



© Agam

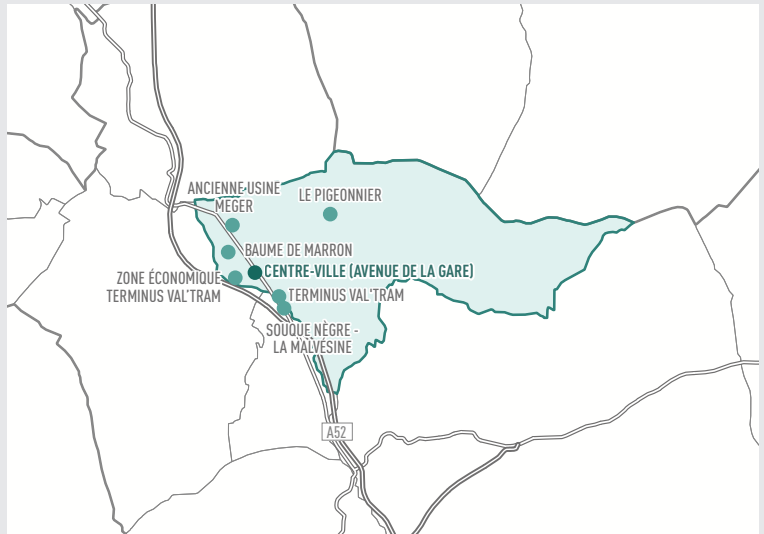
PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL DU PAYS D'AUBAGNE ET DE L'ÉTOILE

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

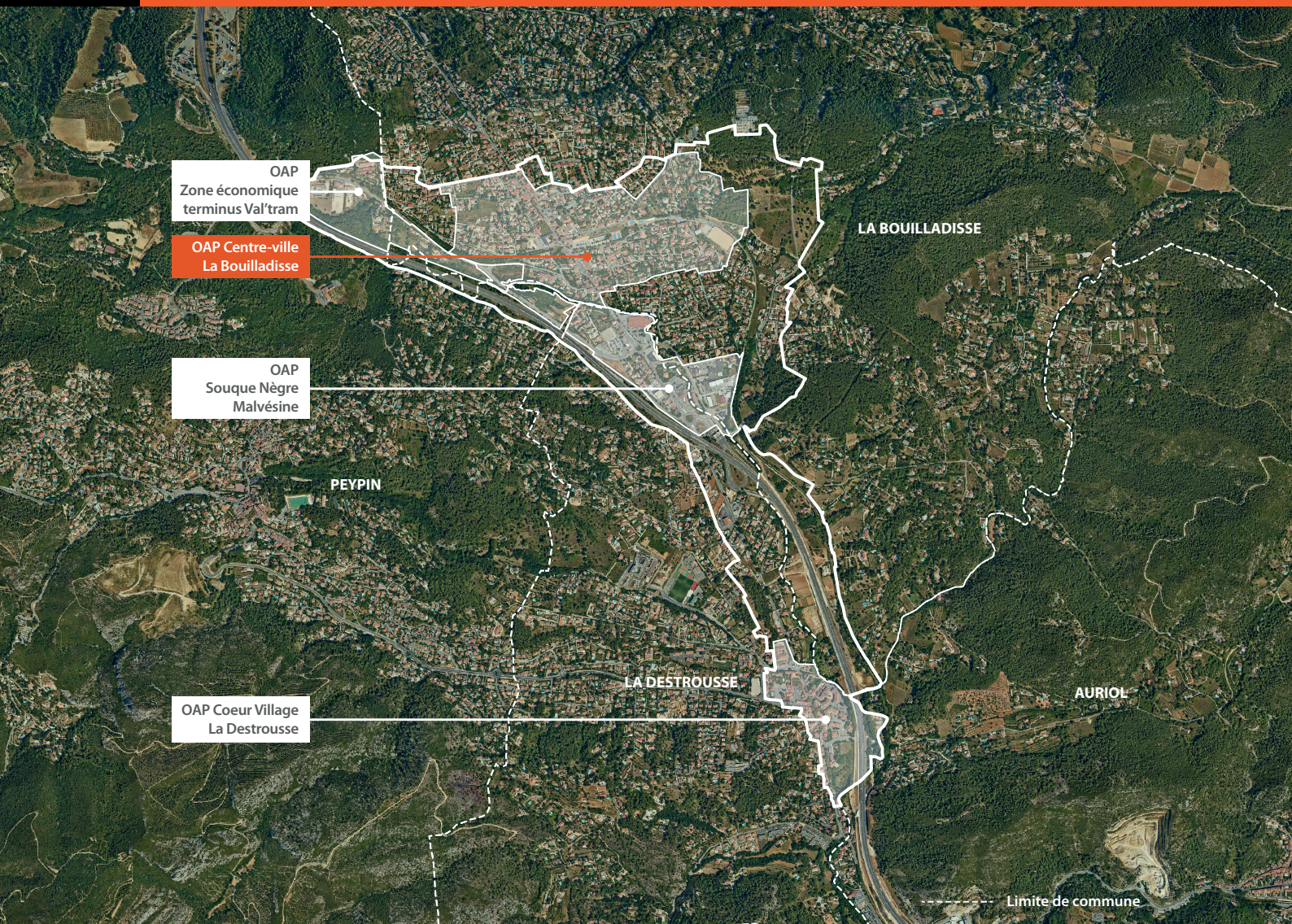
I.1 OAP INTERCOMMUNALE D'INTENTION « Terminus Val'tram » LA BOUILLADISSE / LA DESTROUSSE / PEYPIN

I.1.A OAP DE COMPOSITION Zoom « Centre-ville » LA BOUILLADISSE

Cette OAP de composition urbaine est le zoom n°1 de l'OAP « Terminus Val'Tram »



La Bouilladisse **OAP Centre-ville**



La Bouilladisse

OAP Centre-ville

Cette Orientation d'Aménagement et de Programmation de composition urbaine « Centre-ville de la Bouilladisse » est constitutive de l'OAP d'intention « Terminus Val'tram », dont elle est le zoom n°1. Situé au cœur de la centralité éponyme, son périmètre couvre une superficie de 46 hectares articulée en épaisseur autour de la voie de Valdonne et de l'axe constitué par le chemin de Magne à l'Ouest, l'avenue de la gare au centre et le chemin de la Ceinture à l'Est.

Depuis le chemin de Blaise à l'Ouest jusqu'à la limite de la ZAC de la Chapelle à l'Est, et de l'avenue Jacques Santucci au Nord jusqu'à la ligne de l'impasse de Bigaron au Sud, le périmètre de l'OAP intègre ainsi une séquence du Merlançon au Sud et du Ruisseau du Tonneau à l'Est, le centre-ville de part et d'autre de RD96, les équipements sportifs en bordure sud de la voie ferrée et le stade municipal R. Conti qui la jouxte.

Sur le plan topographique, ce périmètre se développe globalement sur une large pente douce mais chahutée que rythment différentes ruptures plus ou moins marquées :

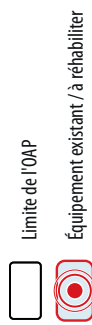
- l'insertion nord-ouest / sud-est de la RD96 dans le socle, qui sépare la colline du Vieux Bouilladisse à l'Ouest de la butte de l'église Saint-Laurent à l'Est ;
- le passage de la voie de Valdonne d'Est en Ouest, qui crée une rupture franche (10 mètres de dénivelé) au cœur du secteur, notamment entre la butte de l'église qui la surplombe au Nord et les actuels équipements de loisirs (boulodrome, tennis) qui la bordent au Sud ;
- le versant sud-ouest du site de la ZAC de la Chapelle, qui domine la voie de Valdonne, le stade municipal et le quartier les Négrels.

Il en résulte des « secteurs hauts » (butte de l'église, ZAC de la Chapelle) par opposition à des « secteurs bas » (centre ancien en rive de la RD96, linéaire de la voie de Valdonne et secteur urbanisé au Sud compris entre le Merlançon et le ruisseau du Tonneau).

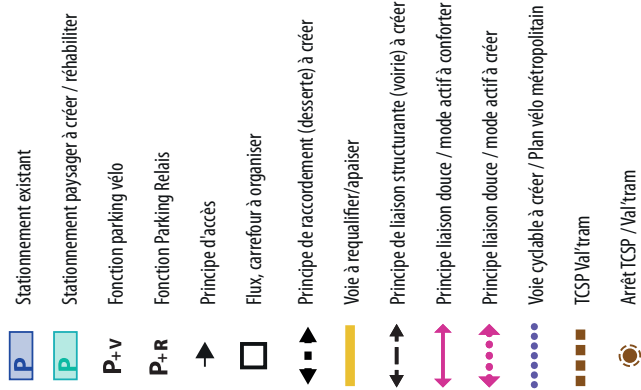
En termes de typologie urbaine, ce périmètre est largement dominé par l'habitat individuel et pavillonnaire. Les maisons de ville en bande s'alignent le long de la RD96 dans le secteur du centre ancien, tandis que quelques petits collectifs récents s'inscrivent au carrefour de la voie de Valdonne et de l'avenue de la Libération (RD96).

Au regard du projet de Val'tram, les deux stations de desserte prévues (centre-ville et La Chapelle) dont le terminus participeront de la dynamisation de ce secteur, qui présente les qualités d'une centralité émergente et structurante pour le nord de PAE. La requalification de la voie de Valdonne comme support du Val'tram constitue la colonne vertébrale de la structuration de ce territoire, aussi bien en termes de développement économique que d'aménagements urbains.

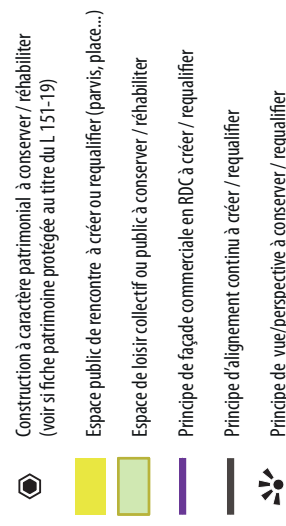
ÉLÉMENTS DU CONTEXTE



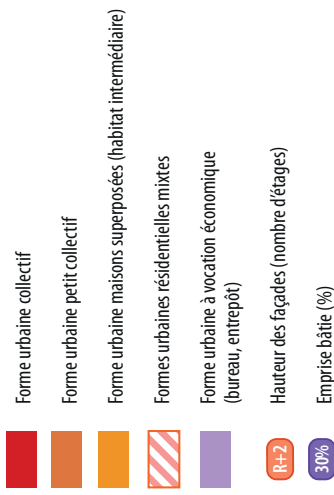
ACCESSIBILITÉ/MOBILITÉS



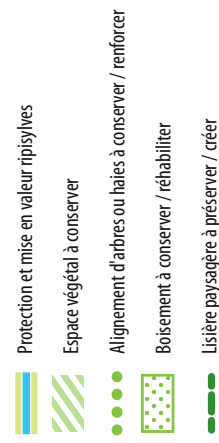
COMPOSITION URBAINE



FORMES URBAINES ET VOCATIONS

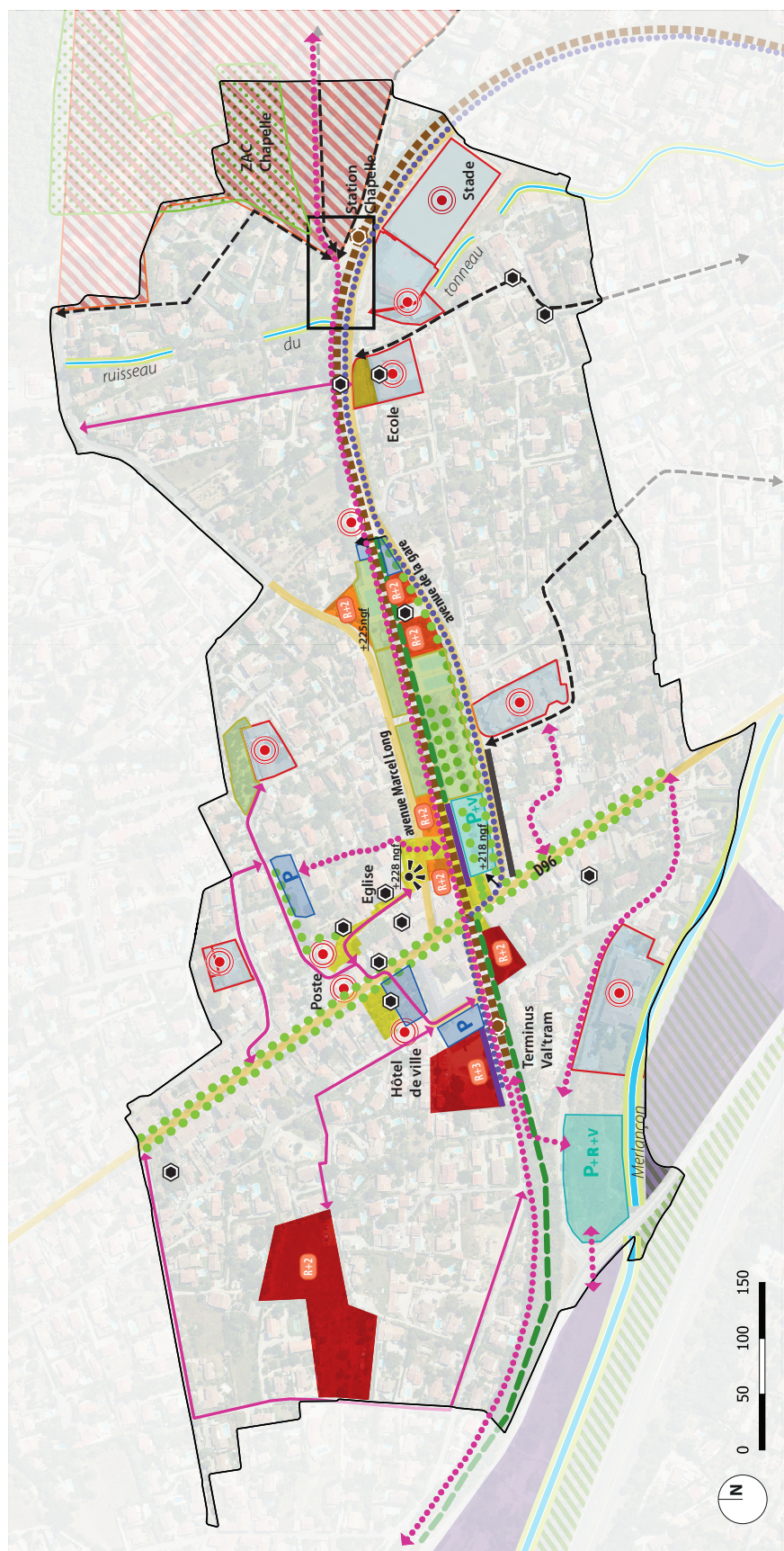


COMPOSITION PAYSAGÈRE



Orientations d'aménagement et de programmation

La Bouilladisse - OAP de composition urbaine « Centre-ville »



PROGRAMMATION

En termes de programmation, sont prévus sur le périmètre de l'OAP :

- la réalisation du projet de Val'tram sur l'infrastructure de la voie de Valdonne, avec 2 stations sur La Bouilladisse : La Chapelle à l'Est et le terminus à l'Ouest ;
- un développement résidentiel avec des opérations de logement le long de la ligne du Val'tram, entre l'avenue Marcel Long et l'avenue de la Gare ;
- la création d'espaces publics pour accompagner les liaisons douces nord/sud depuis l'Eglise jusqu'au parking en contrebas et est/ouest depuis la ZAC de la Chapelle jusqu'au terminus Val'tram ;
- le développement d'une attractivité commerciale de proximité autour de l'axe du Val'tram et des espaces de loisir et sportifs ;
- la requalification du parking situé entre la ligne du Val'tram et l'avenue de la Gare, en lien avec les projets d'espaces publics et de commerces au-dessus de l'avenue de la Gare ;
- la sécurisation des traversées piétonnes au franchissement des voies fortement circulées.



LA QUALITÉ DE L'INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET PAYSAGÈRE

DES FORMES URBAINES RÉPONDANT AU CONTEXTE

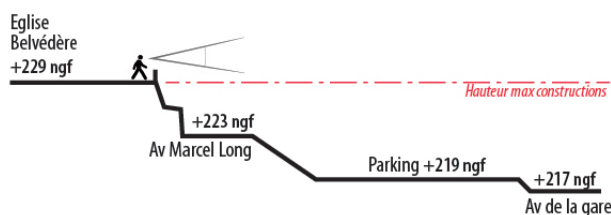
Les formes urbaines prescrites dans cette OAP sont définies par séquences ou secteurs et répondent à un principe d'adéquation et de transition avec les contextes existants :

- des formes collectives autour du Terminus Val'tram (sites 1, 2 et 3) ;
- des formes de logement intermédiaire sur le talus le long de l'avenue Marcel Long (sites 4 et 5) ;
- une forme de petit collectif le long de l'avenue de la gare (site 6).

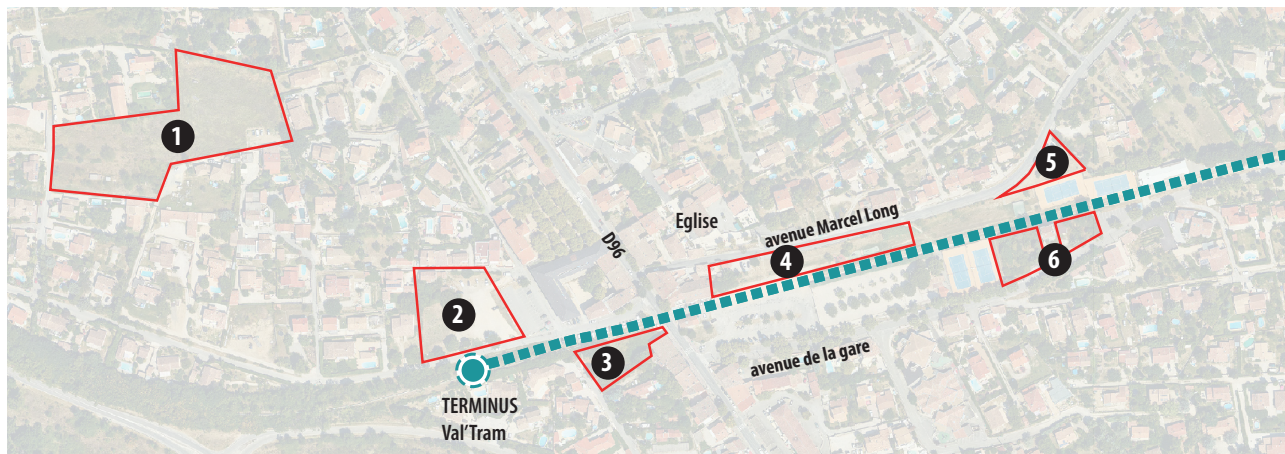
DES ESPACES DE RENCONTRE ET DE RESPIRATION AUTOUR DE L'AXE DU VAL'TRAM

Un espace public pour accompagner une nouvelle connexion nord/sud

A l'articulation entre l'église Saint-Laurent / le boulevard Francis Capuano, la rue Marcel Long et l'actuel parking de La Bouilladisse, la rupture topographique se traduit par un



➤ Situation des sites évoqués dans le texte



Orientations d'aménagement et de programmation

La Bouilladisse - OAP de composition urbaine « Centre-ville »



➤ L'église Saint-Laurent



➤ Skatepark et terrains de tennis de part et d'autre de la voie de Valdonne



➤ L'ancienne gare ferroviaire



➤ Skatepark le long de la voie de Valdonne

talus offrant un dénivelé de 10 mètres. Un aménagement et un traitement des espaces publics accompagneront la création d'une liaison nord/sud épousant la rupture topographique entre le parvis de l'église et l'actuel parking qui sera requalifié :

- préservation et mise en valeur du parvis de l'église offrant une vue panoramique en belvédère sur le Sud ;
- création d'une rampe d'accès reliant le parvis de l'église à la rue Marcel Long pour une accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR), se poursuivant plus bas jusqu'à la voie douce et au parking du Boulodrome.

Les espaces publics ont un devoir d'exemplarité pour la gestion des eaux pluviales. Il s'agit de désimperméabiliser les espaces, d'orienter l'écoulement des eaux vers des espaces perméables. Ils doivent aussi être pensés comme des espaces multifonctionnels combinant aménités urbaines et stockage des eaux pluviales (par un décaissement de l'espace notamment).(cf OAP Cycle de l'Eau).

Des éléments de patrimoine préservés à mettre en valeur

Certains éléments protégés au titre du patrimoine feront l'objet d'une mise en valeur et d'une insertion dans les aménagements d'espaces publics telle que l'ancienne gare ferroviaire..

De multiples espaces sportifs et de loisir à prendre en compte

Les différents équipements sportifs recensés à proximité de la voie ferrée portant le projet de Val'tram feront l'objet d'une attention d'intégration dans les projets d'aménagement du secteur (terrains de tennis, boulodrome, skate park, aires de jeux pour enfants).

Un principe d'alignement sur rue le long de l'avenue de la gare

Ce principe est mis en place au croisement avec la D96 pour encourager une séquence architecturale urbaine face à l'espace public attenant.

MIXITÉ SOCIALE ET FONCTIONNELLE

UNE PROGRAMMATION DE LOGEMENTS

La réalisation d'opérations de logement sur le périmètre de l'OAP « Centre-ville de La Bouilladisse » devra permettre la production d'environ 125 logements, répartis globalement de la manière suivante :

- site n° 1 : environ 40 logement dont 60% en social entre 2023 et 2025 ;
- site n°2 : 40 logements dont 60% en social (en accession) entre 2023 et 2025 ;
- site n°3 : 10 logements dont 100% en social entre 2023 et 2025 ;
- sites n°4, n°5 et n°6 : environ 35 logements dont 60% en social entre 2023 et 2025.

UNE PROGRAMMATION ÉCONOMIQUE

Le développement des activités économiques et services induira l'intégration de commerces en rez-de-chaussée sur le site numéro 2, d'un centre médical sur le site n°3 et l'implantation d'une façade commerciale sur l'espace public le long du Val'tram.

UNE MISE EN VALEUR DES ÉQUIPEMENTS EXISTANTS

Les programmations ci-dessus seront accompagnées par le maintien et la valorisation des équipements sportifs et de loisirs existants (terrains de tennis, boulodrome, skate park, aires de jeux pour enfants).

LA QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE, LA PRÉVENTION DU RISQUE ET LA QUALITÉ DE VIE

LE CROISEMENT DE PLUSIEURS RISQUES À PRENDRE EN CONSIDÉRATION

Le périmètre de l'OAP terminus Val'tram devra prendre en compte :

- **le Plan de Prévention des Risques / Argiles**, qui inscrit les secteurs situés au nord du Val'tram en zone fortement exposée (susceptible d'entraîner des surcoûts des constructions et des contraintes d'implantations) ;
- **le risque inondation**, qui malgré l'absence de Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI) induit une certaine vigilance quant aux aménagements des abords du Merlançon et du ruisseau du Tonneau. Des dispositifs

de prévention devront être mis en œuvre afin de ne pas aggraver le risque pour les habitants ;

➤ Les risques liés au ruissellement

• Définition

Le ruissellement est un phénomène d'écoulement, bref et intense, suite à l'engorgement des sols ou du système d'évacuation des eaux pluviales lors de précipitations intenses.

• Règles associées

Les projets doivent démontrer qu'ils n'aggravent pas les risques pour les tiers et n'en provoquent pas de nouveaux y compris en dehors de la zone directement concernée.

A ce sujet, les projets urbains doivent s'adapter aux dispositions générales du règlement en se référant aux classes (R, I, P, M, S ou A) mentionnées sur la carte inondation ci-après. Pour la classe secteur de projet (S) uniquement, une étude de résilience hydraulique pourrait être réalisée, permettant de s'ajuster aux caractéristiques du contexte urbain, ainsi qu'au risque existant sur le secteur.

Dans un principe de compatibilité, l'aménagement au sein de l'OAP pourra être adapté et/ou modifié en fonction de ces résultats.

• Adaptation du projet

Il est à noter que les porteurs de projet devront également se référer aux grandes orientations développées dans l'OAP Cycle de l'Eau, notamment en ce qui concerne la gestion intégrée des eaux pluviales, qui préconise :

- de mettre en œuvre des revêtements de sol perméables et semi-perméables, permettant l'infiltration de l'eau pour tout nouvel aménagement ou réaménagement ;
- de ralentir la vitesse des eaux de ruissellement par des dispositifs variés (multiplier les dispositifs de rétention, diffuser l'eau sur les perpendiculaires ...) ;
- d'aménager des dispositifs de rétention temporaire puis d'infiltration des eaux de pluie (noues paysagères, puits d'infiltration...).

En complément de ces prescriptions, l'OAP Cycle de l'Eau préconise :

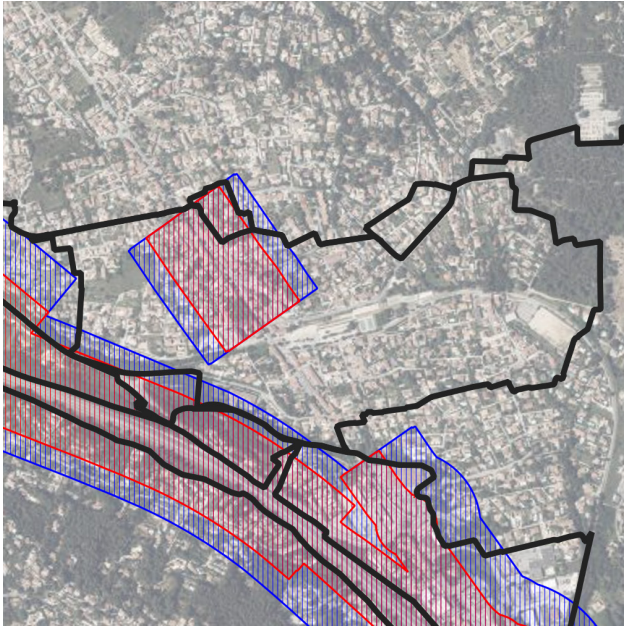
- de mettre en œuvre des revêtements de sol perméables et semi-perméables, qui permettent l'infiltration de l'eau pour tout nouvel aménagement ou réaménagement,
- de ralentir la vitesse des eaux de ruissellement par des dispositifs variés (multiplier les dispositifs de rétention, diffuser l'eau sur les perpendiculaires ...)

Orientations d'aménagement et de programmation

La Bouilladisse - OAP de composition urbaine « Centre-ville »

- d'aménager des dispositifs de rétention temporaire puis d'infiltration des eaux de pluie (noues paysagères, puits d'infiltration...),

➤ Pollution de l'air et nuisances sonores



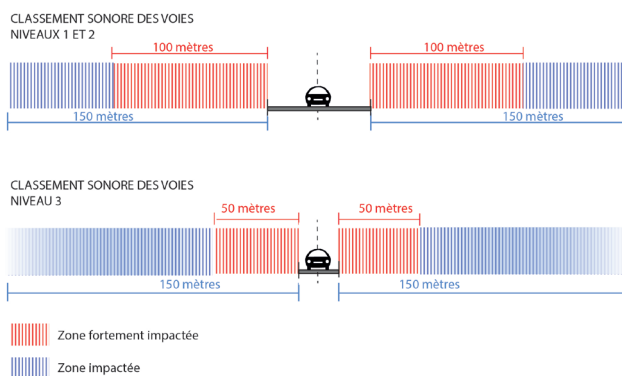
▬ Périmètre OAP

Zones impactées par la pollution de l'air et les nuisances sonores

▨ Zone fortement impactée

▨ Zone impactée

➤ Schéma Classement sonore des voies



Il est à noter que les porteurs de projet devront également se référer aux grandes orientations développées dans l'OAP Cycle de l'Eau, notamment en ce qui concerne la gestion intégrée des eaux pluviales.

Les secteurs particulièrement impactés : les sites n°2 et 3 avec une interdiction de parkings sous-terrain dans les zones rouges et vertes.

- **la pollution de l'air et les nuisances sonores** en lien avec les infrastructures de déplacement (traversée par la RD96 et autoroute A52) et pouvant avoir un impact sur les programmations et/ou l'attractivité. Elles ont un impact sur la santé des populations riveraines. Aussi, des mesures de protection seront à prendre en compte dans le cadre des futurs projets situés le long des axes classés en N1, N2 et N3 (classement sonore des voies défini par l'arrêté préfectoral en vigueur). Des zones tampons ont été établies autour de ces axes, avec des prescriptions ou recommandations qui varient selon qu'on se situe dans une zone fortement impactée (en rouge sur la carte) ou dans une zone impactée (en bleu sur la carte).

Dans les zones « fortement impactées »

(périmètre rouge) :

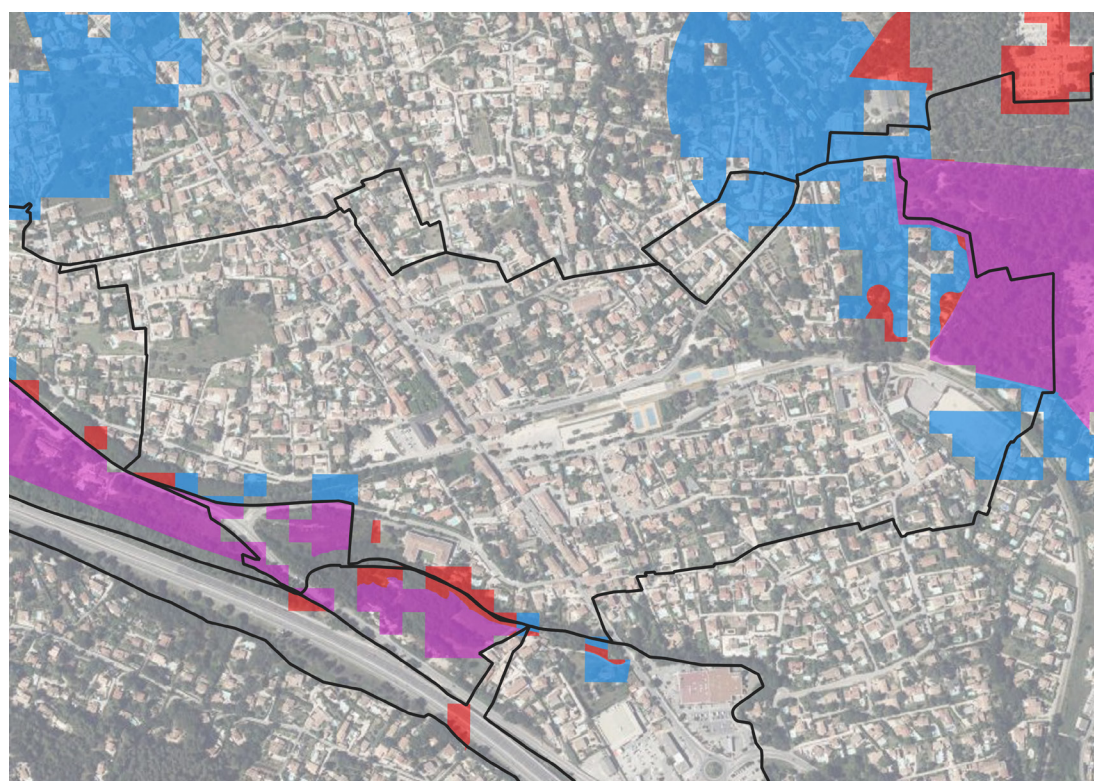
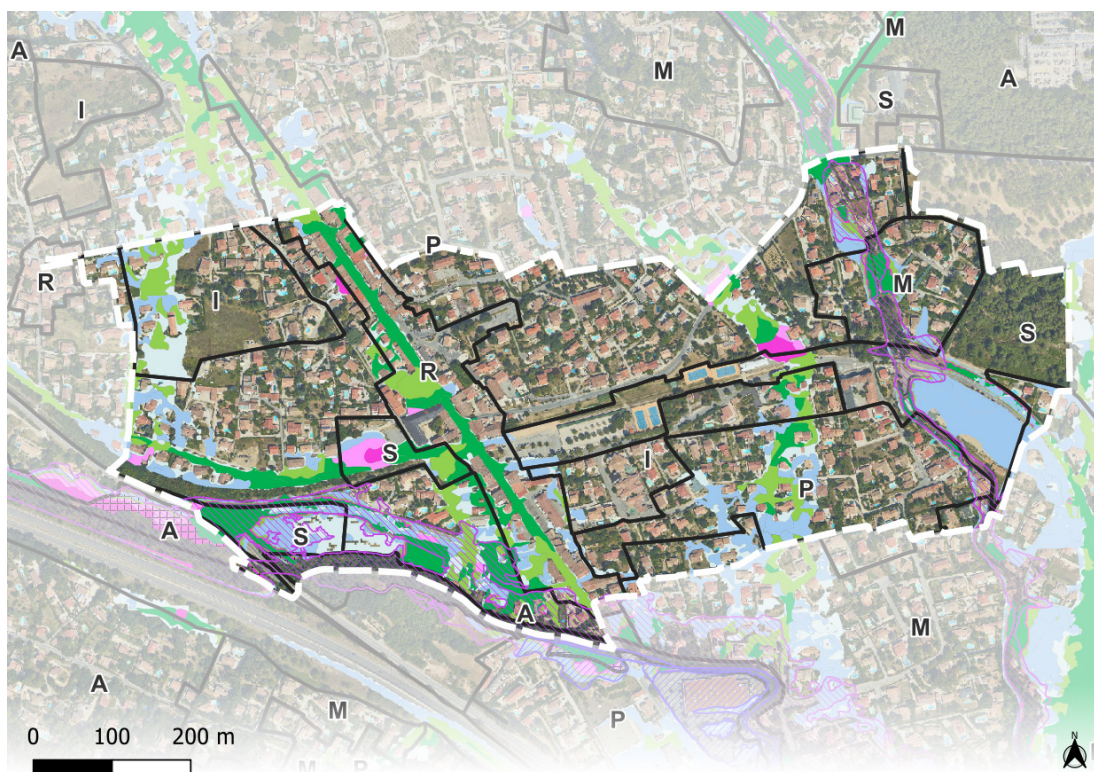
- interdire l'implantation de nouveaux établissements sensibles (crèches, établissements d'enseignements, EHPAD cliniques, hôpitaux ;
- éviter autant que possible l'implantation de logements ;
- mettre en œuvre des mesures d'amélioration favorables à la santé ;
- étudier les possibilités d'éloignement des équipements sensibles existants vis-à-vis des sources de pollution et nuisances ou agir en faveur de la baisse du trafic routier.

Dans les zones « impactées »

(périmètre bleu) :

- éviter autant que possible l'implantation de nouveaux établissements sensibles et de logements ;
- mettre en œuvre des mesures d'amélioration favorables à la santé ;
- étudier les possibilités d'éloignement des équipements sensibles existants vis-à-vis des sources de pollution et nuisances ou agir en faveur de la baisse du trafic routier.

Mesures d'amélioration favorables à la santé à prendre en compte pour les populations exposées dans le cadre des futurs projets.



Orientations d'aménagement et de programmation

La Bouilladisse - OAP de composition urbaine « Centre-ville »

Concernant la composition urbaine du futur projet :

- permettre l'édification de murs anti-bruit dans le respect et la bonne intégration dans le paysage environnant ;
- envisager une composition urbaine permettant une meilleure dispersion de la pollution de l'air :
 - éviter les rues étroites bordées en continu par de grands bâtiments ;
 - bien espacer les bâtiments pour rendre la voie plus ouverte.
- limiter les aménagements liés à l'accès et l'usage des espaces situés au plus proche de l'axe routier.
- favoriser la plantation de végétaux pour protéger des nuisances telles que les poussières fines ou les suies, aux alentours des routes. Pour ce faire, éviter l'utilisation d'essences végétales à fort potentiel allergisant. A titre informatif, liste non exhaustive des essences à fort potentiel allergisant à éviter : aulnes, bouleaux, charmes, noisetiers, cades, cyprès commun, cyprès d'arizona, mûriers à papier, frênes, oliviers, cryptoméria du japon, ambrosies, armoises, baldingère, canche cespiteuse, fétuques, fromental élevé, graminées, pariétaires...

Concernant les bâtiments :

- implanter les aérations et les prises d'air sur les parties les plus élevées des bâtiments et sur la façade la moins exposée aux bruits et aux pollutions ;
- orienter les espaces de vie intérieurs et extérieurs vers les zones les moins polluées ;
- limiter l'usage de matériaux verriers en façade des bâtiments situés en rive de voie à fort trafic automobile, afin de réduire les vibrations.

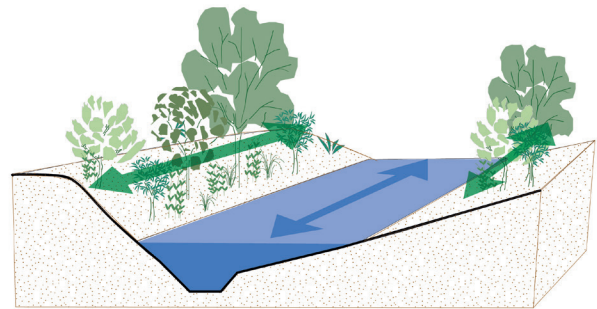
LA PROTECTION DE LA TRAME VERTE ET BLEUE COMME SUPPORT DE PROJET ET CADRE DE VIE

Elle se traduira par :

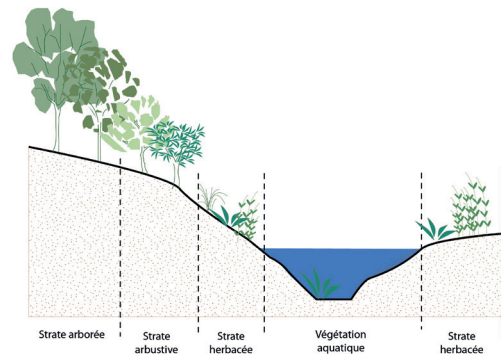
- la mise en valeur du Merlançon et du ruisseau du Tonneau, dans le respect des végétaux et de la protection des ripisylves (entretien des berges) :
- les espaces végétalisés en bordure du cours d'eau seront consolidés afin d'améliorer la continuité et la diversité de la ripisylve. Ex. plantation d'espèces végétales adaptées aux berges, exploitation des 3 strates végétales, utilisation de techniques de génie végétal ;
- en bordure des cours d'eau, seuls les déplacements doux (piétons, cycles) pourront faire l'objet de projet d'aménagement avec un accès PMR.



➤ Caractère paysager de la voie de Valdonne



➤ Favoriser les continuités écologiques de cours d'eau et de la ripisylve (Cf. OAP Cycle de l'eau)



➤ Strates de végétation de la ripisylve (Cf. OAP Cycle de l'eau)

DES PRINCIPES DE PRÉSERVATION DE LA NATURE EN VILLE ET DE CONTINUITÉ PAYSAGÈRE (AXE VAL'TRAM TERMINUS / CHAPELLE)

Ces principes s'exprimeront au travers de :

- la protection des espaces végétalisés reconnus pour leur qualité paysagère et leur contribution au maintien de poches de respiration au sein du tissu urbain constitué ;
- les espaces végétalisés dans les parcelles privées devront répondre à des principes d'emprise au sol limitée, de coefficients de pleine terre importants ;

- la préservation/consolidation du caractère paysager de l'axe Val'tram depuis la station Terminus jusqu'à la station La Chapelle, par la création d'une lisière paysagère pour relier les deux entités paysagères principales situées aux deux extrémités (ripisylves du Merlançon à l'Ouest et espaces boisés à préserver au sein du projet de la ZAC de la Chapelle à l'Est ;
- la préservation/consolidation des alignements d'arbres existants (avenue de la gare / RD96).

L'ACCESSIBILITÉ ET LA DESSERTE

UN PROJET DE DÉVELOPPEMENT URBAIN TOURNÉ VERS UNE OFFRE DE MOBILITÉS NOUVELLES

Desserte par les transports collectifs

- La réalisation du projet Val'tram utilisant la voie de Valdonne se traduira par la création de deux stations de desserte (dont le terminus de la ligne), d'un parking relais de 140 places au terminus ;
L'OAP Cycle de l'eau prescrit l'infiltration des eaux de pluie sur les aires de stationnement en plein-air, soit via des revêtements perméables, soit en organisant l'écoulement des eaux vers un dispositif infiltrant.

Développement des modes actifs

- La mise en place du Plan vélo métropolitain (horizon : 2024), avec un itinéraire empruntant l'axe de la voie de Valdonne et l'avenue de la Gare ;
- Le confortement ou la création de connexions piétonnes / cycles :
 - connexion de l'église au parking du Boulodrome par l'aménagement d'une rampe sur le talus ;
 - connexion de la crèche à la RD96 ;
 - connexion du parking de la rue J.Santucci à l'avenue Marcel Long.
- la création d'une voie douce le long du Val'tram qui connecte la ZAC de la Chapelle au Terminus Val'tram, à poursuivre le long de la voie de Valdonne ;

Amélioration du maillage viaire

- la requalification de l'axe RD96 avec la création de séquences apaisées notamment dans sa traversée du noyau villageois de La Bouilladisse, pour favoriser la place des piétons et des cycles (réduction du linéaire de stationnement sur l'axe).



➤ Intersection RD96 et avenue Marcel Long

- l'adaptation des voies chemin des Blaises, traverse des Cèdres et la création d'une nouvelle voie depuis le chemin de Magné pour faciliter l'accessibilité au site n°1 et correspondre aux besoins générés par le programme de logement attendu (cf. emplacement réservés identifiés aux documents graphiques) ;
- l'apaisement de séquences de voies autour du centre-ville, avec l'aménagement de plateaux traversants aux intersections des connexions piétonnes à créer/consolider :
 - sur l'avenue de la Libération (RD96) entre la poste/hôtel de ville ;
 - entre l'église Saint-Laurent et le boulodrome municipal ;
 - au carrefour de la RD96 (avenue de la Libération / avenue de Bigarron) avec la voie du Val'tram ;
 - devant l'école maternelle Isidore Gautier sur l'avenue de la Gare.
- L'apaisement de l'avenue Marcel Long et de l'avenue de la Gare, en privilégiant la présence des piétons et des cycles (notamment sur la séquence à l'intersection avec l'avenue de la Libération (RD96) aujourd'hui uniquement routière et sans trottoirs piétons).

DESSERTE PAR LES VOIES ET RÉSEAUX

Les sites opérationnels devront intégrer des accès sécurisés via l'aménagement de voie de dessertes. Ils comprendront une viabilisation complète et intégreront l'ensemble des réseaux d'eau, d'assainissement et d'électricité nécessaires à l'accueil de tout projet.

FORMES URBAINES

La forme de collectif, (sites n°1, n°2 et n°3)

La forme de collectif correspond à un bâti en R+2 ou R+3 à l'alignement le long du chemin de Magné avec un cœur d'îlot planté à l'arrière.

Forme urbaine intermédiaire (sites n°4 et n°5)

La forme urbaine intermédiaire correspond à un bâti en R+2 sous forme de maisons accolées/superposées.

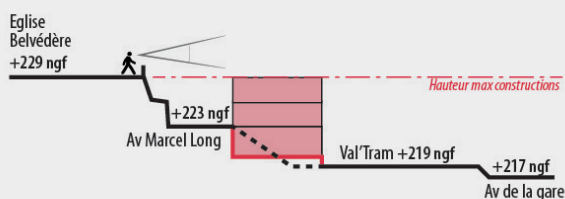
- Une vigilance particulière sera apportée à La hauteur bâtie sur l'avenue Marcel Long qui ne devra pas dépasser 6m de haut (total volume des deux niveaux) pour ne pas occulter la vue sur les collines depuis le parvis de l'église ou depuis les habitations le long de l'axe.
- Les rez-de-chaussée donnant de l'autre côté seront surélevés de manière à créer un espace tampon avec les rails du tramway et la voie douce, de l'ordre de 0,80 m.
- Le stationnement sera accessible depuis l'avenue Marcel Long et pourra être intégré aux constructions ou aménagé sous forme de poches mutualisées entre les bâtis.

La forme urbaine de petit collectif (site n°6)

La forme urbaine de petit collectif correspond à un bâti en R+2 avec une faible emprise au sol (de l'ordre de 30%) et des cœurs d'îlots largement plantés avec une part d'espaces végétalisés de 50% dont 2/3 en pleine terre. Ces formes comportent un nombre de logements limité par palier, des espaces extérieurs communs et individuels, ainsi qu'un parking mutualisé en sous-sol prescrit.

Une attention particulière sera portée au traitement paysager sur l'avenue de la Gare. Un retrait paysagé est recommandé. Par ailleurs, à l'arrière côté Val'tram, un retrait est également recommandé pour créer une distance et limiter la nuisance que peut apporter la circulation du TCSP.

En fonction de la forme urbaine développée, les porteurs de projet devront également se référer aux grandes orientations développées dans l'OAP QAFU correspondante





PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL DU PAYS D'AUBAGNE ET DE L'ÉTOILE

