



PLU d'Aubagne

Orientations d'Aménagement et de Programmation

Projet de PLU arrêté par DCM du 16 décembre 2015

PLU approuvé par DCM du 22 novembre 2016

PLU reçu en Préfecture le

PLU d'Aubagne

Orientations d'Aménagement et de Programmation

Préambule	5
OAP Centre-ville.....	7
OAP Napollon	11
OAP Pin Vert.....	17
OAP Thuillère	23
OAP Camp Major.....	29
OAP Camp de Sarlier	35
OAP Les Gargues	43



Préambule

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) constituent des pièces essentielles du PLU. Elles complètent le règlement du PLU et ses documents graphiques en précisant la manière dont la commune souhaite mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager des quartiers ou des secteurs de son territoire. Les OAP sont opposables aux autorisations d'occupation du sol ou aux opérations d'aménagement dans une relation de compatibilité. **Sept secteurs d'Aubagne font l'objet d'OAP :**

- **le centre-ville**, qui est présenté dans le PADD comme le « pivot du développement d'Aubagne » ;
- **Napollon**, un pôle d'activités et un lieu de vie à structurer en lien avec la desserte du Val'tram ;
- **Pin Vert**, un secteur non bâti enserré entre deux espaces résidentiels, à proximité du centre-ville ;
- **Thuilière**, un secteur résidentiel dont le développement doit être organisé afin, notamment, de réduire sa vulnérabilité au risque d'incendie ;
- **Camp Major**, un secteur de développement majeur pour la vallée de l'Huveaune ;
- **Camp de Sarlier**, un espace d'activités à aménager pour permettre le desserrement de la zone industrielle des Paluds ;
- **Les Gargues**, un secteur de développement situé entre l'autoroute, la zone industrielle des Paluds et la zone commerciale de la Martelle.

Article L123-1-4 du code de l'urbanisme

Dans le respect des orientations définies par le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD), les orientations d'aménagement et de programmation comprennent des dispositions portant sur l'aménagement.

Dans ce cadre, elles peuvent :

- **définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, notamment les continuités écologiques, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune ;**
- **favoriser la mixité fonctionnelle en prévoyant qu'en cas de réalisation d'opérations d'aménagement, de construction ou de réhabilitation, un pourcentage de ces opérations est destiné à la réalisation de commerces ;**
- **comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants ;**
- **porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager ;**
- **prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics ;**
- **adapter la délimitation des périmètres, en fonction de la qualité de la desserte, où s'applique le plafonnement à proximité des transports prévu à l'article L. 123-1-13.**



OAP Centre-ville

CONTEXTE

Cette OAP est particulière à plusieurs titres :

- d'abord, elle fait pleinement écho à une des priorités du projet de ville qui consiste à faire du centre-ville « le pivot du développement d'Aubagne » (il s'agit du premier axe du PADD) ;
- ensuite, elle résulte des premières réflexions que la commune d'Aubagne a engagé dans l'optique de réaménager et redynamiser son centre-ville. Il s'agit donc d'une OAP qui a vocation à évoluer au gré des études complémentaires et pré-opérationnelles à venir et de l'avancement du plan-guide qu'Aubagne souhaite réaliser ;
- enfin, elle concerne un secteur déjà bâti dont le développement requiert des actions de renouvellement urbain.

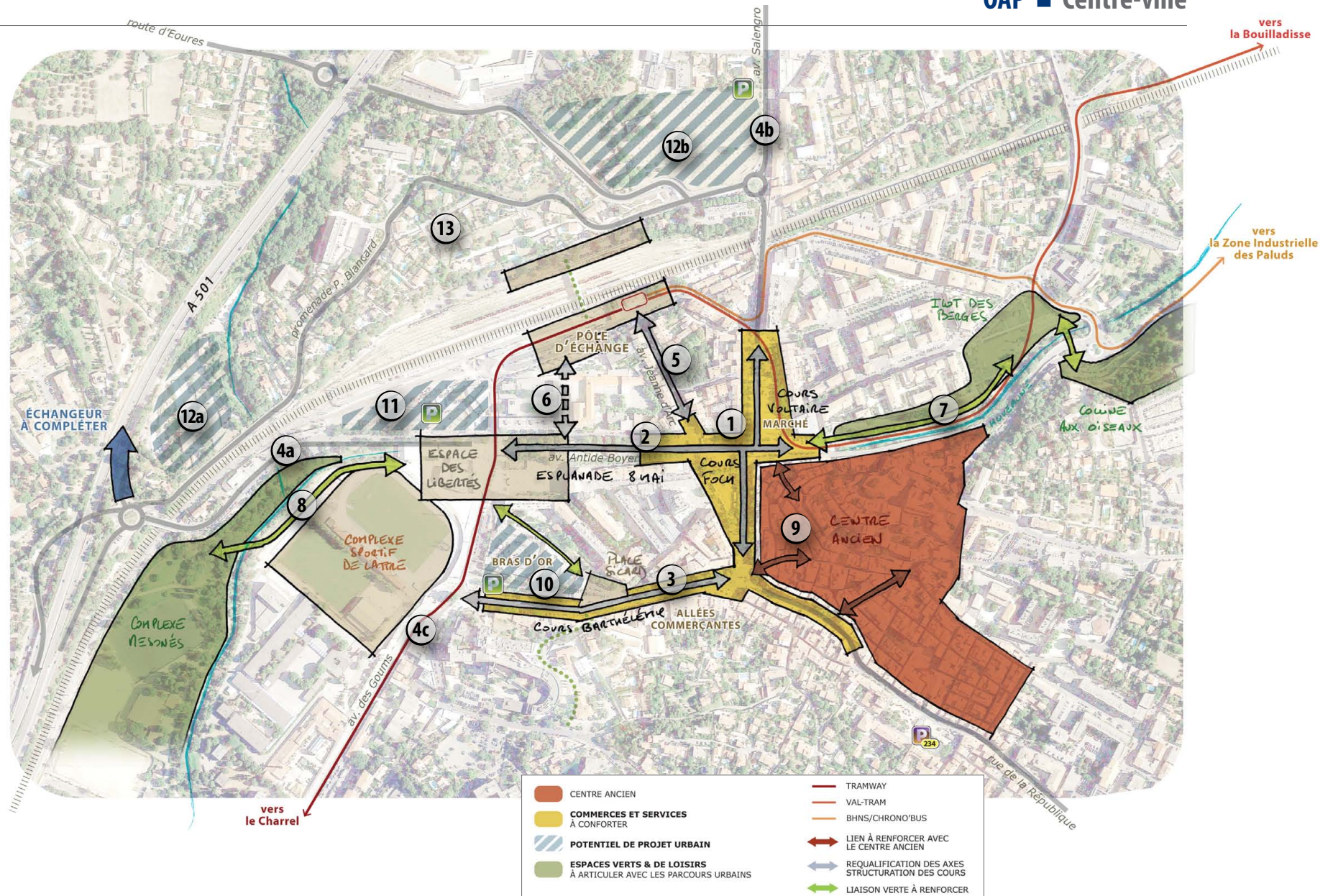
ENJEUX ET OBJECTIFS

Le centre-ville d'Aubagne a été affaibli et fragilisé par la concurrence du commerce de périphérie, par le trafic routier de transit et les difficultés d'accessibilité, par la paupérisation de son parc de logements et de son tissu urbain ou encore par le déficit et le vieillissement d'équipements publics. Réaménager et redynamiser le centre-ville d'Aubagne est donc indispensable. Le rayonnement d'Aubagne et l'équilibre de l'espace métropolitain sont en jeu.

Pour cela, le projet de ville, qui est exprimé dans le PADD pose des objectifs précis :

- redynamiser la vie économique et culturelle ;
- renforcer l'accessibilité du centre-ville ;
- réinventer une mise en scène.

OAP ■ Centre-ville



VERS DES PARCOURS PLUS DYNAMIQUES ET DES ESPACES MIEUX ARTICULÉS

Les espaces structurants doivent être reliés entre eux pour rendre le centre-ville plus dynamique. Il s'agit de travailler sur les axes de déambulation et de créer des parcours rythmés et jalonnés par des espaces urbains singuliers et complémentaires.

Requalifier les grands espaces publics :

- en renouvelant les cours Foch et Voltaire [1] et en proposant une insertion urbaine de qualité du Val'tram sur le cours Voltaire ;
- en ouvrant davantage l'avenue Antide Boyer et l'esplanade du 8 mai [2] pour renforcer le lien entre les cours Foch et Voltaire et l'Espace des Libertés ;
- en aménageant l'artère composée de l'avenue Loulou Delfieu, du cours Barthélémy et du début de l'avenue des Goums (jusqu'au carrefour avec l'avenue Simon Lagunas), en lien avec sa transformation en galerie commerciale à ciel ouvert [3] ;
- en restructurant les entrées de ville et, plus particulièrement, l'avenue Antide Boyer [4a], l'avenue Roger Salengro [4b] et l'avenue des Goums [4c].

Faciliter l'accès à la gare pour les piétons et cyclistes :

- en requalifiant l'avenue Jeanne d'Arc [5], entrée de ville pour les usagers du TER ;
- en créant un lien supplémentaire entre la gare et l'Esplanade du 8 mai à travers l'îlot Antide Boyer [6].

Développer les liaisons vertes et valoriser l'Huveaune :

- en profitant de l'insertion du Val'tram sur les berges pour renforcer les liens [7] entre les cours et les espaces verts de l'îlot des Berges et de la colline aux Oiseaux ;
- en proposant une promenade arborée [8] entre l'Espace des Libertés et le complexe sportif Serge Mésônès, qui permettrait de désenclaver ce dernier.

VERS DES TISSUS URBAINS RENOUVELÉS ET UNE OPTIMISATION DE L'ESPACE

Des îlots urbains méritent d'être réinvestis et revalorisés dans une logique d'articulation urbanisme-transport et dans l'optique de renforcer l'attractivité commerciale, économique, touristique et résidentielle du centre-ville.

Renforcer le tissu commercial :

- en confortant l'activité commerciale sur les cours Foch et Voltaire [1] ;
- en préservant les linéaires commerciaux principaux du centre-ancien (rue Rastègue, bd Jean Jaurès...) [9] ;

- en faisant de l'artère composée de l'avenue Loulou Delfieu, du cours Barthélémy et du début de l'avenue des Goums (jusqu'au carrefour avec l'avenue Simon Lagunas) une galerie commerciale à ciel ouvert [3].

Développer l'offre touristique et culturelle :

- en valorisant davantage le centre-ancien [9], sa richesse patrimoniale et ses commerces d'art et de tradition ;
- en renouvelant le complexe du Bras d'Or [10] pour y implanter, par exemple, un pôle jeunesse-culture-économie qui pourrait comprendre un centre des congrès / salle de spectacle, une médiathèque ou encore une maison des jeunes et de la culture.

Redessiner le quartier de gare :

- en réinvestissant le Centre de Réparation des Engins Moteurs (CREM) de la SNCF [11] pour le réintégrer dans la ville : ce site pourrait accueillir des immeubles de bureaux ainsi qu'un parking en ouvrage dédié notamment au pôle d'échanges ;
- en optimisant les ressources foncières proches du pôle d'échanges [12a] et [12b] ;
- en confortant le tissu pavillonnaire [13] situé au nord du pôle d'échanges qui constitue, par son caractère végétalisé, le "fond de scène" du centre-ville.



OAP Napollon

CONTEXTE

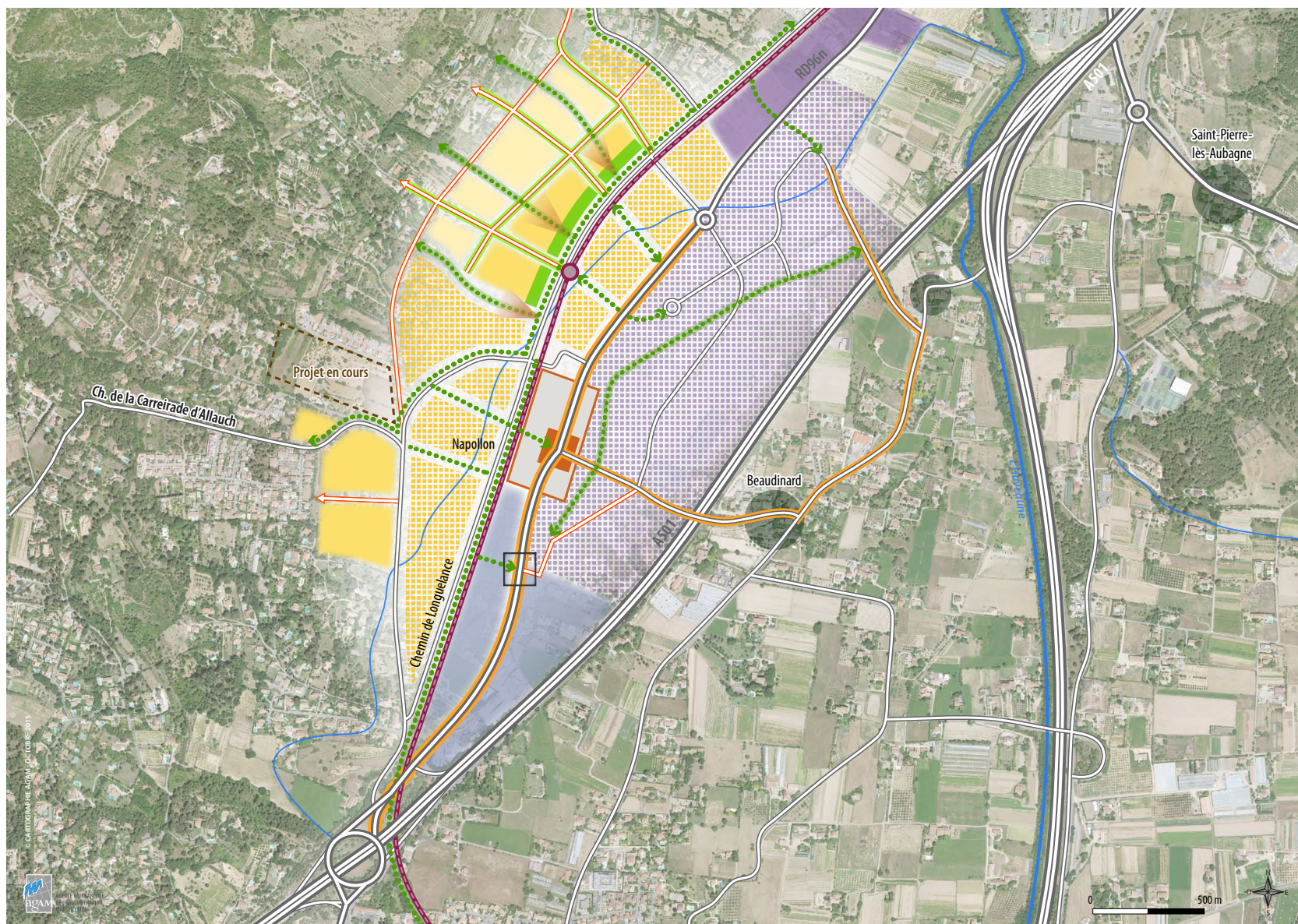
Le secteur couvert par l'OAP se situe dans le quartier de Napollon, entre le centre d'Aubagne et Pont de l'Étoile, sur les piémonts du Garlaban. Il se positionne à proximité immédiate d'un espace d'activité intercommunal enserré entre la A501 et la RD96 – la zone d'activités de Napollon – et du hameau à conforter, en bordure de la départementale.

Ce secteur se caractérise par une urbanisation diffuse sur une pente douce et des vallats boisés qui structurent le site. Plusieurs opérations d'aménagement se sont développées sur ce secteur, sans liens entre elles, sans maillage cohérent et suffisant ou sans réflexion d'ensemble. Cela renforce l'impression de mitage du massif.







ENJEUX ET OBJECTIFS

La réutilisation de la voie de Valdonne par la mise en service du Val'tram et l'aménagement d'une station à Napollon offrent à ce site un potentiel de développement important et permettent :


- d'optimiser le fonctionnement du secteur en offrant une meilleure desserte de la zone d'activités ;
- de créer une dynamique de développement et de conforter le hameau de Napollon comme un véritable lieu de vie ;
- de mieux structurer l'urbanisation sur les piémonts en valorisant pleinement son écrin paysager, naturel et agricole ;
- de mettre en cohérence les différentes vocations entre les piémonts à urbaniser, le hameau de Napollon et le parc d'activités.





ÉLÉMENTS DE CONTEXTE

-  Autoroute
-  Voie principale
-  Voie secondaire
-  Canal
-  Cours d'eau
-  Hameau



ACCESSIBILITÉ**Transports collectifs**

-  Projet Val'tram et station (positionnement de principe)




Maillage routier

-  Voie à requalifier ou à créer
-  Carrefour à aménager




Modes doux

-  Apaiser et sécuriser les abords des voies de circulation pour favoriser les modes doux
-  Principe de connexion piétonne et/ou cyclable






VOCATIONS**Développement urbain**

-  Centralité à conforter
-  Secteur de développement à dominante résidentielle avec des niveaux de densités différenciés et adaptés
-  Secteur d'habitat à conforter

Développement économique

-  Espace économique à conforter (renouvellement / densification)
-  Espace de développement à dominante économique à aménager
-  Favoriser l'implantation d'activités dans un espace mixte (présence d'habitat) en privilégiant des activités de bureau

COMPOSITION URBAINE ET PAYSAGÈRE

-  Espace public à aménager / requalifier
-  Perspective visuelle à préserver
-  Aménager des espaces paysagers en faveur des circulations douces
-  Aménager une « façade verte » du quartier pouvant intégrer les ouvrages de régulation hydraulique
-  Préserver/créer les alignements d'arbres

ACCESSIBILITÉ

Faciliter les modes de déplacements alternatifs à la voiture :

- développer des cheminements doux pour relier et desservir les espaces résidentiels, le hameau et la zone d'activités ;
- requalifier la RD96 ainsi que les voies reliant les hameaux de Napollon et Beaudinard pour favoriser le partage de cet axe entre les véhicules motorisés personnels et professionnels (deux-roues, voitures et poids lourds), les transports collectifs (bus) et les modes de déplacements doux (marche à pied et vélo) ;
- aménager une station Val'tram :
 - des espaces de stationnement doivent être prévus pour faciliter le rabattement des voitures (fonction de parking-relais) ;
 - le réseau de cheminements doux qui irrigue le quartier de Napollon (les espaces résidentiels, le hameau et la zone d'activités) doit être connecté à la station Val'tram ;

Accompagner le développement urbain par une amélioration du maillage routier :

- recalibrer les voies existantes aval-amont (sud-est / nord-ouest) pour assurer la desserte interne du secteur résidentiel ;
- compléter ces voies aval-amont (sud-est / nord-ouest) par des voies transversales (nord-est / sud-ouest) ;

- finaliser la voie de desserte interne de la zone d'activités en aménageant notamment son accès sur la RD96.

VOCATIONS

Conforter Napollon comme une polarité économique et un lieu de vie :

- favoriser le développement résidentiel sur les premières pentes des piémonts, à l'ouest de la voie de Valdonne ;
- renforcer le hameau de Napollon, notamment avec des commerces et services de proximité ;
- développer la zone d'activités de Napollon en favorisant son renouvellement (démolition-reconstruction, densification...) et son extension :
 - au nord, avec des activités à dominante industrielle et artisanale ;
 - au sud, en privilégiant des activités de bureau qui facilite le confortement d'un espace mixte (habitat - activités).

PRINCIPES DE COMPOSITION URBAINE ET PAYSAGÈRE

Privilégier une urbanisation maîtrisée pour préserver un environnement aéré :

- définir les formes urbaines et les densités en fonction des tissus bâtis environnants, de la topographie (plus dense en aval près du chemin de Longuelance, moins dense en amont) et de la proximité de la station du Val'tram (plus dense près de la station) ;
- privilégier, dans les secteurs de développement, une implantation des constructions en retrait des voies (chemin de Longuelance pour l'espace résidentiel à développer, RD96 pour l'espace d'activités de bureau) ;
- préserver des perspectives visuelles vers les massifs.

Préserver, développer et valoriser la trame végétale :

- préserver les vallats et thalwegs boisés ;
- favoriser la plantation des voies de desserte interne ;
- privilégier l'aménagement de cheminements doux qui prennent appui sur des éléments paysagers (canal d'irrigation, vallats...) ;
- profiter du retrait des constructions le long du chemin de Longuelance pour disposer, le cas échéant, des ouvrages de régulation hydraulique (gestion du ruissellement par exemple).

Faire du hameau de Napollon un espace pivot entre la zone d'activités, les espaces résidentiels des piémonts et le hameau de Beaudinard :

- aménager un espace public apaisé dans le hameau de Napollon (potentiellement au niveau du carrefour de la RD96 et de la RD43E).



OAP Pin Vert

CONTEXTE

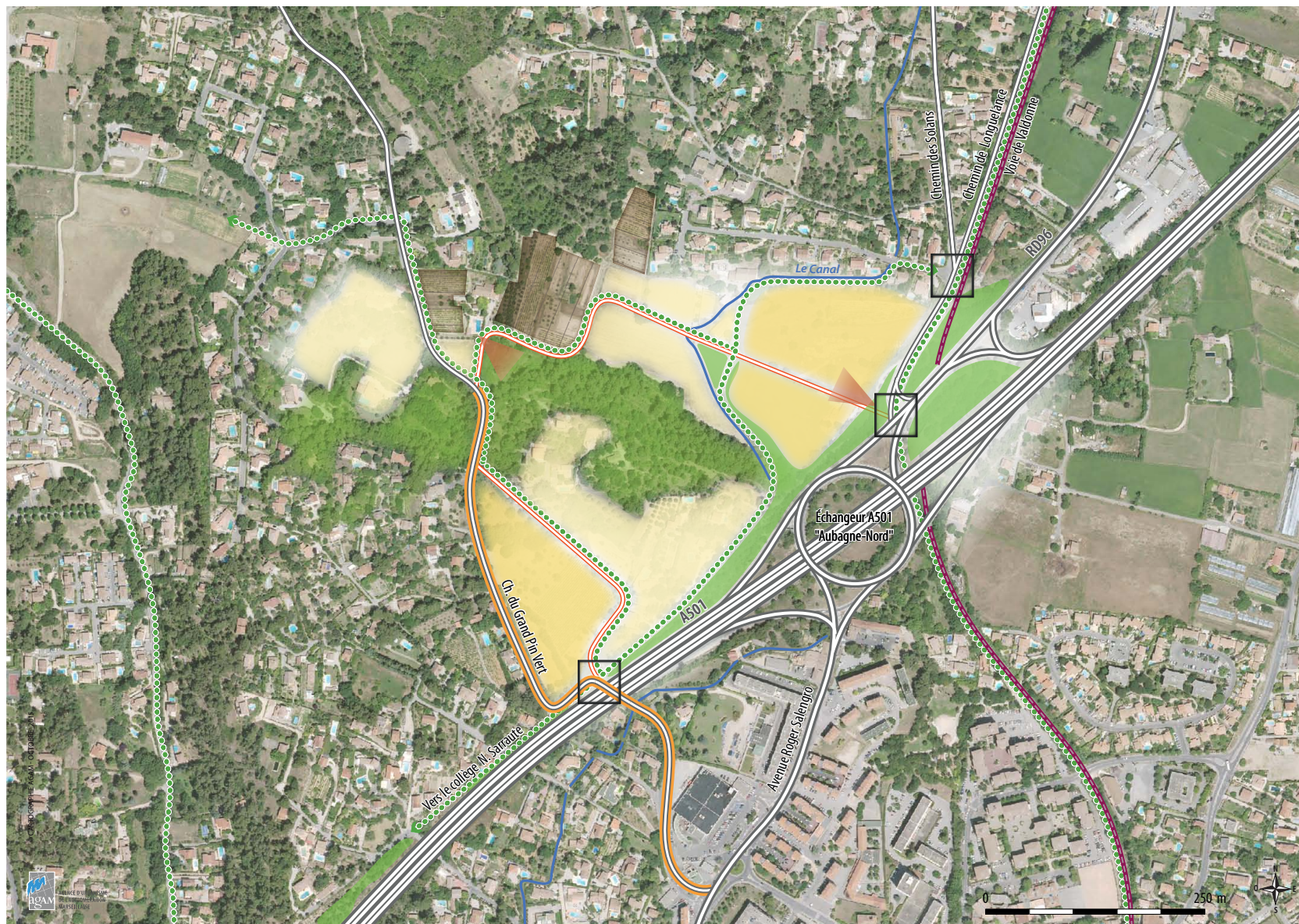
Le secteur couvert par cette OAP se situe dans la partie basse du vallon du Pin Vert, au nord-ouest et en bordure du rond-point des Solans – échangeur "Aubagne-nord" de l'autoroute A501. Ce secteur, relativement peu mité, est enserré par des espaces résidentiels. Il se trouve également à proximité de la zone d'activités de Napollon (nord-est) et de la centralité urbaine et commerciale du Pin Vert (sud).

Ce secteur se caractérise par une forte qualité paysagère fondée sur la combinaison d'espaces boisés et d'espaces ouverts qui offrent des vues sur les massifs et qui se composent, sur certaines parties, de restanques.





ENJEUX ET OBJECTIFS

Ce site offre des conditions favorables au développement urbain à vocation résidentielle : faible pente et orientations sud et ouest, proximité au centre-ville et à la centralité urbaine et commerciale du Pin Vert, très bonne accessibilité.

Un des enjeux de cette OAP consiste à proposer une urbanisation qui prend bien en compte les qualités environnementales du site, notamment paysagères (vues sur les massifs, restanques...) et écologiques.




ÉLÉMENTS DE CONTEXTE

-  Autoroute
-  Voie principale
-  Voie secondaire
-  Canal

ACCESSIBILITÉ**Transports collectifs**

-  Projet Val'tram


Maillage routier


-  Voie à requalifier ou à créer




Carrefour à aménager

Modes doux

-  Apaiser et sécuriser les abords des voies de circulation pour favoriser les modes doux

-  Principe de connexion piétonne et/ou cyclable

VOCATIONS**Développement urbain**

-  Secteur de développement à dominante résidentielle avec des niveaux de densités différenciés et adaptés

PRINCIPE DE COMPOSITION URBAINE ET PAYSAGÈRE

Masses boisées à préserver



Restanques à préserver et valoriser



Épaisseur paysagère à conforter



Perspective visuelle à préserver

ACCESSIBILITÉ

Adapter un réseau de voirie suffisamment dimensionné pour assurer la desserte du secteur et l'accessibilité des espaces résidentiels avoisinants :

- adapter les voies de circulation existantes (chemin du Grand Pin Vert et traverse de Longuelance notamment) ;
- compléter le maillage interne dans le cadre de l'aménagement du secteur ;
- réaménager et sécuriser les accès au secteur et, plus particulièrement, le carrefour entre la traverse de Longuelance et la RD96 ainsi que le pont du chemin du Grand Pin Vert qui enjambe l'A501.

Favoriser les déplacements doux :

- partager entre les différents modes de déplacements (voiture, vélo, marche à pied) le chemin du Grand Pin Vert pour faciliter l'accès à la centralité urbaine et commerciale du Pin Vert ;
- développer des cheminements au sein du secteur en longeant, si possible, le tracé du canal ;
- favoriser les liaisons douces vers le collège Nathalie Sarraute et vers les espaces résidentiels avoisinants.

VOCATIONS

Aménager un quartier à dominante résidentielle :

- prévoir l'implantation d'équipements publics de proximité en veillant à leur bonne accessibilité, y compris depuis les espaces résidentiels avoisinants ;
- le cas échéant, privilégier l'implantation d'activités économiques et d'un parc-relais (pour covoiturage par exemple) à proximité immédiate de la RD96, du chemin de Longuelance et de l'échangeur autoroutier.

PRINCIPES DE COMPOSITION URBAINE ET PAYSAGÈRE

Favoriser une densité maîtrisée et des formes urbaines cohérentes à l'environnement urbain et naturel du site :

- privilégier les formes urbaines moins denses au contact des espaces de restanques et des espaces boisés ainsi qu'à l'arrière des principales voies d'accès.

Limiter les impacts et nuisances sur la santé humaine et la biodiversité :

- maintenir un espace-tampon végétalisé entre l'A501 et le secteur de développement.
- protéger la crête boisée.

Mettre en valeur l'écrin paysager du site :

- préserver les restanques et favoriser le développement d'activités agricoles professionnelles ou non ;
- mettre en valeur le canal ;
- préserver les perspectives visuelles vers les massifs du Garlaban et de la Sainte-Baume.



OAP Thuilière

CONTEXTE

Le secteur couvert par cette OAP se situe sur les piémonts du Garlaban et, plus précisément, autour du Chemin de la Thuilière (RD44A) qui relie la RD2, au niveau de la Légion étrangère, à la Route d'Eoures (RD44).

Ce secteur a connu une urbanisation diffuse avec des densités de l'ordre d'un logement par hectare. Du fait de cette faible densité bâtie, ce secteur se caractérise par des voies de circulation étroites, une offre de transports collectifs limitée (avec des accès aux arrêts de bus qui ne sont pas sécurisés pour les piétons) ou encore une présence importante de boisements. De ce fait, ce secteur est, dans sa configuration actuelle, très vulnérable au risque d'incendie.

C'est dans ce secteur que se situe également le seul camping que compte Aubagne.

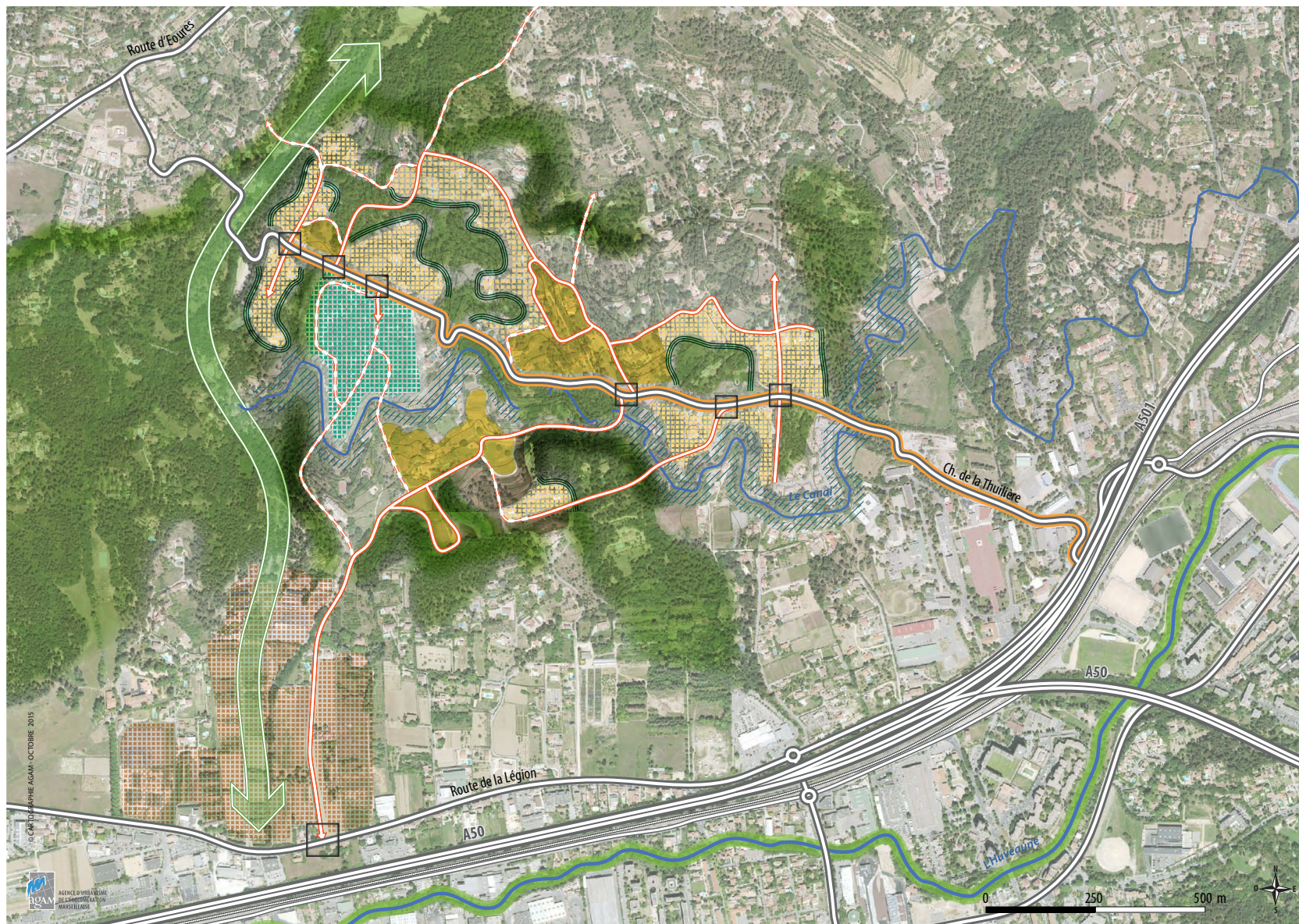
ENJEUX ET OBJECTIFS

Si les piémonts participent au fonctionnement écologique entre la vallée de l'Huveaune et le massif du Garlaban, ils constituent aussi un territoire vécu et approprié depuis longtemps par l'Homme (agriculture, habitat, tourisme et loisirs...).







L'enjeu consiste donc à préserver cet équilibre et à structurer le secteur dans l'optique de :

- réduire l'aléa de feux de forêt et améliorer la défendabilité du secteur en favorisant des poches d'urbanisation et en sécurisant les accès ;
- renforcer l'activité et l'offre d'hébergement touristique d'Aubagne en favorisant le développement du camping et en valorisant ce secteur de piémonts ;

- conforter une offre résidentielle en proposant des formes et des implantations adaptées au relief et aux paysages des piémonts, en veillant notamment à réduire la vulnérabilité et d'améliorer la défendabilité face aux risques de feux de forêt ;
- préserver les équilibres naturels et assurer la fonctionnalité du corridor écologique nord-sud.






ÉLÉMENTS DE CONTEXTE


-  Autoroute
-  Voie principale
-  Voie secondaire
-  Canal
-  Cours d'eau
-  Franges des espaces naturels ou forestiers

ACCESSIBILITÉ

Maillage routier



-  Voie à requalifier ou à créer
-  Voie secondaire ou piste de secours/évacuation notamment DFCE, existante ou à créer
-  Carrefour à aménager

Modes doux



-  Apaiser et sécuriser les abords des voies de circulation pour favoriser les modes doux

VOCATIONS






Développement urbain

-  Secteurs de développement résidentiel dans lesquels privilégier les opérations d'aménagement pouvant accueillir des petits collectifs (10 m de hauteur maximum)
-  Secteurs de gestion du tissu résidentiel dans lesquels la constructibilité doit être limitée à la construction de quelques maisons

Développement économique

-  Favoriser le développement du camping
-  Espace agricole à préserver

COMPOSITION URBAINE ET PAYSAGÈRE

-  Espaces naturels ou forestiers à préserver
-  Espace tampon à développer pour éviter les interfaces directs entre les tissus résidentiels et les espaces naturels ou forestiers
-  Espace ouvert à forte valeur paysgère (restanques par exemple) à préserver
-  Corridors écologiques à préserver
-  Préserver et valoriser les abords du canal

ACCESSIBILITÉ

Améliorer et sécuriser la circulation sur le chemin de la Thuilière :

- favoriser le partage de la voie entre les véhicules motorisés personnels (deux-roues et voitures), les transports collectifs (bus) et les modes de déplacements doux (marche à pied et vélo) ;
- réaménager les carrefours du chemin de la Thuilière qui donnent accès aux voies de desserte interne du secteur ;
- limiter la création d'accès nouveaux sur le chemin de la Thuilière (privilégier plutôt les accès sur les voies de desserte interne du secteur).

Améliorer la défendabilité du secteur en développant le maillage de voies :

- aménager une voie de desserte qui connecte le chemin de la Thuilière et le chemin de la Légion (RD2) ;
- organiser la desserte interne du secteur en privilégiant des bouclages routiers (éviter les systèmes en impasse) avec des voies dont la bande roulante mesure au moins 5 mètres de largeur ;
- aménager des aires de retournement adaptées aux véhicules de secours au bout des impasses qui ne peuvent pas être raccordées à un bouclage routier ;
- développer le réseau de pistes de secours et d'évacuation, notamment DFCl, y compris au sein du camping.

VOCATIONS

Conforter la vocation résidentielle et touristique du secteur tout en assurant l'équilibre avec la préservation des espaces naturels et de la biodiversité :

- assurer un développement résidentiel maîtrisé (60 à 70 logements environ) ;
- permettre au camping de se développer ;
- préserver les grands boisements et autres éléments favorables à la biodiversité.

PRINCIPES DE COMPOSITION URBAINE ET PAYSAGÈRE

Valoriser les paysages naturels et assurer le fonctionnement du corridor écologique qui relie notamment le massif du Garlaban à la vallée de l'Huveaune :

- préserver et renforcer le vallon boisé de feuillus qui marque une coupure paysagère entre le secteur de la Thuilière et le quartier de la Pageotte ;
- prévoir des aménagements de franchissements du chemin de la Thuilière pour la faune ;
- favoriser le maintien de boisements au cœur du secteur ;
- préserver les espaces ouverts qui participent à la qualité paysagère et à la défendabilité du secteur (par exemple, des restanques servant de coupe-feu) ;
- conforter l'activité agricole dans le secteur de l'Aumône.

Organiser le secteur de façon à réduire la vulnérabilité et à améliorer la défendabilité du secteur face aux risques de feux de forêt :

- privilégier le développement résidentiel dans le cadre d'opérations d'aménagement uniquement dans les secteurs qui sont sécurisés :
 - soit par des voies de circulation qui les encerclent (cf. figure 1, ci-contre) ;
 - soit par des voies de circulation qui les traversent et par des espaces ouverts, tels que des restanques, qui les entourent (cf. figure 2, ci-contre) ;
- dans les secteurs d'habitat pavillonnaire existants et qui sont au contact des espaces boisés (sans voies de circulation ni d'espaces ouverts qui les séparent), maîtriser l'urbanisation en admettant cependant quelques constructions à condition que :
 - ces constructions contribuent à réduire la vulnérabilité et à accroître la défendabilité du secteur (faciliter les accès des secours notamment) ;
 - et que des espaces-tampons soient créés ou confortés entre les constructions et les espaces boisés (cf. figure 3, ci-contre) ;
- subordonner le développement du camping à l'amélioration de sa défendabilité (notamment en matière de voies internes), à la préservation des boisements (ou à leur compensation dans son périmètre) et à l'intégration qualitative du projet dans le paysage.

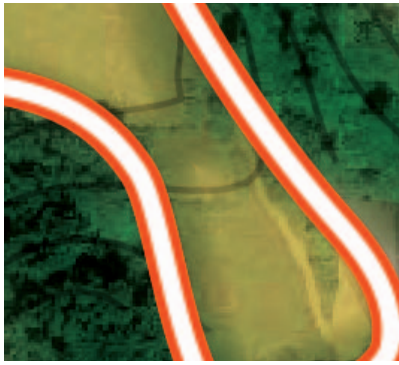


FIGURE 1 : OPÉRATION D'AMÉNAGEMENT SÉCURISÉE PAR DES VOIES DE CIRCULATION QUI L'ENTOURENT



FIGURE 2 : OPÉRATION D'AMÉNAGEMENT SÉCURISÉE PAR UNE VOIE DE CIRCULATION QUI LA TRAVERSE ET PAR DES RESTANQUES QUI L'ENTOURENT

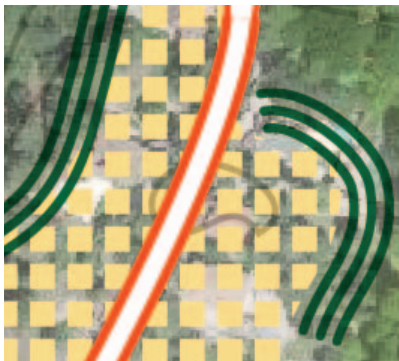


FIGURE 3 : ESPACE-TAMPON ENTRE DES CONSTRUCTIONS ET L'ESPACE BOISÉ



N'admettre que des constructions qui respectent le paysage du site et qui limitent les risques (feux de forêt, ruissellement...) :

- investir la pente et la rendre actrice de la composition architecturale plutôt que de la nier par des travaux de terrassement et l'édification d'ouvrages de soutènement (cf. illustrations page suivante) ;
- maximiser les surfaces de pleine terre et entretenir les restanques existantes ;
- privilégier une orientation du faitage parallèle ou perpendiculaire à la pente ;
- limiter les ouvertures en façade exposées au mistral et éviter de que les toitures laissent apparaître des pièces de charpente en bois ;
- privilégier l'utilisation de matériaux de construction proposant de bonnes capacités de résistance au feu ;
- aménager les accès de telle sorte à faciliter l'évacuation des personnes et l'intervention des secours ;
- enfouir les citernes et réserves d'hydrocarbures liquides ou liquéfiés ;
- implanter les constructions à moins de 30 mètres des accès aux voies (publiques ou privées ouvertes à la circulation publiques) dont les caractéristiques (largeur suffisante, aire de retournement...) permettent la défendabilité desdites constructions par des véhicules de secours ;
- implanter les constructions à moins de 150 mètres d'un poteau d'incendie ou, à défaut, à moins de 100 mètres d'une réserve d'eau publique dont la capacité

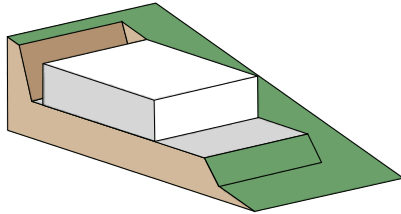
doit être au moins égale à 24 m³ par construction protégée (soit 120 m³ pour une réserve protégeant cinq constructions).

- privilégier les essences coupe-feu (comme l'olivier) et éviter les essences pyrophiles (résineux, chêne, eucalyptus, bruyère, bambous, mimosa, cyprès...).

Assurer le traitement des eaux usées :

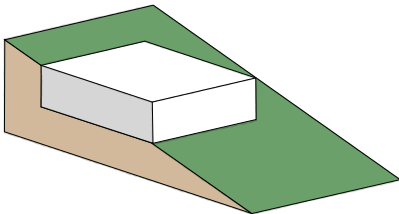
- À défaut d'un raccordement au réseau d'assainissement collectif, les opérations d'aménagement intégreront (comme le SCoT le prescrit) un dispositif d'assainissement collectif permettant de traiter, sur site et par des techniques respectueuses de l'environnement (exemple : phyto-épuration), les eaux usées qu'elles émettent ;
- À défaut d'un raccordement au réseau d'assainissement collectif, le recours à une installation d'assainissement non collectif sera admis pour la construction de maisons individuelles (hors opération d'aménagement) à condition :
 - que ladite installation soit de capacité suffisante, conforme à la réglementation en vigueur et validée par le service compétent en matière de contrôle des dispositifs d'assainissement non collectif ;
 - et que la surface de plancher des constructions à destination d'habitation ne pourront pas dépasser 200m² par unité foncière.

TERRASSER LA PENTE



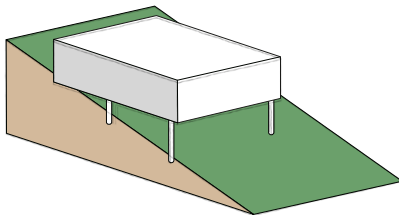
- ↑ Accès facilité au site
- ↑ Permet les vues et leurs cadrages
- ↑ Permet une plus grande variété de volumétrie
- ↓ Négation totale du terrain naturel
- ↓ Non respect du contexte
- ↓ Coût de la construction (ouvrages de soutènement, déblais/remblais)

S'INSÉRER DANS LA PENTE



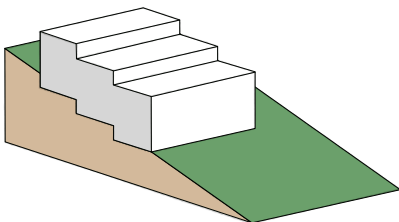
- ↑ Respecte le contexte
- ↑ Insertion discrète dans le site
- ↑ Volumétrie adossée au relief permet l'isolation thermique et une faible exposition au vent
- ↑ La cinquième façade peut être aménagée
- ↓ Accès contraint au site et à la construction
- ↓ Implantation contrainte
- ↓ Coût décaissement (gestion déblais/remblais)

SE POSER DANS LA PENTE



- ↑ Respecte le terrain naturel
- ↑ Permet les vues dégagées et leurs cadrages
- ↑ Libère le sol
- ↑ S'adapte aux différents degrés de pentes
- ↑ Peu de déblais
- ↓ Accès contraint au site et à la construction
- ↓ Coût de la construction (porte-à-faux et/ou structure pilotis)
- ↓ Exposition au vent

ACCOMPAGNER LA PENTE



- ↑ Respecte le terrain naturel
- ↑ Respecte le contexte
- ↑ Insertion discrète dans le site
- ↑ Permet les vues et leurs cadrages
- ↑ Accès facilité au site
- ↑ Peu de déblais
- ↓ Aménagement et circulations internes
- ↓ Gestion des espaces extérieurs



OAP Camp Major

CONTEXTE

Le secteur couvert par cette OAP se situe dans le quartier de Camp Major et, plus particulièrement, dans sa partie située au nord de l'autoroute A50. Ce secteur est traversé par la route de la Légion (RD2).

Diverses constructions (habitations, restaurants, concessionnaires auto-moto...) se sont fixées entre l'A50 et la RD2, de manière relativement éparse, donnant une image peu qualitative du secteur.

Au nord de la RD2, un espace relativement plan et ouvert s'étend sur quelques centaines de mètres, jusqu'aux premières pentes boisées. La partie ouest de cet espace est mitée (habitat diffus) mais conserve d'importantes capacités de développement. Quant à la partie est, elle n'a pas encore été ouverte à l'urbanisation. Elle était, jusqu'alors, identifiée comme un espace de développement économique potentiel.

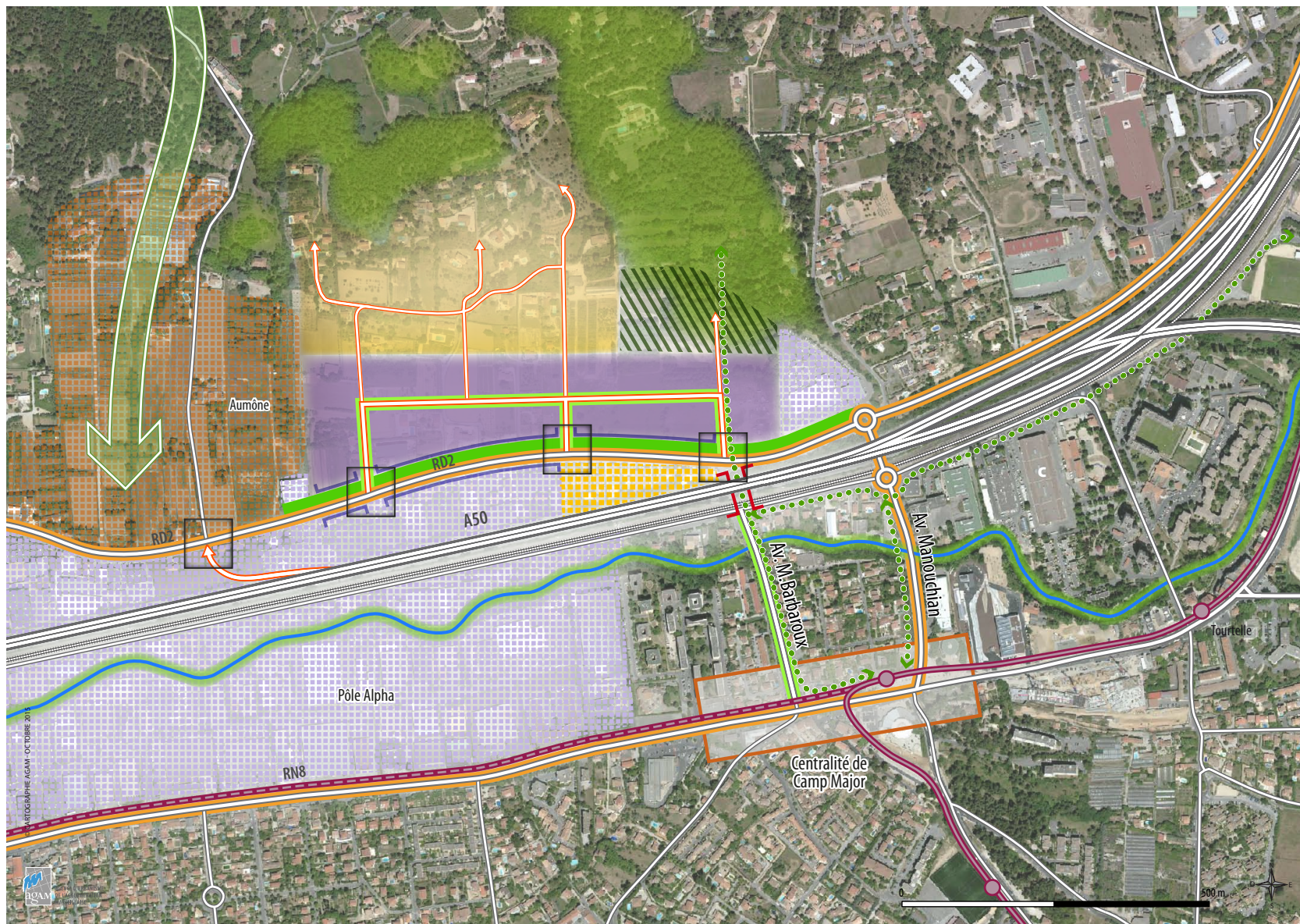
ENJEUX ET OBJECTIFS

Ce secteur offre donc un important potentiel de développement pour Aubagne.





Sa situation en entrée de ville et à proximité de grandes infrastructures de transports (A50 et voies ferrées) ainsi que son environnement urbain, naturel et paysager obligent à porter des exigences fortes pour le développement et l'aménagement de ce secteur.

En outre, si le développement de ce secteur est stratégique pour Aubagne, il l'est également pour l'ensemble de la vallée de l'Huveaune. Il s'agit en effet d'un des rares espaces de développement potentiel non contraints par le risque d'inondation au sein de la vallée de l'Huveaune. L'objectif, fixé dans le PADD et conforté dans le cadre de la démarche « Schéma de référence de la vallée de l'Huveaune », consiste donc à favoriser le développement de ce secteur pour accueillir de nouvelles activités économiques et pour renforcer l'offre résidentielle, en appuyant



l'urbanisation sur le socle paysager. Le PADD précise également la nécessité de requalifier la RD2 et de ressouder le quartier de Camp Major, entre le nord et le sud de l'A50 et des voies ferrées. En outre, un des enjeux consiste à favoriser la préservation de la continuité écologique qui relie les massifs du Garlaban et de Saint-Cyr qui est identifié dans le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) et dans le SCoT du Pays d'Aubagne et de l'Étoile.





ÉLÉMENTS DE CONTEXTE

-  Autoroute
-  Voie principale
-  Voie secondaire
-  Cours d'eau




ACCESSIBILITÉ**Transports collectifs**

-  Tramway et station
-  Projet de prolongement du tramway




Maillage routier

-  Voie à requalifier ou à créer
-  Carrefour à aménager




Modes doux

-  Apaiser et sécuriser les abords des voies de circulation pour favoriser les modes doux
-  Principe de connexion piétonne et/ou cyclable
-  Passage sous A50 et voie ferrée à requalifier


VOCATIONS**Développement urbain**

-  Centralité à conforter
-  Secteur de développement à dominante résidentielle avec des niveaux de densités différenciés et adaptés
-  Secteur d'habitat à conforter






Développement économique

-  Espace économique à conforter (renouvellement / densification)
-  Espace de développement à dominante économique à aménager
-  Espace agricole à préserver

Equipement

-  Localisation possible pour des équipements publics de type parc, espace sportif de plein air...

COMPOSITION URBAINE ET PAYSAGÈRE

-  Traitement des façades économiques
-  Aménager une « façade verte » pouvant intégrer les ouvrages de régulation hydraulique
-  Préserver/créer les alignements d'arbres
-  Préserver les grandes masses boisées qui participent au fonctionnement du corridor écologique reliant les massifs du Garlaban et de Saint-Cyr
-  Principal corridor écologique à préserver

ACCESSIBILITÉ

Faciliter la desserte globale du quartier et améliorer les circulations sur et autour de la RD2 :

- aménager une sortie autoroutière sur l'A50 pour les véhicules en provenance d'Aix-en-Provence (A501) et Toulon (A50) ;
- requalifier la RD2 pour favoriser le partage de cet axe entre les véhicules motorisés personnels et professionnels (deux-roues, voitures et poids lourds), les transports collectifs (bus) et les modes de déplacements doux (marche à pied et vélo) ;
- accompagner le développement urbain en assurant la desserte interne de la zone par un maillage de voies hiérarchisées et adaptées :
 - le nombre de voies de desserte interne de la zone qui seront connectées à la RD2 doit être limité ;
 - les carrefours entre la RD2 et les voies de desserte interne de la zone doivent être sécurisés.

Améliorer les liaisons entre le secteur de développement et la centralité de Camp Major :

- requalifier et sécuriser le passage qui permet aux piétons et cyclistes de franchir l'A50 et les voies ferrées ;
- requalifier et apaiser l'avenue Maguy Barbaroux et l'avenue Manouchian.

VOCATIONS

Aménager un espace urbain mixte alliant activités, logements et équipements :

- développer une façade économique autour de la RD2 ;
- favoriser le développement résidentiel au nord de la zone, c'est-à-dire à l'arrière des activités économiques ;
- favoriser l'implantation d'équipement(s) public(s), notamment de plein air.

PRINCIPES DE COMPOSITION URBAINE ET PAYSAGÈRE

Favoriser la préservation de la continuité écologique reliant les massifs du Garlaban et de Saint-Cyr

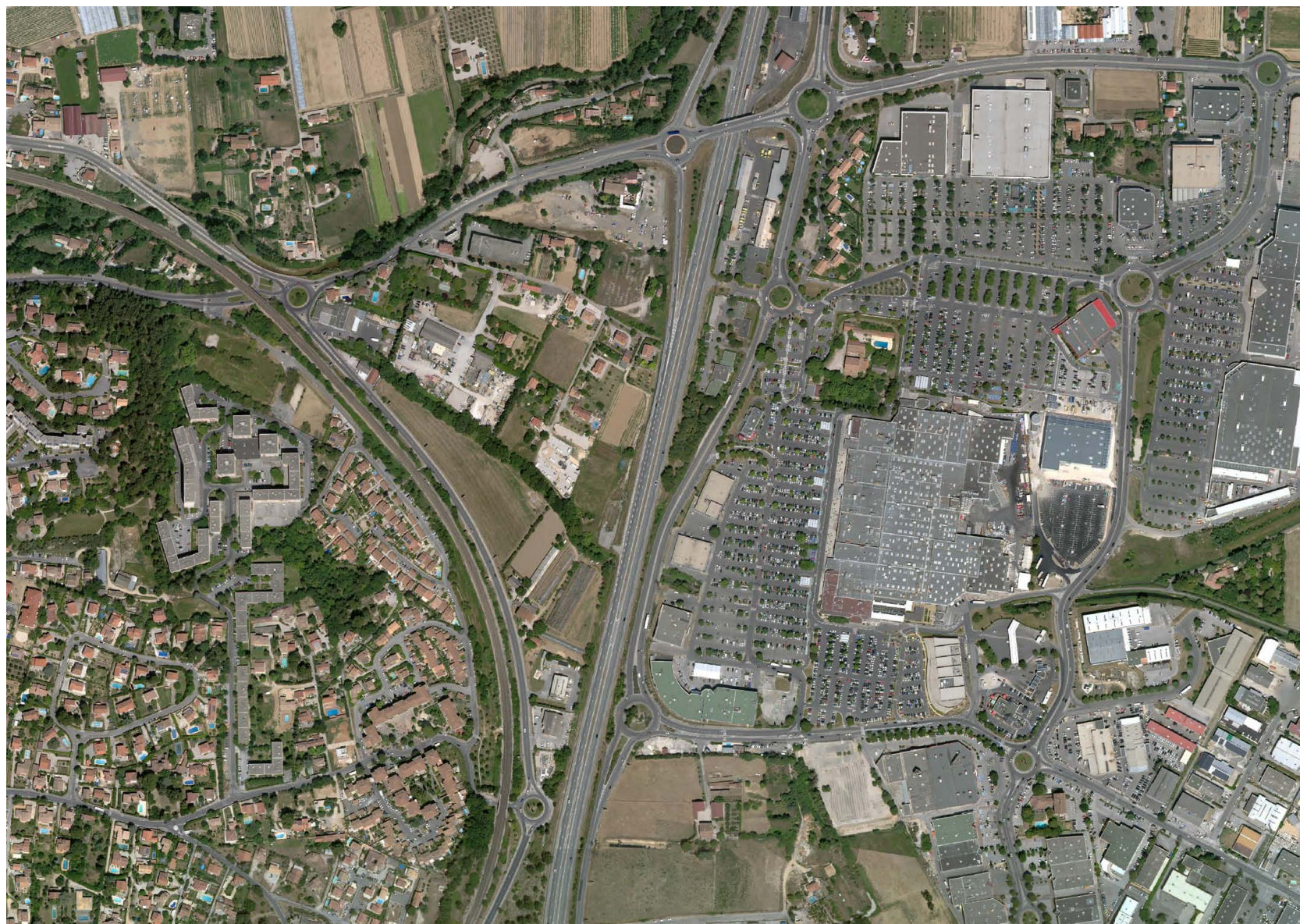
- Préserver les masses boisées situées à l'arrière du secteur.

Constituer une façade urbaine qualitative le long de la RD2 :

- exiger un traitement qualitatif des façades économiques de part et d'autre de la RD2 ;
- imposer une marge de recul pour les constructions au nord de la RD2 ;
- profiter de cette marge de recul pour végétaliser les abords de la RD2.

Prendre en compte et valoriser les paysages dans le cadre de l'aménagement du quartier :

- privilégier des densités bâties différenciées entre le sud (près de la RD2) et le nord (près des espaces boisés) du secteur en prenant en compte la topographie du site (diminution progressive des épannelages par exemple) ;
- aménager les axes nord-sud de façon à faciliter le rabattement des piétons vers les lignes de bus qui circulent sur la RD2, à rythmer l'espace urbain et à offrir des perspectives visuelles vers les espaces boisés ;
- planter les voies qui assurent la desserte interne et principale du quartier ;
- veiller au traitement paysager des interfaces :
 - entre les espaces résidentiels et les espaces économiques ;
 - entre les espaces urbains (résidentiels et économiques) et l'espace agricole ;
 - entre les espaces résidentiels et les espaces boisés.



OAP Camp de Sarlier

CONTEXTE

Le secteur couvert par cette OAP se situe entre la zone commerciale de La Martelle et les prolongements Est du centre-ville (quartier des Passons). Il s'agit d'un espace isolé du reste de la ville par les infrastructures de transports qui le cernent : A52, RD2 et RD43A doublée des voies ferrées. Initialement occupé par des activités agricoles, ce secteur s'est peu à peu urbanisé par des constructions diverses (habitat, artisanat, commerces...) et sans véritable organisation ni plan d'ensemble. De ce fait, ce secteur manque de lisibilité et sa qualité, urbaine et paysagère, ne répond pas aux exigences qui sont portées aujourd'hui aux entrées de ville. L'urbanisation de ce secteur n'a été que partielle. Les capacités de développement résiduelles sont donc importantes (une dizaine d'hectares) et ce secteur offre également des possibilités en matière de renouvellement urbain. Bien que traversé par un affluent de l'Huveaune – la Maire, le secteur de

Camp de Sarlier n'est que très marginalement impacté par le risque d'inondation et le projet de PPRi Huveaune, ce qui renforce d'autant plus son importance dans la stratégie de développement urbain et économique d'Aubagne. Préalablement à la réalisation de cette OAP, une étude a été réalisée en 2009 à l'initiative de la Communauté d'agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Étoile sur la faisabilité d'un projet d'aménagement sur ce secteur soumis, en grande partie, par la loi Barnier.





ENJEUX ET OBJECTIFS

Aubagne et son agglomération enregistrent, comme l'ensemble du département des Bouches-du-Rhône d'ailleurs, un déficit de capacités d'accueil pour les activités industrielles et artisanales. Dans ce contexte, le secteur de Camp de Sarlier représente une opportunité foncière non négligeable pour subvenir à une partie des besoins expri-



més en matière de développement économique. En effet, ce secteur est propice à l'accueil d'activités, notamment industrielles et artisanales, car il est relativement isolé des espaces résidentiels, proche du pôle économique majeur d'Aubagne (ZI des Paluds et zone commerciale de La Martelle) et bien desservi par les infrastructures routières et autoroutières (A52, RD2 et RD43A). Il sera également desservi par le Chronobus qui reliera la gare d'Aubagne à la zone des Paluds. L'objectif consiste donc à exploiter le fort potentiel du site (foncier, desserte...) en aménageant un espace productif générateur d'emplois. Du fait de son positionnement en entrée de ville et en bordure des infrastructures de déplacements, Camp de Sarlier doit être aménagé avec soin (effet vitrine). En outre, la présence de La Maire et de ses ripisylves ainsi que de structures végétales héritées du passé agricole (haies...) constitue à la fois un enjeu d'aménagement (préservation des continuités écologiques notamment) et une opportunité pour aménager un site productif exemplaire.




ÉLÉMENTS DE CONTEXTE

-  Autoroute
-  Voie principale
-  Voie secondaire
-  Cours d'eau



ACCESSIBILITÉ**Transports collectifs**

-  Projet Chronobus et station (positionnement de principe)
-  Aménager un pôle de mobilité autour de la station Chronobus : parkings-relais, commerces et services...




Maillage routier

-  Voie à requalifier ou à créer






Modes doux

-  Apaiser et sécuriser les abords des voies de circulation pour favoriser les modes doux
-  Principe de connexion piétonne et/ou cyclable

VOCATIONS**Développement économique**

-  Espace tertiaire existant ou en cours de réalisation
-  Espace de développement à dominante économique à aménager en privilégiant des activités de bureau
-  Espace de développement à dominante économique à aménager en privilégiant des activités artisanales et industrielles

PRINCIPE DE COMPOSITION URBAINE ET PAYSAGÈRE

-  Enjeux de qualité architecturale et paysagère du secteur situé en proue de zone (effet vitrine)
-  Orientation préférentielle des façades
-  Marge de recul par rapport à l'autoroute
-  Préserver/créer les alignements d'arbres
-  Préserver et valoriser les berges et ripisylves des cours d'eau

ACCESSIBILITÉ

Améliorer l'accessibilité et la desserte interne du secteur :

- aménager une contre-allée à la RD43A afin de faciliter l'accès au sud de la zone ;
- réaliser un franchissement de la Maire pour relier le sud et le nord de la zone ;
- requalifier les voies internes existantes (élargissement notamment) et/ou développer de nouvelles voies internes ;
- aménager des parkings mutualisés au sein de la zone.

Favoriser l'accès à Camp de Sarlier par des modes de déplacements alternatifs à la voiture :

- aménager une station de desserte du Chronobus au nord de la zone, sur la RD2 :
 - un pôle de mobilité pourra être développé autour de cette station afin d'intégrer, notamment, du stationnement (parking-relais) ainsi que des commerces et services de proximité pouvant être utilisés par les voyageurs.
- développer un maillage de cheminement doux au sein de la zone et depuis la station de Chronobus ;
- requalifier la RD2 afin de partager la voie entre les véhicules motorisés personnels et professionnels (deux-roues, voitures et poids lourds), les transports collectifs (Chronobus) et les modes de déplacements doux (marche à pied et vélo).

VOCATIONS

Aménager un espace d'activités à dominante productive (en limitant le commerce) :

- constituer un espace à dominante tertiaire (bureau) au nord de la zone, en façade de la RD2 ;
- favoriser l'implantation d'un village d'entreprises (ateliers artisanaux, locaux d'activité, petits entrepôts...) au cœur et au sud de la zone.

PRINCIPES DE COMPOSITION URBAINE ET PAYSAGÈRE

Veiller à l'effet vitrine du site :

- porter une exigence forte en matière de qualité architecturale et paysagère pour l'aménagement de la pointe ouest du secteur qui se situe au carrefour de la RD2 et de la RD43A.

Préserver et valoriser le patrimoine naturel, écologique et paysager :

- protéger les ripisylves de la Maire ;
- privilégier la préservation de l'aspect naturel des berges de la Maire et aménager, autour de ces berges, des espaces ouverts et végétalisés pour la détente et la promenade ;

- privilégier la plantation de l'axe principal qui traverse la zone (entre la RD2 et la RD43A) ainsi que des espaces de stationnement mutualisés.



OAP Les Gargues

CONTEXTE

Le secteur couvert par cette OAP se situe entre l'autoroute A52, la zone commerciale de La Martelle et la zone industrielle des Paluds. Il s'agit d'un espace ouvert sur lequel l'activité agricole s'est estompée peu à peu. Outre le hameau historique des Gargues, ce secteur est occupé par quelques constructions d'habitations et d'activités.

Sur ce périmètre, une ZAC a été créée en 2012 dans l'optique de déployer un important programme commercial (80 000m²) et résidentiel (800 logements). Cependant, le dossier de réalisation de cette ZAC n'a pas été approuvé par la communauté d'agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Étoile. En outre, l'absence de transport collectif en site propre (TCSP) existant ou programmé sur ce site ne permet pas, pour l'instant, d'ouvrir cette zone à l'urbanisation (à ce jour, le Chronobus n'est pas programmé).

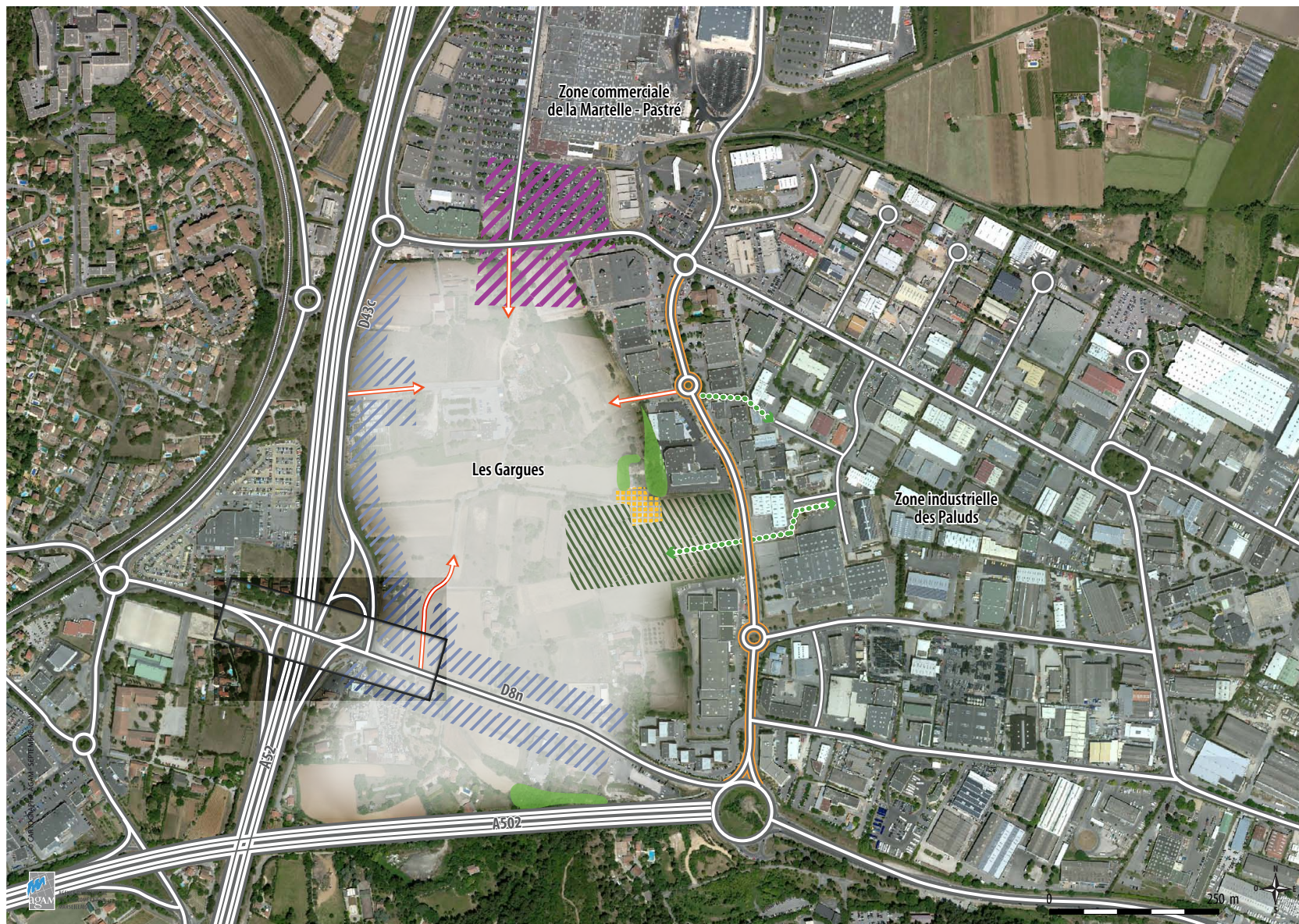
Ainsi, s'il est évident que ce secteur est appelé à jouer un rôle fondamental en matière de développement écono-

mique à l'échelle communale et métropolitaine, il est, en revanche, impossible de confirmer, à ce jour, sa programmation commerciale et résidentielle du fait de la nouvelle donne institutionnelle (quelle stratégie métropolitaine ?) et environnemenale (impacts du projet de PPRi sur les projets économiques de la vallée de l'Huveaune et, notamment, sur le projet d'extension des Paluds).




ENJEUX ET OBJECTIFS

Bien qu'il existe une incertitude sur la programmation finale du projet à développer sur le site des Gargues, il est possible de définir des grands principes d'aménagement. D'ailleurs, le SCoT du Pays d'Aubagne et de l'Étoile prescrit au PLU d'Aubagne de définir une OAP pour favoriser la "couture urbaine" entre le site des Gargues et la zone commerciale de la Martelle. L'enjeu majeur de cette OAP consiste donc à donner des principes d'aménagement

pour gérer notamment les interfaces entre le futur projet (qui s'établira sur le site des Gargues) et son environnement immédiat (zone commerciale au nord, zone industrielle à l'est, autoroute à l'ouest, hameau des Gargues...).






ÉLÉMENTS DE CONTEXTE


-  Autoroute
-  Voie principale
-  Voie secondaire

ACCESSIBILITÉ






Maillage routier

-  Principaux accès (positionnement de principe)
-  Carrefour à aménager
-  Avenue des Paluds à requalifier

Modes doux

-  Principe de connexion piétonne et/ou cyclable

PRINCIPE DE COMPOSITION URBAINE ET PAYSAGÈRE

-  Préserver et valoriser le hameau des Gargues
-  Aménager un parc
-  Préserver des boisements, notamment autour du hameau
-  Enjeux de qualité architecturale et paysagère le long des axes routiers (effet vitrine)
-  Enjeux de couture urbaine entre les Gargues et la zone commerciale existante (aménagement global et cohérent des espaces publics notamment)

ACCESSIBILITÉ

Organiser l'accès au site des Gargues et améliorer l'accessibilité globale du secteur :

- surborder l'urbanisation des Gargues à l'aménagement et à la sécurisation les carrefours de la D8n, notamment au niveau de l'échangeur de l'A52 ;
- surborder l'urbanisation des Gargues à l'aménagement de plusieurs accès au site ;
- requalifier l'avenue des Caniers en redéfinissant, si besoin, le schéma de circulation du secteur Paluds-Gargues-Martelle.

Favoriser les modes de transports alternatifs à la voiture :

- subordonner l'urbanisation des Gargues à la desserte par un Transport Collectif en Site Propre ;
- aménager un pôle d'échanges sur le site des Gargues ;
- développer un maillage de cheminement doux entre la zone industrielle des Paluds et les Gargues ;

PRINCIPES DE COMPOSITION URBAINE ET PAYSAGÈRE

Veiller à l'effet vitrine du site :

- porter une exigence forte en matière de qualité architecturale et paysagère pour l'aménagement des rives des principales voies de circulation (D8n et D43c)

Préserver et valoriser un patrimoine naturel, urbain et paysager :

- conforter le hameau des Gargues et préserver les boisements qui l'entourent ;
- aménager un parc ouvert sur le site des Gargues et la zone industrielle des Paluds.

Favoriser la couture urbaine entre la zone commerciale de la Martelle et les Gargues :

- privilégier un aménagement cohérent et global des espaces publics situés de part et d'autres du chemin des Bonnes Nouvelles, à l'interface de la Martelle et des Gargues.

