux pluviales lors de précipitations intenses.

• Règles associées

Les projets doivent démontrer qu'ils n'aggravent pas les risques pour les tiers et n'en provoquent pas de nouveaux y compris en dehors de la zone directement concernée.

A ce sujet, les projets urbains doivent s'adapter aux dispositions générales du règlement en se référant aux classes (R, I, P, M, S ou A) mentionnées sur la carte inondation ci-après. Pour la classe secteur de projet (S) uniquement, une étude de résilience hydraulique pourrait être réalisée, permettant de s'ajuster aux caractéristiques du contexte urbain, ainsi qu'au risque existant sur le secteur.

Dans un principe de compatibilité, l'aménagement au sein de l'OAP pourra être adapté et/ou modifié en fonction de ces résultats.

• Adaptation du projet

Il est à noter que les porteurs de projet devront également se référer aux grandes orientations développées dans l'OAP Cycle de l'Eau, notamment en ce qui concerne la gestion intégrée des eaux pluviales, qui préconise :

- de mettre en oeuvre des revêtements de sol perméables et semi-perméables, permettant l'infiltration de l'eau pour tout nouvel aménagement ou réaménagement ;
- de ralentir la vitesse des eaux de ruissellement par des dispositifs variés (multiplier les dispositifs de rétention, diffuser l'eau sur les perpendiculaires ...;
- d'aménager des dispositifs de rétention temporaire puis d'infiltration des eaux de pluie (noues paysagères, puits d'infiltration...).

► Le risque incendie sur la lisière boisée en partie haute du secteur des Candolles (Site n°4).

Le risque feu a été traité au sein des secteurs à aménager de façon à ne pas augmenter la vulnérabilité du site, avec :

- la réalisation de formes urbaines peu vulnérables au feu (urbanisation groupée ou dense), implantées au plus près des accès viaires ;
- la création d'un maillage viaire sous forme d'opération d'ensemble, assurant une organisation cohérente au sein du projet ainsi qu'avec le contexte environnant, évitant au maximum les voies de desserte en impasse ;

- si voie de desserte interne en impasse, prévoir la réalisation d'une aire de retournement dimensionnée pour les véhicules de secours ;
- la conception sur l'ensemble des voies de carrefours comportant un rayon de giration nécessaire pour les secours ;
- la réalisation d'équipements de défense adaptés (dimensionnement de la voirie, hydrants-PEI, se référer au règlement DECI) ;
- la création de zones tampons entre les bâtiments et les espaces boisés, comme l'indique le schéma. Si plantation envisagée prévoir de la végétation pare-feu et des plantes ignifuges.»

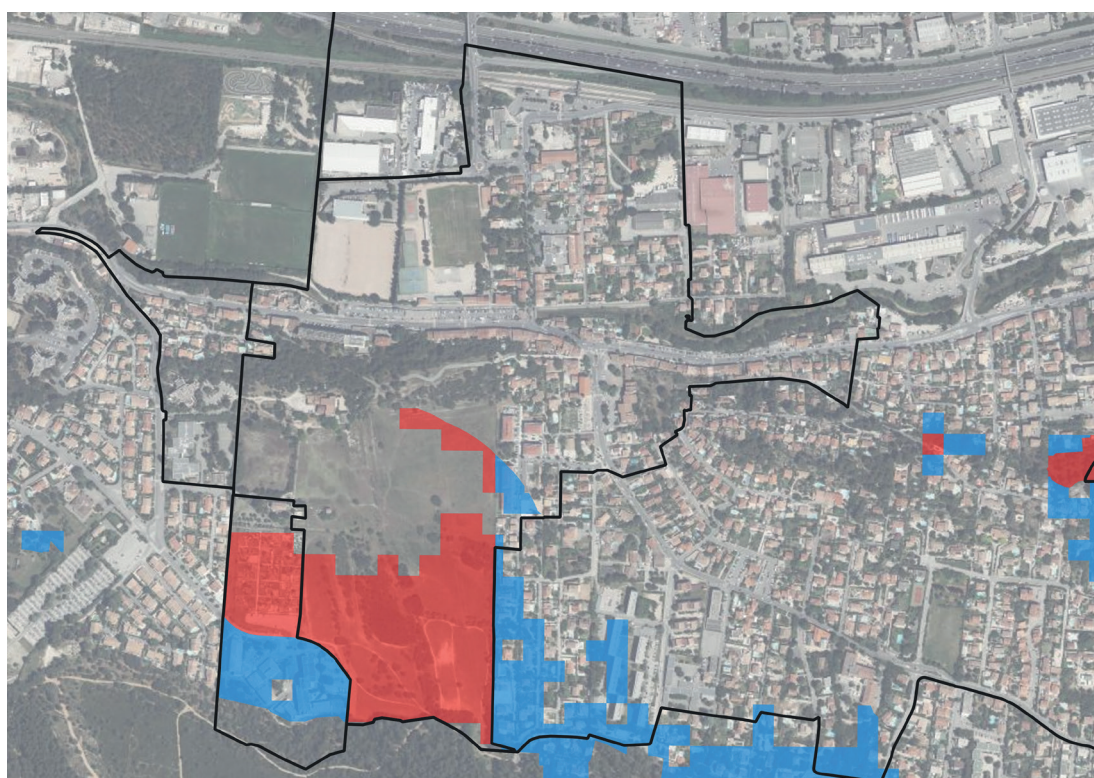


- **La pollution de l'air et les nuisances sonores** en lien avec les infrastructures de déplacement peuvent avoir un impact sur les programmations et/ou l'attractivité (projet Fasseta / Site n°1). Elles ont un impact sur la santé des populations riveraines. Aussi, des mesures de protection seront à prendre en compte dans le cadre des futurs projets situés le long des axes classés en N1, N2 et N3 (classement sonore des voies défini par l'arrêté préfectoral en vigueur). Des zones tampons ont été établies autour de ces axes, avec des prescriptions ou recommandations qui varient selon qu'on se situe dans une zone fortement impactée (en rouge sur la carte) ou dans une zone impactée (en bleu sur la carte).

Dans les zones « fortement impactées »

(périmètre rouge, cf. carte page 13) :

- interdire l'implantation de nouveaux établissements sensibles (crèches, établissements d'enseignements, EHPAD cliniques, hôpitaux) ;
- éviter autant que possible l'implantation de logements ;
- mettre en oeuvre des mesures d'amélioration favorables à la santé ;
- étudier les possibilités d'éloignement des équipements sensibles existants vis-à-vis des sources de pollution et nuisances ou agir en faveur de la baisse du trafic routier.



Dans les zones «impactées»

(périmètre bleu) :

- éviter autant que possible l'implantation de nouveaux établissements sensibles et de logements ;
- mettre en œuvre des mesures d'amélioration favorables à la santé ;
- étudier les possibilités d'éloignement des équipements sensibles existants vis-à-vis des sources de pollution et nuisances ou agir en faveur de la baisse du trafic routier.

Mesures d'amélioration favorables à la santé à prendre en compte pour les populations exposées dans le cadre des futurs projets.

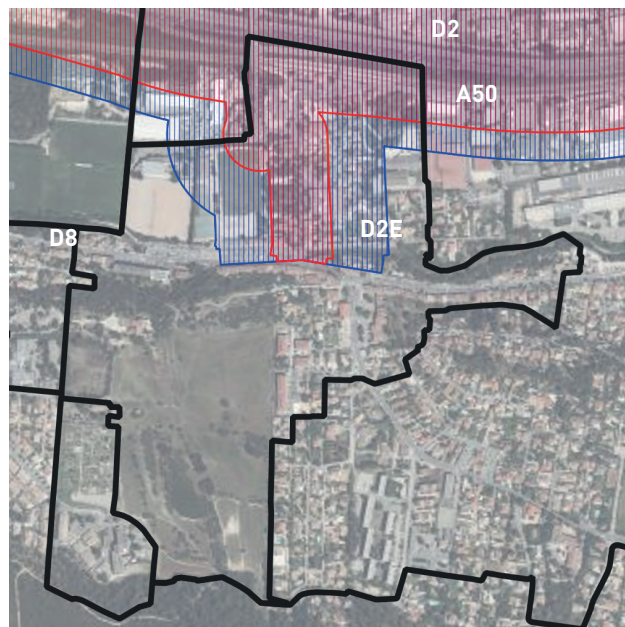
Concernant la composition urbaine du futur projet :

- permettre l'édification de murs anti-bruit dans le respect et la bonne intégration dans le paysage environnant ;
- envisager une composition urbaine permettant une meilleure dispersion de la pollution de l'air :
 - éviter les rues étroites bordées en continu part de grands bâtiments ;
 - bien espacer les bâtiments pour rendre la voie plus ouverte.
- limiter les aménagements liés à l'accès et l'usage des espaces situés au plus proche de l'axe routier.
- favoriser la plantation de végétaux pour protéger des nuisances telles que les poussières fines ou les suies, aux alentours des routes. Pour ce faire, éviter l'utilisation d'essences végétales à fort potentiel allergisant. A titre informatif, liste non exhaustive des essences à fort potentiel allergisant à éviter : aulnes, bouleaux, charmes, noisetiers, cades, cyprès commun, cyprès d'arizona, mûriers à papier, frênes, oliviers, cryptoméria du japon, ambrosies, armoises, baldingère, canche cespiteuse, fétuques, fromental élevé, graminées, pariétaires...

Concernant les bâtiments :

- implanter les aérations et les prises d'air sur les parties les plus élevées des bâtiments et sur la façade la moins exposée aux bruits et aux pollutions ;
- orienter les espaces de vie intérieurs et extérieurs vers les zones les moins polluées ;
- limiter l'usage de matériaux verriers en façade des bâtiments situés en rive de voie à fort trafic automobile, afin de réduire les vibrations.

➤ Pollution de l'air et nuisances sonores



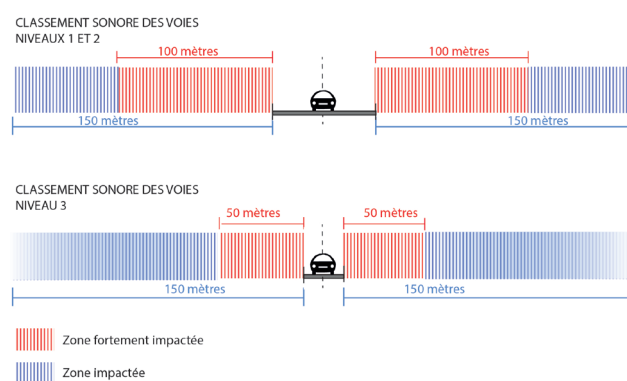
□ Périmètre OAP

Zones impactées par la pollution de l'air et les nuisances sonores

▨ Zone fortement impactée

▨ Zone impactée

➤ Schéma Classement sonore des voies



L'ACCESSIBILITÉ ET LA DESSERTE



➤ Donner de la place au piéton, réduire la place de la voiture - centre-ville de La Penne-sur-Huveaune

Le centre-ville s'articule autour de l'ex-RN8 dont la séquence pennoise est nommée boulevard Voltaire. Cet axe dessert les tissus traversés par des voies de liaison de part et d'autre, principalement le boulevard de la Gare au Nord et le boulevard Jean-Jacques Rousseau au Sud. L'arrivée programmée du TCSP sur le boulevard Voltaire induit la nécessité de désencombrer les voies du centre-ville, d'organiser les mobilités et d'apaiser les circulations.

L'ORGANISATION DU MAILLAGE DE VOIRIE POUR DÉSENGORGER LE CENTRE-VILLE

- Créer une voie de contournement du centre-ville par la plaine sportive à l'Ouest, depuis le rond-point du boulevard de la Gare et reliant l'allée de la Colombe au chemin du Mouton (Site n°6). Ce contournement permettra de détourner les flux routiers pour rejoindre la RD8n depuis la RD2 sans traverser les tissus centraux.

L'APAISEMENT DES ESPACES PUBLICS POUR DYNAMISER LA CENTRALITÉ

Le centre-ville de la Penne-sur-Huveaune se concentre autour d'un carrefour routier situé au croisement du boulevard Voltaire (RD8n) sur un axe Est-Ouest avec le boulevard de la Gare et le boulevard Jean-Jacques Rousseau constituant un axe Nord-Sud. La création de nouvelles connexions Nord-Sud à partir des axes secondaires permettra de désencombrer ce carrefour.

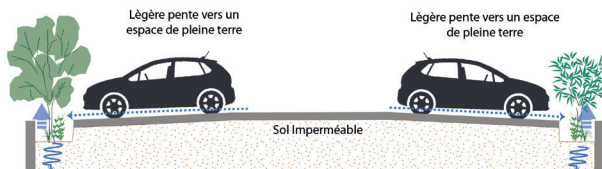


➤ Boulevard Voltaire / Esplanade Charles de Gaulle

D'autres aménagements permettront de réduire la place de la voiture :

- création d'une voie à sens unique (boulevard de la Gare et allée Eraldo Uras) par modification du schéma circulatorioire : réduction des voiries au profit de l'espace dédié aux piétons (élargissement des trottoirs) et aux cycles (pistes cyclables sur le boulevard de la Gare) ;
- réaménagement du carrefour Rousseau/Voltaire plus compact et plus urbain, avec aménagement de cheminements piétons plus confortables (trottoirs plus larges, traversées piétonnes plus courtes et directes) ;
- Régulation des flux routiers par la mise en place de feux circulatoires, coordination des deux carrefours à feux pour favoriser l'écoulement des mouvements en Est-Ouest ;
- réduction du nombre de places de stationnement en centre-ville et mise en place du stationnement minute sur quelques places situées à proximité de l'école et des commerces. Cela permettra de libérer de l'espace au profit de la qualité du cadre de vie, en intégrant de la végétation pour offrir des zones ombragées propices à la déambulation piétonne ;
- intégration d'une piste cyclable sécurisée et d'un circuit cyclable complet :
 - boulevard de la gare : apaiser et libérer de l'espace pour créer des voies cyclables en repensant le schéma circulatorioire (par la réduction du nombre de voies),
 - chemin Noël Robion : requalification de la voie en continuité du nouveau projet Fassetta (site n°1) et du parvis de la Gare (déjà partiellement requalifié) et ce jusqu'au chemin de la Vallée (voie cyclable à intégrer jusqu'au franchissement de l'autoroute A50 pour rejoindre la RD2),

- Guider l'eau vers les espaces de pleine terre
(Cf. OAP Thématique « Cycle de l'eau »)



- réduction de la place de la voiture en centre-ville et réaménagement des places conservées, en favorisant le développement des parkings paysagers :
 - les pergolas avec plantes grimpantes ou la plantation d'alignements d'arbres de haute tige permettront de réduire les îlots de chaleur (parking paysager de l'hôtel de ville, nouveau parking paysager aux abords de l'allée du stade). Si les plantations en pleine terre ne sont pas envisageables, végétaliser et ombrager avec pots et arbustes si (esplanade Charles de Gaulle / site n°7),
 - les revêtements de sols utilisés devront être semi-perméables pour les surfaces stationnées afin de laisser s'infiltrer les eaux de pluies et diriger leur écoulement vers des dispositifs infiltrants (cf OAP thématique Cycle de l'Eau).

FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT DES LIAISONS DOUCES

L'organisation et la hiérarchisation des voiries permettent de conforter les connexions piétonnes et les cheminements doux pour relier les éléments attractifs du centre-ville (tels que les équipements, services, commerces, arrêts de bus, future station du tramway). Le maillage de voies piétonnes se superpose au maillage des voiries pour le compléter sans forcément le suivre précisément, même si tous deux se recoupent à des points de jonction / desserte identiques (places, équipements, commerces...) :

- la création de la « voie verte » le long de l'Huveaune (site n°5) permet un accès au centre-ville en longeant la RD8n mais dans un espace vert paysagé et séparé de la route ;
- L'utilisation de revêtements de qualité et l'intégration de végétation offrira des zones ombragées propices à la marche, en accompagnement de l'élargissement des trottoirs en centre-ville rendue possible par une réorganisation du schéma viaire et la transformation de doubles voies en sens unique ;
- l'aménagement de pistes cyclables en parallèle de la « voie verte » en bordure des berges et des connexions piétonnes intercommunales participera de l'attractivité du centre et de son accessibilité.

DESSERTE PAR LES VOIES ET RÉSEAUX

Les sites opérationnels devront intégrer des accès sécurisés via l'aménagement de voies de dessertes. Ils comprendront une viabilisation complète et intégreront l'ensemble des réseaux d'eau, d'assainissement et d'électricité nécessaires à l'accueil de tout projet.

FORMES URBAINES

Forme urbaine de collectif (projet Fasseta, site n°1)

Cette forme localisée à proximité de la gare ferroviaire de La Penne-sur-Huveaune correspond à la création d'un immeuble continu en R+ 3, dont le dernier niveau est en retrait (attique) pour assurer une transition de volumes entre les formes urbaines tertiaires et les quartiers pavillonnaires riverains. La qualité architecturale et le traitement soigné des façades est à penser en continuité de l'espace public attenant. L'alignement sur rue prescrit est celui de bâti d'angle.

La façade sur rue est à travailler afin de laisser passer le regard depuis la rue vers le cœur d'îlot, permettant de réduire l'effet monolithique et répondant aux contraintes du PPR Inondation sur ce secteur (à l'instar de l'aménagement du parking qui devra être en RDC pour les mêmes raisons, avec une mutualisation prescrite).

L'emprise au sol est limitée, avec une part importante d'espaces végétalisés dont 2/3 en pleine terre en cœur d'îlot pour une composition en harmonie avec les caractéristiques paysagères et répondre également à la non-imperméabilisation des sols.

Formes urbaines mixtes petit collectif (foncier communal de la Poste, site n°2)

Cette forme localisée sur une réserve foncière communale sera d'une faible emprise au sol afin de conserver un tissu bâti aéré et composé de volumes modérés (hauteurs <R+ 2) et fractionnés pour assurer une transition avec les formes pavillonnaires.

L'opération devra être qualitative pour une insertion réussie dans le contexte paysager existant (principe d'étagement, de terrasses végétalisées et d'insertion du projet dans la topographie prononcée du site) et dans le cadre urbain (maillage de voirie, maintien et amélioration des liaisons piétonnes traversant le site).

En fonction de la forme urbaine développée, les porteurs de projet devront également se référer aux grandes orientations développées dans l'OAP QAFU correspondante.



PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL DU PAYS D'AUBAGNE ET DE L'ÉTOILE