

© TDSO

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

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

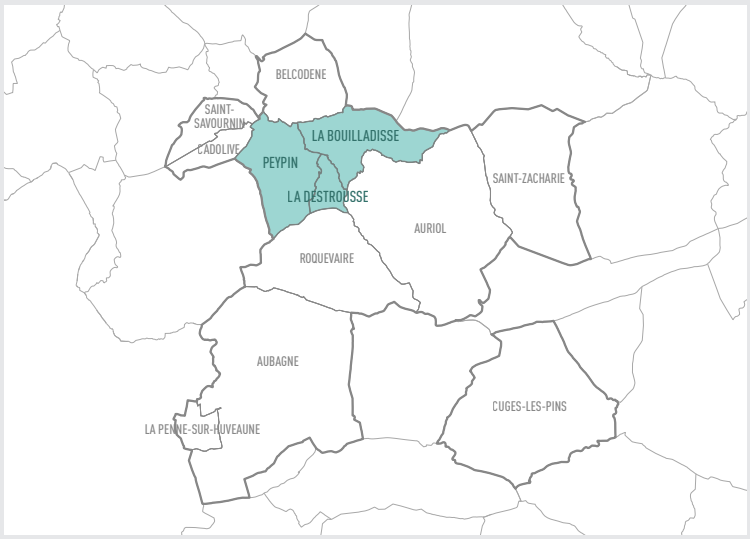
I.1 OAP INTERCOMMUNALE D'INTENTION « Terminus Val'tram »
LA BOUILLADISSE / LA DESTROUSSE / PEYPIN

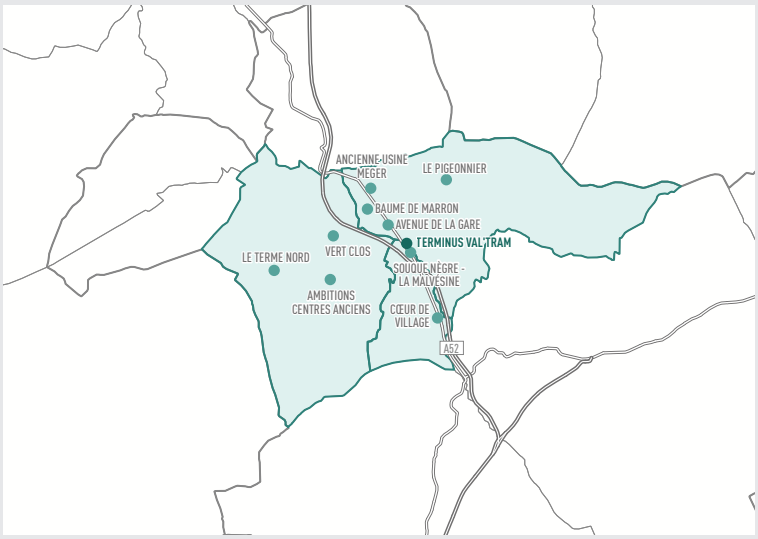
Cette OAP d'intention fait l'objet de trois zooms de composition
- Centre-ville - La Bouilladisse
- Souque Nègre / Malvésine - La Destrousse / La Bouilladisse
- Centre-ville - La Destrousse

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

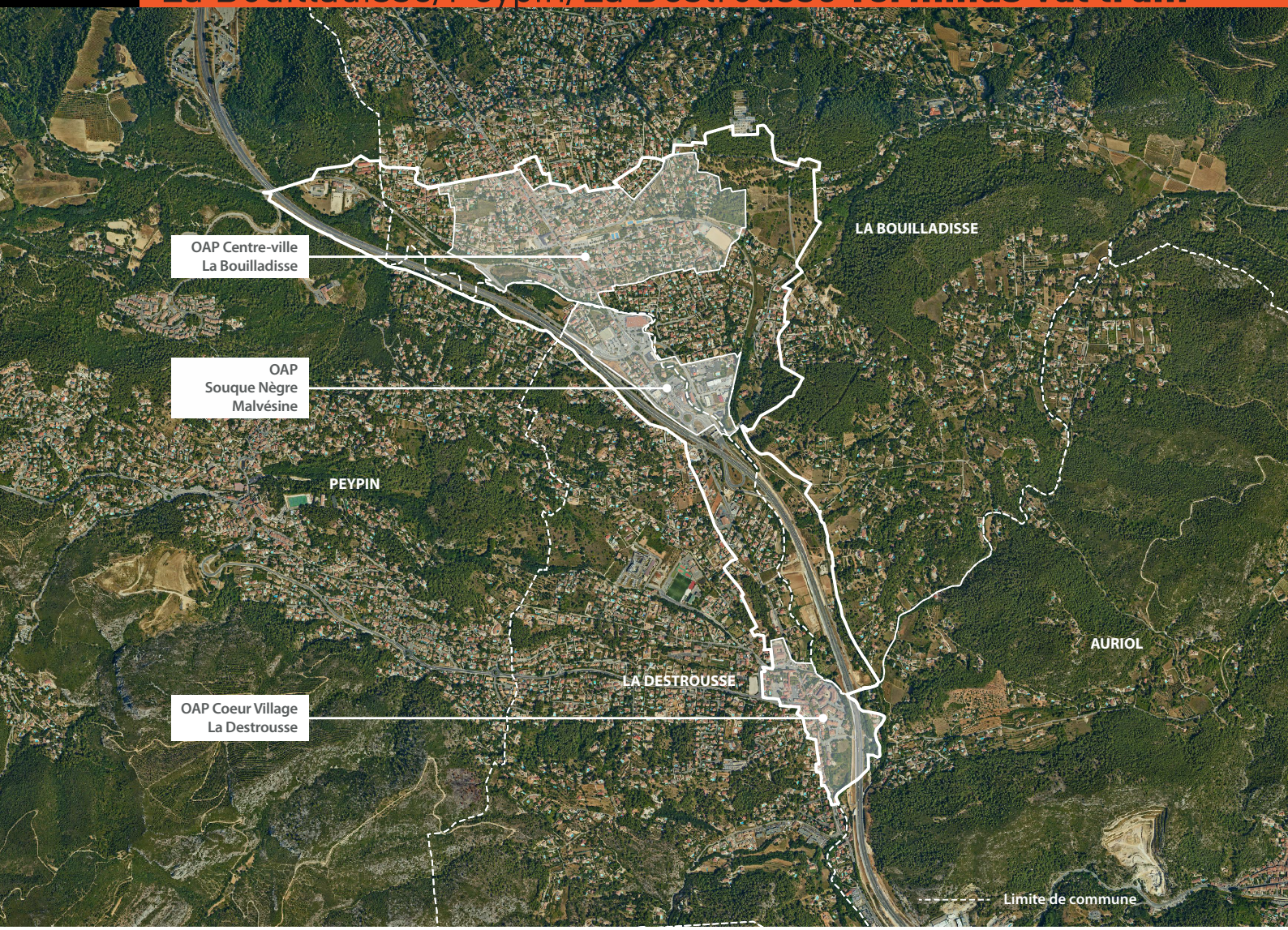
PLUi approuvé par DCM le 29 juin 2023
Modification n°2 approuvée par DCM le 06 octobre 2025
Modification n°1 approuvée par DCM le 15 décembre 2025

LA METROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE





La Bouilladisse/Peypin/La Destrousse **Terminus Val'tram**



La Bouilladisse / Peypin / La Destrousse
Terminus Val'tram

Cette Orientation d'Aménagement et de Programmation s'appuie sur les grands principes du PADD, qui définit le territoire Etoile-Merlançon comme l'un des deux territoires prioritaires en termes de développement car il concentre nombre d'objectifs en matière d'emplois et de logements.
Ce développement s'articule autour du Val'Tram, projet de Transport Collectif en Site Propre (TCSP) ayant pour objectifs :

- d'offrir une alternative à l'utilisation de la voiture, en contribuant à décongestionner le réseau routier local saturé et à pacifier les traversées villageoises ;
- de permettre un rééquilibrage territorial et un développement structuré de ce territoire fortement périurbanisé autour de cet axe de transports.

Participant d'une nouvelle dynamique d'articulation entre l'urbanisme et les transports, le Val'Tram sera réalisé sur l'ancienne voie ferrée de Valdonne. En reliant le pôle d'échanges de la gare ferroviaire d'Aubagne à La Bouilladisse, il permettra le développement (notamment économique) des centralités desservies suivant leurs potentiels respectifs. Avec deux stations de Val'tram (centre-ville et La Chapelle), La Bouilladisse présente les qualités d'une centralité émergente et structurante pour le nord de PAE. À La Destrousse, la station de Val'tram aura davantage pour objectif de renforcer l'attractivité du centre-ville.
Sur une superficie de près de 210 hectares articulée autour de la voie de Valdonne, le périmètre de l'OAP « terminus Val'Tram » couvre principalement les communes de La Bouilladisse et La Destrousse, depuis Verclos au Nord-Ouest (croisement du CD8 et de l'A52), les Gisclans au Nord et la ZAC de la Chapelle au Nord-Est jusqu'au chemin du Maltrait au Sud. Le périmètre intégre également une partie de Peypin au Nord-Ouest.

Ce territoire présente de multiples facettes :

- un vaste espace de transition ouvert inscrit en creux dépressionnaire rythmé de collines entre le massif du Régagnas et celui de l'Etoile, résultant de la confluence entre le ruisseau du Tonneau et le Merlançon ;
- un territoire fragile et vulnérable dont les enjeux environnementaux sont nombreux et importants (fragilité des écosystèmes, risque incendie), la vulnérabilité tient aussi au risque inondation très prégnant du fait du socle hydrographique ;
- la présence d'une urbanisation pavillonnaire et des zones d'activités accompagnant la centralité de La Bouilladisse, le Vieux Bouilladisse et l'épaisseur urbaine de La Destrousse autour de la RD96 ainsi que des espaces non urbanisés sur Peypin ;
- un secteur attractif sur le plan résidentiel, par son un cadre de vie verdoyant, son ancrage identitaire autour de centres anciens et par la couronne paysagère des massifs ;
- un espace de passage et de transit, favorisé par l'importance de ce couloir de communication parcouru par la voie ferrée de Valdonne, la RD96 et l'A52, source de nuisances sonores mais dont l'échangeur autoroutier de Pas-de-Trets favorise l'accessibilité des zones d'activités du territoire.

Cette OAP d'intention fait l'objet de trois zooms de composition dans lesquels la programmation et les principes d'aménagement sont détaillés :

- La Bouilladisse / Centre-ville ;
- La Destrousse-La Bouilladisse / Souque Nègre - Malvésine ;
- La Destrousse / Centre-ville.

ÉLÉMENTS DE CONTEXTE

Limite de l'OAP

Noyau villageois / centre ancien / centre patrimonial

Équipement

FORMES URBAINES ET VOCATIONS

Mixité fonctionnelle à dominante habitat

Formes urbaines mixtes

Secteur de renouvellement urbain

Espace agricole à conserver

Espace naturel à protéger

Mixité fonctionnelle à dominante économique

Activité artisanale

Bureau

Activité commerciale

Activité commerciale de proximité à conforter ou dynamiser

COMPOSITION URBAINE

Équipement à créer / requalifier

Composition de façade urbaine à structurer / à créer

ACCESSIBILITÉ / MOBILITÉ

Carrefour à organiser / créer

Principe de liaison structurante à créer / requalifier

Principe de liaison douce (piétons, cycles,...) à créer / conforter

Réseaux TCSP / réseau express métropolitain futurs

Arrêts réseau express métropolitain **REM**
TCSP futurs **Val'tram** / pôle d'échange multimodal

Zone de circulation apaisée à créer

Stationnement paysager à créer / réhabiliter

P+V Fonction stationnement vélos

P+R Fonction Parking Relais

C Aire de covoiturage

Voie cyclable à créer - ligne 7 du plan Vélo

Principe de liaison à créer / requalifier

COMPOSITION PAYSAGÈRE

Boisement à intégrer dans la réflexion des futurs aménagements

Espaces de loisirs à créer / conserver / valoriser

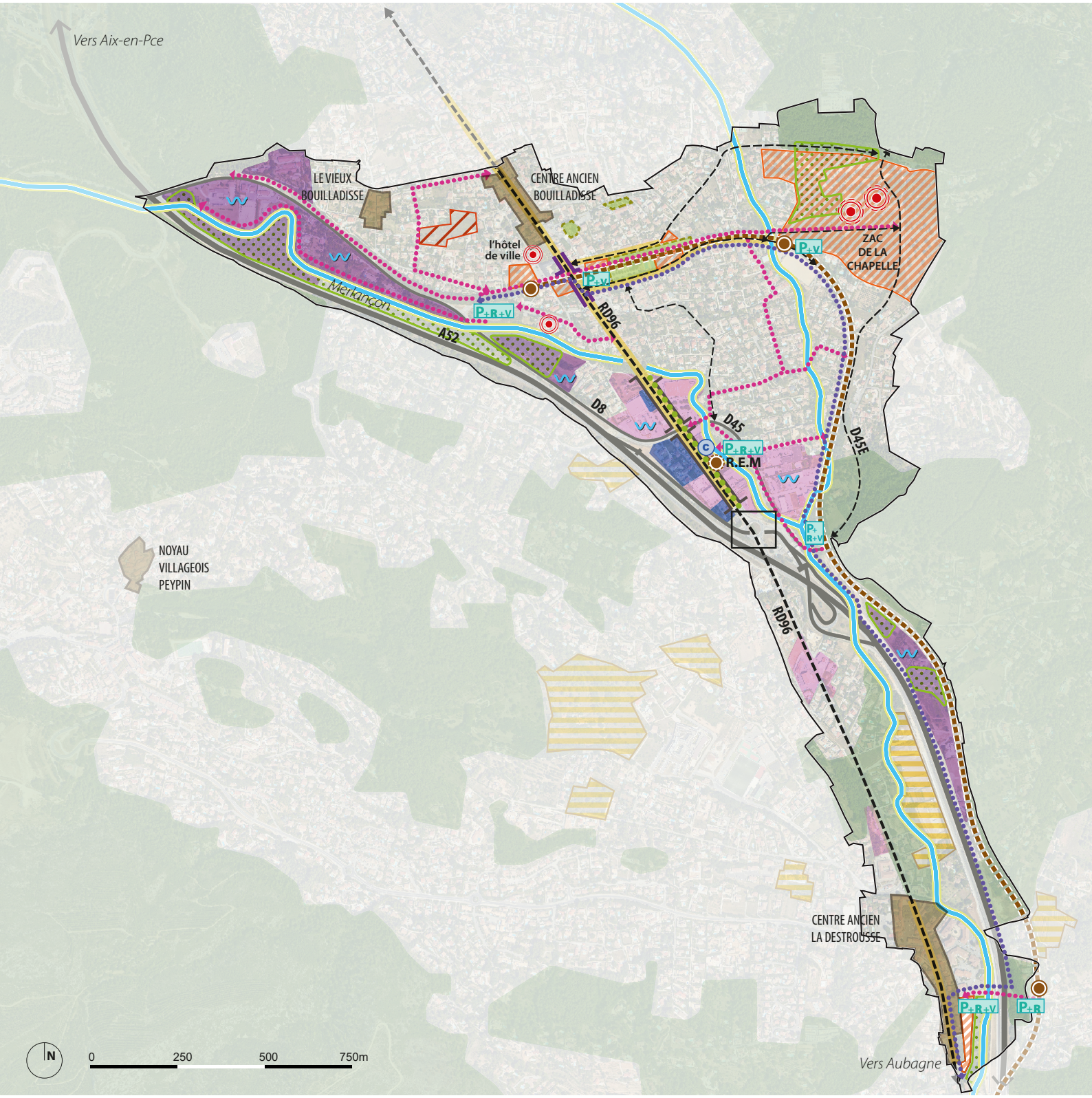
Alignement d'arbres à créer / conforter

Cours d'eau à valoriser

Prise en compte de la gestion de l'eau
et de la perméabilité des sols dans les projets

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

La Bouilladisse/Peypin/La Destrousse - **OAP d'intention « Terminus Val'tram »**



PROGRAMMATION

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

- entre 2026 et 2030, la réalisation du projet de Val'Tram sur l'infrastructure de la voie de Valdonne, avec 3 stations (2 sur La Bouilladisse dont le terminus et 1 à La Destrousse), accompagnées d'un parking relais de 140 places au terminus ainsi qu'un parking relais de 30 places à La Destrousse.
- la création d'opérations résidentielles à la Bouilladisse avec des formes urbaines mixtes sur les îlots proches des deux stations (Terminus et ZAC Chapelle) :
  - entre 2030 et 2040, la réalisation d'environ 350 logements au sein de la ZAC de la Chapelle dont l'urbanisation est conditionnée à l'arrivée du Val'Tram ;
  - entre 2023 et 2025 la création de près de 85 logements réalisés en plusieurs phases à proximité de la station Terminus Val'Tram ;
  - entre 2023 et 2025, un projet en cours d'élaboration de 110 logements sur le centre-ville de La Destrousse accompagné d'un parking communal de 130 places ;
- entre 2030 et 2040 le développement des secteurs à vocation économique situés en rive du Merlançon (2 zones inscrites en zones à urbaniser à dominante activités/artisanat : Merlançon Ouest et Merlançon Sud sur La Bouilladisse) ;
- entre 2023 et 2025 la consolidation de la zone d'activités de la Souque-Nègre (La Destrousse) et de La Malvesine (La Bouilladisse), à dominante commerciale et tertiaire très ponctuellement (UEt) ;
- entre 2026 et 2030, le renforcement de l'activité commerciale en rez-de-chaussée des projets proches de la station du terminus Val'Tram sur la Bouilladisse.

LA QUALITÉ DE L'INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET PAYSAGÈRE

DES FORMES URBAINES À INSÉRER DANS UN ENVIRONNEMENT REMARQUABLE

Des formes urbaines mixtes pour la création de logements afin de répondre à une diversité de besoins résidentiels. Les opérations devront prendre en compte les spécificités de leur site d'implantation et proposer des formes urbaines adaptées :

- ces formes correspondent à des maisons en bande/superposées/intermédiaire, à des collectifs ou petits collectifs avec des bâtis en R+1 à R+3 de faible emprise au sol ;
- les secteurs concernés correspondent aux sites n°1, n°2, n°6.

Des formes urbaines spécifiques pour les secteurs d'activités économiques, afin de créer de la qualité urbaine et paysagère le long du Merlançon (sites n°3, n°4 et n°5) par :

- la réalisation d'aménagements paysagers sur les espaces extérieurs (création de cheminements piétons, d'emplacements de stationnement, traitement des lisières...) ;
- la recherche de qualité et de simplicité des façades, dans les choix de matériaux comme de l'implantation des enseignes.

DES PRINCIPES DE COMPOSITION URBAINE QUI ACCOMPAGNENT LE DÉVELOPPEMENT DU SECTEUR

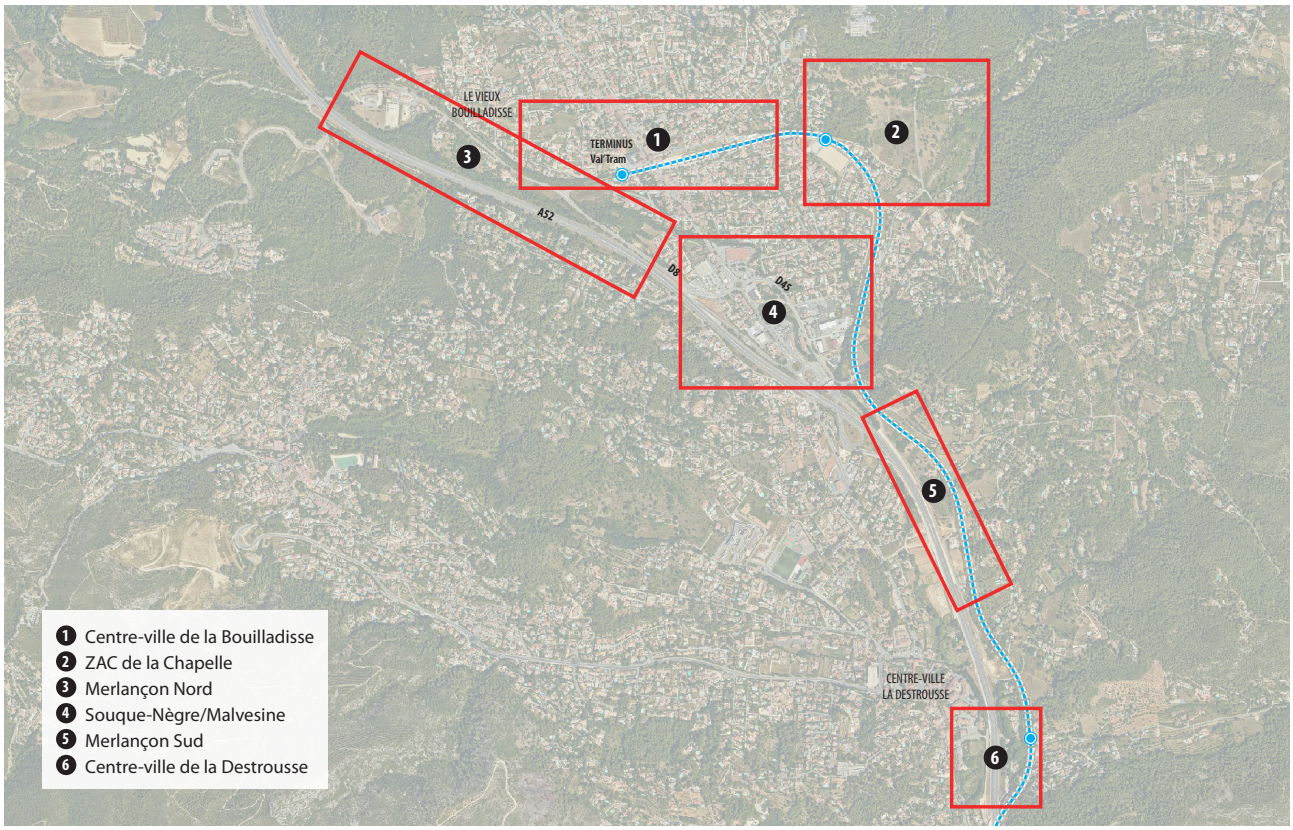
Un traitement de la RD96 par séquences ou secteurs :

- depuis le centre-ville de La Destrousse jusqu'à la zone commerciale de Souque-Nègre : préserver la séquence paysagère, veiller à un affichage adapté par panneaux publicitaires, traitement des délaissés autoroutiers ;
- zone commerciale de Souque-Nègre / La Malvesine : requalification des abords, traitement paysager des limites séparatives, apaisement de la circulation et connexions piétonnes ;
- centre-ville de la Bouilladisse et centre-ville de la Destrousse : préserver et consolider les alignements d'arbres, apaiser les circulations et affirmer la présence du piéton.

DES FORMES URBAINES IDENTITAIRES ET /OU DE CARACTÈRE À VALORISER (NOYAUX VILLAGEOIS / CENTRES ANCIENS)

Une vigilance particulière devra être portée sur l'évolution de 4 secteurs identifiés, afin de préserver leur morphologie et leurs qualités patrimoniales :

- le Vieux Bouilladisse (cf. zone UA2 au PlUi) **(A)** ;
- le noyau villageois de La Bouilladisse situé le long de la RD96 (cf. OAP Ambition Centre Ancien et zone UA4 au PlUi) **(B)** ;
- le noyau villageois de La Destrousse situé le long de la RD96 (cf. OAP Ambition Centre Ancien et zone UA2 au PlUi) **(C)** ;
- la forme urbaine de « faubourg » identifiée au sein du secteur économique de La Souque-Nègre, conforté par le développement de l'activité tertiaire (cf. zone UEt au PlUi) **(D)**.



↗ plan de situation des sites évoqués dans le texte









MIXITÉ SOCIALE ET FONCTIONNELLE

UNE PROGRAMMATION DE LOGEMENTS SOCIAUX SUR LA BOUILLADISSE ET LA DESTROUSSE

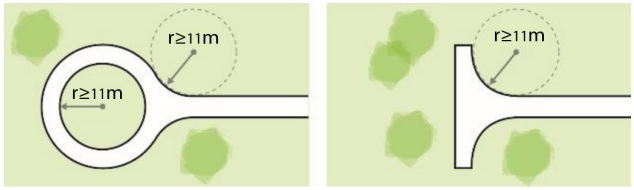
- Sur le centre-ville de La Bouilladisse (site n°1) : réalisation d'environ 85 logements dont près de 70% de logements sociaux et futur projet de renouvellement urbain le long du chemin de Blaise.
- Sur la ZAC de la Chapelle (site n°2), mixité de la programmation, à valider :
  - réalisation de 350 logements dont près de 50% en habitat social ou aidé sous des formes urbaines mixtes (individuel/intermédiaire/collectif) ;
  - création d'un lycée d'une capacité d'accueil de 1 000 élèves accompagné d'un gymnase / équipements sportifs ;
  - la création d'une piscine d'intérêt communautaire ;
  - l'implantation de commerces et d'activités/services en rez-de-chaussée sur près de 3000 m².
- Sur La Destrousse (site n°6) : réalisation de 110 logements dont près de 40% de logements sociaux.

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

LE CROISEMENT DE PLUSIEURS RISQUES À PRENDRE EN CONSIDÉRATION

Le périmètre de l'OAP terminus Val'Tram est concerné par :

- Le risque feu a été traité au sein des secteurs à aménager de façon à ne pas augmenter la vulnérabilité du site, avec :
  - la réalisation de formes urbaines peu vulnérables au feu (urbanisation groupée ou dense), implantées au plus près des accès viaires ;
  - la création d'un maillage viaire sous forme d'opération d'ensemble, assurant une organisation cohérente au sein du projet ainsi qu'avec le contexte environnant, évitant au maximum les voies de desserte en impasse ;



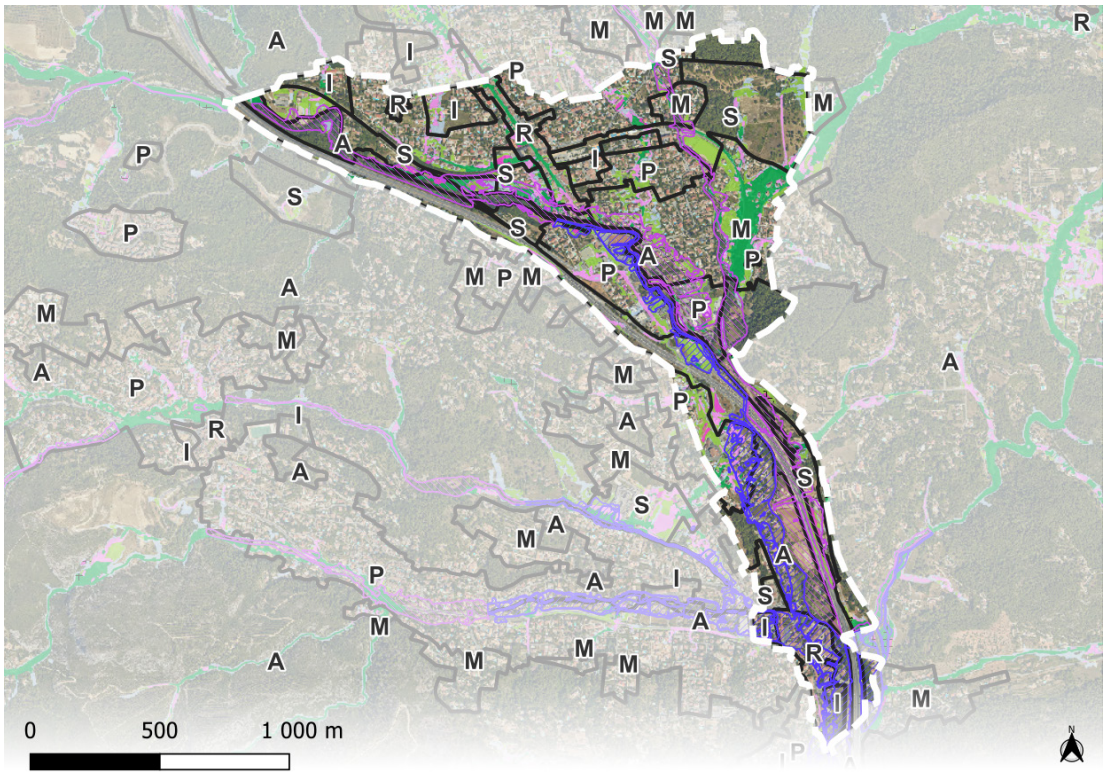
  - si voie de desserte interne en impasse, prévoir la réalisation d'une aire de retournement dimensionnée pour les véhicules de secours ;
  - la conception de carrefours comportant un rayon de giration nécessaire pour les secours ;
  - la réalisation d'équipements de défense adaptés (dimensionnement de la voirie, hydrants-PEI, se référer au règlement DECI) ;
  - la création de zones tampons entre les bâtiments et les espaces boisés, comme l'indique le schéma. Si plantation envisagée prévoir de la végétation pare-feu et des plantes ignifuges.»

- **le risque inondation**, qui malgré l'absence de Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRi) sur la commune de la Bouilladisse induit une certaine vigilance quant aux aménagements des abords du Merlançon (désimperméabilisation des sols pour limiter le ruissellement urbain et périurbain. Des dispositifs de prévention devront être mis en œuvre afin de ne pas aggraver le risque pour les habitants. Le PPRi de la commune de La Destrousse couvre la partie à l'ouest du Merlançon.

- **le Plan de Prévention des Risques / Argiles**, qui inscrit les secteurs situés au nord du Val'Tram en zone fortement exposée (susceptible d'entraîner des surcoûts des constructions et des contraintes d'implantations) ;

- **les Risques Mouvements de Terrains**, lié aux effondrements de cavités souterraines, souvent consécutives à des travaux miniers ;

- **les risques liés au ruissellement**
  - **Définition**
    Le ruissellement est un phénomène d'écoulement, bref et intense, suite à l'engorgement des sols ou du système d'évacuation des eaux pluviales lors de précipitations intenses.
  - **Règles associées**
    Les projets doivent démontrer qu'ils n'aggravent pas les risques pour les tiers et n'en provoquent pas de nouveaux y compris en dehors de la zone directement concernée.
    A ce sujet, les projets urbains doivent s'adapter aux dispositions générales du règlement en se référant aux classes (R, I, P, M, S ou A) mentionnées sur la carte inondation ci-après. Pour la classe secteur de projet (S) uniquement, une étude de résilience hydraulique pourrait être réalisée, permettant de s'ajuster aux caractéristiques du contexte urbain, ainsi qu'au risque existant sur le secteur.



PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE

Périmètre d'OAP

RISQUE INONDATION

Emprise PPR inondation

Emprise PAC Huveaune

ALÉA RUISSELLEMENT

Très fort (axe écoulement)

Moyen

Faible

Résiduel

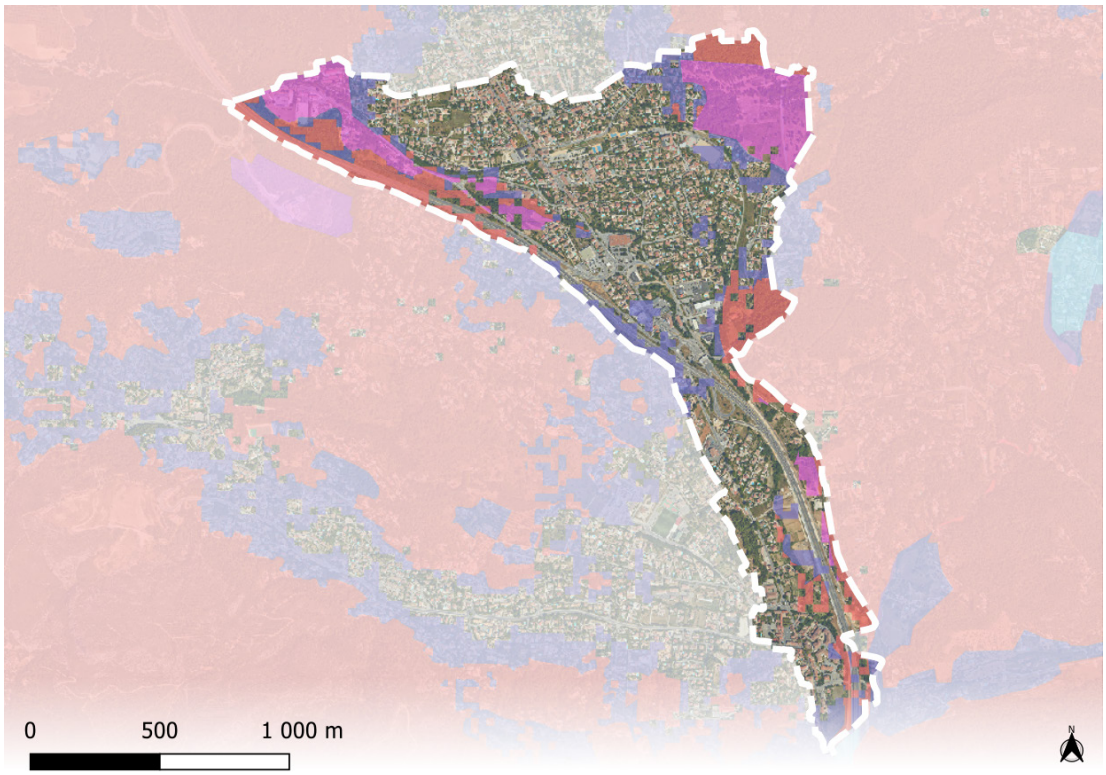
Très fort (zone accumulatior à faible vitesse)

Moyen à forte hauteur

CLASSE RUISSELLEMENT

Classe

Serres et tunnels agricoles autorisés



Périmètre de l'OAP

Risque feux de forêt réglementé par le PLUi

Traduction du risque incendie

Zone inconstructible

Zone à prescription

Zone à urbaniser (1AU ou 2AU) soumise à étude complémentaire

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 oeuvre 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...).

➤ **la pollution de l'air et les nuisances sonores** 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), notamment au regard de la présence de l'autoroute A52 et la RD96 aux entrées /sorties d'agglomérations.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) pouvant avoir un impact sur les programmations et/ou l'attractivité.

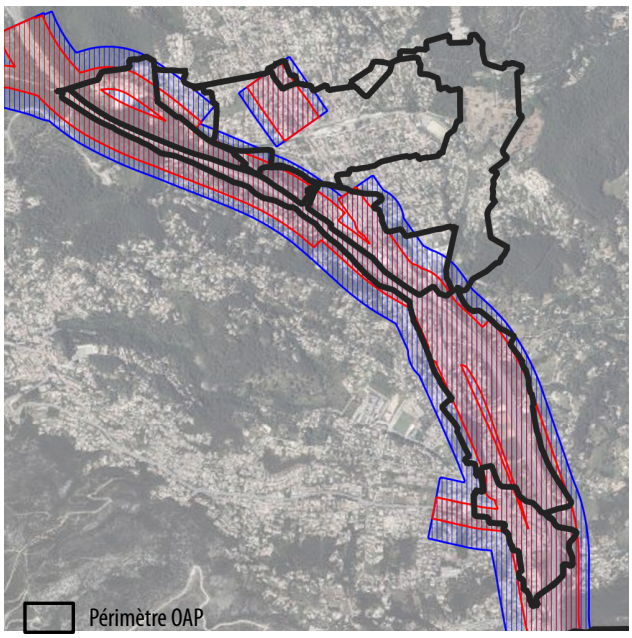
Dans les zones «fortement impactées»
(périmètre rouge) :

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

Dans les zones «impactées»
(périmètre bleu) :

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

↘ Pollution de l'air et nuisances sonores

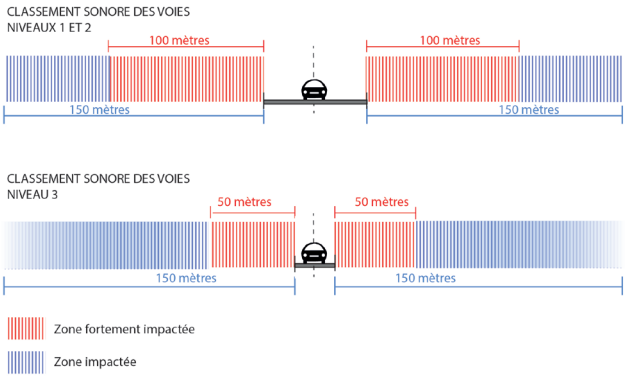


Zones impactées par la pollution de l'air et les nuisances sonores

Zone fortement impactée

Zone impactée

↘ Schéma Classement sonore des voies



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 part de grands bâtiments ;
  - bien espacer les bâtiments pour rendre la voie plus ouverte.
- limiter les aménagements liées 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 exhaustives 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, ambroisies, armoises, baldingère, canche cespiteuse, fétuques, fromental élevé, graminées, pariétaires...

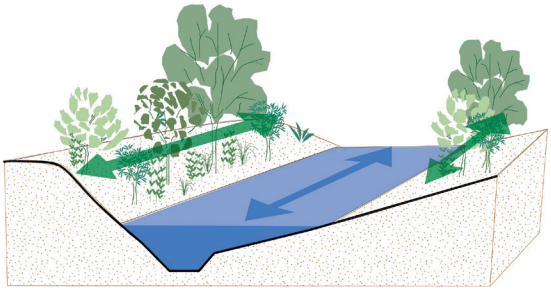
Concernant les bâtiments :
- implanter les aérations et les prises d'air sur les parties les plus élevées des bâtiments et sur la façade la moins exposée aux bruits et aux pollutions ;
- orienter les espaces de vie intérieurs et extérieurs vers les zones les moins polluées ;
- limiter l'usage de matériaux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

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

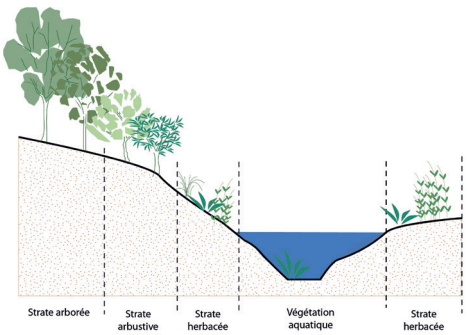
- La mise en valeur du Merlançon et du ruisseau du Tonneau, dans le respect des végétaux et de la protection des ripisylves (entretien des berges) :
  - Les espaces végétalisés en bordure du cours d'eau seront consolidés afin d'améliorer la continuité et la diversité de la ripisylve. Ex. plantation d'espèces végétales adaptées aux berges, exploitation des 3 strates végétales, utilisation de techniques de génie végétal ;
  - en bordure de Merlançon sur La Bouilladisse, seuls les déplacements doux (piétons, cycles) pourront faire l'objet de projet d'aménagement avec un accès pour les personnes à mobilité réduite.
- la prise en compte des boisements existants dans les projets des zones à urbaniser, afin de réaliser des aménagements qui respectent au mieux l'environnement (sites n°2,3,5) ;
- La protection des espaces naturels longeant à l'Est la voie de Valdonne depuis La Destrousse jusqu'aux quartiers les Roquettes.
- La gestion des espaces naturels d'interface ville-nature situés au contact de la ZAC de la Chapelle (lieux-dits Tournon, Le Cabaret).
- La conservation des espaces agricoles situés entre le Merlançon à l'Ouest et l'A52 à l'Est dans la partie sud de l'OAP sur la commune de la Bouilladisse.

DES PRINCIPES DE PRÉSERVATION DE LA NATURE EN VILLE

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



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



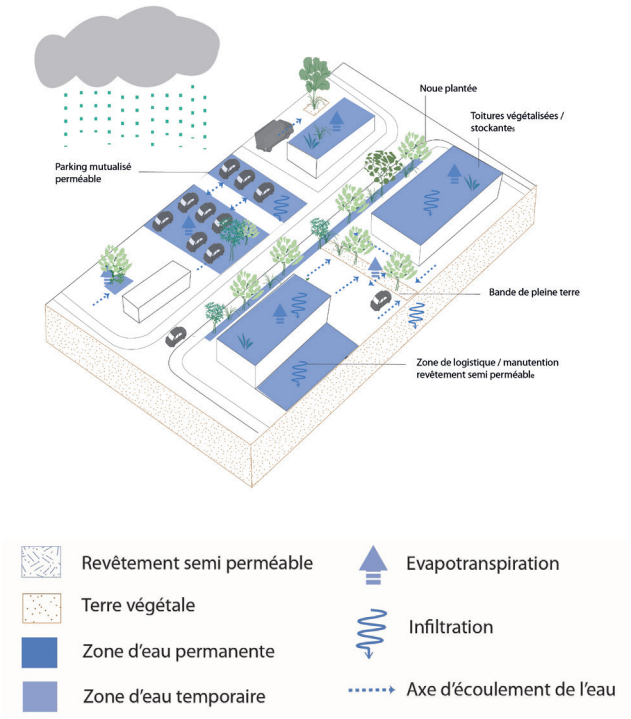
↗ Strates de végétation de la ripisylve (Cf. OAP Cycle de l'eau)

DES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT DES ZONES ÉCONOMIQUES RESPECTUEUX DE L'ENVIRONNEMENT

Les opérations d'aménagement dans les espaces économiques devront respecter les orientations définies dans l'OAP Cycle de l'Eau, notamment :

- **la valorisation des eaux de pluie,** en veillant à séparer les réseaux d'eau public (eau potable) et privé (eau pluviale) ;
- **la gestion intégrée des eaux pluviales**, par infiltration des eaux pluviales a l'échelle de l'opération d'aménagement, par le choix d'orientation d'écoulement des eaux, par l'aménagement des pieds d'arbres, par la gestion de l'eau sur les façades des bâtiments ou l'aménagement des aires de stationnement en plein air... ;
- **la mobilisation des techniques de gestion des eaux pluviales adaptées au contexte du projet** : toiture stockante végétalisée, noue d'infiltration, puits d'infiltration, utilisation de matériaux perméables ou semi-perméables, espace de stockage multifonctionnel.

↘ Schéma sur les opérations d'aménagement des zones économiques (Cf. OAP Cycle de l'Eau)



L'ACCESSIBILITÉ ET LA DESSERTE

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

Desserte par les transports en commun

- La réalisation du projet Val'Tram utilisant la voie de Valdonne se traduira par la création de trois stations de desserte, d'un parking relais de 140 places au terminus et d'un parking relais de 30 places à La Destrousse entre 2026 et 2030.
- La création du Réseau Express Métropolitain (REM) sur le secteur de Souque-Nègre, en articulation avec le développement d'une offre de stationnement vélo et l'implantation d'une aire de covoiturage complétée par un parking relais de proximité.
- La création d'un parking communal de 130 places à La Destrousse.

L'OAP Cycle de l'eau prescrit l'infiltration des eaux de pluie sur les aires de stationnement en plein-air, soit via des revêtements perméables, soit en organisant l'écoulement des eaux vers un dispositif infiltrant.

Développement des modes actifs

- La mise en place du Plan vélo métropolitain (horizon : 2024).
- Le confortement ou la création de liaisons piétonnes et de voies cyclables pour relier les zones de développement avec le Val'Tram.

Amélioration du maillage viaire

- La restructuration de l'axe RD96 avec la création de séquences apaisées dans sa traversée des noyaux villageois (La Bouilladisse, La Destrousse), de leurs tissus urbains denses et autres secteurs d'activités commerciales (Souque-Nègre).
- L'apaisement de séquences de voies autour du centre-ville de La Bouilladisse.
- La requalification de la RD45E (avenue de Malvesine) en voie de contournement pour desservir la ZAC de la Chapelle.

FORMES URBAINES

Cette OAP d'intention fait l'objet de trois zooms de composition dans lesquels le traitemenet des formes urbaines et les principes d'aménagement sont détaillés.
Il s'agit du Centre-ville de la Bouilladisse(zoom1), de la zone d'activités de Souque-Nègre Malvesine(zoom 2) et du centre-ville de la Destrousse (zoom3).
Pour les espaces hors zooms de composition : en fonction de la forme urbaine développée, les porteurs de projet devront également se référer aux grandes orientations développées dans l'OAP QAFU correspondante

PLUi



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

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

LA METROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE



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

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

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

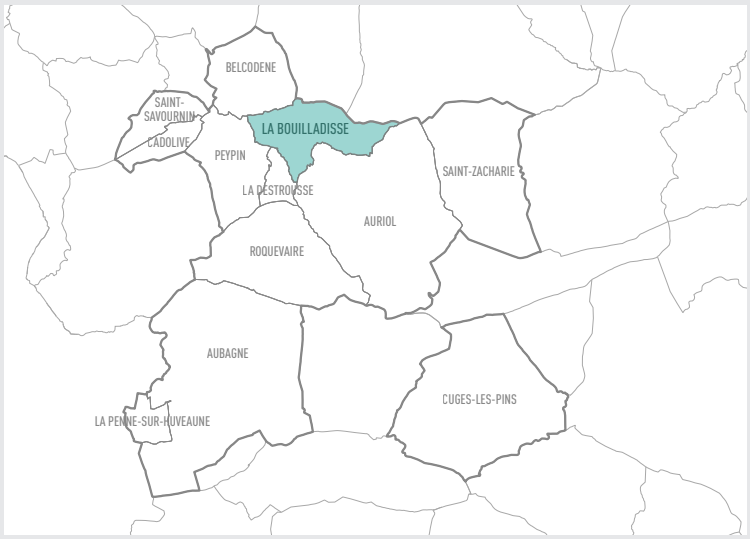
I.1.A OAP DE COMPOSITION Zoom « Centre-ville »
LA BOUILLADISSE

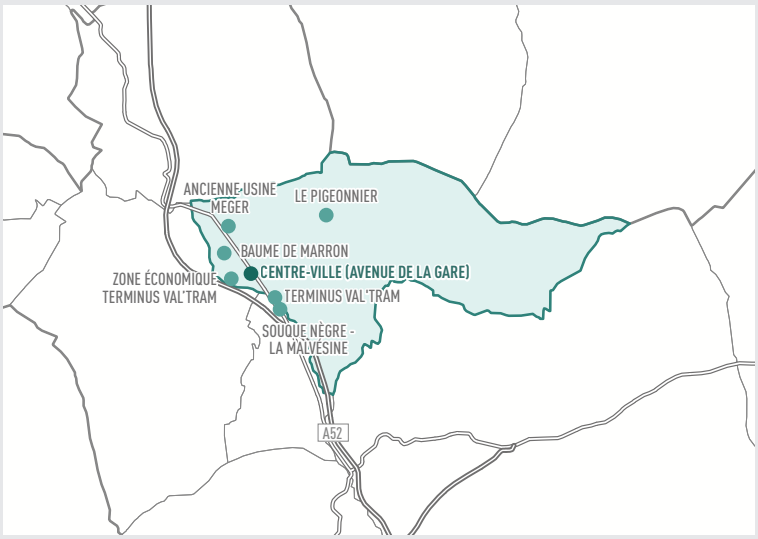
Cette OAP de composition urbaine est le zoom n°1 de l'OAP « Terminus Val'Tram »

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

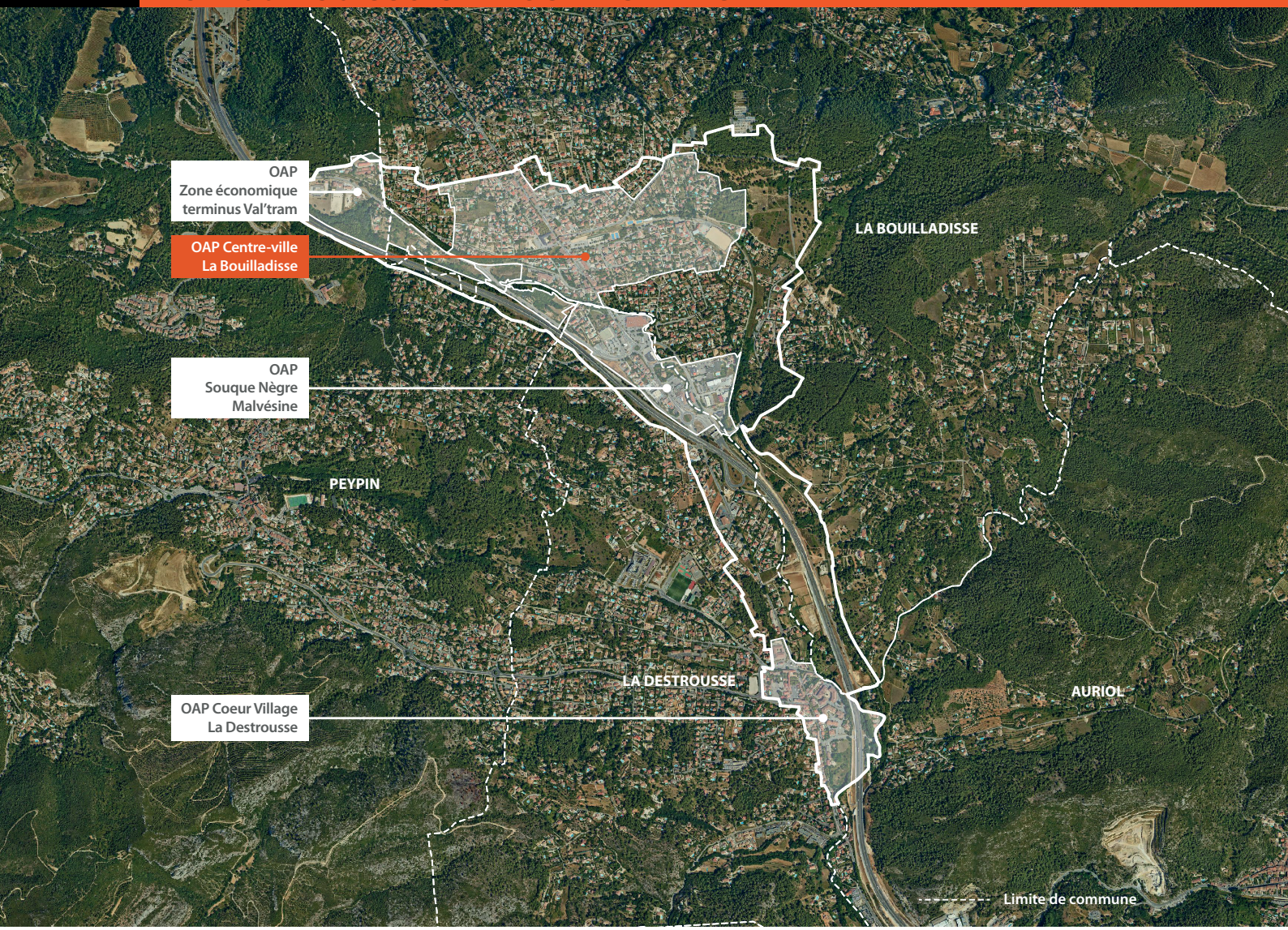
PLUi approuvé par DCM le 29 juin 2023
Modification n°1 approuvée
par DCM le 15 décembre 2025

LA METROPOLE
AIX-MARSEILLE-PROVENCE





La Bouilladisse **OAP Centre-ville**



La Bouilladisse
OAP Centre-ville

Cette Orientation d'Aménagement et de Programmation de composition urbaine « Centre-ville de la Bouilladisse » est constitutive de l'OAP d'intention « Terminus Val'tram », dont elle est le zoom n°1. Situé au cœur de la centralité éponyme, son périmètre couvre une superficie de 46 hectares articulée en épaisseur autour de la voie de Valdonne et de l'axe constitué par le chemin de Magne à l'Ouest, l'avenue de la gare au centre et le chemin de la Ceinture à l'Est.
Depuis le chemin de Blaise à l'Ouest jusqu'à la limite de la ZAC de la Chapelle à l'Est, et de l'avenue Jacques Santucci au Nord jusqu'à la ligne de l'impasse de Bigaron au Sud, le périmètre de l'OAP intègre ainsi une séquence du Merlançon au Sud et du Ruisseau du Tonneau à l'Est, le centre-ville de part et d'autre de RD96, les équipements sportifs en bordure sud de la voie ferrée et le stade municipal R. Conti qui la jouxte.

Sur le plan topographique, ce périmètre se développe globalement sur une large pente douce mais chahutée que rythment différentes ruptures plus ou moins marquées :
- l'insertion nord-ouest / sud-est de la RD96 dans le socle, qui sépare la colline du Vieux Bouilladisse à l'Ouest de la butte de l'église Saint-Laurent à l'Est ;
- le passage de la voie de Valdonne d'Est en Ouest, qui créé une rupture franche (10 mètres de dénivelé) au cœur du secteur, notamment entre la butte de l'église qui la surplombe au Nord et les actuels équipements de loisirs (boulodrome, tennis) qui la bordent au Sud ;
- le versant sud-ouest du site de la ZAC de la Chapelle, qui domine la voie de Valdonne, le stade municipal et le quartier les Négrels.

Il en résulte des « secteurs hauts » (butte de l'église, ZAC de la Chapelle) par opposition à des « secteurs bas » (centre ancien en rive de la RD96, linéaire de la voie de Valdonne et secteur urbanisé au Sud compris entre le Merlançon et le ruisseau du Tonneau).
En termes de typologie urbaine, ce périmètre est largement dominé par l'habitat individuel et pavillonnaire. Les maisons de ville en bande s'alignent le long de la RD96 dans le secteur du centre ancien, tandis que quelques petits collectifs récents s'inscrivent au carrefour de la voie de Valdonne et de l'avenue de la Libération (RD96).
Au regard du projet de Val'tram, les deux stations de desserte prévues (centre-ville et La Chapelle) dont le terminus participeront de la dynamisation de ce secteur, qui présente les qualités d'une centralité émergente et structurante pour le nord de PAE. La requalification de la voie de Valdonne comme support du Val'tram constitue la colonne vertébrale de la structuration de ce territoire, aussi bien en termes de développement économique que d'aménagements urbains.

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

OAP

ÉLEMENTS DU CONTEXTE

- Limite de l'OAP
- Équipement existant / à réhabiliter

ACCESSIBILITÉ/MOBILITÉS

- Stationnement existant
- Stationnement paysager à créer / réhabiliter
- P+V Fonction parking vélo
- P+R Fonction Parking Relais
- Principe d'accès
- Flux, carrefour à organiser
- Principe de raccordement (desserte) à créer
- Voie à requalifier/apaiser
- Principe de liaison structurante (voirie) à créer
- Principe liaison douce / mode actif à conforter
- Principe liaison douce / mode actif à créer
- Voie cyclable à créer / Plan vélo métropolitain
- TCSP Val'tram
- Arrêt TCSP / Val'tram

COMPOSITION URBAINE

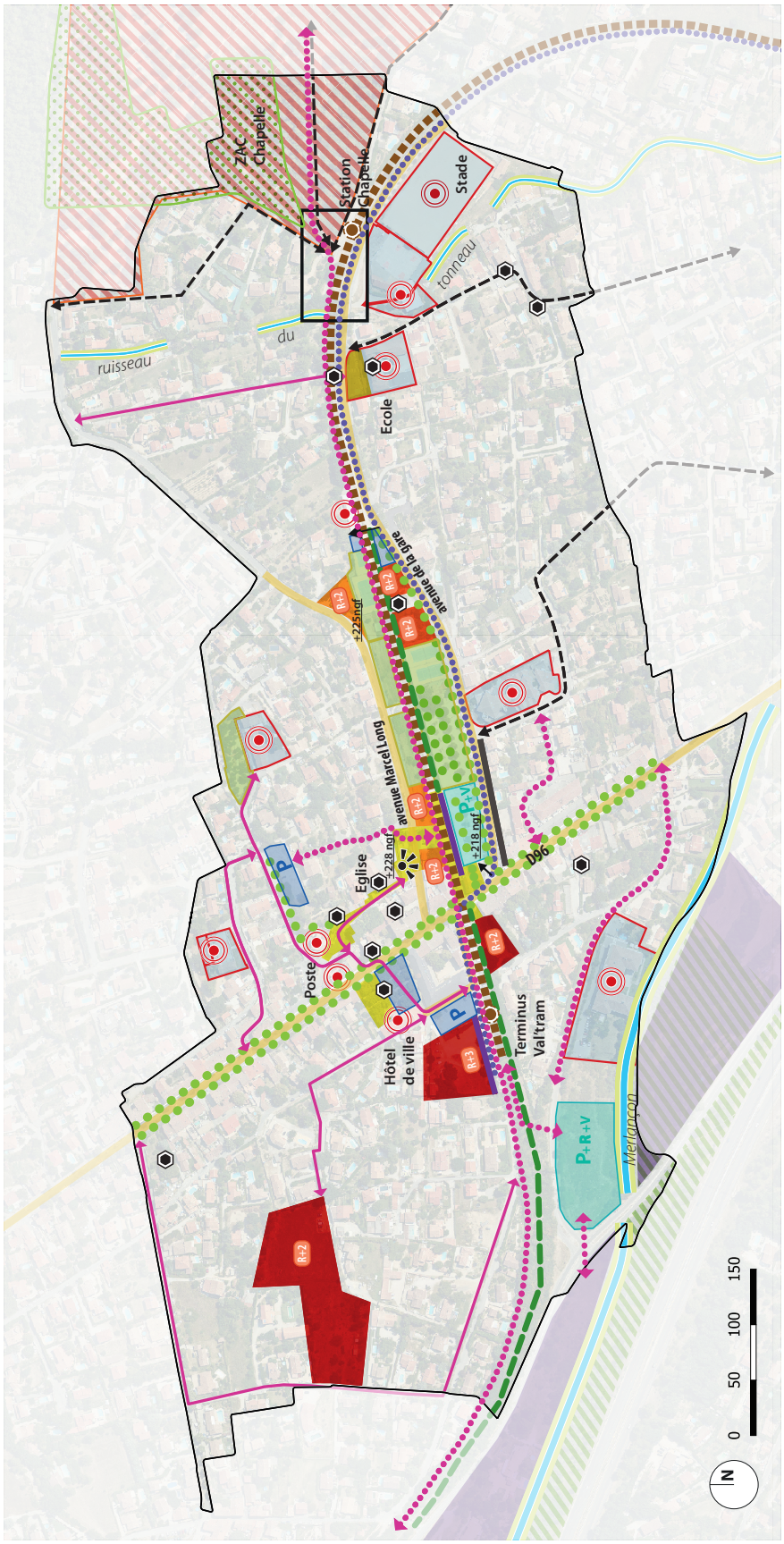
- Construction à caractère patrimonial à conserver / réhabiliter (voir si fiche patrimoine protégée au titre du L 151-19)
- Espace public de rencontre à créer ou requalifier (parvis, place...)
- Espace de loisir collectif ou public à conserver / réhabiliter
- Principe de façade commerciale en RDC à créer / requalifier
- Principe d'alignement continu à créer / requalifier
- Principe de vue/perspective à conserver / requalifier

COMPOSITION PAYSAGÈRE

- Protection et mise en valeur ripisylves
- Espace végétal à conserver
- Alignement d'arbres ou haies à conserver / renforcer
- Boisement à conserver / réhabiliter
- Lisière paysagère à préserver / créer

FORMES URBAINES ET VOCATIONS

- Forme urbaine collectif
- Forme urbaine petit collectif
- Forme urbaine maisons superposées (habitat intermédiaire)
- Formes urbaines résidentielles mixtes
- Forme urbaine à vocation économique (bureau, entrepôt)
- R+2 Hauteur des façades (nombre d'étages)
- 30% Emprise bâtie (%)


ZAC Chapelle
Station Chapelle
Stade
tonneau
du
ruisseau
Ecole
avenue de la gare
+225ngf
avenue Marcel Long
+228 ngf
+218 ngf
D96
Eglise
Poste
Hôtel de ville
Terminus Val'tram
P+R+V
Mardançon
R+2
R+3
0
50
100
150
N

PROGRAMMATION

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

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



LA QUALITÉ DE L'INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET PAYSAGÈRE

DES FORMES URBAINES RÉPONDANT AU CONTEXTE

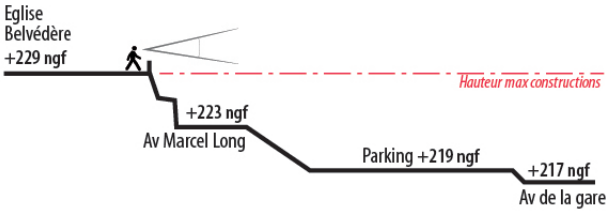
Les formes urbaines prescrites dans cette OAP sont définies par séquences ou secteurs et répondent à un principe d'adéquation et de transition avec les contextes existants :

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

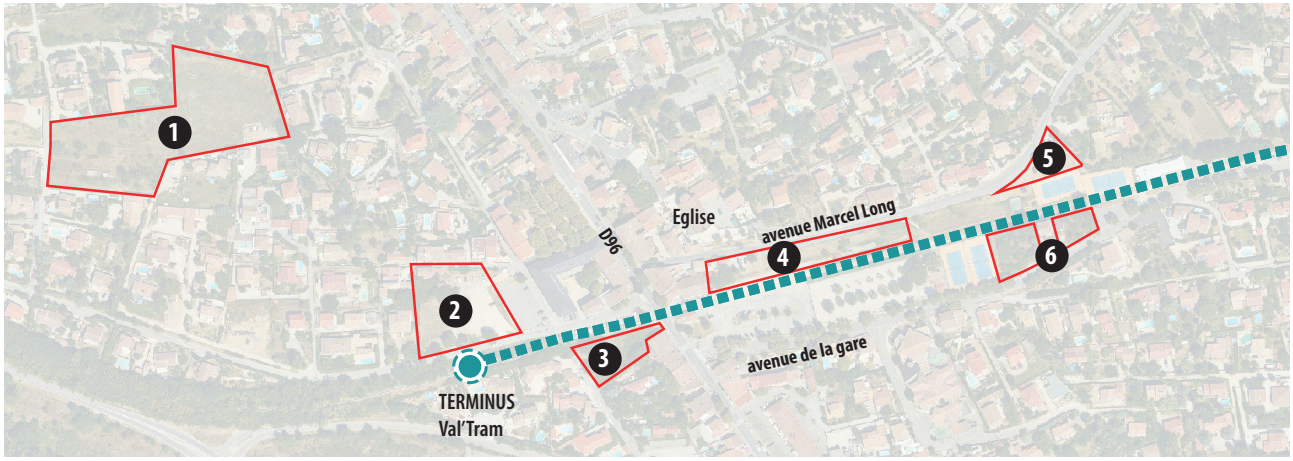
DES ESPACES DE RENCONTRE ET DE RESPIRATION AUTOUR DE L'AXE DU VAL'TRAM

Un espace public pour accompagner une nouvelle connexion nord/sud

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



↘ Situation des sites évoqués dans le texte





↗ L'église Saint-Laurent



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



↗ L'ancienne gare ferroviaire



↗ Skateparc le long de la voie de Valdonne

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

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

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

Des éléments de patrimoine préservés à mettre en valeur

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

De multiples espaces sportifs et de loisir à prendre en compte

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

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

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

MIXITÉ SOCIALE ET FONCTIONNELLE

UNE PROGRAMMATION DE LOGEMENTS

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

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

UNE PROGRAMMATION ÉCONOMIQUE

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

UNE MISE EN VALEUR DES ÉQUIPEMENTS EXISTANTS

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

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

LE CROISEMENT DE PLUSIEURS RISQUES À PRENDRE EN CONSIDÉRATION

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

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

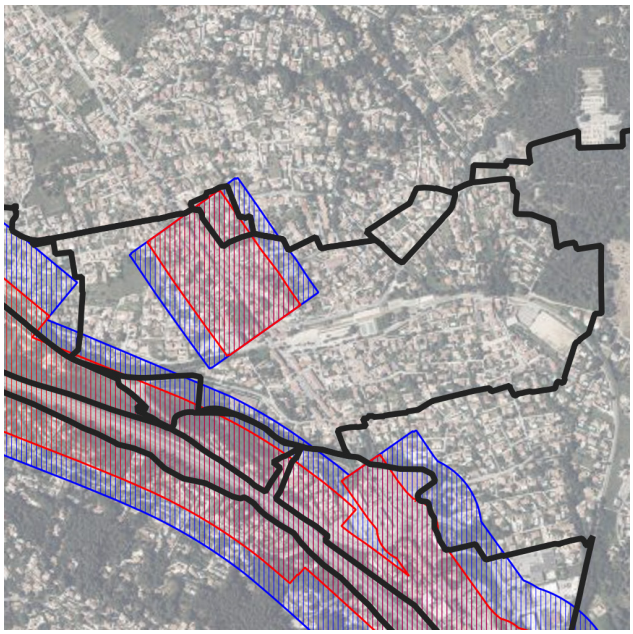
- **Les risques liés au ruissellement**
  - **Définition**
    Le ruissellement est un phénomène d'écoulement, bref et intense, suite à l'engorgement des sols ou du système d'évacuation des eaux pluviales lors de précipitations intenses.
  - **Règles associées**
    Les projets doivent démontrer qu'ils n'aggravent pas les risques pour les tiers et n'en provoquent pas de nouveaux y compris en dehors de la zone directement concernée.
    A ce sujet, les projets urbains doivent s'adapter aux dispositions générales du règlement en se référant aux classes (R, I, P, M, S ou A) mentionnées sur la carte inondation ci-après. Pour la classe secteur de projet (S) uniquement, une étude de résilience hydraulique pourrait être réalisée, permettant de s'ajuster aux caractéristiques du contexte urbain, ainsi qu'au risque existant sur le secteur.
    Dans un principe de compatibilité, l'aménagement au sein de l'OAP pourra être adapté et/ou modifié en fonction de ces résultats.
  - **Adaptation du projet**
    Il est à noter que les porteurs de projet devront également se référer aux grandes orientations développées dans l'OAP Cycle de l'Eau, notamment en ce qui concerne la gestion intégrée des eaux pluviales, qui préconise :
    - de mettre en oeuvre 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...),

↘ Pollution de l'air et nuissances sonores



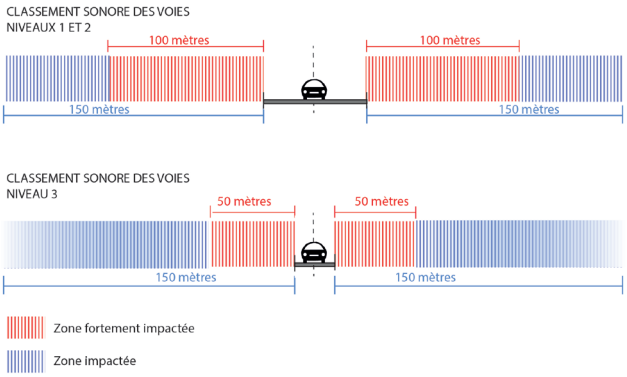
Périmètre OAP

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

Zone fortement impactée

Zone impactée

↘ Schéma Classement sonore des voies



Il est à noter que les porteurs de projet devront également se référer aux grandes orientations développées dans l'OAP Cycle de l'Eau, notamment en ce qui concerne la gestion intégrée des eaux pluviales.
Les secteurs particulièrement impactés : les sites n°2 et 3 avec une interdiction de parkings sous-terrain dans les zones rouges et vertes.

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

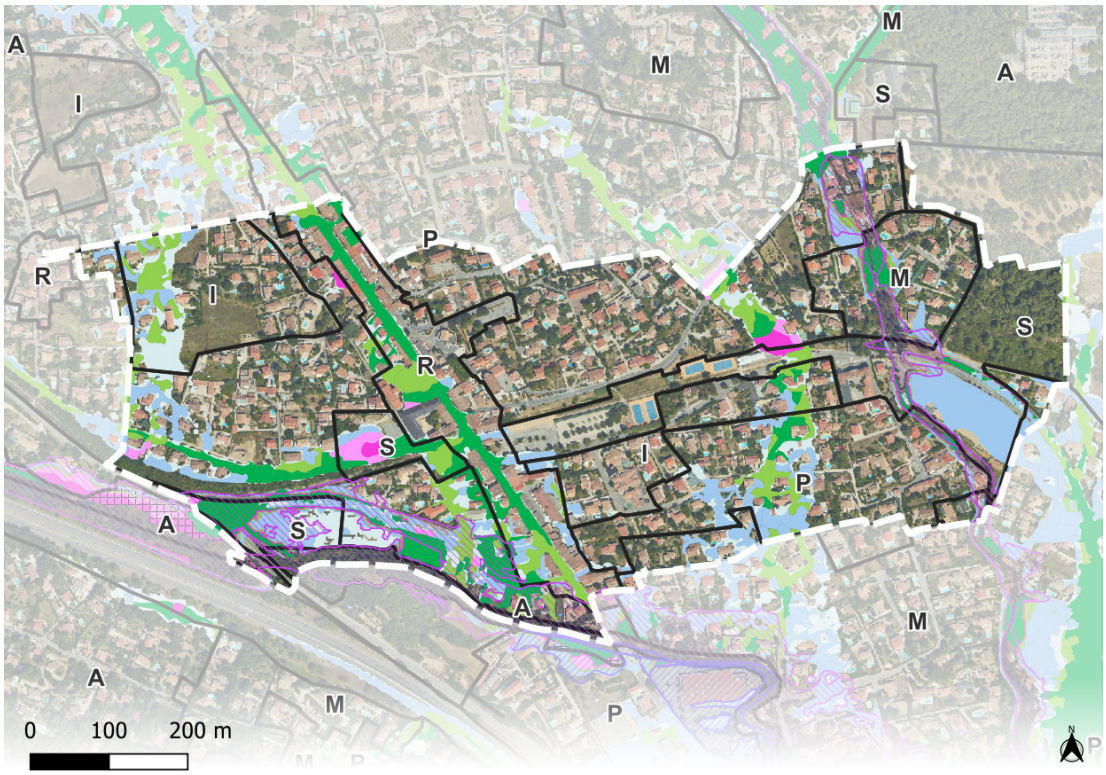
Dans les zones «fortement impactées»
(périmètre rouge) :

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

Dans les zones «impactées»
(périmètre bleu) :

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

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



PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE

Périmètre d'OAP

RISQUE INONDATION

Emprise PPR inondation

Emprise PAC Huveaune

ALÉA RUISSELLEMENT

Très fort (axe écoulement)

Moyen

Faible

Résiduel

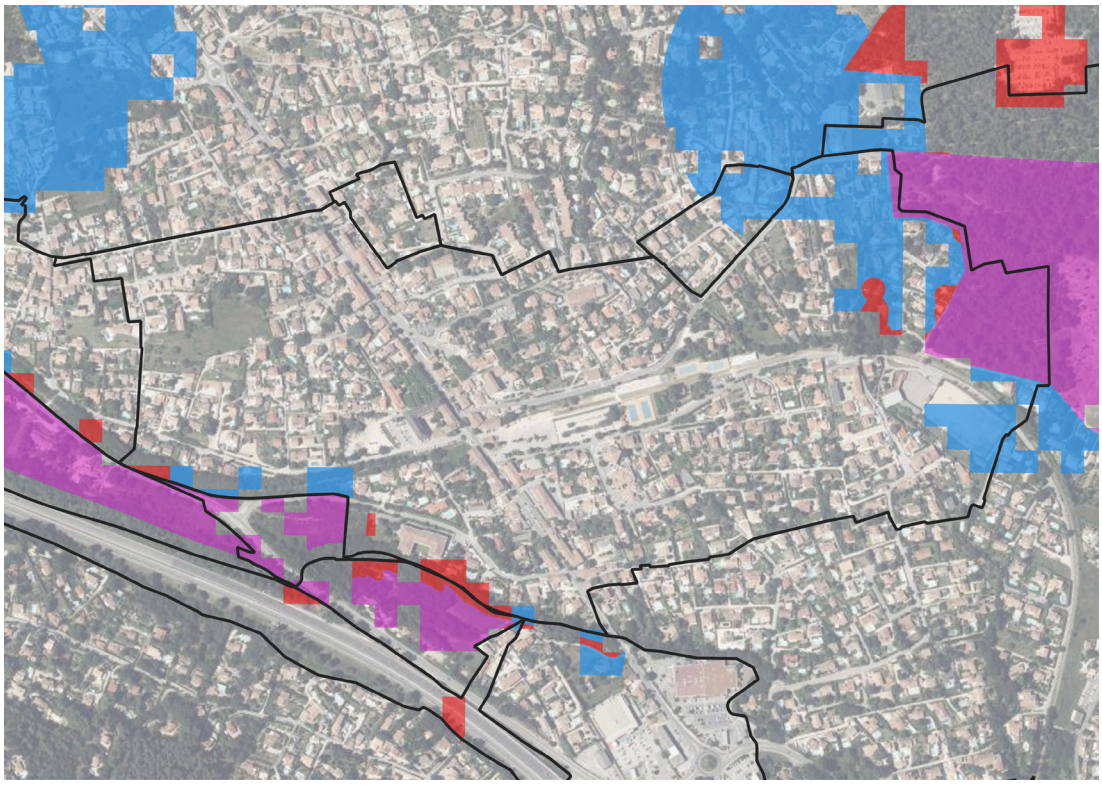
Très fort (zone accumulatior à faible vitesse)

Moyen à forte hauteur

CLASSE RUISSELLEMENT

Classe

Serres et tunnels agricoles autorisés



Périmètre de l'OAP

Risque feux de forêt réglementé par le PLUi

Traduction du risque incendie

Zone inconstructible

Zone à prescription

Zone à urbaniser (1AU ou 2AU) soumise à étude complémentaire

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 part de grands bâtiments ;
  - bien espacer les bâtiments pour rendre la voie plus ouverte.
- limiter les aménagements liées 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 exhaustives 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, ambroisies, armoises, baldingère, canche cespiteuse, fétuques, fromental élevé, graminées, pariétaires...

Concernant les bâtiments :

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

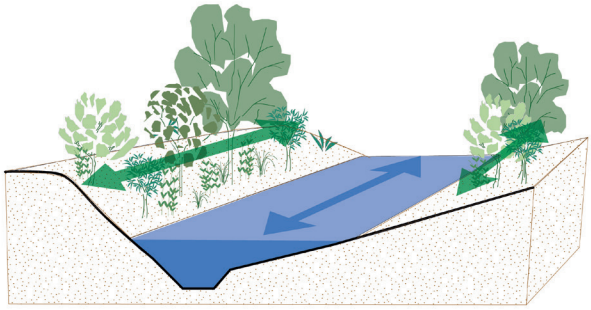
LA PROTECTION DE LA TRAME VERTE ET BLEUE COMME SUPPORT DE PROJET ET CADRE DE VIE

Elle se traduira par :

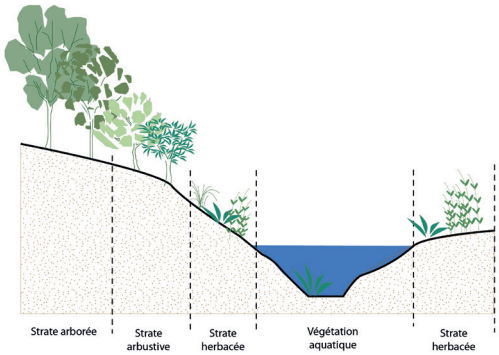
- la mise en valeur du Merlançon et du ruisseau du Tonneau, dans le respect des végétaux et de la protection des ripisylves (entretien des berges) :
  - les espaces végétalisés en bordure du cours d'eau seront consolidés afin d'améliorer la continuité et la diversité de la ripisylve. Ex. plantation d'espèces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



Caractère paysager de la voie de Valdonne



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



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

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

Ces principes s'exprimeront au travers de :

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

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

L'ACCESSIBILITÉ ET LA DESSERTE

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

Desserte par les transports collectifs

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

Développement des modes actifs

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

Amélioration du maillage viaire

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



↗ Intersection RD96 et avenue Marcel Long

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

DESSERTE PAR LES VOIES ET RÉSEAUX

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

FORMES URBAINES

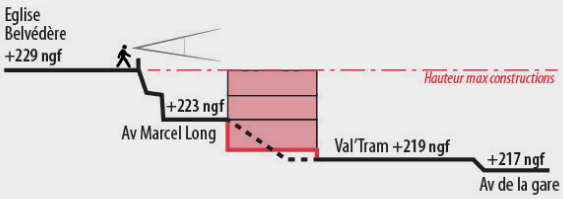
La forme de collectif, (sites n°1, n°2 et n°3)

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

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

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

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



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

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

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

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

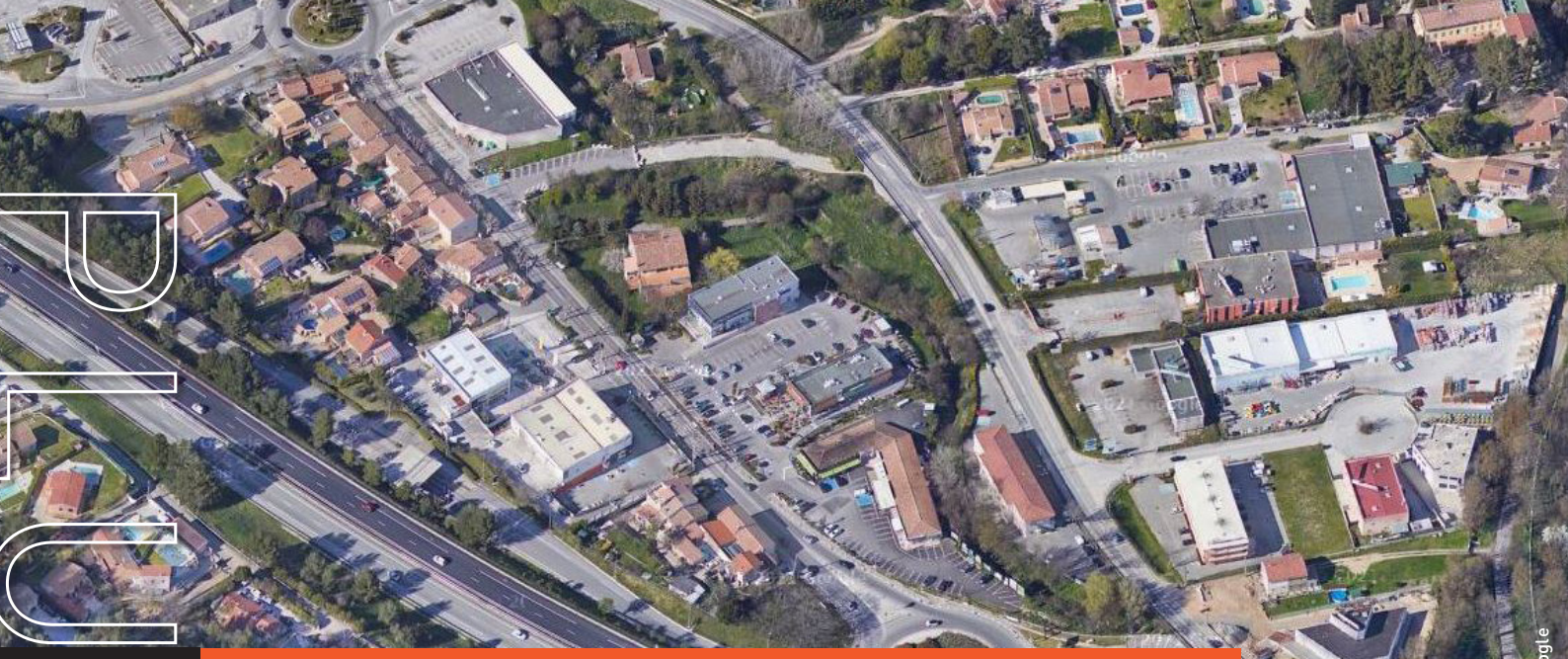
PLUi



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

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

LA METROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE



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

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

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

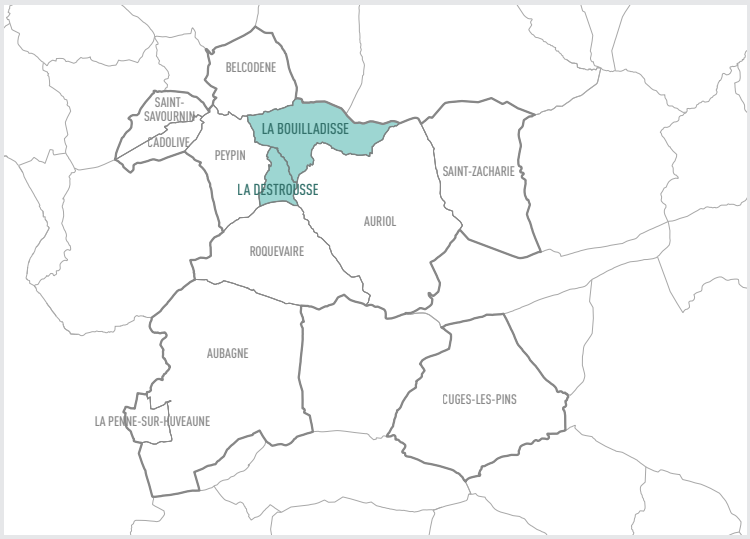
I.1.B OAP DE COMPOSITION Zoom « Souque Nègre/Malvésine »
LA DESTROUSSE / LA BOUILLADISSE

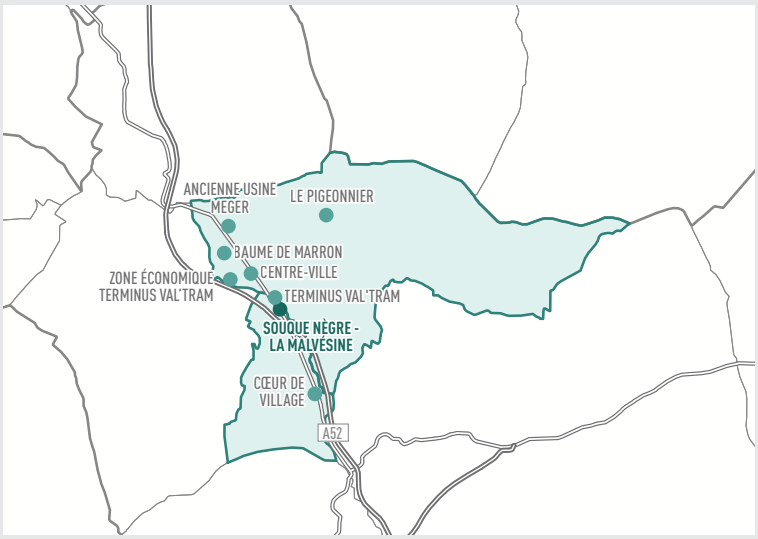
Cette OAP de composition urbaine est le zoom n°2 de l'OAP « Terminus Val'Tram »

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

PLUi approuvé par DCM le 29 juin 2023
Modification n°1 approuvée
par DCM le 15 décembre 2025

LA METROPOLE
AIX-MARSEILLE-PROVENCE





La Destrousse / La Bouilladisse **OAP Souque Nègre - Malvésine**



La Destrousse / La Bouilladisse
OAP Souque Nègre - Malvésine

Cette Orientation d'Aménagement et de Programmation de composition urbaine « Souque Nègre - Malvésine » est constitutive de l'OAP d'intention « Terminus Val'tram », dont elle est le focus n°2.
Cette séquence territoriale située à cheval sur les communes de La Bouilladisse et de La Destrousse dont elle sépare les centres-villes couvre une superficie de 18 hectares, articulés autour de la RD96 entre l'autoroute A52 qui le borde à l'Ouest, la rivière du Merlançon au Nord / Nord-Est, le chemin de la Ceinture et le ruisseau du Tonneau au Sud-Est et le péage autoroutier de Pas-de-Trets au Sud.

Développée sur une topographie de replats et cuvettes marquée par le réseau hydrographique et les infrastructures, ce secteur est dominé par la présence majeure d'activités commerciales, tertiaires et artisanales qui en font un vaste espace économique (ZA de Souque Nègre et ZA de La Malvésine). Largement bordé par les tissus pavillonnaires de la Bouilladisse, il ne compte sur son territoire que deux enclaves résidentielles d'habitat individuel (chemin des Veufs, traverse de Souque Nègre) et un tissu de faubourg mixte le long de la RD96.

Son positionnement entre deux centralités et à la sortie de l'Autoroute, fait de ce secteur une polarité économique structurante du Pays d'Aubagne et de l'Etoile.

Sur le plan paysager, le secteur de Souque Nègre s'est développé le long du Merlançon, dont le risque inondation impacte la zone commerciale. La zone d'activités de la Malvésine s'inscrit, quant à elle, le long du ruisseau du Tonneau. Les ripisylves de ces cours d'eau constituent des espaces boisés et paysagers qui participent de la qualité paysagère de ces espaces. Les massifs et collines boisées qui encadrent ce secteur sont autant d'arrière-plans qualitatifs offrant des perspectives depuis les zones économiques.

En termes de typologie urbaine, ce territoire à large vocation économique présente majoritairement une trame de voirie et des tissus d'activité où dominent des formes urbaines caractéristiques des zones économiques et commerciales d'entrée de ville. Quelques bâtis anciens résiduels bordent l'axe de la RD96 (séquences avenue de Souque Nègre / avenue des Marronniers), ayant agrégé une vocation résidentielle (traverse de Souque Nègre, chemin des Veufs) ou progressivement évolué vers de l'activité à la faveur de l'effet vitrine sur la RD96.
Le projet du Val'tram, reliant Aubagne à La Bouilladisse par la voie ferrée de Valdonne, aura un impact sur l'accessibilité de ces secteurs. Sa station terminus située à l'ouest du centre-ville de la Bouilladisse est à proximité de la zone Souque Nègre.

Cette OAP a pour principaux objectifs de permettre une meilleure connexion de ces secteurs aux centres-villes de La Bouilladisse et de La Destrousse et de les relier au projet du Val'tram. Il s'agit également de créer un secteur d'entrée de ville qualitatif et paysager, et de le réaménager en répondant aux exigences environnementales liées aux risques inondation/ruissellement.

ÉLEMENTS DU CONTEXTE

- Limite de l'OAP
- Arrêt TCSP
- Trajet TCSP

FORMES URBAINES ET VOCATIONS

- Activité secondaire ou tertiaire
- Activité commerciale
- Activité artisanale

COMPOSITION URBAINE

- Principe d'alignement continu à préserver / en lien avec la séquence architecturale du tissu de faubourg
- Construction à caractère patrimonial à conserver/réhabiliter (voir si fiche patrimoine protégée au titre du L 151-19)

COMPOSITION PAYSAGÈRE

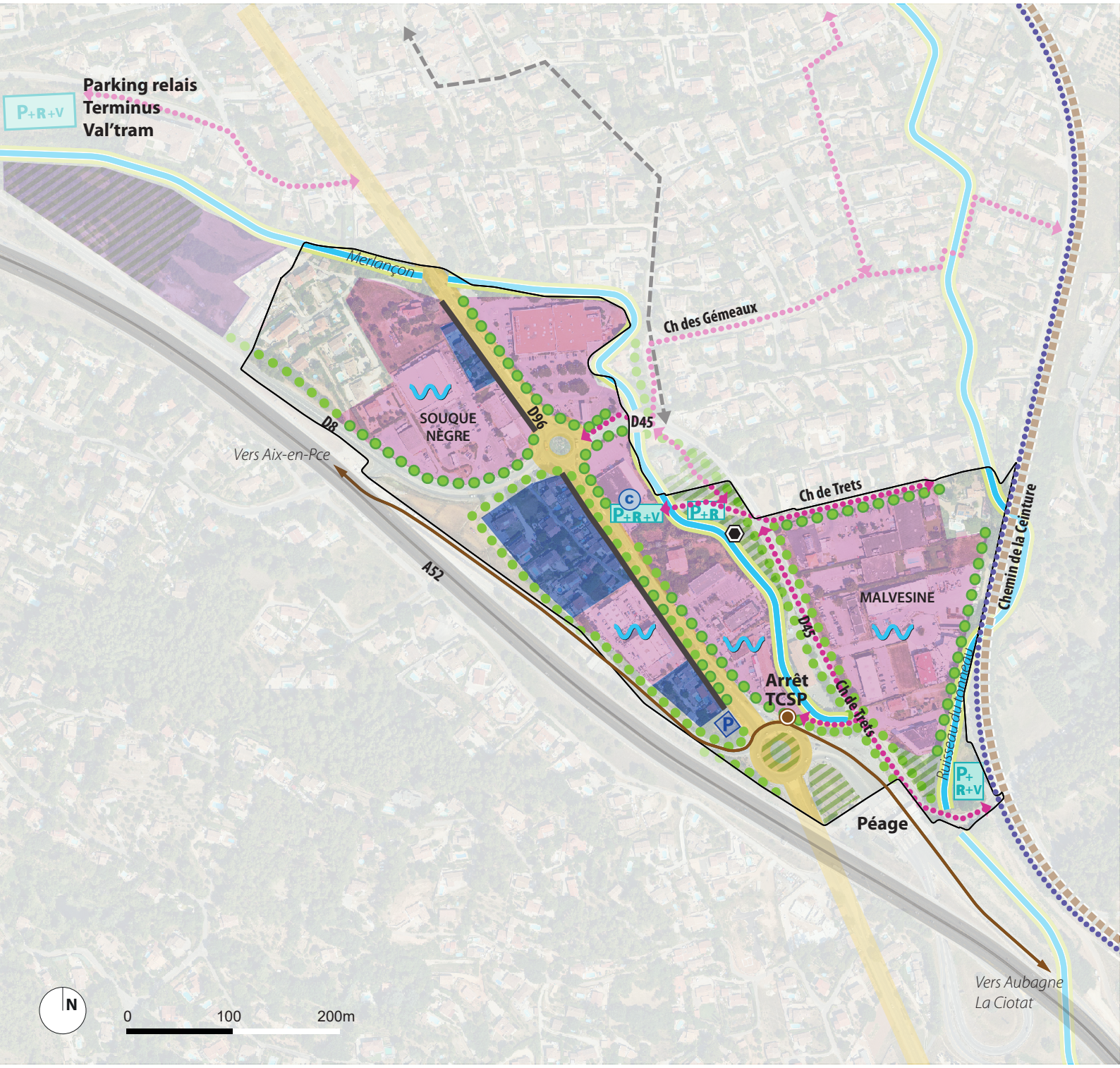
- Espace végetal à conserver
- Alignement d'arbres ou haies à conserver
- Alignement d'arbres ou haies à créer
- Protection et mise en valeur ripisylves
- Prise en compte de la gestion de l'eau et de la perméabilité des sols dans les projets

ACCESSIBILITÉ/MOBILIÉS

- P — Stationnement existant
- P — Stationnement paysager à créer / réhabiliter
- P+V — Fonction stationnement vélo
- P+R — Fonction Parking Relais
- C — Aire de covoiturage à créer ou conforter
- Voie à requalifier/apaiser
- Principe liaison douce / mode actif à créer
- Plan vélo métropolitain ligne 7
- Ligne projet Val'tram

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

OAP de composition urbaine « Souque Nègre - Malvésine »



PROGRAMMATION

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

- le maintien d'une aire de parking relais, d'une aire de covoiturage et stationnement vélo d'environ une douzaine de places, à proximité de l'arrêt de la ligne 72 Cartreize (TCSP) sur la RD96 ;
- la création d'un parking d'environ 20 places sur La Malvesine, relié au parking précédent et à l'arrêt uniquement par une liaison piétonne ;
- la création d'un parking de 25 places sur la partie sud de la Malvesine ;
- une évolution dans le temps de l'offre commerciale au travers d'une réflexion sur une offre non concurrentielle aux centres villes et la préservation et consolidation d'un tissu de faubourg d'activités secondaires et tertiaires.

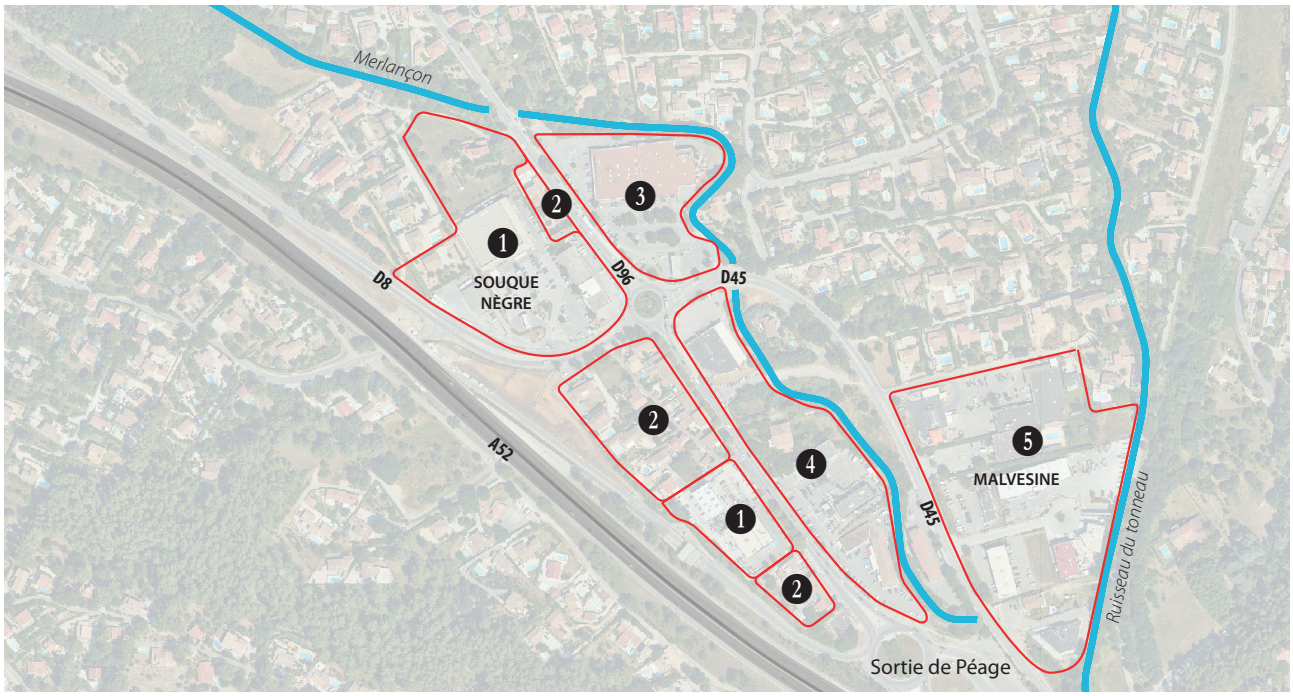
LA QUALITÉ DE L'INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET PAYSAGÈRE

LA REQUALIFICATION DE L'ESPACE ÉCONOMIQUE

- Favoriser l'évolution qualitative des zones économiques, en développant notamment le principe de composition de « façades actives » harmonieuses et qualitatives (traitement des entrées, signalétique, éclairage, clôtures...) pour valoriser l'image des lieux.
- Mettre en valeur les voies identifiées comme structurantes (traitement des accès, qualité des espaces publics, végétalisation...) ainsi que le patrimoine naturel et paysager s'appuyant sur la présence du Merlançon.
- Utiliser pour les espaces de stationnement des revêtements de sols perméables afin de lutter contre le risque inondation et ruissellement (sur l'ensemble des espaces).
- Réaliser un traitement paysager à l'arrière des lots / parcelles situés le long de l'autoroute, de la D8 et du chemin de Ceinture afin de créer une lisière paysagère qualitative et d'éviter la visibilité depuis les axes de circulation sur des espaces de stockage et/ou de débarras.

LA MISE EN VALEUR DE L'ENTRÉE DE VILLE DE LA BOUILLADISSE

- Préserver et consolider les alignements d'arbres situés en rives de l'axe RD96 (avenue de Souque Nègre, avenue des Marronniers) et sur les voies majeures (chemin des Matelots / chemin départemental D8, chemin de Trets, chemin des Gémeaux, chemin de la Ceinture).
- Traiter les limites entre espace public/privé par la création de bandes paysagères.
- Assurer un traitement qualitatif des façades situées en retrait sur la partie est de la RD96 (site n°3 et site n°4) et de celles situées à l'alignement côté ouest (sites n°1 et sites n°2) en respectant la morphologie et l'aspect patrimonial des façades des tissus de faubourg.





↗ RD96 - Alignement d'arbres



↗ RD96 - Façades du tissu de faubourg

MIXITÉ SOCIALE ET FONCTIONNELLE

UNE PROGRAMMATION ÉCONOMIQUE À DOMINANTE COMMERCIALE

Le développement des activités économiques s'inscrit dans une dominante commerciale (sites n°1, n°3, n°4 et n°5) avec ponctuellement le long de la RD96 des espaces d'activités secondaires ou tertiaires (sites n°2).

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

LE CROISEMENT DE PLUSIEURS RISQUES À PRENDRE EN CONSIDÉRATION

Le périmètre de l'OAP Souque Nègre devra prendre en compte :

➤ **le risque inondation :**

- l'absence de Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRi) sur la commune de La Bouilladisse invite à une certaine vigilance quant aux aménagements sur le secteur de la Malvésine situé entre le Merlançon et le ruisseau du Tonneau (désimperméabilisation des sols pour limiter le ruissellement urbain et périurbain). Des dispositifs de prévention devront être mis en œuvre afin de ne pas aggraver le risque pour les habitants,
- le PPRi de la commune de La Destrousse couvre la partie à l'ouest du Merlançon. Il inscrit principalement en zone règlementaire violette (secteur urbanisé soumis à un aléa résiduel) les secteurs du chemin des Veufs et de Pas-de-Trets, en zone bleue clair (secteurs soumis à un aléa modéré) le site n°3 et en zone rouge (secteur soumis à un aléa fort) le Merlançon et ses berges ouest ;

➤ **Les risques liés au ruissellement**

- **Définition**
  Le ruissellement est un phénomène d'écoulement, bref et intense, suite à l'engorgement des sols ou du système d'évacuation des eaux pluviales lors de précipitations intenses.
- **Règles associées**
  Les projets doivent démontrer qu'ils n'aggravent pas les risques pour les tiers et n'en provoquent pas de nouveaux y compris en dehors de la zone directement concernée.
  A ce sujet, les projets urbains doivent s'adapter aux dispositions générales du règlement en se référant aux classes (R, I, P, M, S ou A) mentionnées sur la carte inondation ci-après. Pour la classe secteur de projet (S) uniquement, une étude de résilience hydraulique pourrait être réalisée, permettant de s'ajuster aux caractéristiques du contexte urbain, ainsi qu'au risque existant sur le secteur. Dans un principe de compatibilité, l'aménagement au sein de l'OAP pourra être adapté et/ou modifié en fonction de ces résultats.
- **Adaptation du projet**
  Il est à noter que les porteurs de projet devront également se référer aux grandes orientations développées dans l'OAP Cycle de l'Eau, notamment en ce qui concerne la gestion intégrée des eaux pluviales, qui préconise :
  - de mettre en oeuvre 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 ré-

tention, 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...).

- **le Plan de Prévention des Risques / Argiles**, qui inscrit les secteurs situés le long de l'autoroute en zone moyennement exposée ;

- **la pollution de l'air et les nuisances sonores** liées aux infrastructures de déplacement (RD96 et autoroute A52), ont un impact sur la santé des populations riveraines et peuvent avoir un impact sur les programmations et/ou l'attractivité. 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 presriptions ou recommandations qui varient selon qu'on se situe dans une zone fortement impactée (en rouge sur la carte) ou dans une zone impactée (en bleu sur la carte).

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

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

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

Pollution de l'air et nuissances sonores

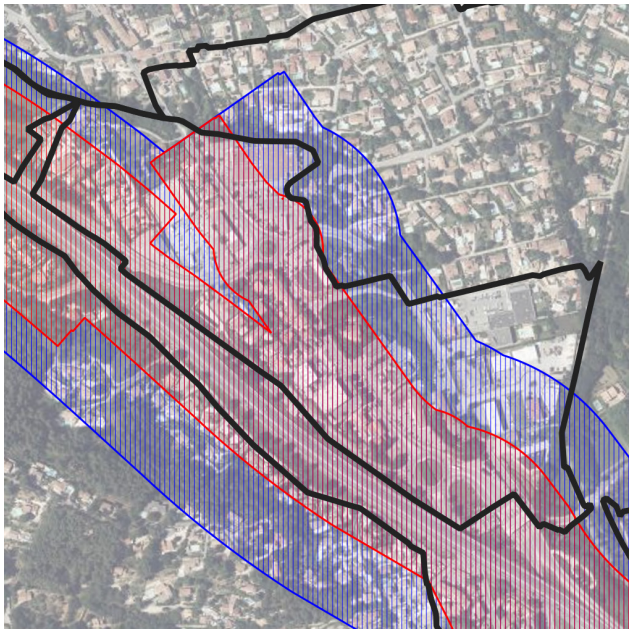
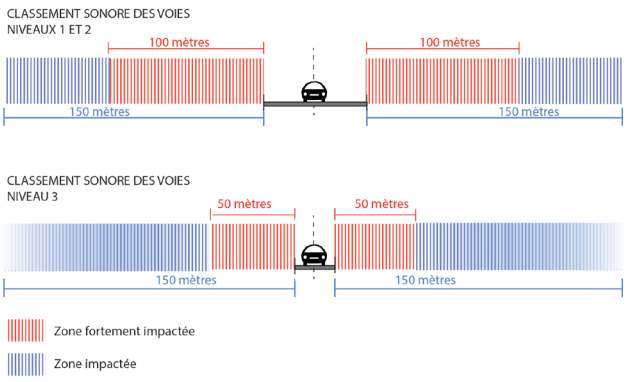
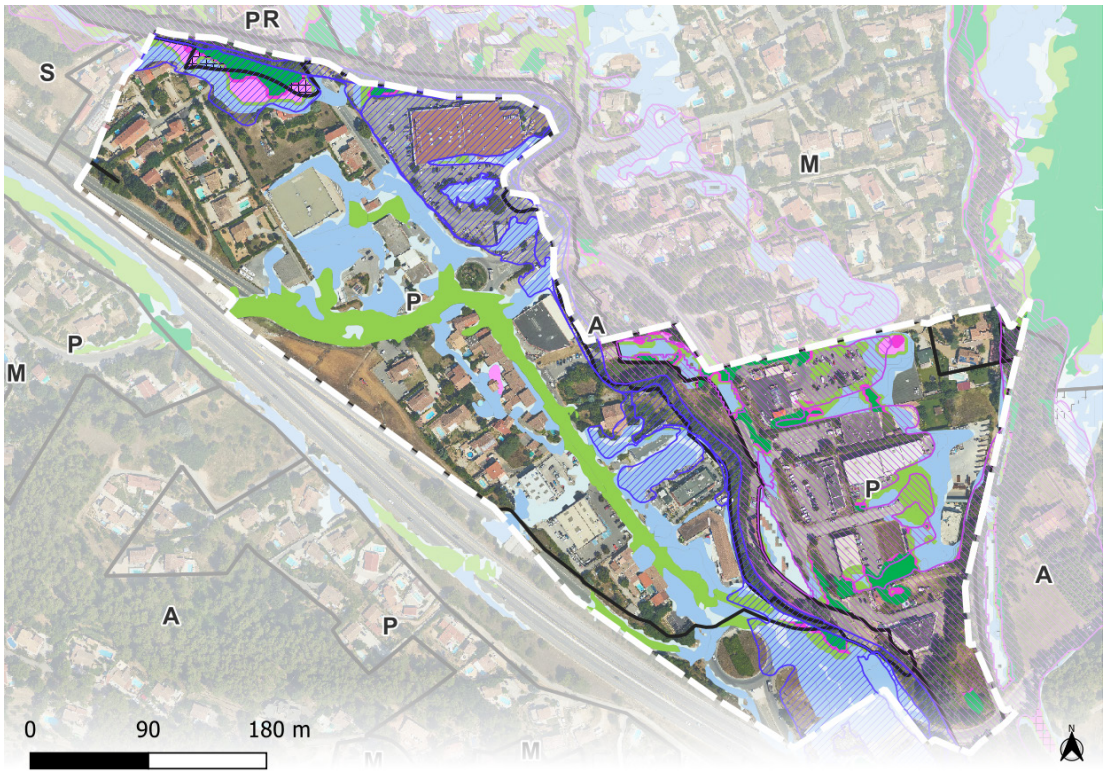


Schéma Classement sonore des voies



OAP de composition urbaine « Souque Nègre - Malvésine »



PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE

Périmètre d'OAP

RISQUE INONDATION

Emprise PPR inondation

Emprise PAC Huveaune

ALÉA RUISSELLEMENT

Très fort (axe écoulement)

Moyen

Faible

Résiduel

Très fort (zone accumulatior à faible vitesse)

Moyen à forte hauteur

CLASSE RUISSELLEMENT

Classe

Serres et tunnels agricoles autorisés



Périmètre de l'OAP

Risque feux de forêt réglementé par le PLUi

Traduction du risque incendie

Zone inconstructible

Zone à prescription

Zone à urbaniser (1AU ou 2AU) soumise à étude complémentaire

Concernant la composition urbaine du futur projet :

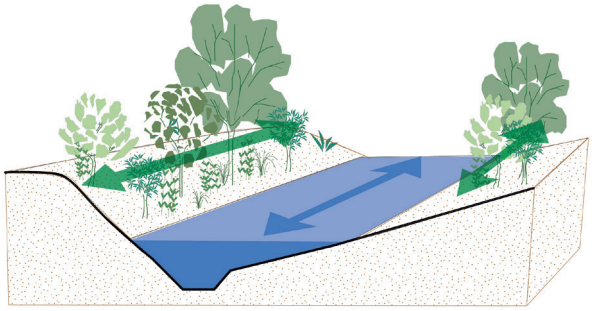
- permettre l'édification de murs anti-bruit dans le respect et la bonne intégration dans le paysage environnant ;
- envisager une composition urbaine permettant une meilleure dispersion de la pollution de l'air :
  - éviter les rues étroites bordées en continu part de grands bâtiments ;
  - bien espacer les bâtiments pour rendre la voie plus ouverte.
- limiter les aménagements liées 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 exhaustives 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, ambroisies, armoises, baldingère, canche cespiteuse, fétuques, fromental élevé, graminées, pariétaires...

Concernant les bâtiments :

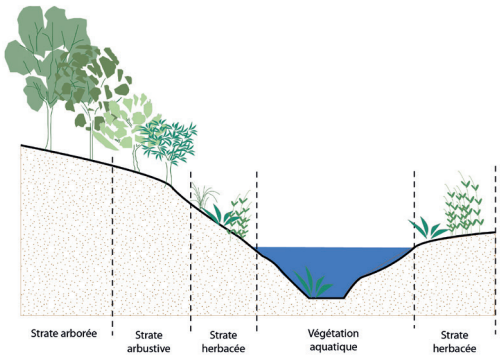
- implanter les aérations et les prises d'air sur les parties les plus élevées des bâtiments et sur la façade la moins exposée aux bruits et aux pollutions ;
- orienter les espaces de vie intérieurs et extérieurs vers les zones les moins polluées ;
- limiter l'usage de matériaux verriers en façade des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

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

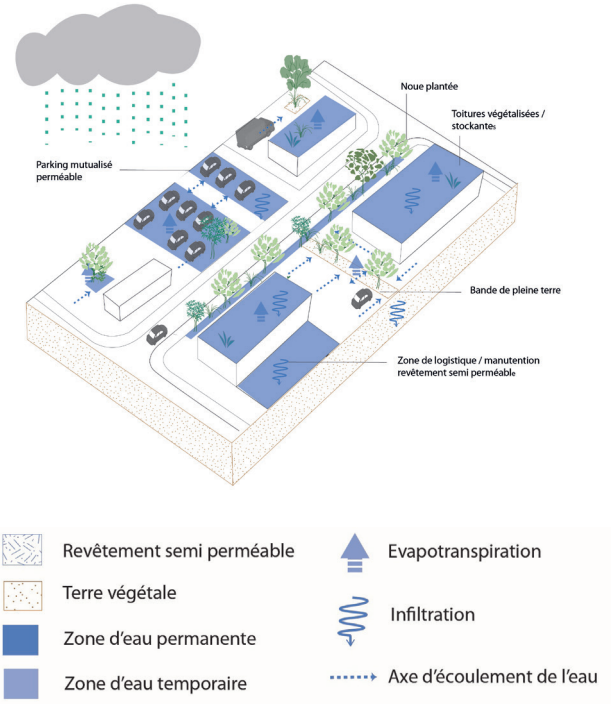
- de mettre en œuvre des revêtements de sol perméables et semi-perméables, qui permettent l'infiltration de l'eau pour tout nouvel aménagement ou réaménagement ;
- de ralentir la vitesse des eaux de ruissellement par des dispositifs variés (multiplier les dispositifs de rétention, diffuser l'eau sur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



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



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



↗ Schéma sur les opérations d'aménagement des zones économiques (Cf. OAP Cycle de l'Eau)

- les sites particulièrement impactés par le risque Inondation et Ruissellement : l'axe RD8n et le croisement avec la D8 ; les abords du Merlançon et du ruisseau du tonneau ; le secteur de la Malvesine.

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

Elle se traduira par :

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

- la préservation des espaces de végétation naturelle résiduelle situés en entrée de secteur, à hauteur des ronds-points et sur les abords routiers.

DES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT DES ZONES ÉCONOMIQUES RESPECTUEUX DE L'ENVIRONNEMENT

Les opérations d'aménagement dans les espaces économiques devront respecter les orientations définies dans l'OAP Cycle de l'Eau, notamment :

- **la valorisation des eaux de pluie,** en veillant à séparer les réseaux d'eau public (eau potable) et privé (eau pluviale) ;

- **la gestion intégrée des eaux pluviales**, par infiltration des eaux pluviales a l'échelle de l'opération d'aménagement, par le choix d'orientation d'écoulement des eaux, par l'aménagement des pieds d'arbres, par la gestion de l'eau sur les façades des bâtiments ou l'aménagement des aires de stationnement en plein air... ;

- **la mobilisation des techniques de gestion des eaux pluviales adaptées au contexte du projet** : toiture stockante végétalisée, noue d'infiltration, puits d'infiltration, utilisation de matériaux perméables ou semi-perméables, espace de stockage multifonctionnel.

L'ACCESSIBILITÉ ET LA DESSERTE

UNE OFFRE DE MOBILITÉS NOUVELLES

Le projet de développement urbain porté par l'OAP Souque Nègre Malvésine intègre une offre de mobilités nouvelles, articulée autour des transports collectifs et des modes actifs et d'une adaptation des espaces de stationnement dimensionnée pour répondre à une logique de cohérence urbanisme-transport.

- La réalisation du projet Val'tram utilisant la voie de Valdonne se traduira par la création, à proximité immédiate au nord de ce secteur, de la station terminus de la ligne et d'un parking relais de 140 places, ainsi que d'une station au niveau du centre-ville de la Destrousse avec un parking relais de 30 places.

- Le maintien d'une aire de parking relais, d'une aire de covoiturage et stationnement vélo d'environ une douzaine de places, à proximité de l'arrêt de la ligne 72 Cartreize (TCSP) sur la RD96 ;

- La création d'un parking d'environ 20 places sur La Malvesine, relié au parking précédent et à l'arrêt uniquement par une liaison piétonne ;

- La création d'un parking de 25 places sur la partie sud de la Malvesine.

L'OAP Cycle de l'eau prescrit l'infiltration des eaux de pluie sur les aires de stationnement en plein-air, soit via des revêtements perméables, soit en organisant l'écoulement des eaux vers un dispositif infiltrant.

- La mise en place du Plan vélo métropolitain (horizon 2024), avec un itinéraire qui longe la voie de Valdonne et le Val'tram.

- La création et le confortement de liaisons douces / modes actifs :
  - une liaison est-ouest entre la voie cyclable du Plan Vélo Métropolitain et la RD96 par le chemin des gémeaux ;
  - un itinéraire depuis la voie cyclable du Plan Vélo Métropolitain au sud vers la Malvésine par le chemin de Trets (RD45E) ;
  - une liaison depuis le secteur de la Malvésine pour rejoindre le R.E.M par le chemin de Trets.

LA DESSERTE PAR LES VOIES ET RÉSEAUX

- La requalification de l'axe RD96 fondée sur la réduction de la vitesse de circulation, la sécurisation des accès et un traitement paysager qualitatif des abords.

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

FORMES URBAINES

Les formes urbaines (activités commerciales)

- Un bâti de 10 mètres de hauteur et une emprise au sol de 60 % définis dans le règlement.
- La recherche de qualité et de simplicité des façades, au travers du choix de matériaux comme de l'implantation des enseignes.
- La réalisation d'aménagements paysagers sur les espaces extérieurs (création de cheminements piétons et d'emplacements de stationnement utilisant des revêtements perméables, plantation d'arbres et traitement paysagers des lisières...).

La forme urbaine de tissu de faubourg (activités secondaires et tertiaires)

- Un bâti de 7,5 mètres de hauteur et une emprise au sol de 60 % définis dans le règlement ;
- La recherche de qualité et de simplicité des façades, au travers du choix de matériaux comme de l'implantation des enseignes.
- La réalisation d'aménagements paysagers sur les espaces extérieurs (création de cheminements piétons et d'emplacements de stationnement utilisant des revêtements perméables, plantation d'arbres et traitement paysagers des lisières...).
- Un alignement des façades le long de la RD96 est prescrit afin de respecter la morphologie de tissu de faubourg.

PLUi



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

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

LA METROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE



© Hélios Images

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

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

I.1 OAP INTERCOMMUNALE D'INTENTION « Terminus Val'tram »

LA BOUILLADISSE / LA DESTROUSSE / PEYPIN

I.1.C OAP DE COMPOSITION « Coeur de ville »

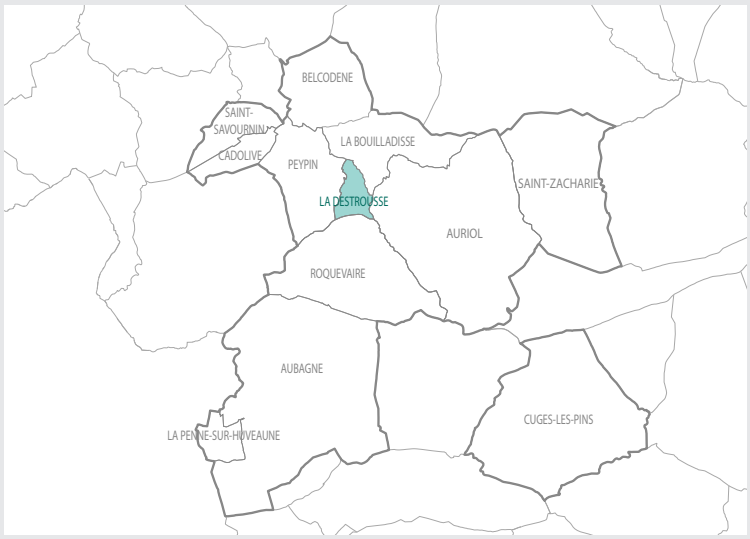
LA DESTROUSSE

Cette OAP de composition urbaine est le zoom n°3 de l'OAP «Terminus Val'tram»

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

PLUi approuvé par DCM le 29 juin 2023
Modification approuvée par DCM le 15 décembre 2025

LA METROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE





La Destrousse **Cœur de ville**



La Destrousse
Cœur de ville

Cette Orientation d'Aménagement et de Programmation de composition urbaine « Coeur de ville de La Destrousse » est constitutive de l'OAP d'intention « Terminus Val'tram », dont elle est le zoom n°3.

L'objectif est de renforcer le rôle de centralité du cœur de village de La Destrousse en travaillant notamment sur les problématiques de mobilités, d'équipements publics, de trame verte et de densification.

Son périmètre de l'ordre de 13 ha inclus ainsi le centre village (village rue historique, commerces, équipements), l'extension dense du centre villageois sous forme de logements collectifs (à l'Est et au Sud). L'arrivée prochaine du Val-Tram reliant Aubagne à La Bouilladisse par la voie ferrée de Valdonne, dont une station est prévue au droit de la RD45C à 300m du centre-ville, nécessite de requestionner les liens entre le cœur de village et la partie Est de la commune qui est séparée par l'A52. Il s'agit d'un enjeu important notamment en termes d'intermodalités et de mobilités douces.

A cet enjeu s'ajoute également une réflexion à mener sur les possibilités de densification du site pour favoriser une vie de cœur de village tout en ayant les modalités de déplacements des « urbains » (station du Val'Tram). L'OAP, associée au règlement, doivent donc à la fois confirmer les opérations de densifications en cours mais également permettre le renouvellement urbain du centre village. Ces nouveaux logements devront répondre à la nécessaire diversification des typologies de constructions et intégrer les exigences environnementales liées au risque inondation.



↗ Complexe polyvalent la Pleiade



↗ Alignements d'arbres le long de la RD96



↗ Jeux pour enfants à proximité de l'école



↗ Projet en cours de construction



↗ Pinède au sud du secteur



↗ Voie de desserte de la Résidence « Vivre à l'Oustaou »

ÉLEMENTS DU CONTEXTE

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

COMPOSITION PAYSAGÈRE

- Espaces boisés à conserver ou à créer
- Ville-jardin : jardins paysagers à conserver
- Arbre isolé à conserver
- Arbre d'alignement à conserver
- Alignement d'arbres à restaurer
- 40 % Part d'espaces végétalisés dont 2/3 en pleine terre

COMPOSITION URBAINE

- Equipement à créer
- Construction à caractère patrimonial à conserver/réhabiliter (voir si fiche partimoine protégé au titre de l'article 151-19 du règlement)
- Espace de loisir collectif ou public à conserver
- Principe d'alignement du bâti sur la rue
- Principe de maintien des rez-de-chaussée commerciaux
- Principe d'alignement du bâti en retraît de la rue

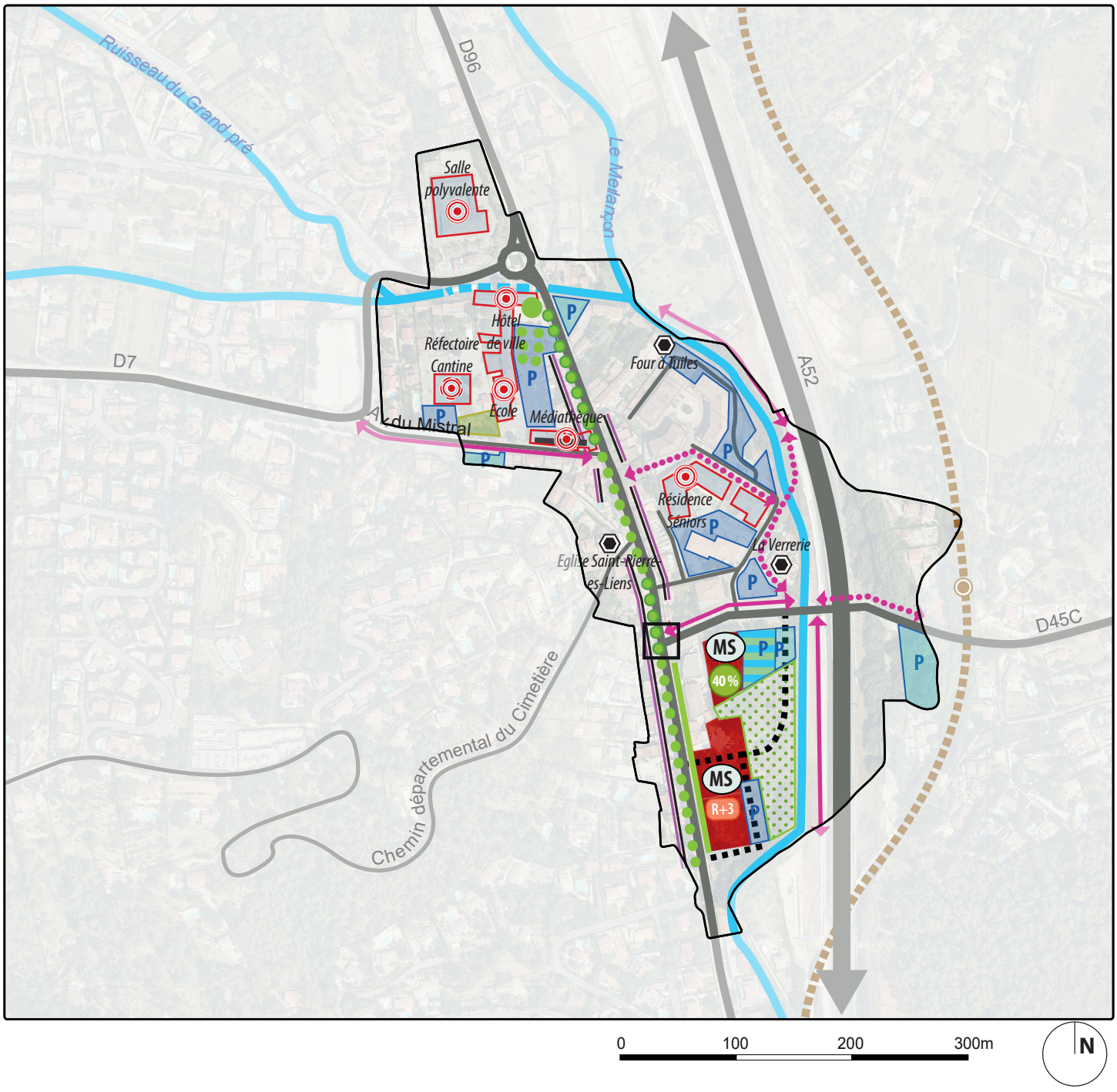
FORMES URBAINES ET VOCATIONS

- Extension dense du centre-ville secteur à enjeux de renforcement de la centralité et de la mixité sociale Forme urbaine collectif
- MS Principe de mixité sociale
- R+1 Hauteur des façades (nombre d'étages)

ACCESSIBILITÉ/MOBILITÉS

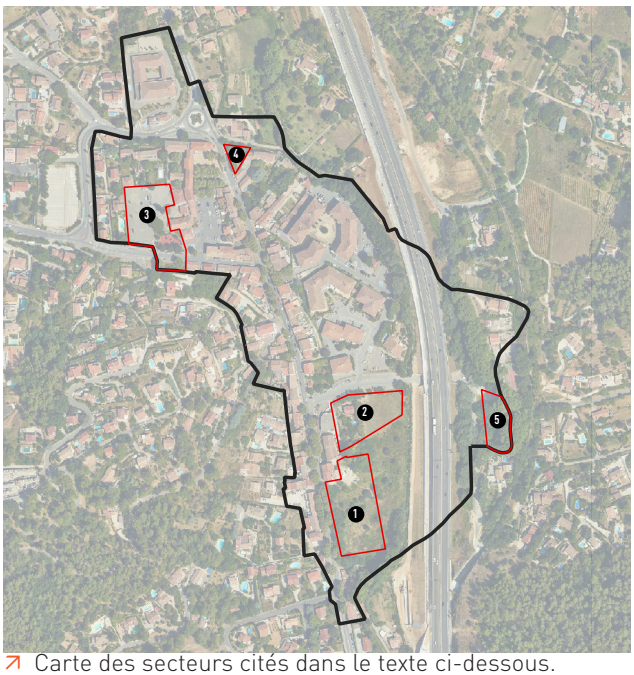
- Aménager et sécuriser le carefour
- Voie structurante à conserver
- Voie de desserte à conserver
- Principe de raccordement à créer (largeur de 3 m minimum pour une voie à sens-unique et de 6 m pour une voie à double-sens de circulation)
- Principe liaison douce /mode actif à conserver
- Principe liaison douce / mode actif à créer
- P Stationnement public à créer
- P Stationnement paysager à créer
- P Stationnement à conserver
- TCSP futur
- Arrêt TCSP futur

La Destrousse - OAP de composition urbaine « Cœur de ville »



PROGRAMMATION

En termes de programmation, 4 secteurs sont définis dans le périmètre de l'OAP. Chacun comporte un projet de développement lié aux activités du centre-ville et participe à sa valorisation.



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

Le secteur 1, dit du « Moulin » est situé au Sud de l'OAP. Il a vocation à accueillir 95 logements collectifs à proximité de la RD96 afin de répondre aux besoins résidentiels des habitants tout en privilégiant une densification du secteur. Ce projet accueillera également près de 600 m² de surface en rez-de-chaussée destinés à des bureaux, services ou commerces afin de conforter la polarité du centre-ville. Un parc de stationnement sera également créé pour répondre aux besoins engendrés par l'opération. L'OAP recommande la construction de ce parking en sous-sol.

Le secteur 2 se situe le long du chemin du Maltrait. L'objectif est ici de densifier une parcelle déjà urbanisée en proposant une offre complémentaire d'environ 24 logements. Cette opération sera accompagnée de l'aménagement d'une nouvelle poche de stationnements à l'ouest du secteur afin de répondre aux besoins des nouveaux habitants et de renforcer la capacité de stationnement dans l'espace public. En effet, le centre ancien de La Destrousse présente une offre insuffisante en matière de stationnement.

Le secteur 3 se situe autour de la place de la Stèle. ce secteur doit notamment accueillir un nouvel équipement de réfectoire (cantine). Cet aménagement devra se faire en conservant l'aire de jeux présente au sud de l'école et en maintenant une capacité de stationnement suffisante pour le centre-ville de la commune. Ainsi,; le programme prévoit également la création d'une nouvelle poche de stationnements au sud du secteur.

Pour palier au manque de stationnements à proximité du centre historique de la Destrousse, une autre poche de devrait être créée en bordure de la RD96 à proximité de l'impasse des Saurins, sur **le secteur 4**.

Enfin, le **secteur 5** sera destiné à la création d'une autre poche de stationnement qui facilitera l'accès à la station du futur Val'Tram et favorisera le report modal des usagers.

Les orientations visent également une redynamisation de l'offre commerciale de proximité, tant en matière de commerces , que de services. Sont notamment présents au sein et à proximité du centre historique deux boulangeries, une pharmacie, une boucherie, un bar, un restaurant.... Parmis les services, on trouve une crèche, un institut de beauté, un bureau de poste, mais aussi de nombreux équipements médicaux (un centre de radiologie, un centre d'analyses médicales, un centre d'urgentistes, un centre vétérinaire). Les rez-de-chaussée commerciaux devront aussi être maintenus sur les linéaires définis sur le plan, en particulier le long de l'avenue de Solobie.

L'accueil de nouveaux habitants et la proximité de la future station du Val'Tram génèreront également de la clientèle de passage et les liaisons modes actifs créées contribueront à dynamiser les fonctions commerciales et de services du centre villageois.

LA QUALITÉ DE L'INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET PAYSAGÈRE

Les orientations d'aménagement et de programmation prennent en compte l'environnement patrimonial, paysager et urbain du site. Elle s'attache à préserver et valoriser le caractère villageois du centre ancien. L'alignement du bâti est maintenu le long de la route départementale, afin de maintenir la morphologie historique du village-rue et des éléments patrimoniaux. Les alignements commerciaux identifiés dans le périmètre de l'OAP sont préservés.

Les opérations doivent notamment assurer la protection des éléments du patrimoine bâti, tels que la Verrerie ou encore l'Eglise de Saint-Pierre-Es-Liens, mais aussi, du patrimoine végétal comme les arbres isolés ou la ripisylve du Merlançon.

Les principes retenus sont les suivants :

- Préserver le caractère villageois, composante de l'identité même de la commune, du centre ancien et valoriser l'architecture, le cadre de vie, le paysage, etc. ;
- Renforcer l'attractivité du secteur pour développer la centralité en y favorisant le maintien du commerce et des services ;
- Permettre le développement de nouvelles formes d'habitat en diversifiant les typologies de logements afin d'accueillir de nouveaux habitants, notamment de jeunes ménages ;
- Développer une plus grande intensité urbaine et une meilleure mixité fonctionnelle et sociale notamment dans le **secteur 1** où 40% des logements seront des logements sociaux et dans **le secteur 2** qui comprendra 100 % de logements sociaux.

Sur le plan urbain et architectural, il est préconisé un maintien de l'ordonnancement « village-rue » le long de la route départementale 96. A cet effet, l'alignement bâti est imposé le long de l'avenue de Solobie dans le respect de la configuration existante ainsi qu'une hauteur maximale (R+2/+3). Les bâtiments **du secteur 1** devront par conséquent naturellement respecter cette règle.

Dans le secteur 2, la hauteur à l'égout du toit de l'opération ne devra pas dépasser la hauteur totale du mur anti-bruit de l'autoroute. Une proportion de 40 % d'espaces végétalisés dont 2/3 en pleine terre est aussi imposée à l'échelle du tènement concerné par le projet.

MIXITÉ SOCIALE ET FONCTIONNELLE

Les logements en cours de construction (**secteur 1)** doivent comprendre au moins 40% de logements sociaux.

Le projet du **secteur 2** devra comprendre 100% de logements sociaux.

Le long de l'avenue de Solobie, une mixité fonctionnelle devra être assurée avec le maintien d'activités économiques (commerces, services...) en rez-de-chaussée.

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

PRINCIPE DE PRÉSERVATION DE LA NATURE EN VILLE

La préservation de la nature en ville reposera notamment sur :

- le maintien et la sauvegarde des alignements arborés, aux abords de la RD96, de la ripisylve des cours d'eau constitutifs du cadre environnemental et paysager ;
- la préservation et la valorisation des rives du Merlançon et de ses affluents, avec un maintien et un développement des espaces boisés alentours ;
- la création d'un parking paysager dans le **secteur 2**, ainsi que la recommandation de leur construction en sous-sol dans le **secteur 1** qui permettent d'assurer une imperméabilisation limitée des sols et d'améliorer la perception des parkings à partir des logements.

LES RISQUES NATURELS

Risque inondation

Le périmètre de l'OAP de composition Coeur de Ville de La Destrousse est concerné par le Plan de Prévention des Risques d'Inondation de La Destrousse (PPRi) (annexe du PLUi) dont le zonage réglementaire inscrit la confluence de l'Huveaune et du Merlançon. 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).

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.

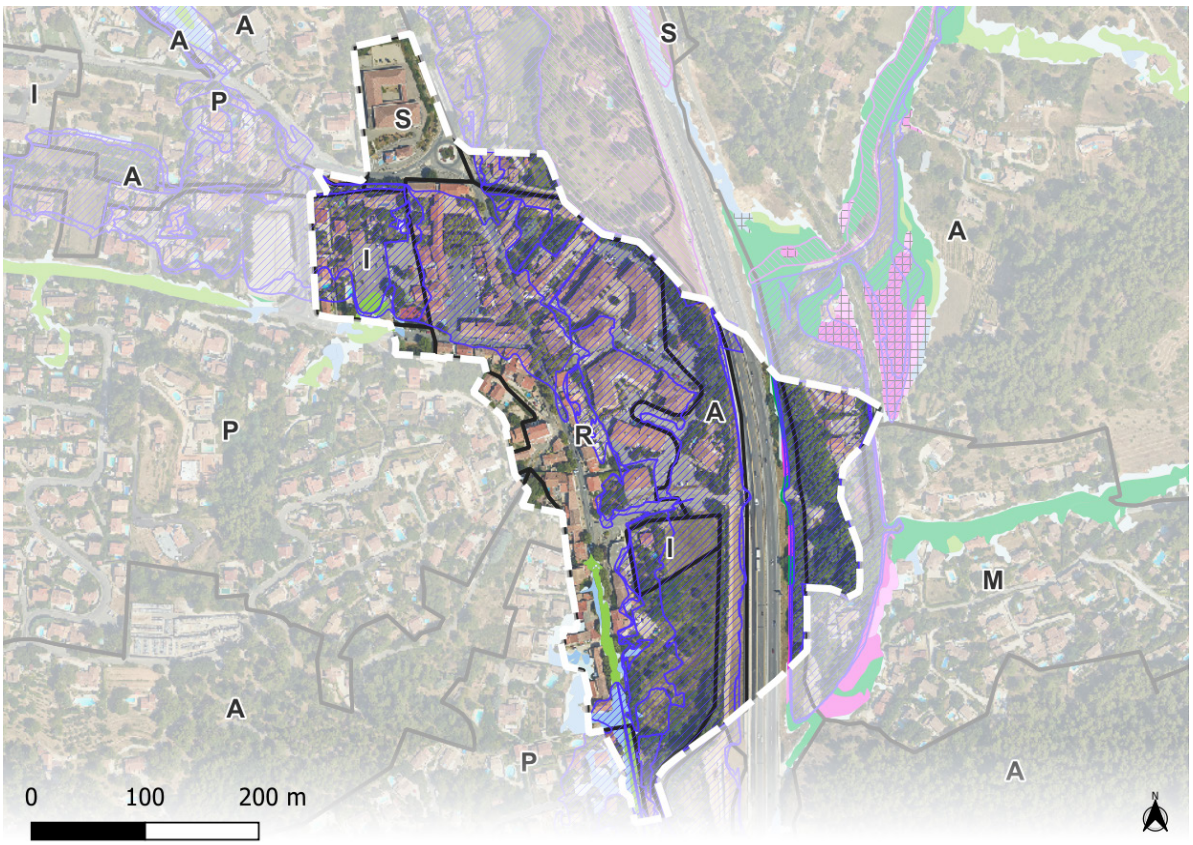
ADAPTATION DU PROJET

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...).

Mouvements de terrain : tassements différentiels

Le périmètre de l'OAP de composition Coeur de Ville de La Destrousse est exposé à un risque de mouvements de terrain (aléa de tassement différentiel).



PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE
Périmètre d'OAP

RISQUE INONDATION
Emprise PPR inondation
Emprise PAC Huveaune

ALÉA RUISSELLEMENT
Très fort (axe écoulement)
Très fort (zone accumulation à faible vitesse)
Moyen à forte hauteur
Moyen
Faible
Résiduel

CLASSE RUISSELLEMENT
Classe
Serres et tunnels agricoles autorisés

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 qui s'imposent à cette OAP (Cf. annexes du PLUi).

Risque de retrait-gonflement des argiles

Le secteur est soumis à un risque 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.

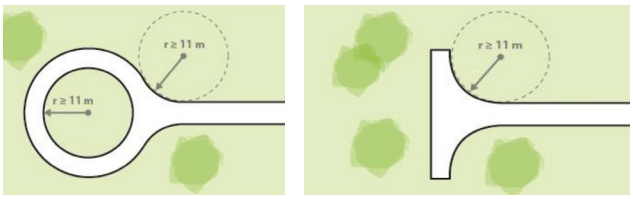
Risque sismique

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

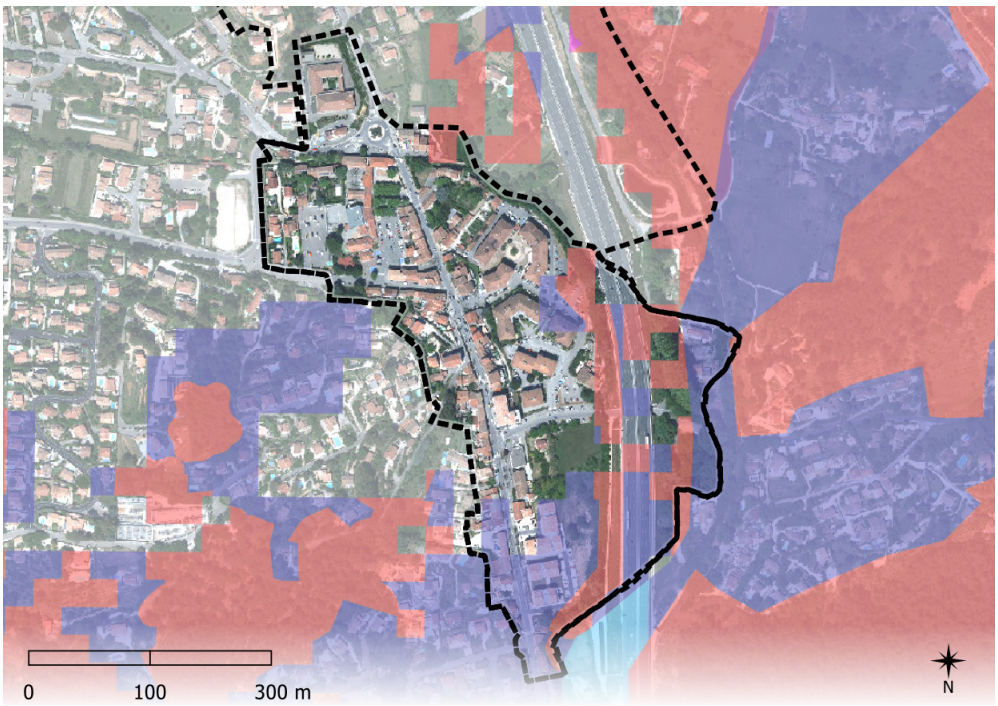
Risque de feu de forêt

Le périmètre est exposé à des risques de feu de forêt. Le risque feu a été traité au sein des secteurs à aménager de façon à ne pas augmenter la vulnérabilité du site, avec :

- La réalisation de formes urbaines peu vulnérables au feu (urbanisation groupée ou dense), implantées au plus près des accès viaires ;
- La création d'un maillage viaire sous forme d'opération d'ensemble, assurant une organisation cohérente au sein du projet ainsi qu'avec le contexte environnant, évitant au maximum les voies de desserte en impasse ;



- si voie de desserte interne en impasse, prévoir la réalisation d'une aire de retournement dimensionnée pour les véhicules de secours ;



PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE
Périmètre d'OAP

PPR INCENDIE DE FORÊT
Pour les communes d'Auriol et Roquevaire
B3 B1
B2 R

RISQUE INCENDIE DE FORÊT
Pour les communes d'Aubagne, Cadolive, Cuges-les-pins, La Bouilladisse, La Destrousse, La Penne-sur-Huveaune, Peypin, Saint-Savournin et Saint-Zacharie
Zone à prescriptions
Zone inconstructible
Zone à urbaniser soumise à étude complémentaire

RISQUE INCENDIE DE FORÊT
Pour la commune de Belcodène
Bleue
Orange
Rouge

- La conception d'un-carrefoursur le croissement des départamentales D45C et D96, comportant un rayon de giration nécessaire pour les secours ;

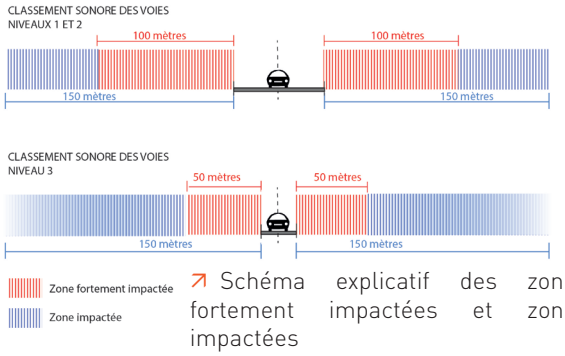
- La réalisation d'équipements de défense adaptés (dimensionnement de la voirie, hydrants-PEI, se référer au RDDECI -Règlement Départemental de Défense Extérieure Contre l'Incendie ;

- La création de zones tampons entre les bâtiments et les espaces boisés, comme l'indique le schéma. Si plantation envisagée prévoir de la végétation pare-feu et des plantes ignifuges.»

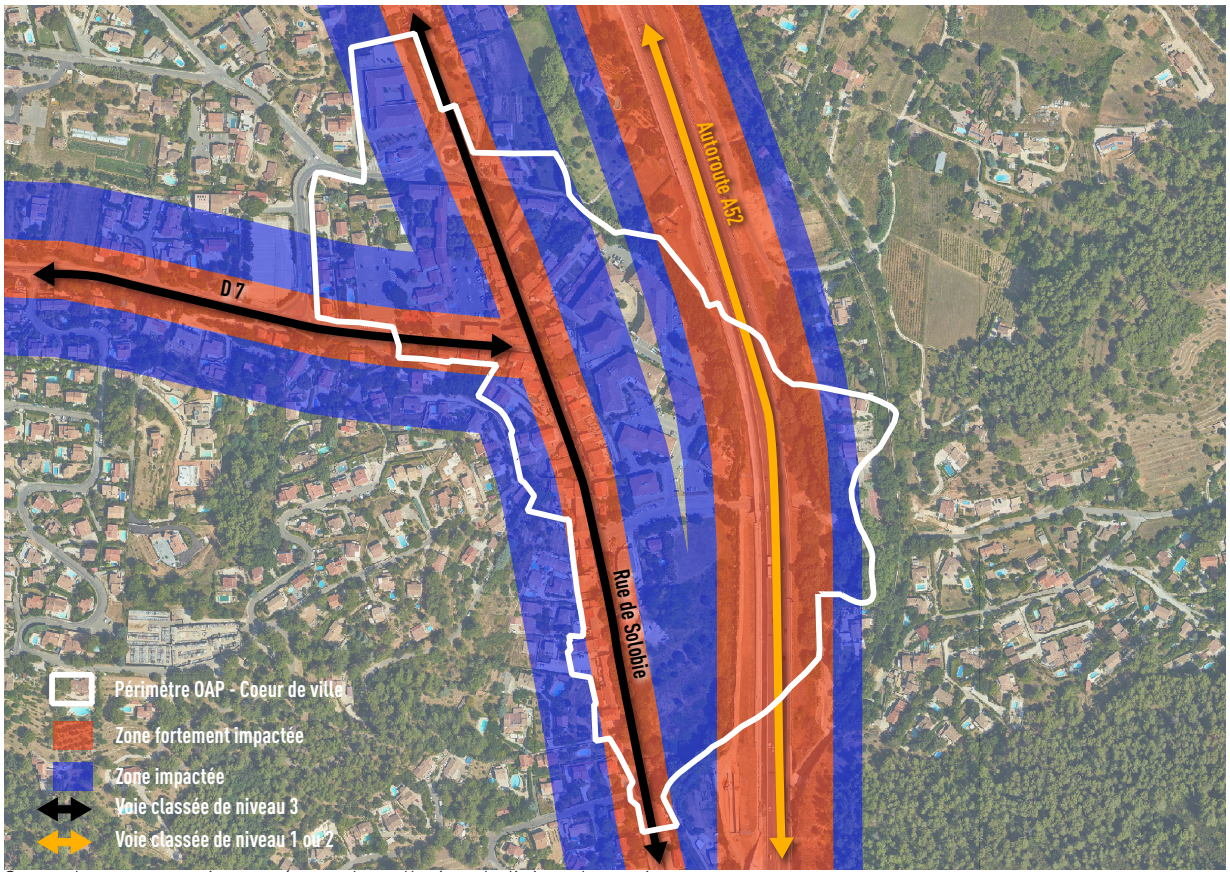
POLLUTION DE L'AIR ET NUISANCES SONORES

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).



↗ Schéma explicatif des zones fortement impactées et zones impactées



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

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 oeuvre 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 exhaustives 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, ambroisies, armoises, baldingère, canche cespiteuse, fétuques, fromental élevé, graminées, pariétaires...

Concernant les bâtiments :

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

L'ACCESSIBILITÉ ET LA DESSERTE

Le développement de nouveaux modes de déplacement se traduit essentiellement sur le territoire par la création de la future station du Val'Tram, mise en place par la Métropole AMP. Afin de permettre une intermodalité optimale, des places de stationnement sont prévues à proximité de cette station.

Des liaisons transversales piétonnes seront alors créées afin d'améliorer l'accès au centre village et sa traversée piétonne. Ces aménagements permettront également de faciliter l'accès aux commerces et de valoriser ces activités.

Enfin, la commune fait face à une double difficulté en matière de stationnements. Tout d'abord, le centre ancien de La Destrousse présente une offre insuffisante en matière de stationnements, malgré les aires de stationnement de la place de La Destrousse, de la Place de la Stèle, des places de stationnement le long des voies et de celles appartenant aux différents commerces et services implantés. Par ailleurs, le projet de cantine et de réfectoire de la place de la Stèle (secteur 3) sera à l'origine de la suppression de certaines places de stationnements aujourd'hui utilisées. De surcroît, les opérations de densification du **secteur 1 et 2** sont susceptibles d'augmenter l'usage des stationnements communaux.

Face à ce constat, la commune souhaite développer sa capacité de stationnement :

➤ en recommandant la création de parkings au sous-sol des nouveaux logements créés dans le **secteur 1**.

➤ en imposant la création de nouvelles poches de stationnements dans le **secteur 2** dont l'une d'entre-elles devra être végétalisée afin de limiter son impact paysager depuis l'intérieur des logements.

➤ en prévoyant la création de stationnements publics au sud du groupe scolaire dans le **secteur 3**.

➤ en prévoyant la création de stationnements publics en entrée de ville dans le **secteur 4**.

➤ en créant une nouvelle poche de stationnements à proximité de la future station du Val'Tram (**secteur 5**).

Enfin, afin de proposer un aménagement global à l'échelle de tout le secteur sud du centre historique de la Destrousse, une voie de bouclage sera créée, reliant l'opération d'aménagement du **secteur 1** et le nouveau parking du chemin du Maltrait (**secteur 2**).

Ces aménagements prévus, le stationnement, les transports collectifs développés (Val'tram), les accès piétons aménagés visent à favoriser l'accès aux nombreux équipements tels que la Poste, la Mairie, les écoles, la salle de la Pléïade . Ces aménagements devront être réalisés en harmonie avec le paysage environnant.

FORMES URBAINES

Forme urbaine de collectifs

Cette forme urbaine permet une densification appropriée, à proximité du centre ancien et des principaux services et commerces de proximité.

Dans le **secteur 1** et dans le **secteur 2**, la hauteur à l'égout du toit de l'opération ne devra pas dépasser la hauteur totale du mur anti-bruit de l'autoroute.

Le maintien de l'ordonnancement « village-rue » le long de la route départementale 96 (secteur 1) permet aux constructions de s'insérer au mieux dans le contexte environnant. De manière générale, la volumétrie devra tenir compte du contexte.

La qualité architecturale, le traitement soigné des façades et les hauteurs, permettront au secteur de poursuivre la valorisation du site tout en offrant une transition adaptée vis-à-vis des constructions proches.

Les porteurs de projet devront également se référer aux grandes orientations développées dans l'OAP QAFU correspondante.



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

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

LA METROPOLE
AIX-MARSEILLE-PROVENCE



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

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

I.1 OAP INTERCOMMUNALE D'INTENTION « Terminus Val'tram »

LA BOUILLADISSE / LA DESTROUSSE / PEYPIN

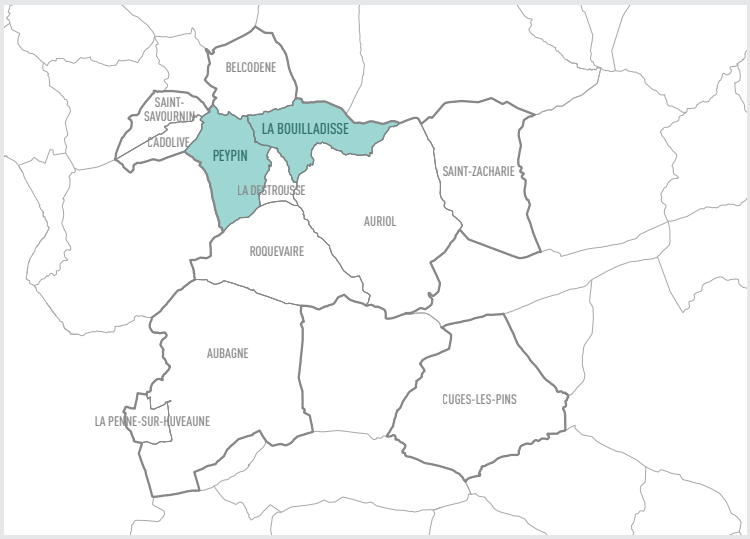
I.1.D OAP DE COMPOSITION Zoom « Zone économique terminus Val'tram » LA BOUILLADISSE / PEYPIN

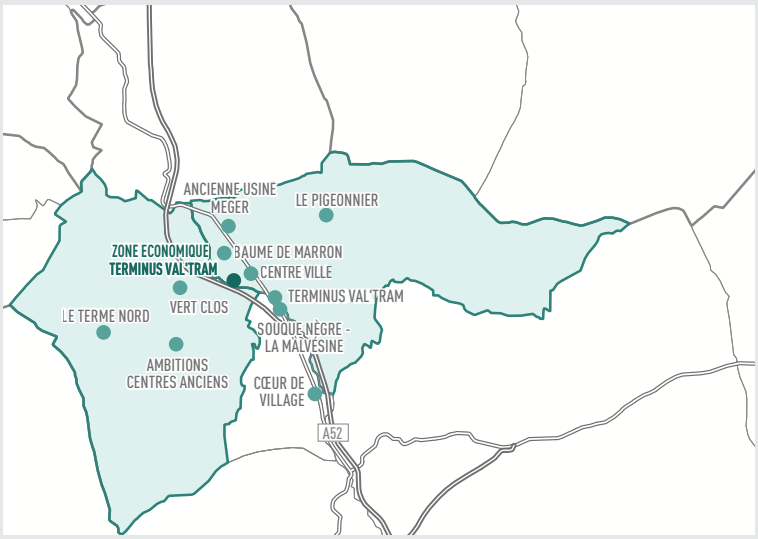
Cette OAP de composition urbaine est le zoom n°4 de l'OAP « Terminus Val'Tram »

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

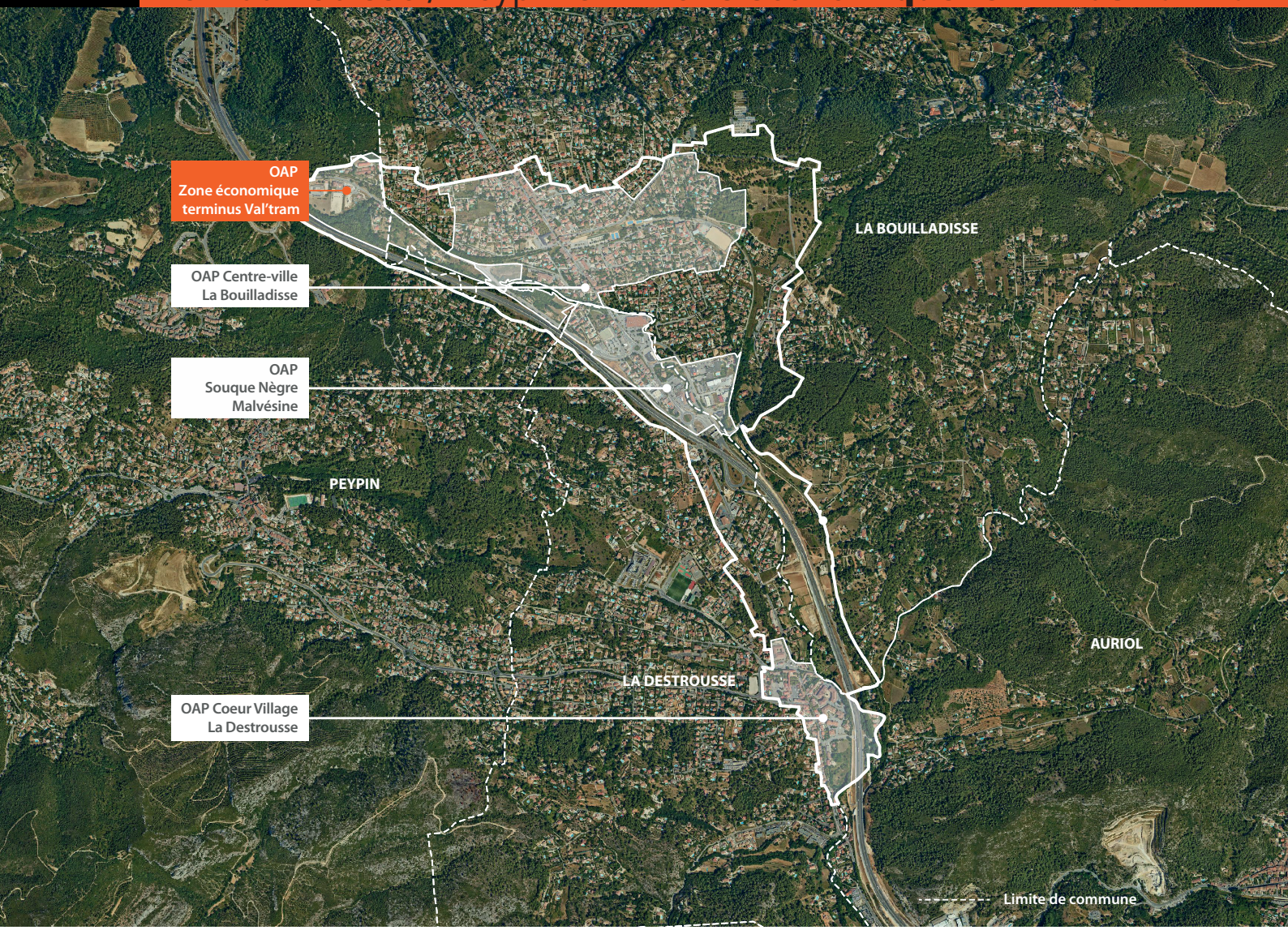
PLUi approuvé par DCM le 29 juin 2023
Modification n°2 approuvée par DCM le 06 octobre 2025
Modification n°1 approuvée par DCM le 15 décembre 2025

LA METROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE





La Bouilladisse / Peypin **OAP zone économique terminus Val'tram**



La Bouilladisse / Peypin
OAP Zone économique terminus Val'tram

Cette Orientation d'Aménagement et de Programmation de composition urbaine «zone économique terminus Val'tram» est constitutive de l'OAP d'intention « Terminus Val'tram », dont elle est le zoom n°4.

Cette séquence, située sur les communes de La Bouilladisse et de Peypin, est un secteur situé à l'Ouest du centre de La Bouilladisse, entre la RD8 au nord et l'autoroute A52 au sud. Couvrant une superficie de 19 hectares, dont 9 ouverts à l'urbanisation, ce périmètre s'inscrit dans la continuité du tissu urbain du centre-ville de la Bouilladisse. Au sein d'une topographie de replats et cuvettes marquée par les infrastructures et le réseau hydrographique, le relief de du secteur concerné par ce zoom est relativement doux, en contrebas du talus autoroutier, au pied duquel sinue le ruisseau du Merlançon. La ripisylve de ce cours d'eau, qui longe l'ensemble du secteur, en constitue un élément paysager structurant remarquable.

En termes d'occupation spatiale et de typologie urbaine, ce secteur présente une mixité juxtaposant des sites d'activités artisanales et commerciales, de l'habitat individuel et des espaces boisés. Cette OAP a pour principal objectif la création d'espaces d'activités économiques de proximité (petites activités productives, réparation, activités artisanales, sous-traitants de projets industriels), dans un secteur où ce type d'offre est rare. Cet enjeu, identifié par le PADD / SCOT, permettra de renforcer l'attractivité de ce secteur bénéficiant d'une situation stratégique, proche des accès autoroutiers et du terminus du futur Val'tram, auquel il sera relié par des aménagements d'espace public et de voirie. L'ambition de qualité urbaine et paysagère de l'OAP permettra par ailleurs et de réaliser des aménagements exemplaires en matière d'insertion des opérations dans leur contexte, notamment environnemental et de gestion des eaux pluviales.



↗ RD8 - Activités économiques déjà présentes



↗ Le long du Merlançon - Ripisylve et espaces de stockage

ÉLEMENTS DU CONTEXTE

- Limite de l'OAP
- Cours d'eau
- Équipement existant / à réhabiliter

COMPOSITION URBAINE

- Espace de retrait paysager à créer
- Zone tampon prise en compte du risque feu
- Principe de facade commerciale en RDC à créer / requalifier
- Principe de vue/perspective à conserver / requalifier
- Principe d'implantation de la façade avec possibilité d'interruptions (percées visuelles)

COMPOSITION PAYSAGÈRE

- Protection et mise en valeur ripisylves
- Espace végétal à conserver
- 99 % Part d'espaces verts en pleine terre (%)
- Prise en compte de la gestion de l'eau et de la perméabilité des sols dans les projets

ACCESSIBILITÉ/MOBILITÉS

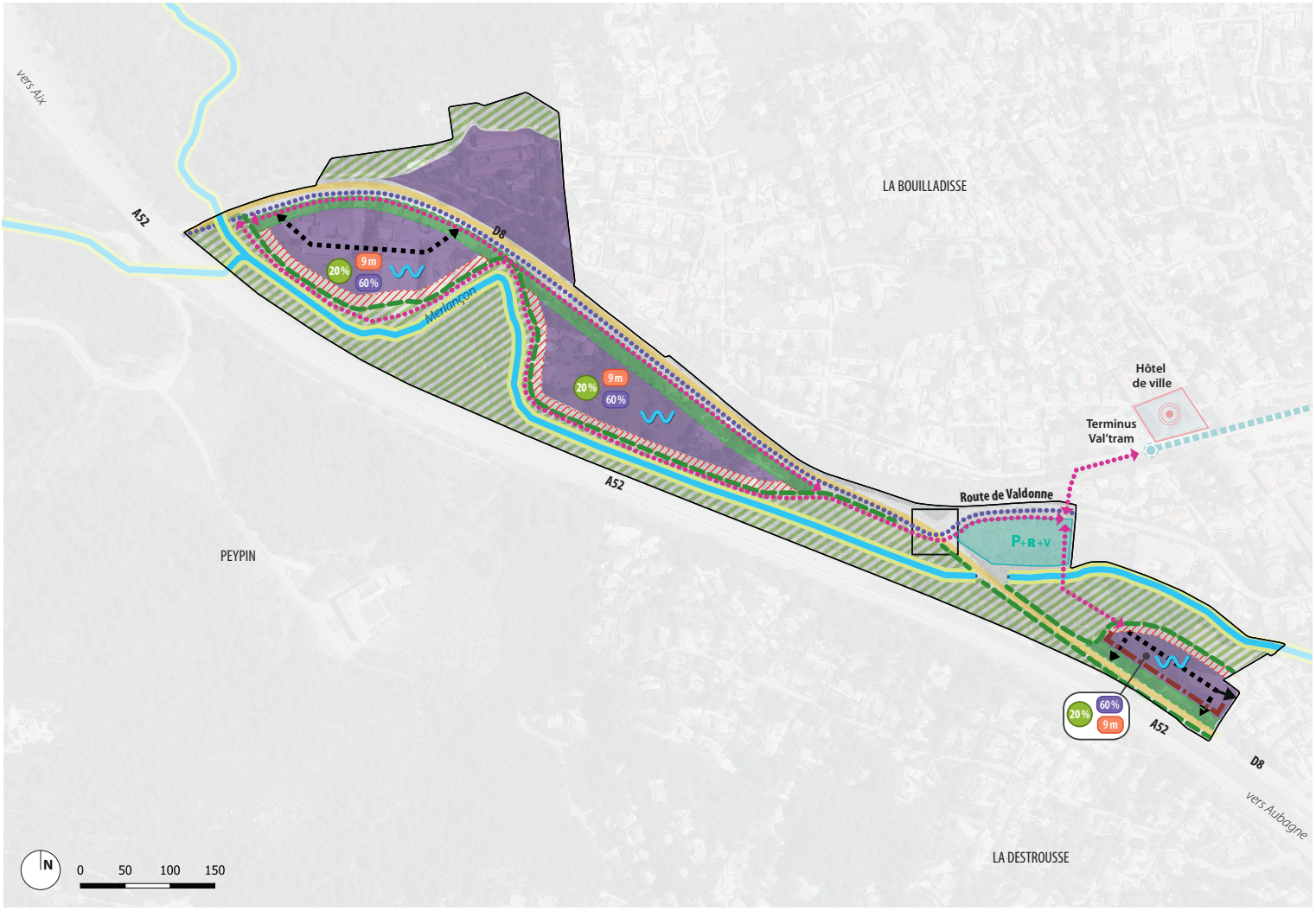
- P Stationnement paysager à créer / réhabiliter
- P+V Fonction stationnement vélo
- P+R Fonction Parking Relais
- Principe d'accès
- Flux, carrefour à organiser
- Principe de raccordement (desserte) à créer
- Voie à réqualifier/apaiser
- Principe liaison douce / mode actif à créer
- Voie cyclable à créer
- Marge de recul par rapport aux voies bruyantes
- Arrêt TCSP / Val'tram futur
- Réseaux TCSP / Val'tram futurs

FORMES URBAINES ET VOCATIONS

- Forme urbaine à vocation économique (petite production, artisanat)
- 10 m Hauteur des façades maximale (m)
- 99 % Emprise bâtie maximale (%)

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

OAP de composition urbaine « zone économique terminus Val'tram »



PROGRAMMATION

En termes de programmation, sur la période 2025–2029, il est prévu :

- La création d'espaces d'activités économiques orientés vers les petites activités productives, réparation, activités artisanales, sous-traitants de projets industriels, sans développement de commerces.
- La réalisation de ces projets se fera sous forme d'opérations d'ensemble.
- La mise en valeur du Merlançon et de sa ripisylve, avec l'aménagement d'une promenade piétonne le long des berges.
- La réalisation d'un parking-relais de 140 places à proximité du terminus du Valtram.
- La requalification de la RD8, avec l'aménagement de cheminements piétons et cycles.
- Le secteur au nord de la RD8 permettra une extension de la zone d'activités économiques en réponse aux besoins du territoire. A noter qu'une procédure de modification de droit commun ou de révision sera nécessaire à l'ouverture de l'urbanisation du secteur.

LA QUALITÉ DE L'INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET PAYSAGÈRE

UN SECTEUR À VOCATION ÉCONOMIQUE LE LONG DE LA RD8

- Ce secteur desservi par la RD8 est identifié pour développer une offre de locaux d'activités économique «de proximité», pour de l'artisanat ou de la petite production, sur un territoire ou ce type d'offre est relativement rare.
- Le projet a l'ambition de développer des opérations fonctionnelles qui optimisent leur consommation foncière, tout en maîtrisant leur coût de sortie et leur insertion dans leur contexte.

DES PRINCIPES DE COMPOSITION URBAINE ET PAYSAGÈRE

- De par de leur visibilité et de leur proximité avec des habitations et des espaces paysagers remarquables, les opérations projetées dans le cadre de l'OAP répondront à des exigences de qualité architecturale, notamment en termes de cohérence d'ensemble, de qualité des façades, de traitement des entrées, de signalétique, d'éclairage, de clôtures...
- Des formes urbaines compactes et mitoyennes seront recherchées, tout en limitant la longueur des linéaires bâtis et fractionnant les volumes, afin de limiter l'impact paysager des constructions, et favoriser des percées visuelles vers les espaces naturels.
- Les opérations chercheront à mutualiser leurs espaces de circulation et de stationnement afin d'en limiter leur emprises au sol. Les espaces libres des opérations, notamment ceux en retrait des voies, seront végétalisés, afin de participer à la qualité paysagère et urbaine des opérations et de l'espace public. L'utilisation de revêtements de sol perméables sera privilégiée. Chaque opération comprendra une part d'espaces végétalisés en pleine terre, afin de participer à la qualité paysagère et au confort des opérations, mais aussi à la gestion de l'eau.

MIXITÉ SOCIALE ET FONCTIONNELLE

UNE PROGRAMMATION ÉCONOMIQUE ORIENTÉE VERS L'ARTISANAT ET PETITE PRODUCTION

- L'OAP vise à développer des locaux d'activités économiques dédiés à l'artisanat et à la petite production, déjà présents sur le site.
- Les surfaces de bureau seront limitées à l'accompagnement de ces activités.
- Le développement de nouvelles surfaces commerciales sera exclu du périmètre.
- L'évolution limitée des habitations déjà existantes restera possible.

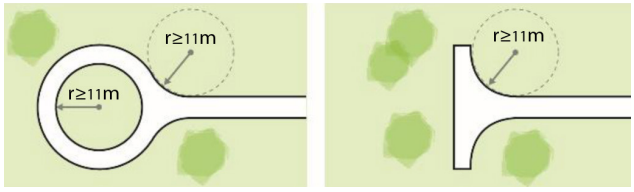
LA QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE, LA PRÉVENTION DU RISQUE ET LA QUALITÉ DE VIE

LE CROISEMENT DE PLUSIEURS RISQUES À PRENDRE EN CONSIDÉRATION

Le périmètre de l'OAP «zone économique Terminus Val'tram» devra prendre en compte :

- Le risque feu a été traité au sein des secteurs à aménager de façon à ne pas augmenter la vulnérabilité du site, avec :
  - la réalisation de formes urbaines peu vulnérables au feu (urbanisation groupée ou dense), implantées au plus près des accès viaires ;
  - la création d'un maillage viaire sous forme d'opération d'ensemble, assurant une organisation cohérente au

sein du projet ainsi qu'avec le contexte environnant, évitant au maximum les voies de desserte en impasse ;
- si voie de desserte interne en impasse, prévoir la réalisation d'une aire de retournement dimensionnée pour les véhicules de secours ;
- L'aménagement de carrefour(s) sur la RD8, comportant un rayon de giration suffisant pour les secours (si nécessaire au projet) ;
- la réalisation d'équipements de défense adaptés (dimensionnement de la voirie, hydrants-PEI, se référer au règlement DECI) ;
- la création de zones tampons entre les bâtiments et les espaces boisés, comme l'indique le schéma. Si plantation envisagée prévoir de la végétation pare-feu et des plantes ignifuges.»



➤ **le risque inondation par débordement** du à la proximité du Merlançon

➤ **les risques liés au ruissellement**
- **Définition**
  Le ruissellement est un phénomène d'écoulement, bref et intense, suite à l'engorgement des sols ou du système d'évacuation des eaux pluviales lors de précipitations intenses.
- **Règles associées**
  Les projets doivent démontrer qu'ils n'aggravent pas les risques pour les tiers et n'en provoquent pas de nouveaux y compris en dehors de la zone directement concernée.
  A ce sujet, les projets urbains doivent s'adapter aux dispositions générales du règlement en se référant aux classes (R, I, P, M, S ou A) mentionnées sur la carte inondation ci-après. Pour la classe secteur de projet (S) uniquement, une étude de résilience hydraulique pourrait être réalisée, permettant de s'ajuster aux caractéristiques du contexte urbain, ainsi qu'au risque existant sur le secteur. Dans un principe de compatibilité, l'aménagement au sein de l'OAP pourra être adapté et/ou modifié en fonction de ces résultats.
- **Adaptation du projet**
  Il est à noter que les porteurs de projet devront également se référer aux grandes orientations développées dans l'OAP Cycle de l'Eau, notamment en ce qui concerne la gestion intégrée des eaux pluviales, qui préconise :
  - de mettre en oeuvre 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...).

➤ **le Plan de Prévention des Risques / Argiles**, qui inscrit les secteurs situés le long de l'autoroute en zone fortement exposée ;

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

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

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

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

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 part de grands bâtiments ;
  - bien espacer les bâtiments pour rendre la voie plus ouverte.
- limiter les aménagements liées 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 exhaustives 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, ambroisies, armoises, baldingère, canche cespiteuse, fétuques, fromental élevé, graminées, pariétaires...

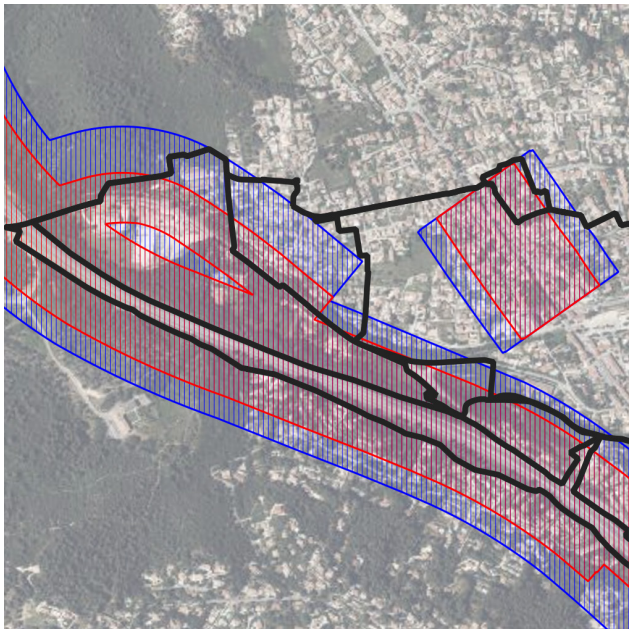
Concernant les bâtiments :

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

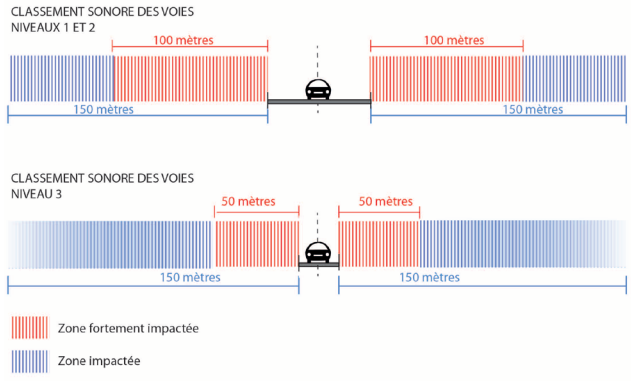
En complément de ces prescriptions, l'OAP Cycle de l'Eau préconise :

- 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...) ;

↘ Pollution de l'air et nuisances sonores



↘ Schéma Classement sonore des voies



- il est à noter que les porteurs de projet devront également se référer aux grandes orientations développées dans l'OAP Cycle de l'Eau, notamment en ce qui concerne la gestion intégrée des eaux pluviales ;
- les sites particulièrement impactés par le risque inondation et ruissellement sont les abords du Merlançon.

➤ **Levée de la marge de recul loi Barnier**

Situé aux abords de voies à grande circulation, le secteur était concerné par une marge de recul réglemen-

taire à ces voies avant la modification n°2 du PLUi. Le projet de développement urbain porté par l'OAP zone économique terminus Val'tram propose un aménagement d'ensemble qui permet de lever cette marge de recul et de justifier de règles d'implantation différentes. Par sa composition et sa programmation, il prend en compte les risques et nuisances, la sécurité et la qualité architecturale, de l'urbanisme et paysagère du site:

- La programmation ne comprend ni nouveaux logements ni établissements sensibles
- Les bâtiments sont implantés en retrait de l'A52, mis à distance de celle-ci par le Merlançon et l'épaisseur de sa ripisylve.
- Des aménagements paysagers le long de la RD8, du Merlançon et au sein des opérations participeront à leur insertion paysagère et urbaine.

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

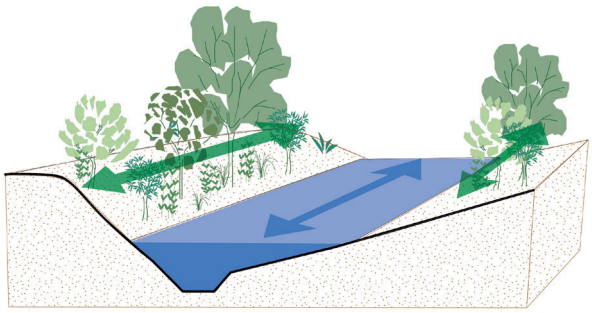
Elle se traduira par :

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

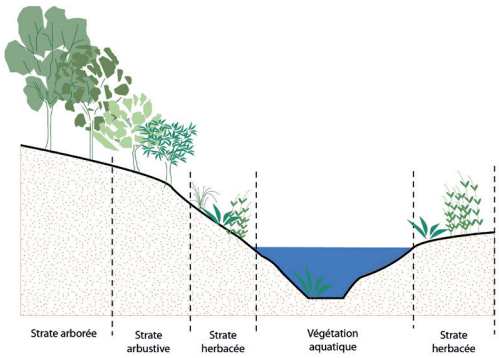
DES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT DES ZONES ÉCONOMIQUES RESPECTUEUX DE L'ENVIRONNEMENT

Les opérations d'aménagement dans les espaces économiques devront respecter les orientations définies dans l'OAP Cycle de l'Eau, notamment :

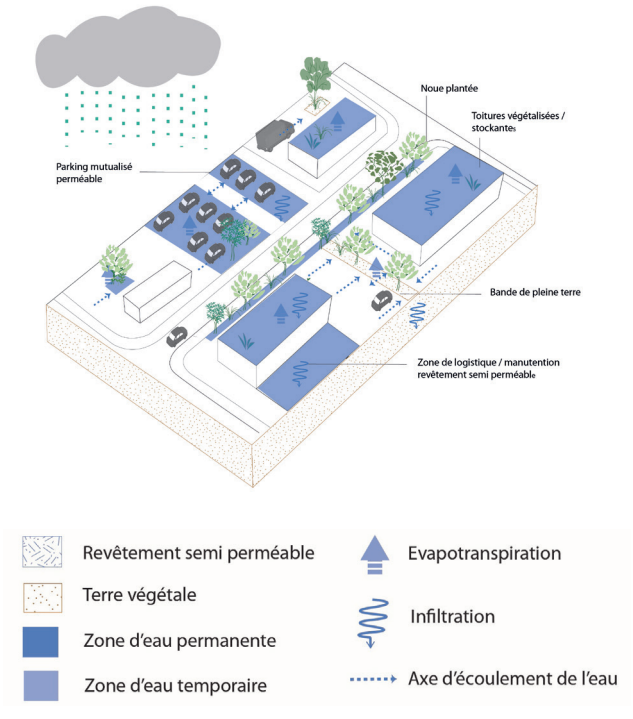
- **la valorisation des eaux de pluie,** en veillant à séparer les réseaux d'eau public (eau potable) et privé (eau pluviale) ;
- **la gestion intégrée des eaux pluviales**, par infiltration des eaux pluviales a l'échelle de l'opération d'aménagement, par le choix d'orientation d'écoulement des eaux, par l'aménagement des pieds d'arbres, par la gestion de l'eau sur les façades des bâtiments ou l'aménagement des aires de stationnement en plein air... ;



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



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



↗ Schéma sur les opérations d'aménagement des zones économiques (Cf. OAP Cycle de l'Eau)



PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE

Périmètre d'OAP

RISQUE INONDATION

Emprise PPR inondation

Emprise PAC Huveaune

ALÉA RUISSELLEMENT

Très fort (axe écoulement)

Moyen

Faible

Résiduel

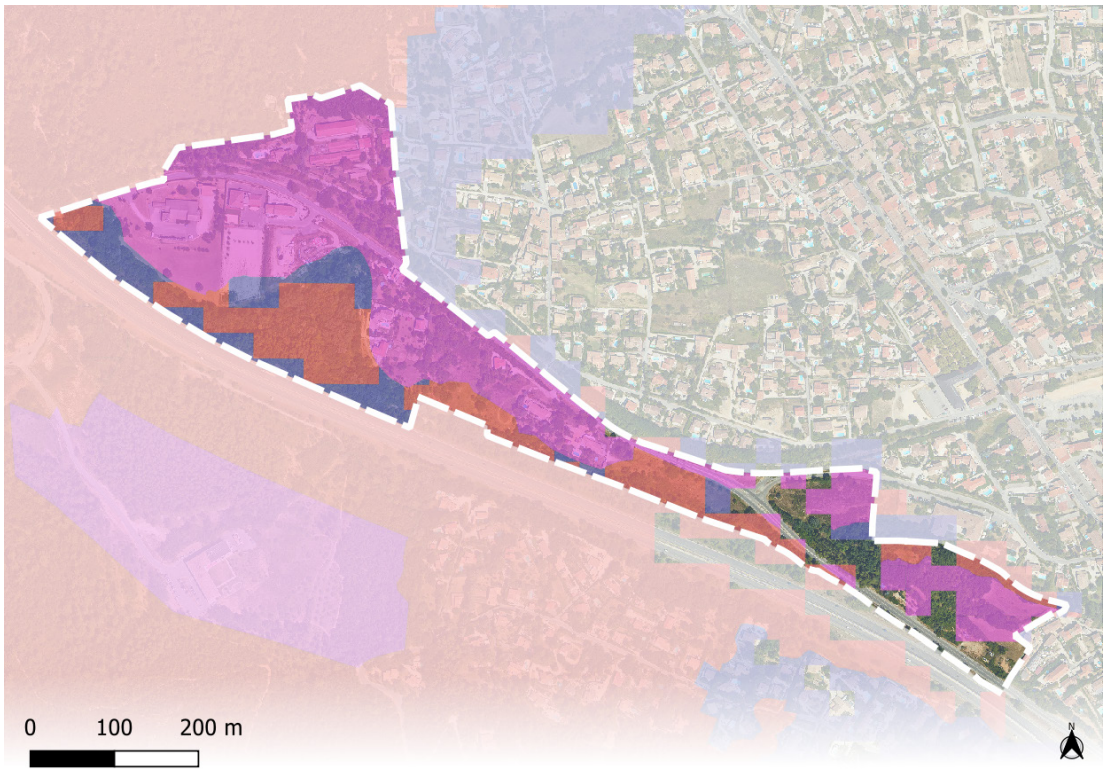
Très fort (zone accumulation à faible vitesse)

Moyen à forte hauteur

CLASSE RUISSELLEMENT

Classe

Serres et tunnels agricoles autorisés



Périmètre de l'OAP

Risque feux de forêt réglementé par le PLUi

Traduction du risque incendie

Zone inconstructible

Zone à prescription

Zone à urbaniser (1AU ou 2AU) soumise à étude complémentaire

- **la mobilisation des techniques de gestion des eaux pluviales adaptées au contexte du projet** : toiture stockante végétalisée, noue d'infiltration, puits d'infiltration, utilisation de matériaux perméables ou semi-perméables, espace de stockage multifonctionnel.

L'ACCESSIBILITÉ ET LA DESSERTE

DESSERTE PAR LES TRANSPORTS COLLECTIFS ET DÉVELOPPEMENT DES MODES DOUX

Le projet de développement urbain porté par l'OAP zone économique terminus Val'tram intègre une offre de mobilités nouvelles, liée au projet Val'tram, qui reliera La Bouilladisse à Aubagne:

- La réalisation du projet Val'tram utilisant la voie de Val¬donne se traduira par la création, à proximité immédiate à l'Est de ce secteur, de la station terminus de la ligne et d'un parking relais d'une capacité de 140 places.
- Des aménagements piétons et cycles le long du Merlançon et de la RD8 permettront de relier le terminus du Val'tram et le centre de la Bouilladisse aux espaces économiques et habitations du secteur.

L'AMÉLIORATION DE L'ACCESSIBILITÉ ET DE LA DESSERTE DU SECTEUR

- La requalification de l'axe RD8 permettra la réduction de la vitesse de circulation, la sécurisation des accès, l'aménagement de parcours piétons et cycles et un traitement paysager qualitatif des abords.
- Les points d'accès aux espaces d'activités économiques depuis la RD8 devront être limités. Ils devront être mutualisés. La ré-utilisation des accès existants sera préférable dès que possible.
- Les sites opérationnels devront intégrer la réalisation d'accès sécurisés sous forme d'aménagement de voie de dessertes. Ils comprendront une viabilisation complète intégrant l'ensemble des réseaux d'eau.

FORMES URBAINES

Les formes urbaines économiques (petites activités productives, artisanat, réparation...)

- Un bâti de 9 mètres de hauteur maximale et une emprise au sol de 60 % maximum définis dans le règlement.
- La recherche de qualité et de simplicité des façades, au travers du choix de matériaux comme de l'implantation des enseignes.
- La réalisation d'aménagements paysagers sur les espaces extérieurs (création de cheminements piétons et d'emplacements de stationnement utilisant des revêtements perméables, plantation d'arbres et traitement paysagers des lisières...).

OAP de composition urbaine « zone économique terminus Val'tram »

PLUi



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

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

LA METROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE