

L'importance du PADD dans la démarche de PLU

Le projet d'aménagement et de développement durable est un cadre de référence pour le développement de la commune, capable de **mettre en cohérence** les actions engagées et à venir. Il constitue un élément essentiel et réglementaire du Plan Local d'Urbanisme.

L'élaboration du PADD s'inscrit dans les trois grands principes de planification urbaine qui président à tout document d'urbanisme :

- **l'équilibre** entre le **développement** urbain et **l'utilisation économe** des espaces naturels
- la **diversité des fonctions** urbaines
- la **protection et la mise en valeur** de l'environnement

Les objectifs à atteindre dans le domaine de l'environnement ont encore été renforcés récemment dans le cadre du Grenelle I, incitant à s'engager résolument dans une démarche de développement durable en contribuant à la **lutte contre le changement climatique**.

Afin d'ancrer fortement cette démarche dans son contexte territorial, un rappel préalable identifie et explicite les **spécificités du territoire communal** et de son fonctionnement. La grande taille du territoire aixois, la diversité de ses composantes (centre historique, 1^{ère} couronne, 2^{ème} couronne, les villages éloignés de plusieurs kilomètres, le pôle des milles, la Duranne, ...) ne doivent pas conduire à une approche parcellisée de l'élaboration du PLU : il importe donc que la démarche s'appuie aussi sur **des thèmes fédérateurs** dont le champ spatial concerne l'ensemble du territoire.

Aussi, cette approche dépasse le seul territoire de la ville pour concerner l'ensemble de l'aire urbaine Aix-Marseille, voire un cadre d'enjeux urbains encore plus large.

Ainsi, le **projet porté par la ville d'Aix** s'inscrit naturellement dans le pays d'Aix et plus largement dans l'aire métropolitaine, tant pour ce qui concerne **l'approche spatiale** (inscription dans le grand paysage, progressivité des perceptions paysagères, entrées de ville, coupures d'urbanisation, ...), que pour ce qui relève des grandes **fonctions urbaines** (fonctions métropolitaines supérieures, grands équipements, espaces économiques, résidentiels, ...) ainsi que des **déplacements** générés par cette organisation spatiale.

Des enjeux primordiaux ont émergé de cette approche, qui sous-tendent l'ensemble des orientations du projet d'aménagement.

Les principes de **préservation du paysage et d'arrêt du mitage** font partie de ces thèmes, de même que la rupture avec le développement basé sur le « tout voiture » et la nécessité d'un arbitrage courageux en faveur **des transports collectifs**.

Par ailleurs, le PADD doit s'inscrire en pleine cohérence avec les autres documents de planification que sont la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA - Etat), le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire (SRADDT - Région), le Programme Local de l'Habitat (PLH - CPA), le Plan de Déplacement Urbain (PDU - CPA), le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT - CPA) ... dont certains sont approuvés et en cours de validité, et d'autres à des stades d'élaboration plus ou moins avancés.

Les spécificités du territoire communal

Aix, ville romaine et capitale historique de la Provence siège de fonctions d'envergure (justice, universités), est aujourd'hui une « **ville-territoire** » de **142.500 habitants** et **18.600 hectares**, composée aux deux tiers d'espaces naturels et agricoles. Elle est à la fois le centre d'une **agglomération de 34 communes** de 354 661 habitants et l'un des pôles essentiels d'une **aire métropolitaine de plus de 2 millions d'habitants** et 600.000 emplois.

Le croisement des autoroutes A8 et A51 la situe à un **grand carrefour du Sud de la France et de la métropole**, complété par deux voies rapides, la D9 vers Vitrolles et la D6 vers Rousset et Gardanne, et un faisceau radial de départementales ralliant les communes voisines. Depuis 2001, la mise en service de la gare TGV de l'Arbois, à 15 km du centre-ville, a renforcé l'accessibilité d'Aix-en-Provence et l'a mise à moins de 3h de Paris. La LGV Méditerranée tangente le territoire à l'Ouest et enjambe la plaine des Milles d'un viaduc. Une étoile ferroviaire ancienne, encore insuffisamment exploitée, relie Aix aux Alpes, à Marseille et à Rognac.

La commune a connu au cours des dernières décennies une **expansion démographique et économique de grande ampleur** :

48 500 habitants en 1954	66 000 habitants en 1962	90 000 habitants en 1968
111 000 habitants en 1975	134 000 habitants en 1999	142 500 habitants en 2006

Cette progression démographique s'est ralentie sur la période récente : 1200 habitants supplémentaires par an depuis 1990, au regard des 3000 à 4000 des années 1960 à 1970, alors qu'il est constaté corrélativement un report de la croissance démographique sur les communes périphériques de plus en plus éloignées, illustration significative du phénomène « d'étalement urbain ».

Durant cette même période le développement économique s'est poursuivi à un rythme constant à raison de 1.100 emplois créés en moyenne par an entre 1975 et 1999, rythme qui s'est beaucoup accéléré de 1999 à 2006 (2250 environ par an), et qui était encore soutenu ces trois dernières années avec 1.500 emplois créés en moyenne par an sur Aix-en-Provence.

En dehors des grandes opérations d'aménagement urbain des années 1960-70, ZUP d'Encagnane, ZAC du Jas de Bouffan, et plus récemment de l'opération Sextius-Mirabeau, qui se sont réalisées pour l'essentiel sur les friches industrielles disponibles ou quelques grandes unités foncières, **l'extension de l'urbanisation s'est déroulée de manière plus spontanée que planifiée**, en fonction des opportunités foncières, maintenant de plus en plus rares pour des opérations de taille significative, et avec une **forte proportion d'habitat diffus** (zones NB) sur de vastes secteurs dépourvus des équipements de base (eau potable, assainissement, voirie de desserte...).

En dehors du centre historique, à la qualité urbaine remarquable, et de sa proche périphérie, le vaste territoire communal à l'origine agricole ou naturel, la campagne aixoise, l'écrin du centre, se trouve aujourd'hui marqué par **les impacts d'une urbanisation qui s'égrène le long du réseau de voiries** principales préexistantes (RD7n, RD8n, RD9, RD10...) produisant un tissu manquant de limites perceptibles, et générant un trafic véhicules qui sature l'ensemble de ces voies.

UN CADRE PAYSAGER EXCEPTIONNEL

Malgré la dispersion de l'urbanisation, **Aix-en-Provence, comme le Pays d'Aix, est d'abord riche de la qualité de ses paysages.**

Physiquement, la ville est installée dans la « **cuvette aixoise** » **entourée de massifs boisés**, écrin naturel caractéristique : à l'Est bien sûr la montagne **Sainte-Victoire** et ses espaces d'approche « sacralisés » (Bibemus, Keyrié...) ; au Nord la chaîne de la **Trévaresse** qui marque un seuil vers la vallée de la Durance ; au Sud-Est le massif du **Montaiguet**, la « colline des aixois » et au Sud-Ouest, le massif de l'**Arbois**. Entre ces deux reliefs coule l'**Arc**, dont la vallée s'élargit formant la plaine alluvionnaire des Milles, vaste secteur agricole aujourd'hui en partie urbanisé. Ces grands éléments naturels présentent de plus **un intérêt écologique** reconnu.

Le territoire est irrigué par deux principaux cours d'eau orientés Est-Ouest dans lesquels se jettent ruisseaux et vallats. **Il est animé de nombreux micro-reliefs boisés qui agrémentent les perceptions urbaines.** Au Sud-Est de la commune, les **piémonts du Montaiguet** forment des collines en « doigts de gant » qui s'avancent vers la plaine de l'Arc, composant avec la trame agricole en premier plan des paysages pittoresques, amorce de la grande « coupure verte » entre Aix et Marseille. En face, le **rebord boisé du plateau de Valcros** vient cloisonner la plaine des Milles et le centre urbain. Au Nord-Ouest, la **barre de Celony** marque un seuil entre les quartiers Ouest et le plateau agricole de Puyricard.

Les quartiers urbains disposés en couronne autour du centre ancien sont également identifiés par des reliefs boisés tels la **colline de Cuques** ou le **plateau de Bibemus**, constituant à la fois de magnifiques points de vue sur le site aixois et la toile de fond de ces quartiers.

Partout la végétation atténue l'impact visuel de l'urbanisation et des silhouettes végétales se détachent sur les lignes de crête. Cette prégnance du végétal, y compris dans les espaces urbains sous forme d'arbres d'alignement, est un des éléments essentiels de l'identité paysagère aixoise, au même titre que les espaces bastidaires de la campagne.

L'agriculture, partie intégrante de l'économie communale, est présente sur l'ensemble du territoire, au travers notamment des productions maraîchères, céréalières ou viticoles. Elle contribue de façon majeure à cet écrin paysager et environnemental, avec deux terroirs privilégiés que sont la **plaine des Milles** et le **plateau de Puyricard**. Elle est soumise à de fortes contraintes liées à la pression urbaine mais présente de réels facteurs de pérennité liés notamment à un **contexte péri-urbain porteur** : développement des circuits de commercialisation de proximité.

Ainsi le vaste territoire est encore vécu, quel que soit le point d'entrée et notamment à partir des grands axes de circulation, **comme « déterminé », rythmé par l'alternance de ses espaces naturels forestiers ou agricoles.** L'urbain dense ne se découvre qu'au dernier moment (à titre d'exemple au Sud sur la bretelle Aix-Centre de l'A51, au Nord à Entremont). Cela peut apparaître paradoxal au regard du large développement de l'habitat diffus ou « d'incongruités manifestes » mais il apparaît légitime de considérer que la campagne aixoise habitée depuis des lustres (l'héritage des bastides), si emblématique, et en tant que telle si attractive, n'a pas encore totalement basculé vers la banalisation, grâce au rôle du végétal qui cloisonne et structure l'espace.

La pérennisation de ce cadre paysager exceptionnel n'est cependant pas compatible avec la poursuite d'un processus d'urbanisation comparable à celui des dernières décennies, (sur les dix dernières années, le volume de construction de logements en secteur diffus est quasi-équivalent à celui réalisé dans les opérations d'aménagement) qui **pourrait conduire à très court terme à la perte de cette identité.** Il n'est donc pas trop tard, mais il est urgent d'intervenir sur ce sujet.

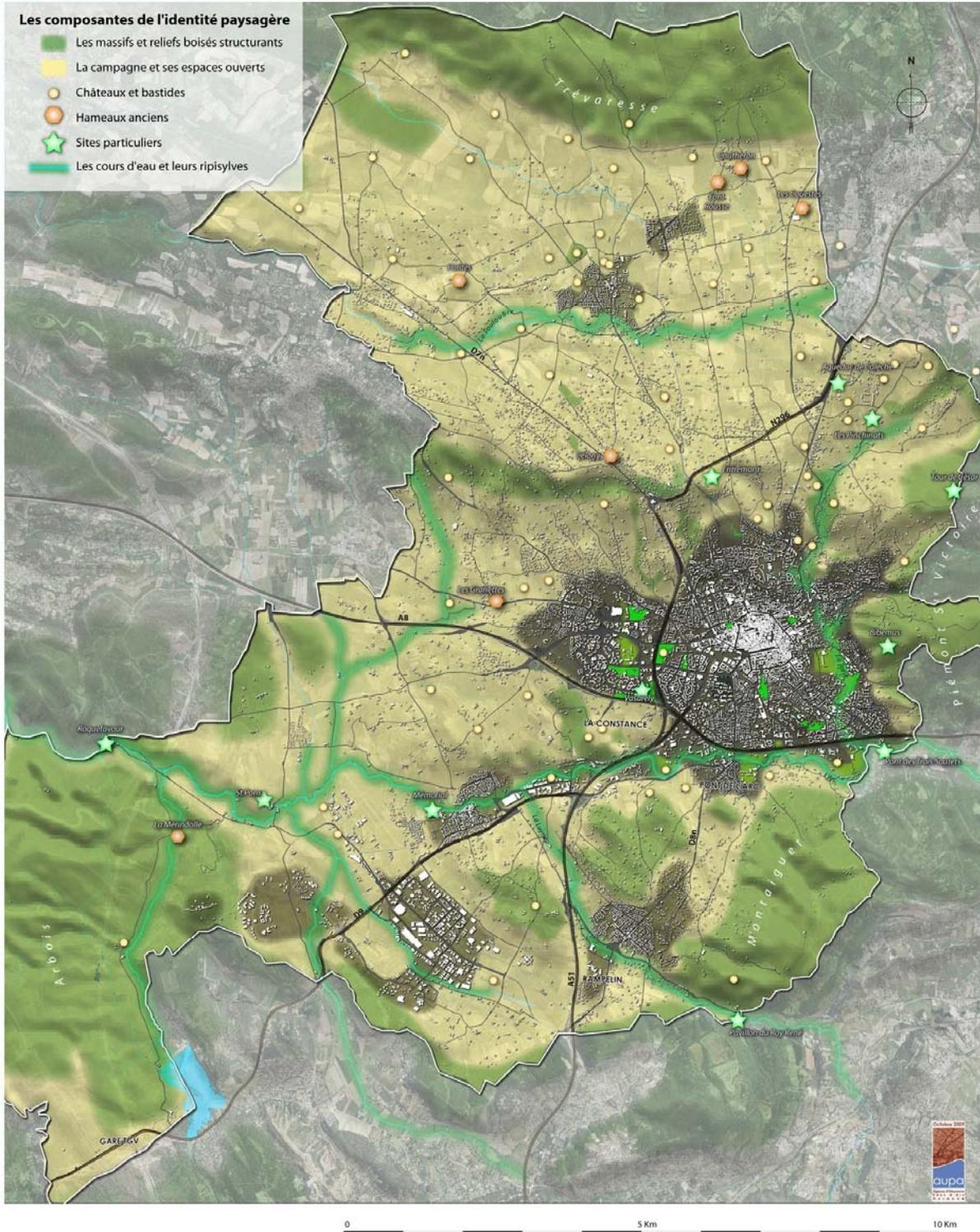
Vers une reconquête du paysage

Dans cette logique, au-delà des solutions à mettre en œuvre concernant les zones NB d'habitat diffus, il apparaît nécessaire de porter une attention particulière aux zones de contact entre les secteurs d'extensions urbaines récentes, qui ont souvent transgressé sans précaution des limites morphologiques évidentes, et la campagne. En clair, il s'agit de **recomposer des limites compréhensibles à l'urbanisation, de façon à éviter une ville qui s'effiloche en tentacules grignotant inexorablement la campagne environnante.**

La reconquête du paysage s'attèle également à sauvegarder et valoriser l'équilibre des espaces naturels et agricoles.

Les espaces naturels représentent des **réservoirs de biodiversité** identifiés par de nombreux inventaires et mesures de protection. **Les continuités écologiques** entre ces espaces seront à conforter et pour certaines à créer.

La présence **d'espaces agricoles dynamiques** dans la composition du paysage aixois joue également un rôle majeur en termes de **valorisation du paysage** et doit être pérennisée.



DES FONCTIONS HISTORIQUES A CONFORTER – UNE ATTRACTIVITE A PARTAGER

Aix-en-Provence, ce sont aussi **les fonctions métropolitaines** (université, justice...) et **les fonctions économiques plus récentes** (sièges d'administrations et de grandes sociétés...) qui fondent une réelle complémentarité dans l'aire urbaine Aix-Marseille.

Avec **35 254 étudiants** inscrits à Aix en 2008-2009, **l'enseignement supérieur** est l'un des éléments constitutifs majeurs de l'image de la ville, et contribue fortement à sa vitalité économique. Les Lettres, le Droit et l'Economie sont des disciplines dont l'implantation à Aix est historique ; le quartier des facultés, inséré dans la ville, au contact du centre historique, s'est constitué au sein d'un tissu résidentiel qui pose aujourd'hui des contraintes physiques à son évolution. **Le processus de restructuration en cours soutenu par la Ville** (dans le cadre du projet national du Plan Campus) **doit permettre à l'Université de conforter son rayonnement universitaire international.**

Au même titre, et en relation avec la fonction universitaire, **la fonction judiciaire et les activités culturelles** sont des éléments primordiaux de la renommée et du dynamisme de la ville. **L'attrait touristique** de la commune est important, lié à la richesse du patrimoine historique et paysager et à son rayonnement culturel.

Les principales fonctions traditionnelles ont pu se redéployer sur place au sein du centre historique, à travers une réappropriation du patrimoine ancien (Cour d'appel, théâtre de l'Archevêché...) mais ont également amorcé un glissement vers l'Ouest (Maison Méditerranéenne des Sciences de l'Homme, Tribunal de Grande Instance...) favorisant une meilleure intégration de ces quartiers à la ville.

Plus récemment, **le développement d'activités et services à haute valeur ajoutée ou technologique a fait d'Aix-en-Provence un pôle d'emplois métropolitains supérieurs** et un des principaux sites tertiaires de France (520 000 m² de bureaux soit 84% de la CPA, avec une spécialisation de type « bureaux parcs »). Alors que le niveau d'emplois est resté stable dans le centre-ville, entre 10000 à 12000, le pôle d'activités des Milles (ZI des Milles - Pichaury - Robolle - La Duranne) est passé de 11000 emplois en 1990 à 26000 en 2006. Dans le même temps, la proportion d'Aixoïis travaillant sur le pôle est passée de 40% à moins de 24%.

Depuis les années 1970, le développement d'Aix-en-Provence est donc d'abord économique. Ce dynamisme s'est encore renforcé au cours de la dernière décennie. **Les espaces d'activités du sud aixois font figure de moteurs économiques du Pays d'Aix et de l'aire urbaine Aix-Marseille.** L'indicateur de concentration d'emploi (nombre d'emplois pour 100 actifs employés résidant sur la zone) déjà élevé a augmenté, passant de 137 en 1999 à 146 en 2006 (113 pour la CPA). La création d'emplois est passée d'environ 1.100 par an entre 1975 et 1999, à 2246 de 1999 à

2006. Mais dans le domaine du logement, sur la même période, la construction est restée stable en Pays d'Aix et a baissé dans la commune : 551 logements autorisés par an en moyenne entre 1999 et 2006, chiffre en baisse de 32% par rapport à la période 1990-1999.

Le dynamisme économique ajouté à une baisse notable de la taille des ménages (1,96 en 2006), et aux besoins en matière de logements étudiants et sociaux, ont produit **une pression évidente sur un parc de logements encore insuffisamment diversifié**, et un accroissement des problèmes de déplacement de par l'éloignement du domicile. L'habitat locatif privé est marqué par une certaine rotation ainsi que des prix élevés et en augmentation. **La sélectivité induite par l'attractivité de la commune pourrait à terme menacer son dynamisme.**

Le PLU devra donc concilier des objectifs de développement et de protection pour atteindre un certain équilibre entre le développement des fonctions vitales de la commune, la confortation du rôle moteur des fonctions économique et culturelle de la commune dans le cadre de l'environnement intercommunal, l'optimisation de l'organisation spatiale qui va de pair avec une redéfinition des modes de déplacement, le rééquilibrage du déficit « habitat-emploi », tout en préservant une qualité de vie parfois ressentie comme menacée.

Tous les arbitrages nécessaires ne pourront être menés à l'échelle de la commune, car certains, notamment dans le domaine économique, relèvent de l'échelle de l'agglomération ou du bassin d'emploi.

UNE MOBILITE INTENSE, A L'IMAGE DE L'ATTRACTIVITE DE LA VILLE

La mobilité liée à la voiture particulière et à la densité du réseau routier a produit un « **éclatement** » de l'urbanisation sur l'ensemble de l'aire urbaine Aix-Marseille (rubans d'urbanisation le long des voies, création de zones mono-fonctionnelles de commerce, d'artisanat ou d'activité tertiaire, habitat diffus, lotissements excentrés...) qui à son tour génère une **circulation automobile intense**.

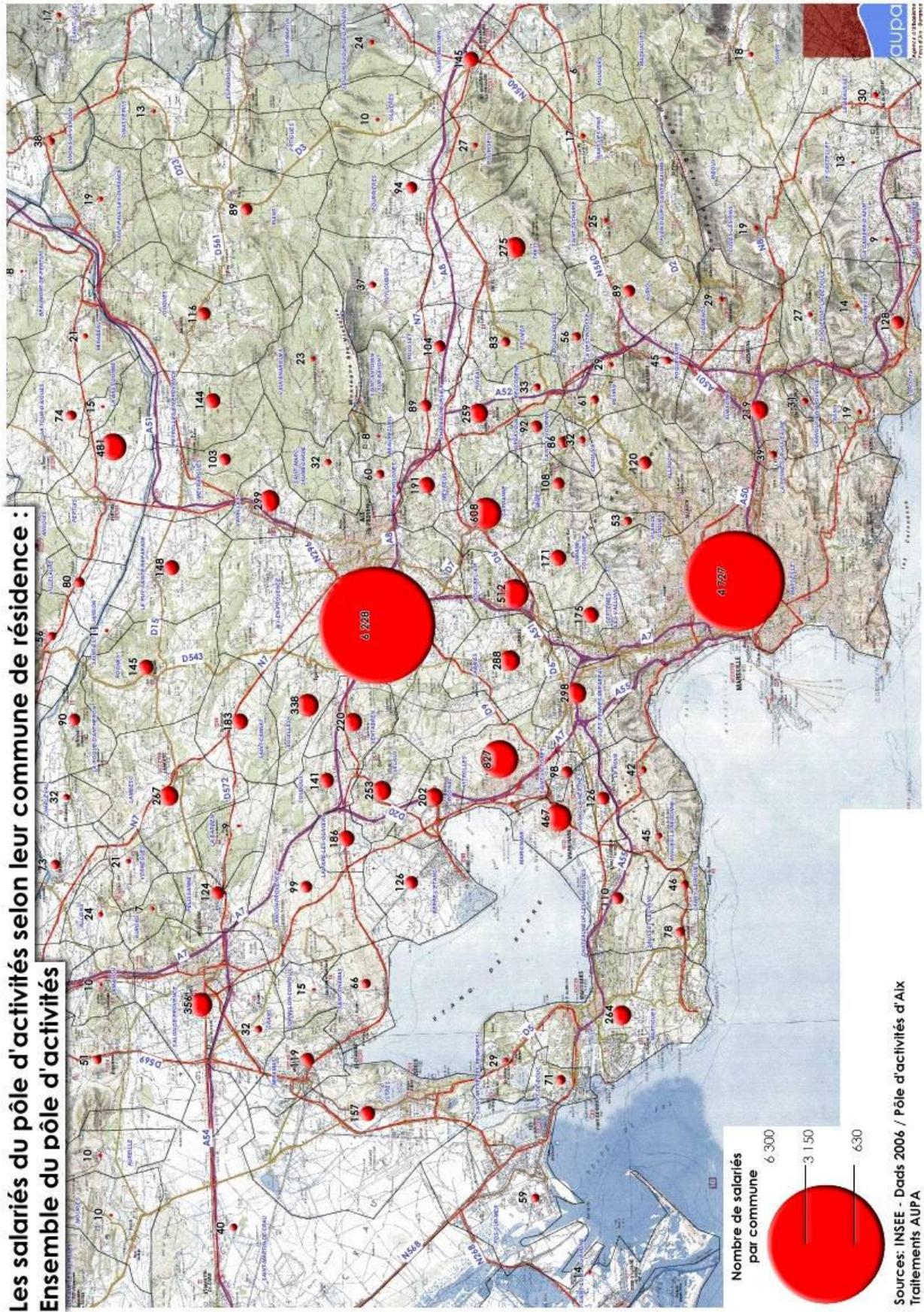
A Aix-en-Provence, **le caractère radial** du réseau viaire accentue les difficultés de circulation : aux voies rapides se superpose un système de voies radiales qui convergent vers la ceinture de boulevards de l'hyper-centre ; entre ces voies, **le maillage transversal** est assez peu développé.

Ces éléments expliquent le **volume des déplacements motorisés** (de l'ordre de 120 000 véhicules/jour sur l'A51 entre la Pioline et l'A8, 90 000 sur la D9 au droit de la Pioline...) et une **congestion quasi-généralisée du réseau** aux heures de pointe. Les difficultés en terme de fonctionnement urbain, les nuisances, la pollution, les émissions de gaz à effet de serre et le gâchis énergétique induits sont **autant de raisons d'intervenir de manière urgente**.

L'envahissement du centre-ville par la voiture est aujourd'hui manifeste ; il est lié à deux facteurs essentiels : l'attractivité propre du centre historique, renforcée par une offre massive de stationnement souterrain et sur voirie, avec en contrepoint, une offre de stationnement périphérique peu développée, et un réseau de transports en commun encore largement perfectible en terme de structuration et de protection par des voies réservées.

Les déplacements concentriques vers le centre ville et à partir du centre ville représentent 125.300 déplacements par jour en 2006. **Le cœur de ville** attire donc **la majorité des flux de déplacements**, puisque 55% des flux touchant Aix-en-Provence ont leur origine et/ou leur destination dans le secteur central.

Aux Milles et à la Duranne, dont les trois quarts des actifs résident hors de la commune (environ 23% dans d'autres communes de la CPA, 18% à Marseille, 6% dans d'autres communes de MPM...), la concentration des déplacements sur le couloir de la D9 entraîne la congestion de ce secteur que les perspectives de développement ne pourront qu'accentuer. La desserte en transports en commun aujourd'hui limitée au prolongement de lignes urbaines et les capacités internes de stationnement très importantes ne sont pas de nature à favoriser un report modal vers les transports en commun. Cependant, **la D9 atteint un niveau de saturation propre à dissuader l'usage de la voiture si une offre TC attractive est mise en place**.



Il apparaît donc avec évidence que, pour améliorer l'accessibilité du territoire, il convient de réduire la part des véhicules particuliers en incitant à un report modal vers les transports en commun.

Il est donc essentiel de **mettre en place à court terme une offre de transports en commun mieux structurée, adaptée** au fonctionnement complexe de la commune, **et assez performante en terme de vitesse commerciale** pour concurrencer rapidement l'usage de la voiture particulière.

A moyen terme, l'offre en transport en commun sera complétée par l'utilisation du réseau ferré, avec l'ouverture de la ligne « Aix-Rognac » aux voyageurs et l'aménagement de la ligne « Aix-Marseille » (doublement, création de haltes ferrées).

Réinventer la mobilité, en lien avec la qualité de vie, c'est aussi **favoriser et sécuriser les déplacements non motorisés** dits « modes doux ». Dans ce domaine, **en zone urbaine, un gros effort est à faire vers un meilleur partage de la voirie**, afin d'assurer le confort et la continuité des trottoirs sur les axes urbains, de poursuivre le développement du réseau de pistes cyclables aujourd'hui très limité, créer plus d'espaces piétons ou semi-piétons (zones 30, zones de rencontre...). Le centre urbain d'Aix-en-Provence présente des dimensions idéales pour favoriser la marche et le vélo à l'intérieur des quartiers et entre eux.

En dehors du réseau de voirie, **de véritables promenades ou coulées vertes existent au sein même du tissu urbain** : la promenade de l'Arc entre Pont des Trois Sautets et Pont de l'Arc, la promenade de la Torse entre Gambetta et Carcassonne, le cheminement piéton Nord-Sud du Jas de Bouffan, les franchissements piétons du quartier Sextius Mirabeau et les Allées Provençales entre Encagagne et l'hypercentre... **Prolonger et raccorder ces aménagements pourrait permettre de constituer un véritable maillage paysager des cheminements doux.**

Hors du centre aggloméré, il n'existe pratiquement pas de liaisons douces entre les différents pôles du territoire : accéder à vélo au pôle d'activités est difficile ; l'Arc qui traverse la Parade, la Pioline, le village des Milles n'est pas aménagé...

Une attention nouvelle doit donc être portée aux déplacements piétons et cycles dans tous les secteurs, en lien avec la reconquête de la qualité de vie et avec l'entretien et le renforcement de la nature en ville.

UNE ORGANISATION SPATIALE COMPLEXE A OPTIMISER

Les évolutions du territoire ont composé sa réalité d'aujourd'hui, une organisation spatiale complexe qui est la matière première du projet communal.

La partie agglomérée d'Aix-en-Provence, le centre-ville au sens large (jusqu'à l'Arc au Sud, le Jas de Bouffan à l'Ouest, Saint Eutrope au Nord et Pont de Béraud à l'Est) **couvre 1800 ha environ soit moins de 10% de la surface de la commune**. Elle accueille environ 75% des Aixois.

Le centre historique (70 ha), remarquable pour son patrimoine et son urbanité, identifie la ville et concentre les attentions. L'opération de renouvellement urbain de Sextius-Mirabeau l'a ouvert et étendu vers l'Ouest. Mais en dehors de cette opération, **l'animation centrale peine à se diffuser** par-delà une ceinture de boulevards peu amènes, aux quartiers de la première couronne. Les quartiers Nord et Est, les Fenouillères ou encore le Pignonnet, présentent des qualités remarquables à identifier et à préserver (rues verdoyantes, maisons de faubourg, jardins suspendus...). Au-delà de l'A51, les extensions volontaristes des années 1970 ont créé des quartiers à l'identité forte qui ont aussi leurs qualités propres. **Tous ces quartiers de la première couronne pourraient présenter un potentiel « d'intensification »** sur des espaces bien circonscrits, où habitat et services de proximité pourraient être renforcés.

Plus en périphérie, les secteurs les plus récemment urbanisés ont brouillé la limite entre ville et campagne faisant parfois basculer le paysage dans la banalité, en particulier à l'Ouest du Jas de Bouffan et au Sud de l'A8. **Le traitement qualitatif de ces secteurs à la frange du centre urbain**, en exploitant leur potentiel de développement résiduel, **doit en faire de véritables quartiers de la ville, respectueux de la campagne environnante**.

Au Sud de la commune, **les espaces d'activité et le nouveau quartier résidentiel de la Duranne représentent un contrepois important**, un morceau de ville en devenir dont l'enveloppe couvre environ 1000 ha.

L'ensemble la Duranne - Petit Arbois - Plan d'Aillane - ZA des Milles – Pichaury - La Robolle, avec un potentiel de **15.000 à 20.000 habitants** et **30.000 emplois**, présente la taille d'une ville sans ses attributs. C'est un territoire fragmenté par les infrastructures routières.

Les villages et hameaux (Luynes, les Milles village, Puyricard, Celony, les Platanes...) ponctuent le reste du territoire partagé entre agriculture, espaces naturels et de larges secteurs d'habitat diffus. Ils disposent de potentialités de développement, pour autant que l'on s'oriente vers des formes urbaines et densités compatibles avec la viabilité tant des commerces et services de proximité que du renforcement de la desserte par les transports collectifs urbains.

Enfin **l'habitat des zones NB**, très important sur le territoire communal et en Pays d'Aix, contribue au mitage et à l'étalement urbain (environ 2300 ha). Ces zones, plus vraiment naturelles, abritent 20.000 à 25.000 habitants, avec une concentration particulière au Sud du plateau de Puyricard et au Nord de Luynes. S'il a répondu aux aspirations de ses habitants, ce type d'habitat s'est généralement développé au détriment des espaces naturels et agricoles. La construction récente a accentué la tendance puisque la part de l'individuel pur dans les logements autorisés a fortement augmenté entre 1999 et 2006.

C'est ainsi qu'à Aix-en-Provence, moins de 20% de la population est répartie sur une surface équivalente à celle où vivent 80% des habitants. Ce phénomène atteint désormais ses limites en termes de desserte, d'équipements, de déplacements, et porte atteinte au caractère remarquable de ces espaces naturels.

Vers une optimisation des espaces urbains

L'espace communal, apparemment vaste, est fortement contraint aujourd'hui. Etendre davantage la ville reviendrait à transgresser les dernières coupures vertes et à basculer dans une forme de banalisation du territoire.

Pour autant, certains secteurs offrent encore un potentiel de développement ou de renouvellement qui doit absolument être optimisé.

Les approches à privilégier pour aborder l'urbanisation de ces espaces de façon cohérente consistent à

- **couturer les franges** des espaces urbanisés (zones agglomérées, habitat individuel) de façon à en marquer les limites.
- **recomposer** les espaces urbains (habitat diffus et renouvellement urbain) par la restructuration ou la requalification des espaces publics et des formes urbaines
- **urbaniser** des secteurs de projet présentant des potentialités et capacités de desserte satisfaisantes sous forme de projet d'ensemble assurant la meilleure insertion urbaine, respectant la remarquable qualité paysagère du site et prenant en compte les déplacements

Les orientations du projet communal

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable de la Ville d'Aix en Provence a pour ambition de redonner une cohérence à un territoire communal où les perceptions sont de plus en plus brouillées entre la campagne et l'urbain, où les difficultés pour se déplacer et se loger sont croissantes; ainsi, l'identité de la ville et la qualité de vie pourraient être menacées.

Dès lors, les perspectives de développement doivent répondre aux questionnements suivants :

- Comment **permettre la construction de logements pour toutes les catégories** et notamment les jeunes actifs ou les ménages les plus fragiles (personnes âgées, familles monoparentales...), **l'accueil d'activités et la création d'entreprises**, non seulement dans des espaces spécialisés mais aussi dans le tissu urbain « ordinaire » ?

- **Où et comment développer la ville de demain, en s'appuyant sur quelles structures** (paysages, réseau de transport) ?

Le projet présenté privilégie donc deux grands axes ou **files conducteurs** « fédérateurs » qui le sous-tendent : **paysages et déplacements**.

Autour de ces axes de lecture se décline un **projet de ville qui veut rompre avec le gaspillage d'espaces et de ressources**, à travers notamment une optimisation des tissus urbains existants, un soutien à l'agriculture périurbaine garante de la gestion et de la préservation de cette campagne en ville, une structuration du développement futur par des axes forts de desserte en transports collectifs.

Pour **améliorer les conditions de vie des habitants** et **accompagner un développement maîtrisé**, les efforts porteront à la fois sur la valorisation du cadre de vie et **l'amélioration de l'existant** (rattrapage des aménagements qui n'ont pas toujours accompagné la croissance urbaine débridée de ces dernières années, réhabilitation des ensembles d'habitat social anciens et requalification des quartiers...), mais plus particulièrement, sur **l'inscription du projet de ville dans l'espace communal**.

Préserver l'identité d'Aix, c'est sauvegarder et mettre en valeur un patrimoine naturel et urbain de grande qualité (secteur sauvegardé, monuments historiques, sites inscrits,...), cet écrin paysager dans lequel s'inscrit la ville.

Redéfinir les conditions de déplacements, c'est anticiper l'asphyxie annoncée de la ville et **préparer un changement progressif et durable de la mobilité** en organisant la ville d'aujourd'hui et de demain autour d'un réseau restructuré de transports collectifs, d'une trame verte et bleue structurant la mobilité « douce », d'espaces circulatoires apaisés au cœur des quartiers.

Ce projet communal qui s'inscrit dans un environnement plus vaste, ne pourra apporter toutes les réponses aux nouveaux besoins émergeant de ce vaste territoire. C'est dire que les questions relatives aux capacités de développement, tant en ce qui concerne les activités que l'habitat, doivent être posées et réglées au niveau pertinent des territoires concernés.

De même pour les déplacements où les acteurs en ce domaine – Région, Département – interviennent sur des aires géographiques dépassant le cadre communal.

1. PERMETTRE UNE CROISSANCE URBAINE MAITRISEE RESPECTUEUSE DU PATRIMOINE PAYSAGER ET URBAIN

- **Préserver et mettre en valeur le patrimoine architectural, urbain et archéologique, et principalement :**
 - ⇒ Assurer la mise en valeur du patrimoine remarquable du centre ancien dans le cadre du Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur,
 - ⇒ Mettre en valeur les châteaux et bastides, mais également les immeubles ou ensembles remarquables du début du XXème siècle présent dans le centre urbain, ainsi que le « petit patrimoine » (fontaines, allées plantées, jardins, ...) caractéristique de la ville et de la campagne aixoises,
 - ⇒ Mettre en valeur le patrimoine archéologique (néolithique, celto-ligure, romain...) *notamment le site d'Entremont, le théâtre romain de la Seds, les traces romaines du centre-ville...*,
 - ⇒ Promouvoir une architecture contemporaine de qualité, sans pastiche, pour constituer le patrimoine de demain.
- **Redéfinir des limites à l'urbanisation et recomposer les secteurs de franges et les entrées de ville :**
 - ⇒ **Traiter qualitativement les franges des espaces urbanisés** en affirmant les coupures d'urbanisation entre les quartiers, et exploitant les espaces fonciers résiduels.
 - ⇒ **Dans le cadre de cette approche et à titre d'exemple :**
 - ⇒ Affirmer la coupure d'urbanisation sur les **franges Ouest** entre les quartiers et le hameau des Granettes et requalifier les voies principales Est-Ouest
 - ⇒ Définir un projet de **recomposition des espaces urbains au Sud de l'A8** du Val de l'Arc à l'Ensoleillée : aménager l'Arc et en faire l'épine dorsale de la recomposition de ces quartiers (*Pont de l'Arc, Beauvalle, Parade en particulier*), compléter le maillage viaire avec notamment la réalisation de nouveaux franchissements de l'Arc et

de l'A8, ré-affirmer des limites et des repères paysagers, exploiter les derniers gisements fonciers,

- ⇒ **Engager la requalification paysagère des entrées de ville** en intégrant un développement limité des activités artisanales, notamment sur l'ex-nationale 7 : *Pont des Trois Sautets, Celony, la Calade, Lignane.*

○ **Favoriser une approche globale des projets urbains en intégrant une conception durable de l'aménagement dans les secteurs identifiés « secteurs de projets »**

- ⇒ Assurer l'économie de l'utilisation du sol : par des opérations significatives et la diversité des formes urbaines,
- ⇒ Favoriser la diversification de l'offre de logements pour répondre en particulier aux besoins massifs de logement intermédiaire, et renforcer la mixité sociale,
- ⇒ Penser la proximité de l'habitat et des services et commerces associés dans tous les nouveaux projets : favoriser la mixité urbaine,
- ⇒ Prendre en compte de manière explicite l'environnement et le paysage dans la programmation et la conception de tout projet,
- ⇒ Conditionner la localisation des opérations nouvelles à l'accessibilité par les transports en commun,
- ⇒ Remettre la conception de l'espace public au cœur des projets d'aménagement.

Dans le cadre de cette approche, et à titre d'exemple,

-Définir un vrai projet urbain sur le secteur les Milles-Duranne, sur la base suivante :

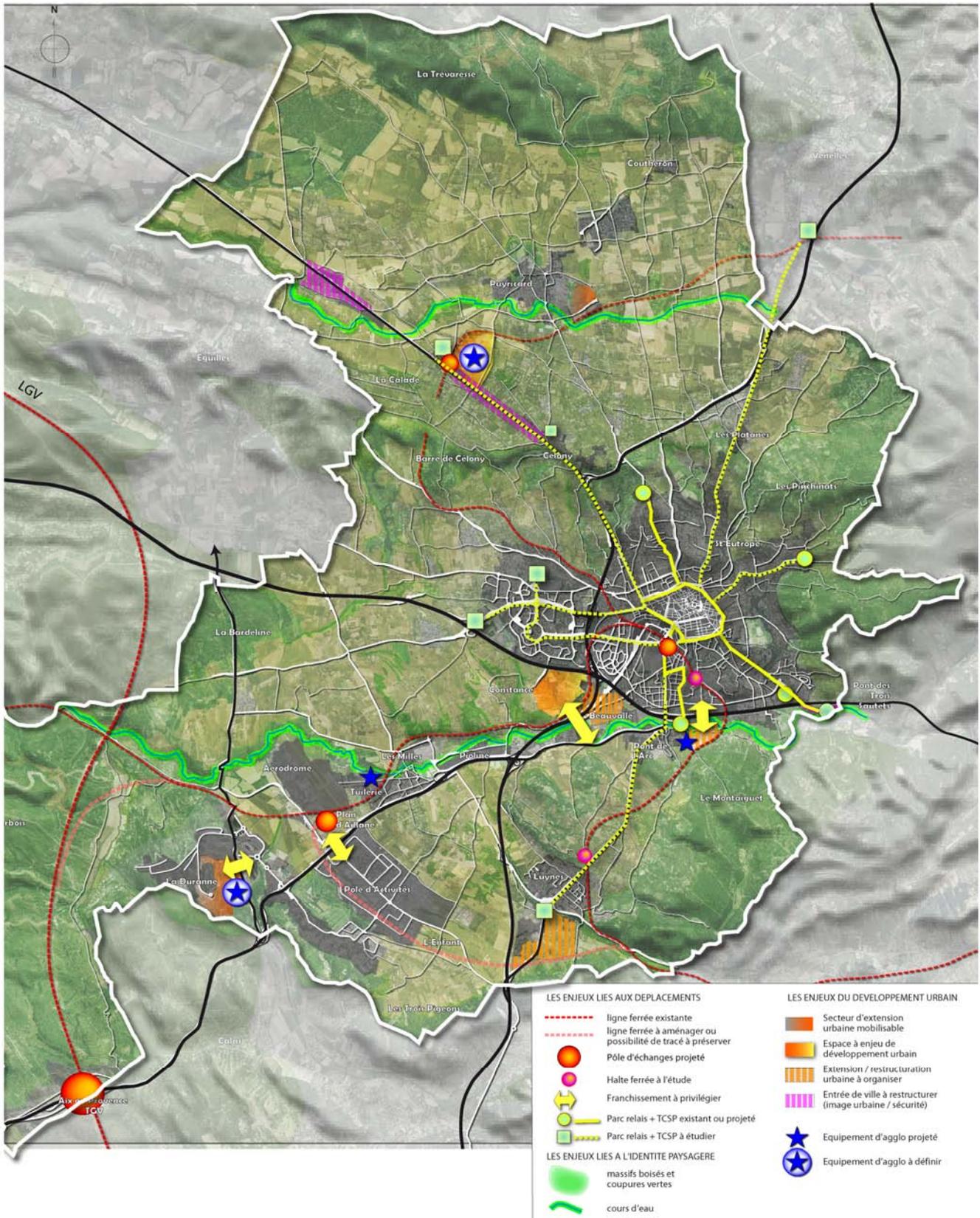
- ⇒ **Redéfinir l'accessibilité du secteur** pour réduire la dépendance à la voiture et au RD9 saturé (*voir partie 3*),
- ⇒ Valoriser le pôle d'échange de **Plan d'Aillane** en y intégrant une diversification fonctionnelle
- ⇒ **Achever le développement résidentiel de la Duranne** dans le cadre d'un véritable projet urbain de mixité fonctionnelle
- ⇒ Favoriser l'implantation d'un **équipement d'agglomération à la Duranne** pour renforcer son animation,
- ⇒ Promouvoir l'espace économique en **conciliant le développement de l'activité avec le maintien de l'agriculture péri-urbaine** : limitation des extensions en zone agricole et optimisation des parcs d'activité une fois la desserte en transport en commun améliorée,
- ⇒ Retrouver une **qualité urbaine** et une **structuration paysagère** pour ces espaces d'activité, en associant densification et recomposition d'ensemble (rationalisation des implantations bâties, traitement de l'espace public...),

⇒ Développer un **maillage doux** végétalisé sur la zone à partir de l'Arc, des aménagements de zone inondable et des équipements sportifs...

-Aménager un quartier durable sur le plateau Valcros Constance, pour renouveler l'image dynamique de la commune

- ⇒ Faire émerger un **projet d'ensemble** innovant et cohérent,
- ⇒ **Optimiser l'utilisation de l'espace** en promouvant des formes urbaines diversifiées et une offre d'habitat adaptée aux besoins (logement intermédiaire en particulier),
- ⇒ Développer **l'insertion urbaine** du futur quartier : accessibilité par les transports en commun, liaisons au Jas de Bouffan, à l'Ensoleillée, à la Beauvalle, à la Pioline...
- ⇒ Concevoir la **trame paysagère** du futur quartier avec une prise en compte explicite des structures paysagères pré-existantes,
- ⇒ Traiter de manière fine les **nuisances** liées aux autoroutes.

COMMUNE D'AIX EN PROVENCE: ENJEUX ET SECTEURS DE PROJETS



2. AGIR DANS TOUS LES QUARTIERS POUR UNE VILLE PLUS CONVIVIALE : « INTENSIFIER » LES ESPACES URBAINS

- **Requalifier les espaces publics principaux du centre urbain**
 - ⇒ **Requalifier les avenues et boulevards principaux** en partageant mieux la voirie au profit des transports en commun et modes doux, *en particulier, avenue des Belges, avenue Schumann, cours Sextius, pénétrantes principales, ceinture des boulevards ...*
 - ⇒ Favoriser une **mutation de la forme urbaine au contact de ces voies structurantes**, pour permettre une revitalisation du commerce et de l'habitat, comme par exemple le long de la route de Galice.
 - ⇒ Poursuivre le développement de zones de rencontre, de la **piétonisation et/ou semi-piétonisation** des espaces publics du centre historique,
- **Requalifier les espaces publics de quartier**
 - ⇒ **Requalifier les principaux espaces publics de proximité** : traitement urbain, réduction de la vitesse (*développement des zones 30 et semi-piétonnes...*),
 - ⇒ Répondre aux besoins en équipements et services de proximité et intensifier l'activité commerciale,
 - ⇒ Permettre une mutation du tissu urbain autour de ces espaces,
 - ⇒ Améliorer l'accessibilité aux équipements **en renforçant la trame piétonne de proximité** (vers les écoles et principaux équipements de quartier...),
- **Favoriser et développer des zones de projet de requalification et rénovation urbaine dans la grande couronne urbaine**
 - ⇒ **Promouvoir des opérations de requalification et de densification**, notamment entre la gare SNCF et l'avenue des Belges, sur le site des bassins de Saint Eutrope, dans le secteur des cités universitaires de Cuques et de Gazelles...ou aussi pour parfaire l'intégration des quartiers ouest à la ville.
 - ⇒ **Réaliser des projets de rénovation urbaine**, en restructurant, en améliorant les accès, en diversifiant l'habitat..., notamment sur **les cités d'habitat social de Corsy et de Beisson**
- **Permettre un développement maîtrisé des villages et hameaux associé au renforcement de l'espace public, des commerces et services de proximité et de la desserte par les transports en commun urbains, notamment :**
 - ⇒ **Au Sud de Luynes**, où le territoire de part et d'autre de la RD8 ponctuellement urbanisé constitue la zone préférentielle de

- développement du village à condition d'assurer une meilleure transparence par rapport à la RD7,
- ⇒ **Au village des Milles**, à proximité du cœur villageois et du futur Mémorial,
 - ⇒ **A Puyricard, le secteur de la Rostollane** permet d'envisager une extension mesurée du village,
 - ⇒ **A Celony, au Nord-Est de la D7n**, une extension limitée du hameau pourra renforcer l'identité du secteur,
 - ⇒ Aux Platanes, l'opportunité de renforcer le hameau est à étudier,
- **Poursuivre la diffusion de l'offre d'équipements sur la grande couronne et les pôles secondaires de la commune, vers des secteurs bien desservis par les transports en commun, et en particulier :**
- ⇒ Poursuivre le processus engagé avec les équipements culturels de Sextius Mirabeau, la MMSH et le TGI dans les quartiers Ouest, le Mémorial des Milles, le futur centre de football en salle à proximité du pôle d'activités...
 - ⇒ Répondre aux besoins d'intérêt communautaire en matière d'équipement d'accueil de grandes manifestations pour relayer le Palais des Congrès, ou de répartition des fonctions de santé...
 - ⇒ Organiser le **desserrement des équipements universitaires au Sud de l'A8**, acté dans le cadre du Plan Campus,
 - ⇒ Préciser la nature et la localisation d'un **équipement d'intérêt communautaire à la Duranne** dans le cadre de la réflexion d'ensemble sur le secteur Sud,
 - ⇒ Définir autour du futur pôle d'échanges de la Calade, l'implantation d'un ou plusieurs équipements liés à une grande accessibilité

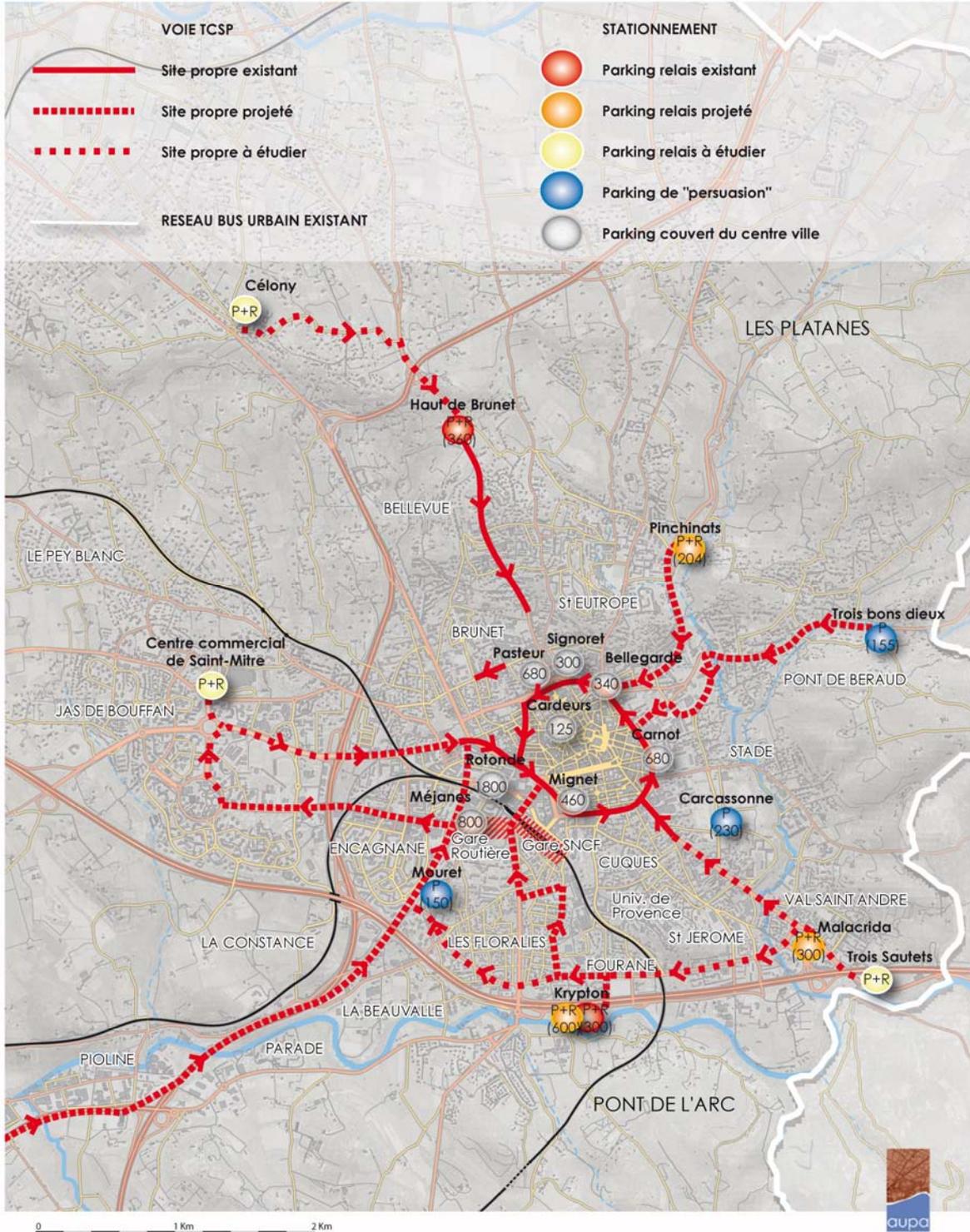
3. PROGRESSER VERS UNE MOBILITE DURABLE

- **Redéfinir l'accessibilité interurbaine de la commune et mieux articuler desserte urbaine et interurbaine...**
 - ⇒ ...en s'appuyant notamment sur les deux pôles d'échanges projetés au Nord (la Calade) et au Sud (Plan d'Aillane)...
 - ⇒ ...en complément de la gare routière en cours de réaménagement avenue de l'Europe et de la gare SNCF du centre-ville,
 - ⇒ ...en améliorant la communication entre ces deux gares du centre-ville très proches, autour d'un projet urbain.

- **Redéfinir l'accessibilité des secteurs à enjeux, notamment du secteur Milles-Durance :**
 - ⇒ Mettre en place une **liaison primaire de transport en commun en site propre entre Aix-centre et Plan d'Aillane** (anticipant une desserte ferroviaire à plus long terme),
 - ⇒ Mettre en place un **réseau urbain spécifique de transports en commun pour le secteur Milles-Durance**, centré sur Plan d'Aillane, desservant les différents pôles du secteur et les connectant entre eux,

- **Restructurer le réseau urbain de transports en commun du grand centre-ville :**
 - ⇒ Mettre en place un **réseau élargi de sites propres** (voies bus réservées) irriguant le grand centre-ville, sur les principales pénétrantes et boulevards interquartiers,
 - ⇒ Coupler ce réseau à une **couronne de parcs relais périphériques** sur les principales pénétrantes,
 - ⇒ En contrepoint, **réguler l'offre de stationnement à proximité directe du centre historique** : réduction du stationnement sur voirie, redistribution du stationnement souterrain en faveur des résidents...
 - ⇒ Un **remaniement du plan de circulation** sera nécessaire pour mettre en place ces voies réservées,
 - ⇒ La **requalification des espaces publics** concernés veillera à l'embellissement et favorisera les modes doux,

AIX-EN-PROVENCE : VERS UN RESEAU ELARGI DE TCSP

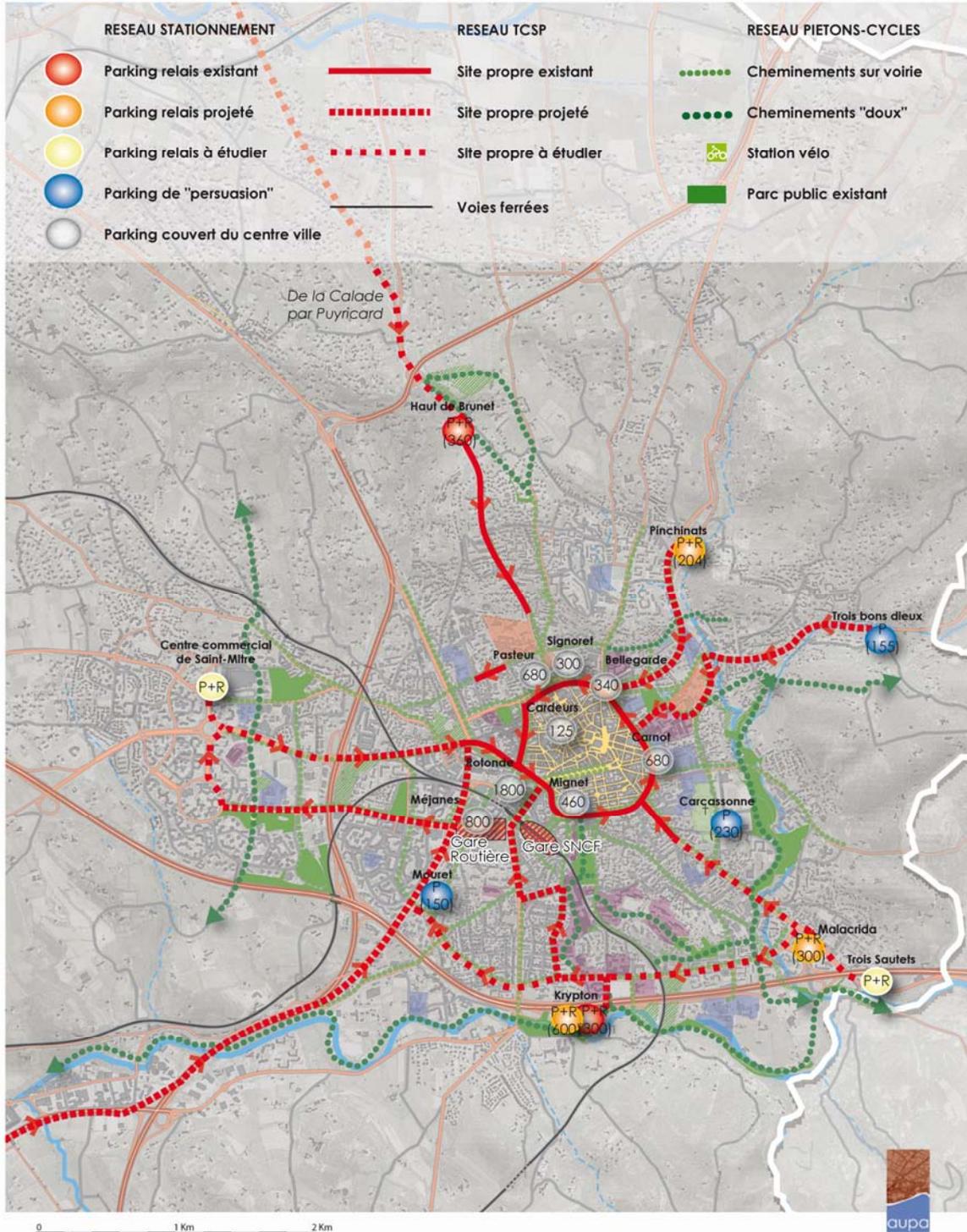


o

- **Favoriser et sécuriser les modes de déplacements piétons et cycles sur l'ensemble du territoire :**
 - ⇒ **Réaménager la voirie en faveur des modes doux**, sur les principaux axes urbains et sur les principaux axes de quartier,
 - ⇒ **Redécouvrir l'Arc pour connecter et recomposer les quartiers** : prolongement de l'itinéraire de promenade existant entre Pont de l'Arc et la Parade, puis jusqu'à Saint Pons (*Pioline, Milles, Plan d'Aillane, Duranne...*),
 - ⇒ **Renforcer les continuités des cheminements doux au sein du tissu urbain** : valorisation et « mise en réseau » des espaces verts, des cheminements piétons et/ou cycles, des équipements sportifs...notamment par *la requalification et extension de la coulée verte Nord-Sud du Jas de Bouffan depuis Valcros jusqu'à Celony, le raccordement de la promenade de la Torse et du parcours de l'Arc...*,
 - ⇒ **Développer une « trame verte et bleue » à l'échelle de la commune** : aménager et mettre en valeur les principaux cours d'eau, *notamment la Luynes entre Luynes-village et la Pioline*, mais aussi requalifier, boucler ou relier les itinéraires de promenade et chemins ruraux les plus intéressants, *en lien avec la mise en valeur du patrimoine bâti et paysager*,
 - ⇒ **Compléter le maillage des quartiers périphériques et réduire les fractures urbaines** : franchissements et liaisons piétons-cycles notamment entre les deux parties de la Duranne, entre le centre et les quartiers Ouest, entre la Chevalière et Celony, entre la Parade et la Beauvalle, entre Pont de l'Arc et les quartiers Sud...

- **Apporter les compléments indispensables au maillage viaire local :**
 - ⇒ Sécuriser les infrastructures viaires dangereuse (diffuseur de Corsy, échangeur A8-A51, diffuseur des Trois Pigeons...),
 - ⇒ Améliorer les communications en prévoyant le franchissement des principales coupures notamment par de nouveaux franchissements de l'Arc et de l'Autoroute A8, l'amélioration de la communication entre les deux « rives » du pôle d'activité par rapport à la D9...,
 - ⇒ Prévoir des itinéraires d'accès alternatifs du type réaménagement de la D64 pour les voitures et cycles...

AIX CENTRE : VERS UN DEVELOPPEMENT DES TC ET MODES DOUX



4. RENFORCER LA QUALITE ENVIRONNEMENTALE ET DONNER ACCES A LA NATURE

- **Préserver la grande campagne aixoise, l'écrin paysager qui fonde l'attrait et l'identité du territoire :**
 - ⇒ Préserver les grands éléments structurants des paysages aixois, comme la barre de Célony, le plateau de Bibemus,...
 - ⇒ Renforcer le rôle du végétal comme élément majeur de la qualité paysagère,
 - ⇒ Arrêter l'extension spatiale de la construction diffuse dans la grande campagne aixoise,
 - ⇒ Préserver l'intégrité des hameaux et sites remarquables en protégeant leurs abords et en maintenant les coupures d'urbanisation par rapport aux zones urbaines : *Granettes, Félicité, Saint-Pons, Pontès, Font Rousse, Coutheron...*,
 - ⇒ Protéger la grande coupure d'urbanisation entre le Pôle d'activités des Milles, Luynes et le quartier Pont de l'Arc : *collines de la Baume, de la Blaque, du Serre, secteur de l'Enfant, abords de l'A51, de la D9 entre Pioline et Pont de l'Arc, de la D8n entre Luynes et Pont de l'Arc,*
 - ⇒ Maintenir la coupure verte constituée par le rebord boisé du plateau de Valcros,
 - ⇒ Protéger les espaces naturels et agricoles situés autour de la D7 entre Luynes, l'A51 et la D9 (vallon de la Luynes)...

- **Protéger l'agriculture et la biodiversité :**
 - ⇒ Maintenir et renforcer les grandes continuités écologiques: éviter d'enclaver ou de cloisonner les espaces naturels,
 - ⇒ Protéger de façon plus qualitative les espaces naturels, notamment par le biais de protections adaptées aux enjeux de gestion,
 - ⇒ **Assurer la pérennité des espaces agricoles** pour maintenir et promouvoir l'agriculture péri-urbaine et permettre la valorisation du paysage.

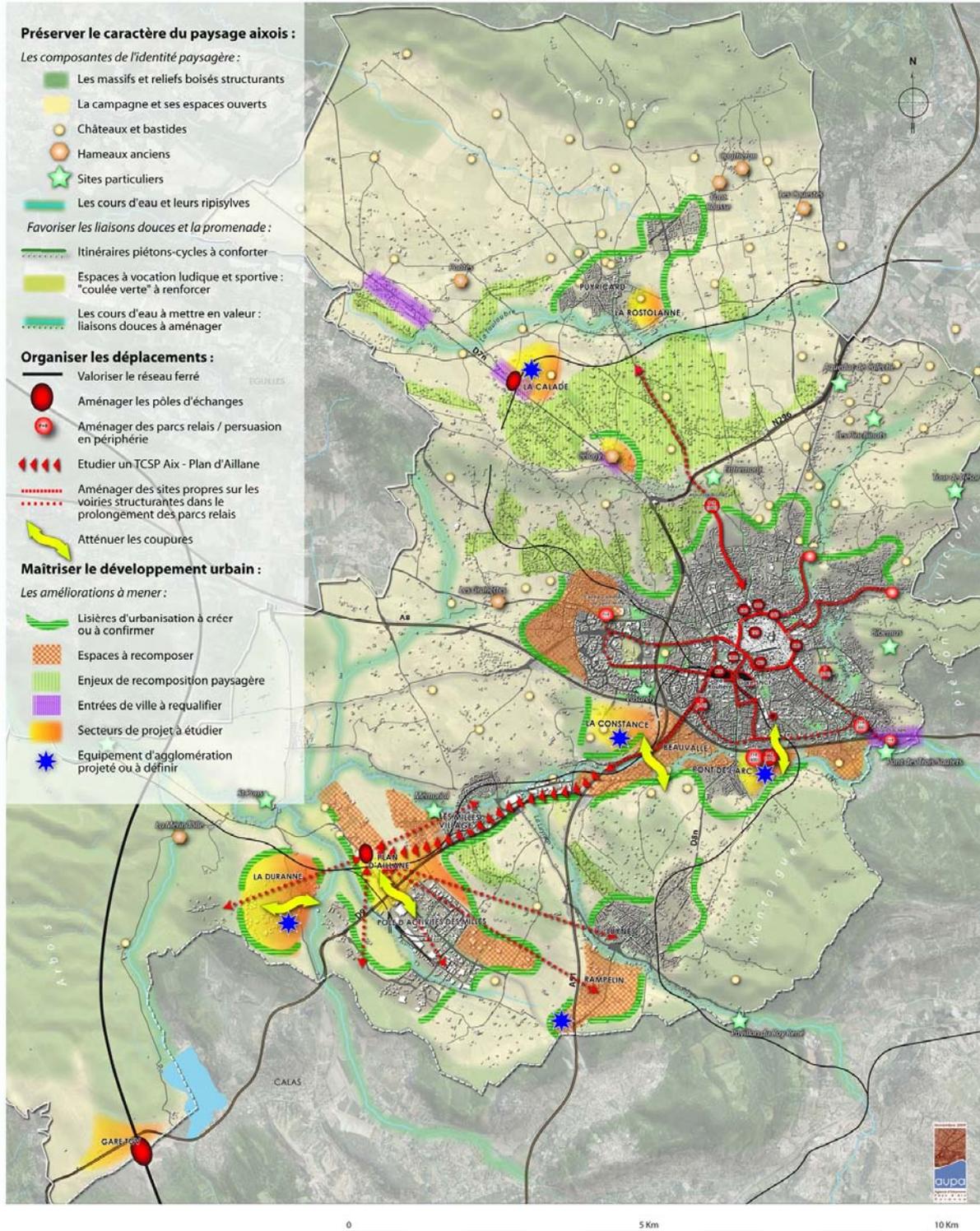
- **Donner accès à la nature :**
 - ⇒ Préserver et renforcer la présence de la nature au sein même des espaces urbains : plantations d'alignements, offre d'espaces verts publics à renforcer, espaces verts et plantations privés à encourager,
 - ⇒ Mettre en valeur l'ensemble des cours d'eau qui sillonnent sur le territoire,
 - ⇒ Mettre en valeur les chemins ruraux et sentiers de randonnée, *par exemple, l'itinéraire vers le GR9 Ste Victoire depuis les quartiers Est...*

- **Assurer une desserte en eau potable de qualité dans toutes les zones urbaines ainsi que l'assainissement collectif :**
 - ⇒ En effet, le développement de l'urbanisation qu'elle soit agglomérée ou diffuse, ne s'est pas toujours accompagné d'une desserte par les réseaux publics d'eau potable et d'assainissement, ce qui nécessite aujourd'hui un rattrapage.

- **Mieux prendre en compte les risques et les nuisances dans l'aménagement, en particulier :**
 - ⇒ Prendre en compte les risques majeurs et en particulier le risque inondation dans les implantations urbaines et leur mise en œuvre (dispositifs de rétention, entretien des cours d'eau, limitation des endiguements...),
 - ⇒ Mieux prendre en compte les nuisances sonores dans les implantations urbaines, en n'exposant pas les habitants ou usagers réguliers à un bruit dépassant le niveau de confort de 55dB,
 - ⇒ Lutter contre le bruit et la pollution dans les espaces urbains en jugulant l'envahissement des espaces urbains par la circulation automobile, notamment en développant les transports en commun et modes doux, en canalisant la circulation automobile et une partie des bus interurbains en périphérie, en régulant la vitesse au sein des quartiers...

- **Permettre et favoriser la qualité environnementale de la construction et de l'aménagement dans le règlement d'urbanisme :**
 - ⇒ Construction : orientation des bâtiments, couverture (panneaux solaires, toitures végétalisées...), matériaux innovants,
 - ⇒ Aménagement : réduction de l'imperméabilisation des sols, rétention des eaux pluviales, en lien avec la prévention du risque inondation et le développement de la nature en ville.

L'ensemble de ces orientations du Projet d'Aménagement communal est synthétisé sur la carte ci-après :



En conclusion :

Ces orientations qui préfigurent l'aménagement du territoire communal seront à confirmer et à préciser, notamment en termes de vocation et de contenu des espaces de développement et de requalification.

La réussite du projet communal d'aménagement et de développement durable résidera dans le respect des principes énoncés mais aussi et tout autant dans les conditions de leur mise en œuvre, qui devront mobiliser des moyens de conception à la hauteur des enjeux, à toutes les échelles et à toutes les étapes de la réalisation.