

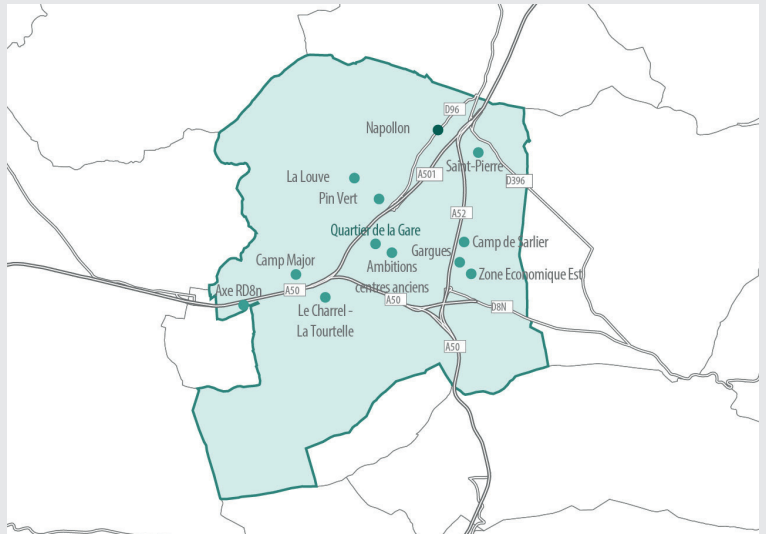


**PLAN LOCAL D'URBANISME
INTERCOMMUNAL DU PAYS D'AUBAGNE ET DE L'ÉTOILE**

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

I.4 AUBAGNE

OAP de composition urbaine « Napollon »



Aubagne **Napollon**



Périmètre OAP - Napollon

1

Chemin de Longuelance

2

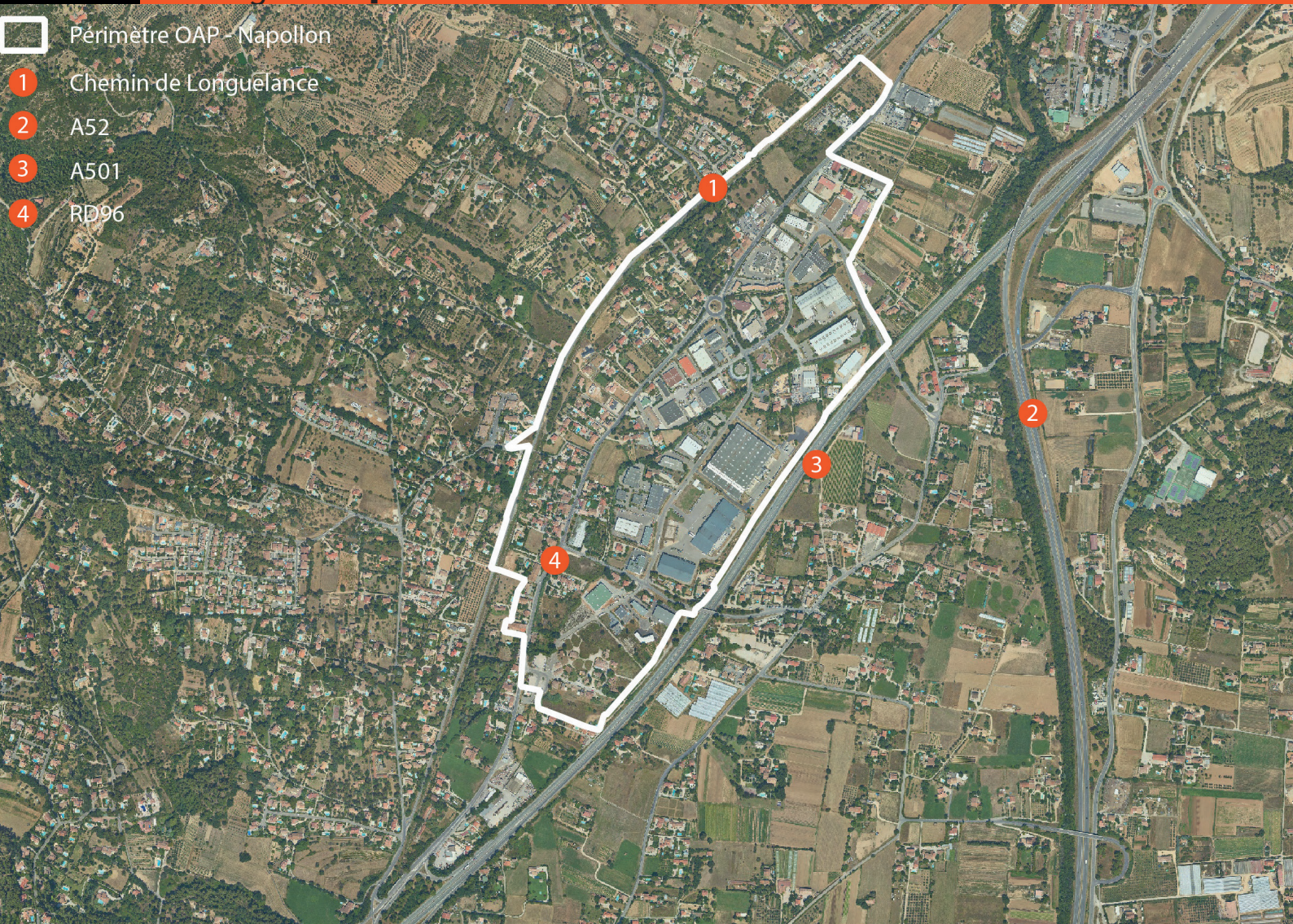
A52

3

A501

4

RD96



Aubagne Napollon

Ancien hameau situé à environ 2 km au nord du centre-ville d'Aubagne, le secteur de Napollon a connu une évolution importante depuis les années 1990 avec le développement d'une zone d'activités. Celle-ci s'est développée entre l'A501 et la RD96 au gré de certaines opérations foncières. L'enjeu de la présente opération est de proposer des orientations d'aménagement et de programmation qui permettent de redonner une cohérence globale d'aménagement à l'échelle du périmètre (environ 77 ha) en agissant à la fois sur des problématiques de structuration foncière mais surtout sur la question des mobilités, en particulier douces et alternatives.

Le périmètre s'étend ainsi de l'autoroute A501 (à l'est), au chemin de Longuelance et l'ancienne voie ferrée, destinée à être requalifiée pour le passage du Val'Tram et d'une voie douce (à l'ouest) et jusqu'à l'échangeur autoroutier au sud. Le périmètre est également traversé par la RD96, ancienne route nationale reliant Château-Arnoux-Saint-Auban (Alpes-de-Haute-Provence) à Aubagne et qui marque profondément l'organisation de la zone. Ce secteur comprend ainsi :

- l'actuelle zone d'activités de Napollon constituée d'activités variées : activités de tertiaire supérieur, de l'industrie, du commerce de détail, du commerce de gros, des entreprises de BTP, des services d'activité support, etc ;
- le hameau-rue historique de Napollon, qui a fait l'objet d'une étude en lien avec la requalification envisagée de la RD96 ;
- un tissu d'habitat pavillonnaire contenant parfois quelques activités économiques ;
- des zones encore urbanisables et densifiables. Ainsi, cohabitent à ce jour, un constructeur de maisons individuelles, un atelier d'usinage, une entreprise de logistique, le siège social d'une entreprise de produits laitiers, une boulangerie, une entreprise de biotechnologie, un magasin de matériaux de construction, un commerce de détail de producteurs, des restaurants... A noter qu'un développement des Medtech et des activités d'ingénierie est envisagée dans cette zone d'activités.

L'un des enjeux des présentes orientations d'aménagement et de programmation est donc d'apporter une cohérence d'ensemble et d'organisation en définissant notamment des typologies de destinations en lien avec le règlement.



➤ Hameau de Napollon en 1975, avant la création de la zone d'activités

A cela s'ajoute une réelle problématique liée aux mobilités. Le secteur présente une localisation stratégique, avec une desserte organisée depuis la RD96, une proximité immédiate de l'échangeur autoroutier et, à l'ouest, l'arrivée prochaine du Val'Tram. Cette dernière, en lien avec les lignes de bus existantes du territoire du Pays d'Aubagne et de l'Etoile, doit être l'occasion de requestionner les mobilités douces à l'intérieur du site (qui en possède très peu actuellement) pour limiter l'usage de la voiture et offrir une réponse de qualité aux utilisateurs (logique de report modal). Ainsi, au niveau des mobilités les enjeux sont multiples : maillage sur les mobilités douces, élargissement de voirie, complément / bouclage routier, lecture de l'organisation de la desserte avec une logique de hiérarchisation des voies et des carrefours...



➤ Entrée d'agglomération – Napollon – RD96



➤ Hameau historique de Napollon



➤ Zone d'activités de Napollon - Intersection entre l'avenue de Passe-Temps et l'avenue des Templiers



➤ Rue des Arrosants (de propriété privée)

ÉLÉMENTS DU CONTEXTE

- Limite de l'OAP
- Parcellaire
- Cours d'eau
- Equipement existant

COMPOSITION PAYSAGÈRE ET ARCHITECTURALE

- Continuité de la trame arborée à maintenir ou à créer
- Protection et mise en valeur ripisylves
- Nouvel équipement
- Part d'espaces végétalisés dont 2/3 en pleine terre et 100% pour les zones économiques
- Alignement d'arbres à conserver
- Espace végétal à protéger

ACCESSIBILITÉ/MOBILITÉS

- Flux, carrefour à organiser : traversées piétonnes à intégrer
- Autoroute à conserver
- Liaison structurante à conserver / voie à élargir
- Voie de desserte à conserver
- Voie à élargir et à requalifier
- Principe de raccordement (desserte) à créer (3 m minimum pour les voies à sens unique et 6 m pour les voies à double-sens)
- Liaisons douces à conforter
- Liaisons douces à créer
- Voie cyclable à créer

- Projet de Val'Tram
- Station du Val'Tram : à reconnecter au tissu environnant
- Stationnement paysager à créer
- Stationnement à créer avec une fonction de Parking Relais

FORMES URBAINES ET VOCATIONS

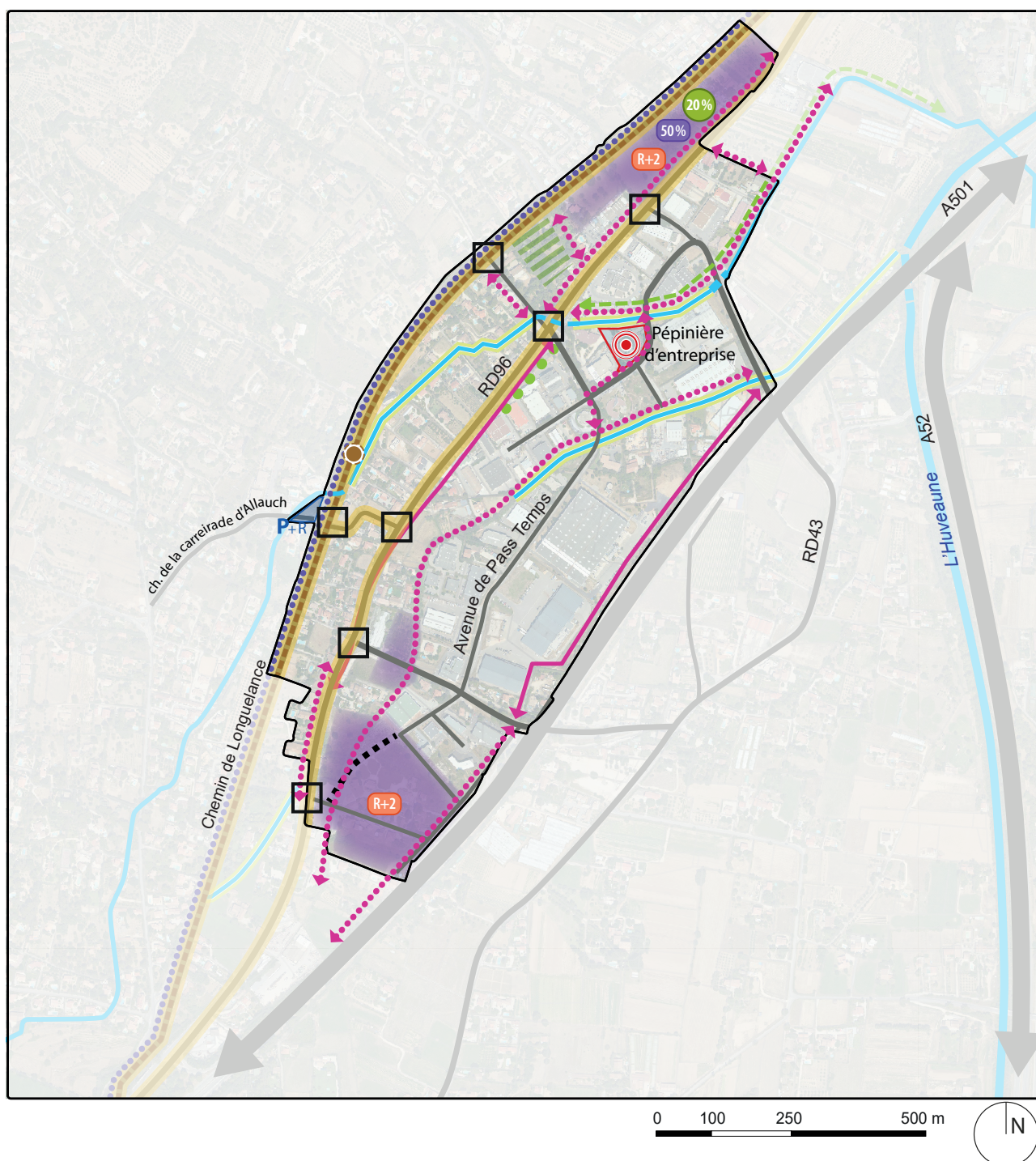
- Formes économiques
- Emprise bâtie (%)
- Hauteur des façades (nombre d'étages)

Orientations d'aménagement et de programmation

Aubagne - OAP de composition urbaine « Napollon »

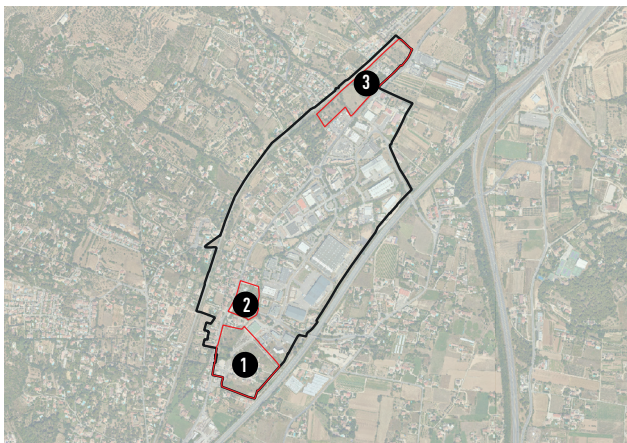
Le secteur peut néanmoins s'appuyer sur la trame agricole résiduelle à la fois marquée par le parcellaire mais aussi par la présence de l'eau sous formes de canaux. Il s'agira de mettre en valeur ces éléments d'intérêt paysager et écologique pour valoriser le site mais aussi pour offrir des mobilités douces transversales et apaisées.

Enfin, le dernier enjeu est lié à l'intégration des risques naturels dans la restructuration de la zone : risque d'inondation, de ruissellement, de mouvement de terrain (tassement différentiel) et un aléa de retrait-gonflement des argiles.



PROGRAMMATION

Le périmètre concerné par les présentes orientations a essentiellement une vocation économique à l'est de la RD96 et résidentielle à l'ouest de la RD96, même si une mixité peut être observée en entrée de secteur nord.



➤ Carte des secteurs cités dans le texte ci-dessous.

Plus particulièrement :

- **Le secteur 1** a vocation à accueillir de nouvelles activités économiques, en renouvellement urbain de l'existant (CITERAMA).
- **Le secteur 2**, situé face du hameau historique de Napollon, il accueille des activités économiques à l'est ;
- **Le secteur 3** permettra une extension de la zone d'activités économiques vers le nord en réponse aux besoins du territoire.

A noter, dans le cas du secteur 3, que l'ouverture à l'urbanisation de la zone est soumise au bon dimensionnement des voies de desserte et réseaux, à une capacité adéquate des réseaux et à la réalisation d'une étude complémentaire portant sur le risque de ruissellement avec modélisation complète. Une procédure de modification de droit commun ou de révision sera nécessaire à l'ouverture de l'urbanisation de la zone.

Les opérations et aménagements seront réalisés sur la période entre 2026 et 2029.

LA QUALITÉ DE L'INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET PAYSAGÈRE

A l'échelle de la zone d'activités de Napollon, les principes généraux suivants sont énoncés :

- Une implantation préférentielle des équipements et des bureaux le long de la route départementale 96 ;
- Une implantation préférentielle des activités productives sur les parcelles les plus proches de l'autoroute ;

A l'échelle du périmètre, les principes suivants sont énoncés par secteur :

- Au sein du secteur 1, sera privilégiée l'implantation d'activités tertiaires ou d'équipements en façade de la route départementale 96 l'implantation des activités productives en partie arrière (bordure d'A501). La hauteur des constructions sera en R+2, implantés perpendiculairement à l'autoroute ;
- Le secteur 3 aura vocation à accueillir des activités productives et tertiaires. Les constructions seront orientées de manière à ce que leur longueur soit perpendiculaire à la RD96, de façon à préserver des percées visuelles entre chaque construction. La hauteur des constructions sera en R+2. L'emprise au sol maximale des constructions sera limitée à 50% du terrain d'assiette du projet.

MIXITÉ SOCIALE ET FONCTIONNELLE

Une mixité fonctionnelle est assurée au sein du périmètre, avec la réalisation des maillages des modes doux prévus.

Sur le secteur ouest, des liaisons permettront les déplacements entre le Chemin de Longuelance et la route D96, vers la future station du Val'Tram.

Concernant le secteur à l'est de la route D96, à vocation économique principalement, des liaisons douces permettront d'améliorer la desserte au sein de la zone.

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

PRINCIPE DE PRÉSERVATION ET DE VALORISATION DES RIPISYLVES DES COURS D'EAU

Les abords des canaux doivent être préservés, en tant que corridor écologique à l'échelle locale. Ils pourront être mis en valeur par la création de cheminements doux les longeant.

ESPACES VÉGÉTALISÉS ET ESPACES DE PLEINE TERRE

Les espaces végétalisés et les espaces de pleine terre contribuent au maintien de la nature en ville, qui rend de nombreux services (rafraîchissement, maintien de sols perméables, habitat pour la biodiversité) et ont un impact bénéfique sur la santé des habitants.

Afin de garantir la présence d'espaces végétalisés, ceux-ci devront représenter une part minimale de la surface du terrain d'assiette du projet :

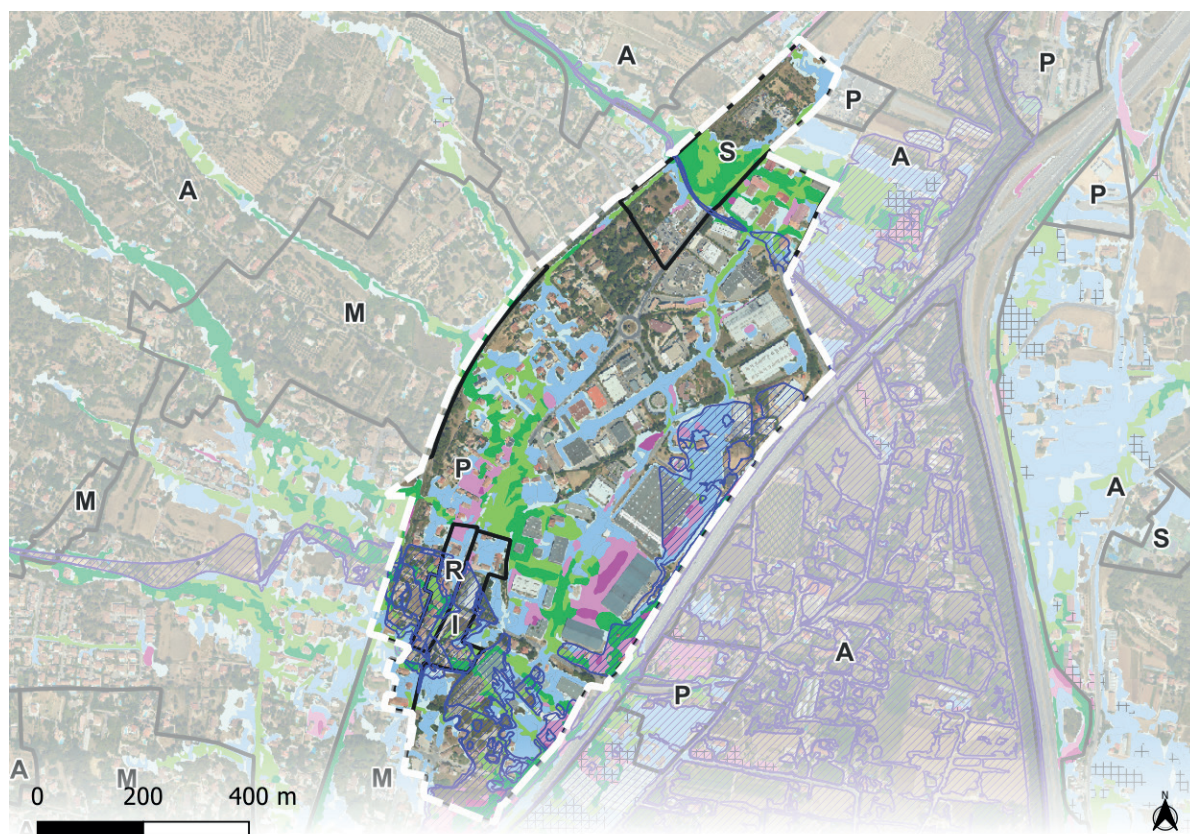
- De 20% d'espaces végétalisés entièrement constitués d'espaces de pleine terre dans le secteur 3.

LES RISQUES NATURELS

Risque inondation

Le sud du site de l'OAP est exposé à un risque d'inondation. Des dispositifs de prévention devront être mis en œuvre pour ne pas aggraver le risque pour les habitants.

Pour rappel, le site est soumis aux dispositions des zones rouges, bleu foncé, bleu clair et violettes du PPR inondation qui s'imposent à cette OAP (cf. annexes du PLUi).



PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE

Périmètre d'OAP

RISQUE INONDATION

Emprise PPR inondation

Emprise PAC Huveaune

ALÉA RUISSÈLEMENT

Très fort (axe écoulement)
Très fort (zone accumulation à faible vitesse)
Moyen à forte hauteur

Moyen
Faible
Résiduel

CLASSE RUISSÈLEMENT

Classe

Serres et tunnels agricoles autorisés

Des 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.

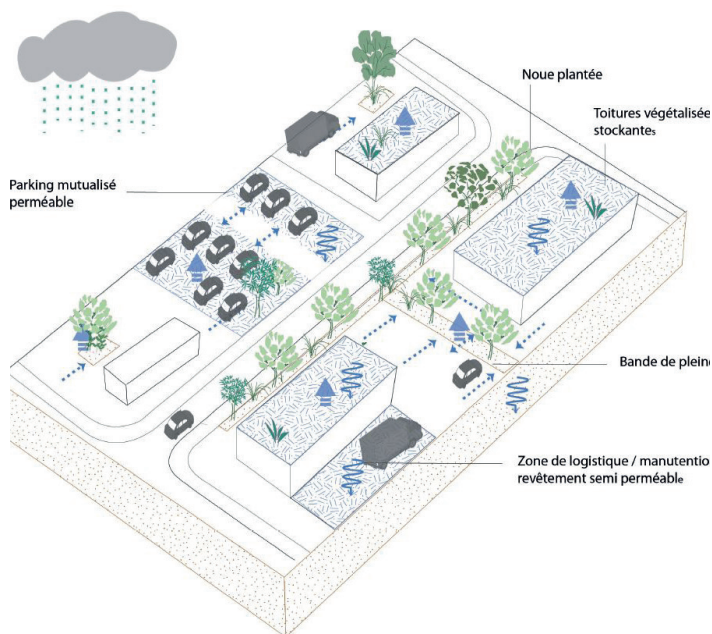
ADAPTATION DU PROJET

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 :

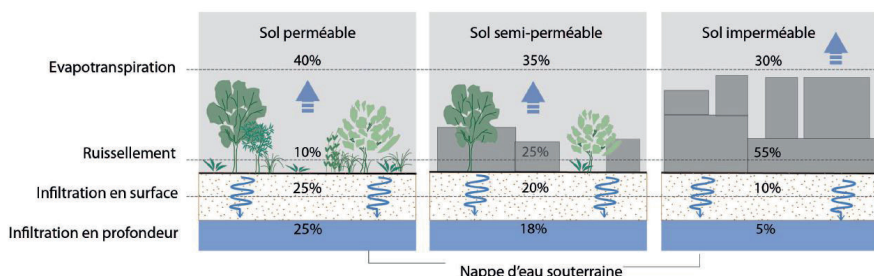
- De mettre en œuvre des revêtements de sol perméables et semi-perméables, permettant l'infiltration de l'eau pour tout nouvel aménagement ou réaménagement.
- De ralentir la vitesse des eaux de ruissellement par des dispositifs variés (multiplier les dispositifs de rétention, diffuser l'eau sur les perpendiculaires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



opération d'ensemble - Zone économique - Pluie de faible intensité



Mouvements de terrain : tassements différentiels

L'ensemble du site est concerné par un risque de mouvements de terrain (aléa de tassements différentiels).

Des dispositifs de prévention devront être mis en œuvre pour ne pas aggraver le risque pour les habitants.

Pour rappel, le site est soumis aux dispositions de la zone B2 du PPR mouvement de terrain (tassements différentiels) qui s'imposent à cette OAP (cf. annexes du PLUi).

Risque de retrait-gonflement des argiles

Le secteur est soumis à un aléa moyen à fort de retrait-gonflement des argiles : des mesures à prendre lors de la réalisation de nouvelles constructions permettent de limiter ses conséquences (adaptation des fondations, rigidification de la structure du bâtiment, etc.).

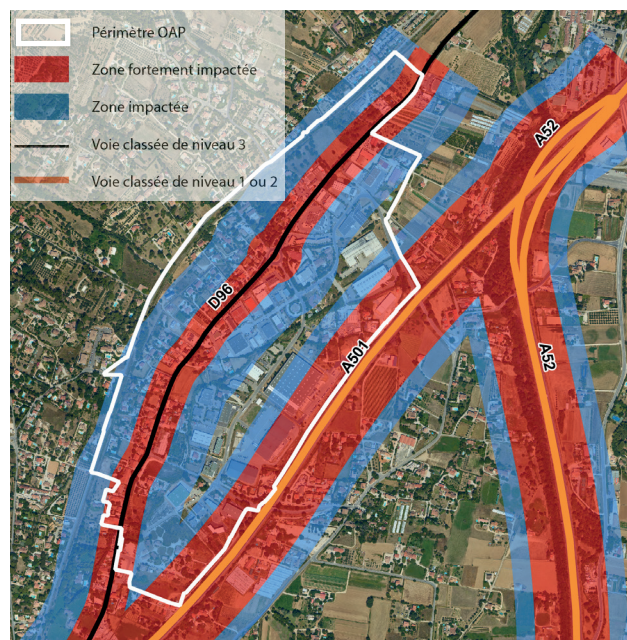
Le guide d'information « Le retrait-gonflement des argiles, comment prévenir les désordres dans l'habitat individuel » du ministère de l'Écologie, du développement et de l'aménagement durables peut être consulté afin de prendre connaissance de ces recommandations.

Risque sismique

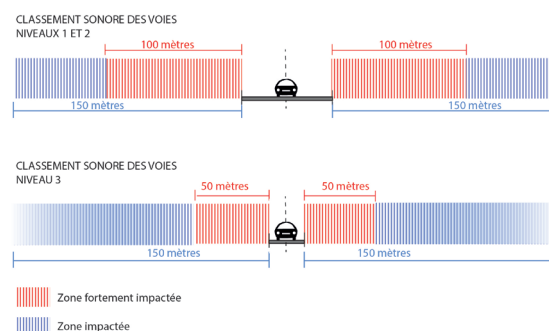
La commune d'Aubagne est située en zone de sismicité faible 2. Il convient donc de privilégier des constructions parasismiques.

POLLUTION DE L'AIR ET NUISANCES SONORES

La pollution de l'air et les nuisances sonores liées aux infrastructures de déplacement 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).



➤ Carte des secteurs impactés par la pollution de l'air et les nuisances sonores



➤ Schéma explicatif des zones fortement impactées et zones impactées

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 à proximité.

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 à proximité.

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

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 :

- Planter 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.

L'ACCESSIBILITÉ ET LA DESSERTE

Préalablement à l'urbanisation des secteurs, il sera nécessaire de s'assurer que les voies et les réseaux sont correctement dimensionnés pour supporter l'augmentation des sollicitations.

REQUALIFICATION DES VOIES PRINCIPALES

Concernant la route départementale 96, les opérations suivantes seront réalisées :

- Une requalification de voie au niveau du hameau ;
- Le développement des cheminements piétons et pistes cyclables en direction du centre-ville d'Aubagne.

Concernant le chemin de Longuelance, les opérations suivantes seront réalisées :

- Le chemin de Longuelance et ses abords seront requalifiés à l'occasion de l'arrivée du Val'Tram ;
- Le chemin de Longuelance devra être requalifié et bordé d'aménagements permettant les mobilités douces.

UNE NOUVELLE LIAISON AU SUD DE LA ZONE D'ACTIVITÉS

Au cœur de la zone d'activités, une voie ouverte à la circulation du public devra être aménagée de manière à créer une liaison entre l'entrée sud de la zone et la rue des Arrosants.

Cette voie sera aménagée en double-sens de circulation et longée d'un trottoir de 1,5 m de chaque côté de la chaussée.

DES CHEMINEMENTS DOUX À DÉVELOPPER

De nombreux cheminements doux sont à développer au sein du périmètre, et notamment :

- Des cheminements doux le long des canaux (cf. plan) quand cela est possible ;
- Des cheminements doux parallèles à la route départementale 96 ;

DES CARREFOURS À REQUALIFIER

Chacune des intersections figurant sur le plan devra être créée de façon qualitative, sécurisée et hiérarchisée.

Les requalifications des routes départementales 96 et du chemin de Longuelance permettront de porter une attention particulière à la réalisation de ces intersections.

UNE CAPACITÉ DE STATIONNEMENT À DÉVELOPPER

Afin de favoriser le report modal des automobilistes sur les transports en commun. Un nouveau parking sera créé à l'intersection entre le chemin de la Carreirade d'Allauch et le chemin de Longuelance. Ce nouveau parking permettra notamment d'accéder au Val'Tram pour les usagers les plus éloignés de l'arrêt. Ces stationnements devront être paysagers pour une meilleure intégration dans le paysage.

FORMES URBAINES



Forme urbaine à vocation économique

La qualité architecturale, le traitement soigné des façades et les hauteurs, permettront au secteur de s'inscrire en continuité de l'espace urbanisé attenant. L'emprise au sol maximale de 50% pour la zone fermée à l'urbanisation et de 60% pour les autres secteurs à vocation économique, ainsi que la part imposée d'espaces végétalisés permettront une insertion cohérente au sein du tissu environnant.

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

PLU



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

