

# ALÈS 2020

Note de cadrage

Quel projet pour la zone  
d'activités du Mas d'Hours ?

 Programme partenarial 2011 - Mai 2011

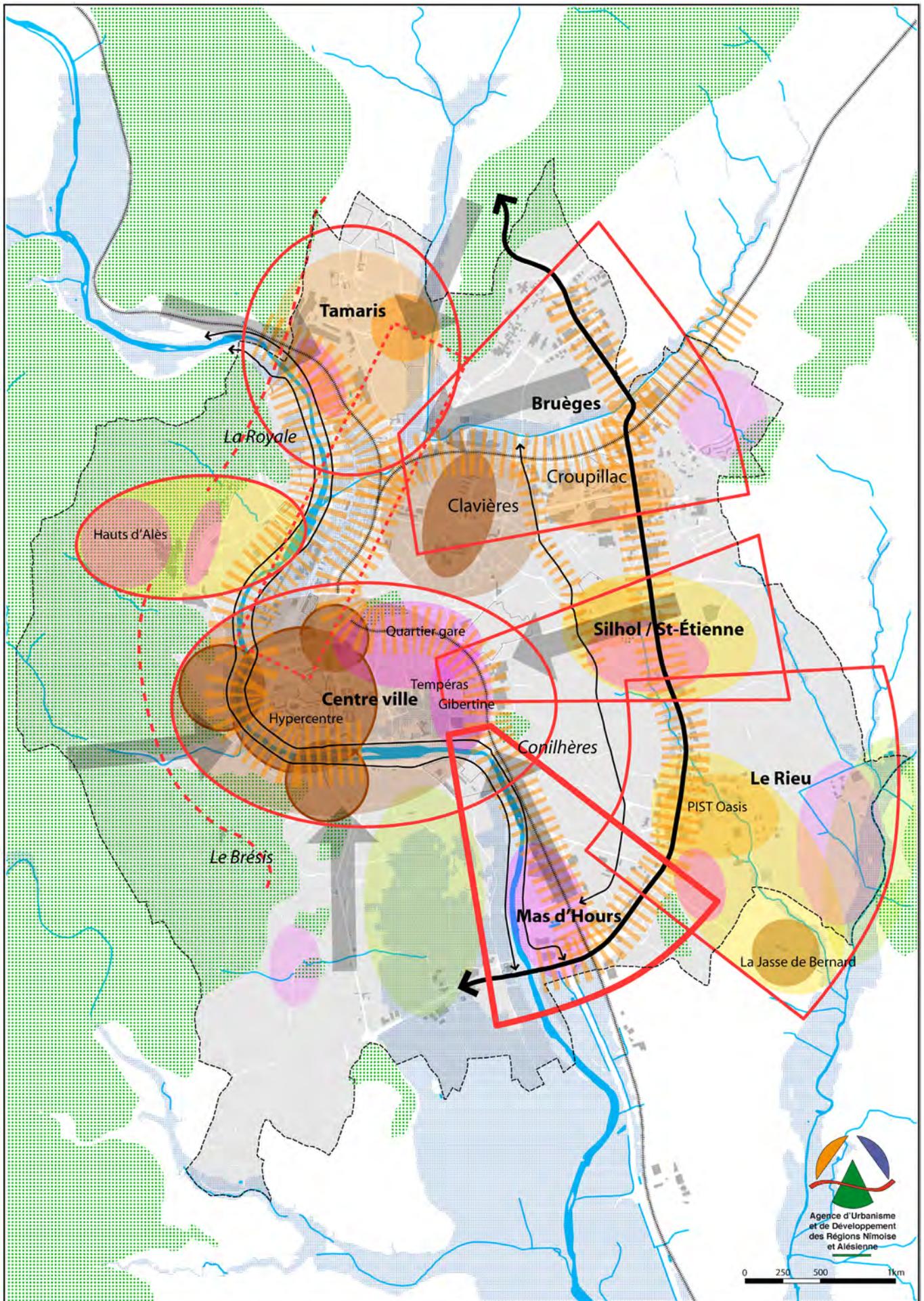


Agence d'Urbanisme et de Développement des Régions Nîmoise et Alésienne  
ARCHE BÖTTI 2 - 115 ALLEE NORBERT WIENER - BP 70035 - 30023 NIMES CEDEX 1  
Tél. 04 66 29 02 60 - Fax. 04 66 29 88 70 - [audrna@audrna.com](mailto:audrna@audrna.com)  
Association Loi 1901 - SIRET 38044850600028 - [www.audrna.com](http://www.audrna.com)



# Sommaire

<b>I</b>	<b>ÉTAT DES LIEUX ET ENJEUX</b>	<b>4</b>
I.1	Le site et son environnement	4
I.2	La structuration paysagère urbaine	8
I.3	La desserte automobile	10
I.4	Les déplacements alternatifs à la voiture	13
I.5	Les réseaux divers	13
I.6	Le positionnement et le fonctionnement des activités	15
I.7	L'état du foncier	18
I.8	L'analyse des projets actuels	23
I.9	Les premiers enjeux pour l'émergence d'un projet urbain	24
<b>II</b>	<b>PROCESSUS / MÉTHODES ET OUTILS</b>	<b>27</b>
II.1	Quel mode opératoire pour quel projet ?	27
II.2	La préparation de l'opération et les mesures de sauvegarde	30
II.3	Les études et démarches préalables	32
II.4	Trois scénarios d'aménagement possibles	33
II.5	Quelques exemples d'aménagements spécifiques	40
<b>III</b>	<b>SYNTHÈSE DES PRÉCONISATIONS</b>	<b>41</b>
	<b>ANNEXES PHOTOGRAPHIQUES</b>	<b>43</b>



# I État des lieux et enjeux

## I.1 - Le site et son environnement

**Un site à enjeux à l'échelle de la ville et de l'agglomération** (cf. Premiers éléments d'analyse urbaine – Alès 2020 - page ci-contre).

Un site **d'entrée de ville** majeure et une vitrine potentielle pour Alès et les Cévennes.

Un site économique à requalifier pour **s'adapter au « marché »** et aux nouvelles pratiques de la clientèle.

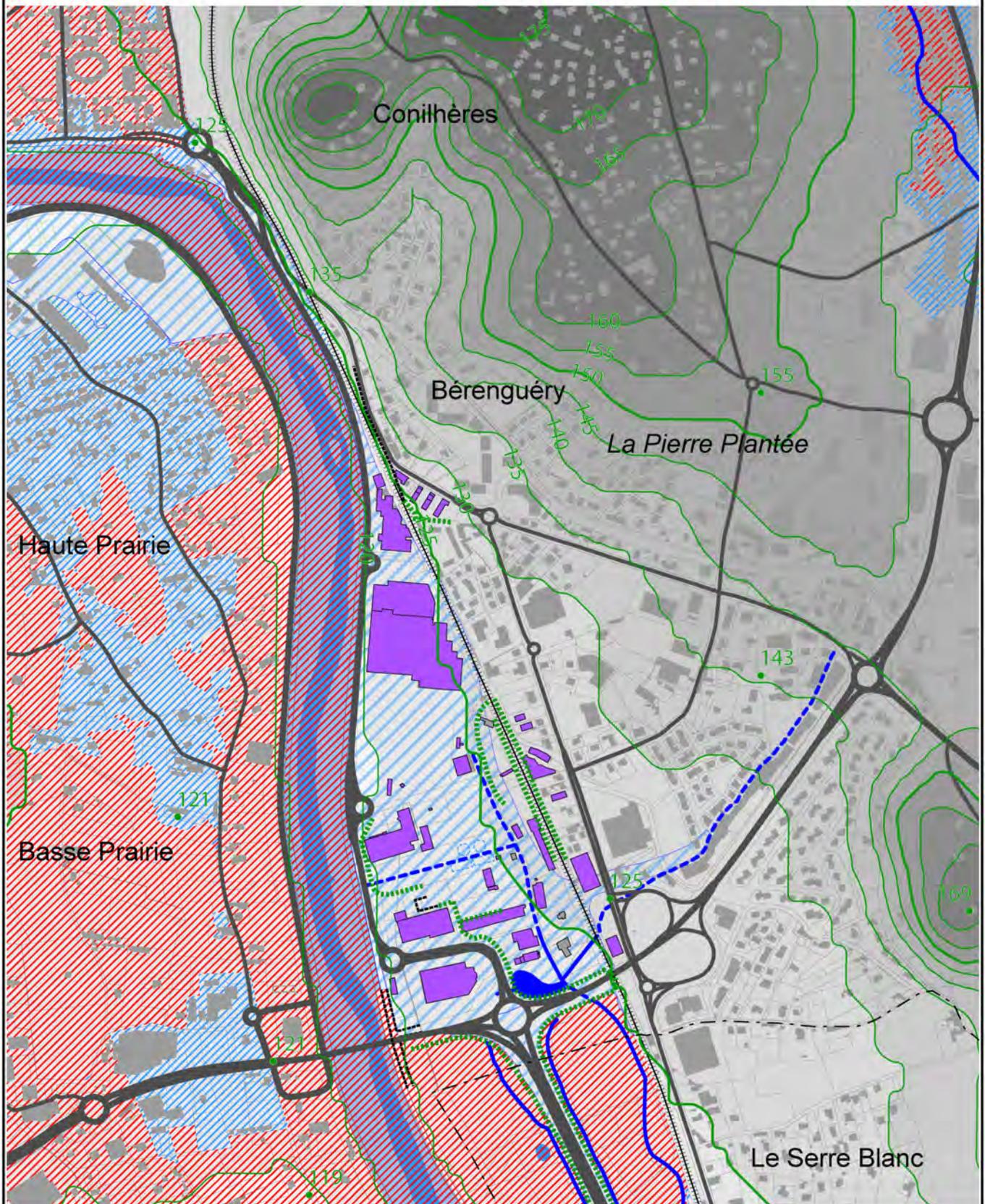
Un site à requalifier avec **une approche de développement durable** (cf. Grenelle de l'environnement), aujourd'hui exigée par les CDAC (voir encadré).

**Les CDAC examineront les projets en fonction des effets de ces derniers :**

- en matière d'aménagement du territoire :
  - ▶ l'animation de la vie urbaine, rurale et de montagne,
  - ▶ les flux de transport,
  - ▶ les effets sur les Opérations Programmées d'Amélioration de l'Habitat et les ZAC.
  
- en matière de développement durable :
  - ▶ la qualité environnementale du projet,
  - ▶ son insertion dans les réseaux de transports collectifs.

Source CODE 30 – Observatoire du commerce du Gard - <http://www.commerce-gard.fr/>

## ALÈS-ZONE D'ACTIVITÉS DU MAS D'HOURS / HYDROGRAPHIE-RELIEF



PPRI : risque fort

PPRI : risque modéré

PPRI : risque résiduel

Cours d'eau

Ruisseau / collecteur aérien

Ruisseau / collecteur enterré

Courbe de niveau

Relief marquant

Mur de soutènement

Source : IGN BD TOPO

0 500 m

**Zone d'activités commerciales enclavée**, coincée entre le Gardon à l'Est, la voie ferrée et le relief à l'Ouest et la rocade au Sud.

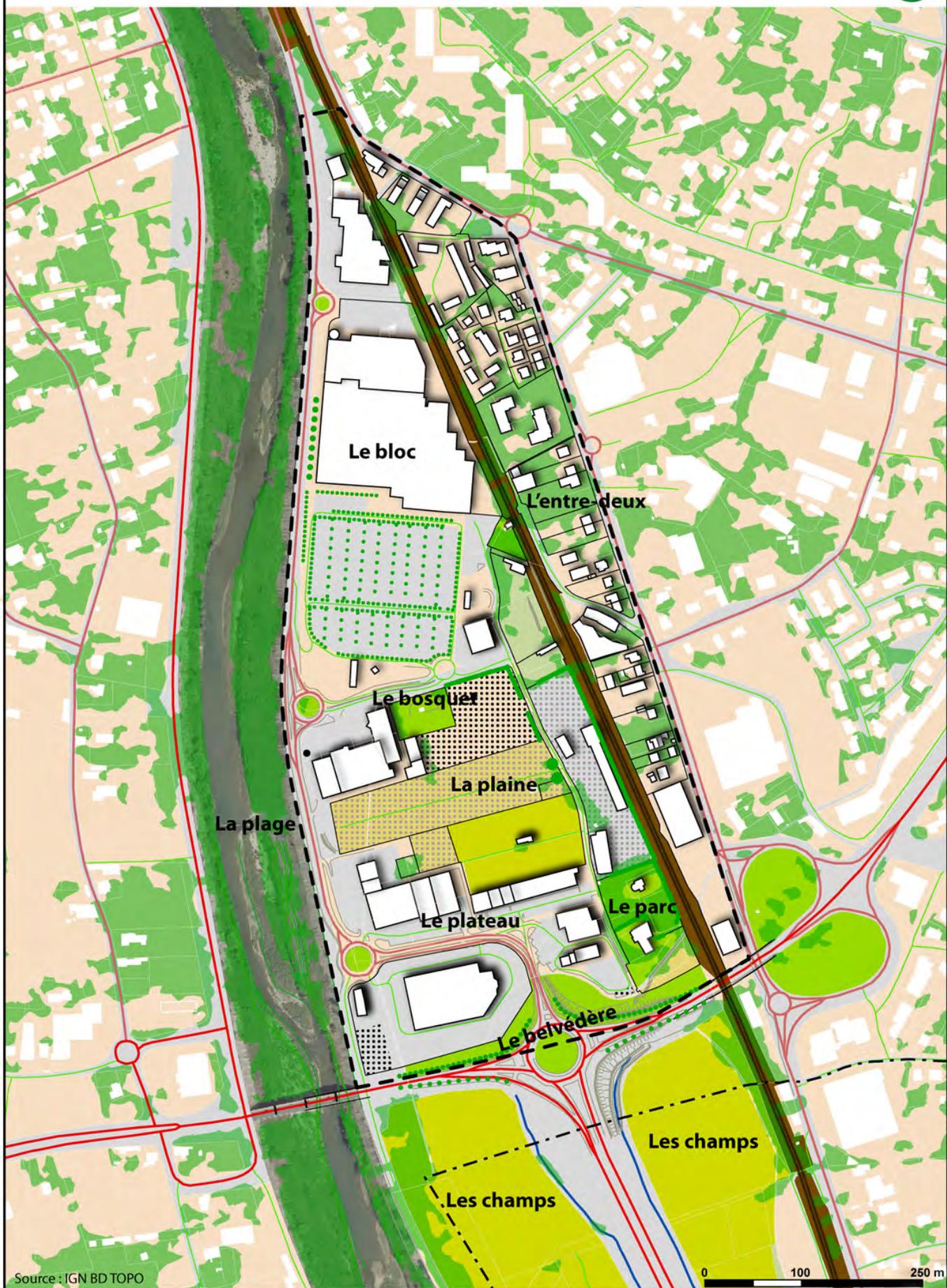
**Le relief et les infrastructures limitent les possibilités de connexion** avec les autres quartiers.

*Terrains disponibles en « creux » / espace « endigué » (digue du Gardon + talus de la rocade).*

Une **faible sensibilité au risque d'inondation** (risque résiduel au PPRI).

Un réseau hydrographique qui peut servir d'appui au projet (trame bleue...).

**ALÈS-ZONE D'ACTIVITÉS DU MAS D'HOURS / PLAN MASSE ACTUEL**



## I.2 La structuration paysagère et urbaine

Situation en entrée de ville : **première façade d'Alès avec les Cévennes** en perspective avec une mise en scène à partir du « belvédère » de la rocade.

Aménagement et **implantation des constructions** au coup par coup, au gré des opportunités foncières, avec un alignement affirmé le long de la rue Léon Blum (façade fermée).

Architecture disparate, mais un épanelage homogène.

Des aménagements paysagers principalement le long de la rocade et ponctuellement sur le quai du Mas d'Hours.

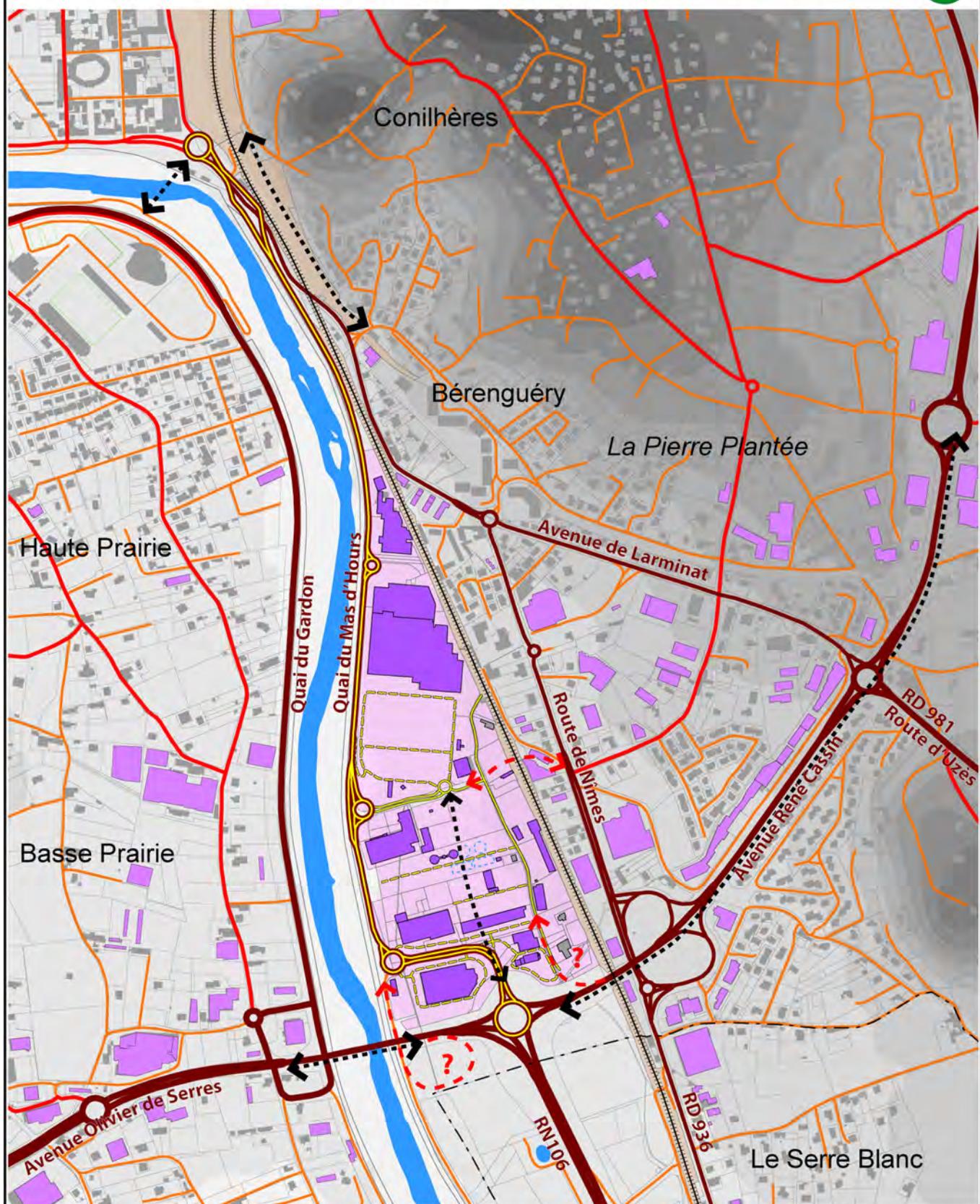
Des superficies importantes sont dévolues au stationnement (à préciser). Seuls deux parkings sont paysagés (Cora, Mac Donald's).

Absence d'espaces publics si ce n'est le « parvis » de l'hypermarché (statut privé).

Quelques repères : le « bosquet » de la déchetterie, « parc », arbres remarquables, totem...

Quelques points noirs : arrières de Renault, signalétique (totem Darty), stockage engins de chantiers...

**ALÈS-ZONE D'ACTIVITÉS DU MAS D'HOURS / DESERTE AUTOMOBILE**



- |                                   |                                      |                         |
|-----------------------------------|--------------------------------------|-------------------------|
| Voie de transit / entrée de ville | Desserte principale de la ZA         | Voie ferrée existante   |
| Voie de liaison interquartiers    | Desserte interne de la ZA (publique) | Infrastructure projetée |
| Voie secondaire                   | Desserte interne de la ZA (privée)   | Infrastructure proposée |

Source : IGN BD TOPO

0 500 m



### I.3 La desserte automobile

Situation en entrée de ville : **accès direct au centre ville par le quai du Mas d'Hours** qui est aussi la voie de desserte principale de la zone d'activités.

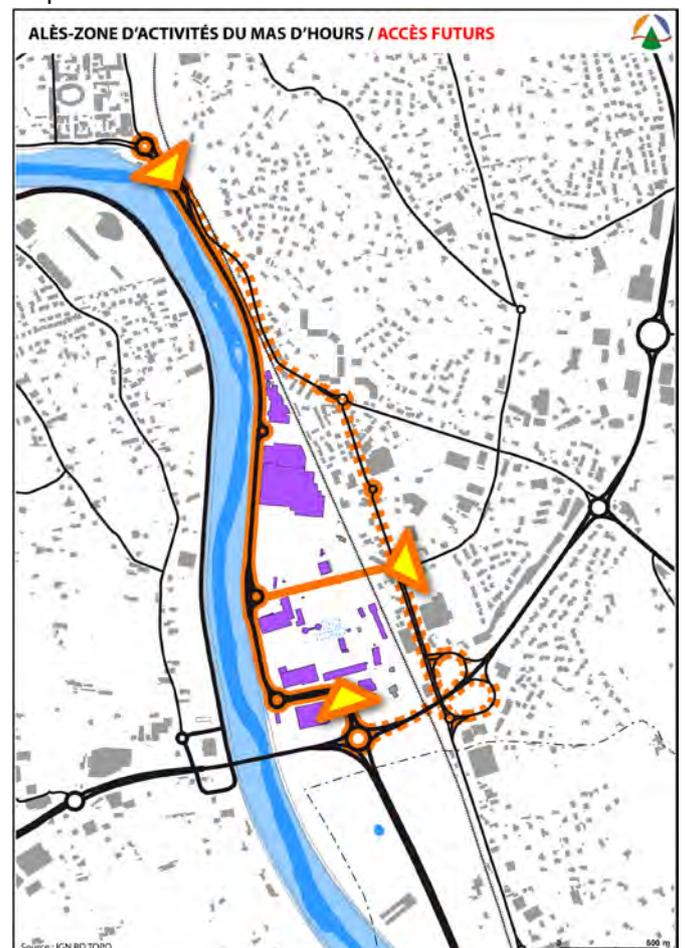
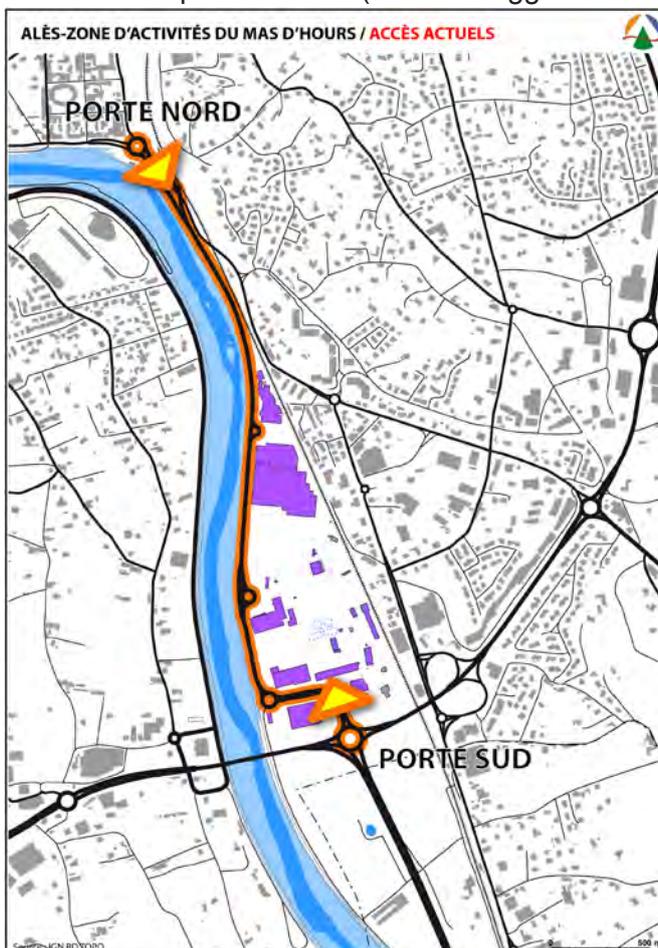
De nombreuses enseignes locomotives, qui **capte des flux automobiles importants** engendrant **une congestion des deux carrefours d'entrée de zone**.

Pas de continuité de la desserte interne (sauf quai du Mas d'Hours).

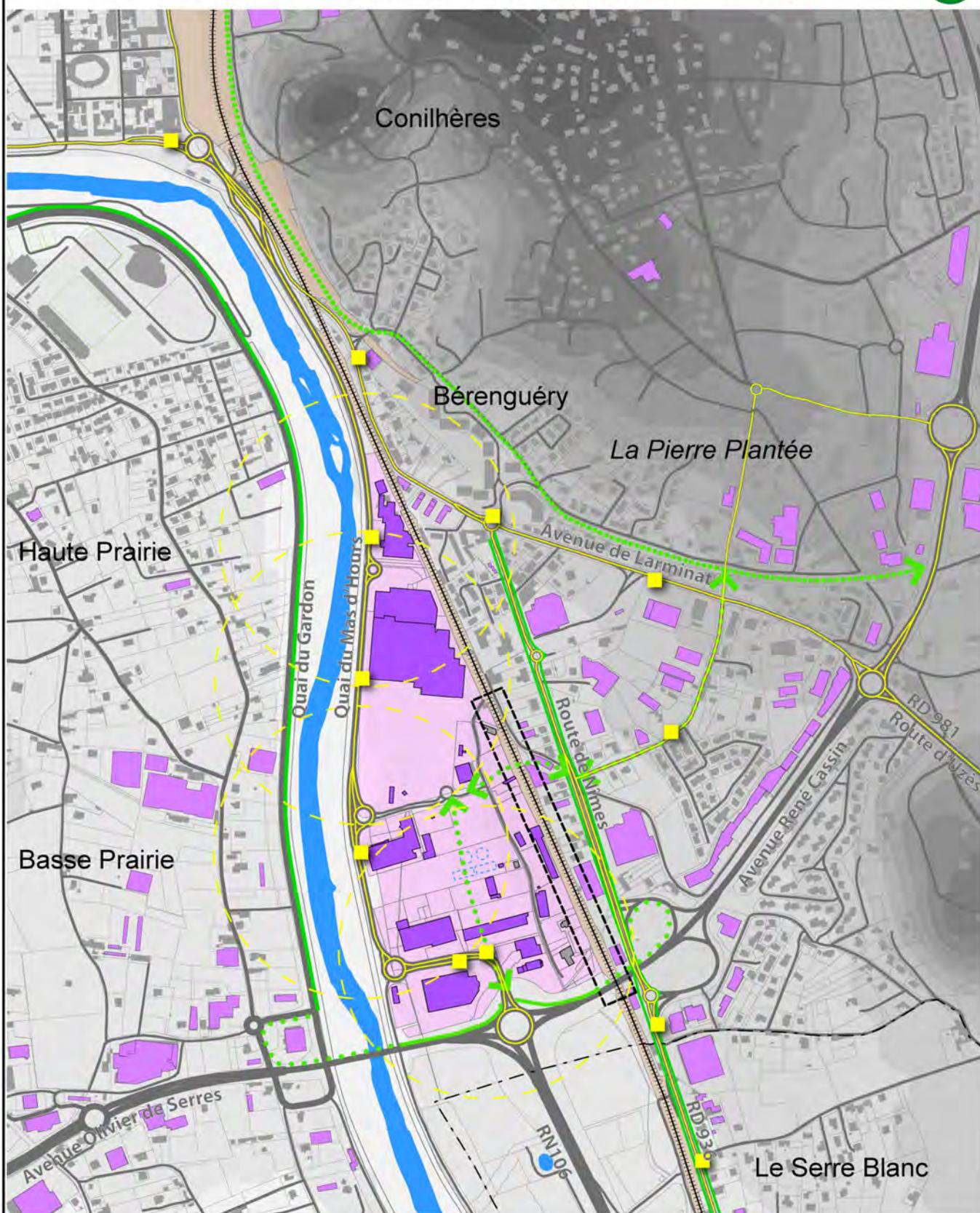
**Des projets identifiés permettant à terme un report des flux** d'entrée et sortie du centre ville **sur la rive droite**.

**Possibilités de démultiplier l'entrée principale Sud**, avec nécessité de traiter la rocade elle-même pour une réelle efficacité. Intérêt de ces possibilités à confirmer notamment pour une « porte Ouest ».

**Opportunité de désenclavement vers la route de Nîmes** grâce à la réalisation d'un ouvrage sur les voies ferrées offrant une troisième entrée (« porte Est ») à la zone pour les quartiers Est et pour les chalands arrivant par la rocade (nord de l'agglomération) ou par Saint-Hilaire.



**ALÈS-ZONE D'ACTIVITÉS DU MAS D'HOURS / DESSERTE ALTERNATIVE**



- |                   |                             |  |
|-------------------|-----------------------------|--|
| — Voie automobile | — Piste cyclable existante  | — Voie ferrée existante                          |
| — Ligne de bus    | ... Piste cyclable projetée | ▭ Halte ferroviaire proposée (périmètre d'étude) |
| ■ Arrêt de bus    | ... Piste cyclable proposée |  |

Source : IGN BD TOPO

0 500 m



## I.4 Les déplacements alternatifs à la voiture

**Desserte en transports en commun** en limite de la zone mais **accessible** car les usagers de la zone d'activités sont à moins de 500 mètres d'un arrêt de bus.

Itinéraires cyclables actuels et projetés qui évitent la zone, mais possibilité de maillage des pistes cyclables en utilisant les voiries projetées / proposées, notamment vers l'Est.

Cheminements doux aménagés le long de la rocade, possible le long du Gardon, mais inexistant dans la zone malgré les besoins, notamment pour les salariés (déplacements vers lieux de restauration).

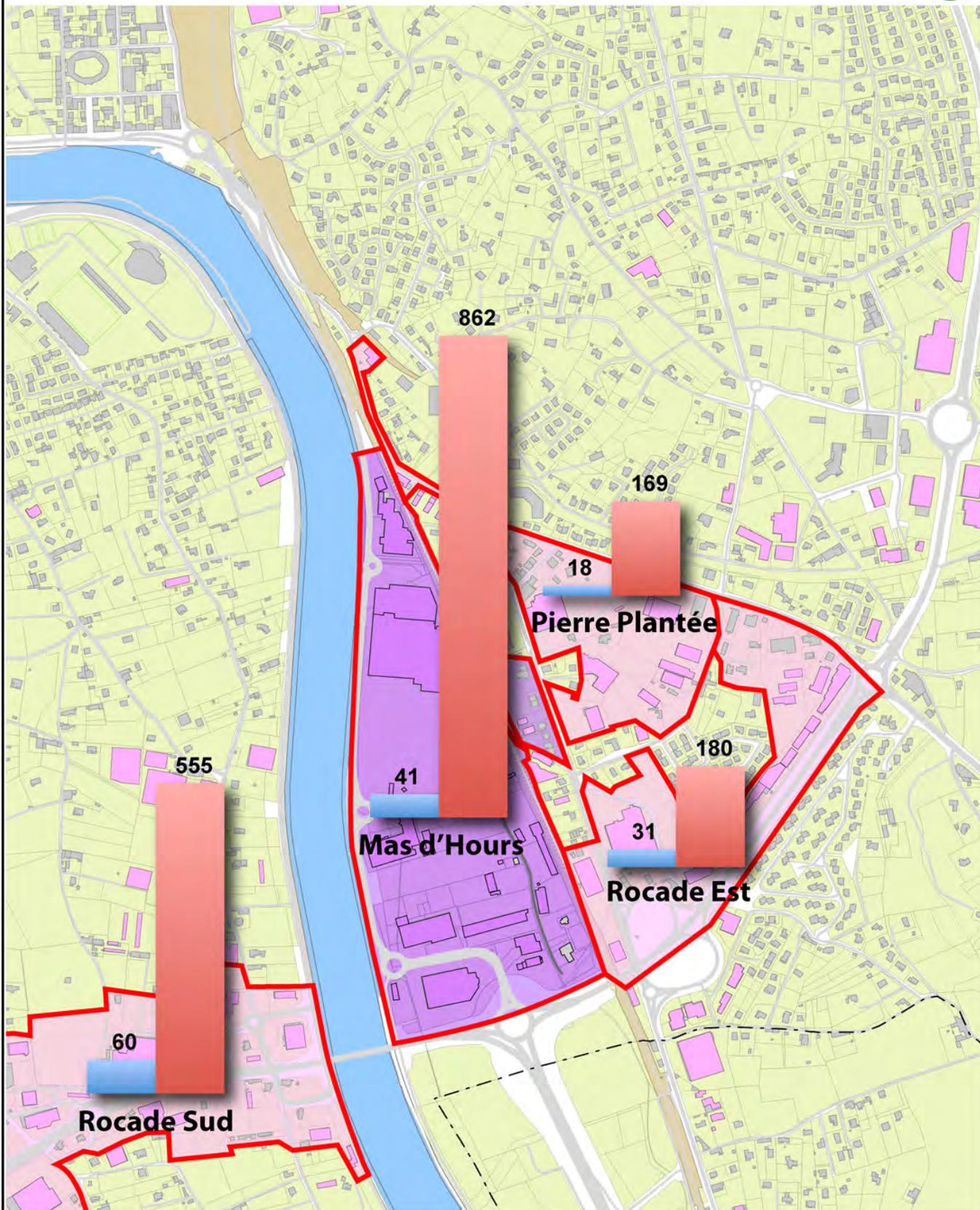
## I.5 Les réseaux divers

À ce stade de la réflexion les réseaux divers de la zone du Mas d'Hours, notamment de viabilisation, ne sont pas étudiés. La ville d'Alès en a réalisé un état des lieux et a d'ores et déjà estimé les travaux nécessaires à la desserte du projet potentiel en cœur de zone préalablement à l'instauration d'un PAE. Cette estimation sera vraisemblablement complétée si le projet finalement retenu devait avoir une emprise et un programme d'équipements publics plus étendu.

Néanmoins, ce chapitre est l'occasion de rappeler l'enjeu d'une approche durable de ces réseaux pour maîtriser la consommation des ressources, des énergies et d'émission de gaz à effet de serre, en envisageant des solutions techniques aujourd'hui de moins en moins alternatives, par exemple :

- Une consommation d'eau potable complétée par la réutilisation de l'eau de pluie (arrosage des espaces extérieurs, nettoyage de locaux, usages sanitaires) ;
- Un recours aux énergies renouvelables au regard du potentiel local, notamment de l'énergie solaire, pour la production d'électricité (photovoltaïque), d'eau chaude sanitaire ou de chauffage, mais aussi de la bio masse (filière bois des Cévennes) pour le chauffage ;
- La prise en compte de l'arrivée du réseau très haut débit aux portes de la zone (RN 106) en permettant de créer à terme un réseau interne au Mas d'Hours si une diversification des activités (tertiaire) était envisagée, ce qui présente deux avantages : limiter les déplacements et rendre la zone encore plus attractive.

**ALÈS-ZONE D'ACTIVITÉS DU MAS D'HOURS / ZAE DU SUD ALÉSIEN**



- Périphérie ZAE du Mas d'Hours
- Périphérie autre ZAE
- 31 Nombre d'entreprises
- 31 Nombre d'emplois

Source : IGN BD TOPO / CODE 30 - Observatoire des zones d'activités du Gard

0 500 m



## I.6 Le positionnement et le fonctionnement des activités

### Une zone économique majeure

La **zone d'activités économiques la plus importante du sud alésien** en nombre d'emplois (862) et la seconde en nombre d'entreprises (41) en 2010.

Des chalands bien sûr, mais aussi des emplois avec **des besoins à étudier** (services, déplacements...).

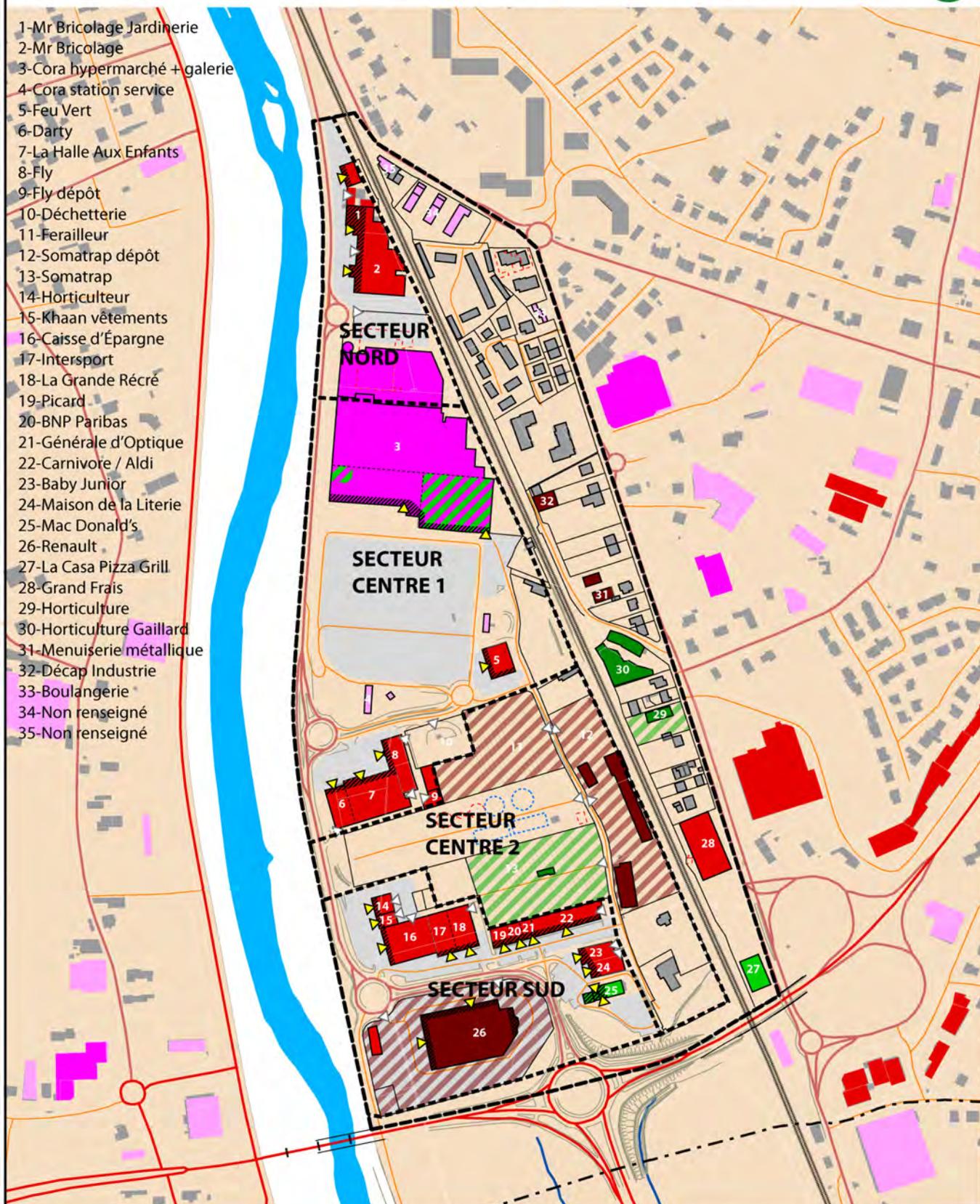
Nécessité :

- De connaître les projets et les perspectives de développement des établissements existants ;
- De faire une étude de marché / de positionnement de la zone du Mas d'Hours au sein de l'offre commerciale de l'agglomération ;
- D'avoir un positionnement politique sur les orientations / les vocations à envisager : augmenter la qualité de l'offre, répartir l'offre sur l'agglomération et la rocade en particulier, diversifier vers d'autres activités (artisanat, tertiaire...).

# ALÈS-ZONE D'ACTIVITÉS DU MAS D'HOURS / FONCTIONNEMENT



- 1-Mr Bricolage Jardinerie
- 2-Mr Bricolage
- 3-Cora hypermarché + galerie
- 4-Cora station service
- 5-Feu Vert
- 6-Darty
- 7-La Halle Aux Enfants
- 8-Fly
- 9-Fly dépôt
- 10-Déchetterie
- 11-Ferailleur
- 12-Somatrap dépôt
- 13-Somatrap
- 14-Horticulteur
- 15-Khaan vêtements
- 16-Caisse d'Épargne
- 17-Intersport
- 18-La Grande Récré
- 19-Picard
- 20-BNP Paribas
- 21-Générale d'Optique
- 22-Carnivore / Aldi
- 23-Baby Junior
- 24-Maison de la Literie
- 25-Mac Donald's
- 26-Renault
- 27-La Casa Pizza Grill
- 28-Grand Frais
- 29-Horticulture
- 30-Horticulture Gaillard
- 31-Menuiserie métallique
- 32-Décap Industrie
- 33-Boulangerie
- 34-Non renseigné
- 35-Non renseigné



- |   |   |  |
|---|---|--|
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: magenta; border: 1px solid black;"></span> Supermarché / hypermarché | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: darkred; border: 1px solid black;"></span> Automobile / engins BTP | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: lightgrey; border: 1px solid black;"></span> Parking clientèle  |
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: red; border: 1px solid black;"></span> Enseigne spécialisée          | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: green; border: 1px solid black;"></span> Agriculture               | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background: repeating-linear-gradient(45deg, transparent, transparent 2px, black 2px, black 4px); border: 1px solid black;"></span> Façade principale / vitrine |
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: limegreen; border: 1px solid black;"></span> Restauration            | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: pink; border: 1px solid black;"></span> Autre commerce / activité  | <span style="display: inline-block; width: 0; height: 0; border-left: 5px solid transparent; border-right: 5px solid transparent; border-bottom: 8px solid black;"></span> Entrée clientèle / accès livraison                  |

Source : IGN BD TOPO

0 100 250 m



## Une activité commerciale diversifiée

**Une mono fonctionnalité**, le commerce, mais quelques services et activités tertiaires sont présents.

**Une grande diversité de l'offre commerciale** (grandes enseignes équipement de la maison et de la personne, discount alimentaire...) avec des « locomotives », notamment l'hypermarché CORA.

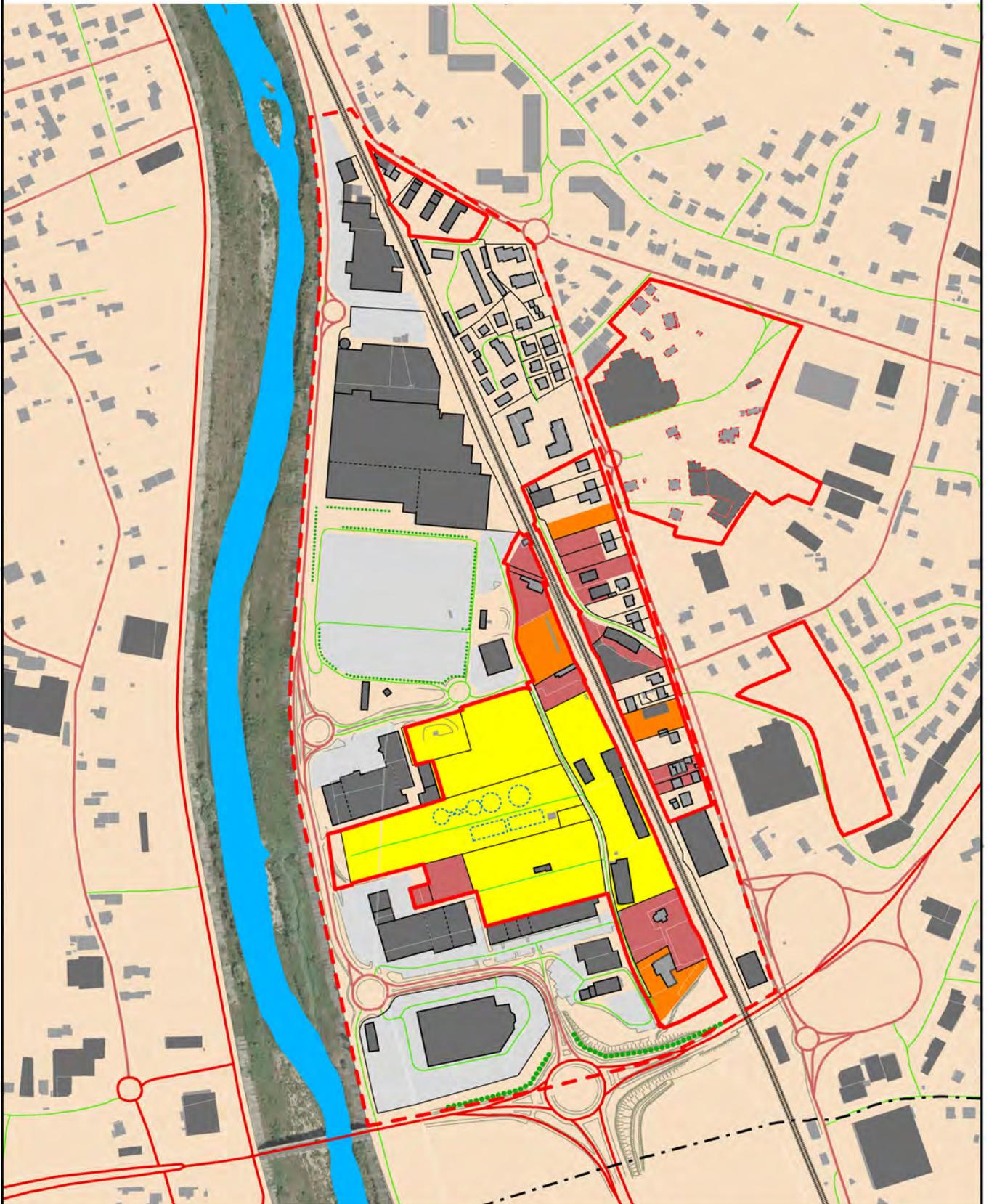
TYPOLOGIE DES ACTIVITÉS DU MAS D'HOURS	Entreprises		Nombre d'emplois		
	Nombre	Part	Début 2010	Fin 2010	Différence
Commerce de gros machines	1	2,4 %	6	7	1
Commerce et équipement de la voiture	3	7,3 %	124	114	-10
Culture et loisirs	3	7,3 %	48	37	-11
Équipement de la maison	3	7,3 %	35	35	0
Équipement de la personne	9	22,0 %	60	58	-2
Hébergement et restauration	3	7,3 %	78	87	9
Hygiène et soin de la personne	4	9,8 %	11	11	0
Commerce alimentaire	3	7,3 %	17	14	-3
Supermarché	1	2,4 %	8	7	-1
Hypermarché	1	2,4 %	413	464	51
Service bancaire	2	4,9 %	4	12	8
Service divers	3	7,3 %	2	3	1
Tertiaire	5	12,2 %	8	13	5
<b>TOTAL</b>	<b>41</b>	<b>100,0 %</b>	<b>814</b>	<b>862</b>	<b>48</b>

Source : ROZA / CODE 30 - Observatoire des zones d'activités du Gard 2010

**Pas de plan directeur, mais une sectorisation fonctionnelle** par ensemble d'activités organisées autour d'une desserte et de stationnement communs, avec des problématiques d'accès livraisons identiques :

- Secteur Nord – Mr Bricolage / Hypermarché Cora (livraisons) ;
- Secteur centre 1 – Hypermarché Cora / Fly / Darty ;
- Secteur centre 2 – Friches, horticulture, SOCAMAT ;
- Secteur Sud – Concession Renault / Intersport / Mac Donald's...

ALÈS-ZONE D'ACTIVITÉS DU MAS D'HOURS / FONCIER



- |   |   |
|---|---|
|  Périmètre d'étude   |  Dureté foncière forte / à étudier |
|  Ensemble de ressources foncières (disponibilités + potentialités) |  Dureté foncière moyenne           |
|   |  Dureté foncière faible            |

Source : IGN BD TOPO

0 100 250 m



## I.7 L'état du foncier

### Disponibilités / potentialités

**Des marges de manœuvre assez importante en terme de renouvellement urbain** (disponibilités / potentialités foncières) : ancienne station d'épuration, déchèterie, horticulteur...

Les terrains ne présentent pas de « dureté » foncière (difficulté potentielle opposée à une mutation/valorisation) particulière, à quelques exceptions prêts.

Les terrains au cœur de la zone, de dureté faible, sont d'ores et déjà maîtrisés par les collectivités ou de futurs opérateurs de l'aménagement :

- Station d'épuration ;
- Déchèterie ;
- Horticulture ;
- SOCAMAT.

Les terrains de dureté moyenne / à étudier se situent plutôt le long de la voie ferrée, à usage d'habitation ou d'activités potentiellement délocalisable :

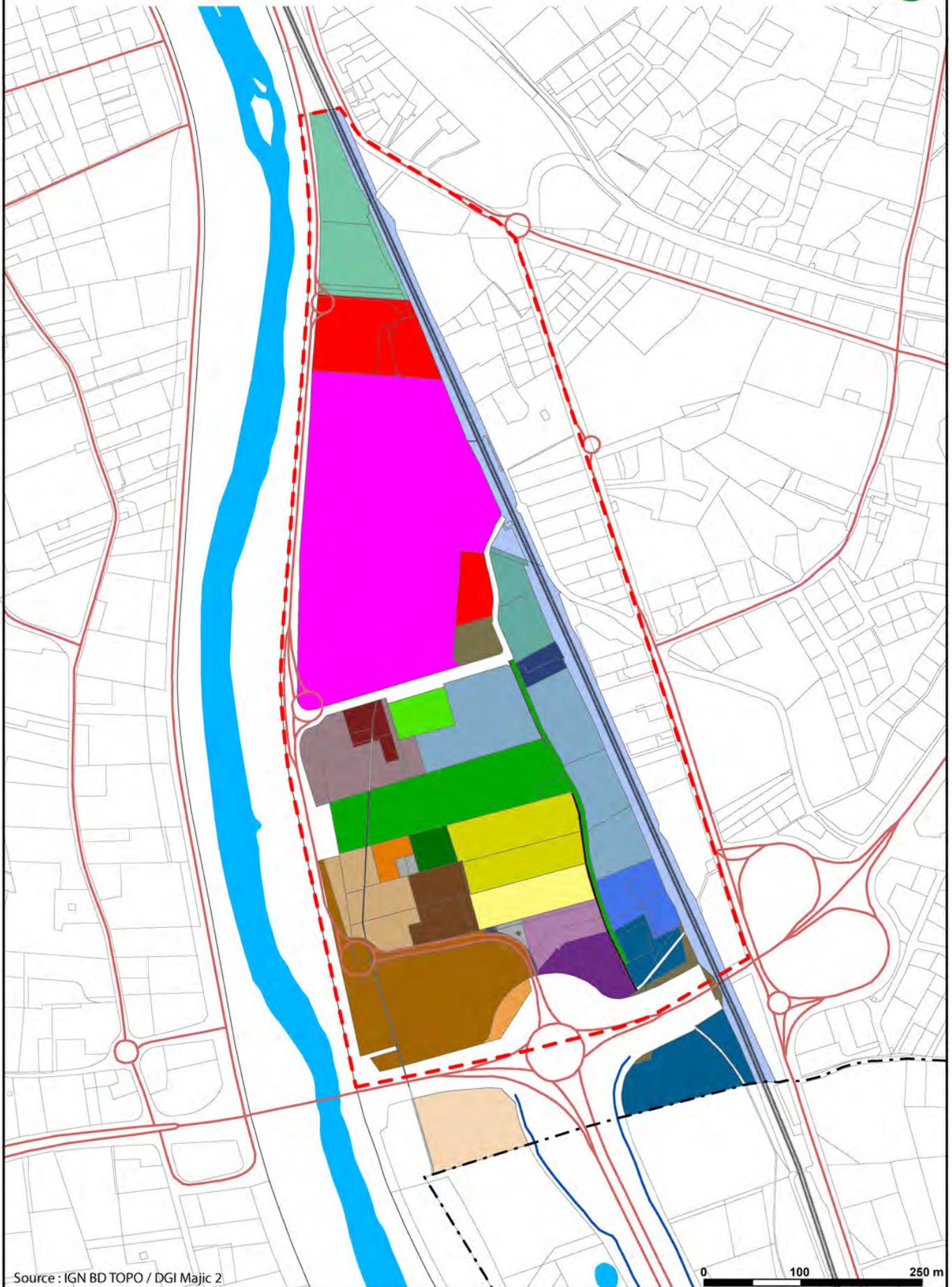
- Grands terrains à vocation d'habitat ;
- Horticulture ;
- Entreprises diverses.

Quelques terrains de dureté forte liée au statut de propriété (indivision) :

- Jardins privés.

À noter que l'entre-deux route de Nîmes / voie ferrée recèle également un certain nombre d'emprises mutables.

**ALÈS-ZONE D'ACTIVITÉS DU MAS D'HOURS / PROPRIÉTÉS FONCIÈRES**



## Propriétés foncières

De grands tènements et peu de propriétaires au Nord, un morcellement foncier au Sud.

Des voiries ouvertes à la circulation publique encore propriétés privées.

-  Alexandrowicz Ladislav Jean François Jacques
-  Syndicat du canal de Larnac
-  Auximurs
-  Bertrand Denis Edouard Paul
-  Communauté d'Agglomération du Grand Alès
-  Commune d'Alès
-  Cora
-  Syndicat des copropriétaires de la galerie marchande Cora
-  Société Foncière de France
-  Cornut Bernard Jean-Louis
-  Finamur
-  Legal Serge Joseph
-  Les Roseaux
-  Loubier Odette Marie-Antoinette
-  McDonald's France
-  Ministère de l'Équipement du logement et des transports
-  Philippot Pierre Louis / Philippot Roger Emile
-  SA Buisson
-  SA Etablissement Gérard Furnon
-  SCI Bellevue
-  SCI investissement cévenol
-  SCI Les Lauriers
-  SCI Les Portes d'Alès
-  SCI Les Portes d'Alès 1 et 2
-  SCI Robert
-  SCI Trident
-  SCI Turquoise 1 / SCI Turquoise 2
-  SNCF Direction financière / RFF
-  Société SOMATRAP / Sté de matériel de travaux publics
-  Sté générale développement des opérations crédit bail immobilier



## I.8 L'analyse des projets actuels

Les + :

- Projets qui mettent en avant une nouvelle qualité architecturale, avec une approche de construction durable, qui vise a priori à donner une nouvelle identité à la zone ;
- Et qui retissent du lien fonctionnel entre les différents secteurs de la zone.

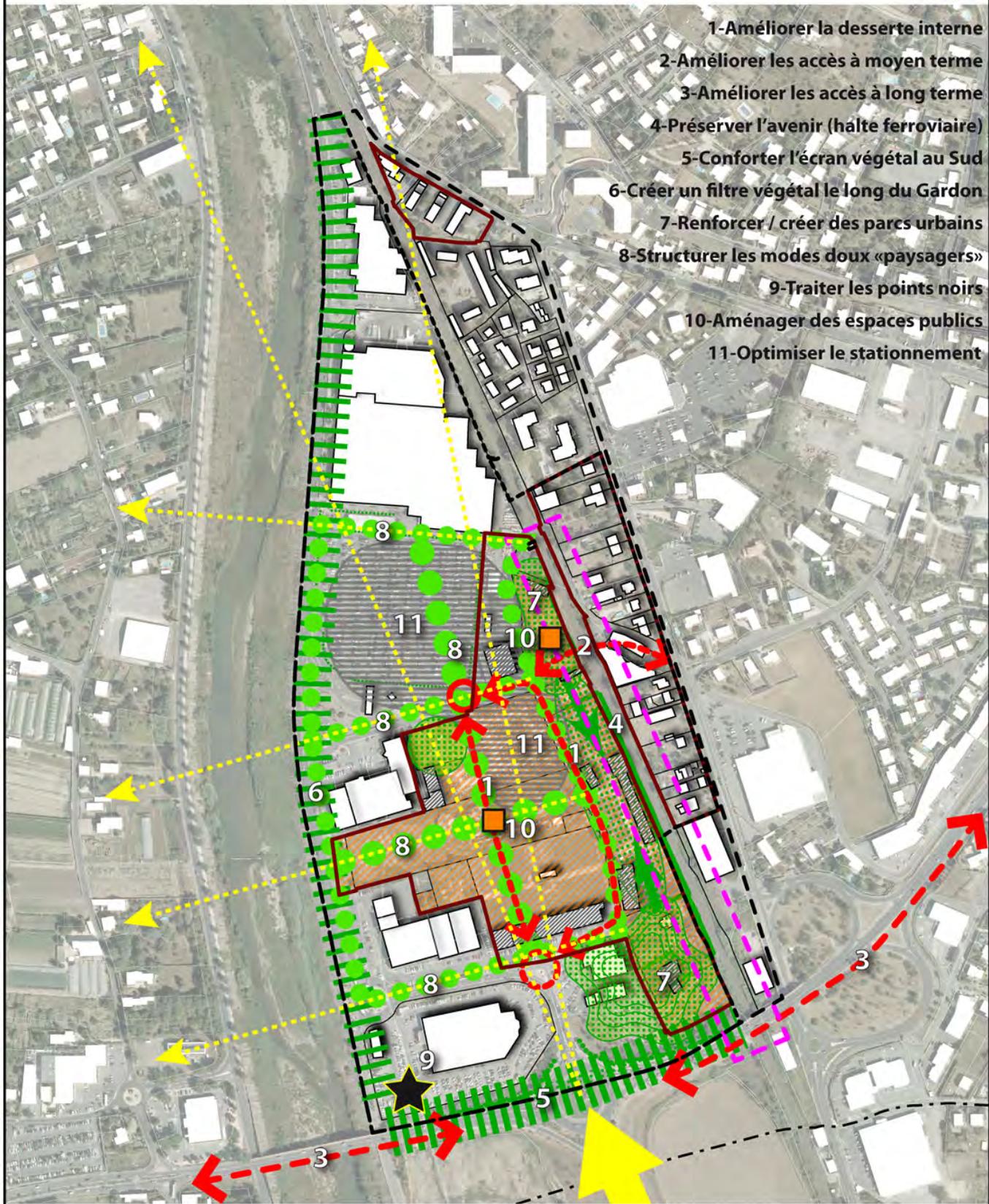
Les - :

- Projets « introvertis », fermés vers les quartiers Est et la voie ferrée, qui valorisent plus ou moins bien l'ouverture / les vues vers le Gardon et les Cévennes ;
- Projets qui ajoutent une « zone dans la zone » mais qui n'intègrent pas l'existant ;
- Projets *a priori* monofonctionnels qui confortent la zone dans sa vocation commerciale (+ d'emplois, + de chalands) en améliorant la desserte interne, mais qui ne traite pas des accès ;
- Projets qui proposent des nappes de parkings, sans mutualisation du stationnement ni optimisation du foncier ;
- Projets plus ou moins bien « phasables » suivant les libérations foncières.

# ALÈS-ZONE D'ACTIVITÉS DU MAS D'HOURS / PREMIERS ENJEUX



- 1-Améliorer la desserte interne
- 2-Améliorer les accès à moyen terme
- 3-Améliorer les accès à long terme
- 4-Préserver l'avenir (halte ferroviaire)
- 5-Conforter l'écran végétal au Sud
- 6-Créer un filtre végétal le long du Gardon
- 7-Renforcer / créer des parcs urbains
- 8-Structurer les modes doux «paysagers»
- 9-Traiter les points noirs
- 10-Aménager des espaces publics
- 11-Optimiser le stationnement



Périimètre d'étude	Voirie à créer / à aménager	Aménagement paysager de «rives»
Périimètre d'aménagement	Halte ferroviaire à étudier	Structuration douce et paysagère
Périimètre de restructuration	Vue à valoriser	Parc / espace public à aménager
Foncier mutable	Point noir à traiter	Bâtiment à restructurer / à démolir

Source : IGN BD TOPO



## I.9 Premiers enjeux pour l'émergence d'un projet urbain

**Avoir une vision globale du devenir du Mas d'Hours** (périmètre large et ambition d'un projet d'ensemble) :

- Envisager un projet à l'échelle de la zone d'activités (extension + requalification de l'existant) ;
- Prévoir une extension en cœur de zone par un travail de couture urbaine (voirie + aménagements urbains + construction/restructuration du bâti) ;
- Développer la notion de lieu de vie pour l'ensemble des usagers, chaland + actifs (services, équipements et espaces publics...) ;
- Proposer un projet phasable suivant le calendrier des libérations foncières ;
- Affirmer un positionnement économique de la zone du Mas d'Hours au sein de l'agglomération.

**Prendre en compte dans le projet le grand paysage et s'appuyer sur les qualités du site** (topographie, hydrographie, éléments paysagers qualitatifs).

**Optimiser l'ensemble des modes de déplacements** sans obérer l'avenir (desserte ferroviaire)

## **La requalification des ZAE**

**Les communes, comme les entreprises, tireront bénéfice de la requalification d'une zone d'activités.**

**Celle-ci a pour objectif de :**

- mieux vendre le reste de lots disponibles
- éviter certaines délocalisations d'activités
- rendre le site plus attractif pour les entreprises
- valoriser l'image des entreprises et celle de la commune
- offrir des locaux et des services mieux adaptés à l'évolution des entreprises.

**Au delà d'aménagements spécifiques répondant aux besoins propres au site, le travail de requalification consistera à réaliser un diagnostic des lieux et à établir un projet visant notamment à :**

- améliorer la lisibilité de la zone et l'orientation de l'utilisateur
- restructurer l'espace public
- limiter l'impact des nuisances visuelles
- retraiter l'effet de vitrine et des entrées
- rendre plus attrayant lieux d'information et signalétique
- assurer un nouvel entretien de l'espace
- améliorer les services aux entreprises
- respecter la réglementation
- réduire les coûts d'entretien
- diminuer les impacts environnementaux

### **Critères pour un référentiel commun de facteurs clé de réussite**

1. Un choix de site dans une démarche intercommunale

2. La réalisation préalable :

- d'une étude de marché
- et d'une étude environnementale

3. S'entourer de compétences

Saisir en amont du projet une équipe composée :

- d'un urbaniste
- d'un paysagiste
- d'un architecte
- d'un BET
- de spécialistes en matière de pollution et nuisances

4. Prévoir un cahier des charges de la zone : Qui fait quoi ?

5. Mettre en place une structure de gestion

Extraits de « ZONES D'ACTIVITES ECONOMIQUES - Guide pratique pour une démarche de qualité », Département du Gard / CAUE du Gard, janvier 2004



## II Processus / méthodes et outils

### II.1 Quel mode opératoire pour quel projet ?

L'opération d'aménagement au Mas d'Hours doit faire l'objet d'une analyse préalable fine pour déterminer si une procédure d'aménagement particulière doit être ou non mis en œuvre. Le choix de la procédure d'aménagement va en effet dépendre de la complexité et de la diversité de l'opération à venir, de l'importance du programme d'équipements à réaliser, de la situation foncière des terrains concernés, de la volonté ou non de la collectivité d'intervenir directement, etc...

La collectivité doit donc s'interroger sur les points suivants, préalablement au choix du mode opératoire :

- Quelles ambitions pour quel périmètre d'intervention ?
- Quel programme global ? Une multiplicité ou diversité des vocations, des constructions est-elle visée ?
- Quel programme d'équipements publics en accompagnement du projet ?
- Quelle situation foncière dans la zone ? Le nombre de propriétaires potentiellement concernés par l'opération est-il de nature à justifier une intervention forte de la collectivité ?

Plusieurs stratégies sont ensuite possibles : recourir à une procédure d'aménagement spécifique (ZAC ou lotissement) ou s'appuyer sur le document d'urbanisme de la commune et une négociation avec les futurs opérateurs du projet.

#### **La ZAC, une procédure longue, d'initiative publique, adaptée pour des opérations d'aménagement ambitieuses**

La ZAC est une procédure d'initiative publique permettant à la collectivité (directement ou par le biais d'un aménageur) d'acquérir les terrains, de les aménager et de les revendre équipés à des constructeurs en incorporant dans le prix de vente le coût des équipements publics. Elle permet à la collectivité d'obtenir un financement de certains travaux d'équipements publics défini contractuellement et de manière dérogatoire à l'institution de la part locale de la nouvelle taxe d'aménagement (qui remplace désormais la TLE et autres taxes annexes : voir plus loin). La ZAC est un outil adapté pour la mise en œuvre de projets d'envergure et complexes nécessitant la maîtrise de terrains avec de multiples propriétaires, avec des programmes d'aménagement et d'équipements publics d'importance combinant plusieurs types de constructions et d'équipements et conduisant à l'étalement de sa réalisation sur une longue durée.

En ce qui concerne l'opération du Mas d'Hours, dans le cas où elle consisterait en l'aménagement et la desserte des quelques terrains mutables situés en milieu de zone dont le nombre des propriétaires est assez limité et dont certains appartiennent d'ores et déjà à la ville d'Alès et à la Communauté d'Agglomération (déchetterie, ancienne station d'épuration), la question du recours à une procédure de ZAC reste ouverte. Les ambitions poursuivies par la collectivité détermineront un périmètre d'actions plus ou moins large accompagné d'un programme d'équipements publics plus ou moins importants (actions de désenclavement ambitieuses de la zone par exemple) et d'actions foncières plus ou moins lourdes (pour assurer le renouvellement de bâtiments existants et occupés par exemple). De ces ambitions et actions dépendront le choix du mode opératoire.

### **Le lotissement...**

Un lotissement est une « opération d'aménagement qui a pour objet ou qui, sur une période de moins de dix ans, a eu pour effet la division, qu'elle soit en propriété ou en jouissance, qu'elle résulte de mutations à titre gratuit ou onéreux, de partage ou de locations, d'une ou de plusieurs propriétés foncières en vue de l'implantation de bâtiments » (L. 442-1 du Code de l'Urbanisme). Créer un lotissement, c'est donc diviser un terrain en plusieurs lots (plus de deux) en vue d'y implanter des constructions dans un délai de 10 ans. Les opérations concernées peuvent être aussi bien à vocation d'habitat qu'à vocation d'activités économiques.

Bien que le lotissement évoque très souvent un découpage stéréotypé de terrains pour la production de bâtiments standards, il reste avant tout une procédure d'urbanisme de découpage parcellaire ne préjugant en rien de la forme urbaine effectivement produite. Les formes urbaines et les densités peuvent en effet être encadrées par la mobilisation et la mise en œuvre de différents outils, au premier rang desquels le Plan Local d'Urbanisme. Le règlement et les orientations d'aménagement du document d'urbanisme peuvent en effet permettre de border au mieux les formes urbaines souhaitées.

Un règlement de lotissement peut également être élaboré mais celui-ci reste facultatif. Il fixe les règles d'urbanisme dans le lotissement et n'existe que si les règles applicables dans le lotissement sont plus contraignantes que celles du PLU en vigueur sur la commune. Ce document réglementaire peut donc imposer des règles d'urbanisme plus contraignantes que celles du PLU en vigueur, par exemple concernant les modalités de d'implantation du bâti, l'aspect extérieur, les clôtures, les plantations. Valable dix ans dans les communes dotées d'un PLU.

La définition des règles de ces documents nécessite l'intervention préalable d'une équipe pluridisciplinaire constituée d'un architecte, un urbaniste, un paysagiste, un ingénieur VRD et un écologue pour la définition d'un projet global cohérent. L'intervention d'un géomètre peut s'avérer utile dans la conception du projet pour la mesure des longueurs et surfaces et leur inscription sur le sol.

### **Garantir un aménagement de qualité sans procédure d'aménagement au travers du document d'urbanisme**

Toutes les opérations d'aménagement ne nécessitent pas la mise en œuvre d'une procédure de ZAC. Certaines opérations peuvent être réalisées sans procédure d'aménagement particulière ou spécifique, lorsqu'elles n'impliquent pas, par exemple, la mise en œuvre d'une politique foncière importante. L'intervention de la collectivité peut se limiter à une modification / révision du document d'urbanisme pour poser les jalons de l'opération (principe de tracé des voiries de desserte et de localisation des espaces verts, des aires de stationnement dans le cadre des orientations d'aménagement, emplacements réservés dans les documents graphiques, règlement d'urbanisme précis sur la zone...) et à l'instauration d'un régime de participation (PAE, Taxe d'Aménagement, Projet Urbain Partenarial...) pour financer les équipements publics nécessaires.

Dans ce cas de figure, en l'absence de procédure d'aménagement volontariste, le document d'urbanisme permettra à la municipalité d'encadrer au mieux les opérations futures afin de garantir une certaine qualité dans l'aménagement et leur insertion dans le tissu urbain existant. Il conviendra en effet de prévoir un système de desserte adapté et connecté au réseau viaire existant dont les aménageurs ou constructeurs devront respecter le tracé de principe ou le tracé défini, veiller à encadrer le gabarit et l'aspect des bâtiments à construire, leur orientation et implantation par rapport aux voies....pour dessiner des fronts urbains cohérents, définir des espaces publics attractifs dont la localisation et le dimensionnement doivent également être réfléchis, réglementer le stationnement....Le Plan Local d'Urbanisme pourra répondre à cette volonté de qualité à travers deux pièces essentielles : les orientations particulières d'aménagement relatives à des quartiers ou secteurs et le règlement.

Le POS actuellement en vigueur n'encadre pas suffisamment les opérations possibles sur les terrains disponibles de la zone du Mas d'Hours et les constructions risquent de se faire au coup par coup sans réelle cohérence d'ensemble. Sont actuellement autorisées des constructions à usage de bureaux, de commerces avec une surface affectée au stationnement

au moins égale à 60% de la SHON alors qu'une opération d'ensemble articulée autour d'espaces publics de qualité et intégrant une réflexion sur un ou des espaces de stationnement mutualisé pourrait être au contraire favorisée par une réglementation plus ambitieuse et des orientations d'aménagement.

## II.2 La préparation de l'opération et les mesures de sauvegarde

Même si la ZAC n'est finalement pas choisie, l'encadrement de l'opération dans le document d'urbanisme appelle la réalisation d'études préalables pour définir les principales orientations d'aménagement sur la zone du Mas d'Hours.

Le temps de la collectivité n'étant pas celui des investisseurs, la mise en place de mesures de sauvegarde destinées à empêcher ou à différer une autorisation de nature à compromettre ou à rendre plus onéreuse l'exécution d'une opération ou d'un document d'urbanisme en cours de réalisation, apparaît nécessaire. Dans le cas de l'opération d'aménagement au Mas d'Hours, deux outils du code de l'urbanisme pourraient être mobilisés dans cette optique : le sursis à statuer et les périmètres de prise en considération.

### Le sursis à statuer quand le P.L.U est en cours d'élaboration

L'article L.123-6 du Code de l'Urbanisme dispose qu'« à compter de la publication de la délibération prescrivant l'élaboration d'un plan local d'urbanisme, l'autorité compétente peut décider de surseoir à statuer, dans les conditions et délais prévus à l'article L.111-8, sur les demandes d'autorisation concernant les constructions, installations ou opérations qui seraient de nature à compromettre ou à rendre plus onéreuse l'exécution du futur plan ».

Il convient toutefois d'être vigilant sur les conditions d'exercice et de mise en œuvre d'un tel sursis :

- Une décision de sursis à statuer doit être suffisamment motivée, la commune devant notamment justifier l'incidence du projet, dont elle a décidé le sursis, sur le futur plan d'urbanisme (décision du 9 octobre 2002, Conseil d'État, Commune d'Aix-en-Provence) ;
- « Prescrire l'élaboration d'un PLU ne donne pas tous les pouvoirs à la commune pour apprécier leur opportunité. Le sursis à statuer doit être assorti de précisions et de justifications suffisantes qui prouvent la réalité des études et les projets de la commune » (réponse du Min. des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer, JO Sénat du 21/07/2005) ;

- Le PADD peut justifier le sursis à statuer d'une autorisation d'urbanisme à la condition qu'il traduise un état suffisamment avancé du futur PLU (décision du 1er décembre 2006, Conseil d'État, Société GFLBI, req. 296543). Par conséquent, il est possible de se baser sur un PADD en cours d'élaboration pour surseoir à statuer sur une demande d'autorisation de construire, sous réserve que la condition posée par le Conseil d'Etat soit satisfaite.

### **Les périmètres de prise en considération d'un projet d'opération d'aménagement**

Il s'agit des périmètres à l'intérieur desquels l'autorité compétente peut surseoir à statuer, en application de l'article L. 111-10 du code de l'urbanisme, sur les demandes d'autorisation concernant les travaux, constructions ou installations susceptibles de compromettre ou de rendre plus onéreuse la réalisation d'une opération d'aménagement qui a été prise en considération par le conseil municipal ou par l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale compétent, ou, dans le périmètre des opérations d'intérêt national, par le représentant de l'État, dans le département. La délibération du conseil municipal ou de l'organe délibérant de l'EPCI, ou l'arrêté de l'autorisation administrative qui prend en considération le projet d'aménagement, délimite les terrains concernés. Le sursis à statuer ne peut être prononcé que si l'acte décidant la prise en considération a été publié avant le dépôt de la demande d'autorisation. La décision de prise en considération cesse de produire effet si, dans un délai de dix ans à compter de son entrée en vigueur, la réalisation de l'opération d'aménagement n'a pas été engagée.

La délimitation d'un tel périmètre spécifique de sursis à statuer peut être institué dès le lancement des études préalables et avant la création de la ZAC, afin d'éviter les coups partis préjudiciables au bon déroulement de l'opération.

Notons, par ailleurs, que cette possibilité de surseoir à statuer constitue l'un des effets de l'acte de création de la ZAC. L'autorité compétente pour statuer sur les demandes d'autorisations concernant des travaux, constructions ou installations situés à l'intérieur de la zone a la possibilité de surseoir à statuer dès la publication de l'acte créant la ZAC pendant une durée de 2 ans (article L.311-2 code de l'urbanisme). Il s'agit d'une forme de sursis à statuer spécifique dont l'application n'est pas conditionnée par les textes au fait que la construction ou l'installation envisagée risque de compromettre ou de rendre plus onéreuse la réalisation de la ZAC.

## II.3-Les études et démarches préalables

Deux étapes apparaissent primordiales pour préparer et accompagner la mise en œuvre du projet d'aménagement de la zone du Mas d'Hours, quelque soit la procédure retenue :

- Une étude urbaine, paysagère et architecturale ;
- La concertation auprès des entreprises présentes sur la zone et des opérateurs privés pressentis de l'opération.

L'étude urbaine, paysagère et architecturale a pour objectifs :

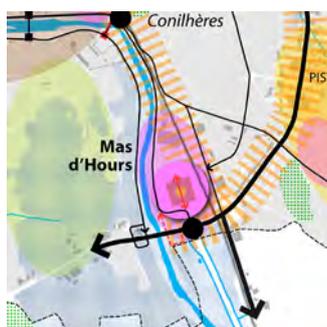
- De réaliser un diagnostic précis du site, de son environnement, de ses dysfonctionnement et de ses potentialités dans une démarche de type AEU ;
- D'élaborer un plan directeur à partir de scénarios ;
- D'accompagner la collectivité dans l'intégration du projet dans le PLU
- De réaliser les documents nécessaires à la mise en place de la procédure d'aménagement (dossier de création/réalisation de ZAC, dossier de lotissement...) et de tous les éléments garants d'un aménagement durable et de qualité (cahier de préconisations pour la construction des bâtiments, l'aménagement des espaces, la signalétique...) ;
- D'animer la concertation auprès des habitants et des entreprises.

La concertation auprès des entreprises est nécessaire pour susciter leur adhésion au projet et garantir à la fois sa bonne mise en œuvre (entente entre opérateurs autour d'un intérêt commun et financement) et sa pérennité (gestion et entretien). Elle doit permettre de :

- Partager le diagnostic du site et les enjeux d'un aménagement durable ;
- Recueillir les contraintes de fonctionnement, les projets, les exigences et les souhaits de chaque entreprise ;
- Associer les entreprises à la prise de décisions en sollicitant leur avis sur les scénarios puis sur le schéma directeur.

## II.4 Trois scénarios d'aménagement possibles

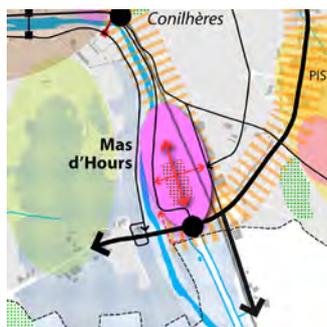
L'étude d'urbanisme est d'autant plus importante qu'elle permettra d'avoir une vision à long terme qui dépasse le seul périmètre opérationnel pressenti. Afin d'illustrer l'importance de cette réflexion prospective globale sur l'ensemble de la zone du Mas d'Hours (voir au-delà...) pour les aménagement plus localisés et ponctuels comme la future voie de desserte, trois scénarios sont proposés.



### Le Patio<sup>1</sup>

Un projet en cœur de zone, organisé autour de la nouvelle voie de desserte centrale et d'un espace collectif de type patio.

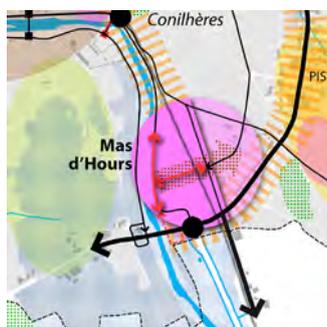
Les fronts bâtis sont organisés autour du patio. La répartition des activités et des fonctions horizontale. La voie de desserte, conçue comme une voie urbaine, accueille tous les modes de déplacements.



### La Rambla<sup>2</sup>

Projet qui se développe le long d'une rambla, de l'entrée principale de la zone jusqu'à l'entrée de l'hypermarché.

Les bâtiments, qui peuvent proposer plusieurs niveaux, sont alignés et ouverts sur la rambla qui est une avenue ouverte à la circulation automobile, mais qui privilégie les modes doux. L'offre en stationnement est diversifiée (aérien, souterrain / silo...).



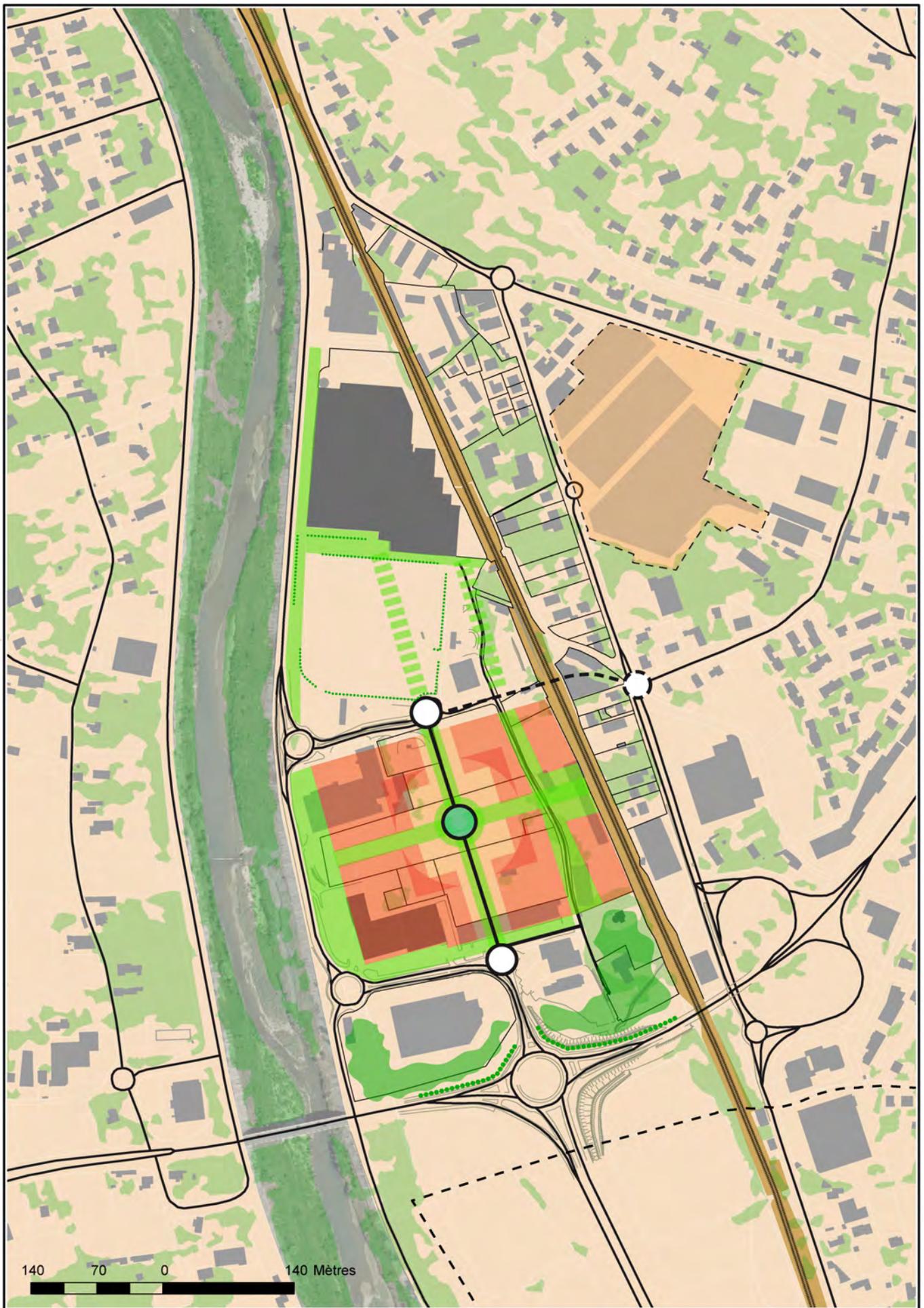
### Les Terrasses

Enchaînement de terrasses de la Pierre Plantée jusqu'au Gardon.

Affirmation d'une continuité urbaine Est-Ouest, prolongement l'avenue de la Maladrerie jusque dans la zone du Mas d'Hours, qui organise les espaces de stationnement aériens paysagers, organise les accès aux parking mutualisés. La desserte routière est complétée par le chemin du Gardonnet et la voie centrale devient piétonnière, galerie commerciale à ciel ouvert.

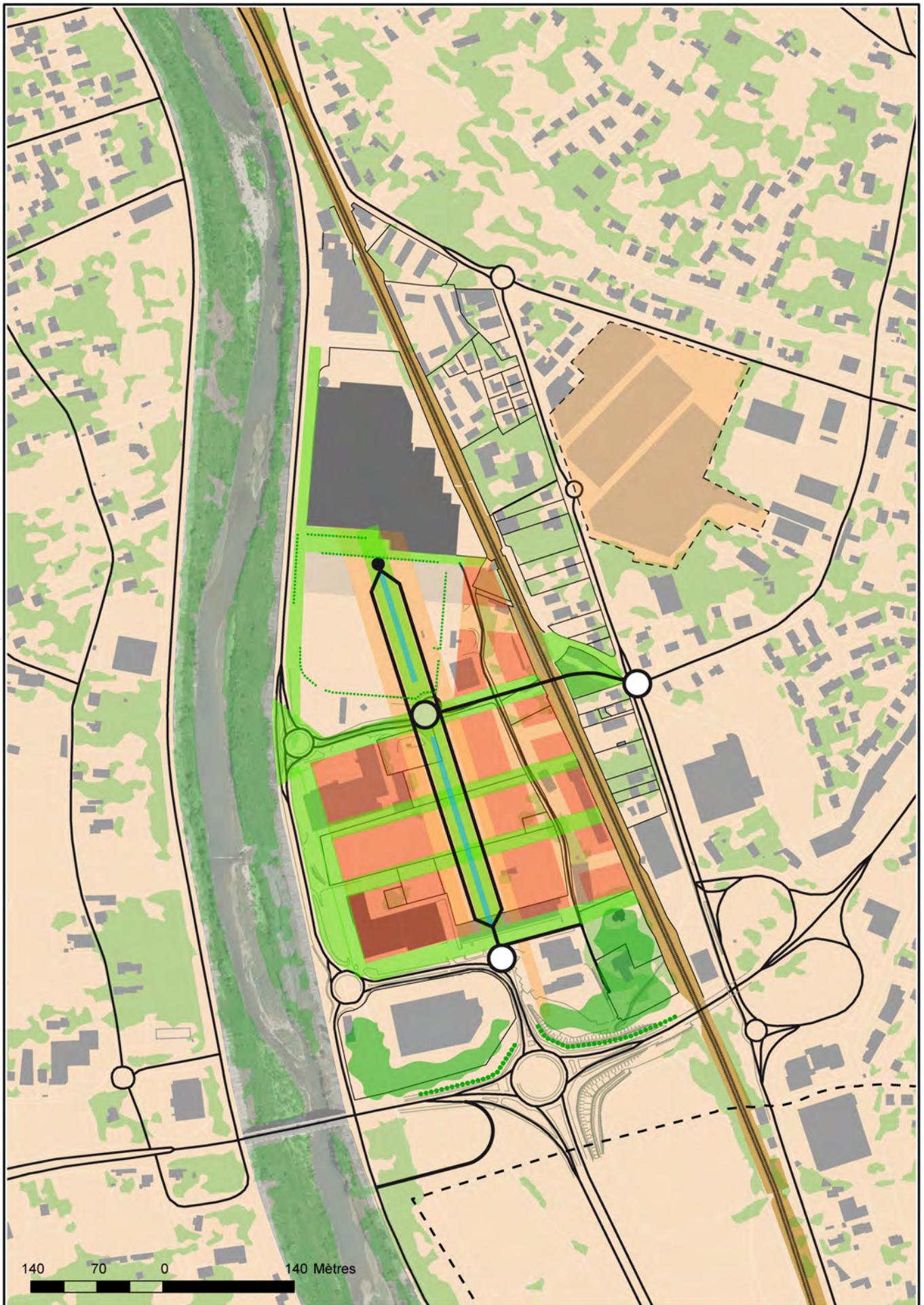
<sup>1</sup> Espace découvert clos autour duquel sont disposées, et sur lequel s'ouvrent, en général par des portiques, les diverses pièces d'une habitation Source : Dic. Larousse.

<sup>2</sup> Avenue à large terre-plein central, servant de promenade et de lieu de rencontres du nom de La Rambla, lieu de promenade emblématique de Barcelone qui relie la Place de Catalogne, centre névralgique de la ville, au vieux port. Sources : <http://dictionnaire.reverso.net/> et <http://fr.wikipedia.org/>

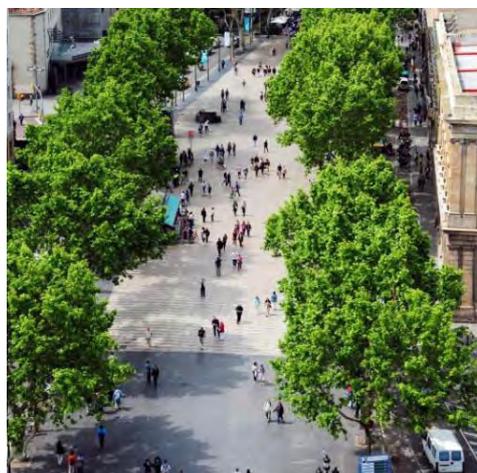
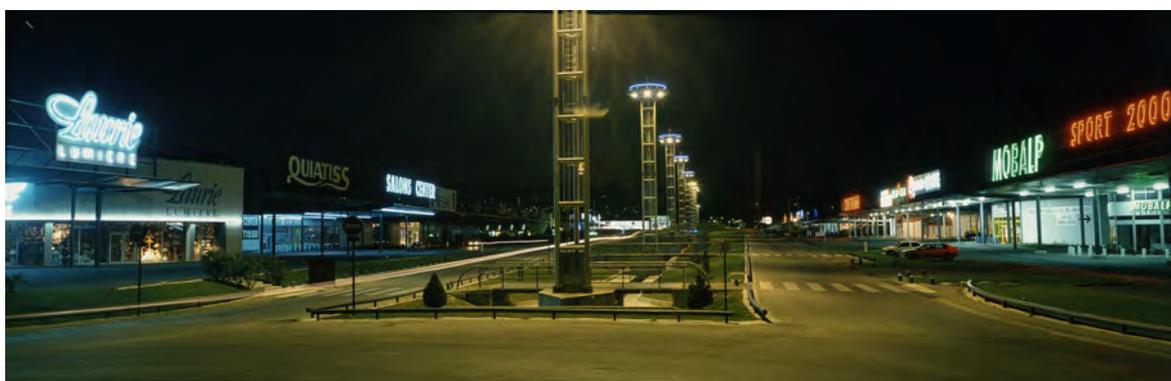


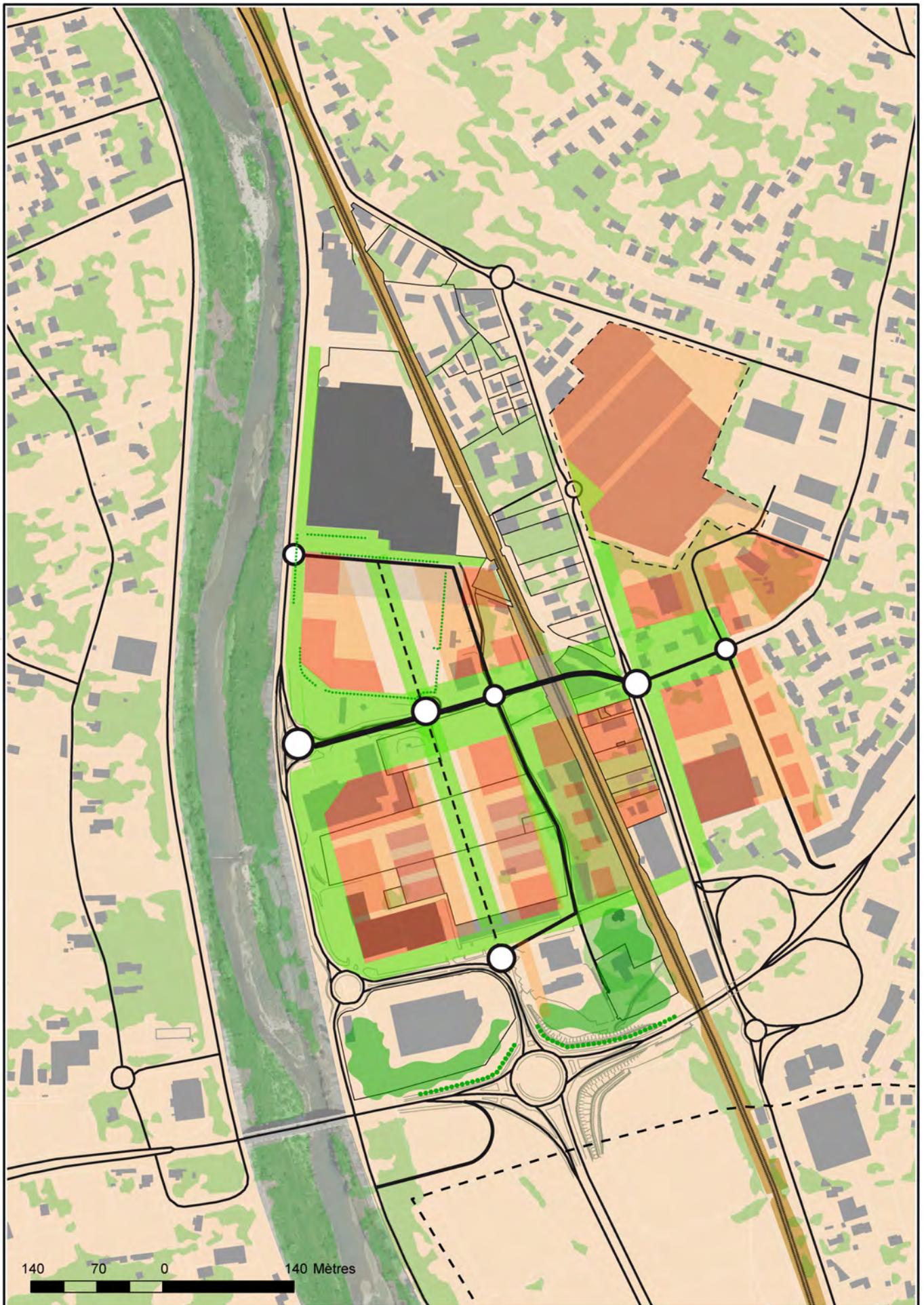
## Le Patio





## La Rambla





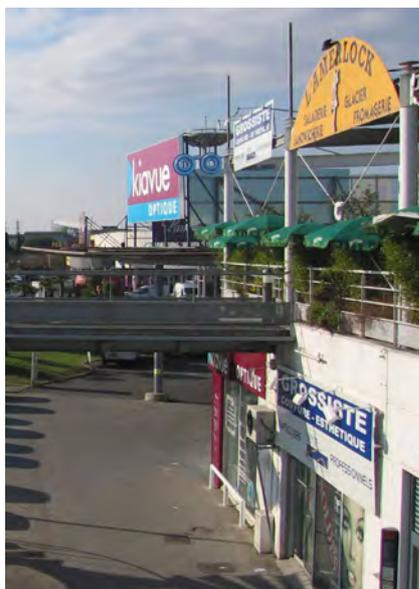
### Les Terrasses (de la Pierre plantée au Gardon)



## II.5-Quelques exemples d'aménagements spécifiques



Requalification d'un bâtiment existant et ajout d'un parking en superstructure Houdemont (54), Hypermarché CORA



Construction en « hauteur »  
Nîmes, Ville Active



Requalification d'un bâtiment existant, réaménagement du parking aérien et création d'un parking en toiture  
Les 7 Collines, Nîmes

### III Synthèse des préconisations

Le projet urbain à développer au Mas d'Hours est l'occasion d'apporter des réponses aux contraintes de déplacements diagnostiquées tout en veillant à la mise en valeur de l'entrée de ville depuis la 2X2 voies. Ce secteur à la fois sensible et stratégique pour le développement commercial de la ville mérite donc une attention particulière, préalable à toute urbanisation.

C'est pourquoi une **période d'études préalables** est préconisée, assortie d'une concertation avec les propriétaires fonciers de la zone, pour s'accorder sur les modalités d'insertion de l'opération dans son environnement, et plus globalement sur les ambitions à mettre en œuvre notamment en matière de desserte de l'opération et d'équipements publics. De telles études permettront au final la définition partagée du périmètre d'action, d'un programme global d'équipements publics, de la procédure d'aménagement la plus adéquate et des modalités de participation financière des constructeurs aux équipements.

La réalisation de telles études préalables nécessite le lancement d'une consultation pour s'entourer de compétences variées : urbaniste, paysagiste, architecte, économiste, juriste...

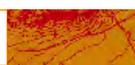
En parallèle, **la concertation** avec les propriétaires fonciers de la zone est de nature à permettre une meilleure appropriation du projet et donc une mise en œuvre facilitée de l'opération quel que soit le mode opératoire finalement retenu (public ou privé).

En l'absence de Zone d'Aménagement Concerté (ZAC), certains garde-fous devront être envisagés pour permettre la réalisation de l'opération selon les modalités préalablement définies de manière négociée avec les personnes directement intéressées. Le choix d'un mode opératoire privé nécessitera **la mobilisation de documents réglementaires**, au premier rang desquels le PLU. Certaines pièces du document d'urbanisme pourront être complétées pour encadrer au mieux l'opération : affichage des grands principes d'aménagement de la zone dans le cadre d'orientations d'aménagement, et encadrement des vocations et formes urbaines dans le cadre du règlement.

Enfin, la mise en place de **mesures de sauvegarde** s'avérera d'une grande utilité pour éviter de se mettre en situation d'accorder une autorisation d'urbanisme de nature à porter atteinte à la réalisation de l'opération telle que souhaitée par la municipalité.



## ANNEXES PHOTOGRAPHIQUES



## ALÈS-ZONE D'ACTIVITÉS DU MAS D'HOURS / LE SITE DANS SON CONTEXTE









## Crédits

---

Contact	Arnaud Rollet arnaud.rollet@audrna.com - 04 66 29 22 99
Equipe projet	Etienne Toussaint etienne.toussaint@audrna.com - 04 66 29 43 53 Aurélie Jarrit-Thédy aurelie.jarrit@audrna.com - 04 66 29 05 64
Cartographies	Arnaud Rollet
Conception/Réalisation	Atelier de production AUDRNA



Agence d'Urbanisme  
et de Développement  
des Régions Nimoise  
et Alésienne

