





#### Commune de Fuveau

## Plan Local d'Urbanisme

### Modification n°6

# 2.2 – Orientations particulières d'aménagement

P.L.U.	
Approuvé le 27/02/2008	
Révision P.L.U.	Modification P.L.U.
	N°1 : annulée par jugement du TA du 04.10.2012
	N°2:30.05.2011
	N°3:21.10.2013
	N°4 : 23.11.2015
	N°5 : 25.09.2017
	N°6 : 17.12.2020
Mise à jour P.L.U.	Modification simplifiée P.L.U.
N°1:05.08.2008	N°1:21.11.2011
N°2:26.01.2011	N°2:08.09.2014
N°3: 15.07.2014	N°3: 21.12.2017
N°4:22.12.2017	
N°5 : 22.12.2017	
N°5 bis : 11.01.2019	
Mise en compatibilité	
N°1:15.09.2016	

#### Préambule

Les Plans Locaux d'Urbanisme peuvent comporter des orientations d'aménagement relatives à des quartiers ou à des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager.

Ces orientations peuvent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durable (P.A.D.D.), prévoir les actions et opérations d'aménagement à mettre en œuvre, notamment pour mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune.

Elles peuvent prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics. (L. 123-1 du Code de l'Urbanisme).

Ces orientations permettent donc à la commune de préciser les principes d'aménagement de certains secteurs, ainsi que l'organisation urbaine retenue (articulation de l'espace public/privé, équipement et espaces collectifs, ordonnancement des constructions).

### Portée des orientations d'aménagement

- Relativement au PADD Les orientations particulières d'aménagement doivent être compatibles avec les orientations générales définies au PADD.
- Mise en œuvre des règles édictées au PLU dans les secteurs bénéficiant d'orientations d'aménagement

Les dispositions réglementaires du PLU et les orientations d'aménagement ont une portée complémentaire. La règle d'urbanisme est établie en cohérence avec les orientations par secteur, tandis que les orientations d'aménagement ajoutent des contraintes aux règles édictées dans le règlement du PLU (cheminements, axes paysagers, polygones d'implantation, secteurs de hauteurs différenciées...). Les opérations de construction ou d'aménagement doivent donc être réalisées dans le respect des orientations d'aménagement et conformément au règlement du PLU.

Relativement aux autorisations d'occupation du sol

Les opérations de construction ou d'aménagement <u>doivent être compatibles</u> (et non obligatoirement conformes) avec les orientations d'aménagement (L. 123-5 CU), ce qui laisse une certaine souplesse dans l'organisation du secteur étudié. Autrement dit, les orientations d'aménagement sont opposables aux autorisations d'occupation du sol ou aux opérations d'aménagement dans une relation de compatibilité.

### 1 - Quartier de l'Ouvière

### Contexte et enjeux

La commune de Fuveau entend définir des orientations d'aménagement encadrant l'urbanisation de la zone AUH1d.

Cette zone est destinée à recevoir des équipements ainsi que des logements, à vocation prioritairement sociale. Elle répond par là aux objectifs du PADD, notamment celui d'améliorer l'attractivité de la ville, via le développement de la mixité sociale et urbaine.

L'aménagement de cette zone permettra :

- de terminer un quartier largement constitué.
- de proposer une offre de logements adaptée aux besoins des jeunes ménages et des personnes aux revenus moyens, et de traduire ainsi concrètement une volonté communale.
- de réserver un terrain destiné à accueillir un établissement à destination des séniors répondant ainsi aux besoins de la population.

### Quelques éléments d'analyse

#### Localisation

Situé à l'Ouest du centre ancien du village, le site s'inscrit dans un quartier résidentiel, comportant des équipements scolaires et sportifs. Des espaces naturels encadrent cette extension urbaine, reliée au centre ville par le chemin de Saint-François.

#### Réseaux

Les réseaux périphériques d'eau et d'assainissement ont une capacité suffisante pour desservir les constructions à implanter.

Le réseau routier existant rend le site particulièrement accessible, seules des voies internes au projet seront nécessaires ainsi qu'un carrefour pour gérer l'interface avec l'école, dont le fonctionnement très chargé aux heures d'entrée-sortie des classes, et le flux induit par la future opération.



#### > Limites foncières, occupation du sol et routes

Les limites de la zone AUH1d sont marquées par :

- Au Nord, le chemin de Saint François, reliant la RD 96 au centre-ville
- A l'Est, des équipements scolaires et sportifs.
- Au Sud et à l'Ouest, des quartiers à vocation d'habitation, de type pavillonnaire.

Aujourd'hui le site n'accueille qu'une construction d'habitation, le reste étant occupé par des friches. Une haie d'arbres en limite Sud de la zone constitue les seuls espaces boisés sur la zone.



### Les orientations d'aménagement

#### Le bâti – les équipements



#### Vocation

Ce secteur est destiné à accueillir des équipements et des logements. Dans la mesure où la commune de Fuveau manque d'équipements à destination des seniors, il est proposé d'implanter sur la partie Nord du terrain un établissement à destination des séniors (1) et un équipement médical en lien avec celle-ci (2).

La partie Sud de la zone en contact avec une zone pavillonnaire et en interface avec les équipements publics, l'école et la halle de sport est le secteur privilégié pour mise en place d'un équipement public de plein air (5) et d'un parc de stationnement (4) Trois secteurs (3) (6) et (7) destinés à des logements locatifs sociaux (PLUS et PLS) sous la forme d'habitat intermédiaire de faible hauteur (R+1) avec terrasses et jardins privatifs.

#### Organisation

une résidence pour personnes âgées constituera le centre de gravité du quartier futur, afin d'en assurer l'intégration dans son environnement proche.

La pente du terrain devra guider l'organisation et l'implantation des constructions.

#### Principe de développement durable

Les constructions devront privilégier une typologie et une orientation favorable à l'environnement et la maîtrise de l'énergie.

#### Structure viaire

Le site est très accessible puisque bordé par le chemin de Saint François au Nord et à l'Est par le chemin desservant le groupe scolaire.



L'aménagement de ce quartier offre l'opportunité d'aménager

- un carrefour sous forme de rond point sur le chemin de Saint François
- un carrefour paysager rendant plus fluides les mouvements de véhicules inhérents aux équipements et aux futurs habitants.
- dans le même esprit, afin de d'améliorer l'offre en stationnement des usagers des équipements un parc de stationnement public d'environ 70 places est programmé. Son entrée se fera à partir de la voie interne et sa sortie sur le carrefour paysager.

Les entrées du site sont au nombre de 3 :

- une principale sous forme d'un carrefour aménagé face au groupe scolaire,.
- une spécifique à l'établissement à destination des séniors, directement depuis le chemin du groupe scolaire,
- une au secteur Nord-Ouest depuis le chemin de Saint François (au debouché de la voie interne)

La voie interne longeant la bordure ouest du site permettra de desservir les logements prévus au sein de la zone AUH1d mais également les parcelles limitrophes. La sortie sera sécurisée sur le chemin de Saint François par des aménagements adaptés ainsi qu'un feu avec alternat.

Le principe d'une voie perpendiculaire Est-Ouest reliera les deux entrées de manière à créer une continuité entre les immeubles d'habitation.

Le principe d'un cheminement piéton permettra de mailler ce nouveau quartier d'habitation aux équipements scolaires via un espace public de loisir.

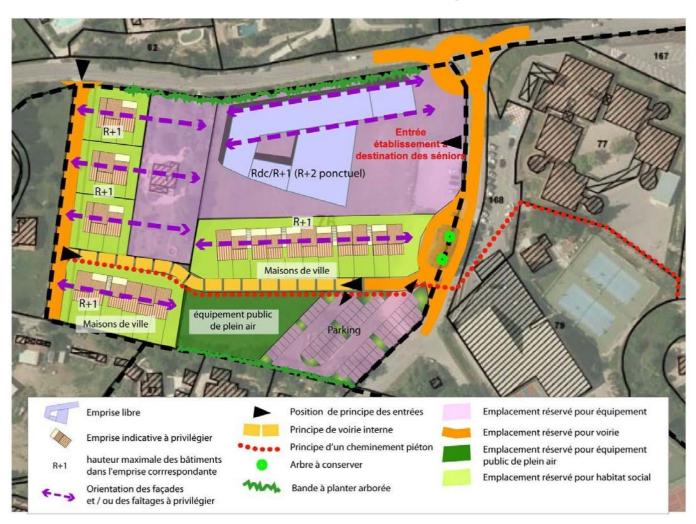
Afin d'économiser l'espace et permettre une certaine densité de construction, les parkings en sous sol sont privilégiés (Cf. article 12 du règlement).

#### Trame végétale

Les règles énoncées dans le règlement doivent être respectées, ce qui signifie que :

- la haie d'arbres bordant la limite Sud du secteur devra être conservée.
- les espaces verts collectifs doivent couvrir au moins 10% de la superficie du terrain.
- La trame végétale devra être étudiée afin de créer une continuité et une cohérence non seulement au sein du site mais aussi ente le site et son environnement proche.
- La perception du quartier depuis le chemin de Saint François devra être particulièrement soignée. Deux bandes à planter arborées sont prévues, une le long du chemin de St François au Nord de la zone, l'autre le long du parking et l'équipement public de plein air au Sud de la zone.
- les parkings doivent recevoir des plantations d'arbres.

#### Schéma des orientations d'aménagement



Rappel : selon l'article L. 123-5 du code de l'urbanisme, les opérations de construction ou d'aménagement doivent être compatibles (et non obligatoirement conformes) avec les orientations d'aménagement.

### 2 - Quartier de Saint Charles

### Contexte et enjeux

La commune de Fuveau a défini des orientations d'aménagement encadrant l'intégration paysagère de l'urbanisation du secteur AUB1c au sein de la zone d'activités de Saint Charles.

Ce secteur est destiné à recevoir des activités économiques tertiaires, commerciales et artisanales. Il répond par là aux objectifs du Projet d'Aménagement et Développement Durable (PADD), notamment celui de développer et de diversifier le tissu économique, notamment par le développement de la zone d'activités de Saint Charles le long de la R.D.6, en complément des extensions de la zone d'activités de Rousset, tout en préservant le caractère naturel des espaces dédiés au golf sis dans ce secteur (veiller à la qualité architecturale et à l'intégration paysagère).

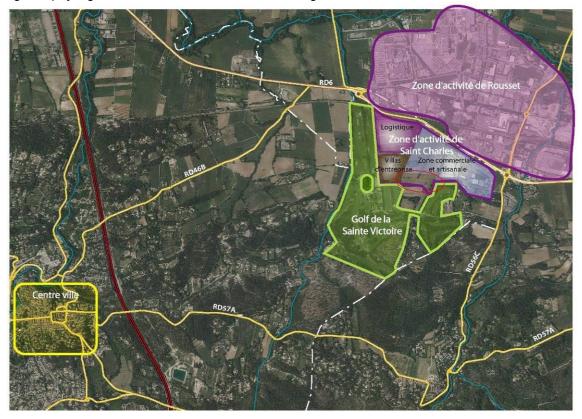
L'aménagement de ce secteur permettra :

- de compléter un quartier en cours de construction.
- de proposer une offre d'activités de forme urbaine moyennement dense encadrée par des zones permettant au nord des bâtiments logistiques et à l'ouest des villas d'entreprise plus aérées.
- de veiller à l'interface paysager avec le golf, et les habitations environnantes

### Quelques éléments d'analyse

#### Localisation

Les secteurs AUB1b et AUB1c du PLU de Fuveau en limite Sud-Ouest du vaste espace d'activités économiques de Rousset-Peynier-Fuveau se situe en interface des espaces naturels et agricoles de la commune de Fuveau, en contact avec les équipements golfiques de Château l'Arc au sein du grand paysage de la vallée de l'Arc et de la Montagne Sainte Victoire.



#### Réseaux

Les réseaux périphériques d'eau et d'assainissement sont à mettre en place pour desservir les constructions à implanter.

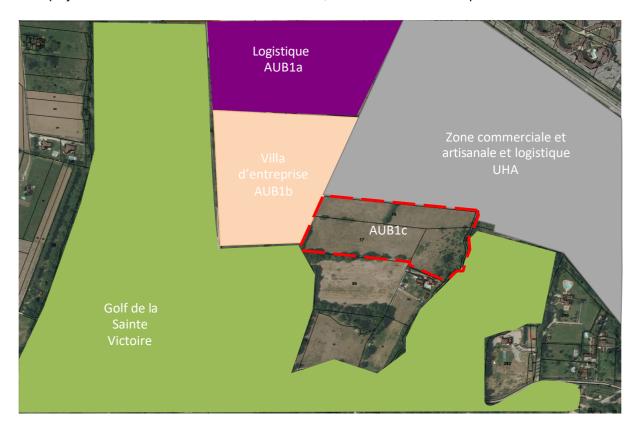
Une partie du réseau routier est définie par des emplacements réservés et des servitudes pour voies et réseaux. La configuration du site n'offre pas de difficulté d'accès

#### > Limites foncières, occupation du sol et routes

Les limites de la zone AUB1c sont marquées par :

- Au Nord-est, la zone commerciale, artisanale et industrielle de saint charles en cours de construction
- Au Nord-Nord Ouest, le pôle logistique et l'emplacement des futures villas d'entreprise.
- Au Sud les équipements du golf (parcours, château,...), des parcelles encore agricoles ainsi qu'une maison à proximité de la limite du secteur.

Aujourd'hui le site n'accueille aucune construction. Une haie d'arbres en limite Sud de la zone et la ripisylve du Vallat de Saint-Charles en limite est, constituent les seuls espaces boisés sur la zone.



### Les orientations d'aménagement

Les principes d'aménagements de la zone AUB1c sont en grande partie gérés par des prescriptions inscrites sur le document graphique règlementaire du Plan Local d'Urbanisme (PLU), dans un principe de conformité, seules des mesures d'intégration et de protection paysagères sont définies par l'orientation d'aménagement dans un rapport de compatibilité.

#### Le bâti – les équipements

#### Vocation

Ce secteur est destiné à accueillir des activités commerciales, artisanales ou industrielles sous une forme plus compacte que pour le secteur réservé aux villas d'entreprise.

Une étude paysagère réalisée sur le secteur a permis de déterminer deux polygones préférentiels d'implantation du bâti dont un dans lequel la hauteur des constructions pourrait dépasser les 8 mètres autorisés afin d'optimiser le foncier et répondre à la demande économique tout en limitant l'impact paysager et notamment visuel sur le grand paysage.

Ces polygones sont reportés sur le plan de zonage règlementaire du PLU.

#### Organisation

Le reste du terrain pourra être dédié au stationnement et aux éventuelles zones de stockage extérieur. Cependant une zone non aedificandi de 30 m de large est inscrite également au plan de zonage pour préserver l'environnement proche de l'habitation sise en limite sud, dans laquelle des aménagements paysagers et/ou des bassins paysagers pourront être réalisés.

#### Principe de développement durable

Les constructions devront privilégier une typologie et une orientation favorable à l'environnement et la maîtrise de l'énergie.

#### Structure viaire



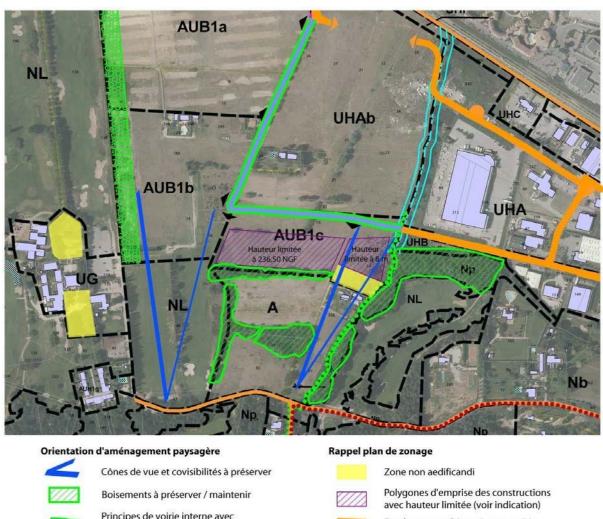
L'armature viaire de la zone de saint charles est en partie réalisée. Elle est définie par un ensemble d'emplacements réservés.

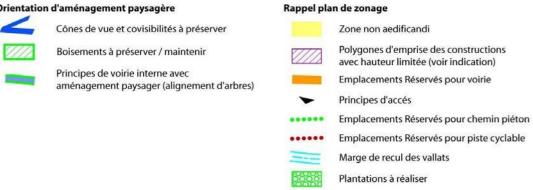
La desserte des secteurs AUB1c et AUB1b est prévue par une servitude qui bouclera avec la voirie déjà en place pour la zone logistique et rejoignant la RD6.

#### Trame végétale

- Les covisibilités du secteur AUB1c et le golf sont particulièrement sensibles. Il est donc préconisé de préserver /maintenir et conforter la haie boisée existante en limite Sud ainsi que la ripisylve en limite est. La particularité de ces ensembles végétaux de bords de ruisseaux, devrait permettre d'éviter une banalisation par la plantation d'espèces végétales trop communes
- D'autre part, les voiries à créer seront accompagnées d'aménagements paysagers avec des alignements d'arbres structurant et des plantations arbustives complémentaires.

#### Schéma des orientations d'aménagement





Rappel : selon l'article L. 123-5 du code de l'urbanisme, les opérations de construction ou d'aménagement doivent être compatibles avec les orientations d'aménagement.

### 3 - Quartier des Rajols

### Contexte et enjeux

#### Objet de l'OAP

La commune de Fuveau a défini une orientation d'aménagement encadrant l'urbanisation du secteur AUH1a des Rajols. Ce secteur constitue un enjeu de diversification de l'habitat tant pour la densité, les formes que la qualité urbaine. Il devra également apporter des réponses en termes de sécurisation des futures constructions contre le risque incendie omniprésent sur la commune.

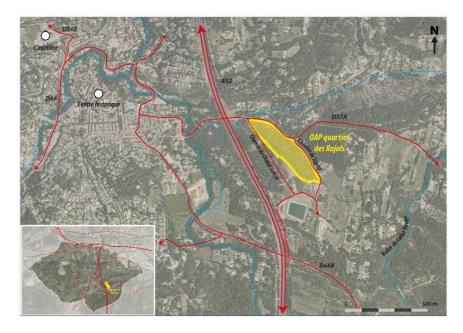
#### Principaux enjeux

- Préserver les lignes de crêtes boisées afin d'intégrer les futures constructions dans l'environnement ;
- Limiter les entrées/sorties sur la RD57A afin de sécuriser les accès ;
- Encadrer la planification des logements sociaux ;
- Formaliser un projet global reposant sur des aménagements généraux en termes de maillage viaire et de défendabilité contre l'aléa feu de forêt.

### Quelques éléments d'analyse

#### Localisation du site

En discontinuité de l'enveloppe urbaine de Fuveau, le secteur des Rajols est implanté à l'Est de l'autoroute A52 qui l'éloigne du noyau villageois qui se situe à moins de 1 km à l'Ouest. Le site est accessible à partir de la RD57A (ou route des Michels) qui le délimite dans sa partie Nord et le relie au village.



#### Réseaux

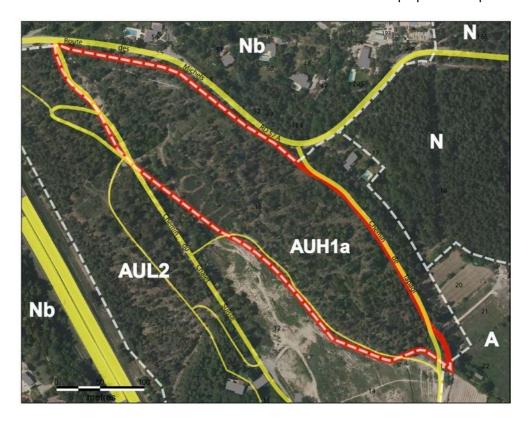
Les réseaux périphériques d'eau et d'assainissement sont à mettre en place pour desservir les constructions à implanter. Le réseau routier existant, dont une partie est couverte par des emplacements réservés, rend le site particulièrement accessible, seules des voies internes au projet seront nécessaires.

#### Limites foncières

Les limites de la zone AUH1a sont marquées par :

- Un habitat diffus au Nord;
- Une zone agricole ponctuée de constructions et d'habitations au Sud ;
- Des espaces boisés à l'Est ;
- Un site de projet à dominante d'activités de loisirs.

Aujourd'hui le site n'accueille aucune construction. Il est entièrement occupé par des espaces boisés.



### Les orientations d'aménagement

#### Orientation d'aménagement

- Limiter les accès sur la route départementale RD57A pour sécuriser la desserte du site ;
- Assurer la défendabilité du site en créant un maillage interne reposant sur une voie de bouclage et une piste DFCI ;
- Privilégier l'implantation des constructions en partie basse du site et les équipements publics en partie haute afin de garantir une meilleure accessibilité des services pompiers.
- Assurer une insertion satisfaisante au regard des constructions existantes grâce à un écran végétal à préserver.

#### Implantation du bâti

L'aménagement du secteur des Rajols sera réalisé uniquement sur une parcelle de maîtrise communale et d'une superficie totale d'environ 2,5 ha.

Destiné à accueillir environ 80 logements et des équipements publics, le site de la présente OAP se divise en trois parties :

- une partie basse à l'Ouest dédiée à 40 logements locatifs sociaux ;
- une partie centrale dédiée à 16 logements en accession sociale dans le prolongement de la première tranche d'habitation et 24 logements en accession libre en contrebas des équipements publics;
- une partie haute à l'Est dédiée à des équipements publics dont le type d'équipement reste à définir. A l'extrémité de ce dernier, une surface sera réservée pour la construction d'un bassin d'eau de 1 000 m³ et éventuellement d'une station de filtration.

Des petits collectifs seront privilégiés à proximité de la RD57A contre des maisons en bande par îlot de 4 à 6 logements plus au centre du site.

#### Maillage viaire

L'accessibilité du secteur sera assurée depuis le Nord à partir de la RD57A (ou route des Michels) puis par le chemin du Chalet Suisse à l'Ouest. Pour limiter et sécuriser les accès sur cette départementale, une seule entrée/sortie sera maintenue et un carrefour sécurisé sera créé.

Correspondant aujourd'hui à une piste, l'emprise du chemin du Chalet Suisse sera portée à 10 m conformément à l'ER n°63 et réaménagé en voie de desserte. Deux accès viendront ensuite s'y accrocher pour desservir :

- d'une part et directement la partie basse au Nord à vocation de logements locatifs sociaux,
- d'autre part la partie haute au centre et au Sud via un maillage interne reposant sur une voie de bouclage de 8 m de largeur sans impasse pour assurer une meilleure défendabilité du site face au risque incendie.

Dans cet objectif, une piste DFCI prenant naissance à la RD57a, sera créée en totalité sur la parcelle communale afin d'assurer la maitrise foncière de sa réalisation. Un premier tronçon de 5 m de largeur sera créé pour rejoindre la voie interne à réaliser et enfin un second tronçon de même largeur que le premier est envisagé jusqu'à l'extrémité de la parcelle communale.

#### Paysage et environnement

Afin de prendre en compte la topographie relativement marquée et le risque incendie, l'implantation des constructions sera parallèle aux courbes de niveaux et l'urbanisation sera privilégiée en partie basse et centrale.

Pour renforcer la protection contre cet aléa, une zone tampon sera réalisée en amont des futures constructions. D'une largeur minimum de 10 mètres, cette bande devra obligatoirement être défrichée pour assurer l'interface habitations/forêt.

#### Schéma des orientations d'aménagement

Orientation d'aménagement quartier des Rajols (zone AUH1a) Voirie / cheminement 165 Voiries et pistes existantes Route Nb Piste cyclabe à créer (ER) 50 Emplacement réservé pour voirie Principe de piste DFCI (5m) environ 40 logements locatifs sociaux Barrière DFCI Principe de voie d'accès (8m) Carrefour à aménager tall of the nts en accession sociale à la propriété M **Principes d'implantation** ments libres Bassin d'eau 18 Petits collectifs 16 env 12 logements libres Villas en bande Equipement public Principe d'accès Equipement Boisements à préserver public AUH1a 20 ND Périmètre et limite 12 Bassin d'eau Limites de zone du PLU Périmètre de l'orientation 22 50 100 14 metres

### 4 - Quartier du cimetière

### Contexte et enjeux

#### Objet de l'OAP

La commune de Fuveau a défini une orientation d'aménagement afin d'intégrer la réalisation d'opérations de logement social et de maîtriser leur implantation au sein du secteur AUH1a.

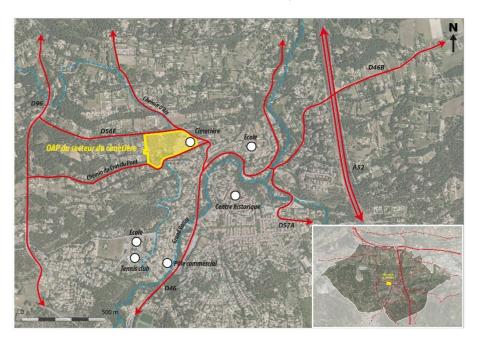
#### Principaux enjeux

- Densifier un secteur à proximité immédiate du village et des équipements ;
- Conserver les cônes de vue sur la Sainte-Victoire ;
- Mettre en valeur l'entrée de ville Nord du village de Fuveau depuis la RD56E ;
- Préserver les coupures paysagères ;
- Prendre en compte les éléments de la trame végétale et intégrer le rôle du végétal dans les futures opérations d'aménagement ;
- Continuer les cheminements doux ;
- Sécuriser les arrêts bus.
- Prendre en compte le périmètre de protection, préconisé par l'ARS et la SCP, lié à la galerie souterraine du canal de provence situé à cet endroit,

### Quelques éléments d'analyse

#### Localisation du site

Situé au Nord-Ouest du centre historique, le secteur du cimetière assure l'interface entre l'habitat dense et l'habitat diffus de Fuveau. Sur les hauteurs de la RD46 qui traverse le village, le site est accessible depuis deux voies de desserte : la RD56E à l'Est et au Nord, et le chemin du Cros du Pont au Sud.



#### Réseaux

Les réseaux périphériques d'eau et d'assainissement sont à mettre en place pour desservir les constructions à implanter. Le réseau routier existant, couvert par des emplacements réservés, rend le site particulièrement accessible, seules des voies internes au projet seront nécessaires ainsi qu'un carrefour pour gérer et sécuriser l'interface avec la RD56E.

#### Limites foncières

Les limites de la zone AUH1a sont marquées par :

- Au Sud, un ensemble résidentiel dense en appui du village ;
- Au Nord, à l'Est et à l'Ouest par un habitat plus diffus qui s'étend sur les hauteurs du Grand Vallat.

Occupé pour moitié, le site comprend aujourd'hui un cimetière en partie Est et quatre habitations et leur propriété attenante sur des parcelles de plus de 3 000 m² en partie Ouest. Il est également concerné par un lotissement en bordure de la RD56E.



### Les orientations d'aménagement

#### Orientation d'aménagement

- Privilégier l'implantation des constructions à proximité des voies et conserver les boisements afin d'assurer une zone tampon avec les constructions existantes ;
- Limiter les accès sur la RD56E pour sécuriser la desserte du site ;
- Profiter de l'aménagement du site pour repenser le stationnement du cimetière et pour implanter un espace de jardins partagés sur le foncier communal restant accompagné également d'une offre en stationnement ;
- Développer l'offre de logements locatifs sociaux.

#### Implantation du bâti

L'aménagement du site reposera principalement sur une opération de logements sociaux répartis au sein d'un habitat intermédiaire mitoyen situé au Sud, desservie directement depuis le chemin du Cros du Pont, cette opération comprendra la réalisation de 8 logements locatifs sociaux sous forme d'habitat individuel groupé.

Au-delà de cette programmation, l'OAP permettra l'extension du cimetière prévue dans sa continuité Ouest. Elle est aussi l'occasion de mettre en place un jardin partagé accessible depuis les stationnements aménagés pour le cimetière. D'une superficie d'environ 1500 m², il est envisagé une trentaine de lots de 50 m². Une zone de stationnement d'une quinzaine de places est également prévue pour les cultivateurs des jardins.

Le secteur des jardins partagé est situé dans une zone impactée par une servitude de passage pour une galerie souterraine du canal de Provence. Cette servitude génère un périmètre de protection de l'ouvrage dont les conséguences sont les suivantes :

- une zone non aedificandi
- l'obligation de ne pas générer de pollution dans ce périmètre notamment par l'emploi de produit chimique (notamment de pesticide).

Un règlement interne à la gestion de ces jardins devra imposer cette règlementation et la commune devra veiller à son application.

Excepté l'emprise au sol qui devra être spécifique aux logements sociaux (environ 20%), les constructions devront respecter les dispositions en termes d'implantation et de hauteur du règlement de la zone AUH1a émises dans PLU en vigueur.

#### Maillage viaire

L'opération de logements, le cimetière ainsi que les jardins partagés seront accessibles depuis les deux axes existants : la RD56E au Nord et le chemin du Cros du Pont au Sud.

Pour sécuriser l'unique entrée/sortie prévue sur la RD56E dédiée à la desserte des jardin partagé, un giratoire sera créé et permettra de connecter la nouvelle voie d'accès. A double sens et d'une largeur de 6 m, celle-ci prendra appui sur la section de voirie existante le long du cimetière. Elle sera également accompagnée d'environ 36 places environ implantées de part et d'autre pour compléter l'offre présente devant l'entrée principale du cimetière. Un trottoir de 1,40 m est également prévu.

L'opération d'habitat située au Sud sera desservie par un accès spécifique aménagé depuis le chemin du Cros du Pont. Pour gérer le trafic supplémentaire qui sera génére par les 8 nouveaux logements, ce chemin a été rénové et élargi à 8 m en application de l'emplacement réservé défini dans le PLU.

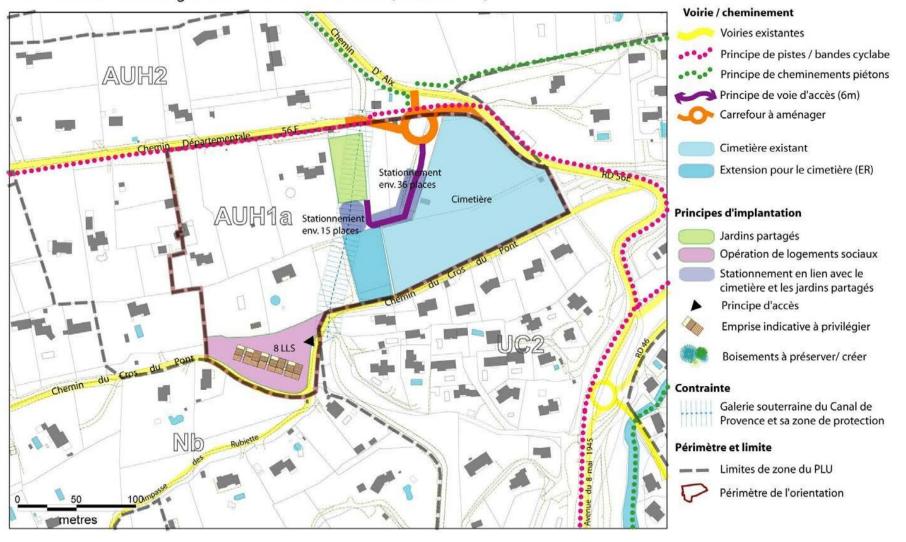
Parallèlement, des itinéraires doux seront également aménagés afin d'encourager la liaison en modes doux de ce secteur au centre villageois. Outre le cheminement piéton prévu le long du chemin de la Carraire dans le cadre d'un emplacement réservé, la piste cyclable définie le long de l'avenue du 8 mai 1945 dans le PLU sera prolongée dans l'OAP en bordure de la RD56E.

#### Paysage et environnement

En application de la trame d'espace boisé d'intérêt paysager instaurée dans le PLU, les boisements existants et remarquables bordant la future opération de logement située dans la partie Sud seront préservés. Dans cet objectif, ces boisements devront être prolongés afin de renforcer cet écran végétal et créer une zone tampon avec les constructions voisines.

#### Schéma des orientations d'aménagement

#### Orientation d'aménagement secteur du cimetière (zone AUH1a)



### 5 - Quartier du plateau sportif des Planes

### Contexte et enjeux

#### Objet de l'OAP

La commune de Fuveau a défini une orientation d'aménagement afin de conforter le pôle d'équipements sportifs des Planes au sein du secteur NL à vocation d'équipements culturels, de loisirs et d'hébergements de plein air.

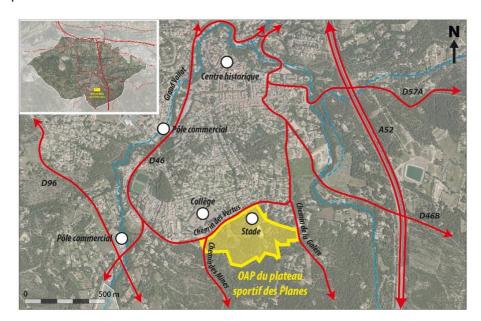
#### Principaux enjeux

- Préserver les lignes de crêtes boisées en tant que coupures paysagères ;
- Prendre en compte les éléments de la trame végétale afin d'intégrer au mieux les futures installations ;
- Conserver les points hauts boisés offrant des perspectives visuelles sur les espaces remarquables de la commune ;
- Gérer le risque incendie en amont du plateau sportif ;
- Répondre aux nouveaux besoins générés par la création de nouveaux équipements en augmentant la capacité de stationnement.

### Quelques éléments d'analyse

#### Localisation du site

Le secteur du plateau sportif est situé en continuité Sud du centre villageois de Fuveau et de ses extensions pavillonnaires récentes. Le site est desservi par le chemin des Vertus via une entrée uniquement piétonne donnant sur le stade.



#### Réseaux

Le réseau routier existant rend le site particulièrement accessible, seules des voies internes au projet seront nécessaires ainsi que des pistes DFCI pour assurer la défendabilité du site par rapport au risque incendie.

#### Limites foncières

Les limites de la zone NL sont marquées :

- Au Nord, par les quartiers résidentiels de Fuveau ;
- Au Sud, à l'Est et à l'Ouest par le plateau boisé des Planes comprenant un habitat diffus.

A l'exception, des installations et constructions sportives actuelles, le reste du site est totalement vierge et occupé par un couvert végétal de pinède.



### Les orientations d'aménagement

#### Orientation d'aménagement

- Assurer la défendabilité du site en créant le réseau incendie normalisé avec une piste DFCI permettant la connexion du chemin des Vertus et du chemin de la Galère ;
- Aménager un cheminement piéton entre les différents équipements afin de privilégier des déplacements doux à l'intérieur du site ;
- Privilégier des aires de stationnement non végétalisées afin d'éviter toute propagation d'incendie au milieu naturel
- Réaliser les rétentions nécessaires pour la protection de la zone aval et raccorder les bassins de rétention entre eux avec un débit de fuite rejoignant la Tèze.

#### Implantation du bâti

Le projet reposera essentiellement sur l'aménagement de structures à vocation sportive. Il prévoit ainsi :

L'extension des bâtiments existants pour accueillir les locaux d'athlétisme;

- L'implantation de gradins en bordure du stade existant ;
- La création de nouveaux équipements en continuité du stade.

#### Maillage viaire

Alors que le stade situé au Nord du secteur reste desservi uniquement par l'accès piéton existant depuis le chemin des Vertus, les futurs équipements sportifs au Sud seront accessibles par une nouvelle voie. Cette dernière sera créée avec une largeur de 4 m par la parcelle communale BC n°90, à partir du chemin de la Galère qui longe le site dans sa partie Est.

Depuis ce point, une piste DFCI sera créée jusqu'au chemin des Vertus pour encercler le site et garantir ainsi une meilleure défendabilité du plateau sportif accueillant du public.

Pour compléter l'offre en stationnement aujourd'hui positionnée le long du chemin des Vertus, deux poches reposant sur un revêtement stabilisé sont prévues en appui des équipements :

- un parking d'environ 100 places accessibles depuis le carrefour Chemin de Masse sur le chemin des vertus;
- un parking d'environ 30 places accessibles depuis le chemin de la Galère et de la voie de 4 mètres créée à cet effet.

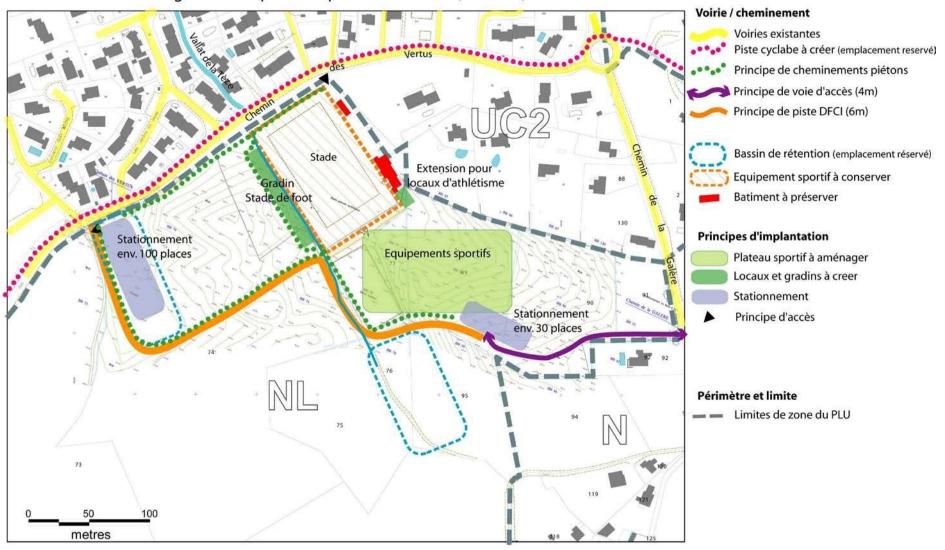
Pour assurer une desserte du cœur du site et des liaisons entre aires de stationnement/équipements sportifs, des cheminements piétons seront aménagés le long des gradins du stade de foot et des futurs équipements sportifs et le long de la piste DFCI. Parallèlement, une piste cyclable retranscrite dans le PLU par un emplacement réservé sera créée en bordure du chemin des Vertus afin d'encourager la pratique des modes doux depuis le village.

#### Paysage et environnement

L'environnement naturel de boisements sera conservé le plus possible entre les différents équipements. Deux bassins de rétention seront implantés de part et d'autre de la future piste DFCI dont un au niveau du parking de 100 places. Aujourd'hui occupés par des clairières, ces terrains en amont des quartiers résidentiels collectent naturellement les eaux de ruissellement.

#### Schéma des orientations d'aménagement

Orientation d'aménagement du plateau sportif des Planes (zone NL)



### 6 - Hameau de La Barque

### Contexte et enjeux

Situé au nord-ouest de Fuveau, à 4,5km du centre-ville, le hameau de La Barque profite d'une position stratégique, aux portes de la commune et à la convergence d'axes structurants.

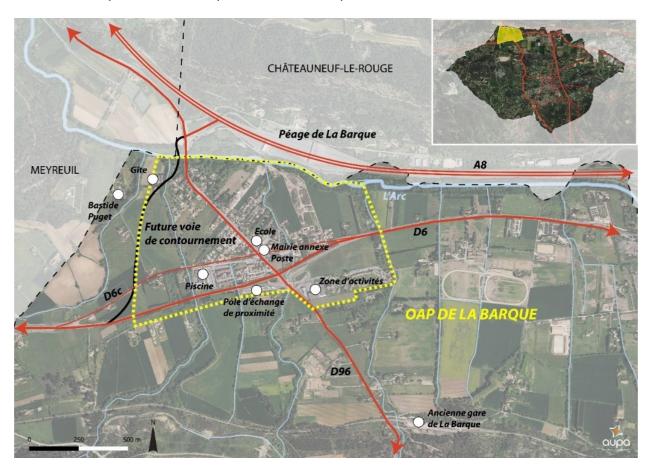
Le positionnement du barreau de la Barque étant désormais connu, la commune (en lien avec les services de la Métropole) a engagé une réflexion sur l'organisation de ce quartier à partir du nouvel élément structurant qu'est le contournement. Ce secteur comprend une zone AUH2 ayant été délimitée depuis plus de 9 ans, son ouverture à l'urbanisation ne pourra être envisagée que dans le cadre du PLUi.

Cette OAP, non obligatoire réglementairement sur des zones urbaines et des zones à urbaniser fermées, résulte d'une volonté d'affichage politique des principes généraux d'aménagement de la zone.

Des points de vue exceptionnels donnent sur la montagne Sainte-Victoire et le plateau du Cengle. Visibles par leur ripisylve, l'Arc et ses vallats encadrent et traversent le hameau. Eléments de la trame verte et bleue, ces poches de biodiversité apportent confort et qualité au cadre de vie du hameau. L'activité agricole environnante, témoin d'un passé que l'on retrouve avec la Bastide de Puget, est tout aussi importante à préserver dans une logique de consommation locale, de promotion de produits du terroir de qualité (AOC Huile de Provence et AOC Côtes de Provence en cours) et de mise en valeur des paysages.

Situé à un embranchement majeur de l'autoroute A8 (péage de La Barque), le hameau se retrouve saturé et souffre de la traversée de ces axes structurants :

- la D96, axe nord-sud entre l'A8/D6 qui assure la liaison Aix sud Aubagne Marseille ;
- la D6 axe est-ouest, principale desserte de la Haute vallée de l'Arc et voie d'accès à la zone industrielle Rousset – Peynier - Fuveau ;
- la D6c qui traverse la Barque d'est en ouest et permet de relier Rousset et Gardanne via la RD6.



Ce nœud routier très emprunté avec 17 000 véhicules jour dont 3 000 poids-lourds (sources : étude d'impact du contournement de La Barque, 2015 – CD13 Direction des routes) créé une situation conflictuelle entre le trafic de transit et la desserte locale. Ces axes très fréquentés engendrent beaucoup de nuisances pour les habitants du hameau (pollutions, nuisances sonores, insécurité...) et influent sur un manque général d'organisation urbaine et d'animation locale.

En parallèle, ces axes routiers stratégiques ont participé au développement du hameau : les formes d'habitat traditionnelles y côtoient des extensions plus récentes sous formes d'habitat individuel, de petits collectifs et de quelques commerces et services.

Créée en 1991 et développée en 2002 jusqu'à aujourd'hui, la zone d'activités de la Barque, accessible désormais depuis un rond-point via la RD96, comprend un pôle regroupant des activités tertiaires, une boulangerie ainsi qu'une résidence hôtelière comptant 92 logements.

Prévue pour 2022, la création de la voie de contournement entre la RD6 et l'A8 est une véritable opportunité pour retrouver une vie de quartier apaisée dans le hameau, notamment le long de la RD96 qui divisera son trafic par 5 avec une estimation autour de 3 300 véhicules par jour. L'enjeu pour le hameau de La Barque est de projeter son aménagement de manière plus transversale, en lui redonnant de la qualité urbaine, à son échelle, et en réinvestissant l'espace public et les lieux de vie pour ses habitants, réaffirmant ainsi son rôle de hameau et de pôle secondaire au sein de la commune de Fuveau.

### Les orientations d'aménagement et de programmation

Cette OAP du hameau de la Barque n'est pas une OAP de programmation consistant à figer l'urbanisation de manière stricte mais une esquisse destinée à orienter le devenir du quartier de la Barque à long terme. Il s'agit de décliner des grands principes d'aménagement et de requalification pour ainsi affirmer ce hameau comme pôle secondaire de la commune avec l'accueil de logements supplémentaires (entre 100 et 150) et d'équipements complémentaires.

Cette OAP, non obligatoire réglementairement sur des zones urbaines et des zones à urbaniser fermées, résulte ainsi d'une volonté d'affichage des principes généraux d'aménagement du secteur.

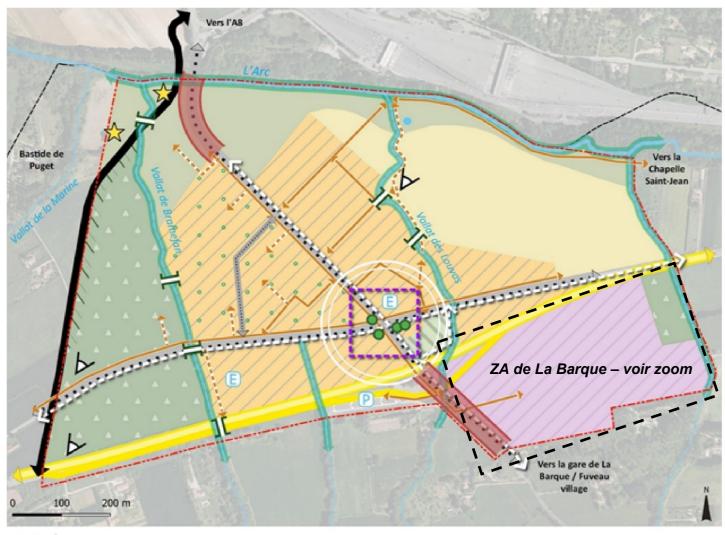
Les réflexions relatives à l'aménagement global du quartier de La Barque intègrent également la zone d'activité existante où l'enjeu est d'améliorer l'insertion paysagère des futures constructions sur la zone d'activité.

Le projet de voie de contournement entre la RD6 et l'A8 a été une opportunité pour repenser dans sa globalité l'aménagement du hameau.

#### **Objectifs**

- Accueillir de nouveaux logements (extension et densification) tout en améliorant l'organisation et la structuration interne du hameau : meilleure diversité de l'offre résidentielle, qualité architecturale et paysagère, amélioration des circulations et des déplacements, meilleure gestion du stationnement automobile, prise en compte de la desserte en transport en commun actuelle et à venir;
- Améliorer l'insertion paysagère des futures constructions sur la zone d'activité de La Barque en tenant compte des nouvelles perspectives paysagères offertes depuis les récents aménagements routiers ;
- Valoriser la qualité paysagère du hameau :
  - Préserver les cônes de vue sur la montagne Sainte-Victoire, le plateau du Cengle et la plaine agricole de Fuveau
  - Protéger et valoriser les cours d'eau (vallats/arc) et leur ripisylve
  - Préserver et valoriser le patrimoine bâti

- Rendre possible les modes actifs par un maillage plus transversal et des aménagements de meilleure qualité en privilégiant les liens avec les équipements de proximité et les éléments patrimoniaux, ainsi que le rabattement vers le réseau de transport en commun ;
- Sécuriser et requalifier la RD96 en lui redonnant une vocation locale (requalification et sécurisation de l'entrée de ville, de la RD96 et du carrefour RD96/RD6c) ;
- Renforcer la centralité du hameau et son dynamisme :
  - Requalifier l'espace public et réaménager le carrefour de La Barque, comme véritable centralité en redonnant la place aux piétons et aux autres modes actifs ;
  - Renforcer et diversifier l'économie locale en facilitant l'accès aux commerces et services de proximité ;
- Proposer un nouvel espace de plein air pour l'accueil d'activités de loisirs sur les parcelles situées entre le vallat de Bramefan et la future voie de contournement, établissant ainsi une zone tampon.



#### OAP de La Barque

Limite communale

Périmètre de l'OAP

#### Vocation des espaces / éléments de programmation

Espace bâti à dominante habitat

Espace bâti d'activités économiques

Espace de plein air, à vocation de loisirs

Espace à dominante agricole

Espace à dominante naturelle

#### Traitement des espaces publics / qualité environnementale et paysagère

Centralité à renforcer

Espace public à requalifier

Espace public à conforter et à aménager

Equipements d'intérêt collectif et services publics

Station de relevage

Arbres à préserver

Elément ou ensemble bâti patrimonial à valoriser

Composantes naturelles et paysagères à intégrer aux projets de densification

Frange naturelle paysagère et corridor écologique à préserver

Principe d'écran végétal

 Cours d'eau et vallats comme espace de nature de proximité à protéger ou à restaurer

Perspective paysagère à valoriser

#### Circulation et déplacements

Entrée de ville à requalifier et à aménager

Réseau viaire

Future voie de contournement

RD6

Voie de liaison RD6-RD96

RD96 à requalifier en boulevard urbain

Maillage interne à créer, principe de voie de desserte partagée

Pôle d'échanges existant à conforter

#### Maillage des modes actifs

Maillage pour modes actifs structurant à préserver, à aménager

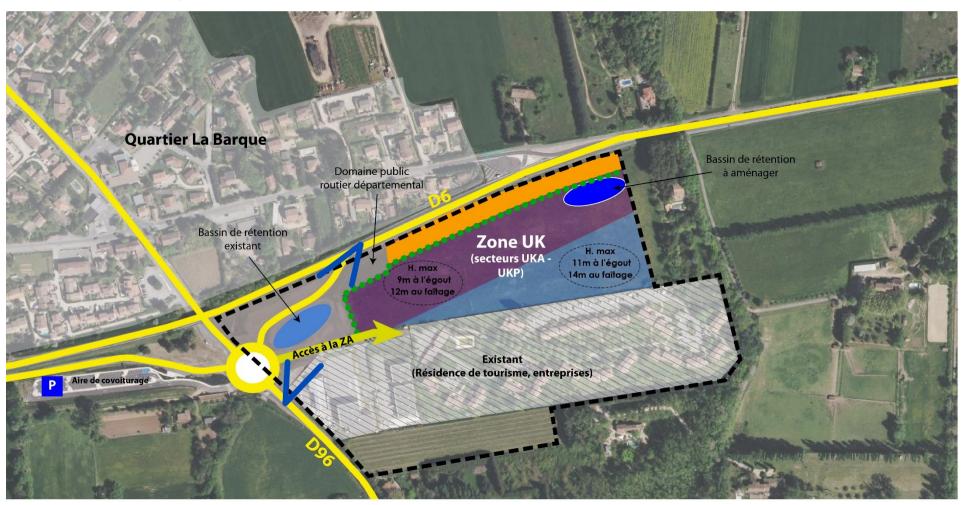
 Principe de mode actifs prévu ou à prévoir porosité/traversée à assurer au sein du tissu résidentiel

Liaison cyclable à créer

Principe de franchissement sécurisé à prévoir

,

#### Zoom sur la ZA de La Barque



#### Orientation d'aménagement paysagère



Cônes de vue à préserver



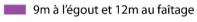
Hauteur des constructions autorisée

•••

Aménagement paysager de faible hauteur

#### Vocation des espaces / Destination du bâti

Activités tertiaires limitées à :



11m à l'égout et 14m au faîtage

Bassin de rétention

#### Rappel du plan de zonage

Emplacement réservé pour voirie

Zone UK (comprenant les secteurs UKA et UKP)

#### Orientations d'aménagement et de programmation

#### Vocation des espaces / éléments de programmation

L'urbanisation du hameau de la Barque sera contenue au nord, à l'est et à l'ouest par les ripisylves de l'Arc et des vallats existants afin d'assurer la bonne intégration paysagère du quartier. Son aménagement devra prendre en compte les risques présents sur le hameau.

Le hameau sera principalement découpé en trois grands secteurs urbains à vocation diverses :

- Au centre du hameau se trouve <u>l'espace bâti à dominante habitat</u>, intégrant également des équipements (piscine, école et autre équipement éventuel à créer...) et des commerces. Ce secteur devra faire l'objet d'une densification et d'un renouvellement urbain qui pourront permettre l'accueil de 100 à 150 logements supplémentaires, dont une partie de logements sociaux.
- L'espace bâti dédié aux activités économiques, associé à la zone d'activité existante, confortera sa fonction et son développement devra veiller à son intégration architecturale et paysagère. La partie Nord de la ZA de la Barque sera destinée à accueillir des activités tertiaires. La prise en compte des vues sur le grand paysage (Sainte Victoire et Massif de l'Etoile) nécessite de limiter les hauteurs des nouvelles constructions aux abords des voies départementales. Ainsi, en fonction des cônes de vues présents sur le site, la hauteur des constructions est limitée à 9 mètres à l'égout et 12 mètres au faitage sur la moitié nord de l'OAP (zoom ZA de La Barque) et à 11 mètres à l'égout et 14 mètres au faîtage sur la moitié sud de l'OAP (zoom ZA de La Barque). L'OAP permet ainsi de limiter l'impact paysager et notamment visuel des nouvelles constructions sur le grand paysage.
- L'espace bâti de plein air à vocation de loisirs, seul espace à l'ouest du vallat de Bramefan, sera dédié à l'accueil d'activités de loisirs et de plein air ainsi qu'à des jardins partagés au vu du potentiel agronomique des sols. Cet espace devra préserver son caractère d'espace libre entre la future voie de contournement et le vallat de Bramefan et jouer un rôle de zone tampon afin de limiter l'exposition de la population de la Barque aux nuisances sonores, aux pollutions visuelles et atmosphériques. Son aménagement devra valoriser la ripisylve du vallat de Bramefan pour assurer l'insertion paysagère du hameau.

Les <u>espaces à dominante naturelle et agricole</u> bordant le hameau seront **préservés et confortés**, notamment les espaces situés le long de l'Arc qui sont les plus soumis au risque inondation.

#### Traitement des espaces publics / qualité environnementale et paysagère

De manière générale, les aménagements devront permettre de limiter au maximum l'imperméabilisation des sols dans une logique de réduction du risque inondation. Ainsi, il s'agit de réduire les surfaces imperméables (voirie, stationnement), de favoriser la végétalisation des espaces publics et les surfaces en pleine terre et d'organiser une gestion des eaux pluviales qualitative.

La centralité du hameau bénéficiera d'une restructuration complète de l'espace public et du carrefour afin de redonner une vraie place aux piétons et de gommer le caractère routier du carrefour actuel. Il s'agira pour cela d'aménager des espaces adaptés aux modes actifs et sécurisés. Sa requalification renforcera ainsi son rôle de centralité et sa fonction de proximité en le rendant plus attractif pour l'activité commerciale et de services. L'espace public aujourd'hui dédié aux activités du boulodrome et du city-stade sera également à conforter dans sa vocation d'espace commun ouvert et végétalisé.

Les besoins en stationnement liés aux nouveaux logements devront être satisfaits sur les espaces privés. En complément, les requalifications de voirie permettront de créer des espaces de stationnement dans le tissu urbain pour mieux répondre aux besoins existants dans une recherche de mutualisation. Il s'agit ainsi de libérer au maximum l'espace public de la voiture pour faire plus de place aux cycles et aux piétons.

L'environnement paysager sera à prendre en compte plus particulièrement dans les secteurs potentiellement mutables en y associant un traitement végétal qualitatif et localement adapté. Il est également préconisé de préserver/maintenir et de conforter les boisements existants en bordure de parcelles afin de restreindre la création de limite matérielle de propriété.

Quatre arbres emblématiques au bord de la RD6c ont été identifiés comme arbres à préserver de par leur présence historique dans le quartier. Il s'agit de reconnaître ce patrimoine végétal comme élément structurant du hameau qui met en scène le carrefour : ils devront ainsi être préservés sur leur emplacement actuel, sauf si leur état sanitaire ne permet pas de les conserver.

En tant que frange naturelle paysagère et corridor écologique, la ripisylve présente au niveau des vallats et de l'Arc devra également faire l'objet d'une attention particulière, tant dans sa préservation que dans l'insertion de nouvelles constructions. Il s'agira également de prendre en compte le risque inondation, lié à l'Arc et à ses vallats, et les dispositions réglementaires associées.

Enfin, le cadre paysager et patrimonial de La Barque devra être pris en compte dans l'aménagement du hameau. En effet, la perspective sur la montagne Sainte-Victoire et le plateau du Cengle est un élément identitaire fort qu'il convient de valoriser. Trois cônes de vue principaux ont ainsi été identifiés. De même, l'ancien pont de Bachasson et le gite de la Tuilière ont été identifiés comme éléments patrimoniaux à valoriser devant être accessibles au minimum par des cheminements piétons et connectés aux autres éléments patrimoniaux en dehors du périmètre de l'OAP: la bastide de Puget et la chapelle Saint-Jean.

Plus spécifiquement sur le secteur de la zone d'activité de La Barque :

- une trame végétale devra être aménagée. En effet, afin de garantir une bonne intégration paysagère du projet, l'OAP définit un aménagement paysager à réaliser aux abords de la RD6. Pour des raisons de sécurité routière et de préservation contre le risque inondation, cet aménagement paysager ne devra pas constituer une haie d'arbres qui viendrait masquer la vue sur le grand paysage. Le regroupement de sujets (arbustes et arbres de hautes tiges) sous forme de bosquets discontinus est demandé. Cet aménagement paysager présentera une profondeur maximale de 3 mètres et une hauteur maximale de 3 mètres. Les essences locales méditerranéennes économes en eau seront privilégiées.
- L'aménagement du nord de la ZA devra comprendre la création d'un bassin de rétention. Une étude hydraulique a permis de définir les besoins concernant ce futur bassin : environ 600 m3. Le reste du terrain pourra être dédié au stationnement et aux éventuelles zones de stockage extérieur.

#### Circulation, déplacements et réseaux

La requalification de la RD96 permettra d'apaiser le cœur du hameau avec des aménagements limitant la vitesse des véhicules et le trafic de transit (chicanes, écluses, coussins berlinois...). Les entrées de ville nord et sud sont à requalifier et à aménager afin de créer une transition et de marquer l'entrée dans le hameau pour les automobilistes.

Afin de faciliter l'accès aux commerces et services et aux différents équipements du hameau, des places de stationnement devront être prévues et réglementées. Il s'agira de privilégier des aménagements mutualisés, perméables et végétalisés avec un traitement particulier sur les eaux de ruissellement.

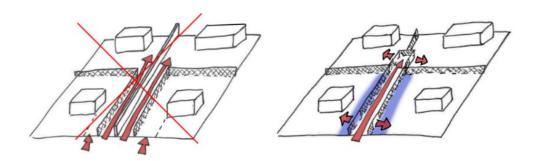
De plus, l'emplacement réservé n°22 « Mise à deux fois deux voies de la RD6 » au bénéfice du Département devra être pris en compte. Cet ER représente une largeur de 30 mètres à partir de l'axe de la RD6. Aucune construction ne pourra s'implanter sur l'emprise foncière grevée par l'ER.

Un maillage facilitant et sécurisant les circulations piétonnes et cyclables sera aménagé afin d'améliorer l'accès aux différents équipements et lieux de centralité (école, commerces, piscine...). Les itinéraires cyclables entre Trets/Gardanne et la gare de La Barque/Fuveau village seront ainsi complétés sur les axes principaux traversant le hameau (Allée de Trets, Route de Gardanne, RD96).

Il conviendra également de faciliter les accès et d'organiser le rabattement tous modes vers le pôle d'échanges multimodal existant, actuellement desservi par les bus scolaires et 3 lignes régulières en direction de Trets, Marseille, Aix-en-Provence et Gardanne et comprenant un parking de 70 places. Ce pôle d'échanges structurant est par ailleurs amené à être conforter dans les années à venir avec l'amélioration du réseau de transport en commun porté par les politiques publiques métropolitaines.

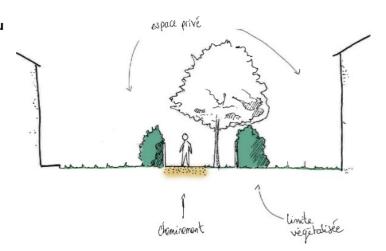
Le réseau viaire interne au sein du tissu résidentiel pourra avoir des accès vers la RD96 afin de limiter la création de voies en impasses et l'accumulation des flux aux mêmes endroits. Les nouvelles constructions (division parcellaire, extension, renouvellement urbain) devront assurer une voie de desserte partagée, afin d'éviter une multiplicité des voies d'accès privées.

### Exemple de voies d'accès en cas de double division parcellaire à l'arrière de constructions existantes (sans valeur règlementaire)



Dans l'organisation du maillage doux, ces secteurs de mutation devront assurer un maillage piéton transversal, permettant leur traversée d'un bout à l'autre. La question des franchissements sera également traitée avec des liaisons de part et d'autre des vallats (Bramefan, Louvas), au niveau de la voie de contournement au Nord, et sur la RD6c, à l'ouest de la piscine intercommunale où la traversée piétonne est aujourd'hui dangereuse, voire impossible. La mise en impasse de la RD6c sera l'occasion de repenser les circulations. La zone prévue pour l'accueil d'activités de loisirs devra également prévoir un maillage piéton adapté au site et relié aux autres secteurs de La Barque.

### Exemple de cheminement piéton au sein du tissu résidentiel (sans valeur règlementaire)



L'organisation de l'urbanisation devra s'appuyer sur la desserte en voirie et réseaux. Les constructions existantes du hameau sont connectées à un réseau d'alimentation en eau potable. Concernant les réseaux d'assainissement, le hameau de La Barque est en grande majorité équipé de l'assainissement collectif. Le traitement d'épuration se fait aujourd'hui à la STEP de Rives-Hautes via une station de relevage située en bord de l'Arc au nord du hameau. L'urbanisation future du hameau devra anticiper et tenir compte des capacités de traitement de cette station.

Concernant les réseaux d'assainissement, le hameau de La Barque est en grande majorité équipé de l'assainissement collectif. Les zones NC et NB1a sont identifiées comme vouées à l'assainissement collectif et la zone AUH2 comme une zone vouée à l'assainissement collectif devant être pris en charge par l'aménageur. Le secteur AUL2 (bastide Puget) est identifié quant à lui comme une zone d'assainissement non collectif.

Le traitement d'épuration se fait aujourd'hui à la STEP de Rives-Hautes. L'ancienne station d'épuration de la Barque est aujourd'hui utilisée comme station de relevage envoyant les eaux usées vers la STEP de Rives-Hautes.

Concernant les réseaux d'eau, les zones UC1, UC2, UKA, UKP, NB1a et NC sont connectées à un réseau d'alimentation en eau potable. Une partie de la zone AUH2 est potentiellement connectable à ce réseau d'eau. Le secteur est également traversé par le réseau du canal de Provence.

#### Risques naturels

Le secteur de la Barque est soumis au risque inondation. L'aléa fort est principalement concentré au nord du hameau, au niveau de l'Arc et du vallat de la Marine (cf aléa inondation dans le zonage du PLU). L'aléa moyen est majoritairement localisé à l'est du hameau en zone agricole et de par le vallat des Louvas, au niveau de la rue des écoles et du boulodrome. Le hameau est également situé en zone de sismicité d'aléa faible. Le risque feu de forêt est également présent avec un aléa induit fort au nord du hameau, au niveau de l'autoroute A8, le long de l'Arc (cf carte aléa feu de forêt).

