

# Plan Local d'Urbanisme Commune de Venelles



## Orientations d'aménagement et de programmation



## Table des matières

Liste des Orientations d'Aménagement et de Programmation .....	3
Préambule .....	4
OAP les Faurys .....	5
OAP les Figueirasses .....	8
OAP Font Trompette .....	12
OAP la Brianne .....	18
OAP les Michelons.....	20
OAP Secteur « Madeleine Bonnaud ».....	22
OAP Secteur « Allée des Quatre Tours ».....	24
OAP Secteur « Tournesols ».....	26
OAP Secteur « Verdon » .....	28
OAP Pôle Gare.....	30
OAP Secteur Nord .....	32
OAP Modes doux.....	34

# Liste des Orientations d'Aménagement et de Programmation

Le dossier comprend les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) suivantes :

Thème « Aménagement » :

- Les Faurys
- Les Figueirasses
- Font Trompette
- La Brianne
- Les Michelons
- Secteur « Madeleine Bonnaud »
- Secteur « Allée des Quatre Tours »
- Secteur « Tournesols »
- Secteur « Verdon »

Thème « Transports et déplacements » :

- Pôle gare
- Secteur Nord
- Modes doux

# Préambule

Conformément aux articles du code de l'environnement et notamment des articles L.123-1-4, L.123-3, R.123-3-1, R.123-3-2 et R.123-6, les OAP, par leur forme peuvent :

- porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager ;
- prendre la forme de schémas d'aménagement.

Dans le respect des orientations définies par le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) les OAP comprennent des dispositions portant sur **l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements**.

Elles peuvent :

- Définir les actions et opérations nécessaires pour :
  - o mettre en valeur **l'environnement**, notamment les continuités écologiques, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine,
  - o lutter contre **l'insalubrité**,
  - o permettre **le renouvellement urbain**
  - o et assurer **le développement de la commune**.
- 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.
- Préciser les **principales caractéristiques des voies et espaces publics**.
- Comprendre tout élément d'information nécessaire à la **mise en œuvre des politiques du logement et du transport et des déplacements**.

Lorsqu'il s'agit de traiter d'informations relatives à une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) les dispositions relatives aux ZAC figurent notamment dans les OAP ou leurs documents graphiques :

- a) **La localisation et les caractéristiques des espaces publics** à conserver, à modifier ou à créer ;
- b) **La localisation prévue pour les principaux ouvrages publics, les installations d'intérêt général et les espaces verts**.

Lorsqu'il s'agit de traiter d'informations relatives à une zone à urbaniser (AU) Les OAP définissent les **conditions d'aménagement et d'équipement de la zone**. Ceci est en particulier nécessaire pour les zones dites « 1AU » pour lesquelles les voies publiques et les réseaux d'eau, d'électricité et, le cas échéant, d'assainissement existant à la périphérie immédiate de la zone ont une capacité suffisante pour desservir les constructions à implanter dans l'ensemble de cette zone. Ainsi, les constructions y sont autorisées soit lors de la réalisation d'une opération d'aménagement d'ensemble, soit au fur et à mesure de la réalisation des équipements internes à la zone prévus par les OAP.

# OAP les Faurys

Le périmètre de l'OAP les Faurys couvre une zone 1AUc.

## Conditions d'aménagement et d'équipement de la zone

L'ouverture à l'urbanisation est conditionnée par l'aménagement des équipements de voirie publique nécessaires :

- Le carrefour entre la route de Couteron (RD13a) et le chemin des Faurys ;
- Le carrefour entre l'avenue des Faurys et le chemin des Faurys ;
- Le chemin des Faurys sur toute sa longueur entre les deux carrefours précédemment cités.

Par ailleurs, l'ensemble des constructions dans les zones devra s'intégrer aux réseaux publics d'assainissement des eaux usées et d'adduction en eau potable.

## Politique du logement et développement de la commune

Le périmètre de l'OAP les Faurys couvre une zone à urbaniser qui participe au développement d'une offre en habitat diversifié sur la commune conformément aux orientations du PADD.

Il n'est pas prévu d'équipement public spécifique en dehors des équipements de viabilisation dans le périmètre. Cependant, l'implantation d'un tel équipement est possible dans la mesure où les objectifs en termes de production de logements sont atteints à l'échelle du périmètre de l'OAP ou si la part de ces objectifs qui ne peut être atteint du fait de l'emprise de l'équipement public est reportée dans un autre secteur désigné comme devant répondre aux objectifs de développement d'un habitat diversifié sur la commune (zones AU ou zones U)

Sont identifiés dans le périmètre quatre sous-périmètres à l'échelle desquels les objectifs en termes de développement d'une offre en habitat diversifié se déclinent :

- Sous-périmètre (1)
- Sous-périmètre (2)
- Sous-périmètre (3)
- Sous-périmètre (4)

Concernant l'ensemble des sous-périmètres, il est rappelé que les dispositions générales du règlement s'appliquent et notamment les dispositions en faveur de la mixité sociale (40% de logements sociaux minimum dans le cadre d'opérations collectives dont la définition est donnée dans ces mêmes dispositions générales)

Les 3 sous-périmètres identifiés doivent être prioritairement aménagés pour permettre des programmes de logements mixtes ou intermédiaires.

Objectifs en termes de production de logement :

	<b>Logements</b>	<b>Logements sociaux</b>
Sous-périmètre 1	15	6
Sous-périmètre 2	10	4
Sous-périmètre 3	35	14

Sous-périmètre 4	10	4
------------------	----	---

## Principales caractéristiques des voies et espaces publics

L'orientation d'aménagement définit les voies et espaces publics suivants :

- Le carrefour entre la route de Couteron (RD13a) et le chemin des Faurys (cf. plus haut) ;
- Le carrefour entre l'avenue des Faurys et le chemin des Faurys (cf. plus haut) ;
- Le chemin des Faurys sur toute sa longueur entre les deux carrefours précédemment cités (cf. plus haut) ;
- L'allée des Chênes

### **Le carrefour entre la route de Couteron (RD13a) et le chemin des Faurys**

L'objectif poursuivi pour cet aménagement est multiple :

- Identifier l'entrée de ville dans le cadre d'un marqueur clair ;
- Sécuriser la circulation et le carrefour, compte tenu des conditions existantes et futures

### **Le carrefour entre l'avenue des Faurys et le chemin des Faurys**

L'objectif poursuivi pour cet aménagement est de réaménager ce carrefour pour l'adapter aux nouvelles conditions de circulation sur le chemin des Faurys.

### **L'allée des Chênes**

Cette voie constitue la principale voie de desserte de l'ensemble du périmètre couvert par l'OAP. Elle doit donc être en capacité suffisante pour desservir l'ensemble des projets de développement urbains prévus.

De plus, elle doit permettre la mise en œuvre de la politique générale du PADD relative à la diminution de l'usage de la voiture particulière dans le cadre des transports. Ainsi elle doit comprendre les caractéristiques nécessaires pour le développement des cheminements piétons et cyclables, notamment dans le cadre du réseau global modes doux (cf. OAP Modes doux)

### **L'allée des Chênes**

L'allée des Chênes a pour vocation d'intégrer le nouveau quartier des Faurys au réseau cyclable de la commune (cf. OAP Modes doux)

Le sens unique doit être maintenu.

Les circulations douces mixtes (cyclables et piétons) doivent être aménagées depuis le carrefour avec le chemin des Faurys et celui avec la rue du Claou.

## Mise en valeur de l'environnement

Le quartier se situe sur la crête des Faurys et par conséquent s'intègre dans un secteur majeur au niveau de la trame verte et bleu générale de la commune ainsi que des composantes paysagères.

### **Continuités écologiques**

Des bandes boisées ainsi que des espaces boisés doivent être maintenues afin de réaliser la continuité écologique entre les réservoirs de biodiversité au nord de la route de Couteron (Massif de la Trévaresse) et l'ensemble de la crête des Faurys.

Ces protections, en compléments de celles mises en place dans le règlement, notamment sur les zones urbaines alentour forment un ensemble cohérent définissant la trame verte dans ce secteur.

### **Grand paysage**

Sur les périphéries Est et Ouest du périmètre de l'OAP les Faurys, les bandes boisées jouent aussi un rôle de marqueur paysagé du front topographique de la crête des Faurys. Elles doivent donc être maintenues aussi à ce titre.

Par ailleurs les programmes de logement qui sont prévus dans le cadre de l'aménagement de la zone doivent s'intégrer, notamment en termes de hauteur des constructions, dans cet environnement afin de préserver les caractéristiques vertes de ce marqueur du grand paysage. Les points de vue sur ce secteur sont notamment sensibles depuis Venelles-le-Haut.

### **Entrée de ville**

Au-delà des conditions d'équipement, le réaménagement du carrefour entre la Route de Couteron (RD13a) et le chemin des Faurys doit jouer un rôle de marqueur identitaire de l'entrée de ville, aujourd'hui peu lisible (feu tricolore isolé dans un environnement semi-forestier)

Toutefois, ce carrefour reste une première étape dans la transition vers la ville sur cet axe. Les véritables caractéristiques urbaines du paysage se retrouvent après le virage, au niveau du carrefour entre les rues du Grand Puits (RD13a), du Claou et de la Reille (RD13b) Par conséquent, les programmes de construction situés au nord du périmètre de l'OAP des Faurys et perceptibles depuis la route de Couteron doivent rester discrets en s'appuyant notamment sur les continuités boisées identifiées.

# OAP les Figueirasses

Le périmètre de l'OAP les Faurys couvre une zone 2AU.

## Conditions d'aménagement et d'équipement de la zone

Les conditions d'aménagement du périmètre définissent trois secteurs :

- Secteur principal au nord-ouest de la zone,
- Secteur secondaire 1 au sud de la zone,
- Secteur secondaire 2 à la pointe sud-ouest de la zone.

*Pour le secteur principal*, l'ouverture à l'urbanisation est conditionnée par l'aménagement de la « voie centrale » qui joue à la fois un rôle de voie de desserte de ce secteur et une rôle plus global de bouclage de tous les futurs quartiers nord de la ville. En effet, elle se prolonge vers l'Est dans le cadre de l'aménagement du quartier de Font Trompette (cf. OA Font Trompette)

Les équipements de voirie publique suivants sont donc nécessaires :

- Le carrefour entre la voie centrale et la rue de la Reille (RD13b) ;
- Le carrefour entre la voie centrale et le chemin des Terres Longues (cf. OAP Font Trompette) ;
- La voie centrale sur toute sa longueur entre les deux carrefours précédemment cités.

L'aménagement de la voie centrale doit permettre une préservation du chemin de Fontcuberte sur une longueur la plus longue possible, comme illustré sur le schéma.

**L'ensemble de ce secteur doit faire l'objet d'une opération d'aménagement d'ensemble.**

*Pour le secteur secondaire 1*, l'ouverture à l'urbanisation est conditionnée par l'aménagement d'un accès soit par le chemin des Grandes Vignes, soit par l'allée de Castellás

*Pour le secteur secondaire 2*, l'ouverture à l'urbanisation est conditionnée par l'aménagement d'un accès par l'allée des Figueirasses dans de bonnes conditions de sécurité et de desserte.

*Pour l'ensemble de la zone*, l'ouverture à l'urbanisation est conditionnée par la création d'un réseau d'assainissement des eaux usées en liaison avec la station d'épuration Nord programmée (cf. OAP Font Trompette) Par ailleurs, l'ensemble des constructions dans la zone devra s'intégrer au réseau public d'adduction en eau potable.

## Politique du logement et développement de la commune

Le périmètre de l'OAP les Figueirasses couvre une zone à urbaniser qui participe au développement d'une offre en habitat diversifié sur la commune conformément aux orientations du PADD.

Il n'est pas prévu d'équipement public spécifique en dehors des équipements de viabilisation dans le périmètre. Cependant, l'implantation d'un tel équipement est possible dans la mesure où les objectifs en termes de production de logements sont atteints à l'échelle du périmètre de l'OAP ou si la part de ces objectifs qui ne peut être atteinte du fait de l'emprise de l'équipement public est reportée dans un autre secteur désigné comme devant répondre aux objectifs de développement d'un habitat diversifié sur la commune (zones AU ou zones U)



Sont identifiés dans le périmètre les secteurs décrits au premier paragraphe à l'échelle desquels les objectifs en termes de développement d'une offre en habitat diversifié se déclinent.

### **Secteur principal et secteur secondaire (1)**

Ces secteurs doivent être prioritairement aménagés pour permettre des programmes de logements mixtes ou intermédiaires.

Concernant ces secteurs, il est rappelé que les dispositions générales du règlement s'appliquent et notamment les dispositions en faveur de la mixité sociale (40% de logements sociaux minimum dans le cadre d'opérations collectives dont la définition est donnée dans ces mêmes dispositions générales)

### **Secteur secondaire (2)**

Ce secteur, en continuité de forme urbaine du hameau des Figueirasses a vocation d'accueillir des logements individuels.

### **Objectifs en termes de production de logement :**

	<b>Logements</b>	<b>Logements sociaux</b>
Secteur principal	90	36
Secteur secondaire (1)	10	4
Secteur secondaire (2)	10	-

## **Principales caractéristiques des voies et espaces publics**

L'orientation d'aménagement définit les voies et espaces publics suivants :

- Le carrefour entre la voie centrale et la rue de la Reille (RD13b) ;
- Le carrefour entre la voie centrale et le chemin des Terres Longues (cf. OAP Font Trompette) ;
- La voie centrale sur toute sa longueur entre les deux carrefours précédemment cités.
- Le chemin de Fontcuberte préservé

### **Le carrefour entre la voie centrale et la rue de la Reille (RD13b) :**

Aujourd'hui particulièrement difficile du fait de la forte pente dès le début du chemin de Fontcuberte, le carrefour doit être réaménagé de manière à organiser les flux entre divers axes structurants du territoire, actuels et futurs et en particulier la rue de la Reille et la future voie de bouclage nord.

Ce carrefour représente un des nœuds futurs majeurs de la trame viaire communale (cf. OAP Secteur Nord)

### **Le carrefour entre la voie centrale et le chemin des Terres Longues (cf. OAP Font Trompette) :**

Le chemin des Terres Longues constitue une voie à caractère plutôt rural mais dont la fréquentation peut être accrue dans le cadre de la mise en œuvre du PLU :

- Equipements publics et STEP nord
- Mise en force de la voie de bouclage nord

Il doit toutefois conserver ses caractéristiques rurales les plus importantes, notamment au nord du carrefour qui deviendra alors un marqueur d'entrée de ville.

Ce carrefour doit donc permettre de :

- Maintenir la continuité des flux multimodes sur la voie de bouclage nord sur un axe Est-Ouest
- Marquer la limite d'urbanisation et l'entrée de ville sur les séquences paysagères du chemin des Terres Longues

### **La voie centrale sur toute sa longueur entre les deux carrefours précédemment cités.**

La voie centrale assure deux rôles à la fois : d'une part la voie de desserte principale du quartier des Figueirasses, d'autre part le premier segment d'un circuit de bouclage (appelé par ailleurs voie de bouclage nord) en relation avec le futur quartier de Font Trompette joignant à l'Ouest la rue de la Reille et à l'Est l'ex-RN96 (route de Pertuis)

Elle doit donc être en capacité suffisante pour desservir l'ensemble des projets de développement urbains prévus.

De plus, elle doit permettre la mise en œuvre de la politique générale du PADD relative à la diminution de l'usage de la voiture particulière dans le cadre des transports. Ainsi elle doit comprendre les caractéristiques nécessaires pour le développement des cheminements piétons et cyclables, notamment dans le cadre du réseau global modes doux (cf. OAP Modes doux)

Enfin, elle doit reprendre l'axe du chemin de Fontcuberte sur une longueur la plus courte possible (à partir du carrefour avec le chemin de la Reille) de manière à préserver celui-ci, voir ci-après.

### **Le chemin de Fontcuberte préservé**

Le chemin de Fontcuberte, dans sa partie préservée à vocation à s'inscrire dans le périmètre délimité en vertu de l'article L.123-1-5 III 2° du Code de l'Urbanisme à mettre en valeur ou à requalifier, pour des motifs écologique, paysager et culturel (voir plus loin)

## Mise en valeur de l'environnement

### **Trame bleue et préservation du risque inondation**

Au centre du quartier se situe une des têtes de bassin du torrent de Vauclaire. Par conséquent, des aléas ont été déterminés (fort et modéré)

Cet axe majeur de la trame verte et bleue nécessite une préservation à deux titres :

- Préservation des futurs habitants et usagers vis-à-vis du risque d'inondation
- Préservation de la continuité écologique (trame verte et bleue)

Cet axe sépare naturellement les secteurs principal et secondaire (1) d'une part et le secteur secondaire (2) d'autre part. Le schéma présenté permet de ne créer un ouvrage de franchissement qu'en un seul point.

Par ailleurs, les zones aménageables en contact avec cet axe, doivent respecter les espaces de préservation indiqués sur le schéma.

### **Bas du Castellas**

Le secteur principal d'urbanisation de la zone se situe notamment en contre-bas immédiat du quartier du Castellas. Une bande verte est préservée de manière limiter l'impact paysager du quartier en maintenant un socle ceinturant vert.

Les constructions implantées au plus près de cette bande devront respecter une hauteur moindre que celles les plus éloignées (et situées en contre-bas) de manière à s'intégrer plus efficacement dans le paysage notamment perçu des points de vue lointains (allée des Figueirasses, chemin des Terres Longues, avenue Eugène Bertrand (RD62f) route de Pertuis (RD96n) Venelles-le-Haut)

### **Entrée de ville (cf. OAP Font Trompette)**

Le carrefour entre la voie centrale et le chemin des Terres Longues devient un marqueur d'entrée de ville. Il s'inscrit toutefois sur un axe très peu passant (chemin des Terres Longues)

### **Chemin de Fontcuberte – Vallon des Capons**

Au-delà de la section où il se confond avec la voie centrale, le chemin de Fontcuberte a vocation à s'inscrire dans la continuité du périmètre de protection n°21 « Vallon des Capons » (cf. règlement)

La végétation en bordure du chemin doit être préservée. Seules sont autorisées les mesures de gestion visant à leur pérennité (taille d'entretien, dégagement des pieds de toute surface imperméable, anticipation et renouvellement des sujets malades)

Les murets en pierre en bordure du chemin doivent être préservés. Ils ne peuvent faire l'objet que de mesures de restauration ou d'entretien.

Le gabarit actuel du chemin doit être préservé.

Ces prescriptions ne sont pas applicables au niveau des interfaces entre le chemin et la voie centrale.

# OAP Font Trompette

Le périmètre de l'OAP Font Trompette couvre une zone 2AU.

## Conditions d'aménagement et d'équipement de la zone

Le périmètre correspond au périmètre de la Zone d'Aménagement Différé (ZAD) instituée en prévision des besoins en termes de logements induits par la proximité des activités industrielles du projet ITER.

L'ensemble des terrains fait donc l'objet d'une convention foncière entre la mairie de Venelles et l'Etablissement Public Foncier de la région Provence Alpes Côte d'Azur.

L'ensemble du périmètre a vocation à être aménagé sous la forme d'une opération d'aménagement d'ensemble de type Zone d'Aménagement Concerté (ZAC)

### Opération d'aménagement d'ensemble

Les études de faisabilité et de définition de l'aménagement devront répondre aux objectifs suivants qui :

- Mettre en place la voie de bouclage nord
- Définir la stratégie d'équipement de la zone (scolaire...)
- Définir la vocation commerciale des activités autorisées dans la zone (commerce de proximité)
- Déterminer les conditions et dispositions constructives au regard du risque d'érosion hydrique
- Affiner les modalités de préservation du corridor écologique du torrent de Vauclaire

Les objectifs principaux sont d'identifier une trame urbaine, de définir un maillage urbain pérenne sur le temps, cohérent dans la desserte et/ou le découpage en îlot des espaces.

- Organiser le territoire autour des points focaux
  - o Ceux-ci correspondent aux singularités géographiques : flancs collinaires, éperon rocheux...
  - o Ces lieux peuvent être mis en scène en créant des perspectives et en localisant des constructions remarquables par leur vocation (équipement public) ou par leur architecture.
- Adapter la trame constructible à la topographie
  - o L'implantation générale du bâti doit être organisée en fonction des quatre rythmes de pente présents sur le territoire.
  - o Chaque espace doit être connecté avec le suivant par une voirie adaptée aux conditions de déclivité permettant un écoulement des réseaux et une accessibilité multimode.

### Réseaux

L'ouverture à l'urbanisation est conditionnée par la création d'un réseau d'assainissement des eaux usées en liaison avec la station d'épuration Nord programmée.

Par ailleurs, l'ensemble des constructions dans la zone devra s'intégrer au réseau public d'adduction en eau potable.

Un système d'assainissement pluvial sera mise en place, comprenant des systèmes de rétention de deux ordres :

- De la rétention en toiture des bâtiments le permettant dans la mesure du possible
- Un réseau d'assainissement et de rétention public permettant de respecter les mesures du PLU en la matière pour l'ensemble des imperméabilisations produites (publiques et privées)

Le traitement des exutoires peut permettre une transition paysagère entre les espaces naturels et urbains.

### **Infrastructures**

Les équipements de voirie publique suivants sont nécessaires :

- Le carrefour entre la voie de bouclage nord et la route de Pertuis (RD96n) ;
- Le carrefour entre la voie de bouclage nord et le chemin des Terres Longues (cf. OAP Figueirasses) ;
- Le (les) carrefour(s) entre la voie de bouclage nord et l'avenue Eugène Bertrand (RD62f)
- La section de la voie de bouclage (déterminée) entre le chemin des Terres Longues et l'avenue Eugène Bertrand (RD62f) ;
- La section de la voie de bouclage (déterminée) en appui sur la route de Pertuis (RD96n) et desservant les secteurs les plus denses du périmètre ;
- La (les) section(s) de la voie de bouclage (non déterminée(s)) entre les deux sections précédentes.

### **Equipement scolaire**

Un équipement scolaire devra être implanté dans le périmètre, afin de répondre aux besoins des futurs habitants du nord de la commune (Font Trompette en priorité mais aussi Figueirasses, Terres Longues...) Il devra être accessible par les modes doux (piétons, cycles)

Il sera préférentiellement positionné dans la partie centrale (« hameau de Font Trompette ») de manière à être aisément accessible via les transports en commun dont le trajet le plus naturel empruntera la route de Pertuis, en continuité du Logis et de la desserte actuelle.

### **Equipement commercial et de services**

La vocation principale de la zone est l'habitat, ainsi que les équipements et services qui en sont le complément habituel. Compte tenu de la densité de population attendue dans le quartier de Font Trompette, une centralité sera mise en place afin de donner une vie au quartier. Elle sera le lieu d'un développement du commerce de première nécessité (usages quotidiens, conformément aux objectifs du PADD)

Toutefois, afin de ne pas induire de concurrence ou d'effet de « doublon » avec les commerces de centre-ville, une analyse des besoins et des opportunités devra être menée dans le cadre des études préliminaires à l'opération d'aménagement d'ensemble. Les filières liées aux circuits courts et à la mise en valeur du patrimoine agricole de la région font partie des filières à exploiter.

## **Politique du logement et développement de la commune**

Le périmètre de l'OAP Font Trompette couvre une zone à urbaniser qui participe au développement d'une offre en habitat diversifié sur la commune conformément aux orientations du PADD.

Le schéma global d'aménagement identifie 6 secteurs :

- Secteur 1 « Hameau de Terre Longue »
- Secteur 2 « Hameau de la Brianne »
- Secteur 3 « Hameau du Sud »
- Secteur 4 « Hameau de la Colline »
- Secteur 5 « Hameau de Font Trompette »
- Secteur 6 « Hameau du Piémont »

**Secteur 1 « Hameau de Terre Longue »**

Ce secteur doit être prioritairement aménagé pour permettre des programmes de logements mixtes ou intermédiaires.

**Secteur 2 « Hameau de la Brianne »**

Ce secteur doit être prioritairement aménagé pour permettre des programmes de logements mixtes ou intermédiaires à l’Ouest de l’avenue Eugène Bertrand (RD62f) A l’Est de l’avenue Eugène Bertrand (RD62f) doivent être prioritairement implantés des logements en petit collectif

**Secteur 3 « Hameau de l’Adret »**

Ce secteur doit être prioritairement aménagé pour permettre des programmes de logements individuels denses ou intermédiaires.

**Secteur 4 « Hameau de la Colline »**

Ce secteur doit être prioritairement aménagé pour permettre des programmes de logements mixtes ou intermédiaires.

**Secteur 5 « Hameau de Font Trompette »**

Ce secteur doit être prioritairement aménagé pour permettre des programmes de logements mixtes ou intermédiaires ou en petit collectif.

**Secteur 6 « Hameau du Piémont »**

Ce secteur doit être prioritairement aménagé pour permettre des programmes de logements individuels denses ou intermédiaires.

**Objectifs en termes de production de logement :**

	<b>Logements (nombre global)</b>	<b>Logements sociaux (minimum)</b>
Hameau de Terre Longue	30 à 35	12 à 14
Hameau de la Brianne	75 à 80	30 à 32
Hameau de l’Adret	12 à 15	4 à 6
Hameau de la Colline	55 à 65	22 à 26
Hameau de Font Trompette	195 à 210	78 à 84
Hameau du Piémont	135 à 145	54 à 58

## Principales caractéristiques des voies et espaces publics

L'orientation d'aménagement définit des caractéristiques pour les voies et espaces publics suivants :

- Le carrefour entre la voie de bouclage nord et le chemin des Terres Longues (cf. OAP Figueirasses) ;
- Le (les) carrefour(s) entre la voie de bouclage nord et l'avenue Eugène Bertrand (RD62f)
- La section de la voie de bouclage (déterminée) entre le chemin des Terres Longues et l'avenue Eugène Bertrand (RD62f) ;
- La section de la voie de bouclage (déterminée) en appui sur la route de Pertuis (RD96n) et desservant les secteurs les plus denses du périmètre ;
- La (les) section(s) de la voie de bouclage (non déterminée(s)) entre les deux sections précédentes.
- L'avenue Eugène Bertrand (RD62f)
- La route de Pertuis (RD96n)

### **La voie de bouclage nord (différentes sections)**

La voie de bouclage nord assure deux rôles à la fois : d'une part la voie de desserte des principaux hameaux du quartier de Font Trompette, d'autre part un segment d'un circuit de bouclage en relation avec le futur quartier des Figueirasses joignant à l'Ouest la rue de la Reille et à l'Est la route de Pertuis (RD96n)

Elle doit donc être en capacité suffisante pour desservir l'ensemble des projets de développement urbains prévus.

De plus, elle doit permettre la mise en œuvre de la politique générale du PADD relative à la diminution de l'usage de la voiture particulière dans le cadre des transports. Ainsi elle doit comprendre les caractéristiques nécessaires pour le développement des cheminements piétons et cyclables, notamment dans le cadre du réseau global modes doux (cf. OAP Modes doux)

Dans le périmètre de l'OAP de Font Trompette, les sections hautes (Est) et basses (Ouest) sont connues. Les études préalables à l'opération d'aménagement d'ensemble doivent permettre de déterminer les conditions de bouclage compte tenu des pentes tout en respectant les objectifs suivants :

- Préservation au mieux des continuités écologiques, talwegs et ripisylves
- Maintien des fonctions décrites ci-dessus

### **L'avenue Eugène Bertrand (RD62f)**

L'avenue Eugène Bertrand (RD62f) constitue un axe historique du village offrant une succession de points de vue remarquables. Elle le lieu d'implantation des futurs quartiers de Font Trompette et de la Brianne (cf. OAP la Brianne)

Elle devra être aménagée afin de s'adapter à l'implantation des nouveaux quartiers mais n'a pas vocation à constituer la structure principale du quartier Font Trompette.

Les aménagements nécessaires à la sécurisation des circulations douces doivent être prévus. En particulier, au-delà du carrefour entre la voie de bouclage nord et la route de Pertuis (RD96n), cette dernière présente des caractéristiques pénalisant la sécurité et le confort des circulations douces. Or, la

création d'un parking d'échanges au niveau de l'échangeur autoroutier (cf. OAP Secteur nord) implique une accessibilité aisée notamment pour les modes doux. Par conséquent, l'avenue Eugène Bertrand, du fait de son trafic apaisé, peut prendre le relais de ce point de vue.

### **La route de Pertuis (RD96n)**

Dans le prolongement du centre de Venelles, l'ex-RN96 est la voie principale structurante de la quasi-totalité de la partie urbanisée de Venelles. Par conséquent, ce rôle et ces fonctions doivent être assurés jusqu'au quartier de Font Trompette.

Les fonctions urbaines doivent donc être prolongées et/ou aménagées jusqu'au carrefour avec la voie de bouclage nord :

- Circulations piétonnes
- Circulations cyclables
- Desserte en transports en commun

### **Espaces publics de centralité**

Compte tenu de l'ampleur du projet, des espaces publics de centralités devront être aménagés avec pour objectifs minimaux de :

- Mettre en scène les points focaux du quartier (cf. plus haut)
- Organiser la centralité autour de l'équipement scolaire
- Organiser la centralité autour des commerces et services de proximité à implanter

## Mise en valeur de l'environnement

### **Adaptation des constructions**

Compte tenu de l'environnement particulier du quartier les constructions devront s'adapter :

A la pente. Des systèmes de constructions sur pilotis pourront être privilégiés dans les secteurs à forte pente, avec une emprise au sol réduite, afin de limiter les terrassements et d'intégrer le stationnement en rez-de-chaussée.

A l'orientation des versants. En versant mal exposé, le bâti pourra être orienté Est/Ouest pour profiter de l'ensoleillement du matin et du soir. Ailleurs, il pourra être orienté Nord/Sud pour permettre une ventilation naturelle des logements et d'apprécier les vues sur la vallée de la Durance (Nord) et un ensoleillement qualitatif (Sud)

A la gestion du ruissellement. Il devra être ménagé de larges ouvertures entre les constructions pour ne pas faire obstacle à l'écoulement des eaux.

### **Jardins partagés**

Les études préalables sur l'opération d'aménagement d'ensemble devront prévoir la mise en place d'espaces dédiés à des jardins partagés.

### **Préservation des espaces agricoles**



Entre les hameaux de Terre Longue et de la Brianne, la vocation agricole des terres peut être maintenue afin de valoriser les paysages et de préserver le système hydraulique dans son état actuel.

### **Corridor écologique**

Les bassins hydrographiques et la partie centrale des collines sont préservés afin de constituer une entité naturelle apte au fonctionnement d'un corridor écologique.

La bordure nord-est du périmètre est entièrement préservée depuis la route de Pertuis (RD96n) jusqu'à l'avenue Eugène Bertrand (RD62f) Il s'agit sur cet axe de limiter au maximum les coupures anthropiques pour permettre de maintenir au mieux les continuités écologiques :

- Trame verte : continuité boisée préservée au maximum sur un axe de ripisylve dense
- Trame bleue : les ouvrages de franchissement doivent laisser une place importante à l'écoulement naturel. Il s'agira de plus, dans le cadre des études préalables à l'opération d'aménagement d'ensemble d'affiner les modalités de préservation de ce corridor écologique

# OAP la Brianne

Le périmètre de l'OAP la Brianne couvre une zone 2AU.

## Conditions d'aménagement et d'équipement de la zone

Le périmètre de l'OAP la Brianne se situe à proximité immédiate de celui de l'OAP Font Trompette. Pour cette dernière, l'ensemble du périmètre a vocation à être aménagé sous la forme d'une opération d'aménagement d'ensemble de type ZAC. Les aménagements prévus dans la présentes OAP peuvent être intégrés à cette opération, ceci n'étant pas une condition à l'ouverture à l'urbanisation de la zone de la Brianne.

### Réseaux

L'ouverture à l'urbanisation est conditionnée par la création d'un réseau d'assainissement des eaux usées en liaison avec la station d'épuration Nord programmée (cf. OAP Font Trompette)

Par ailleurs, l'ensemble des constructions dans la zone devra s'intégrer au réseau public d'adduction en eau potable.

### Infrastructures

Les accès aux différents sous-périmètres devront se faire de manière unique pour chaque sous-périmètre de manière à ne pas multiplier les accès sur l'avenue Eugène Bertrand (RD62f)

## Politique du logement et développement de la commune

Le périmètre de l'OAP la Brianne couvre une zone à urbaniser qui participe au développement d'une offre en habitat diversifié sur la commune conformément aux orientations du PADD.

Le schéma global d'aménagement identifie 3 sous-périmètres.

### Sous-périmètre 1

Ce sous-périmètre doit être prioritairement aménagé pour permettre des programmes de logements mixtes ou intermédiaires.

### Sous-périmètres 2 et 3

Ces sous-périmètres doivent être prioritairement aménagés pour permettre des programmes de logements mixtes ou individuels. La forme urbaine devra en particulier respecter les points suivants :

- Respecter la forme urbaine des constructions environnantes
- Préserver, en termes de limitation de hauteur les points de vue depuis l'avenue Eugène Bertrand (RD62f) vers l'Ouest.

### Objectifs en termes de production de logement :

	<b>Logements</b>	<b>Logements sociaux</b>
Sous-périmètre 1	15	6
Sous-périmètre 2	15	0 à 6
Sous-périmètre 3	10	0 à 4

## Principales caractéristiques des voies et espaces publics

L'orientation d'aménagement définit des caractéristiques pour l'avenue Eugène Bertrand (RD62f)

L'avenue Eugène Bertrand (RD62f) constitue un axe historique du village offrant une succession de points de vue remarquables. Elle le lieu d'implantation des futurs quartiers de Font Trompette (cf. OAP Font Trompette) et de la Brianne.

Les aménagements nécessaires à la sécurisation des circulations douces doivent être prévus. En particulier, au-delà du carrefour entre la voie de bouclage nord et la route de Pertuis (RD96n), cette dernière présente des caractéristiques pénalisant la sécurité et le confort des circulations douces. Or, la création d'un parking d'échanges au niveau de l'échangeur autoroutier (cf. OAP Secteur nord) implique une accessibilité aisée notamment pour les modes doux. Par conséquent, l'avenue Eugène Bertrand, du fait de son trafic apaisé, peut prendre le relais de ce point de vue.

## Mise en valeur de l'environnement

### Corridor écologique

Dans le prolongement des protections apportées dans le cadre de l'OAP Font Trompette sur le corridor écologique du torrent de Vauclaire, Il s'agit sur cet axe de limiter au maximum les coupures anthropiques pour permettre de maintenir au mieux les continuités écologiques :

- Trame verte : continuité boisée préservée au maximum sur un axe de ripisylve dense
- Trame bleue : l'ouvrage de franchissement de l'avenue Eugène Bertrand (RD62f) doit laisser une place importante à l'écoulement naturel.

### Entrée de ville

L'aménagement de l'avenue Eugène Bertrand doit permettre de sécuriser les accès aux 3 sous-périmètres et de mettre en place des circulations douces et notamment cyclables en direction du futur parking d'échange situé au nord (cf. OAP Secteur Nord)

Ces aménagements doivent anticiper le marqueur d'entrée de ville au niveau du quartier de Font Trompette. Au niveau du périmètre de l'OAP la Brianne, l'avenue Eugène Bertrand doit donc être traitée de manière à marquer une transition entre la partie rurale (Nord-Est) et la partie plus urbaine (Sud-Ouest)

De plus, des points de vue sont remarquables depuis cet axe, préservés grâce à l'urbanisation diffuse du secteur, la faible hauteur des constructions et les pentes descendantes en direction de l'Ouest. La forme urbaine des sous-périmètres 2 et 3 en particulier devront permettre une bonne insertion des programmes dans ce paysage.

# OAP les Michelons

Le périmètre de l'OAP les Michelons couvre une zone 1AU.

## Conditions d'aménagement et d'équipement de la zone et principales caractéristiques des voies et espaces publics

L'ensemble du périmètre a vocation à être aménagé sous la forme d'une opération d'aménagement d'ensemble.

L'ensemble des constructions dans la zone devra s'intégrer aux réseaux publics d'assainissement des eaux usées et d'adduction en eau potable.

### Pôle d'équipement

La vocation principale de cette zone est d'accueillir un ensemble d'équipements significatifs :

- Une salle de spectacle
- Un équipement hôtelier
- Un parking d'échange multimodal

### Accès

L'accès à l'ensemble du secteur pourra être mutualisé de manière à ne pas interférer sur les flux d'échange au niveau du carrefour giratoire des avenues Maurice Plantier et de la Grande Bégude (ex-RN96) et de la rue des Michelons (RD13a) En effet ce nœud majeur est impliqué dans les échanges avec l'autoroute A51.

### Stationnement

Afin de rationaliser l'espace et de ne pas pénaliser la perception de l'entrée de ville principale de Venelles, une recherche de mutualisation des stationnements devra être réalisée afin de tenir compte des périodes d'occupation des différentes places.

En effet, le parking d'échange a vocation à être occupé la journée entre les heures de pointe liées aux déplacements domicile-travail tandis que la salle de spectacle occupe ses espaces de stationnement plus généralement en soirée.

### Parking d'échange

Ce positionnement stratégique se situe à la croisée de nombreux modes de transports présents sur la commune :

- Voiture particulière : croisement entre :
  - o La rue des Michelons : accès au parc sportif, à la plaine agricole
  - o L'autoroute A51
  - o L'avenue de la Grande Bégude (ex-RN96 vers le sud) : Zone d'Activités, Vallon de Tourame, les Logissons...
  - o L'avenue Maurice Plantier (ex-RN96 vers le nord) : le Logis, Centre-ville...
- Transports en commun (sur l'ex-RN96)

- Circulations piétonnes : aménagements de qualité et sécurisés le long de l'ex-RN96)
- Circulations cyclables : aménagements réalisés sur l'avenue Maurice Plantier et à prolonger vers le sud (cf. OAP Modes doux)

Afin de réaliser au mieux les échanges intermodaux, il devra donc accueillir des espaces de stationnement voués aux véhicules motorisés ainsi qu'aux deux-roues.

Il pourra ainsi jouer des rôles de rabattement vers les transports en commun, pôle de covoiturage.

## Politique du logement et développement de la commune

Le périmètre de l'OAP les Michelons couvre une zone à urbaniser ayant principalement vocation à accueillir les équipements décrits plus haut. Il peut de plus participer au développement d'une offre en habitat diversifié sur la commune conformément aux orientations du PADD.

Les constructions attendues sur le secteur sont les suivantes :

- Une salle de spectacle d'une capacité d'environ 350 places
- Un hôtel d'une capacité d'environ 60 chambres.

Au-delà de ces constructions spécifiques, il pourra être aménagé pour permettre un programme de logements intermédiaires ou collectifs.

### **Objectifs en termes de production de logement :**

Logements	Logements sociaux
40	16

## Mise en valeur de l'environnement

### **Paysage et entrée de ville**

Le positionnement du secteur est aussi stratégique en tant que marqueur d'entrée de ville. Au sud du carrefour giratoire, l'environnement est boisé et protégé à ce titre dans le règlement du PLU.

Au nord, le programme des constructions devra faire l'objet d'un soin particulier quant à la qualité architecturale de l'ensemble de manière à offrir à cette entrée de ville une identification emblématique.

Par ailleurs, la périphérie non accessible devra faire l'objet d'une préservation paysagère. En effet, la bretelle de sortie de l'autoroute A51 et l'autoroute elle-même n'ont pas vocation à devenir un ensemble urbain. Cette « bordure » permettra de mettre en scène le programme de constructions.

# OAP Secteur « Madeleine Bonnaud »

Le périmètre de l'OAP Secteur « Madeleine Bonnaud » couvre une zone 1AU.

## Conditions d'aménagement et d'équipement de la zone

Le périmètre de l'OAP Secteur « Madeleine Bonnaud » se décompose en deux parties :

- Un sous-périmètre « Logements »
- Un sous-périmètre « Equipements publics »

L'ensemble du sous-périmètre « Logements » a vocation à être aménagé sous la forme d'une opération d'aménagement d'ensemble.

L'ensemble des constructions dans la zone devra s'intégrer aux réseaux publics d'assainissement des eaux usées et d'adduction en eau potable.

## Politique du logement et développement de la commune

Le périmètre de l'OAP Secteur « Madeleine Bonnaud » couvre une zone à urbaniser qui participe au développement d'une offre en habitat diversifié sur la commune conformément aux orientations du PADD.

Le schéma global d'aménagement identifie un sous-périmètre à vocation d'accueil de logements.

Ce sous-périmètre doit être prioritairement aménagé pour permettre des programmes de logements mixtes. La forme urbaine devra en particulier préserver, en termes de limitation de hauteur et de traitement des franges, les points de vue depuis l'avenue du Jas de Violaine, et plus généralement depuis le domaine agricole de Violaine.

### **Objectifs en termes de production de logement :**

Logements	Logements sociaux
45	18

### **Equipements liés au développement du pôle Gare**

Ce sous-périmètre est situé à moins de 300m de la future halte ferroviaire. Il constitue, au nord de la voie ferrée, un emplacement privilégié pour implanter des équipements liés au développement du pôle Gare et plus particulièrement à l'incitation à l'usage des modes de transport alternatifs à la voiture.

Ce positionnement stratégique se situe à la croisée de ces flux :

- Voiture particulière : croisement entre :
  - o L'avenue Madeleine Bonnaud : Vallon de Touraine,...
  - o L'avenue des Ribas et l'avenue de la Grande Bégude (ex-RN96 via le Rond-point de la Gare) : le Logis, Centre-ville...
- Transports en commun (sur l'ex-RN96)
- Circulations piétonnes

- Circulations cyclables : aménagements à réaliser sur l'avenue Madeleine Bonnaud et l'avenue de la Grande Bégude (cf. OAP Modes doux)

Afin de réaliser au mieux les échanges intermodaux, il devra donc accueillir des espaces de stationnement voués aux véhicules motorisés ainsi qu'aux deux-roues.

Aujourd'hui, les transports en commun sont représentés dans le secteur par le système de transports à la demande.

Ces équipements pourront ainsi jouer des rôles de rabattement vers la halte ferroviaire.

## Principales caractéristiques des voies et espaces publics

Les deux sous-périmètres s'organisent en accès depuis les voiries existantes (avenues Madeleine Bonnaud et des Ribas)

Il n'est pas précisé de caractéristique pour les espaces publics et voies au sein de chacun des sous-périmètres.

## Mise en valeur de l'environnement

### **Paysage**

Le positionnement du secteur est stratégique de par sa perception depuis le domaine de Violaine et l'avenue du Jas de Violaine.

Les franges du sous-périmètre « Logements » devront donc être maintenues dans en termes de végétation mixte (arbres, haies) et non uniforme.

La forme urbaine de ce sous-périmètre devra de plus permettre une bonne insertion du programme dans ce paysage.

# OAP Secteur « Allée des Quatre Tours »

Le périmètre de l'OAP Secteur « Allée des Quatre Tours » est au sein de la zone UE (zone d'activités et de mixité fonctionnelle)

## Conditions d'aménagement et d'équipement de la zone et principales caractéristiques des voies et espaces publics

L'ensemble du périmètre est largement dépendant du tracé et des fonctions de la future voie « Déviation Est ». En effet, celle-ci deviendra l'axe principal de desserte du secteur. Toutefois, la définition et les études nécessaires pour fixer ces conditions ne sont aujourd'hui pas suffisamment abouties. Par conséquent, les axes indiqués dans le document graphique de l'OAP Secteur « Allée des Quatre Tours » sont des éléments de principe nécessitant d'être affinés lors de l'élaboration du projet de Déviation Est.

Ainsi l'ensemble du périmètre ne peut être aménagé que lorsque cette voie sera précisée.

Par ailleurs, l'ensemble des constructions dans la zone devra s'intégrer aux réseaux publics d'assainissement des eaux usées et d'adduction en eau potable.

### Infrastructures

#### Déviation Est

Cf. ci-dessus

#### Allée des Quatre Tours

Cette allée doit faire l'objet d'un réaménagement permettant d'offrir une connexion supplémentaire afin de créer dans ce secteur un véritable tissu urbain.

## Politique du logement et développement de la commune

Le périmètre de l'OAP Secteur « Allée des Quatre Tours » s'inscrit dans la zone UE dont la vocation est d'accueillir des activités économiques et de la mixité fonctionnelle.

L'objet du programme dans ce périmètre est de combiner ces éléments.

Ainsi une partie du programme pourra être composé de structures de mixité fonctionnelles, respectant les principes suivants :

- le niveau de rez-de-chaussée sera occupé par des activités commerciales, de bureau ou d'artisanat compatible avec la proximité de l'habitat ;
- la surface de plancher réservée à l'habitat ne peut excéder 2/3 de la surface de plancher totale.

Il pourra être possible de moduler cette règle pour la comprendre au niveau global de l'opération et non pour chaque bâtiment.

Pour les parties du programme général qui ne feront pas l'objet de mixité fonctionnelle, elles auront vocation à accueillir des activités économiques dont la proximité avec l'habitat est réaliste (peu de nuisances sonores, olfactives, poussières, etc...) notamment des bureaux.



**Objectifs en termes de production de logement :**

<b>Logements</b>	<b>Logements sociaux</b>
0 à 30	0 à 12

## Mise en valeur de l'environnement

**Paysage**

Ce périmètre s'inscrit à proximité de l'autoroute A51. Par conséquent les points de vue sur les constructions sont particulièrement sensibles.

Il s'agira pour les constructions et plus particulièrement pour celles qui ne sont pas à vocation d'habitat de veiller à proposer un point de vue harmonieux (limitation des enseignes visibles depuis l'autoroute A51, maintien d'une présence végétale au sein des espaces publics et privés)

# OAP Secteur « Tournesols »

Le périmètre de l'OAP Secteur « Tournesols » est au sein de la zone UE (zone d'activités et de mixité fonctionnelle)

## Conditions d'aménagement et d'équipement de la zone et principales caractéristiques des voies et espaces publics

L'ensemble du périmètre a vocation à être aménagé sous la forme d'une opération d'aménagement d'ensemble.

L'ensemble des constructions dans la zone devra s'intégrer aux réseaux publics d'assainissement des eaux usées et d'adduction en eau potable.

### **Assainissement pluvial**

Le périmètre accueille un des bassins de rétention publics principaux dont la nécessité est décrite dans le schéma directeur d'assainissement pluvial.

Afin de valoriser ce site particulièrement accessible et visible depuis l'espace public, il sera aménagé et paysagé, pour être accessible au public et constituer un véritable espace vert au sein de l'espace urbanisé.

### **Infrastructures**

#### **Allée du Vieux Canal**

L'aménagement du périmètre doit s'accompagner du réaménagement de l'allée du Vieux Canal. Cette allée doit être réaménagée de manière à assurer une circulation des véhicules dans de bonnes conditions ainsi qu'une continuité piétonne sécurisée entre l'avenue de la Grande Bégude et l'avenue des Ribas.

#### **Avenue de la Grande Bégude**

L'implantation du projet en bordure de l'avenue de la Grande Bégude (ex-RN96) doit être le vecteur de l'évolution de cet axe structurant vers un profil de « boulevard urbain » :

- Façades « nobles » tournées vers l'avenue
- Aménagements paysagers sous forme d'alignement d'arbres
- Aménagement de l'espace entre les façades et l'avenue sous forme d'espace public partagé

## Politique du logement et développement de la commune

Le périmètre de l'OAP Secteur « Tournesols » s'inscrit dans la zone UE dont la vocation est d'accueillir des activités économiques et de la mixité fonctionnelle.

L'objet du programme dans ce périmètre est de s'inscrire dans un objectif de mixité fonctionnelle. Par conséquent :

- le niveau de rez-de-chaussée sera occupé par des activités commerciales, de bureau ou d'artisanat compatible avec la proximité de l'habitat ;
- la surface de plancher réservée à l'habitat ne peut excéder 2/3 de la surface de plancher totale.

Il pourra être possible de moduler cette règle pour la comprendre au niveau global de l'opération et non pour chaque bâtiment. Ainsi les façades commerciales pourront être prioritairement tournées vers l'avenue de la Grande Bégude.

**Objectifs en termes de production de logement :**

<b>Logements</b>	<b>Logements sociaux</b>
82	35

## Mise en valeur de l'environnement

**Alignements d'arbres**

Afin de participer au réaménagement en boulevard urbain de l'avenue de la Grande Bégude, les alignements d'arbres partiellement présents le long de celle-ci doivent être renforcés pour créer un véritable alignement structurant l'espace urbain.

**Préservation du cône de vue**

Un cône de vue vers Venelles-le-Haut est identifié au centre du périmètre. La localisation de principe des constructions qui est indiquée sur le document graphique de l'OAP Secteur « Tournesols » tient compte de cette préservation.

L'ensemble des aménagements prévus dans le périmètre doivent concourir à une préservation de ce cône de vue.

# OAP Secteur « Verdon »

Le périmètre de l'OAP Secteur « Verdon » est au sein de la zone UE (zone d'activités et de mixité fonctionnelle)

## Conditions d'aménagement et d'équipement de la zone et principales caractéristiques des voies et espaces publics

L'ensemble du périmètre est largement dépendant du tracé et des fonctions de la future voie « Déviation Est ». En effet, celle-ci deviendra l'axe structurant du quartier. Toutefois, la définition et les études nécessaires pour fixer ces conditions ne sont aujourd'hui pas suffisamment abouties. Par conséquent, les axes indiqués dans le document graphique de l'OAP Secteur « Verdon » sont des éléments de principe nécessitant d'être affinés lors de l'élaboration du projet de Déviation Est.

Ainsi l'ensemble du périmètre ne peut être aménagé que lorsque cette voie sera précisée.

Par ailleurs, l'ensemble des constructions dans la zone devra s'intégrer aux réseaux publics d'assainissement des eaux usées et d'adduction en eau potable.

### **Infrastructures**

#### Déviation Est

Cf. ci-dessus

#### Allée des platanes et allée du Verdon

Ces deux allées sont aujourd'hui des voies de desserte de lots d'activités économiques. Dans le cadre des études sur la Déviation Est, il devra être recherché les modalités d'intégrer ces deux allées à la trame générale.

Ainsi, ces deux allées permettront d'offrir des connexions supplémentaires afin de créer dans ce secteur un véritable tissu urbain.

## Politique du logement et développement de la commune

Le périmètre de l'OAP Secteur « Verdon » s'inscrit dans la zone UE dont la vocation est d'accueillir des activités économiques et de la mixité fonctionnelle.

L'objet du programme dans ce périmètre est de combiner ces éléments.

Enfin une partie du programme pourra être composé de structures de mixité fonctionnelles, respectant les principes suivants :

- le niveau de rez-de-chaussée sera occupé par des activités commerciales, de bureau ou d'artisanat compatible avec la proximité de l'habitat ;
- la surface de plancher réservée à l'habitat ne peut excéder 2/3 de la surface de plancher totale.

Il pourra être possible de moduler cette règle pour la comprendre au niveau global de l'opération et non pour chaque bâtiment. Ainsi les façades commerciales pourront être prioritairement tournées vers la Déviation Est.

Pour les parties du programme général qui ne seront pas positionnées en accès direct sur la Déviation Est, elles auront vocation à accueillir des activités économiques dont la proximité avec l'habitat est réaliste (peu de nuisances sonores, olfactives, poussières, etc...)

**Objectifs en termes de production de logement :**

<b>Logements (nombre global)</b>	<b>Logements sociaux (minimum)</b>
0 à 50	0 à 20

## Mise en valeur de l'environnement

### **Préservation de la Touloubre**

Dans l'angle Nord-Ouest du périmètre, un espace est réservé à la conservation des éléments boisés. Cette mesure répond à deux types d'objectifs :

- Préserver les constructions du risque d'inondation dans le secteur ;
- Préserver un ensemble boisé cohérent jouant à la fois un rôle paysager en bordure de l'avenue de la Gare (ex-RN96) et un rôle de réservoir de biodiversité satellite de la ripisylve de la Touloubre.

La bordure nord du périmètre est entièrement préservée depuis la Déviation Est (et/ou l'allée des Platanes) jusqu'à l'avenue de la Gare (ex-RN96) Il s'agit sur cet axe de limiter au maximum les coupures anthropiques pour permettre de maintenir au mieux les continuités écologiques :

- Trame verte : continuité boisée préservée au maximum sur un axe de ripisylve dense
- Trame bleue : les ouvrages de franchissement doivent laisser une place importante à l'écoulement naturel. Il s'agira de plus, dans le cadre des études liées à la Déviation Est d'affiner les modalités de préservation de la Touloubre avant le passage sous l'autoroute A51.

### **Paysage**

Ce périmètre s'inscrit à proximité de l'autoroute A51. Par conséquent les points de vue sur les constructions sont particulièrement sensibles.

Il s'agira pour les constructions et plus particulièrement pour celles qui ne sont pas à vocation d'habitat de veiller à proposer un point de vue harmonieux (limitation des enseignes visibles depuis l'autoroute A51, maintien d'une présence végétale au sein des espaces publics et privés)

# OAP Pôle Gare

L'OAP Pôle Gare a pour vocation de déterminer les principes de la politique en termes de transports et déplacements en relation avec le développement du pôle Gare.

Le développement du Pôle Gare s'accompagne des événements suivants :

- **Réouverture de la halte ferroviaire de Venelles** avec pour objectif un cadencement des trajets de la ligne des Alpes (LDA) notamment sur le tronçon Aix en Provence – Manosque
- **Suppression du passage à niveau PN103**
- **Réaménagement du pont-rail au-dessus de la rue de la Gare (RD63)**

## Politique en termes de transports et déplacements

### Suppression du passage à niveau PN103

La suppression du passage à niveau PN103 aura pour principal effet de créer une rupture dans l'axe structurant historique de l'ex-RN96.

Rappelons que celle-ci constitue la « colonne vertébrale » de Venelles le long de laquelle s'organisent la plupart des quartiers Venellois actuels et futurs (les Logissons, la Zone d'Activités, le Logis, Font Trompette) De plus, cet axe fait l'objet d'une volonté de réaménagement pour améliorer et sécuriser les échanges entre ces quartiers (modes doux...) Enfin, il est le support actuel de la principale ligne de bus régulière reliant Aix en Provence à Venelles.

Plusieurs principes doivent donc être posés :

- Continuité des flux routiers (voiture particulière, transports en commun, poids lourds et livraisons)
- Continuité des modes doux
- Desserte des activités à proximité du PN103 non altérée
- Accessibilité à la halte ferroviaire
- Structuration de la partie nord de l'ex-RN96 (avenue de la Grande Bégude) en « boulevard urbain »

### Réouverture de la halte ferroviaire

La réouverture de la halte ferroviaire constitue une réelle opportunité de développer la politique du PADD de mettre en valeur l'usage des transports alternatifs à la voiture particulière.

Pour que ceci soit efficace à l'échelle de la commune de Venelles et compte tenu de la suppression du passage à niveau PN103, les principes suivants peuvent être posés :

- Accessibilité tous modes de la halte ferroviaire par le nord
- Accessibilité tous modes de la halte ferroviaire par le sud

### Réaménagement du pont-rail au-dessus de la rue de la Gare (RD63)

Le réaménagement du pont-rail au-dessus de la rue de la Gare aura pour objectif d'améliorer la sécurité des flux sur la rue de la Gare traversant ce « point noir » de la circulation Venelloise.

Plusieurs principes doivent donc être posés :

- Aménagement des cheminements modes doux le long de la rue de la Gare (RD63)
- Modification du tracé de la rue de la Gare pour améliorer la sécurité

### **Mesures à mettre en place**

Le document graphique illustre les mesures explicitées ci-après. Elles pourront toutefois être adaptées en fonction de l'avancement des études portant sur leurs modalités d'application.

### **Principes de déviation**

Deux principes de déviation du flux principal de l'ex-RN96 sont exposés ici :

- A l'Est, le long de l'autoroute A51
- A l'Ouest, notamment via la rue de la Gare (RD63) ainsi sécurisée

Ces déviations pourront être exclusives l'une de l'autre ou réalisées conjointement. Dans ce cas, une réflexion sur des sens de circulation séparés pourra être menée afin de réduire les emprises.

Elles ont pour vocation principalement de capter les trafics routiers. La version Ouest offre aussi une possibilité de trajet complémentaire modes doux.

Dans le scénario de la déviation Est, il conviendra d'aménager une trame complémentaire de maillage.

### **Principes de continuité des modes doux**

Au-delà de la possibilité d'aménager des trajets modes doux sur la déviation Ouest dont le circuit reste long pour ce type de mode de déplacement, une continuité au plus près de la halte ferroviaire et/ou du tracé actuel de l'ex-RN96 devra être réalisée.

Elle sera nécessaire notamment pour l'accès au(x) quai(s) de la halte ferroviaire.

### **Principes d'accessibilité à la halte ferroviaire**

Du fait des usages attendus de la halte ferroviaire par les Venellois, elle devra être accessible aussi bien par le nord que par le sud.

La stratégie développée ici est celle de l'accessibilité par tous les modes :

- *Routier* : principes d'espaces de stationnement, accessibles de manière aisée et variée par la plupart des voiries structurantes de la commune ;
- *Modes doux* : dans le cadre du développement des modes doux (cf. OAP Modes doux) des trajets sécurisés pour les modes doux seront aménagés en direction de la halte ferroviaire avec des espaces de stationnement dédiés (à proximité immédiate de la halte ferroviaire ou au niveau des espaces de stationnements présentés ci-dessus)
- *Transports en commun* : le trajet des transports en commun devra s'adapter à la suppression du passage à niveau, il serait donc opportun que la desserte de la halte ferroviaire soit un objectif cohérent

# OAP Secteur Nord

L'OAP Secteur Nord a pour vocation de déterminer les principes de la politique en termes de transports et déplacements en relation avec le développement des zones à urbaniser du nord de la commune.

Cette nouvelle trame viaire poursuit 2 objectifs :

- **Résolutions de certains « points noirs » circulatoires :**
  - o Entrée de ville par la route de Couteron
  - o Déplacements au nord de la commune difficiles au niveau des relations entre la rue de la Reille, la rue Eugène Bertrand (RD62f) et l'avenue Maurice Plantier (nord du Logis)
  - o Echangeur de la sortie 14 de l'autoroute A51 accidentogène et incomplet
- **Structuration des nouveaux quartiers** importants de Venelles définit dans les zones AU de la commune (entre 700 et 820 logements environ, soit plus de 1 500 habitants) :
  - o Les Faurys
  - o Les Figueirasses
  - o Font Trompette
  - o La Brianne

## Politique en termes de transports et déplacements

### Les Faurys – Vallon de Tourame

A l'ouest du secteur présenté dans cette OAP, au niveau de la zone AU des Faurys, les projets suivants sont identifiés :

- Aménagement du carrefour entre le chemin des Faurys et la route de Couteron (RD13a)
- Aménagement du chemin des Faurys

Ces projets permettent d'une part de relier le futur quartier des Faurys à la nouvelle trame viaire structurante Nord.

D'autre part, ils participent à la sécurisation des flux sur la route de Couteron (RD13a) et à améliorer la perception de l'entrée de ville.

### La voie de bouclage Nord

La voie de bouclage Nord doit permettre de relier la rue de la Reille à la route de Pertuis (RD96n) via le chemin des Terres Longues et la rue Eugène Bertrand (RD62f) Elle crée ainsi une véritable voie structurante au Nord de la commune dans un sens Est-Ouest qui est aujourd'hui impossible sans emprunter les rues du centre-ville.

Par ailleurs, elle doit servir de voie structurante aux deux principaux futurs quartiers : les Figueirasses et Font Trompette.

Entre la rue Eugène Bertrand (RD62f) et les zones denses du quartier des Figueirasses, les principes présentés dans le document graphique de la présente OAP doivent être affinés et précisés dans le cadre des études préalables à la définition de l'opération d'aménagement d'ensemble relative à l'OAP Font Trompette.



### **L'aménagement de l'échangeur de la sortie 14 de l'autoroute A51**

Ce projet permet de répondre à trois objectifs dans le secteur :

- Améliorer la sécurité et les échanges entre la RD96n et les bretelles autoroutières
- Compléter l'échangeur en proposant une entrée vers l'A51 depuis le Sud (partie agglomérée de Venelles) en relation avec le développement des futurs quartiers et leurs besoins en termes de déplacements
- Implanter un parking de covoiturage à proximité de cet échangeur

# OAP Modes doux

L'OAP Modes doux a pour vocation de déterminer les aménagements nécessaires pour mettre en œuvre la politique en termes de transports et déplacements relative au développement des modes alternatifs à la voiture et plus particulièrement aux modes doux.

## Politique en termes de transports et déplacements

L'aménagement des continuités pour modes doux et en particulier pour les deux roues obéit au principe de relier entre eux les différents pôles d'attractivité de la commune. Ils sont de plusieurs ordres :

- Lieux d'habitat
- Lieux d'activités ou de services (travail, écoles, centre-ville)
- Lieux d'échange intermodal

En particulier on notera les lieux d'attractivité actuels et futurs sur Venelles :

- Lieux d'habitat :
  - o Le Logis
  - o Le Vallon de Tourame / les Faurys
  - o Les Logissons
  - o Les Figueirasses
  - o Font Trompette
- Lieux d'activités ou de services (travail, écoles, centre-ville, loisirs) :
  - o Le Centre-ville (écoles, commerces, services)
  - o Les Logissons (école)
  - o Font Trompette (école, commerces)
  - o La Zone d'activité
  - o Le Parc des Sports
- Lieux d'échange intermodal :
  - o Le pôle Gare
  - o L'ex-RN96 (bus)
  - o Les parcs de covoiturage (les Michelons, route de Pertuis)

Ces aménagements peuvent prendre plusieurs formes :

- Aménagements sécurisés : bandes cyclables, pistes cyclables
- Partage de l'espace : zones 30