

# DOSSIER DE REALISATION

## Tranche 1 « Aménagement du cœur de Z.A.C »

### Z.A.C LA CROIX - GIGNAC



## I. NOTICE EXPLICATIVE

**MAI 2013**

**Contact :**

Uriane DE BARGUE, chargée de projet ZAC la Croix  
[uriane.debargue@cc-vallee-herault.fr](mailto:uriane.debargue@cc-vallee-herault.fr)  
04 67 57 04 50

La procédure de Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) est régie par les articles L.311-1 à L.311-8 et R.311-1 à R.311-12 du Code de l'Urbanisme.

Le dossier de réalisation de la ZAC La Croix à Gignac soumis à l'approbation du Conseil Communautaire de la Communauté de Communes Vallée de l'Hérault est constitué conformément à l'article R.311-7 du Code de l'Urbanisme qui précise son contenu :

**Article R311-7 c.u :**

*(Décret n° 2001-261 du 27 mars 2001 art. 1 Journal Officiel du 28 mars 2001)*

*« La personne publique qui a pris l'initiative de la création de la zone constitue un dossier de réalisation approuvé, sauf lorsqu'il s'agit de l'Etat, par son organe délibérant. Le dossier de réalisation comprend :*

- a) Le projet de programme des équipements publics à réaliser dans la zone ; lorsque celui-ci comporte des équipements dont la maîtrise d'ouvrage et le financement incombent normalement à d'autres collectivités ou établissements publics, le dossier doit comprendre les pièces faisant état de l'accord de ces personnes publiques sur le principe de la réalisation de ces équipements, les modalités de leur incorporation dans leur patrimoine et, le cas échéant, sur leur participation au financement ;*
- b) Le projet de programme global des constructions à réaliser dans la zone ;*
- c) Les modalités prévisionnelles de financement de l'opération d'aménagement, échelonnées dans le temps.*

*Le dossier de réalisation complète en tant que de besoin le contenu de l'étude d'impact mentionnée à l'article R. 311-2, notamment en ce qui concerne les éléments qui ne pouvaient être connus au moment de la constitution du dossier de création. L'étude d'impact mentionnée à l'article R. 311-2 ainsi que les compléments éventuels prévus à l'alinéa précédent sont joints au dossier de toute enquête publique concernant l'opération d'aménagement réalisée dans la zone. »*

## SOMMAIRE

<b>I</b>	<b>PRESENTATION DU CONTEXTE ET DES ENJEUX DE LA Z.A.C LA CROIX.....</b>	<b>4</b>
1.1	Situation :.....	4
1.2	Le contexte :.....	6
1.3	Les enjeux : .....	7
1.4	La Z.A.C La Croix reconnu d'utilité publique .....	8
<b>2</b>	<b>PRESENTATION DU PROJET D'AMENAGEMENT DE LA Z.A.C LA CROIX.....</b>	<b>9</b>
2.1	Objectifs de l'opération :.....	9
2.2	Le parti urbain :.....	10
2.3	Une réalisation en plusieurs tranches :.....	12
<b>3</b>	<b>PRESENTATION DU PROJET D'AMENAGEMENT DE LA TRANCHE I : AMENAGEMENT DU CŒUR DE Z.A.C .....</b>	<b>14</b>
3.1	Le parti paysager :.....	16
3.2	Le parti architectural :.....	19
	<b>ANNEXES.....</b>	<b>24</b>

## I PRESENTATION DU CONTEXTE ET DES ENJEUX DE LA Z.A.C LA CROIX

### 1.1 Situation :

La commune de Gignac est l'une des 28 Communes qui composent la Communauté de communes de la Vallée de l'Hérault. Elle se trouve au cœur de l'Hérault dans une région subissant une forte pression foncière du fait de l'ouverture des autoroutes A75 et A750.

La Communauté de communes de la Vallée de l'Hérault se trouve au carrefour entre ces deux autoroutes, celle-ci cristallise une part importante de cette pression.

Situé sur les contreforts des grands causses, le territoire de la Communauté de commune de la Vallée de l'Hérault s'étend le long du fleuve Hérault. Sa position entre les Monts d'Orb, et les Causses d'Aumelas la sépare de sa voisine Montpelliéraine.

La commune de Gignac se situe à 31 km de Montpellier, à 56 km de Béziers et à 83 km de Millau.









## **1.2 Le contexte :**

### **▪ Accès et réseaux :**

La ZAC La Croix se situe en entrée de Gignac à proximité immédiate de l'échangeur n°59 de l'autoroute A750. Traversée d'ouest en est par l'avenue de Lodève, la zone bénéficie du trafic pendulaire entre les échangeurs 58 et 59 de l'A750, mais également de la desserte locale de toutes les communes du Cœur d'Hérault située au nord de Gignac.

L'avenue des Moulins Bordant l'ouest de la ZAC, est vouée à être restructurée pour devenir un axe majeur dans la desserte du nord de Gignac et de la Communauté de Communes.

La restructuration au sein de la ZAC de l'Avenue Pierre Mendès France permettra une jonction plus directe entre le rond point de Camalcé et l'Avenue de Lodève, limitant ainsi l'engorgement du centre ville. De même, la relocalisation de la gare routière actuellement située au centre ville de Gignac, permettra de désengorger le centre ville. La grande fréquence de desserte de la gare routière ainsi que la création d'un parking relais, permettront de favoriser le développement des transports en commun.

Le site est desservi par les réseaux suivants : réseau d'eaux pluviales, réseau d'eau usées, réseau d'eau potable, réseau d'eau brut, réseau d'électricité basse et moyenne tension, réseau gaz, réseau téléphone.

Le projet prévoit l'extension et le raccordement aux réseaux existants.

### **▪ Analyse démographique :**

La Communauté de communes Vallée de l'Hérault regroupe les 28 communes et compte 32 298 habitants en 2008.

Une nouvelle polarité démographique émerge associant : Gignac (5 165 habitants), St André de Sangonis (5 030 habitants) et Aniane (2 727 habitants).

Le territoire de la Vallée de l'Hérault connaît une forte croissance démographique avec un gain de 14 604 habitants depuis 1968. Cette croissance est encore plus soutenue sur la commune de Gignac qui enregistre un taux de croissance annuel de 3% entre 1999 et 2008.

D'après une étude de prospective démographique réalisée par la Maison des entreprises, la CCI et le pays Larzac Cœur d'Hérault, la population de la communauté de communes Vallée de l'Hérault progresserait de 16 168 habitants entre 2005 et 2015 portant la population de la communauté à près de 45 000 habitants.

La commune de Gignac avec un solde migratoire de 2.5% sur la période 1999/2008 (contre 1.1% pour le département de l'Hérault), nourrit son dynamisme démographique par un apport de nouveaux arrivants.

**Dans l'objectif d'accueillir cette population supplémentaire, la communauté de communes doit mettre en place des projets d'envergure capables de prévoir son développement futur.**

### **▪ Analyse socio-économique :**

La zone de chalandise compte 81 700 habitants en 2009. La zone primaire, à l'intérieur de laquelle les habitants sont plus proches du pôle gignacois que des autres pôles commerciaux compte près de 30 000 habitants(cf. carte). La zone secondaire compte plus de 53 000 habitants. Elle est composée des communes du Cœur d'Hérault dont les habitants fréquentent principalement les pôles de Clermont l'Hérault, Lodève, Juvignac, mais peuvent se rendre à Gignac en moins de 20 minutes, ce qui correspond à un temps de trajet acceptable pour fréquenter un pôle commercial diversifié.

Le nombre des ménages a évolué dans les mêmes proportions que la population et la taille moyenne des ménages reste élevée, deux indicateurs qui attestent de la présence de familles avec enfants. Les effets du vieillissement et de la décohabitation provoquent en effet une augmentation du nombre de ménages et une baisse de la taille moyenne de ceux-ci.

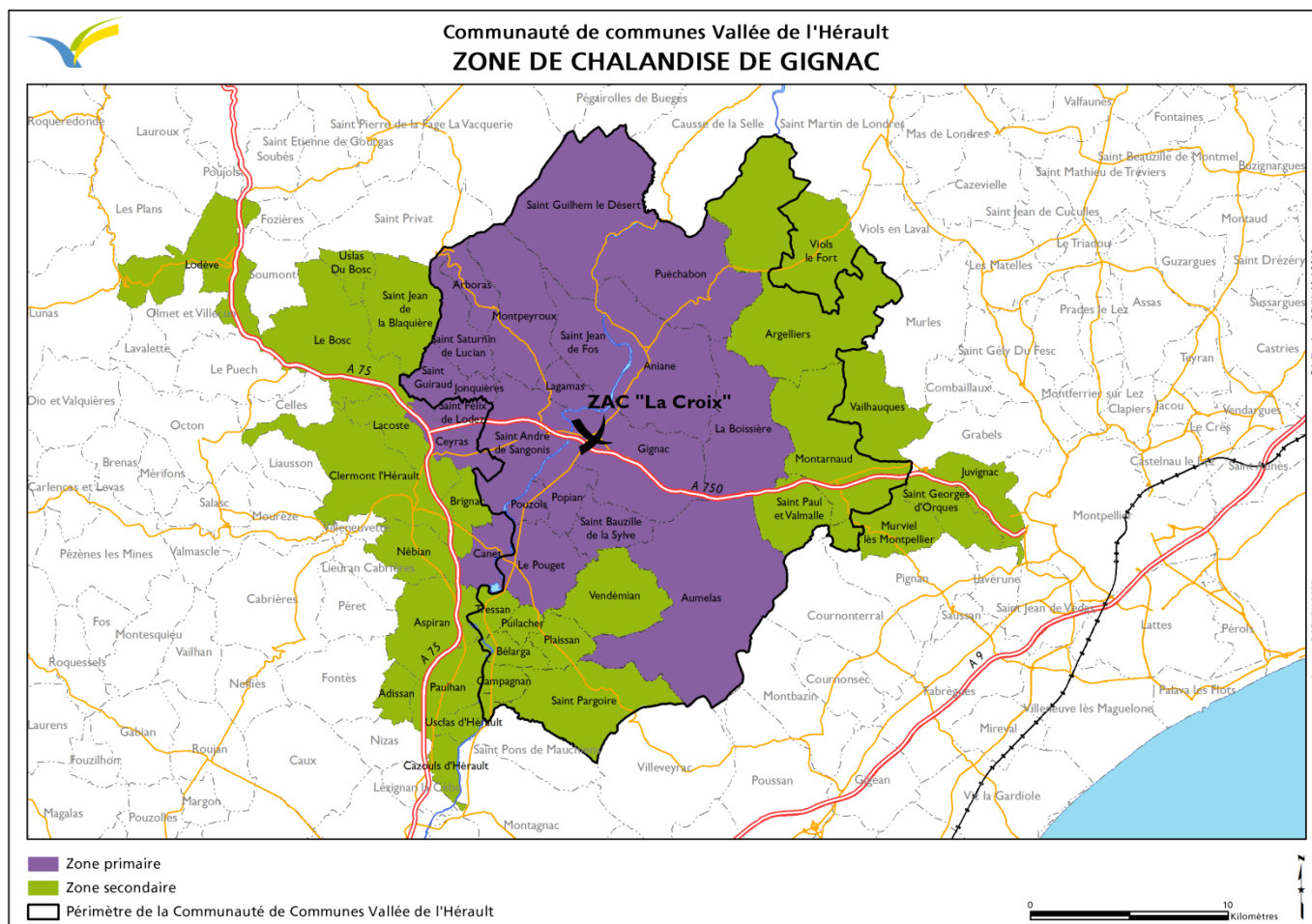
Le « cœur » du territoire de Puéchabon à Aumelas en passant par Gignac jusqu'à Brignac se caractérise également par un indice de jeunesse supérieur à 1 : fortement attiré par la dynamique montpelliéraine, il accueille une population jeune et familiale de plus en plus nombreuse.

Les ménages au dessus de la taille moyenne (plus de 2,5) se concentrent pour la plupart, autour de Gignac dans la zone primaire et sur la zone de desserrement de l'aire urbaine de Montpellier où l'on retrouve des valeurs encore

plus fortes (plus de 2,75). La part des ménages avec enfant est particulièrement élevée dans la zone primaire du projet ou près d'un ménage sur deux compte des enfants dans sa composition, contre environ un tiers dans le département.

La composition familiale des ménages de la zone constitue un facteur important pour l'analyse des besoins de la population.

**La zone de chalandise de Gignac présente un profil périurbain dynamique. Elle accueille essentiellement de jeunes familles avec enfants, attirées par un cadre de vie agréable et un marché immobilier plus abordable que dans l'agglomération montpelliéraine.**



### 1.3 Les enjeux :

La Zone d'Aménagement Concertée « La Croix », de 27,5 ha est créée en lieu et place de la zone d'activités existante sur laquelle est implanté le principal hypermarché Intermarché de la ville de Gignac. Elle se situe en entrée de ville, accessible depuis le carrefour giratoire, échangeur entre l'autoroute A750 et la RD32 mais également, par l'avenue de Lodève, qui traverse la zone d'Ouest en Est vers le centre-ville de Gignac.

La Zone d'Activités « La Croix » existante comporte un certain nombre de commerces et d'artisans, qui se localisent principalement aux abords du carrefour giratoire de Camalcé. Cette zone d'activités a été réalisée pour répondre à une certaine demande en terme de développement économique, son organisation s'étant développée autour de la grande surface Intermarché sans réelle réflexion au préalable sur son aménagement interne.

Les terrains sur lesquels s'implantent la ZAC, sont également des friches et des terrains agricoles issue du déclassement par arrêté préfectoral de la RN109, suite à la création de l'autoroute A750

En 2007, suite à la réalisation des travaux de l'autoroute, un projet global d'aménagement paysager du secteur des deux rives de l'Hérault à Gignac et St André de Sangonis a été élaboré avec des paysagistes (Adonis, H. Despagne). Ce schéma précise les orientations d'aménagement de ce secteur sur la commune de Gignac.

La compétence développement économique a été transférée à la Communauté de communes Vallée de l'Hérault en 2002. Elle gère depuis la création, l'extension et la requalification des parcs d'activités économiques, dans l'objectif de définir une politique globale et cohérente en terme de développement économique du territoire de la Vallée de l'Hérault. Aujourd'hui, le secteur de la Z.A.C La Croix est identifié dans le schéma de développement commercial de la chambre de commerces et d'industrie de Montpellier, comme zone à développer.

En 2007, un marché de définition a été attribué à trois équipes d'architectes, paysagistes et bureaux d'études, afin de proposer trois propositions d'aménagement. Le choix de la proposition d'Aménagement de la Z.A.C retenu dans le présent dossier a été fait par le conseil communautaire du 23 juin 2008.

**La commune de Gignac de par son statut de bourg-centre de la Vallée de l'Hérault et avec une croissance démographique de l'ordre de 3%/an entre 1999-2008 (5 165 habitants en 2008), constitue un véritable enjeu en terme de développement urbain cohérent.**

**L'installation de la ZAC « La Croix » véritable projet urbain permettra de répondre aux besoins de la population de l'ensemble du territoire de la Vallée de l'Hérault, en matière de logements, d'équipements, de commerces et de services.**

#### ***1.4 La Z.A.C La Croix reconnu d'utilité publique***

Le périmètre de la Z.A.C La Croix a été approuvé par délibération du conseil communautaire du 16 juillet 2007.

Le dossier de création a été approuvé le 6 octobre 2008 et a été modifié le 25 janvier 2010 pour valider le mode de réalisation en régie et le 18 avril 2011 pour modifier le périmètre de la première tranche.

Par délibération du 26 septembre 2011, le conseil communautaire a défini le périmètre d'utilité publique et d'enquête parcellaire de la Z.A.C La Croix.

Les enquêtes publiques conjointes se sont déroulées en mairie de Gignac du 10 avril 2012 au 15 mai inclus, portant à la fois sur :

- ✧ L'utilité publique du projet de la Z.A.C La Croix
- ✧ La cessibilité des parcelles nécessaires à l'aménagement de la Z.A.C La Croix
- ✧ La mise en compatibilité du POS de Gignac conformément aux articles L.123-16 et R123-23 du code de l'urbanisme
- ✧ L'autorisation au titre du code de l'environnement (loi sur l'eau)

Suite à l'avis favorable du commissaire enquêteur en date du 12 juin 2012 et la déclaration de projet du conseil communautaire du 25 juin 2012, **la Z.A.C La Croix a été déclarée d'utilité publique par arrêté préfectoral du 11 juillet 2012(cf. annexe).**



## **2 PRESENTATION DU PROJET D'AMENAGEMENT DE LA Z.A.C LA CROIX**

### **2.1 Objectifs de l'opération :**

Ce projet doit permettre l'implantation d'activités commerciales et artisanales, de logements, de bureaux, ainsi que la construction d'équipements publics et d'espaces verts.

Il suivra des orientations qui ont pu être établies après l'analyse du site et de son environnement pour s'intégrer de manière cohérente dans l'organisation de la ville et requalifier avec la zone d'activités actuelle.

Afin de s'intégrer à l'échelle du territoire communal de Gignac, le projet a donc retenu comme principaux objectifs :

#### **▪ Définir une identité propre à ce territoire en mutation :**

- L'objectif principal de l'aménagement de la ZAC « La Croix » est de proposer une connivence entre l'aménagement de l'autoroute et les espaces paysagers à forte valeur patrimoniale.
- Faire de l'avenue de Lodève une avenue qui dégage une percée visuelle entre le pont de Gignac et la Tour de Gignac.
- Requalifier la zone commerciale existante, créer de nouvelles surfaces commerciales.
- Faire une avenue commerciale : une promenade, qui s'ouvre aux commerces.
- Créer un paysage depuis la vue de l'autoroute A750 avec la mise en place d'espaces verts.

#### **▪ Proposer des percées végétales favorisant les circulations douces au travers de la ZAC :**

- Favoriser les déplacements piétons en créant des espaces piétons larges et confortables afin de mettre en place un rapport entre les commerces et les usagers.
- Intégrer le stationnement dans les aménagements paysagers : mutualiser les zones de stationnement qui deviennent une zone tampon entre les espaces de commerce et l'autoroute A750, afin de favoriser les circulations douces.
- Hiérarchiser les voies de desserte à l'intérieur du site en fonction de leurs usages, et de leur destination par des traitements différenciés, et rechercher une continuité dans la desserte globale de la zone.
- Créer des circulations douces faites de zones plantées qui répondent au besoin d'absorption des eaux pluviales : des jardins en creux viennent créer un paysage généreux en espaces et en plantations.

Le secteur d'implantation de la Z.A.C La Croix présente également un fort enjeu patrimonial. Le périmètre de la Z.A.C est en partie concerné par des périmètres de protection et de conservation du patrimoine historique autour du Pont de l'Hérault, de l'Eglise Saint-Pierre, de la Tour de Gignac et de l'Eglise Notre Dame de Grâce et ses oratoires.

La présence de ce patrimoine historique à proximité de la Z.A.C a conditionné sa conception et son aménagement. En effet, le projet s'inscrit dans une composition urbaine adaptée permettant de mettre en valeur ces éléments patrimoniaux. Le traitement des espaces publics, des avenues de Lodève et Pierre Mendès France et le choix des plantations sont autant d'éléments qui participent à la valorisation de ce patrimoine.

Cette démarche de valorisation et protection du patrimoine participe à la qualification du territoire de la Vallée de l'Hérault et vient compléter une démarche engagée dans le cadre de l'opération Grand Site de Saint-Guilhem-le-Désert et des Gorges de l'Hérault.

## 2.2 Le parti urbain :





## ■ Un projet urbain

Le parti d'aménagement répond à des impératifs logiques de répartition des espaces, sur lesquels s'appuie la composition d'ensemble. Aussi cette ZAC ne peut être considérée comme un simple morceau de ville mais plutôt comme un élément majeur mettant en place un maillage durable capable d'intéresser un territoire bien plus vaste.

Ce territoire est certes celui de la ville, mais c'est également celui de l'espace entre Gignac et Saint André de Sangonis, et enfin par extension celui de toute la vallée de l'Hérault.

L'aménagement de la ZAC peut être scindé en trois entités : une aire commerciale, un ensemble de logements et une série de bureaux et équipements. Ces trois entités seront liées via l'avenue de Lodève qui sera retraitée afin de devenir un véritable axe urbain.

L'avenue de Lodève sera rejoint par une voie nouvellement créée qui la reliera à l'échangeur de l'autoroute. Cette voie, viendra remplacer la RN109, et permettra de désengorger le centre ville de Gignac. Au sud de ces deux voies, un ensemble commercial sera disposé au sein d'un projet paysager composé de séquences plantées Nord-Sud. Entre ces espaces verts, des supports, véritables sols artificiels, accueillent les commerces et espaces piétonniers commerciaux.

Au nord de l'avenue de Lodève, un ensemble de logements sur le principe de « faubourgs champêtres » rassemble différentes typologies de logements propices à la reconquête de périphéries mitées par le développement anarchique de maisons individuelles. Ainsi une dizaine de lots de logements, seront composés de petits collectifs en R+2, de maisons individuelles groupées et superposées en R+1. Cet ensemble sera traversé de deux voies nouvellement créées l'une longitudinale, l'autre transversale. Ces deux voies complètent le maillage urbain existant de sorte que ce quartier s'intègre parfaitement à la commune de Gignac.

Au centre, le long de l'avenue de Lodève et de la voie la reliant à l'échangeur de l'autoroute, une série d'équipements, de bureaux et de services fera la liaison entre commerces et logements. L'ensemble de ces édifices fortement perméable permet une communication aisée entre logements et commerces. Ces communications sont principalement organisées autour des circulations douces, largement dimensionnées et réparties de manière à ce que l'ensemble commercial devienne un quartier où se mêlent commerces de proximité et moyennes surfaces dans un projet paysager.

Ces trois entités programmatiques participent à la création d'un quartier basé sur :

- Une forte densité.
- Une forte présence végétale et d'espaces publics.
- Une diversité de l'habitat.
- Un paysage préservé.
- La voiture reléguée en périphérie au profit des déplacements doux.
- Un respect du cycle de l'eau et des sols perméables.
- Une moindre consommation et des énergies renouvelables.
- Une architecture durable.
- Une mixité sociale.

## ■ Les principes de composition :

Le projet suggère des principes de composition nécessaires à la réalisation d'un espace de qualité, que ce soit à l'échelle du piéton, de l'automobiliste, de l'habitant, ou de tout spectateur extérieur :

- Les percées visuelles composées de l'avenue de Lodève, des percées végétales, des rues, permettent une compréhension immédiate des cheminements piétons et automobiles ainsi qu'une bonne lisibilité des commerces.
- Une façade Sud sur l'autoroute, organisée comme une série de séquences paysagères et chromatiques de sorte à redonner une temporalité à ces bords d'autoroute.
- Deux fronts bâtis soutiennent l'avenue de Lodève afin de lui donner une position centrale dans le développement contemporain de Gignac.
- L'implantation des logements en bord de voirie, dégageant des cœurs d'îlots paysagés.



## ▪ Les espaces publics :

### ***L'espace public en rapport avec l'équipement public***

Conçu autour d'un équipement public à vocation intercommunale, cet espace est une réserve foncière d'environ 1ha. Le principe même d'aménagement dépendra du type d'équipement qui viendra s'installer ici. Les premiers principes sont esquissés ici. Il s'agit :

- D'un espace qui fera disparaître l'asphalte des circulations automobiles au profit des circulations douces
- D'un élément de liaison qui servira d'articulation entre les différents espaces
- D'un espace ouvert où équipement public et espace public fonctionnent de pair.

L'espace public et l'équipement public, une fois ce dernier défini, feront l'objet d'un plan paysager, et d'un plan lumière mettant l'accent sur l'urbanité de ce lieu.

### ***Les pénétrantes entre les supports***

Le but de la mise en place de ces pénétrantes est d'effacer la ségrégation entre espace public et espace privé, l'aménagement paysager mis en place se décline selon des séquences paysagères clairement identifiées sur le site. Ces pénétrantes assurent le lien entre chaque support, à la fois une fluidité des circulations douces mais également une fluidité des circulations automobiles. L'objectif est de faire devenir ces pénétrantes de véritables percées paysagères qui transcrivent le caractère paysager du site, ainsi que la forte valeur patrimoniale des milieux naturels.

Ce qui importe dans la structure du projet est d'offrir un parti paysager qui puisse dialoguer avec chaque échelle du site et y trouver une cohérence propre.

Afin de mieux comprendre le principe paysager du projet, abordons donc le parti paysager du projet puis le parti architectural de celui-ci.

## **2.3 Une réalisation en plusieurs tranches :**

Le projet d'aménagement sera réalisé en trois tranches séparées correspondant à des tranches fonctionnelles et temporelles.

La tranche 1 comprend le réaménagement de l'avenue Mendès France, la construction de l'esplanade commerciale, du premier et second ilot commercial et la construction de surfaces commerciales au sud de l'Avenue de Lodève. Le périmètre de la tranche 1 représente un peu moins de 10 hectares

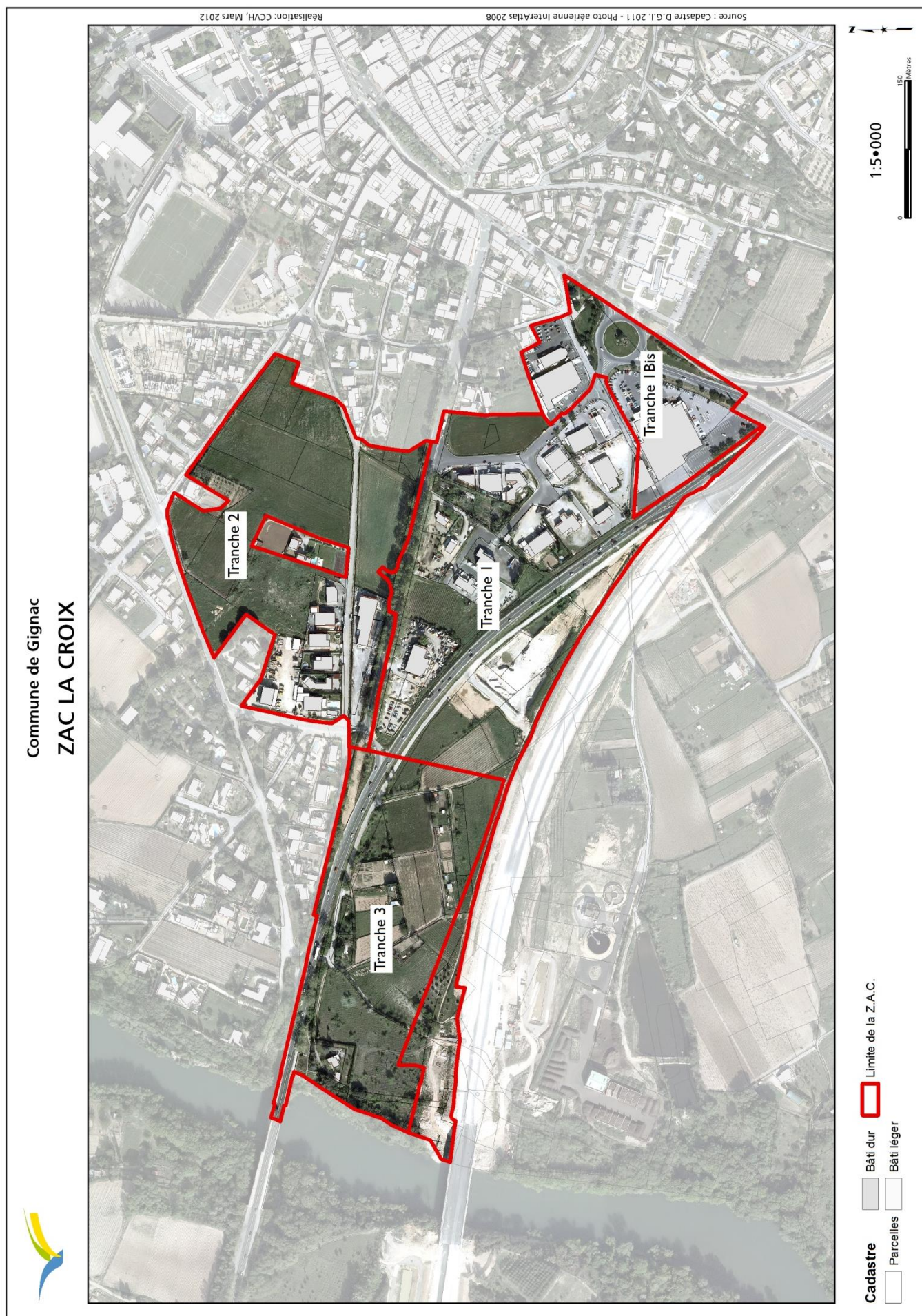
Elle comprend également la libération de l'emprise pour la gare routière et la réserve foncière pour la construction d'équipements publics.

Durant cette tranche, toutes les activités en place sont déplacées sur les nouveaux espaces commerciaux, sans arrêt d'activité pour ces commerces.

La tranche 2 comprend le quartier d'habitat au nord de l'Avenue de Lodève.

La tranche 3 correspond à l'extension de la partie réservée aux activités économiques, entre le second ilot de la tranche 1 et le parc des berges. Celui-ci est intégré dans la tranche 3.

Le schéma suivant détaille l'emprise de chaque tranche.



### **3 PRESENTATION DU PROJET D'AMENAGEMENT DE LA TRANCHE I : AMENAGEMENT DU CŒUR DE Z.A.C**

Le présent dossier de réalisation concerne la réalisation de la première tranche de la Z.A.C La Croix.

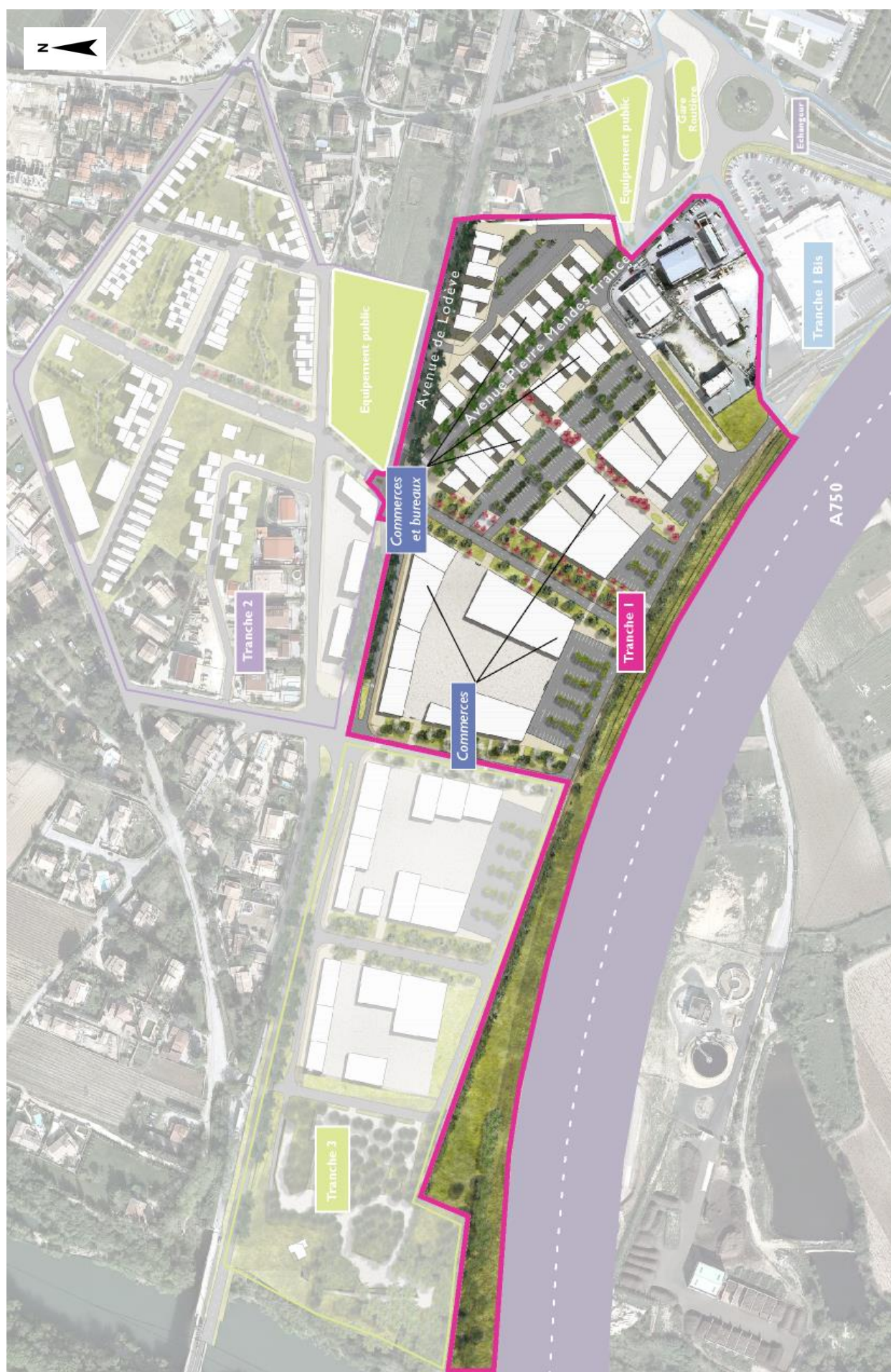
La tranche I comprend le réaménagement de l'avenue Mendès France, la construction d'un mail commercial. Elle permettra de développer une offre commerciale adaptée à une population en forte croissance et de restructurer l'ancienne zone commerciale située en entrée de ville.

La dimension urbaine du projet se traduit par un plan masse très structuré autour d'un mail central se raccordant sur l'avenue de Lodève. La tranche I du projet permettra de restructurer un espace en partie urbanisé, ce qui explique la nécessité de reloger des activités actuellement implantées sur le site.

Les espaces commerciaux et de services sont développés de part et d'autre de l'avenue principale Pierre Mendès France. Ils composent un mail urbain dans une composition de constructions en R+1 et R+2.

Les moyennes surfaces sont des constructions classiques en rez-de-chaussée. Elles sont rassemblées autour du parking central commun. La continuité des parkings permet une circulation piétonne fluide et aisée entre les composantes du projet.





Plan d'aménagement Tranche I : Aménagement du Cœur de ZAC



### 3.1 Le parti paysager :

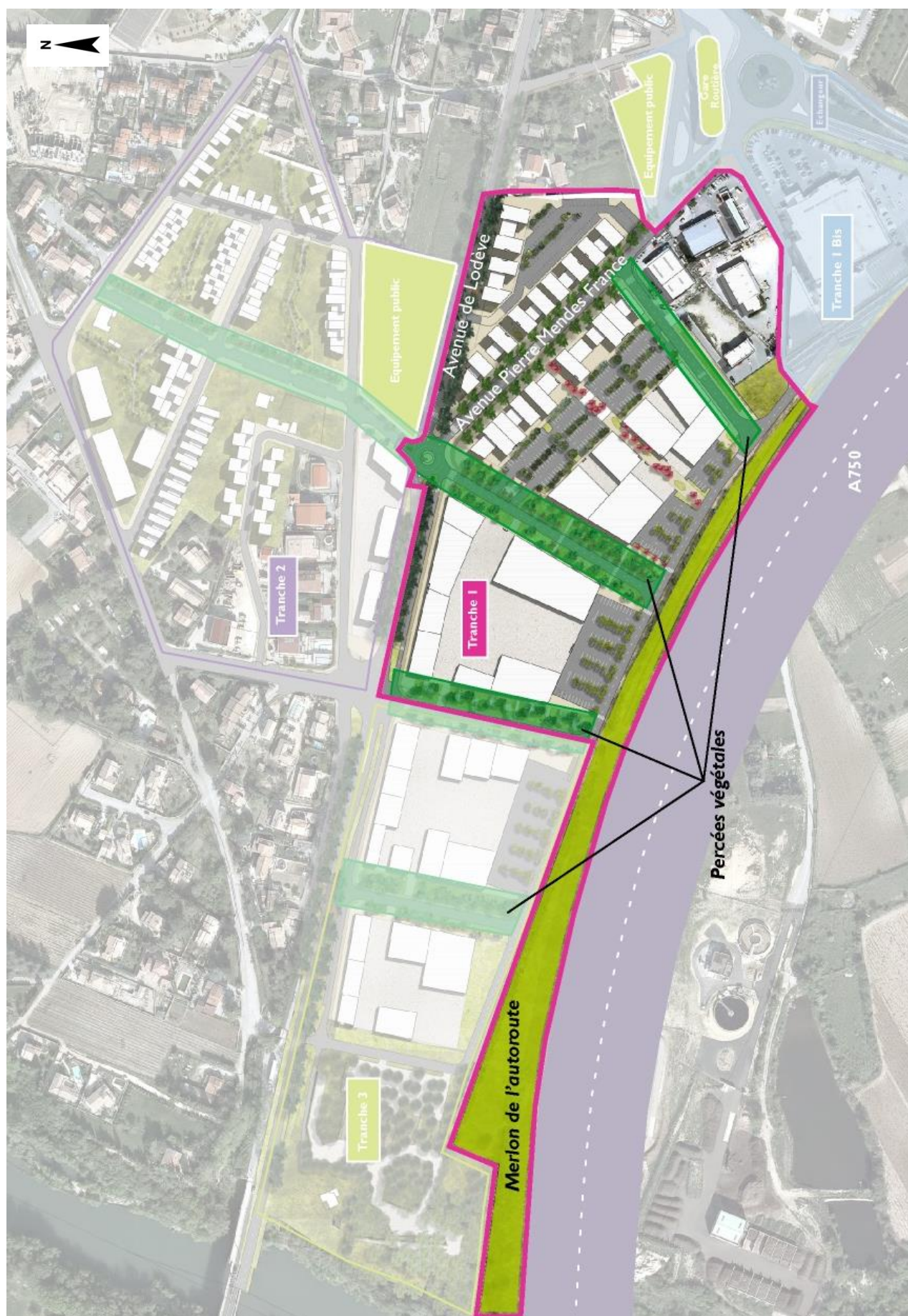


Schéma paysager : Tranche I | Aménagement du Cœur de ZAC

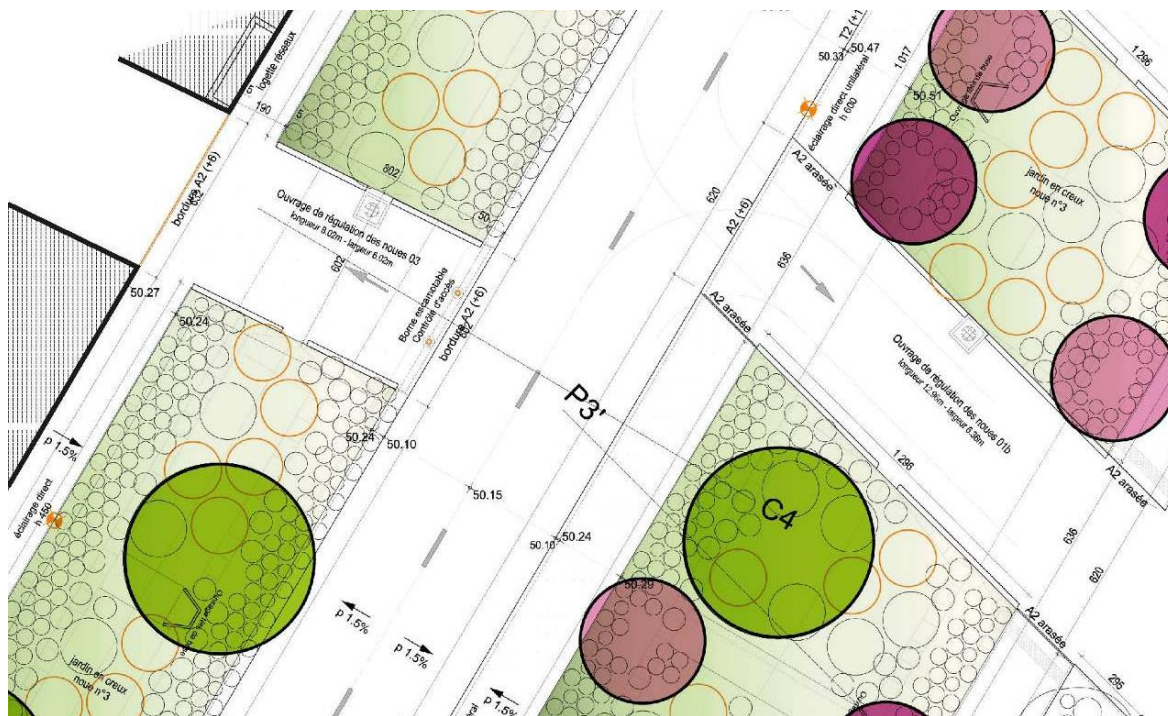


### **Les pénétrantes : percées végétales**

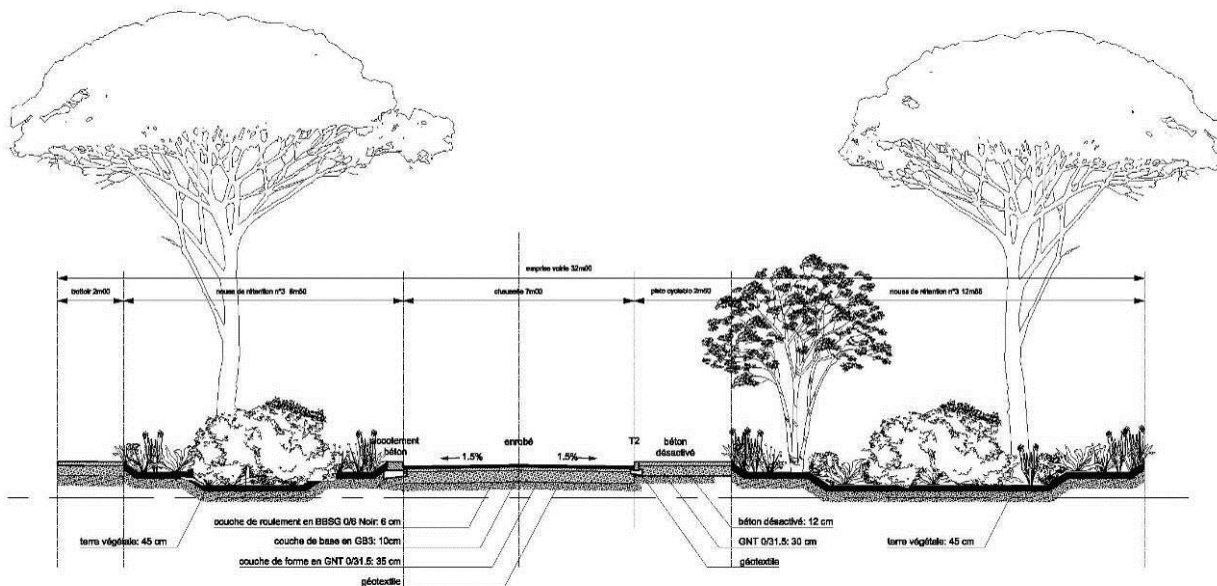
Les percées végétales viennent se positionner pour former des séquences. Ces éléments fonctionnent pour partie à l'échelle du territoire, vu depuis l'autoroute en ouvrant sur des percées paysagères, mais également à l'échelle du site de la ZAC, en le recoupant en entités d'échelle plus urbaine. Ainsi les supports des bâtiments à venir prennent place entre chacune de ces percées. Ces séquences permettent de retrouver l'échelle du lieu par une continuité urbaine. Afin de décliner ces différentes échelles, les végétaux plantés le long de ces percées sont plus bas et de nature plus domestique que les platanes de l'avenue de Lodève. Ils rappellent le caractère agricole de la région. Ainsi il est envisagé que soient plantés des arbres de Judée, des robiniers faux acacia, des pruniers.

La disposition perpendiculaire des nouvelles voiries par rapport à l'avenue de Lodève, est affirmée par la volonté d'identifier chaque voie au moyen d'une espèce d'arbre différente, afin de faciliter la lecture spatiale et la reconnaissance de la part des usagers. Prunus à feuillage mauve et acacias d'un vert soutenu, alternent dans une palette graphique et chromatique.

La perméabilité entre les supports, sera traitée avec des arbustes bas, (de type Teucrium, Cotonéaster, et autres), assez rustiques et de faible entretien, mais riches en couleurs et textures.



### Plan détail d'un type de pénétrante avec jardins en creux, pistes cyclables et voies piétonnes





Coupe de ce type de pénétrante - Echelle 1/200<sup>ème</sup>



### ***L'aménagement du merlon de l'autoroute et des bassins d'orage***

Le merlon, installé par le chantier de l'A750 est planté sur son versant intérieur de petits bosquets dans le prolongement des surfaces de rétention des eaux pluviales qui le longent. Il est également planté de masses d'arbustives, avec la double de réduire, voir d'empêcher les ravinements en stabilisant les pentes. Sa mise en place sera très étudiée, tant en terme de barrière de protection que de support végétalisé, véritable premier plan du paysage propre aux futures activités.

### ***Le paysage nocturne***

Les nouvelles temporalités urbaines, la mutation des modes de vie, induisent de nouvelles pratiques et mobilités nocturnes pour l'instant souvent difficiles et inorganisées.

La mise en lumière des espaces commerciaux, ne peut être traitée de manière identique aux espaces dédiés aux logements, voire même à l'équipement public. Il est donc nécessaire de penser les spécificités. L'éclairage peut ainsi valoriser le paysage, donner une identité à un quartier, plus de convivialité, tout en prenant en compte la sécurité et en améliorant le cadre de vie.

C'est pourquoi, il est nécessaire que chacun des espaces soit défini suivant un « plan lumière » complémentaire au plan d'aménagement. Celui-ci devra s'articuler à la fois sur les nécessités sécuritaires, en évitant les larges zones sombres, mais aussi il pourra mettre en place des parcours, balisant ainsi des cheminements, plutôt que de chercher à systématiquement avoir un balayage lumineux uniforme sur toutes les parties du projet.

Ainsi nous pourrions imaginer que des chemins de lumière permettent de passer de la rue dédiée aux véhicules vers des espaces piétons, ou aux espaces privés et publics sans rupture. Le rapport à l'autoroute devra également être pris en compte dans cette même logique.

### 3.2 Le parti architectural :

En matière d'espace commercial, les objectifs architecturaux portent majoritairement sur le traitement des abords, des entre-deux. Plus qu'un langage architectural portant sur les bâtiments, c'est une attention particulière à l'insertion de ceux-ci dans un contexte environnant qui est primordial. Ici le support compte autant, si ce n'est plus que le bâtiment afin de permettre à ces espaces commerciaux de devenir de véritables entités urbaines liées à la ville et non plus des « zones » hors de la ville tel des artifices sans vie, sans lieu.

D'autre part, la rentabilité qu'exige l'architecture des espaces commerciaux est une réalité à prendre en compte. La qualité architecturale à apporter à ces ensembles doit être portée par des éléments architecturaux simples, identifiables, répétitifs. Nous avons donc décidé de travailler sur un système qui par les répétitions qu'il entraîne engendre l'identité du lieu. Ce système ne porte pas sur l'édifice, mais sur la façon dont celui-ci vient s'implanter sur le site, sur le support qui l'accueil.

L'ensemble commercial est conçu comme une succession de micro entités commerciales rattachées à la promenade piétonne sur l'Avenue de Lodève.

#### ■ Les supports de commerces :

Ces supports sont conçus de manière à pouvoir fonctionner en toute autonomie. Les supports commerciaux sont entièrement dédiés aux commerces. Les commerces sont tous tournés sur le pourtour du support à la fois vers la promenade commerciale et aussi sur les percées végétales.

Tous les supports sont accessibles par les véhicules de livraison, des voies de livraison sont spécialement créés à cet effet, tous les espaces de stockage sont repoussés à l'intérieur du support.

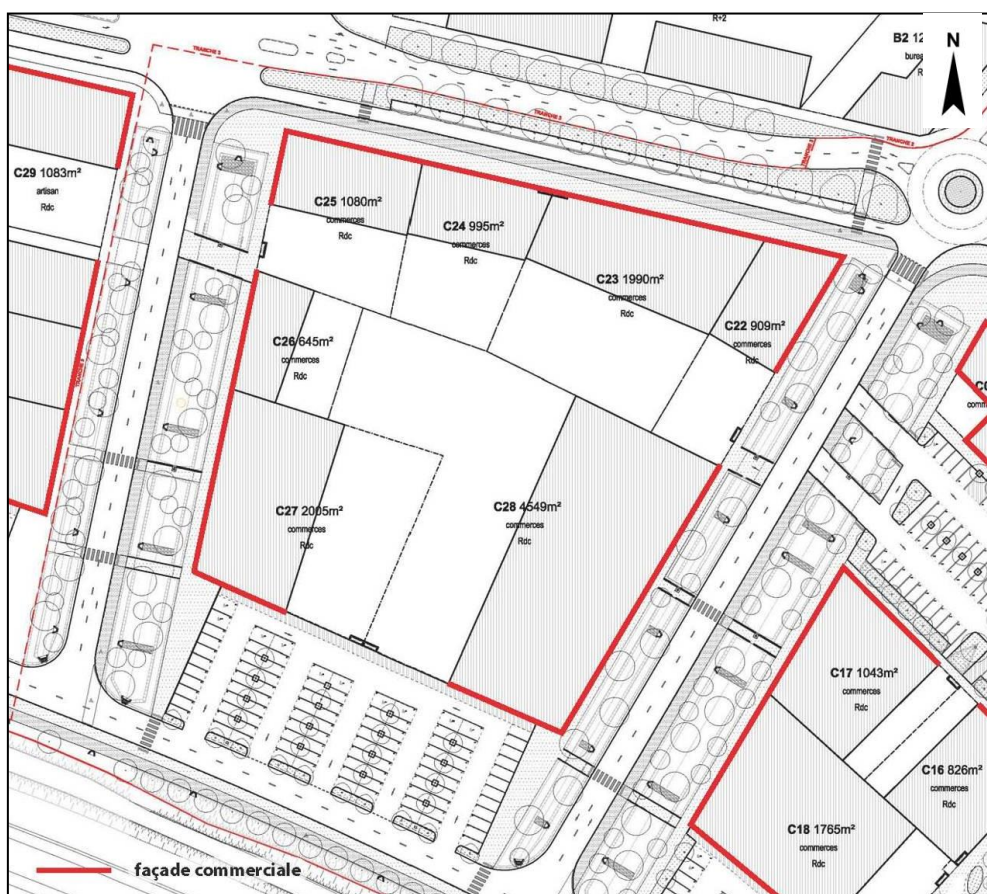


Schéma du Principe d'un Support commercial - Façades commerciales



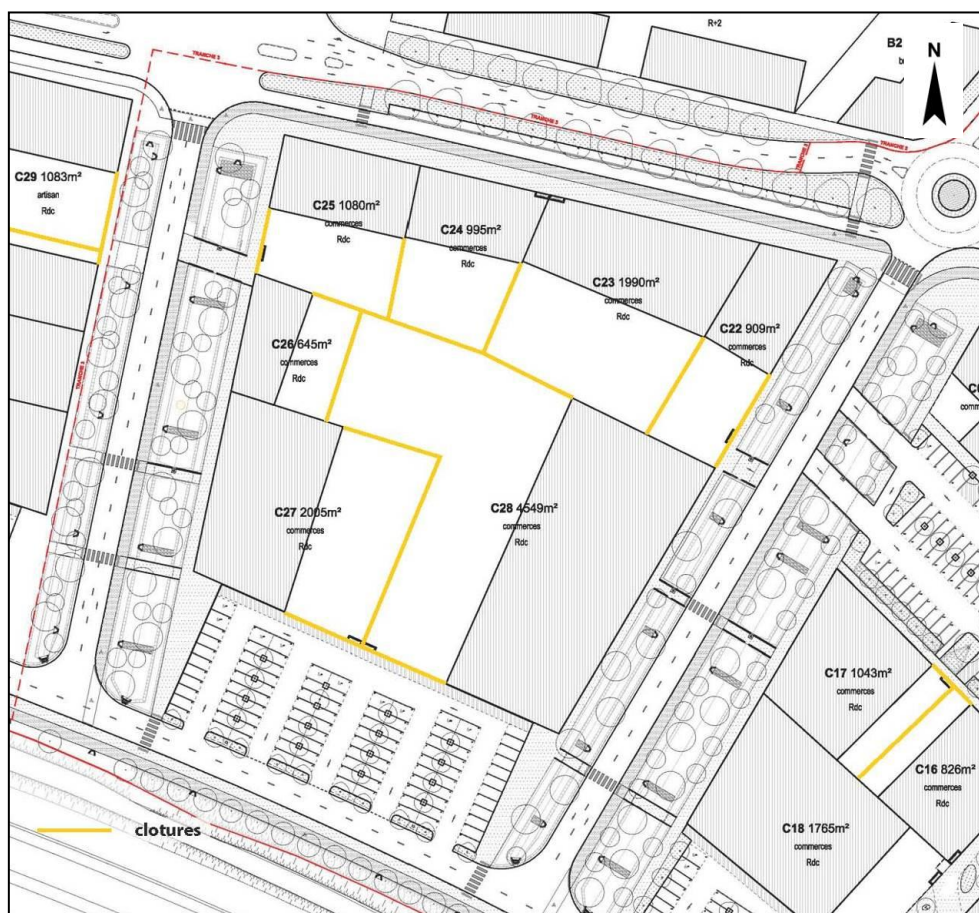


Schéma du Principe de fonctionnement d'un Support commercial - Voies de Livraison et clôtures

#### ■ Les bureaux :

L'ensemble de bureaux accueille un programme mixte bureaux/commerces. Il est implanté de telle manière qu'il contribue à la formation d'un alignement bâti le long de l'avenue de Lodève et de l'avenue Pierre Mendès France. D'autre part, il devra permettre une perméabilité et une circulation aisée des piétons aux abords et à travers les parcelles concernées. A ce titre, toute clôture est proscrite. La construction de bâtiments dont la typologie s'apparente à des plots est vivement conseillée. Dans le cas où cette prescription ne serait pas retenue, les RDC devront accueillir de larges traversées piétonnes, libres de passage et accessibles aux personnes à mobilités réduites.





### ■ Les circulations douces :

Les circulations douces entre micro entités commerciales seront assurées par des chemins clairement marqués qui longeront les jardins en creux. Ceux-ci devront assurer un maillage cohérent entre deux « supports » voisins.

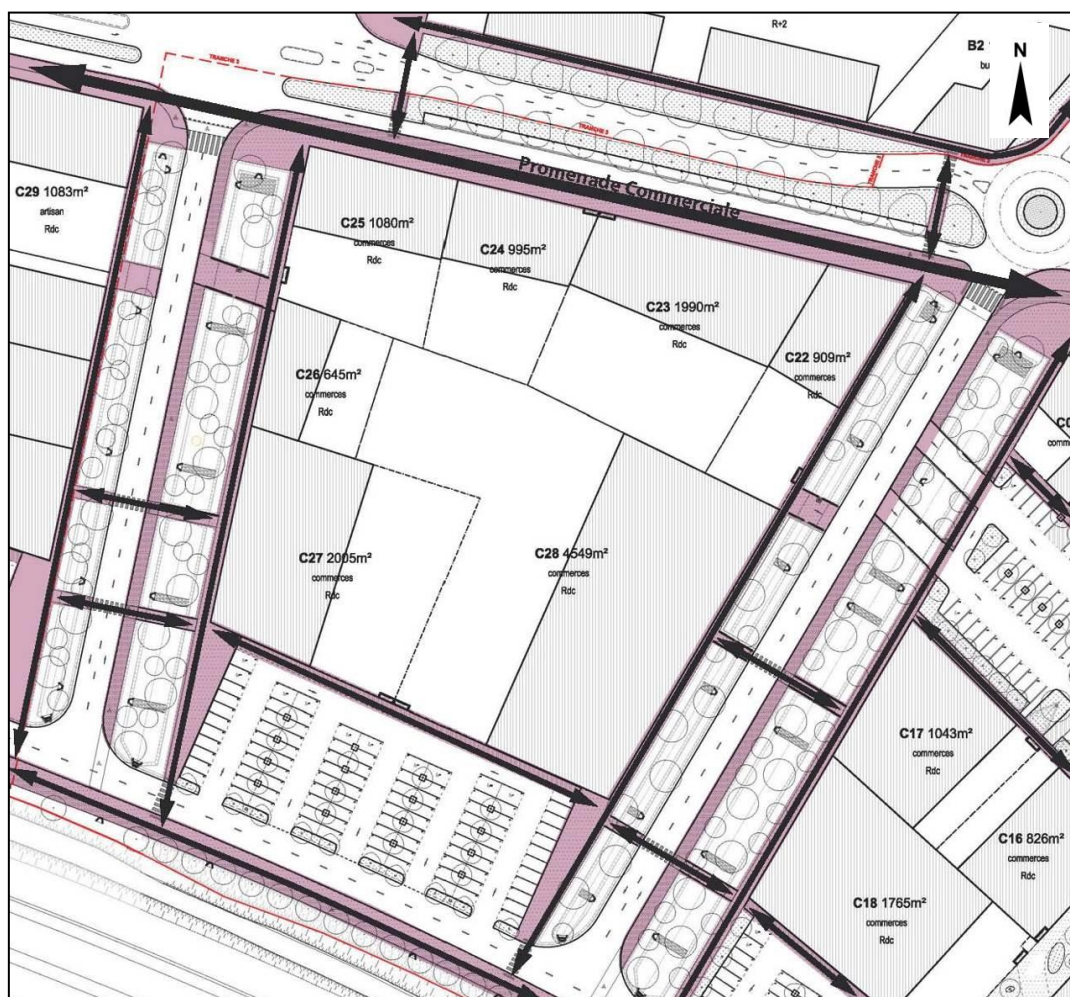


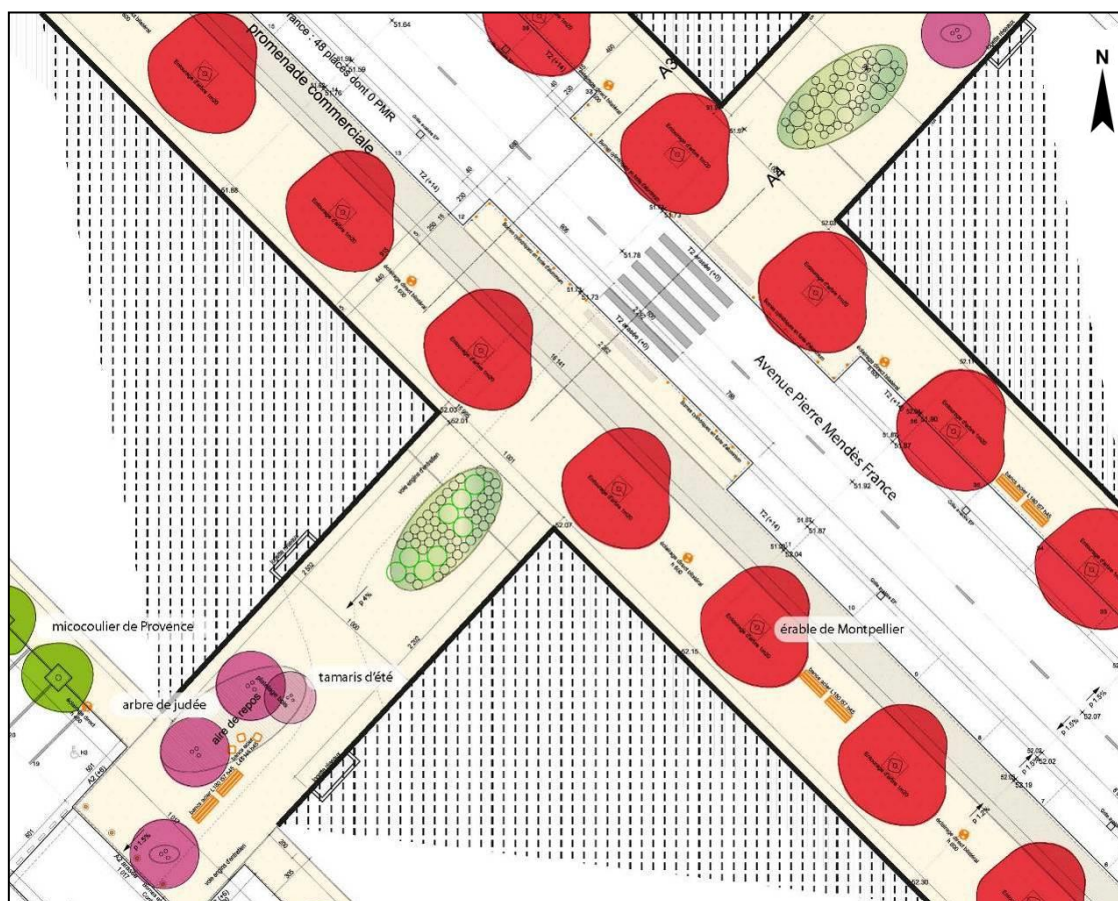
Schéma du Principe de Fonctionnement d'un support commercial - Circulations douces-





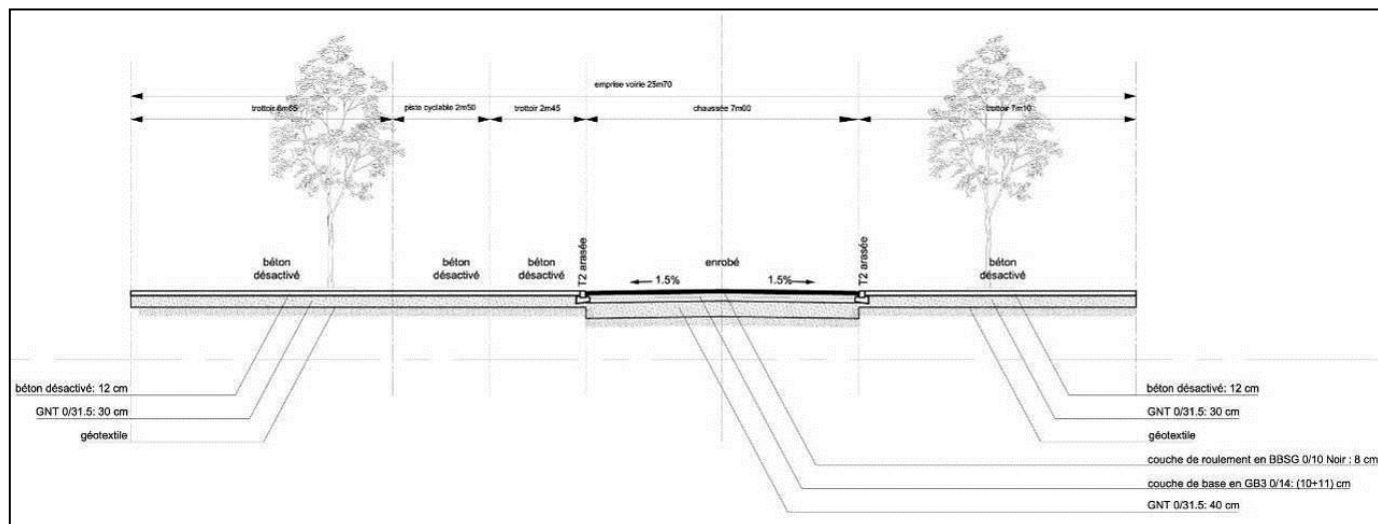
▪ **-La promenade piétonne :**

La promenade commerciale sera créée sur une longueur de 500 m, les façades commerciales la borderont.



Plan Détail de la Promenade commerciale sur l'Avenue de Lodève





Coupe sur la promenade commerciale





# **ANNEXES**