

PLAN LOCAL D'URBANISME

*Déclaration de projet emportant mise en
compatibilité du PLU – Aménagement de la zone
d'activités des Plans*

COMMUNE

DE

ROGNAC

Orientations d'Aménagement et de Programmation

PLU approuvé	Par délibération le	30/06/2017
Modification simplifiée n°1 approuvée	Par délibération Métropolitaine le	20/06/2019
Déclaration de projet emportant mise en compatibilité n°1	Par délibération Métropolitaine le	26/09/2019

Les présentes Orientations d'Aménagement et de Programmation sont établies conformément au Code de l'urbanisme, dans sa version antérieure à l'ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015 et du décret n° 2015-1783 du 28 décembre 2015.

Toutes les références à la partie Législative du code ont toutefois été mises à jour conformément au décret n° 2015-1783 du 28 décembre 2015.

Table des matières

LES PRINCIPES DIRECTEURS DES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION	4
CADRE REGLEMENTAIRE.....	5
LES OAP DU PLU DE ROGNAC.....	6
LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION SECTORIELLES	7
LE QUARTIER DE LA GARE.....	8
LE LITTORAL.....	13
LA FUTURE ZONE D'ACTIVITES DES PLANS	18
LE QUARTIER DE LA GRANDE BASTIDE.....	23
L'ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION THEMATIQUE.....	26
LE RENFORCEMENT DU MAILLAGE ET DES DEPLACEMENTS MODES DOUX.....	27

LES PRINCIPES DIRECTEURS DES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

CADRE REGLEMENTAIRE

Dans le droit fil des orientations définies par le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD), les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) constituent une déclinaison du projet politique de la commune. Elles viennent appliquer et préciser les objectifs exprimés par le PADD.

Comme l'indique l'article L.123-2-4 du Code de l'urbanisme :

« Dans le respect des orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables, les orientations d'aménagement et de programmation comprennent des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements.

1. *En ce qui concerne l'aménagement, les orientations 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. Elles peuvent 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.*

Elles peuvent comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants.

Elles peuvent porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager.

Elles peuvent prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics.

Elles peuvent 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.

2. *En ce qui concerne l'habitat, dans le cas des plans locaux d'urbanisme tenant lieu de programme local de l'habitat, ces orientations précisent les actions et opérations d'aménagement visant à poursuivre les objectifs énoncés à l'article L. 302-1 du code de la construction et de l'habitation.*
3. *En ce qui concerne les transports et les déplacements, dans le cas des plans tenant lieu de plan de déplacements urbains, elles précisent les actions et opérations d'aménagement visant à poursuivre les principes et les objectifs énoncés aux articles L. 1214-1 et L. 1214-2 du code des transports.*

Les OAP sont conçues dans le respect des objectifs et des principes du développement durable énoncés notamment à l'article L.101-2 du Code de l'urbanisme.

LES OAP DU PLU DE ROGNAC

Les OAP peuvent porter sur des secteurs stratégiques ou sur l'ensemble du territoire communal en mettant l'accent sur des thématiques spécifiques. Les Orientations d'Aménagement et de Programmation sont obligatoires, et opposables aux tiers dans une relation de compatibilité.

Chaque secteur de projet structurant du PLU de Rognac fait l'objet d'une OAP. Elles sont localisées sur la carte ci-dessous.

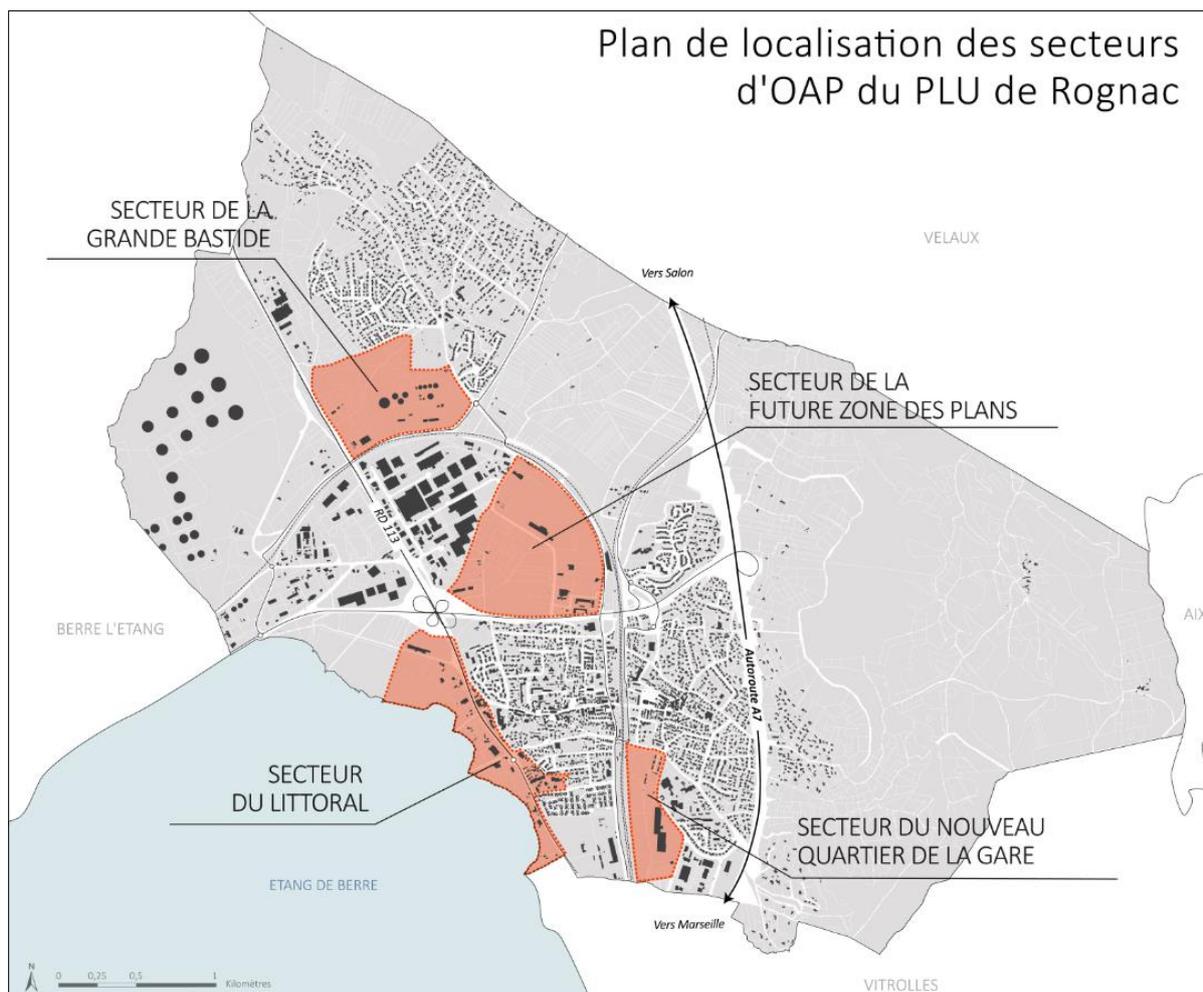


FIGURE 1 : CARTE DE LOCALISATION DES SECTEURS D'OAP DU PLU DE ROGNAC (REALISATION : CYCLADES, 2016)

LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION SECTORIELLES

LE QUARTIER DE LA GARE

Rappel du contexte

Le quartier de la gare, situé à la jonction entre le centre-ville de Rognac, la voie ferrée, la zone industrielle des Cadesteaux et le quartier résidentiel du Vacon présente un très fort potentiel en termes de renouvellement urbain. Il s'agit tout d'abord d'un site qui comporte de multiples espaces libres, souvent à l'état de friche, et dont les activités existantes sont amenées à être relocalisées. Au total, ce sont environ 12 hectares qui pourraient être mobilisés dans le cadre d'un projet de renouvellement.

D'autre part, ce site dispose d'une position géographique stratégique. Situé en plein coeur de Rognac, il bénéficie de tous les équipements et aménités urbaines nécessaires à son réaménagement : desserte par les réseaux et par les transports en commun, proximité avec la gare SNCF, le centre-ville, les équipements, etc.

Enfin, si le réinvestissement de ce site est important pour la commune, c'est parce qu'il s'inscrit dans le projet plus général de revitalisation du centre-ville de Rognac, caractérisé par la création d'un pôle multimodal au niveau de la gare SNCF.

Tous ces éléments justifient la volonté communale de repenser la vocation de ce secteur. Néanmoins, plusieurs contraintes peuvent être pointées du doigt : la question de la gestion des nuisances liées à la proximité avec la zone industrielle des Cadesteaux et avec la voie ferrée, la problématique de la mobilisation du foncier, etc.



FIGURE 2 : LE SECTEUR DU NOUVEAU QUARTIER DE LA GARE : ETAT ACTUEL (SOURCE : CYCLADES, 2016)

Objectifs de l'OAP

Les objectifs de l'OAP portant sur le quartier de la gare peuvent donc être définis ainsi :

- Réinvestir ce site composé essentiellement de friches et de délaissés pour permettre le renouvellement urbain des espaces aujourd'hui dégradés et en faire un véritable quartier en lien avec le centre-ville et la zone résidentielle de Rognac.
- Produire de nouveaux logements, en particulier sociaux.
- Préserver le parc du moulin du Vacon, élément clef de la qualité écologique, paysagère et patrimoniale du quartier.

Eléments programmatiques

La vocation de ce secteur est principalement résidentielle. En effet, le réinvestissement de ce site devra permettre la création de nouveaux logements et le renforcement de l'offre sociale. Un minimum de 35% de logements locatifs sociaux est fixé pour l'ensemble du secteur. La commune souhaite ainsi diversifier l'offre en logements et permettre une meilleure adéquation avec les besoins de la population. Il s'agit notamment de renforcer l'offre à destination des seniors, dont le nombre a tendance à augmenter ces dernières années (Cf Rapport de présentation, partie diagnostic)

Il s'agit également de permettre l'implantation d'activités économiques compatibles avec le caractère de la zone (commerces, services de proximité, etc) ainsi que favoriser la création d'espaces de loisirs et de détente (espaces verts, places publiques, etc). Les équipements et installations à vocation sportive ou de loisirs déjà existants sur le site (boulodrome, city stade, mas des jeunes, etc) seront intégrés dans le projet global.

Le projet devra donc être pensé comme un quartier intergénérationnel, offrant des services complémentaires à ceux du centre-ville et favorisant les mobilités douces et les transports en communs.

Etant donné les caractéristiques de ce secteur, et notamment son ampleur, un aménagement du quartier par phases est privilégié. La réalisation pourra alors être faite sur initiative publique ou privée.

Principes de composition urbaine

Composé à près de 70% de maisons individuelles, le parc de logements à Rognac souffre aujourd'hui d'un fort déséquilibre. Avec le réinvestissement de ce secteur, la commune souhaite favoriser la diversité des typologies de logements sur son territoire. Le nouveau quartier fera donc la part belle aux habitations de type collectif mais également à des formes urbaines plus innovantes : habitat intermédiaire ou semi-collectif, habitations individuelles groupées, etc. Ainsi, la commune souhaite tendre vers l'équilibre entre les typologies de logements tel que préconisé dans le SCoT.

Les densités moyennes devront également s'établir dans le cadre fixé par le SCoT : entre 25 et 50 logements par hectare selon qu'il s'agisse de logements collectifs ou intermédiaires.

Concernant la hauteur des constructions, celles-ci seront limitées au R+2 avec attique en bordure de zone, afin de limiter les co-visibilités et de garantir l'insertion des nouvelles constructions dans le tissu urbain existant. En revanche, en cœur de zone, les constructions pourront s'établir jusqu'au R+3 avec attique.

Principes de qualité urbaine, patrimoniale et paysagère

A travers le réinvestissement de ce site, la commune souhaite mettre en œuvre toutes les mesures en faveur d'un cadre de vie qualitatif :

- Tenir compte des impératifs de protection contre le bruit dans la conception et l'implantation du bâti : prévoir un recul minimum par rapport à l'axe de la voie ferrée et y aménager un espace tampon paysager, orienter les façades de sorte à limiter l'exposition des habitations au bruit, adapter les techniques de construction afin de garantir l'isolation phonique des logements, permettre aux activités de s'implanter en priorité le long de l'axe de la voie ferrée, etc.
- Préserver les boisements du parc du Moulin du Vacon dans leur intégralité.
- Préserver et mettre en valeur les éléments de patrimoine et notamment l'ancienne aire de battage, le pigeonnier et l'ancien moulin.
- Aménager des espaces publics, et notamment des espaces verts, répartis sur l'ensemble du secteur.
- Rechercher l'excellence environnementale en matière d'aménagement des espaces extérieurs comme des constructions.

Principes de desserte et d'accès

Les accès au futur quartier se feront depuis le Boulevard du Vallat et l'avenue du 8 mai 1945, dont les profils seront adaptés afin de permettre la circulation sécurisée des modes doux : voies réservées, traversées piétonnes sécurisées, aménagement paysager des abords, etc.

D'autre part, l'aménagement du nouveau quartier devra prévoir la création d'un maillage viaire permettant de desservir l'ensemble du site en privilégiant la liaison avec les voies existantes et en évitant les voies en impasses. Une attention particulière sera également portée aux liaisons douces dont l'aménagement devra permettre de circuler de manière continue à l'intérieur du secteur de projet mais aussi de rejoindre les quartiers voisins et, en particulier, les sites stratégiques (gare SNCF, centre-ville, ensemble scolaire et sportif).

Enfin, afin de mieux gérer les problématiques de stationnement au sein du nouveau quartier, les aires de stationnement seront, si possible, mutualisées.

Principes de qualité environnementale

Le secteur du quartier de la gare, qui est déjà en grande partie urbanisé, ne présente pas d'enjeu écologique majeur. Néanmoins, certaines espèces protégées et patrimoniales ont été identifiées au niveau du parc du Moulin du Vacon. Afin de contribuer à la préservation de ces espèces et de leur habitat, l'OAP prévoit la conservation du parc dans son intégralité. Cette mesure trouvera sa traduction réglementaire à travers la définition d'un emplacement réservé spécifique permettant d'assurer le maintien du caractère naturel de cet espace.

D'autre part, afin de sensibiliser les habitants et usagers qui fréquentent le parc et d'éviter la détérioration du milieu, certaines initiatives pourront être mises en place par la commune. En voici quelques exemples : installation de panneaux de sensibilisation, balisage des sentiers au niveau des endroits sensibles, mise en place de systèmes en faveur de la biodiversité : nichoirs, hôtels à insectes, ruches, etc.

Prise en compte des risques technologiques

Le secteur de projet se situe à proximité de la zone industrielle des Cadesteaux dont un des sites, celui de Butagaz, fait l'objet d'un Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) approuvé en juin 2016.

Une partie du futur quartier de la gare (quadrant sud-ouest) est concernée par le périmètre de ce PPRT et donc impactée par des règles spécifiques. Les prescriptions constructives édictées dans le règlement du PPRT devront être prises en compte par le ou les futurs porteurs de projet afin de limiter l'exposition et la vulnérabilité des personnes et des biens face aux risques technologiques.

Le plan de zonage ainsi que le règlement du PPRT de Butagaz sont annexés au présent PLU.

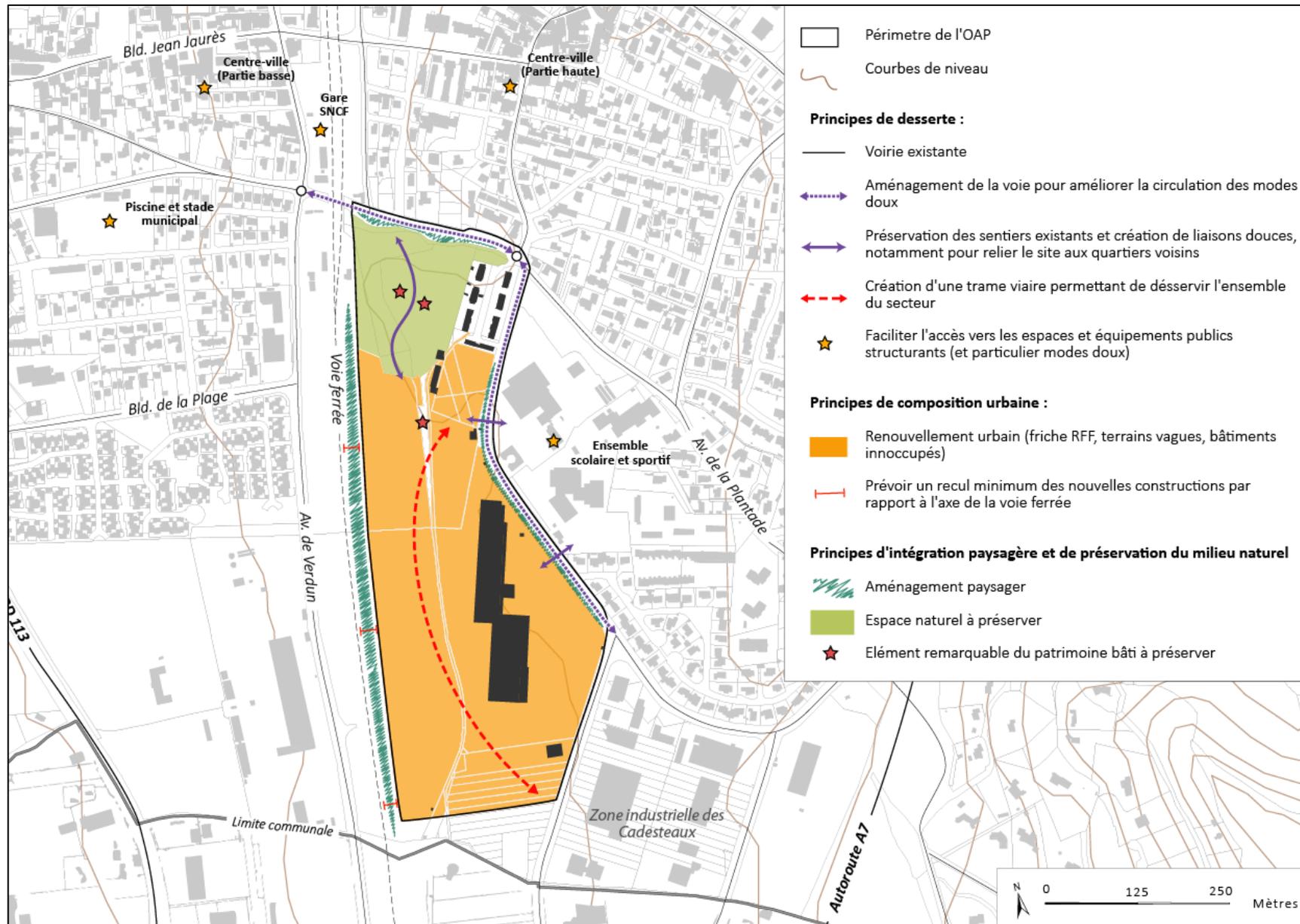


FIGURE 3 : LE SECTEUR DU NOUVEAU QUARTIER DE LA GARE : ETAT PROJETTE (SOURCE : CYCLADES, 2016)

LE LITTORAL

Rappel du contexte

Cette OAP concerne un secteur d'environ 40 hectares qui s'étend du marais de la Tête Noire au nord à la base nautique de Rognac au sud, de part et d'autre de la RD 113. Il s'agit d'un point de passage très emprunté qui renvoie une image peu qualitative du lieu dans lequel il s'inscrit :

- La place occupée par les véhicules et infrastructures routières (trafic, voiries, parkings, etc) contraint fortement le développement des liaisons douces et d'autres usages de cet espace,
- Le tissu urbain, caractérisé par une forte mixité fonctionnelle, souffre d'un manque d'homogénéité et d'un bâti globalement dégradé, voire insalubre à certains endroits,
- Les espaces publics sont vieillissants, les espaces de transition sont mal entretenus (accès, parking, délaissés routiers, etc) et les espaces libres sont pour la plupart à l'état de friche,
- Les activités sont marquées par une forte concentration d'activités de réparation et de stockage automobile.

Ce secteur traverse pourtant un milieu remarquable du point de vue écologique et paysager, un milieu peu mis en avant et dont la préservation s'impose aujourd'hui comme une nécessité.



FIGURE 4 : LE SECTEUR DU LITTORAL : ETAT ACTUEL (SOURCE : CYCLADES, 2016)

Éléments programmatiques

La vocation de ce secteur est double : principalement économique du côté ouest de la RD113 et principalement résidentielle du côté est.

Pour la partie résidentielle, il s'agit de permettre, grâce au renouvellement des espaces dégradés et/ou non occupés, l'accueil de nouveaux logements, dont un minimum de 40% de logements sociaux.

Pour la partie économique, il s'agit de favoriser la requalification de la zone existante et l'accueil de nouvelles activités plus qualitatives, notamment sur le plan des accès, de l'aspect extérieur, du traitement des abords et de l'insertion paysagère.

Par ailleurs, l'accent sera mis sur la valorisation du littoral et la préservation de ses richesses avec l'accueil d'équipements et d'aménagements publics tournés vers le milieu naturel : amélioration de la base nautique, création d'un cheminement piéton le long du littoral, implantation d'un équipement culturel de type Ecomusée, etc.

Principes de composition urbaine

Les nouvelles activités devront prendre place en priorité dans l'espace étant déjà à dominante économique, du côté ouest de la RD113, en respectant les principes suivants :

- D'une part, les nouvelles constructions devront marquer un recul minimum par rapport à la voie, afin de tenir compte du risque lié au passage de canalisations de transport de matières dangereuses. Ce recul sera matérialisé sur le règlement graphique par un tracé spécifique.
- D'autre part, pour améliorer la perception visuelle des constructions depuis l'extérieur et donner à la RD 113 une vocation plus urbaine, les nouvelles constructions devront être implantées à l'alignement, le long du tracé définis ci-dessus. La création d'un linéaire bâti devra toutefois être évitée. Il s'agit en effet de préserver des espaces d'aération entre les constructions pour permettre la préservation des vues sur l'étang.
- Enfin, la hauteur des constructions ainsi que l'emprise au sol autorisée seront également limitées par rapport aux autres zones d'activités de la commune afin de tenir compte de leur proximité avec l'étang et la zone naturelle.

En ce qui concerne la partie résidentielle, l'implantation des nouveaux logements devra respecter certaines exigences garantes de l'insertion des constructions dans le tissu existant ainsi que dans le paysage. Une densité moyenne de 50 logements/hectare devra notamment être respectée. Quant à la hauteur des constructions, celles-ci seront limitées au R+2+ attique en bordure de zone et pourront s'élever au R+3+ attique en cœur de zone. D'autre part, l'implantation des nouvelles habitations devra se faire de sorte à limiter les nuisances liées à la circulation sur la RD113.

Dans l'ensemble du secteur d'OAP, les opérations de renouvellement des bâtiments dégradés (activités comme habitations) seront encouragées.

Principes de desserte et d'accès

La RD 113 constitue une forte barrière entre l'étang et le centre-ville. La requalification de cet axe routier au trafic important doit être envisagée afin de réduire la coupure urbaine, de constituer un nouveau paysage, d'améliorer l'image de l'entrée de ville et de répondre aux exigences de sécurité routière et des nuisances sonores. La requalification de la RD 113 doit également offrir un cadre paysager palliant les pollutions visuelles des constructions commerciales profitant du trafic routier.

C'est pourquoi la RD 113 et ses abords devront faire l'objet d'un réaménagement afin que cet axe routier soit davantage adapté aux modes doux : réduction de la taille des chaussées, aménagement d'une voie réservée aux TCSP (Transports en Commun en Site Propre) et aux modes doux, sécurisation de la voie pour les piétons (trottoirs, traversées piétonnes, etc). Sur le plan réglementaire, cette orientation se traduira par la création d'un emplacement réservé sur toute la partie de la RD113 longeant le littoral. Ainsi, l'objectif est d'atténuer l'effet de coupure généré par la RD 113 et de favoriser les liaisons douces transversales en direction de l'étang.

Par ailleurs, le réaménagement des carrefours permettant de rejoindre le centre-ville et la zone résidentielle de Rognac sera à prévoir. Il s'agit notamment de l'intersection entre la RD113 et le boulevard de la Tête Noire, qui fera l'objet d'un emplacement réservé. Cela participera à l'amélioration des connexions, notamment piétonnes, entre le centre-ville et la façade littorale ainsi qu'à une meilleure définition des entrées de villes.

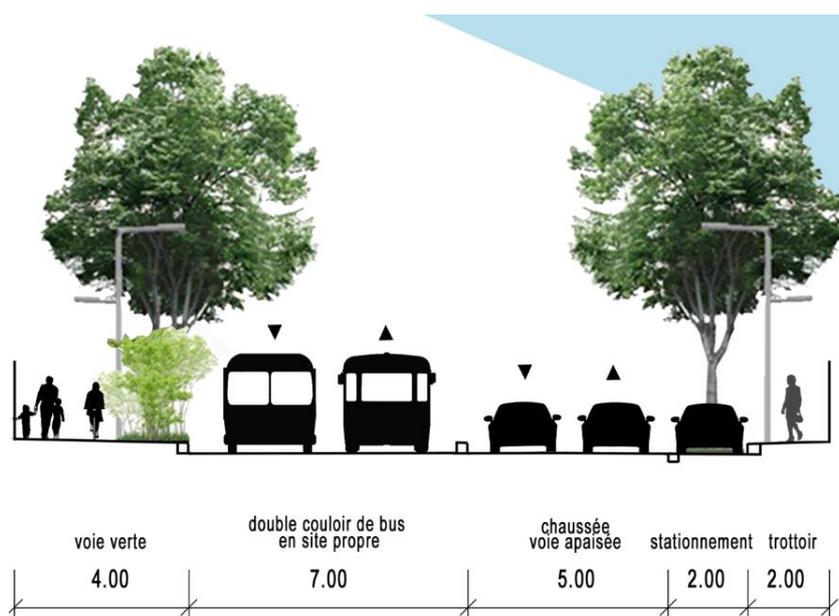


FIGURE 5 : HYPOTHESE DE REQUALIFICATION DE LA RD113 (REALISATION : ARCHETOP, 2016)

Principes de qualité environnementale et paysagère

De par sa situation d'interface entre milieu naturel et milieu urbain, ce secteur fait l'objet de multiples orientations en faveur de la préservation de la biodiversité, mais également de sa valorisation sur le plan paysager. Sur l'ensemble du secteur, les coupures d'urbanisation existantes seront préservées. Elles feront l'objet d'une protection dans le règlement du PLU, que ce soit par leur zonage ou par l'utilisation d'outils réglementaires spécifiques. Par ailleurs, ces coupures étant pour la plupart composées de friches naturelles, leur aménagement, excluant toute imperméabilisation supplémentaire des sols, sera favorisé dans le but de créer de véritables espaces verts publics de qualité.

Les abords de la RD113 feront quant à eux l'objet d'un aménagement paysager d'ensemble : végétalisation des chaussées, traitement des espaces délaissés en bordure de voie, réflexion sur la qualité et l'implantation des enseignes commerciales et publicitaires, etc.

L'objectif de cette OAP est également de limiter, voire réduire, l'emprise de la surface artificialisée dans ce secteur. Il s'agit par exemple d'anticiper la mutation de l'activité de stockage de véhicules, au nord du site, au profit d'une activité moins consommatrice d'espace, en lien avec l'étang et le milieu naturel.

Du fait de la concentration des activités et des infrastructures sur un périmètre relativement réduit, les rives de l'étang sont fortement soumises à la pollution, en particulier liée à l'abandon de déchets en tous genres. Afin de lutter contre les mauvaises pratiques et de préserver la qualité de ce milieu naturel très sensible sur le plan écologique, l'intervention communale pourra prendre la forme :

- D'une interdiction totale de décharge des matériaux et autres déchets ;
- D'actions de nettoyage des berges et des canaux ;
- De mesures de sensibilisation du public et des professionnels (enseignes commerciales, chasseurs, usagers divers, etc).

Par ailleurs, l'OAP prévoit l'aménagement d'un sentier de promenade accessible aux modes doux tout le long du littoral. Etant situé sur une zone humide protégée au niveau départemental, l'aménagement de ce cheminement, représenté sur le schéma d'orientation par un tracé de principe (non précis), devra être réalisé de sorte à ne pas impacter le milieu naturel et les espèces qui l'habitent. Ce sentier de découverte du littoral pourra donner lieu à des activités pédagogiques avec la population (balades guidées, ateliers de restauration du milieu naturel, événements participatifs, etc), l'objectif étant également de sensibiliser la population à la préservation du milieu naturel. La commune s'inscrit ainsi dans le prolongement des actions menées à l'échelle intercommunale pour la mise en valeur des rives de l'étang de Berre.



FIGURE 6 : LE SECTEUR DU LITTORAL : ETAT PROJETTE (SOURCE : CYCLADES, 2016)

LA FUTURE ZONE D'ACTIVITES DES PLANS

Rappel du contexte

L'OAP de la future zone des Plans concerne un secteur d'environ 60 hectares, situé entre la zone industrielle Nord, la RD21 et la voie ferrée. La partie ouest de ce secteur est composée d'espaces agricoles et la partie est, plus urbanisée, est principalement occupée par une entreprise de stockage de véhicules. Le site compte également certains équipements publics communaux tels que le centre de secours, les Centre Technique Municipal, ou encore le cimetière.

L'ensemble véhicule une image peu qualitative liée notamment à :

- Des activités peu valorisantes sur le plan paysager, fortement consommatrices d'espace et dont l'implantation n'a pas été pensée dans une logique globale,
- Des espaces publics vieillissants et peu soignés,
- Une forte artificialisation des sols et peu d'attention portée à l'aspect paysager des aménagements.

L'aménagement et le renouvellement urbain de cette zone, qui présente un fort potentiel, **devra par ailleurs prendre en compte les enjeux écologiques identifiés** (présences d'espèces faunistiques et floristiques protégées sur une partie du site).



FIGURE 7 : LE SECTEUR DE LA FUTURE ZONE DES PLANS : ETAT ACTUEL (SOURCE : CYCLADES, 2016)

Objectifs de l'OAP

Il s'agit donc d'un secteur de projet stratégique, que ce soit en termes de développement économique comme de qualité urbaine. En effet, à travers l'aménagement de ce site, la volonté communale est de :

- Permettre l'accueil de nouvelles activités plus qualitatives offrant un meilleur ratio emplois/hectare, aux alentours de 100 emplois/hectares,
- Créer un effet de levier pour redynamiser, restructurer et moderniser la zone d'activités existante,
- Améliorer l'interface entre zone d'activités, zone résidentielle et zone naturelle et agricole,
- Permettre la création d'aménagements et d'équipements publics d'envergure communale et intercommunale,
- Créer un paysage urbain qualitatif.

Éléments programmatiques

La vocation du secteur des Plans est principalement économique. En effet, l'aménagement de ce site devra permettre l'accueil de nouvelles activités avec comme objectif général la diversification du tissu économique local. Il s'agit notamment de trouver un équilibre entre les activités logistiques et industrielles, qui occupent déjà une majeure partie de la zone existante, et d'autres types d'activités favorisant la qualité urbaine et la création d'emplois.

L'implantation d'activités économiques sera couplée à la création de nouveaux services non présents dans la zone et complémentaires : crèche d'entreprise, centre de formation, restauration, hébergements hôteliers, etc. Ainsi, la commune affirme sa volonté de favoriser la mixité des fonctions urbaines au sein de la zone tout en renforçant les liens inter-quartiers.

Compte tenu des enjeux économiques et écologiques identifiés ainsi que des problématiques liées au ruissellement pluvial et à la desserte par les réseaux d'assainissement, la cohérence de ces différents aménagements devra être garantie à l'échelle de la zone.

Principes de composition urbaine

De manière générale, l'aménagement du site devra s'inscrire dans une optique de réinvestissement des espaces délaissés et de mutation des activités peu qualitatives. Cette dynamique de renouvellement urbain devra permettre de mobiliser et de valoriser une grande partie des emprises foncières disponibles dans ce secteur et, en particulier, de celles actuellement occupées par l'activité de stockage de véhicules.

La hauteur et l'implantation des constructions devront permettre l'insertion de la zone dans le paysage environnant ainsi qu'une bonne perception du grand paysage depuis l'intérieur de la zone. L'agencement des voies et l'architecture des bâtiments devront notamment permettre la conservation de percées visuelles et d'espaces libres non artificialisés.

Afin de promouvoir la diversification des types d'activités et d'encourager l'implantation d'entreprise d'avantage pourvoyeuse d'emplois que celles actuellement présentes sur la zone, la taille des constructions à vocation économique sera limitée.

Enfin, les procédés et matériaux de construction durables et innovants seront privilégiés et viendront renforcer l'aspect qualitatif de la future zone.

Principes de desserte et d'accès

L'axe central permettant d'effectuer la liaison nord-sud (avenue Clément Ader et chemin du Plan) devra être requalifié pour prendre en compte l'augmentation du trafic lié à l'aménagement de la zone. Une attention particulière devra être portée au traitement de cet axe : aménagement paysager des abords, sécurisation des traversées et des voies réservées aux modes doux, réaménagement d'accès permettant d'accéder à la zone depuis la RD 21, etc.

Par ailleurs, la création d'une liaison douce devra permettre de traverser la zone en reliant le quartier des Barjaquets et de la Grande Bastide au centre-ville. Cette liaison devra également permettre de rejoindre les nouveaux équipements à l'intérieur de la zone.

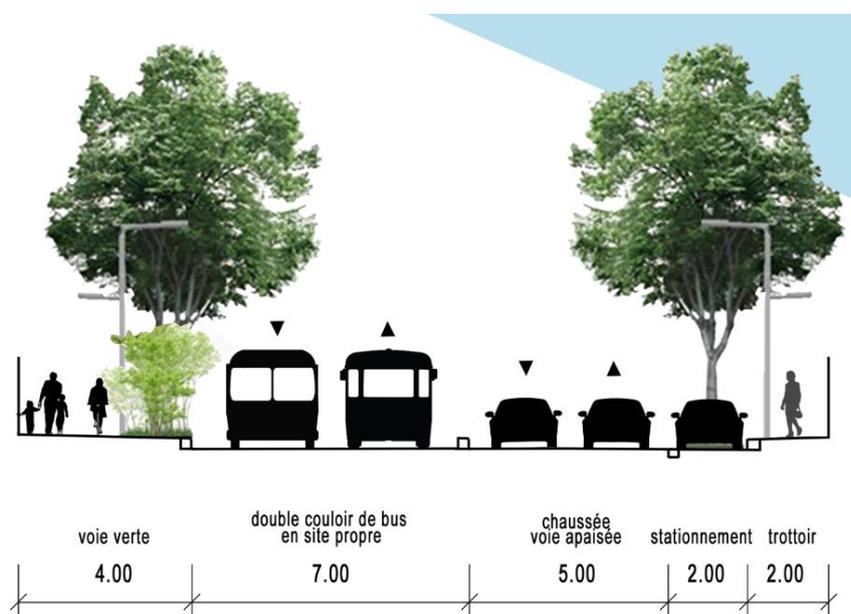


FIGURE 8 : HYPOTHESE DE REQUALIFICATION DE L'AVENUE CLEMENT ADER (REALISATION : ARCHETOP, 2016)

Principes de qualité environnementale et paysagère

Les relevés faune/flore réalisés dans le cadre du projet de PLU ont révélé des enjeux importants sur la partie centrale du secteur de projet. En effet, plusieurs espèces protégées ont été identifiées, l'une d'entre elles s'y trouvant en très forte concentration.

Après étude spécifique sur ce secteur, une nouvelle délimitation est faite avec des secteurs identifiés comme :

- espaces comportant des enjeux de biodiversité,
- habitat du Phalaris Paradoxal (espèce protégée).

Afin d'intégrer l'ensemble des enjeux environnementaux, l'OAP désigne les secteurs destinés à la conservation des alpestes.

Les principales contraintes localisées au sein de la zone d'études sont la présence d'espèces floristiques patrimoniales : l'alpiste paradoxal (protégée) et l'alpiste à épi court. Cette flore présente un enjeu modéré à fort dont les localisations principales sont présentées en pointillé vert sur la carte ci-dessous. D'autre part, le diagnostic écologique relève que les fossés agricoles drainant le site (traits bleus sur la carte ci-dessous) constituent les principales zones à fort enjeu.



Le plan de l'OAP est alors modifié :

- pour intégrer les sites de conservation de l'Alpiste paradoxal,
- pour localiser correctement le site à enjeux sur la partie de la zone des Plans dont l'aménagement n'est pas encore programmé et fera l'objet d'une analyse spécifique lors de ces prochaines études.

D'autre part, afin de limiter l'accentuation du risque d'inondation, la conservation à l'état naturel des espaces non artificialisés en bordure ouest du site, à la limite avec la zone industrielle Nord, sera nécessaire.

Concernant la gestion des eaux pluviales, celle-ci devra être réalisée à l'échelle de la zone et prise en compte dans l'aménagement général du site : bassins de rétention paysagers, systèmes de noues végétalisées, etc. L'aménagement des réseaux d'adduction d'eau et d'assainissement devront quant à eux être dimensionnés de manière appropriée et respecter les préconisations du schéma d'assainissement.

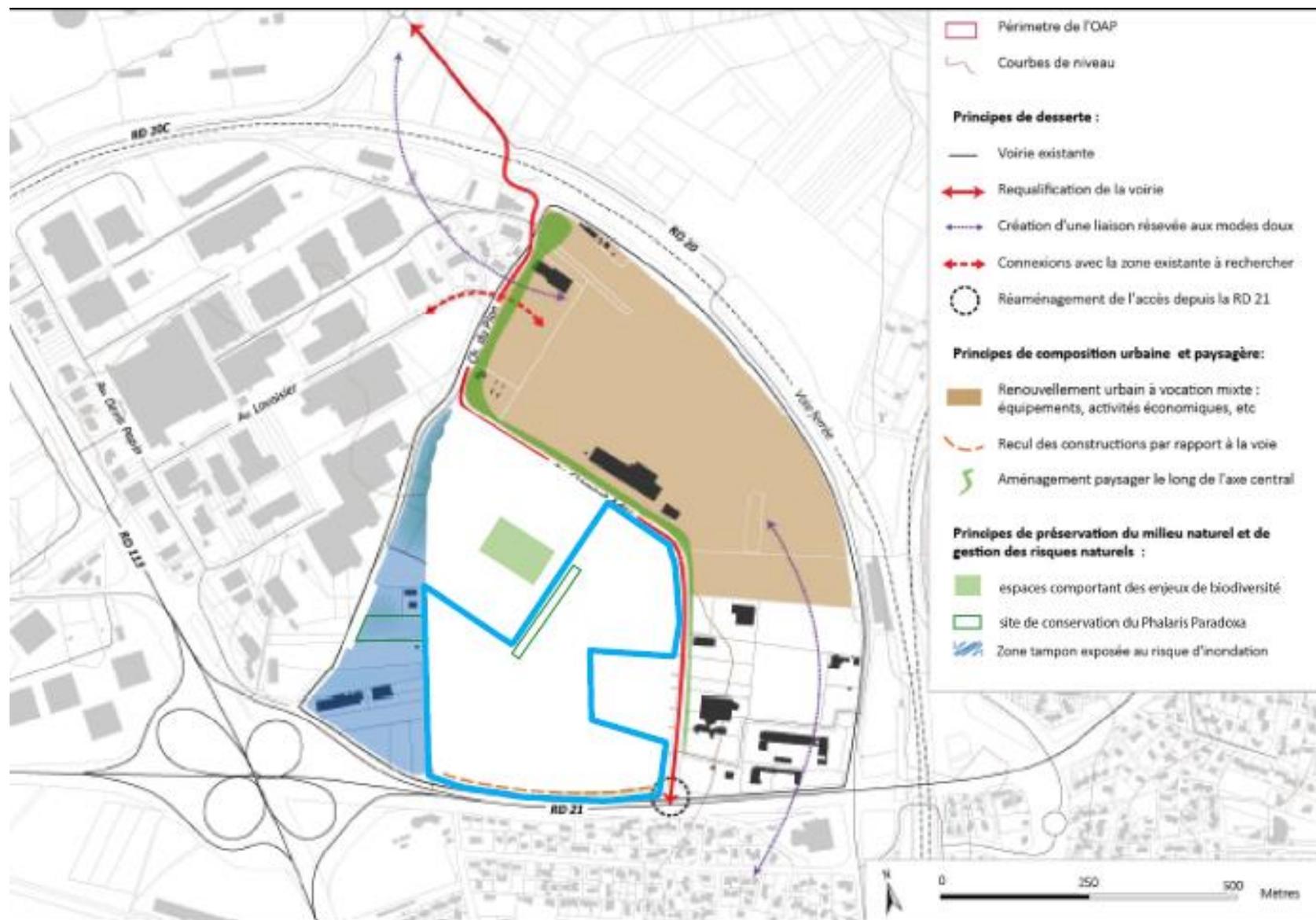


FIGURE 9 : LE SECTEUR DE LA FUTURE ZONE DES PLANS : ETAT PROJETTE (SOURCE : 2019)

LE QUARTIER DE LA GRANDE BASTIDE

Rappel du contexte

Le site de la Grande Bastide se situe en limite de la Zone industrielle Nord, à la jonction avec le quartier d'habitation des Barjaquets. Ce site est aujourd'hui occupé par des activités incompatibles avec le développement de nouveaux usages. Mais en raison du contexte économique actuel, ces activités sont amenées à muter.

Cela ouvre de nouvelles perspectives quant à la vocation de ce site, dont la reconversion pourrait permettre des aménagements plus durables et qualitatifs sur le plan urbain et paysager. Il s'agit en effet d'une véritable opportunité, que ce soit en termes d'amélioration des déplacements doux, de lien inter-quartier, de mixité fonctionnelle et d'enrichissement de l'offre en équipements publics. Ce sont ainsi près de 25 hectares qui sont potentiellement mobilisables dans le cadre d'un projet de renouvellement général.

Mais le réaménagement de ce site soulève de multiples enjeux, en particulier concernant le risque de pollution lié aux activités présentes sur le site (SUP toujours en application). En effet, le développement de types d'occupation autres que celles actuellement autorisées ne pourra être envisagé qu'à la condition que le site ne présente aucun risque pour la population.



FIGURE 10 : LE SECTEUR DE LA GRANDE BASTIDE : ETAT ACTUEL (SOURCE : CYCLADES, 2016)

Objectifs de l'OAP

Les objectifs de cette OAP sont donc :

- De favoriser le démantèlement des activités industrielles présentes sur le site en veillant à la prise en compte du risque de pollution des sols.
- De préfigurer l'aménagement du futur quartier dans ses grandes lignes.
- De définir des principes de liaisons douces inter-quartiers.

Eléments programmatiques

Le site de la Grande Bastide est pressenti pour l'aménagement d'un nouveau quartier résidentiel. Ce projet s'oriente vers la création d'un quartier mixte regroupant logements, services et commerces de proximité, équipements publics et espaces de loisirs. Cela se traduit, sur le plan réglementaire, par la définition d'une zone à urbaniser stricte (« 2AU ») spécifique.

Ce secteur étant soumis à un risque de pollution lié aux activités industrielles présentes sur le site de la Grande Bastide, une attention particulière devra être portée par la commune aux mesures de dépollution des sols. Celles-ci seront définies dans le cadre des études préalables à l'ouverture à l'urbanisation de la zone. Conformément à ce qui est prévu par le décret 2015-1004 du 18 août 2015, la remise en état du site, actuellement portée par l'ancien exploitant, pourra être remplie par un tiers demandeur comme un autre exploitant du site, un aménageur ou une collectivité.

Principes d'aménagement

L'ensemble des principes liés à la composition urbaine, à la qualité environnementale et paysagère ainsi qu'à la desserte viaire devront être affinés dans le cadre de la réalisation des études préalables à l'ouverture à l'urbanisation de la zone. Ils devront être conformes à ce que préconise le SCoT.

Néanmoins, les orientations suivantes peuvent d'ores et déjà être fixées :

- Aménager des espaces de loisirs de plein air : espaces verts, parcs, parcours sportifs, jeux, etc.
- Préserver les espaces naturels abritant des espèces protégées ou présentant des caractéristiques remarquables du point de vue écologique.
- Favoriser le caractère durable du quartier : complémentarité des fonctions, prise en compte des risques et des nuisances, qualité énergétique des constructions, etc.
- Réaménager les accès depuis les axes de communication limitrophes (RD 113 et RD20c notamment).
- Prévoir la création d'une voie permettant de desservir l'ensemble du secteur de projet en privilégiant la liaison avec les voies existantes et en évitant les voies en impasses.
- Aménager des liaisons douces avec le quartier des Barjaquets et en direction du centre-ville.

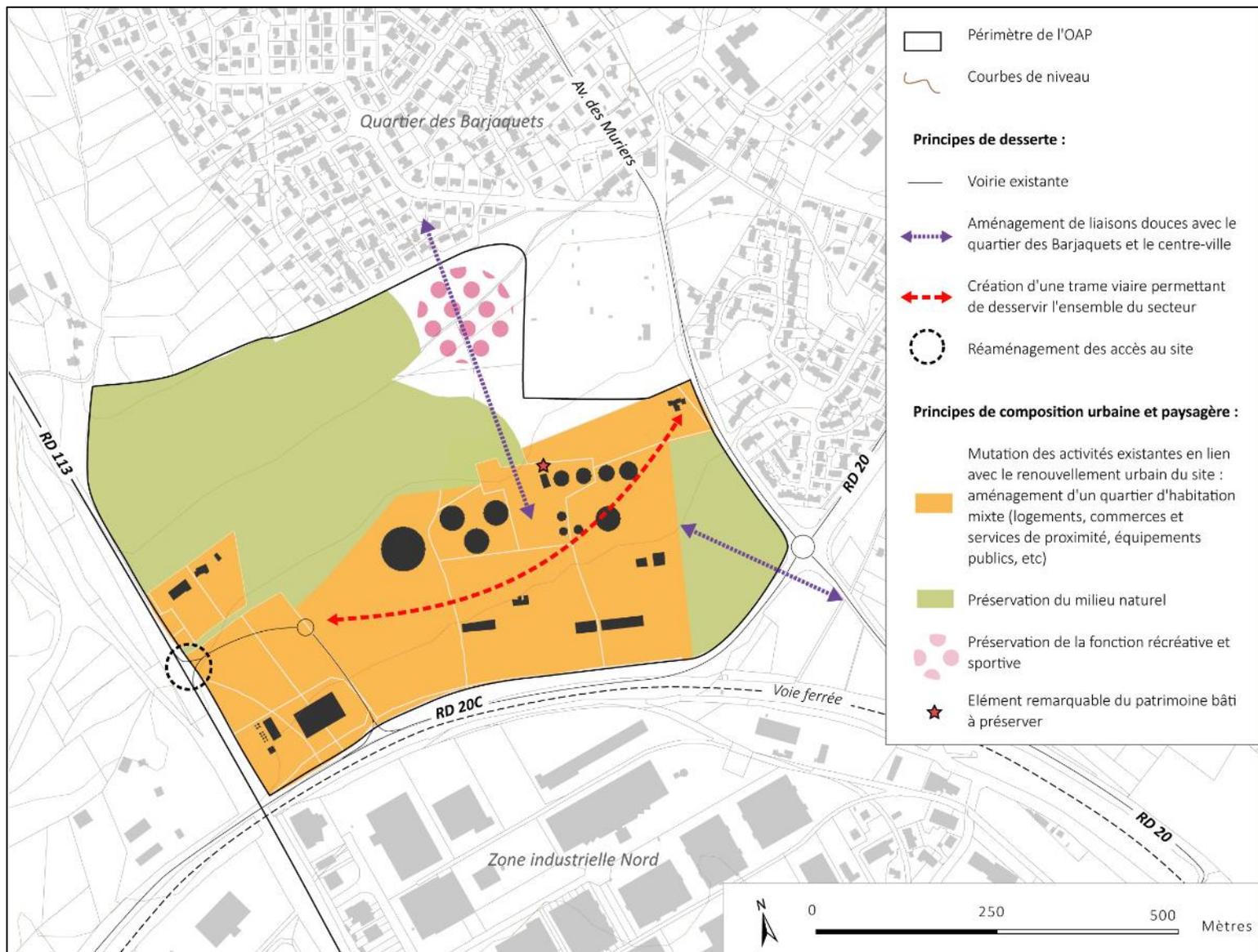


FIGURE 11: LE SECTEUR DE LA GRANDE BASTIDE : ETAT PROJETTE (SOURCE : CYCLADES, 2016)

L'ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE
PROGRAMMATION THEMATIQUE

LE RENFORCEMENT DU MAILLAGE ET DES DEPLACEMENTS MODES DOUX

Rappel du contexte

Bien que la demande soit forte, la pratique des modes doux sur le territoire communal de Rognac est fortement contrainte, en particulier en milieu urbain.

Plusieurs facteurs permettent d'expliquer ce constat :

- Les zones résidentielles sont majoritairement organisées autour de voies en impasses, ce qui ne favorise pas les déplacements des piétons et des cyclistes,
- Le territoire est traversé par de multiples voies routières peu adaptées et peu sécurisées pour les modes doux,
- Le réseau de bandes et pistes cyclables est très limité et ne permet pas de relier l'ensemble des quartiers,
- Les liaisons inter-quartiers sont rendues difficiles en raison de l'éloignement géographique.

Ce contexte n'incite pas suffisamment les Rognacais à utiliser les modes doux. L'enjeu est donc de faciliter les itinéraires piétons et cyclistes sur l'ensemble du territoire communal et ainsi d'offrir aux habitants une véritable alternative à la voiture pour les déplacements du quotidien.

Orientations en faveur d'un meilleur maillage modes doux

- **Sécuriser les voies routières en aménageant de nouvelles voies réservées aux modes doux**

Sauf lorsque les contraintes techniques l'empêchent, les voies routières identifiées sur le plan ci-joint devront accueillir et sécuriser les déplacements des modes doux, notamment cyclistes (bandes et pistes). Cet objectif est particulièrement valable pour les axes structurants tels que la RD113 le long du littoral, actuellement inadaptée au cheminement des modes doux.

- **Intégrer les modes doux en amont des projets d'aménagement**

Le maillage en faveur des modes doux sera recherché dans chaque secteur de projet. Les aménagements à venir devront prévoir autant que possible le bouclage des voies en impasse, la création de liaisons réservées aux modes doux, en particulier entre les équipements structurants, mais aussi la requalification de certaines voies pour permettre un partage équilibré entre les déplacements motorisés et ceux qui ne le sont pas.

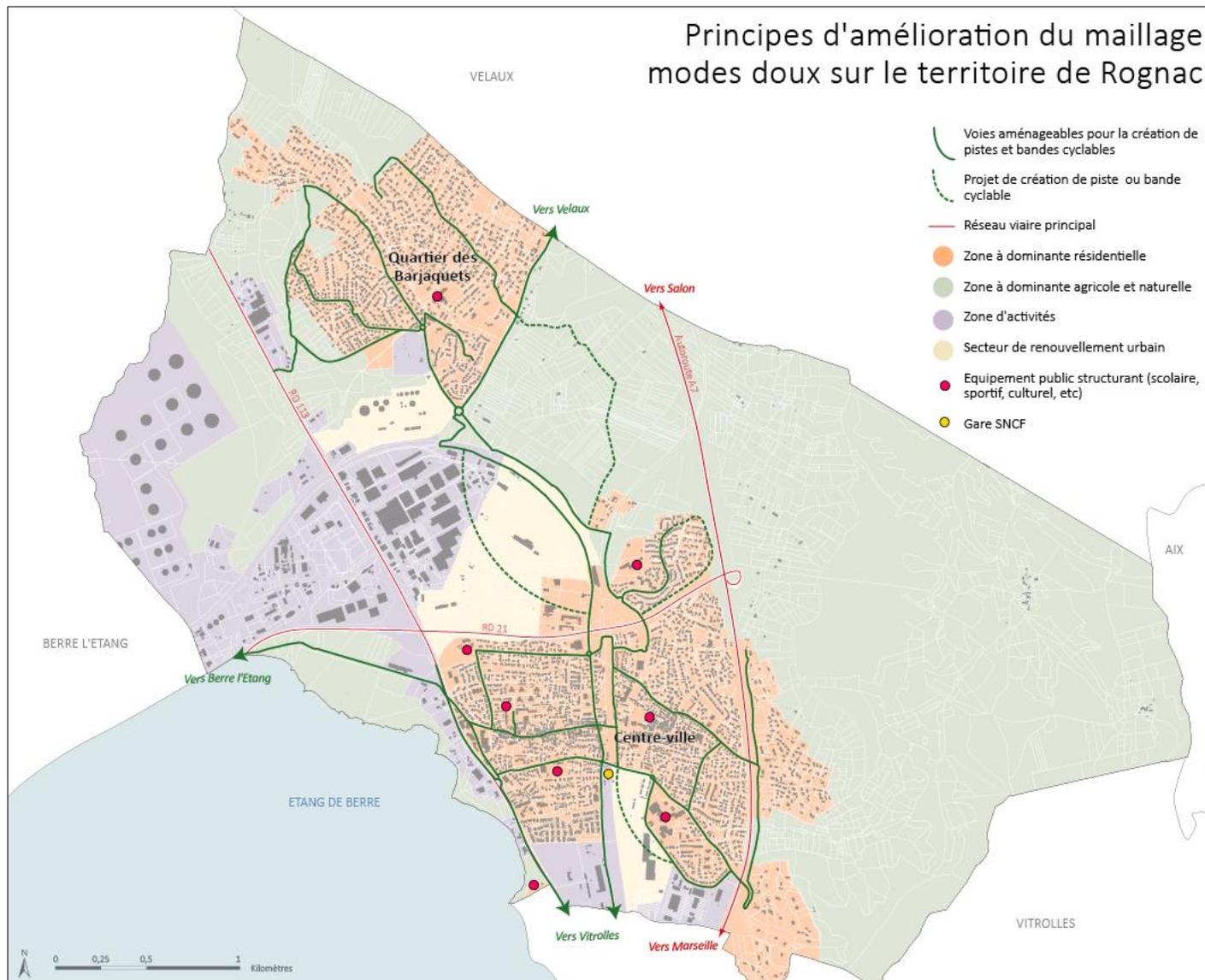


FIGURE 12 : LES PRINCIPES D'AMÉLIORATION DU MAILLAGE MODES DOUX SUR LE TERRITOIRE DE ROGNAC (SOURCE : CYCLADES, 2016)

Table des illustrations

Figure 1 : Carte de localisation des secteurs d'OAP du PLU de Rognac (réalisation : Cyclades, 2016)	6
Figure 2 : Le secteur du nouveau quartier de la gare : état actuel (Source : Cyclades, 2016).....	8
Figure 3 : Le secteur du nouveau quartier de la gare : état projeté (Source : Cyclades, 2016).....	12
Figure 4 : Le secteur du littoral : état actuel (Source : Cyclades, 2016)	13
Figure 5 : Hypothèse de requalification de la RD113 (Réalisation : Archétop, 2016)	15
Figure 6 : Le secteur du littoral : état projeté (Source : Cyclades, 2016).....	17
Figure 7 : Le secteur de la future zone des plans : état actuel (Source : Cyclades, 2016)	18
Figure 8 : Hypothèse de requalification de l'avenue Clément Ader (Réalisation : Archétop, 2016)	20
Figure 9 : Le secteur de la future zone des Plans : état projeté (Source : 2019).....	22
Figure 10 : Le secteur de la Grande Bastide : état actuel (Source : Cyclades, 2016).....	23
Figure 11: Le secteur de la Grande Bastide : état projeté (Source : Cyclades, 2016)	25
Figure 12 : Les principes d'amélioration du maillage modes doux sur le territoire de Rognac (Source : Cyclades, 2016)	28