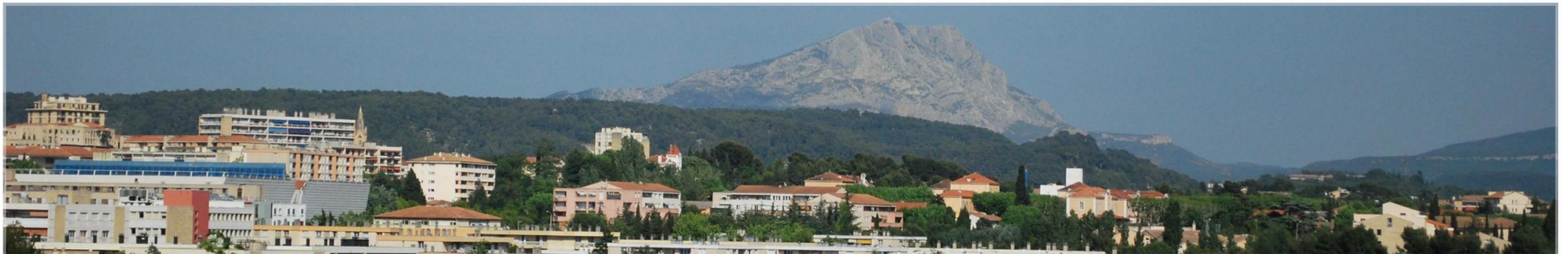




**Plan Local d'Urbanisme
COMMUNE D'AIX-EN-PROVENCE**

**ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION DE SECTEURS
EXTRAIT**



Sommaire

Secteur n°1 : Arbois - Gare TGV	3
Secteur n°2 : Barida	6
Secteur n°3 : La Beauvalle	9
Secteur n°4 : La Calade	11
Secteur n°5 : Célongy Est	14
Secteur n°6 : La Constance.....	16
Secteur n°7 : L'Enfant – Trois Pigeons	19
Secteur n°8 : Luynes – Bon Rencontre.....	21
Secteur n°9 : Luynes sud Rempelin nord – Rempelin / Plein Soleil – Luynes - Trois Pigeons.....	23
Secteur n°10 : Maruège.....	27
Secteur n°11 : Plan d'Aillane	29
Secteur n°12 : Les Platanes	32
Secteur n°13 : Pont de l'Arc– Félicité	34
Secteur n°14 : Pont de l'Arc – Viaduc.....	37
Secteur n°15 : Puyricard – Palombes	40
Secteur n°16 : Puyricard – Rostolane.....	42
Secteur n°17 : Sainte Anne – Bouenhoure	44
Secteur n°18 : Saint Hilaire	46
Secteur n°19 : Le Tourillon	48
Secteur n°20 : Beaufort – Fusains – Chesneraie – DESSERTÉ VIAIRE	50
Secteur n°21 : La Pomone	53

Secteur n°2 : Barida

Le site

Le secteur est situé en bordure de la RD9 entre le 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 29 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 et celle du « Domaine des Cavaliers » réalisée en 2019. Ces trois résidences regroupent donc environ 1 350 logements dont beaucoup de petits appartements.

Le site concerné par l'OAP 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 avec les ensembles résidentiels voisins, cependant éloignés des centralités de quartier.

Les principaux enjeux

Vocation urbaine

Un des principaux enjeux de ce secteur repose sur l'affirmation de sa vocation urbaine peu lisible actuellement. Sa situation géographique, à proximité et en lien direct avec les pôles urbains existants, à la confluence d'axes routiers majeurs et sa proximité avec la zone de la Pioline, le rend particulièrement attractif pour accueillir un P+R, conforter les espaces d'activités et équipements nécessitant une bonne accessibilité avec l'implantation et la réorganisation des services publics déjà présents, ainsi que pour accueillir un complément de nouveaux logements.

Equipements publics

Le site de Barida a été pressenti pour étoffer l'offre d'équipements publics des services techniques des collectivités comme un centre de collecte des ordures ménagères (COCOM). Le projet d'aménagement du secteur devra tenir compte de l'implantation de ce nouvel équipement (localisation, fonction, accessibilité,...).

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 pour réduire le risque.

Accessibilité 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. De fait il est adapté au développement des TC en lien avec le futur Parc Relais qui sera implanté à l'ouest du secteur.

Le développement des modes actifs dans le quartier devra aussi être au centre du projet d'aménagement. La RD9 étant identifiée comme axe structurant pour le développement des itinéraires cyclables et piétons (OAP Modes actifs).

Commerces et aménités

Le poids de population présente dans les opérations de la 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'Avenue du Club Hippique (secteur Beauvalle), rendues accessibles par le pont sur l'Arc réalisé en 2020.

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 repose sur des limites claires à l'urbanisation et faisant l'objet d'un traitement qualitatif indispensable, cet espace s'affirmant comme une entrée de ville.

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.

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 des modes actifs.

L'aménagement du secteur se compose de deux parties :

- A l'Ouest, à dominante d'activités et d'équipements collectifs, comme un centre de collecte des ordures ménagères, un parc-relais, le garage des véhicules de collecte des ordures ménagères de la Métropole, qui devront composer un aménagement cohérent avec la prise en compte des aléas inondation.
- A l'Est, à dominante d'habitat et d'activités avec la création d'une micro-centralité autour d'un espace public et des commerces de proximité participant à l'animation du quartier. Les bâtiments en façade de la RD9 seront implantés en retrait de la route afin d'en limiter les nuisances et en écho à la forme urbaine existante de La Parade. Ils pourront être supports à la mixité des fonctions, notamment en rez-de-chaussée. Pour assurer une transition plus douce avec les espaces naturels et agricoles, le projet ambitionne une gradation des formes bâties de plus en plus basses et espacées au fur et à mesure que l'on s'éloigne de la RD9 en allant vers le sud. Les volumétries bâties seront échelonnées de 13 mètres de haut en bordure de la RD9, à 10 mètres au centre, puis à 7 mètres à l'approche des zones naturelles et agricoles au Sud.

Paysage

Les éléments de la trame végétale existants, 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 pour réduire le risque et être compatibles avec le maintien à l'air libre des écoulements : espaces verts, bassins de rétention, noues, cheminements doux... Le talweg fera l'objet d'aménagements, notamment avec la création d'une noue de transfert centrale qui permettra de contenir et d'acheminer les écoulements des eaux pluviales vers l'exutoire en réduisant le risque inondation sur le secteur. De plus, les nouvelles voies pourront être le support de noues secondaires participant également à la qualité paysagère du quartier.

Ces aménagements paysagers autour de la gestion du risque inondation peuvent être la marque de la nouvelle identité conférée au site. La présence de la noue de transfert est l'opportunité de créer au cœur du quartier de Barida une coulée verte qui vise à maintenir des espaces de respiration au plus près des espaces habités.

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. Les accès principaux au site sont localisés sur la route des Milles. Deux entrées se situent au nord face à la cuisine centrale et à la Résidence de La Parade, une autre à l'ouest

sur le rond-point au droit de l'échangeur de l'A51 et une dernière 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 avec un renforcement et une sécurisation des aménagements piétons et des modes actifs.

A l'intérieur du site, deux voies principales indépendantes seront créées pour déconnecter le trafic routier lié au secteur d'activités à l'Ouest de celui lié au secteur d'habitation à l'Est. Dans la partie Ouest, une voie de retournement interne sera créée dont la connexion se fera au niveau du rond-point au droit de l'échangeur de l'A51. Dans la partie Est, la voie permettra de desservir les futures habitations depuis la RD9 pour rejoindre le chemin de La Blaque. Ces nouvelles voies internes de desserte pourront être le support d'aménagements en lien avec les modes actifs et/ou la gestion et la rétention des eaux pluviales (noues).



Etant donné le caractère paysager du chemin de la Blaque, étroit et bordé principalement de chênes anciens, il n'est pas envisageable de l'élargir. Sa fonctionnalité pourrait être adaptée par une voie nouvelle longeant en contrebas, soit à double sens, soit à sens unique avec l'autre sens de circulation pouvant être assuré par le chemin de la Blaque. Cette voie nouvelle de desserte fera l'objet d'un traitement qualitatif visant à son intégration paysagère et adaptation au sol.

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 ce qui permettra aussi un traitement plus qualitatif des espaces publics.

Les nouvelles voies de circulation seront le support de cheminements doux (piétons et cycles) et des liaisons modes actifs seront créées, pour relier les zones d'habitat aux commerces, aux équipements, aux lieux d'intermodalité et aux espaces de nature. La noue de transfert centrale sera support de cheminements doux paysagés qui pourront être prolongés au nord de la D9 jusqu'aux promenades des rives de l'Arc. Enfin, une liaison modes actifs Est-Ouest sera créée au sud du secteur et sera couplée à la réalisation d'une voie d'accès pompier.

Programmation/ Conditions d'urbanisation

Dans la partie ouest, le secteur recevra de l'ordre de 40 000 m² de surface de plancher destinés à des activités et des équipements publics, et dans la partie Est à vocation mixte habitat/commerce, le secteur recevra de l'ordre de 40 000 m² de surface de plancher destinés essentiellement à du logement et à des commerces ou équipements publics annexes. Les opérations à vocation d'habitat devront être engagées dans le même temps que les équipements publics ou d'intérêt collectif de manière à ce que les futurs résidents aient connaissance de leur environnement.

BARIDA

-  Périmètre d'OAP
-  Périmètre de Sous-Secteur
- PAYSAGE / PATRIMOINE**
-  Éléments remarquables du site
-  Relief
-  Cours d'eau et sa ripisylve
-  Paysage de campagne
-  Continuité écologique à préserver (trame verte et bleue)
-  Trame végétale à valoriser (Massifs boisés, haies...)
-  Traitement végétal et paysager
-  Alignement d'arbres existant
-  Alignement d'arbres à créer
-  Perspectives visuelles à préserver
-  Aménagement de sentiers sur berges
- COMPOSITION URBAINE**
-  Dominante habitat
-  Dominante économique
-  Dominante agricole
-  Dominante naturelle
-  Dominante équipement public
-  Dominante transport/services de proximité
-  Axe de composition/perception
-  Perception d'entrée de ville ou zone
-  Alignement de façade
- EQUIPEMENT (positionnement de principe)**
-  Espace public à créer
-  Espace vert à conserver ou à créer
-  Rétention à créer
-  Parking P+R
-  Parking
- ACCESSIBILITE / DEPLACEMENT**
-  Voie existante principale
-  Voie existante secondaire
-  Voie ferrée
-  Principe d'accès primaire à créer
-  Principe d'accès secondaire à créer
-  Voie à créer - Tracé de principe
-  Voie à aménager
-  Ligne de TC projetée ou à créer
-  Liaison douce à créer ou renforcer
-  Franchissement à créer
-  Suppression de passage à niveau

