



Commune de Fuveau

Plan Local d'Urbanisme

P.A.D.D

Pièce N°2

P.O.S. approuvé le 05/04/2000		P.L.U. approuvé le 27/02/2008	
Révision P.O.S.	Modification P.O.S.	Révision P.L.U.	Modification P.L.U.
N° 1 : 01.10.1987	N° 1 : 27.01.1986		
N° 2 : 01.03.1991	N° 2 : 29.07.1988		
N° 3 : 12.07.1991	N° 3 : 24.01.1990		
N° 4 : 05.04.2000	N° 4 : 20.01.1992		
	N° 5 : 18.12.1992		
	N° 6 : 27.09.1993		
	N° 7 : 09.02.1995		
	N° 8 : 11.07.1996		
Mise à jour P.O.S.	N° 9 : 07.03.1997	Mise à jour P.L.U.	
N°1 : 16.03.1998	N° 10 : 12.05.1997		
N°2 : 13.09.2006	N° 11 : 06.06.2002		
	N° 12 : 24.04.2003		
	N° 13 : 07.04.2005		
	N° 14 : 01.02.2006		
	N° 15 : 07.06.2006		

Sommaire

PRÉAMBULE	3
La place du P.A.D.D. dans le Plan Local d'Urbanisme	3
Principes du Projet d'Aménagement et de Développement Durable	3
I - LES GRANDES PROBLÉMATIQUES	5
1 – L'environnement naturel et agricole	5
2 – Développement et aménagement urbain	5
3 – Activités et déplacements	6
II – LES ENJEUX DU P.A.D.D.	8
III - LES GRANDES ORIENTATIONS	9
1 – Affirmer l'identité de la ville et de ses quartiers	9
2 – Améliorer l'attractivité de la ville	10
3 – Préserver et mettre en valeur l'environnement naturel et agricole	11
4 – Minimiser l'exposition aux risques naturels et industriels	12
IV - CARTOGRAPHIE SCHÉMATIQUE DES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT	12

Préambule

La place du P.A.D.D. dans le Plan Local d'Urbanisme

Le Plan Local d'Urbanisme (P.L.U.) introduit par la loi de Solidarité et de Renouveau Urbain (S.R.U.) du 13 décembre 2000 remplace le Plan d'Occupation des Sols (P.O.S.) :

Le P.L.U. présente le projet d'aménagement local par le biais du P.A.D.D. tout en restant un instrument de gestion de l'espace. Il fixe pour une période de 5 à 10 ans la destination générale des sols et les règles qui leur sont applicables

Le P.L.U. est élaboré à l'initiative de la Commune, en association avec les services de l'Etat (Préfecture, Direction Départementale de l'Équipement, Direction Départementale de l'Agriculture et de la Forêt, Direction Régionale de l'environnement). Les personnes publiques concernées sont consultées à leur demande (Conseil Régional et Conseil Général, les chambres consulaires, les présidents des établissements publics de coopération intercommunale voisins, les maires de communes limitrophes, les associations compétentes ...)

Le P.L.U. se doit d'être compatible avec les orientations définies dans les documents supracommunaux : Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT) ou les Programmes Locaux de l'Habitat (P.L.H.)...

La loi Urbanisme et Habitat (U.H.) du 2 juillet 2003 a modifié le contenu des P.L.U., notamment l'opposabilité au tiers du P.A.D.D. Néanmoins, les dispositions du P.L.U. doivent être cohérentes avec les orientations du P.A.D.D.

Principes du Projet d'Aménagement et de Développement Durable

Le Plan Local d'Urbanisme comporte un P.A.D.D. qui définit les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme retenues pour l'ensemble de la commune dans le respect des objectifs et des principes de développement durable énoncés aux articles L.110 et L.121-1 du Code de l'Urbanisme.

Défini par les articles L.123-1 et R.123-3 du Code de l'Urbanisme, le P.A.D.D. doit être l'expression claire et accessible d'une vision stratégique du développement territorial à long terme à travers des orientations générales en matière d'urbanisme et d'aménagement.

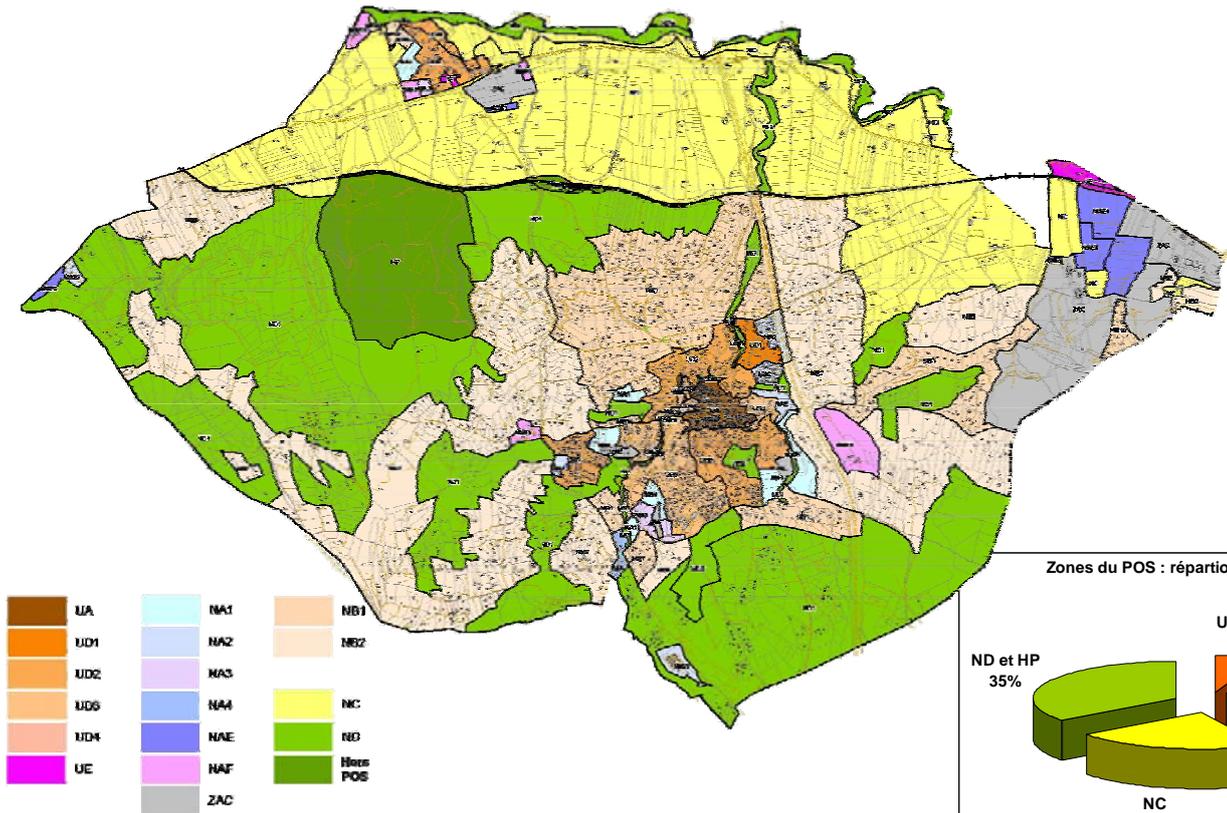
Les principes du développement durable

Extrait de l'article L. 110 du Code de l'Urbanisme : afin d'aménager le cadre de vie, d'assurer sans discrimination aux populations résidentes et futures des conditions d'habitat, d'emploi, de services et de transports répondant à la diversité de ses besoins et de ses ressources, de gérer le sol de façon économe, d'assurer la protection des milieux naturels et des paysages ainsi que la sécurité et la salubrité publiques et de promouvoir l'équilibre entre les populations résidant dans les zones urbaines et rurales et de rationaliser la demande de déplacements, les collectivités publiques harmonisent, dans le respect réciproque de leur autonomie, leurs prévisions et leurs décisions d'utilisation de l'espace.

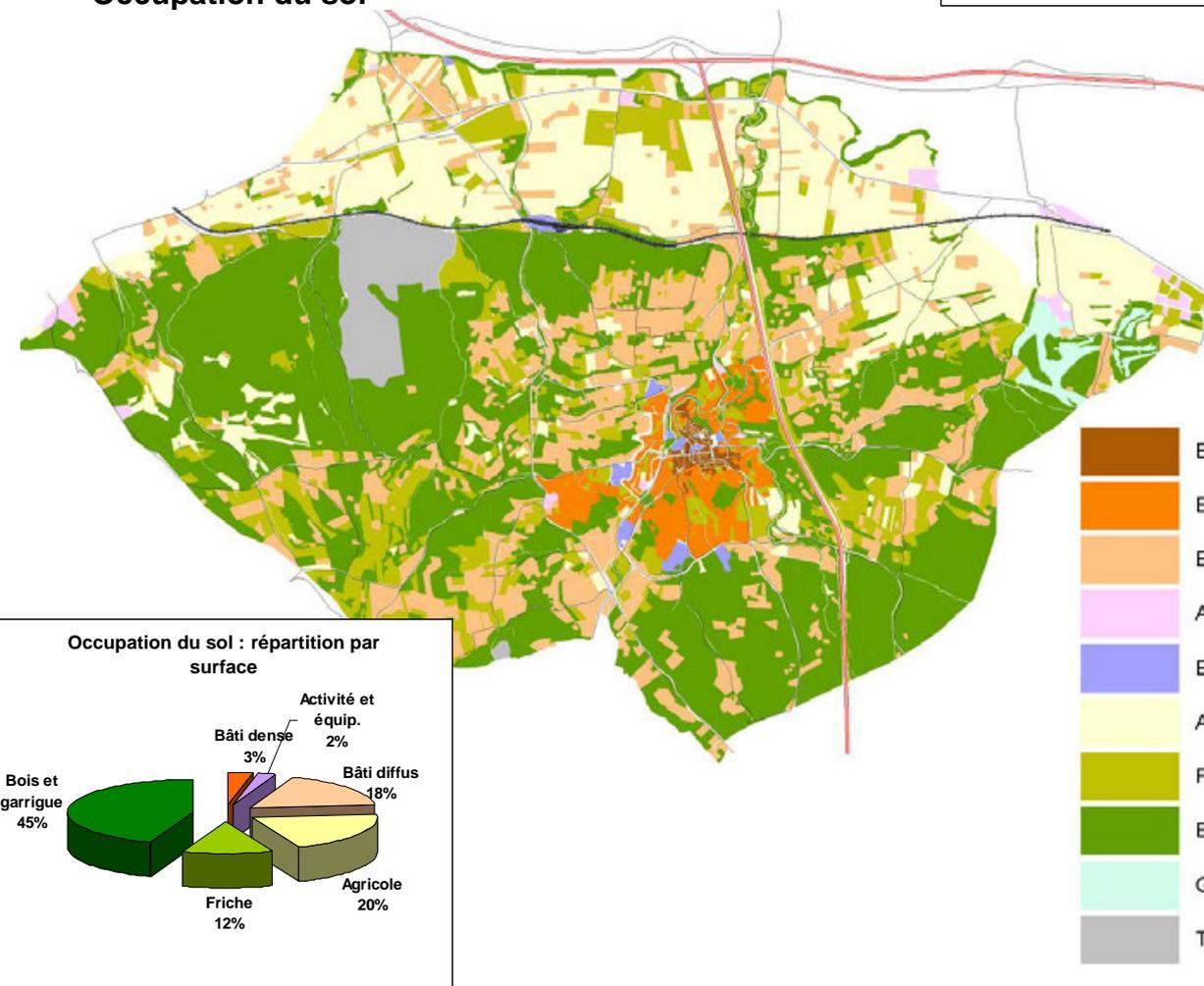
Extrait de l'article L. 121-1 du Code de l'Urbanisme : Les P.L.U. doivent déterminer les conditions permettant d'assurer :

- l'équilibre entre le renouvellement urbain et un développement urbain maîtrisé, le développement de l'espace rural, d'une part, et la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières et la protection des espaces naturels et des paysages, d'autre part, en respectant les objectifs du développement durable ;
- la diversité des fonctions urbaines et la mixité sociale dans l'habitat urbain et dans l'habitat rural, en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs en matière d'habitat d'activités économiques, notamment commerciales, d'activités sportives ou culturelles et d'intérêt général ainsi que d'équipements publics, en tenant compte en particulier de l'équilibre entre emploi et habitat ainsi que des moyens de transports et de la gestion des eaux ;
- une utilisation économe et équilibrée des espaces naturels, urbains, périurbains et ruraux, la maîtrise des besoins de déplacement et de la circulation automobile, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, des écosystèmes, des espaces verts, des milieux, sites et paysages naturels et urbains, la réduction des nuisances sonores, la sauvegarde des ensembles urbains remarquables et du patrimoine bâti, la prévention des risques naturels prévisibles, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature.

P.O.S.



Occupation du sol



I - Les grandes problématiques

1 – L'environnement naturel et agricole

Près des trois quart du territoire communal sont des espaces naturels (45%) ou agricoles (20% sont cultivés et 12% sont en friche). Ces espaces, aux fonctionnalités multiples (passage d'infrastructure, zone de loisirs, d'activités agricoles ou autres), souffrent de la présence d'un important habitat diffus. Cet habitat diffus est favorisé par la présence de zones d'habitat (zones NB) relativement étendues (30% de la superficie communale) dans des secteurs naturels partiellement desservis par des équipements. Ces zones NB ont une faible capacité de densification car tout en représentant 80% de la surface des zones constructibles à vocation d'habitat, elles n'offrent que 12% de la capacité résiduelle théorique du P.O.S. Le maintien des zones NB pose la question de leurs densifications, leurs équipements et les incidences paysagères et environnementales.

Le terroir agricole linéaire, typique du paysage rural du pays d'Aix, alterne vignes et céréales. Il occupe essentiellement la vallée de l'Arc, où se concentrent par ailleurs d'importants axes de communication (A8, A52, D6, D56, voie ferroviaire). De nombreux vignobles de la vallée de l'Arc sont reconnus par un classement AOC "coteaux d'Aix-en-Provence". Sur l'ensemble du territoire communal, la filière oléicole, bien que peu développée, bénéficie d'un classement AOC "huile d'olive d'Aix-en-Provence".

Les espaces agricoles sont altérés par le mitage. La périurbanisation croissante, le manque de foncier et un prix du foncier élevé dans les agglomérations favorisent le développement de friches spéculatives néfastes à la pérennisation des activités agricoles et au paysage.

L'Arc et ses affluents possèdent des peuplements ripicoles plus ou moins développés, abritant une faune et une flore typiques et extrêmement riches.

Bien qu'aucuns inventaires ou protections environnementales ne viennent qualifier et préserver les espaces naturels, ils constituent des ressources patrimoniales importantes (espace de biodiversité, de respiration encadrant l'urbanisation, de détente...) garantes de la qualité du cadre de vie et des paysages, non seulement à l'échelle de la commune mais aussi à l'échelle du pays d'Aix et de la vallée de l'Arc.

Les espaces naturels et agricoles subissent de nombreuses pressions liées à l'urbanisation, aux activités et aux transports. Ces pressions sont d'autant plus néfastes qu'elles portent sur des territoires bénéficiant d'un paysage remarquable, notamment grâce aux points de vues sur la Sainte Victoire (la Barque, les Beaumouilles, la Foux, Gouste-Soulet).

Certaines de ces ressources environnementales sont aussi porteuses de risque. L'Arc et de nombreux ruisseaux, plus ou moins temporaires (vallats), sont générateurs d'un risque inondation. En outre, l'importance des zones d'habitat diffus multiplie les risques liés aux incendies. Enfin, le risque d'affaissements des sols en secteur minier s'applique sur une étendue importante de la commune. Parallèlement, les sites des anciens terrils méritent une requalification.

2 – Développement et aménagement urbain

Une position de carrefour des principales agglomérations des Bouches-du-Rhône (Aix-en-Provence et Marseille) et une ouverture à l'urbanisation diffuse de nombreux terrains ont renforcé le caractère résidentiel de Fuveau sans pour autant désagréger le centre ancien. Ainsi les espaces urbanisés se présentent sous forme d'habitat groupé (village ou hameaux) ou d'habitat diffus localisé essentiellement dans les collines boisées (les Longs Cols, les Beaumouilles,...).

Chacune des entités urbaines de la commune possède des caractéristiques propres à préserver ou à améliorer :

- Le noyau central composé du centre ancien et les extensions du XIX^e (colline de Roquehaute) où l'homogénéité des formes bâties (développement concentrique ou rectiligne, alignement des constructions...) et les perspectives des axes témoignent du passage d'une organisation médiévale à une organisation plus ouverte. Néanmoins, il existe un déficit en matière de stationnement et un manque d'attractivité commerciale de ce noyau central.
- Les extensions récentes du village se sont faites au Sud du noyau central, autour de la colline Saint Michel. D'une organisation urbaine moins dense, elles sont constituées essentiellement de lotissements et d'équipements publics (collège, complexe sportif...). Des pôles d'habitat individuel plus récents se sont insérés dans des zones de pinède (l'Ouvière, les Longs Cols, ...). Ces zones d'habitat sont à rationaliser pour créer de véritables quartiers urbains (cohérence, densité, connexion) avec des espaces publics de qualité.
- Le hameau de la Barque situé au point de convergence de la D96 et de la D6 et à proximité des demi-échangeurs de la Barque et du Cannet sur l'A8. Les formes d'habitat traditionnelles y côtoient des extensions récentes sous formes d'habitat individuel et des entreprises attirées par la proximité de ces axes structurants. Ce hameau souffre des nuisances engendrées par l'axe de transit qu'est la D96 et d'un manque d'organisation urbaine. Pourtant, une certaine masse de population (près d'un millier d'habitants), la présence d'une école, de nombreuses entreprises et quelques commerces constituent autant de points d'ancrage pour faire de ce hameau un pôle secondaire de la commune.

La maîtrise de l'urbanisation de Fuveau passe par la rationalisation de ces entités et leur mise en cohérence tout en sachant que le développement urbain devrait se poursuivre et les pressions foncières venant des grandes agglomérations persister.

Deux tiers des logements de Fuveau restent en individuel, malgré une demande locative en expansion notamment à propos du logement social (moins de 6% de logements sociaux). Les besoins en logements de sa population présente et future doivent être pris en compte en intégrant les besoins estimés en logements nouveaux dans le PLH. Besoins variant de 50 à 60 logements/an dont un tiers serait du logement social dans une optique de renforcement des polarités. L'arrivée d'une population nouvelle agit certes sur la demande en logement mais aussi sur la demande en espaces publics, culturels et de loisirs, nécessitant des réponses adaptées en termes d'équipements et de services. Concomitamment à ces demandes, l'exigence de qualité environnementale s'accroît.

Une urbanisation maîtrisée se doit d'être qualitative. Les entrées de villes sont souvent des secteurs dégradés manquant de qualité urbaine avec une implantation plus ou moins anarchiques d'activités commerciales, de panneaux publicitaires, un traitement des abords routiers inexistant... Ainsi, la D96, voie principale de desserte de la commune, l'entrée de ville de la Barque, l'accès par Gréasque (D46) constituent des entrées de ville peu valorisantes.

3 – Activités et déplacements

Une situation géographique avantageuse avec des pôles d'emplois et d'activités proches (Aix, Rousset), un réseau viaire diversifié (A8, A52, D6, D56, voie ferroviaire) et un cadre de vie agréable (au pied du massif de la Sainte Victoire) ont favorisés un fort développement résidentiel de Fuveau sans pour autant entraîner une croissance forte des activités et des emplois ni même l'apparition de pôle d'activités spécifiques.

Si près d'un quart des emplois est concentré dans les zones d'activités (ZA de Saint-Charles principalement), les autres emplois, essentiellement tributaires des activités tertiaires, se répartissent dans l'ensemble du tissu urbain.

Ainsi, la confortation des emplois et leur diversification passe par le renforcement des zones d'activités existantes et la mise en place de mesure permettant le maintien voire le développement des activités urbaines (activités et commerces en pied d'immeubles, centre de vie de quartiers...)

Bien que située avantageusement dans un couloir de déplacements avec un territoire communal s'organisant à partir d'un réseau viaire en étoile, Fuveau souffre des nuisances engendrées par les grands axes de transit et manque d'alternative aux transports automobiles. Une amélioration du réseau routier et le développement d'une offre alternative renforcerait l'attractivité résidentielle et économique de Fuveau :

- L'aménagement de l'échangeur de la Barque entre l'A8 et la D6 requalifiée offre une réelle possibilité de rationalisation de la circulation automobile sur les D96 et D6c, point de départ d'une amélioration du cadre de vie du hameau de la Barque.
- Une ligne de chemin de fer désaffectée reliant Gardanne et Carnoules via Brignoles traverse la commune. Cette ligne retient l'attention de projets de transport en commun inter-urbain dans le cadre du P.D.U. de la Communauté d'agglomération du Pays d'Aix. Dans ce cadre, l'ancienne gare de la Barque, constitue un noeud central favorable au développement de l'intermodalité.
- La reprise de la trame d'anciens canaux et chemins devrait permettre de développer les modes de transport alternatifs (modes doux et transport en commun en site propre).

II – Les enjeux du P.A.D.D.

Deuxième étape de l'élaboration du PLU, le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) de Fuveau est construit à partir :

- ⇒ des enjeux mis en évidence par le diagnostic
- ⇒ des objectifs retenus par les élus

Le PADD se doit de répondre aux stricts besoins de développement de Fuveau, commune périurbaine, par une gestion économe équilibrée et durable de l'espace avec pour enjeux principaux :

- ⇒ le développement de Fuveau dans une logique d'agglomération et de cohésion intercommunale, tout en confortant son attractivité et en préservant son environnement encore rural
- ⇒ le renforcement et la diversification de l'économie locale
- ⇒ une meilleure diversité de l'offre résidentielle
- ⇒ la préservation et la valorisation des espaces naturels et agricoles



Un P.A.D.D. décliné en quatre orientations

- Affirmer l'identité de la ville et de ses quartiers
- Améliorer l'attractivité de la ville
- Préserver et mettre en valeur l'environnement naturel et agricole
- Minimiser l'exposition aux risques naturels et industriels

III - Les grandes orientations

1 – Affirmer l'identité de la ville et de ses quartiers

⇒ Un développement urbain maîtrisé : (population de 12 000 habitants environ à l'horizon de 10 ans)

- Donner des limites à l'urbanisation suivant l'axe des réseaux principaux (Sud-Ouest – Nord Nord Est)
- Mieux structurer et conforter le pôle secondaire de la Barque
- Favoriser une production urbaine harmonieuse



⇒ Un développement urbain de qualité :

Il s'agit, dans les zones d'extensions résidentielles, en milieu périurbain ou en tissu urbain existant, d'améliorer et de diversifier l'architecture, de favoriser à la fois l'insertion des opérations d'habitat dans l'environnement et dans la ville par la continuité de la trame viaire et des équipements et la création de véritables espaces publics.

- Préserver et valoriser le centre-village
- Veiller à l'adaptation et à la qualité des équipements de proximité et des espaces publics (notamment une réflexion sur l'urbanisation autour de l'espace de la future piscine à vocation intercommunale de la Barque)
- Améliorer les transitions urbaines entre les quartiers d'habitat dense et individuel
- Améliorer les qualités fonctionnelles et visuelles des entrées de ville
- Préserver le patrimoine architectural et urbain



2 – Améliorer l'attractivité de la ville

⇒ Développer la mixité sociale et urbaine

- Répondre aux besoins en matière de logements pour toutes les catégories sociales (particulièrement les ménages modestes et les jeunes) par des emplacements réservés ou des négociations foncières
- Promouvoir un habitat diversifié et de qualité (développement et réhabilitation de l'habitat)



⇒ Renforcer l'attractivité du centre et du hameau de la Barque :

- Développer les commerces et les services de proximité pour la vie quotidienne
- Améliorer le stationnement par de la maîtrise foncière dans le village ancien



⇒ Développer et diversifier le tissu économique :

- Faciliter l'adaptation des activités de la Barque liées au nouveau plan d'aménagement routier
- Développer la ZAC St Charles le long de la D6 en complément des extensions de la ZA de Rousset, tout en préservant le caractère naturel des espaces dédiés au golf (veiller à la qualité architecturale et à l'intégration paysagère)
- Faciliter une reconversion des terrils de Bramefan et de Mme d'Andrée vers des activités de loisirs et de tourisme liées à la nature



⇒ Participer à la maîtrise de la circulation automobile

- Participer à la meilleure intégration des véhicules
- Réduire les nuisances automobiles dans les zones d'activités et d'habitat : voie de contournement de la Barque
- Mettre en place les conditions de développement des transports collectifs :
 - préserver l'espace de la gare de la Barque dans l'optique du développement d'un pôle intermodal (voiture/train/autobus)
 - prévoir l'aménagement d'un site propre entre la gare de la Barque et le centre-village
- Favoriser les modes de circulations doux (vélos, piétons) entre le centre-village et la ZA de Saint-Charles et des zones de la Barque et quartiers



3 – Préserver et mettre en valeur l'environnement naturel et agricole

⇒ Préserver l'intégrité des grands ensembles boisés

La protection des massifs forestiers et de leur intégrité est indispensable au maintien de la qualité environnementale et paysagère des sites – essentielle à l'image de marque de la commune. Il s'agit pour cela de :

- Sauvegarder l'intégrité des réserves de nature et de silence que constituent les étendues forestières au bénéfice des activités de détente
- Préserver les espaces naturels remarquables à travers des dispositions strictes par des zones naturelles (N)
- Prévoir des zones de coupure de combustible mises en valeur par une activité agricole sous protection du mistral préférentiellement à l'Ouest de l'agglomération
- Stopper la diffusion de l'habitat conformément aux dispositions législatives applicables, contrôler la densification de l'urbanisation dans les zones d'habitat diffus existantes et maîtriser les extensions des bâtiments existants
- Permettre une extension mesurée des hameaux significatifs
- Valoriser les espaces naturels des anciens sites miniers par des aménagements paysagers



⇒ Pérenniser les espaces agricoles qui sont autant un outil de travail que de gestion de l'espace :

- Développer la filière oléicole à travers une gestion foncière adaptée
- Préserver la zone agricole de la plaine de l'Arc, entre la limite communale Nord et la voie ferrée



4 – Minimiser l'exposition aux risques naturels et industriels

- ⇒ Prendre en compte les contraintes et risques naturels et industriels dans le développement de la commune
- ⇒ Intégrer les secteurs à risque d'inondation et d'incendie dans le P.L.U. tout en veillant à la qualité et au contrôle des constructions en bordure des zones inondables ou des massifs boisés afin de valoriser au mieux ces interfaces.



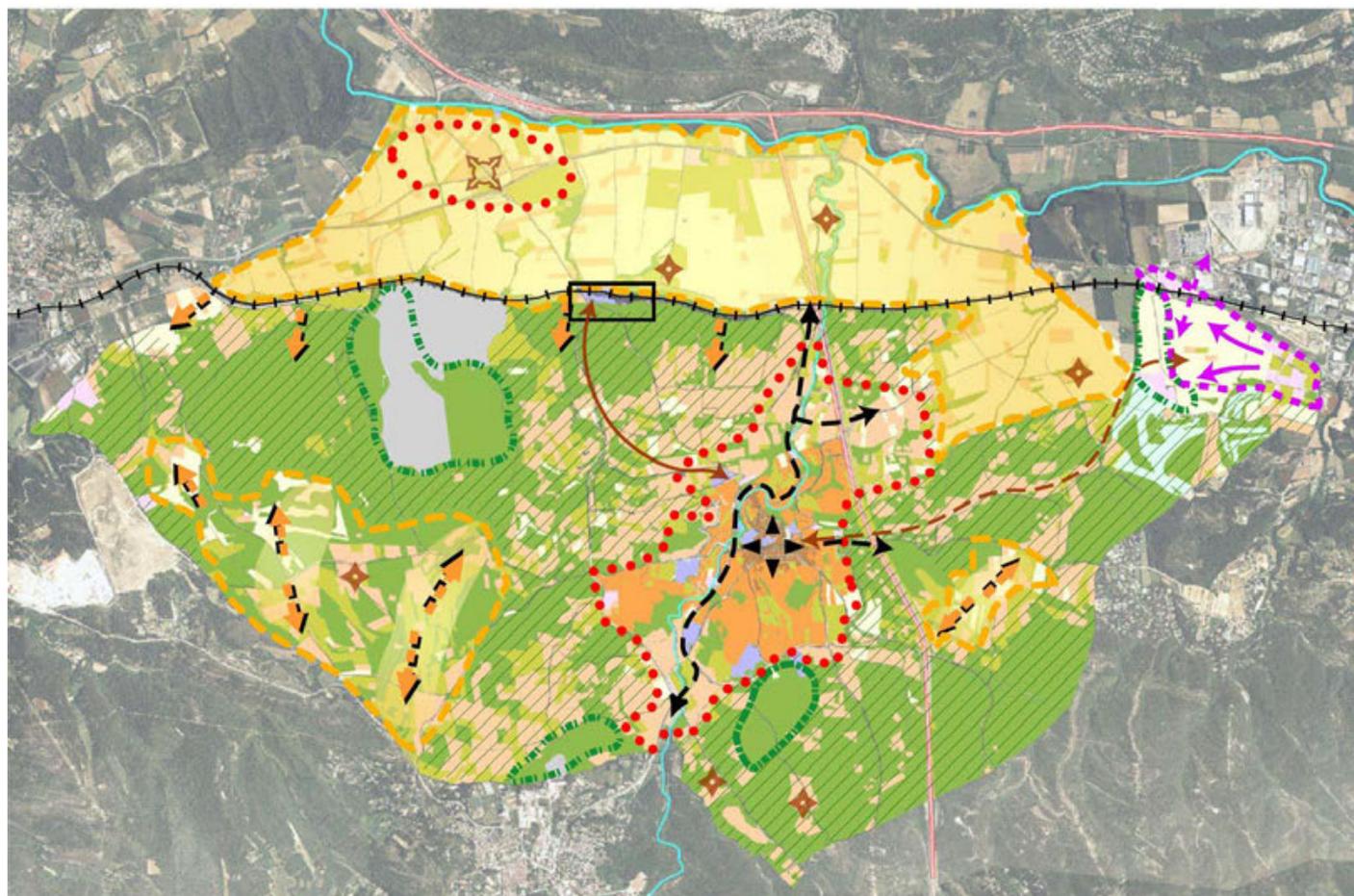
IV - Cartographie schématique des principes d'aménagement et de développement

Cf. carte ci-après.

Cartographie territorialisant les orientations d'aménagement et de développement.

Territorialisation des orientations du P.A.D.D.

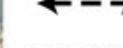
Les grands principes d'aménagement et de développement



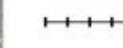
Environnement naturel et agricole

-  Préservation des espaces naturels et rationalisation de l'urbanisation
-  Confortation des espaces agricoles
-  Reconquête agricole/protection incendie
-  Site de revalorisation pour des activités de loisirs et de tourisme

Développement et aménagement urbain

-  Limite de l'extension urbaine (limite conditionnée par le résultat des études liées au risque inondation)
-  Attractivité du centre ancien à renforcer
-  Pôle secondaire à valoriser
-  Hameau à conforter
-  Axe support de développement (réseaux)

Activités et transports

-  Espace de développement économique
-  Futur axe de transports inter-urbain
-  Réserver les abords de la gare à des aménagements liés à l'intermodalité
-  Prévoir la réalisation d'un TCSP (transport en commun en site propre)
-  Favoriser les modes de circulation doux (vélos et piétons)