

DEPARTEMENT DES BOUCHES-DU-RHONE (13)

COMMUNE DE LAMANON (13049)

# ELABORATION DU PLAN LOCAL D'URBANISME



## 3- ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION (OAP)

PLU arrêté le : 07/12/2023

PLU approuvé le : 05/12/2024







## SOMMAIRE

Préambule .....	4
Localisation des secteurs soumis aux orientations d'aménagement et de programmation .....	6
Carte de localisation des secteurs d'OAP .....	7
Echéancier prévisionnel .....	8
OAP « thématique » n°1 – Trame verte et bleue .....	9
1. Principe de protection des réservoirs de biodiversité et des continuités écologiques existantes .....	10
2. Principe de protection de la trame bleue et de la trame verte associée .....	10
3. Principe de gestion des espaces anthropisés .....	10
4. Principe de corridors de la trame noire .....	12
5. Mesures prises pour limiter l'imperméabilisation des sols .....	12
OAP « thématique » n°2 – Mobilités .....	14
1. Hiérarchisation du réseau à l'échelle de la commune .....	16
2. Valorisation des modes doux le long des axes les plus fréquentés et création de nouveaux cheminements aux abords des écoles .....	16
3. Aménagements liés à la liaison cyclable intercommunale .....	17
4. Pôle d'échange multimodal .....	17
OAP « thématique » n°3 – Entrée de ville – activités économiques .....	18
1. Principes d'insertion paysagère des nouvelles activités .....	19
2. Création et sécurisation des accès .....	22
3. Emplois .....	22
OAP « thématique » n°4 – Logements .....	23
OAP « sectorielle » n°5 – Zone d'activités économiques -La Guérite .....	25
1. Principes d'insertion paysagère des nouvelles activités .....	26
2. Les mesures éviter-réduire à mettre en œuvre .....	28
3. Principes d'accès à la zone .....	28
4. Principes de gestion des risques naturels et des nuisances .....	28
5. Principes de raccordement aux réseaux (non exhaustifs et non exclusifs) .....	28
OAP « sectorielle » n°6 – Pôle d'échanges multimodal .....	30
1. Secteur 1 : Aménagement des espaces publics du pôle d'échanges multimodal .....	31
2. Secteur 2 : Aménagement d'un espace de logements .....	31
3. Principes de gestion des risques naturels et des nuisances .....	32
4. Principes de raccordement aux réseaux (non exhaustifs et non exclusifs) .....	32
OAP « sectorielle » n°7 – Secteur renouvellement urbain – site Mirion .....	33
1. Principes d'insertion paysagère des nouveaux logements .....	34
2. Principes d'accès à la zone .....	34
3. Principes de gestion des risques naturels .....	34
4. Principes de raccordement aux réseaux (non exhaustifs et non exclusifs) .....	35



## PREAMBULE

La loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) du 13 décembre 2000 intègre les orientations d'aménagement au sein du projet d'aménagement et de développement durables (PADD). La loi Urbanisme et Habitat du 2 juillet 2003 fait de ce document un élément spécifique du PLU et indépendant du PADD. Ce document se voit renforcé par la loi Grenelle II, opposable depuis le 13 janvier 2011, et devient les « orientations d'aménagement et de programmation » (OAP). La loi climat et résilience du 22 août 2021 précise à nouveau les objectifs des orientations d'aménagement.

Opposables aux tiers, les orientations d'aménagement et de programmation permettent à la commune de préciser les conditions d'aménagement de certains secteurs qui vont connaître un développement ou une restructuration particulière. Le code de l'urbanisme les définit :

### **Article L151-6 du code de l'urbanisme**

« Les orientations d'aménagement et de programmation comprennent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports, les déplacements et, en zone de montagne, sur les unités touristiques nouvelles.

En l'absence de schéma de cohérence territoriale, les orientations d'aménagement et de programmation d'un plan local d'urbanisme élaboré par un établissement public de coopération intercommunale comportent les orientations relatives à l'équipement commercial, artisanal et logistique mentionnées aux 1° et 2° de l'article L. 141-5 et déterminent les conditions d'implantation des équipements commerciaux, artisanaux et logistiques qui, du fait de leur importance, sont susceptibles d'avoir un impact significatif sur l'aménagement du territoire et le développement durable, conformément à l'article L. 141-6. ».

### **Article L151-6-1 du code de l'urbanisme**

« Les orientations d'aménagement et de programmation définissent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, un échéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de réalisation des équipements correspondant à chacune d'elles, le cas échéant.

*Nota : Conformément au II de l'article 199 de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021, ces dispositions ne sont pas applicables aux plans locaux d'urbanisme en cours d'élaboration, de révision ou de modification dont les projets ont été arrêtés avant la promulgation de ladite loi »*

### **Article L151-6-2 du code de l'urbanisme**

« Les orientations d'aménagement et de programmation définissent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur les continuités écologiques. »

### **Article L151-7 du code de l'urbanisme**

« I. - Les orientations d'aménagement et de programmation peuvent notamment :

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



2° Favoriser la mixité fonctionnelle en prévoyant qu'en cas de réalisation d'opérations d'aménagement, de construction ou de réhabilitation un pourcentage de ces opérations est destiné à la réalisation de commerces ;

3° (Abrogé) ;

4° Porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, renaturer, restructurer ou aménager ;

5° Prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics ;

6° Adapter la délimitation des périmètres, en fonction de la qualité de la desserte, où s'applique le plafonnement à proximité des transports prévu aux articles L. 151-35 et L. 151-36 ;

7° Définir les actions et opérations nécessaires pour protéger les franges urbaines et rurales. Elles peuvent définir les conditions dans lesquelles les projets de construction et d'aménagement situés en limite d'un espace agricole intègrent un espace de transition végétalisé non artificialisé entre les espaces agricoles et les espaces urbanisés, ainsi que la localisation préférentielle de cet espace de transition.

II. - En zone de montagne, ces orientations définissent la localisation, la nature et la capacité globale d'accueil et d'équipement des unités touristiques nouvelles locales.

III. - Dans les zones exposées au recul du trait de côte, les orientations d'aménagement et de programmation peuvent définir les actions et les opérations, ainsi que leur échéancier prévisionnel, nécessaires pour réorganiser le territoire au regard de la disparition progressive des aménagements, des équipements, des constructions et des installations.

*Nota : Conformément au II de l'article 199 de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021, l'abrogation du 3° du présent article n'est pas applicable aux plans locaux d'urbanisme en cours d'élaboration, de révision ou de modification dont les projets ont été arrêtés avant la promulgation de ladite loi »*

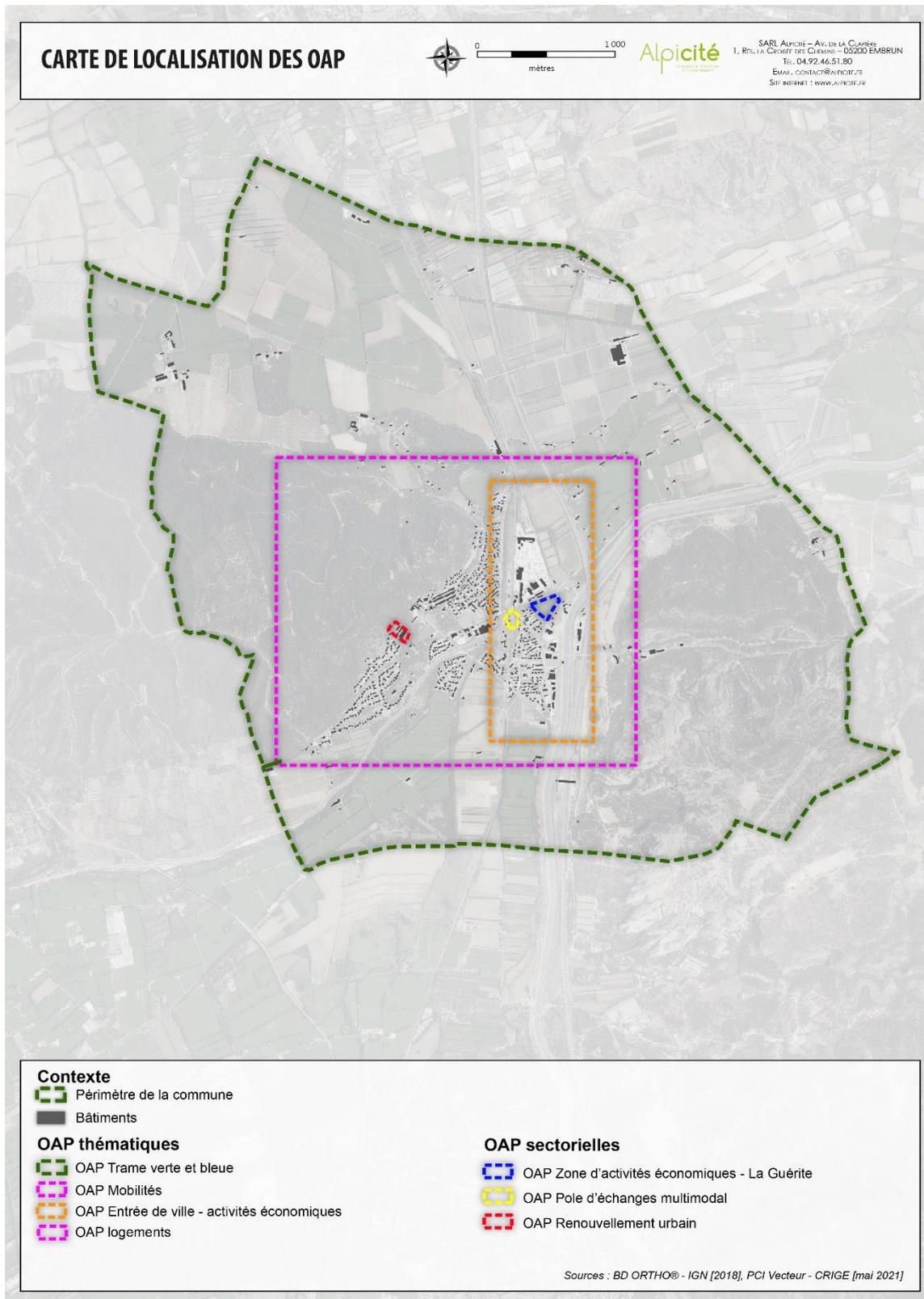


# LOCALISATION DES SECTEURS SOUMIS AUX ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Le plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Lamanon prévoit 7 orientations d'aménagement et de programmation (3 OAP « sectorielles » et 4 OAP « thématiques ») :

1. Thématique trame verte et bleue
2. Thématique mobilités
3. Thématique entrée de ville – activités économiques
4. Thématique logements
5. Secteur de la zone d'activités économiques - La Guérite
6. Secteur du pôle d'échanges multimodal
7. Secteur de renouvellement urbain – site Mirion

# CARTE DE LOCALISATION DES SECTEURS D'OAP



Carte de localisation précisant les périmètres concernés par les OAP

## ECHEANCIER PREVISIONNEL

Secteurs	Zone PLU	Condition d'ouverture à l'urbanisation	Echéancier
1. Zone d'activité économique « La Guérite »	1AUe	<p>Zone à urbaniser opérationnelle, urbanisable dans le cadre d'une opération d'ensemble.</p> <p>Les réseaux sont présents et suffisamment dimensionnés en limite de zone.</p> <p>La zone est donc ouverte à l'urbanisation immédiatement.</p>	Court terme entre 0 et 4 ans
2. Zone du pôle d'échanges multimodal	Upm	Non concernée	Non concernée
3. Secteur de renouvellement urbain – site Mirion	Ub	Non concernée	Non concernée

# OAP « THEMATIQUE » N°1 – TRAME VERTE ET BLEUE

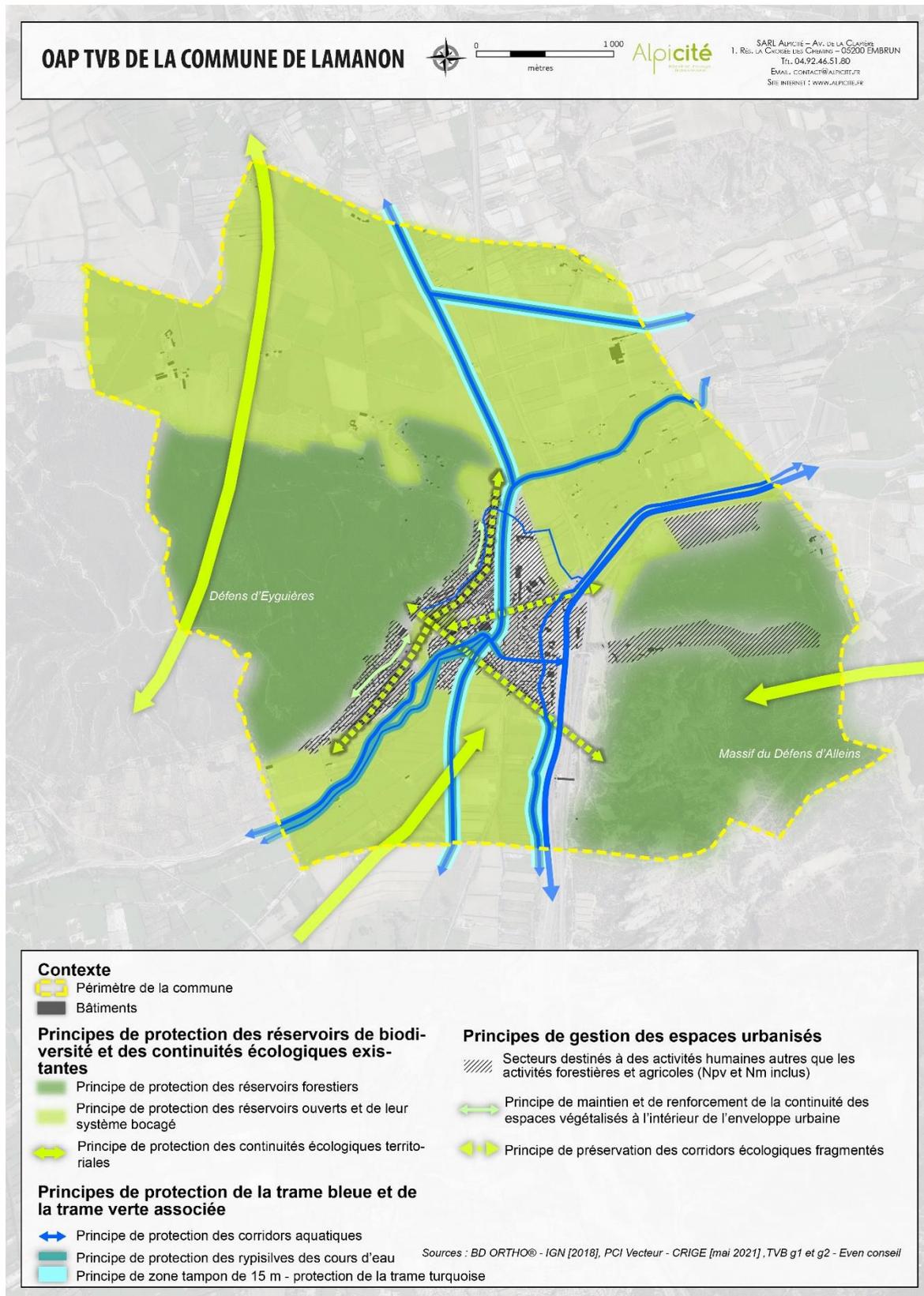


Schéma de principes de l'OAP « thématique » n°1

Les enjeux liés à la fonctionnalité écologique sont importants au niveau du territoire communal.

Un des objectifs de ces OAP vise à préserver et à renforcer l'intérêt écologique des zones identifiées pour leurs enjeux de réservoirs de biodiversité et de corridors écologiques, en complément du zonage et prescriptions mises en place dans le règlement écrit et graphique (notamment : protection des zones humides et des ripisylves).

## **1. PRINCIPE DE PROTECTION DES RESERVOIRS DE BIODIVERSITE ET DES CONTINUITES ECOLOGIQUES EXISTANTES**

La commune comprend deux grands sites remarquables : le massif du Défens d'Alleins à l'Est, prolongé par les collines de Roquerousse et le Défens d'Eyguières à l'Ouest. Ces deux espaces constituent des réservoirs forestiers riches en biodiversité qu'il convient de préserver. L'urbanisation y sera limitée aux extensions des bâtiments existants en s'assurant de préserver au maximum les boisements et les déplacements de la faune.

Deux grandes plaines agricoles se développent également au Nord et au Sud de la ville. Celles-ci sont caractérisées par un système bocager qu'il convient de maintenir afin de favoriser le déplacement des espèces au sein de ces grands espaces ouverts. Ces haies bocagères permettront également la régulation thermique, la dépollution de l'air, la fertilisation des sols, l'infiltration des eaux pluviales et elles serviront aussi de brise-vent propices l'agriculture locale.

Ces différents réservoirs de biodiversité forment de grandes continuités écologiques structurantes à l'échelle intercommunale ce qui accentue la nécessité de préserver ces espaces.

## **2. PRINCIPE DE PROTECTION DE LA TRAME BLEUE ET DE LA TRAME VERTE ASSOCIEE**

La commune de Lamanon s'est développée entre ces grands espaces naturels créant une rupture dans la continuité des milieux. Les cours d'eau constituent à ce titre des corridors écologiques qui doivent être conservés et renforcés. La commune est traversée par de nombreux canaux. La plupart d'entre eux sont artificiels et ne répondent pas au critère de corridor écologique. Cependant, ceux-ci peuvent être accompagnés de ripisylves qui favorisent le déplacement des espèces terrestres. Les constructions et les aménagements urbains ne devront pas compromettre la continuité des canaux et des ripisylves identifiés dans le schéma de principes.

Les cours d'eau naturels sont à préserver sur une bande de 15m de part et d'autre (matérialisée sur le schéma de principe), permettant notamment de préserver les espèces liées à la trame turquoise.

## **3. PRINCIPE DE GESTION DES ESPACES ANTHROPISES**

Le développement des activités humaines sur le territoire communal est susceptible de compromettre la préservation des milieux et la préservation des continuités écologiques existantes. C'est la raison pour laquelle cette OAP définit les espaces à préserver et les prescriptions à mettre en œuvre pour limiter ces effets.

Au sein de la partie actuellement urbanisée, la contiguïté des jardins, les parcs publics, les alignements d'arbres, les haies et les autres ensembles boisés permettent aujourd'hui le déplacement de la faune entre les deux plaines agricoles situées de part et d'autre de la ville et entre les deux réservoirs forestiers. Trois corridors écologiques fragmentés sont repérés sur le schéma de principe. Cette continuité écologique doit être conservée en limitant l'artificialisation des sols et en préservant les boisements à l'intérieur de la tâche urbaine. L'un d'entre eux devra notamment permettre de relier les

deux massifs des Défens. Des coulées vertes doivent aussi être préservées le long de la route D17D et le long de la route de la Tuilière car elles renforcent la continuité écologique fragmentée présente autour du centre-village.

Une haie de protection phytosanitaire devra être implantée entre la zone agricole et les nouvelles constructions en zones urbaines.

Dans les emprises ferroviaires, la végétation devra être maîtrisée pour des raisons de sécurité des circulations, de sécurité du personnel, d'accès à l'infrastructure ferroviaire, de régularité et d'optimisation de la maintenance de l'infrastructure.

Cela devra se traduire par le maintien des abords des voies ferrées en zones ouvertes de type pelouses, prairies et milieux ouverts et semi-ouvert.



#### 4. PRINCIPE DE CORRIDORS DE LA TRAME NOIRE

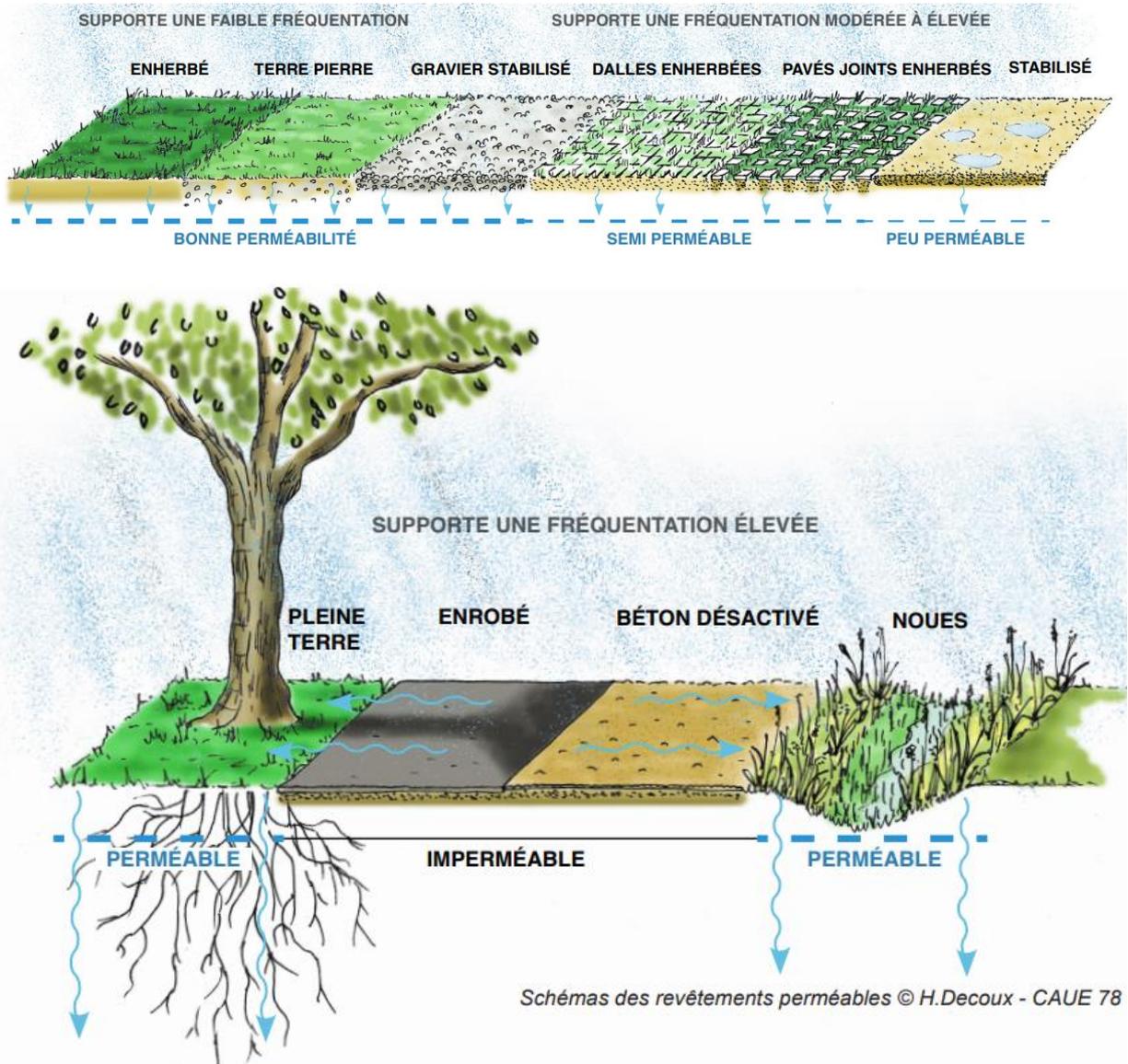
Les effets directs et indirects de l'éclairage public ou privé, entraînant une altération de la fonctionnalité écologique de ces continuités, doivent être pris en compte.

- ✧ Pour l'éclairage extérieur, se référer aux dispositions 2.7 du règlement écrit. L'éclairage direct des cours d'eau et autres surfaces en eau est proscrit (*Prescription de l'arrêté ministériel du 27/12/18 relatif à la prévention, à la réduction et à la limitation des nuisances lumineuses : Art. 4 V : Interdiction d'éclairage direct des cours d'eau et surfaces en eau et des parties terrestres et maritimes du Domaine Public Maritime*).
- ✧ L'arrêté ministériel du 27/12/18 mentionne des dispositions spécifiques et plus restrictives s'appliquant sur les espaces protégés comme les réserves naturelles, les parcs nationaux, **les parcs naturels régionaux** et les parcs marins. Ainsi, dans les réserves naturelles et autres périmètres de protection, la température de couleur ne peut pas dépasser 2400 K et les seuils de densité surfacique de flux lumineux qui s'appliquent sont ceux « hors agglomération » (soit 25 lm/m<sup>2</sup> pour les éclairages de voirie).
- ✧ Afin de renforcer l'effet de ces obligations réglementaires, la taille des mâts est à limiter, par exemple à 5 mètres maximum en cas de remplacement d'un point existant (sans augmenter le nombre de points lumineux).
- ✧ La disposition des éclairages permettra d'optimiser l'espacement entre chaque luminaire, en évitant les alignements denses de sources lumineuses.
- ✧ L'adaptation de l'éclairage aux fonctionnalités des espaces (horloge, temporisation, détection de présence, choix de ne pas éclairer, abandon de l'éclairage non fonctionnel et esthétique) est conseillée. Ainsi, la mise en valeur de bâtiment et espaces verts par un éclairage est aussi à éviter. De même, l'éclairage dans les zones identifiées en tant que continuités écologiques terrestres sera limité au maximum voire supprimé.
- ✧ L'utilisation d'un éclairage en couleur chaude ou ambrée est une nécessité. Cet éclairage doit ainsi posséder un spectre de couleur étroit et sans émissions dans l'ultra-violet et dans la lumière visible bleue, pour réduire l'attractivité auprès des insectes volant de nuit (LED émettant dans le jaune/orange à défaut un « blanc chaud », soit 2 400 Kelvin ou moins, source : *Sordello R., Paquier F. et Daloz A. 2021. Trame noire, méthodologie d'élaboration et outils pour sa mise en œuvre. Office français de la biodiversité. Collection Comprendre pour agir. 112 pages*). La puissance des points lumineux sera limitée pour réduire l'effet de halo.

#### 5. MESURES PRISES POUR LIMITER L'IMPERMEABILISATION DES SOLS

Afin de réduire l'imperméabilisation des sols les mesures suivantes sont à intégrer dans chaque projet d'aménagement sur l'ensemble du territoire :

- ✧ Préserver et valoriser les espaces verts et les zones humides, milieux naturels jouant un rôle crucial dans l'absorption des eaux de pluie et la régulation du cycle de l'eau ;
- ✧ Favoriser l'infiltration des eaux pluviales : L'utilisation de revêtements perméables pour les routes, trottoirs et parkings et vivement recommandée ;



Synthèse de la perméabilité des revêtements – Source : CEREMA

- ✧ Repenser les réseaux d'assainissement : Les systèmes d'assainissement traditionnels, conçus pour collecter et évacuer rapidement les eaux de pluie, sont souvent insuffisants face aux précipitations intenses. Il est donc nécessaire d'adapter ces réseaux en développant, par exemple, des solutions de stockage temporaire des eaux pluviales ou en séparant les eaux usées des eaux de pluie.

# OAP « THEMATIQUE » N°2 – MOBILITES

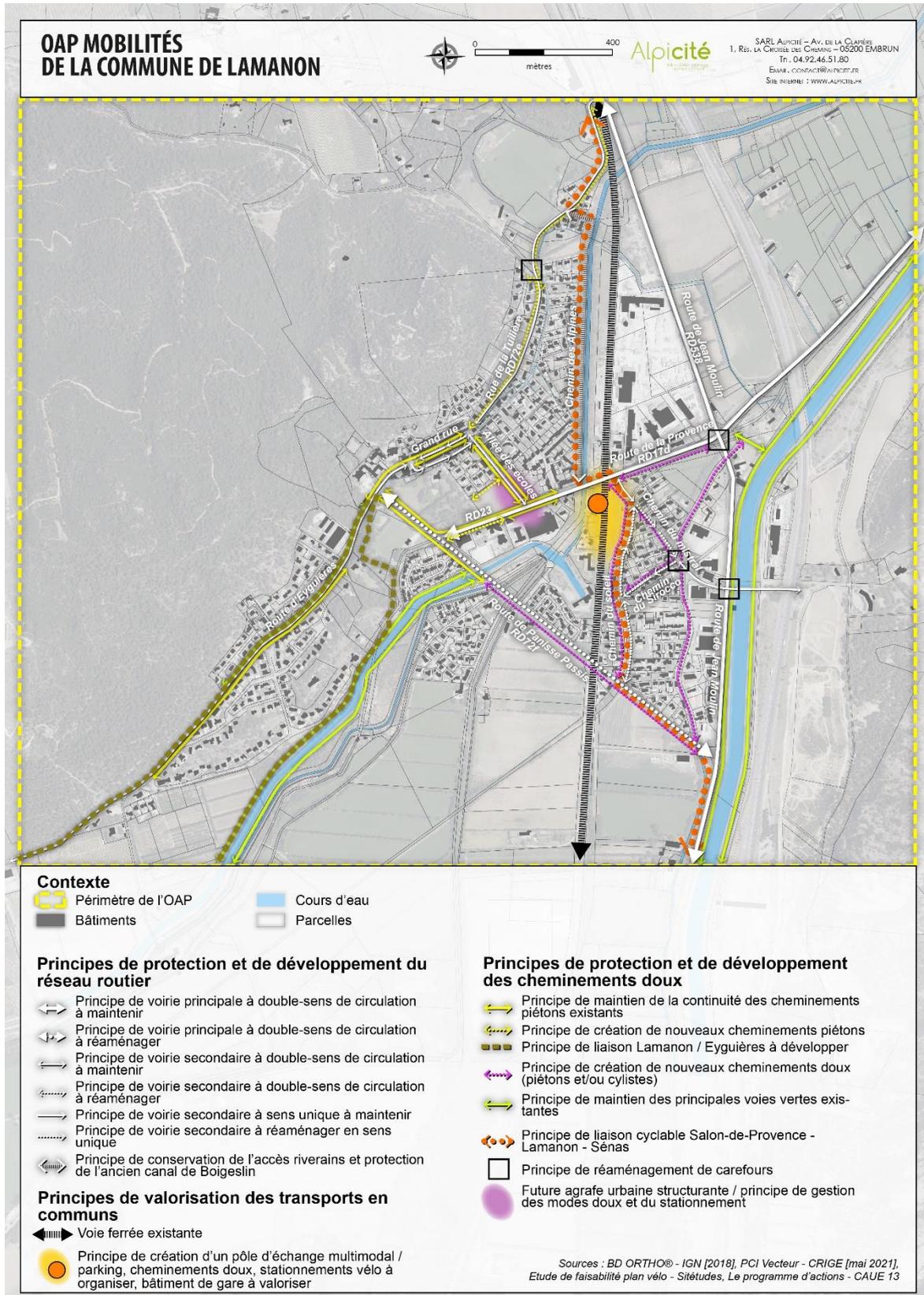


Schéma de principes de l'OAP « thématique » n°2

La thématique des mobilités et notamment des mobilités douces est un enjeu important. Les OAP mobilités ont pour principal objectif de développer les mobilités douces mais aussi les transports en commun qui constituent une alternative à l'usage de la voiture individuelle. La présence d'une gare est une opportunité pour développer les transports en commun dans une commune principalement dépendante de la voiture. C'est la raison pour laquelle un pôle d'échange multimodal doit être créé à proximité de la gare pour faciliter son accès et ainsi inciter les habitants à utiliser ce mode de transport. En favorisant le développement des modes doux et des transports en commun, l'OAP mobilité permet d'améliorer la sécurité des personnes, de favoriser le lien social, de lutter contre les émissions de gaz à effet de serre (GES), et, à son échelle, de limiter les consommations énergétiques et de participer à la diminution des polluants.

Cette OAP thématique « Mobilités », permet également d'intégrer des projets intercommunaux comme la liaison cyclable Salon-de-Provence - Lamanon – Sénas qui ont un impact sur l'aménagement des espaces publics de la commune. Elle permet aussi d'anticiper sur certains projets en cours qui devront intégrer les enjeux de la mobilité existants à l'échelle de la commune. On pense notamment au projet de regroupement des équipements scolaires au sud du centre-bourg mais aussi aux projets d'extension de la zone d'activité qui ne devront pas compromettre le développement des mobilités douces dans la commune.

Elle impose que sur les principes de tracés repérés, **les installations, opérations d'aménagement ou de constructions ne devront pas remettre en cause les liaisons envisagées, voire pourront y participer.**

Il est précisé que ces aménagements devront (sauf cas particuliers où il sera précisé que ces règles ne s'appliquent pas) :

- Pour les tracés de « cheminements piétons », intégrer à minima la réalisation d'un cheminement sécurisé.
- Pour les tracés « de cheminements doux », intégrer à minima la réalisation d'un cheminement pouvant accueillir les piétons et/ou les cyclistes. Les cheminements piétons et vélos doivent être différenciés sauf dans le cas spécifique d'une voie verte ou à l'intérieur de zone de rencontre et de zone 30. Ces prescriptions générales concernant les tracés de « cheminements doux » pourront être précisées et différenciées sur certains secteurs dans le développement ci-dessous.

Pour les cheminements cyclables, la largeur minimale est de 1,5 m par sens, soit 3 m pour un double sens.

Pour les cheminements piétons, la largeur minimale est de 1,4 m par sens, soit 2,8 m pour un double sens.

Les 2 roues ne sont pas admis à circuler sur les trottoirs.

Pour les nouvelles voies ouvertes à la circulation, il est recommandé que les voies à sens uniques soit d'une largeur minimale de 5m et les voies à double sens de 6,5m.

Il est aussi précisé que les principes de « voirie à maintenir » n'empêchent pas la requalification et le redimensionnement de la voie.

Le réaménagement des carrefours repérés sur le schéma de principe ne conditionne pas la constructibilité des terrains qui l'entourent. Cependant, les projets ne devront pas compromettre la réalisation de ces aménagements.

## 1. HIERARCHISATION DU RESEAU A L'ECHELLE DE LA COMMUNE

La desserte de la commune s'effectue selon 2 axes principaux qu'il convient de maintenir :

- La route de Jean Moulin relie Lamanon à Sénas et à Salon-de-Provence
- La route de la Provence et la route de Panisse Passis irriguent la commune d'Est en Ouest

Il s'agit de routes à double-sens de circulation qui doivent être conservées et valorisées. Cette valorisation pourra se traduire par des réaménagements.

Trois axes secondaires importants sont également repérés :

- L'axe constitué par la route de la Tuilière, la Grand Rue et la route d'Eyguières (axe à double-sens de circulation qui doit être maintenu)
- Le chemin du soleil, axe Nord-Sud et le chemin du mistral menant à la zone d'activités (axes devant faire l'objet d'un réaménagement dans le cadre de la liaison cyclable intercommunale)
- L'allée des écoles qui relie le futur groupe scolaire au centre-ville et doit être traitée par des aménagements facilement accessibles à pied.

Une route réservée aux riverains est aussi repérée le long du canal des Alpines (chemin des Alpines). Celui-ci présente un potentiel de valorisation pour les déplacements en modes doux, en particulier pour le passage de la liaison cyclable intercommunale.

La commune bénéficie également d'un important maillage de voies vertes qui favorise les activités de plein air et les mobilités douces. Ce réseau est à maintenir, en particulier lors de la réalisation des projets dans la zone d'activité.

Enfin, on retrouve sur le territoire de nombreux chemins ruraux qui sont à maintenir.

## 2. VALORISATION DES MODES DOUX LE LONG DES AXES LES PLUS FREQUENTES ET CREATION DE NOUVEAUX CHEMINEMENTS AUX ABORDS DES ECOLES

Quatre secteurs doivent faire l'objet d'un réaménagement pour faciliter les déplacements à pied et en vélo :

- **La route de Panisse Passis (RD72f)**

Elle doit être réduite à 5.4 m (possibilité de réduire encore plus la voie si nécessaire) afin de contraindre la vitesse des automobilistes. Le réaménagement devra intégrer un cheminement cyclable et un cheminement piéton sécurisés. Ces aménagements ne devront cependant pas compromettre la préservation de la haie qui assure la transition entre l'espace urbain et les terrains agricoles.

- **La route de la Tuilière (RD72e – voirie communale)**

Le carrefour du chemin des sources sera sécurisé par un plateau ralentisseur. Son réaménagement permettra d'y intégrer une plateforme conteneurs déchets recyclables et des stationnements.

Le réaménagement de la voie sera également l'occasion d'optimiser le stationnement sauvage actuellement observé aux abords de la poste.

D'autres aménagements devront y être associés comme la construction d'un muret en bordure du massif boisé pour protéger la coulée verte et le traitement des pieds de murs et des seuils en limite de propriété.

- **La route de la Provence (RD23 et RD17d)**

Entre le rond-point des 4 chemins et le pôle d'échange multimodal, la route doit pouvoir accueillir au moins une piste cyclable d'une largeur minimale de 1.5 m et un trottoir d'une largeur minimale de 1.5 m. Cette règle se substitue à celle énoncée en introduction, uniquement pour ce cheminement doux.

- **Agrafe urbaine structurante aux abords des écoles**

Le projet de regroupement de l'école élémentaire et de l'école primaire de la commune doit être l'occasion de maîtriser les mobilités sur ce secteur. Le projet ne doit pas compromettre la continuité des cheminements piétons existants et il doit intégrer les besoins en stationnements, les déposes-minutes et l'accès au bus.

Une liaison piétonne doit aussi être maintenue au Sud de la nouvelle école maternelle afin de faciliter l'accès aux espaces publics qui se situeront derrière.

### 3. AMENAGEMENTS LIES A LA LIAISON CYCLABLE INTERCOMMUNALE

Pour faciliter l'accès aux lignes cyclables 1 et 2 définies dans le plan vélo de la Métropole et favoriser l'usage du vélo entre Sénas et Salon-de-Provence, la commune de Lamanon souhaite intégrer des cheminements cyclables sur les routes existantes.

Pour sécuriser les déplacements en vélo et les déplacements à pied, la commune souhaite notamment passer certaines voies en sens unique et intégrer des cheminements doux à certaines d'entre-elles.

Le chemin du soleil nord, le chemin du Sirocco Nord et le chemin mistral (jusqu'à la zone d'activité) seront passés en sens unique ce qui permettra de créer un cheminement doux sur ces axes étroits. Le chemin du soleil Sud restera en double-sens de circulation mais sera réaménagé pour intégrer un trottoir et un cheminement cyclable.

Deux carrefours doivent également être réaménagés pour accroître la sécurité en mettant en place une signalisation et des aménagements adéquats destinés à faire ralentir les véhicules (panneaux stop, dos d'âne, zone 30, et marquages au sol).

L'OAP impose l'aménagement d'un seul cheminement doux d'une largeur minimale de 1.5 m sur ces voiries. Cependant, la commune sera libre de réaliser deux cheminements d'une largeur minimale de 1.5 m pour séparer les cyclistes et les piétons au sein de voie verte, de zone 30 et zone de rencontre.

La mixité cycles/piéton sera pratiquée si la largeur disponible des Emplacements Réservés ne permet pas la différenciation des voies.

De plus, le cheminement doux entre Eyguières et Lamanon aujourd'hui très emprunté par les randonneurs et les VVT est à développer.

### 4. POLE D'ECHANGE MULTIMODAL

Se référer à l'OAP sectorielle n°6.

# OAP « THEMATIQUE » N°3 – ENTREE DE VILLE – ACTIVITES ECONOMIQUES

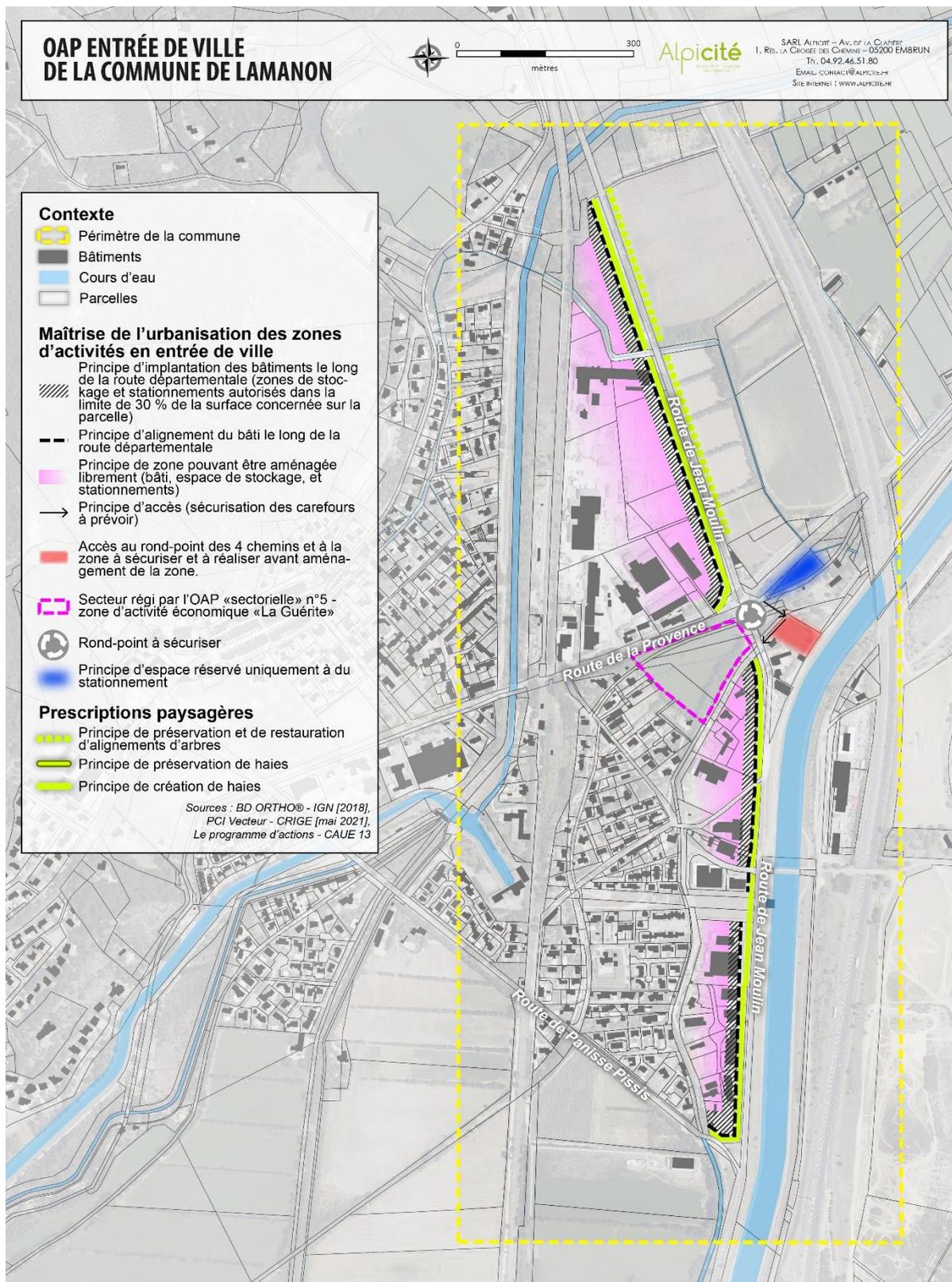


Schéma de principes de l'OAP « thématique » n°3

La thématique des entrées de ville renvoie principalement à des problématiques de sécurité, de signalisation et à des problématiques paysagères.

En effet la proximité des activités urbaines engendre des conflits d'usages entre piétons et automobilistes aux abords des routes départementales. Les carrefours doivent aussi être traités de manière à faciliter l'insertion et la sortie des véhicules sur la voie à grande circulation. La signalisation doit permettre de prévenir les usagers de l'arrivée sur un secteur où les risques sont plus importants. Ces problématiques liées à la mobilité sont en grande partie traitées dans l'OAP « thématique » n°2 et complétées dans l'OAP « thématique » Entrée de ville. Les principes définis dans l'OAP « thématique » n°2 ne seront pas rappelés ici.

Facilement accessibles depuis la route départementale, les terrains qui la longent ont fait l'objet d'une urbanisation récente à destination d'activités économiques. Celle-ci s'est faite au coup par coup sans plan d'ensemble et sans règlement adapté à sa situation stratégique. En résulte une architecture très hétérogène et de faible qualité directement visible depuis la route départementale. Cette urbanisation véhicule une image pour le passant qui n'est à la hauteur des qualités rurales de la commune. L'OAP « thématique » Entrée de ville s'attachera donc à définir les conditions nécessaires à la maîtrise de l'insertion paysagère des nouvelles activités. Ainsi, toute mutation de la zone d'activités existante et tout aménagement de nouveaux terrains devra se faire en respectant le schéma de principe et les prescriptions suivantes.

## 1. PRINCIPES D'INSERTION PAYSAGÈRE DES NOUVELLES ACTIVITÉS

Afin de limiter l'effet d'hétérogénéité et de tissu urbain anarchique et discontinu, l'OAP précise les implantations possibles des nouveaux bâtiments. Les bâtiments devront ainsi être situés en priorité à l'arrière d'une bande densément végétalisée d'une largeur minimale de 4 mètres. Certains alignements d'arbres longeant la route devront aussi être conservés et restaurés.

Au sein des zones, un traitement végétal est également recommandé.



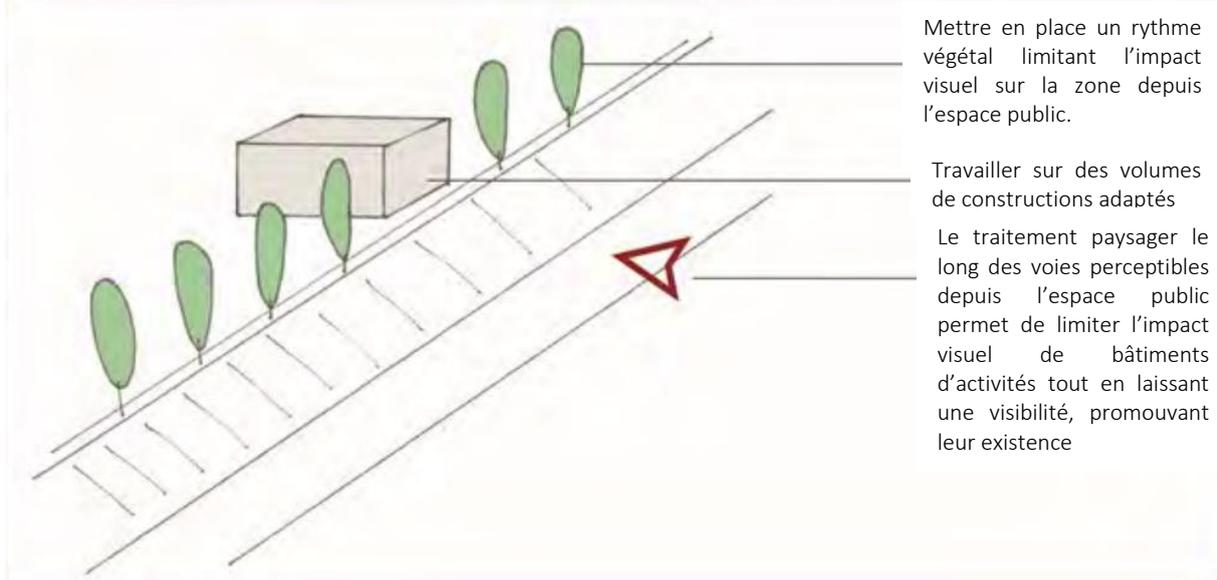
**Principe de végétalisation des projets en zones d'activités**

Source : PLUi d'Orléans

L'implantation des bâtiments devra respecter le règlement départemental de voirie. Les clôtures devront être légères et conçues conformément au règlement de la zone.

Une bande de 20 mètres de large est ensuite définie le long de la route départementale. Cette bande est destinée en priorité aux constructions et aux activités couvertes afin de limiter l'impact des espaces de stockage et des aires de stationnement sur les perceptions depuis la route départementale.

Si impossibilité technique, le stationnement et le stockage pourront toutefois y être autorisés de manière ponctuelle. Dans ce cas et uniquement en cas d'absence de solutions alternatives, la surface destinée aux espaces de stockage et aux aires de stationnements ne pourra pas dépasser 30 % de la surface concernée par cette bande sur la parcelle pour limiter les ruptures dans la continuité de l'alignement bâti.



A l'arrière de cette bande, l'implantation des constructions, des espaces de stockage et des aires de stationnement seront libres, à condition de respecter le règlement de la zone.

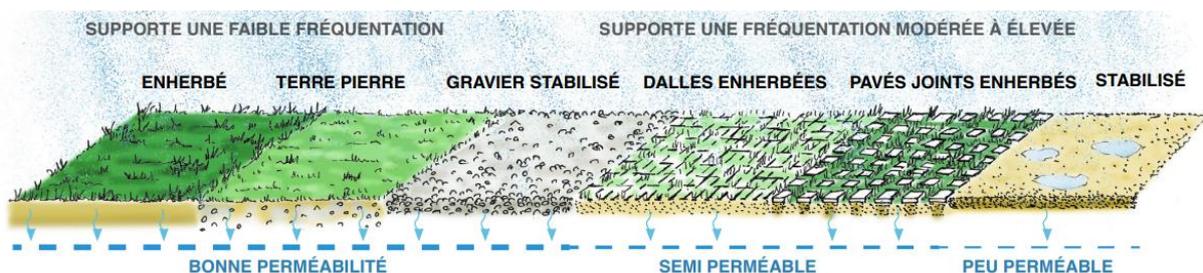
Concernant les stationnements, il est demandé la réalisation d'une place destinée au mode doux pour la réalisation de 5 emplacements automobiles.

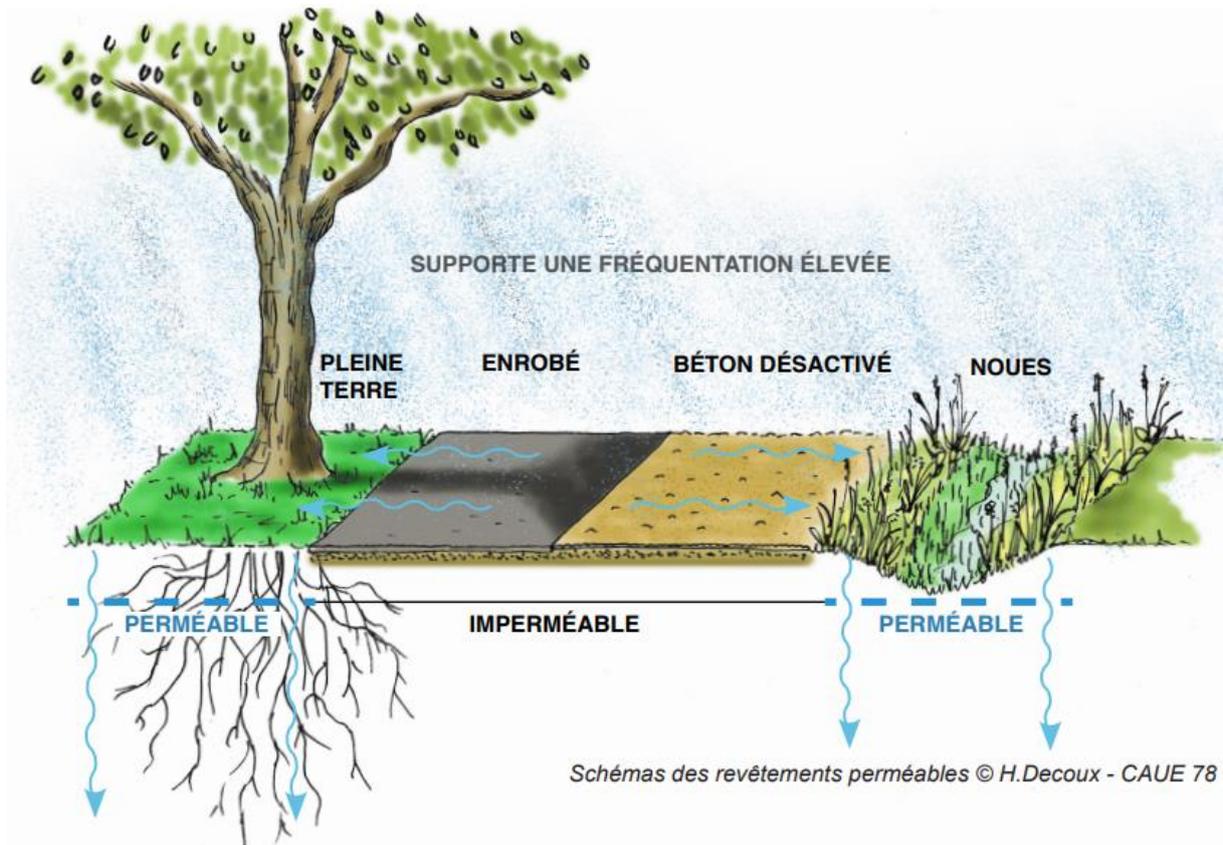
Le long de la D17D, à l'entrée Est (identifié au schéma de principe), seul du stationnement sera autorisé avec un traitement paysager.

L'agrément et la plantation devront être effectuées autour du stationnement participant à la qualité de l'espace, et à l'intégration du parking dans la structure paysagère de l'entrée de ville, en créant un lien visuel avec les espaces arborés alentour.

Cet espace de stationnement devra être réalisé avec des matériaux perméables ou semi-perméable visant à limiter l'imperméabilisation des sols.

A compter du 1er juillet 2023, les nouveaux parcs de stationnement extérieurs de plus de 1500 m<sup>2</sup> ouverts au public, devront intégrer des dispositifs végétalisés ou des ombrières concourant à l'ombrage desdits parcs sur au moins la moitié de leur surface. (art L101 - loi Climat et Résilience du 22/08/2021).





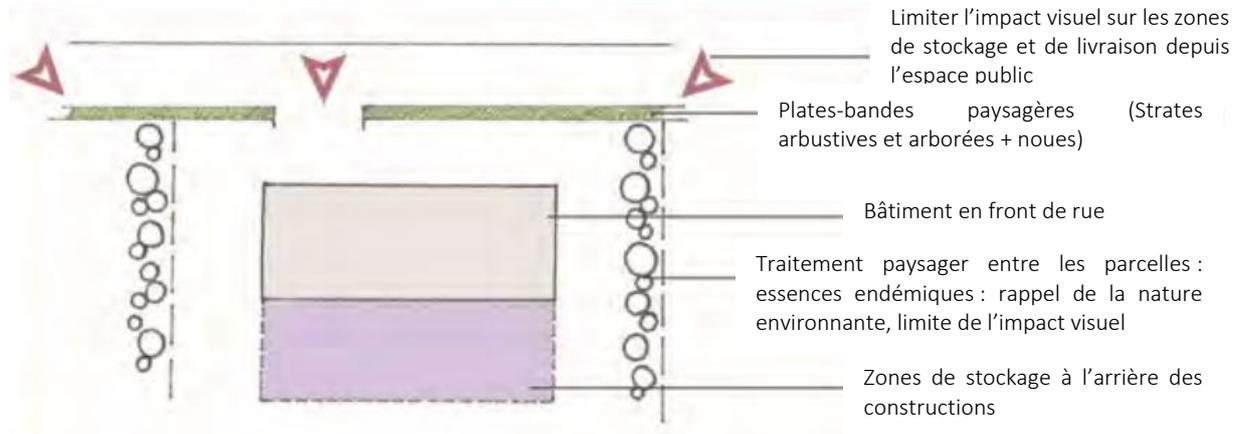
Synthèse de la perméabilité des revêtements – Source : CEREMA



Salle des fêtes - Cléden-Cap-Sizun © PCE 78 – Source : CEREMA

L'implantation des bâtiments sur le secteur d'extension de la zone d'activité située au croisement de la route de la Provence et de la route de Jean Moulin est quant à lui régi par l'OAP « sectorielle » n°5. Celle-ci respecte globalement les principes d'implantation définis ci-dessus.

De manière générale les constructions et zones de stockage devront de préférence :



## 2. CREATION ET SECURISATION DES ACCES

L'un des terrains situés autour du rond-point des 4 chemins est inoccupé et pourrait être densifié afin d'optimiser l'espace. L'aménagement de ce secteur (repéré graphiquement au schéma de principe de l'OAP) sera conditionné à la maîtrise de son accessibilité. Celui-ci devra obligatoirement s'effectuer sur le rond-point en sens unique. Dans cet objectif, la sortie du rond-point devra être sécurisée conformément aux exigences du département. Aucune nouvelle sortie ne pourra être effectuée sur le rond-point, ainsi la sortie des véhicules devra s'effectuer en amont du rond-point conformément au schéma de principe.

Les nouveaux accès devront autant que possible s'appuyer sur les voies existantes.

## 3. EMPLOIS

Les zones économiques devront de préférence être denses et compactes avec un indicateur de 10 emplois/hectare minimum.

# OAP « THEMATIQUE » N°4 – LOGEMENTS

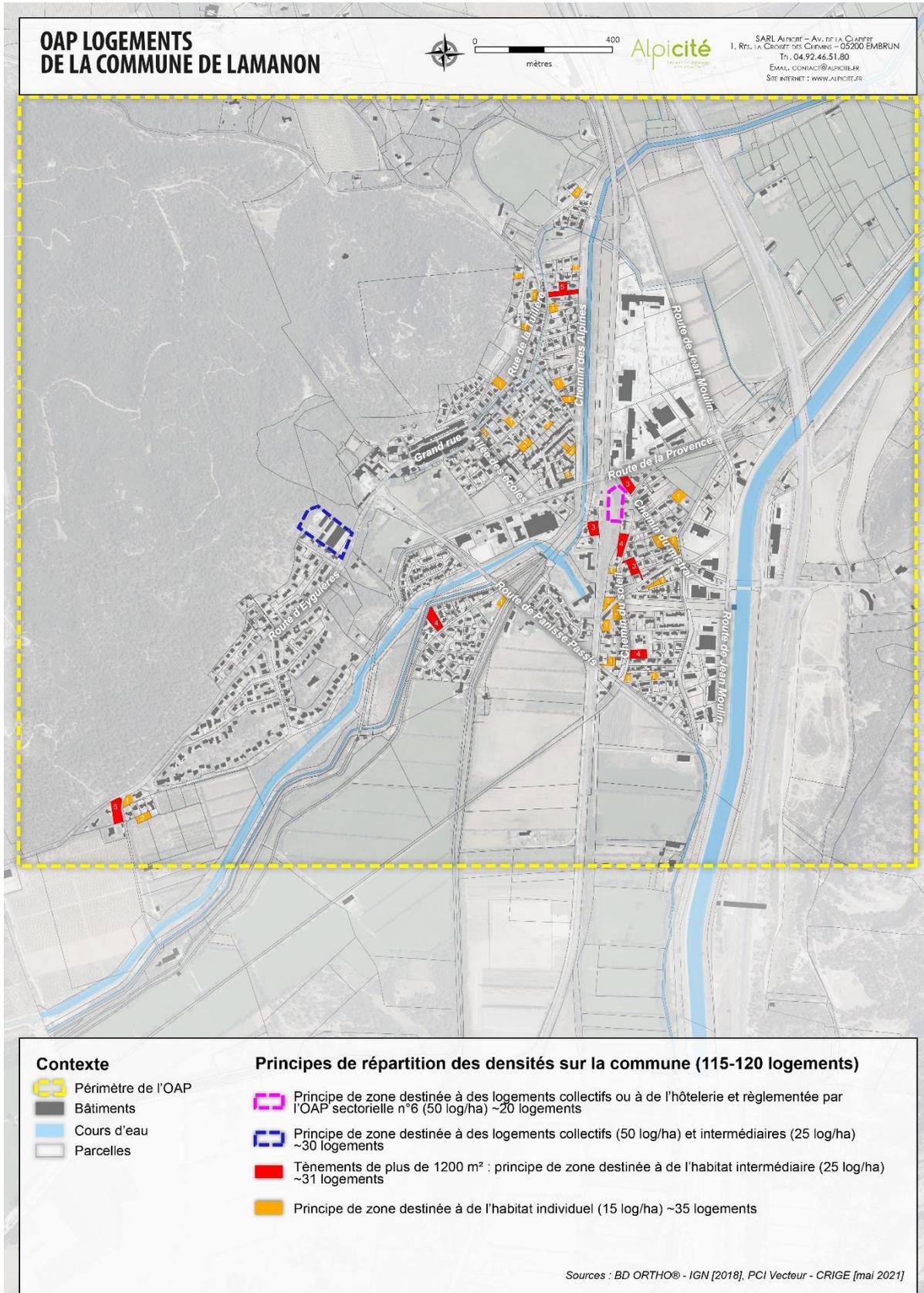


Schéma de principes de l'OAP « thématique » n°4



Toute autorisation d'urbanisme concernant la réalisation de logement sur des tènements vierges ou issus de divisions parcellaires (identifiés ou non) :

- Inférieurs à 1200m<sup>2</sup>, devra respecter une densité minimale de 15 logements par hectare ;
- Supérieurs ou égales à 1200m<sup>2</sup>, devra respecter une densité minimale de 25 logements par hectare.

Les densités définies par les OAP sectorielles n°6 et n°7 sont à respecter.

L'implantation des projets veillera à tenir compte des recommandations en vigueur de l'ANSES portant sur les mesures d'éloignement et/ou de réduction des risques électromagnétiques.

Sur les tènements identifiés au schéma de principe (dont les tènements ayant fait l'objet d'un permis d'aménager et/ou de construire valide ont été retirés), la densité minimale demandée est applicable à l'échelle du tènement. Des découpages pourront être effectués mais chaque opération au sein du tènement identifié devra respecter la densité minimale demandée.

Chaque tènement devra faire l'objet d'une opération d'aménagement d'ensemble pour être aménagé.

Les projets de constructions de maisons individuelles devront respecter les obligations de la loi ELAN.

Dans le cas d'opération mixte :

- Logements/équipements publics : la justification de la densité pourra être adaptée au regard de la mixité avec des équipements publics limitant de fait les surfaces dédiées au logement ;
- Logements/activités économiques et/ou de service : la justification de la densité pourra être adaptée et minorée de 20%, au regard de la mixité avec des activités limitant de fait les surfaces dédiées au logement ;

*NB : Dans l'ensemble de l'OAP, la notion de densité correspondra à la densité brute de la parcelle ou du tènement sur lequel l'autorisation d'urbanisme est demandée.*

*Pour le calcul de la densité, l'arrondi s'effectue par valeur supérieure à partir de 0,50.*

Afin d'optimiser au maximum le foncier, le règlement autorise les constructions en limite de propriété à condition que plusieurs bâtiments accolés soient construits simultanément.

# OAP « SECTORIELLE » N°5 – ZONE D'ACTIVITES ECONOMIQUES-LA GUERITE

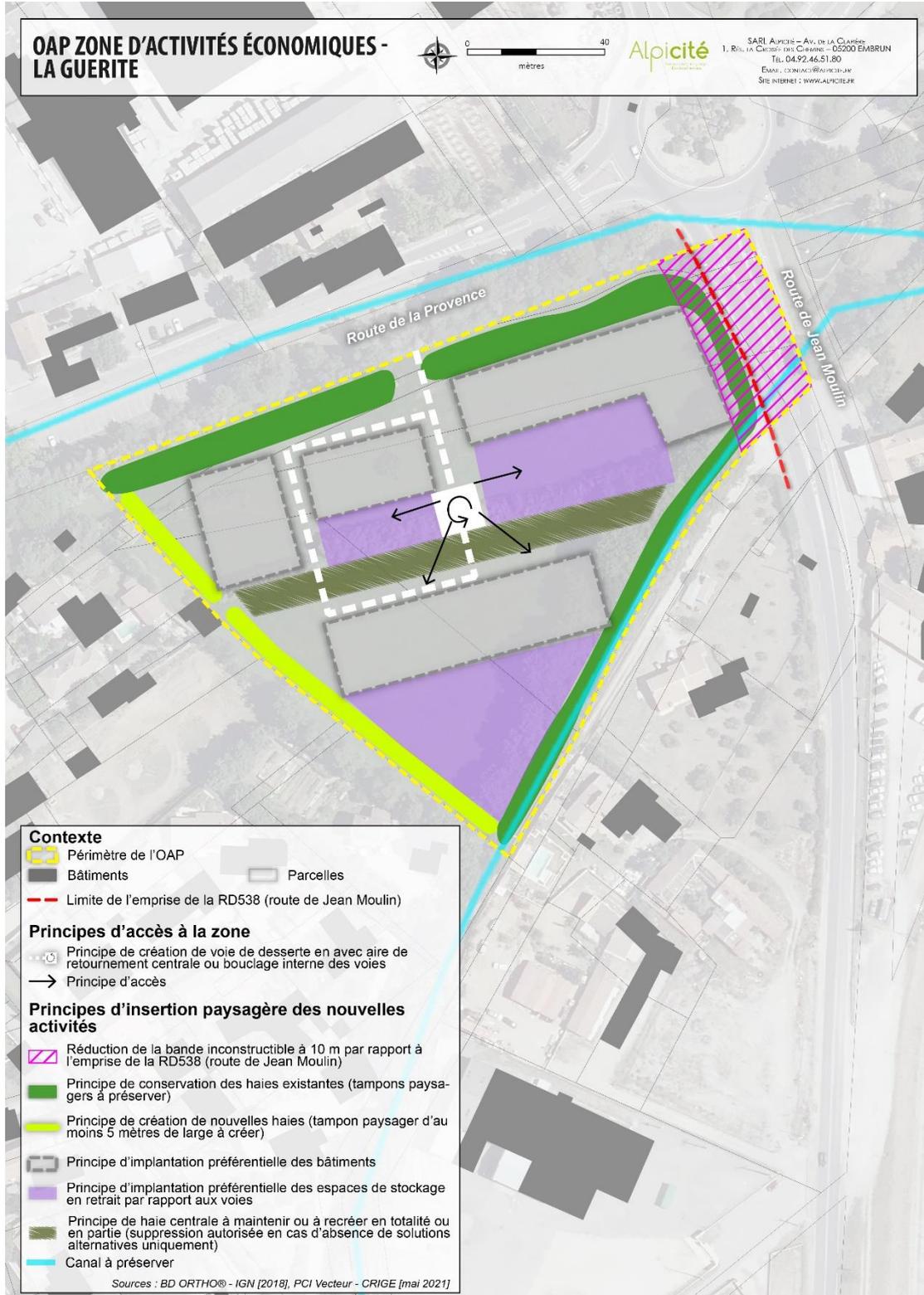


Schéma de principes de l'OAP « sectorielle » n°5

Le périmètre soumis aux orientations de programmation et aménagement suivantes est situé en entrée de ville. Le terrain est situé à la rencontre entre la route de Jean Moulin (route de liaison intercommunale), la route de la Provence (l'une des deux principales voies de desserte de la commune) et à proximité immédiate de la gare de Lamanon. La très bonne accessibilité du site en voiture et en camion, le projet de pôle multimodal autour de la gare de Lamanon, et l'enclavement du secteur entre deux grandes zones artisanales en fait un lieu privilégié pour le développement d'activités économiques. Ainsi, la commune souhaite urbaniser ce secteur pour y développer un emploi local, facilement accessible en transports en commun et en modes doux depuis le centre-ville. Cette urbanisation ne devra cependant pas compromettre la qualité de l'entrée de ville de la commune déjà fortement impactée. Elle devra aussi prendre en compte l'accessibilité de la zone, la proximité de certaines habitations et la présence d'entités paysagères caractéristiques. Cette OAP a pour objectif d'assurer l'atteinte de ces objectifs.

**L'aménagement du secteur se fera obligatoirement sous forme d'une seule opération d'aménagement d'ensemble.**

## 1. PRINCIPES D'INSERTION PAYSAGÈRE DES NOUVELLES ACTIVITÉS

Le site est composé d'un certain nombre de haies caractéristiques du paysage d'entrée de ville. Celles-ci sont repérées sur le schéma de principe et devront être conservées (position imprécise à ajuster en fonction de la réalité des terrains). Les haies situées en périphérie de la zone devront être intégralement conservées mais pourront être ponctuellement traversées uniquement pour permettre l'accès au terrain. Aucun autre abattage ne sera accepté en périphérie des secteurs constructibles.

La haie centrale est à maintenir ou à recréer en totalité ou en partie.

Elle pourra être supprimée pour permettre l'accessibilité des terrains ou uniquement en cas d'absence de solutions alternatives pour l'organisation fonctionnelle des constructions.

En complément de ces haies, une bande inconstructible de 10 m est défini, pour toute construction, par rapport à la limite de l'emprise de la route D538 (route de Jean Moulin).

Ces haies existantes seront complétées par des bandes densément plantées sur la limite sud-ouest de la zone pour assurer l'interface avec les espaces habités. Ce tampon paysager aura une épaisseur minimale de 5 mètres.

Une bande de 20 mètres de large est ensuite définie le long de la route départementale. Cette bande est destinée en priorité aux constructions et aux activités couvertes afin de limiter l'impact des espaces de stockage et des aires de stationnement sur les perceptions depuis la route départementale.

Si impossibilité technique, le stationnement et le stockage pourront toutefois y être autorisés de manière ponctuelle. Dans ce cas et uniquement en cas d'absence de solutions alternatives, la surface destinée aux espaces de stockage et aux aires de stationnements ne pourra pas dépasser 30 % de la surface concernée par cette bande sur la parcelle pour limiter les ruptures dans la continuité de l'alignement bâti.

A l'arrière de cette bande, l'implantation des constructions, des espaces de stockage et des aires de stationnement seront libres, à condition de respecter le règlement de la zone. Les aires de stationnements et les espaces de stockage pourront également être végétalisés selon le schéma suivant pour limiter les îlots de chaleur et favoriser le déplacement des espèces animales entre les lots.

L'aménagement de la zone devra prendre en compte le canal d'irrigation présent sur la zone, géré par l'ASA des arrosants de Craponne. La prise d'eau de 250m en aval sur le canal d'Alleins, sous réserve de l'avis favorable de l'ASA de Craponne branche d'Alleins, pourra être déplacée.

La zone est située dans le périmètre de protection rapproché des captages d'eau potable de la Guérite (défini par avis d'hydrogéologues agréé en 2023).

Dans l'attente de l'achèvement de la procédure de DUP, les récentes études menées dans le cadre de la protection de ces captages devront être prises en compte dans l'aménagement de la zone et l'hydrogéologue agréé devra être consulté afin de définir les mesures de protection adaptées.

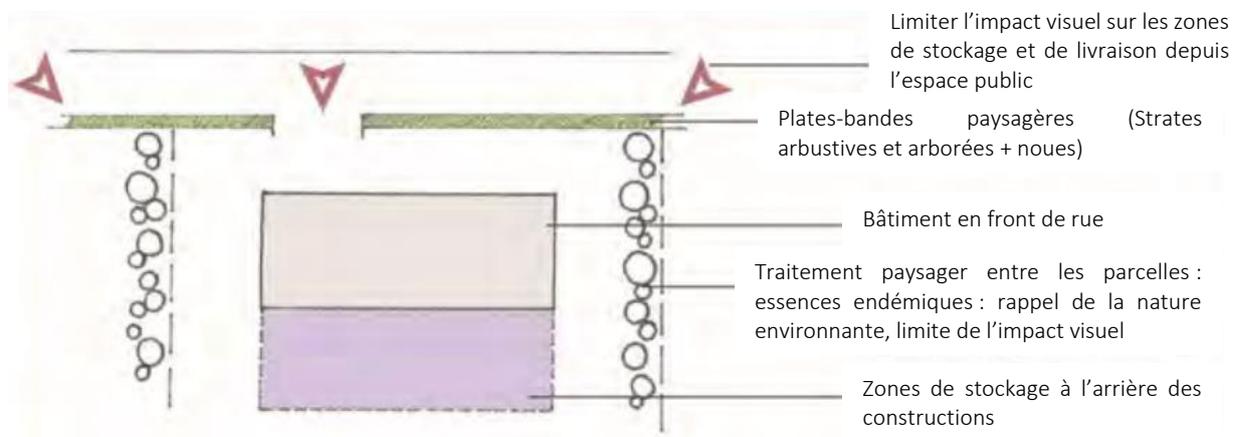
La gestion des eaux pluviales devra être compatible avec l'objectif de préservation de la qualité de la nappe souterraine. Des dispositifs de filtration devront être mis en place dès lors que les eaux de ruissellement présenteront un risque d'atteinte et de pollution (ruissellement sur les voies circulées par exemple).



### Principe de végétalisation des projets en zones d'activités

Source : PLUi d'Orléans

Des haies vives pourront également être ajoutées entre les lots selon le schéma suivant. Celle-ci permettront de dissimuler voire de remplacer les clôtures et de favoriser le déplacement des espèces animales au sein de la nouvelle zone urbaine.



## 2. LES MESURES EVITER-REDUIRE A METTRE EN ŒUVRE

Les mesures suivantes devront être mises en œuvre afin de tenir compte des enjeux environnementaux présents sur la zone :

- ❖ Préserver la diversité des essences dans les aménagements arborés ;
- ❖ Préserver la perméabilité apportée par le canal et le ruisseau identifié au Sud-Ouest du secteur ;
- ❖ Aménagement des structures d'accueil de la faune (gîtes à chauve-souris, hôtel à insectes, nichoirs, etc.) pour favoriser la fréquentation du site ;
- ❖ Respecter le calendrier du cycle de vie des espèces recensées sur le site (période de nidification et de reproduction à éviter) ;
- ❖ Réaliser les travaux en période diurne ;
- ❖ Appliquer une charte chantier propre lors des travaux.

## 3. PRINCIPES D'ACCES A LA ZONE

L'accès à la zone se fera par la création d'une nouvelle voie donnant sur la route de la Provence. Celle-ci sera une impasse ou un bouclage. Dans le cas d'une impasse, la voie devra se terminer par une aire de retournement. Tous les accès aux terrains devront s'effectuer depuis cette aire de retournement.

## 4. PRINCIPES DE GESTION DES RISQUES NATURELS ET DES NUISANCES

Le site est aussi touché par une zone bleue du PPRN relative au risque sismique. Le projet devra donc respecter les dispositions du PPRN dans cette zone.

Le secteur est concerné par un aléa modéré (hauteur extrêmement faible) et un aléa résiduel modélisation hydraulique. Tout projet devra respecter les règles associées aux prescriptions graphiques.

Certaines catégories de constructions devront présenter un isolement acoustique conformément aux arrêtés préfectoraux de classement sonore des voies ferrées et de transports terrestres (se référer aux annexes PLU).

## 5. PRINCIPES DE RACCORDEMENT AUX RESEAUX (NON EXHAUSTIFS ET NON EXCLUSIFS)

**Electricité :** Les nouvelles constructions devront être raccordées au réseau électrique existant le long de la route de la Provence. Le renforcement du réseau électrique devra être réalisé si besoin, en cohérence avec le projet.

**Eau potable :** Les aménagements des différents secteurs devront tenir compte des réseaux AEP existants en se raccordant sur les réseaux principaux qui longent la route de la Provence. Ils seront positionnés sous les voies nouvellement créées.

**Assainissement :** Un raccordement au réseau d'assainissement collectif longeant la route de la Provence est à prévoir et devra être positionné sous les voies nouvellement créées.



**Eaux pluviales :** Les eaux pluviales pourront être déversées dans les canalisations communales en tenant compte de la suffisance du réseau. Une gestion des eaux pluviales à l'échelle de la zone ou de chaque secteur peut aussi être envisagée. Les modalités restent libres (infiltration, bassin de rétention, noues ...). En cas de création d'un bassin de rétention, celui-ci sera obligatoirement l'objet d'un traitement paysager ou pourra être enterré et supporter du stationnement sur sa partie aérienne. Les noues devront également recevoir un traitement paysager et être végétalisées.

# OAP « SECTORIELLE » N°6 – POLE D'ECHANGES MULTIMODAL

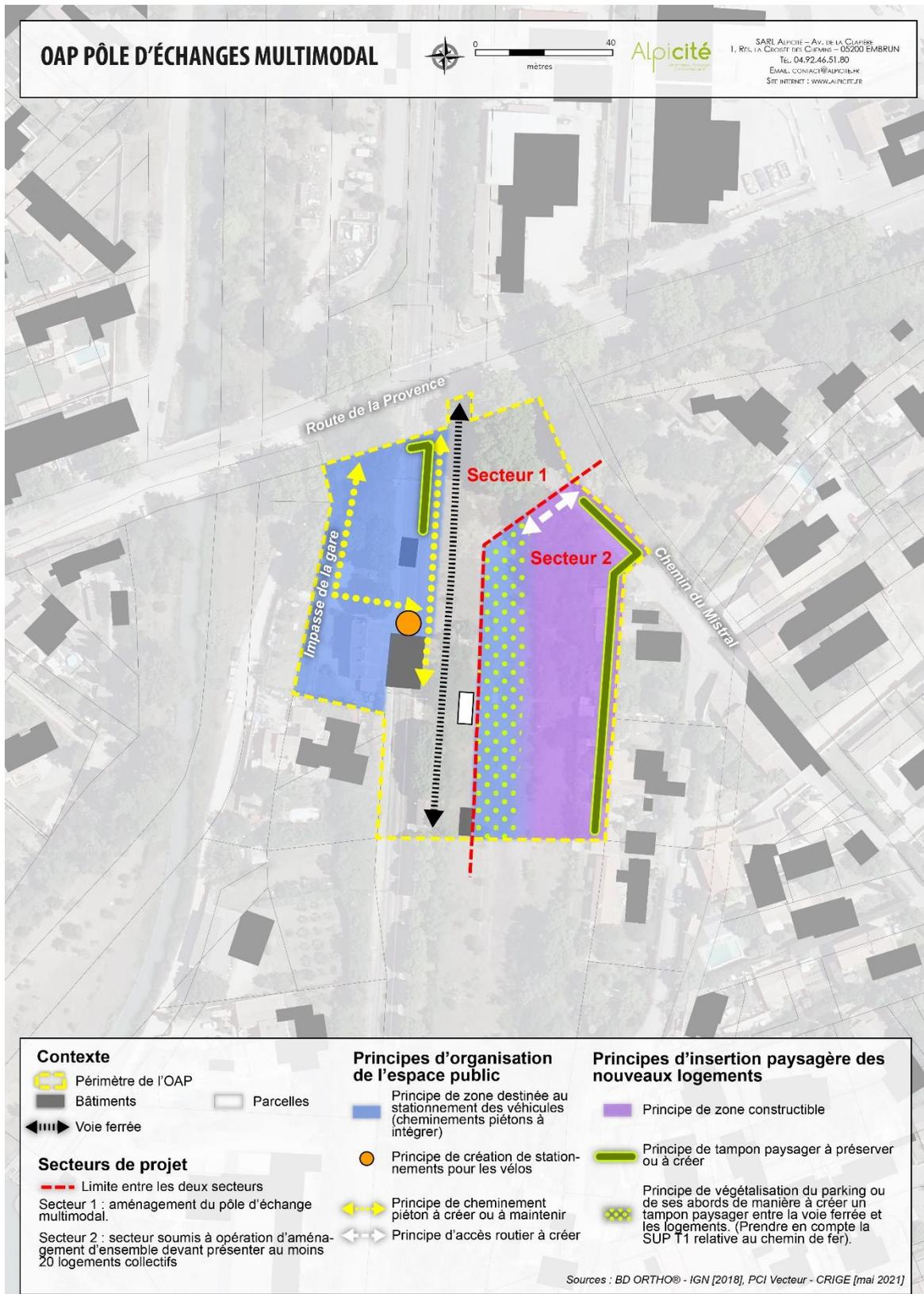


Schéma de principes de l'OAP « sectorielle » n°6

Le périmètre soumis aux orientations d'aménagement et de programmation a vocation à constituer un pôle d'échanges multimodal structuré autour de la gare de Lamanon permettant notamment de relier la commune à Salon-de-Provence, à Marseille et à Avignon. Le projet de pôle d'échanges multimodal comprend d'une part, l'aménagement des espaces publics autour de la gare et d'autre part la création de nouveaux logements et d'activités hôtelières bénéficiant de la proximité des transports en commun. Deux secteurs sont ainsi définis pour réaliser ces objectifs.

Le pôle d'échange multimodal doit prendre en compte les exigences suivantes :

- Faciliter l'accès à pied et en vélo pour les habitants de la commune et pour les employés de la zone d'activité qui pourraient être amenés à utiliser le train ;
- Améliorer la liaison vers l'arrêt de bus (à pied et en vélo) ;
- Permettre l'accès en voiture en particulier pour les habitants de Eyguières, Alleins, Mallemort, Charleval et Mérindol (parking-relais réservé aux usagers du TER) ;
- Permettre un arrêt rapide des véhicules (dépose-minute) ;
- Permettre le stationnement sécurisé des vélos (consigne vélo – arceaux couverts) ;
- Les aménagements devront limiter les surfaces imperméabilisées.

## 1. SECTEUR 1 : AMENAGEMENT DES ESPACES PUBLICS DU POLE D'ECHANGES MULTIMODAL

Le réaménagement des espaces publics de la gare doit permettre une valorisation des transports en commun et faciliter leur accès. Ainsi, le stationnement sur le parvis de la gare doit être optimisé et des espaces réservés aux piétons doivent être créés de manière à faciliter les déplacements à proximité de la gare. De nouveaux stationnements pour les vélos doivent également être créés et une partie des boisements existants devra être maintenue de manière à conserver l'esprit du lieu.

Un minimum de 55 places de stationnements sont à réaliser dans le secteur.

**Ce secteur pourra être réalisé sous forme d'une opération d'aménagement d'ensemble sans que celle-ci soit imposée.**

## 2. SECTEUR 2 : AMENAGEMENT D'UN ESPACE DE LOGEMENTS

**Le secteur 2 sera obligatoirement aménagé sous la forme d'une opération d'aménagement d'ensemble.**

Le secteur pourra accueillir toutes les destinations autorisées dans le règlement de la zone Upm mais devra obligatoirement inclure un minimum de 20 logements collectifs correspondant à une densité minimale de 50 logements par hectare.

La hauteur des bâtiments pourra atteindre au maximum les 2 étages (R+2).

Les nouveaux bâtiments devront être implantés en retrait de la voie ferrée, sur la partie Est du terrain. Les espaces longeant la voie ferrée seront ainsi destinés principalement au stationnement des véhicules et l'accès routier devra obligatoirement être réalisé depuis le chemin du Mistral.

Les espaces longeant la voie ferrée devront être végétalisés de manière à créer un tampon paysager permettant de limiter les nuisances pour les nouveaux bâtiments. Ce tampon paysager pourra être réalisé en végétalisant le parking ou en créant de nouvelles haies le long de la voie ferrée.

Dans le cadre de l'aménagement du parc de stationnement, la mise en place d'un mur de protection acoustique pourra être réalisé, limitant l'exposition aux bruits de la future population accueillie sur le site.

La végétalisation des abords de la voie ferrée devra tout de même prendre en compte les exigences de la servitude d'utilité publique T1.

Un tampon paysager devra également être maintenu entre les nouvelles constructions et les maisons situées en limite est du secteur pour limiter les co-visibilités. Une haie sera aussi maintenue ou créée le long du chemin du Mistral.

### 3. PRINCIPES DE GESTION DES RISQUES NATURELS ET DES NUISANCES

Le site est aussi touché par une zone bleue du PPRN relative au risque sismique. Le projet devra donc respecter les dispositions du PPRN dans cette zone.

La partie Est est concernée par un aléa modéré (hauteur extrêmement faible), un aléa modéré et un aléa résiduel modélisation hydraulique. Tout projet devra respecter les règles associées aux prescriptions graphiques.

Certaines catégories de constructions devront présenter un isolement acoustique conformément aux arrêtés préfectoraux de classement sonore des voies ferrées et de transports terrestres (se référer aux annexes PLU).

### 4. PRINCIPES DE RACCORDEMENT AUX RESEAUX (NON EXHAUSTIFS ET NON EXCLUSIFS)

**Electricité :** Les nouvelles constructions devront être raccordées au réseau électrique existant le long du chemin du Mistral ou la route de la Provence. Le renforcement du réseau électrique devra être réalisé si besoin, en cohérence avec le projet.

**Eau potable :** Les aménagements des différents secteurs devront tenir compte des réseaux AEP existants en se raccordant sur les réseaux principaux qui longent le chemin du Mistral ou la route de la Provence. Ils seront positionnés sous les voies nouvellement créées.

**Assainissement :** Un raccordement au réseau d'assainissement collectif longeant le chemin du Mistral ou la route de la Provence est à prévoir et devra être positionné sous les voies nouvellement créées.

**Eaux pluviales :** Les eaux pluviales pourront être déversées dans les canalisations communales en tenant compte de la suffisance du réseau. Une gestion des eaux pluviales à l'échelle de la zone ou de chaque secteur peut aussi être envisagée. Les modalités restent libres (infiltration, bassin de rétention, noues ...). En cas de création d'un bassin de rétention, celui-ci sera obligatoirement l'objet d'un traitement paysager ou pourra être enterré et supporter du stationnement sur sa partie aérienne. Les noues devront également recevoir un traitement paysager et être végétalisées.

# OAP « SECTORIELLE » N°7 – SECTEUR RENOUVELLEMENT URBAIN – SITE MIRION

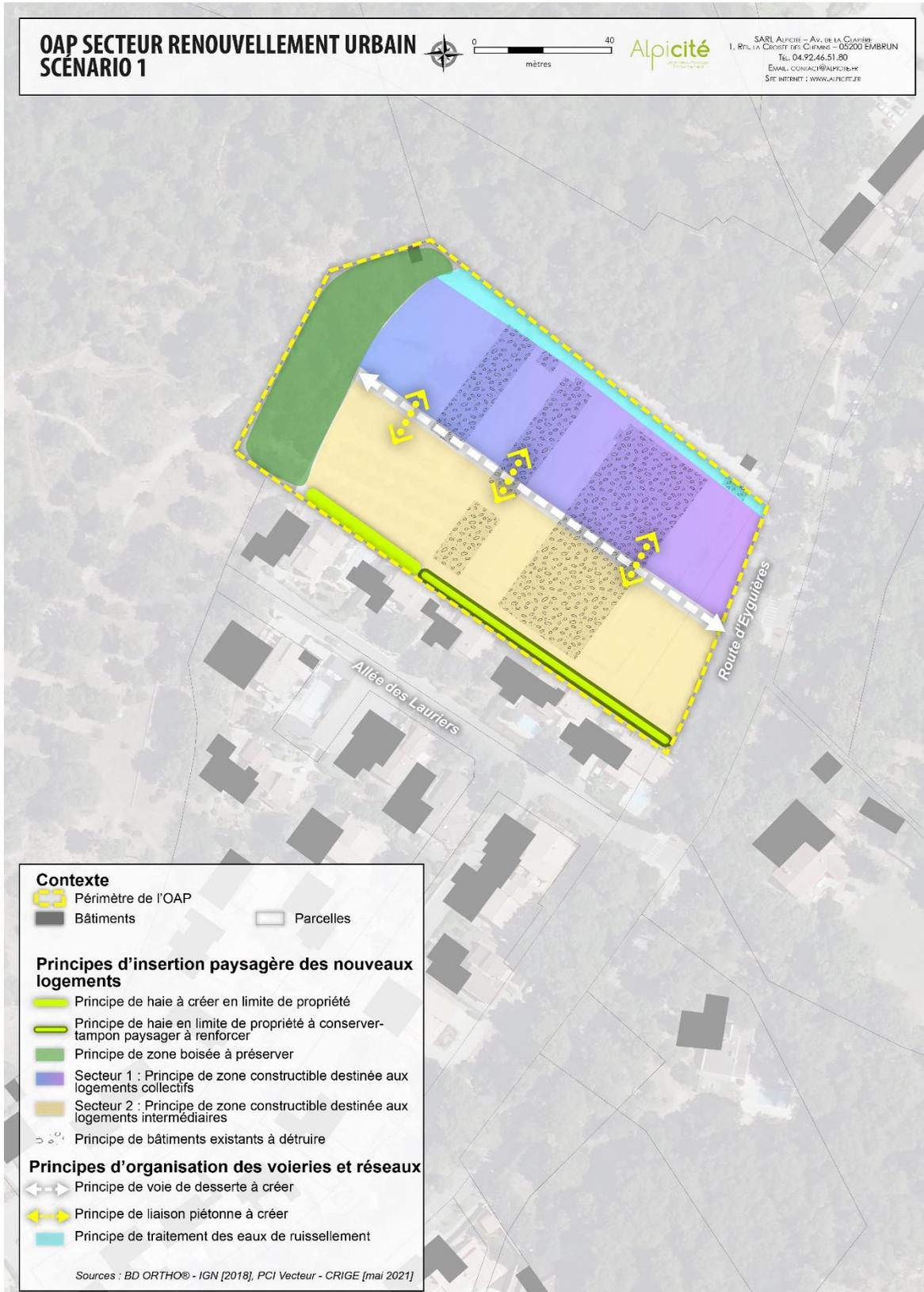


Schéma de principes de l'OAP « sectorielle » n°7

L'aménagement de cette zone se réalisera sous forme d'opération de renouvellement urbain. Les bureaux de l'actuelle activité seront relocalisés et la zone pourra être réinvestie par des logements.

**L'aménagement de la zone se réalisera sous forme d'une opération d'aménagement d'ensemble.**

## 1. PRINCIPES D'INSERTION PAYSAGERE DES NOUVEAUX LOGEMENTS

Les bâtiments sur le site devront être détruits afin de permettre l'aménagement de la zone.

Une analyse des sols devra être effectuée permettant de déterminer si une dépollution du secteur est nécessaire ou non.

L'aménagement de la zone s'organisera comme suit :

- Secteur 1 : Un espace d'environ 0.4ha sera destiné à accueillir des logements collectifs devant respecter une densité minimale de 50 logements / hectare. Sur ce secteur il est demandé la réalisation d'un minimum de 20 logements. La hauteur des bâtiments pourra atteindre au maximum les 2 étages (R+2). Ces logements devront être répartis comme suit : 2 T4, 4 T2 et 14 T3 ;
- Secteur 2 : Un espace d'environ 0.4ha sera destiné à accueillir des logements intermédiaires devant respecter une densité minimale de 25 logements / hectare. Sur ce secteur il est demandé la réalisation d'un minimum de 10 logements ;
- Sur la partie Nord de la zone, la zone boisée existante sera préservée. Aucune construction n'y est autorisée ;
- En limites Sud-Ouest de la zone, la haie existante formant un tampon paysager est à conserver et à prolonger le long du secteur 2.

## 2. PRINCIPES D'ACCES A LA ZONE

L'accès à la zone se fera par la création d'une nouvelle voie donnant sur la route d'Eyguières. Celle-ci devra se terminer par une aire de retournement centrale.

Entre les secteurs 1 et 2 des liaisons piétonnes devront être créées.

## 3. PRINCIPES DE GESTION DES RISQUES NATURELS

Le site est aussi touché par une zone bleue du PPRN relative au risque sismique. Le projet devra donc respecter les dispositions du PPRN dans cette zone.

Le secteur est concerné par un aléa modéré (hauteur extrêmement faible) et un aléa résiduel modélisation hydraulique. Tout projet devra respecter les règles associées aux prescriptions graphiques.

Le périmètre est également touché par un aléa incendie F2. Tout projet devra respecter les règles associées aux prescriptions graphiques. Les accès et l'implantation des points d'eau incendie nécessaires à la défendabilité de la zone devront être pensés au regard du risque présent.

En tout état de cause, tout projet d'aménagement devra intégrer dès l'amont des mesures de défendabilité et de réduction de la vulnérabilité, conformément au Règlement Départemental de la Défense Extérieure contre les Incendies (RDDECI) en vigueur.

#### 4. PRINCIPES DE RACCORDEMENT AUX RESEAUX (NON EXHAUSTIFS ET NON EXCLUSIFS)

**Electricité** : Les nouvelles constructions devront être raccordées au réseau électrique existant le long de la route d'Eyguières. Le renforcement du réseau électrique devra être réalisé si besoin, en cohérence avec le projet.

**Eau potable** : Les aménagements des différents secteurs devront tenir compte des réseaux AEP existants en se raccordant sur les réseaux principaux qui longent la route d'Eyguières. Ils seront positionnés sous les voies nouvellement créées.

**Assainissement** : Un raccordement au réseau d'assainissement collectif longeant la route d'Eyguières est à prévoir et devra être positionné sous les voies nouvellement créées.

**Eaux pluviales** : Les eaux pluviales pourront être déversées dans les canalisations communales en tenant compte de la suffisance du réseau. La gestion des eaux pluviales à l'échelle de la zone devra être réalisée dans l'emprise matérialisée au schéma de principes. En cas de création d'un bassin de rétention, celui-ci sera obligatoirement l'objet d'un traitement paysager ou pourra être enterrés et supporter du stationnement sur sa partie aérienne. Les noues devront également recevoir un traitement paysager et être végétalisées.