Plan Local d'Urbanisme

Modification N° 3

TOME 1

3. ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION (OAP)

Historique du PLU de Fos-sur-Mer

2ème Révision générale du POS en forme de PLU approuvée par délibération du Conseil de Métropole Aix-Marseille-Provence……	19 décembre 2019
Ré-approbation de la 2ème Révision générale du POS en forme de PLU par délibération du Conseil de Métropole Aix-Marseille-Provence……..	31 juillet 2020
Mise à jour n° 1 du PLU par arrêté du Vice-Président de la Métropole Aix-Marseille-Provence……	21 octobre 2020
Mise à jour n° 2 du PLU par arrêté du Vice-Président de la Métropole Aix-Marseille-Provence……	19 février 2021
Modification n° 1 du PLU par délibération du Conseil de Métropole Aix-Marseille-Provence……	5 mai 2022
Mise à jour n° 3 du PLU par arrêté du Vice-Président de la Métropole Aix-Marseille-Provence……	19 mai 2022
Mise à jour n° 4 du PLU par arrêté du Vice-Président de la Métropole Aix-Marseille-Provence……	10 novembre 2022
Mise à jour n° 5 du PLU par arrêté du Vice-Président de la Métropole Aix-Marseille-Provence……	4 juillet 2023
Modification simplifiée n° 1 du PLU……..	7 décembre 2023
Modification n° 3 du PLU……..	27 février 2025
Modification n° 2 du PLU……..	Procédure en cours

SOMMAIRE

Rappel du contexte réglementaire	1
1. Le secteur ZAC des Portes de la Mer (Zone UAb)	3
2. Le Domaine de Fanfarigoule (Zone UBb)	13
3. Le Quartier Pont du Roy (secteurs 1AUDb).....	23
4. Le Quartier des Crottes (Zones AUDc et 1AUDc) et la Mériquette (zone 2AU)	27

Rappel du contexte réglementaire

Les orientations d'aménagement et de programmation comprennent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements. Les orientations d'aménagement et de programmation peuvent notamment :

1° 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 ;

2° 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 ;

3° Comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants ;

4° Porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager ;

5° Prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics ;

6° Adapter la délimitation des périmètres, en fonction de la qualité de la desserte, où s'applique le plafonnement à proximité des transports prévu aux articles L. 151-35 et L. 151-36.

Pour chaque secteur, les orientations se déclinent selon les thématiques suivantes :

- Le développement urbain
- La mixité sociale et fonctionnelle
- Les déplacements
- Le développement durable

1. Le secteur ZAC des Portes de la Mer (Zone UAb)

1.1 Contexte

Le territoire de la commune de Fos-sur-Mer est occupé à 80% par les emprises de la Zone Industrialo Portuaire, 15% sont dédiés aux espaces naturels protégés et aux activités agricoles.

La zone urbanisable est donc très réduite et, pour l'essentiel, déjà urbanisée. Dans ce contexte immobilier Fosséen marqué par une forte demande et une extension urbaine limitée en termes de capacités, l'aménagement de la ZAC des Portes de la Mer constitue une opportunité indéniable en entrée de ville.

Suite à la fermeture de l'ancienne cartonnerie (établissements Voisin – Pascal) au milieu des années 1980, ce terrain de 4ha environ est ainsi rapidement identifié comme un secteur à enjeu de recomposition urbaine.

Situé au sein d'un des plus gros bassins d'emplois de la Région, en entrée de Ville, à proximité du cœur de Fos-sur-Mer, le développement principal de logements dans ce secteur s'impose comme une évidence.

La ZAC est ainsi créée par arrêté préfectoral du 20 décembre 1994, avec un dossier de réalisation approuvé par arrêté préfectoral du 10 décembre 1996.

La première tranche de travaux débute alors dans la fin des années 1990 sur la partie nord du site avec la réalisation de logements collectifs et d'un cabinet de kinésithérapie.

Le secteur de l'OAP est encadré :

- au Nord par un quartier d'habitat pavillonnaire et de la première tranche de la ZAC avec la réalisation de l'opération de 63 logements sociaux.
- à l'Est par un quartier à vocation résidentielle qui se transforme rapidement en habitat individuel groupé à l'approche du noyau villageois historique. L'allée des pins – avenue J. Jaurès – qui traverse et dessert Fos-sur-Mer du Nord au Sud est située en limite immédiate du site.
- à l'Ouest la RN568 et le rond-point « Ma Campagne » sont des infrastructures routières de transit et d'accès aux zones industrialo portuaires au fort impact environnemental.
- au Sud, la route des plages délimite la fin de la ZAC et constitue l'unique lien vers les plages et le port de plaisance de Fos-sur-Mer.

Le projet doit s'insérer dans les tissus urbains existants, en proposant une densité plus importante, à la vue des enjeux immobiliers identifiés sur la commune de Fos-sur-Mer.

1.2 Enjeux

Les enjeux de la présente OAP ZAC des Portes de la Mer sont :

- Répondre à une forte demande de logements en contribuant à diversifier l'offre et en créant un quartier d'habitat mixte en termes de typologies et de fonctions
- Préserver et mettre en valeur le patrimoine existant
- Créer un cadre de vie agréable paysager et connecté en liaisons douces vers les plages, le centre-ville et les espaces de promenades…
- Protéger l'opération des nuisances sonores et des risques de pollutions identifiés, notamment en appliquant la servitude d'utilité publique instaurée par arrêté préfectoral en date du 4 juin 2020
- Intégrer l'opération dans le tissu urbain existant

Périmètre de l'OAP

Source : Città pour l'Epad ouest provence

1.3 Développement et composition urbains

Une cohérence urbaine avec les quartiers existants

Le projet s'insère dans les tissus urbains existants en proposant des formes bâties cohérentes avec l'urbanisation fosséenne et une densité renforcée.

Le projet prévoit ainsi des principes de composition et d'alignements de façades structurés et basés sur les bâtiments collectifs existants au Nord de l'opération.

De même les opérations de logements collectifs sont situées en frange Nord et à l'Ouest afin d'isoler le cœur de quartier des nuisances engendrées par la RN568.

L'épannelage reste mesuré ne dépassant pas le R+2 et proposant une gradation depuis l'habitat individuel groupé en R+1 jusqu'au collectif en R+2.

Si les collectifs sont essentiellement inscrits en franges Ouest et Nord, le cœur du quartier a pour vocation de recréer une forme de noyau villageois dense reprenant le vocabulaire urbain des cœurs de villes, le tout composé autour du bâtiment de l'ancienne cartonnerie.

Une densification mesurée par une diversification des formes et de l'offre de logements

Le programme envisagé sur la totalité de la ZAC est de 160 à 170 logements, soit 38 log/ha. Il propose des typologies diversifiées allant de la maison individuelle groupée à de petits collectifs n'excédant pas le R+2.

Une première tranche de 63 logements sociaux a déjà été réalisée.

La seconde tranche, concernée par l'OAP, prévoit environ 103 logements dont environ 75% collectifs et 25% individuels. La part de logements sociaux sera de 30 % minimum.

Un cœur de quartier villageois :

Le principe de composition urbaine centrale se structure autour de l'unique bâtiment conservé de l'ancienne cartonnerie et différents îlots de maisons de villes accolées formant des tissus urbains proches des centres historiques de la région.

Des maisons principalement mitoyennes avec des hauteurs maximales en R+1 se développent ainsi en formant des îlots compacts pouvant présenter une diversité de formes et d'attiques caractéristiques de ces habitats construits au fur et à mesure des opportunités.

Ces îlots bâtis proposeront des perméabilités piétonnes Est-Ouest et Nord-Sud facilitant les déplacements et sans aucune impasse pour une plus grande ouverture des espaces publics.

Les voies internes à sens unique et partagées sous la forme de plateaux uniques permettront de limiter la vitesse et faciliter le partage de la voirie tout en confortant l'aspect vernaculaire souhaité.

Enfin, les cœurs des îlots 6 et 7 accueillent le stationnement, des espaces verts collectifs et des cheminements.

Une frange de bâtis collectifs :

La limite Ouest de l'aménagement propose des constructions de bâtiments collectifs permettant de diversifier l'offre des logements et créant une transition entre les logements collectifs existants au Nord et les maisons groupées du cœur de quartier.

Des hauteurs faibles pour des collectifs (R+1 ou R+2) permettent de limiter la confrontation avec l'habitat individuel. De même une composition dans la continuité des bâtiments réalisés en première tranche de la ZAC assure l'accroche sur les tissus urbains existants.

De manière générale, les logements double / triple orientations et traversants seront encouragés. L'insertion dans le site, les orientations, les compositions des terrasses et l'organisation des logements seront à adapter en fonction du climat et des ouvertures sur le paysage et l'espace public.

1.4 Typologie des constructions et des logements à réaliser

L'OAP localise le nombre de logements à réaliser par îlot ainsi que la typologie des constructions qu'il conviendra de respecter (cf. illustrations ci-après).

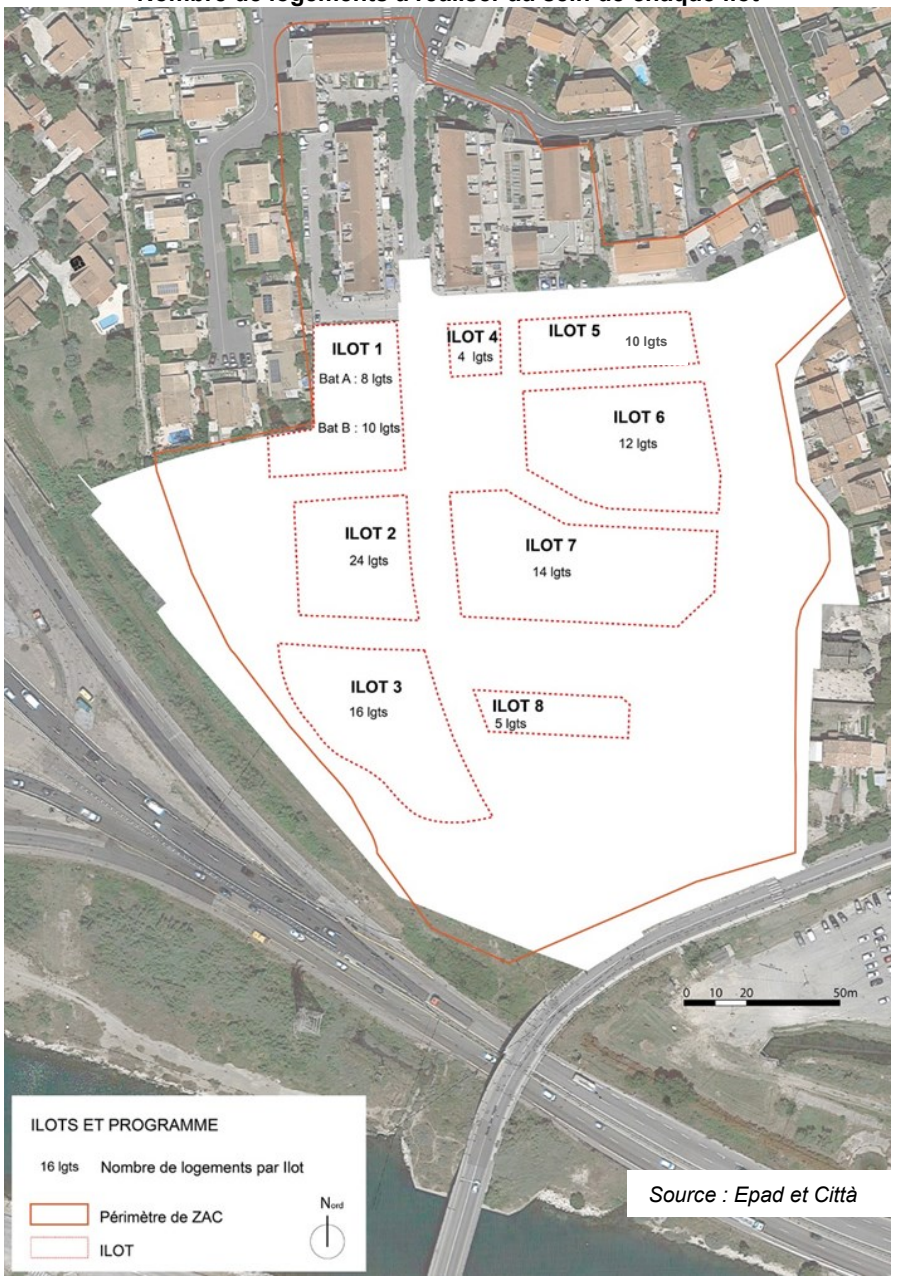
Le projet doit permettre de répondre en partie à la carence de logements sociaux à l'échelle communale.

Le programme de construction restant à réaliser comprendra donc environ 103 logements supplémentaires dont au moins 30% auront une vocation sociale au titre de la loi SRU.

63 logements sociaux ont déjà été réalisés au sein de la ZAC, hors périmètre concerné par l'OAP.

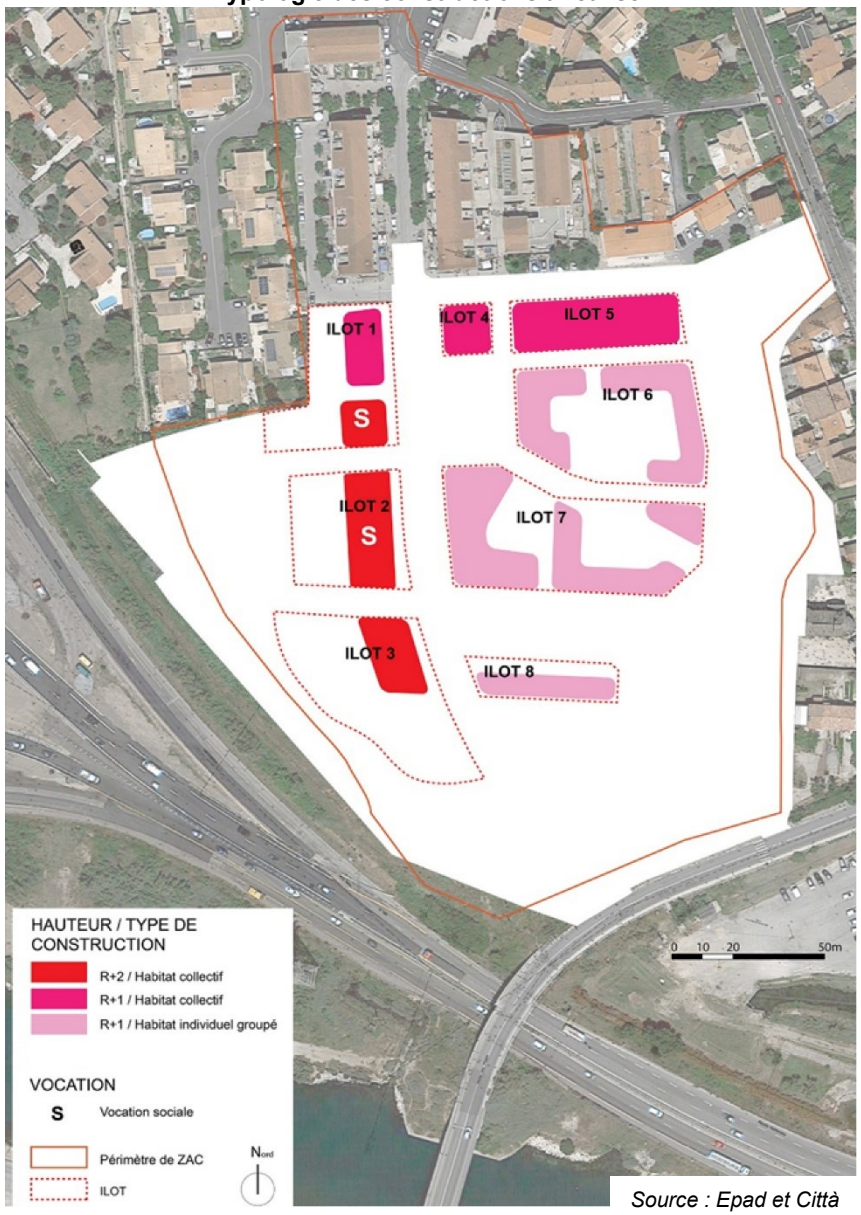
Ainsi la ZAC comprendra, une fois réalisée dans sa totalité, entre 160 et 170 logements dont 97 sociaux, soit 59% du nombre total de logements.

Nombre de logements à réaliser au sein de chaque îlot



Source : Epad et Città

Typologie des constructions à réaliser



Source : Epad et Città

1.5 Hauteur maximum des constructions et toitures

Les hauteurs maximales des constructions à respecter sont les suivantes :

- **Ilot 1 :** R+1 – 7m à l'égout et 9m au faîtage pour bâtiment A et R+2 -10m à l'égout et 12m au faîtage pour bâtiment B (vocation sociale)
- **Ilots 2 et 3 :** R+2 – 10m à l'égout et 12m au faîtage
- **Ilot 4 :** R+1 – 7m à l'égout et 9m au faîtage
- **Ilot 5 :** R+1 – 7m à l'égout et 9m au faîtage
- **Ilot 6 :** R+1 – 7m à l'égout et 9m au faîtage*
- **Ilot 7:** R+1 – 7m à l'égout et 9m au faîtage*
- **Ilot 8 :** R+1 – 7m à l'égout et 9m au faîtage*

***Sur l'ensemble des îlots en R+1** (individuels) : il est possible d'ajouter un étage dans la limite de 10m à l'égout et 12m au faîtage, sur une emprise maximale de 30% des constructions. Il s'agit de permettre une architecture moins linéaire et monotone avec des décrochés plus proches des noyaux villageois construits au gré du temps.
Les parties en attique des constructions seront obligatoirement réalisées en retrait d'au moins 2,5m par rapport à la façade, sauf le long des voies où le retrait ne sera pas obligatoire (alignement autorisé dans ce cas).

Sur les îlots d'habitat collectif : le dernier niveau pourra être en retrait par rapport à la façade.

Les toitures seront nécessairement réalisées en tuile ronde avec une pente entre 25% et 35% pour rester en harmonie avec l'habitat traditionnel.

1.6 Alignements, retraits et servitudes

De manière générale, le projet d'aménagement prévoit des alignements pour les constructions repérées au document graphique ci-après.

Détail des alignements Nord-Sud :

- Les façades Est des bâtiments des îlots 1 et 2 seront alignées dans la continuité des façades des bâtiments déjà réalisés au Nord. Ponctuellement, des décrochés ou des avancées de façades seront possibles pour les animer. Le bâtiment Sud de l'îlot 1 pourra être implanté en retrait vers l'Ouest par rapport à la rue.
- Les bâtiments de l'îlot 3 s'implanteront parallèlement à la voie, conformément au schéma ci-contre.
- Dans le même esprit la façade Ouest de l'îlot 7 s'inscrira dans la continuité de la façade Ouest de la Cartonnerie.
- La façade Ouest de l'îlot 6 s'inscrira dans la continuité de celle de l'îlot 5 et du bâti existant au Nord.
- Enfin, les façades Est des îlots 5, 6 et 7 seront implantées en limite d'îlot de façon à respecter les percées visuelles et les espaces de circulation.

Détail des alignements Est-Ouest :

- Les façades Nord sur rue des îlots 4 et 5 s'inscriront dans le même axe, parallèlement à l'orientation générale de la voie. Les façades Sud de ces bâtiments seront calées en limite Sud ou en retrait d'un mètre maximum de cette limite.
- Les façades Nord des îlots 2 et 7 s'inscriront dans le même axe.

Ponctuellement, des décrochés ou avancées de façades seront possibles pour les animer ou marquer l'accès aux bâtiments ou îlots.

Détail des percées visuelles :

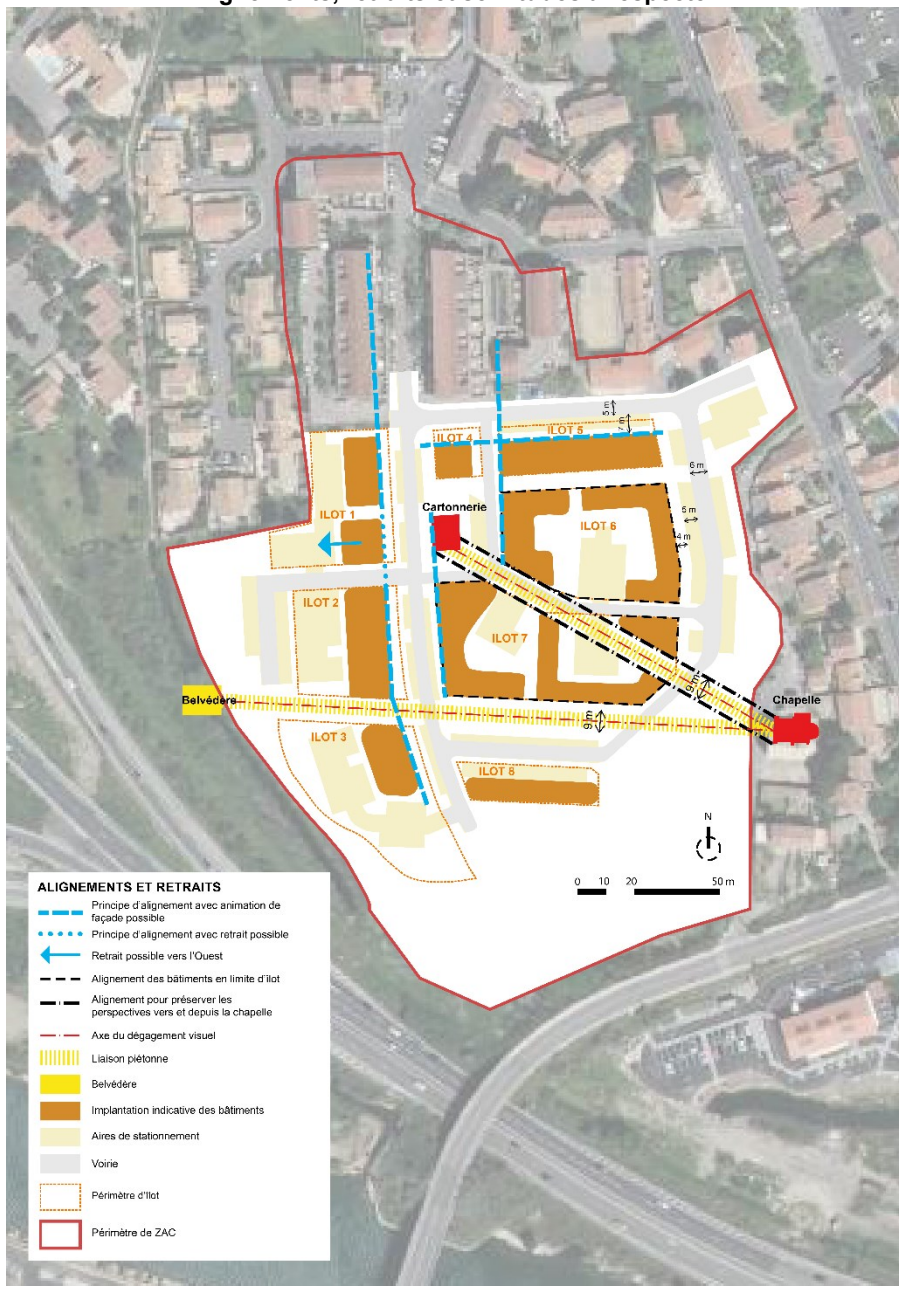
Le projet prévoit la création de 2 percées visuelles au sein desquelles il est interdit de construire et qui définissent des alignements pour les façades attenantes pour les constructions des îlots 2, 3, 6 et 7.

Ces deux percées sont basées sur la façade Ouest de la chapelle et sont larges de 9 m :

- La percée vers le belvédère est axée perpendiculairement à la façade et centrée par rapport à la façade.
- La percée vers le bâtiment vestige de la cartonnerie se base sur un axe rejoignant l'angle Sud-Ouest de la chapelle à l'angle Sud-Ouest de la cartonnerie. Le deuxième axe de composition est obtenu par un décalage vers le nord de 9 m du premier axe (voir plan joint).

Concernant les îlots individuels, il s'agit de préserver un cheminement Nord Sud de 4 m en cœur d'îlot venant s'aligner au Nord avec le chemin existant de l'autre côté de la voie.

Alignements, retraits et servitudes à respecter



1.7 Gestion des déplacements (desserte et accès)

Un maillage viaire apaisé et connecté :

La porte d'entrée/sortie principale du site pour les véhicules est l'accès sur l'axe historique de Jean Jaurès au nord-est du site. Pour son fonctionnement interne, le projet prévoit de nombreux maillages viaires avec :

- Deux voies principales à double sens permettant de desservir les immeubles collectifs. (La première Est-Ouest et la seconde Nord-Sud)
- Des voies à sens unique pour la desserte locale et les bouclages internes. Aucune impasse n'est prévue.

Le réseau viaire sera apaisé. Il sera traité en espace partagé en cœur de « noyau villageois » du quartier et sur le chemin de la chapelle. Une zone 30 ou une zone de circulation plus apaisée sera mise en place sur les autres axes avec une priorité donnée aux modes doux.

Il s'agit de proposer un accès en voiture facile et confortable à l'ensemble du secteur tout en valorisant, sécurisant et priorisant les cheminements piétons et cycles.

Une trame de cheminements doux structurante :

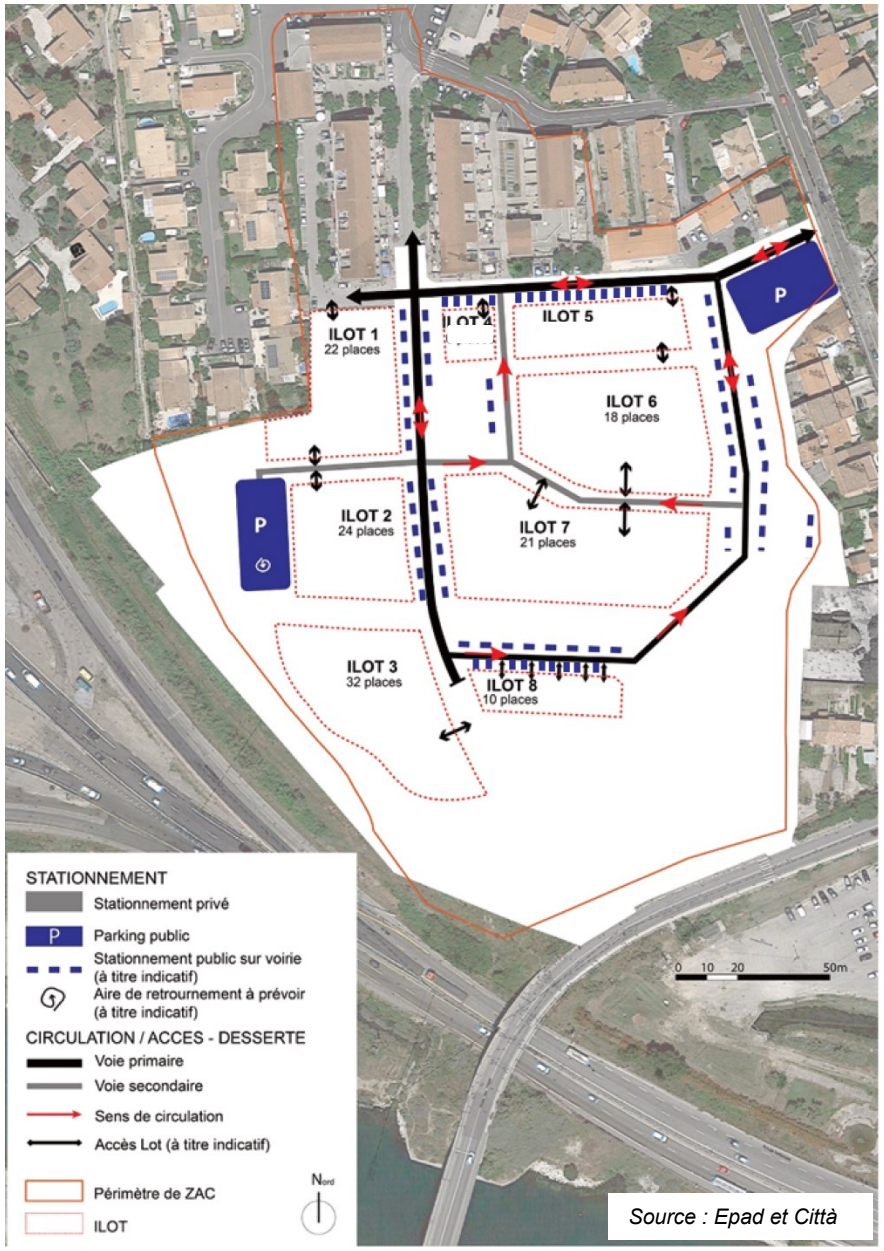
Une bonne accessibilité en voiture ne se fait pas nécessairement au détriment des cheminements doux. Principal axe de développement du quartier et de son cadre de vie, le développement et l'incitation à l'utilisation des modes doux de circulation est un élément essentiel de composition urbaine. Cet engagement se traduit par la création d'axes piétons structurants accrochés sur les bâtiments identitaires et remarquables de la ZAC.

En effet, les places et belvédères créés autour de la chapelle et de l'ancien bâtiment de la cartonnerie sont des points de respiration et d'axe pour la trame des cheminements piétons exclusifs :

- Une promenade ceinture ainsi tout l'arc Sud-Ouest de la ZAC. Ce vaste espace planté apporte protection acoustique et végétalisation au site
- Un large mail paysager depuis la chapelle jusqu'au belvédère Ouest traverse littéralement le site d'Est en Ouest offrant des perspectives vers la chapelle
- Un axe Nord-Sud traversant les bâtiments des divers îlots du noyau villageois assure une perméabilité des tissus urbains denses
- Un axe Est-Ouest part du Nord de la cartonnerie, longe le bâtiment de l'îlot 5 et débouche sur le parking d'entrée et l'allée des pins.

Les autres axes sont bordés de trottoirs et les ruelles internes sont traitées en plateaux uniques pour un partage de la voirie.

Trame viaire et localisation des places de stationnement hors îlots à réaliser



Source : Epad et Città

1.8 Le stationnement

Une offre de stationnement généreuse et facile d'accès :
A l'échelle de l'opération, il est prévu un minimum de 2 places de stationnement par logement.
272 places de stationnement au minimum seront réalisées, dont 155 places hors îlots.
Les aires de stationnement, qu'elles soient au sein ou hors îlots, seront non closes.

Logement collectifs :

- **Ilot N°1** : 22 places réalisées au sein de l'îlot pour 18 logements, puis 14 places réalisées hors îlot
- **Ilot N°2** : 24 places réalisées au sein de l'îlot pour 24 logements, puis 21 places réalisées hors îlot
- **Ilot N°3** : 32 places réalisées au sein de l'îlot pour 16 logements
- **Ilot N°4** : 8 places réalisées hors îlot
- **Ilot N°5** : 18 places réalisées hors îlot

Pour les logements collectifs, un total de 78 places de stationnement sera réalisé au sein des îlots et 61 places hors îlots.

Logements individuels :

- **Ilot N°6** : 18 places réalisées au sein de l'îlot pour 12 logements, puis 6 places réalisées hors îlot
- **Ilot N°7** : 21 places réalisées au sein de l'îlot pour 14 logements, puis 7 places réalisées hors îlot
- **Ilot N°8** : 10 places réalisées hors îlot

Pour les logements individuels, un total de 39 places de stationnement sera réalisé au sein des îlots et 23 places hors îlots.

L'opération prévoira un minimum de 71 places visiteurs uniformément réparties à l'échelle du quartier.

Les places non réalisées sur les îlots seront réalisées sur l'espace public, à la charge de l'aménageur.

Les plans « Trame viaire et localisation des places de stationnement hors îlots à réaliser » ci-avant et « Localisation des aires de stationnement et du nombre de places à réaliser au sein des îlots » ci-après précisent les zones d'implantation des stationnements prévues pour chaque îlot.

Localisation des aires de stationnement et du nombre de places à réaliser au sein des îlots

Source : Epad et Città

1.9 Préservation et mise en valeur du patrimoine

Mise en valeur de la chapelle et de la cartonnerie :

Le site comporte la présence de bâtiments remarquables et identifiés :

- Un bâtiment de l'ancienne cartonnerie : rappel de l'activité industrielle passée, ce bâtiment sera préservé et pourra faire ultérieurement l'objet d'une réhabilitation. La création d'un parvis piéton sur ses abords immédiats permettra de proposer une respiration urbaine et une mise en valeur de ce bâtiment dans les tissus plus resserrés de la ZAC.

- La chapelle : ce bâtiment bordant la ZAC est en situation de surplomb du nouveau quartier et son entrée s'ouvre directement sur l'opération d'aménagement. Afin de mettre en scène ce bâtiment identifié et répertorié à l'inventaire des monuments historiques, le projet prévoit :

  - La création d'un axe piéton de la largeur du bâtiment préservant les perspectives depuis et vers la chapelle tout en la mettant en scène.
  - La création d'un escalier monumental, d'un belvédère de repos, d'un parvis et de la reprise de ses abords viennent requalifier le socle même de ce bâtiment.

- Par ailleurs une percée visuelle est créée au sein du quartier depuis le parvis de la Cartonnerie vers la Chapelle – covisibilité.

- Enfin, un élargissement du chemin de la chapelle avec la création de stationnements supplémentaires tout en conservant le caractère confidentiel de la voie (pas de maillage avec les voies de la ZAC) permettra de maintenir la quiétude actuelle de ce lieu.

Préservation de la Nécropole :

Les fouilles préventives dans le cadre de la ZAC ont mis à jour l'existence d'une nécropole à proximité immédiate de la chapelle et sur le secteur d'aménagement. La zone a été identifiée, sera remblayée et surmontée d'un espace vert public préservant les vestiges.

Liaisons piétonnes, percées visuelles et espaces verts à conserver/créer

Source : Epad et Città

1.10 Les espaces libres et plantations

Le site des Portes de la Mer est aujourd'hui très anthropisé : lignes THT, pipelines, voie rapide, canal, friche industrielle (pollutions) marquent fortement ce territoire façonné par les industries locales et leurs réseaux.

D'autre part, il s'inscrit dans un cadre naturel remarquable aux portes de la Camargue, les étangs (leur faune et leur flore remarquables), la mer, les collines, le vieux village et son château en promontoire constituent un paysage de grande qualité qui contraste fortement avec l'image industrielle.

L'opération des Portes de la Mer s'inscrit dans le cadre d'une politique de réaménagement de toute la frange sud de la ville de Fos-sur-Mer à la reconquête d'un paysage en partie en friche aujourd'hui.

Les grands principes guidant l'urbanisation de ces sites visent :

- Une large végétalisation des aménagements ;
- La création de continuités piétonnes et douces ;
- La protection du bruit intégrée et paysagée sous la forme de « parc paysagers » de protection acoustique.

Une frange sud largement paysagée mettant en scène le quartier :

Le site actuel présente plusieurs contraintes au niveau de ses franges Est / Sud / Ouest. Aujourd'hui seule la frange Nord propose une réelle possibilité de continuité topographique et urbaine.

L'aménagement permettra d'adoucir et d'intégrer les différences topographiques – mur de soutènement du chemin de la chapelle, talus du pont de la route des plages, future élévation de protection acoustique – à l'aménagement du quartier. Cette transition sera réalisée par la création d'un large espace vert paysager créant un écrin de verdure en demi-lune au sud du site.

Cet espace vert mettra à profit la topographie pour créer des vues, des belvédères, des gradins au sein d'espaces largement végétalisés invitant à la détente et à la promenade.

Ce Parc Paysager de protection acoustique sera le support des cheminements du nouveau quartier vers la route des plages et d'une liaison douce vers les chemins de randonnée longeant les étangs et le canalet en pied de village.

Enfin, il participera au paysage et à l'ambiance du site car encerclant la frange sud, frange vers laquelle les habitations tourneront naturellement leurs espaces de vie et terrasses pour profiter des rayons du soleil.

Les plantations :

Pour l'ensemble des lots, aucun jardin privé n'est autorisé. Seuls les aménagements collectifs de type haie, pelouse, arbres de haute tige, jardinières sont autorisés.

L'offre généreuse de stationnement étant réalisée entièrement en surface, le projet prévoit *a minima* 1 arbre de haute tige pour 4 places de stationnement pour garantir une intégration paysagère harmonieuse et une ombre suffisante. De même, les doubles rangées de stationnement doivent obligatoirement être séparées par des espaces verts afin de limiter l'effet « nappe de parking ».

Par ailleurs les cheminements piétons seront largement accompagnés d'alignements d'arbres, notamment :

- le long du mail principal Est-Ouest entre la chapelle et le belvédère
- le long du chemin de la chapelle

1.11 Contraintes à prendre en compte

Le périmètre de projet pourrait être concerné par le phénomène d'effondrement lié à la présence éventuelle de carrières souterraines non répertoriées. Il est donc recommandé la réalisation d'une reconnaissance géologique-géotechnique afin de s'assurer de l'absence de risque.

Les zones à urbaniser sont exposées au phénomène de retrait-gonflement des argiles, qui n'induit pas d'inconstructibilité mais qui incite à une mise en œuvre de dispositions techniques afin de limiter au maximum l'apparition de désordres sur les bâtiments (cf recommandations (cf Règlement du PLU - Dispositions générales - 3.4 RISQUES MOUVEMENTS DE TERRAINS LIES AU RETRAIT-GONFLEMENT DES ARGILES)).

Le périmètre de projet est concerné par l'arrêté préfectoral n° 158-2019 SERV du 4 juin 2020 instaurant des servitudes d'utilité publique sur l'ancien site des Cartonneries de Fos au lieu-dit ZAC des Portes de la Mer.

2. Le Domaine de Fanfarigoule (Zone UBb)

2.1 Contexte

Le site 'Domaine de Fanfarigoule', situé en entrée de ville nord, est aujourd'hui une dent creuse au sein de l'enveloppe urbaine.

Il est encadré :

- à l'Ouest et au Sud par le quartier des Carabins ;
- à l'Est par l'ancienne ZAC du Mazet II à vocation résidentielle ;
- au Nord-Est par la ZAC de Lavalduc à vocation artisanale ;
- au Nord-Ouest par le domaine de la Mériquette (Ancienne école de Police) ;
- au Nord par le quartier des Crottes.

Couvrant une superficie d'environ 4,5 ha, il présente toutes les caractéristiques pour accueillir un projet d'aménagement à vocation résidentielle.

Le bilan du PLH 2010-2016 a révélé une carence de logements sociaux éligible au titre de la loi SRU de 119 logements sur la commune de Fos-sur-Mer. Il a été également identifié une demande auprès des services logements communaux de 649 logements.

La réalisation du projet 'Domaine de Fanfarigoule' offre l'opportunité de répondre en partie à cette carence.

Afin d'éviter le risque de clivage territorial entre les quartiers limitrophes et le futur projet, une cohérence d'ensemble doit être définie au travers du schéma de référence du futur Domaine de Fanfarigoule qui affirme les invariants du projet en matière de trame viaire, d'espaces verts, de hauteurs et de positionnements des futures constructions.

2.2 Enjeux

Les enjeux de la présente OAP Domaine de Fanfarigoule sont :

- Répondre à une demande de logements en contribuant à diversifier l'offre
- Rechercher une insertion douce et en continuité des lotissements existants
- Enrichir, diversifier et hiérarchiser les espaces publics du quartier
- Développer l'usage des modes doux
- Proposer une façade urbaine de qualité sur la RN 569 tout en protégeant l'opération des nuisances sonores et des vents dominants du nord
- Conforter le caractère d'entrée de ville de l'avenue Georges Pompidou par la densification mesurée du bâti

Périmètre de l'OAP

Source : épad ouest provence

Périmètre OAP

2.3 Développement urbain

Une cohérence urbaine avec les quartiers existants
Le projet doit créer un cadre de vie agréable pour les futurs habitants mais également proposer des constructions similaires dans la forme et la typologie des tissus urbanisés proches.

Localisé au cœur d'un quartier résidentiel principalement composé de logement individuel, le futur projet doit veiller à ne pas créer de rupture dans les hauteurs des futures constructions.

Une densification mesurée par une diversification des formes et de l'offre de logements
Le programme envisagé est d'environ 170 logements soit 40lgt/ha avec des constructions n'excédant pas le R+2. Il propose des typologies diversifiées allant de la maison individuelle à des petits collectifs.

L'épannelage des constructions se décline de la manière suivante :
- la maison individuelle avec ou sans étage dans la partie Sud de la trame verte
- l'accueil de petits collectifs n'excédant pas le R+2 dans la partie Nord.

De plus, afin de préserver les riverains, le collectif situé en entrée du futur projet sera en R+1.

Introduction d'une trame verte
Le projet prévoit un quartier original par l'ampleur de son verdissement principalement localisé sur la servitude de pipeline. Cette trame verte devient l'épine dorsale du projet qui joue un rôle fédérateur et permet de créer un lieu de centralité à l'intérieur du futur quartier.

Cette trame permet également de créer une liaison au nord avec la ZAC de Lavalduc le quartier des Crottes et le domaine de la Mériquette ainsi qu'à l'Est avec l'avenue Georges Pompidou avec un accès aux transports en commun.

OAP 'Domaine de Fanfarigoule' Hauteur de construction

Source : épad ouest provence

2.4 Introduction de la mixité sociale

Le projet doit permettre de répondre en partie à la carence de logements sociaux à l'échelle de la ville. Le futur quartier prévoit l'accueil de logements sociaux principalement dans les collectifs. Les 4 bâtiments collectifs situés au nord, le long de la RN569 seront de vocation sociale. Les autres logements sociaux se situeront à l'intérieur de l'opération.

Afin de proposer une offre diversifiée, le projet prévoit également la création d'une dizaine de maisons en bandes en accession sociale dans la partie sud du projet.

Le programme de construction intègrera un minimum de 166 logements, et 30% minimum de ces logements seront à vocation sociale au titre de la loi SRU.

2.5 Gestion des déplacements

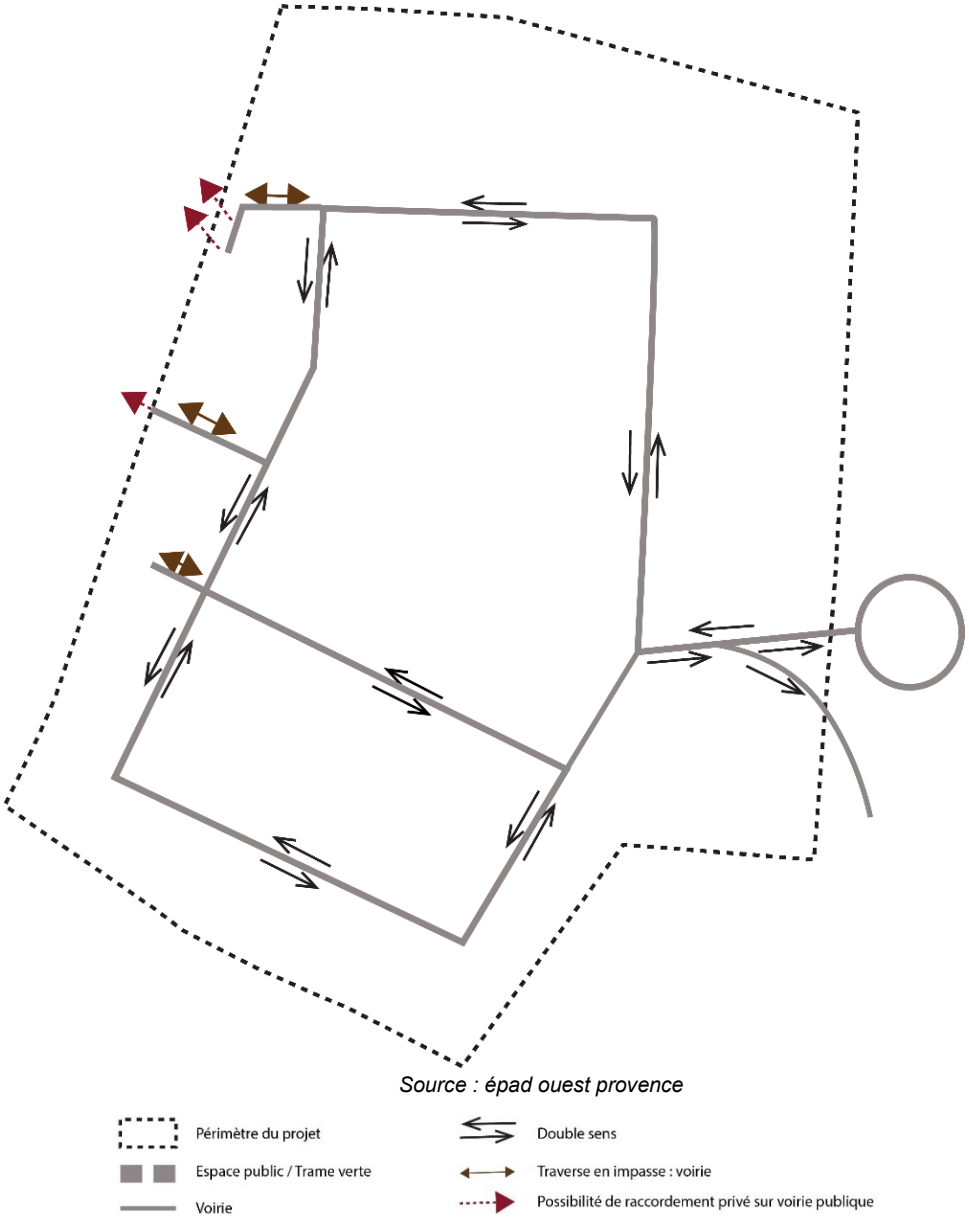
Les espaces publics s'organisent autour de l'emprise du pipeline, armature du réseau de la trame verte, caractérisé par l'aménagement futur de cheminements doux, qui à terme pourra être agrémenté d'espaces de loisirs à l'échelle du quartier.

Desserte générale du quartier
Le futur quartier s'articule autour d'une voie de desserte principale à double sens en boucle qui dessert le Nord et le Sud du projet.
Cette voie de bouclage rejoint le rond-point des donneurs de sang bénévoles situé sur l'avenue Georges Pompidou.
L'ensemble des voies du projet est à double sens.

Entrées/sorties du quartier
Afin de faciliter l'entrée sur l'avenue Georges Pompidou depuis le nouveau quartier, une voie d'insertion est prévue. Elle permet d'éviter de charger le rond-point des donneurs de sang bénévoles.

Possibilité pour les riverains situés entre le projet et la RN 569 de se rattacher à la voirie du quartier
Certaines habitations situées à l'extérieur du projet à l'Ouest devront avoir la possibilité de se raccorder sur la nouvelle trame viaire du futur quartier. Cette possibilité permet de limiter la dangerosité des entrées/sorties directement sur la RN.

Desserte et sens de circulation



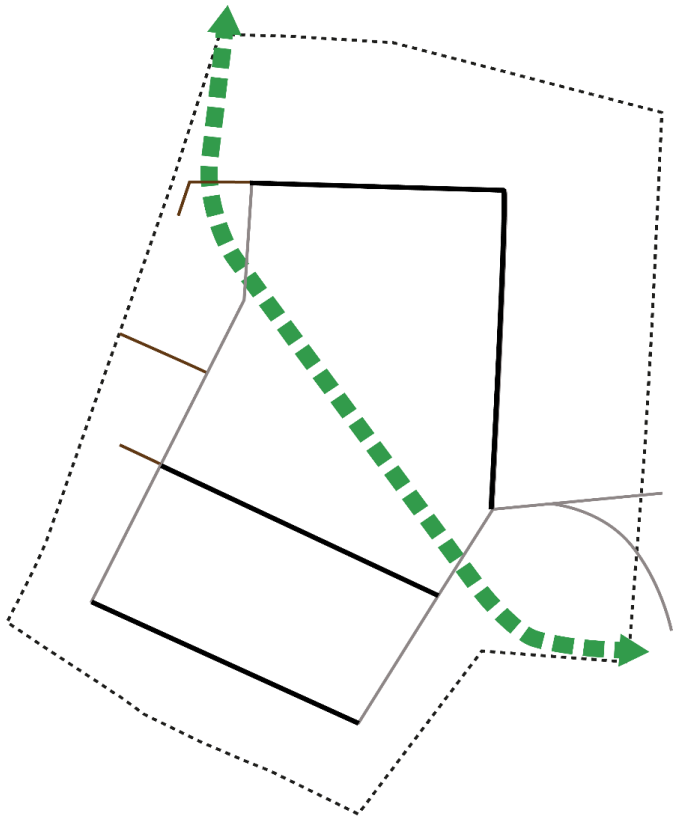
Source : épad ouest provence

2.6 Le stationnement

A l'échelle de l'opération, il est prévu un minimum de 2 places de stationnement par logement.

332 places de stationnement au minimum seront réalisées dont 64 places hors îlots.

Situation du stationnement hors îlots



Source : épad ouest provence

Logements collectifs :

La situation géographique des stationnements pour les îlots collectifs est précisée dans le schéma ci-après. Il est également précisé la situation des garages privatifs ainsi que le stationnement sur voirie.

- **Ilot N°1 :** 45 places minimum pour 30 logements (1,5 places par logement)
- **Ilot N°2 :** 64 places minimum pour 40 logements (1,6 places par logement)
- **Ilot N°3 :** 10 places minimum pour 5 logements (2 places par logement)
- **Ilot N°4 :** 67,5 places minimum pour 45 logements (1,5 places par logement)

Pour les logements collectifs, un total de 186 places de stationnement au sein des îlots sera réalisé.

Logements individuels :

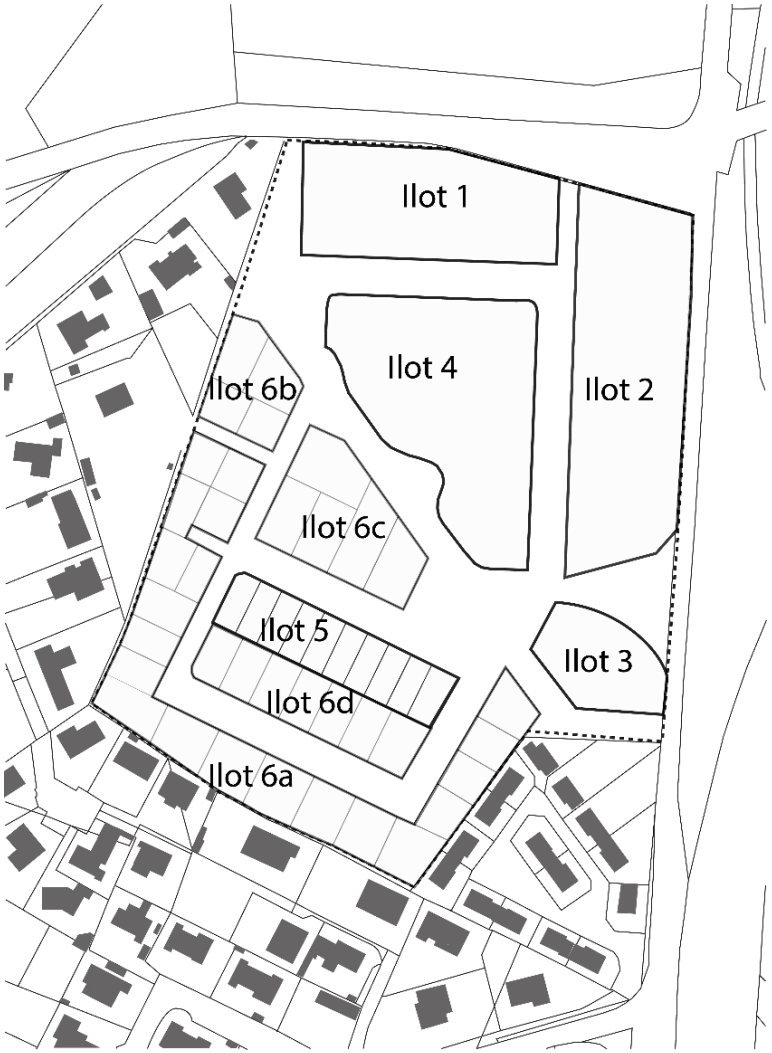
- **Ilot N°5 :** 10 places minimum pour 10 logements, en surface
- **Ilot N°6 (a.b.c.d) :** Il est prévu 2 places de stationnement par logement dont 1 garage obligatoire. Le plan d'aménagement précise, pour certaines parcelles, la localisation impérative du garage.

Les stationnements de surface seront perméables.

Les garages auront une dimension de 5mx3m, une hauteur à l'égout maximale de 2,50m.

Pour les logements individuels, un total de 82 places de stationnement sera réalisé.

Localisation des Ilots



Source : épad ouest provence

Dénomination des Ilots

Lot à vocation individuelle et privée

Périmètre du projet

Localisation des stationnements

Source : épad ouest provence

Périmètre du projet

Espace public / Trame verte

Voirie

Implantation Bâti possible

Stationnement en surface pour les logements collectifs

Garage privatif contenant une place de stationnement

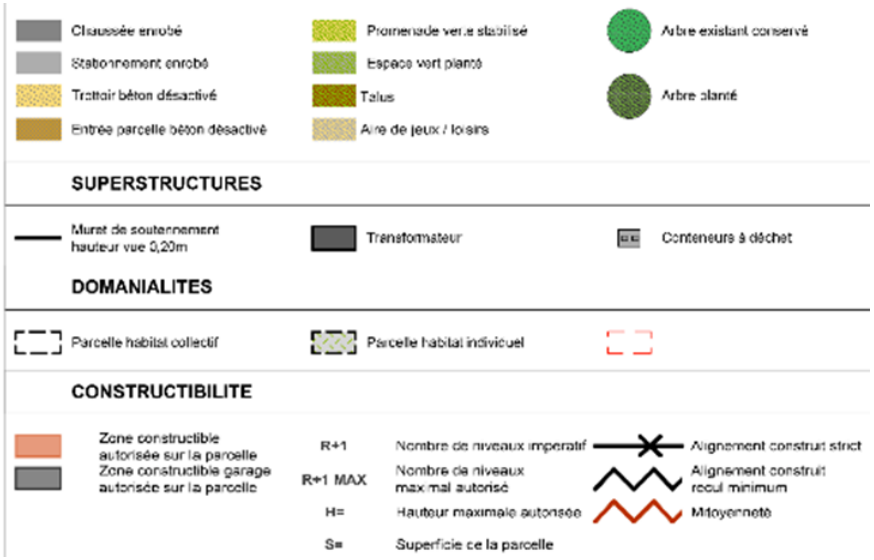
Accès privé des stationnements pour les collectifs

Stationnement en bataille sur voirie

2.7 Implantation des constructions

Les futures constructions devront être implantées conformément aux zones d'implantation identifiées sur le plan aménagement d'ensemble ci-après.

Le plan d'aménagement d'ensemble précise la localisation impérative des accès à chaque îlot et parcelle.



Plan d'aménagement d'ensemble avec les zones d'implantation

Source : épad ouest provence

2.8 Implantation des constructions par rapport aux voies et aux emprises publiques

Logements collectifs :

Les zones d'implantation du bâti sont définies au plan d'aménagement et précisent l'implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques.

- **Ilot N°1 :** Sur rue (façade Sud) recul minimum de 5m
- **Ilot N°2 :** Sur rue (façade Ouest) alignement strict à 3m
- **Ilot N°3 :** Sur limite Ouest alignement en retrait de 2m par rapport à l'alignement sur rue de l'îlot N°2
- **Ilot N°4 :** Sur rue (façade Est) alignement strict à 4m
  Sur rue (façade Nord) recul minimum de 3m

Logements individuels :

- **Ilot N°5 :** Sur rue (façade Nord) recul minimum de 5m
- **Ilot N°6 :** Les reculs des habitations par rapport à la rue sont, suivant les cas, de 8m, 5m ou 3m (voir plan d'aménagement d'ensemble). Les garages font l'objet d'une implantation précisée sur le plan d'aménagement en relation avec l'accès aux parcelles qui est défini sur le plan d'aménagement.

2.9 Implantations des constructions par rapport aux limites séparatives

Logements collectifs :

Les zones d'implantation du bâti sont définies au plan d'aménagement et précisent l'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives :

- **Ilot N°1 :** Sur limite Ouest recul minimum de 5m
- **Ilot N°2 :** Sur limite Nord recul minimum de 6m

Logements individuels :

- **Ilot N°6 :** Certains garages font l'objet d'une implantation précisée sur le plan d'aménagement en relation avec l'accès aux parcelles qui est défini sur le plan.

Les mitoyennetés obligatoires sont précisées sur le plan d'aménagement.

2.10 Implantations des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété

Logements collectifs :

Les zones d'implantation du bâti sont définies au plan d'aménagement et précisent l'implantation des constructions les unes par rapport aux autres :

- **Ilot N°1 :** Distance minimale de 4m entre bâtiments
- **Ilot N°2 :** Distance minimale de 8m entre bâtiments
- **Ilot N°4 :** Distance minimale de 4m entre bâtiments

Villas individuelles :

Les garages font l'objet d'une implantation précisée sur le plan d'aménagement en relation avec l'accès aux parcelles qui est défini sur le plan d'aménagement. Les garages détachés des habitations sont à une distance minimale de 3m de celles-ci.

2.11 Hauteur maximum des constructions

Les hauteurs maximales des constructions sont précisées au plan d'aménagement d'ensemble :

- **Ilot N°1 :** R+2 – 9m à l'égout
- **Ilot N°2 :** R+2 – 9m à l'égout
- **Ilot N°3 :** R+1 – 6m à l'égout
- **Ilot N°4 :** R+2 – 9m à l'égout
- **Ilot N°5 :** R+1 – 7m à l'égout
- **Ilot N°6 :** R+1 – 7m à l'égout

2.12 Aspect extérieur

Aspect architectural des bâtiments :

L'aspect extérieur des bâtiments sera conforme aux prescriptions du PLU relatives à la zone dans laquelle se situe le projet.

Les toitures seront nécessairement réalisées en tuile ronde pour rester en harmonie avec l'habitat traditionnel, pas de toit-terrasse.

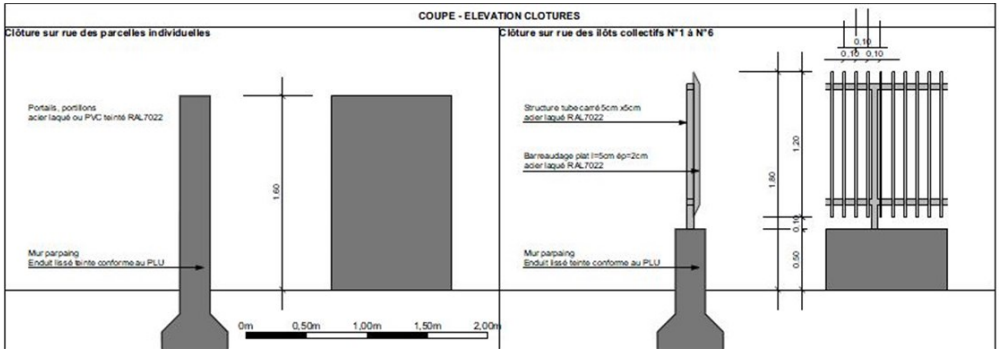
Les couleurs seront provençales (pas de couleur verte ou bleue…).

Aspect des clôtures :

Les détails joints au plan d'aménagement précisent la nature et le traitement des clôtures sur rue :

- Muret maçonné fin et serrurerie sur les îlots
- Mur maçonné fin pour les villas.

Les clôtures entre parcelles seront conformes aux prescriptions du PLU relatives à la zone dans laquelle se situe le projet.



2.13 Les espaces libres et plantations

Espaces verts et plantations hors îlot :

Le plan d'aménagement d'ensemble ci-après définit des zones d'espaces verts, hors îlots, à aménager.

- Au niveau des espaces verts plantés, conformément à la légende de l'illustration, ces zones ne pourront faire l'objet d'aucun aménagement autre que des plantations en pleine terre. Ces espaces verts incluront, tel que reporté sur l'illustration, et conformément à la légende, des cheminements en stabilisé et une aire de jeux/loisirs.
- Des alignements d'arbres figurent également sur l'illustration. Ces alignements seront nécessairement réalisés et constitués d'arbres à feuillage caduque. L'inter-distance entre arbres sera au maximum de 7m.
- Les talus localisés sur l'illustration conformément à la légende seront également végétalisés.

En bordure de chaque lot et du terrain d'assiette de l'ensemble du projet, les arbres de haute tige seront plantés à une distance comprise entre 1 et 4m des limites séparatives.

Plan d'aménagement d'ensemble

<u>Espaces verts et plantations au sein des îlots</u> :

<u>Au niveau des lots 1, 2, 3 et 4</u> :
Le plan des plantations ci-après précise les arbres de haute tige existants à conserver au sein des îlots.

Il localise des alignements situés en accompagnement des façades des bâtiments et des aires de stationnement.
Ces alignements, qui seront nécessairement réalisés, seront constitués d'arbres à feuillage caduque. L'inter-distance entre arbres sera au maximum de 7m.

En bordure de la RN569 et de l'avenue Georges Pompidou, les alignements reportés sur le plan des plantations sont également à réaliser. Ils seront constitués d'arbres à feuillage persistant et seront doublés d'une haie vive de façon à créer un écran opaque et réduire les nuisances liées aux infrastructures. L'inter-distance entre arbres sera au maximum de 7m.

Les espaces verts collectifs non imperméabilisés représentés et légendés sur le plan de plantation ci-après seront *a minima* enherbés et plantés à raison d'au moins un arbre de haute tige pour 50m^2. Il conviendra de respecter leur localisation, leur dimensionnement étant, sur le plan des plantations, donné à titre indicatif.

<u>Au niveau des lots 5 et 6</u> :
Chaque jardin comprendra au moins un arbre.

En bordure de chaque lot (pour l'habitat collectif) et en bordure de chaque parcelle (pour l'habitat individuel), les arbres de haute tige seront plantés à une distance comprise entre 1 et 4m de la limite.

2.14 Contraintes à prendre en compte

Les zones à urbaniser sont exposées, au phénomène de retrait-gonflement des argiles, qui n'induit pas d'inconstructibilité mais qui incite à une mise en œuvre de dispositions techniques afin de limiter au maximum l'apparition de désordres sur les bâtiments (cf recommandations (*cf Règlement du PLU - Dispositions générales - 3.4 RISQUES MOUVEMENTS DE TERRAINS LIES AU RETRAIT-GONFLEMENT DES ARGILES*).

Plan des Plantations
(avec implantation indicative des bâtiments)

Source : épad ouest provence

Espaces verts collectifs non imperméabilisés à aménager/planter
Arbres existants à conserver

3. Le Quartier Pont du Roy (secteurs 1AUDb)

3.1 Contexte

Le quartier Pont du Roy comprend 2 secteurs 1AUDb, l'un au Nord, l'autre au Sud.

Le secteur Nord est encadré :
- Au Nord par la présence du couloir de pipeline
- Au Sud, la voie de desserte existante
- A l'Est, par la limite communale et le canal des Martigues
- A l'Ouest par le virage de la voie de desserte

Sa superficie représente 2,5 ha.

Le secteur Sud est encadré :
- Au Nord, par la RN568
- Au Sud, par le canal de Fos à Port-de-Bouc
- A l'Ouest, par la voie fluviale menant à la gare d'eau
- A l'Est, par la limite communale et le canal des Martigues

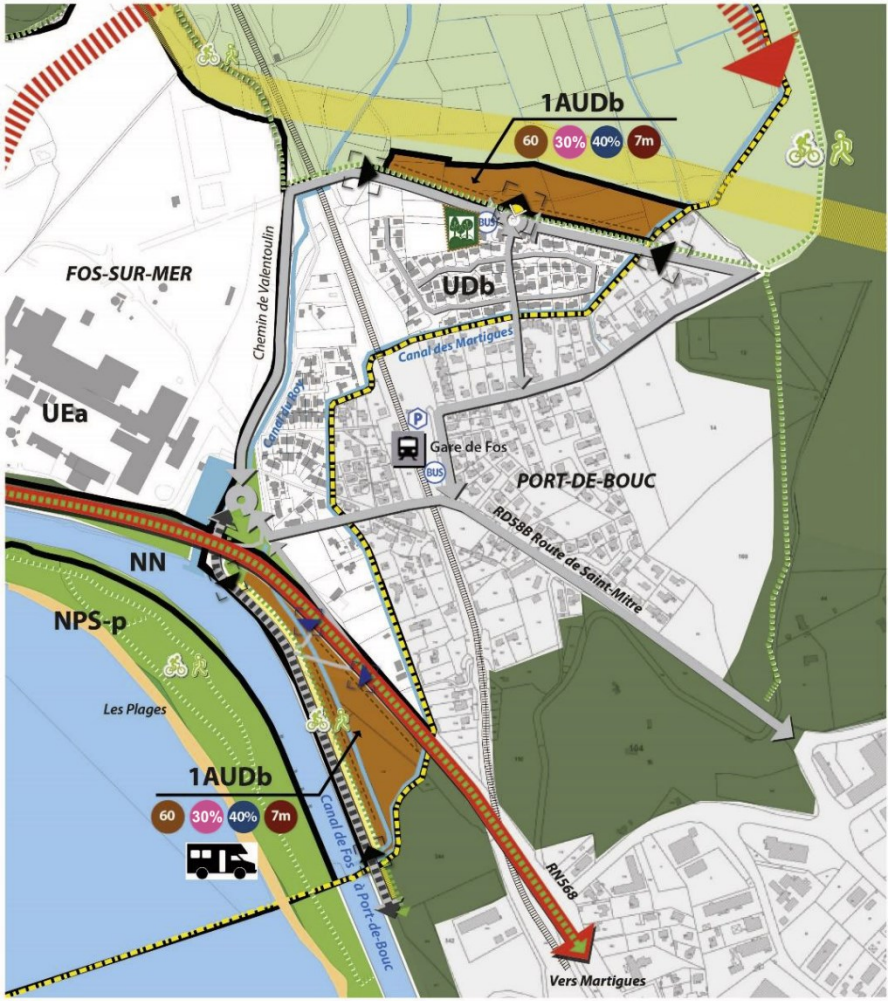
La superficie de ce secteur représente 5 ha, néanmoins, en raison de la présence de ces infrastructures notamment, seuls 2,5 ha peuvent être considérés comme mobilisables pour les futures constructions.

Les deux secteurs présentent actuellement des caractéristiques naturelles.

L'urbanisation du secteur Sud est envisagée après réalisation de la voie expresse de contournement de Martigues/Port-de-Bouc, concomitamment ou après l'adaptation de la RN568 en boulevard urbain. Cet espace accueillera également une aire destinée à l'accueil des gens du voyage.

3.2 Enjeux

- Répondre aux besoins en termes de logements à l'horizon 2030 en créant deux extensions urbaines, dont l'urbanisation est conditionnée, pour chacune d'elle, à une réalisation sous forme d'opération d'ensemble permettant ainsi l'aménagement de l'ensemble de chaque secteur,
- Continuer à diversifier l'offre en matière de formes et de typologie d'habitat sur le territoire communal,
- Répondre aux objectifs de mixité sociale fixés par la loi Duflot, de manière équitable sur l'ensemble du territoire fosséen pour assurer une réelle mixité sociale,
- Réaliser une aire d'accueil répondant aux objectifs fixés par le schéma Départemental d'accueil des gens du voyage,
- Intégrer les opérations dans le tissu urbain et paysager existant,
- Prendre en compte les risques.



LEGENDE

- Zone à urbaniser
- Nombre de logements potentiels estimé
- Part minimale de logements locatifs sociaux
- Emprise au sol maximale des constructions
- Hauteur maximale des constructions
- Aire d'accueil des gens du voyage à intégrer au projet
- Alignement du bati à privillégier
- Perspective sur les Etangs à conserver
- Espace public de proximité existant à préserver
- Canaux existants
- RN568 requalifiée en boulevard urbain
- Voie de desserte existante à conserver
- Voie de desserte à conforter
- Accès à la zone à privilégier
- Accès existant à repenser/recomposer
- Cheminement doux existant et/ou à créer
- Canal existant à prendre en compte
- Présence de pipeline(s) à prendre en compte
- Limite communale
- Contournement Martigues/Port-de-Bouc

3.3 Densité attendue

Les deux secteurs doivent s'insérer dans le prolongement du tissu urbain existant en proposant des formes bâties cohérentes avec l'urbanisation environnante et une densité modérée, proche de celle du tissu urbain déjà constitué.

Le potentiel est estimé à environ 60 logements sur chacun des deux sites soit une densité de l'ordre de 25 lgt/ha. Cette densité pourra être quelque peu modulée, dans le respect des règles fixées à travers le règlement du PLU, si le projet s'insère de façon satisfaisante dans l'environnement urbain et paysager. Dans ce potentiel sont inclus les 20 à 25 emplacements qui seront réservés aux gens du voyage.

3.4 Objectifs de mixité sociale

Le projet doit permettre de répondre aux objectifs fixés par la loi Duflot. Ainsi 30%, *a minima*, des logements qui seront réalisés doivent être affectés à des logements locatifs sociaux.
L'aire d'accueil des gens du voyage devra être située dans le nouveau quartier.

3.5 Typologie et formes d'habitat

La hauteur des constructions n'excèdera pas un niveau R+1, soit 7 mètres à l'égout du toit.
La typologie maison individuelle, groupée ou non, sera privilégiée.
En cas de réalisation de maisons individuelles groupées, les maisons seront mitoyennes sur un seul côté, et l'organisation des façades devra être composée de façon à donner l'aspect d'une seule villa.
De petits collectifs de l'ordre de 4 à 5 logements peuvent également être réalisés. Ces bâtiments auront l'aspect de grandes villas, avec d'éventuels décrochés de façades. Les bâtiments rectangulaires aux façades lisses et rectilignes sont à éviter.

3.6 Implantation des constructions

Afin de créer des façades urbaines cohérentes et en harmonie avec les espaces environnants, les constructions seront implantées parallèlement aux voies de dessertes, tel que représenté sur l'illustration. Un alignement général du front bâti de jardins/espaces verts doit être recherché, sans que celui-ci soit trop strict et ne génère une façade uniforme sur toute la longueur de la voie.
Les constructions respecteront les marges de recul précisées au sein du règlement du PLU.

3.7 Desserte en réseaux (eau potable, eaux usées)

Secteur Nord :
Les réseaux de distribution d'eau potable et d'assainissement des eaux usées seront connectés à ceux existants en bordure du secteur.

Secteur Sud :
Le réseau de distribution d'eau potable devra être prolongé depuis le rond-point localisé au Nord de la RN568.
Le réseau d'assainissement sera :
- soit connecté et raccordé à la canalisation se prolongeant sur la commune de Port-de-Bouc, qui arrive en limite Est du secteur (limite communale), en bordure de la voie,
- soit connecté et raccordé au réseau communal après passage du pont.

3.8 Desserte viaire et cheminements doux

Secteur Nord :
L'accès au secteur par le rond-point existant devra être privilégié.
Le nombre d'accès débouchant sur la voie existante sera limité de façon à préserver une continuité du cheminement doux le long de celle-ci.
Le cheminement doux existant en bordure de la voie, accompagné d'aménagements paysagers, sera préservé et pourra être, si nécessaire, conforté.

Secteur Sud :
L'accès aux constructions se fera par la voie existante en bordure du canal, qui doit être adaptée en termes de gabarit pour faciliter la circulation en double sens. Un cheminement doux, permettant de rejoindre à pied le cœur du quartier et de se rendre à la gare/station de bus, sera également créé en accompagnement de la voie.
L'accès depuis la RN568, dans le sens Port-de-Bouc/Fos-sur Mer se fera par les voies existantes.
L'accès depuis la RN568, dans le sens Fos-sur Mer/Port-de-Bouc doit être repensé de façon à le sécuriser et éviter le retournement actuel au niveau du rond-point par passage sous le pont.

3.9 Aménagements paysagers

Secteurs Nord et Sud
Le canal de Martigues, longeant la limite communale sera préservé dans les deux secteurs.

Secteur Nord
Dans la mesure du possible, les arbres de taille significative seront préservés.
Une perspective paysagère sur les Etangs sera également préservée.

Secteur Sud
Le débouché du canal de Martigues, au niveau du canal de Fos à Port-de-Bouc pourra être, le cas échéant valorisé par un simple dégagement.
Le canal situé au cœur du secteur Sud (d'axe Est-Ouest) pourra, si nécessaire, être dévié et/ou être, le cas échéant, support de déplacements doux et/ou d'espace(s) vert(s) collectif(s) au cœur de la zone d'habitat, à l'image des aménagements réalisés au Nord du quartier Pont du Roy (abords du canal du Roy).

3.10 Contraintes à prendre en compte

Secteurs Nord et Sud :
Un risque submersion marine potentiel a été révélé par le PAC fourni par la DDTM. Si les opérations devaient être réalisées avant la réalisation d'études plus poussées pilotées par la Métropole permettant de caractériser les aléas, des mesures sont à mettre en œuvre.

Ainsi :
Un relevé topographique des lieux devra préalablement être établi.
Dans les zones potentiellement concernées par le risque, les dispositions précisées à l'art. 3.2 des Dispositions Générales du Règlement devront être respectées. La hauteur des premiers planchers devra notamment être calée à la cote minimale +2,40 mètres NGF et les sous-sols sont interdits.

Les zones à urbaniser sont exposées au phénomène de retrait-gonflement des argiles, qui n'induit pas d'inconstructibilité mais qui incite à une mise en œuvre de dispositions techniques afin de limiter au maximum l'apparition de désordres sur les bâtiments (cf recommandations (*cf Règlement du PLU - Dispositions générales - 3.4 RISQUES MOUVEMENTS DE TERRAINS LIES AU RETRAIT-GONFLEMENT DES ARGILES*)).

Secteur Nord :
Ce secteur est concerné par le risque feu de forêt. Nonobstant le fait que le couloir de pipelines du GPMM puisse faire office de barrière coupe-feu, la défense incendie devra être assurée notamment par la mise en place de bornes incendies au débit adapté, régulièrement espacés. Les dispositions précisées à l'art. 3.6 des Dispositions Générales du Règlement devront en outre être respectées.

Un peu plus au Nord de la zone à urbaniser la présence de canalisations de transport de matières dangereuses impose, pour tout projet, d'informer les transporteurs de ces infrastructures (GRTgaz, Air Liquide France Industrie - SUP1).

Secteur Sud :
Aux abords de la RN568, celle-ci étant à ce jour classée à grande circulation, les marges de recul imposées par la loi Barnier s'appliquent.
Si après réalisation de la voie expresse, cette contrainte est levée, le projet respectera les marges de recul indiquées au règlement du PLU.
Si aucun déclassement n'est opéré au moment de la réalisation du projet, une étude spécifique, permettant de déroger à la marge de recul fixée par la loi Barnier devra être produite.
La voie longeant le canal de Fos à Port-de-Bouc est bordée de plusieurs pipelines ; il conviendra de prendre attache auprès des transporteurs (SPSE, SPMR, GRTgaz - SUP1) pour étudier les éventuelles mesures de réduction de la vulnérabilité et de sécurisation à mettre en œuvre.

4. Le Quartier les Crottes (Secteurs AUDc et 1AUDc) et la Mériquette (zone 2AU)

4.1 Contexte

Les zones à urbaniser du quartier des Crottes, qui concernent les secteurs AUDc et 1AUDc, sont encadrées :

- au Nord, par la présence d'un espace à caractère naturel impactée par le PEB de l'aérodrome d'Istres
- au Sud et à l'Ouest, par le couloir de pipeline(s) du GPMM
- à l'Est, par la Zone d'Activités de Lavalduc

Le secteur AUDc comprend déjà quelques constructions. Sa superficie est de 13,66 ha.
Le secteur 1AUDc présente actuellement des caractéristiques naturelles, vierges de toute construction. Sa superficie est de 8 ha.

La zone 2AU du quartier de la Mériquette est délimitée :

- au Nord, par la présence d'un espace à caractère naturel impacté par le PEB de l'aérodrome d'Istres ainsi que l'industriel GIE de la Crau
- au Sud, par le quartier de la Mériquette déjà urbanisé et la RN569
- à l'Est, par le couloir de pipelines
- à l'Ouest, par la RN568

Elle présente actuellement des caractéristiques naturelles, vierges de toute construction. Une partie de la zone est particulièrement contrainte par les risques technologiques, le PLU prévoit donc une ouverture à l'urbanisation ultérieure de cette zone, au-delà de l'horizon 2030. Une révision du document d'urbanisme sera en conséquence nécessaire préalablement à la réalisation de tout projet.
Les grands principes d'organisation de l'espace sont néanmoins exprimés à travers l'OAP afin de donner un premier aperçu du projet qui peut être envisagé, notamment en termes de relations entre la ville déjà constituée au Sud de la RN569, ainsi qu'avec le quartier des Crottes.

4.2 Enjeux

- Répondre aux besoins en termes de logements à l'horizon 2030 et au-delà,
- Continuer à diversifier l'offre en matière de formes et de typologie d'habitat sur le territoire communal,
- Répondre aux objectifs de mixité sociale fixés par la loi Duflot, de manière équitable sur l'ensemble du territoire fosséen pour assurer une réelle mixité sociale,
- Intégrer les différentes opérations dans le tissu urbain et paysager existant,
- Permettre une extension mesurée et une densification progressive du secteur AUDc au fur et à mesure de l'équipement de la zone,
- Créer une extension urbaine à travers le secteur 1AUDc, dont l'urbanisation est conditionnée à une réalisation sous forme d'opération d'ensemble permettant ainsi l'aménagement de l'ensemble de la zone,
- Prendre en compte les risques.

4.3 Densité attendue

L'urbanisation du quartier des Crottes doit s'insérer dans le prolongement des tissus urbains environnants déjà constitués au niveau des quartiers pavillonnaires du Mazet et des Carabins, en proposant des formes bâties cohérentes et une densité modérée, proche de ces derniers.
De ce fait, une densité de l'ordre de 25 lgts/ha, modulée à 20 lgts/ha au sein de l'espace concerné par le PEB, est attendue.
Le potentiel est estimé à environ 190 logements sur le secteur 1AUDc.

4.4 Objectifs de mixité sociale

Le projet doit permettre de répondre aux objectifs fixés par la loi Duflot.
Ainsi :

- Au sein de la zone 1AUDc : 30%, *a minima*, des logements qui seront réalisés doivent être affectés à des logements locatifs sociaux.
- Au sein du secteur AUDc, pour tout projet destiné à l'habitation portant sur une surface de plancher supérieure ou égale à 800 m², 30% *a minima*, de cette surface de plancher et du nombre total de logements, doivent être affectés aux logements locatifs sociaux.

4.5 Typologie et formes d'habitat

La hauteur des constructions n'excèdera pas un niveau R+1, soit 7 mètres à l'égout du toit.
La typologie maison individuelle, groupée ou non, sera privilégiée.
En cas de réalisation de maisons individuelles groupées, les maisons seront mitoyennes sur un seul côté, et l'organisation des façades devra être composée de façon à donner l'aspect d'une seule villa.
De petits collectifs de l'ordre de 4 à 5 logements peuvent également être réalisés. Ces bâtiments auront l'aspect de grandes villas, avec des décrochés de façades. Les bâtiments rectangulaires aux façades lisses et rectilignes sont à éviter.
Dans les espaces concernés par le PEB, les maisons mitoyennes ne sont cependant pas autorisées.

4.6 Implantation des constructions

Les constructions respecteront les marges de recul précisées au sein du règlement du PLU.

4.7 Desserte en réseaux (eau potable, eaux usées)

Au sein du secteur AUDc :
Les constructions générant des eaux usées devront nécessairement se raccorder au réseau d'assainissement des eaux usées dès lors qu'il sera réalisé *(cf. Tome 2 Annexes).*
Les constructions impliquant une utilisation d'eau potable doivent être raccordées au réseau collectif de distribution d'eau potable existant le long de la voie de desserte principale à l'Est de la zone, ou bien Draille du Bois Vert.

Au sein du secteur 1AUDc :
Le réseau d'assainissement, qui sera nécessairement créé concomitamment ou préalablement à l'édification des nouvelles habitations, devra être raccordé au point de refoulement précisé au sein des annexes sanitaires *(cf. Tome 2).*
Le réseau de distribution d'eau potable sera connecté avec celui existant.

4.8 Desserte viaire et cheminements doux

Dès lors que la RN569 pourra être requalifiée en boulevard urbain, le carrefour d'accès au quartier des Crottes doit être repensé de façon à faciliter les liaisons Nord-Sud tant pour les piétons et les cycles que pour les véhicules.

Les nouvelles voies respecteront les caractéristiques prévues au sein du règlement du PLU.

Au sein du secteur 1AUDc :
L'accès à la zone et la desserte des constructions devront être compatibles avec les indications fournies par l'illustration.

4.9 Contraintes à prendre en compte

L'Ouest du secteur 1AUDc et le Sud du secteur AUDc étant bordés par un couloir de pipelines, il conviendra, nonobstant les dispositions prévues au sein du règlement du PLU, de prendre attache auprès des transporteurs pour, le cas échéant, définir les marges de recul à respecter ou étudier les mesures de réduction de la vulnérabilité et de sécurisation à mettre en œuvre.

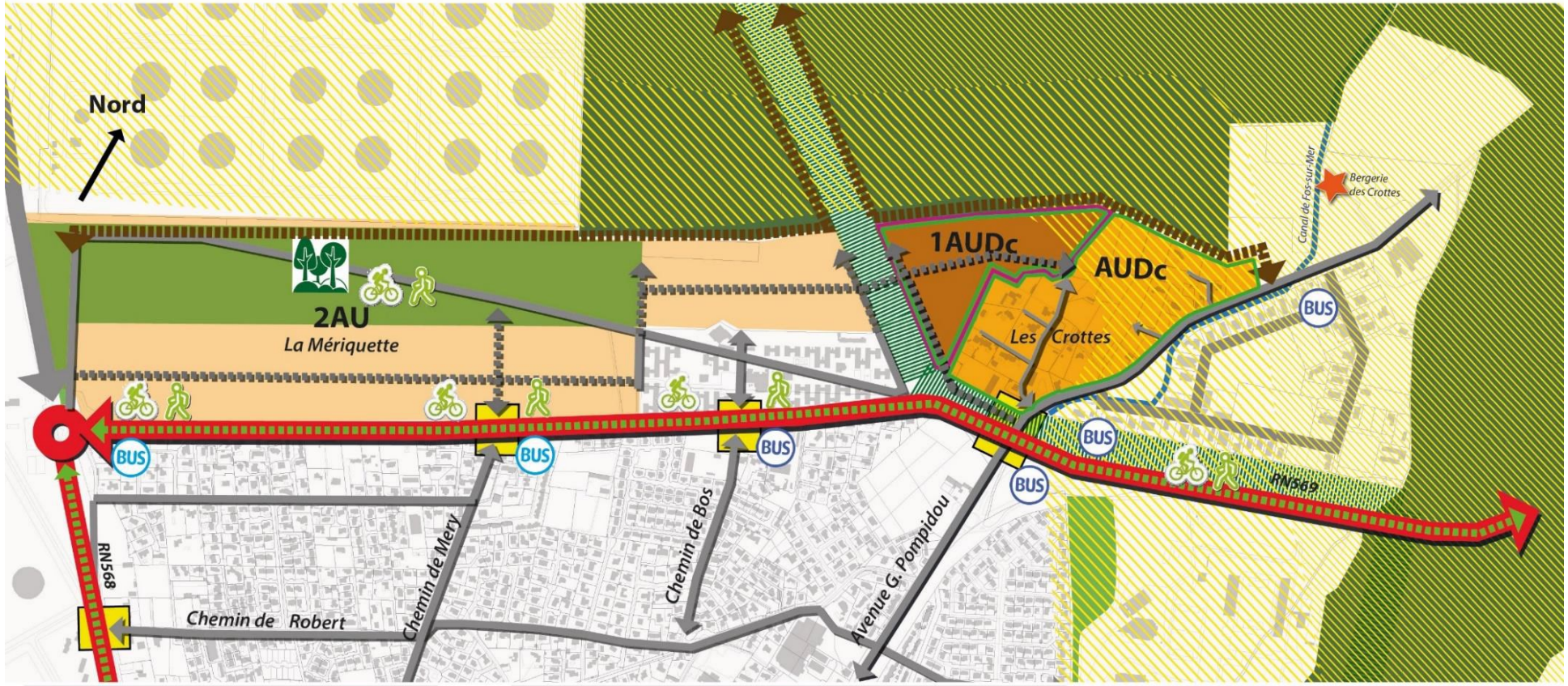
Au sein des espaces concernés par le PEB, les règles de densité (20 lgts/ha) et de typologie des constructions (pas de maisons mitoyennes), sont à respecter. Ces prescriptions pourront ultérieurement évoluer si, dans le cadre d'une mise à jour du PEB, la délimitation de la courbe de bruit venait à changer.

La zone naturelle située au Nord des zones d'urbanisation futures étant concernée par le risque potentiel lié aux feux de forêt, la piste située à l'interface des deux types de zones et permettant un accès rapide à la zone naturelle doit être préservée pour faciliter, le cas échéant, l'intervention des secours.

Cette piste, qui partira du quartier des Crottes jusqu'au carrefour RN 569/RN 568, comme localisée sur l'illustration, jouera également le rôle de coupure de combustible.
Des accès à cette piste depuis les voies de desserte internes seront préservés/créés en complémentarité afin de créer un maillage assurant la défendabilité du futur quartier (cas de pistes longeant le couloir de pipelines notamment).
La défense incendie devra être en outre être assurée par la mise en place de bornes incendies au débit adapté, régulièrement espacés, selon l'avis du SDIS. Ces équipements seront réalisés en même temps que les autres réseaux.
Enfin, les dispositions précisées à l'art. 3.6 des Dispositions Générales du Règlement seront respectées et les services de secours associés au projet.

Les zones à urbaniser sont exposées, au phénomène de retrait-gonflement des argiles, qui n'induit pas d'inconstructibilité mais qui incite à une mise en œuvre de dispositions techniques afin de limiter au maximum l'apparition de désordres sur les bâtiments (cf recommandations (*cf Règlement du PLU - Dispositions générales - 3.4 RISQUES MOUVEMENTS DE TERRAINS LIES AU RETRAIT-GONFLEMENT DES ARGILES*)).

Orientation d'Aménagement et de Programmation
Zones à urbaniser au Nord de la ville (zones 2AU - la Mériquette / 1AUDc et AUDc - Les Crottes)



1. Desserte et accès

- Requalifier la RN568 et la RN569 en boulevards urbains
- Aménager des espaces réservés aux cheminements doux
- Réaménager / valoriser / sécuriser les accès
- Desserte en transports collectifs existante
- Etudier les possibilités d'une desserte en transports collectifs avec la société organisatrice des transports
- Voie de desserte existante
- Voie de desserte à créer
- Piste à préserver /créer - prévention/gestion du risque feu de forêt

2. Destination et typologie architecturale des constructions

Habitations de typologies mixtes : petits collectifs et/ou maisons individuelles groupées ou non, accompagnés de jardins et/ou d'espaces verts
Densité attendue : environ 25 lgts/ha
Emprise au sol des constructions : 35 % maximum
Jardins/espaces verts : 35 % minimum
Hauteur maximale : 7 m (R+1)

Habitations sous forme de maisons individuelles non groupées, accompagnés d'espaces verts
Densité attendue : environ 20 lgts/ha
Emprise au sol des constructions : 25 % maximum
Jardins/espaces verts : 45 % minimum
Hauteur maximale : 7 m (R+1)

Typologie à définir lors de l'ouverture à l'urbanisation de la zone, en compatibilité avec le PPRT Fos-Est

Opération d'ensemble avec objectif de mixité sociale : 30% de LLS, au minimum

3. Contraintes

Zone concernée par le PPRT Fos-Est, inconstructible pour de l'habitat.
Espace boisé à préserver/aménager pour l'accueil du public (espace vert de quartier) - délimitation pouvant évoluer en fonction de l'évolution du PPRT Fos-Est

Espace concerné par le PEB (Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome d'Istres) impliquant une densité maîtrisée

Couloir de pipelines où aucun bâtiment ne peut être édifié.
Au sein de cette zone, seuls l'aménagement d'espaces verts et de voies de desserte peuvent être réalisés

Prévoir une coupure de combustible afin de prévenir le risque feu de forêt (mise en oeuvre des OLD) + le cas échéant installation de bornes incendies le long de la zone d'habitat, selon avis du SDIS