



**COMMUNE DE TRET**

**ZAC RENE CASSIN • DOSSIER DE CREATION**

**1**

**RAPPORT DE PRESENTATION**

**MAITRE D'OUVRAGE****VILLE DE TRETS**

Hôtel de ville – place Jean Jaurès – 13550 Trets  
04 42 37 55 18

**MAITRE D'ŒUVRE****ANTOINE GARCIA-DIAZ**

**Architecte urbaniste**

5 place du 8 Mai 1945, 34070 Montpellier  
04 67 27 13 13

**INFRASUD**

BET Technique

Parc Jean Mermoz – 187 rue Hélène Boucher – 34170 Castelnau-le-Lez  
04 67 69 00 64

**CEREG INGENIERIE**

BET Hydraulique

589 rue Favre de Saint-Castor – 34080 Montpellier  
04 67 41 69 83

**BURGEAP**

BET Faune&Flore – EnR

Agence Sud-Est – Agroparc 940 route de l'Aérodrome – BP 51260 84911 Avignon  
Cedex 9  
04 90 88 31 92

**AC SERIAL**

BET Acoustique

133, avenue des Hauts de Canet – 66140 Canet en Roussillon  
09 71 25 64 00

## SOMMAIRE

1. OBJET ET JUSTIFICATION DE L'OPERATION	5
2. ETAT DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT	10
3. PROGRAMME GLOBAL PREVISIONNEL DES CONSTRUCTIONS A EDIFIER DANS LA ZONE	28
4. RAISON POUR LESQUELLES, AU REGARD DES DISPOSITIONS D'URBANISME EN VIGUEUR SUR LE TERRITOIRE DE LA COMMUNE ET DE L'INSERTION DANS L'ENVIRONNEMENT NATUREL OU URBAIN, LE PROJET FAISANT L'OBJET DU DOSSIER DE CREATION A ETE RETENU	30

## PREAMBULE

Le présent dossier de création de la Zone d'Aménagement Concerté René Cassin à Trets est élaboré par la personne publique qui a pris l'initiative de la création de la zone. Son contenu est défini par l'article R.311-2 du Code de l'Urbanisme :

"La personne publique qui a pris l'initiative de la création de la zone constitue un dossier de création, approuvé, sauf lorsqu'il s'agit de l'Etat, par son organe délibérant. Cette délibération peut tirer simultanément le bilan de la concertation, en application du sixième alinéa L.300-2.

Le dossier de création comprend :

- a) Un rapport de présentation, qui expose notamment l'objet et la justification de l'opération, comporte une description de l'état du site et de son environnement, indique le programme global prévisionnel des constructions à édifier dans la zone, énonce les raisons pour lesquelles, au regard des dispositions d'urbanisme en vigueur sur le territoire de la commune et de l'insertion dans l'environnement naturel ou urbain, le projet faisant l'objet du dossier de création a été retenu ;
- b) Un plan de situation ;
- c) Un plan de délimitation du ou des périmètres composant la zone ;
- d) L'étude d'impact définie à l'article R 122-5 du code de l'environnement lorsque celle-ci est requise en application des articles R. 122-2 et R. 122-3 du même code.

Le dossier précise également si la taxe locale d'équipement sera ou non exigible dans la zone."

Le présent dossier est donc constitué de ces différentes parties permettant de présenter et de justifier le projet retenu dans la zone, mais surtout d'en prévoir les impacts afin de prendre des mesures permettant de compenser, d'atténuer, voire d'abroger les effets négatifs.

Ainsi au titre de l'article R122-2, du Code de l'Environnement, le projet de création de Zone d'Aménagement Concerté René Cassin est soumis à étude d'impact.

Enfin l'article L 128-4 du Code de l'Urbanisme dispose que « toute action ou opération d'aménagement telle que définie à l'article L 300-1 du Code de l'Urbanisme et faisant l'objet d'une étude d'impact doit faire l'objet d'une étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables de la zone ».

Il s'agit donc d'analyser, en annexe, les atouts et contraintes pour la valorisation du potentiel en énergies renouvelables de la zone territoriale d'implantation de l'opération d'aménagement.

Le présent dossier est donc constitué des différentes parties exposées précédemment issues de l'article R.311-2 du Code de l'Urbanisme relatif au contenu du dossier de création d'une Z.A.C. Il est complété par des annexes concernant les éventuelles études techniques complémentaires

Ce dossier de création fait suite à une première ZAC située sur un périmètre plus étendue, mais dont la phase opérationnel n'avait pu aboutir faute de projet urbain. Certains éléments, dont l'étude faune&flore datant de 2011 et dont la validité n'est pas remise en cause, sont repris dans ce dossier de création.

## 1 • OBJET ET JUSTIFICATION DE L'OPERATION

Depuis plusieurs années, la commune conduit une réflexion sur la requalification du secteur René Cassin, quartier attenant au centre ville, délimité par le boulevard de l'Europe, l'avenue Mirabeau, la rue Léo Lagrange et la route de la Burlière.

Il s'agit d'un secteur occupé de façon extensive par des activités artisanales, industrielles et commerciales, ayant vocation à être délocalisées sur le secteur de la Burlière, plus au Nord de la commune.

Ce secteur est en connexion directe avec le centre historique de Trets, sur son angle sud-est et en vis-à-vis d'une zone urbaine mixte sur son flanc sud. Il est traversé par la voie ferrée et englobe au-delà de celle-ci un vaste terrain inondable affecté par le PLU à la réalisation d'un bassin de rétention.

En Novembre 2014, il a été décidé de lancer une procédure de Zone d'Aménagement Concerté sur le secteur R. Cassin. Il s'agit d'une procédure d'initiative publique qui garantit la maîtrise du projet par les élus.

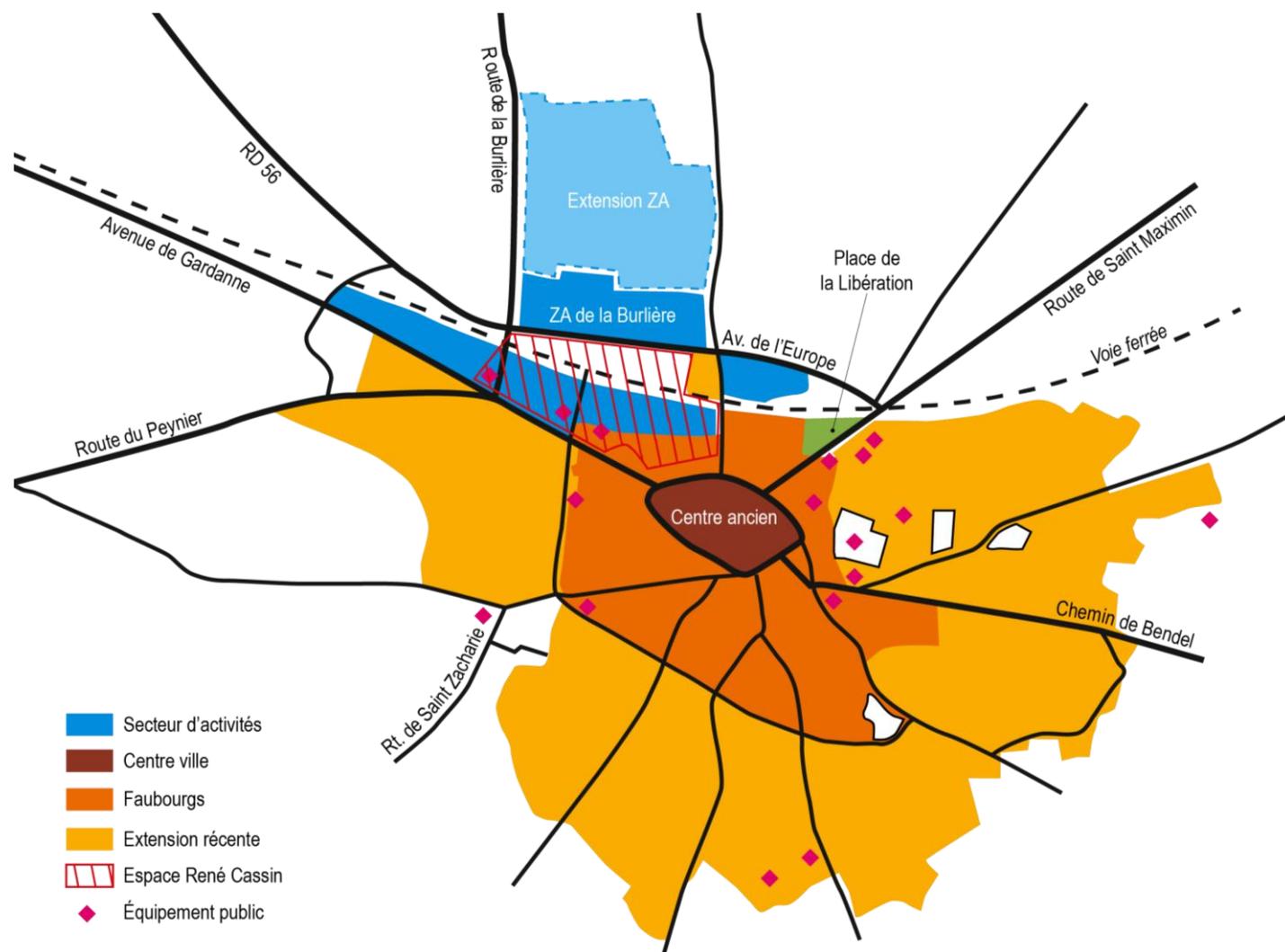
Ce secteur de la commune est aujourd'hui confronté à des enjeux importants de requalification notamment pour répondre aux demandes des ménages en matière de logements et des activités existantes pour le redéploiement de leurs activités sur un site plus approprié.

Il s'agit bien de développer un nouveau quartier à dominante d'habitat à proximité du centre ancien afin de contribuer à la vitalité de celui-ci et de permettre, *in fine*, une meilleure gestion du territoire communal.

La création d'un nouveau quartier suppose d'appréhender l'espace comme une ressource rare qu'il est nécessaire de préserver.

Par la volonté de créer une opération en continuité de l'existant, et afin d'optimiser les équipements publics et collectifs du centre ville, le projet devra permettre de proposer une nouvelle offre d'habitat de qualité qui constituera une alternative à l'offre de logements en milieu périurbain caractérisée par un habitat diffus.

Dans ce sens, le secteur R. Cassin a été identifié afin de recevoir un projet urbain sous forme de création d'une Zone d'Aménagement Concerté destinée à l'habitat, alliant, dans un ensemble harmonieux, des objectifs de réappropriation de l'espace public permettant une mise en valeur du paysage et de développement d'une nouvelle offre d'habitat dans un souci affirmé du respect du développement durable.



## 1.1 OBJET DE L'OPERATION

L'opération d'aménagement a pour vocation première de permettre la création de nouveaux logements sur un secteur actuellement occupé par diverses activités. Ce secteur, à proximité immédiate du centre ancien, permettra d'étendre ce dernier en se réappropriant des espaces aujourd'hui privés, mais qui, demain, permettront de mettre en valeur le grand paysage et notamment la montagne Sainte-Victoire.

La mise en place de cette Zone d'Aménagement Concerté, permettra de répondre à plusieurs objectifs cumulés. En aménageant d'une part un quartier d'habitat il sera possible de répondre de manière globale à la demande en matière de logement émanant des ménages de la commune de Trets et au-delà à l'échelle de l'aire urbaine d'Aix-Marseille et *in fine* permettra à la commune de répondre pour parti à la demande en logements sociaux.

Plus particulièrement, cette opération vise à réaliser un programme d'aménagement où l'on doit conférer au paysage une place importante au vu de la qualité du cadre urbain et paysager environnant. Pour ce faire de véritables percées visuelles devront être pensées au sein de l'opération afin de favoriser les points de vue tout en privilégiant les circulations douces et les espaces verts garantissant l'aménité des lieux.

A titre indicatif le programme prévisionnel des constructions de la ZAC prévoit notamment :

- Environ 500 de logements collectifs, dont 25% sociaux.
- Un pôle d'échanges pour les transports en commun.

L'évolution des pratiques urbaines implique nécessairement de repenser la typologie des habitats à construire. En effet l'utilisation massive, au cours de ces trente dernières années, du type « pavillonnaire », n'a eu de cesse d'accentuer l'étalement urbain. Il est donc nécessaire aujourd'hui pour la Commune d'appréhender l'espace comme une ressource rare. De ce fait il s'agit de penser à l'alternative que représente l'utilisation de logements collectifs, vis-à-vis des habitats diffus classiques en milieu rural, sans pour autant occulter la demande pour ce type de logement.

Ainsi de par sa densité le projet suppose un impact environnemental nettement inférieur à la construction du même nombre de logements dans une typologie diffuse.

Par ailleurs le programme de construction, décliné en plusieurs phases opérationnelles devrait correspondre à la capacité d'absorption du marché, au regard du rythme actuel de production et surtout des besoins identifiés.

Si le paysage tient une place prépondérante, la compacité et l'élévation des formes bâties permettent d'atteindre une intensité urbaine élevée compte tenu du contexte géographique et urbain du secteur. Les hauteurs demeurent cependant raisonnables, les bâtiments collectifs cumulant au maximum 4 niveaux (R+3) et présentant, dans cette circonstance, un ou deux étages sommitaux en attique de type maisons sur les toits, afin de respecter les lignes d'horizons et d'avoir des vues dégagées vers le grand paysage et notamment la montagne Saint Victoire.

## 1.2 JUSTIFICATION DE L'OPERATION

### 1.2.1 / Poursuivre l'effort de production en logements sociaux

Fin 2013, la commune comptait 224 logements sociaux, soit moins de 5% de logements sociaux, contre 128 logements sociaux sur 4262 résidences principales en 2011 soit 3%.

Pour autant la demande de logements sociaux reste toujours très forte et insatisfaite puisqu'en 2014, seulement 61 logements ont été attribués et 258 demandes de logements restent en attente.

Intitulé de l'organisme	Nombre de logements	Nombre de logements attribués en 2014
S.A. DOMICIL	79	2
S.A. D'HLM LOGIS MEDITERRANEE	48	3
13 HABITAT	32	3
S.A. PROMOLOGIS S.A M.A.I HLM	29	2
S.A. LOGIREM	10	49
S.A. CONSTR GEST IMMO AIX-EN-PRO	10	1
S.A. FAMILLE ET PROVENCE	10	1
UN TOIT	5	0
S.A. PHOCEENNE HABITATION	1	0
<b>TOTAL</b>	<b>224</b>	<b>61</b>

Source : demande en logement social .gouv.fr : Données issues du répertoire du parc locatif social (article L441-10 du code de la construction et de l'habitation) et du système national d'enregistrement de la demande locative sociale (article L441-2-1 du même code).

La commune mène donc une politique active depuis quelques années pour rattraper le retard de logements sociaux afin de répondre aux impératifs de la loi qui fixe le taux de logements sociaux, pour les communes de plus de 3500 habitants comprises dans une agglomération ou un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre de plus de 50 000 habitants comprenant au moins une commune de plus de 15 000 habitants, à 25%.

Le projet de requalification du secteur urbain René Cassin dont le programme de construction prévoit environ 125 logements sociaux permettra de poursuivre l'effort de production engagé depuis 2010.

Cette offre de logements sociaux devra être programmée en cohérence avec le programme d'action du PLH, document arrêté par délibération du conseil communautaire du Pays d'Aix le 19 février 2015, qui prévoit la construction de 826 logements sociaux d'ici 2025. Le projet de requalification du secteur R. Cassin viendra donc répondre à environ 15% de cet objectif de production.

### **1.2.2 / Redynamiser l'offre de logements à l'échelle de la commune et au-delà de l'aire urbaine d'Aix-Marseille :**

Au sein du département et de l'aire urbaine Marseille-Aix en Provence, la Commune de Trets connaît une évolution positive de sa population. Toutefois, on peut noter un très net ralentissement depuis 2006.

En effet entre 1999 et 2006 le taux de variation annuel était de 1.1%), alors que sur la période 2006 - 2011 le taux de variation annuel moyen est seulement de 0,4%. Ce taux est maintenu positif par le solde naturel dont la variation annuelle moyenne est de 0,6%, alors que la variation due au solde des entrées sorties est négatif à -0,2%. Ce chiffre peut notamment s'expliquer par un manque d'offre de logements adaptés à la demande des ménages, tant en termes de surfaces que de prix et à la rareté des terrains qui rend difficile la mise en œuvre de productions de logements.

Un des objectifs de l'opération d'aménagement est donc de soutenir l'offre de logements afin de maintenir la dynamique démographique. Il s'agira d'assurer une bonne mixité en termes de types de population et en termes de classes d'âges, l'ensemble constituant la véritable mixité urbaine, laquelle s'inscrit dans le cadre du développement durable.

Dans le même sens, cette mixité urbaine doit être traduite par une mixité architecturale, par la réalisation de constructions à typologies variées.

### **1.2.3 / Une opération visant à étendre le rayonnement du centre ville :**

La requalification du secteur R. Cassin vise non seulement à soutenir l'offre de logements sur la commune, mais également à redonner une cohérence urbaine entre un centre ancien remarquable et dont l'attractivité n'est plus à démontrer et un secteur R. Cassin qui n'est autre qu'une zone d'activité industrielle et commerciale à une rue d'écart du centre ville. La présence de ces activités, qui a pu répondre à une logique urbaine par le passé, ne présente plus de cohérence urbaine aujourd'hui. Par ailleurs la commune voit se développer sur son territoire la ZAC de la Burlière dont la vocation est de permettre, *in fine*, la relocalisation de ces entreprises sur des terrains plus adaptés à leurs besoins en termes d'accès, d'extension, etc.

La requalification du secteur R. Cassin prévoit dans son programme de construction prévisionnel environ 3 600m<sup>2</sup> de surface de plancher dédiés à des activités de bureaux, services et commerces plus en accord avec le fonctionnement du centre ville.

Par ailleurs en redonnant la place aux piétons avec un nouveau profil de voie pour l'Av R. Cassin et un réseau étendu de voie douce, la requalification de ce secteur permettra aux usagers du secteur et plus largement aux habitants de Trets de se réapproprier un espace et des vues panoramiques jusque là oubliés.

### **1.2.6 / Une opération qui intègre la dimension environnementale.**

#### **- Une opération économe en utilisation du foncier :**

L'opération d'aménagement prévoit dans sa partie habitat une densité de l'ordre de 116 logements/hectare

Outre une économie du foncier les aménagements réalisés dans la ZAC devraient inciter ses habitants à avoir une utilisation limitée de la voiture dans leur déplacement quotidien, notamment du fait de la création en parallèle d'un pôle d'échanges sur le secteur et de la proximité des commerces, et ainsi réduire considérablement certaines nuisances telles que le bruit, la pollution de l'air...

En outre la création au sein de la zone de promenades arborées, mettant en valeur des perspectives lointaine vers la montagne Sainte Victoire, permettront une sensibilisation des usagers de la zone à leur environnement.

#### **- Une opération qui s'intègre dans le paysage urbain et naturel de la Commune :**

Un des enjeux majeur de l'opération est de réussir une greffe urbaine tant du point de vue du bâti et que du végétal. Ainsi les hauteurs des constructions devront respecter celles des quartiers environnant, en ne dépassant pas les R+3. Cet épannelage sera dégressif depuis l'Avenue R. Cassin vers la voie ferrée où seules des hauteurs en R+1 ou R+1+attique seront autorisés.

Par ailleurs l'espace public fera l'objet de nombreuses plantations de hautes et moyennes tiges afin de conférer à ce secteur un cadre de vie apaisé.

### 1.3 / Justification du choix de la procédure d'aménagement et du périmètre

#### 1.3.1 / La procédure de ZAC :

Le choix d'engager une procédure de Z.A.C paraît être la solution la mieux adaptée au projet d'aménagement envisagé, cette opération constituant à la fois une opération d'aménagement et un mode de financement nécessaire.

Cette procédure d'initiative et de compétence publiques permet ainsi un contrôle de la personne publique qui en prend l'initiative sur les choix d'aménagement que l'aménageur désigné lui propose.

Elle permet enfin d'acquérir tout ou une partie des terrains, de les aménager, de réaliser les équipements nécessaires, de les revendre à des constructeurs en incorporant dans le prix de vente le coût des équipements publics et ouvrages à réaliser.

En outre la Z.A.C. permet d'offrir des terrains convenablement équipés et desservis, et ordonne le développement de la Commune dans l'espace et dans le temps à l'horizon 2025.

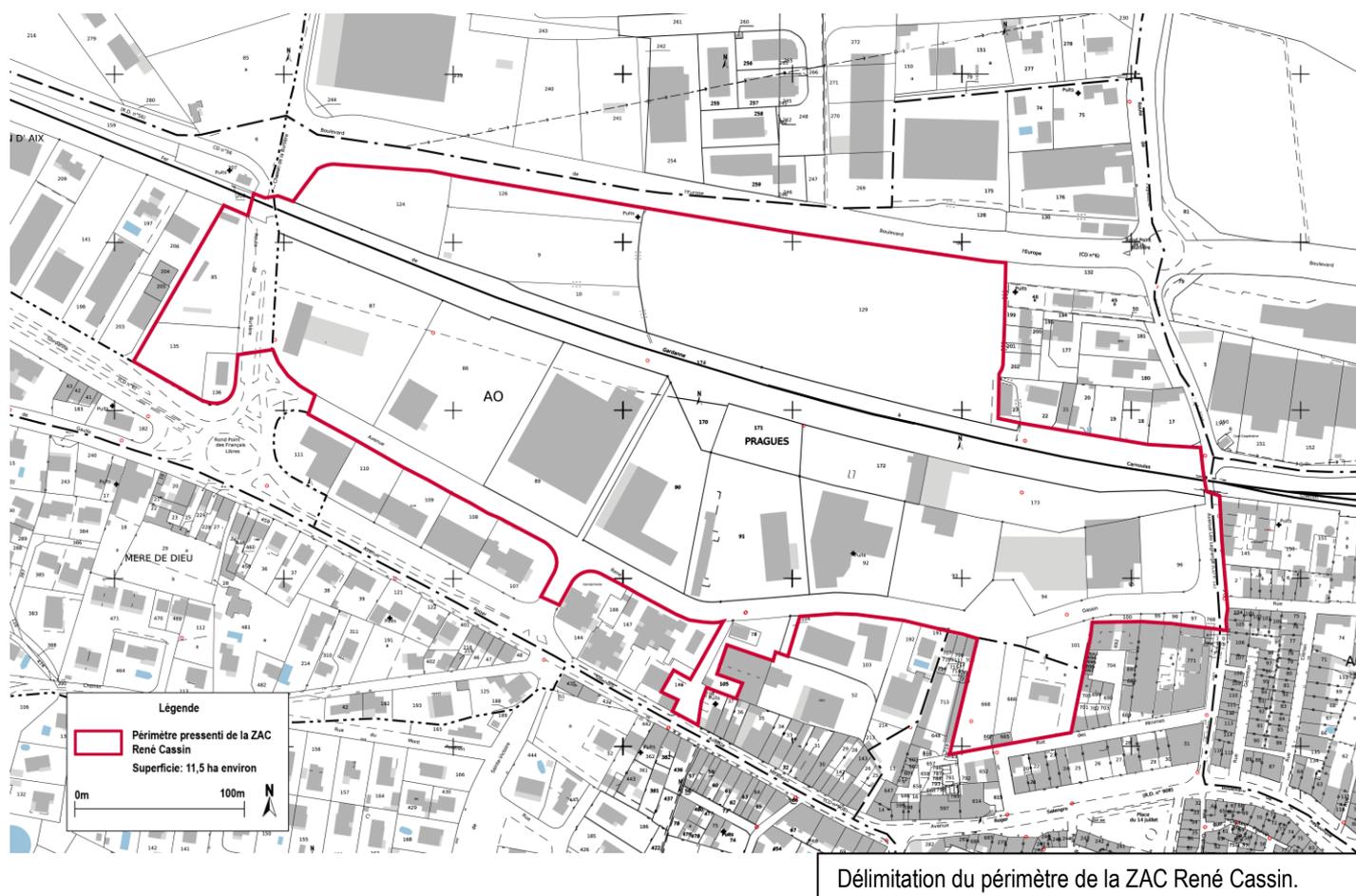
Enfin la Z.A.C. est à la fois une opération d'aménagement nécessitant un partenariat entre les collectivités locales et les opérateurs publics ou privés, et une procédure d'urbanisme soumise aux dispositions du droit de l'urbanisme.

Une telle procédure est mise en œuvre à travers deux étapes : l'élaboration d'un dossier de création, puis la constitution du dossier de réalisation.

La personne publique à l'initiative du projet, en l'occurrence la commune de Trets, a alors un véritable pouvoir de décision quant à l'aménagement futur de la zone car c'est elle qui sera en charge d'approuver en Conseil Municipal ces deux dossiers mettant en œuvre la procédure de Z.A.C.

#### 1.3.2 / Le périmètre de l'opération :

Les études préalables ont permis de définir un périmètre opérationnel prenant en compte l'ensemble des contraintes du site. Ainsi le périmètre de la ZAC est d'environ 11,5 hectares.



## 2 • ETAT DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT

## 2.1. L'OPERATION DANS SON CONTEXTE TERRITORIAL

Chef-lieu de la Haute Vallée de l'Arc, Trets se situe au sud de la Montagne Sainte Victoire, dans la vallée de l'Arc. Il faut 25 minutes d'Aix-en-Provence et 45 minutes de Marseille.

Le secteur René Cassin, sur lequel est prévue l'opération d'aménagement de requalification, est délimité par le boulevard de l'Europe au nord, l'avenue René Cassin au sud, la route de la Burlière à l'ouest et la rue Léo Lagrange à l'est.

Il s'agit d'un secteur occupé de façon extensive par des activités artisanales, industrielles et commerciales, ayant vocation à être délocalisées sur le secteur de la Burlière, plus au Nord de la commune.

Ce secteur est en connexion directe avec le centre historique de Trets, sur son angle sud-est et en vis-à-vis d'une zone urbaine mixte sur son flanc sud. Il est traversé par la voie ferrée et englobe au-delà de celle-ci un vaste terrain inondable affecté par le PLU à la réalisation d'un bassin de rétention.

### Un territoire toujours attractif mais en net ralentissement.

Au sein du département des Bouches du Rhône et de l'aire urbaine de Marseille Aix en Provence, la commune de Trets témoigne d'une évolution positive de sa population. Cependant on observe un très net ralentissement de son taux de variation annuel qui chute à 0.4% par an sur la période 2006-2011. Ce taux de variation n'est positif que du fait du solde naturel positif à 0.6% contre un solde apparent des entrées sortie négatif à -0.2%.

	Trets	Aire urbaine	Bouches du Rhône
Pop° 1990	7 900	1 530 281	1 759 371
Variation annuelle moyenne 1990-1999	1.8%	0.5%	0.5%
Pop° 1999	9 308	1 559 900	1 835 719
Variation annuelle moyenne 1999-2006	1.1%	0.8%	0.8%
Pop° 2006	10 033	1 692 459	1 937 405
Variation annuelle moyenne 2006-2011	0.4%	0.3%	0.4%
Pop° 2011	10 220	1 720 941	1 975 896

Ce taux de variation reste toutefois similaire à celui de l'aire urbaine et du département.

Cette variation peut s'expliquer par la rareté du foncier sur la commune de Trets, qui, après avoir connu une période de très forte expansion dans les années 80 marquées par le développement du tout pavillonnaire en zone naturel, connaît désormais des difficultés pour dégager de nouveaux espaces à urbaniser.

### Une dépendance démographie en dessous de la moyenne de l'aire urbaine

Le ratio de dépendance démographique est fonction de la structure par âge de la population. C'est le rapport du nombre d'individus supposés « dépendre » des autres pour leur vie quotidienne – jeunes et personnes âgées – et le nombre d'individus capables d'assumer cette charge. L'indicateur clé de la dépendance démographique utilisé ici rapporte le nombre d'individus de moins de 20 ans et de plus de 65 ans à la population de 20 à 64 ans. Deux autres indicateurs sont présentés ici : le taux de dépendance des jeunes (individus de moins de 20 ans) et le taux de dépendance des personnes âgées (65 ans et plus), tous deux calculés par rapport au nombre d'individus de 20 à 64 ans.

Leur évolution est fonction des taux de mortalité et de fécondité et des soldes migratoires. Comme dans la plupart des pays de l'organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), l'augmentation de l'espérance de vie et le déclin des taux de fécondité se traduisent par une hausse du ratio de dépendance des personnes âgées et une baisse du taux de dépendance des jeunes.

Pour la commune de Trets, ce ratio de dépendance démographique est en dessous du ratio de l'aire urbaine qui est comparable à l'échelon national.

Dans le détail on peut s'apercevoir que le ratio de dépendance des jeunes est similaire à celui de l'aire urbaine et de la France. Pour le ratio de dépendance des personnes âgées, ce ratio est inférieur aux ratios de la France entière et de l'aire urbaine.

Ces ratios indiquent que la population de la commune est relativement jeune, d'où un nécessaire maintien de la production de logements pour répondre à la demande des ménages.

RATIO DE DEPENDANCE DEMOGRAPHIQUE			
	Pers Agées (+65 ans)	Jeunes (-20 ans)	Dépendance démographie globale
Trets	26%	41.5%	67.6%
Aire urbaine	30%	41.8%	71.8%
France	28,4%	42,3%	70,7%

## La structure du parc de logements

Le parc de logements sur la commune de Trets est majoritairement composé de résidences principales 91.1%. la part des logements vacants est similaire à celle de l'aire urbaine aux alentours de 6% ;

Ensemble	2011	2006	Evolution en % De 2006 à 2011
Résidences principales	4262	4037	5.6%
Résidences secondaires et logements occasionnels	113	114	-0.8%
Logements vacants	285	278	2.5%
<b>TOTAL</b>	<b>4661</b>	<b>4429</b>	<b>5.2%</b>

Parmi cette répartition, les logements individuels et collectifs sont répartis comme suit :

-maisons :	73%
-appartements :	21.4%
- autres :	5.6%

Cependant on peut observer une inversion de cette tendance depuis 2005. En effet sur la dernière décennie la part des logements collectifs occupe 51.6% de la production de logements neufs.

### Les logements sociaux :

Fin 2013 la commune comptait 224 logements sociaux, soit moins de 5% de logements sociaux, contre 128 logements sociaux sur 4262 résidences principales en 2011 soit 3%.

Pour autant la demande de logements sociaux reste toujours très forte et insatisfaite puisque fin 2014 seulement 61 logements ont été attribués et 258 demandes de logements restaient en attente.

Le projet de requalification du secteur urbain René Cassin dont le programme de construction 125 logements sociaux permettra de poursuivre l'effort de production engagé depuis 2010.

Cette offre de logements sociaux devra être programmée en cohérence avec le programme d'action du PLH, document arrêté par délibération du conseil communautaire du Pays d'Aix le 19 février 2015, qui prévoit la construction de 826 logements sociaux d'ici 2025. Le projet de requalification du secteur R. Cassin, viendra donc répondre à environ 15% de cet objectif de production.

### L'emploi, les secteurs d'activités et les entreprises

En 2011, Trets compte 2 438 emplois dont 70.3 % sont représentés par le secteur tertiaire.

En effet, le secteur tertiaire est le plus représentatif en matière d'emploi à Trets avec une dominante pour les activités de commerces, transports, services divers qui représente 45.7% des emplois. L'agriculture ne représente que 3% des emplois.

Sur la commune 1243 actifs ayant un emploi résident sur la commune de Trets, soit seulement 28.2%. A l'inverse 71.8% des actifs travaillent hors de la commune.

C'est avec Marseille, Aix-en-Provence et Rousset que s'effectuent la majorité des déplacements domicile-travail.

Pour ces villes le nombre d'entrées (c'est à dire le nombre d'actifs résidant à Trets et allant travailler à l'extérieur) est largement supérieur au nombre de sorties (actifs résidant à l'extérieur de la commune et allant travailler sur Trets).

### Les zones d'activités sur la commune

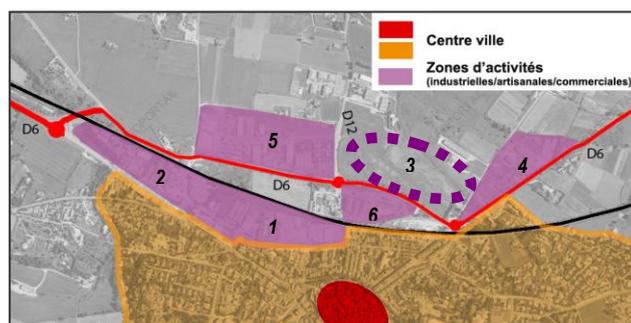
Le territoire de Trets comprend 6 principaux secteurs d'activités économiques et commerciales. Il s'agit :

1. du secteur rue René Cassin qui accueille essentiellement des artisans : Point P matériel de construction, établissements Roussin, Procable,, des garages, des entreprises d'équipement électrique, JM Massimelli : fabrique de meubles, ...) qui fait l'objet du présent projet de requalification urbaine.

2. de la zone artisanale des 4 chemins qui accueille des carrosseries, des garages, des entreprises de chauffage et électricité (Europro), de matériel de construction ( Cifréo Bona...).

3. de la zone mixte de Chassaoude, (secteur dans lequel le PLU de 2007 prévoyait une opération de logements et de commerces de proximité dans le cadre d'une ZAC).

4. de la zone artisanale route de St Maximim (Boucherie, primeur, boulangerie...)



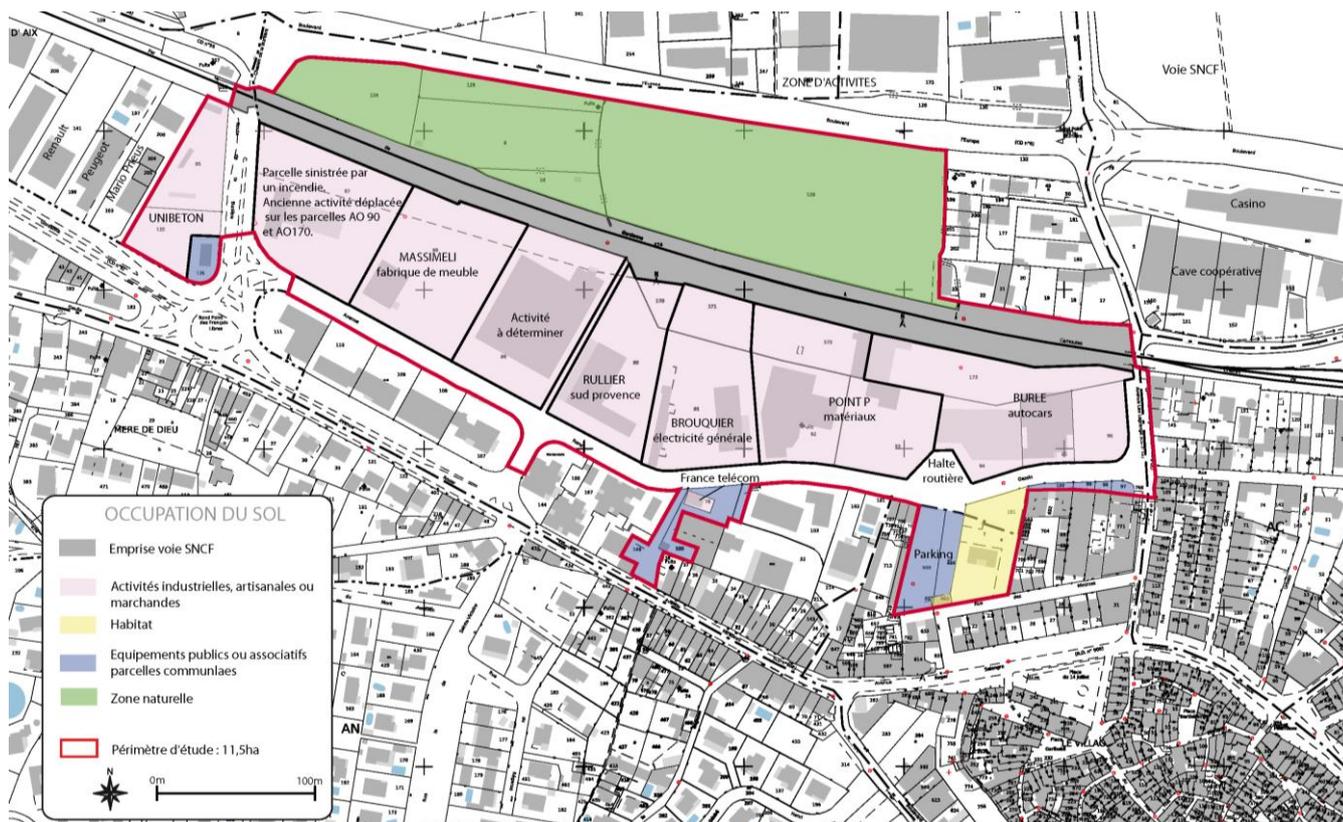
5. de la zone commerciale et artisanale de la Burlière (Carrefour, Bricomarché, entreprises de mécanique, de piscine, de plomberie et de chauffage, clinique vétérinaire...) Ce secteur fait actuellement l'objet d'un projet d'extension permettant, à court terme et moyen terme, l'accueil d'activités commerciales, artisanales et industrielles non polluantes.

6. de la zone de Pragues : avec les supermarchés Casino et Aldi, animalerie, carrosserie, Royal Canin , Autoservice...

### Les entreprises sur le secteur René Cassin

Le secteur d'activités entre la voie ferrée et l'avenue René Cassin : zone artisanale et industrielle constituée notamment de 8 unités foncières allant de 4 500m<sup>2</sup> à 9 000m<sup>2</sup>.

- Unibéton : à l'ouest de la route de la Burlière, activité de production de béton prêt à l'emploi. Surface du site : 3 892 m<sup>2</sup> sur les parcelles AO 85 et 135
- SA Gouiran /Rullier Sud Provence : activité de vente de matériels et de fournitures viticoles. Surface du site : 5379 m<sup>2</sup> sur les



parcelles AO 90 et 170

- Société Massimelli : activité de vente de meubles ; cette parcelle accueille l'espace de production et de stockage des meubles. Surface du site : 6 755m<sup>2</sup> sur la parcelle AO 88
- Société Puratrome ? : seule une enseigne est visible, il est donc difficile d'identifier clairement l'activité de l'établissement. Surface du site : 6 500m<sup>2</sup> sur la parcelle AO 89
- Ets Brouquier : construction de réseaux électriques et de télécommunications. Surface du site : 6 648m<sup>2</sup> sur les parcelles AO 91 et 171
- Point P : distribution de matériaux de construction. Surface du site : 8 877m<sup>2</sup> sur les parcelles AO 92, 93 et 172
- Autocar Burlé : société de transport et de voyages, ce site accueille une halte routière. Surface du site : 9 104m<sup>2</sup> sur les parcelles AO 94, 95, 96 et 173.
- La SNCF occupe les parcelles AO 10 et 174 pour une surface totale de 15 500m<sup>2</sup>.

## 2.2. L'OPERATION DANS SON CONTEXTE NATUREL

### L'environnement climatique du projet

La principale spécificité du climat local réside dans la concordance entre la période chaude et la période sèche marquant un fort déficit hydrique estival aggravé par le pouvoir desséchant du Mistral, vent dominant sec et froid de secteur nord-est.

Les pluies sont faibles, mais les précipitations sont irrégulières et peuvent tomber sous forme d'orages souvent très violents.

Ce type de climat est à l'origine d'une diversité de crues :

- des crues lentes provoquées par des pluies de longue durée mais d'intensité moyenne se produisant généralement en hiver et au printemps
- des crues éclairs provoquées par des pluies convectives, très intenses mais de courte durée se produisant principalement en été et en automne.

### Topographie



Le site présente une topographie en pente douce au sud de la voie ferrée. Cette dernière constitue une cassure d'environ 4m compensée par un talus.

### Hydrologie

Il n'existe pas de plan de prévention des risques inondations sur la commune de Trets.

Cependant l'Atlas Départemental des Zones inondables détermine les zones submersibles en cas de crue ou de fortes précipitations et il apparaît que la commune est concernée par le risque inondation lié à l'Arc.

De plus, de nombreuses études hydrauliques ont été réalisées sur le réseau pluvial et les cours d'eau traversant la zone d'étude. Elles ont permis de définir des zones inondables spécifiques aux ruisseaux du Longarel, de la Gardi, des Seignièrès et de la Bagasse.

Concernant la Bagasse, l'étude menée en 2011 définit une zone inondable de ce cours d'eau dans la zone urbaine de Trets ainsi qu'à l'aval de la voie SNCF. Cette cartographie couvre le projet de ZAC « René Cassin ».

D'après les témoignages présentés dans les études antérieures, ce secteur connaît régulièrement des inondations dues au ruissellement pluvial et au sous dimensionnement du réseau d'assainissement pluvial :

- Le réseau d'assainissement pluvial de la rue du Régagnas est sous dimensionné ce qui a pour conséquence l'inondation régulière de la maison située à l'extrémité nord de la rue ;
- Le chemin de l'Hermitage est fréquemment inondé et les eaux ruissellent sur la voirie en direction du nord ;
- En 2000, suite à la création d'un embâcle obstruant le cadre sous l'avenue Mirabeau, l'auto-école ECF a été inondée sous 1 m d'eau pendant 45 minutes environ ;

- Le carrefour de l'avenue Cassin, derrière la Poste, est régulièrement inondé. Notamment en 2005, où la voirie a été inondée sous 30 cm.

#### Cartographie du risque inondation issue de l'étude hydraulique de 2011 :

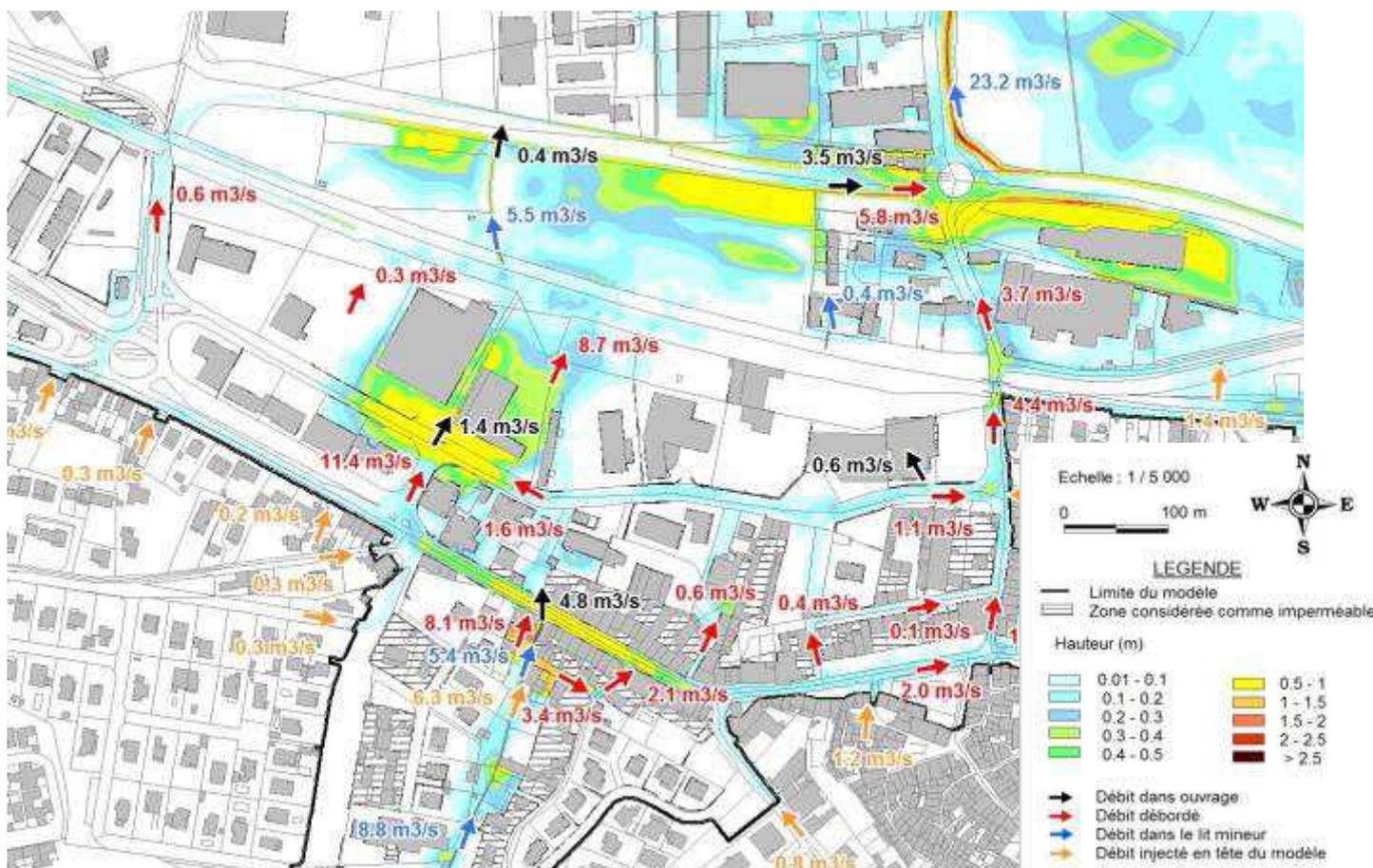
L'étude menée en 2011 par le groupement CEREG Ingénierie/enveo ingénierie avait pour objectif d'affiner la connaissance du risque inondation au droit du projet de ZAC « René Cassin ». Il était demandé de définir si le Longarel s'écoulant à l'Ouest pouvait inonder le projet mais également de cartographier précisément le risque inondation lié aux débordements de la Bagasse.

Une modélisation hydraulique en deux dimensions a ainsi couvert le ruisseau de la Bagasse depuis l'avenue de Saint Aloi jusqu'à sa confluence avec la Gardi et le ruisseau du Longarel.

L'étude a mis en évidence que pour des crues d'occurrence 10 et 100 ans, les débordements du Longarel sont contenus dans son lit mineur et lit moyen et ne s'étendent pas vers le secteur de la Bagasse.

Par contre, le secteur de la Bagasse est fortement soumis au risque inondation par ruissellement urbain.

Les calculs mettent en évidence des débordements sur l'ensemble de la zone d'étude dès la pluie d'occurrence décennale.



#### **Bilan de l'analyse écologique et enjeux rattachés**

Les inventaires floristiques n'ont pas permis de mettre en évidence d'enjeux botaniques forts sur le site. Concernant les habitats, ceux-ci ne présentent pas d'enjeux particuliers en tant que tels. Cependant, ils peuvent être importants en tant qu'habitat d'espèce. Par exemple, les buissons denses peuvent être favorables à la nidification et hivernage des oiseaux. D'un point de vue entomologique, le site présente des habitats qui peuvent abriter potentiellement des orthoptères et certaines espèces de lépidoptère. Quelques odonates peuvent également être contactés en raison de l'humidité observable localement mais il est probable qu'elles ne se servent du site que comme terrain de chasse occasionnel. Le site n'offre par contre pas d'habitats favorables aux espèces de coléoptères protégées.

Les enjeux pour ce site restent faibles concernant l'aspect ornithologique. Toutefois, la présence de ce type de milieux présente un intérêt pour toutes les espèces en offrant une zone d'habitat naturel au cœur de l'urbanisation. Plus que le statut des espèces, le rôle de zone d'hivernage, de halte migratoire et de nidification d'espèces comme toute courantes sur un site dégradé et au cœur d'une zone urbanisée semble être un des enjeux à mettre en avant.

Concernant l'entomofaune, l'inventaire met en avant un cortège d'espèces relativement banales sans forte potentialités de

conservation comme nous le suspicions au vu du site, fortement rudéralisé et sous influence urbaine directe. La potentialité de contact d'une espèce protégée reste faible.

Concernant les reptiles et les amphibiens, l'absence de données concernant l'herpétofaune ne signifie pas qu'il y a une absence totale de reptiles sur la zone. Le milieu malgré une zone humide intéressante qui abrite probablement quelques grenouilles communes, reste relativement peu favorable à l'herpétofaune patrimoniale en raison de son importante anthropisation et de la banalisation de ses milieux.

		Conclusions de l'analyse	Sensibilités constatée	Etat des populations	Enjeux rattachés
Habitats		Plusieurs zones écologiques différentes qui traduisent une colonisation récente du site sans grand intérêt. Cependant, l'avifaune peut utiliser le site en tant que zone de passage ou de nidification ce qui, dans un milieu environnant fortement anthropisé, n'est pas négligeable.	Statut écologique de la zone non négligeable.	Ripisylve en mauvais état Envahissement progressif des milieux par ronces et Cannes de Provence	Importance non négligeable du rôle écologique de la zone humide
Flore		Aucune espèce végétale d'intérêt patrimonial n'a été localisée au niveau du site.	Aucune sensibilité constatée. Espèces communes.	Bon état	Enjeux de conservation faibles
Faune	Avifaune	Seulement 1 espèce présente un enjeu de conservation limité.	Sensibilité constatée faible. Espèces communes.	Bon état	Enjeux de conservation faibles dans le sens où il s'agit d'espèces communes et où l'habitat impacté est largement anthropisé.
	Entomofaune	Aucune espèce d'insecte à enjeux de conservation n'a été contactée.	Aucune sensibilité constatée. Espèces communes.	Bon état	Enjeux de conservation faibles en raison d'un milieu peu diversifié et fortement anthropisé.
	Herpétofaune	Aucune espèce d'amphibien ou de reptile à enjeux de conservation n'a été contactée.	Aucune sensibilité constatée. Espèces communes.	Bon état	Enjeux de conservation faibles. Les espèces potentielles le sont très faiblement.
	Chirofaune	La tendance générale ne semble pas favorable au gîte de chiroptères sur la zone. Des zones de chasse sont probables autour de la ripisylve et de la zone humide	Intérêt probable des zones de chasse pour les chiroptères.	Abondance probablement faible sur la zone.	Enjeux de conservation faibles à modérés car le milieu ne semble pas de prime abord favorable au gîte des individus.

D'apparence banale, le milieu, même si aucune espèce patrimoniale n'a pu y être observée, comporte une qualité d'habitat autour d'une zone humide assez remarquable, qui sera à intégrer aux futurs bassins de rétention.

Composé essentiellement d'aires urbaines, le périmètre d'étude comporte deux espaces naturels – le Longarel et sa ripisylve, le secteur du bassin – qui ont fait l'objet d'investigations écologiques durant le mois de septembre 2011.

Délaissée et dégradée, la rivière et sa ripisylve ne seront pas impactées significativement par le projet, celui-ci se limitant au secteur du bassin. Toutefois, jouant un rôle non négligeable en termes de continuité écologique et de corridor, elles mériteraient un traitement approprié axé autour d'un débroussaillage et d'une opération de mise en valeur en lien avec un travail d'accessibilité (voie verte temporaire en période sèche par exemple)

Egalement délaissé, le secteur du bassin concentre l'essentiel du projet d'aménagement. D'apparence banale, cet espace comporte néanmoins une zone humide qui, même si elle ne comporte aucun habitat ou espèce patrimonial, offre des qualités d'habitat appréciable, à même de figurer une zone refuge en limite du tissu urbain.

Bien que peu communicant avec les espaces naturels alentours (présence de la route, zone urbaine, activités commerciales à proximité), cet espace mérite un travail de redéploiement post-travaux, pour favoriser l'émergence d'une nouvelle zone humide assez similaire dans sa composition qui pourrait venir d'immiscer au sein du projet d'aménagement paysager prévu.

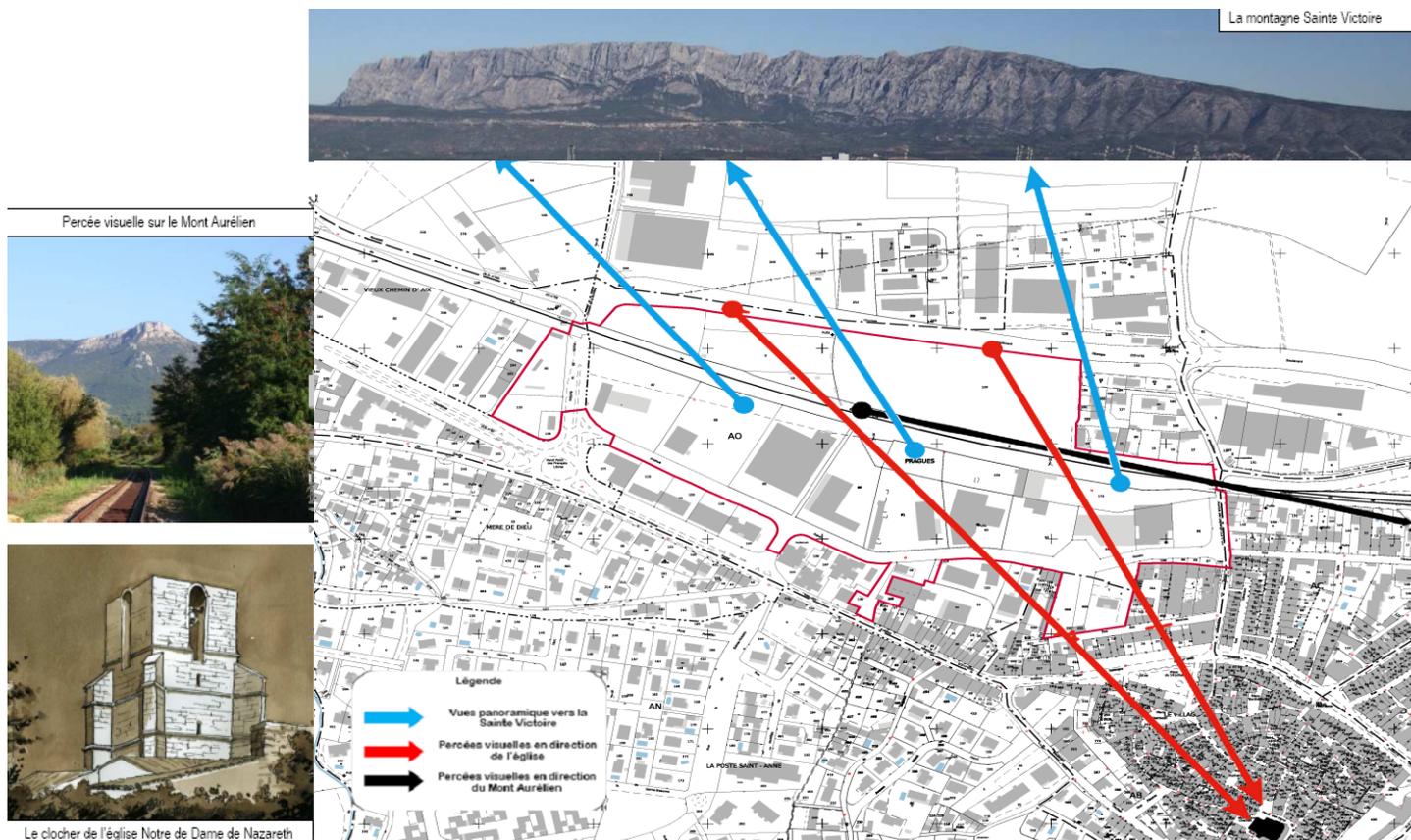
Ainsi réhabilité le biotope n'aurait pas à subir un impact regrettable et pourrait maintenir une qualité d'habitat à même d'attirer nombre d'espèces.

## Le paysage

Le grand bassin de Trets, bordé au sud par le massif du Mont Aurélien et les collines de Régagnas, et au nord par les contreforts de la Sainte Victoire, offre des perspectives remarquables sur ces "monuments régionaux", éléments repères majeurs qui marquent non seulement le paysage mais aussi sa représentation, à travers notamment les célèbres peintures de Cézanne.

Le site jouit de vues panoramiques sur le grand paysage et d'échappées visuelles vers le centre ancien.

En outre, son tissu urbain du centre ancien, ses ruelles, ses placettes et son architecture ont conservé leur caractère. On retrouve dans ce périmètre, entre autre, des passages voutés, des maisons médiévales et un ancien couvent.



## Le secteur René Cassin : un ensemble hétérogène manquant de cohérence urbaine

Le traitement des espaces publics sur le secteur René Cassin est nettement insuffisant et correspond davantage à celui d'une zone d'activité. Le secteur est fonctionnel, avec une chaussée circulaire dimensionnée à 6 m de large pour le trafic des poids lourds. Du fait du stationnement sauvage recensé tout au long de l'avenue René Cassin, la circulation piétonne est difficilement praticable. Le seul lieu qui pourrait accueillir un espace public de qualité serait la médiathèque. Mais bien que le bâtiment soit de qualité, les espaces publics autour de la médiathèque n'ont pas été traités. L'impression qui s'en dégage est celle d'un lieu exclusif, la cour devant la médiathèque n'est traitée que comme un accès, alors qu'il pourrait s'envisager comme un lieu de détente. Les quelques arbres existants fournissent l'ombre nécessaire, mais le revêtement au sol en bitume donne une ambiance trop minérale au lieu.

De plus la présence du local technique de France Télécom et du stationnement côté avenue René Cassin forme un ensemble disgracieux ne facilitant pas l'appropriation des lieux.



L'avenue René Cassin : un profil de voie à reprendre dans son ensemble et des entreprises à relocaliser

## Des activités peu compatibles avec la centralité du site.

La présence d'une série d'activités artisanales et industrielles confère à ce secteur une véritable ambiance de zone d'activité alors que le centre ancien n'est qu'à une rue au sud.

Il s'en dégage l'impression d'un urbanisme anachronique, entre le centre historique dont la qualité du bâti n'est plus à démontrer et cette zone d'activité qui s'est développée quasiment intra-muros. Le développement de ces deux entités s'est donc fait dos à dos s'ignorant l'un et l'autre et se rejoignant sur l'avenue René Cassin.

D'un côté de l'avenue R. Cassin on peut observer les entrées de chaque activité dont le traitement est hétérogène et sans qualité. De l'autre côté on retrouve des unités d'habitation dont le traitement fait le plus souvent penser à un fond de parcelle abandonné à l'abri des regards.

Enfin on peut noter que le manque de stationnement engendre un stationnement sauvage le long de l'avenue annihilant ainsi l'espace dédié à la libre circulation des piétons.



Un tissu économique peu compatible avec le caractère remarquable du centre ancien

## Le patrimoine archéologique

Aucune zone sensible n'est identifiée au sein du périmètre de l'opération.

Toutefois dans la phase de réalisation la Direction Régionale des Affaires Culturelles devra être saisie afin d'obtenir sa position sur la nécessité ou non d'un diagnostic archéologique.

## Le patrimoine culturel

Le centre ancien de la ville de Trets (« intra-muros »), est un site inscrit qui est l'objet de rénovations depuis plusieurs années. Il correspond au cœur médiéval qui représente une urbanisation groupée à l'intérieur des remparts. Il comprend :

L'église Notre-Dame de Nazareth, monument historique classé depuis 1945, construite entre le XIIe et le XVIIIe siècle sur le site d'un ancien prieuré paléochrétien. Elle présente un grand intérêt du fait de la juxtaposition d'éléments de différentes époques (roman,

Zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager - Bouches-du-Rhône - 13

ZPPAUP  
En date du : 2014-09-13  
Propriétaire : STAP 13 - Bouches-du-Rhône

Sites classés ou inscrits - Provence-Alpes-Côte d'Azur

Classé  
Inscrit  
En date du : 2015-02-25  
Propriétaire : DRAC - Provence-Alpes-Côte d'Azur

Périmètre de protection d'un monument historique - Bouches-du-Rhône - 13

Abords MH  
En date du : 2015-01-22  
Propriétaire : STAP 13 - Bouches-du-Rhône

Immeubles classés ou inscrits - Bouches-du-Rhône - 13

En instance de classement  
Partiellement Inscrit  
Inscrit  
Partiellement Classé-Inscrit  
Partiellement Classé  
Classé  
Par défaut

En date du : 2015-01-22  
Propriétaire : STAP 13 - Bouches-du-Rhône

Données de référence

Parcelles cadastrales  
Propriétaire : IGN



gothique et baroque). Elle contient notamment de très nombreux objets classés (cloche, maître-autel, retable, bustes reliquaires, bénitier...).

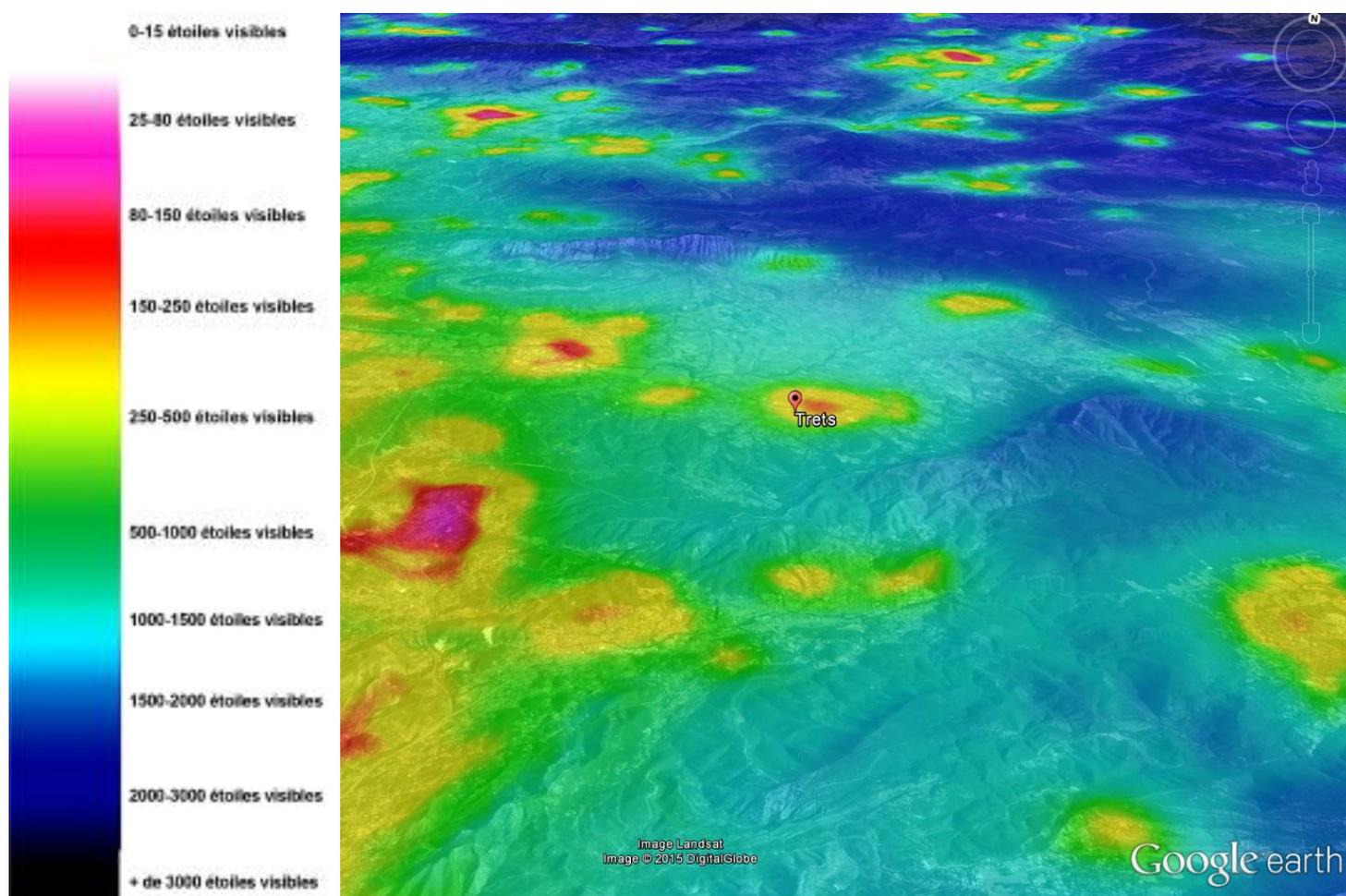
L'ancienne synagogue et la maison 5 rue Bert (XII<sup>e</sup> siècle), monuments historiques inscrits depuis 1926, Si Trets a abrité une importante communauté juive au Moyen-âge, qui avait obtenu l'autorisation d'avoir une synagogue, il n'existe pas de certitude historique sur sa localisation. Cet ensemble porte le nom de « synagogue » par tradition et ne pourrait être que la maison d'un riche seigneur. Toutefois, il conserve l'intérêt historique de son architecture romane, malgré son état délabré.

Les vestiges des remparts, le château et les portes médiévales, construits au XIII<sup>e</sup> siècle. Cette enceinte fortifiée n'est pas sujette à une protection particulière, mais présente un intérêt historique et architectural certain (arcs brisés, archères, bossage rustique, gargouilles, mâchicoulis...).

En outre, son tissu urbain, ses ruelles, ses placettes et son architecture ont conservé leur caractère. On retrouve dans ce périmètre, entre autre, des passages voûtés, des maisons médiévales et un ancien couvent.

## Les pollutions lumineuses

La carte ci-après tente de rendre compte de la pollution lumineuse pour une heure donnée à 23h l'hiver, avec 85° d'humidité. Les grandes routes (autoroutes, nationales) de par le passage des voitures et de leurs éclairages embarqués sont systématiquement comptabilisées comme source de pollution lumineuse.



## La qualité de l'air

La région PACA dispose d'un observatoire assurant un suivi continu de la qualité de l'air : ATMOPACA. Il s'agit d'un observatoire scientifique et technique, agréé au titre du Code de l'Environnement. Ses missions, définies par le Code de l'Environnement sont les suivantes :

- surveiller la qualité de l'air par des mesures en continu d'indicateurs majeurs de la pollution atmosphérique, ainsi que par des mesures ponctuelles,
- prévoir la qualité de l'air du lendemain et les épisodes de pollution atmosphérique par l'application de modèles statistiques,
- Réaliser des études spécifiques par moyens mobiles, par tubes de prélèvement d'air, par la mise en œuvre de simulations mathématiques, en dressant des cartographies de répartition de polluants...

- informer chaque jour avec l'indice ATMO et à travers de nombreux supports d'informations : site Internet, bulletin trimestriel, rapport annuel, brochures d'information, posters, exposition...

Le réseau de surveillance est composé de stations à proximité immédiate des grands axes routiers, stations urbaines et périurbaines, stations rurales, proximité sites industriels.

Une campagne de mesure et d'émissions a été réalisée en 2007 sur la commune. Il ressort de cette étude que la qualité de l'air sur Trets est de bonne qualité.

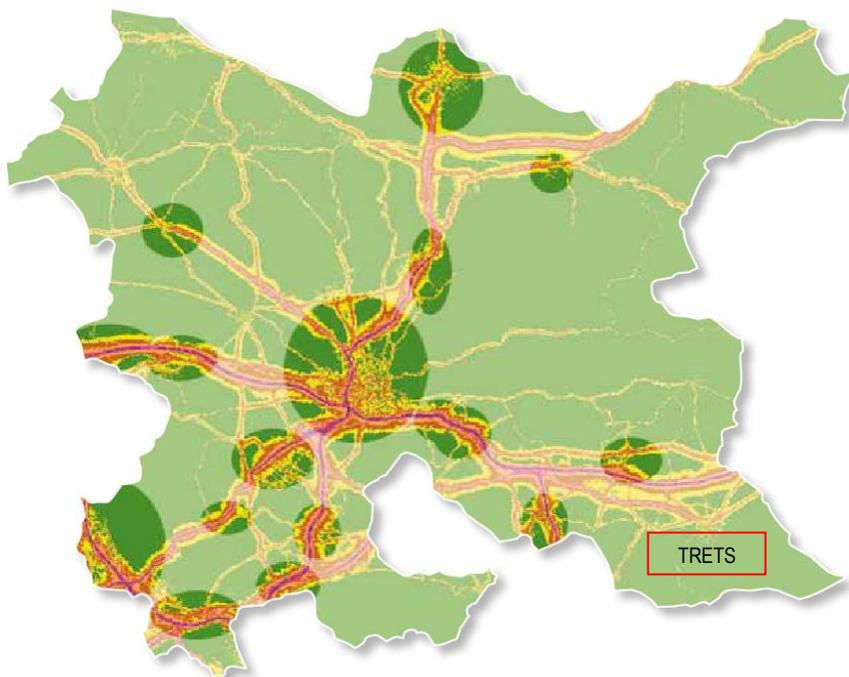
### Ambiance Acoustique

- Définir les secteurs soumis aux nuisances les plus gênantes,
- Réduire les niveaux de bruit lorsque cela est nécessaire,
- Protéger les "zones calmes"

Le PPBE du Pays-d'Aix prévoit que les PLU prennent en compte les nuisances sonores subies par le territoire.

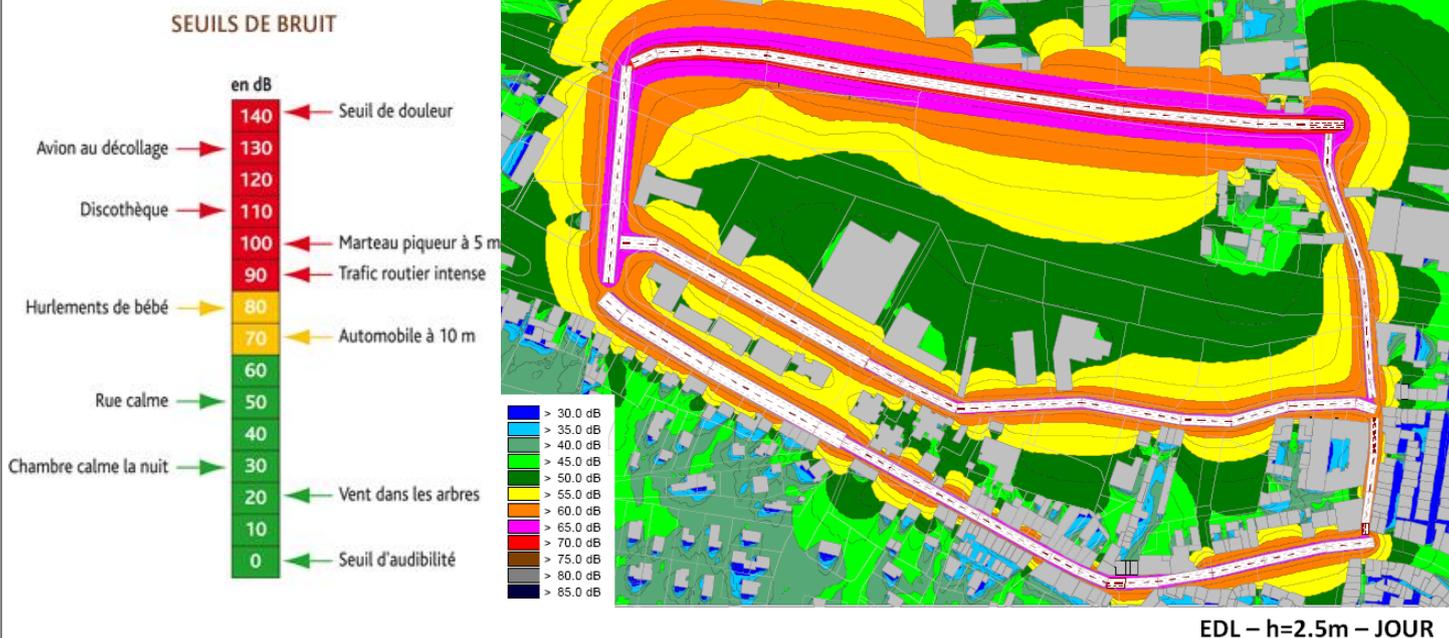
La commune de Trets est directement concernée par plusieurs mesures de réduction du bruit :

- La limitation des constructions à proximité des infrastructures routières génératrices de nuisances
- Le développement des transports en communs routiers et ferroviaires
- La lutte contre les nuisances, notamment par la mise en place d'écrans acoustiques le long de l'autoroute A8
- La coopération avec les propriétaires des infrastructures de transport (RFF et ESCOTA)



Le PPBE n'identifie pas la commune de Trets comme une zone sensible.

Une étude acoustique spécifique au secteur a été menée par le BET AC SERIAL. Cette étude fait ressortir un environnement relativement calme sur le secteur à requalifier.



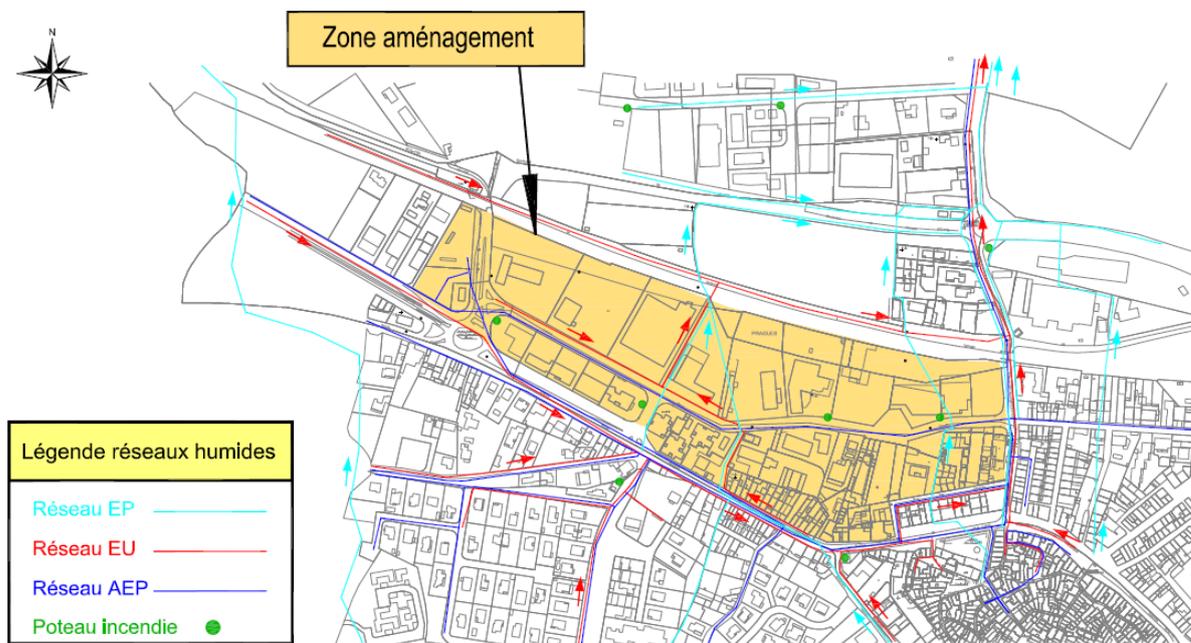
## 2.3. L'OPERATION ET LES RESEAUX

L'ensemble des réseaux dessert l'opération. Des investigations supplémentaires seront nécessaires en phase opérationnelle afin de vérifier la capacité de chaque réseau. Pour ce qui concerne le traitement des déchets la compétence est communautaire.

Commune de Trets (13)  
Secteur René Cassin

Plans des réseaux existants  
Echelle 1/5000 - Format A4

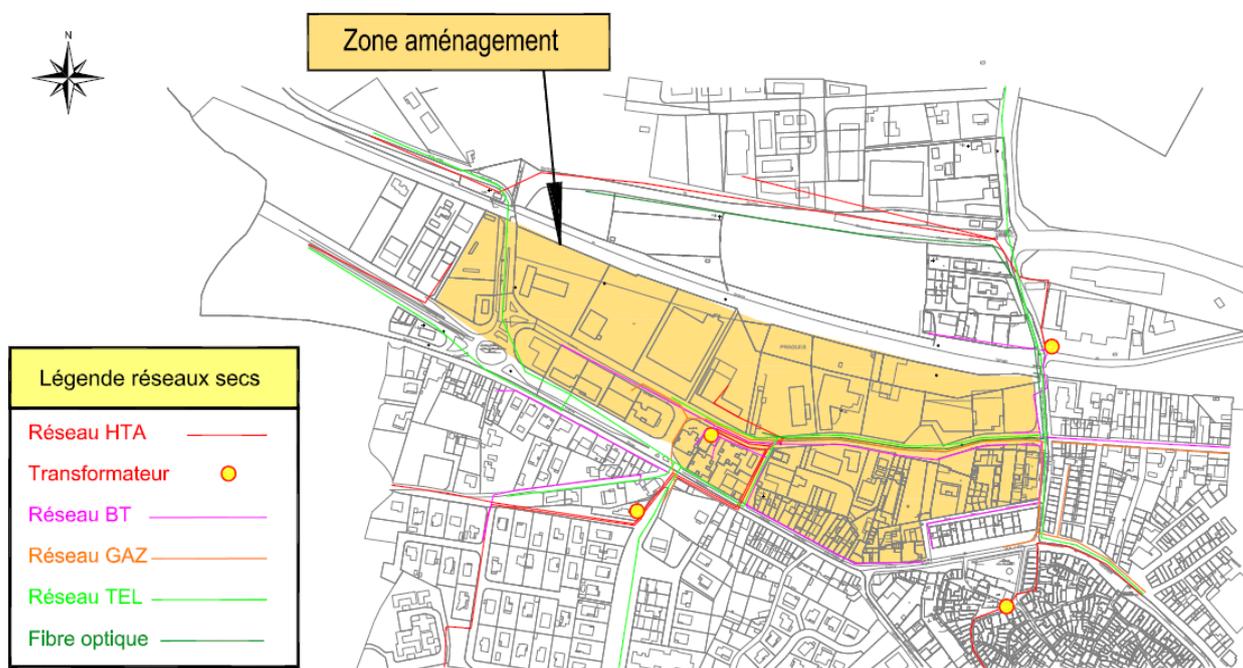
Plan des réseaux humides (EP - EU - AEP)



Commune de Trets (13)  
Secteur René Cassin

Plans des réseaux existants  
Echelle 1/5000 - Format A4

Plan des réseaux secs (HTA - BT - GAZ - TEL - FO)



## 2.3. L'OPERATION, LES VOIES DE COMMUNICATIONS ET LES TRANSPORTS

Bien que située de manière relativement excentrée par rapport à d'autres communes de l'agglomération Aixoise, Trets bénéficie de bonnes conditions de desserte. Le territoire est d'ailleurs marqué par l'empreinte de certains axes qui ont parfois constitué des coupures physiques au développement urbain. Il s'agit principalement de l'ancienne ligne ferroviaire et de la RD6.

### Les transports publics

**Le train.** : La voie ferrée est aujourd'hui hors service entre Trets et Gardanne. RFF étudie la possible réouverture de la ligne Rognac-Aix-Gardanne-Carnoules dans le cadre des contrats de projet Etat-Région 2007-2013.

Le Transport Express Régional passe par Gardanne. Le TER met 9mn pour faire Gardanne – Gare de Aix-en-Provence. En extrapolant et compte tenu de la configuration de la voie entre Trets et Gardanne on peut estimer le temps de parcours entre la gare de Trets et la gare d'Aix-en-Provence à environ 20mn

Le TER met entre 20mn et 35 mn (selon les arrêts) pour effectuer le parcours entre la gare de Gardanne et la gare de Marseille-St-Charles. Pour effectuer un hypothétique parcours entre Trets et la gare de Marseille-St-Charles il faudrait donc entre 30mn et 45mn.

**Le Bus** : La commune est desservie par 5 lignes régulières et 5 lignes scolaires

Les lignes régulières :

- la ligne 160 de la CPA qui dessert Peynier, Rousset, Chateauneuf-le-Rouge et Aix
- la ligne 161 de la CPA qui dessert Peynier, Rousset, Meyreuil, Gardanne, Le lycée de Luynes et le pôle d'activités d'Aix
- la ligne 64 du CG 13 qui dessert Peynier, Rousset, Fuvreau, Meyreuil, Gardanne, plan de Campagne et Marseille
- la ligne 4026 du réseau VARLIB qui dessert Saint-Maximim via Pourrières et Pourcieux
- la ligne 4002 du réseau VARLIB desservant Brignoles et Rousset

Les lignes scolaires :

- vers le collège de Rousset
- vers l'école l'Ouvrière de Fuvreau
- vers les établissements scolaires de Gardanne
- vers les établissements scolaires d'Aix
- vers Meyreuil et le collège de Fuvreau.

Tableau comparatif des modes de transports (source viamichelin)

	Trets – Aix-en Provence	Trets – Marseille St Charles
Train	20mn*	30 à 45 mn*
Bus	45mn (haut de l'arc)	50mn à 1h15
	1h10 (les Milles)	
Voiture	25 mn (Haut de l'arc)	40mn
	30 mn (les Milles)	

### Projet d'un pôle d'échanges :

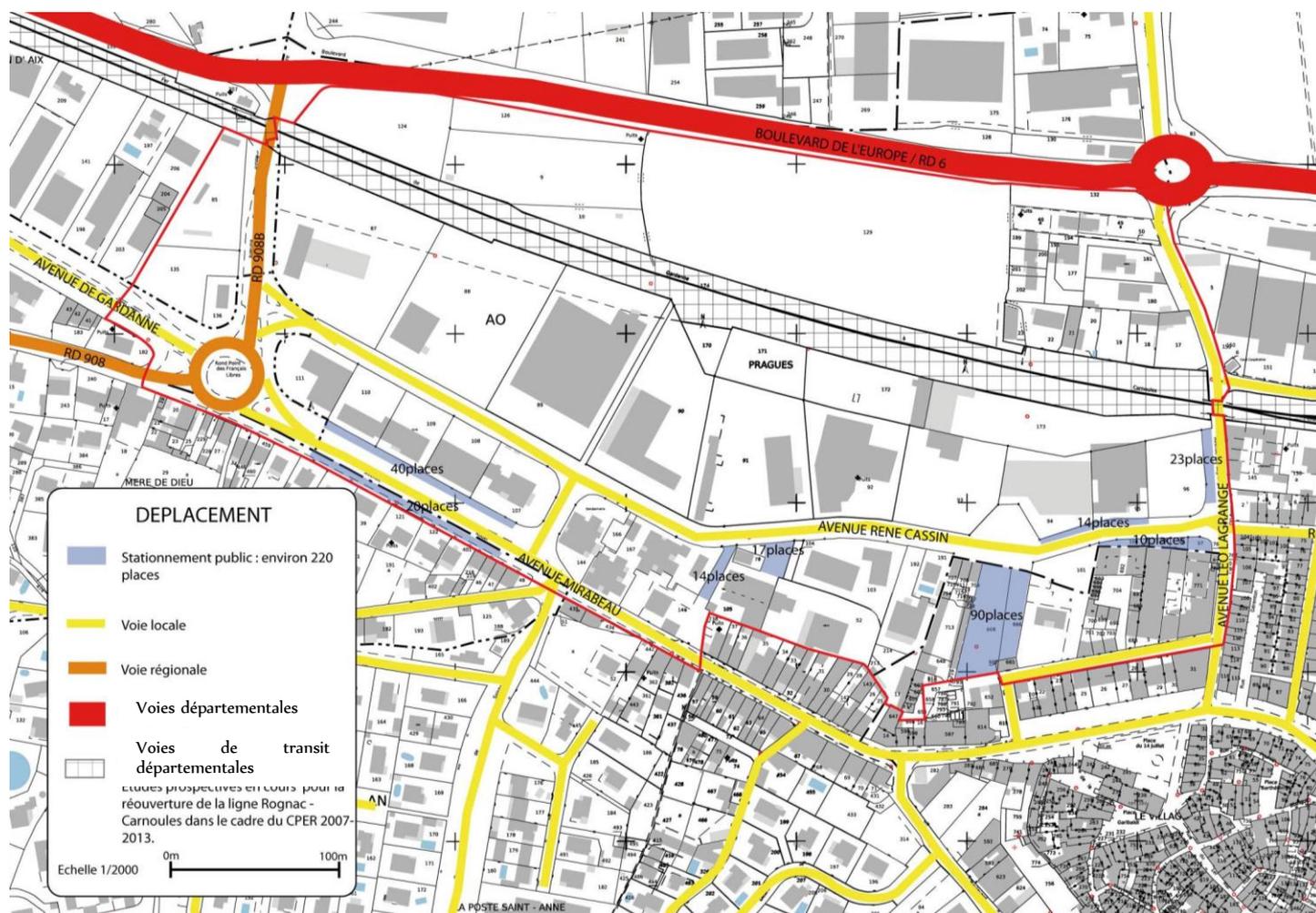
Dans le cadre de sa politique de développement de l'intermodalité et des transports collectifs, la Communauté du Pays d'Aix étudie la faisabilité d'implantation d'un pôle d'échanges sur la commune de Trets. Cette implantation est prévue en entrée du secteur R. Cassin au sein du périmètre de ZAC, sur la parcelle AO 87 d'une surface de 6 958m<sup>2</sup>. L'esquisse ci-dessous n'est qu'une ébauche et devra respecter les prescriptions de l'architecte coordonnateur de la ZAC en ce qui concerne l'intégration paysagère.



## L'analyse des déplacements sur le secteur René Cassin

De nombreuses infrastructures de transport terrestres fractionnent le site et le rendent particulièrement difficile à appréhender.

- La RD 6 /Boulevard de l'Europe joue un rôle de voie principale dans cette hiérarchie. D'aspect brute très dure, sans accompagnement végétal et d'une largeur de 11m, cette voie a pour fonction essentielle de renvoyer le trafic routier en dehors de l'agglomération de la commune.
- La voie ferrée est une véritable colonne vertébrale aujourd'hui hors service. RFF étudie la possible réouverture de la ligne Rognac-Aix-Gardanne-Carnoules dans le cadre des contrats de projet Etat-Région 2007-2013. Il ne s'agit que d'études prospectives. Sachant que cette ligne est sur une seule voie et que son exploitation va soulever la question essentielle de rentabilité, il paraît aujourd'hui important d'intégrer les services de RFF dans l'élaboration du projet urbain.
- La route de la Burlière et l'avenue Léo Lagrange constituent toutes deux des pénétrantes vers l'agglomération de Trets et encadrent le périmètre de l'opération. Leur traitement est relativement pauvre en termes d'intégration paysagère. A noter que la voie ferrée franchit à niveau la route de la Burlière et passe au dessus de l'avenue Léo Lagrange via un ouvrage d'art qui devrait être élargi afin de permettre une circulation des véhicules en 2x1 voie et piétonne.
- L'avenue René Cassin représente l'axe majeur du projet. Son traitement est très minéral et ne permet pas en plusieurs points une circulation normée pour les PMR. On constate également un stationnement sauvage/illicite à cheval sur les trottoirs et la chaussée tout au long de l'avenue. Aucun traitement paysager n'existe.
- L'avenue Mirabeau / Roger Salengro dans sa première section entre le rond point des Français Libres et la Poste est excessivement large avec un profil de voie de 25m avant de rétrécir à 10m quand on pénètre dans le centre ancien. Sur ce profil de voie à 10m, là encore aucun traitement paysager n'a été effectué. Des places de stationnement ont été créées à cheval sur la chaussée et le trottoir, les PMR ne peuvent ainsi pas pratiquer cette section de voie.



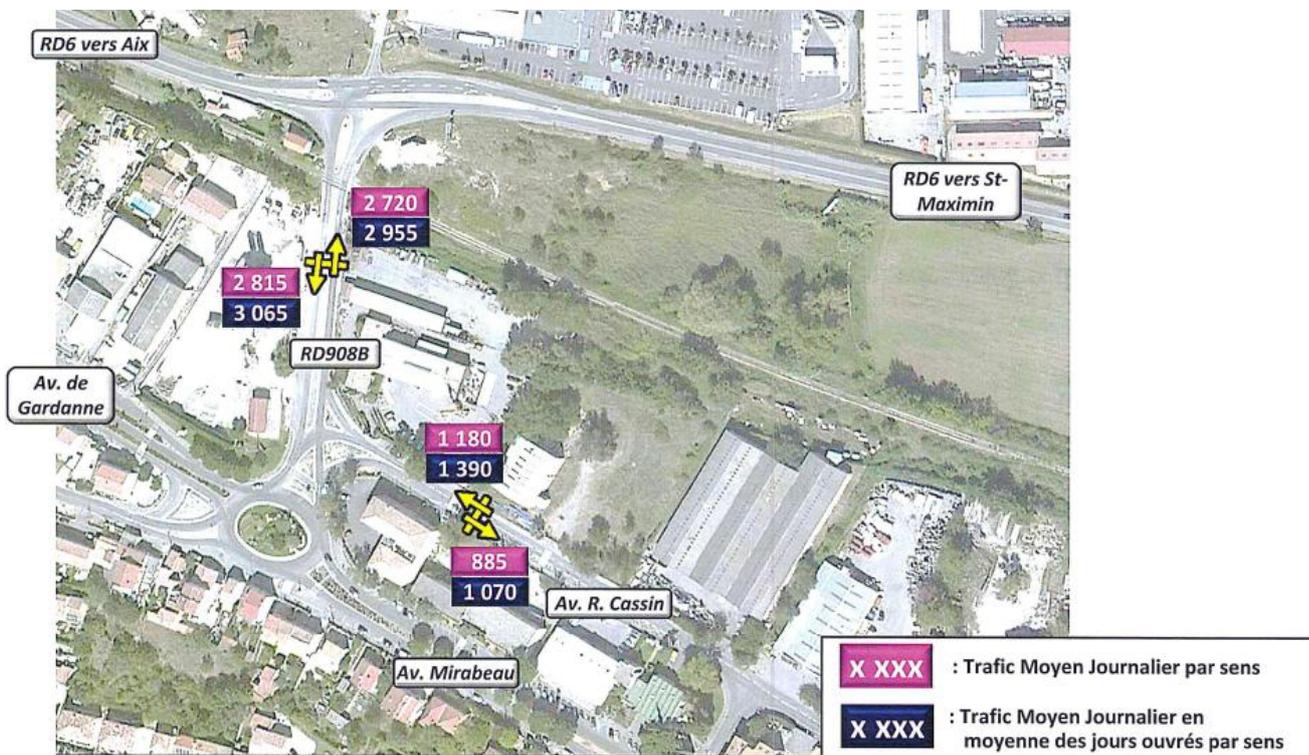
### Synthèse des flux journaliers dans le périmètre du pôle d'échanges

Deux compteurs automatiques de trafic ont été installés entre le samedi 21 mars et le vendredi 27 mars 2015 compris :

- sur la RD908b entre l'Av. R. Cassin et la RD 6
- sur l'Av R. Cassin entre la RD 908b et la gare routière scolaire

Des comptages directionnels ont également été réalisés en heure de pointe du matin (7h30-8h30) et du soir (17h30-18h30) le mardi 24 mars 2015 au droit de trois carrefours :

- le giratoire RD908/ Av de Gardanne / RD908b / Av Mirabeau
- le carrefour RD 908b / Av Cassin
- le carrefour RD 908b / RD 6 / route de la Burlière.



Il ressort de cette analyse que le trafic reste très modeste aux abords du site : environ 400 véh/h par sens en pointe du soir sur la section de la RD 908b comprise entre l'Av. R. Cassin et l'Av. Mirabeau et 300 véh/h deux sens au maximum sur l'Av. R. Cassin.

### **Les capacités de stationnement du secteur.**

L'ensemble du périmètre d'étude comprend une capacité de stationnement de l'ordre de 220 places, hors stationnement sauvage le long de l'avenue René Cassin qui lui est estimé à environ 30 véhicules.

Au vu du fonctionnement du site, le parking de la ferme d'une capacité de l'ordre de 90 places de stationnement, sert tant de parking d'accès au centre ancien que de parking pour les usagers du bus, dont la halte routière est située face au parking de la ferme.

Il est pensable d'envisager que ce parking sert également au stationnement des actifs qui travaillent tant sur la zone d'activité de René Cassin que dans le centre ancien. Il résulte que ce parking public gratuit est régulièrement saturé.

Le reste des places de stationnements est fragmenté sur le reste du périmètre on trouve donc ponctuellement soit des poches de stationnement (à la médiathèque) soit du stationnement en épis le long de l'avenue René Cassin.

Ces parkings ne sont pas ombragés, ce qui peut paraître surprenant au regard des îlots de chaleur que dégagent l'ensemble de ces espaces, notamment en période estivale.

## 2.4. LES POTENTIALITES ENERGETIQUES DU SECTEUR

Type de ressources énergétiques		Disponibilité de la ressource	Potentiel de la ressource	Avantages	Inconvénients	Conclusion partielle sur la ressource
Hydraulique		Non				Potentiel nul
Solaire	Thermique	Rayonnement solaire brut annuel reçu sur la zone d'aménagement : 1 550 kWh/m <sup>2</sup> sur une surface plane	Surface de panneaux maximum : 4 000 m <sup>2</sup> Productible annuel = 2 GWh	-Energie « gratuite » et sans nuisances -Energie décarbonée	-Nécessité d'un système d'appoint -Pas de forte demande énergétique pendant les périodes de production donc stockage nécessaire	Potentiel fort
	Photovoltaïque		Surface de panneaux maximum : 4 000 m <sup>2</sup> Productible annuel = 680 MWh	-Energie « gratuite » et sans nuisances -Energie décarbonée	-Production et consommation désynchronisées (intérêt économique seulement) -Concurrence le solaire thermique en termes d'espacer	Potentiel fort Montage économique et contractuel à étudier
Eolienne	Grand éolien	Non (secteur urbain)				Non exploitable
	Petit éolien	A préciser à l'aide d'études complémentaires	A préciser à l'aide d'études complémentaires	-Energie « gratuite » -Energie décarbonée	-Production consommation désynchrones -Peu rentable -Possibles nuisances sonores	Potentiel très faible
Géothermie	Haute énergie				Investissements plus importants que la géothermie très basse énergie	Potentiel nul
	Moyenne énergie					Potentiel incertain
	Basse énergie					
Très basse énergie	PAC sur nappe	Pas d'aquifère exploitable localement.	Potentiel faible	-Source d'énergie peu chère (électricité à haut rendement) -Pas de nuisances -Production de chaud et de froid (PAC réversible)	-Etudes hydrogéologiques complémentaires nécessaires	Potentiel faible
	PAC sur sondes	Ressource (sol) disponible	Potentiel moyen à fort à confirmer	Source d'énergie peu chère (électricité à haut rendement) -Pas de nuisances -Production de chaud et de froid (PAC réversible)	-Etudes complémentaires nécessaires Investissement conséquent	Potentiel moyen à fort à confirmer
Réseau de chaleur / froid	Existant	Pas de réseau à proximité				Potentiel nul
	Création	Dépend de la ressource utilisée	Densité énergétique suffisante	-Investissement moindre que les solutions individuelles	Investissement à réaliser en amont de la réalisation de toutes les phases Faible densité du projet	Potentiel faible
Biomasse	Bois-énergie	Production existante mais décentralisée (nécessite fret)	Production suffisante localement	-Source décarbonée	-Fret et emprise foncière -Contraintes de qualité de l'air	Potentiel moyen à fort
	Biogaz	Récupération des déchets créés par le fonctionnement de la zone d'aménagement	Insuffisant et irréaliste techniquement (coût, place disponible)			Potentiel faible

Aucun réseau urbain de chaleur et/ou de froid existant n'est recensé à proximité de la ZAC.

En l'état, le réseau est donc faiblement pertinent. La densification du projet peut être un axe de travail mais se heurte très rapidement à d'autres contraintes au niveau de l'urbanisme (voiries, etc.).

Par ailleurs cette solution nécessite une planification et un portage qui soit identifié avant l'allotissement et la cession aux promoteurs (prise en compte du réseau dans le cahier des charges de cession des terrains). Il faut donc qu'il y ait une volonté forte de la collectivité et de l'aménageur de s'impliquer dans un tel projet.

## 2.5. EFFETS CUMULES DU PROJET AVEC D'AUTRES PROJETS CONNUS

Les dispositions retenues en matière de mobilités ont des répercussions potentielles positives sur la qualité de l'air et la lutte contre le changement climatique. En effet, le projet réunit les conditions pour le développement de pratiques de déplacement alternatives à l'usage de l'automobile :

- création d'un pôle d'échanges à l'intérieur du périmètre de requalification du secteur
- proximité du centre- ville et des commerces de proximité

Les mesures prises en matière paysagère entretiennent une relation étroite avec celles relatives aux milieux écologiques. En effet, l'introduction d'une forte proportion d'espaces verts et boisés et la réalisation d'ouvrages hydrauliques paysagés intégrés aux espaces collectifs constituent des facteurs favorables à la vitalité écologique du futur quartier. Inversement, l'adoption d'une gestion différenciée des espaces verts participera à la diversité des ambiances paysagères.

Aménagement d'un nouveau quartier, dynamique démographique, développement économique et armature des équipements publics sont des composantes étroitement liées :

- . La requalification du secteur R Cassin répond activement aux enjeux démographiques et résidentiels du territoire, en cohérence avec le SCoT et le PLH notamment en termes de logements sociaux.
- La relocalisation des entreprises sur le secteur de la Burlière, zone dédiée à l'activité en cours de développement sera de nature à redynamiser ces activités dans la localisation en centre-ville ne permet pas de projet d'extension.

### **3 • PROGRAMME GLOBAL PREVISIONNEL DES CONSTRUCTIONS A EDIFIER DANS LA ZONE**

A ce stade de la mise en œuvre de la ZAC et au regard du schéma directeur d'aménagement, une estimation approximative des surfaces dans le cadre du projet d'aménagement peut être donnée.

Le tableau ci-dessus n'est donné qu'à titre indicatif, les surfaces pourront être amenées à évoluer dans le cadre de la définition plus précise du projet.

<b>ESPACES PRIVES</b>	<b>Surface cessible en m<sup>2</sup></b>	<b>M<sup>2</sup> de SDP</b>	<b>Nombre de Logements / unités</b>	<b>M<sup>2</sup> de SDP /Logement</b>
Habitat collectif libre	33 263	23 500	375	63
Habitat collectif social	10 000	7 500	125	60
Activités (commerces, services et bureaux)	3892	3 600	-	-
<b>TOTAL ESPACES PRIVES</b>	<b>47 155</b>	<b>34 600</b>	<b>500</b>	<b>-</b>
<b>ESPACES PUBLICS</b>	<b>Surface en m<sup>2</sup></b>	<b>M<sup>2</sup> de SHON</b>		
Pôle d'échanges	6 958	-	-	-
Espaces verts & rétention	29 188	-	-	-
Voirie, stationnements, espaces verts & liaisons douces et placettes.	31 699	-	-	-
<b>TOTAL ESPACES PUBLICS</b>	<b>67 845</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

**4 • LES RAISONS POUR LESQUELLES, AU REGARD DES DISPOSITIONS D'URBANISME EN VIGUEUR SUR LE TERRITOIRE DE LA COMMUNE ET DE L'INSERTION DANS L'ENVIRONNEMENT NATUREL ET URBAIN, LE PROJET FAISANT L'OBJET DU DOSSIER DE CREATION A ETE RETENU**

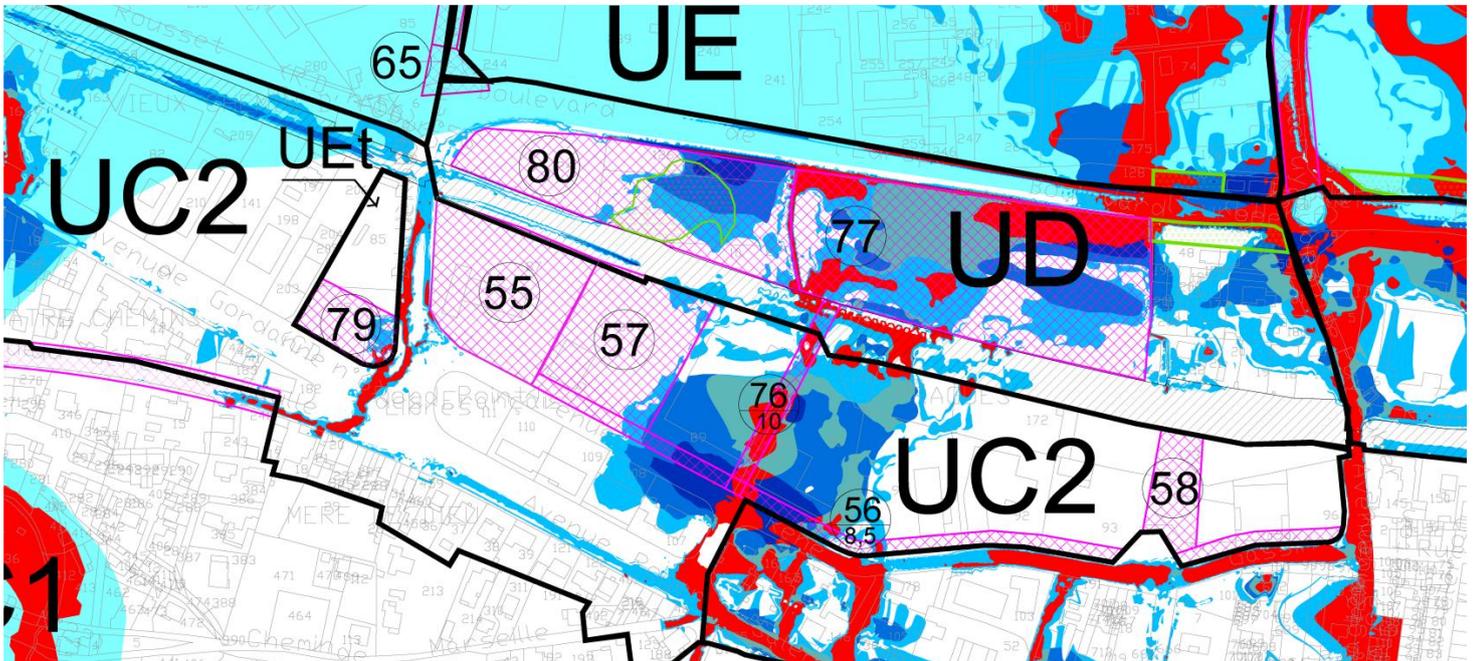
## 4.1 LE PLAN LOCAL D'URBANISME EN VIGUEUR SUR LA COMMUNE

Le PLU en vigueur a été approuvé par le conseil municipal en date du 06 avril 2013.

Il classe le secteur en trois zones :

zone **UC2** : zone mixte affectée essentiellement à l'habitat et aux dépendances associées, ainsi qu'aux activités commerciales, artisanales et de service qui en sont le complément habituel. Plus particulièrement le secteur UC2 correspond à un secteur de requalification urbaine.

Zone **UD** : zone mixte affectée essentiellement à l'habitat et aux dépendances associées, ainsi qu'aux activités commerciales,



artisanales et de service qui en sont le complément habituel.

Zone **UEt** : correspond aux espaces spécifiques réservés aux activités économiques. La réglementation applicable à cette zone autorise les constructions à usage d'activités diverses et les équipements publics ou d'intérêt collectif. Plus particulièrement la zone UEt est un secteur réservé exclusivement aux activités économiques tertiaires.

Il crée également 7 emplacements réservés :

- ER n°55 : création d'un pôle multimodal, emprise 6 945m<sup>2</sup>, à destination de la CPA
- ER n°56 : réservation d'une emprise de 8,5m sur l'avenue René Cassin à destination de la commune
- ER n°57 : création d'un groupe scolaire, emprise de 6 180m<sup>2</sup>, à destination de la commune
- ER n°58 : création d'un espace public, emprise de 1 950m<sup>2</sup>, à destination de la commune
- ER n°77 : création d'un bassin de rétention, emprise de 18 550m<sup>2</sup>, à destination de la commune
- ER n°79 : création d'un espace public de 1 850m<sup>2</sup>, à destination de la commune
- ER n°80 : création d'un parking ombragé et paysager, emprise de 10 425m<sup>2</sup>, à destination de la commune

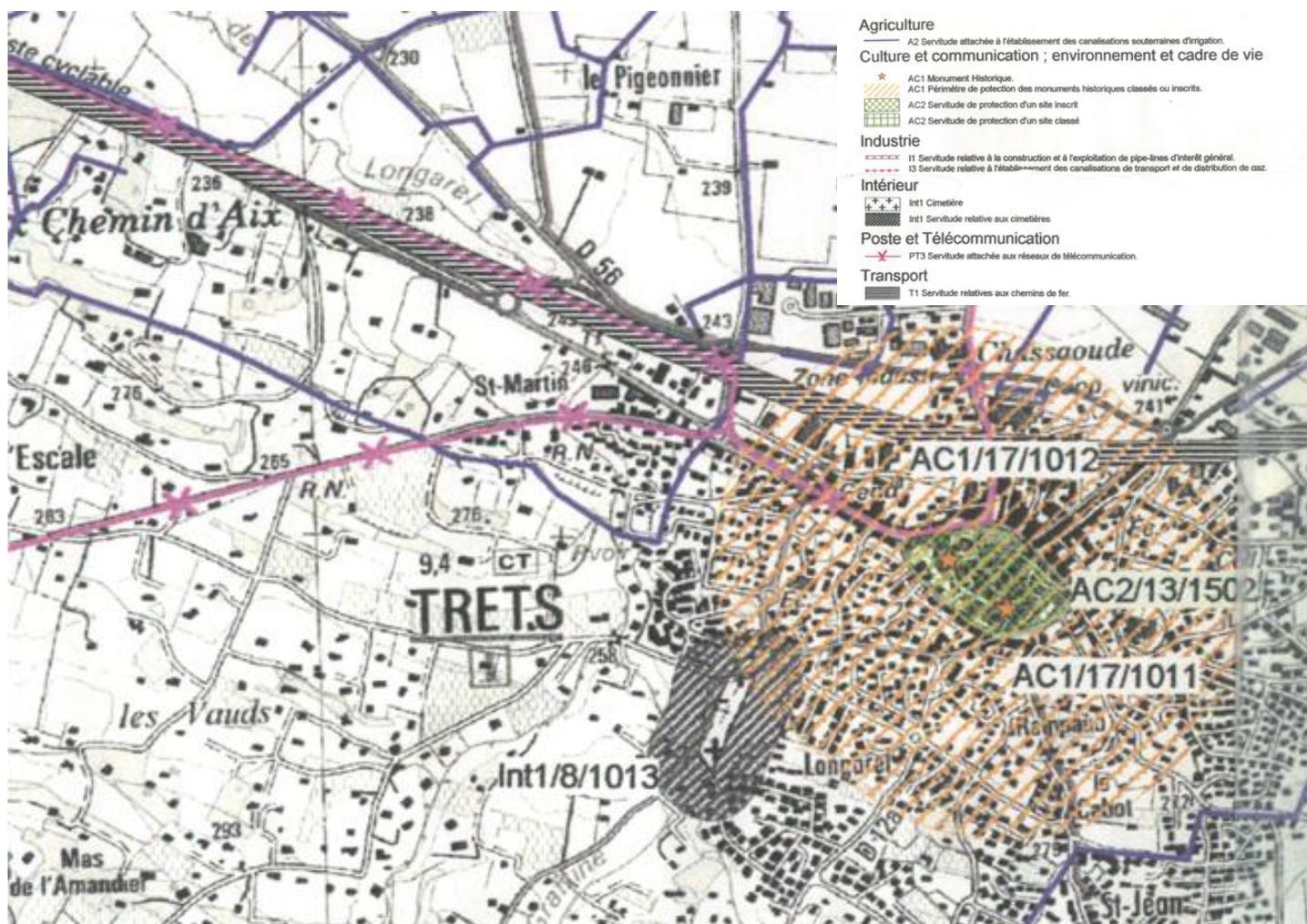
Dans le cadre de l'évolution du projet urbain le PLU est en cours de modification. La majeure partie des emplacements réservés seront supprimés, notamment les numéros 57, 79 et 80. Par ailleurs le zonage et le règlement vont être revus afin de bâtir un urbanisme de projet sur ce secteur et non un projet sur le fondement d'un règlement inadapté.

### Les servitudes d'utilités publiques grevant le secteur R. Cassin

Le territoire de Trets est soumis à plusieurs servitudes d'utilité publique.

Les servitudes d'utilité publique concernant le territoire communal sont présentées dans l'annexe jointe au présent dossier. Toutefois, la liste des servitudes peut être rappelée ci-après :

A2	Servitude pour la pose de canalisations souterraines d'irrigation
AC1	Servitude de protection des monuments historiques
AC2	Servitude de protection des sites et monuments naturels
PT3	Servitude relative aux communications téléphoniques et télégraphiques
T1	Servitude relative aux chemins de fer. La notice technique correspondant à cette servitude peut être demandée ou consultée dans les locaux où le PLU est mis à la disposition du public



### Classement sonore des infrastructures de transports terrestres

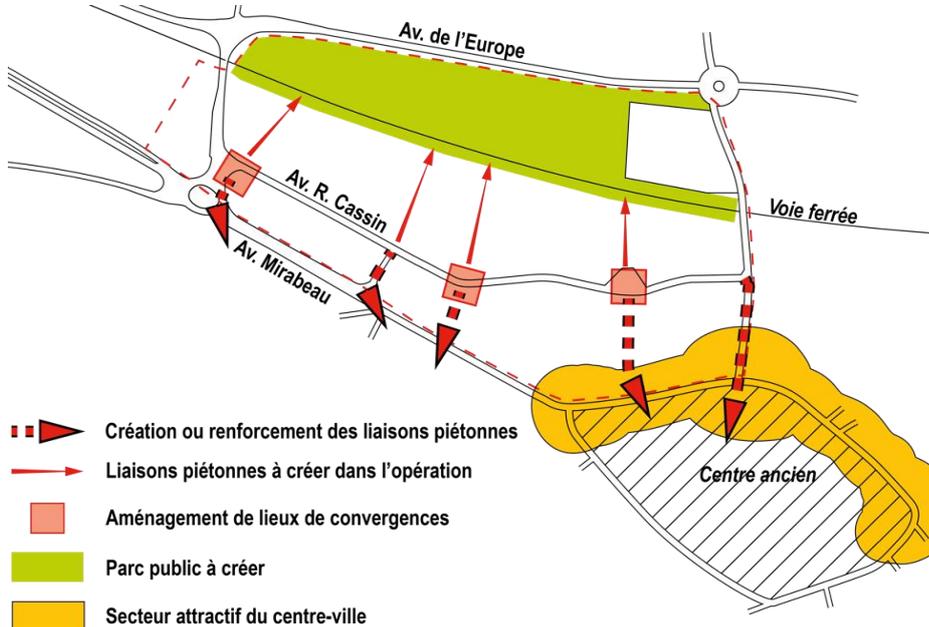
La prise en compte des nuisances sonores pour la construction de bâtiments à proximité des infrastructures de transport terrestre dans le département des Bouches-du-Rhône a fait l'objet d'arrêtés préfectoraux du 1er mars 2001 et du 1er juillet 2004. Ces arrêtés classent l'ensemble des voies dans des catégories de niveau sonore, et fixent la largeur de la zone affectée par le bruit pour chacune de ces catégories. Les informations du classement sonore sont reportées dans les annexes du Plan Local d'Urbanisme (PLU). Les bâtiments qui seront construits dans ces zones devront respecter les prescriptions d'isolement acoustique réglementaire découlant de l'arrêté du 30 mai 1996

## 4.2 LIMITER LE FRACTIONNEMENT DU SITE PAR LA VOIE FERREE

La voie ferrée occupe un linéaire sur le secteur d'étude d'environ 600m pour une largeur oscillant entre 20m et 30m. Sa présence constitue une barrière physique empêchant toute communication entre les espaces nord et sud du secteur.

RFF et la SNCF étudient actuellement la possibilité d'une réouverture de cette voie. Ce projet de réouverture est en cours d'étude dans le cadre d'un contrat Etat – Région sur la période 2007-2013. Cette voie ferrée étant constituée d'une voie unique sa réouverture pose le problème de la rentabilité en cas de doublement de cette voie. Il apparaît donc indispensable d'intégrer les services de la SNCF et de RFF dans le cadre du développement d'un projet urbain.

La question de la réouverture doit être clairement établie et en cas de réponse positive un calendrier prévisionnel doit être établi. En effet si il apparaît logique que RFF veuille conserver cette voie dans son patrimoine, des négociations doivent être menées afin d'envisager une requalification de cette voie, ne serait-ce que temporairement (5 ans, 10ans voir 15ans) avant une hypothétique réouverture de la ligne. Cette éventuelle requalification des abords de la voie ferrée (voie piétonne communale, voie verte étendue jusqu'à la commune de Brignoles, ... ?), devra dans tous les cas être constituée d'éléments temporaires ne remettant pas en cause l'exploitation ferroviaire.



## 4.3 RELOCALISER LES ENTREPRISES SUR LE TERRITOIRE

Cet enjeu constitue l'élément essentiel du projet. Le secteur d'étude comprend une dizaine d'activités occupant la majorité du foncier. Le projet ayant pour vocation le développement de logements et plus ponctuellement de services et d'équipements publics, il s'agit bien de relocaliser ces entreprises sur le territoire.

S'agissant d'entreprises dont les activités sont très variées (production de béton, autocar, ventes de matériels agricoles, ...) les besoins de chacune entreprises seront différents à la fois en termes financiers et en temps. Chaque entreprise devra trouver un autre terrain qui puisse convenir à son activité avant d'envisager le déménagement de son appareil productif. C'est pourquoi un rapprochement avec le ZAC de la Burlière qui se développe actuellement sur la commune, mais dont la maîtrise d'ouvrage est intercommunale (CPA), peut être intéressant.

## 4.4 CREER DES TRANSPARENCES ET AMELIORER CELLES EXISTANTES

Le secteur est constitué de voies de transports terrestres parallèles : RD6 – voie ferrée – avenue René Cassin – avenue Mirabeau. Les seules transparences existantes sont celles situées aux extrémités du secteur d'étude (route de la Burlière et avenue Léo Lagrange), la voie entre la poste et la gendarmerie, l'espace public de la médiathèque reliant l'avenue René Cassin à l'avenue Mirabeau et enfin une percée reliant le parking de la ferme au centre ancien. Afin de développer un projet où les modes doux seront la priorité, il s'agit donc d'améliorer ces transparences en travaillant notamment sur la lisibilité et la sécurisation afin d'avoir un projet poreux distribuant le centre ville en peigne, à la perpendiculaire des voies précédemment citées. D'autres transparences pourront être trouvées à l'occasion du développement du projet urbain.



Des traversées visuelles vers le grand paysage

## 4.5 REQUALIFIER LES RUES

### Boulevard de l'Europe :

S'agissant d'une voie départementale, la maîtrise d'ouvrage ne revient pas à la commune ; cependant, l'enjeu pour la commune est de conférer à cette voie un caractère de boulevard urbain, dont elle peut prendre en charge la configuration par une gestion des lisières des parcelles qui la bordent, à travers le projet d'aménagement du secteur Cassin pour la lisière sud, à travers des prescriptions sur le traitement des clôtures pour la lisière nord.

### La route de la Burlière et la rond-point des Français Libres

La nature de l'occupation des parcelles environnant cette voie et cette place accentuent leur caractère d'ouvrages routiers.

Enjeu : conférer à ces espaces un caractère urbain par l'implantation et la volumétrie des constructions qui occuperont les parcelles desservies.

### Avenue Léo Lagrange

Elle présente deux tronçons très différents : le tronçon entre le centre ville et l'avenue René Cassin a un profil urbain, le bâti est en alignement sur la rue, qui comporte une voie de circulation dans chaque sens, une bande de stationnement et deux trottoirs étroits. L'angle avec l'avenue Cassin est occupé par une construction récente d'habitat collectif ; des élargissements de voie ont été créés à l'occasion de cette construction.

Le tronçon Nord, assurant la liaison avec le boulevard de l'Europe, est longé à l'Est par du bâti en alignement sur rue ; la rive opposée présente un élargissement occupé par du stationnement et un espace de dépôt de déchets.

En fond de perspective se trouve le pont en passage supérieur de la voie SNCF, qui va être élargi prochainement ; étroit, de faible hauteur, il est perçu comme une barrière, comme si la ville ne se poursuivait pas au-delà.

Enjeux :

- Restructurer les abords de voie, rétrécir les perspectives par un alignement bâti continu de part et d'autre de la voie, l'accompagnement bâti du carrefour Lagrange/Cassin,
- Mettre en valeur le passage sous voie SNCF, pour qu'il apparaisse comme une invitation à passer de l'autre côté, vers les quartiers situés au-delà de la voie ferrée

### Avenue René Cassin

Elle sera entièrement redéfinie dans le cadre du projet.

Les enjeux concernent :

- Sa définition en tant que voie urbaine de desserte d'un nouveau quartier.
- L'intégration dans le nouveau projet des constructions existantes récentes qui doivent être conservées (ensemble commercial sur rond-point des Français Libres, Poste, gendarmerie, ensemble immobilier 13Habitat, médiathèque, ensemble immobilier de l'angle avec Léo Lagrange, peut-être aussi l'immeuble sur parcelles 707, 708, 709).
- L'intégration ou le déplacement du poste France Télécom
- Création de traverses vers le centre ville, amélioration des traverses existantes,
- Aménagement urbain des carrefours avec la rue de la Burlière et la rue Léo Lagrange



Requalification de l'avenue R. Cassin

#### **4.6 ORGANISER UNE VITRINE D'ENTREE DE VILLE**

Le giratoire des « français libres » doit marquer véritablement l'entrée de ville de la commune. Ce giratoire concentre l'arrivée de différentes routes : RD908, avenue de Gardanne via la RD 6, route de la Burlière via la RD 6. Ce giratoire doit donc être un signal marquant véritablement le début de la zone urbaine ou dans une moindre mesure le début du centre ville.

Aujourd'hui cet espace concentre des éléments complètement hétérogènes (entreprises Unibéton, zone de services-commerces de proximités et logements). Il s'agit de donner de l'harmonie à un espace qui reste contraint par sa topographie (forte pente dans le sens giratoire- route de la Burlière).

Le projet de pôle d'échanges prévu en entrée de quartier devra donc relever le défi paysager, afin que cet équipement soit une véritable valeur ajoutée pour le quartier et au-delà pour la commune.

#### **4.7 PAYSAGER L'ENTREE DE VILLE EN BORDURE DE LA RD 6 / BD DE L'EUROPE**

Actuellement la zone située entre la RD6-Boulevard de l'Europe et la voie ferrée est constituée de terrains laissés à l'état naturel d'une unité foncière dédiée à l'exploitation agricole et enfin du quartier d'habitation du lieu dit de Pragues. Cette zone accueillera a priori les bassins de rétention nécessaires à la compensation de l'imperméabilisation du futur projet urbain. Il convient donc d'envisager de paysager fortement ce secteur afin de ne pas le réduire à sa dimension fonctionnelle. Ainsi la création de bassin de rétention sera l'occasion de réfléchir sur les essences végétales qui agrémenteront les lieux. La végétalisation du site permettra d'adoucir le

caractère très dur de la RD6.

#### 4.8 ETENDRE LE PARKING DE LA FERME

Le souhait de la commune est d'augmenter la capacité d'accueil du parking de la Ferme. Ce parking sert en effet à la fois de stationnement pour le centre ville, pour la halte routière et plus ponctuellement pour les entreprises occupant le secteur. Sa capacité étant limitée à 90 places environ, ce parking est régulièrement saturé.

Le projet urbain doit donc être l'occasion d'augmenter la capacité d'accueil du site sans pour autant transformer le secteur en vaste parking. Le défaut du parking de la Ferme étant d'être particulièrement exposé au soleil, l'augmentation de la capacité d'accueil devra nécessairement s'accompagner d'une végétalisation de l'ensemble des stationnements afin d'éviter notamment un effet îlot de chaleur.



Requalification du parking de la ferme

#### 4.9 ATTENUER LES NUISANCES SONORES ET VISUELLES

L'avenue de l'Europe (RD 6), génère un niveau sonore important. La topographie du site à une altitude plus haute que l'axe routier, accentue cette nuisance.

La surélévation du site proche de l'avenue R. Cassin a également pour conséquence de rendre particulièrement visible la façade de la zone d'activités de la Burlière.

Il s'agit donc d'atténuer ces nuisances par un aménagement paysager spécifique combinant la fonction d'écran pour :

- atténuer le bruit provenant de l'infrastructure routière,
- masquer, depuis les futurs logements, la vue sur les bâtiments de la zone d'activités.

Cet aménagement comporte des percées étudiées pour une bonne efficacité en matière d'atténuation sonore mais permettant des vues ciblées sur l'église Notre Dame de Nazareth, son clocher caractéristique, et sur le vaste parc aménagé de part et d'autre de la voie ferrée.