



SENS URBAIN

Parc d'activités de Molières Nord – MIRAMAS
(13)

Note de présentation non technique du dossier de demande d'autorisation environnementale

Réf : SE1600024

AGR / CH / ISZ



1. Contexte du projet

Le secteur des Molières Nord est un parc d'activités situé au nord de la commune de Miramas destiné au développement économique du territoire. Il s'intègre à la **ZAC¹ des Molières** créée par arrêté préfectoral le 9 mars 1972.

Le secteur au nord de la zone des Molières qui représente près de la moitié de la surface de la ZAC dédiée aux activités, est resté jusqu'à ce jour inoccupé. La Métropole Aix-Marseille-Provence (MAMP) conduit des études préalables d'aménagement sur ce tènement afin d'en définir les conditions pour poursuivre le développement urbain de la ZAC, à savoir l'implantation d'activités artisanales, industrielles et commerciales. Ces études ont notamment permis de définir les modalités d'insertion urbaine pour tenir compte des dispositions réglementaires en vigueur et particulièrement l'Orientation d'Aménagement et de Programmation figurant au PLU², ainsi que les réalisations existantes ou programmées, à savoir les activités commerciales installées, la requalification de l'Avenue du 8 mai 1945 et l'itinéraire programmé d'un Bus à Haut Niveau de Service.

Il ressort de ces études un plan et un programme d'aménagements secondaires dont l'exécution permettra la réalisation de cette dernière tranche de la ZAC, au profit de développement économique et de l'emploi, objectif doublement poursuivi par la commune de Miramas et la MAMP.

La Métropole ayant identifié des opportunités foncières contiguës au secteur nord de la ZAC, le périmètre de projet sur lequel ont été réalisées les études préalables comprend du foncier hors ZAC ce qui permet de créer une vitrine dynamique sur l'Avenue du 8 mai 1945, entrée de ville nord de Miramas.

2. Description du projet

2.1 Caractéristiques du projet

2.1.1 Programme

L'opération d'aménagement de la ZAC Nord Molières s'étend sur un terrain d'emprise de 18,5 ha.

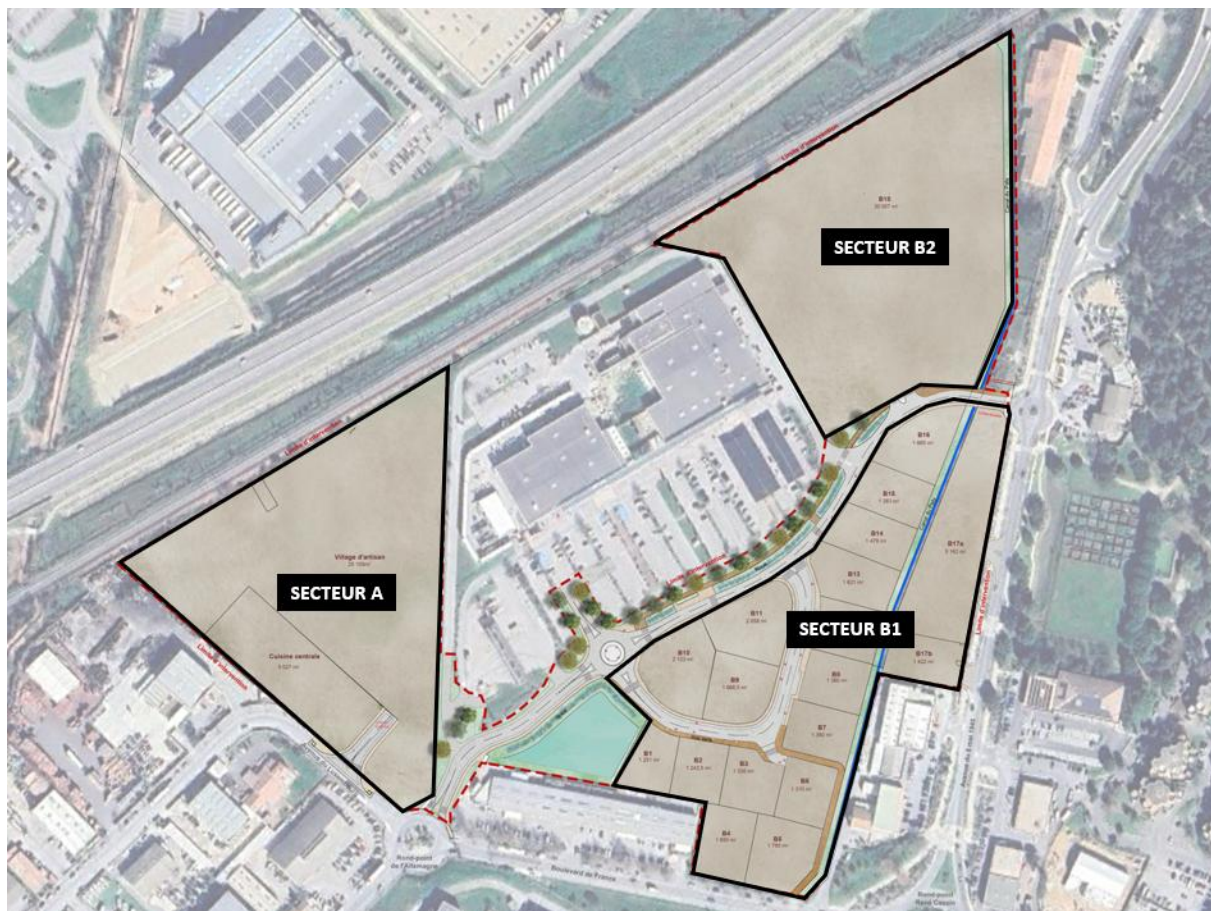
Sur un terrain d'assiette d'environ **10,3 ha**, le projet de parc d'activités de Molières Nord prévoit le développement d'une opération permettant l'accueil de TPE/PME sous forme de « **parc d'activités** » ainsi que la **requalification de voiries**.

Le site est découpé en **trois secteurs** : « Secteur A » (ouest du site), « Secteur B1 » (sud et sud-est du site, « vitrine » côté Avenue du 8 mai 1945), « Secteur B2 » (nord-est) (**Figure 1**). Ce découpage est lié aux accessibilités et aux visibilitées de ces trois secteurs.

¹ Zone d'Aménagement Concertée.

² Plan Local d'Urbanisme.

Figure 1 : Plan masse



Source : TPF Ingénierie, 07/2025

► Secteur A

Au sein d'un périmètre en forme de triangle d'environ 2,4 ha, situé à l'ouest du site d'étude, le projet prévoit la réalisation d'un **Village des Artisans, pour un total d'environ 12 000 m² de SDP**. Sous forme de cellules d'ateliers (de 150-200 m²), les locaux sont destinés aux PME. Les locaux seront uniquement intérieurs.

Le secteur A accueillera également **une cuisine centrale sur 1 140 m²**.

Il est prévu la création d'une amorce de voirie pour le futur Village des Artisans. La voirie tient compte de la future Cuisine centrale avec la création d'un accès.

► Secteur B1

La zone B1 est destinée aux PME et PMI.

Il s'agit d'une zone en lien direct avec l'Avenue du 8 mai 1945, avenue qui représente l'entrée de la ville par le nord de Miramas. Des activités sont déjà présentes le long de l'Avenue tels que des espaces de restauration, des commerces (boulangerie, boucherie, vêtements, carrosserie, etc.), une clinique vétérinaire et un laboratoire d'analyse médicale.

Le projet vise donc à créer une nouvelle vitrine d'entrée de ville avec des locaux tertiaires et commerciaux, directement accessible depuis l'avenue. A ce stade il est programmé **11 680 m² de SDP dédiées à l'artisanat, 2 645 m² aux activités tertiaires**.

► Secteur B2

Le secteur B2 proposera **12 000 m² de SDP** pour un aménagement à définir, de type loisirs (restauration, cinéma, e-sport, padel).

2.1.2 Accès et stationnement

Au sein du Secteur A, il est prévu la réalisation d'un accès indépendant via le giratoire d'Allemagne. Il est également prévu la création d'un lien avec les Molières Sud.

Les objectifs d'aménagement sur la voie sont les suivants :

- Double sens de circulation d'une largeur de 6,5 m ;
- Création de trottoirs piétonniers d'une largeur de 2 m ;
- Création d'une bande cyclable en continuité avec les aménagements de l'Avenue du Luxembourg d'une largeur de 1,5 m hors marquage.

Pour le Secteur B1, un accès sera créé depuis l'Avenue du 8 mai 1945 pour desservir la parcelle B17a. L'ensemble des girations PL ont été vérifiées, le tourne-à-gauche étant interdit. Il est également prévu la réalisation d'un accès indépendant via le giratoire d'Allemagne.

Pour le Secteur B2, l'accès sera facilité via l'Avenue du 8 mai 1945.

De manière générale, le projet envisage les objectifs d'aménagement sur la voie principale suivants :

- Double sens de circulation et passage du BHNS (bus standard 12 m) d'une largeur de 6,5 m ;
- Création d'un trottoir piétonnier d'une largeur de 2 m ;
- Création d'une voie partagée en continuité avec l'Avenue du 8 mai 1945 d'une largeur de 3 m ;
- Gestion des eaux de ruissellement de voirie via une noue paysagère d'une largeur de 6 m (pente 3/2 et profondeur 1,5 m).

L'accès actuel du secteur commercial (Intermarché) étant peu lisible, le projet prévoit de modifier la circulation pour les commerces déjà existants, supprimer le giratoire existant, réduire la voie Intermarché PL³ (uniquement en sortie), récupérer les sorties VL⁴ Intermarché, station-service en amont du carrefour avec la voie principale. Carrefour qui sera traité via un STOP, la voie principale étant prioritaire.

Différents scénarios d'aménagement du carrefour ont été étudiés. Il ressort que la configuration « giratoire » apparaissait comme la solution la plus efficace sur le plan fonctionnel.

Le projet prévoit le raccordement et la continuité des itinéraires cyclables sur la voie principale du Parc d'Activité. Des stationnements pour vélos seront créés.

2.1.3 Documents d'urbanisme

Le PLU de la commune de Miramas a été approuvé par le Conseil Municipal en juillet 2017.

Le site se trouve au sein de la zone UEm du PLU. Le zonage UEm autorise les activités économiques, exceptés les entrepôts exclusifs. Il permet la construction de logements de fonction et la construction de bâtiments publics. La partie ouest du secteur d'étude est classée en secteur UEa, correspondant à une zone

³ Poids-Lourds.

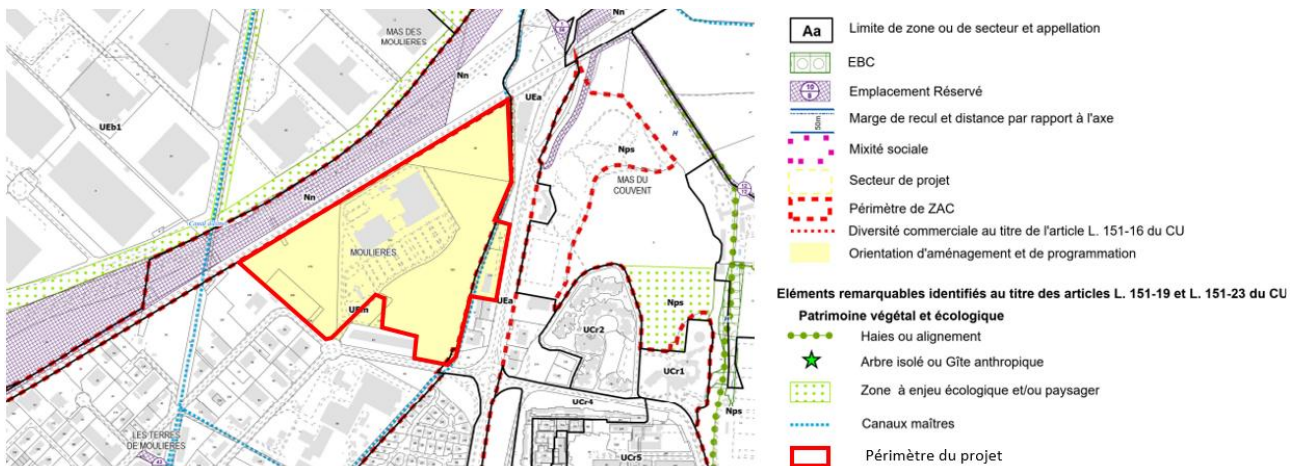
⁴ Véhicules Légers.

à vocation économique non spécifique. Il permet la construction de logements de fonction et la construction de bâtiments publics.

Depuis le 1^{er} janvier 2018, l'élaboration des documents d'urbanisme relève de la compétence de la Métropole Aix-Marseille-Provence. Le **Plan Local d'Urbanisme intercommunal Istres Ouest Provence** est un document de planification et d'urbanisme réglementaire établi à l'échelle des communes de Cornillon-Confoux, Fos-sur-Mer, Grans, Istres, Miramas et Port-Saint-Louis-du-Rhône. Par délibération n° URBA-013-16415/24/CM du 27 juin 2024, le Conseil de la Métropole a prescrit l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme intercommunal Istres Ouest Provence. Jusqu'à l'approbation du PLUi, le PLU de Miramas est à prendre en compte.

La zone d'étude est concernée par une **OAP**⁵. L'OAP souligne l'enjeu d'amélioration de la desserte des liaisons du site en maillant le site par une nouvelle voie connectant le rond-point du boulevard de France vers le rond-point de l'Avenue du 8 mai 1945. L'aménagement doit permettre de renforcer le caractère urbain en qualifiant l'espace public par des aménagements spécifiques : alignement d'arbres, voie cyclable.

Figure 2 : Zonage réglementaire



Sources : PLU

2.1.4 Parti architectural

Le Secteur A propose la réalisation d'un nouveau Village d'artisans sur la commune de Miramas. Les locaux d'activités pour les entreprises seront sous forme de modules adaptables à chaque parcelle selon les besoins des entreprises. Il sera possible d'intégrer à ces modules des espaces liés à des activités tertiaires (bureau, administratif). Les volumes proposés seront d'une hauteur maximum en R+2.

Les constructions réalisées seront de type locaux d'activité, de stockage (type hangar de stockage). Les structures seront métalliques ou en béton. Les bardages seront en bois ou métalliques.

2.1.5 Parti paysager

Le projet créera environ 4 500 m² espaces verts, 832 m² de noues et 2 300 m² de bassins.

Il est prévu la palette végétale suivante :

- Arbres d'alignement méditerranéens (Érable de Montpellier, Mûrier blanc, Frêne à feuilles étroites, Noisetier de Byzance). Le projet prévoit la **plantation de 24 arbres** ;
- Cépées d'alignement méditerranéens (Olivier, Arbousier, Grenadier, Filaire à feuille étroite) ;

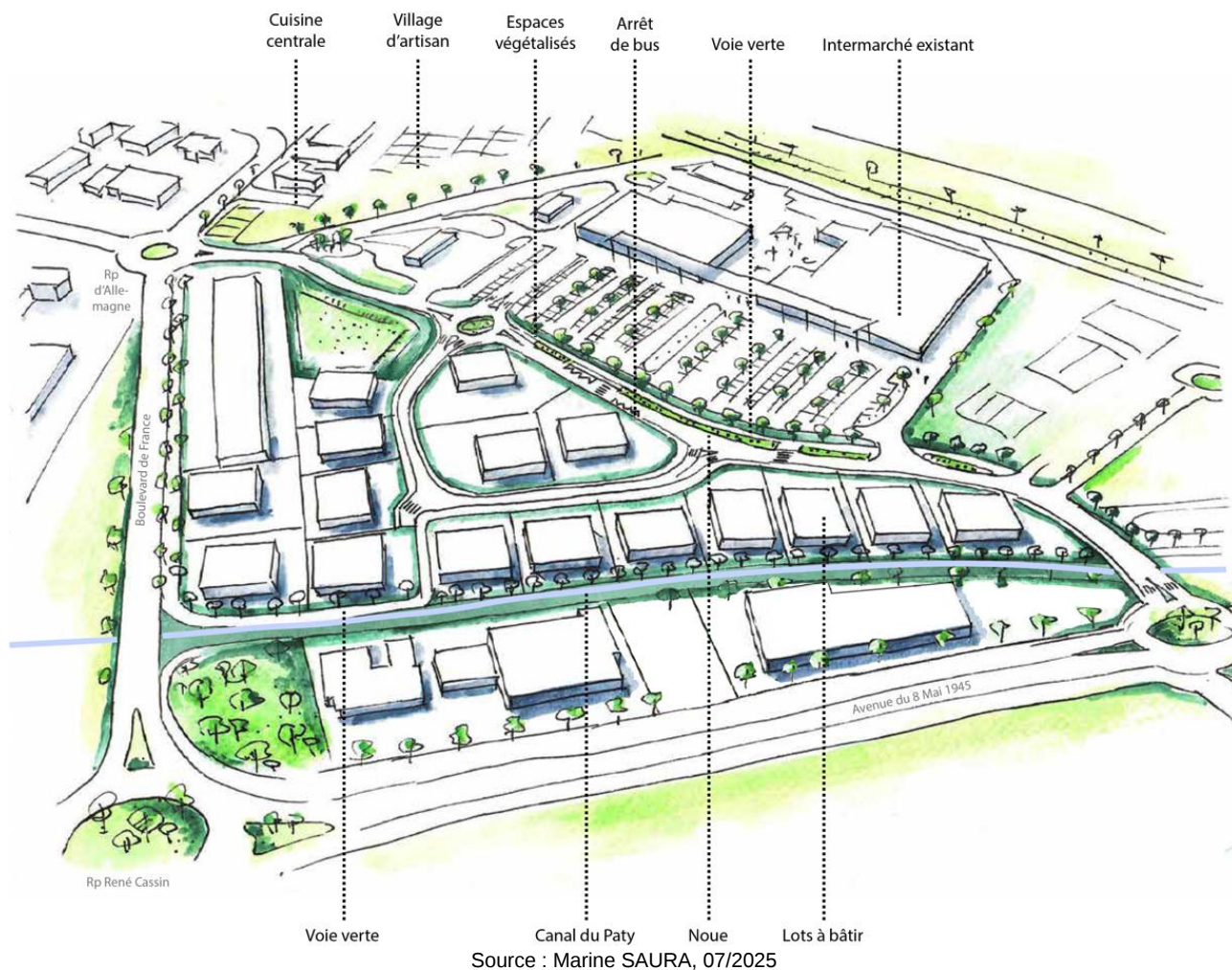
⁵ Orientation d'Aménagement et de Programmation.

- Noues paysagères (Iris des marais, Agapanthe africaine, Laîche faux souchet, Salicaire commune, Menthe aquatica, Sauge trilobée, Sauge officinale, Sauge de Graham) ;
- Couvre-sols (Sédum, Thym hirsute, Phyla à fleurs nodales, Potentille de printemps, Vergerette de Karvinski, Lierre) ;
- Bandes vertes (Perovskia, Teucrium, Sauge de Jérusalem, Sédum, Liseron) ;
- Plantes vivaces (Valériane, Œnothères, Gaura, Achillée, Ballote) ;
- Haie arbustive (Pistachier lentisque, Aubépine à deux styles, Rosier de Chaine, Laurier tin, Coronille glauque, Filaire à larges feuilles).

Les clôtures seront composées d'un grillage ainsi que d'une haie végétale.

Les espaces verts créés seront accessibles. Ils longeront les trottoirs et la voie verte.

Figure 3 : Perspective depuis l'est du site d'étude



Source : Marine SAURA, 07/2025

2.1.6 Approche environnementale et énergétique

Le projet respectera la réglementation thermique RT2012 et RE2020 en vigueur.

Une incitation au respect des recommandations émises par l'étude EnR sera réalisée (**Annexe n°8**), en particulier la mise en place de panneaux photovoltaïques.

2.1.7 Gestion des eaux pluviales

Une Note hydraulique a été réalisée par TPF ingénierie, en janvier 2025 (**Annexe n°3**). Celle-ci est en cours de validation par la MAMP.

Le site d'étude ne possède pas de bassin versant amont, les routes l'encadrant étant déjà drainées. L'analyse de la topographie du site fait ressortir trois bassins versants principaux.

Il a été étudié uniquement la gestion des eaux pluviales du Bassin Versant 3 (seul bassin impacté par le projet).

Les surfaces de voiries, trottoirs et espace partagé sont orientées en direction des noues où une gestion par infiltration est envisagée (bordures arasées ou perforées). Les eaux de ruissèlement sont collectées via des grilles avaloirs avant d'être rejetées dans les noues. Ainsi, **six noues d'infiltration** sont prévues dans le projet d'aménagement positionnées le long de la voirie.

2.1.8 Gestion des déchets

Le tri sera mis en place par containers et dimensionné selon le volume des déchets projetés (non estimé) et la fréquence de la collecte sur la ville.

2.1.9 Raccordement aux réseaux

Le projet sera raccordé aux réseaux suivants :

- Adduction eau potable ;
- Eaux usées ;
- Gaz ;
- Électricité ;
- Télécommunication.

2.2 Caractéristiques de la phase chantier

2.2.1 Planning prévisionnel

Le projet sera réalisé en plusieurs phases :

- Phase 1 : Création de l'accès nord et accès à la parcelle B2 ;
- Phase 2 : Création de la nouvelle voie de sortie ;
- Phase 3 : Création du giratoire ;
- Phase 4 : Voirie centrale ;
- Phase 5 : Finalisation et ouverture du site.

2.2.2 Travaux

2.2.2.1 Fondations

Le projet prévoit la mise en place de structures modulables. Aucune fondation n'est prévue dans le cadre de la mise en œuvre du projet.

Une étude géotechnique est en cours.

2.2.2.2 Gestion des déchets

Une étude a été menée par le bureau d'études CISMA Environnement, en décembre 2023 (**Annexe n°4**). Cette étude visait à caractériser la qualité des sols et de tas de déblais présents sur un terrain d'environ 10 ha localisé dans la ZAC des Molières.

Actuellement le terrain n'a pas d'usage. Toutefois, 9 tas de déblais, dont certains contiennent des macrodéchets, ont été identifiés sur le site, pour un volume total estimé à environ 4 500 m³.

Ces tas de déblais peuvent contenir des déchets et macro-déchets de nature diverse (notamment des déchets de démolition/gravats, des blocs, des pierres, mais aussi des plastiques, ...) en proportion pouvant être importante. Selon le référentiel des ISD⁶, la qualité des déblais (hors macro-déchets) peut être qualifiée de bonne, sauf pour un tas du secteur est (T9).

Dans l'éventualité d'une réutilisation des déblais pour les besoins du projet d'aménagement, ceux-ci ne sont pas de nature à induire de risque sanitaire significatif (hors macro-déchets et tas T9). Il sera retiré les macro-déchets des tas (environ 1 015 m³ pour T1 et T2, environ 290 m³ pour T8, environ 20 m³ pour T4), et évacuer une partie des déblais du tas T9 en ISDND⁷ ou en centre de biotraitement (environ 160 m³).

3. Solutions de substitution raisonnables étudiées

3.1 Analyse des atouts et enjeux du site

Les atouts du site sont une grande accessibilité et une grande visibilité, et la proximité des centres économiques et urbains.

Les faiblesses du site sont un cadre urbain peu qualitatif, et la proximité des nuisances de la RN569 et de la voie de chemin de fer.

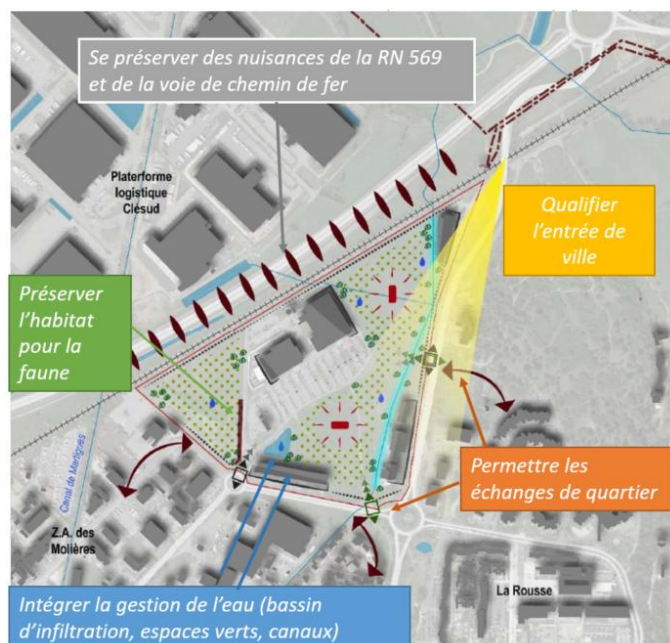
Les opportunités du site sont les possibilités de développement offertes par les documents d'urbanisme, les possibilités de requalification d'entrée de ville, et l'intégration de la gestion de l'eau et des habitats naturels.

Les menaces sont les coopérations avec l'existant : fonctionnement avec les commerces (Intermarché notamment), et l'acquisition du foncier restant.

⁶ Installation de Stockage de Déchets.

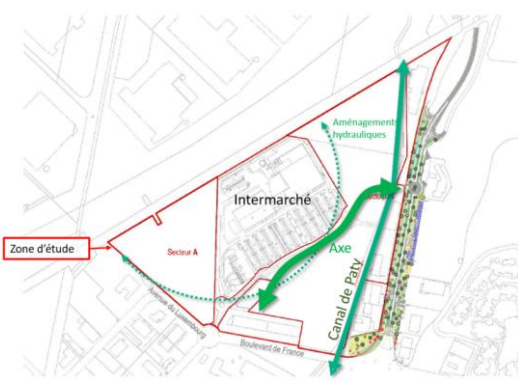
⁷ Installation de Stockage de Déchets Non Dangereux.

Figure 4 : Synthèse des enjeux



Source : Diagnostic urbain SCE AteliersUP+, 2020

3.2 Variantes étudiées

Eléments structurants du site	Variante n°1 – Cadrage végétal	Variante n°2 – Travées paysagères
Au regard des atouts et enjeux du site, il est apparu que l'aménagement du site doit : - Se structurer autour des invariants existants : l'Intermarché et le canal de Paty, - Proposer un axe de déplacement structurant, traversant le site entre le Boulevard de France et l'Avenue du 8 mai 1945, - Intégrer les aménagements hydrauliques pour la bonne gestion des eaux de pluie.	Ce scénario d'aménagement propose une mise en valeur du canal du Paty souligné par une continuité verte et des cheminements piétons. Il intègre une gestion globale des eaux pluviales qui sont dirigées vers un espace vert central qui permet la mutualisation des bassins de rétention hydraulique.	Ce scénario d'aménagement joue sur des perses visuelles permettant l'intégration du projet dans son quartier en facilitant les mobilités douces au travers de cheminements paysagers. Ces aménagements paysagers sont mis à profit pour permettre une gestion hydraulique en cascade, qui amène l'eau du point haut vers le point bas.
		

3.1 Analyse des scénarios d'aménagement au regard des enjeux environnementaux

3.1.1 Climat et GES⁸

Le site est soumis au climat méditerranéen qui présente de fréquents épisodes extrêmes (vents violents, pluies intenses, sécheresses, canicules, etc.) que le changement climatique va accentuer dans les années à venir. La densification des bâtiments et aménagements (parking...) peut faire accroître la température des villes lors de fortes chaleurs (effet d'îlots de chaleur urbain ou ICU). Les fortes chaleurs estivales en ville constituent des situations d'inconfort pour les citoyens, voire avoir des conséquences sanitaires fortes lors de canicules. L'enjeu est donc considéré comme moyen.

Cet enjeu lié au climat est pris en compte dans les projets d'aménagements par la végétalisation du site et les circulations d'eau en surface qui favorisent les rafraîchissements en été. En effet, la couverture végétale, par l'évapotranspiration et l'ombre qu'elle génère, permet de réduire fortement les températures estivales au sein de ville, réduisant ainsi les effets délétères des canicules et limitant l'installation de climatiseurs, forts pourvoyeurs de GES.

3.1.2 Géologie

Les sols au droit du site sont composés des alluvions de la Crau, matériaux homogènes sur plusieurs mètres d'épaisseur. Ces sols identifiés ne constituent pas un enjeu important et ne sont donc pas spécifiquement pris en compte dans les scénarios d'aménagement.

3.1.3 Air

Localement, la qualité de l'air peut être dégradée en hiver par l'accumulation de particules fines liées au chauffage et en été par l'ozone. Les épisodes estivaux de dégradation de la qualité de l'air sont essentiellement dus à un fort ensoleillement et à une forte circulation automobile (peut s'accroître en cas de canicule et d'augmentation de la circulation automobile). Les concentrations restent en moyenne en dessous des valeurs limites et/ou objectifs de qualité fixés par la réglementation française en vigueur et l'enjeu est considéré comme faible au niveau local.

L'enjeu de qualité de l'air est un enjeu régional dépasse le périmètre du quartier des Molières. Pour autant les scénarios d'aménagement participent à ne pas accentuer la dégradation de la qualité de l'air, car ils donnent la possibilité aux futurs usagers du quartier d'utiliser des transports en commun ou la marche à pied en alternative aux déplacements en voiture, générateurs de pollutions atmosphériques.

3.1.4 Bruit

L'enjeu du bruit est fort, car le site est concerné par les nuisances sonores provenant de la voie SNCF et de l'avenue du 8 mai 1945. Cependant, les scénarios d'aménagement ne prévoient que des locaux d'activités qui ne seront pas impactés par l'ambiance sonore, voire qui pourraient eux-mêmes générer du bruit.

Les scénarios d'aménagement prennent en compte l'enjeu en permettant de ménager des parcelles situées près de la voie de chemin de fer qui pourraient être dédiées aux activités les plus bruyantes ou non sensibles au bruit (stockage par exemple). Les éventuelles activités de bureau pourraient se retrouver en cœur d'îlot dans des locaux avec une isolation acoustique adaptée, conformément aux attentes réglementaires.

⁸ Gaz à Effet de Serre.

3.1.5 Technologie

L'enjeu des risques technologiques est considéré comme moyen, car le site se trouve dans un environnement industriel avec les installations ICPE⁹ de CLESUD, les voies de transports (rail et routes) et la proximité d'une canalisation de transport de gaz régionale.

Les scénarios d'aménagement prennent en compte ce risque en éloignant les aménagements de la canalisation de gaz.

3.1.6 Pollution

Le site est entouré de sites potentiellement pollués référencés dans BASOL¹⁰ ou BASIAS¹¹ (station-service, Stockage de produits chimiques, ...) qui pourraient avoir impacté le sous-sol.

Les scénarios d'aménagement prennent en compte ce risque en ne prévoyant pas de terrassements importants qui nécessiteraient des gestions de terres polluées. De plus, les activités prévues sur le site sont des activités peu sensibles (pas d'accueil de population sensible).

3.1.7 Eau et hydraulique

L'eau est un enjeu fort sur le site. La nappe phréatique est située à faible profondeur (vers 7 à 8 m au droit du site), elle est vulnérable vis-à-vis de pollutions de surface.

La gestion des eaux pluviales nécessite des volumes de rétention importants sur le site.

La gestion des eaux pluviales est particulièrement bien intégrée dans les scénarios d'aménagement qui structurent la conception des espaces autour de noues de collecte des eaux ruisselées et des bassins de stockage paysagers.

Les scénarios d'aménagement participent à limiter l'imperméabilisation des sols qui engendre de nombreuses conséquences négatives : saturation et débordement des systèmes d'assainissement, moindre alimentation des nappes souterraines, augmentation des volumes ruisselés et aggravation des inondations : elle augmente les volumes d'eau ruisselé, accélère les écoulements, entraîne des embâcles qui vont boucher les avaloirs

L'imperméabilisation des sols empêche l'infiltration des eaux de pluie et entraîne la saturation des réseaux d'assainissement unitaires. Lutter contre l'imperméabilisation (nouvelle ou existante) permet de réduire les volumes d'eau de pluie collectés dans les réseaux d'assainissement et permet d'améliorer la situation des systèmes de traitement des eaux usées par temps de pluie. Cette optimisation des ouvrages d'assainissement permet de gérer des ouvrages moins coûteux en investissement et en entretien.

En ruisselant sur les surfaces imperméables, les eaux de pluie se chargent en différents polluants et charrient les déchets solides vers les réseaux. En effet, plus l'eau ruissèle avant de rejoindre un avaloir, plus elle se charge en polluants présents sur le sol. Le traitement des pluies utilise de l'énergie. Réduire les quantités de pluie traitée participe à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Réduire l'imperméabilisation limite ainsi l'accumulation de contaminants dans les eaux de pluie et en conséquence, dans les milieux récepteurs (rivières, nappes, milieu marin).

Les scénarios d'aménagement favorisent l'infiltration des eaux pluviales. En s'infiltrant, les eaux de pluie contribuent à la recharge des nappes phréatiques, qui peuvent ainsi plus facilement jouer leur rôle de régulation des eaux, notamment en période d'étiage. Cet enjeu est d'autant plus crucial dans le contexte actuel de changement climatique.

⁹ Installations Classées pour la Protection de l'Environnement.

¹⁰ Base de données des sites et Sols pollués.

¹¹ Base de données des Anciens Sites Industriels et Activités de Services.

3.1.8 Écologie

Le site présente un intérêt écologique moyen, principalement lié au talus ferroviaire enherbé favorable au déplacement et à l'accueil de la petite faune locale : couleuvre, hérisson, insectes (en particulier la lachnée paradoxale). À noter également le rôle fonctionnel du canal du Paty pour la trame bleue locale.

Les scénarios d'aménagement intègrent totalement ces enjeux écologiques en préservant le talus ferroviaire enherbé et les abords du canal dans les espaces verts ce qui permet de conserver leurs fonctionnalités.

3.1.9 Densification

Le terrain du projet est en friche, déjà un secteur ouvert à l'urbanisation ; il n'est pas donc pas considéré comme une nouvelle artificialisation au titre des objectifs de la loi ZAN (Zéro Artificialisation nette) à l'horizon 2050.

Pour autant, le projet est soucieux d'optimiser le foncier de la commune de Miramas en proposant des taux d'occupation des sols de 0.4 ou 0.5 tenant compte des configurations foncières et des obligations d'aménagement et d'équipement des parcelles liées au PLU (gestion des eaux pluviales, besoins en stationnement)

Ces taux d'occupations des sols permettent une densification plus élevée que les projets prévus au PLU avec des taux d'occupation des sols de 0.3.

3.1.10 Prise en compte des apports de la concertation

La concertation note que l'impact environnemental du projet est faible enjeu mais pas nul. Les impacts seront traités in situ. Les enjeux majeurs à traiter sont le traitement des eaux superficielles, les nuisances sonores en phase travaux et exploitation et l'augmentation du trafic routier en phase exploitation qui impacte notamment la qualité de l'air.

Le projet intègre totalement la gestion de l'eau, les enjeux de bruit et de qualité de l'air.

S'agissant de la thématique « mobilité », les orientations retenues sont un maillage du site par des voies dédiées aux mobilités douces et une connexion aux réseaux existants de voies dédiées aux mobilités douces.

Le site est considéré comme relativement de faible qualité au regard de la biodiversité et ce projet est aussi une opportunité d'en renforcer certains aspects en intégrant les continuums de biodiversité en préservant le talus ferroviaire enherbé et les abords du canal dans les espaces verts ce qui permet de conserver leurs fonctionnalités.

La recherche de la qualité paysagère est très importante et le projet apportera un soin aux espaces verts, que ce soit sur les parties publiques mais aussi sur les parties privatives. Le projet prévoit également la création de noues d'infiltration qui renforceront le maillage à l'échelle locale.

Une charte architecturale sera imposée pour s'assurer d'obtenir cette qualité sur l'ensemble de la zone sera conçue et devra être respectée dans le cadre de chaque dépôt de permis de construire car cette opération constitue une vitrine de l'entrée Nord de la ville.

L'aménagement retenu s'organisera en trois secteurs autour d'un axe de structuration transversal et du parcours hydraulique. L'axe central accueillera toutes les mobilités et constitue la colonne vertébrale du paysage en intégrant un espace partagé piétons et cycles.

A noter que le projet retenu, en lien avec les mesures du volet naturel de l'étude d'impact, le cheminement du canal du Paty a été abandonné au profit d'un espace tampon aux abords du canal de façon à préserver voire renforcer ses fonctionnalités écologiques. Le choix est fait de mailler l'opération avec son environnement par un réseau de circulations douces dissocié du canal.