



ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

J OAP SECTORIELLES

—

PLUi approuvé le 19 décembre 2019

—

PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL DU TERRITOIRE MARSEILLE PROVENCE



Les OAP sectorielles ont été définies sur des secteurs de renouvellement ou de développement stratégiques pour la réalisation des objectifs du Territoire. Elles sont déclinées sur différentes échelles de projet, d'un secteur particulier de quelques hectares jusqu'à l'échelle de plusieurs quartiers. A chaque échelle, les OAP définissent les orientations ou prescriptions à prendre en compte dans les futurs projets d'aménagement ou de construction.

Les OAP sectorielles sont déclinées suivant deux formes :

- Les OAP d'intention qui comprennent des principes d'évolution urbaine qui définissent des objectifs généraux assurant le respect d'un parti d'aménagement équilibré et durable ;
- Les OAP de composition qui comprennent des principes de composition urbaine pouvant intégrer des prescriptions très précises aussi bien en termes de programmation et de fonctionnement urbain que de qualité urbaine, paysagère et architecturale. Dans ce cadre, des prescriptions d'implantation ou de volumétrie précisent le règlement : coefficient d'emprise bâtie, coefficient d'espaces verts ou de pleine terre, implantation des constructions, description des formes urbaines, hauteurs des constructions, traitement du rez-de-chaussée...

Certaines OAP peuvent recouvrir simultanément ces 2 formes.

Les OAP sectorielles s'inscrivent dans une logique de complément au règlement du PLUi. Les projets d'urbanisme ou de construction doivent être compatibles avec l'ensemble des dispositions mentionnées dans les OAP sectorielles.

AVERTISSEMENT

Certains termes utilisés dans les OAP sont définis dans le lexique du Règlement du PLUi, notamment : emprise au sol, espace vert, espace de pleine terre, étage en attique, hauteur de façade et totale, limites arrières, latérales et séparatives, pôle de vie, profondeur des constructions...

PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL DU TERRITOIRE MARSEILLE PROVENCE



SOMMAIRE

J16	SAINT-VICTORET	SVT-01	EMPALLIÈRES
J16	SAINT-VICTORET	SVT-02	LA ROSERAIE
J16	SAINT-VICTORET	SVT-MGN-01	PAS-DES-LANCIERS

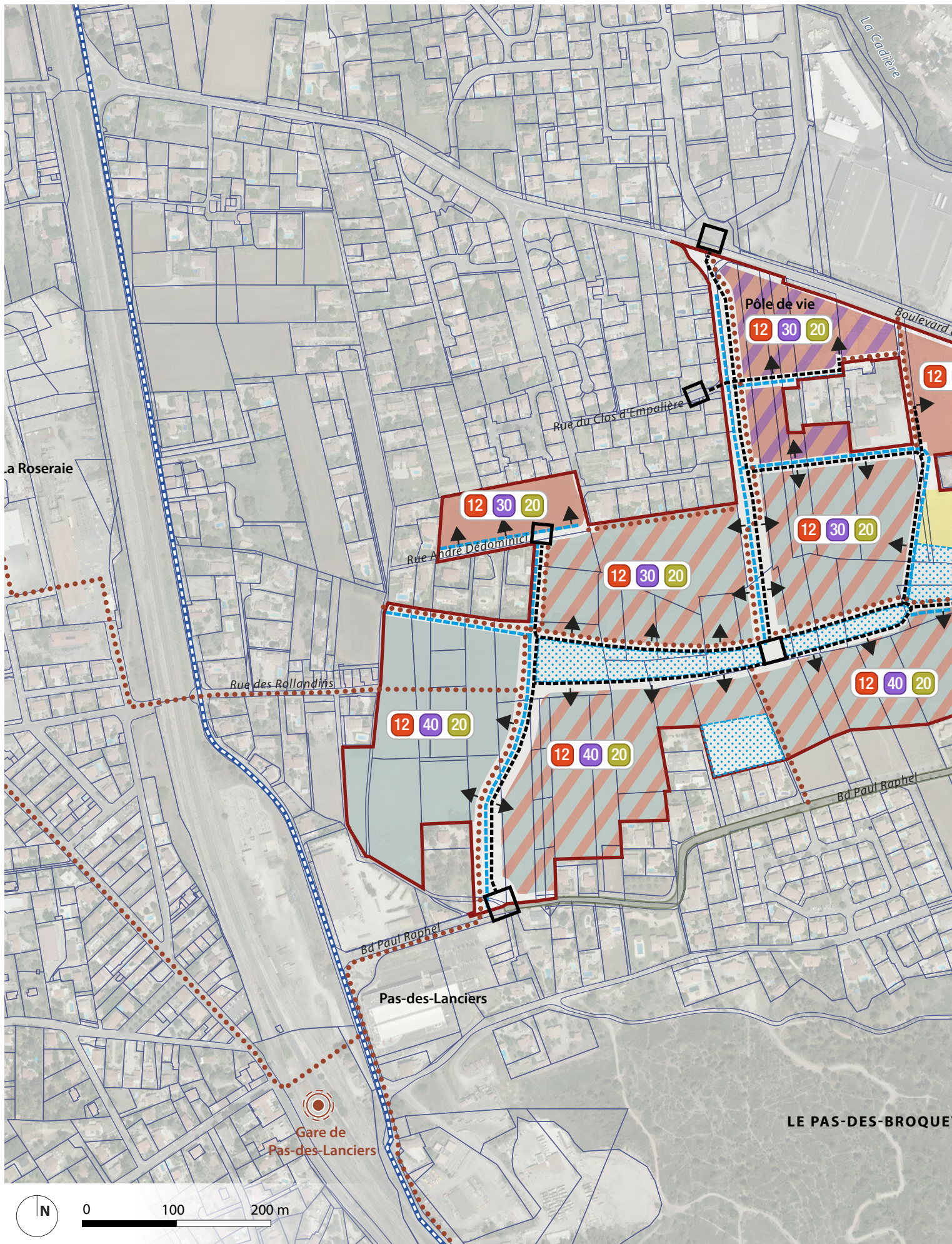


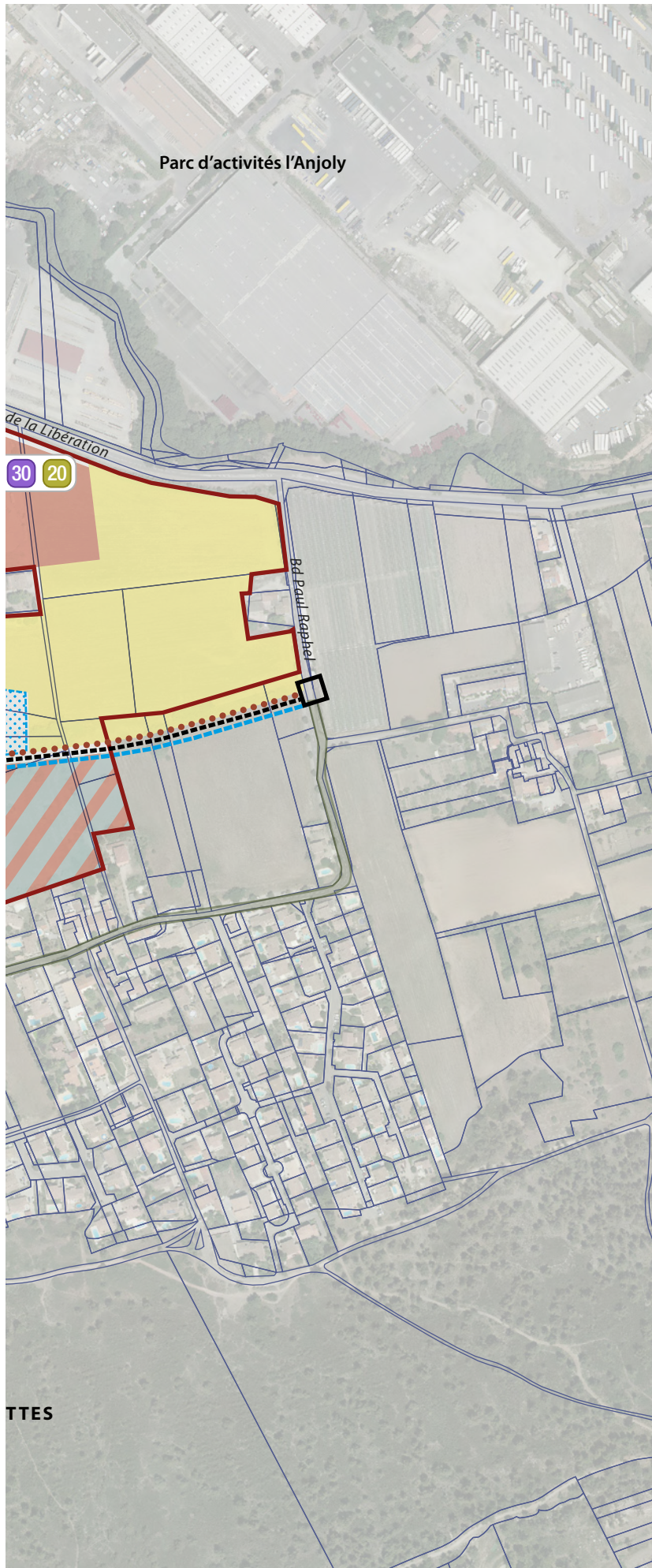
OAP n° SVT-01

Saint-Victoret
Empallières


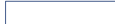



PRINCIPES DE COMPOSITION URBAINE














Éléments de contexte

-  **Périmètre d'application de l'OAP**
-  **Parcelle (source cadastre 2012)**
-  **Servitude liée au transport de gaz**





Composition urbaine




-  Espace naturel à préserver ou à réhabiliter
-  Agriculture
-  Bassin de rétention paysager à créer

Espace public et accessibilité

-  Principe d'accès
-  Principe de raccordement à créer
-  Principe de liaison douce (piétons, cycles...) à créer/comforter
-  Flux, carrefour à organiser
-  Noue paysagère
-  Zone de circulation apaisée (priorité piéton, traitement des voies...)

Formes urbaines et implantation

-  Activités : industrie et entrepôts
-  Activités : industrie, entrepôts et bureaux
-  Activités : bureaux
-  Pôle de vie potentiel

-  12 Hauteur de façade (en m)
-  30 Emprise bâtie (%)
-  50 Espaces vert (%) dont 1/2 de pleine terre

Saint Victoret - "Empallières"

La ZAC d'Empallières, aménagée par la Métropole Aix-Marseille-Provence, s'étend sur une superficie de 28 hectares. Positionnée à l'Est de la voie ferrée et de la gare de Pas-des-Lanciers, elle est contiguë au Nord, au delà de la RD47a, à la zone d'activités économiques de l'Anjoly. Elle est desservie depuis l'autoroute A7 et l'échangeur de l'Agavon par la RD47a.

Cette ZAC d'intérêt métropolitain est destinée à l'accueil d'activités économiques. Elle a une double vocation, à la fois d'accueil d'activités tertiaires et d'activités de petite production.

La proximité d'éléments de paysage à forte valeur paysagère a conduit les choix d'aménagement des 28 hectares de ce parc d'activités. Près de 40 % de la surface sera dédiée à des espaces verts (d'agrément et de rétention des eaux pluviales) et les voiries dessinent une trame urbaine en forme de croix reliant les principaux accès au site.

Cette orientation d'aménagement a pour objectif la mise en compatibilité de la ZAC avec le PLUi.

Rappel des documents d'urbanisme

PADD du PLUi

Poursuivre le développement du potentiel économique de la zone d'activités d'Empallières qui, conjuguée à la proximité de la gare de Pas-des-Lanciers, constituent des leviers de développement importants.

DOG du SCOT

Développer de nouveaux sites dédiés à l'économie (secteur du Bricard, du Billard...) et organiser leur extension pour l'accueil de PME/PMI et répondre aux besoins de développement du tissu économique existant (Eurocopter...).

- le maintien de la vocation écologique de l'espace soumis aux risques graves d'inondation dans la partie Est du parc d'activités, soit environ 42 300 m² ;
- la réalisation de programmes d'activités industrielles, tertiaires, hôtellerie, commerces et services, soit environ 185 100 m² d'assiette foncière.

LA QUALITÉ DE L'INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET PAYSAGÈRE

L'aménagement du site d'Empallières s'appuie sur les différents éléments physiques (paysage) et d'usage (desserte) qui permettent d'apporter une identité au lieu et à sa valorisation économique. Le site, une ancienne plaine agricole, présente un espace dégagé où seuls quelques arbres structurent le paysage. Par ailleurs la RD47a qui borde la ZAC dans sa partie Nord conduit directement à l'autoroute A7.

PROGRAMMATION

Le programme de la ZAC d'Empallières concilie un développement économique raisonné du territoire communautaire, tout en assurant aux riverains du parc d'activités son insertion qualitative dans l'environnement écologique, paysager et fonctionnel des quartiers Est de Saint-Victoret.

Sur les 28 hectares de la ZAC, l'aménagement doit permettre :

- la création des espaces verts, voiries (chaussées, trottoirs, piste cyclable, stationnement latéral) et cheminements piétons nécessaires à l'aménagement paysager, à la desserte et au stationnement du parc d'activités, soit environ 29 350 m²
- la création des équipements de réseau et de rétention des eaux pluviales directement liés à l'assainissement des espaces publics du parc d'activités, soit environ 18 000 m² ;
- la rénovation des voiries (chaussées, trottoirs, stationnements) du chemin latéral de l'avenue de l'Escadrille Normandie-Niemen et du segment de la rue André Dédominici compris dans le périmètre de la ZAC, soit environ 3 150 m² ;

Le parti d'aménagement s'appuie entre autres sur :

- le positionnement du centre de vie en bordure du boulevard de la Libération, la RD47a, afin de profiter de l'effet vitrine offert par la voie ;
- les espaces de nature (plantations ou zones enherbées) comme éléments de composition et d'organisation des espaces publics (noues, haies en limites de lots, accompagnement des voies nouvelles ...) ;
- le maintien de l'espace agricole en bordure du boulevard de la Libération au Nord-Est de la zone afin de permettre l'expansion des volumes d'écoulement de la Cadière en cas de crue, et d'apporter une qualité paysagère à l'entrée Est de Saint-Victoret.

LA MIXITÉ FONCTIONNELLE ET SOCIALE

Cette zone à vocation économique est destinée à accueillir une activité de production industrielle, des entrepôts de petit gabarit et des bureaux. Les programmes sont répartis sur les différents secteurs en fonction de leurs vocations :

- une dominante d'activités industrielles et entrepôts à l'Ouest du parc d'activités ;
- une mixité d'activités industrielles, entrepôts et bureaux en partie centrale du parc d'activités ;
- une dominante bureaux répartie en deux lots, l'un en bordure du boulevard de la Libération en entrée de ville de Saint-Victoret, l'autre au sein du quartier des Richauds ;
- une dominante bureaux au contact de la RD47a ;
- un pôle de vie, regroupant hôtellerie, commerces et services, peut être envisagé au contact de la RD47a pour les futurs actifs du parc d'activités et pour les riverains et les usagers des quartiers Est de la commune.

LA QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE ET LA PRÉVENTION DES RISQUES

L'aménagement de la ZAC est soumis aux réglementations du PPRI, notamment en terme d'emprise au sol des constructions.

Le site est en grande partie en zone inondable, une partie est en « risque fort ». L'aménagement des lots sera conforme aux prescriptions liées à ces risques tant pour l'implantation des constructions, les pourcentages d'espaces verts, l'organisation des stockages extérieurs ou encore la réalisation des clôtures.

La totalité de l'assainissement public en eaux pluviales sera effectué en surface. Un réseau de fossés d'écoulement, de noues et de bassins d'infiltration organise la gestion des eaux pluviales en surface. Les bassins de rétention sont conçus comme des espaces paysagers et végétalisés. Ces aménagements ouverts et qualitatifs sont réalisés de manière à exclure la réalisation de clôtures sur leurs limites.

Le secteur est concerné par des nuisances sonores très importantes, dues au PEB de l'aéroport de Marseille-Provence et à la proximité de la voie ferrée ; ces nuisances sont à prendre en compte dans les projets afin d'en limiter les impacts.

Il est aussi important de limiter les émissions de polluants atmosphériques et la consommation d'énergie liées aux transports dans ces zones, en favorisant notamment l'usage des transports en communs existants et à venir.

Prise en compte du risque d'inondation

Lors de la réalisation de toute construction, opération ou aménagement, les risques naturels devront être pris en compte conformément aux articles dans les Dispositions Générales du règlement du PLUi. Des études complémentaires pourront être demandées.

Prise en compte de la servitude liée au transport de gaz

L'OAP est impactée dans sa partie Sud-ouest par la présence d'ouvrage GRTGaz. Tout projet (y compris la création de liaisons douces) devra être étudié et validé par GRTGaz.

LA DESSERTE DES TERRAINS PAR LES VOIES ET RÉSEAUX

L'accès principal au parc d'activités d'Empallières se fera au Nord depuis le boulevard de la Libération, la RD47a, où un rond-point sera aménagé. La RD47a connecte directement la zone à l'autoroute A7 via l'échangeur de l'Agavon. Un accès secondaire est aussi possible depuis le Sud et le boulevard Paul Raphel sur lequel un rond-point est aménagé. Deux autres points d'accès secondaires sont positionnés à l'Est et à l'Ouest de l'opération. Afin d'éviter les conflits d'usage, le boulevard Paul Raphel qui dessert une zone d'habitat pavillonnaire au Sud du parc d'activités sera traité en zone apaisée (zone 30, plateaux traversants en entrée et rétrécissement des chaussées) entre les deux carrefours, Ouest et Sud, d'accès à la zone d'activités.

La proximité du futur pôle multimodal de la gare de Pas-des-Lanciers sera valorisée afin de favoriser l'utilisation de transports collectifs : les parcours piétons seront lisibles et bien dimensionnés et donneront lieu à des aménagements qualitatifs. Une connexion piétonne vers le secteur de la Roseraie à l'Ouest de la zone devra être aménagée.

ESPACE ÉCONOMIQUE : VOCATIONS ET FORMES URBAINES

L'ensemble des aménagements des lots, des implantations et des constructions seront conformes aux prescriptions édictées par le cahier des Prescriptions Architecturales et Paysagères de la ZAC d'Empallières.

- La hauteur de façade des bâtiments est de 12 mètres.
- Les préconisations d'implantation des bâtiments en alignement de la voie permettent de reporter les espaces de stockage et de manutention à l'arrière.
- Au sud du secteur, l'emprise bâtie au sol est fixée à 40% de la surface du lot. Au nord, l'emprise bâtie au sol est fixée à 30% de la surface du lot.
Sur la partie inondable du terrain, l'emprise des constructions ne doit pas dépasser 30%.
De plus, 20% de la surface du lot sont traités en espace vert, dont 15% minimum en pleine terre.
- Dans tous les cas, les espaces plantés de pleine terre devront être situés en périphérie des lots, et le long des voies principales, constituant ainsi les limites, mais aussi des continuités écologiques entre les différents lots.

ACTIVITÉS : INDUSTRIE ET ENTREPÔTS

Les activités à usage d'industrie et d'entrepôts sont autorisées dans ce secteur.

ACTIVITÉS : BUREAUX

Les activités à usage de bureau sont autorisées dans ce secteur.

ACTIVITÉS : INDUSTRIE, ENTREPÔTS ET BUREAUX

Les activités à usage d'industrie, d'entrepôts et de bureau sont autorisées dans ce secteur.

PÔLE DE VIE POTENTIEL

Le pôle de vie accueille une mixité d'activités de bureaux, d'hébergement hôtelier et de commerces et services nécessaires au fonctionnement de la zone d'activité.



OAP n° SVT-02

Saint-Victoret
La Roseraie



Saint Victoret - "Roseraie"

Adossé à la voie ferrée, au Nord de la gare de Pas des Lanciers, le secteur de la Roseraie est une zone d'activités plutôt vieillissante, avec de nombreux délaissés et des bâtiments quasiment en ruines. Ces 7 hectares apparaissent nettement sous-utilisés, même si une dizaine de petites entreprises y sont encore installées.

Ce secteur est en effet enclavé dans un tissu résidentiel pavillonnaire qui l'englobe sur trois de ses rives, la quatrième étant formée par le talus SNCF. Ce qui n'est pas sans poser de problèmes de voisinage entre l'habitat individuel et les activités, qui pour certaines apportent leur lot de nuisances (utilisations de produits chimiques, nuisances olfactives, bruits...). Des risques de pollution ont déjà été identifiés sur la parcelle communale au Sud de la zone et une enquête approfondie serait à mener sur l'ensemble des emprises.

L'autre contrainte forte qui pèse sur ce site est son accessibilité. La Roseraie n'est en effet au contact d'aucune voie structurante et toutes les séquences d'accès, au Sud et au Nord, utilisent des rues résidentielles dans le tissu pavillonnaire. Depuis la D47, qui longe la zone mais de l'autre côté de l'emprise de la voie ferrée, le franchissement de l'infrastructure se fait par un tunnel à voie unique utilisé à double sens. C'est donc peu dire que cette zone appelle un profond renouvellement et sa position dans le tissu urbain questionne fortement la ou les vocations que l'on peut donner à ce secteur. Ce qui suppose notamment de réfléchir à des activités compatibles avec un voisinage habité et générant un nombre de mouvements limités (et notamment peu d'engins ou poids-lourds).

Rappel des documents d'urbanisme

PADD du PLUi

Restructurer et dépolluer la zone d'activités vieillissante de la Roseraie, afin d'attirer de nouvelles entreprises, tout en maintenant les entreprises existantes.

DOG du SCOT

Optimiser et requalifier les zones d'activités existantes pour renforcer leur attractivité.

PROGRAMMATION

Le renouvellement de la zone de la Roseraie présente un programme complet et nécessite une opération d'aménagement d'ensemble. La zone d'activité renouvelée, réorganisée et accueillant des petites entreprises viendra s'installer le long de

la voie ferrée. Entre la zone d'activité et la zone d'habitation, un parc en partie inondable trouvera sa place, et permettra de gérer l'interface. En entrée Sud de la zone, une placette, un parking et des commerces seront aménagés : un lieu de rencontre et de partage dans le quartier.

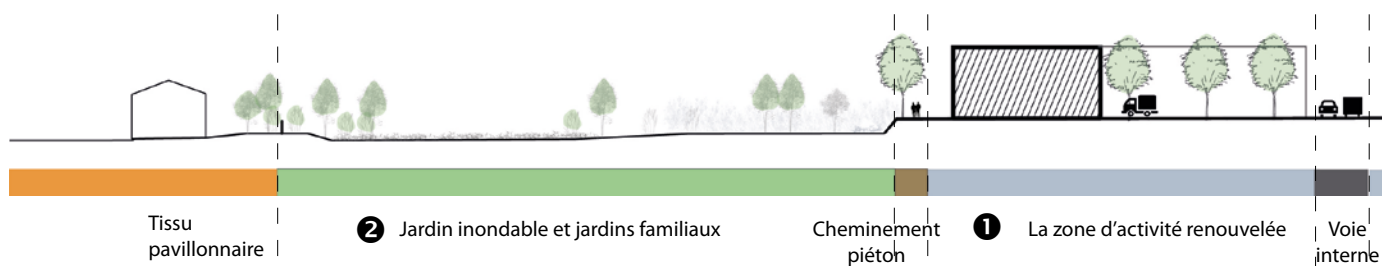
LA QUALITÉ DE L'INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET PAYSAGÈRE

L'engagement du renouvellement de cette zone aujourd'hui obsolète et dégradée, maintenue en zone d'activités, doit se faire sous certaines conditions afin de garantir la qualité et le bon fonctionnement de ce lieu à la situation si particulière.

Sa restructuration est envisagée selon trois axes : la zone d'activités, un parc, épaisseur végétale de transition avec le tissu pavillonnaire et un pôle de vie à l'entrée.

1 La zone d'activités

Une attention particulière doit être portée à l'installation de cette zone renouvelée dans le site de la Roseraie, notamment



Coupe d'ensemble entre tissu pavillonnaire et voie ferrée - Illustration de principe

en proposant un aménagement paysager de qualité : haies arborées et noues structurent et organisent l'implantation des bâtiments, tout en jouant leur rôle de protection aux vents dominants et de gestion des eaux pluviales. Le talus de la voie ferrée sera planté d'essences méditerranéennes et la limite Nord à proximité des habitations sera plantée d'une haie mixte et densifiée.

Les espaces libres, hors espaces de stockage, doivent représenter au minimum 15% de pleine terre plantés d'arbres de haute tige et d'espèces endémiques.

Les voies de la zone d'activités seront accompagnées d'arbres de haute tige plantés à l'alignement, et ce afin d'apporter ombre et confort.

Le site étant exposé visuellement, les bâtiments devront s'insérer de façon discrète dans le paysage. Les formes architecturales seront simples et sobres, et les matériaux et les teintes seront neutres (gamme de gris) afin de garantir une homogénéité générale du bâti sur le site.

② Le parc, une transition végétale entre activités et habitat

L'objectif est de créer un espace public généreux afin de mettre à distance et de maintenir une épaisseur, une transition végétale entre la zone d'activités et le tissu pavillonnaire dans lequel elle s'inscrit. Ce nouvel espace vert pourra accueillir des jardins familiaux, et servira sur sa moitié de bassin de rétention paysager et accessible. Une large promenade piétonne en balcon sur le jardin traverse le site et délimite la zone d'activités, cette promenade sera marquée d'un double alignement d'arbres.

③ Le pôle de vie potentiel

L'entrée principale, au Sud, pourra être aménagée avec un petit pôle de vie et de services organisé autour d'une placette publique. Il accueillera notamment un parking paysager, ombragé par des arbres de haute tige à raison d'un arbre pour 4 places de parking.

LA MIXITÉ FONCTIONNELLE ET SOCIALE

Le site de la Roseraie, en partie en friche aujourd'hui, sera donc transformé en pièce urbaine mixte mêlant activités à dominante tertiaire, jardins familiaux et équipements publics. C'est donc un lieu aux usages multiples.

① La zone d'activités

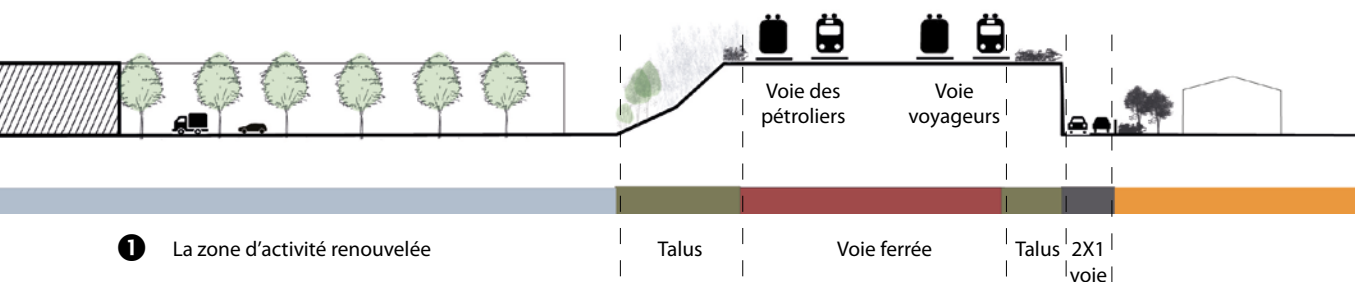
Pour des questions d'accès et pour limiter les conflits d'usages, seules des activités de petit gabarit, (hauteur maximum de 10 m) et ne nécessitant pas de transport, manutention, stockage lourds pourront s'installer. Il s'agit ainsi, en limitant les mouvements – notamment de poids-lourds – de garantir le bon fonctionnement de ce quartier et de préserver les habitations alentour des nuisances qui pourraient être générées par des activités non compatibles avec un secteur habité.

② Le parc, une transition végétale entre activités et habitat

Le parc doit être pensé comme un nouvel espace vert de quartier, à destination pédagogique et de loisir. Accessible par le Nord et par le Sud, il représente 1,6 hectares.

③ Le pôle de vie potentiel

Les services et commerces liés à l'activité pourront être implantés en rez-de-chaussée des constructions installées à l'entrée de la zone autour de la placette publique.



① La zone d'activité renouvelée

Talus

Voie ferrée

2X1
voie

LA QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE ET LA PRÉVENTION DES RISQUES

Le secteur est concerné par des nuisances sonores très importantes, dues au PEB de l'aéroport de Marseille-Provence et à la présence de la voie ferrée. Ces nuisances sont à prendre en compte dans les projets afin d'en limiter les impacts.

Le secteur est aussi soumis à un risque inondation modéré, qui doit être traité par la mise en place d'un système de rétention performant : gestion des eaux de pluie à ciel ouvert offrant la possibilité de créer un parc paysager.

LA DESSERTE DES TERRAINS PAR LES VOIES ET RÉSEAUX

La desserte du site de la Roseraie s'effectuera par la création d'une voie médiane prolongeant l'impasse Marius-Gidde et se raccordant plus au Nord à la rue Mirabeau et à l'impasse du Chemin de fer. Un maillage avantageux sera ainsi créé : les bâtiments et les lots d'activités se raccorderont directement sur cette voie nouvelle.

L'élargissement nécessaire du passage sous la voie ferrée devrait permettre d'améliorer l'accès de la zone d'activités et le lien avec la zone d'Empallières.

Les parcours piétons depuis la gare de Pas-des-Lanciers, mais aussi depuis la zone d'Empallières doivent être favorisés (lisibles et bien dimensionnés) et donner lieu à des aménagements qualitatifs.

Un petit parking public de 35 places permettra aux usagers du parc ou de l'équipement public de stationner en dehors de l'espace voirie.

Prise en compte du risque d'inondation

Lors de la réalisation de toute construction, opération ou aménagement, les risques naturels devront être pris en compte conformément aux articles dans les Dispositions Générales du règlement du PLUi. Des études complémentaires pourront être demandées.

Prise en compte de la servitude liée au transport de gaz

Même si les ouvrages GRTGaz se trouvent à l'Est de la voie ferrée, l'OAP est impactée par les servitudes d'utilités publiques d'effets pour la maîtrise de l'urbanisation des canalisations GRTGaz.

ESPACE ÉCONOMIQUE : VOCATIONS ET FORMES URBAINES

ACTIVITÉS : PETITE INDUSTRIE (ARTISANAT) ET BUREAUX

La nouvelle zone d'activités est découpée en plusieurs lots d'environ 4000 m², organisés autour d'une voie centrale, connectée au Sud et au Nord.

- Les lots disposés le long de la voie ferrée s'organisent en courée, afin de situer les espaces de stockage et de parking au cœur des opérations.
- Sur l'autre rive de la voie nouvelle, l'implantation en "L" dégage un espace extérieur ouvert sur la voie qui devra être traité avec un espace planté en pleine terre.
- L'emprise bâtie au sol est fixée à 50% de la surface du lot. 30% de la surface du lot sont traités en espace vert, dont 15 % minimum en pleine terre.
- La hauteur maximale des bâtiments sera limitée à 10m sur l'ensemble de la zone.

Vocations :

Les activités à usage de petite industrie (artisanat) et de bureaux sont autorisées.



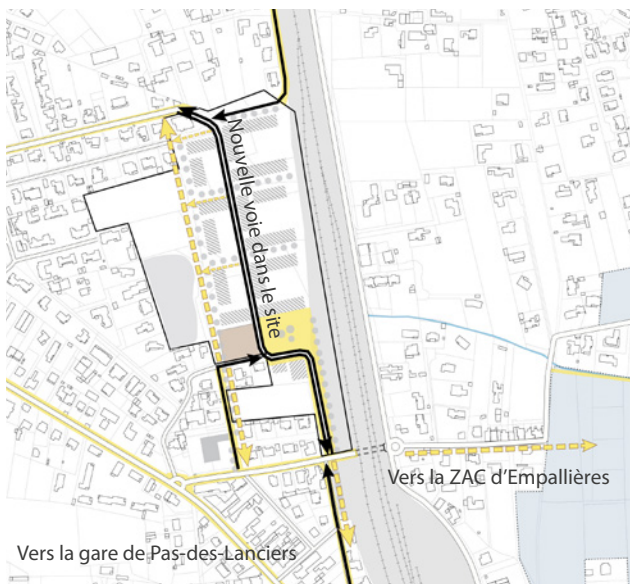
PÔLE DE VIE POTENTIEL

Le pôle de vie pourra être installé à l'entrée Sud de la zone sur un lot de 1500 m².

- L'implantation en "L" permet de créer une façade sur la placette publique.
- Le rez-de-chaussée des constructions est dédié aux locaux de commerces et services tandis que des bureaux sont installés aux étages.
- Des terrasses peuvent s'installer au rez-de-chaussée à l'avant des constructions.

Vocations :

Le pôle de vie accueille des activités de commerce et service nécessaires au fonctionnement de la zone d'activités.



- Continuités piétonnes / espace public
- Voie à double sens
- Voie à sens unique

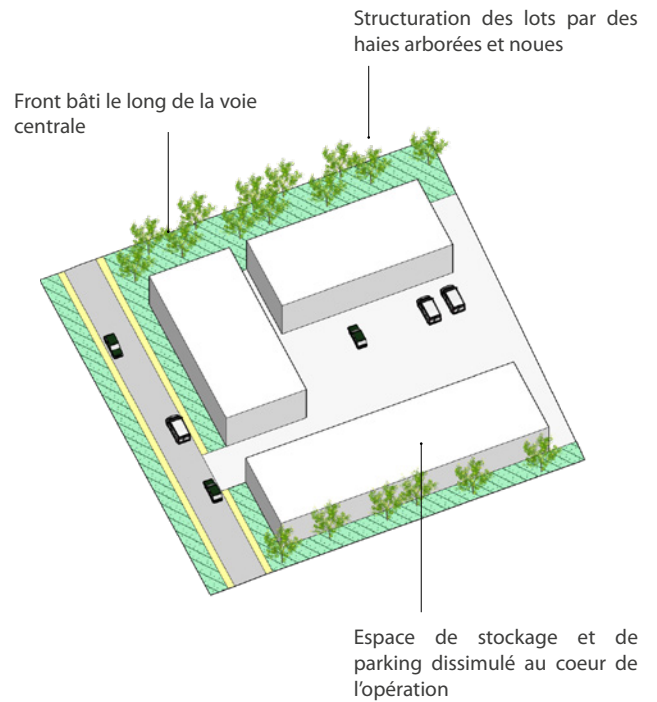
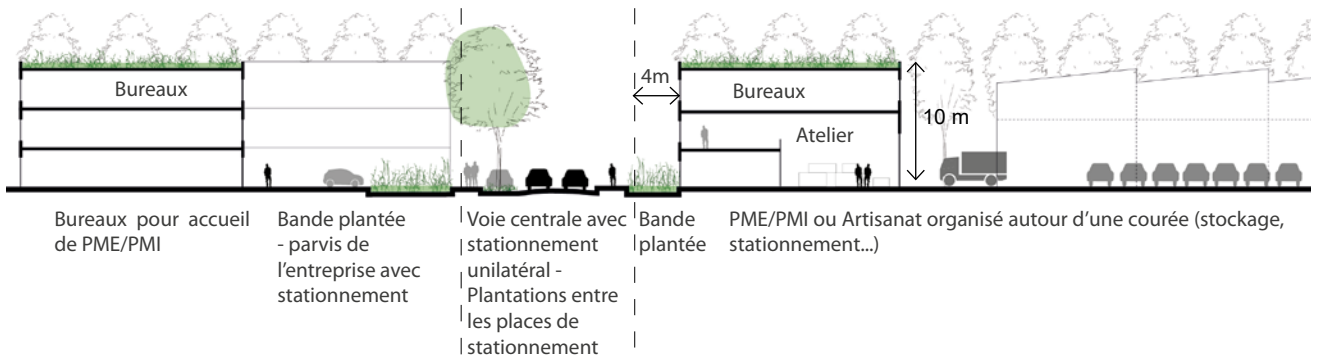


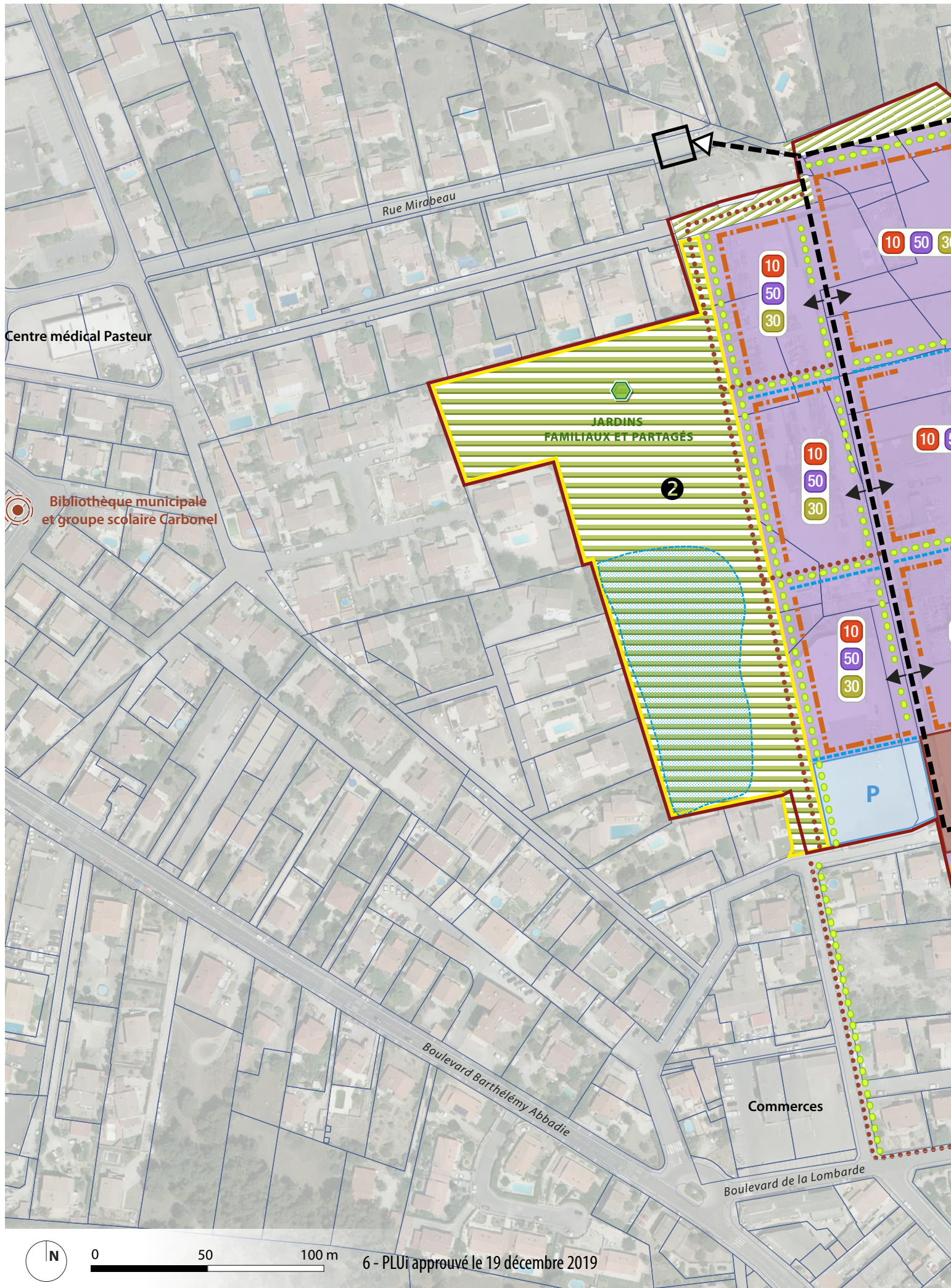
Schéma du maillage viaire et des connexions piétonnes
Illustration de principe

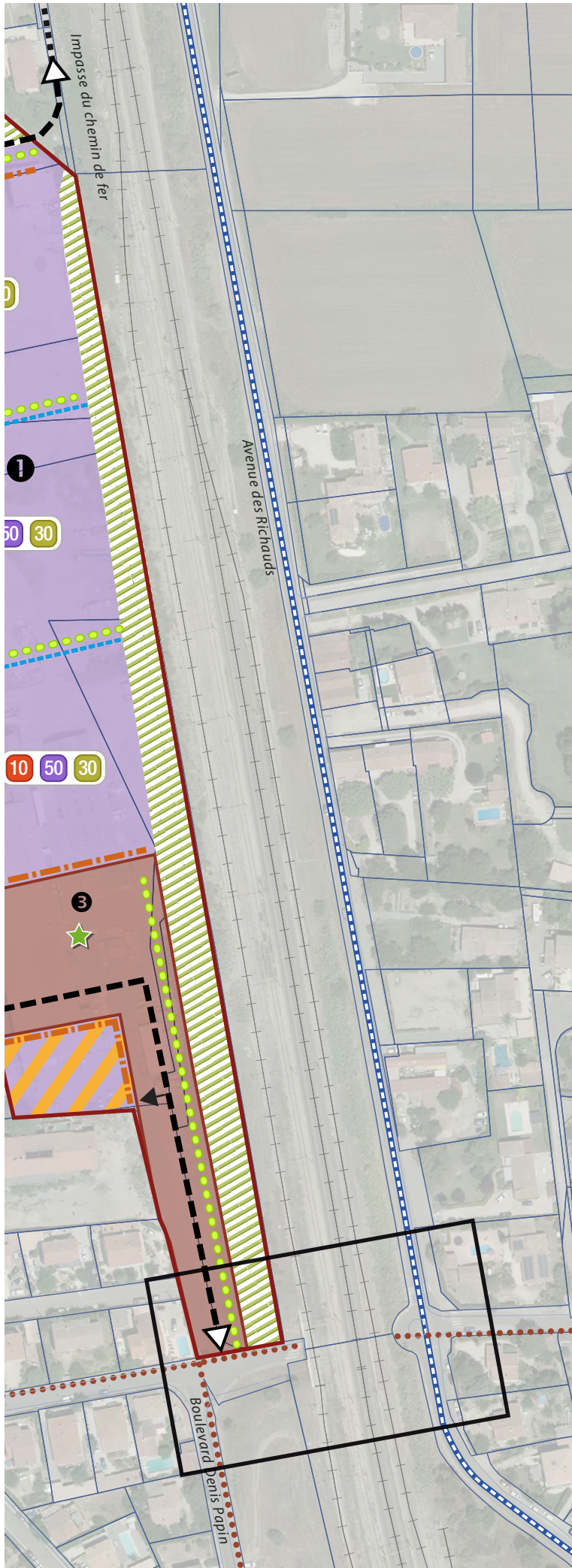
Principe d'organisation de l'activité autour d'une courée
Illustration de principe






Coupe sur la zone d'activité renouvelée - Illustration de principe

PRINCIPES DE COMPOSITION URBAINE




















Eléments de contexte

-  **Périmètre d'application de l'OAP**
-  **Parcelle (source cadastre 2012)**
-  **Servitude liée au transport de gaz**

Composition urbaine

-  Principe d'alignement avec possibilité d'interruption
-  Espace vert ou de loisir à créer, conserver ou améliorer
-  Espace naturel à préserver ou à réhabiliter
-  Bassin de rétention paysager à créer







Espace public et accessibilité

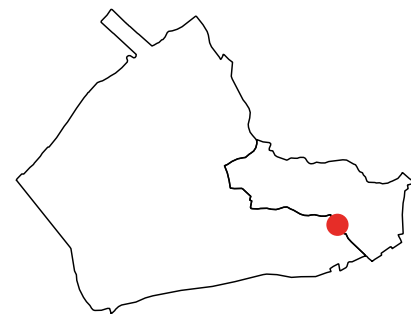
-  Principe d'accès
-  Principe de raccordement à créer
-  Principe de raccordement (tracé à préciser)
-  Flux, carrefour à organiser
-  Aménagement paysager existant ou à créer (places, jardins, squares...)
-  Principe de liaison douce (piétons, cycles...) à créer/conforter
-  Espace public à créer / requalifier
-  Alignement d'arbres ou haies à préserver ou à créer
-  Noue paysagère
-  Équipement à créer ou à requalifier
-  Agriculture urbaine

Localisation des parkings

-  Autorisation

Formes urbaines et implantation

-  Activités : petite industrie (artisanat) et bureaux
-  Pôle de vie potentiel
-  Zone d'aménagement concerté
-  Hauteur de façade (en m)
-  Emprise bâtie (%)
-  Espaces verts (%) dont 1/2 de pleine terre



OAP n° SVT/MGN-01

Saint-Victoret et Marignane
Pas-des-Lanciers



Saint-Victoret et Marignane - "Pas-des-Lanciers"

Le site de Pas-des-Lanciers occupe une situation singulière dans le territoire : positionné à la rencontre des communes de Saint-Victoret et de Marignane, il est doublement contraint par la géographie – pincé entre la colline Notre-Dame et la barre des Broquettes – et par la voie ferrée – l’infrastructure ferroviaire et les emprises qui lui sont dédiées construisent une frontière entre les deux rives du faisceau ferré.

Aujourd’hui, la gare est mono-orientée et accessible seulement depuis sa rive Ouest. Tout autour, la situation est plutôt confuse du fait même de l’étroitesse du site et du peu d’aménagements adaptés : des espaces publics peu lisibles, sans qualité particulière, un manque important de places de stationnement organisées et donc des voitures qui envahissent l’espace, ou encore le peu de place – et de visibilité – pour les bus.

Sur l’autre rive, coté Est du faisceau ferré, une zone d’activités occupe les terrains disponibles, mais ce foncier économique reste en partie sous-utilisé. Au delà de cette zone d’activités, à un peu plus de deux cent cinquante mètres de la gare de Pas-des-Lanciers, commence le futur Parc d’activités d’Empallières dont l’aménagement est en cours.

Le premier enjeu qui s’impose à l’aménagement de ce site est la transformation de la gare de Pas-des-Lanciers en un pôle multimodal, qui en fera à l’échelle métropolitaine une véritable “porte d’entrée” dans ce territoire actif, desservant au Nord le Parc d’Empallières et au-delà le secteur de l’Anjoly, et au Sud-Ouest la plaine de Châteauneuf-Gignac et la zone d’activités des Florides.

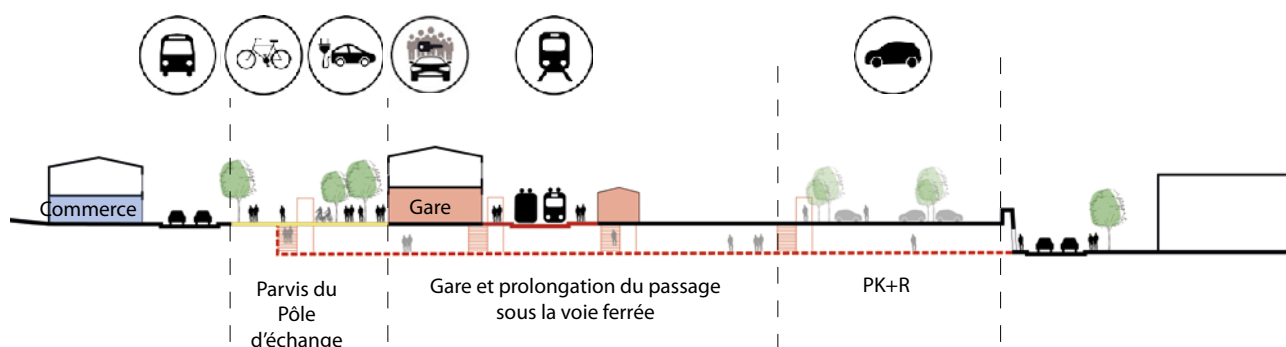
Le deuxième enjeu, conséquent du renforcement de l’accessibilité de ce site, est le renouvellement à terme de la zone d’activités qui le borde, notamment la revalorisation et l’optimisation du foncier en partie Sud de ce secteur d’activités.

PROGRAMMATION

La gare de Pas-des-Lanciers est aménagée comme un pôle d’échange multimodal et il s’ouvre sur le bassin de vie et d’activités de la plaine de Châteauneuf-les-Martigues. Cette nouvelle porte d’entrée dans ce territoire actif amènera un renouvellement progressif de la zone d’activités qui le borde afin d’afficher une façade qualitative sur le pôle d’échanges.

LA QUALITÉ DE L’INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET PAYSAGÈRE

Les nouveaux aménagements doivent prendre en compte la situation géographique remarquable de cette “passe”, le resserrement entre le massif des Broquettes et la Colline Notre Dame, ainsi que la proximité des collines et des éléments naturels. Il est à noter que le GR 2013 conduit les randonneurs d’une colline à l’autre, même si aujourd’hui, ne pouvant pas traverser les voies ferrées à la hauteur du Pas-des-Lanciers, il fait un large détour par le Sud.



Coupe sur le pôle d’échange multimodal - Illustration de principe

1 Aménagement du pôle d'échanges multimodal

La transformation à terme de la gare de Pas-des-Lanciers en un véritable pôle d'échanges multimodal implique de nombreux aménagements :

- la création d'un parvis planté, un espace public piéton sur lequel sont installés les services aux usagers : kiosques et commerces, stationnement vélo sécurisé, taxis, dépose-minute ou encore des arrêts de bus en co-visibilité au plus proche de la sortie de la gare ;
- la réalisation d'un parking paysager de 150 à 200 places sur une emprise en friche côté Est des voies ;
- le prolongement du passage souterrain pour connecter ce parking et les quais ainsi que les deux rives du site ;
- une connexion et des liaisons piétonnes qualitatives vers la zone d'activités de Pas-des-Lanciers et vers le parc d'activités d'Empallières.

Le parking paysager sera ombragé par des arbres de haute tige à raison d'un arbre pour 4 places de parking. La limite avec la gare sera plantée d'une haie mixte d'arbustes et d'arbres d'essences méditerranéennes. Le sol sera dans un matériau perméable, à minima au droit des places de stationnement.

2 Renouveau de la zone d'activités

La situation de cette zone d'activités, au contact du pôle d'échanges et à terme aisément accessible depuis le territoire métropolitain, appelle à être mieux exploitée. Pour cela, il s'agit :

- d'engager le renouvellement du site et une réorganisation de l'occupation du sol exploitant au mieux les plateaux existants ;
- de donner à cette zone une "façade" face à la gare et au faisceau ferré en implantant les bâtiments à l'alignement de la RD, reportant ainsi en arrière les dépôts et stationnements ;
- de proposer une approche qualitative de l'aménagement et de l'insertion des opérations dans le site, notamment en travaillant les interfaces avec la colline comme des limites végétales épaisses en lien avec les boisements de la colline ; par ailleurs, les espaces libres, hors espaces de stockage, doivent représenter au minimum 15% de pleine terre plantés d'arbres de haute tige et d'espèces endémiques. Les nouveaux bâtiments doivent s'insérer de façon discrète dans le paysage avec des formes architecturales simples et sobres, et les matériaux doivent garantir une homogénéité générale du bâti sur le site.

Une attention particulière sera apportée au traitement paysager du site. Le long de l'avenue du Raumartin et du boulevard Paul Raphel, des alignements d'arbres de haute tige accompagneront la voie et les cheminements doux ; les espaces

Rappel des documents d'urbanisme

PADD du PLUi

Accompagner l'évolution de la gare TER du Pas-des-Lanciers en pôle d'échanges multimodal, en optimisant le rabattement des bus sur la gare, son accessibilité en modes doux et l'offre de stationnement.

Favoriser les connexions entre le pôle d'échanges multimodal de la gare de Pas-des-Lanciers, le parc d'activités d'Empallières et le centre-ville, notamment en mettant à disposition des véhicules électriques et stations de recharge permettant de les alimenter.

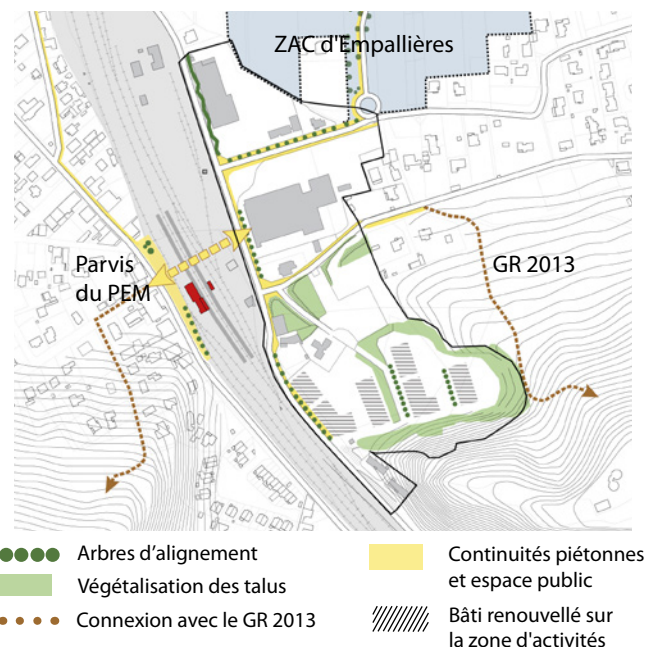
DOG du SCOT

Orienter le développement urbain et économique vers une logique d'intensification, de renouvellement et de formes urbaines plus denses :

>> Intensifier l'urbanisation dédiée à l'économie autour de la gare de Pas-des-Lanciers ;

Améliorer les conditions d'accessibilité et de desserte : La requalification des axes structurants, l'organisation d'un corridor de transports collectifs et de modes doux d'Est en Ouest, ainsi que le développement de liaisons ferrées, amélioreront les conditions de déplacements sur ce territoire, en participant à son développement.

>> Renforcer le rôle du pôle d'échanges de la gare de Pas-des-Lanciers.



Les continuités piétonnes et le traitement paysager du site
Illustration de principe

paysagers qui bordent le début du chemin de la Carrère seront confortés et améliorés, de manière à rendre pérennes ces espaces précieux de pleine terre ; l'interface avec la colline sera traitée avec une lisière boisée épaisse formée d'un mélange d'arbustes et d'arbres persistants d'essences méditerranéennes ; à l'intérieur de la zone d'activités des écrans successifs formés d'alignements d'arbres structureront l'espace et constitueront un lien visuel avec la lisière boisée de la colline.

LA MIXITÉ FONCTIONNELLE ET SOCIALE

1 Aménagement du pôle d'échanges multimodal

L'aménagement proposé vise à organiser un pôle d'échanges multimodal «complet», permettant notamment aux usagers de traverser le faisceau ferroviaire d'Est en Ouest par l'intermédiaire du passage souterrain prolongé jusqu'à l'avenue du Raurmartin. Un parc-relais sera aménagé sur la plate-forme située en contre-haut de cette avenue, permettant d'accueillir plus de 200 places de stationnement. Les espaces situés à l'Est de la gare, sur la commune de Marignane, seront ainsi dégagés d'une grande partie des véhicules en stationnement. Le parvis de la gare devra faire l'objet d'un aménagement offrant aux piétons et cyclistes des espaces confortables et sûrs, et aux transports collectifs les emprises nécessaires à l'organisation d'un pôle d'échanges efficace.

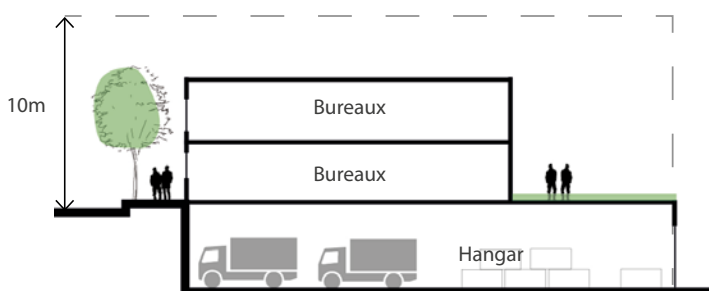
L'objectif doit être d'améliorer la desserte en transport collectif et de faciliter les mouvements de bus : pour cela les nouveaux aménagements devront permettre la mise en place de nouvelles lignes de bus et de proposer un retournement facilité, avec des arrêts côté Ouest de la gare.

2 Renouveau de la zone d'activités

La vocation économique de la zone d'activités située à l'Est des voies ferrées sera affirmée et même confortée par l'aménagement de la partie Sud, aujourd'hui inorganisée et donnera lieu à l'installation de bâtiments ordonnancés pouvant inclure une partie d'activités tertiaires qui pourraient trouver intérêt à s'installer ainsi à proximité de zones d'activités importantes (Empallières, quelques centaines de mètres au Nord) et du pôle d'échanges de la gare TER.

Cette zone à vocation économique est classée en zone UEb1 au PLUi, qui correspond à une activité de production industrielle, des entrepôts de petit gabarit et des bureaux. Cependant dans la partie Sud de la zone, au vu de la topographie chahutée du site, il conviendrait de dédier préférentiellement les nouvelles implantations à une mixité d'activités de type tertiaire, petit entrepôt/stockage et artisanat.

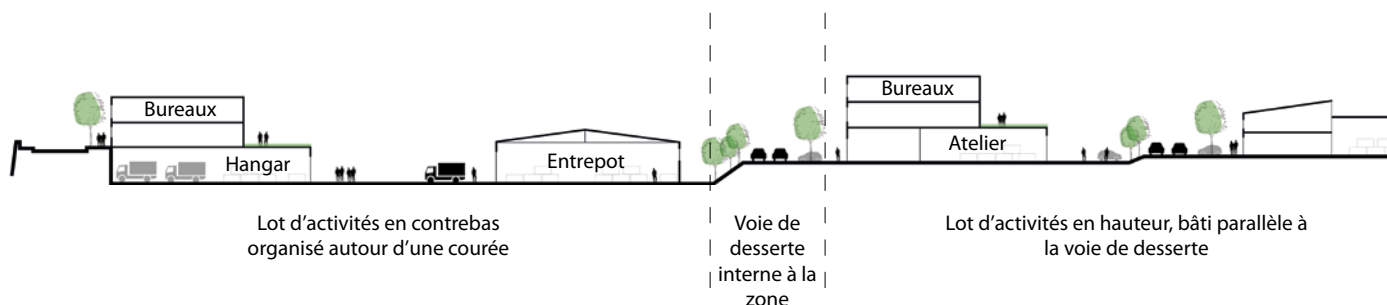
Un pôle de commerces et services, à l'échelle de la zone, pourra être créé et implanté dans la belle bâtisse en pierre conservée sur le site.



Principe de mixité d'activité dans la partie Sud du site
Illustration de principe

Prise en compte de la servitude liée au transport de gaz

L'OAP Pas-des-Lanciers est impactée par la servitude d'utilité publique (SUP) d'implantation et de passage des ouvrages GRTGaz situés en bordure de l'avenue de Romartin. Cette OAP est également impactée par les SUP d'effets pour la maîtrise de l'urbanisation de ces ouvrages. Ainsi, tout projet impacté par la servitude devra être étudié et validé par GRTGaz.



2 Coupe de principe sur la zone d'activité renouvelée et son étagement dans la pente
Illustration de principe

LA QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE ET LA PRÉVENTION DES RISQUES

Deux enjeux particuliers ont été identifiés dans l'évaluation environnementale sur le secteur de Pas-des-Lanciers :

- le secteur est concerné par des nuisances sonores très importantes, dues au PEB de l'aéroport de Marseille-Provence et à la présence de la voie ferrée ; ces nuisances sont à prendre en compte dans les projets afin d'en limiter les impacts.
- l'importance du site pour le développement et le renforcement des transports collectifs ; l'enjeu étant de favoriser leur usage et donc de participer à limiter les émissions de polluants atmosphériques et la consommation d'énergie liées aux transports.

Il s'agira aussi de maîtriser l'urbanisation dans les zones d'interface ville-nature soumises aux aléas feux de forêt. La lisière avec la colline au Sud et à l'Est de la zone d'activités dessine la limite d'urbanisation : cet espace fragile doit être entretenu, les arbres contiennent la terre et empêchent l'érosion, les sous-bois devront être débroussaillés et entretenus pour diminuer les risques d'incendies.

LA DESSERTE DES TERRAINS PAR LES VOIES ET RÉSEAUX

Le parc-relais sera desservi par une rampe raccordée au carrefour de l'avenue du Raumartin et du chemin de la Carrère ; les automobilistes venant du centre de Saint-Victoret ou de Marnagnane emprunteront le passage souterrain du boulevard de la Lombarde pour y accéder.

Les espaces situés à l'Est de la gare, sur la commune de Marnagnane, ainsi dégagés d'une grande partie des véhicules en stationnement, devront faire l'objet d'un aménagement en parvis de la gare, offrant aux piétons et cyclistes des espaces confortables et sûrs, et aux transports collectifs les emprises nécessaires à l'organisation d'un pôle d'échanges efficace.

Le passage souterrain sous le faisceau ferré permettra aux randonneurs empruntant le GR 2013 de passer de la barre des Broquettes à la colline Notre-Dame.

La desserte de la zone d'activités située à l'Est des voies ferrées reste inchangée par rapport à la situation actuelle : les bâtiments sont desservis par l'avenue du Raumartin.

ESPACE ÉCONOMIQUE : VOCATIONS ET FORMES URBAINES

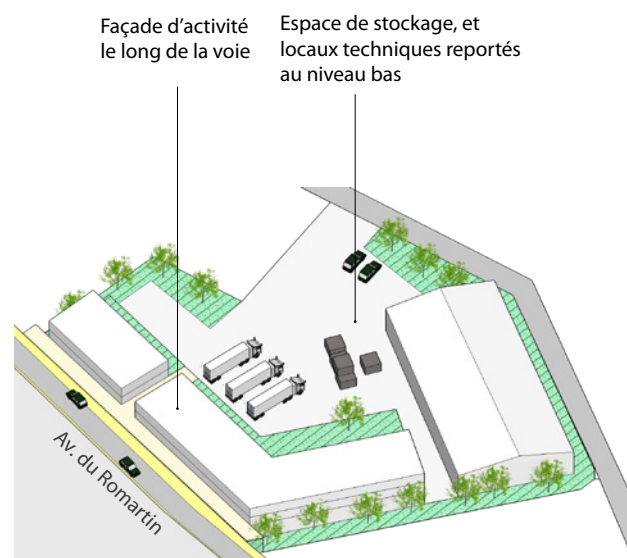
ACTIVITÉS : INDUSTRIE, PETITE INDUSTRIE (ARTISANAT), ENTREPÔTS ET BUREAUX

Les bâtiments de la zone d'activités sont implantés à l'alignement de la RD puis ensuite disposés en bandes parallèles et étagées dans la pente.

- Les aires de dépôt et de stationnement sont systématiquement reportées en arrière de manière à ne pas être visibles directement depuis la RD.
- Le dénivelé entre la RD et le plateau bas pourrait être exploité pour disposer en façade et au contact immédiat de l'espace public (et visible depuis la gare) bureaux et accueils des activités, les locaux techniques étant reportés au niveau bas existant en continuité avec les aires de stockage et de manœuvre extérieures.
- L'emprise bâtie au sol est fixée à 50% de la surface d'un lot. 30% de la surface du lot sont traités en espace vert, dont 15% minimum en pleine terre.
- La hauteur maximum des constructions est de 10 mètres. Une attention particulière devra être apportée au traitement des toitures visibles depuis les collines alentour.

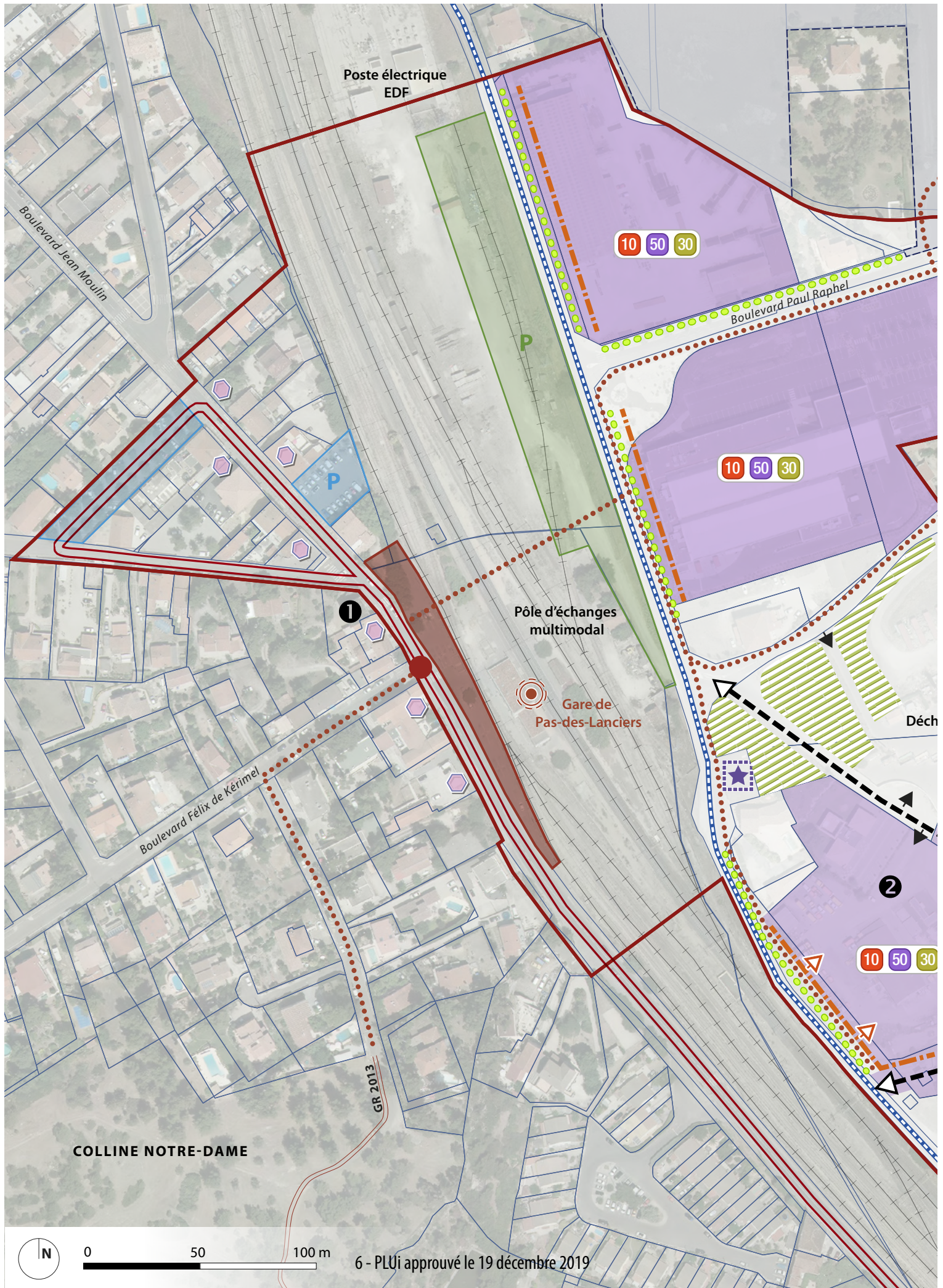
Vocations :

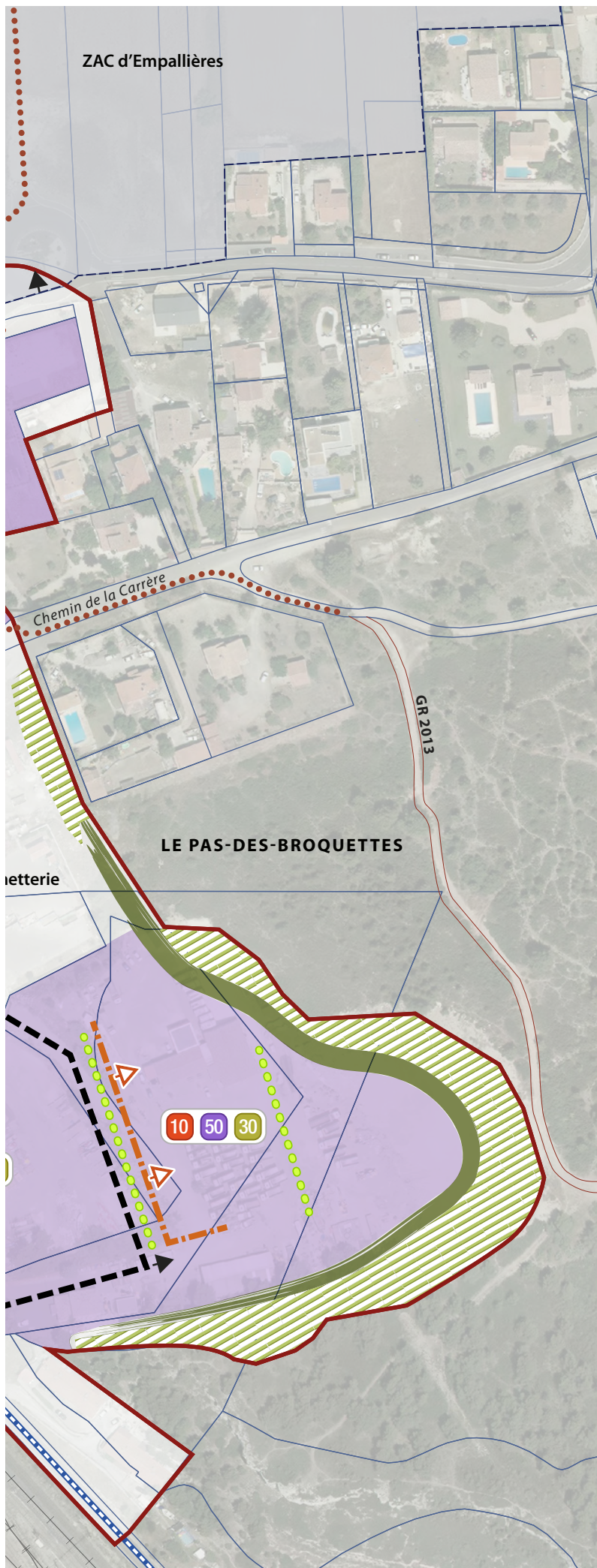
Les activités à usage d'industrie, de petite industrie (artisanat), d'entrepôts et de bureaux sont autorisées.






Principe d'organisation de l'activité - Illustration de principe

PRINCIPES DE COMPOSITION URBAINE


















Éléments de contexte

-  **Périmètre d'application de l'OAP**
-  **Parcelle (source cadastre 2012)**
-  **Servitude liée au transport de gaz**



Composition urbaine

-  Principe d'alignement avec possibilité d'interruption
-  Accès aux bâtiments
-  Mise en valeur d'élément de composition urbaine (bâti, non bâti, paysage, etc...)
-  Espace naturel à conserver ou à réhabiliter
-  Lisière paysagère à aménager







Espace public et accessibilité

-  Principe d'accès
-  Principe de raccordement (tracé à préciser)
-  TC performant existant / à créer (court terme)
-  Station de TCSP
-  Principe de liaison douce (piétons, cycles...) à créer/conforter
-  Espace public à créer / requalifier
-  Alignement d'arbres ou haies à préserver ou à créer
-  Équipement à créer ou à requalifier

Localisation des parkings

-  Autorisation
-  Parking paysager

Formes urbaines et implantation

-  Activités : industrie, petite industrie (artisanat), entrepôts et bureaux
-  Activité commerciale de proximité à conforter ou dynamiser
-  Zone d'aménagement concerté d'Empallières
-  12 Hauteur de façade (en m)
-  30 Emprise bâtie (%)
-  50 Espaces vert (%) dont 1/2 de pleine terre