



PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL

CONSTRUISSONS
ENSEMBLE



LE PAYS D'AIX
DE DEMAIN

BOUC BEL AIR

3.3 - ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION SECTORIELLES

PLUi du Pays d'Aix approuvé le 05 décembre 2024



SOMMAIRE

SYNTHÈSE DES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT	5
---	---

LES OAP D'INTENTION	11
---------------------	----

BOU-OAP01 : San Baquis Est	12
BOU-OAP02 : Lei Morts	17
BOU-OAP03 : Centre-Ville	23
BOU-OAP04 : Plan Marseillais - Violési	27
BOU-OAP05 : Malbergue Nord	34
BOU-OAP06 : Malbergue Sud	38
BOU-OAP07 : La Salle Sud	43
BOU-OAP08 : Décathlon Village	48
BOU-OAP09 : La Salle Ouest	53
BOU-OAP10 : Montaury	57
BOU-OAP11 : Camping de la Malle	63

ARTICULATION AVEC LES OAP THÉMATIQUES

En se fixant pour ambition d'être un territoire écoresponsable, le Pays d'Aix choisit de faire preuve de responsabilité face aux enjeux environnementaux auxquels il est aujourd'hui confronté. Il s'engage à prendre une trajectoire mettant en œuvre ses capacités de résilience. Il se fixe un cap nouveau qui privilégie le respect de la nature et des hommes, un cap vers une société plus économe en ressources.

Pour dessiner cette trajectoire, le PLUi du Pays d'Aix s'est doté de 3 documents d'Orientations d'Aménagement et de Programmation qui s'organisent autour de thématiques fondamentales :

- l'OAP Ressources, biodiversité et paysages
- l'OAP Santé et bien-être au quotidien
- l'OAP Attractivité pour demain

Ces trois documents sont des pièces qui visent à compléter les dispositions réglementaires (règlement et zonage) du PLUi. Ils s'appliquent sur l'ensemble du Pays d'Aix, exceptés sur les sites du CEA et d'ITER compte tenu de la nature de leurs activités.

Ainsi, ces OAP thématiques viennent compléter utilement les OAP sectorielles sur des principes d'aménagement généraux qui peuvent s'appliquer à l'ensemble du territoire du Pays d'Aix.

Légende des pictogrammes



L'attention du porteur de projet est attirée sur l'existence d'enjeux écologiques. La phase opérationnelle définira les mesures ERC à déployer.



Ce périmètre est concerné par le risque incendie. Se reporter au règlement graphique planche 4.2-E relative au risque incendie et au règlement écrit.



Ce périmètre est concerné par le risque d'inondation. Se reporter au règlement graphique planche 4.2-D relative au risque inondation et au règlement écrit.

ARTICULATION AVEC LES OAP SUR LES SECTEURS STRATÉGIQUES

Sur le territoire du Pays d'Aix, de grands secteurs ont été identifiés comme stratégiques car ils concentrent des enjeux forts pour mener à bien le projet de territoire exprimé dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durables. Mêlant à la fois des enjeux sociaux, économiques et environnementaux, ces secteurs subissent des pressions urbaines et anthropiques qu'il est nécessaire de maîtriser pour mettre en œuvre un développement durable et écoresponsable du territoire.

Ces secteurs identifiés comme stratégiques, au nombre de cinq, font chacun l'objet d'un document d'Orientations d'Aménagement et de Programmation spécifique :

- l'OAP Axe Aix – Cabriès – Vitrolles
- l'OAP Plan de Campagne
- l'OAP Haute vallée de l'Arc
- l'OAP Val de Durance
- l'OAP Grand Site Concors Sainte-Victoire.

Ces cinq documents sont des pièces qui visent à compléter les dispositions réglementaires (règlement et zonage) du PLUi. Ils s'appliquent sur les communes concernées, exceptés sur les sites du CEA et d'ITER compte tenu de la nature de leurs activités.

Ainsi, ces OAP sur les secteurs stratégiques viennent compléter utilement les OAP sectorielles sur des principes d'aménagement et de programmation généraux.

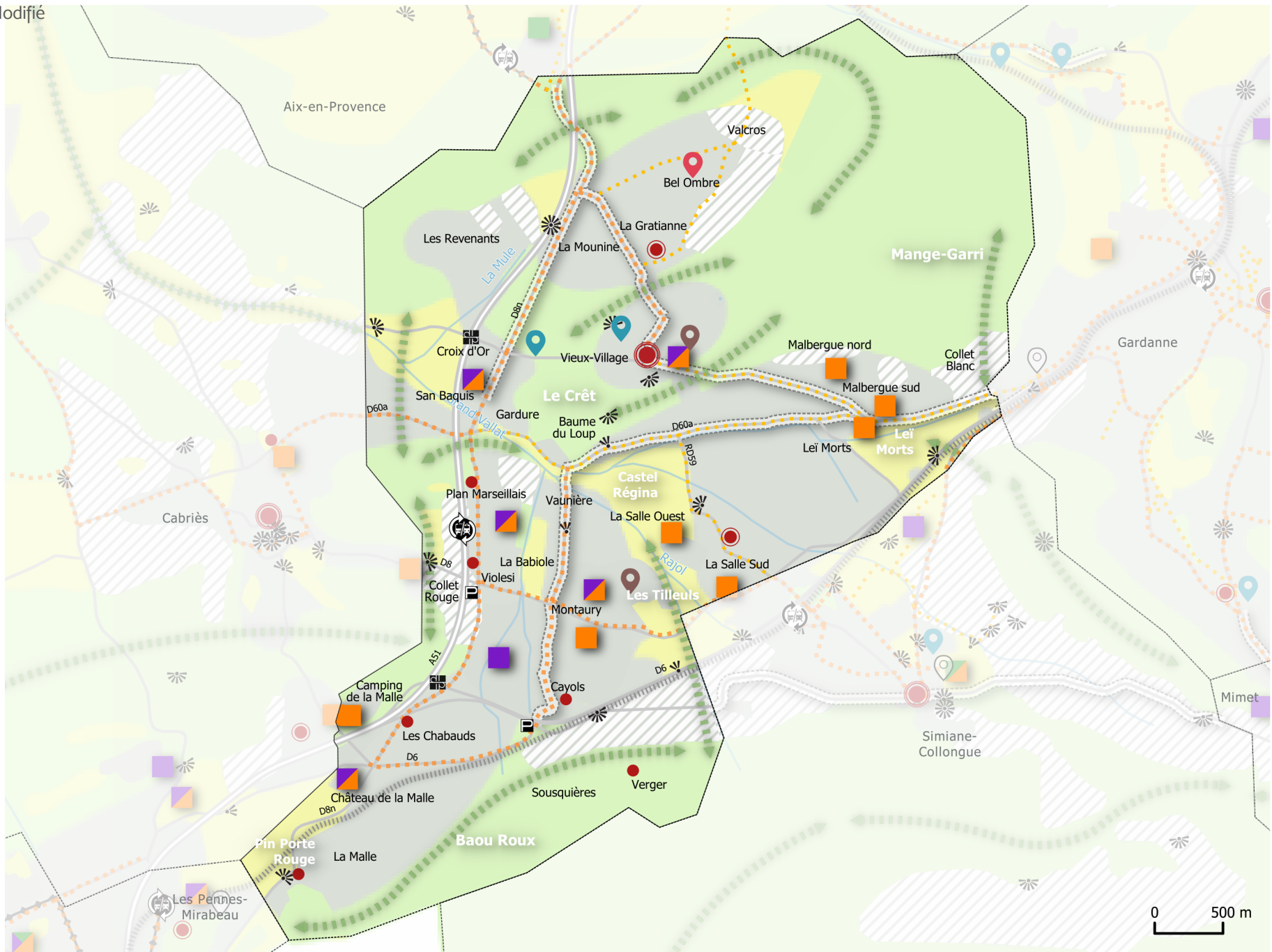


PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL
DU PAYS D'AIX

Synthèse des orientations d'aménagement



Modifié



>> Structurer le territoire communal et organiser son développement

 Enveloppe urbaine à optimiser

 Habitat diffus à maîtriser

 Espaces à dominante agricole

 Espaces à dominante naturelle

Principaux secteurs de projets

 à dominante résidentielle

 à vocation économique

 mixte économie/résidentiel

Pole de vie à conforter

 principal

 secondaire

 hameau

>> Améliorer la qualité de vie et faciliter les conditions de déplacements


Itinéraires piétons et/ou cyclables à développer

 Itinéraires principaux

Pôle d'échanges multimodal

 à créer/réouvrir

Aire de stationnement

 à créer

 Axe routier ou entrée de ville à requalifier

 Echangeur à créer

Equipements structurants à conforter


 enseignement

 sportifs / culturels / loisirs / touristiques

 multi-équipements


>> Préserver et valoriser le socle agro-environnemental

 Liaison écologique communale à protéger/préserver/restaurer

 Cône de vue à préserver et valoriser

>> Eléments structurants

 Autoroutes

 Autre voirie principale

 Voie ferrée

 Aéroport/Aérodrome



LA RICHESSE ENVIRONNEMENTALE COMME HERITAGE A LEGUER AUX GENERATIONS FUTURES

// Protéger et restaurer la trame verte et bleue à l'échelle communale

- » Préserver les massifs boisés constituant des réservoirs de biodiversité avérés ou potentiels, avec une attention particulière :
 - aux massifs du Bois de Jussieu, du Crêt, de Mange-Garri et du Baou-Roux;
 - aux falaises situées en bordure sud du centre ancien;
 - aux franges boisées sous pression, notamment les piémonts des coteaux et vallons boisés ceinturant le centre ancien, et au niveau des quartiers de Sousquière, Violési-ouest/Collet Rouge, Valcros et Malbergue Nord.
- » Préserver et restaurer les continuités écologiques liées à l'eau, en particulier : les vallats de Pibou, de Babol, de Rajol, des Tilleuls, de Violesi, de la Mule, et le Grand Vallat.
- » Porter une attention particulière à la fragilité de certains points de connexion de la trame verte et bleue notamment :
 - la continuité est-ouest entre les secteurs San-Baquis et Plan Marseillais (interface du Grand Vallat avec les infrastructures A51 / D8n);
 - les coteaux formant la ceinture verte du centre ancien;
 - l'espace naturel au sud du secteur d'activités de la Malle;
 - le secteur San Baquis-ouest.

» Poursuivre la surveillance et assurer la sécurisation de l'ancien site de stockage des Boues Rouges / Mange Garri. Permettre la réhabilitation de ce site.

// Mettre en valeur les éléments remarquables et identitaires du paysage et du patrimoine local

- » Préserver et renforcer la silhouette du centre ancien et l'image identitaire du village perché sur son socle boisé, et valoriser les grandes perspectives paysagères sur le village depuis les grands axes de communication (A51, D6...).
- » Affirmer la valeur patrimoniale et touristique des Jardins d'Albertas de manière adaptée et maîtrisée.
- » Permettre une évolution encadrée des secteurs des Jardins d'Albertas et de la Bastide de Montfinal, en cohérence avec leurs enjeux patrimoniaux et paysagers.
- » Identifier et mettre en valeur les éléments du patrimoine bâti (dont les hameaux et bastides historiques) et du petit patrimoine communal, ainsi que les espaces et éléments végétaux remarquables (alignements d'arbres, jardins remarquables...).
- » Préserver les cônes de vue et les perspectives remarquables identifiés sur le territoire communal.

UNE PROXIMITÉ À L'ÉCOUTE DES CHANGEMENTS SOCIÉTAUX

// Structurer le développement urbain autour des principaux pôles de vie

- » Planifier le développement urbain en cohérence avec les caractéristiques et enjeux de chaque secteur de la commune (risques naturels, enjeux écologiques / paysagers et/ou patrimoniaux, desserte en voirie / réseaux et localisation par rapport aux centralités de la commune).
- » Affirmer le cœur de village en tant que pôle de vie principal de Bouc Bel Air regroupant les commerces et services de proximité, ainsi que des équipements publics structurants.
- » Préserver certains espaces de tout développement urbain, notamment les secteurs soumis à d'importants risques naturels, ainsi que les lieux-dits Collet Blanc, Sousquière, Violési-ouest/Collet Rouge, Petit Chemin d'Aix / Valabre et les abords de la Baume du Loup.
- » Maîtriser et stabiliser la constructibilité dans certains quartiers, notamment San Baquis-ouest, Valcros, Clos des Pins / les Revenants, La Gardure, Malbergue Nord, Sauvecanne / Vaunière, Babiole ou encore La Salle.
- » Augmenter raisonnablement la densité des constructions dans les espaces urbanisés présentant des caractéristiques adaptées : prolongement est du centre ancien, quartiers situés à proximité de la Mounine et de la Gratianne, abords nord de l'avenue Thiers, secteur Plan Marseillais-Violési et secteur Lei Morts – Malbergue Sud.

» Poursuivre l'affirmation de la D8n comme «boulevard urbain» et projeter une production de logements en confortement des centralités commerciales et de services de proximité existantes le long de cet axe.

» Poursuivre un confortement encadré du quartier Montauray, en appui sur le pôle d'équipements publics structurants.

» Projeter un confortement encadré de l'urbanisation à l'ouest du secteur La Salle, et ainsi permettre une production de logements, notamment sociaux, en continuité immédiate des tissus bâtis existants.

» Encadrer l'urbanisation future au sein d'espaces résiduels en cohérence avec les tissus bâtis environnants : secteurs Malbergue Nord et sud et La Salle Sud.

» Planifier, dans une logique intercommunale, une production de logements (reconversion d'un camping en opération de logements) en limites de Cabriès (secteur du Verger), en cohérence avec l'urbanisation future projetée sur cette commune. L'objectif est de projeter une reconversion d'un actuel camping en opération de logements, afin à la fois de réduire la vulnérabilité du secteur au risque Feu de Forêt, mais également de participer à la production d'une offre diversifiée en logements sur la commune.

» Poursuivre la diversification de l'offre en logements, notamment en développant une réelle mixité sociale dans l'habitat, à l'échelle de l'ensemble des zones constructibles établies sur la commune.

// Adapter l'offre d'équipements en fonction de l'évolution démographique

» Conforter les pôles d'équipements existants (Village / Terres Blanches et Montauray) .

» Accompagner le développement urbain projeté de la création (nouveau collège et troisième gymnase au niveau du secteur Montauray par exemple) ou de l'extension d'équipements publics (groupe scolaire de la Bergerie notamment).

» Garantir le maintien et la possible évolution encadrée des structures d'intérêt collectif, et notamment les cliniques La Lauranne / St Christophe, ou encore l'UNAPEI.

// Améliorer les conditions de déplacement au quotidien

» Programmer les nouvelles infrastructures nécessaires à l'amélioration des déplacements sur le territoire communal :

- complément d'échangeur D6/A51 en direction d'Aix-en-Provence;

- nouvel échangeur A51/D60 depuis et en direction de Marseille;

- nouvelle connexion D60/D8n au niveau du secteur San Baquis-est;

- sécurisation des abords de la D6 et gestion des accès directs existants sur cette voie.

» Créer un pôle d'échanges multimodal au niveau du secteur Champouse-Violési et créer un parking-relais en extrémité est de la zone d'activités des Chabauds.

» Poursuivre le réseau communal pour les modes de déplacements actifs, en connexion avec les communes limitrophes.

UNE ÉCONOMIE DYNAMIQUE ET DIVERSIFIÉE

// Conforter et recentrer l'offre de commerces de proximité au sein des pôles de vie et centralités existantes

» Conforter l'offre de commerces et services de proximité existante dans le cœur de village.

» Maintenir les commerces et services de proximité dans les pôles de vie secondaires de la Gratianne et de la Salle.

» Contenir l'offre commerciale le long de la D8n au niveau des trois polarités commerciales existantes : secteurs Mounine, Croix d'Or / San Baquis et Plan Marseillais.

// Optimiser et réorganiser les zones d'activités autour des pôles économiques existants

» Optimiser le potentiel foncier des zones d'activités Les Chabauds/La Malle et affirmer leur vocation d'activités productives, industrielles et de logistiques.

» Structurer une centralité sur le site du Château de la Malle, via :

- la réalisation d'une opération mixte pouvant comporter activités tertiaires, logements spécifiques (type foyer jeunes actifs par exemple), commerces et services de proximité : tant en réponse aux besoins des entreprises de la zone d'activités (restauration, services aux entreprises, hébergement hôtelier...), qu'en accompagnement de la production de ces logements spécifiques, et/ou équipements d'intérêts collectif,

- et/ou l'installation d'une structure d'enseignement avec ses logements/hébergements liés.

en assurant la préservation et la mise en valeur des atouts patrimoniaux/paysagers du site (château et son jardin, chapelle, arbres remarquables au niveau de l'actuel parking).

» Orienter l'accueil d'activités :

- commerciales, de services, hôtelières et tertiaires sur les polarités commerciales de la Mounine, de la Croix d'Or/ San Baquis et de Plan Marseillais ;

- tertiaires et de services, compatibles avec la proximité de l'habitat, sur les autres secteurs économiques situés le long de la D8n,

- tertiaires et artisanales, compatibles avec la proximité de l'habitat, sur zones d'activités des secteurs « Sauvecanne / Babiolle » et « rue des Roseaux / Cayols »;

- d'hébergement hôtelier, de restauration, ainsi que les activités et services liés à ces destinations et/ou lien avec le domaine de l'événementiel, au nord de la route de Calas / RD60.

» Permettre une évolution encadrée des activités existantes situées au sein des secteurs économiques localisés aux abords de la D6, dans l'attente de la réalisation des équipements et réseaux manquants au niveau de ces secteurs.

» Affirmer le site Décathlon-Village dans sa vocation sports/loisirs et établir un cadre adapté permettant la poursuite de sa structuration et de son développement.

// Assurer le maintien de l'agriculture locale

» Assurer la préservation des espaces agricoles aux abords des vallats du Pibou, de Rajol, des Tilleuls, de Violési et du Grand Vallat.

» Maintenir des espaces agricoles en entrée de commune, pour leurs intérêts tant économiques que paysagers.

Les OAP d'intention

conformément à l'article R.151-6 du Code de l'Urbanisme



BOU-OAPo1: San Baquis Est

Vocation : mixte

Zonage : 1AU-UDa

Programme : environ 125 logements

Échéancier prévisionnel de réalisation :
court à moyen terme



DESCRIPTION DU SITE

Situé à l'ouest de la commune de Bouc Bel Air, le site de San Baquis Est représente une surface de près de 6,8 ha.

Il constitue un espace résiduel entre la RD8n à l'est et l'A51 à l'ouest.

Ce secteur se situe au cœur d'une zone urbanisée, constituée des pôles commerciaux de la Croix d'Or et de San Baquis situés respectivement au nord et au sud.

Le site de projet abrite quelques maisons individuelles et quelques locaux économiques, situés en bordure de la RD8n.

Il s'agit d'un secteur central et stratégique pour le développement de Bouc Bel Air.














L'OAP se situe dans le périmètre Monument Historique des Jardins d'Albertas et à proximité de la Bastide de la Croix d'Or, présentant un intérêt patrimonial et paysager.

ENJEUX ET OBJECTIFS

- » Encadrer l'urbanisation future de ce secteur à vocation mixte.
- » Réaliser une nouvelle liaison structurante entre la RD8n et la RD60 qui afin de réduire le caractère accidentogène de ce carrefour existant à la jonction de ces deux axes.
- » Permettre la réalisation à terme d'un demi-échangeur sur l'A51 afin de fluidifier les flux sur la RD8n et de soulager l'échangeur des Trois Pigeons.
- » Accompagner la production de logements de l'aménagement d'une centralité au sein du secteur.
- » Assurer une intégration qualitative des nouvelles constructions dans l'environnement et en cohérence avec les tissus pavillonnaires existants, par un traitement adapté des interfaces.
- » Assurer une valorisation environnementale et paysagère des espaces non bâtis situés en bordure de l'autoroute et des espaces concernés par le risque inondation par un aménagement d'espaces verts/collectifs et du stationnement paysager.

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT



-  Périmètre de l'OAP
-  Opération d'ensemble
- Vocation des espaces / destination du bâti**
-  Habitat à dominante collective
-  Commerce et activités de service
-  Activités à dominante tertiaire
- Caractéristique du bâti**
-  Hauteur du bâti
-  Recul des constructions
- Mobilité**
-  Voie primaire
-  Voie secondaire
-  Voie de desserte locale à créer ou restructurer
-  Accès principal
-  Carrefour à aménager
- Qualité environnementale et paysagère**
-  Espace paysager à végétaliser
-  Espace paysager à végétaliser, à préserver
-  Interface paysagère à aménager
-  Alignement d'arbres à préserver ou à créer

VOCATION DES ESPACES ET PROGRAMMATION PRÉVISIONNELLE

// Vocation

La vocation de la zone est mixte, dédiée au développement résidentiel, à l'hébergement hôtelier ainsi qu'aux activités de bureaux et de services. Les équipements d'intérêt collectif et services publics seront également possibles.

La création de nouveaux commerces de détail est interdite dans la zone.

// Programmation

Le projet d'aménagement proposera une offre d'habitat collectif, d'environ 125 logements à l'échelle de l'OAP.

50% des logements et 30% de la surface de plancher créés dans le cadre de la (des) future(s) opération(s) d'aménagement d'ensemble de l'OAP, à minima, doivent être affectés à des logements sociaux.

Le nord et le sud de l'OAP ont vocation à accueillir des activités tertiaires et de services, en complément de l'offre existante sur les pôles commerciaux/de services de la Croix d'Or et de San Baquis.

Une centralité devra être aménagée au sein de l'opération en accompagnement de la production de logements collectifs (espace collectif, aire de jeux/sports).

// Mode de mise en œuvre opérationnelle

L'urbanisation est conditionnée à la réalisation d'une opération d'aménagement d'ensemble, couvrant à minima avec le périmètre délimité sur le schéma d'aménagement.

PRINCIPES D'ACCESSIBILITÉ, DE DESSERTE ET DE FONCTIONNEMENT URBAIN

// Accès

Une voie structurante reliant l'avenue de la Croix d'Or / RD8n à la route de Calas / RD60 devra être créée. Il s'agit d'établir une nouvelle liaison entre ces deux voies départementales et de supprimer le caractère accidentogène du carrefour existant à la jonction de ces deux axes.

Un carrefour sera aménagé en conséquence sur la RD60.

Les accès aux futures constructions se feront nécessairement depuis cette voie de bouclage à créer. Aucun autre nouvel accès sur la RD8n ne sera autorisé.

// Principes de desserte

La centralité à créer devra être reliée à la RD8n, à la RD60 ainsi qu'à la voie structurante à créer dans le cadre de l'opération.

L'aménagement du secteur devra permettre la réalisation future d'un demi-échangeur sur l'A51 afin de fluidifier les flux sur la RD8n et de soulager l'échangeur des Trois Pigeons.

Sur l'ensemble du site, les modes actifs (marche/vélos) seront favorisés.

Un maillage sécurisé des modes doux sera assuré afin de connecter la voie structurante à créer, les abords des RD8n et RD60 et la centralité à créer au sein de l'opération.

Ces cheminements doux devront être accompagnés d'un traitement urbain/paysager adapté.

// Gestion du stationnement

Les espaces de stationnements seront à privilégier entre la bordure de l'autoroute A51 et la marge de recul des constructions prévue dans le schéma d'aménagement.

L'objectif est de créer un espace tampon paysager et environnemental par l'aménagement d'espaces verts/collectifs et du stationnement paysager.

Nombre de places de stationnement à créer pour les constructions à destination d'habitation

En sus des obligations prévues à l'article 7 du règlement, tout projet doit prévoir 1 place supplémentaire par tranche de 200 m² de surface de plancher.

50% minimum de ces places devront être closes et couvertes ou intégrées dans le volume des constructions à usage d'habitation. Des adaptations pourront être admises dans le cadre des programmes de logements sociaux.

En sus des places exigées ci-avant, pour tout projet comprenant plus de 2 logements, et notamment dans le cas d'opérations d'aménagement d'ensemble ou de bâtiment collectif, il doit être aménagé des aires de stationnement supplémentaires non closes, pour les véhicules des visiteurs, à raison de : 1 place par logement créé. Ces aires de stationnement seront réalisées à l'air libre.

Place(s) de stationnement liée(s) à l'accès à la (aux) construction(s)

Tout nouvel accès créé sur une voie ouverte à la circulation publique comprendra 2 Places Privatives Non Closes (PPNC).

Obligations en matière de points de recharge pour véhicule électrique

Les aires de stationnement des véhicules privées liées aux constructions à destination d'habitation sous forme de collectif seront dotées des gaines techniques, câblages et dispositifs de sécurité nécessaires à l'alimentation d'une prise de recharge pour véhicule électrique ou hybride rechargeable. Un dispositif permettant un comptage individuel sera également installé pour les constructions à destination d'habitation.

20% des places de stationnement à créer pour les constructions à usage d'habitation (hors stationnements visiteurs et PPNC) seront ainsi équipées, avec un minimum de 2 places.

PRINCIPES D'INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET D'INTEGRATION PAYSAGERE

// Principe d'implantation des bâtiments

Les constructions devront être implantées au-delà du recul figurant dans le schéma d'aménagement (soit 75 mètres depuis l'axe de l'autoroute de l'A51).

Ce recul des constructions permettra la valorisation paysagère des espaces non bâtis situés le long de l'autoroute via l'aménagement d'espaces libres collectifs et d'espaces de stationnement.

// Qualité architecturale et formes urbaines

Pour les secteurs dédiés à l'habitat et à l'hébergement hôtelier : l'emprise au sol des constructions sera limitée à 40% de la superficie du terrain d'assiette du projet.

Pour les autres activités économiques autorisées dans le secteur d'OAP : l'emprise au sol des constructions sera limitée à 50% de la superficie du terrain d'assiette du projet.

La hauteur des constructions est limitée au R+2.

Le traitement adapté des franges de l'urbanisation future (morphologie(s) urbaine(s), hauteur des constructions, recul, traitement paysager...) devra faire l'objet d'une attention particulière afin de garantir son intégration dans son environnement bâti, et notamment avec les tissus pavillonnaires existants.

// Principes de traitement paysager

Pour les secteurs dédiés à l'habitat et à l'hébergement hôtelier : la surface des espaces verts de pleine terre représentera 35% au moins de la superficie du terrain d'assiette du projet.

Pour les secteurs dédiés à l'activités économiques: la surface des espaces verts de pleine terre représentera 30% au moins de la superficie du terrain d'assiette du projet.

Les voies existantes (RD8n, RD60, A51) ainsi que la voie structurante à créer (nouvelle connexion RD8n/RD60) devront faire l'objet d'un traitement urbain/paysager adapté.

Les espaces libres, les espaces collectifs, les espaces de stationnement ainsi que les abords des futures constructions, devront faire l'objet d'un traitement paysager adapté.

Les nouvelles constructions feront l'objet d'une intégration qualitative dans l'environnement, les paysages, et les éléments d'intérêts patrimoniaux environnants.

Les essences non allergisantes seront à privilégier pour la réalisation des plantations projetées / à créer.

PRINCIPES DE QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE ET DE PRÉVENTION DES RISQUES

// Qualité environnementale

Les principes de qualité environnementale devront reprendre les principes des OAP thématiques.

// Réduction des nuisances

Des mesures seront autant que possible intégrées afin de réduire les nuisances sonores (orientation du bâti, double vitrage, renforcement du végétal...) ainsi que les nuisances liées à la pollution de l'air.

// Risque inondation

La mise en œuvre du projet sera conditionnée à la bonne prise en compte du risque inondation.

// Risque feu de forêt

Le projet répondra notamment aux orientations dans la partie « Se protéger face au risque feu de forêt » de l'OAP thématique « Santé et Bien-être au quotidien ».

Lors de sa conception, le projet devra veiller à limiter la vulnérabilité des futures constructions.

Le projet d'aménagement et de construction devra justifier la manière dont il est tenu compte du risque incendie.

Sa mise en œuvre sera conditionnée à la réalisation des moyens de défendabilité en adéquation au programme de ou des opérations.

BOU-OAP02 : Leï Morts

Vocation : habitat

Zonage : 1AU-UDa1

Programme : environ 150 logements

Échéancier prévisionnel de réalisation : court terme



DESCRIPTION DU SITE

Situé à l'est de la commune de Bouc Bel Air, le site de Leï Morts représente une surface de près de 5 ha.

Le site de projet se situe dans un secteur urbanisé, caractérisé par une faible densité couplée à une mixité des fonctions (habitat diffus, activités commerciales implantées de manière ponctuelle en bordure de l'avenue Thiers, entrepôts).

L'OAP est desservie par la RD60 (avenue Thiers) au nord et par le chemin Joseph Roumanille à l'ouest.

Il s'agit d'un secteur stratégique, bénéficiant d'une position centrale en entrée de ville est et en bordure de l'avenue Thiers.

De plus, le site de projet constitue un potentiel de renouvellement urbain et de densification sur le territoire communal.

ENJEUX ET OBJECTIFS

- » Projeter un renouvellement urbain du secteur, par la production de programme(s) de logements intégrant une part de logements sociaux et proposant une offre d'habitat mixte.
- » Conditionner l'urbanisation future au réaménagement du carrefour avenue Thiers / avenue de Provence pour la desserte de la partie est de l'OAP et à l'aménagement d'un accès mutualisé sur le chemin Joseph Roumanille pour la desserte de la partie ouest de l'OAP.
- » Dans le cadre de l'urbanisation des deux parties de l'OAP (est/ouest) permettre une connexion viaire entre celles-ci.
- » Neutraliser le débouché accidentogène du chemin du petit Lac sur l'avenue Thiers et reporter la desserte au sein de l'urbanisation future.
- » Conforter la qualité paysagère et urbaine en entrée de ville.
- » Accompagner la création de logements collectifs par l'aménagement de centralité(s) / espace(s) collectif(s) (aires de jeux...).
- » Assurer une intégration des nouvelles constructions en cohérence avec les tissus pavillonnaires existants, par un traitement adapté des interfaces en termes notamment de recul, de hauteur et/ou de traitement paysager.

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT



- Périmètre de l'OAP
- Opération d'ensemble
- Vocation des espaces / destination du bâti**
- Habitat
- Mobilité**
- Voie secondaire
- Voie de desserte locale à créer ou restructurer
- Carrefour à créer
- Carrefour à aménager
- Traitement des espaces publics**
- Espace vert public à préserver ou à créer
- Qualité environnementale et paysagère**
- Espace paysager à végétaliser, à préserver
- Interface paysagère à aménager
- Autre**
- ✕ Suppression

VOCATION DES ESPACES ET PROGRAMMATION PREVISIONNELLE

// Vocation

La vocation principale de la zone est dédiée au développement résidentiel. Les équipements d'intérêt collectif et services publics seront également possibles.

// Programmation

Le site Leï Morts peut accueillir environ 150 logements et proposera une offre diversifiée de logements, couplant habitat collectif, habitat individuel groupé et individuel pur.

La densité prévue sur l'ensemble de l'OAP est de l'ordre de 35 logements/hectare.

50% des logements et 30% de la surface de plancher créés dans le cadre des futures opérations d'aménagement d'ensemble de l'OAP, à minima, doivent être affectés à des logements sociaux.

Une centralité principale ainsi que des espaces collectifs devront être aménagés, en accompagnement de la production de logements collectifs.

// Mode de mise en œuvre opérationnelle

L'urbanisation est conditionnée à la réalisation :

- Soit d'une opération d'aménagement d'ensemble sur l'intégralité du secteur d'OAP
- Soit de deux opérations d'aménagement d'ensemble couvrant respectivement les périmètres 1 et 2 (est et ouest).

L'urbanisation est également conditionnée au réaménagement du carrefour avenue Thiers / avenue de Provence pour la desserte de la partie est de l'OAP et à l'aménagement d'un accès mutualisé sur le chemin Joseph Roumanille pour la desserte de la partie ouest de l'OAP.

PRINCIPES D'ACCESSIBILITE, DE DESSERTE ET DE FONCTIONNEMENT URBAIN

// Accès

Les accès aux nouvelles constructions se feront depuis l'avenue Thiers pour la desserte de la partie est de l'OAP et depuis le chemin Joseph Roumanille pour la desserte de la partie ouest de l'OAP.

Le développement du secteur sera accompagné du réaménagement du carrefour avenue Thiers/avenue de Provence afin de sécuriser l'accès à l'opération. Aucun autre débouché supplémentaire sur ces voies, que ceux précisés sur le schéma de l'OAP, ne sera autorisé afin de garantir la fluidité des circulations sur ces axes.

L'aménagement des jonctions devra être conçu de manière à ne pas créer de situation accidentogène (visibilité des entrées/sorties).

// Principe de desserte

Le principe général est de créer une desserte viaire fluide et sécurisée, notamment aux points de connexion avec l'avenue Thiers et le chemin Joseph Roumanille, et en limitant la multiplication des accès débouchant sur ces voies structurantes.

Dans le cadre de l'urbanisation des deux parties de l'OAP (est/ouest) la possibilité de réalisation d'une connexion viaire entre celles-ci pourra être prévue. Dans le cadre de l'aménagement du secteur, le débouché accidentogène du chemin du petit Lac sur l'Avenue Thiers sera supprimé et la desserte assurée par le chemin existant reportée au sein de l'urbanisation future.

Dans le cas d'une première opération d'aménagement d'ensemble desservant une ou plusieurs autre(s) opération(s) d'aménagement d'ensemble, le dimensionnement des voies de desserte et des réseaux devra être suffisant pour pouvoir desservir la ou les opérations ultérieures.

// Modes actifs

Sur l'ensemble du site, les modes actifs (marche/vélos) seront favorisés. Les abords des voies publiques structurantes seront adaptés à la circulation sécurisée des modes doux.

// Gestion du stationnement

Nombre de places de stationnement à créer pour les constructions à destination d'habitation

En sus des obligations prévues à l'article 7 du règlement, tout projet doit prévoir 1 place supplémentaire par tranche de 200 m² de surface de plancher.

50% minimum de ces places devront être closes et couvertes ou intégrées dans le volume des constructions à usage d'habitation. Des adaptations pourront être admises dans le cadre des programmes de logements sociaux.

En sus des places exigées ci-avant, pour tout projet comprenant plus de 2 logements, et notamment dans le cas d'opérations d'aménagement d'ensemble ou de bâtiment collectif, il doit être aménagé des aires de stationnement supplémentaires non closes, pour les véhicules des visiteurs, à raison de : 1 place par logement créé. Ces aires de stationnement seront réalisées à l'air libre.

Place(s) de stationnement liée(s) à l'accès à la (aux) construction(s)

Tout nouvel accès créé sur une voie ouverte à la circulation publique comprendra 2 Places Privatives Non Closes (PPNC).

Obligations en matière de points de recharge pour véhicule électrique

Les aires de stationnement des véhicules privées liées aux constructions à destination d'habitation sous forme de collectif seront dotées des gaines techniques, câblages et dispositifs de sécurité nécessaires à l'alimentation d'une prise de recharge pour véhicule électrique ou hybride rechargeable. Un dispositif permettant un comptage individuel sera également installé pour les constructions à destination d'habitation.

20% des places de stationnement à créer pour les constructions à usage d'habitation (hors stationnements visiteurs et PPNC) seront ainsi équipées, avec un minimum de 2 places.

L'aménagement des espaces de stationnement devra être privilégié dans les espaces concernés par le risque inondation.

PRINCIPES D'INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET D'INTEGRATION PAYSAGERE

// Qualité architecturale et formes urbaines

L'emprise au sol maximale des constructions est établie par typologie d'habitat :

- Pour l'habitat collectif : l'emprise au sol maximale des constructions est limitée à 50% de la superficie du terrain d'assiette du projet ;
- Pour l'habitat individuel groupé : l'emprise au sol maximale des constructions est limitée à 30% de la superficie du terrain d'assiette du projet ;
- Pour l'habitat individuel : l'emprise au sol maximale des constructions est limitée à 25% de la superficie du terrain d'assiette du projet ;

La hauteur des constructions est limitée au R+2 pour l'habitat collectif et au R+1 pour l'habitat individuel groupé et individuel pur.

Le traitement des franges de l'urbanisation future (morphologie(s) urbaine(s), hauteur des constructions, recul, traitement paysager...) devra faire l'objet d'une attention particulière afin de garantir son intégration dans son environnement bâti, et notamment avec les tissus pavillonnaires existants.

// Principes de traitement paysager

Dans le cas de constructions de type habitat individuel groupé, la surface des espaces verts de pleine terre représentera 35% au moins de la superficie du terrain d'assiette du projet.

Dans le cas de constructions de type habitat individuel pur, la surface des espaces verts de pleine terre représentera 50% au moins de la superficie du terrain d'assiette du projet

Les espaces libres doivent être obligatoirement aménagés par un traitement végétal, ou aménagés en aires de jeux.

Les essences non allergisantes seront à privilégier pour la réalisation des plantations projetées / à créer.

Les voies et espaces collectifs, ainsi que les abords des futures constructions, devront faire l'objet d'un traitement urbain/paysager adapté.

L'aménagement d'espaces verts collectifs devra être privilégié dans les espaces concernés par le risque inondation.

PRINCIPES DE QUALITE ENVIRONNEMENTALE ET DE PREVENTION DES RISQUES

// Qualité environnementale

Les principes de qualité environnementale devront reprendre les principes des OAP thématiques.

// Risque inondation

La mise en œuvre du projet sera conditionnée à la bonne prise en compte du risque inondation.

L'aménagement d'espaces de stationnement et d'espaces verts/collectifs sera privilégié dans les secteurs les plus impactés par le risque inondation.

BOU-OAP03 : Centre-Ville

Vocation : mixte

Zonage : UC

Programme : environ 90 logements

Échéancier prévisionnel de réalisation :
court/moyen terme



DESCRIPTION DU SITE

Situé au cœur de la commune de Bouc Bel Air, le site du centre-ville représente une surface d'1,8 ha.

Le site de projet constitue un espace résiduel situé à la jonction entre le centre villageois et le pôle d'équipements publics des Terres Blanches.

En plein cœur d'une zone mixte d'équipements, de services et d'habitat collectif et dernier véritable potentiel foncier au niveau du village de Bouc Bel Air, il s'agit d'un secteur central et stratégique pour la commune.

La desserte en transports en commun est assurée par des arrêts de bus existants sur l'avenue du 8 mai 1945 et le boulevard Jules Ferry.

ENJEUX ET OBJECTIFS

- » Permettre et encadrer l'urbanisation de ce secteur résiduel en cohérence avec son environnement.
- » Conditionner l'urbanisation de ce secteur au réaménagement du(des) carrefour(s) existant(s), voire des principales voies de desserte (bd. Jules Ferry / av. du 8 mai 1945), afin d'assurer une desserte, motorisée et par les modes doux, adaptée et sécurisée.
- » Maintenir une qualité paysagère en entrée de village sud-est et assurer un traitement paysager qualitatif en bordure de voies publiques.
- » Aménager une centralité en interface avec les voies publiques de desserte.
- » Conforter la mixité fonctionnelle du secteur en assurant une offre habitat/commerces et services de proximité, en complémentarité avec l'offre existante au niveau du cœur de village.
- » Accompagner les futures constructions d'une offre en stationnement adaptée.

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT



- Périmètre de l'OAP
- Vocation des espaces / destination du bâti**
- Secteur de mixité fonctionnelle
- Caractéristique du bâti**
- Front bâti structurant
- Front bâti avec activités en RDC
- Mobilité**
- Voie secondaire à créer ou restructurer
- Modes actifs à créer
- Accès principal
- Carrefour à aménager
- Traitement des espaces publics**
- Centralité à renforcer ou à créer
- Qualité environnementale et paysagère**
- Espace paysager à végétaliser, à préserver
- Interface paysagère à aménager
- ▷ Perspective paysagère à valoriser

VOCATION DES ESPACES ET PROGRAMMATION PRÉVISIONNELLE

// Vocation

La vocation principale de la zone est dédiée au développement résidentiel, ainsi qu'aux commerces et activités de services. Les équipements d'intérêt collectif et services publics seront également possibles.

// Programmation

Le projet d'aménagement proposera une offre d'habitat collectif, avec un potentiel d'environ 90 logements.

La densité prévue est de l'ordre de 65 logements/hectare.

50% des logements et 30% de la surface de plancher créés lors de l'opération, à minima, doivent être affectés à des logements sociaux.

Une centralité devra être aménagée en interface avec les voies publiques de desserte. Elle devra faire l'objet d'un traitement urbain/paysager adapté.

Les commerces et activités de services, seront implantés uniquement en rez-de-chaussée des immeubles bordant la centralité à créer.

// Mode de mise en œuvre opérationnelle

L'urbanisation est conditionnée à la réalisation d'une unique opération d'aménagement d'ensemble et au réaménagement du (des) carrefour(s) existant(s), voire des principales voies de desserte (boulevard Jules Ferry, avenue du 8 mai 1945).

PRINCIPES D'ACCESSIBILITÉ, DE DESSERTE ET DE FONCTIONNEMENT URBAIN

// Accès

Le site de projet est accessible depuis le boulevard Jules Ferry.

L'accès motorisé aux nouvelles constructions se fera uniquement depuis le boulevard Jules Ferry, par l'aménagement d'un unique accès.

L'urbanisation future de ce secteur générant inévitablement du trafic supplémentaire, le réaménagement du carrefour localisé au sud-est (à l'angle de l'avenue du 8 mai 1945 et du boulevard Jules Ferry) devra nécessairement être réalisé concomitamment à l'aménagement de la zone, afin d'assurer une desserte, motorisée et par les modes doux, adaptée et sécurisée.

// Modes actifs

L'OAP prévoit la mise en œuvre d'espaces et d'aménagements spécifiques dédiés aux déplacements doux, notamment en bordure de l'avenue du 8 mai 1945 et du boulevard Jules Ferry.

// Gestion du stationnement

Nombre de places de stationnement à créer pour les constructions à destination d'habitation

En sus des obligations prévues à l'article 7 du règlement, tout projet doit prévoir 1 place supplémentaire par tranche de 200 m² de surface de plancher.

50% minimum de ces places devront être closes et couvertes ou intégrées dans le volume des constructions à usage d'habitation. Des adaptations pourront être admises dans le cadre des programmes de logements sociaux.

En sus des places exigées ci-avant, pour tout projet comprenant plus de 2 logements, et notamment dans le cas d'opérations d'aménagement d'ensemble ou de bâtiment collectif, il doit être aménagé des aires de stationnement supplémentaires non closes, pour les véhicules des visiteurs, à raison de : 1 place par logement créé. Ces aires de stationnement seront réalisées à l'air libre.

Place(s) de stationnement liée(s) à l'accès à la (aux) construction(s)

Tout nouvel accès créé sur une voie ouverte à la circulation publique comprendra 2 Places Privatives Non Closes (PPNC).

Obligations en matière de points de recharge pour véhicule électrique

Les aires de stationnement des véhicules privées liées aux constructions à destination d'habitation sous forme de collectif seront dotées des gaines techniques, câblages et dispositifs de sécurité nécessaires à l'alimentation d'une prise de recharge pour véhicule électrique ou hybride rechargeable. Un dispositif permettant un comptage individuel sera également installé pour les constructions à destination d'habitation.

20% des places de stationnement à créer pour les constructions à usage d'habitation (hors stationnements visiteurs et PPNC) seront ainsi équipées, avec un minimum de 2 places.

PRINCIPES D'INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET D'INTÉGRATION PAYSAGÈRE

// Principe d'implantation des bâtiments

L'implantation des futures constructions devra garantir la constitution de fronts bâtis adaptés au cœur de village (alignement des façades sur voies / centralité à créer...), ainsi qu'un traitement urbain/paysager adapté de l'interface entre les voies et les nouvelles constructions. Les constructions devront s'implanter à au moins 4 mètres des limites séparatives.

L'interface entre les nouvelles constructions et les tissus pavillonnaires existants devra être assurée (en termes de hauteur de construction, de recul et/ou de traitement paysager).

// Qualité architecturale et formes urbaines

Le secteur est concerné par le périmètre de protection des 500 mètres autour des Monuments Historiques en raison de la proximité avec l'église paroissiale Saint André. Une attention particulière devra donc être portée sur la qualité architecturale des futures constructions.

L'emprise au sol des constructions sera limitée à 50% de la superficie du terrain d'assiette du projet.

La hauteur des constructions est limitée au R+2, pouvant aller partiellement jusqu'au R+3 en mobilisant la topographie du terrain tout en veillant à conserver l'enveloppe globale du village.

// Principes de traitement paysager

L'espace en interface entre les voies publiques et les nouvelles constructions participe à la qualité de la présentation de l'espace public. Il doit faire l'objet d'un traitement paysager particulièrement soigné.

Les voies existantes (avenue du 8 mai 1945 et boulevard Jules Ferry) ainsi que la centralité à créer devront faire l'objet d'un traitement urbain et paysager adapté.

Les abords des futures constructions, à l'interface avec les tissus bâtis existants, devront faire l'objet d'un traitement paysager adapté.

Les principaux sujets végétaux existants devront être préservés ou, en cas d'impossibilité obligatoirement remplacés par des sujets équivalents, en nombre au moins équivalent. Les espaces libres doivent être obligatoirement aménagés par un traitement végétal adapté. Les essences non allergisantes seront à privilégier pour la réalisation des plantations projetées / à créer

PRINCIPES DE QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE ET DE PRÉVENTION DES RISQUES

// Qualité environnementale

Les principes de qualité environnementale devront reprendre les principes des OAP thématiques.

BOU-OAP₀₄ : Plan Marseillais - Violési

Vocation : mixte

Zonage : UDa1, UEb, UEc, 1AU-UDa, Nj

Programme : environ 450-500 logements

Échéancier prévisionnel de réalisation :
court à moyen terme



DESCRIPTION DU SITE

Situé dans la moitié sud de la commune de Bouc Bel Air, le site de Plan Marseillais-Violési représente une surface de 31,8 ha.

Le périmètre de l'OAP porte sur l'ensemble des espaces situés de part et d'autre de la RD8n qui se caractérisent par un tissu mixte composé d'habitat et d'activités économiques.

En effet, le secteur bénéficie d'une offre commerciale et de services diversifiée en bordure de la départementale.

Le site de projet est délimité à l'est par le Vallat de Violési et la poche agricole longeant celui-ci, à l'ouest par l'A51, au nord par le promontoire naturel délimitant ce quartier de celui de San Baquis, et au sud par la RD8 / avenue de la Babiole.

Ce secteur constitue le second réservoir foncier majeur de la commune, principalement pour la production de logements, notamment sociaux. Il est ainsi considéré comme central et stratégique pour le développement communal.

Une réflexion particulière doit être menée en appui sur la requalification engagée de la RD8n, afin à la fois de conforter l'offre en logements sur le secteur et de restructurer l'ensemble du quartier, en encadrant et hiérarchisant les activités économiques.

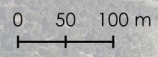
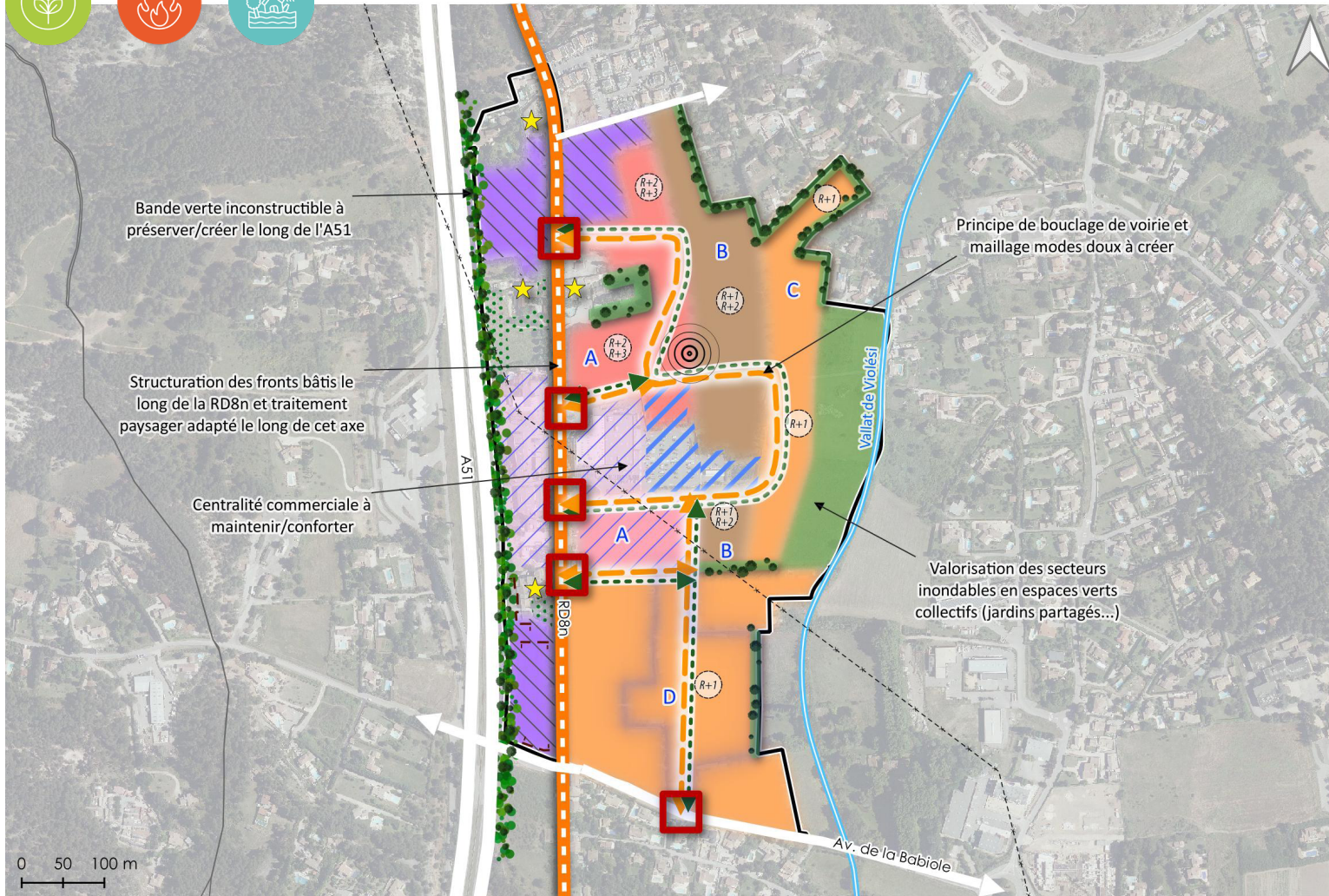
La desserte en transports en commun du site est assurée par des arrêts de bus existants le long des deux départementales (RD8n et RD8).

Par ailleurs, le site est traversé par une ligne électrique à très haute tension.

ENJEUX ET OBJECTIFS

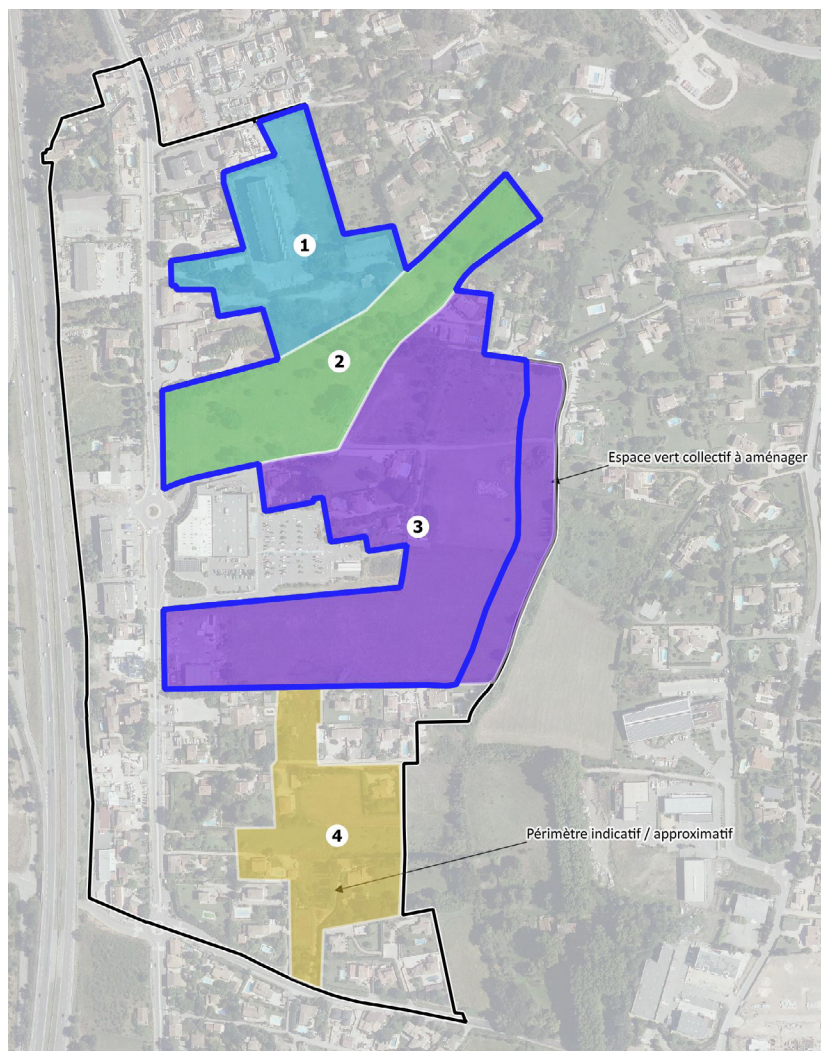
- » Encadrer l'urbanisation future de ce secteur, tant au niveau du potentiel foncier identifié que d'une possible densification encadrée des tissus bâtis plus lâches présents en extrémité sud de l'OAP.
 - » Projeter la réalisation d'une offre mixte d'habitat avec un gradient de densité dégressif depuis la RD8n à l'ouest et vers le vallon de Violési à l'est.
 - » Assurer une desserte adaptée des constructions, en conditionnant l'urbanisation future à la réalisation de bouclages de voirie, en appui sur des points d'accroche identifiés sur la RD8n et la RD8.
 - » Accompagner la création de logements par l'aménagement d'une centralité au sein du secteur et à l'écart de la RD8n.
 - » Assurer une intégration des nouvelles constructions en cohérence avec les tissus pavillonnaires existants, par un traitement adapté des interfaces.
 - » Limiter la création de logements aux abords immédiats de la ligne à très haute tension, en privilégiant l'aménagement de voies, d'espaces de stationnement et/ou d'espaces verts.
- » Affirmer le pôle central de commerces et de services existant. Pas de développement commercial en dehors de ce pôle. Possible création de locaux commerciaux et de services complémentaires à ceux existants dans le cadre de l'urbanisation future projetée au sud du supermarché existant, uniquement en bordure de la RD8n et en RDC des futures constructions d'habitat collectif.
 - » Recréer un front urbain de qualité le long de la RD8n, notamment une structuration des fronts bâtis, par la réorganisation des espaces spécifiquement dédiés aux activités économiques et par un traitement urbain/paysager adapté des abords de cet axe structurant.
 - » Maintenir et conforter deux espaces dédiés aux activités tertiaires et de services compatibles avec l'habitat au nord et au sud de la zone. Dans ces secteurs les nouveaux commerces de détail sont donc interdits.
 - » Préserver les éléments bâtis et végétaux d'intérêts patrimoniaux et/ou paysagers sur le secteur et veiller à un traitement qualitatif des interfaces avec l'espace public et les potentielles nouvelles constructions.

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT



- Périmètre de l'OAP
- Vocation des espaces / destination du bâti**
 - Habitat
 - Habitat à dominante individuelle
 - Habitat à dominante collective
 - Commerce et activités de service
 - Activités à dominante tertiaire
- Caractéristique du bâti**
 - Hauteur du bâti
 - Front bâti structurant
- Mobilité**
 - Voie primaire
 - Voie secondaire
 - Voie de desserte locale
 - Voie secondaire à créer ou restructurer
 - Continuité viaire - maillage
 - Modes actifs à créer
 - Accès principal
 - Aire de stationnement
- Traitement des espaces publics**
 - Espace vert public à préserver ou à créer
 - Centralité à renforcer ou à créer
- Qualité environnementale et paysagère**
 - Espace paysager à végétaliser
 - Espace paysager à végétaliser, à préserver
 - Interface paysagère à aménager
 - Trame bleue secondaire
 - Élément ou ensemble patrimonial à valoriser
- Réseau**
 - Ligne électrique à haute tension

SCHÉMA PÉRIMÈTRE D'OPÉRATIONS D'ENSEMBLE



 Potentiel foncier

VOCATION DES ESPACES ET PROGRAMMATION PRÉVISIONNELLE

// Vocation

La vocation de la zone est mixte, s'appuyant principalement sur une production de logements sur le secteur, sur un possible confortement de la centralité commerciale / de services existants, ainsi que sur la réorganisation des autres fonctions économiques le long de la RD8n. Les équipements d'intérêt collectif et services publics seront également possibles.

// Programmation

Le projet d'aménagement proposera une offre diversifiée de logements, répartie ainsi :

- Habitat collectif sur le secteur A ;
- Habitat collectif et individuel groupé sur le secteur B ;
- Habitat individuel pur pour le secteur C ;
- Habitat individuel groupé et/ou individuel pur pour le secteur D.

Le site de Plan Marseillais-Violési peut accueillir environ 475 logements, répartis ainsi :

- Près de 230 logements dans le secteur A ;
- Près de 170 logements dans le secteur B ;
- Près de 45 logements dans le secteur C ;
- Près de 30 logements dans le secteur D ;

Les densités prévues sont de l'ordre de :

- 65 logements/ha pour le secteur A ;
- 40 logements/ha pour le secteur B ;
- 20 logements/ha pour les secteurs C et D.

50% des logements et 30% de la surface de plancher créés, dans le cadre des futures opérations d'aménagement d'ensemble de l'OAP, à minima, doivent être affectés à des logements sociaux.

Les futurs commerces seront localisés au sud du supermarché existant, en bordure de la RD8n, et en RDC des futures constructions d'habitat collectif.

Une centralité (espace collectif, aire de loisirs), située à l'écart de la RD8n et au cœur des espaces d'habitation, devra être aménagée. Celle-ci est localisée de manière indicative au sein du schéma de l'OAP.

// Mode de mise en œuvre opérationnelle

4 périmètres sont établis sur le secteur de l'OAP (cf. schéma) :

- pour les périmètres n°1 et 2 : l'urbanisation future est conditionnée à la réalisation d'une opération d'aménagement d'ensemble pour chaque périmètre.
- pour le périmètre n°3 : l'urbanisation est conditionnée à la réalisation d'une ou deux opération(s) d'aménagement d'ensemble.
- pour le périmètre n°4, dont la délimitation est approximative, l'urbanisation future est conditionnée à la réalisation d'une opération d'aménagement d'ensemble, ainsi qu'à la création de la voie de desserte nord-sud depuis l'avenue de la Babiole.

PRINCIPES D'ACCESSIBILITÉ, DE DESSERTE ET DE FONCTIONNEMENT URBAIN

// Accès

Le schéma de desserte à créer devra s'appuyer sur la réalisation de bouclages de voirie reliant les accès identifiés sur la RD8n et l'avenue de la Babiole / RD8.

Le principe général est de créer un maillage viaire fluide permettant de desservir le cœur de la zone en se raccrochant aux voies existantes, et en excluant les voies de desserte structurantes en impasse.

En matière d'accès, il conviendra de respecter la localisation des jonctions donnant sur la RD8n et la RD8.

Aucun autre débouché supplémentaire sur ces voies, que ceux précisés sur le schéma de l'OAP, ne sera autorisé afin de garantir la fluidité des circulations sur ces axes. L'aménagement des jonctions devra être conçu de manière à ne pas créer de situation accidentogène (visibilité des entrées/sorties).

Une attention particulière sera portée à la continuité et la cohérence de la desserte de l'ensemble des espaces commerciaux/services, existants et à créer dans le secteur de mixité fonctionnelle.

Le secteur Plan-Marseillais-Violési bénéficie d'une bonne desserte en transport en commun. En complément et à court/moyen terme, un parking relais/aire de covoiturage, prévu au sud de la zone, sera réalisé.

// Principes de desserte

Dans le cas d'une première opération d'aménagement d'ensemble desservant une ou plusieurs autre(s) opération(s) d'aménagement d'ensemble, le dimensionnement des voies de desserte et des réseaux devra être suffisant pour pouvoir desservir la ou les opérations ultérieures.

// Modes actifs

Sur l'ensemble du secteur d'OAP, les modes actifs (marche/vélos) seront favorisés, notamment par un maillage à créer entre les espaces d'habitation, les polarités économiques et notamment commerciales / de services, ainsi que les centralités et espaces verts collectifs à créer.

L'organisation des modes actifs au sein des opérations d'ensemble devra permettre de rejoindre les stations de bus existantes.

// Gestion du stationnement

En cohérence avec l'enjeu de structuration de fronts bâtis le long de la RD8n, enjeu pour les tissus économiques situés entre la RD8n et l'A51 à (re)positionner les espaces de stationnement aériens à l'arrière des constructions (côté A51) et d'aménager ces espaces avec un traitement paysager adapté.

L'espace de stationnement du supermarché existant pourra être restructuré, afin de permettre un développement des énergies renouvelables (photovoltaïque), ainsi qu'une amélioration de son traitement urbain/paysager.

Plus généralement, les espaces de stationnement devront bénéficier d'un traitement paysager qualitatif.

Il est prévu un nouveau parking relais à proximité des stations de bus, au sud du quartier.

Nombre de places de stationnement à créer pour les constructions à destination d'habitation

En sus des obligations prévues à l'article 7 du règlement, tout projet doit prévoir 1 place supplémentaire par tranche de 200 m² de surface de plancher.

50% minimum de ces places devront être closes et couvertes ou intégrées dans le volume des constructions à usage d'habitation. Des adaptations pourront être admises dans le cadre des programmes de logements sociaux.

En sus des places exigées ci-avant, pour tout projet comprenant plus de 2 logements, et notamment dans le cas d'opérations d'aménagement d'ensemble ou de bâtiment collectif, il doit être aménagé des aires de stationnement supplémentaires non closes, pour les véhicules des visiteurs, à raison de : 1 place par logement créé. Ces aires de stationnement seront réalisées à l'air libre.

Place(s) de stationnement liée(s) à l'accès à la (aux) construction(s)

Tout nouvel accès créé sur une voie ouverte à la circulation publique comprendra 2 Places Privatives Non Closes (PPNC).

Obligations en matière de points de recharge pour véhicule électrique

Les aires de stationnement des véhicules privés liées aux constructions à destination d'habitation sous forme de collectif seront dotées des gaines techniques, câblages et dispositifs de sécurité nécessaires à l'alimentation d'une prise de recharge pour véhicule électrique ou hybride rechargeable. Un dispositif permettant un comptage individuel sera également installé pour les constructions à destination d'habitation.

20% des places de stationnement à créer pour les constructions à usage d'habitation (hors stationnements visiteurs et PPNC) seront ainsi équipées, avec un minimum de 2 places.

PRINCIPES D'INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET D'INTÉGRATION PAYSAGÈRE

// Principe d'implantation des bâtiments

Dans le prolongement de son réaménagement récent qualitatif, la RD8n doit être affirmée comme un « boulevard urbain ».

// Qualité architecturale et formes urbaines

La composition urbaine devra être de qualité afin d'assurer l'insertion de l'ensemble tout en tenant compte de la topographie et du tissu urbain existant. Ainsi un épannelage des emprises au sol et hauteurs des constructions devra être recherché en fonction des sous-secteurs de la présente OAP.

- Secteur A : emprise au sol des constructions sera limitée à 50% du terrain d'assiette du projet pour les constructions d'une hauteur en R+3.
- Secteur B : emprise au sol des constructions sera limitée à 40% du terrain d'assiette du projet.
- Secteur C : emprise au sol des constructions sera limitée à 25% du terrain d'assiette du projet.
- Secteur D : emprise au sol des constructions sera limitée à 30% du terrain d'assiette du projet.

Les formes urbaines seront mixtes avec des hauteurs de constructions allant du R+1 au R+3 de manière partielle.

- Secteur A : R + 2 maximum et possible R+3 partielle (sous la condition de ne pas dépasser 25% d'emprise au sol des constructions).
- Secteur B : R+1 à R+2 maximum.
- Secteur C : R+1 maximum.
- Secteur D : R+1 maximum.

Le traitement adapté des franges de l'urbanisation future (morphologie(s) urbaine(s), hauteur des constructions, recul, traitement paysager...) devra faire l'objet d'une attention particulière afin de garantir son intégration dans son environnement bâti, et notamment avec les tissus pavillonnaires existants.

Une hauteur plus affirmée pourra être autorisée aux abords de la RD8n (R+2 et R+3 de manière partielle sur le secteur A) alors que les constructions seront limitées à R+1 en périphérie, à l'est de l'opération notamment

Le traitement des franges de l'urbanisation future (morphologie(s), hauteur des constructions, recul, traitement paysager...) devra faire l'objet d'une attention particulière afin de garantir son intégration dans son environnement bâti, et notamment avec les tissus pavillonnaires existants.

// Principes de traitement paysager

Dans le secteur B, la surface des espaces verts de pleine terre représentera au moins 35% de la superficie du terrain d'assiette du projet.

Dans le secteur C, la surface des espaces de pleine terre représentera au moins 50% de la superficie du terrain d'assiette du projet.

Dans le secteur D, la surface des espaces de pleine terre représentera au moins 45% de la superficie du terrain d'assiette du projet.

Les espaces libres doivent être obligatoirement aménagés par un traitement végétal, ou aménagés en aires de jeux.

Les essences non allergisantes seront à privilégier pour la réalisation des plantations projetées / à créer.

L'espace de jardin, en avant du hameau de Violési, devra être préservé, ce dernier participant à mise en valeur architecturale et urbaine du hameau.

Il en sera de même pour les alignements d'arbres et/ou espaces verts/jardins, accompagnant les autres bâtiments identifiés en tant qu'élément du patrimoine sur l'illustration de l'OAP.

L'insertion paysagère du projet sera particulièrement recherchée notamment à proximité de ces éléments de patrimoine /paysage identifiés au plan de zonage.

Le secteur Nj, situé en limite est de l'OAP, vise l'aménagement d'un espace vert « collectif » en accompagnement de l'urbanisation future projetée sur le secteur, et en interface avec la poche agricole existante et le vallon de Violési.

Les voies structurantes devront faire l'objet d'un aménagement urbain/paysager adapté.

PRINCIPES DE QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE ET DE PRÉVENTION DES RISQUES

// Qualité environnementale

Les principes de qualité environnementale devront reprendre les principes des OAP thématiques.

// Risque inondation

La mise en œuvre du projet sera conditionnée à la bonne prise en compte du risque inondation (secteur Nj en frange est du secteur d'OAP).

// Risque feu de forêt

Le projet répondra notamment aux orientations dans la partie « Se protéger face au risque feu de forêt » de l'OAP thématique « Santé et Bien-être au quotidien ».

Lors de sa conception, le projet devra veiller à limiter la vulnérabilité des futures constructions.

Le projet d'aménagement et de construction devra justifier la manière dont il est tenu compte du risque incendie.

BOU-OAP05 : Malbergue Nord

Vocation : habitat

Zonage : UDa1

Programme : environ 35 logements

Échéancier prévisionnel de réalisation :
court/moyen terme



DESCRIPTION DU SITE

Situé à l'est de la commune de Bouc Bel Air, le site de Malbergue Nord représente une surface d'1,3 ha.

L'OAP porte sur un espace résiduel, situé au cœur d'une zone d'habitat pavillonnaire.

Le site est accessible depuis la RD60 / avenue de Provence qui dispose d'aménagements piétons puis par la rue Jean-Louis Calderon et la rue Robert Capa.

ENJEUX ET OBJECTIFS

- » Permettre et encadrer l'urbanisation de ce secteur résiduel.
- » Projeter la réalisation d'une offre d'habitat, en cohérence avec les tissus pavillonnaires limitrophes.
- » Assurer une desserte adaptée des futures constructions, en conditionnant cette urbanisation à un réaménagement/une sécurisation de la (des) voie(s) publique(s) d'accès.

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT



- Périmètre de l'OAP
- Vocation des espaces / destination du bâti**
- Habitat à dominante individuelle
- Caractéristique du bâti**
- Hauteur du bâti
- Mobilité**
- Voie de desserte locale
- Voie secondaire à créer ou restructurer
- Modes actifs à créer
- Accès principal
- Qualité environnementale et paysagère**
- Trame végétale à préserver
- Espace paysager à végétaliser, à préserver
- Ambiance végétale à créer, à préserver

VOCATION DES ESPACES ET PROGRAMMATION PRÉVISIONNELLE

// Vocation

La vocation principale de la zone est dédiée au développement résidentiel. Les équipements d'intérêt collectif et services publics seront également possibles.

// Programmation

Le site de projet peut accueillir une trentaine de logements et proposera une offre d'habitat individuel, couplant habitat individuel groupé et individuel pur.

La densité prévue est de l'ordre de 25 logements/hectare.

50% des logements et 30% de la surface de plancher créés lors de l'opération, à minima, doivent être affectés à des logements sociaux.

// Mode de mise en œuvre opérationnelle

L'urbanisation est conditionnée à la réalisation d'une unique opération d'aménagement d'ensemble.

L'urbanisation est également conditionnée au réaménagement/ à la sécurisation de la (des) voie(s) publique(s) d'accès (rue Robert Capa et/ou rue Jean-Louis Calderon).

PRINCIPES D'ACCESSIBILITÉ, DE DESSERTE ET DE FONCTIONNEMENT URBAIN

// Accès

Les accès aux nouvelles constructions se feront depuis la rue Robert Capa et/ou la rue Jean-Louis Calderon.

// Modes actifs

Sur l'ensemble du site, les modes actifs (marche/vélos) seront favorisés.

L'OAP prévoit l'aménagement d'une liaison douce nord-sud reliant le chemin du Petit Nice à la rue Robert Capa et/ou à la rue Jean-Louis Calderon.

// Gestion du stationnement

Nombre de places de stationnement à créer pour les constructions à destination d'habitation

En sus des obligations prévues à l'article 7 du règlement, tout projet doit prévoir 1 place supplémentaire par tranche de 200 m² de surface de plancher.

50% minimum de ces places devront être closes et couvertes ou intégrées dans le volume des constructions à usage d'habitation. Des adaptations pourront être admises dans le cadre des programmes de logements sociaux.

En sus des places exigées ci-avant, pour tout projet comprenant plus de 2 logements, et notamment dans le cas d'opérations d'aménagement d'ensemble ou de bâtiment collectif, il doit être aménagé des aires de stationnement supplémentaires non closes, pour les véhicules des visiteurs, à raison de : 1 place par logement créé. Ces aires de stationnement seront réalisées à l'air libre.

Place(s) de stationnement liée(s) à l'accès à la (aux) construction(s)

Tout nouvel accès créé sur une voie ouverte à la circulation publique comprendra 2 Places Privatives Non Closes (PPNC).

Obligations en matière de points de recharge pour véhicule électrique

Les aires de stationnement des véhicules privatives liées aux constructions à destination d'habitation sous forme de collectif seront dotées des gaines techniques, câblages et dispositifs de sécurité nécessaires à l'alimentation d'une prise de recharge pour véhicule électrique ou hybride rechargeable. Un dispositif permettant un comptage individuel sera également installé pour les constructions à destination d'habitation.

20% des places de stationnement à créer pour les constructions à usage d'habitation (hors stationnements visiteurs et PPNC) seront ainsi équipées, avec un minimum de 2 places.

PRINCIPES D'INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET D'INTÉGRATION PAYSAGÈRE

// Qualité architecturale et formes urbaines

La hauteur des constructions est limitée au R+1.

// Principes de traitement paysager

La surface des espaces verts de pleine terre représentera 45% au moins de la superficie du terrain d'assiette du projet.

Les abords des principales voies de circulation devront faire l'objet d'un traitement urbain/paysager adapté.

Les abords des futures constructions, à l'interface avec les tissus pavillonnaires existants, devront également faire l'objet d'un traitement paysager adapté.

La végétation remarquable existante à l'extrémité sud-ouest de l'OAP devra être préservée et mise en valeur.

Les espaces libres doivent être obligatoirement aménagés par un traitement végétal adapté. Les essences non allergisantes seront à privilégier pour la réalisation des plantations projetées / à créer.

PRINCIPES DE QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE ET DE PRÉVENTION DES RISQUES

// Qualité environnementale

Les principes de qualité environnementale devront reprendre les principes des OAP thématiques.

BOU-OAP06 : Malbergue Sud

Vocation : habitat

Zonage : 1AU- UDa1

Programme : environ 30 logements

Échéancier prévisionnel de réalisation :
court/moyen terme



DESCRIPTION DU SITE

Situé à l'est de la commune de Bouc Bel Air, le site de Malbergue Sud représente une surface d'1,5 ha.

L'OAP porte sur un espace résiduel, situé au cœur d'une zone d'habitat pavillonnaire, à proximité de la clinique de la Chênaie à l'est.

Le site est accessible depuis la RD60a / avenue Thiers qui dispose d'aménagements piétons puis par le chemin Mango Biou.

ENJEUX ET OBJECTIFS

- » Permettre et encadrer l'urbanisation de ce secteur résiduel.
- » Projeter la réalisation d'une offre d'habitat, en cohérence avec les tissus pavillonnaires limitrophes.
- » Assurer une desserte adaptée des futures constructions, en conditionnant cette urbanisation à un réaménagement du chemin Mango Biou et du carrefour avenue Thiers/chemin Mango Biou.
- » Assurer la conservation de la desserte actuelle du lotissement des Chênes Verts qui traverse le secteur d'OAP.

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT



- ▭ Périmètre de l'OAP
- Vocation des espaces / destination du bâti**
- Habitat à dominante individuelle
- Caractéristique du bâti**
- Hauteur du bâti
- Mobilité**
- ⇌ Voie secondaire
- ⇌ Voie de desserte locale
- ⇌ Voie de desserte locale à créer ou restructurer
- ⋯ Modes actifs à créer
- ⊞ Carrefour à aménager
- Aire de retournement
- Qualité environnementale et paysagère**
- 🌿 Espace paysager à végétaliser, à préserver
- 🌿 Interface paysagère à aménager

VOCATION DES ESPACES ET PROGRAMMATION PRÉVISIONNELLE

// Vocation

La vocation principale de la zone est dédiée au développement résidentiel. Les équipements d'intérêt collectif et services publics seront également possibles.

// Programmation

Le projet d'aménagement proposera une offre d'habitat individuel, couplant habitat individuel groupé et individuel pur.

L'OAP peut accueillir près de 30 logements, répartis ainsi :

- Près de 12 logements en habitat individuel groupé sur le secteur A ;
- Près de 10-12 logements en habitat individuel pur sur le secteur B ;
- Près de 6-8 logements en habitat individuel groupé et/ou individuel pur sur le secteur C.

La densité prévue est de l'ordre de 25 logements/hectare.

50% des logements et 30% de la surface de plancher créés lors de l'opération, à minima, doivent être affectés à des logements sociaux.

// Mode de mise en œuvre opérationnelle

L'urbanisation est conditionnée à la réalisation d'une unique opération d'aménagement d'ensemble.

L'urbanisation est également conditionnée au réaménagement du chemin Mango Biou et du carrefour avenue Thiers/chemin Mango Biou.

PRINCIPES D'ACCESSIBILITÉ, DE DESSERTE ET DE FONCTIONNEMENT URBAIN

// Accès

Les accès aux nouvelles constructions se feront depuis la RD60a puis par le chemin Mango Biou. Ce dernier devra être réaménagé et sécurisé. Une aire de retournement en extrémité nord devra être créée.

La desserte actuelle du lotissement des Chênes Verts devra être maintenue.

// Modes actifs

Sur l'ensemble du site, les modes actifs (marche/vélos) seront favorisés.

L'OAP prévoit l'aménagement d'un cheminement doux sécurisé le long du chemin Mango Biou.

// Gestion du stationnement

Nombre de places de stationnement à créer pour les constructions à destination d'habitation

En sus des obligations prévues à l'article 7 du règlement, tout projet doit prévoir 1 place supplémentaire par tranche de 200 m² de surface de plancher.

50% minimum de ces places devront être closes et couvertes ou intégrées dans le volume des constructions à usage d'habitation. Des adaptations pourront être admises dans le cadre des programmes de logements sociaux.

En sus des places exigées ci-avant, pour tout projet comprenant plus de 2 logements, et notamment dans le cas d'opérations d'aménagement d'ensemble ou de bâtiment collectif, il doit être aménagé des aires de stationnement supplémentaires non closes, pour les véhicules des visiteurs, à raison de : 1 place par logement créé. Ces aires de stationnement seront réalisées à l'air libre.

Place(s) de stationnement liée(s) à l'accès à la (aux) construction(s)

Tout nouvel accès créé sur une voie ouverte à la circulation publique comprendra 2 Places Privatives Non Closes (PPNC).

Obligations en matière de points de recharge pour véhicule électrique

Les aires de stationnement des véhicules privées liées aux constructions à destination d'habitation sous forme de collectif seront dotées des gaines techniques, câblages et dispositifs de sécurité nécessaires à l'alimentation d'une prise de recharge pour véhicule électrique ou hybride rechargeable. Un dispositif permettant un comptage individuel sera également installé pour les constructions à destination d'habitation.

20% des places de stationnement à créer pour les constructions à usage d'habitation (hors stationnements visiteurs et PPNC) seront ainsi équipées, avec un minimum de 2 places.

PRINCIPES D'INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET D'INTÉGRATION PAYSAGÈRE

// **Qualité architecturale et formes urbaines**

Sur le secteur A, l'emprise au sol des constructions sera limitée à 30% de la superficie du terrain d'assiette du projet.

Sur le secteur B, l'emprise au sol des constructions sera limitée à 25% de la superficie du terrain d'assiette du projet.

Sur le secteur C, l'emprise au sol des constructions sera limitée à 30% de la superficie du terrain d'assiette.

La hauteur des constructions est limitée au R+1.

Le traitement des franges de l'urbanisation future (morphologie(s) urbaine(s), hauteur des constructions, recul, traitement paysager...) devra faire l'objet d'une attention particulière afin de garantir son intégration dans son environnement bâti, et notamment avec les tissus pavillonnaires existants.

// **Principes de traitement paysager**

Sur le secteur A, la surface des espaces verts de pleine terre représentera 45% au moins de la superficie du terrain d'assiette du projet.

Sur le secteur B, la surface des espaces verts de pleine terre représentera 50% au moins de la superficie du terrain d'assiette du projet.

Sur le secteur C, la surface des espaces verts de pleine terre représentera 45% au moins de la superficie du terrain d'assiette du projet.

Les espaces libres doivent être obligatoirement aménagés par un traitement végétal adapté.

Les essences non allergisantes seront à privilégier pour la réalisation des plantations projetées / à créer.

Les abords de la voie de desserte principale (chemin Mango Biou) devront faire l'objet d'un traitement paysager.

Les abords des futures constructions, à l'interface avec les tissus pavillonnaires existants, devront également faire l'objet d'un traitement urbain/ paysager adapté.

PRINCIPES DE QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE ET DE PRÉVENTION DES RISQUES

// Qualité environnementale

Les principes de qualité environnementale devront reprendre les principes des OAP thématiques.

// Risque feu de forêt

Le projet répondra notamment aux orientations dans la partie « Se protéger face au risque feu de forêt » de l'OAP thématique « Santé et Bien-être au quotidien ».

Lors de sa conception, le projet devra veiller à limiter la vulnérabilité des futures constructions.

Le projet d'aménagement et de construction devra justifier la manière dont il est tenu compte du risque incendie.

Sa mise en œuvre sera conditionnée à la réalisation des moyens de défendabilité en adéquation avec le programme de l'opération.

BOU-OAP07 : La Salle Sud

Vocation : habitat

Zonage : UDa1

Programme : environ 20 logements

Échéancier prévisionnel de réalisation :
court/moyen terme



DESCRIPTION DU SITE

Situé au sud de la commune de Bouc Bel Air, le site de la Salle sud représente une surface de 0,66 ha.

L'OAP porte sur un espace résiduel situé au sein de secteurs résidentiels mixtes composés de tissus pavillonnaires ainsi que d'habitat collectif en bordure de l'avenue Pauline de Simiane.

Le site est accessible depuis l'impasse Saint-Ex.

ENJEUX ET OBJECTIFS

- » Permettre et encadrer l'urbanisation de ce secteur résidentiel.
- » Projeter la réalisation d'une offre mixte d'habitat, en cohérence avec les tissus résidentiels limitrophes.
- » Assurer une desserte adaptée des futures constructions.



SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT



- Périmètre de l'OAP
- Vocation des espaces / destination du bâti**
- Habitat à dominante individuelle
- Habitat à dominante collective
- Caractéristique du bâti**
- Hauteur du bâti
- Mobilité**
- Voie de desserte locale à créer ou restructurer
- Modes actifs à créer
- Accès principal
- Qualité environnementale et paysagère**
- Espace paysager à végétaliser, à préserver
- Interface paysagère à aménager

VOCATION DES ESPACES ET PROGRAMMATION PRÉVISIONNELLE

// Vocation

La vocation principale de la zone est dédiée au développement résidentiel. Les équipements d'intérêt collectif et services publics seront également possibles.

// Programmation

Le site de projet peut accueillir environ 20 logements, répartis ainsi :

- Près de 8-10 logements individuels purs et/ou groupés sur la partie nord (A) ;
- Près de 10-12 logements collectifs sur la partie sud (B).

Le projet s'appuiera sur une mixité dans les typologies de logements :

La partie nord (A) accueillera de l'habitat individuel et/ou individuel groupé.

La partie sud (B) accueillera du logement collectif.

Les densités prévues sont de l'ordre de :

- 25 logements/ha pour le secteur nord (A) ;
- 40 logements/ha pour le secteur sud (B).

A minima, 50% des logements et 30% de la surface de plancher créés lors de l'opération doivent être affectés à des logements sociaux.

Une centralité / un espace collectif devra être aménagé en accompagnement de la production de logements collectifs.

// Mode de mise en œuvre opérationnelle

L'urbanisation est conditionnée à la réalisation d'une opération d'aménagement d'ensemble couvrant l'intégralité du périmètre d'OAP.

PRINCIPES D'ACCESSIBILITÉ, DE DESSERTE ET DE FONCTIONNEMENT URBAIN

// Accès

L'accès du projet se fera via l'impasse Saint-Ex. Aucun nouvel accès ne sera possible sur la route départementale D8 / avenue Pauline de Simiane.

L'impasse Saint-Ex devra faire l'objet d'un réaménagement qui permettra la sécurisation de ses abords. L'élargissement de la voie pourra être envisagé.

// Modes actifs

Un cheminement doux sécurisé le long de l'impasse Saint-Ex sera aménagé.

// Gestion du stationnement

Nombre de places de stationnement à créer pour les constructions à destination d'habitation

En sus des obligations prévues à l'article 7 du règlement, tout projet doit prévoir 1 place supplémentaire par tranche de 200 m² de surface de plancher.

50% minimum de ces places devront être closes et couvertes ou intégrées dans le volume des constructions à usage d'habitation. Des adaptations pourront être admises dans le cadre des programmes de logements sociaux.

En sus des places exigées ci-avant, pour tout projet comprenant plus de 2 logements, et notamment dans le cas d'opérations d'aménagement d'ensemble ou de bâtiment collectif, il doit être aménagé des aires de stationnement supplémentaires non closes, pour les véhicules des visiteurs, à raison de : 1 place par logement créé. Ces aires de stationnement seront réalisées à l'air libre.

Place(s) de stationnement liée(s) à l'accès à la (aux) construction(s)

Tout nouvel accès créé sur une voie ouverte à la circulation publique comprendra 2 Places Privatives Non Closes (PPNC).

Obligations en matière de points de recharge pour véhicule électrique

Les aires de stationnement des véhicules privées liées aux constructions à destination d'habitation sous forme de collectif seront dotées des gaines techniques, câblages et dispositifs de sécurité nécessaires à l'alimentation d'une prise de recharge pour véhicule électrique ou hybride rechargeable. Un dispositif permettant un comptage individuel sera également installé pour les constructions à destination d'habitation.

20% des places de stationnement à créer pour les constructions à usage d'habitation (hors stationnements visiteurs et PPNC) seront ainsi équipées, avec un minimum de 2 places.

PRINCIPES D'INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET D'INTÉGRATION PAYSAGÈRE

// Qualité architecturale et formes urbaines

L'emprise au sol maximal des constructions sera établie par secteur :

Sur la partie nord (A), l'emprise au sol des constructions sera limitée à 40% de la superficie du terrain d'assiette du projet.

Sur la partie sud (B), l'emprise au sol des constructions sera limitée à 25% de la superficie du terrain d'assiette du projet.

Les formes urbaines seront mixtes, des hauteurs allant du R+1 maximum (secteur A) au R+2 maximum (secteur B).

Le traitement des franges de l'urbanisation future (morphologie(s) urbaine(s), hauteur des constructions, recul, traitement paysager...) devra faire l'objet d'une attention particulière afin de garantir son intégration dans son environnement bâti, et notamment avec les tissus pavillonnaires existants.

// Principes de traitement paysager

Un traitement qualitatif des franges urbaines devra être assuré sur l'ensemble du projet, notamment aux abords des voies publiques bordant le périmètre de l'OAP (impasse Saint-Ex et avenue Pauline de Simiane).

Sur la partie nord (A) : la surface des espaces verts de pleine terre représentera 45% au moins de la superficie du terrain d'assiette du projet.

Sur la partie sud (B) : la surface des espaces verts de pleine terre représentera 40% au moins de la superficie du terrain d'assiette du projet.

Les espaces libres doivent être obligatoirement aménagés par un traitement végétal, ou aménagés en aires de jeux.

Les essences non allergisantes seront à privilégier pour la réalisation des plantations projetées / à créer.

Les voies et espaces collectifs, ainsi que les abords des futures constructions, devront faire l'objet d'un traitement urbain/paysager adapté.

PRINCIPES DE QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE ET DE PRÉVENTION DES RISQUES

// Qualité environnementale

Les principes de qualité environnementale devront reprendre les principes des OAP thématiques.

BOU-OAP08 : Décathlon Village

Vocation : activités sportives et de loisirs

Zonage : US8

Programme : dominante équipements sportifs
et de loisirs

Échéancier prévisionnel de réalisation :
court/moyen/long terme



DESCRIPTION DU SITE

Situé dans la moitié sud de la commune de Bouc Bel Air, le site de Décathlon village représente une surface d'environ 35 ha.

L'OAP porte sur un pôle économique destiné aux activités de sports et de loisirs, ayant un rayonnement à l'échelle métropolitaine.

Le site se compose de plusieurs entités diversifiées et complémentaires.

Il s'agit d'un pôle attractif qui bénéficie d'une situation stratégique à l'échelle du territoire de Bouc Bel Air ; idéalement situé à proximité de grands axes routiers tels que l'A51 et l'A515, visible depuis cette dernière.

ENJEUX ET OBJECTIFS

- » Affirmer la vocation principale de sports et de loisirs du secteur, tout en veillant à la prise en compte des spécificités propres à chaque composante du site.
- » Pérenniser et développer les activités existantes au sein du site et autoriser l'implantation de nouvelles activités afin de conforter l'offre existante.
- » Permettre l'implantation d'une structure hôtelière afin de compléter l'offre actuelle, et notamment de pouvoir proposer des séminaires / séjours centrés sur le sport/loisirs avec hébergement au sein même du site.
- » Envisager, dans le cadre du développement du site, une restructuration de la desserte viaire principale, ainsi qu'une restructuration associée des espaces de stationnement.
- » Poursuivre le maillage du site par les modes doux et les cheminements PMR.
- » Maintien d'un traitement adapté de l'interface entre le site et les tissus résidentiels limitrophes.
- » Maintenir un recul minimal des constructions par rapport à la RD6 / A515, en accompagnement d'un traitement urbain et paysager adapté aux abords des voies publiques bordant le site.

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT



Traitements adaptés de l'interface avec les tissus résidentiels limitrophes

Entités boisées remarquables / possibles aménagements et activités en cohérence avec la préservation globale de ces entités

Possible implantation au sein du site d'une structure d'hébergement touristique (localisation indicative)

Recul par rapport à l'A515

Traitements urbain / paysager adapté en bordure des voies publiques encadrant le site

Développement des modes doux et cheminements PMR à poursuivre à l'échelle du site

Voie secondaire de desserte pouvant être mobilisée dans le cadre d'une potentielle restructuration de la desserte globale du site

Accès secondaires existant pouvant être mobilisés pour accompagner le développement des activités sur le site

Alignements d'arbres à préserver

- Périmètre de l'OAP
- Vocation des espaces / destination du bâti**
- Activités touristiques
- Caractéristique du bâti**
- Recul des constructions
- Mobilité**
- ← Voie de desserte locale
- Voie primaire à créer ou restructurer
- Voie de desserte locale à créer ou restructurer
- Modes actifs à créer
- Accès principal
- Accès secondaire
- P Aire de stationnement
- Qualité environnementale et paysagère**
- Trame végétale à préserver
- Espace paysager à végétaliser, à préserver
- Alignement d'arbres à préserver ou à créer
- Interface paysagère à aménager
- Trame bleue secondaire
- Ripisylve

VOCATION DES ESPACES ET PROGRAMMATION PRÉVISIONNELLE

// Vocation

La vocation principale de la zone est dédiée aux activités sportives et de loisirs, ainsi qu'aux constructions et aménagements qui y sont liés.

// Programmation

Le secteur de projet se décompose en 5 périmètres (cf. schéma d'aménagement).

Le **périmètre n°1** constitue le secteur urbanisé du site. Il a vocation à accueillir les constructions principales, les infrastructures les plus importantes et les espaces de stationnement structurants du site.

Cette partie du site peut accueillir les activités de sports et de loisirs ainsi que les commerces, bureaux, services, restauration, hébergements hôteliers en lien avec ces activités de sports et de loisirs.

Le **périmètre n°2** constitue l'espace central du site, ouvert au public. Située sur la partie centrale/ouest du site, il s'agit d'une entité en partie boisée. Ce périmètre a vocation à être un parc central accueillant des infrastructures et aménagements en lien avec la fréquentation du public, du type aires de jeux, agrès de sports, terrains de sports de plein air... Cet espace pourra également être mobilisé pour l'organisation d'évènements. Ainsi cette partie du site peut accueillir le mobilier urbain, les aménagements, les constructions et infrastructures en lien avec l'accueil du public sur les installations de sports de plein air.

Le **périmètre n°3** constitue un espace dédié à des activités d'animations auprès des enfants. Il peut accueillir des aménagements, constructions et infrastructures pérennes ou/et temporaires en cohérence avec cette vocation.

Le **périmètre n°4** a vocation à accueillir des activités sportives et de loisirs pratiquées en extérieur et s'inscrivant au sein d'entités boisées, de types accrobranche par exemple. Il peut donc accueillir les aménagements, infrastructures et constructions qui sont compatibles avec la préservation de ces entités boisées.

Le **périmètre n°5** a vocation à accueillir des activités de plein air. Il s'agit de l'espace actuellement réservé au golf et mini-golf. Il peut donc accueillir le mobilier urbain, les aménagements, infrastructures et constructions liées aux activités de sport et de loisirs de plein air et à l'accueil du public.

PRINCIPES D'ACCESSIBILITÉ, DE DESSERTE ET DE FONCTIONNEMENT URBAIN

// Accès

Le site est accessible depuis le chemin de Sauvecanne et la RD8N/avenue des Chabauds à l'ouest et le chemin de Sauvecanne à l'est.

// Principes de desserte

Dans le cadre de l'évolution future du site, une restructuration de la desserte viaire principale, ainsi que des espaces de stationnements associées pourra être envisagée.

De plus, l'accès secondaire actuel de livraison sur le chemin de Sauvecanne pourra être mobilisé dans le cadre de cette potentielle restructuration afin d'accompagner le développement des activités du site.

// Modes actifs

Sur l'ensemble du site, la poursuite du développement des modes actifs (marche/vélos) sera recherchée.

Par ailleurs, le maillage du site par les cheminements des personnes à mobilité réduite devra être poursuivi.

PRINCIPES D'INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET D'INTÉGRATION PAYSAGÈRE

// Gestion du stationnement

Une capacité de stationnement suffisante doit être garantie à l'échelle du site Décathlon Village, en cohérence avec la fréquentation et le fonctionnement des différentes activités existantes et futures au sein de celui-ci.

// Principes de traitement paysager

Les abords des voies de circulation structurante du site devront faire l'objet d'un traitement urbain et paysager adapté.

Les éléments d'intérêt paysager du site, notamment au sein des périmètres 2 et 4 de l'OAP, devront être identifiés et préservés, tout en permettant leur valorisation adaptée avec la vocation sportive et de loisirs du secteur.

PRINCIPES DE QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE ET DE PRÉVENTION DES RISQUES

// Qualité environnementale

Les principes de qualité environnementale devront reprendre les principes des OAP thématiques.

// Risque inondation

L'évolution future du site devra assurer une bonne prise en compte du risque inondation.

// Risque feu de forêt

Le projet répondra notamment aux orientations dans la partie « Se protéger face au risque feu de forêt » de l'OAP thématique « Santé et Bien-être au quotidien ».

Lors de sa conception, le projet devra veiller à limiter la vulnérabilité des futures constructions.

Le projet d'aménagement et de construction devra justifier la manière dont il est tenu compte du risque incendie.

BOU-OAP09 : La Salle Ouest

Vocation : habitat

Zonage : 1AU-UDa1

Programme : environ 70 logements

Échéancier prévisionnel de réalisation :
court/moyen terme



DESCRIPTION DU SITE

Situé à l'Ouest du domaine de la Salle, le site représente une surface de 3,5 ha.

L'OAP porte sur un espace en continuité immédiate des lotissements du Domaine de la Salle et de Lou Cantounet.

Le site est accessible depuis la rue Paul-Emile Victor et la rue Vincent Scotto.












Le secteur est traversé par une ligne électrique à haute tension.

ENJEUX ET OBJECTIFS

- » Permettre et encadrer l'urbanisation future de ce secteur, en permettant la réalisation d'une opération de logements intégrant des logements sociaux.
- » Assurer une intégration de cette opération dans son environnement, en veillant aux transitions avec les tissus pavillonnaires et espaces agricoles limitrophes.
- » Limiter la création de logements aux abords immédiats de la ligne à haute tension, en privilégiant au sein de ces abords l'aménagement de voies, d'espaces de stationnement et/ou d'espaces verts.
- » Assurer une desserte adaptée et sécurisée des futures constructions.

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT



-  Périmètre de l'OAP
- Vocation des espaces / destination du bâti**
-  Habitat à dominante individuelle
- Caractéristique du bâti**
-  Hauteur du bâti
- Mobilité**
-  Voie primaire
-  Voie de desserte locale
-  Modes actifs à créer
-  Carrefour à aménager
- Traitement des espaces publics**
-  Espace vert public à préserver ou à créer
- Qualité environnementale et paysagère**
-  Espace paysager à végétaliser, à préserver
-  Interface paysagère à aménager
- Réseau**
-  Ligne électrique à haute tension

VOCATION DES ESPACES ET PROGRAMMATION PRÉVISIONNELLE

// Vocation

La vocation principale de la zone est dédiée au développement résidentiel ainsi qu'aux équipements publics ou d'intérêt collectif.

// Programmation

Le site de projet peut accueillir environ 70 logements, et proposera une offre d'habitat individuel, couplant habitat individuel groupé et individuel pur.

La densité prévue est de l'ordre de 30 logements/hectare.

A minima, 50% des logements et 30% de la surface de plancher créés lors de l'opération doivent être affectés à des logements sociaux.

// Mode de mise en œuvre opérationnelle

L'urbanisation est conditionnée à la réalisation d'une unique opération d'aménagement d'ensemble.

PRINCIPES D'ACCESSIBILITÉ, DE DESSERTE ET DE FONCTIONNEMENT URBAIN

// Accès

Les accès aux nouvelles constructions se feront depuis la rue Victor Scotto.

Aucun nouvel accès ne sera créé sur la rue Paul-Emile Victor.

// Modes actifs

L'OAP prévoit l'aménagement d'un cheminement doux aux abords de la voie d'accès et des voies publiques encadrant la future opération.

// Gestion du stationnement

Nombre de places de stationnement à créer pour les constructions à destination d'habitation

En sus des obligations prévues à l'article 7 du règlement, tout projet doit prévoir 1 place supplémentaire par tranche de 200 m² de surface de plancher.

50% minimum de ces places devront être closes et couvertes ou intégrées dans le volume des constructions à usage d'habitation. Des adaptations pourront être admises dans le cadre des programmes de logements sociaux.

En sus des places exigées ci-avant, pour tout projet comprenant plus de 2 logements, et notamment dans le cas d'opérations d'aménagement d'ensemble ou de bâtiment collectif, il doit être aménagé des aires de stationnement supplémentaires non closes, pour les véhicules des visiteurs, à raison de : 1 place par logement créé. Ces aires de stationnement seront réalisées à l'air libre.

Place(s) de stationnement liée(s) à l'accès à la (aux) construction(s)

Tout nouvel accès créé sur une voie ouverte à la circulation publique comprendra 2 Places Privatives Non Closes (PPNC).

Obligations en matière de points de recharge pour véhicule électrique

Les aires de stationnement des véhicules privés liées aux constructions à destination d'habitation sous forme de collectif seront dotées des gaines techniques, câblages et dispositifs de sécurité nécessaires à l'alimentation d'une prise de recharge pour véhicule électrique ou hybride rechargeable. Un dispositif permettant un comptage individuel sera également installé pour les constructions à destination d'habitation.

20% des places de stationnement à créer pour les constructions à usage d'habitation (hors stationnements visiteurs et PPNC) seront ainsi équipées, avec un minimum de 2 places.

PRINCIPES D'INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET D'INTÉGRATION PAYSAGÈRE

// Principes d'implantation des bâtiments

Les constructions ne devront pas être implantées aux abords immédiats de la ligne haute tension.

// Qualité architecturale et formes urbaines

L'emprise au sol des constructions est limitée à 30% de la superficie du terrain d'assiette du projet.

La hauteur des constructions est limitée au R+1.

// Principes de traitement paysager

La surface des espaces verts de pleine terre représentera 45% au moins de la superficie du terrain d'assiette du projet.

Les abords des principales voies de circulation devront faire l'objet d'un traitement urbain/paysager adapté.

Les abords des futures constructions, à l'interface avec les tissus pavillonnaires existants, devront également faire l'objet d'un traitement paysager adapté.

Un traitement paysager des franges du secteur de projet devra être assuré, notamment à l'interface avec les espaces agricoles limitrophes. Des espaces verts collectifs pourront être aménagés, notamment dans les secteurs inondables situés en franges Nord-Est et Sud-Ouest de l'OAP.

Aux abords de la ligne haute tension, il sera privilégié l'aménagement de voiries, espaces de stationnement et espaces verts.

Les essences non allergisantes seront à privilégier pour la réalisation des plantations projetées / à créer.

PRINCIPES DE QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE ET DE PRÉVENTION DES RISQUES

// Qualité environnementale

Les principes de qualité environnementale devront reprendre les principes des OAP thématiques.

// Risque inondation

La mise en œuvre du projet sera conditionnée à la bonne prise en compte du risque inondation.

BOU-OAP10 : Montaury

Vocation : mixte

Zonage : 1AU-UDa

Programme : environ 200 logements

Échéancier prévisionnel de réalisation :
- court/moyen terme



DESCRIPTION DU SITE

Situé au cœur de la large plaine au sud de la commune de Bouc Bel Air, le site de Montaury représente une surface de près de 10,1 ha.

Le secteur Montaury constitue historiquement une importante réserve foncière pour le développement de l'habitat au sein de la commune, ainsi que la réalisation d'équipements publics. Il se caractérise par une maîtrise foncière publique partielle.

Ce secteur résiduel se situe au cœur d'une zone urbanisée et est donc déconnecté des espaces agricoles et naturels d'intérêts écologiques de Bouc Bel Air.

Il est encadré par des tissus résidentiels mixtes et jouxtant le pôle d'équipements publics structurant composé du collège Georges Brassens, du complexe sportif Guy Drut, du stade Montaury et du groupe scolaire Virginie Dedieu.

Le site de projet est encadré au sud par la RD8, qui permet de relier la RD8n à la gare de Simiane-Collongue, et est stratégiquement situé à proximité de la RD6, de la RD8n et du domaine de la Salle. Ces deux derniers secteurs proposent une offre de commerces et de services de proximité diversifiée.

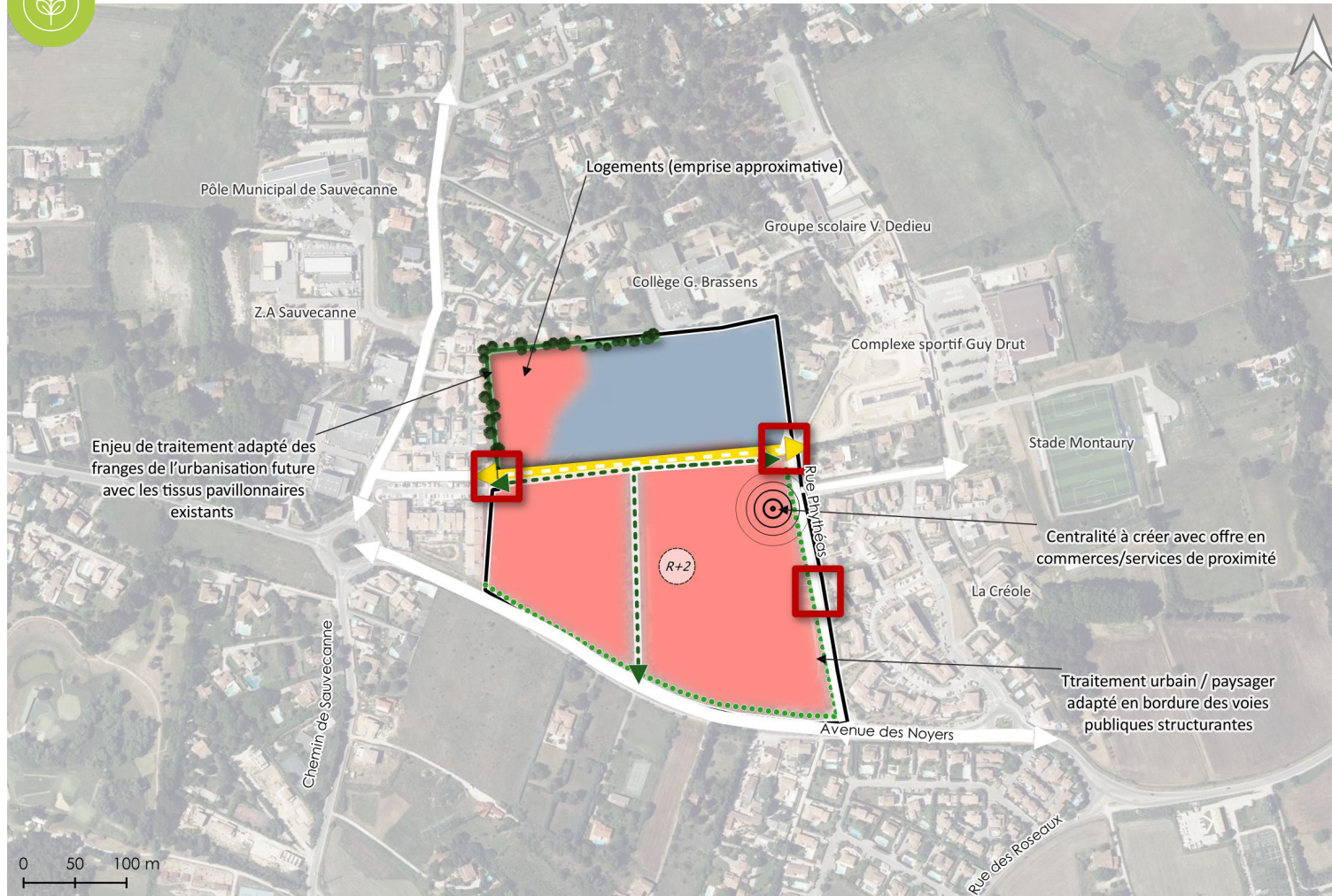
L'urbanisation de ce secteur s'est opérée de manière progressive, au rythme de la croissance démographique de la commune ; à travers de récentes opérations qui ont permis notamment l'aménagement de réseaux viaires et à destination des modes actifs de déplacement.


Le secteur de projet est desservi par cinq lignes scolaires et deux lignes urbaines qui permettent de relier Aix-en-Provence à Marseille (ligne 51) et Aix-Arbois à Marseille (ligne 53).



ENJEUX ET OBJECTIFS


- » Affirmer la vocation principale mixte habitat / équipements publics ou d'intérêt collectif du secteur, en confortement du pôle d'équipements existant.
- » Permettre la réalisation d'équipements publics structurants supplémentaires (nouveau collège, 3ème gymnase municipal...) en confortement de l'offre existante.
- » Accompagner la production de logements d'une offre en commerces et services de proximité, implantée par exemple en rez-de-chaussée des futures constructions d'habitat collectif.
- » Projeter la réalisation d'une offre mixte d'habitat avec une densité et des formes urbaines plus appuyées aux abords de l'avenue des Noyers.
- » Accompagner la création de logements collectifs par l'aménagement de centralité(s) et/ou d'espace(s) collectif(s).
- » Garantir une organisation cohérente et assurer une intégration des nouvelles constructions en cohérence avec les tissus pavillonnaires existants, par un traitement adapté des interfaces.
- » Encadrer l'urbanisation future de ce secteur, en garantissant une desserte adaptée, tant pour les circulations motorisées que pour les modes doux, à travers la réalisation de bouclages de voirie, en appui sur les principales voies de desserte publiques existantes.
- » Organiser des cheminements doux au sein du quartier, en appui sur les infrastructures existantes, et reliant le secteur aux centralités alentours et axes de circulation principaux (RD8n, La Salle, RD8, gare de Simiane-Collongue, Chemin de Sauvecanne, Avenue Thiers).






SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT






-  Périmètre de l'OAP

- Vocation des espaces / destination du bâti**
-  Habitat à dominante collective
-  Equipement d'intérêt collectif et service public

- Caractéristique du bâti**
-  Hauteur du bâti

- Mobilité**
-  Voie secondaire
-  Voie de desserte locale
-  Voie de desserte locale à créer ou restructurer
-  Modes actifs à créer
-  Accès principal

- Traitement des espaces publics**
-  Centralité à renforcer ou à créer

- Qualité environnementale et paysagère**
-  Interface paysagère à aménager
-  Alignement d'arbres à préserver ou à créer

VOCATION DES ESPACES ET PROGRAMMATION PRÉVISIONNELLE

// Vocation

La vocation principale de la zone est dédiée au développement résidentiel, aux équipements d'intérêt collectif et services publics ainsi qu'aux commerces et services de proximité.

// Programmation

Le projet d'aménagement proposera une offre diversifiée de logements, de type habitat collectif/individuel groupé.

Le site de Montauray peut accueillir près de 200 nouveaux logements.

La densité prévue est de l'ordre de 40 logements/ha.

50% des logements et 30% de la surface de plancher créés dans le cadre des futures opérations d'aménagement d'ensemble de l'OAP, à minima, doivent être affectés à des logements sociaux.

Une centralité, composée d'une offre en commerces et services de proximité, est à créer au nord-est de l'OAP, en bordure de la rue Pythéas.

Le secteur a, par ailleurs, vocation à accueillir des équipements publics ou d'intérêt collectif, ainsi que des programmes de logements.

// Mode de mise en œuvre opérationnelle

L'urbanisation du secteur de l'OAP devra se réaliser sous la forme d'une ou plusieurs opération(s) d'aménagement d'ensemble portant sur une superficie minimale de terrain de 5000 m². Cette superficie minimale de terrain ne s'appliquera pas en cas de réalisation d'opération(s) de logements comportant 100% de logements sociaux.

PRINCIPES D'ACCESSIBILITÉ, DE DESSERTE ET DE FONCTIONNEMENT URBAIN

// Accès

Le principe général d'accès au secteur est de créer un maillage viaire principal fluide, permettant de desservir les cœurs de zone en se raccrochant aux voies existantes et en limitant au maximum le recours aux voies de desserte structurantes en impasse.

En matière d'accès, il conviendra de respecter la localisation des jonctions à créer avec les voies existantes figurant au schéma de l'OAP.

Aucun autre débouché supplémentaire sur les voies publiques structurantes existantes, que ceux établis sur ledit schéma, ne sera autorisé afin de garantir la fluidité de ces axes principaux. L'aménagement des jonctions devra être conçu de manière à ne pas créer de situation accidentogène (visibilité des entrées/sorties).

Les accès aux futures constructions se feront nécessairement par les voies internes existantes ou à créer (tout nouvel accès direct sur l'avenue des Noyers/D8 est interdit). Leur nombre devra être le plus limité possible.

Le maillage viaire, les cheminements doux et les aménagements paysagers à réaliser en accompagnement de ces infrastructures permettront de créer une cohérence d'ensemble entre les différentes opérations.

Concernant la desserte en transports en commun :

- l'arrêt « La Babiolle », qui est à proximité directe du site, est desservi par 5 lignes de bus scolaires (1100, 1200, 1400, 1500, 3100) ;
- l'arrêt « Violési », situé quant à lui à 15 minutes à pied sur la D8N, est desservi par plusieurs lignes scolaires ainsi que par la ligne Aix-Marseille par RN (ligne 51) et la ligne Aix Arbois-Marseille (ligne 53) ;
- l'arrêt « Montauray » est desservi par les lignes scolaires 1100, 1400 et 1500 ;
- l'arrêt « Jardin des Essences » est desservi par les lignes scolaires 1400 et 1500 ;
- l'arrêt « Collège Georges Brassens » est desservi par la ligne scolaire 1100 ;
- l'arrêt « Ecole Virginie Dedieu » est desservi par la ligne scolaire 1200.

// Principes de desserte

Dans le cas d'une première opération d'aménagement d'ensemble desservant une ou plusieurs autre(s) opération(s) d'aménagement d'ensemble, le dimensionnement des voies de desserte et des réseaux devra être suffisant pour pouvoir desservir la ou les opérations ultérieures.

Les projets privilégieront la mise en œuvre de dispositifs de rétention/infiltration prioritairement sous la forme de noues paysagées en accompagnement des voies de desserte. Ils pourront utilement séparer les flux motorisés des modes actifs, notamment en vue de garantir la sécurité des piétons et des cycles, mais aussi d'accompagner le réseau viaire d'aménagements paysagers de qualité.

// Modes actifs

Sur l'ensemble du site, les modes actifs (marche/vélos) seront favorisés.

L'OAP prévoit, en accompagnement des voies de desserte structurant le cœur de quartier, la mise en œuvre de cheminements spécifiquement dédiés aux modes actifs (piétons/cycles). Un accompagnement paysager adapté à ces cheminements doit être, autant que possible, réalisé.

Le maillage par les modes doux du secteur de Montaury permettra de relier le pôle d'équipements publics structurant de Montaury, aux secteurs résidentiels environnants.

// Gestion du stationnement

Nombre de places de stationnement à créer pour les constructions à destination d'habitation

En sus des obligations prévues à l'article 7 du règlement, tout projet doit prévoir 1 place supplémentaire par tranche de 200 m² de surface de plancher.

50% minimum de ces places devront être closes et couvertes ou intégrées dans le volume des constructions à usage d'habitation. Des adaptations pourront être admises dans le cadre des programmes de logements sociaux.

En sus des places exigées ci-avant, pour tout projet comprenant plus de 2 logements, et notamment dans le cas d'opérations d'aménagement d'ensemble ou de bâtiment collectif, il doit être aménagé des aires de stationnement supplémentaires non closes, pour les véhicules des visiteurs, à raison de : 1 place par logement créé. Ces aires de stationnement seront réalisées à l'air libre.

Place(s) de stationnement liée(s) à l'accès à la (aux) construction(s)

Tout nouvel accès créé sur une voie ouverte à la circulation publique comprendra 2 Places Privatives Non Closes (PPNC).

Obligations en matière de points de recharge pour véhicule électrique

Les aires de stationnement des véhicules privatives liées aux constructions à destination d'habitation sous forme de collectif seront dotées des gaines techniques, câblages et dispositifs de sécurité nécessaires à l'alimentation d'une prise de recharge pour véhicule électrique ou hybride rechargeable. Un dispositif permettant un comptage individuel sera également installé pour les constructions à destination d'habitation.

20% des places de stationnement à créer pour les constructions à usage d'habitation (hors stationnements visiteurs et PPNC) seront ainsi équipées, avec un minimum de 2 places.

PRINCIPES D'INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET D'INTÉGRATION PAYSAGÈRE

// Qualité architecturale et formes urbaines

La composition urbaine devra être de qualité afin d'assurer l'insertion de l'ensemble des constructions dans le site tout en tenant compte de la topographie. Ainsi l'emprise au sol des constructions sera limitée à 45% de la superficie du terrain d'assiette du projet.

La hauteur des hauteurs de constructions est limitée à R+2.

Le traitement adapté des franges de l'urbanisation future (morphologie(s) urbaine(s), hauteur des constructions, recul, traitement paysager...) devra faire l'objet d'une attention particulière afin de garantir son intégration dans son environnement bâti, et notamment avec les tissus pavillonnaires existants.

// Principes de traitement paysager

La surface des espaces verts de pleine terre représentera 30% au moins de la superficie du terrain d'assiette pour les constructions à destination de logements.

Les espaces libres doivent être obligatoirement aménagés par un traitement végétal, ou aménagés en aires de jeux.

Les essences non allergisantes seront à privilégier pour la réalisation des plantations projetées / à créer.

Les voies et espaces collectifs, ainsi que les abords des futures constructions, devront faire l'objet d'un traitement urbain/paysager adapté.

PRINCIPES DE QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE ET DE PRÉVENTION DES RISQUES

// Qualité environnementale

Les principes de qualité environnementale devront reprendre les principes des OAP thématiques.

// Risque inondation

Ce secteur est concerné par un enjeu potentiel en matière de ruissellement urbain.

BOU-OAP11 : Camping de la Malle

Vocation : habitat

Zonage : 1AU-UDa1

Programme : environ 300 logements

Échéancier prévisionnel de réalisation :
court/moyen terme



DESCRIPTION DU SITE

Situé au sud de la commune de Bouc Bel Air, le site du camping de la Malle représente une surface de 8,5 ha.

Il s'agit de l'actuel camping, composé d'environ 200 résidences principales type mobil-homes.

Le site de projet est encadré au nord par l'urbanisation actuelle et projetée à court terme sur le quartier du Verger sur la commune de Cabriès et au sud par la zone d'activités de la Malle sur la commune de Bouc Bel Air.

ENJEUX ET OBJECTIFS

- » Programmer la mutation de l'actuel camping, afin de faire émerger une véritable opération de logements.
- » Proposer une offre mixte en logements, intégrant du logement social.
- » Améliorer la défendabilité du site vis-à-vis du risque feu de forêt identifié.
- » Projeter une urbanisation future en cohérence avec la proximité de l'A51.
- » Garantir une desserte adaptée aux nouvelles constructions.

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT



▭ Périmètre de l'OAP

Vocation des espaces / destination du bâti

- ▭ Habitat à dominante individuelle
- ▭ Habitat à dominante collective

Caractéristique du bâti

- Hauteur du bâti
- ⋯ Recul des constructions

Mobilité

- ↔ Voie primaire
- ↔ Voie secondaire
- ↔ Voie de desserte locale à créer ou restructurer
- ↔ Piste DFCI ou voie réservée aux véhicules de lutte contre l'incendie
- ▭ Carrefour à aménager

Traitement des espaces publics

- ▭ Espace vert public à préserver ou à créer

Qualité environnementale et paysagère

- ▭ Espace de gestion du risque incendie
- ▭ Espace paysager à végétaliser, à préserver
- Gestion de l'interface

VOCATION DES ESPACES ET PROGRAMMATION PRÉVISIONNELLE

// Vocation

La vocation principale de la zone est dédiée au développement résidentiel. Les équipements d'intérêt collectif et services publics seront également possibles.

// Programmation

Le projet d'aménagement proposera une offre diversifiée de logements, répartie ainsi :

- habitat collectif sur le secteur A ;
- habitat individuel groupé et/ou habitat individuel pur sur le secteur B.

Le site du projet peut accueillir environ 300 logements, répartis ainsi :

- près de 200 logements dans le secteur A ;
- près de 100 logements dans le secteur B.

La densité prévue est de l'ordre de 35 logements/hectare.

50% des logements et 30% de la surface de plancher créés lors de l'opération, à minima, doivent être affectés à des logements sociaux.

Une centralité devra être aménagée au sein du secteur, en accompagnement de la production de logements projetée.

La bande de recul de dérogation à la loi Barnier par rapport à l'A51 pourra être valorisée par l'aménagement d'espaces collectifs en accompagnement de la production de logements collectifs (espace de promenade, jardins partagés...), ainsi que par l'aménagement d'espaces de stationnement (aériens mais également sous la forme de silos avec un traitement architectural / paysager adapté). Ces silos permettront par ailleurs de ménager une transition phonique et paysagère entre les futurs logements collectifs et l'A51.

// Mode de mise en œuvre opérationnelle

L'urbanisation est conditionnée à la réalisation d'une unique opération d'aménagement d'ensemble.

PRINCIPES D'ACCESSIBILITÉ, DE DESSERTE ET DE FONCTIONNEMENT URBAIN

// Accès

Les accès aux nouvelles constructions se feront depuis le carrefour sur la route de Rans qui devra être réaménagée afin d'assurer une desserte adaptée et sécurisée des constructions.

// Modes actifs

Sur l'ensemble du site, les modes actifs (marche/vélos) seront favorisés.

// Gestion du stationnement

L'aménagement d'espaces de stationnement aérien et en silo pourra être envisagé aux abords de l'A51 (dérogation marge de recul Loi Barnier). Ils devront faire l'objet d'un traitement architectural et paysager adapté. Le stationnement en silo permettra de ménager une transition phonique et paysagère adaptée entre les futurs logements et l'A51.

Nombre de places de stationnement à créer pour les constructions à destination d'habitation

En sus des obligations prévues à l'article 7 du règlement, tout projet doit prévoir 1 place supplémentaire par tranche de 200 m² de surface de plancher.

50% minimum de ces places devront être closes et couvertes ou intégrées dans le volume des constructions à usage d'habitation. Des adaptations pourront être admises dans le cadre des programmes de logements sociaux.

En sus des places exigées ci-avant, pour tout projet comprenant plus de 2 logements, et notamment dans le cas d'opérations d'aménagement d'ensemble ou de bâtiment collectif, il doit être aménagé des aires de stationnement supplémentaires non closes, pour les véhicules des visiteurs, à raison de : 1 place par logement créé. Ces aires de stationnement seront réalisées à l'air libre.

Place(s) de stationnement liée(s) à l'accès à la (aux) construction(s)

Tout nouvel accès créé sur une voie ouverte à la circulation publique comprendra 2 Places Privatives Non Closes (PPNC).

Obligations en matière de points de recharge pour véhicule électrique

Les aires de stationnement des véhicules privées liées aux constructions à destination d'habitation sous forme de collectif seront dotées des gaines techniques, câblages et dispositifs de sécurité nécessaires à l'alimentation d'une prise de recharge pour véhicule électrique ou hybride rechargeable. Un dispositif permettant un comptage individuel sera également installé pour les constructions à destination d'habitation.

20% des places de stationnement à créer pour les constructions à usage d'habitation (hors stationnements visiteurs et PPNC) seront ainsi équipées, avec un minimum de 2 places.

PRINCIPES D'INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET D'INTÉGRATION PAYSAGÈRE

// Principe d'implantation des bâtiments

En limite nord de l'OAP, les constructions devront avoir une forme urbaine plus dense de manière à assurer une interface urbanisation/boisement cohérente et ainsi limiter la propagation du risque feu de forêt.

Les constructions à usage d'habitation devront s'implanter en respectant le recul identifié par le schéma d'aménagement de l'OAP (à l'exception des parkings en silos autorisés au-delà de la bande de recul de dérogation à la loi Barnier soit 55 mètres par rapport à l'axe de l'autoroute A51).

// Qualité architecturale et formes urbaines

Sur le secteur A, l'emprise au sol des constructions sera limitée à 50% de la superficie du terrain d'assiette du projet.

Sur le secteur B, l'emprise au sol des constructions sera limitée à 30% de la superficie du terrain d'assiette du projet.

La hauteur des constructions est limitée au R+2 sur le secteur A et au R+1 sur le secteur B.

// Principes de traitement paysager

Dans le secteur B, la surface des espaces verts de pleine terre représentera 45% au moins de la superficie du terrain d'assiette du projet.

Le pourcentage minimum d'espaces verts de pleine terre ne s'applique pas aux équipements publics ou d'intérêt collectif.

Les principales voies de circulation ainsi que les franges de l'opération devront faire l'objet d'un traitement urbain/paysager adapté.

Les abords des futures constructions, à l'interface avec les tissus pavillonnaires existants, devront également faire l'objet d'un traitement paysager adapté.

Les espaces libres, espaces collectifs et espaces de stationnement doivent être obligatoirement aménagés par un traitement végétal adapté.

Les essences non allergisantes seront à privilégier pour la réalisation des plantations projetées / à créer.

PRINCIPES DE QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE ET DE PRÉVENTION DES RISQUES

// Qualité environnementale

Les principes de qualité environnementale devront reprendre les principes des OAP thématiques.

Le secteur de projet se trouve en contact direct ou à proximité d'un réservoir de biodiversité majeur et boisé lui conférant de fait un rôle spécifique dans la protection des milieux naturels.

Afin de garantir une bonne insertion, une lisière paysagère écologique et entretenue devra être maintenue ou créée en limites de zone afin de jouer le rôle de zone tampon avec les espaces naturels à proximité. Le traitement de la lisière devra intégrer les prescriptions et recommandations énoncées dans le Tome 3.1 OAP Ressources, Biodiversité et Paysages.

// Réduction des nuisances

Des mesures seront autant que possible intégrées afin de réduire les nuisances sonores (orientation du bâti, double vitrage, renforcement du végétal...) ainsi que les nuisances liées à la pollution de l'air.

// Risque feu de forêt

Le projet répondra notamment aux orientations dans la partie « Se protéger face au risque feu de forêt » de l'OAP thématique « Santé et Bien-être au quotidien ».

Lors de sa conception, le projet devra veiller à limiter la vulnérabilité des futures constructions.

Le projet d'aménagement et de construction devra justifier la manière dont il est tenu compte du risque incendie.

- L'aménagement global du secteur devra participer à une réflexion d'ensemble pour la réduction de la vulnérabilité du bâti et sur les moyens collectifs de défense contre les feux de forêt. Ainsi, afin d'améliorer les dispositifs de lutte contre les incendies de forêt, notamment en matière de défendabilité, le projet devra :

- Favoriser la compacité des installations en réduisant les zones de contact bâtiment/végétation et la ligne de défense incendie pour éviter le dispersement des moyens d'intervention des secours ;

- Ménager une bande coupe-feu à l'interface bâtiment/végétation, uniquement accessible aux services d'incendie et de secours depuis l'opération sur la commune de Cabriès et depuis l'OAP ;

- Projeter une desserte viaire cohérente au sein de l'opération pour permettre la défendabilité par les services d'incendie et de secours ;

- Assurer la disponibilité des « points d'eau d'incendie » (poteaux incendies, etc.) permettant d'assurer l'alimentation en eau des moyens des services d'incendie et de secours (défense extérieure contre l'incendie) ;

- Limiter la vitesse de propagation de l'incendie, l'intensité et les flux de chaleur générés, par une gestion cohérente des plantations en accompagnement des nouvelles constructions.

Un espace de gestion du risque incendie sera respecté dans le cadre de l'aménagement et entretenu en état débroussaillé afin de constituer une interface en isolant les espaces bâtis des terrains en nature de bois, forêts, landes, maquis, garrigue, plantation ou reboisement..



PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL
DU PAYS D'AIX