





ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION DE SECTEURS



Sommaire

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

Secteur n°2 : Barida

Le site

Le secteur est situé en bordure de la RD9 entre Aix-en-Provence/ Pont de l'Arc et les Milles, à l'est de la zone commerciale de la Pioline dont il est séparé par l'A51, et à 1,5 Km à l'ouest du Pont de l'Arc. Le site est à proximité immédiate de l'échangeur n°5 de l'autoroute A51 qui relie Aix-en-Provence à Marseille.

Le périmètre concerné qui représente près de 26 ha s'étend au sud de la RD9, de l'échangeur de l'A51 à l'ouest jusqu'au croisement avec le chemin de la Blaque. Il est au confront direct des espaces naturels du massif de la Blaque, entre la Barre St Jean et la Baume, au débouché du principal talweg qui descend en pente douce du massif, du sud vers le nord. Cette configuration le soumet en partie à un aléa inondation. Il est dominé par le domaine de la Baume qui présente un ensemble patrimonial intéressant.

Le nord de la RD9 est occupé par des bâtiments d'activités diverses sur du foncier public (déchetterie, antenne de la Faculté de sciences économiques, cuisine centrale, garage municipal, centre de transfert des ordures ménagères, ...) et au nord-est par l'ensemble résidentiel « la Parade » (mille logements avec une majorité de studios) édifié dans les années 70 avec, en prolongement est, l'opération du « Parc de l'Hippodrome » réalisée en 2009/2010.

Le site concerné présente un caractère à dominante agricole et est occupé dans sa partie ouest, en bordure de la RD9, par le Centre Technique Municipal sur 3,6 Ha et des activités diverses (entreprises de TP, de location de matériels, automobile, jardinerie...). Face à l'ensemble de la Parade, des activités commerciales plus ou moins « spontanées » fonctionnent surtout avec le transit (activités automobiles, commerces alimentaires « minute ») et dans une moindre mesure avec les ensembles résidentiels voisins, éloignés des centralités de quartier.

Les principaux enjeux

Le principal enjeu de ce secteur repose sur l'affirmation de sa vocation urbaine peu lisible actuellement. Sa situation géographique, à la confluence d'axes routiers majeurs à l'échelle du territoire et sa proximité avec la zone de la Pioline, le rend particulièrement attractif pour accueillir un P+R et des espaces d'activités et équipements nécessitant une bonne accessibilité, ainsi que pour compléter l'implantation et la réorganisation des services publics déjà présents.

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

La zone inondable

Le secteur est impacté par une zone inondable dans l'axe d'écoulement du talweg en direction de l'Arc avec la RD9 qui fait partiellement digue. Les aménagements devront tenir compte de cet aléa et des travaux sont à intégrer pour assurer une mise en sécurité des installations municipales et réduire le risque.

Accès et mobilité

La RD9 est l'axe du développement économique aixois mais supporte un trafic beaucoup plus faible dans le tronçon concerné entre l'échangeur avec l'A51 et le Pont de l'Arc.

Commerces et aménités

Le poids de population présente dans les opérations de Parade et de l'Hippodrome suscite l'implantation de commerces de proximité qui doit être mise en perspective des offres existantes sur la Pioline et le Pont de l'Arc, et à venir sur l'Ave du Club Hippique (secteur Beauvalle) ; rendues accessibles par le futur pont de Parade.

Requalifier le secteur

La RD9, entre l'échangeur de l'A51 et le Pont de l'Arc, présente encore des allures de route de campagne grâce à l'alternance entre séquences urbaines et naturelles (contact des collines boisées, de la ripisylve de l'Arc, séquence de la Félicité).

Le maintien de ces séquences et appuyer l'urbanisation sur des limites claires et faisant l'objet d'un traitement qualitatif est indispensable, cet espace s'affirmant comme une avenue d'entrée de ville.

Les principes d'aménagement

Composition urbaine

Avec un linéaire de près de 1 km sur la RD9, le site bénéficie d'une véritable façade sur un axe routier fréquenté, qui devra être reconfiguré en boulevard urbain, offrant un partage de la voirie au profit des transports collectifs et modes actifs. Les éventuelles implantations commerciales nécessiteront un aménagement paysager d'ensemble, particulièrement soigné. Elles pourront être accompagnées des activités et équipements à implanter en arrière de la RD9.

Deux parties sont définies

- à l'ouest, à dominante d'activités et d'équipements collectifs, comme un parc-relais, la fourrière, le garage des véhicules de collecte des ordures ménagères de la CPA, qui devront composer un aménagement cohérent avec les ouvrages de rétention, et la prise en compte des aléas inondation.
- à l'est, à dominante d'habitat et d'activités, considérant que les activités tertiaires, commerces et services, sont à privilégier en façade du futur boulevard urbain (RD9 requalifiée) afin de contribuer à son animation et offrir aux pôles d'habitat proches un complément de services de proximité, les activités artisanales ou industrielles étant préférentiellement positionnées sur l'arrière car peu propices à présenter une qualité de facade attrayante du boulevard urbain

Paysage

Les éléments de la trame végétale, soulignant la topographie du secteur et conférant un aspect bocager au site, devront être maintenus, voire renforcés.

Les zones impactées par l'aléa inondation pourront faire l'objet d'aménagements fonctionnels et paysagers compatibles avec le maintien à l'air libre des écoulements : espaces verts, bassins de rétention, noues...

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

Par ailleurs, l'interface urbain/campagne qui s'appuie sur les éléments de trame végétale existants devra être renforcée.

Le maillage viaire

L'ensemble du site ne peut être desservi uniquement par la RD9, il est nécessaire de créer des voies de maillage interne permettant la desserte des activités et équipements implantés sur la zone, en limitant les accès sur la RD9.

Afin de minimiser l'impact et les nuisances liées à la circulation et au stationnement des véhicules, la mise en œuvre de parkings souterrains est préconisée.

Les accès principaux au site sont localisés sur la route des Milles. L'une des entrées se trouve au sud du rond-point existant face à la cuisine centrale, l'autre à l'ouest sur le rond-point au droit de l'échangeur de l'A51 et le troisième à l'est au niveau du chemin de la Blaque. Il s'agit d'utiliser les équipements routiers existants, la RD9 reconfigurée devenant la « colonne vertébrale » de l'ensemble du secteur.

Une voie nouvelle de desserte située au sud de la RD9 fera l'objet d'un traitement qualitatif visant à son intégration paysagère et adaptation au sol.

Cette voie permettra la desserte des équipements, activités ou logements et se repiquera à l'est sur le chemin de la Blaque.

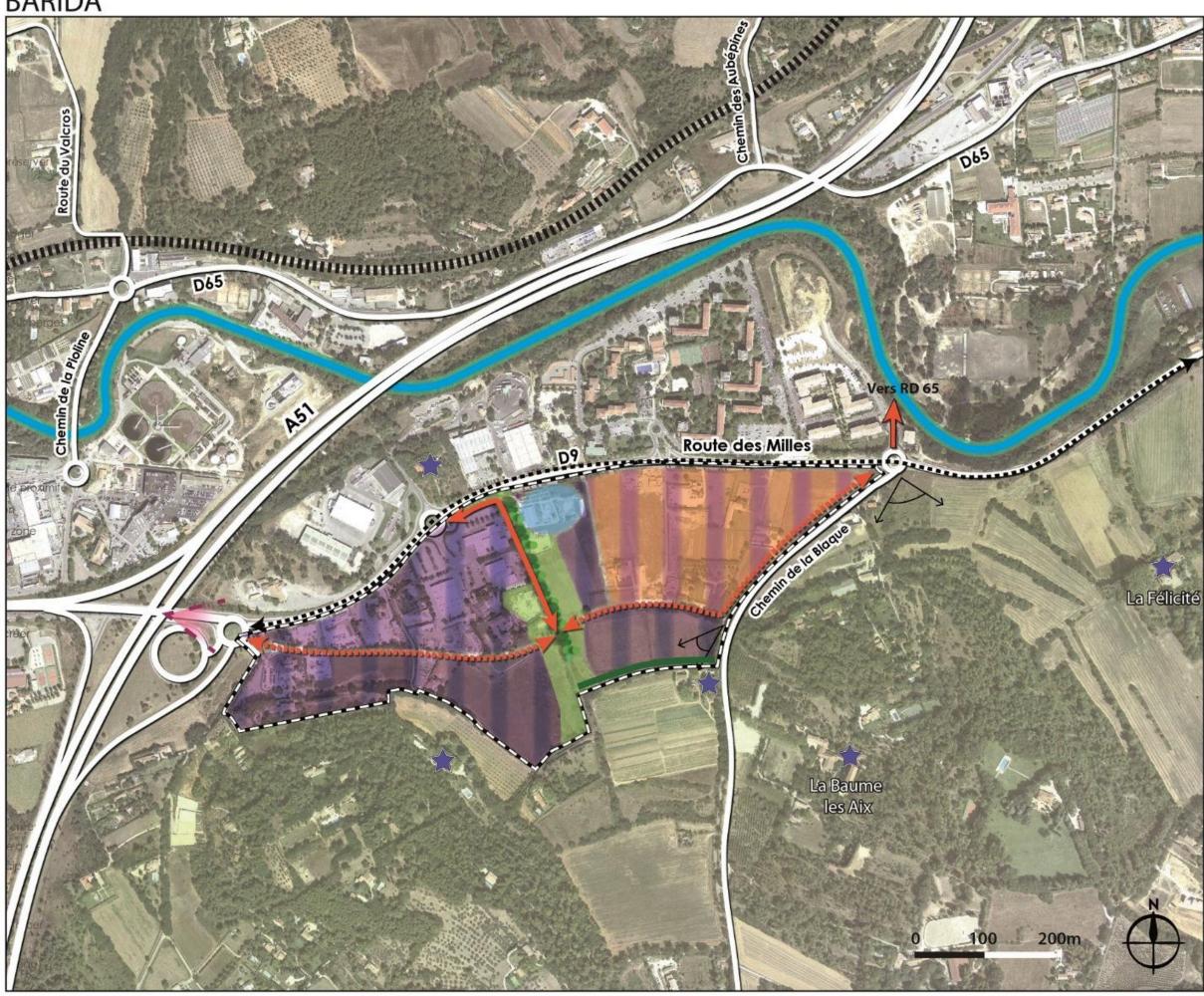
Etant donné le caractère paysager de ce dernier, étroit et bordé principalement de chênes anciens, il n'est pas envisageable de l'élargir. Sa fonctionnalité pourrait être adaptée par une voie nouvelle le longeant en contre-bas, soit à double sens, soit à sens unique avec l'autre sens de circulation pouvant être assuré par le chemin de la Blaque.

Programmation/ Conditions d'urbanisation

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

Les opérations à vocation d'habitat ne pourront être programmées qu'une fois les équipements publics ou d'intérêt collectif à implanter dans la zone réalisée. Les futurs résidents auront alors parfaitement connaissance de leur environnement.

BARIDA





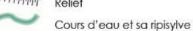
Périmètre d'OAP

Périmètre de Sous-Secteur

PAYSAGE / PATRIMOINE



Élément remarquable du site





Paysage de campagne



Continuité écologique à préserver (trame verte et bleue)



Trame végétale à valoriser (Massifs Boisés, haies...) Traitement végétal et paysager



Alignement d'arbres existant



Alignement d'arbres à créer



Perspectives visuelles à préserver Aménagement de sentiers sur berges

COMPOSITION URBAINE

Dominante habitat



Dominante économique Dominante agricole



Dominante naturelle



Dominante équipement public



---> Axe de composition/perception

Espace vert à conserver ou à créer

Dominante transport/services de proximité



Perception d'entrée de ville ou zone



Alignement de façade

EQUIPEMENT (positionnement de principe)

Espace public à créer



Rétention à créer



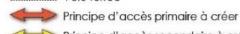
Parking

ACCESSIBILITE / DEPLACEMENT

Voie existante principale

Voie existante secondaire

IIIIIIIIIII Voie ferrée



Principe d'accès secondaire à créer Voie à créer - Tracé de principe

Voie à aménager

■■■■■ Ligne de TC projetée ou à créer



Franchissement à créer

