



VENTABREN 2030

Un village durable pour demain

PLAN LOCAL D'URBANISME

3. ORIENTATION D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION



Ville de Ventabren

Arrêté par DCM le : 31 / 01 / 2017

Approuvé par DCM le : 11 / 12 / 2017

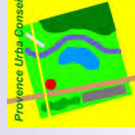
Provence Urba Conseil

Quartier Pragues

13 530 Trets

Tel : 04. 42. 61. 92. 65

provenceurbaconseil@sfr.fr





COMMUNE DE VENTABREN

RÉVISION DU PLAN LOCAL D'URBANISME

POS approuvé le 23 septembre 1983

Modification n°1 approuvée le 17/07/1984

Modification n°2 approuvée le 29/08/1985

Modification n°3 approuvée le 26/06/1987

Modification n°4 approuvée le 02/02/1990

Modification n°5 approuvée le 30/12/1991

Modification n°6 approuvée le 01/10/1993

Modification simplifiée n°1 approuvée le 01/10/1993

Modification n°7 approuvée le 23/06/2011

Modification n°8 approuvée le 09/07/2003

PLU approuvé le 1° juillet 2009

Modification n°1 approuvée le 27/07/2011

Sommaire

 Préambule	5
Contexte réglementaire des Orientations d'Aménagement et de programmation (OAP)	6
Contexte et objectifs des OAP	7
  PARTIE 1 : OAP par schéma d'aménagement	11
Sous-secteur n°1 : Maralouine-Bourret	16
Sous-secteur n°2 : Coudoux	18
Sous-secteur n°3 : Gourgoulons.....	20
Sous-secteur n°4 : Espaillard	22
  PARTIE 2 : OAP dites de secteur	27
Secteur n°1 : Maralouine	28
Secteur n°2 : Vigne Longue	32
Secteur n°3 : L'Héritière	36
Secteur n°4 : Château Blanc	42

PREAMBULE

Contexte réglementaire des Orientations d'Aménagement et de programmation (OAP)

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) et les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) qui viennent le compléter sont établis conformément au Code de l'Urbanisme en vigueur à la date d'approbation du Plan Local d'Urbanisme (PLU).

Le présent Plan Local d'Urbanisme (PLU) est soumis au régime des « PLU-Grenelle », conformément à la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement (dite Loi Grenelle II). Cette loi modifie les objectifs et les moyens d'action des PLU. Les OAP sont obligatoires et doivent être établies dans le respect des orientations générales définies dans le PADD conformément à l'article L151-2 du code de l'urbanisme.

Les dispositions relatives aux Orientations d'Aménagement et de Programmation sont mentionnées dans les articles L.151-6 et L.151-7 du code de l'urbanisme qui stipule que :

« Les orientations d'aménagement et de programmation comprennent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements. Les orientations d'aménagement et de programmation peuvent notamment :

- 1° Définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, notamment les continuités écologiques, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune ;

- 2° Favoriser la mixité fonctionnelle en prévoyant qu'en cas de réalisation d'opérations d'aménagement, de construction ou de réhabilitation un pourcentage de ces opérations est destiné à la réalisation de commerces;
- 3° Comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants;
- 4° Porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager ;
- 5° Prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics ;
- 6° Adapter la délimitation des périmètres, en fonction de la qualité de la desserte, où s'applique le plafonnement à proximité des transports prévus aux articles L. 151-35 et L. 151-36. »

Conformément à l'article L. 152-1 du même code de l'urbanisme, les orientations d'aménagement et de programmation sont opposables; ceci dans une relation de compatibilité, c'est-à-dire que ces dernières ne doivent pas aller dans le sens contraire des orientations définies mais doivent contribuer, à leur façon, à les réaliser : *« L'exécution par toute personne publique ou privée de tous travaux, constructions, aménagements, plantations, affouillements ou exhaussements des sols, et ouverture d'installations classées appartenant aux catégories déterminées dans le plan sont conformes au règlement et à ses documents graphiques. Ces travaux ou opérations sont, en outre, compatibles, lorsqu'elles existent, avec les orientations d'aménagement et de programmation. »*

Contexte et objectifs des OAP

Le projet de PLU définit deux types d'Orientations d'Aménagement et de Programmation s'appliquant sur la commune de Ventabren.

OAP par schéma d'aménagement

En application de l'alinéa 5 de l'article L.151-6 du Code de l'Urbanisme, l'OAP par schéma d'aménagement prend « *la forme de schémas d'aménagement et précise les principales caractéristiques des voies et espaces publics* ».

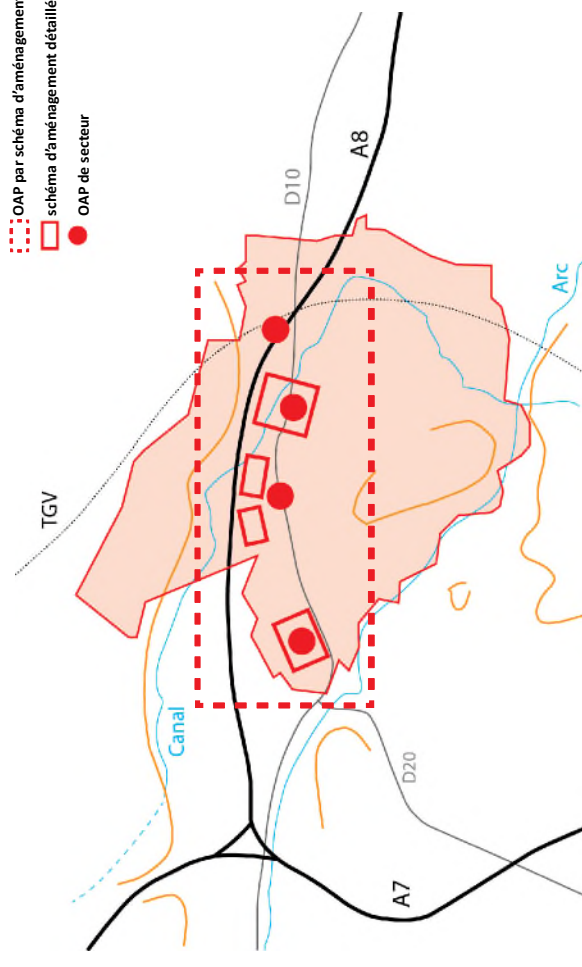
Détaillé en quatre sous-secteurs, cette OAP prenant la forme de schémas d'aménagement doit permettre de maille le territoire de Ventabren d'Est en Ouest et de créer des liaisons interquartiers (maillage viaire et cheminement doux). L'objectif est aussi de définir une capacité suffisante du réseau viaire afin que les terrains puissent être convenablement desservis au regard des futures constructions.

OAP de secteur



En application de l'alinéa 4 de l'article L.151-6 du Code de l'Urbanisme, l'OAP dite de secteur porte « *sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager* ».

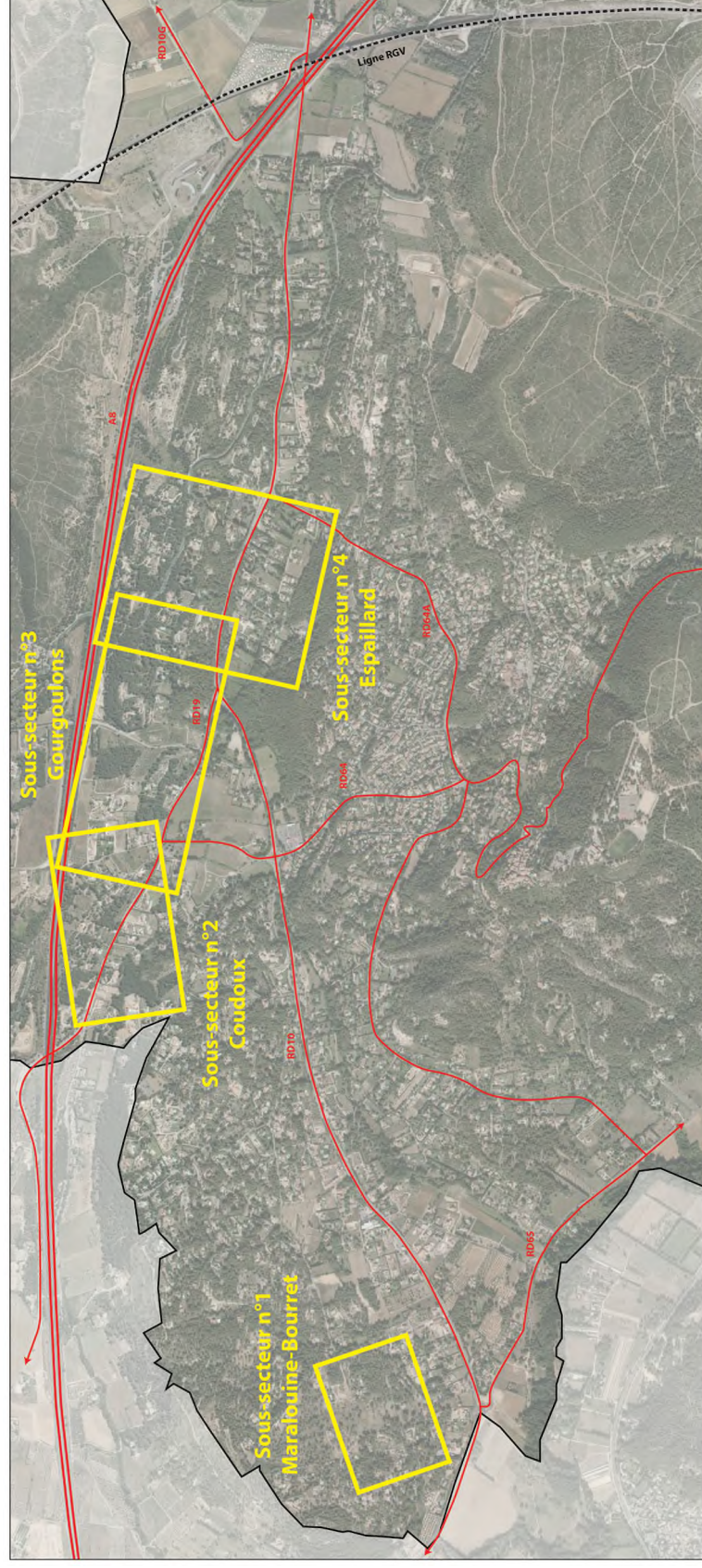
S'appliquant sur quatre secteurs d'enjeux, cette OAP doit permettre de définir des zones d'implantation des futures constructions autorisées et d'identifier des éléments paysagers à préserver et/ou à mettre en valeur. L'objectif est d'organiser le développement futur des quartiers en prenant en compte les différents enjeux propres à ces secteurs.



OAP par schéma d'aménagement

Cette OAP a été définie sur l'ensemble des espaces en mutation et plus particulièrement sur les secteurs d'urbanisation future : AU1

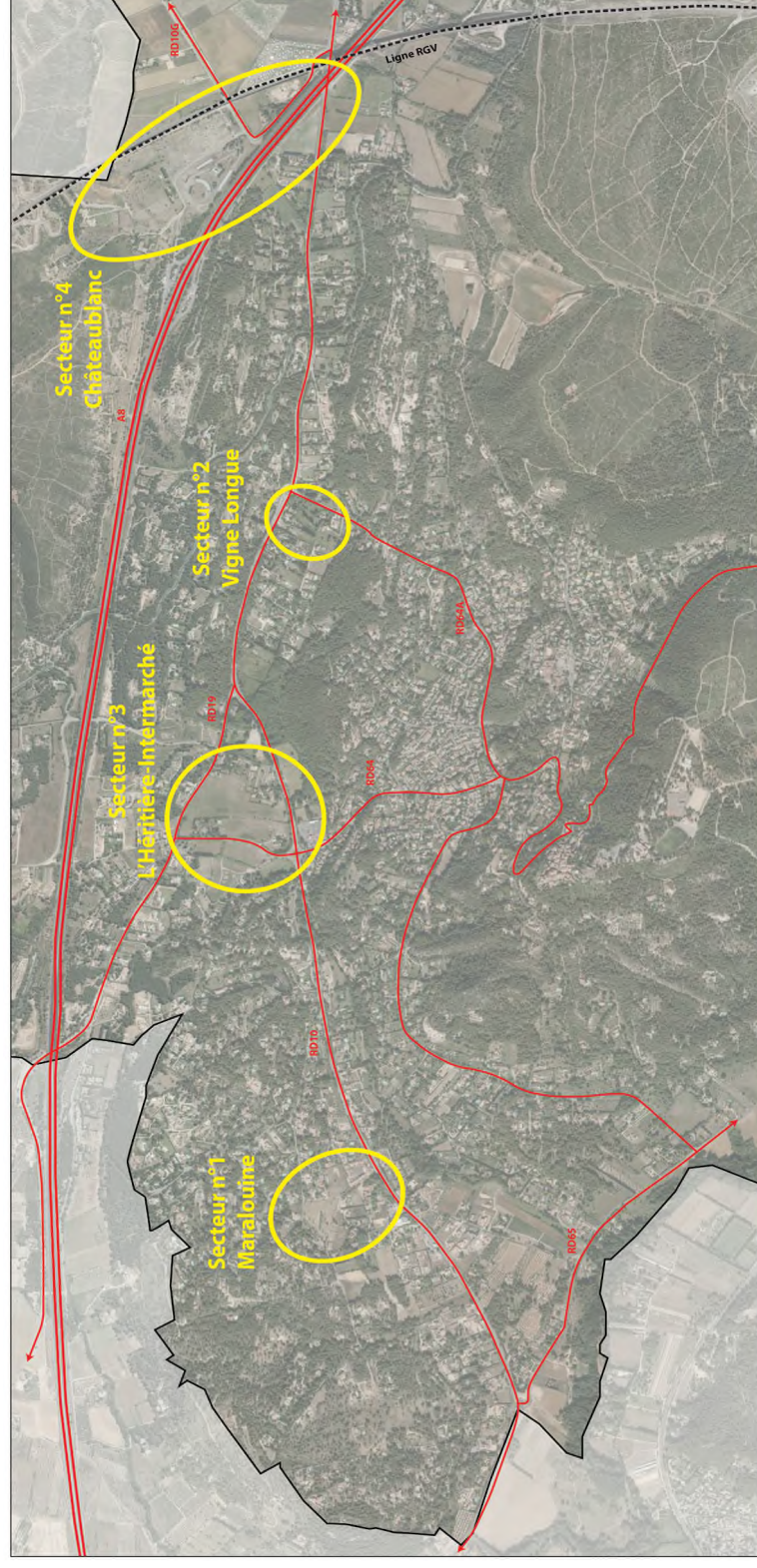
- ☐ Sous-secteur n°1 : Maralouine-B
☐ Sous-secteur n°2 : Coudoux
☐ Sous-secteur n°3 : Gourgoulons
☐ Sous-secteur n°4 : Espailard



OAP dite de secteur

L'OAP dite de secteur a été définie sur quatre secteurs d'enjeux :

- ☒ Secteur n°1 : Maralouine
- ☒ Secteur n°2 : Vigne Longue
- ☒ Secteur n°3 : L'Héritière
- ☒ Secteur n°4 : Château Blanc



PARTIE 1

OAP SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT

L'OAP schéma d'aménagement a été réalisée principalement sur les zones à urbaniser AU1 aujourd'hui insuffisamment équipées en réseaux viaires et d'eaux usées pour assurer leur constructibilité.

Il s'agit d'une OAP globale précisant l'aménagement et la programmation à court et moyen terme des différents réseaux (maillage viaire, maillage doux, espace public, raccordement à l'assainissement collectif et l'eau potable) tout en apportant des prescriptions paysagères.

Elle couvre plus précisément quatre sous-secteurs déjà habités situés au centre de la commune et à proximité immédiate de la RD10 qui traverse Ventabren d'Est en Ouest :

 Sous-secteur n°1 : Maralouine-Bourret

 Sous-secteur n°2 : Coudoux

 Sous-secteur n°3 : Gourgoulons

 Sous-secteur n°4 : Espaillard

En accroche (secteurs de Coudoux et de Gourgoulons) ou éloignées (secteurs de Maralouine-Bourret et d'Espaillard) de la centralité commerciale de l'Intermaché et de la future ZAC de l'Héritière, ces zones pavillonnaires devront permettre de poursuivre l'urbanisation déjà engagée.

Les enjeux sont :

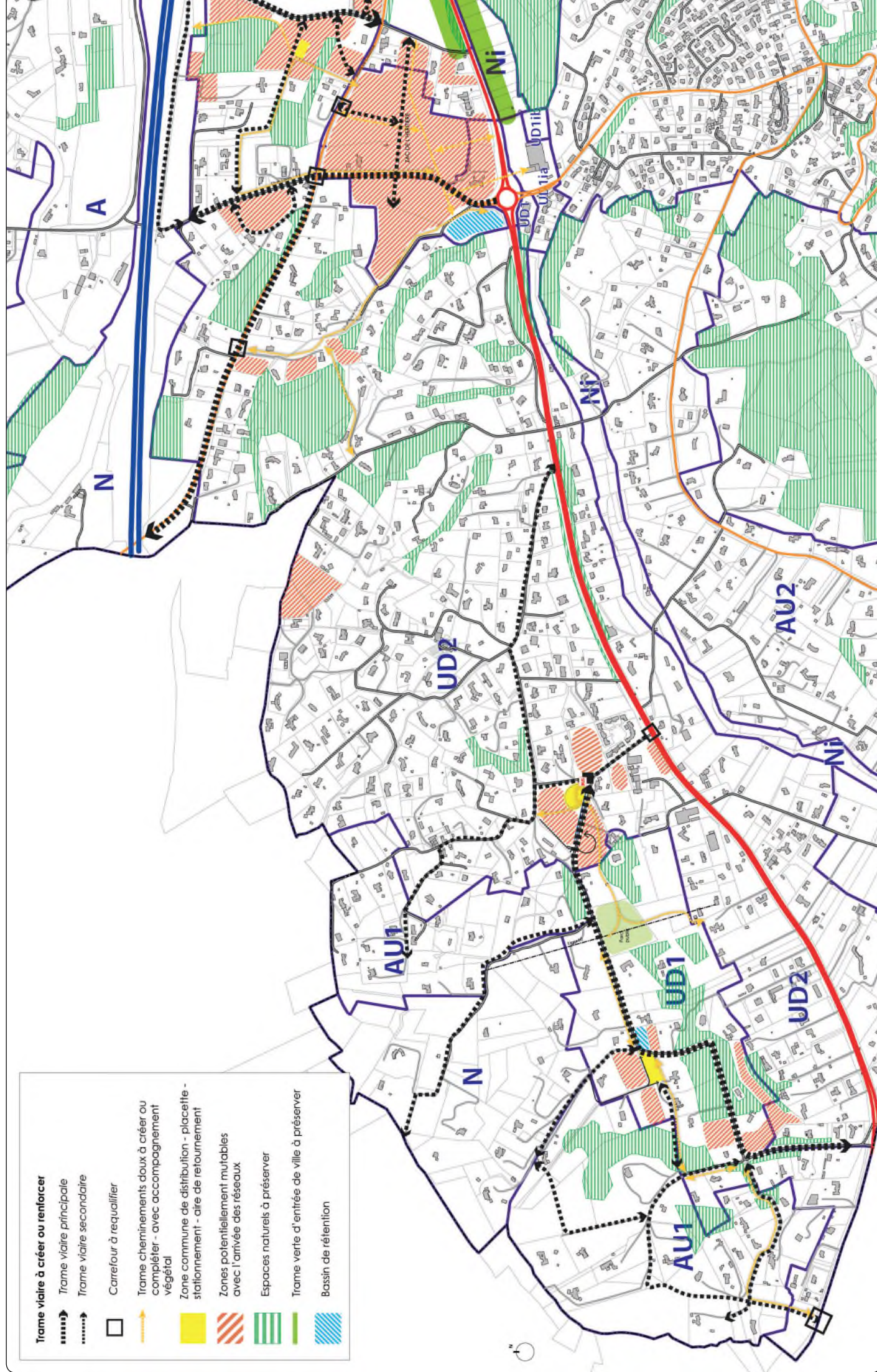
 Requalifier les voies de desserte existantes pour accueillir les augmentations prévisibles de trafic

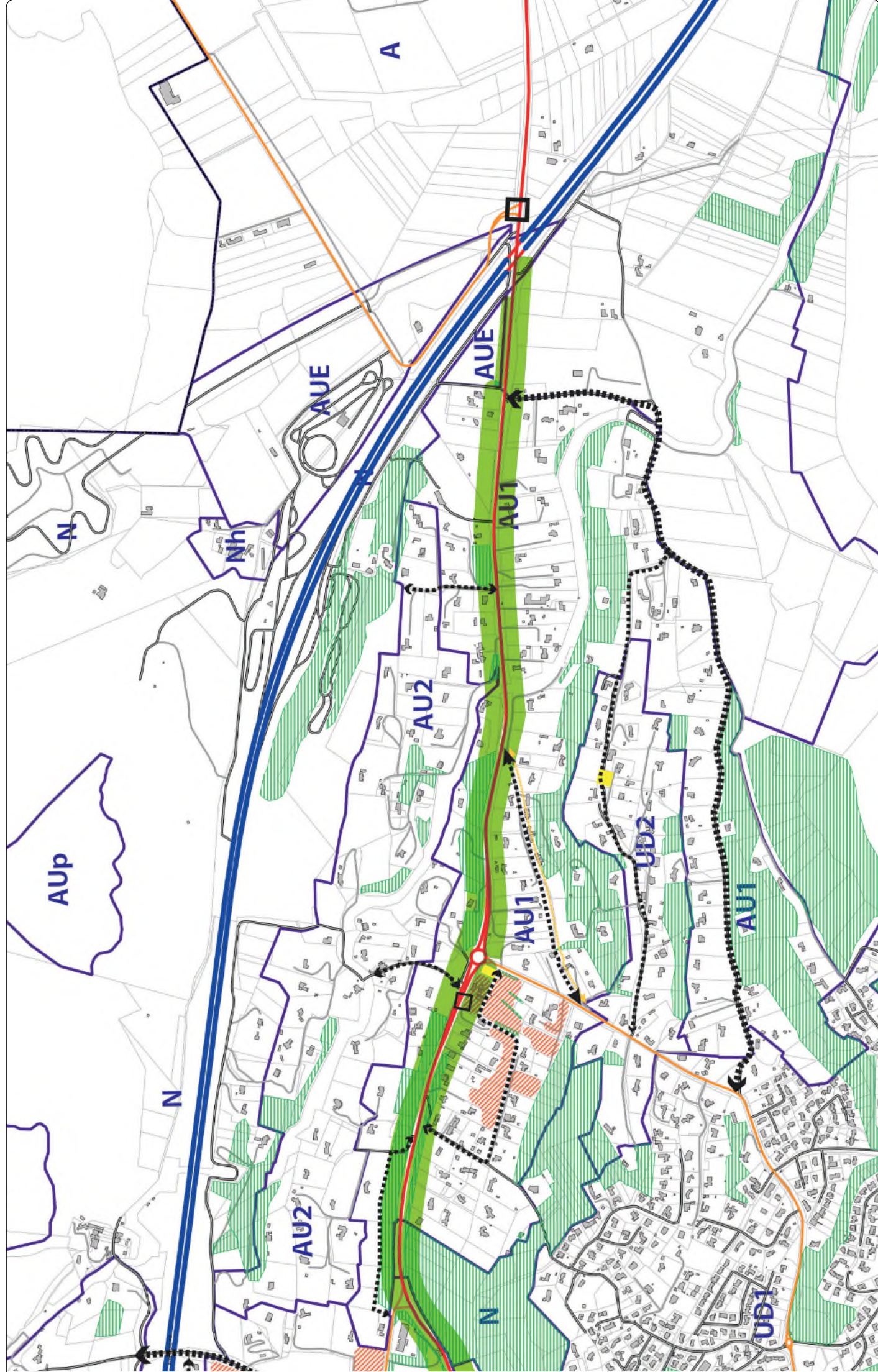
 Limiter les accès directs sur les routes départementales (RD10, RD19)

 Créer des bouclages viaires afin d'éviter les impasses et rationaliser les accès aux différentes propriétés (parfois plusieurs chemins parallèles pour un même accès)

 Composer une trame de cheminements piétons permettant de mailler les nouvelles centralités :

- Quartier Maralouine
- la ZAC de l'Héritière et amorcer les cheminements des autres quartiers
- Quartier Vigne Longue





Sous-secteur n°1 : Maralouine-Bourret

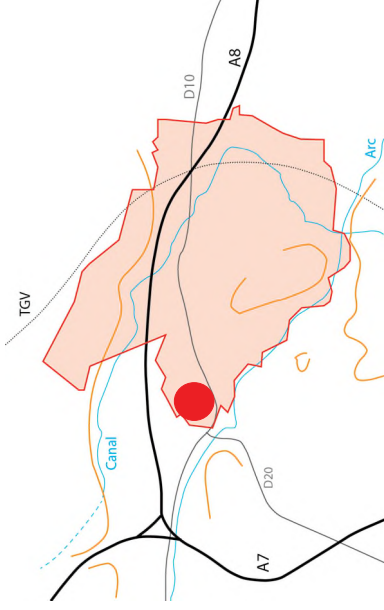
Localisation

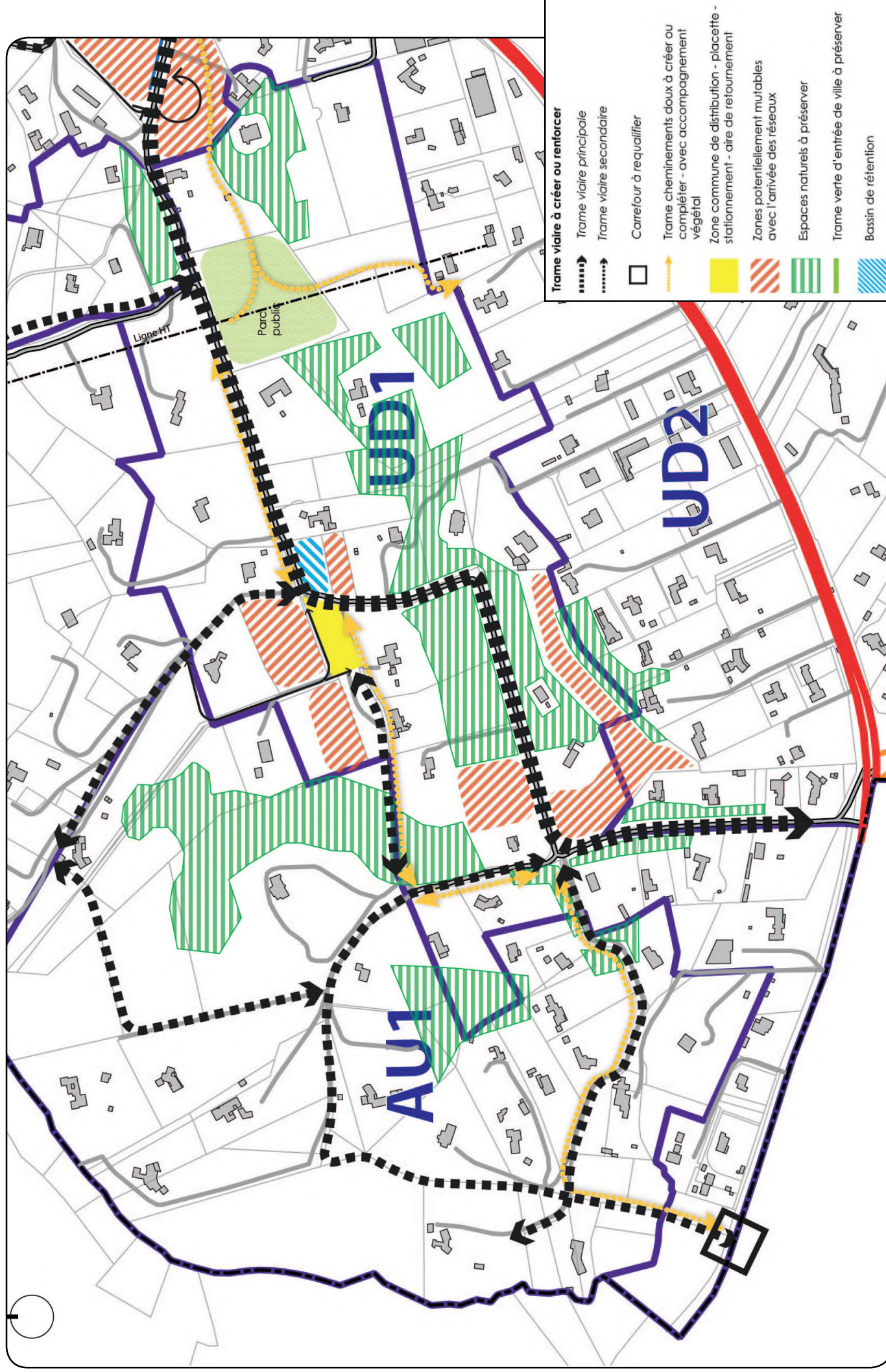
Situé à l'Ouest de la commune, le secteur de Maralouine-Bourret est éloigné de la future centralité de la ZAC de l'Héritière. Il est connecté à la RD10 par le chemin de Maralouine au Sud du secteur.

Cette zone pavillonnaire, éloignée de 1.5 km environ de la centralité commerciale de l'Intermarché et de la future ZAC de l'Héritière, sera essentiellement connectée à la nouvelle centralité de Maralouine à l'Est.

Orientations d'aménagement

- Créer une connexion entre les chemins à l'Ouest du chemin de Maralouine afin d'assurer un bouclage des voies secondaires en impasse aujourd'hui.
- Poursuivre les cheminements piétons Est-Ouest vers le futur coeur de quartier par des cheminements dédiés. En cas d'impossibilité de chemin dédié, l'aménagement du chemin de Maralouine assurera ces continuités piétonnes.
- Rationnaliser les accès aux propriétés permettant par ailleurs de créer une placette de distribution et potentiellement de stationnement public.





Sous-secteur n°2 : Coudoux

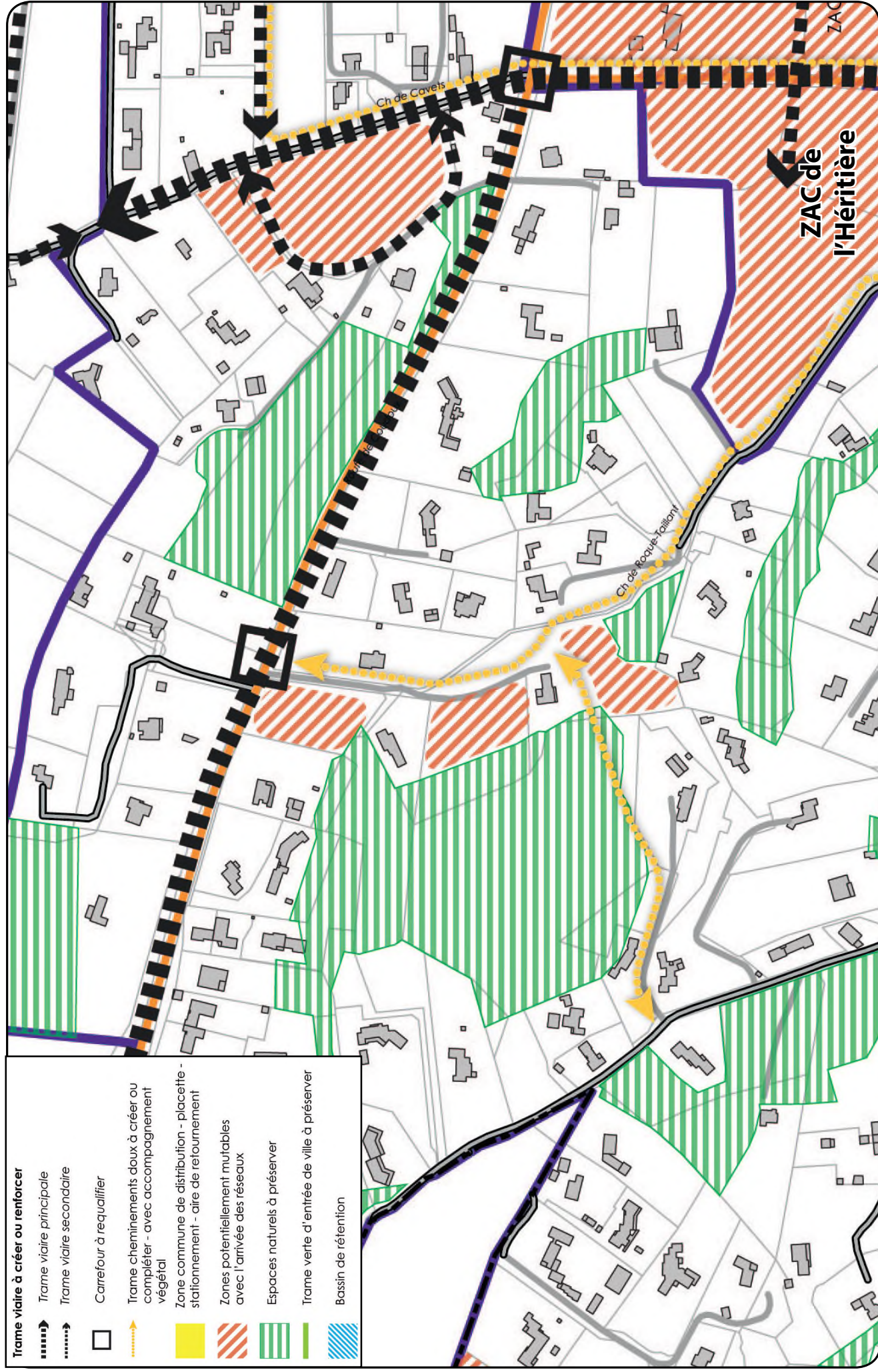
Localisation

Situé au Sud de l'A8, le secteur de Coudoux est connecté à la RD10 via la RD19 ou chemin de Coudoux, et via la RD64 qui traverse la ZAC de l'Héritière. Cette zone pavillonnaire devra permettre de poursuivre l'urbanisation engagée sur la ZAC.

Orientations d'aménagement

- ❑ Créer la liaison entre le chemin de Coudoux et le chemin de Roque Tailliant permettant de développer l'urbanisation du secteur et d'éviter un lotissement en impasse sur la ZAC de l'Héritière.
- ❑ Prévoir un cheminement piéton transversal entre le chemin des Lecques et le chemin de Roque Tailliant qui permettra des connexions vers les quartiers Nord / Nord-Ouest de la commune.
- ❑ L'urbanisation « naturelle » le long du chemin de Cauvet devra s'articuler sur un axe transversal viaire et un autre piéton afin de garantir la distribution des nouveaux secteurs urbanisés et des tissus existants.





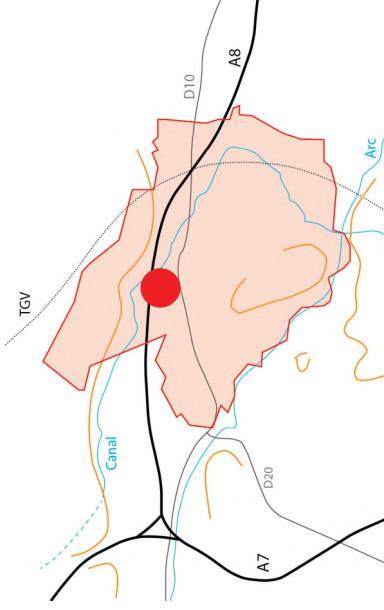
Sous-secteur n°3 : Gourgoulons

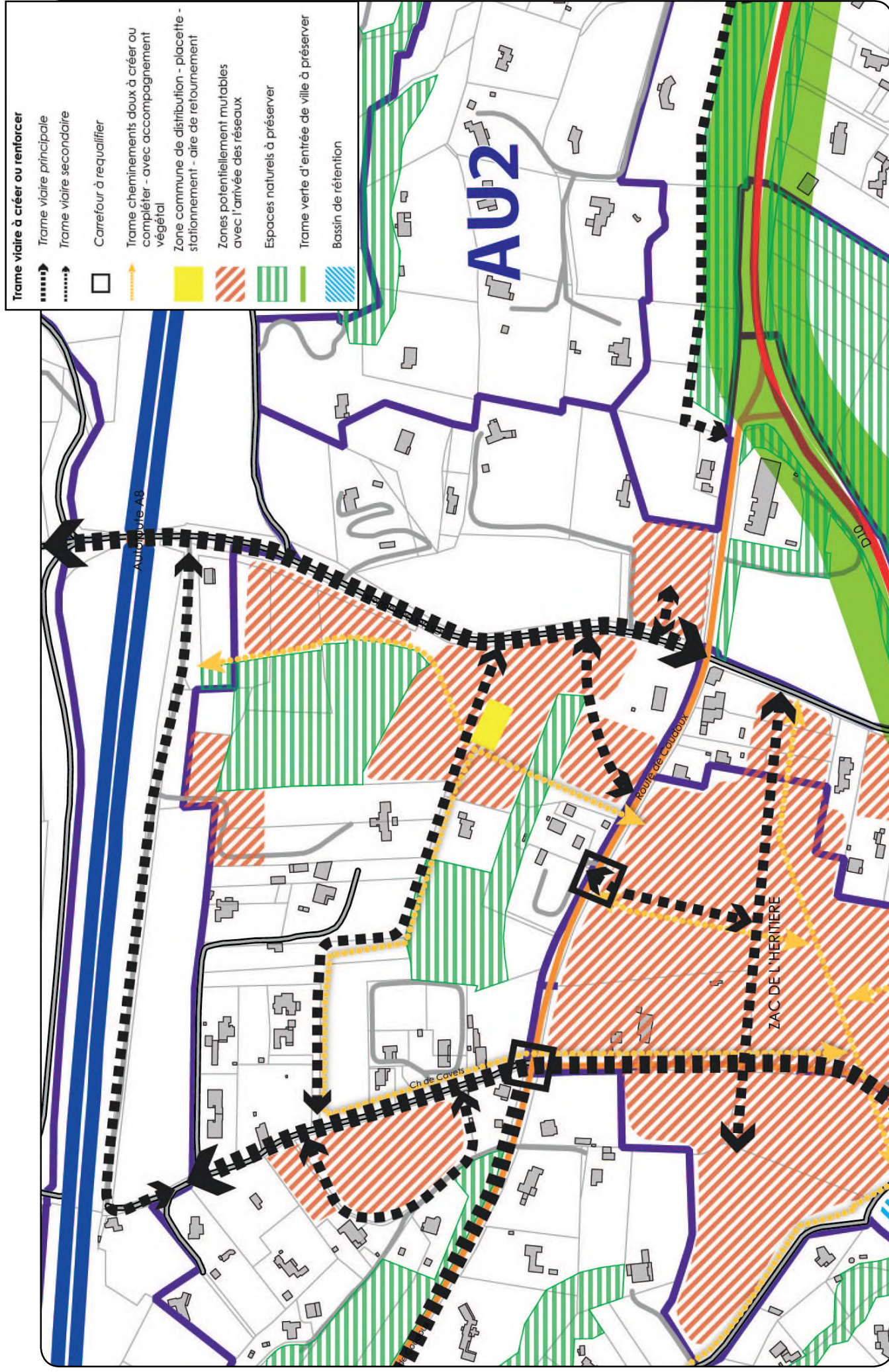
Localisation

Situé au Sud de l'A8, le secteur de Gourgoulons est connecté facilement à la RD10 à l'Est via la RD19 ou la route de Coudoux. Cette zone est dans la continuité Nord de la zone de l'Héritière, future polarité de quartier accueillant notamment les écoles, et devra permettre de poursuivre l'urbanisation engagée sur la ZAC.

Orientations d'aménagement

- ☐ Créer une connexion Est-Ouest piétonne et viaire (les deux étant de préférence dissociés) entre le chemin de Cauvet et le chemin des Gourgoulons. Cette colonne vertébrale devra permettre de désenclaver les parcelles existantes au cœur et d'urbaniser les deux extrémités côté chemins.
- ☐ Une continuité piétonne Nord-Sud permettra de relier les nouveaux secteurs urbanisés à la ZAC de l'Héritière. La traversée de la RD19 fera l'objet d'une attention particulière.
- ☐ Proposer un espace central permettant de distribuer le quartier et créant une respiration au secteur.





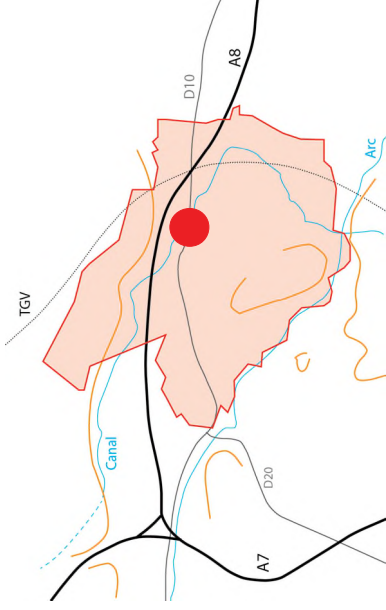
Sous-secteur n°4 : Espaillard

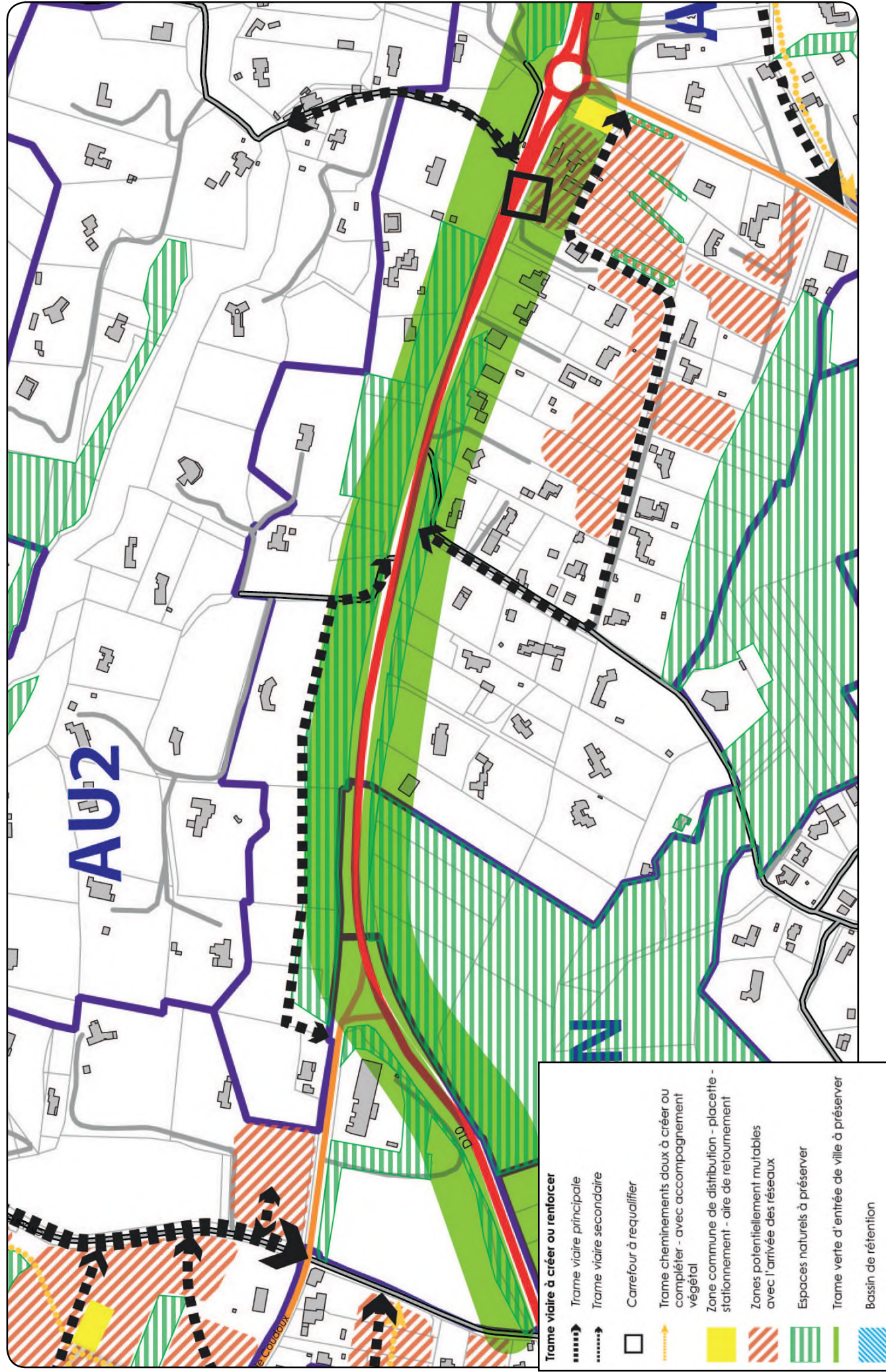
Localisation

Situé au Sud de l'A8 et en limite Est de la RD64, le secteur d'Espaillard se connecte directement à la RD10 qui le traverse selon un axe Est-Ouest.

Orientations d'aménagement

- Créer une liaison Est/Ouest parallèle à la RD10 entre le chemin de la Bertrane et la RD64 ou avenue Victor Hugo afin d'assurer un bouclage et d'éviter des voies en impasses. Cette colonne vertébrale doublée par un cheminement doux devra permettre de désenclaver et d'urbaniser les parcelles au Sud de la RD10.
- Prévoir un cheminement piéton transversal entre l'impasse de Peyre Plantade et la RD64 qui permettra une connexion douce des quartiers Est vers les quartiers Sud de la commune.



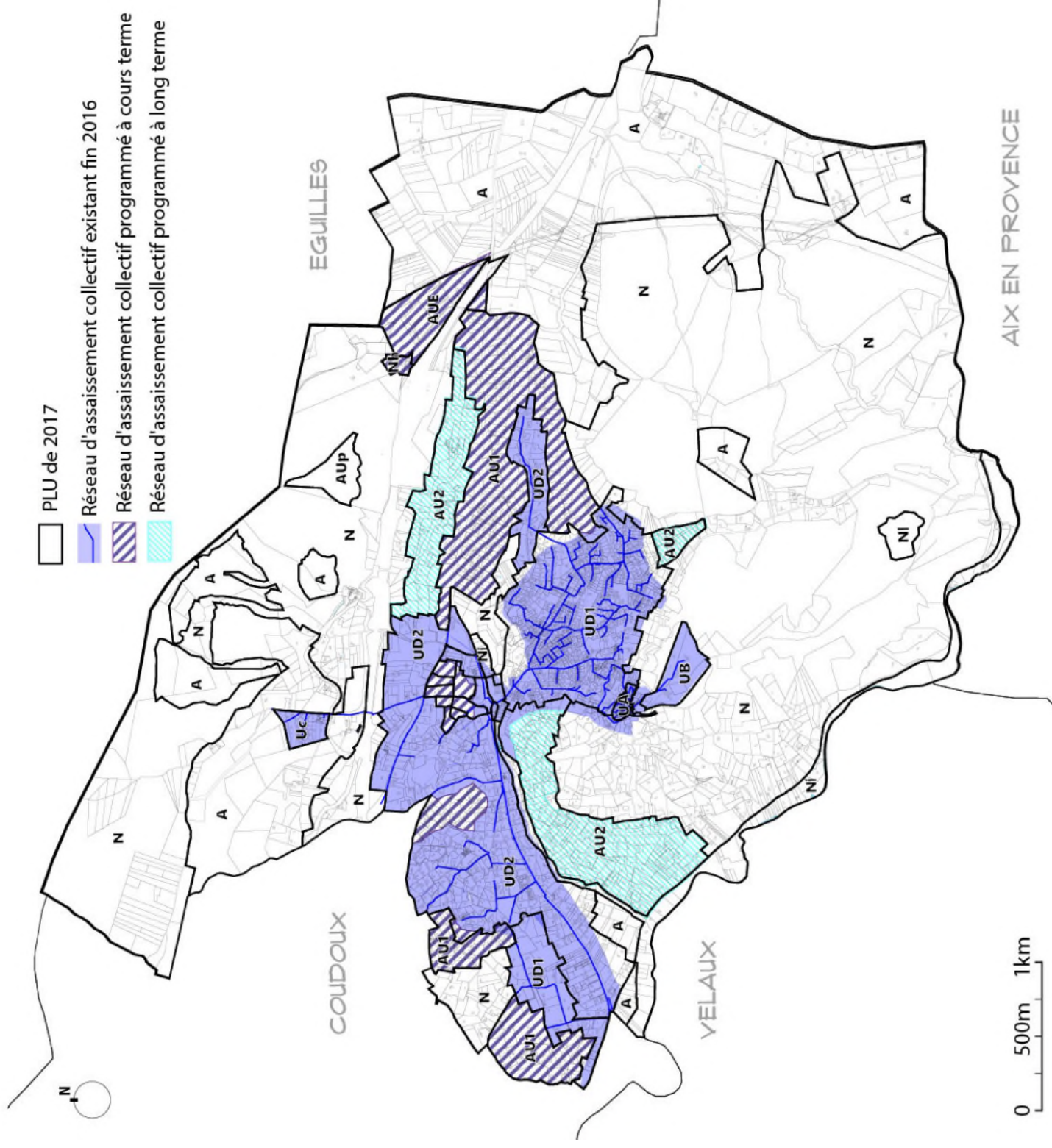


Programmation des réseaux

La programmation des réseaux s'échelonne sur deux périodes à l'horizon 2037 :

- une programmation à court terme pour les zones AU1 : 2017-2020 ;
- une programmation à plus long terme pour les zones AU2 : au delà de 2020.

Un projet partenarial urbain (PUP) pourrait être mis en oeuvre sur l'ensemble des zones à équiper.



PARTIE 2

OAP DE SECTEUR

Secteur n°1 : Maralouine

Localisation

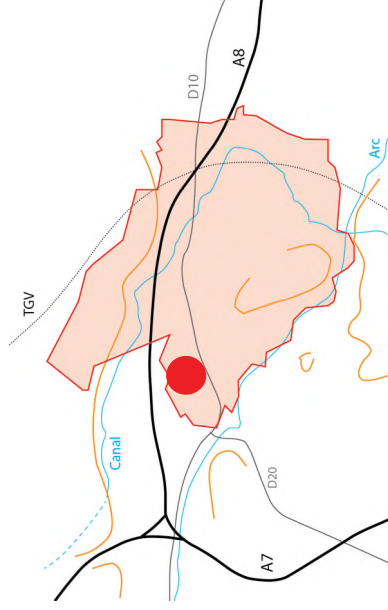
Situé à l'Ouest de la commune, connecté directement sur la RD10 qui en marque la limite Sud, le secteur de Maralouine est constitué de terrains situés de part et d'autre du chemin de Maralouine. Ce secteur à flanc de coteaux est localisé en amont de la RD et s'ouvre vers le sud. L'urbanisation au gré des opportunités confère à ce secteur un caractère tortueux, entre rues serpentant, anciennes activités agricoles et pavillonnaire extensif.

Principaux enjeux sur le secteur

Eloignée de 1.3km environ de la centralité commerciale de l'Intermarché et de la future ZAC de l'Héritière, cette zone pavillonnaire souffre de sa déconnection avec le reste de la ville. Cet éloignement géographique est renforcé par un double cloisonnement, lié à la fracture créée par la route départementale, auquel il bénéficie pourtant d'un accès immédiat, et à l'absence de centralité de quartier, d'équipements ou de commerces. Les habitants sont donc entièrement dépendants des centralités annexes, sans pour autant bénéficier de liaisons sécurisées vers ces dernières.

Par ailleurs, le site offre des réserves foncières et un environnement paysager de qualité qui lui confèrent un potentiel de densification mesurée.

La mise à profit du foncier disponible fait émerger l'opportunité d'un décloisonnement du quartier des Maralouines, permettant d'affirmer sa vocation urbaine. L'aménagement du quartier se devra dès lors de :



- permettre la création d'une centralité de quartier garantissant son attractivité
- proposer une mixité des formes bâties, des programmes et des populations
- comporter un volet environnemental fort, en cherchant notamment à valoriser le patrimoine paysager de qualité et en limitant les émissions polluantes
- assurer la gestion des eaux pluviales
- faciliter l'accessibilité du quartier en encourageant les déplacements doux intra et inter-quartier et en améliorant la desserte en transports en communs.

Orientations d'aménagement

Située au nord de la RD10, le long du chemin de Maralouine, la nouvelle placette devra constituer l'amorce de la densification du quartier. Espace public central pour la vie locale, elle sera structurée par des immeubles d'habitat collectif communiquant avec la place par des rez-de-chaussée commerciaux ou de services de proximité. La partie sud du Chemin de Maralouine accueillera des poches d'habitat individuel groupé, dont les hauteurs limitées préserveront les cônes du vue sur le grand paysage.

Une centralité secondaire est prévue en bordure de la RD10, celle-ci visant à accueillir des locaux commerciaux et / ou de restauration. Cette zone permettra de structurer l'entrée du quartier, de créer un repère depuis l'axe de transit de la rd.

Enfin, l'aménagement devra permettre d'inverser le quartier de voies dédiées aux déplacements doux visant à relier de manière sécurisée et lisible les différents espaces publics entre eux tout en desservant les poches d'habitat. La présence d'une ligne haute tension dans la

partie sud-ouest du secteur interdisant toute construction, la zone sera destinée à accueillir un espace vert de connexion nord-sud.

Il s'agira par ailleurs d'encourager les déplacements inter-quartiers, en sécurisant la traversée de la RD10 (au niveau de Maralouine) et en développant de nouvelles connexions transversales, les plus directes possibles, vers la centralité de l'Intermarché et de l'Héritière (de ces écoles).

Bâti

L'implantation du bâti devra respecter les caractéristiques inhérentes du site, à savoir, la pente, son bon ensoleillement et la présence de restanques.

Le secteur accueillera une mixité de programmes : collectifs, petits plots, maisons en bande, et potentiellement quelques villas. Les hauteurs des bâtiments collectifs seront comprises entre R+2 et R+3. Les maisons en bande et villas seront restreintes à R+1. Compte tenu de la configuration du terrain, les opérations de plus faible hauteur seront réservées aux terrains en contact direct avec le pavillonnaire existant.

Les constructions devront par ailleurs prétendre à l'exemplarité environnementale. L'obtention de labels BBC/HQE/BDM ou H&E, le respect la RT 2015 et la possible mise en place d'une consommation énergétique passive voire positive seront encouragées et souhaitées.

Environnement/Paysage

Le secteur est situé sur un coteau qui porte les stigmates d'un passé agricole encore récent. Des vignes sont encore présentes sur le site et les restanques en témoignent, et des arbres fruitiers sont présents.

Le projet devra comporter une trame verte d'accompagnement rappelant ce passé récent et profitant de l'exposition sud. Par ailleurs les franges arborées seront préservées, notamment côté EBC.

La trame végétale se transcrit à la fois dans le traitement des espaces publics comme celui des espaces privés.

Par ailleurs, le projet devra assurer une gestion globale des eaux pluviales dont l'infiltration est rendue impossible compte tenu de l'imperméabilisation d'une partie des sols. Cette nouvelle gestion sera collective. Un bassin enterré sera intégré au projet, potentiellement prévu au point bas et central de la zone (sous la place). Ce dispositif sera complété et accompagné de noues et fossés longeant les cheminements piétons et marquant la séparation avec la voirie et/ou les parcelles privées.

Enfin, il s'agira impérativement de limiter les déblais/ remblais en vue de respecter l'aspect initial de la zone.

Le maillage viaire

Le site n'est aujourd'hui inervé que par le chemin de Maralouine et des chemins privés qui constituent le socle de l'habitat diffus. Dans l'objectif d'encourager les déplacements doux, et de sécuriser les liaisons piétonnes, il s'agira de créer une trame cohérente N/S et E/O reliant les espaces publics, tout en sécurisant les déplacements vers Intermarché et la ZAC de l'Heritière.

La voirie existante sera quant à elle requalifiée pour être adaptée à l'augmentation des flux inhérente aux constructions nouvelles. Le carrefour avec la RD10, accueillant désormais des activités commerciales, devra ainsi être repensé et sécurisé. Enfin, il s'agira

de reprendre les débouchés des chemins privés et de compléter le maillage, en particulier en direction du Nord.

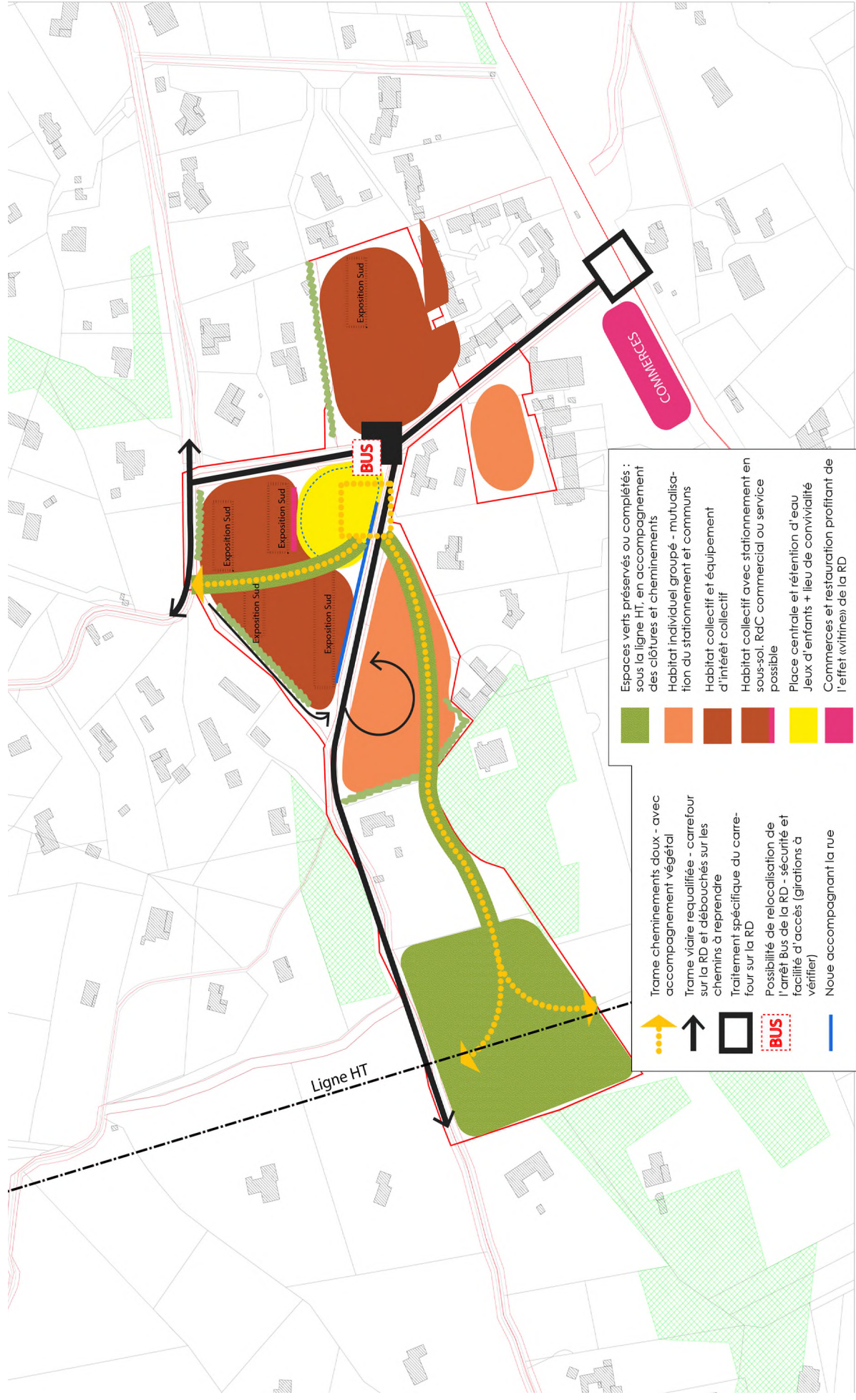
Les modalités de retournement des bus à l'intérieur du quartier seront à étudier. Une solution le long de la RD ne pourrait être envisagée qu'en présence d'un aménagement sécurisant les quais d'attentes et limitant la vitesse des véhicules de la RD à cet endroit.

Pour favoriser l'attractivité des espaces publics et y limiter les nuisances, le stationnement devra être regroupé par poches pour l'habitat individuel. Les ruelles mixtes de desserte locale seront encouragées.

Les impasses ne débouchant pas à minima sur un cheminement piéton structurant sont prosrites. De manière générale les voies en impasses seront prosrites, sauf impossibilité technique ou topographique.

Au nord, les immeubles d'habitat collectif proposeront un stationnement enterré.

Le stationnement lié aux commerces sera adapté aux types de commerces (arrêt minute, zone bleue, livraisons...).



Secteur n°2 : Vigne Longue

Localisation

Situé au Sud de l'A8, le secteur de la Vigne Longue bénéficie d'une position stratégique au carrefour de la RD10 et de la RD64A.

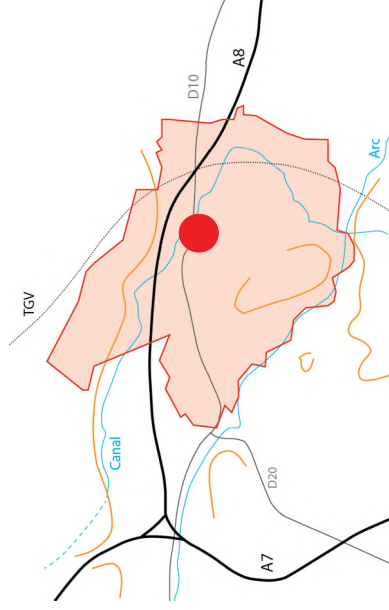
Principaux enjeux sur le secteur

Eloignée d'environ 1.4 km de la centralité commerciale de l'Intermarché et d'environ 2 km du centre villageois, cette zone pavillonnaire souffre de sa déconnection avec le reste de la ville. Cet éloignement géographique est renforcé par un double cloisonnement, lié à la fracture créée par la route départementale, à laquelle il bénéficie pourtant d'un accès immédiat, et à l'absence de centralité de quartier, d'équipements ou de commerces. Les habitants sont donc entièrement dépendants des centralités annexes, sans pour autant bénéficier de liaisons sécurisées vers ces dernières.

Par ailleurs, le site offre des réserves foncières et un environnement paysager de qualité qui lui confèrent un potentiel de densification mesurée.

La mise à profit du foncier disponible fait émerger l'opportunité d'un décloisonnement du quartier de la Vigne Longue, permettant d'affirmer sa vocation urbaine. L'aménagement du quartier se devra dès lors de :

- permettre la création d'une centralité de quartier garantissant son attractivité
- proposer une mixité des formes bâties, des programmes et des populations



- comporter un volet environnemental fort, en cherchant notamment à valoriser le patrimoine paysager de qualité et en limitant les émissions polluantes
- assurer la gestion des eaux pluviales
- faciliter l'accessibilité du quartier en encourageant les déplacements doux intra et inter-quartier et en améliorant la desserte en transports en communs.

Orientations d'aménagement

En appui de la RD10 et de la RD64A, le futur quartier de la Vigne Longue devra souligner son rapport avec ces deux axes tout en conservant l'environnement paysager du site.

Dès lors, le projet devra s'attacher à mettre en scène la route d'Aix-en-Provence à Berre l'Étang (RD10) par un front bâti attractif et commercial et à protéger l'avenue Victor Hugo (RD64A) qui mène vers le village par des rideaux d'arbres. Il s'agit autrement dit d'« un programme résidentiel et d'activités dans un jardin » articulé autour d'une place publique.

Bâti

Le projet reposera sur un front bâti à vocation d'activités, de commerces, de services et de logements permettant une coupure visuelle entre la RD10 et les autres logements prévus dans partie Sud du site. Implanté en retrait, ce bâtiment assurera la mise en place d'une contre-allée avec stationnement qui sera prolongée par une esplanade plantée. À l'intérieur du site, cinq bâtiments d'habitat collectif proposeront une offre de logements exclusivement en accession.

La programmation pourrait se décliner de la façon suivante :

- bâtiment A : vocation mixte avec environ 1 000 m² de commerces au rez-de-chaussée et des logements sociaux en R+1 et en R+2,
- bâtiment B, D, E et F : logements en accession en R+2,
- bâtiment C : logements en accession en R+1.

Maillage viaire

L'accessibilité du site sera assurée par une voie uniquement depuis la RD64A (ou l'avenue Victor Hugo) via une allée en sortie du giratoire des deux départementales. À partir de cette entrée, deux voies spécifiques offrant des places de stationnement seront aménagées pour garantir la desserte :

des commerces au Nord via une contre-allée à sens unique parallèle à la RD10 et débouchant sur cet axe départemental, des logements au cœur de l'îlot via une rue privée interne à double sens prolongée en limite Ouest.

Pour limiter la place de la voiture, trois chemins piétons perpendiculaires à cette rue interne s'étendront au cœur du site pour assurer la desserte des cinq bâtiments (B, C, D, E et F). Les bâtiments D, E et F étant implantés en contrebas, des rampes d'une pente de 4 à 5% garantiront notamment l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite et aux landaux.

Pour renforcer et encourager les liaisons douces, le système viaire sera complété par une allée piétonne de 3 mètres au Nord des habitations et une galerie partiellement couverte au Nord des commerces.

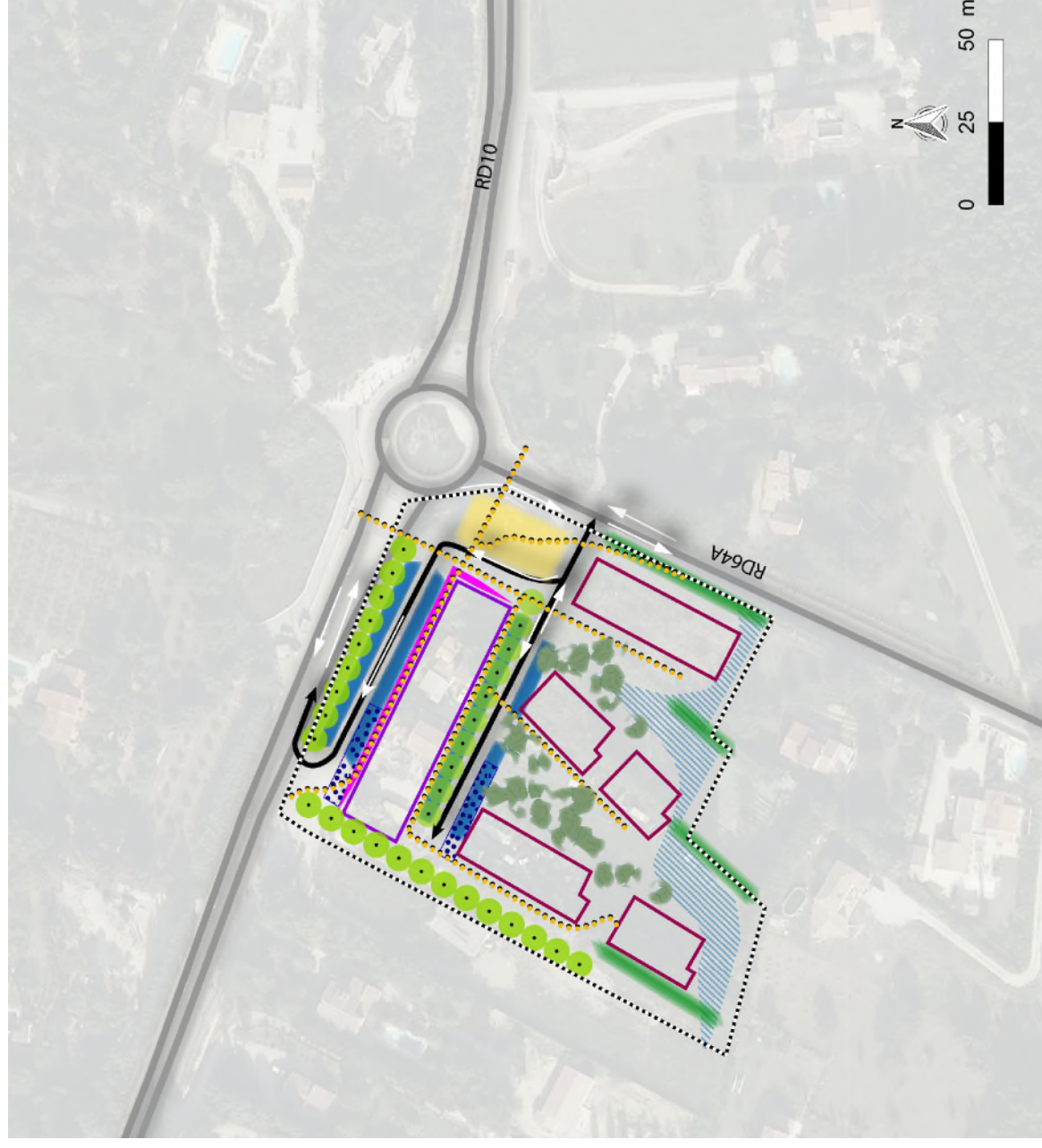
Environnement/Paysage

Une forte végétalisation du site sera apportée à travers la plantation de 85 arbres de première grandeur pour tendre vers un esprit de « jardin habité ».

Ce projet paysager reposera sur une esplanade plantée de muriers-platanes s'ouvrant à la fois sur le giratoire RD10/RD64A, et les terrasses devant les commerces. Ce mail assurera ainsi depuis Aix-en-Provence une entrée de ville « verte ». A partir de cet espace public, plusieurs percées plantées convergeront vers le cœur du site où des bosquets denses d'arbres hydrophiles seront disséminés entre les bâtiments.

En bordure des axes existant et en projet, (RD10 et voies internes), des alignements d'arbres souligneront le périmètre du site et intégreront au mieux les futures constructions dans l'environnement. Dans la mesure du possible et pour garder le caractère « campagnard », les haies et les arbres isolés seront conservés à l'instar des plantations existantes de tuyas, de peupliers et de cyprès en partie Sud.

Concernant le traitement des eaux pluviales, deux bassins de rétention seront enterrés au Nord des bâtiments à usage de commerces et d'habitat. Ce dispositif sera complété par un troisième système de rétention en limite sud du périmètre. Pour ne pas surcharger le Vallat des Eyssarettes qui prend naissance à cet endroit, il sera entièrement paysagé de type « prairie de rétention ».



- Secteur soumis à OAP, SMS et servitude de hauteur maximale R+2
- Emprise maximale des bâtiments à usage d'habitation
- Emprise maximale des bâtiments à usage mixte avec activités en rdc
- Façade commerciale
- Alignement d'arbres à créer
- Espaces verts existants à préserver
- Bosquets à créer
- Bassin de rétention enterré
- Aménagement hydraulique et paysager
- Espace public à créer
- Trame piétonne
- Sens de circulation
- Voirie à créer
- Espace de stationnement à créer

Secteur n°3 : L'Héritière-Intermarché

Localisation

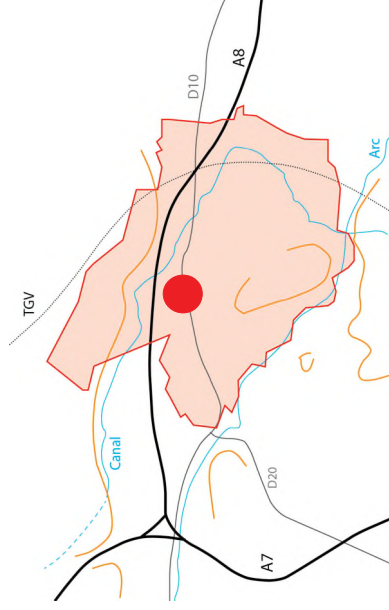
Situé au carrefour de la RD10 et de la RD64, ce secteur s'articule autour de la polarité commerciale de l'Intermarché.

Principaux enjeux sur le secteur

L'urbanisation du site sera réalisée en grande partie dans le cadre d'une procédure de zone d'aménagement concerté (ZAC) qui couvre une dizaine d'hectare. L'aménagement des parcelles non bâties sera engagé dans une première phase opérationnelle.

Le projet consiste à donner aux Ventabrenais une entité urbaine devenue nécessaire à leur entrée de ville, en termes de cohérence urbaine et de réponse aux besoins en logements de la ville. Il doit également garantir et améliorer la qualité du cadre de vie, et prendre en compte les difficultés quotidiennes que rencontrent les Ventabrenais. L'aménagement du quartier se devra dès lors :

- offrir une gamme diversifiée de logements (individuels et collectifs en accession, sociaux, foyer de personnes âgées), réaliser des services de proximité (commerces, laboratoires d'analyse ...),
- développer des équipements publics (centre de petite enfance, écoles, marché forain).



Orientations d'aménagement

La conception du projet d'aménagement de la première tranche tient compte avant tout, des grandes orientations de l'aménagement proposé avec :

- Une centralité exprimée par la création d'un coeur de quartier avec équipements publics, commerces, services et logements, Une desserte principale assurée par la RD 64 (voie déclassée aujourd'hui communale sans nom) et deux entrées principales du quartier,
- La prise en compte des modes doux de déplacement (piétons et vélos),
- La réalisation d'espaces publics structurants traités qualitativement,
- Une recherche paysagère pour tous les espaces.

Bâti

Afin de respecter les caractéristiques du village tout en assurant un développement maîtrisé ne menaçant pas les équilibres ni la qualité de vie, la programmation repose sur une mixité fonctionnelle et urbaine. Ainsi, le projet s'articulera autour :

- de trois secteurs à vocation d'habitat collectif en accroche des axes structurants,
- de quatre secteurs à vocation d'habitat individuel en limite de périmètre,
- de trois secteurs d'activités, de commerces et de services au coeur du projet,
- d'un secteur d'équipements publics en appui du mail central.

Ce programme comprendra la création de plus de 300 logements (85% de logements collectifs et 25% de logements individuels) réalisés selon les critères dits de « quartier durable » (normes Hautes Qualités Environnementales et Hautes Performances Énergétiques).

En bordure de la voirie principale, l'urbanisation prend la forme de bâtiments collectifs en R+2 et en alignements discontinus dans un objectif de structuration de l'espace public mais aussi de préservation des cônes de vue sur le paysage naturelle.

Dans un souci de cohérence, les limites Est et Ouest de la ZAC viendront s'articuler par des zones d'habitat individuel en R+1 sur le tissu pavillonnaire existant. Cette fine couture urbaine permettra ici encore de mettre en évidence les qualités paysagères du site et de son environnement, le contact visuel avec la nature étant toujours privilégié.

La constitution d'un îlot structurant à vocation commerciale et de services apportera pour sa part plus d'urbanité à la zone. Il semble indispensable que ce nouveau morceau de ville de Ventabren puisse, en complément de ce qui existe déjà, offrir des services et commerces nouveaux aux habitants de la ville. Pour cela, une placette centrale raccordée sur un large mail orienté Nord-Est Sud-Ouest sera créée avec la construction d'immeubles collectifs en R+3 ayant des locaux commerciaux à rez-de-chaussée. Cette place publique sera destinée à accueillir un marché ainsi que des manifestations foraines.

Maillage viaire

Le futur quartier sera principalement desservi par l'axe Nord-Sud

RD64 à partir de la RD10 et par une sortie créée au Nord sur la RD19. Axe structurant, la RD64 (voie déclassée, aujourd'hui communale et sans nom) sera le point d'accroche de la nouvelle centralité et de la nouvelle voie transversale vers l'Ouest assurant la jonction avec le Chemin des Gourgoulons (jonction Est). Plusieurs voies secondaires internes souvent en impasses avec aire de retournement seront ensuite réalisées de part et d'autre de ces artères.

Afin d'améliorer la sécurité au carrefour RD64/RD19 et de limiter le transit dans la ZAC, il est proposé de mettre à sens unique dans le sens entrant Nord vers Sud la partie de la RD64 comprise entre la RD19 et la voie structurante Est-Ouest de la ZAC. La partie Sud de la RD64 restera, elle, en voie à double sens en se rattachant à la RD10 par le giratoire existant. En complément et pour rétablir une sortie Nord, un barreau Sud-Nord à sens unique sera créé à l'Est de la ZAC entre la voie structurante de la jonction Est et la RD 19.

Au delà de ce maillage viaire, l'accroche du site sur la ville reposera sur des circulations douces. Tout en assurant la continuité urbaine de la ZAC, ces liaisons garantiront une fluidité des déplacements à l'intérieur de ce nouveau quartier suivant les principes actuels. C'est ainsi que des voies cyclables ou des circulations piétonnes seront privilégiées sur la totalité du projet et permettront un lien avec le pôle d'équipement commercial au Sud de la RD10 via une traversée sécurisée.

En outre, environ 150 places de stationnement public seront réalisées à proximité immédiate du cœur d'îlot. Elles se situeront le long de la voie de la jonction Est et dans une poche de parking le long de la RD 64 à proximité immédiate des commerces et équipements publics. Deux autres parkings en lien avec les zones commerciales seront aménagés de part et d'autre de la RD10. Alors

que le parking de la première zone permettra une mutualisation du stationnement commerces/écoles, le parking de la deuxième zone revêtera un caractère paysager afin de mettre en valeur l'entrée de ville et prendre en compte l'inondabilité.

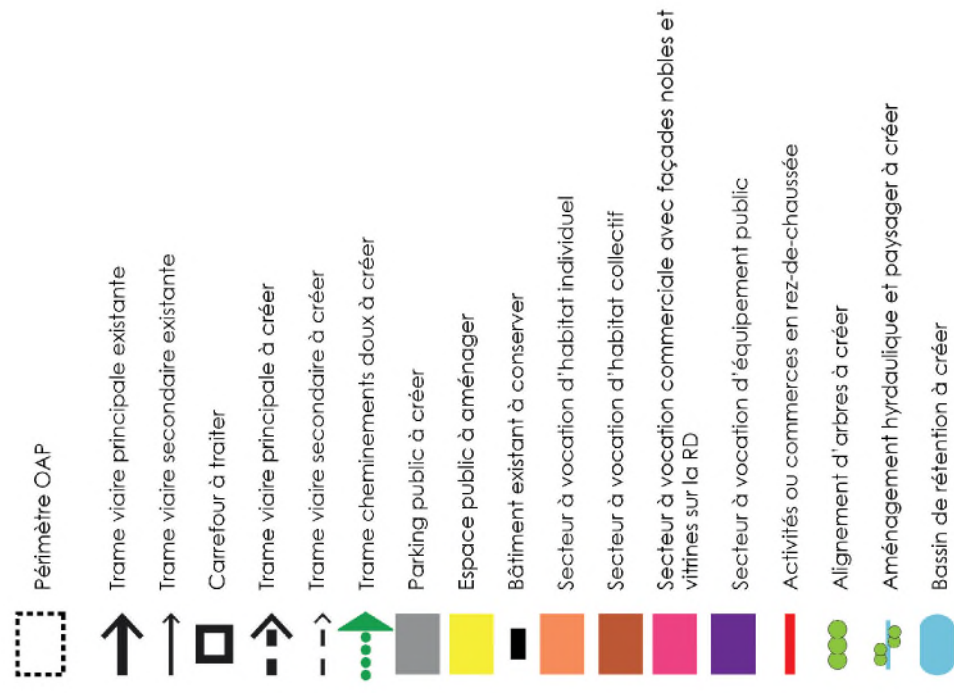
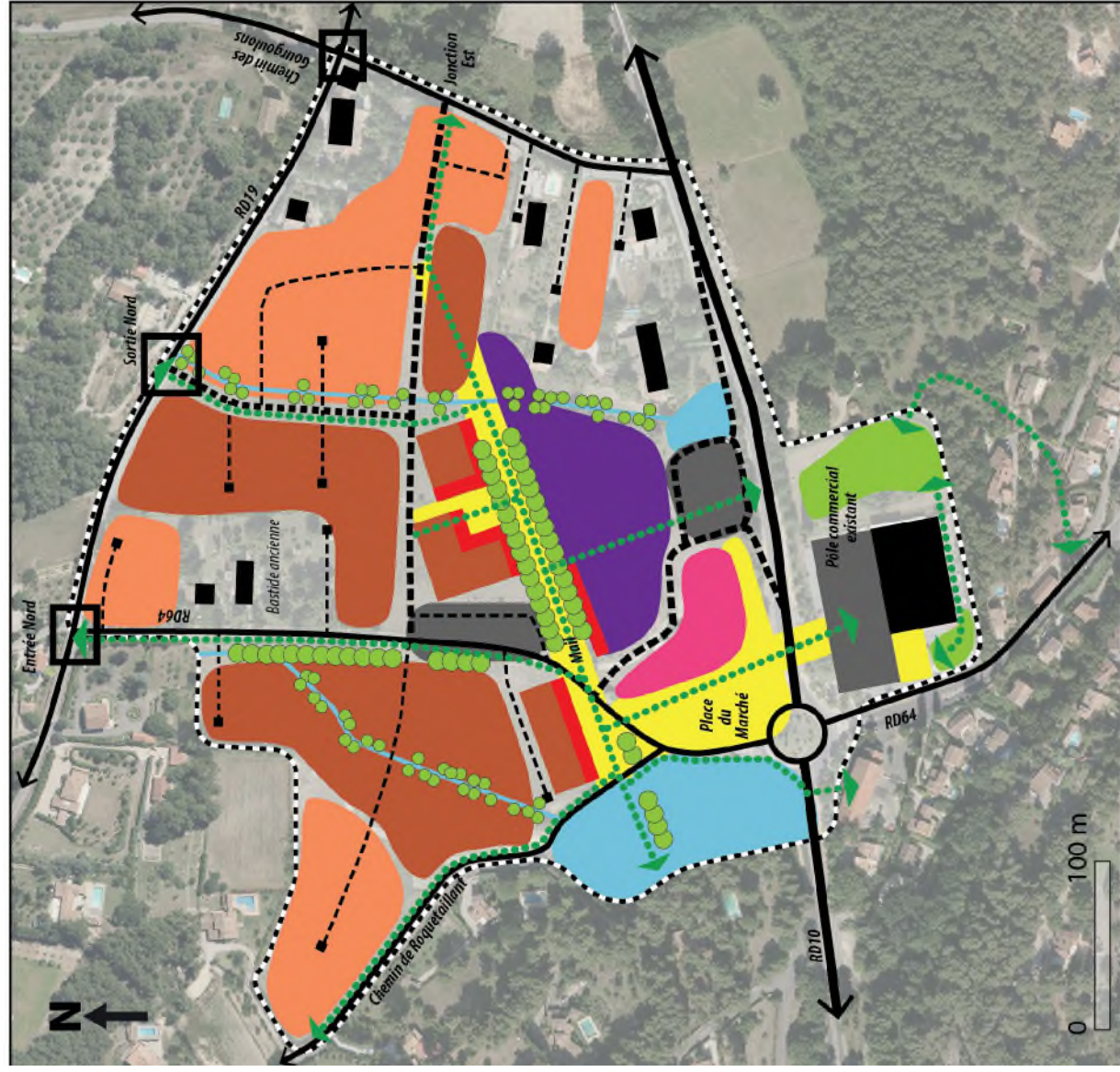
Environnement/Paysage

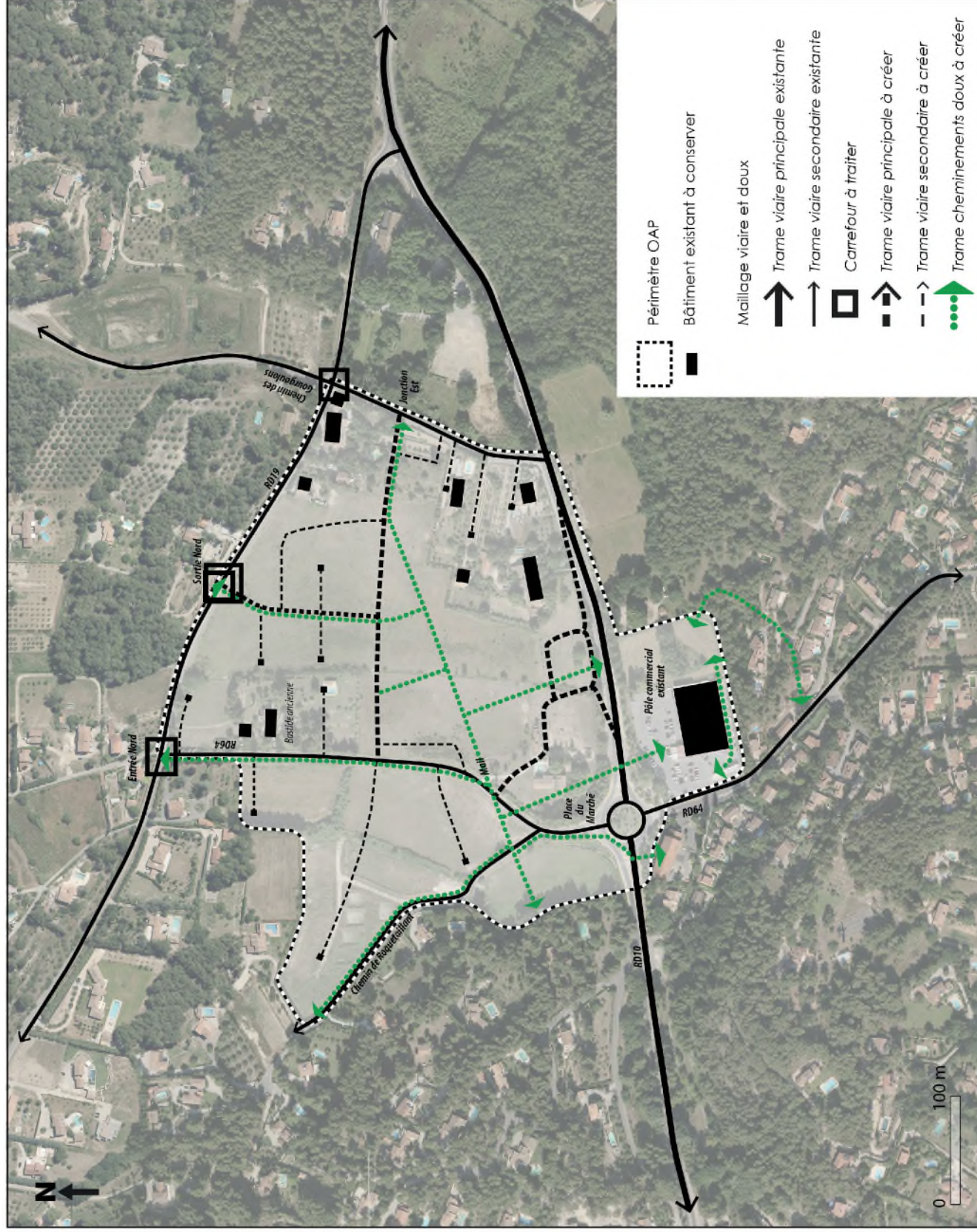
Pour garantir une insertion de l'opération dans l'environnement, le choix a été fait d'une grande modération constructive et une réflexion paysagère a été recherchée pour tous les espaces. La composition du site est pensée pour composer avec le climat, le soleil, le vent puis avec la terre, le régime des eaux, le paysage proche et lointain.

Occupé par une végétation herbacée résultante des parcelles agricoles en friche, le site comprend en outre quelques formes végétales intéressantes qu'il convient de valoriser : une végétation caduque le long des fossés, une végétation anciennement cultivée dont la palette peut être utilisée pour les espaces bâtis (rues, jardins), et des jardins d'agrément constituant des enclaves vertes.

En terme de gestion hydraulique, le projet intègre la mise en place d'un système d'assainissement pluvial adapté aux contraintes topographiques et au milieu récepteur, comprenant un bassin de rétention végétalisé, de manière à limiter l'impact du projet sur le régime des eaux et sur leur qualité. Ce bassin, à l'extrémité Ouest du mail, sera agrémenté par la création d'un espace végétalisé ludique et détente.

En lien avec le pôle commercial existant une aire de détente paysagée et de pique-nique sera aménagée afin d'intégrer au mieux cette construction dans son environnement.





Secteur n°4 : Château Blanc

Localisation

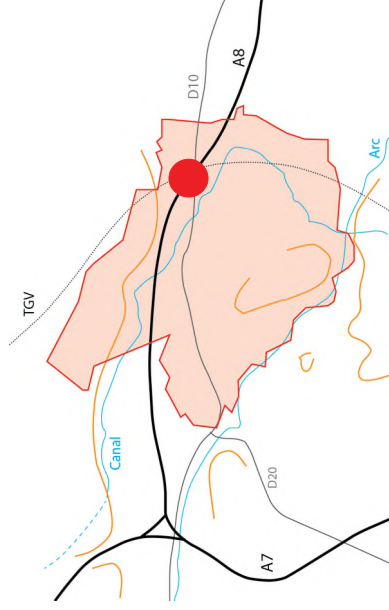
Le site de Château Blanc se situe à l'Est du territoire communal de Ventabren surplombé par l'imposant viaduc des Pontails et blotti à l'extrémité occidentale de la plaine agricole d'Eguilles. A 2 km du centre-ville et à proximité directe des nappes d'habitations pavillonnaires, le site est en périphérie de l'autoroute A8 reliant Salon-de-Provence à Aix, au niveau de l'aire de repos de Ventabren, ainsi que de la RD10 reliant l'Ouest aixois à l'étang de Berre. Il a par conséquent de bonnes dispositions en termes de perception et d'accessibilité par les riverains et les automobilistes de passage (effet vitrine).

S'étendant sur deux emprises distinctes divisées par l'infrastructure de l'A9, il se situe aussi en appui de Centaure Provence-Méditerranée qui est installé à la hauteur de l'Aire de Ventabren Nord, en bordure de l'A8.

Principaux enjeux sur le secteur

La zone d'activités de Château Blanc est le seul espace communal exclusivement dédié aux activités économiques. Elle existe depuis plus de 20 ans et a été déclarée zone d'intérêt communautaire en 2003. Son développement a été retardé par la construction du viaduc du TGV qui a grevé une partie importante de la zone.

Elle correspond ainsi pour Ventabren à un moyen de renforcer l'emploi et l'activité sur son territoire. De part sa position géographique, ce secteur correspond à un délaissé agricole en friche, impropre au développement agricole parce que ceinturé d'infrastructure qui en impacte le potentiel exploitable à long terme, et impropre à l'habitation du fait des nuisances (en particulier acoustiques).



C'est donc dans une forme de logique territoriale et de complémentarité programmatique, que le PLU de Ventabren a programmer ce développement économique à cet endroit. Les points clés du projet économique retenu sont en corrélation avec les enjeux communaux identifiés :

-  un territoire attractif économiquement mais un secteur concurrentiel fort,
-  des besoins liés à la fonction résidentielle de l'ouest du Pays d'Aix,
-  une difficulté à se positionner en complément des grands pôles industriels et tertiaires à proximité,
-  une activité commerciale à localiser de façon préférentielle dans le centre et le quartier de l'Héritière,
-  un marché des bureaux qui se tend, un stock qui s'accroît : produit à limiter très fortement,
-  des besoins surtout en locaux d'activités et petits fonciers (en moyenne < 2 000 m², une majorité entre 700 et 1 500 m²),
-  des activités préférentielles ciblées : BTP et artisanat, Services aux entreprises, Automobile, Commerce de gros, Petites Industries dont agroalimentaire.

Orientations d'aménagement

Planifié dans le cadre d'une Zone d'Activités Économique (ZAE) sur la partie nord, le site doit permettre de concilier les enjeux de fonctionnalité qu'impose un projet pour le développement économique, avec les enjeux environnementaux et paysagers.

Bâti

La zone d'activités aura pour cibles prioritaires des petites et moyennes entreprises artisanales, du BTP, du secteur automobile, des services aux entreprises et de petites unités industrielles non polluantes (dont agroalimentaire). Seront exclues les activités commerciales, sauf le commerce de gros. La zone devra limiter le développement d'une offre tertiaire composée uniquement de bureaux.

La zone d'activités sera exclusivement dédiée à l'accueil d'entreprises. Le logement sera interdit.

Afin de prendre en compte les différents enjeux, des règles strictes d'implantation des constructions, de qualité architecturale et d'emprises au sol limitées seront privilégiées. Ainsi, l'emprise au sol sera limitée à 60% afin d'assurer une densification du site, et des marges de recul seront imposées à l'intérieur de la zone pour garantir un alignement sur voie et créer une harmonie paysagère et une homogénéité bâtie.

Les entreprises qui viendront s'installer devront remplir des critères tels que :

-  assurer un traitement paysager à la parcelle,
-  offrir une qualité des bâtiments en utilisant des éco-matériaux, avec des aménagements intégrant l'utilisation des énergies renouvelables,

-  rechercher l'optimisation de la consommation énergétique des bâtiments et de leurs équipements, utiliser une palette de couleurs imposée par le cahier des charges,
-  prévoir une bonne insertion des bâtiments, dans une recherche de conception, d'orientation et d'implantation des bâtiments selon le modèle bioclimatique,
-  gérer les eaux pluviales pour les bâtiments,
-  gérer le stationnement à la parcelle en prévoyant des secteurs de parkings en arrière des bâtiments.

Maillage viaire

Traversé par la RD10G, le site sera accessible par une seule « porte d'entrée » permettant une desserte unique des deux parties de la zone au Nord de l'A8. L'option retenue est de déplacer l'entrée actuelle, jugée dangereuse du fait de la proximité avec le virage, et difficilement exploitable pour la partie basse. Le projet s'articulera ensuite autour d'une voie centrale à double sens qui redessinerait l'entrée du futur quartier économique. D'une largeur de 6 mètres, cet axe principal sera doublé par un espace vert comportant des arbres de hautes tiges et des buissons, du stationnement et des trottoirs. Des voies de desserte à sens unique utilisant au mieux les chemins et voies existantes, avec un bouclage complet (sauf sur la partie basse, pour ne pas créer un deuxième accès sur la RD) compléteront le maillage viaire.

En accroche de la RD10 qui traverse la commune selon un axe Est-Ouest, la zone au Sud de l'A8 sera desservie directement depuis cet axe.

Parallèlement à ces voies de desserte, des cheminements doux assureront la connexion de chaque lot d'activités vers les points de détente (zones humides et espace verts). La liaison de cette zone avec le centre-ville de Ventabren et les futurs pôles comme l'Héritière à la ZAE est également envisagée via des itinéraires de déplacement doux (pistes cyclables, trottoirs, circuits paysagers) et un fléchage adapté. Ces initiatives pourront être également étendues en direction des communes d'Eguilles et de Coudoux.

Environnement/Paysage

Le projet intègre un traitement paysager qualitatif en profitant des boisements existants et des besoins de rétention pluviale. Les constructions existantes conservées dans la partie Nord devront être considérées comme des espaces de transition, des coupures vertes. Ainsi, l'insertion paysagère du projet reposera sur la création d'une trame verte et bleue se basant sur les réseaux existants, les canaux (dont le réseau du Canal de Provence) et les « vestiges » des anciens vergers, et aussi sur les actions suivantes :

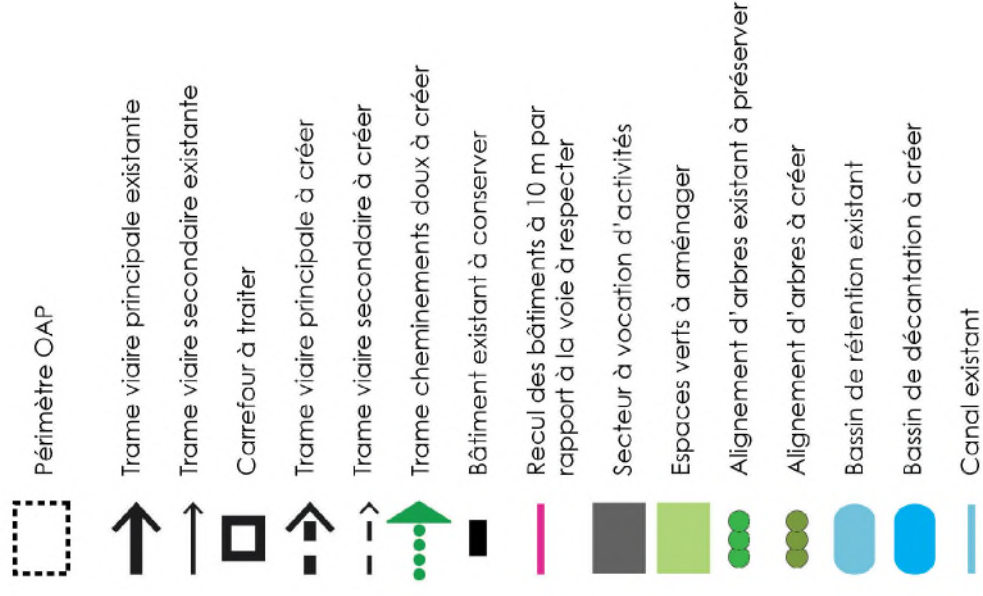
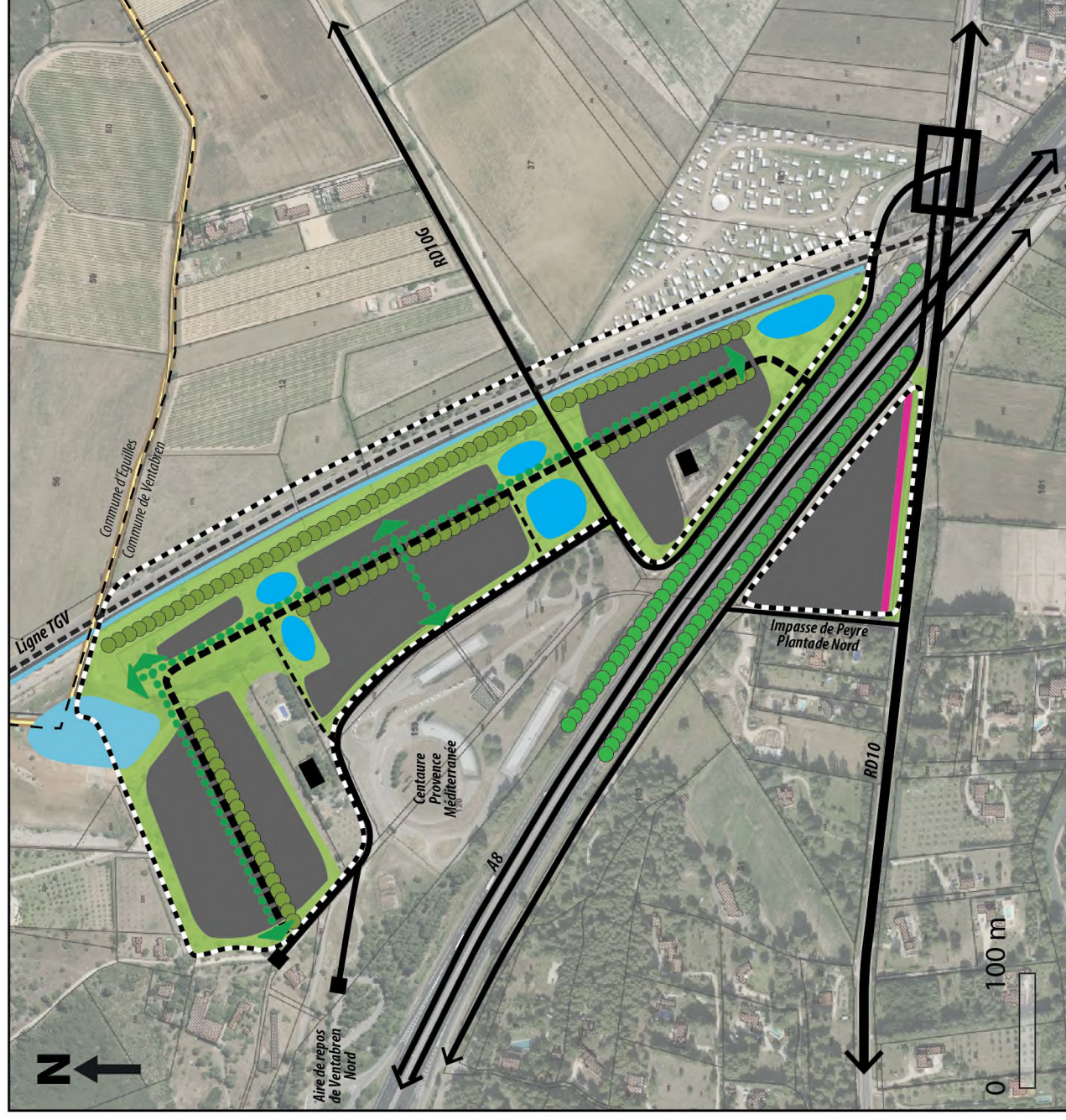
-  l'aménagement d'une interface boisée avec le paysage environnant,
-  la conservation d'alignement de chênes existant,
-  la valorisation du chemin technique longeant le viaduc de la voie TGV en itinéraire doux bordé
-  la délimitation d'une aire de stationnement en entrée de zone,
-  la planification d'un espace récréatif pour les usagers du site permettant aussi de laisser un espace tampon et d'assurer une transition de qualité entre la zone d'activités de Château Blanc, le viaduc et la plaine agricole.

Face aux enjeux environnementaux multiples présents sur le sites (nuisances, risques, périmètres de protection, nécessité de continuités), l'aménagement sera réalisé en cohérence avec les milieux naturels et sera accompagnée de plantation pour assurer à la fois une bonne qualité paysagère et d'usage. Dans cet objectif, des essences végétales locales seront privilégiées et plantées en bordure des voiries afin de créer des coupures visuelles et auditives.

On peut citer notamment, l'intégration :

-  des alignements de micocouliers (arbres emblématiques de la Provence),
-  des bosquets de peupliers blancs,
-  des massifs et des clôtures végétalisées de lauriers blancs en bordure de voies internes.

La gestion des eaux pluviales sera assurée à la parcelle en favorisant l'infiltration et l'aménagement paysager des espaces de rétention. Une greffe des nouvelles installations hydrauliques sera également réalisée sur les systèmes existants mis en oeuvre par la SNCF dans le cadre de la construction de la LGV.





Ville de Ventabren
Réalisation du PLU