



# VILLE DE MIRAMAS

## PLAN LOCAL D'URBANISME

### 3. Orientation d'aménagement et de programmation

#### Historique du P.L.U. de Miramas :

1 <sup>ère</sup> Approbation du Plan d'Occupation des Sols approuvée par délibération du CS le .....	10 mai 1985
Révision partielle du Plan d'Occupation des Sols approuvée par délibération du CS le .....	08 novembre 1996
Révision du POS valant PLU approuvée par délibération du CM le .....	26 juin 2013
2 <sup>ème</sup> Révision du PLU approuvée par délibération du CM le .....	05 juillet 2017
Mise à jour n°1 du PLU par arrêté du .....	26 février 2019
Modification Simplifiée n°1 du PLU approuvée par délibération du Conseil Métropolitain le .....	31 juillet 2020
Mise à jour n°2 du PLU par arrêté du .....	03 mars 2021
Mise à jour n°3 du PLU par arrêté du .....	04 novembre 2021
Modification Simplifiée n°2 du PLU approuvée par délibération du Conseil Métropolitain le.....	05 mai 2022
Déclaration de Projet n°1 emportant mise en compatibilité du PLU approuvée par délibération du Conseil Métropolitain le .....	20 octobre 2022



BP 48014 – 13567 MARSEILLE CEDEX 02 – T : 04 91 99 99 00  
adresse territoire : Chemin du Rouquier – B.P10647  
13808 ISTRES CEDEX



**Mairie de Miramas**  
Hôtel de Ville  
Place Jean Jaurès  
13148 Miramas Cedex  
Tél. 04 90 58 79 79  
[www.miramas.org](http://www.miramas.org)



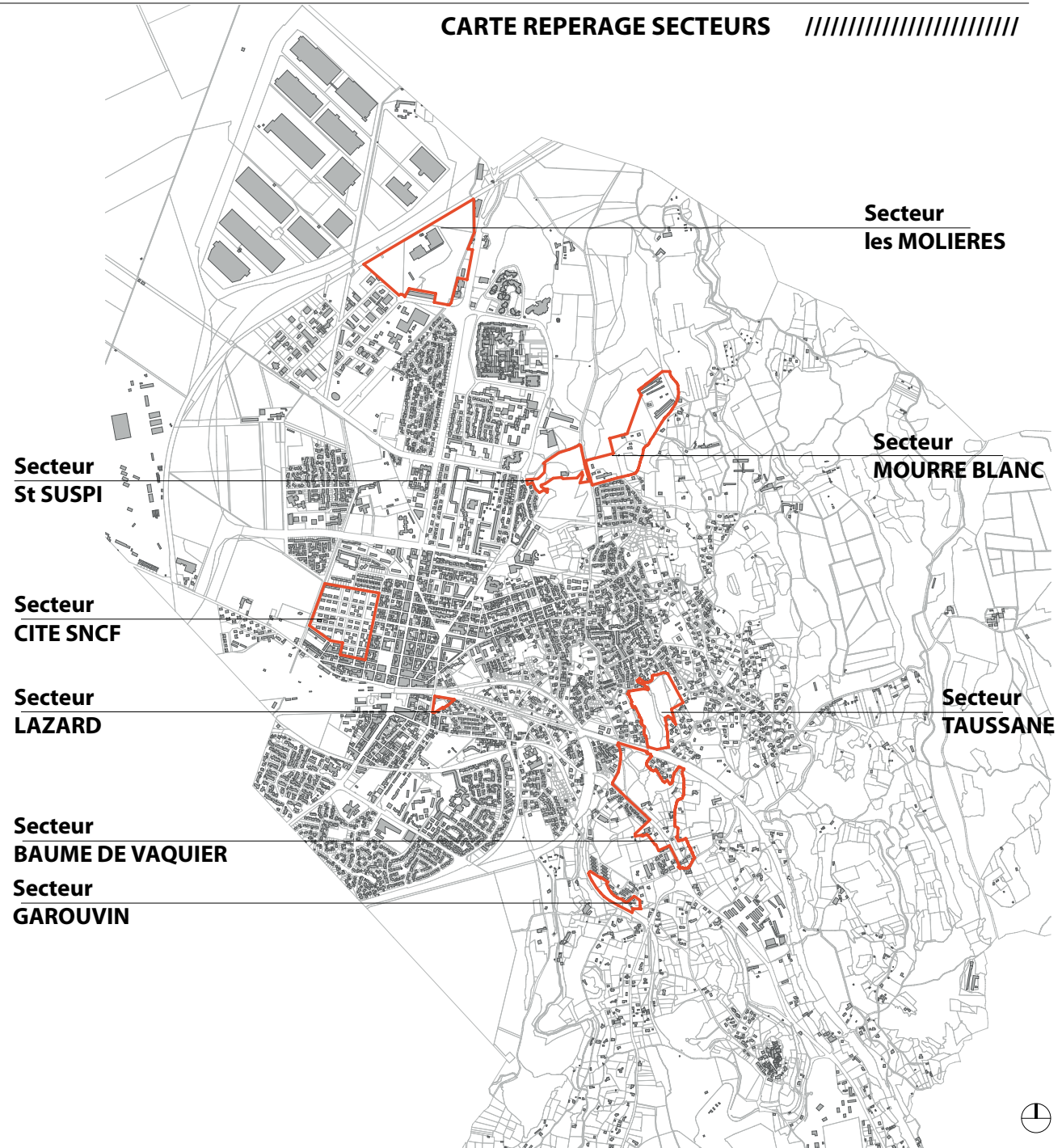
Les Orientations d'Aménagement et de Programmation ont pour objectifs d'apporter des précisions sur certains secteurs de la commune de Miramas.

Selon l'article L123-1-4 du Code de l'Urbanisme , elles sont « relatives à des quartiers ou à des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager. Ces orientations peuvent, en cohérence avec le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (P.A.D.D.), prévoir les actions et opérations d'aménagement à mettre en oeuvre, notamment pour mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de ville et le patrimoine ... afin de permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune.

Le document d'orientations d'aménagement et de programmation peut, selon les secteurs, définir les principes du parti d'aménagement , ainsi que l'organisation urbaine retenue : articulation de l'espace public et privé, équipements et espaces collectifs, ordonnancement, alignement des constructions... elles peuvent concerner un quartier, un îlot, ou bien une parcelle.

Ces « zones d'urbanisation » sont la résultante d'une réflexion globale, tout en prenant en compte le contexte existant.

Présentées sous la forme de schémas , elles indiquent des principes de liaisons, des principes de formes urbaines, de maillage de voiries et piétons qui dessineront demain les contours de Miramas.





# 1 | CITÉ SNCF

2 | BAUME DE VAQUIER

3 | MOURRE BLANC

4 | LES MOLIÈRES

5 | LAZARD

6 | GAROUVIN

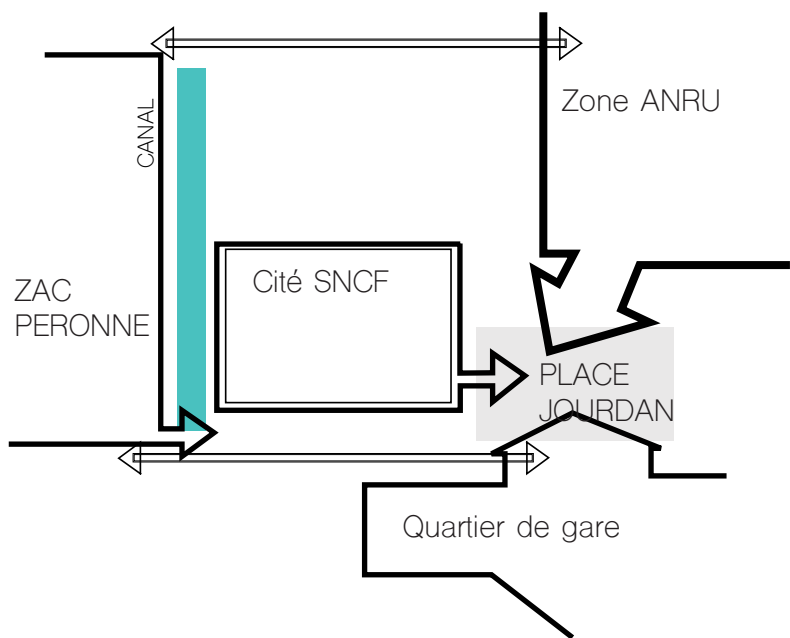
SECTEUR CITE SNCF

CONTEXTE

La cité SNCF est située à l'interface de plusieurs quartiers : à proximité immédiate du coeur de ville (moins de cent mètres de la place Jourdan), elle fait le lien avec les futures extensions urbaines de la ZAC de la Péronne/ Boule Noire et du village des marques sur la partie ouest du tissu urbain.

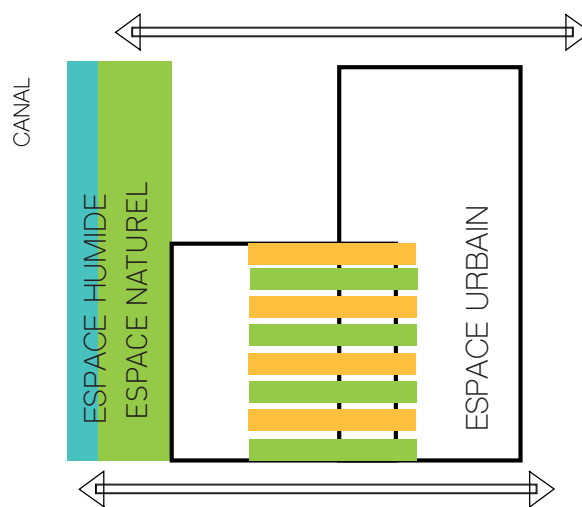
ETAT INITIAL

1 POSITION STRATEGIQUE URBAINE



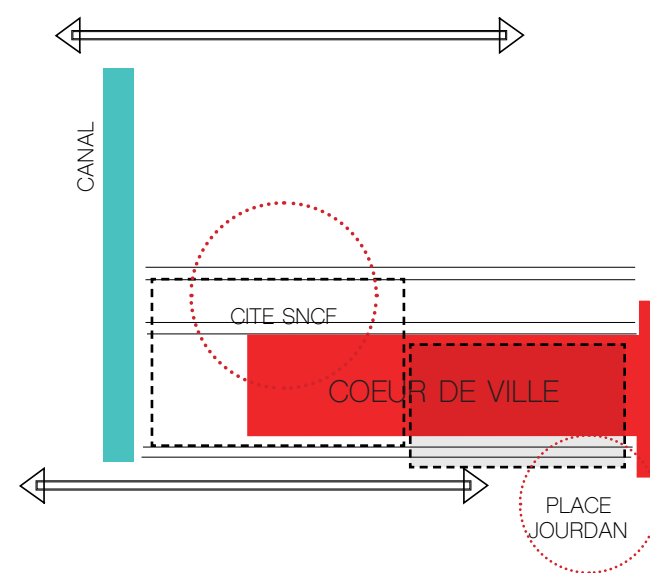
CONSTAT

2 MILIEUX QUI COHABITENT  
QUELLE INTERFACE?



ETAT PROJETE

1 COEUR DE VILLE ELARGI



## SECTEUR CITE SNCF

Un lien naturel apparait entre ces différentes entités urbaines ; il s'agit du canal qui relie, du sud au nord, différents équipements situés dans son environnement proche. Ces équipements à rayonnement urbain (de santé, scolaire sportifs ou polyvalent) se succèdent en longeant le canal. Cet élément naturel au fil de l'eau, est le premier lien de connexion qui traverse la ville. Ce maillage humide est vecteur d'urbanité pour bâtir et poser les bases d'un projet urbain .

**Salle des fêtes**

équipement public

**Halle d'athlétisme**

équipement sportif

**Stade et piscine municipale**

équipement sportif

**Futur collège Carraire**

équipement scolaire

**Ecole Chantegrive**

équipement scolaire

**Lycée professionnel Fontlongue**

équipement scolaire

**Salle polyvalente Jules Ferry**

équipement sportif

**Centre médical SNCF**

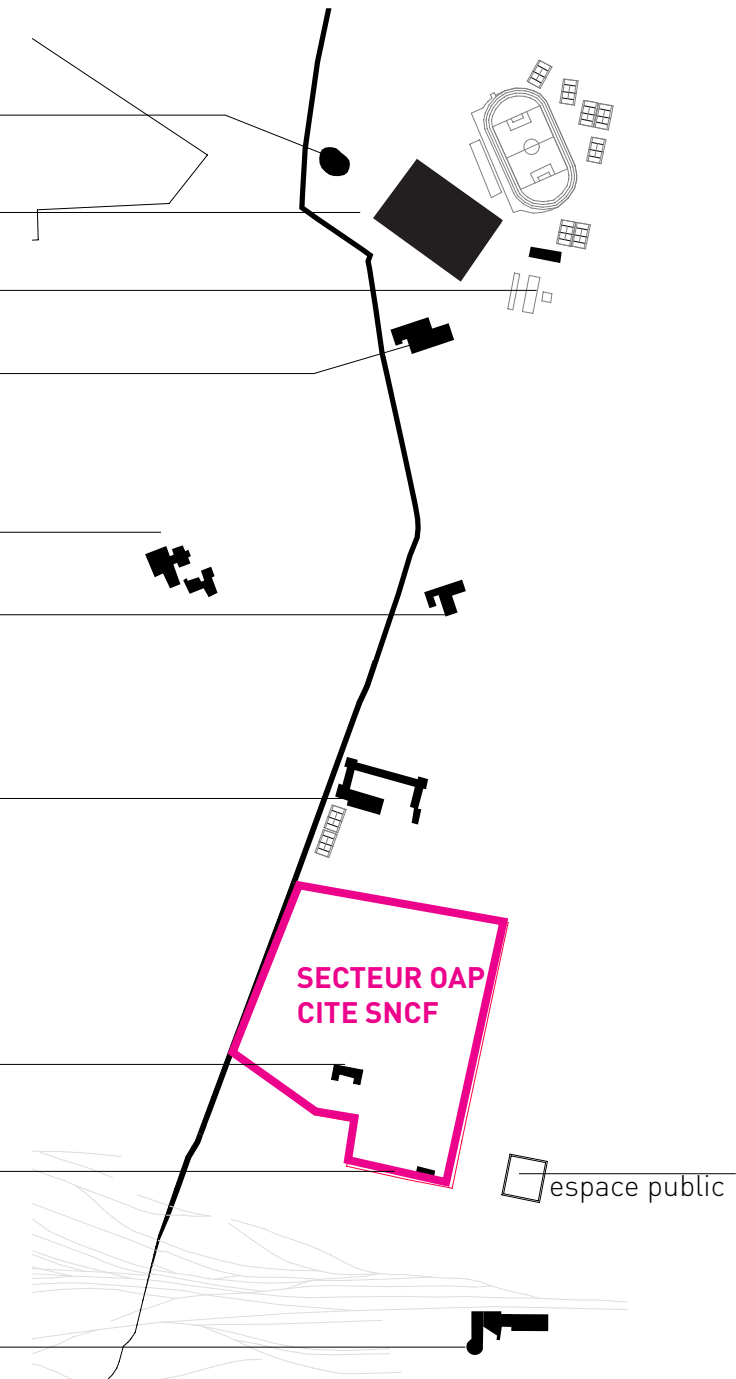
équipement médical

**Coopérative PLM**

équipement patrimonial

**Gare SNCF**

équipement de transport



**SECTEUR CITE SNCF**

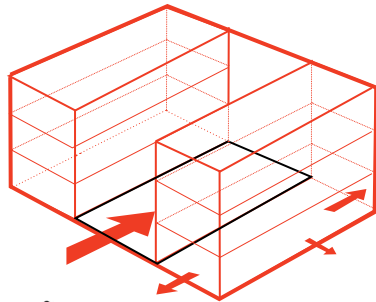
Cependant, cette continuité naturelle est franchie à plusieurs reprises par des réseaux : le boulevard Aubanel, le boulevard de l'Olympie ainsi que la voie ferrée, constituant autant de coupures entre les quartiers, notamment par leur gabarit disproportionné.

À l'échelle du secteur de la cité SNCF, on observe également une trame viaire orthogonale, structurant l'espace de manière très marquée. Cette trame fait la continuité avec le coeur de ville qui suit aussi une organisation orthogonale. La répétition des îlots formés confère une identité très homogène et régulière au secteur, qui se répercute également sur le tissu bâti. Le secteur couvre une superficie d'environ 9,5 hectares et a une capacité actuelle de 318 logements, où l'on répertorie deux typologies de formes urbaines :

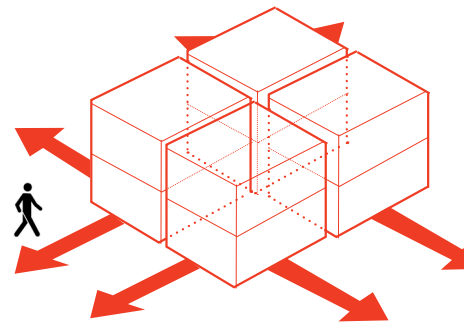
- collectif R+2** logements traversants composés de 6 log.
- maison individuel en R+1** composés de 4 log. duplex



**Collectif R+2**



**Maison R+1**



**Boulevard de l'olympie**

voie structurante

**Boulevard Aubanel**

voie structurante

**Canaux**

axe hydraulique

**CITE SNCF**

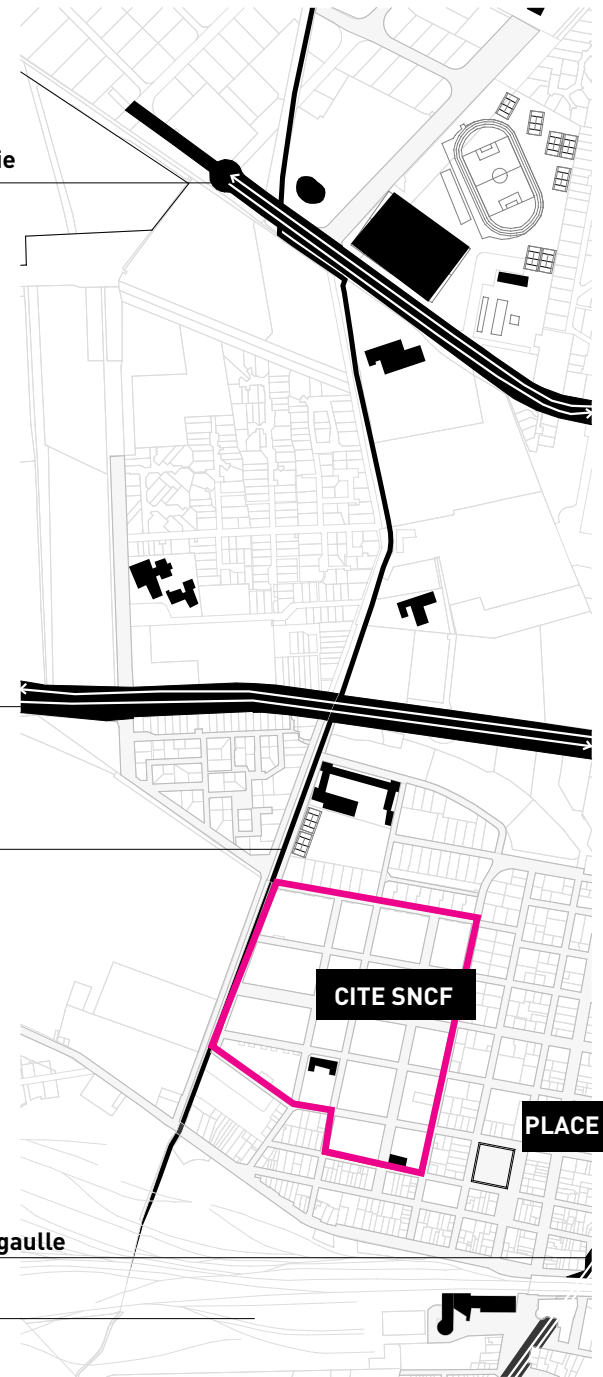
**PLACE JOURDAN**

**Avenue Charles de gaulle**

voie commerciale

**Voie ferrée**

coupure physique



## SECTEUR CITE SNCF

### ORIENTATIONS //////////////////////////////////////

Le secteur de la cité SNCF est situé à la charnière entre plusieurs quartiers, il faudra valoriser cet élément dans les aménagements à venir et ainsi permettre des liaisons inter-quartiers de qualité. L'attention doit également être portée à la transition est-ouest, entre le centre urbain et l'espace naturel des abords du canal. Le secteur doit ainsi permettre d'élargir le coeur de ville aux abords de la place Jourdan, tout en appelant à l'espace de respiration et le lien apaisé caractérisé par le canal.

Le projet porte sur trois grandes orientations :

#### **Définition d'une nouvelle hiérarchie viaire**

Le site existant est à l'interface de plusieurs enjeux urbains (ZAC de la Péronne notamment) et en lien avec le coeur de ville. Sa situation dans le prolongement de la place Jourdan et sa proximité avec le quartier de la gare lui confèrent une place essentielle dans le renouvellement de la ville. Il s'agit de travailler sur l'organisation d'un morceau de ville pour insuffler une image dynamique. En détournant le caractère répétitif de la trame viaire existante, on apporte un nouveau rythme urbain qui rompt la monotonie de la forme urbaine. Le quartier résidentiel de la cité SNCF est actuellement quadrillé par une trame viaire régulière mettant en exergue une certaine uniformité urbaine et architecturale. La définition de nouveaux îlots aux dimensions variées, combinée à une meilleure hiérarchisation des voies de circulation, permettra ainsi de définir et traiter ces axes de circulation en tant que véritables espaces publics.

#### **Définition d'un maillage végétal et hydraulique**

Le secteur résidentiel de la cité SNCF possède très peu d'espaces publics définis comme tels, hormis l'espace de la rue. En créant un parc au coeur de la cité SNCF, il s'agit ici de marquer une centralité végétale, support de convivialité. Au delà de l'aspect paysager, le projet permettra d'intégrer la gestion des eaux pluviales. Un maillage végétal viendra également révéler l'espace du canal qui jouxte le site. Les usages de promenade sur ce fil conducteur permettront de traverser la commune jusqu'au nouveau village des marques. Les espaces transversaux non bâtis seront des espaces de respiration et de valorisation des nouvelles poches d'habitation. Avec l'intégration d'espaces paysagers ouverts dans la trame urbaine, le quartier pourra retrouver une lisibilité et une cohérence urbaine à l'échelle du piéton. Ainsi la création d'un poumon vert permettra de résorber le manque d'espace vert en centre urbain et d'assurer une véritable continuité, traversant de part en part le centre urbain.

#### **Définition d'une nouvelle forme d'habiter**

L'urbanisation de ce quartier sera le support pour développer une mixité des formes et des typologies de logements. Une attention particulière sera apportée à la qualité architecturale dans une recherche de formes contemporaines et de performances énergétiques et thermiques (éco-quartier). L'orientation de programmation prévoit la réalisation d'environ 1200 logements avec un épannelage en R+4 avec une répartition de

- > 1/3 de logements sociaux
- > 1/3 en accession sociale
- > 1/3 en accession libre



SECTEUR CITE SNCF

ORIENTATIONS //////////////////////////////////////  
////////////////////////////////////

Le renouveau d'un morceau de ville en centre urbain nécessitera une réflexion d'ensemble en amont des phases opérationnelles qui s'effectuera dans une dynamique d'échange entre la ville et l'unique propriétaire actuel .

/// **Tisser de la nature en ville** : structuration du développement urbain autour d'un espace majeur avec la création d'un grand parc urbain en coeur de ville.

Le positionnement central et ouvert d'un espace qualitatif, accessible à tous, permettra d'ouvrir la ville de par des connexions est/ouest en lien avec les continuités inter-quartiers (maillage mode doux)

/// **Aménager une promenade** le long du canal, offrant la possibilité de cheminer l'axe traversant. Il sera le support pour des continuités de biodiversité et des corridors écologiques

/// **Valoriser des vues** entre espace urbain et le grand paysage

/// **Créer** un bassin de rétention central

/// **Affirmer un front bâti linéaire** le long des axes structurants qui encadrent le parc linéaire (Rue du Président Cordier, Rue du Président Dassier ainsi que Rue Voltaire)

/// **Promouvoir une mixité des formes urbaines** innovantes et mutualiser des espaces de partage

/// **Favoriser le stationnement en sous-sol** afin de libérer des espaces publics de qualité









/// **Redéfinir le maillage de la trame viaire** à l'échelle du quartier

/// **Redéfinir un maillage secondaire** pour la desserte des îlots à construire

/// **Créer des axes** est/ouest : maillage mode doux

SCHEMA DE PRINCIPLE //////////////////////////////////////

ORIENTATIONS

-  périmètre OAP
-  îlot urbain à structurer et urbaniser
-  façade urbaine front bâti linéaire en R+4 pour structurer les axes principaux et le long du parc
-  maillage viaire structurant
-  maillage secondaire
-  lien à créer avec le projet de de la ZAC de la Perronne/Boule Noire
-  maillage modes doux
-  parc urbain avec gestion des eaux pluviales



ECHELLE 1/3500e 





1 | CITÉ SNCF

## 2 | **BAUME DE VAQUIER**

3 | MOURRE BLANC

4 | LES MOLIÈRES

5 | LAZARD

6 | GAROUVIN

**SECTEUR BAUME DE VAQUIER / TAUSSANE**

**CONTEXTE** //  
//

Ce secteur périphérique en frange urbaine est stratégique dans la re-définition d'entrée de ville de Miramas. Enclavé et ceinturé par les infrastructures ferroviaires et routières qui l'isolent du reste de la ville, le site possède cependant des qualités paysagères de lisières et autres espaces naturels qui sont à conserver et à valoriser. Il comporte notamment deux sites à forts enjeux :

/// **Le site de Taussane** d'une surface totale de 6 hectares est coupé du centre urbain du fait de sa localisation excentrée. Il est occupé par de l'habitat individuel diffus. Avec un coeur végétal de 2,5 hectares de boisements

/// **Le site de Baume de Vaquier** a une superficie d'environ 10 hectares marqué par des coupures importantes liées au relief et aux infrastructures routière RD 10 et ferroviaire (passage sous voie et sur voie). Les axes de transport ainsi que le passage de lignes à hautes tensions sont autant de contraintes physiques et visuelles à prendre en compte dans l'aménagement. Cependant la présence d'un paysage composite associant des espaces naturels de types boisements, prairies et autres lisières, seront le point de départ pour structurer un aménagement de qualité avec la prise en compte de cônes de vues à préserver en direction du vieux village.

L'enjeu est de répondre par une urbanisation équilibrée qui va densifier les espaces aujourd'hui délaissés avec la réalisation 150 à 200 logements. Il s'agira de préserver les continuités paysagères existantes tout en conservant l'identité du lieu marquée par la présence d'éléments naturels structurants.

**ORIENTATIONS** //  
//

/// L'urbanisation de ces secteurs est dépendante des capacités des réseaux et de la station d'épuration.

/// **Implanter de nouvelles constructions** le long de la RD 10 : **affirmer un front bâti continu** et maintenir une façade urbaine afin de structurer la voie

/// **Requalifier la RD 10 en boulevard urbain** valorisation de la pénétrante RD10 vers le centre urbain, aménagement à prévoir pour diminuer la vitesse, conservation des alignements d'arbres et fossé d'irrigation

/// **Améliorer** le traitement et les fonctionnalités des passages sous-voies et sur-voies,

/// **Renforcer et maintenir** la présence végétale au droit des infrastructures ferroviaires (barrières végétales),

/// **Réalisation d'un équipement public** à vocation scolaire,

/// **Création d'un maillage viaire interne** (bouclage) se raccordant aux voies existantes (Chemin du Moulin-secteur Baume de vaquier) et une seconde (Chemin de Taussane-secteur Taussane) pour assurer la desserte des logements

/// **Organisation d'un maillage doux** permettant la traversée des espaces à construire, création de cheminement doux (axe nord sud)

/// **Favoriser la connexion** avec les quartiers limitrophes par **la création d'un passage public** permettant de liaisonner les quartiers, notamment en lien avec les services de transports (secteur Taussane)












/// **Conserver les lisières existantes** en lien avec boisements et prairies ouvertes du site, et ce afin de maintenir les fonctionnalités écologiques par la préservation des espaces verts existants,

/// **Prévoir en cas d'aménagement de la RD** et ses abords des passages pour la biodiversité (passage à faune): connexion directe entre nterfaces naturels







SECTEUR BAUME DE VAQUIER / TAUSSANE

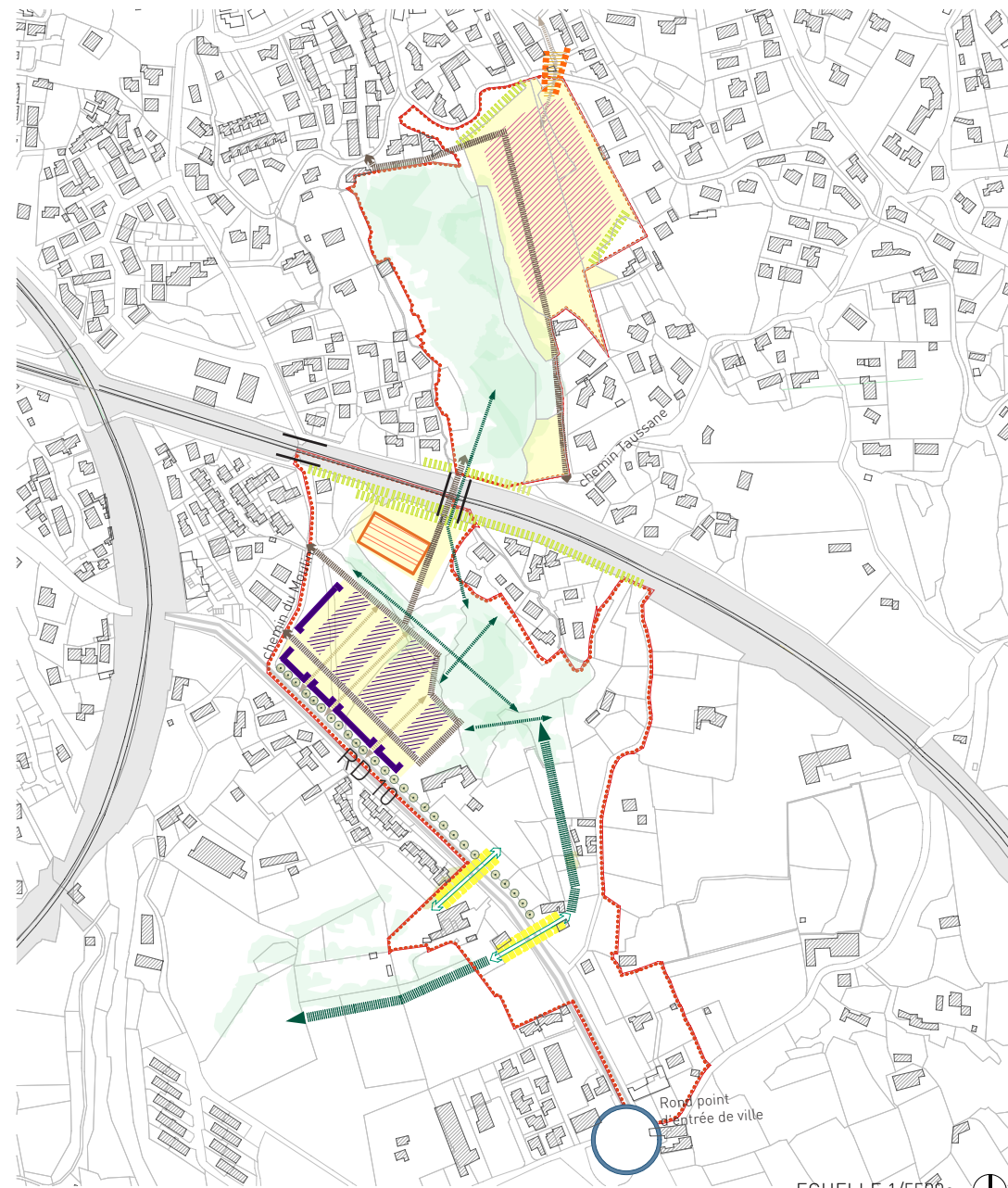
SCHEMA DE PRINCIPE //////////////////////////////////////

ELEMENTS URBAIN

-  périmètre OAP
-  îlot urbain à structurer et urbaniser
-  forme urbaine de type logement individuel de densité moyenne, formes urbaines compactes pour dégager des espaces publics et jardins d'agrément importants
-  forme urbaine de type logement intermédiaire de densité moyenne R+2/R+1
-  façade urbaine front bâti linéaire en R+3 pour structurer le boulevard urbain
-  création d'un équipement public à vocation scolaire
-  maillage voirie à créer permettant un bouclage et desserte des logements à construire et désenclavement des secteurs Taussane / Baume de Vaquier
-  principe de desserte des cheminements doux
-  amélioration du traitement et des fonctionnalités des passages sous-voies et sur-voies
-  nouvelle entrée de ville
-  passage public paysager à l'angle pour faire le lien avec les espaces habités

ELEMENTS NATURELS

-  maintien des fonctionnalités écologiques
-  prévoir en cas d'aménagement de la RD et ses abords des passages pour la biodiversité (passage à faune)
-  continuités vertes à valoriser
-  franges végétales à renforcer et créer
-  alignement d'arbre à conserver
-  boisements existants à conserver et valoriser





- 1 CITÉ SNCF
- 2 BAUME DE VAQUIER
- 3 MOURRE BLANC**
- 4 LES MOLIÈRES
- 5 LAZARD
- 6 GAROUVIN





SECTEUR SAINT SUSPI / MOURRE BLANC

CONTEXTE // CONSTAT  
 //

Le secteur comprend différents sites de projet, lieux de transformations urbaines qui ont un impact essentiel sur le développement de la ville.

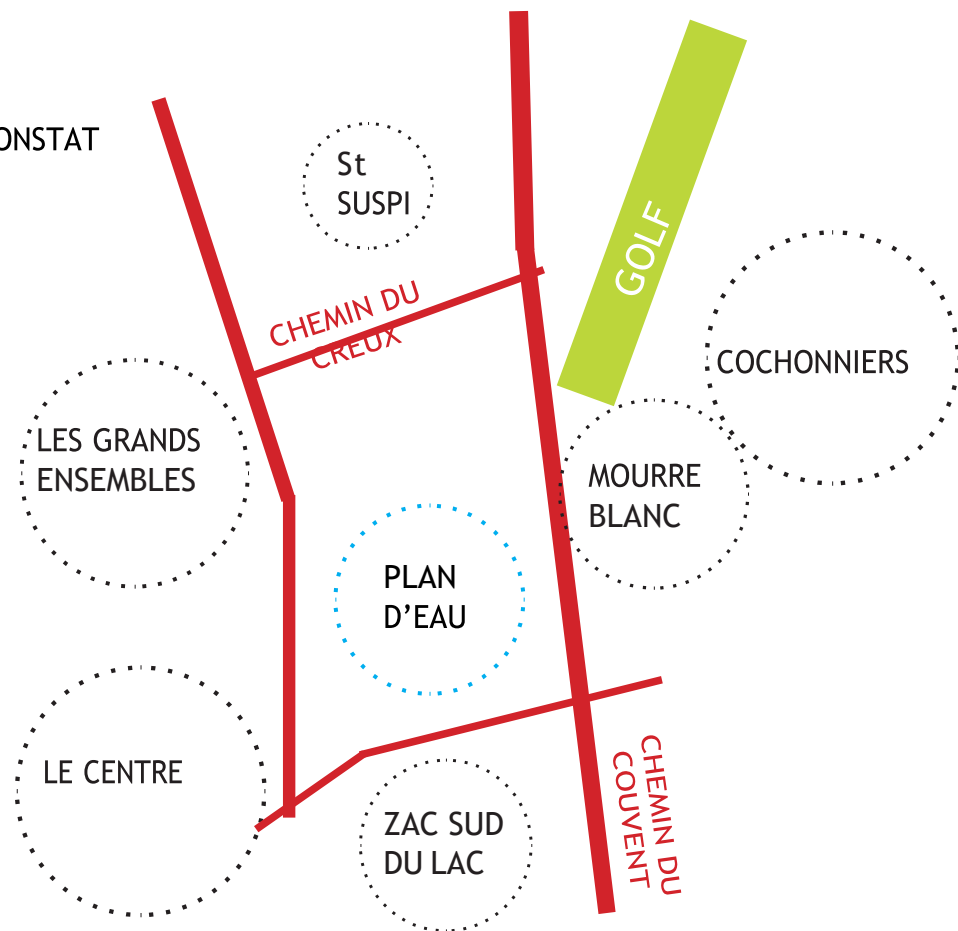
/// Le site Sud du Lac faisant l'objet de la création d'une ZAC et la réalisation d'un nouveau quartier.

/// Le site des grands ensembles, pour lequel une opération de renouvellement urbain est programmé

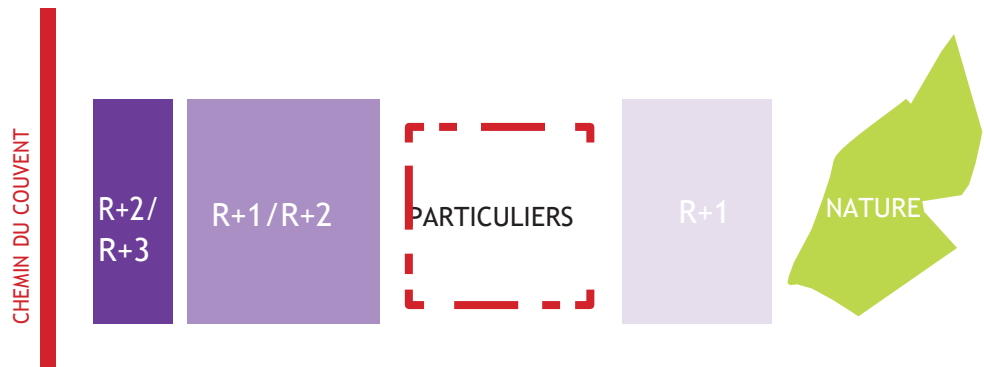
/// Le site Nord du Lac actuellement délaissé et abandonné au vu de son potentiel (environ 3 hectares) et de sa proximité avec le Plan d'eau véritable espace de détente et de respiration au sein de la ville

/// Le site Mourre Blanc qui a une accroche urbaine directe avec le bassin artificiel.

L'enjeu est de constituer autour du plan d'eau, lieu de rencontre et élément fédérateur pour les habitants de la commune, un point d'accroche pour articuler un véritable projet urbain de cohérence. La beauté du site, son emplacement à proximité du centre urbain et son positionnement à l'interface de plusieurs secteurs en devenir, sont autant d'atouts qui doivent définir un aménagement qualitatif respectueux de son environnement naturel limitrophe. Afin de répondre aux objectifs de densité du SCOT, il est envisagé une densification graduée qui répond au contexte urbain environnant. Une densification plus importante en bordure de lac, (prolongement de l'existant), une densification avec des formes intermédiaires dans une seconde partie et enfin, des formes plus éparées avec de larges parcelles qui interagissent avec les éléments de nature du site.



PRINCIPE DE DENSIFICATION GRADUELLE



SECTEUR SAINT SUSPI / MOURRE BLANC

ORIENTATIONS //////////////////////////////////////

//////////////////////////////////// St SUSPI

/// **Aménager un espace d'activités liées aux loisirs et au tourisme** en lien avec le plan d'eau (2000 m2 de surface de plancher maximum)

/// **Prévoir un accès livraison** pour le fonctionnement des commerces depuis la voie Chemin du Creux

/// **Aménager** l'espace public afin de créer des connexions piétonnes

/// **Création de stationnements** le long de la voie Chemin du creux pour la desserte des activités

/// L'urbanisation de ces secteurs est dépendante des capacités des réseaux et de la station d'épuration.

//////////////////////////////////// MOURRE BLANC

/// **Assurer des connexions paysagères** et des continuités écologiques sur ce secteur en frange urbaine. Le secteur limitrophe aux espaces naturels, canaux et autres boisements sont le support d'enjeu de biodiversité importants

/// **Urbaniser un front bâti** sur le Chemin du Couvent, en structurant le tissu urbain par des logements collectifs de type R+3

/// **Favoriser** une mixité des formes urbaines R+1/R+2 en coeur de projet (site Mourre Blanc)

/// **Création d'un maillage secondaire** permettant la desserte des logements

/// **Implantation de logement de type habitat individuel** avec des jardins d'agrément importants












/// **Création d'un espace à vocation de loisirs** tourné autour du bien-être (site des Cochonniers)

SECTEUR SAINT SUSPI / MOURRE BLANC





SCHEMA DE PRINCIPE

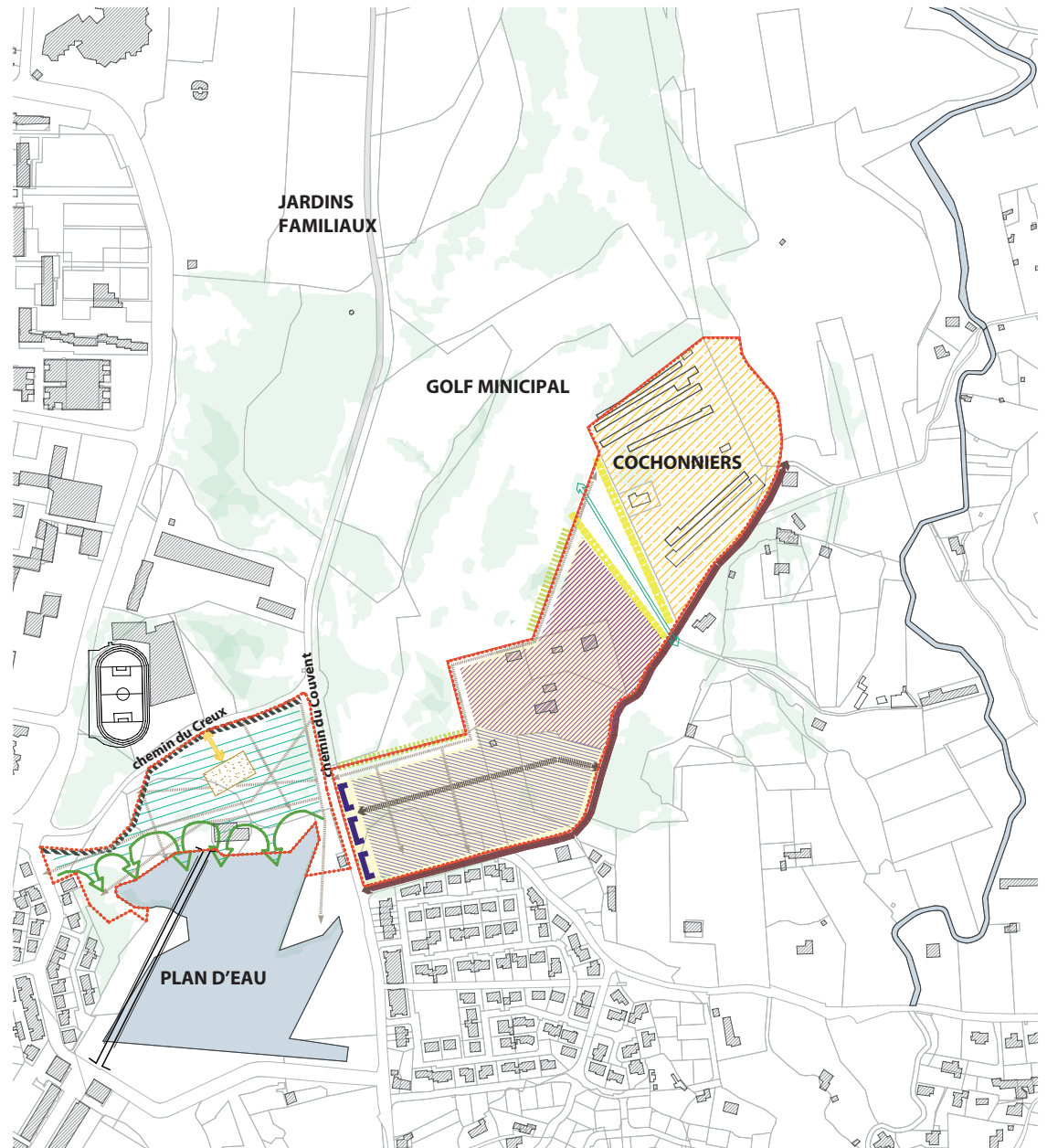
ORIENTATIONS

MOURRE BLANC

-  périmètre OAP
-  îlot urbain à structurer et urbaniser
-  forme urbaine de type logement individuel de densité moyenne, compacte pour dégager des espaces publics et jardins d'agrément
-  formes urbaine de type logement intermédiaire de densité moyenne R+2/R+1
-  façade urbaine front bâti linéaire en R+3 pour structurer le boulevard urbain
-  voie principale de desserte du secteur: 12 mètres avec modes doux
-  maillage à créer permettant un bouclage et desserte des logements à construire
-  principe de desserte (cheminements doux)
-  franges végétales à renforcer et créer
-  maintien des fonctionnalités écologiques
-  aménagement à vocation programmation bien être/loisirs

ST SUSPI

-  implantation d'activités liées aux loisirs et au tourisme (positionné à titre indicatif)
-  implantation de stationnements le long de la voie
-  accessibilité des livraisons
-  aménagement de l'espace public en lien avec le plan d'eau



ECHELLE 1/6000 e







- 1 CITÉ SNCF
- 2 BAUME DE VAQUIER
- 3 MOURRE BLANC
- 4 LES MOLIÈRES**
- 5 LAZARD
- 6 GAROUVIN

SECTEUR LES MOLIERES

CONTEXTE //  
//

Le secteur des Molières est l'entrée de ville au nord de la commune. Le site occupe un vaste espace de 18,5 hectares, encadrés par la présence d'infrastructures routières qui l'isolent. Aussi, son positionnement éloigné du centre urbain et sa vocation tournée vers l'activité commerciale de grandes surfaces, font de ce secteur une zone pratiquée exclusivement par l'usage de la voiture.

L'enjeu est d'améliorer la desserte des liaisons du site et de donner une lisibilité plus urbaine à ce paysage de boîtes industrielles.  
Il s'agit de venir mailler la trame viaire existante avec la création d'une voie reliant l'avenue du 8 Mai 1945, axe de circulation principal de la ville avec le boulevard de France/ avenue du Royaume uni. Cette nouvelle voie permettra d'améliorer les fonctionnalités des réseaux existants et de structurer la zone commerciale.

D'autre part, la réalisation d'une voie traversante permettra de renforcer le caractère urbain en qualifiant l'espace public par des aménagements spécifiques : alignement d'arbre, voie cyclable... qui amélioreront ainsi les traversées est/ouest pour les modes doux.  
La hiérarchisation de ce maillage viendra se connecter aux voies douces existantes (notamment sur celle de l'avenue du 8 Mai 1945 et Clésud) afin de raccorder le tissu urbain environnant.

ORIENTATIONS //  
//

- /// **Création d'une nouvelle voie** pour venir mailler les voies avenue du 8 Mai 1945 et boulevard de France
- /// **Axe ouvert à la circulation automobile** afin de desservir les voies secondaires
- /// **Dimension du gabarit** d'une d'emprise de **12 mètres**
- /// Son dimensionnement devra prendre en compte la réalisation d'une **voie pour les modes doux (vélos)**

SECTEUR LES MOLIERES

SCHEMA DE PRINCIPE //////////////////////////////////////

ORIENTATIONS



périmètre OAP



maillage de voirie de 12 mètres à créer permettant de connecter les deux voies existantes avec intégration d'un mode doux dédié aux cyclistes



ECHELLE 1/5000e









- 1 CITÉ SNCF
- 2 BAUME DE VAQUIER
- 3 MOURRE BLANC
- 4 LES MOLIÈRES
- 5 LAZARD**
- 6 GAROUVIN

**SECTEUR LAZARD**

**CONTEXTE** //////////////////////////////////////  
////////////////////////////////////

Le secteur Lazard localisé en limite de voie ferrée est enclavé par différents axes de transit et de desserte.

**Le Boulevard Aristide Briand** axe important, sert de franchissement des voies ferrées qui connecte ainis les deux parties de la ville.

**Le Boulevard Lazard** axe secondaire de desserte de logement

**L'impasse Soleil Levant** un axe longeant les voies ferrées donnant sur des arrières de bâtisse.

L'enjeu est d'améliorer la desserte des liaisons d'un quartier qui souffre d'enclavement du fait de sa position en contrebas du Boulevard Aristide Briand et coupé au nord par la présence des voies ferrées.

Il s'agit de venir mailler la trame viaire existante à l'échelle du quartier, avec la création d'un axe reliant l'impasse Soleil Levant et le Boulevard R. Lazard.

**ORIENTATIONS** //////////////////////////////////////  
////////////////////////////////////

/// **Création d'une nouvelle voie** pour venir mailler les axes impasse du Soleil Levant et boulevard R. Lazard

/// **Axe ouvert à la circulation automobile** afin de desservir les logements

/// **Dimension du gabarit** d'une d'emprise de **7 mètres**

/// Son dimensionnement devra prendre en compte la réalisation d'un trottoir pour les cheminements piétons

SECTEUR LAZARD

SCHEMA DE PRINCIPE //////////////////////////////////////

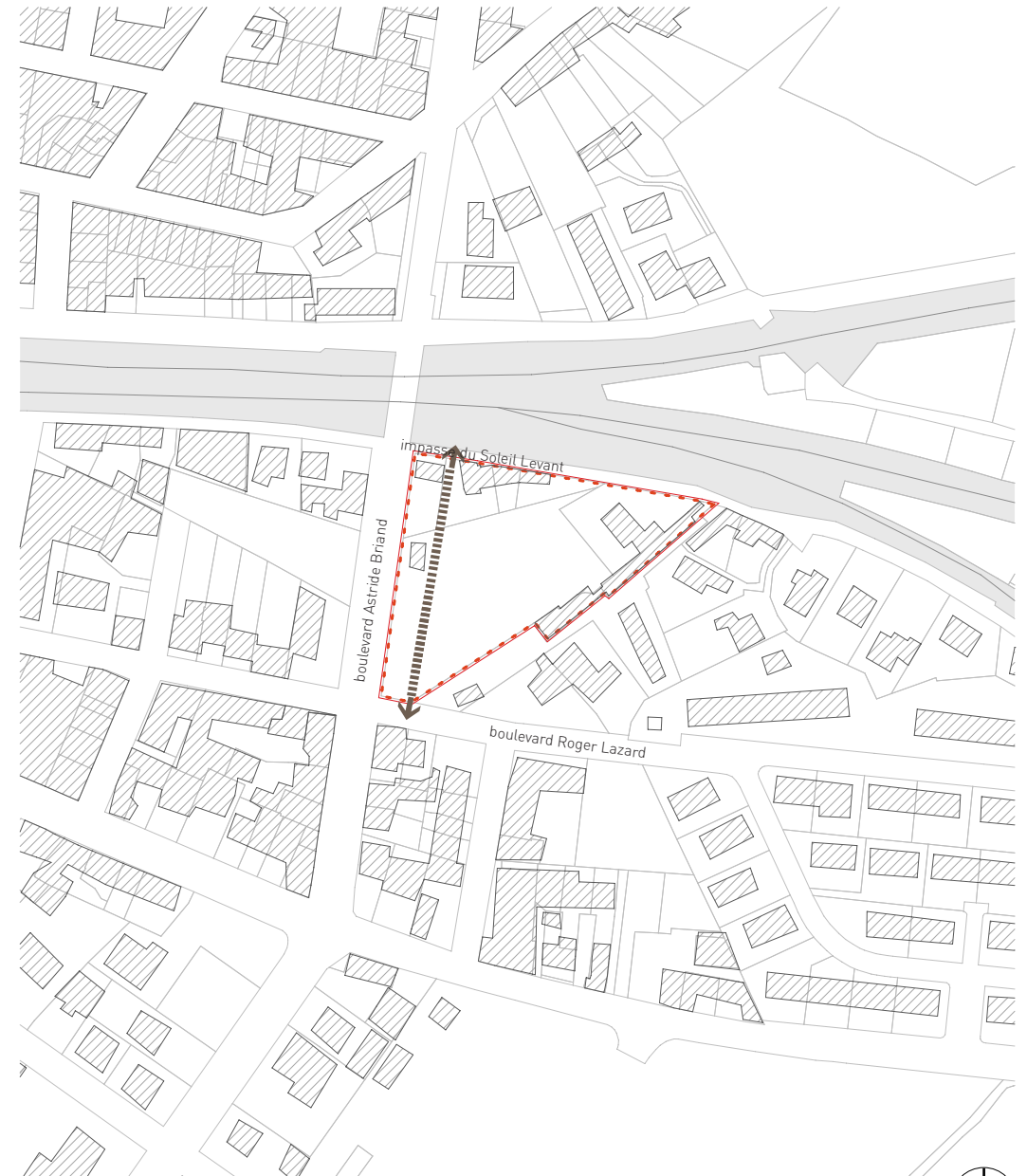
ORIENTATIONS



périmètre OAP



maillage de voirie de 7 mètres à créer permettant de connecter les deux voies existantes avec intégration d'un trottoir



ECHELLE 1/5000e





- 1 CITÉ SNCF
- 2 BAUME DE VAQUIER
- 3 MOURRE BLANC
- 4 LES MOLIÈRES
- 5 LAZARD

## 6 GAROUVIN

**SECTEUR GAROUVIN**

**CONTEXTE** //////////////////////////////////////  
////////////////////////////////////






Le secteur du quartier de Garouvin sera urbanisé dès que les équipements nécessaires au fonctionnement de la zone seront présents (voirie, assainissement, eau,...)  
La municipalité souhaite encadrer cette urbanisation avec quelques principes de base afin de conserver une certaine homogénéité en terme de composition urbaine, de formes urbaines et de maillage. Ce secteur d'environ 1 hectare pourra accueillir jusqu'à 20 logements, selon une typologie similaire à celle du résidentiel groupé déjà présent sur la zone.

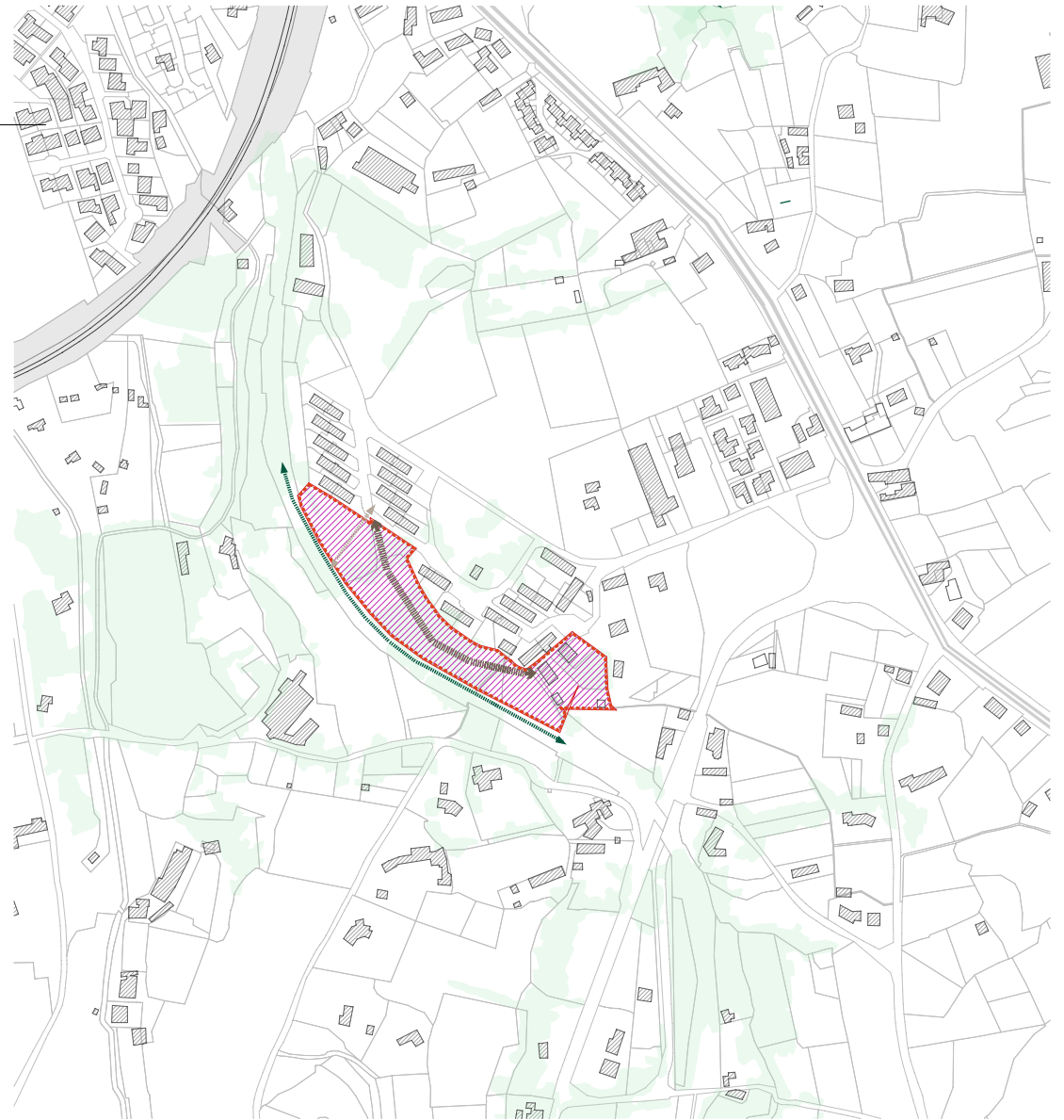
**ORIENTATIONS** //////////////////////////////////////  
////////////////////////////////////

- /// **Création d'une nouvelle voie** pour venir assurer le fonctionnement du secteur pour la desserte des logements, qui débouchera sur une autre voie de Garouvin
- /// **L'urbanisation de la zone** se fera donc dans le respect des formes (logements groupés, petits collectifs) présentes actuellement à Garouvin afin de conserver une cohérence urbanistique
- /// **Création d'un** bouclage piétons/cycles est à prévoir avec l'ancienne voie ferrée de la Poudrerie, reconvertie en voie verte, qui permettra aux habitants du secteur de rejoindre le centre-ville ou le Vieux Miramas à pieds ou à vélo
- /// **L'urbanisation de ces secteurs est dépendante des capacités des réseaux et de la station d'épuration.**

SCHEMA DE PRINCIPE //////////////////////////////////////

ORIENTATIONS

-  périmètre OAP
-  logements individuels groupés selon la forme urbaine développée à Garouvin
-  voie de desserte pour les logements
-  cheminement doux de principe à repositionner dans l'aménagement pour raccorder les logements à la voie verte
-  voie verte qui mène à la Poudrerie et au Centre ville



ECHELLE 1/5000e

