

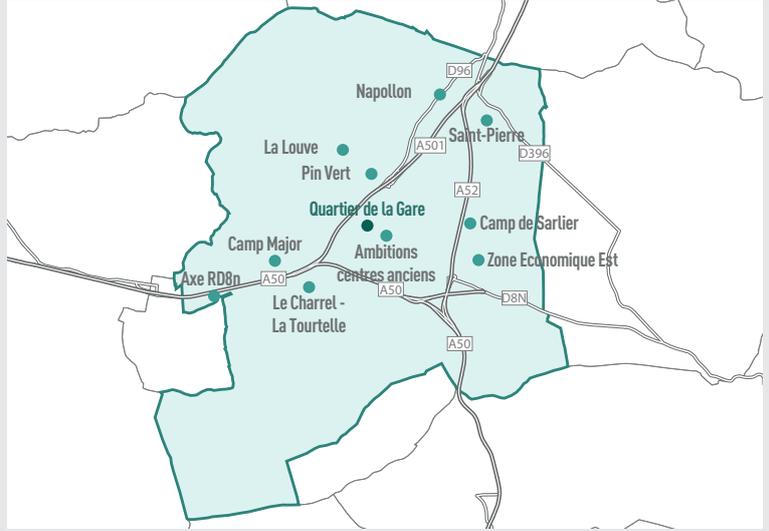


**PLAN LOCAL D'URBANISME
INTERCOMMUNAL DU PAYS D'AUBAGNE ET DE L'ÉTOILE**

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

I.4 AUBAGNE

OAP de composition urbaine « Centre-ville - Gare »



Aubagne Centre-ville - Gare



▭ Périmètre OAP - Quartier de la Gare

- 1 A501
- 2 Avenue Roger Salengro
- 3 Avenue Antide Boyer
- 4 Avenue des Goums

Aubagne

Centre-ville - Gare

La présente orientation d'aménagement et de programmation « centre-ville gare d'Aubagne » comprend le pôle d'échange multimodal constitué de la gare ferroviaire, de la gare routière et du terminus actuel du tramway, et de nombreux équipements et services (notamment, une école, un hôpital de jour, un commissariat de police, un théâtre, un cinéma, la salle polyvalente du Bras d'Or, une maison du tourisme, des commerces, etc.).

Le périmètre s'étend, au nord-est, jusqu'à une oliveraie qualitative en entrée de centre-ville, au nord-ouest, jusqu'aux locaux de la DDTM, et au sud, jusqu'au cours Barthélémy et la montée de l'Hôpital. Il est délimité à l'est, par l'avenue Roger Salengro et à l'ouest par l'avenue Simon Lagunas et l'avenue Antide Boyer. Au sud, le périmètre intègre également un îlot pouvant être réhabilité. La superficie concernée est de l'ordre de 30 ha. Il correspond à une partie récente du centre-ville d'Aubagne. Si des îlots ou linéaires de rue anciens ont été conservés, notamment le long de l'avenue Jeanne d'Arc et à l'Est de cette dernière, ou entre la traversée des Coquières et le Cours Barthélémy, une partie importante de ce secteur a fait l'objet d'un renouvellement urbain, notamment dans les années 1950 et 1960, avec la création de grandes barres d'immeubles. Ainsi, des réflexions sont actuellement engagées avec la SOLEAM dans le cadre d'une concession d'aménagement pour une opération de renouvellement urbain d'ampleur sur certaines des entités bâties existantes en cohérence avec la présente orientation d'aménagement et de programmation.

La présence de la voie ferrée et de la gare ferroviaire agit directement sur l'organisation urbaine (césure des liens nord/sud, organisation des fronts bâtis...). Toutefois, plusieurs franchissements atténuent cette perception : deux passerelles piétonnes (une au niveau de la gare et une située entre l'avenue Antide Boyer et la promenade Pierre Blancard) et deux ponts routiers (sur l'avenue Roger Salengro et entre l'avenue Antide Boyer et la route de la Légion).

Le pôle multimodal a quant à lui vocation à être renforcé dans les prochaines années, avec l'extension du tramway en direction de Marseille, la création du Chronobus (transport en commun en site propre devant relier le centre-ville d'Aubagne à Gémenos en passant par la ZA de la Martelle et la ZI des Paluds), et la création du Val' Tram (projet de liaison de tramway sur l'ancienne voie ferrée de Valdonne entre la gare d'Aubagne et La Bouilladisse). Le renforcement de ses fonctions va donc induire inévitablement de nouveaux flux qu'il apparaît nécessaire d'organiser tout en proposant des aménagements de qualité.

Ainsi, le secteur s'organise autour des espaces publics : à l'ouest l'espace Lucien Grimaud et à l'est l'esplanade Charles de Gaulle puis le cours Voltaire. Ils accueillent des terrasses de café et un marché plusieurs fois par semaine. Ces éléments constituent des espaces publics centraux structurants pour le centre-ville d'Aubagne. Il est ainsi nécessaire de les mettre au cœur du projet de renouvellement urbain envisagé par la présente orientation d'aménagement et de programmation et ce d'autant que ces espaces sont dotés d'alignement d'arbres et de certaines poches de végétation qu'il convient de conforter et de valoriser afin de travailler sur des îlots de fraîcheur tout en préservant les vues vers le massif du Garlaban.

Mais les enjeux paysagers sont plus vastes, avec au nord de la voie ferrée, la présence d'une oliveraie bien conservée et organisée. A noter que le site des Lignièrès ex locaux de la DDTM offre également des vues vers le centre-ville d'Aubagne qu'il conviendra de mettre en scène dans le projet d'aménagement dédié à l'accueil d'une école d'ingénieurs et de logements étudiants associés.

Enfin, les aménagements devront intégrer la problématique des risques dans leur conception : inondation, ruissellement, tassements différentiels et les phénomènes de retrait-gonflement des argiles.



➤ Cour Voltaire



➤ Passerelle de la gare



➤ Oliveraie en entrée nord



➤ Pôle d'échange multimodal



➤ Site des Lignières (ex locaux DDTM)



➤ Avenue Simon Lagunas

ÉLÉMENTS DU CONTEXTE

-  Limite de l'OAP
-  Parcellaire
-  Cours d'eau
-  Equipement existant

COMPOSITION PAYSAGÈRE

-  Alignement d'arbres à conserver
-  Alignement d'arbres à créer
-  Boisement à conserver / à réhabiliter
-  Espace végétal à conserver / à réhabiliter
-  Arbre remarquable à conserver
-  Continuité paysagère à retravailler
-  Part d'espaces végétalisés dont 2/3 en pleine terre

FORMES URBAINES ET VOCATIONS

-  Equipement à créer
-  Logement collectif
-  Zone mixte destinée à l'implantation d'un établissement scolaire d'enseignement supérieur et de logements étudiants
-  Zone à destination de commerces et de services
-  Mixité fonctionnelle
-  Hauteur des façades (nombre d'étages)
-  Emprise bâtie (%)
-  Principe de mixité sociale

COMPOSITION URBAINE

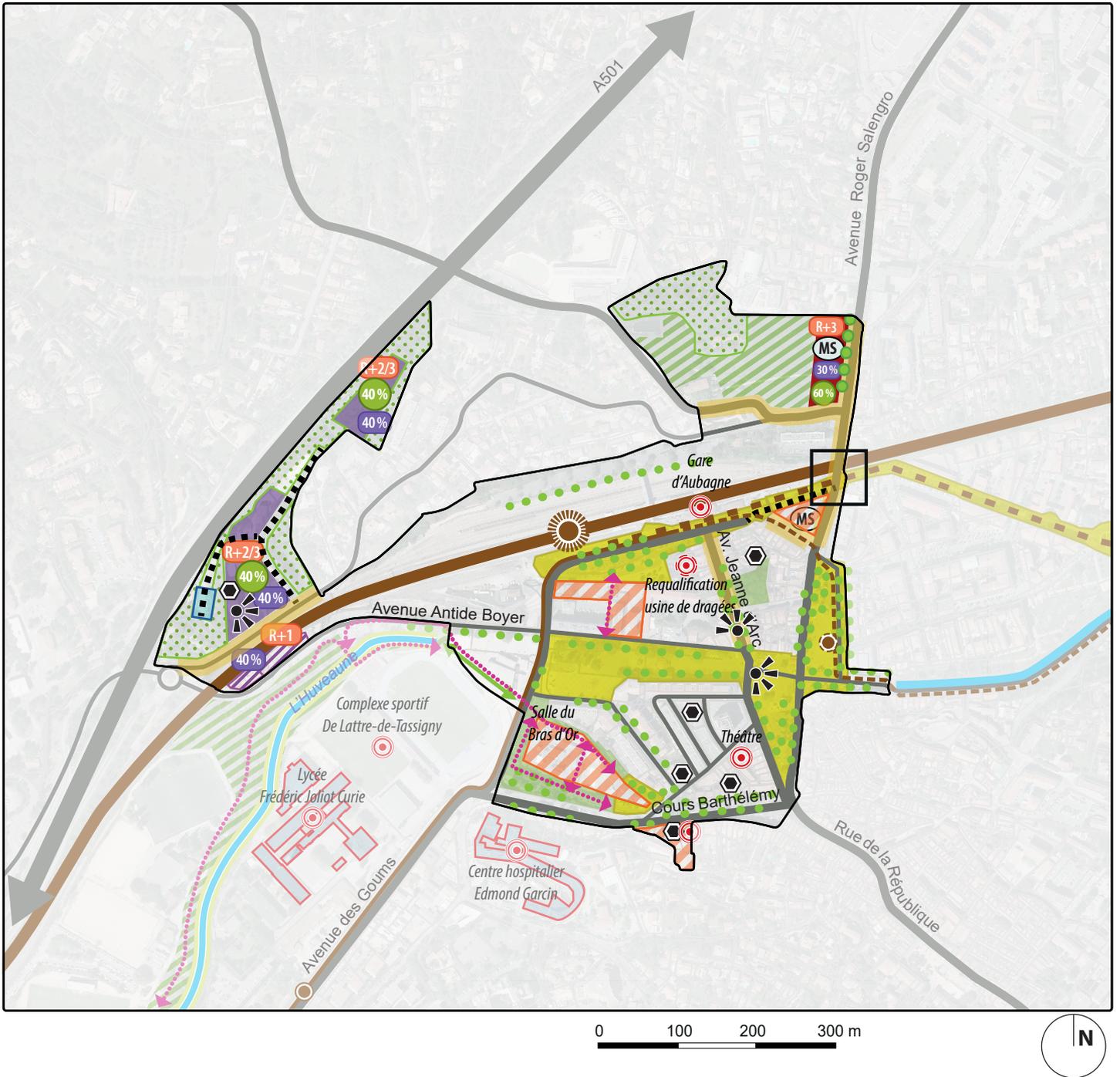
-  Principe de vue/perspective à conserver
-  Espace public minéral à conserver / requalifier
-  Espace public végétalisé à créer
-  Construction à caractère patrimonial à conserver/réhabiliter (voir si fiche patrimoine protégé au titre de l'article 151-19 du règlement)

ACCESSIBILITÉ/MOBILITÉS

-  Flux, carrefour à organiser
-  Autoroute
-  Liaison structurante à conserver / voie à élargir
-  Voie de desserte à conserver
-  Principe de raccordement (desserte) à créer
-  Stationnement paysager à créer
-  Voie à requalifier : amélioration des cheminements doux
-  Voie ferrée existante
-  Voie de tramway existante
-  Projet de Val' Tram
-  Projet de Chronobus
-  Arrêt de tramway existant
-  Station de Val' Tram à créer
-  Pôle d'échange multimodal
-  Principe liaison douce / mode actif à créer

Orientations d'aménagement et de programmation

Aubagne - OAP de composition urbaine « Centre-ville - Gare »



PROGRAMMATION

Six secteurs font l'objet d'une programmation :

1. L'îlot Barthelemy ;
2. L'îlot Antide Boyer ;
3. L'îlot du Bras d'Or ;
4. Le secteur ouest dit des Lignières) ;
5. Le secteur nord.
6. Le secteur du Red Lion



➤ Carte des secteurs cités dans le texte ci-dessus.

Le secteur 1 (îlot Barthélémy) a vocation à accueillir des services et des activités en RDC et la réalisation d'environ 80 logements

Le secteur 2 (îlot Antide Boyer) est destiné à accueillir principalement des activités tertiaires, des services publics. La création d'un mail piéton végétalisé traversant le secteur est prévue.

Dans **le secteur 3** (îlot du Bras d'Or), une mixité fonctionnelle plus importante est attendue. Pourront être envisagés des logements, des espaces de loisirs et de culture, des commerces, de l'hôtellerie et de la restauration. A titre indicatif, entre 130 et 150 logements pourraient être créés au sein de l'îlot. Le secteur comprend également le réaménagement des espaces extérieurs avec une importante désimperméabilisation des espaces concernés. A titre indicatif, en termes de surfaces perméables, les augmentations seront très significatives du fait des très faibles surfaces en espaces-verts observés pour l'état

initial. Sur l'îlot du Bras d'Or les surfaces d'espaces-verts pourront être multipliés environ par 3.

Le secteur 4 (secteur des Lignières) est destiné à accueillir un établissement scolaire d'enseignement supérieur et des logements étudiants associés. Le secteur étant concerné par un aléa de ruissellement, en particulier sur sa partie Est, et le secteur étant actuellement occupé par des boisements denses, les parties sur lesquelles les constructions pourront s'implanter sont définies dans le schéma de principe. Le château de Lignières devra également être préservé et mis en valeur. Un espace destiné au stationnement associé à l'occupation du secteur est aussi délimité dans le schéma de principe.

Le secteur 5 (secteur nord) est destiné à accueillir des logements collectifs implantés le long de l'avenue Roger Salengro. A titre indicatif, environ 50-60 logements, dont 30 % de logements sociaux, pourraient être créés au sein du secteur.

Le secteur 6, à proximité immédiate de la voie ferrée, doit maintenir sa vocation actuelle de commerces et de services.

Afin de limiter la visibilité des voitures au sein de l'espace public, le stationnement des usagers (hors stationnement visiteurs) devra être implanté de préférence à l'arrière des bâtiments et en sous-sol.

Chaque secteur devra faire l'objet d'une opération d'aménagement d'ensemble.

Outre la réalisation de ces programmes en renouvellement urbain et en densification, des programmes structurants sont actuellement en cours de réalisation concernant les transports avec le développement de nouveaux transports en commun en site propre (Val' Tram et Chronobus) et la requalification des voies en conséquence.

Par ailleurs, le périmètre est concerné par la requalification de l'usine de dragée qui pourra accueillir des espaces tertiaires et/ou des espaces de coworking.

A titre indicatif, il est estimé que la réalisation de ces différents programmes permettrait la création de plusieurs équipements, commerces et activités économiques tertiaires, et la création d'environ 300 logements.

MIXITÉ SOCIALE ET FONCTIONNELLE

La mixité sociale et fonctionnelle, déjà fortement présente au sein du site, sera maintenue et renforcée. Ainsi en matière de mixité sociale, à l'échelle de l'ensemble des secteurs de projets identifiés dans l'OAP, une part minimale de 30 % de l'offre globale de logements produits devra être réservée à des logements sociaux, permettant la mise en œuvre de parcours résidentiel variée en privilégiant l'accession sociale, l'hébergement intergénérationnel résidence services-séniors, le logement étudiant. Les logements sociaux seront positionnés sur l'îlot Barthélémy (secteur 1) et sur le secteur Nord (secteur n°5) «Salengro». Par ailleurs la mixité fonctionnelle sera intégrée à l'îlot du Bras d'Or (secteur 3), à l'îlot Antide Boyer (secteur 2) et à l'îlot Barthélémy (secteur 1)

LA QUALITÉ DE L'INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET PAYSAGÈRE

Dans le **secteur 1** (îlot Barthélémy), les constructions pourront rester en tout ou partie à l'alignement des trois voies et recomposer partiellement des fronts urbains sur l'espace public. Le principe de toiture adaptée est conseillé afin de réguler le stockage et l'écoulement des eaux pluviales dans un principe de bonne intégration architecturale et paysagère.

Dans le **secteur 2** (îlot Antide Boyer), les constructions destinées à l'accueil des activités tertiaires s'implanteront préférentiellement le long du pôle d'échange multimodal. Le bâtiment accueillant le musée des Santons pourra potentiellement faire l'objet d'un projet de réhabilitation. Le long de la façade Ouest dudit bâtiment, un mail piéton végétalisé orienté Nord-Sud reliera le nouveau PEM et l'avenue Antide Boyer. Le choix de toitures végétalisées est également conseillé afin de réguler l'écoulement des eaux pluviales.

Dans le **secteur 3** (îlot Bras d'Or), les bâtiments devront être alignés sur les futurs espaces publics qui seront créés en articulation notamment avec le cours Barthélémy. Le rez-de-chaussée sera de préférence occupé par des espaces de loisirs et/ou de culture, de commerces ou de restauration. Le cas échéant, afin de répondre aux attentes des professionnels, des locaux commerciaux de moyennes à grandes tailles seront privilégiés. Le choix de toitures végétalisées est également conseillé afin de réguler

l'écoulement des eaux pluviales.

Dans le **secteur 4** (secteur des Lignières), il conviendra dans l'organisation future du secteur de préserver le château de Lignières et de le mettre en valeur. Les boisements identifiés dans le schéma de principe devront être conservés ou restaurés. Le point de vue vers les espaces urbanisés repéré sur le schéma de principe pourra aussi être valorisé. La hauteur des constructions y sera limitée au R+2, et R+3 sur la partie basse du terrain. L'emprise au sol des bâtiments n'excédera pas les 40 % de la surface totale du secteur.

Dans le **secteur 5** (secteur nord), les bâtiments devront être positionnés en retrait de l'avenue Roger Salengro et s'organiser parallèlement à celle-ci. La hauteur des constructions sera limitée à R+3.

Dans le **secteur 6**, la forme urbaine actuelle devra être maintenue tout en limitant l'imperméabilisation des sols en cas de renouvellement urbain. La hauteur sera donc limitée au R+1 et l'emprise au sol ne devra pas excéder les 40 %.

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

PRÉSERVATION ET CRÉATION D'ALIGNEMENTS D'ARBRES

Le périmètre présente de nombreux alignements d'arbres qualitatifs, le long des arrêts de bus du pôle d'échange multimodal, de l'avenue Antide Boyer, de l'avenue Jeanne d'Arc, de l'avenue du 8 mai, de l'avenue des Goums/Loulou Delfieu, de l'avenue Joseph Fallen, de l'esplanade Charles de Gaulle et du Cours Voltaire. Ces alignements d'arbres devront être conservés voir renforcés. En cas de nécessité de coupe, ces arbres devront être remplacés.

Dans le **secteur 5**, un nouvel alignement d'arbres devra être créé le long de l'avenue Salengro lors de la création des logements collectifs. L'essence choisie devra s'inspirer de celles des alignements d'arbres environnants (micocouliers, platanes...).

PRÉSERVATION DES OLIVERAIES ET DES BOISEMENTS PRÉSENTANT DES ENJEUX ÉCOLOGIQUES

Le secteur nord comprend un boisement et une oliveraie qualitative. Il conviendra de préserver l'espace boisé, celui-ci présentant des enjeux écologiques, et de préserver une partie importante de l'oliveraie (cf. plan). Ces secteurs sont donc inconstructibles.

Des boisements remarquables seront préservés sur le secteur des Lignières.

UNE CONTINUITÉ PAYSAGÈRE À RETRAVAILLER

La continuité paysagère constituée par le chemin du Bras d'Or et qui relie par extension la place Louis Sicard à l'Huveaune au droit du boulodrome municipal doit être retravaillée en veillant principalement à la résilience des espèces végétales face au réchauffement climatique et à leur efficacité dans la réduction des îlots de chaleur urbains notamment pendant les périodes estivales. Le projet devra autant que possible valoriser les mobilités douces.

PRÉSERVATION DES POINTS DE VUE

Des vues qualitatives ont été identifiées :

- Depuis le secteur des Lignières une vue en surplomb vers les espaces urbanisés au sud-est ;
- Depuis l'esplanade Charles de Gaulle vers le centre historique ;

Depuis l'avenue Jeanne d'Arc, une percée visuelle vers la tête du Garlaban a également été identifiée.

Il conviendra de maintenir les ouvertures nécessaires à la préservation de ces points de vue.

PRÉSERVATION DU PATRIMOINE

Des éléments de patrimoine ont été identifiés au sein du périmètre (villa Barthélémy, Hôtel des Postes, maison de naissance de Marcel Pagnol, façade de l'Office de Tourisme, décor en céramique Bocca, Château de Lignières...). Pour une meilleure lisibilité, seule leur localisation a été indiquée sur le plan. Des fiches détaillées sont annexées au règlement écrit. Ces éléments doivent être préservés.

ESPACES VÉGÉTALISÉS ET ESPACES DE PLEINE TERRE

Les espaces végétalisés et les espaces de pleine terre contribuent au maintien de la nature en ville, qui rend de nombreux services (rafraîchissement, maintien de sols perméables, habitat pour la biodiversité) et ont un impact bénéfique sur la santé des habitants. Afin de garantir la présence d'espaces végétalisés, ceux-ci devront représenter une part minimale de

- 60% d'espaces végétalisés pour le secteur 5 dont au moins les 2/3 de ces espaces constitués d'espaces de pleine terre.
- 40% d'espaces végétalisés pour le secteur 4 dont au moins les 2/3 des ces espaces constitués d'espaces de pleine-terre.

LES RISQUES NATURELS

Risques d'inondation

Le périmètre soumis aux OAP est exposé à un risque d'inondation. Des dispositifs de prévention devront être mis en œuvre pour ne pas aggraver le risque pour les habitants.

Pour rappel, le site est soumis aux dispositions des zones rouges, bleu foncé, bleu clair et violettes du PPR inondation qui s'imposent à cette OAP (cf. annexes du PLUi).

Des 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.

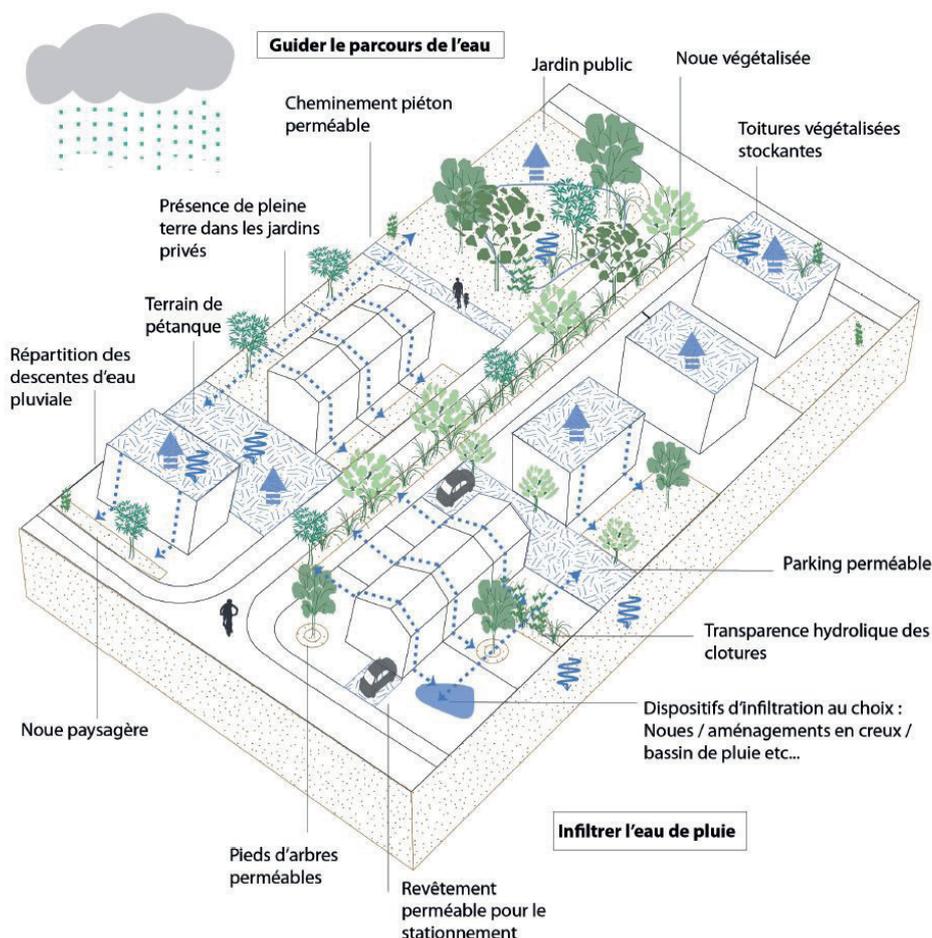
Pour la classe secteur de projet (S) uniquement, une étude de résilience hydraulique pourrait être réalisée, permettant de s'ajuster aux caractéristiques du contexte urbain, ainsi qu'au risque existant sur le secteur.

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

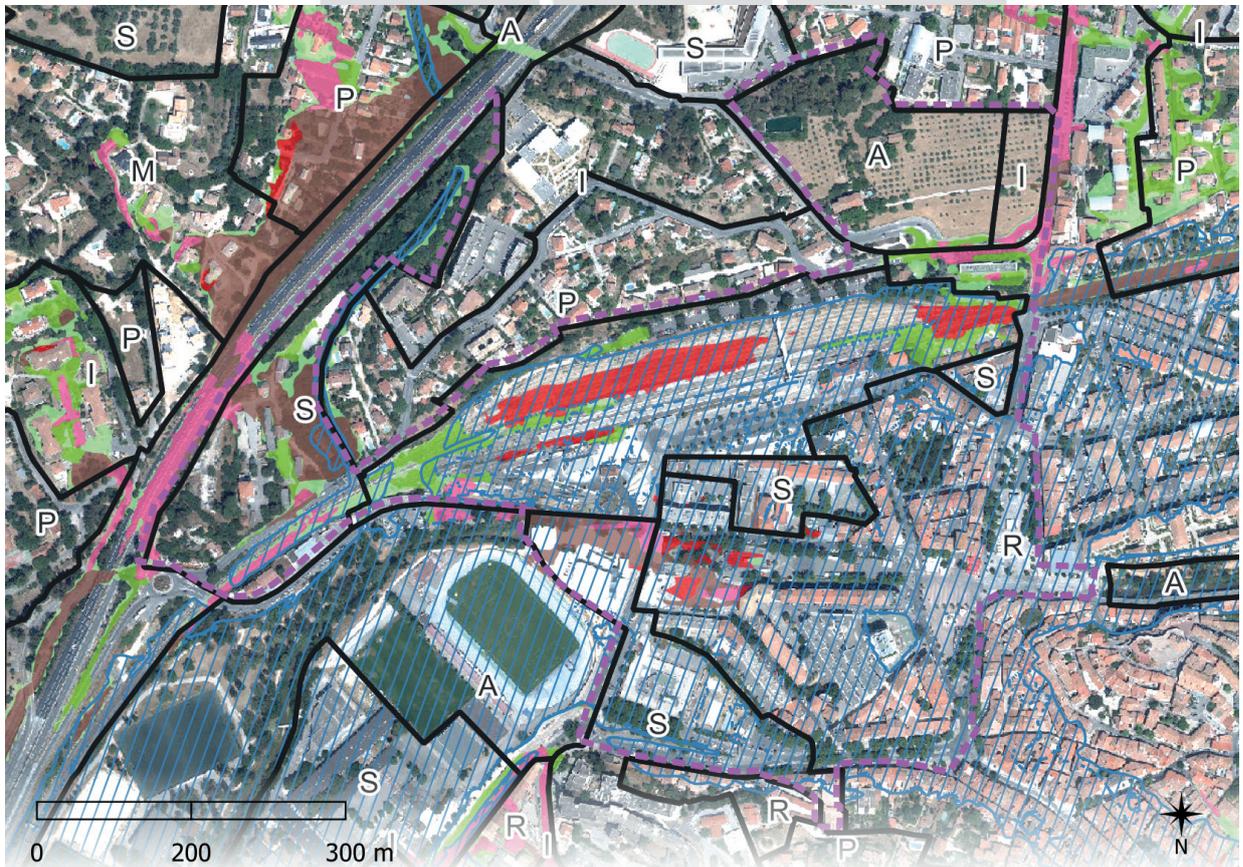
ADAPTATION DU PROJET

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 œuvre des revêtements de sol perméables et semi-perméables, qui permettent 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...).



Opération d'ensemble - Tissu Mixte - PLUIE DE FAIBLE INTENSITE



PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE

Périètre d'OAP

RISQUE INONDATION

Emprise PPR inondation
 Emprise PAC Huveaune

ALÉA RUISSELLEMENT

Aléa très fort
 Aléa fort
 Aléa moyen
 Aléa faible
 Aléa résiduel

CLASSE RUISSELLEMENT

Classe

Orientations d'aménagement et de programmation

Aubagne - OAP de composition urbaine « Centre-ville - Gare »

Mouvements de terrain : tassements différentiels

L'ensemble du site est concerné par un risque de mouvements de terrain (aléa de tassements différentiels). Des dispositifs de prévention devront être mis en œuvre pour ne pas aggraver le risque pour les habitants.

Pour rappel, le site est soumis aux dispositions de la zone B2 du PPR mouvement de terrain (tassements différentiels) qui s'imposent à cette OAP (cf. annexes du PLUi).

Risque incendie

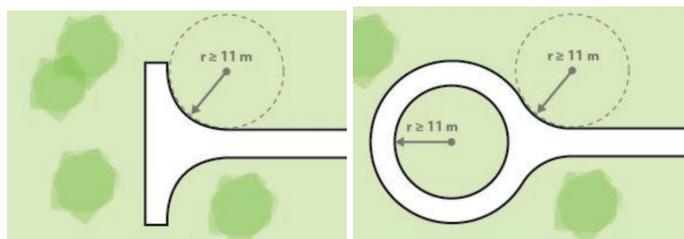
Le périmètre est exposé à des risques de feu de forêt.

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 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.»



PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE

--- Périmètre d'OAP

PPR INCENDIE DE FORÊT

Pour les communes d'Auriol et Roquevaire

B3 B1
B2 R

RISQUE INCENDIE DE FORÊT

Pour les communes d'Aubagne, Cadolive, Cuges-les-pins, La Boulladisse, La Destrousse, La Penne-sur-Huveaune, Peypin, Saint-Savournin et Saint-Zacharie

Zone à prescriptions Zone inconstructible
Zone à urbaniser soumise à étude complémentaire

RISQUE INCENDIE DE FORÊT

Pour la commune de Belcodène

Bleue Orange
Rouge

Risque de retrait-gonflement des argiles

Le secteur est soumis à un aléa moyen à fort de retrait-gonflement des argiles : des mesures à prendre lors de la réalisation de nouvelles constructions permettent de limiter ses conséquences (adaptation des fondations, rigidification de la structure du bâtiment, etc.). Le guide d'information « Le retrait-gonflement des argiles, comment prévenir les désordres dans l'habitat individuel » du ministère de l'Écologie, du développement et de l'aménagement durables peut être consulté afin de prendre connaissance de ces recommandations.

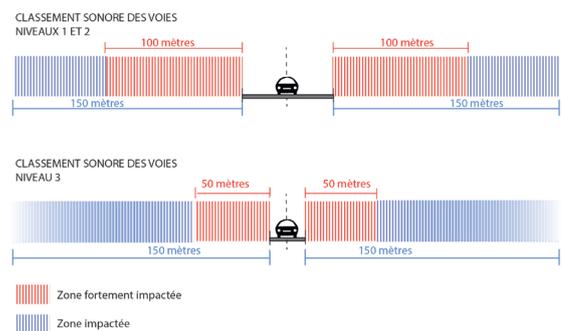
Risque sismique

La commune d'Aubagne est située en zone de sismicité faible 2. Il convient donc de privilégier des constructions parasismiques.

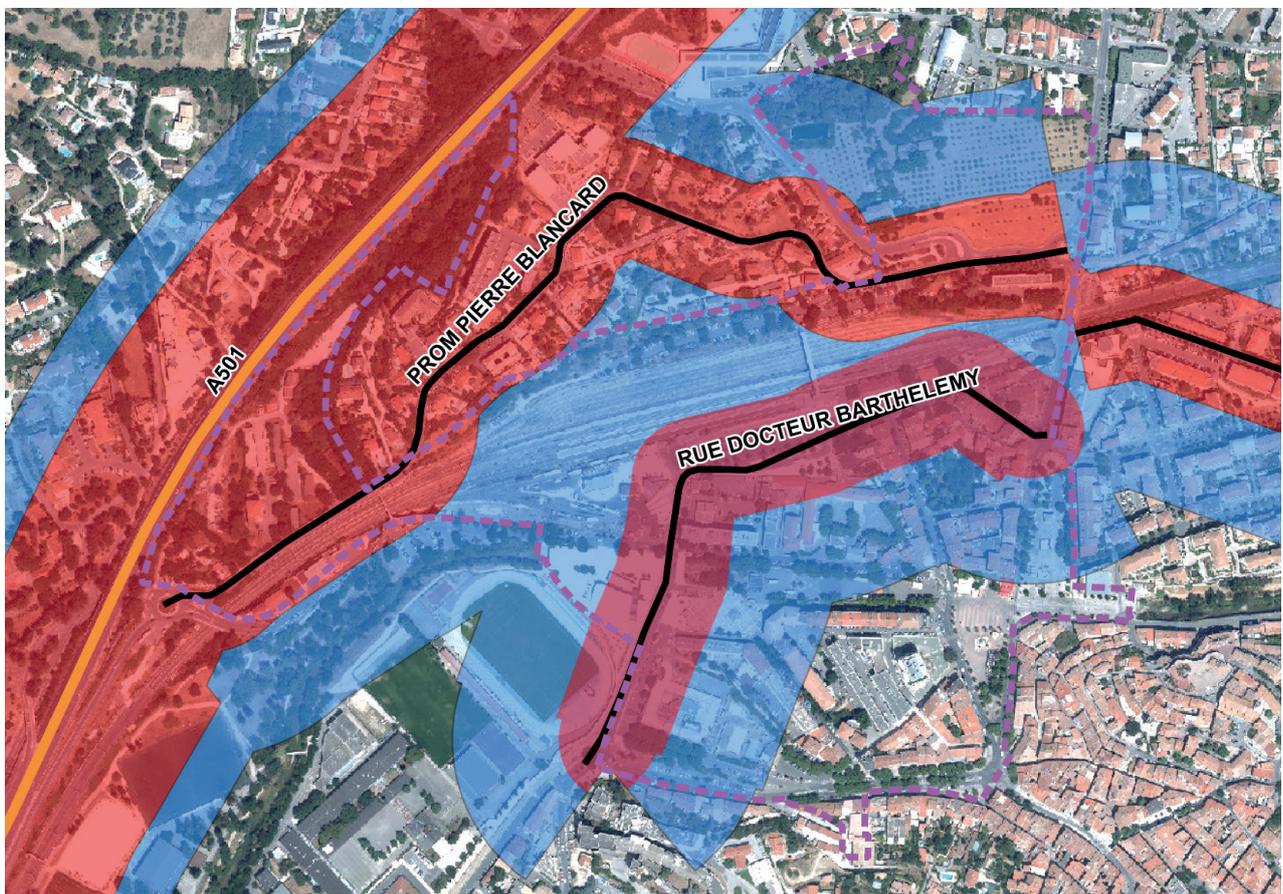
POLLUTION DE L'AIR ET NUISANCES SONORES

La pollution de l'air et les nuisances sonores liées aux infrastructures de déplacement 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).



➤ Schéma explicatif des zones fortement impactées et zones impactées



➤ Carte des secteurs impactés par la pollution de l'air et les nuisances sonores

Dans les zones «fortement impactées» (périmètre rouge)

- 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 à proximité.

Dans les zones «impactées» (périmètre bleu)

- Éviter autant que possible l'implantation de nouveaux établissements sensibles et 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 à proximité.

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 par 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, cryptoméridia 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.

L'ACCESSIBILITÉ ET LA DESSERTE

Le principal enjeu du périmètre en matière de déplacements est de permettre le passage d'une nouvelle voie de tramway (Val'Tram) et d'un nouveau bus en site propre (Chronobus), sans compromettre les déplacements piétons et tout en intégrant les déplacements en vélo.

REQUALIFICATION DE LA RUE DU DOCTEUR BARTHELEMY

- Une voie de bus en site propre sera intégrée ;
- Un nouveau tronçon entre la rue et le rond-point qui permet d'accéder directement à l'avenue Marcel Pagnol devra être créé (intégration d'une piste cyclable et zone 30 pour sécuriser les déplacements en vélo, bus en site propre sur un seul sens de circulation) ;
- L'actuelle rue du docteur Barthélémy sera requalifiée pour permettre également le passage du Val'Tram (réduction à un seul sens de circulation en voiture et à une bande cyclable).

REQUALIFICATION DE L'AVENUE JEANNE D'ARC

- La place du piéton dans l'espace public sera augmentée car cette avenue constitue le principal lien entre le centre-ville et la gare ;

TRAVERSÉE DE L'ILOT « ANTIDE BOYER »

- Un nouveau mail piéton végétalisé sera créé à l'occasion de la requalification de l'îlot. Cela permettra d'assurer une continuité des cheminements piétons entre l'avenue Antide Boyer et la passerelle de la Gare.

REQUALIFICATION DU COURS VOLTAIRE

Le Val'Tram transitera par le cours Voltaire qui sera requalifié pour permettre son passage et accueillir une station Val'Tram.

RENOUVELLEMENT URBAIN SUR L'ILOT DU BRAS D'OR

- Le long du cours Barthélémy et de l'avenue Simon Lagunas, les espaces publics devront être requalifiés (élargissement des trottoirs et végétalisation) ;
- Le chemin du Bras d'Or et les espaces extérieurs de l'îlot seront requalifiés ;
- La place Louis Sicard actuellement aménagée en aire de stationnement sera requalifiée en un nouvel espace public de rencontre.

UN CARREFOUR À REQUALIFIER

En raison de la nouvelle voie créée reliant la rue du docteur Barthélémy et l'avenue Marcel Pagnol, il est nécessaire de requalifier le rond-point.

LES ESPACES DE STATIONNEMENT

Les stationnements des usagers (hors stationnements pour les visiteurs) seront de préférence implantés à l'arrière des bâtiments ou en sous-sol de manière à limiter la visibilité des voitures au sein de l'espace public,

Dans le secteur 4, une zone est définie dans le schéma de principe pour le stationnement des véhicules mais celui-ci pourra également se faire le long des voies ou dans les zones constructibles si cela est nécessaire.

DES RÉSEAUX À DÉVELOPPER ET À REDIMENSIONNER

Dans le cadre des différents programmes en renouvellement urbain et en densification, les différents réseaux et raccordements devront être suffisamment dimensionnés.

FORMES URBAINES

Forme urbaine logements collectifs

Cette forme urbaine propose une densification respectueuse de l'identité du lieu au travers notamment de la préservation de l'olivieraie à l'ouest.

La dominante végétale est mise en avant avec un coefficient de pleine terre et un alignement d'arbres à créer le long de l'avenue Roger Salengro.

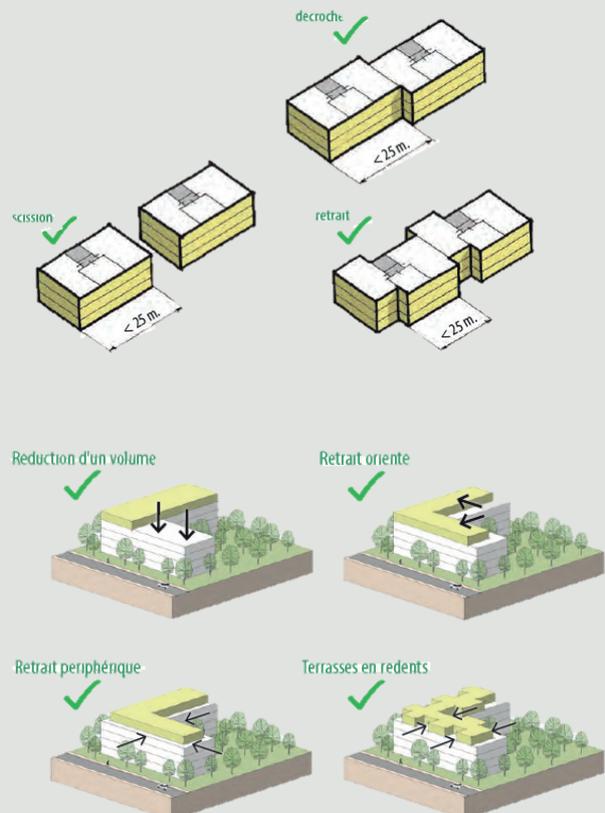
FORMES URBAINES

Composition des volumes et des façades

La qualité architecturale, le traitement soigné des façades et les hauteurs, permettront au secteur de s'inscrire en continuité de l'espace urbanisé attenant.

Les façades d'un seul tenant seront limitées dans leur longueur, avec des ruptures par décrochés scissions ou failles, permettront de sculpter les volumes assurant ainsi une bonne insertion urbaine et paysagère et une transition progressive avec le tissu urbain existant.

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



FORMES URBAINES



Forme de collectifs avec mixité fonctionnelle

La forme urbaine retenue est celle de logements collectifs autorisant une certaine souplesse afin de permettre la réalisation d'activités commerciales et/ou des services en rez-de-chaussée.

Dans ce secteur, on retrouve les éléments caractéristiques du collectif qui imposent une densité élevée tout en préservant l'espace environnant et les espaces verts (coefficient de pleine terre).

Le choix de toitures végétalisées est également conseillé afin de réguler l'écoulement des eaux pluviales.

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



Zone mixte destinée à l'implantation d'un établissement scolaire d'enseignement supérieur et de logements étudiants associés

Le secteur de la DDTM est actuellement occupé par de vastes boisements denses qu'il convient de maintenir. La forme urbaine choisie devra ainsi permettre de limiter l'impact des constructions sur ces boisements. La présence d'un aléa de ruissellement devra également être prise en compte.

La hauteur des constructions ne devra pas excéder le R+2 et R+3 sur la partie basse du terrain de manière à rester discrètes dans le paysage. L'emprise au sol des constructions et la part d'espaces verts sont également réglementées de manière à favoriser l'infiltration des eaux pluviales et à maintenir le caractère du lieu.

Le choix de toitures végétalisées est également conseillé afin de réguler l'écoulement des eaux pluviales.

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



Zone à destination de commerces et services

En cas de renouvellement urbain, les constructions devront s'inscrire dans la continuité des bâtiments existants, tout en limitant l'imperméabilisation des sols de manière à limiter le risque d'inondation.

Ainsi, la hauteur des bâtiments sera limitée au R+1, conformément à la hauteur observée actuellement et l'emprise au sol des bâtiments ne pourra pas excéder les 40 %.

Le choix de toitures végétalisées est également conseillé afin de réguler l'écoulement des eaux pluviales.

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

PLU



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