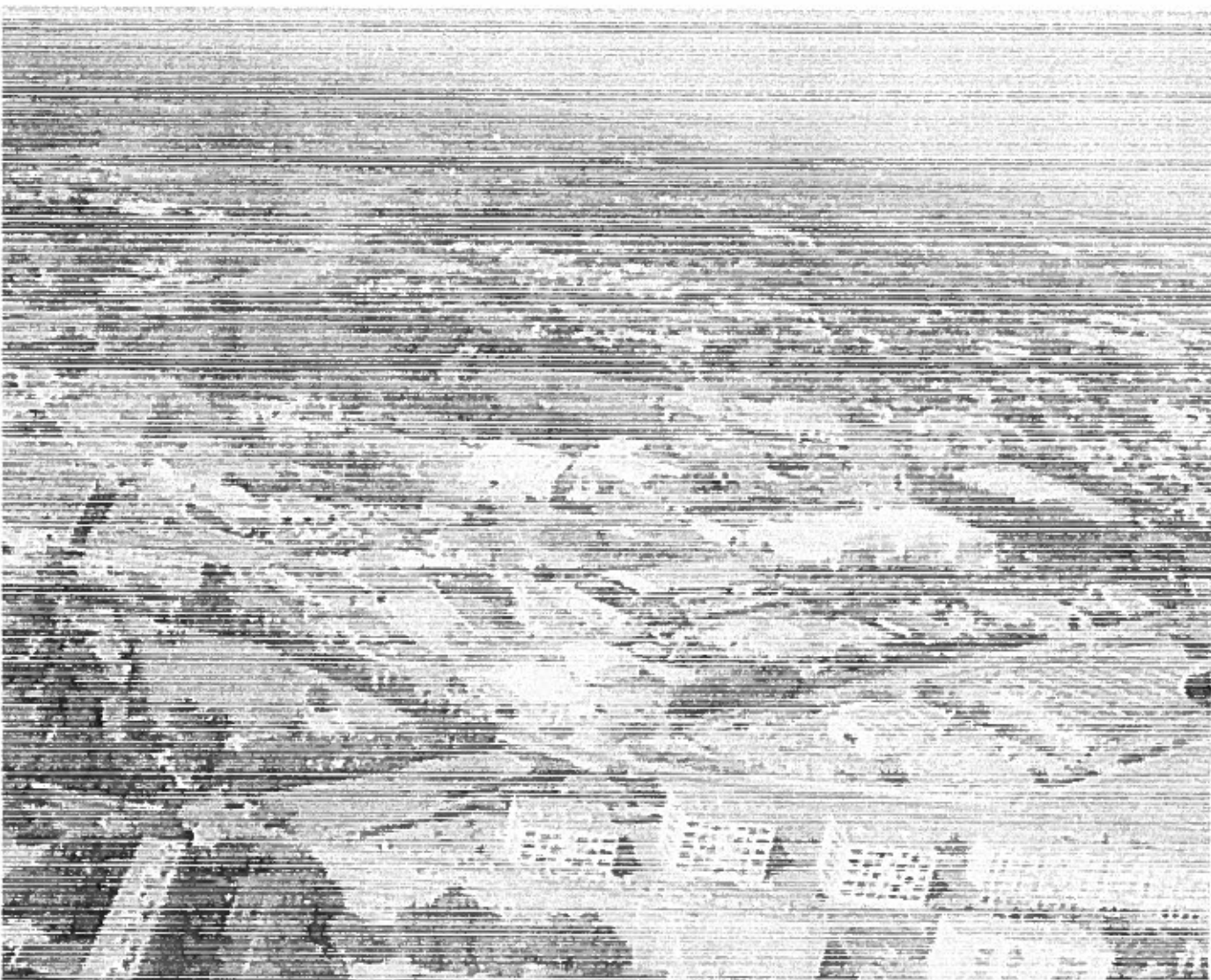


CZSA

Août 2003

Requalification de la zone d'activités Gandonne – Quintin : PROJET



Maîtrise d'œuvre



Service de l'Urbanisme
et de l'Aménagement

Réalisé par :

Chris CHANTOISEAU

École

polytechnique

des sciences de l'Université de Caen



REQUALIFICATION DE LA ZONE D'ACTIVITES de la GANDONNE-QUINTIN : PROJET

Maîtrise d'œuvre :

Mairie de Salon-de-Provence, Bouches-du-Rhône Services techniques municipaux, Service de l'urbanisme et de l'aménagement

Réalisé par :

Chris CHANTOISEAU, stagiaire et étudiante au Centre d'Etudes Supérieur de l'Aménagement, Ecole Polytechnique de Tours, en Indre-et-Loire

Photographie de couverture : vue orientée vers le sud ouest de La Gandonne-La Quintin, août 2003

Maître de Stage :

Mlle Marie-Pierre TIGNEL
Directrice du Service de l'Urbanisme et de
l'aménagement de Salon-de-Provence

Tuteur de stage :

Mme Francesca DI PIETRO
Maître de Conférences en Biologie, à
l'Université François Rabelais de Tours (37)

PREFACE

Dans le cadre de mon stage de fin d'études de magistère (bac +5), au département du Centre d'Etudes Supérieures d'Aménagement de l'Ecole Polytechnique Universitaire de Tours (37), il m'a été confié par le service de la Direction de l'Urbanisme et de l'Aménagement de la commune de Salon-de-Provence (13), la réalisation d'une étude de requalification - extension de la zone d'activités de La Gandonne-Le Quintin.

Ayant effectué un mémoire de DEA sur les potentialités de développement d'une zone d'activités à la limite d'une agglomération, le choix du sujet n'a pas été fortuit.

Les connaissances acquises sur les zones d'activités, m'ont permis d'appréhender plus rapidement le sujet dans sa complexité.

Ce projet s'inscrit dans un contexte de transition à priori délicat. Cette zone est vouée à devenir une zone intercommunale gérée par l' « Agglopôle Provence » en janvier 2004.

Toutefois, les relations cordiales entre Mme TIGNEL, maître de stage de la Mairie de Salon de Provence et Mme WAWRONOW, chargée de développement économique à la communauté d'agglomération m'ont permis de disposer des informations appropriées.

Cerner la demande de la Mairie a constitué une étape majeure de ce travail.

La commune a acheté près de 5ha en vue de son extension sans toutefois cibler les entreprises à accueillir, aussi ai-je proposé, dans un premier temps, d'effectuer ce travail d'analyse économique.

Le service d'Urbanisme et de l'Aménagement ayant besoin de réponses pragmatiques sur la requalification, plutôt que pour l'extension, la question a été éludée. Le projet part de l'hypothèse que la commune souhaite amener la zone à un niveau de services suffisant pour accueillir des entreprises tertiaires.

Un travail sur la qualité des réseaux, l'environnement et le paysage a donc été fourni agrémenté de profils et schémas.

Je me suis acquittée avec grand plaisir de cette étude dont le résultat est entre vos mains.

REMERCIEMENTS

Je tiens à remercier tout d'abord :

- Mademoiselle TIGNEL, Directrice du Service de l'Urbanisme et de l'Aménagement, maître de stage, pour son accueil et sa disponibilité au service de l'urbanisme et de l'aménagement,
- Madame Francesca DI PIETRO, maître de conférences en biologie, tutrice du stage, pour son écoute et ses conseils précieux,
- Monsieur THONON, Maire de Salon-de-Provence, qui m'a permis d'effectuer ce stage dans la commune,
- Monsieur LECLERC, Directeur des Services Techniques Municipaux, pour son accueil.

J'adresse un très sincère remerciement également :

- A toutes les personnes du service de l'urbanisme et de l'aménagement, pour leur accueil chaleureux et leur collaboration dans cette étude et le temps qu'ils m'ont consacré.

- A l'ensemble des services municipaux en particuliers les services techniques municipaux, le service du personnel, les archives, la documentation, les services des nouvelles technologies et les services des finances pour leur accueil, leur collaboration lors de recherches documentaires et d'entretiens ou de manipulations informatiques.

Ce rapport serait incomplet sans les entretiens qui m'ont été accordés par des personnes issues d'organismes extérieurs à la Mairie de Salon-de-Provence et que je tiens à remercier :

- Madame WAWRINOW, chargée de développement économique à la communauté d'agglomération « Agglopolo Provence »
- Monsieur GAYRAUD, de la Société Provençale des Eaux
- Monsieur ANTON de la Société Ecotech, prestataire de l'éclairage public
- Madame GAROTTA chargée de développement Economique de la Région Provence Alpes Côtes d'Azur
- Madame FLEURY du Conseil Général des Bouches-du-Rhône

SOMMAIRE

PREFACE	3
REMERCIEMENTS	4
SOMMAIRE	5
LA DEMANDE	6
1_ Demande initiale : passer du diagnostic au projet.....	6
2_ Redéfinition et précision de la commande	7
3 Réponse à la commande : Méthodologie adoptée	9
CREER UNE NOUVELLE DYNAMIQUE DE DEVELOPPEMENT	10
1_ Un projet de qualité basé sur une vocation tertiaire de la ville.....	10
2_ Elever la qualité de services de la Gandonne pour attirer les entreprises tertiaires	12
VERS UNE MEILLEURE FONCTIONNALITE	14
1- Gérer les différents modes de transport.....	14
2_ Intégrer les réseaux divers	23
VALORISER L'ENVIRONNEMENT	28
1_ Gérer les eaux pluviales au-delà de l'occurrence décennale.....	28
2_ Initier une démarche de gestion collective des déchets	36
PAYSAGES : PASSER D'UNE ZONE A UN PARC URBAIN	39
1_ Résorber les friches et les enclaves.....	40
2_ Réseau d'éclairage public : mettre en sécurité le site	41
3_ Parcours au fil de l'eau et des roseaux	45
4_ Création d'espaces de transition organiques.....	54
5/ Estimation du coût des aménagements paysagers	58
CONCLUSION	62
BIBLIOGRAPHIE	63
TABLE DES ILLUSTRATIONS	65
TABLE DES MATIERES.....	66
ANNEXES	68

LA DEMANDE

1_ Demande initiale : passer du diagnostic au projet

Le conseil Municipal de Salon-de-Provence du 13 septembre 2001, délibère sur l'étude de requalification et d'extension du Parc d'Activités de La Gandonne - Le Quitin, zone d'activité mixte de 46ha comptant environ 800 employés.

Selon le rapport, le rôle du Parc d'Activités a été déterminant pour l'économie Salonaise. Conçu dans les années 1970 pour favoriser le développement des entreprises diverses issues de l'intra-muros ancien de la ville et accueillir des activités nouvelles de production de biens, de services et commerces, ce parc n'est plus le lieu privilégié d'implantation pour quelques raisons relevant d'une desserte difficile, d'un éclairage public défaillant, d'un réseau d'eau insuffisant (notamment défense incendie) et de la présence de friches. La situation exige le lancement d'une étude d'aménagement.

Le 12 novembre 2001, la GEODIS – Société Provençale d'Equipeement signe une convention de prestations de services avec la commune de Salon-de-Provence qui lui confie la réalisation des études de faisabilité économique et urbaine portant sur la zone de La Gandonne. La société produit trois diagnostics (rendus en juin 2002) :

- Une étude de positionnement économique (Geodis SPE)
- Un diagnostic fonctionnel à partir d'une enquête auprès des industriels (Geodis SPE)
- Un état des lieux par une analyse urbaine et paysagère (réalisation CAUE-HORIZONS-Geodis SPE)

Le 20 juin 2002, le président de GEODIS-SPE met la Société d'Economie Mixte en cessation de paiement. Le marché d'études est suspendu. Aucune discussion au niveau communal n'est engagée sur les grandes orientations d'aménagement et la définition de la vocation du site.

Or selon la convention, les échanges avec la commune de Salon-de-Provence sur les conclusions des diagnostics devaient permettre, dans un second temps, de déterminer les enjeux de développement et les mesures prioritaires à mettre en œuvre, en vue de valoriser le site étudié. Suite à la faillite de la société Geodis, aucune réflexion n'a été reconduite au niveau municipal sur le devenir de la Gandonne.

A partir des diagnostics, validés par la commune, source majeure des propositions d'aménagement et développement, la commande initiale consiste à proposer une requalification en vue de l'extension de la Gandonne. Suivant les consignes, aucun contact ne sera effectué volontairement avec les entreprises.

2_ Redéfinition et précision de la commande

± PROPOSITION INITIALE DE L'ETUDIANTE : UNE REFLEXION SUR LE POSITIONNEMENT ECONOMIQUE, LA VOCATION DE LA GANDONNE

La vocation, le positionnement futur de la zone restent indéfinis à l'heure actuelle. Cette zone mixte, Industrielle et tertiaire (commerce, logistique, Bureaux d'Etudes) souffre d'une absence de positionnement en comparaison des parcs, technopoles ou autres zones. Aussi la proposition initiale de cette étude, refusée par le commanditaire faute de moyens financiers et de l'urgence des schémas attendus par les chefs d'entreprises, consiste à affiner le positionnement économique afin de définir les enjeux de développement de la Gandonne. 3 mois seraient nécessaires à cette tâche.

La ville de Salon de Provence ne dispose pas de service de développement économique et la Communauté d'Agglomération « Agglopolo Provence » n'a pas engagé d'étude au sujet du devenir de la Gandonne.

Depuis 2002, la Communauté d'Agglomération dispose de la compétence « aménagement et développement économique » et dès le transfert des charges de la zone d'activités de la Gandonne de la commune à la communauté de commune en janvier 2004, c'est cette dernière qui s'occupera de la gestion de la Gandonne.

Dès sa constitution l'« Agglopolo-Provence », a signé une convention avec le cabinet EURECA pour dresser une liste de zones relevant de l'intérêt communautaire. L'ensemble des membres de la CA a approuvé, suite au rapport final du 28 mars 2003, la vocation d'intérêt communautaire de 3 ZA dont La Gandonne. Elle est capable selon le diagnostic d'assurer un développement exogène. L'étape en cours, consiste en l'évaluation du transfert des charges de ces trois ZA. Une commission locale composée de membres des conseils municipaux et chargée d'évaluer les transferts de charges se réunira début janvier 2004 pour valider ou non le transfert des charges et compétences. Elle ne peut juridiquement, pour l'instant être maître d'ouvrage, pour l'aménagement de la Gandonne car le transfert de la compétence de l'aménagement des zones d'activités n'a, pour l'instant, pas été achevé.

La future zone intercommunale, gérée et aménagée par la municipalité est une zone aux enjeux de développement économiques important pour la municipalité et l'Agglopolo. 6 hectares de terrain constructibles ont été acquis en 2003 par la commune pour son extension. Une réflexion devrait être menée sur son devenir et les grandes orientations à adopter.

REPOSE DU COMMANDITAIRE : PROPOSER DES SCHEMAS DE REQUALIFICATION POUR UN POLE TERTIAIRE DE QUALITE

Des schémas de requalification pour pérenniser l'existant

L'urgence de la requalification se manifeste par les perspectives de délocalisation envisagées par les entreprises pour lesquelles la ZA ne correspond pas à leurs attentes :

Sur 18 entreprises interviewées par la société Geodis-SPE, 11 annoncent leur intention de se délocaliser en raison de l'absence de terrains disponibles ou d'emprises foncières pour réaliser des parkings dans une perspective de croissance. Dans une perspective de développement endogène de la zone, la pérennisation du tissu existant passe par des offres de terrains et ou des locaux adéquats à la demande.

Le problème d'une absence de synergies entre entreprises tertiaire, la concurrence du pôle Aixois est quant à lui évoqué par le bureau d'étude « Entreprises et Territoires » à l'issue d'une enquête auprès des entreprises Salonaises : le bureau d'étude X, situé à la Gandonne, cherche à se délocaliser sur l'Europole de l'Arbois à Aix en Provence dans des locaux plus grands de 30m². C'est le désir de se trouver dans une pépinière où se trouvent d'autres BE qui motive ce transfert.

La commune doit maintenant après de multiples diagnostics paysagers et fonctionnels, proposer des schémas d'aménagement concrets aux entreprises.

Des propositions pour développer un pôle tertiaire de PME-PMI et de bureaux

A l'heure actuelle, malgré l'attractivité de la ZA de la Gandonne, les demandes d'implantations adressées à l'« Agglopolo Provence », en 2003, proviennent essentiellement d'entreprises tertiaires commerciales et logistiques. (source données chiffrées de la CA sur les demandes d'implantation). L'implantation de ces entreprises, fortement consommatrices d'espaces, et principales entreprises actuellement installées, ne sont plus souhaitées, sur la Gandonne.

Ce site stratégique, proximité du centre ville constitue une réserve foncière unique pour développer des entreprises de tertiaire supérieur.

Cette étude visera donc à proposer des aménagements de qualité dans un souci de développement durable, permettant de pérenniser le tissu existant et accueillir des entreprises tertiaires (entreprises logistiques exclues)

3 Réponse à la commande : Méthodologie adoptée

- ETAPE 1 : Définition de l'esprit des aménagements envisagés
- ETAPE 2 : Etude technique en vue de résoudre les dysfonctionnements actuels et futurs
Selon les problèmes dénoncés par la Geodis-SPE et le CAUE
dans les voiries et réseaux divers (le réseau viaire, le réseau d'eaux pluviales et d'éclairage public)
dans l'ensemble de la zone sur les plans environnementaux, paysagers et fonctionnels
- ETAPE 3 : Elaboration de scénari d'aménagements
A partir d'une étude technlque et juridique, s'élabore la réflexion, par exemple, sur la réorganisation de la clrculation.
- ETAPE 4 : Elaboration des schémas d'aménagement, plans masses et profils
Les rendus fournis seront des schémas de composition, ces schémas définiront l'organisation générale du site (plusieurs scénarios ou variantes pourront être déclinés) et éventuellement proposeront une recomposition des tracés ; ils seront assortis de princples de requalification paysagère illustrés par des actions localisées explicitées soit par des schémas, des profils de principe, croquis ou images de références.
- ETAPE 5 : Estimations des coûts de financements
Les estimations seront établies à partir de comparatifs de devls portant sur des aménagements simllaires. L'étudiante ne saurait donc pas être liée à ces estimations comme pourrait l'être un maître d'œuvre.

CRÉER UNE NOUVELLE DYNAMIQUE DE DÉVELOPPEMENT

La Gandonne-Le Quintin, vétuste n'attire pas les entreprises tertiaires dites supérieures. Pourtant la commune de Salon-de-Provence dispose des potentialités d'accueillir ces nouvelles entreprises, elle peut décider, de fournir ou non, un lieu d'implantation à ces entreprises tant convoitées.

1_ Un projet de qualité basé sur une vocation tertiaire de la ville

« Entreprises et Territoires »¹, quantifie la demande de terrains et locaux qui a pu être satisfaite par l'offre, via le recensement des constructions pour activités de 1997 à 2001. L'aire couverte va d'Avignon à Aix et Vitrolles. Elle comprend d'autres villes qui peuvent être comparées à Salon-de-Provence : Cavaillon, Istres et Miramas.

LE MARCHE PORTEUR DE LA LOGISTIQUE

« L'industrie constitue l'accroissement dominant des surfaces à Saint Martin de Crau (~12ha) et Salon-de-Provence, ce qui est intéressant selon le bureau « Entreprises et Territoires » pour le tertiaire qui peut être induit.

Les accroissements de surfaces d'entrepôt sur Miramas-Grans (~10ha sur 16ha construits), distinguent cette zone après celle du Parc de la Crau de Salon-de-Provence qui avait enregistré les accroissements d'entrepôt les plus importants de l'arc méditerranéen. »

C'est grâce à la logistique que Salon-de-Provence a en effet pris une place prépondérante dans l'armature urbaine départementale.

Créé en 1992, le Parc d'activités de la Crau (70 ha commercialisés), plate forme logistique a enregistré de 1994 à 1999, les accroissements d'entrepôt les plus importants de l'arc méditerranéen. Sur la zone de la Gandonne, les plus grandes entreprises logistiques Salvesen et Nexia occupent 4ha sur un total de 45ha.

Autour de Salon-de-Provence, à une distance comprise entre 7 et 20 km on note l'importance des services offerts par les zones d'activités logistiques et leur qualité :

- A Grans-Miramas, la zone Clésud, créée en 1998, associe sur 280 ha une zone d'entrepôts, un centre de vie, ainsi qu'un chantier multi-technique de 60 ha pour le transport combiné rail-route
- A Saint Martin de Crau, la zone Ecopôle du Mas de Laurent, créée en 1992, 80 ha cessibles en 2002, à vocation logistique et industrielle est équipée d'un embranchement ferroviaire complet.

Selon « Entreprises et Territoires » ce serait Clésud, zone de nouvelle génération qui pourrait focaliser la valeur logistique. Toutefois la ville de Salon est apte à accueillir les entreprises dites de tertiaire supérieur liés au transport. Un centre de recherches sur les transports est déjà implanté sur le Parc d'Activités de la GANDONNE : l'INRETS.

¹ Entreprise et Territoires, Economie Salonaise, évolution, perspectives, besoins liés à son développement, décembre 2002

➔ LE MARCHÉ ÉMERGENT DE L'AGROALIMENTAIRE

« Dans un second périmètre, plus éloigné de la commune, les bureaux se développent dans les sites spécialisés à Cavaillon (d'expédition de fruits et légumes) ou dans des zones où l'activité est concentrée comme à Vitrolles ou à Aix en Provence. Le constat du peu de nouvelles surfaces de bureau développé à Salon-de-Provence, indique que la vocation tertiaire de la ville est encore en devenir. »

« Entreprise et Territoire » ajoute que compte tenu de la position de Salon de Provence à mi-chemin entre le pôle Aixois tertiaire séduisant pour les entreprises et la zone de l'Agroparc qui s'anime d'un dynamisme à l'aixoise, de la tradition agricole salonaise, **une ouverture vers les retombées de l'Agroparc serait possible.**

Par rapport à l'image de Salon de Provence, à la place de l'agriculture en PACA et à Salon-de-Provence, à l'implantation prometteuse mais unique, d'une première entreprise d'agroalimentaire Lyopha sur la GANDONNE, existe une possibilité pour la commune de renforcer ce domaine.

2_ Elever la qualité de services de la Gandonne pour attirer les entreprises tertiaires

La zone de La Gandonne-Le Quintin est une zone stratégique, de par sa situation, de Salon-de-Provence et de l'Agglopolo Provence.

La requalification dans une perspective de développement durable et le développement de nouveaux services tertiaires par le gestionnaire sont des étapes indispensables pour attirer des entreprises de plus en plus exigeantes vis-à-vis de la qualité des services offerts par le site d'implantation.

→ AMENER DES SERVICES AUTRES QUE CEUX LIES A LA VIABILISATION DU SITE

L'enquête de la Geodis-SPE révèle les besoins des chefs d'entreprises en services postaux ou bancaires, d'un restaurant d'entreprises, équipements installés sur la zone une fois la viabilisation terminée. Cette absence de pôle de services, d'un centre de vie n'est pas propice à créer une synergie entre les entreprises, un attachement au site.

En comparaison, la zone Clésud de Grans-Miramas, directement concurrente pour le tertiaire supérieur lié au transport est déjà équipée d'une telle structure. Le gestionnaire a anticipé sur les besoins de ses salariés.

On peut déplorer également l'inexistence de services de qualité propres à une zone tertiaire supérieure comme le réseau haut débit ou encore, la pépinière d'entreprises, non cités par les chefs d'entreprises mais qui relèvent des mêmes besoins de création de synergie entre les entreprises.

Cette synergie existe sur la zone puisque la moitié des chefs d'entreprises adhèrent à l'association de la Gandonne toutefois aucun lieu d'expression des chefs d'entreprise n'est constitué sur la zone.

La communauté d'Agglomération « Agglopolo Provence », initie la démarche de proximité de services envers les entreprises. Cet organisme étudie la mise en place d'un Plan Local d'Insertion par l'Economie et d'un guichet unique pour les entreprises.

Le second obstacle au développement de la zone en parc est constitué par une carence en traitements paysagers et environnementaux et un déficit d'image. Le développement actuel des labels (ISO 14002) met implicitement en retrait les zones qui n'en disposent pas.

Enfin, aucun gestionnaire de zone n'est présent pour conseiller les entreprises dans les aides qu'elles peuvent recevoir ou tout simplement les informer du devenir, les sensibiliser au projet de développement de la zone.

Ramener des services immatériels et matériels aux entreprises semble être indispensable pour la réussite d'un aménagement de qualité. Le futur gestionnaire, employé de « l'Agglopolo Provence », aura un véritable rôle de conseil d'écoute et d'information auprès des entreprises. Intermédiaire entre les structures départementales, régionales, étatiques, les bureaux d'études et les entreprises, sa présence fréquente et régulière sur le site est indispensable.

Le gestionnaire de la ZA, interlocuteur privilégié, sera mieux à même, après le lancement d'études programmatiques, d'estimer la nécessité de ces services de centre de vie et de pépinières

2 ISO 14001 : norme internationale reconnaissant une gestion environnementale d'une zone d'activité (voir ANNEXE1)

↓ INITIER UNE DEMARCHE DE QUALITE SUR LES ESPACES PUBLICS DANS UNE PERSPECTIVE DE DEVELOPPEMENT DURABLE

En juin 2002, GEODIS SPE effectue une enquête sur les besoins et attentes des chefs d'entreprises. Le taux de retour de l'enquête s'élève à 44%. Diverses revendications s'expriment par rapport aux dysfonctionnements des réseaux et au manque de places de stationnement, de mobilier urbain, d'éclairage public. Cette étude s'accompagne de diagnostics urbanistiques et paysagers de la part du CAUE (analyse paysagère, étude du POS) révélant des dysfonctionnements semblables.

S'appuyant sur les résultats validés de ces analyses et les complétant avec nos sources documentaires diverses l'objectif de ce document vise à élaborer des propositions d'aménagement par le biais d'approches sur l'Ingénierie des réseaux, le paysage et l'environnement.

Dans la perspective de développement durable de la ZA, les propositions d'aménagement privilégieront la qualité environnementale et paysagère.

Les superstructures de services (pôles de services, pépinières) ne seront pas pris en compte dans notre rapport. La décision de développement d'une de ces structures nécessite une étude unique.

VERS UNE MEILLEURE FONCTIONNALITE

L'amélioration des services de base tels que les voiries et réseaux divers passe par une étude technique.

Quelles sont les faiblesses de ces voiries et réseaux divers, comment y remédier ? Sur la base des analyses de la Geodis SPE, d'entretiens avec les prestataires de services et avec les services techniques municipaux, d'analyse cartographiques le paragraphe élucidera ces questions.

1- Gérer les différents modes de transport

Le réseau viaire de la ZAE nécessite d'être réorganisé en profondeur pour amener une certaine fluidité à la circulation automobile. La modification de ce réseau conditionne l'emplacement des futurs équipements viaires, la structure générale d'organisation de la zone.

Aux propositions relevant de l'accessibilité générale du site, succèderont celles liées à la hiérarchisation interne des voies de circulation.

RENFORCER L'ACCESSIBILITE

Le schéma de liaison vers le Parc d'Activité illustre les diagnostics particuliers et propositions d'action suivantes :

- **ACCES 1 : UN ACCES VEHICULES LOURDS ET LEGERS A PROXIMITE DES RESEAUX ROUTIERS ET AUTOROUTIERS**

Au sud est de la ZAE, la circulation des véhicules relie l'échangeur de l'A54 de Grans à la rue du Remoulaire d'une emprise d'une dizaines de mètres via

- la vole ASF sur la commune de Grans,
- le giratoire commun à Salon-Grans, situé sur la Nationale 113,
- la voie communale de Salon-de-Provence desservant la grande surface de jardinerie de Grans,
- le pont surplombant l'autoroute 54 calibré pour les poids lourds,
- et le chemin rural du Petit Quintin, en cours d'élargissement.

Ce cheminement poids lourds, effectué dans des zones encore faiblement urbanisées, est celui qui produit le moins de nuisances sonores aux riverains. La pression foncière actuelle exercée sur le chemin du Petit Quintin, en zone INAO zone naturelle destinée à l'urbanisation future organisée et ses conséquences, l'extension des constructions existantes, l'aménagement de nouveaux lotissements nous alertent toutefois sur les conditions futures d'utilisation du chemin du Petit Quintin et de la gêne qui pourrait être causée aux riverains.

Le giratoire 1 dessert, directement sur la rue du Remoulaire, les principales entreprises multinationales dédiées à la logistique représentées sur la ZA par :

Salvesen, entreprise de distribution de produits surgelés sur une parcelle de 12296m²

Exel logistics froids filiale de Nexia, sur 25738m² de terrain



Vue nord-ouest sur le giratoire commun à Salon-Grans situé sur la Nationale 113, photographie, août 2003

Ainsi conforter l'accès 1 au passage des poids lourds, semble être indispensable pour le bon fonctionnement de la ZA.

Cela se traduit, sur le terrain, par la poursuite des négociations foncières contribuant à l'élargissement du chemin du Quintin et l'aménagement d'une aire de stationnement et d'information pour les poids lourds à proximité de l'accès 1.

• **ACCES 2 : UN ACCES VEHICULES LOURDS ET LEGERS, JOUXTANT LE CENTRE VILLE**

Au nord est de la ZA, le centre-ville jouxte la façade commerciale des Bd ouest-est de la Reine Jeanne et du Roi René. A l'intersection de ces deux Bd, un troisième, le Bd Ventadouriou nord-sud, également à vocation commerciale, sert d'accès aux multiples voitures des clients des magasins situés de part et d'autre de la voie mais également aux poids lourds.

En effet, en sortant de l'A54 à Salon Sud, et suivant les grands axes de circulation urbaine, les poids lourds, sans détour, arrivent par le Bd du Roi René et accèdent aux multiples impasses de la ZAE par le Bd Ventadouriou.

Voitures et Poids lourds confondus, en décembre 2000, selon les comptages effectués par le Bureau d'Etudes de la Ville de Salon de Provence:

- 13 262 véhicules par jour transitent le long du Boulevard de la Reine Jeanne
- 20 974 V/J sont comptabilisés le long du Bd du Roi René
- 6652 V/J s'insèrent dans le cœur de la ZA par le Bd Ventadouriou

La circulation induite est dense et la ville souhaite à moyen terme par la fermeture de la rocade reliant le rond point des Barettes à l'ouest de la commune au Pays Catalan dévier ce trafic de poids lourds.

A notre échelle, notre objectif, en cohérence avec les grandes orientations du POS consiste à réduire le transit des poids lourds par l'accès 2, plus approprié selon nous aux véhicules légers.

Ainsi nous proposons de mettre en place des sens de circulation unique pour les poids lourds en accès 2

- **ACCES 3 : UN ACCES SECONDAIRE (VEHICULES LEGERS) SUD OUEST PEU COMMODE**

Il permet, pour les voitures, d'accéder aux terrains achetés par la commune en vue de l'extension de la ZA par une voie rurale étroite. En zone INA, destinée à l'urbanisation future, le chemin du Vieux Moulin connaît, comme le long du chemin du Quintin de fortes pressions foncières.

En vue de l'extension sud de la ZA, à moyen terme, la commune devrait veiller à conserver une maîtrise foncière de part et d'autre du chemin du Vieux Moulin pour un éventuel élargissement et un aménagement d'une nouvelle entrée pour les poids lourds.

- **ACCES 4 : UN ACCES SECONDAIRE (VEHICULES LEGERS) SUD-EST DIRECTEMENT RELIE A L'AUTOROUTE**

Le chemin de la Gandonne rejoint directement le giratoire de l'entrée de l' A54 de Salon Sud, et de la nationale 138 par un pont calibré uniquement pour les véhicules légers. Il pourrait permettre également aux véhicules légers de rejoindre la future école du quartier de La Monaque.

Dans une perspective à long terme d'extension de la ZA, il peut être envisagé de créer une sortie pour les poids lourds, allégeant par cette occasion le trafic sur le chemin du Vieux Moulin et sur le Bd de la Reine Jeanne.

Afin d'atteindre cet objectif il faudrait délimiter une emprise foncière au point d'accès 4 et également prévoir des dépenses substantielles pour le calibrage du pont autoroutier est.



LYON

DEPARTEMENT DES BOUCHES-DU-RHONE
VILLE DE SALON-DE-PROVENCE

REQUALIFICATION
DE LA ZONE
D'ACTIVITES
ECONOMIQUES DE
LA GANDONNE

PROJET

Schéma de liaison vers la ZAE
Gandonne-Quintin

Date :
31/08/2003

Echelle :
0 m 250 m

CHANTOISEAU Stagiaire Signé : TIGNEL
Dir. Urbanisme et Aménagement
STM / MAIRIE de Salon-de-Prov.

Modifications :

1

Légende

- Limite communale et intercommunale Salon Grans
- ==== Autoroutes
- ==== Routes Nationales ou départementales
- Entrées principales sur la ZA
- Entrées secondaires
- +++++ Vole ferrée
- Périmètre d'études
- Vole de circulation Interne (conions, voitures)
- Voles de circulation Interne réservée aux automobiles
- +++++ Ancienne vole ferrée

PELISSANE

MARSEILLE

Sortie A54
Salon Sud

relant le centre ville et fortement
sée
véhicules/Jours en 2001 accèdent à la ZAE
tif : réduire l'accès des poids lourds à
visionnement natinal des commerces

de passage privilégié des poids lourds
tif : améliorer l'accès et aménager une
e pour les poids lourds

is à mettre en oeuvre :

ve échéance : (commune de
de-Provence)
r les poids lourds du centre ville par une
ation appropriée
ler aux poids lourds l'accès 1 et créer
e pour l'arrêt des poids lourds
éder à la finalisation de l'élargissement du

me échéance: (CA agglomale ??)
r un nouvel accès poids lourds au point 3

terme
le cas de l'extension de la Gandonne au
l'A54, redimensionner le pont de l'accès
créer ainsi une sortie évitant le centre



DEPARTEMENT DES BOUCHES-DU-RHONE
VILLE DE SALON-DE-PROVENCE

REQUALIFICATION
DE LA ZONE
D'ACTIVITES
ECONOMIQUES DE
LA GANDONNE

DIAGNOSTIC

Contraintes et potentialités
d'aménagement

Date :
31/08/2003










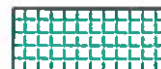

Echelle :
1/3500

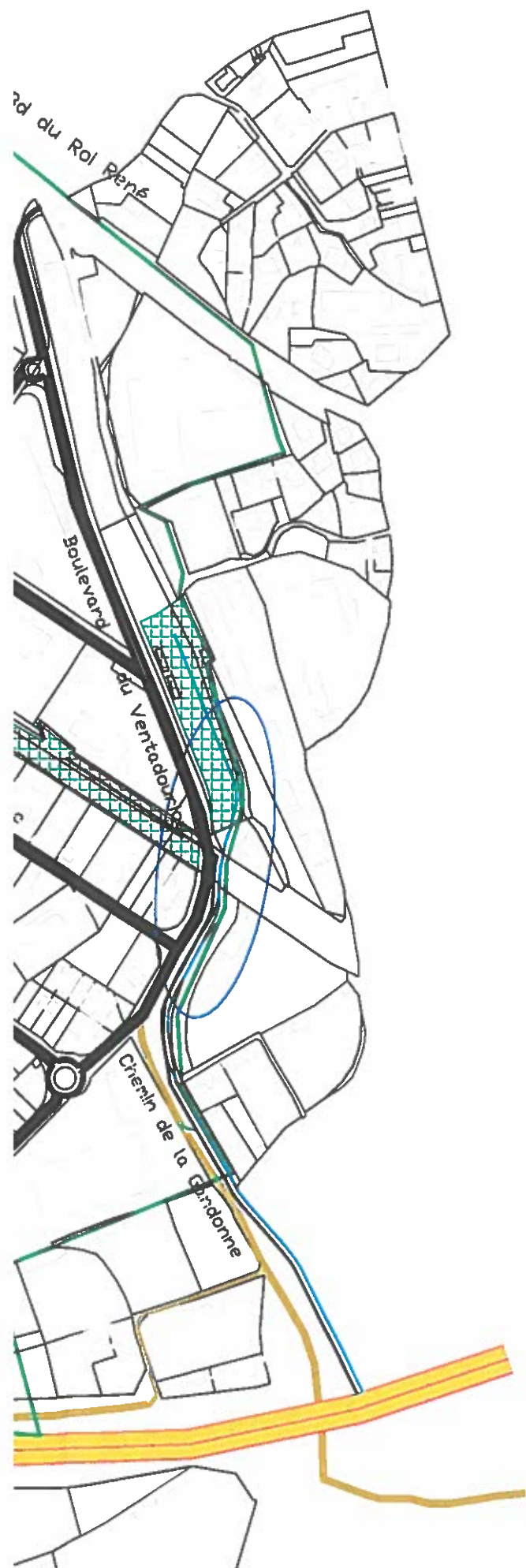
CHANTOISEAU Stagiaire
Dir. Urbanisme et Aménagement
STM / MAIRIE de Salon-de-Prov.

Signé: TIGNEL

Modifications :

2

-  Périmètre d'études
-  Voie de circulation interne (camions, voitures)
-  Voies de circulation interne réservées aux voitures
-  Voie pour voitures à sens unique
-  Ancienne voie ferrée
-  Servitude liée au gaz
-  Canal surélevé et enherbé de Grans-Miramas dénommé aussi Craponne
-  Canal découvert du St Rock
-  Zones Inondées en 1999 et 2001
-  Terrains appartenant à la commune de Salon de Provence
-  Bâtiments en dur



➤ RÉORGANISATION INTERNE DE LA CIRCULATION

La structure interne est en peigne avec la desserte de voies secondaires allongées dont certaines sont en impasse.

Le Canal de Craponne et la voie ferrée en superstructure rendent difficile le développement de connexion du réseau viaire.

• VERS UNE SEPARATION DES POIDS LOURDS ET AUTOMOBILES

La circulation poids lourds et véhicules automobiles est mixte sur la totalité des voies. L'étroitesse de certaines voiries, la structure en impasses, la vitesse de circulation des véhicules et le manque de place de stationnement poids lourds entraînent des problèmes d'orientation et de sécurité routière.

Redonner une certaine fluidité au trafic passe par la création de bouclages et l'élimination d'impasses. Ensuite il peut être envisagé une séparation des modes de circulation par la restriction d'accès à certaines catégories de véhicules. Les solutions consistent également à créer et intégrer suivant les besoins des places de stationnement appropriées.

L'impasse de l'Estamaire sera reliée avec la rue de Garbiero. La création de la nouvelle voirie se fera sur l'emprise communale.

Le Boulevard Ventadouriou (accès 2) sera aménagé en priorité pour favoriser le trafic de la voiture dans la partie au nord de la rue de l'Estamaire par notamment la mise en place de sens interdits. Les voies en sens unique seront profilées autant que possible pour accueillir de nouveaux parkings.

Vers l'accès 1, une aire de stationnement poids lourds sera aménagée afin de réduire le nombre de stationnement sauvage. Aucun terrain n'appartient à la commune dans le secteur choisi. L'aménagement de l'aire implique de négocier l'achat à la SCI NEVA 2200m² de terrain soit 1700m² sur la parcelle CW0535 et 500m² sur la parcelle CW0490.

Aménager cette aire concrétiserait rapidement la volonté de séparer les modes de transport, et évitera autant que possible l'actuel stationnement sauvage de poids lourds.

- **UNE VOIRIE A ENTRETENIR**

GEODIS-SPE nous signale un défaut d'entretien de la voirie (présence de fissures, enfoncements de chaussée, « nids de poules ») provoqué par le trafic de poids lourds.

Le passage d'une caméra par des services spécialisés permettra de définir et d'évaluer au plus juste les coûts de réfection de la voirie.

Un décapage de chaussée sur une épaisseur de 15cm minimum au coût moyen de 3,60€/m² est à prévoir dans les travaux.

- **DES MODES DE TRANSPORT DOUX A INTEGRER**

Le cheminement des piétons est rendu difficile par l'absence de trottoirs dans certaines parties de la ZA. La carence en aménagements paysagers dissuade les piétons de s'engager dans le site. L'absence totale de mobilier urbain et d'un arrêt de bus matérialisé est fortement dissuasive envers leur cheminement. Les bicyclettes n'ont pas leur place sur la zone. L'installation de l'école proche nous amène à nous questionner sur les futures modes de déplacement en présence dans ce lieu.

Par rapport à l'ambition initiale de développement durable, intégrer les modes de déplacement doux constitue un impératif.

Celui-ci se concrétisera par la matérialisation d'un arrêt de bus rue des Ventadouiro, principale rue passante pour les piétons. L'implantation de mobilier urbain, l'aménagement de trottoirs rendront sa place au piéton dans le secteur Nord Est.

Des pistes cyclables seront aménagées afin de traverser la zone et rejoindre l'école primaire, notamment sur l'emprise de la voie ferrée.

- **L'EMPRISE DE LA VOIE FERREE : UNE NOUVELLE VOIRIE A CREER**

Suivant les comptages de la Mairie, la création d'une voirie le long de l'ancienne voie ferrée permettrait désengorger le boulevard de la Reine Jeanne en créant une nouvelle voie d'accès au cœur de la zone.

La desserte par une double voie de terrains, actuellement en déprise en amont de la rue de l'Estamaire serait également permise par ces travaux. Le long de l'ancienne voie ferrée la parcelle communale CW0094 desservie par une voie rurale goudronnée, cachée par la hauteur de la voie ferrée ne peut accueillir des activités. Deux autres parcelles, AX0182 et AX0232 appartenant à la SA Fédérali accolées à l'emprise de la voie ferrée sont en retrait de la rue des Canesteu et ne trouvent pas de financeurs prêts à investir dans des programmes immobiliers. Leurs terrains, en friche, sont investis par les gens du voyage.

Deux scénarios sont envisagés :

Le premier, le scénario A, consiste à aménager la portion de l'ancienne voie ferrée du chemin des Crozes au Boulevard des Ventadouiro.

Les véhicules pourraient rejoindre ensuite les autoroutes A54 et A57 et la nationale par le chemin de La Gandonne.

Cette voie de transit ouest-est débouche sur un tournant du Boulevard des Ventadouiro. Elle nécessite la création d'un nouveau carrefour Boulevard des Ventadouiro. Pour amener à une circulation de transit rapide, des aménagements lourds devront être menés en aval : l'aménagement d'un nouveau carrefour pour accéder au chemin de la Gandonne et ensuite un élargissement de ce même chemin.

L'unique avantage consiste à réellement contribuer à la séparation de la circulation entre les poids lourds et voitures.

Le second, scénario B, consiste à considérer l'emprise de l'ancienne voie ferrée comme une voirie de desserte et d'accès à la zone pour les voitures.

La création de voirie aboutira à l'embranchement de la rue Estamaire-Garbiero. Les parcelles à l'est de l'intersection seront rétrocédées aux riverains. Cette voirie de desserte et transit rejoindra la rue des Canesteu et le Boulevard des Ventadouiro.

Cette seconde solution ne permet pas de séparer totalement la circulation poids lourds et voitures à l'Est du carrefour. Toutefois elle préserve la fluidité de circulation du Boulevard principal des Ventadouiro en évitant de créer un carrefour supplémentaire. Elle répond à un objectif de desserte interne ouest pour les voitures et les nouveaux bâtiments.



DEPARTEMENT DES BOUCHES-DU-RHONE
VILLE DE SALON-DE-PROVENCE

REQUALIFICATION
DE LA ZONE
D'ACTIVITES
ECONOMIQUES DE
LA GANDONNE

PROJET

Réorganisation de la
circulation











Date :
31/08/2003

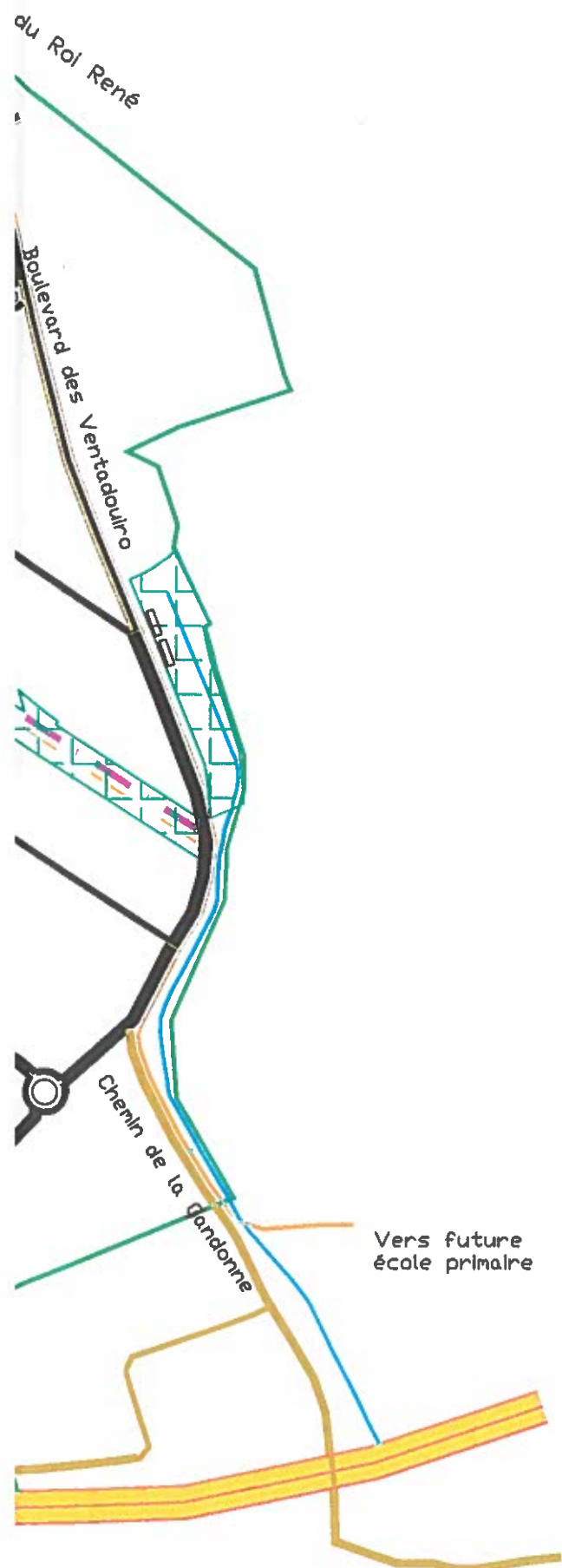
Echelle :
1/4000

CHANTOISEAU Stagiaire Signé : TIGNEL
Dir. Urbanisme et Aménagement
STM / MAIRIE de Salon-de-Prov.

Modifications :

3

-  Périmètre d'études
-  Voie de circulation Interne
(camions, voitures)
-  Nouvelle voirie
-  Nouvelle piste cyclable
-  Choix possible (scénario A) d'un
prolongement de la nouvelle
voirie et piste cyclable jusqu'au
Bd des Ventadouro
-  Voles de circulation interne
réservées aux voitures
-  Sens de circulation
-  Terralns appartenant à la
commune de Salon de
Provence
-  Canal découvert du St Roch
-  Canal surélevé et enherbé
de Grans-Miramas dénommé
aussi Craponne



2_ Intégrer les réseaux divers

Le service technique de la commune de Salon de Provence a établi un plan unique de recellement sur le logiciel autocad, en collaboration avec les prestataires de services de la ville de Salon de Provence, permettant d'identifier, caractériser et de situer les réseaux.

Les entretiens avec les prestataires de services nous ont permis d'établir les diagnostics et propositions suivantes.

1 RÉSEAUX LIÉS À L'EAU

- **LE RESEAU D'ADDUCTION DES EAUX POTABLES (AEP) : VERS UNE MEILLEURE GESTION DES RISQUES LIES AUX INCENDIES**

D'après les services de la Société Provençale des Eaux et les entreprises aucun problème spécifique n'est soulevé par rapport à l'adduction d'eau potable.

Les services d'Incendie et de secours relèvent toutefois l'absence d'un bassin de rétention des eaux en cas d'incendie dans l'entreprise industrielle.

Ce type d'aménagement est fortement sécurisant dans une zone industrielle. Les bornes à incendies sont posées sur les espaces publics selon la réglementation en vigueur toutefois ce serait dans les espaces privés que des réserve d'eau feraient défaut.

Les services d'incendies et de secours suggèrent d'inclure un accès pour les véhicules de la caserne au bassin de rétention.

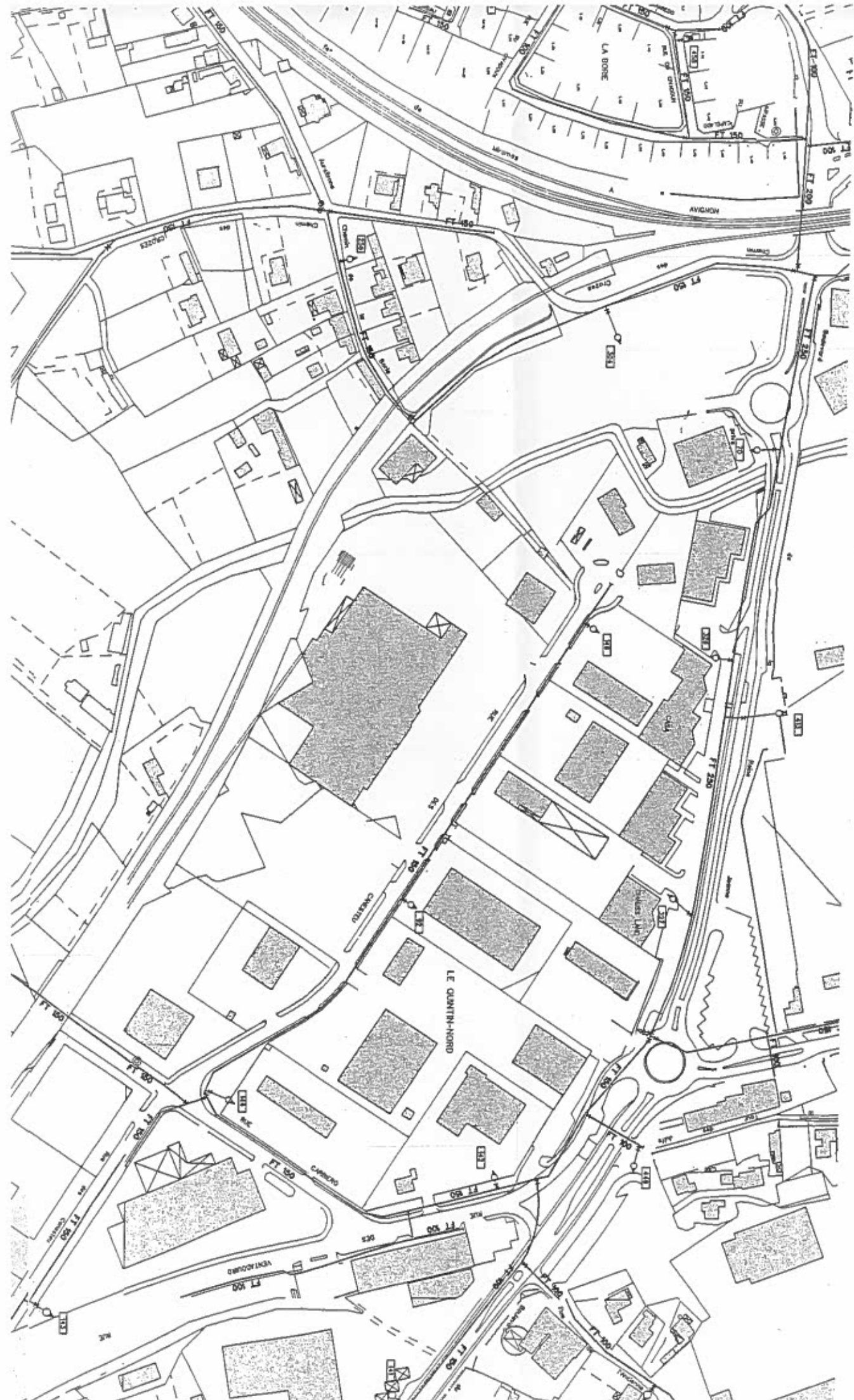
- **RESEAUX D'ASSAINISSEMENT (EAUX USEES) : REMPLACER L'AMIANTE**

Les entreprises et les riverains ne signalent pas de problèmes liés à l'évacuation des eaux usées sur la ZA. La société Provençale des eaux confirme que l'évacuation des eaux usées est aux normes en vigueur. Il est toutefois à signaler deux points importants :

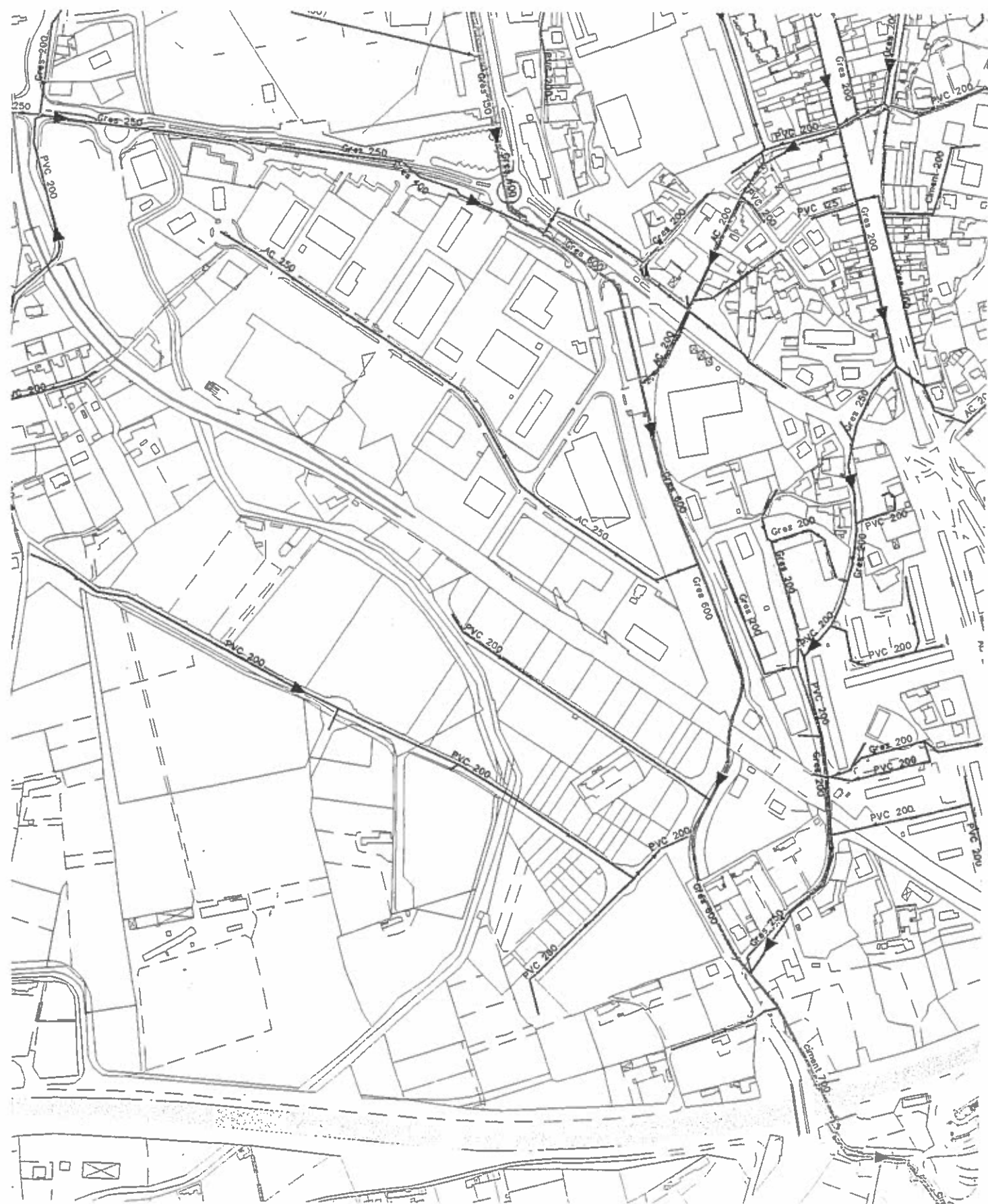
Il existe une conduite, en amiante ciment, rue des Canesteu dont le remplacement par un réseau en PVC diamètre 200 est vivement conseillé.

Le rejet en amont de la zone d'eaux usées dans le réseau d'eaux pluviales : le Saint Roch pose également problème. La Société Provençale des Eaux remplace progressivement les réseaux unitaires existant dans le centre ancien de Salon-de-Provence pour éviter les rejets futurs dans le Saint Roch. Ces rejets influant directement sur la Gandonne par la pollution entraînée, le futur gestionnaire se renseignera sur l'avancement des travaux.

Adduction d'Eau Potable sur la Gandonne



Assainissement : réseaux d'Eaux Usées sur la Gandonne



Cartographie réalisée par la Société Provençale des Eaux

- **RESEAUX D'ASSAINISSEMENT (EAUX PLUVIALES) : VOIR SECTION ENVIRONNEMENT**

Le réseau d'évacuation des eaux pluviales n'absorbe pas les pluies au-delà de l'occurrence décennale. Ce problème majeur sera traité dans la partie « Environnement ».

- **RESEAUX D'IRRIGATION : DES CANAUX A ENTREtenir**

La zone est parcourue de nombreux fossés d'irrigation qui sont ramifiés le long du Canal de Grans-Miramas. Ces fossés irriguent les champs qui ne sont pas encore commercialisés et viabilisés dans le sud de la zone du Quintin.

L'entretien de ces fossés est essentiel. Ces derniers peuvent en cas de fortes pluie servir pour le stockage et l'écoulement des eaux pluviales. Le coût d'entretien est de l'ordre de 2 à 3 F/m².



Fossé d'irrigation le long du chemin du Vieux Quintin, photographie, juillet 2003

➤ RESEAUX DE GAZ, ELECTRICITE, RESEAU CABLE

- **RESEAU DE GAZ : DEFINIR LES BESOINS**

Il n'y a pas eu d'enquête effectuée auprès des industriels par rapport à ce réseau. Définir les besoins des entreprises en matière de gaz avant de refaire les voiries est une action indispensable.

Nous tenons à signaler que la zone possède une servitude envers Gaz de France liée au passage d'une canalisation Ø80 à haute pression sur le Boulevard des Ventadouro et l'emprise est de la voie ferrée. En cas de travaux, il doit être effectué un sondage pour définir la profondeur de la conduite. Les intentions d'aménagement devront être communiqués et validés par l'entreprise gaz de France.

- **RESEAU D'ELECTRICITE, TELEPHONE, RESEAU CABLE ET SERVICES TERTIAIRES SUPERIEURS**

Selon le diagnostic GEODIS SPE, aucun problème spécifique n'a été soulevé concernant l'électricité et le téléphone.

Pour l'électricité, les entreprises n'ont pas constaté de coupures fréquentes. Toutefois la zone serait inapte à accueillir des entreprises dédiées par exemple à la microélectronique, secteur plus sensible à la qualité de la prestation.

Le réseau câblé n'est présent sur la zone que sur les Boulevards du Roi René et de la Reine Jeanne et donc absent sur la quasi-totalité de la ZA.

Le diagnostic GEODIS SPE indique que « les entreprises n'ont pas beaucoup de besoins en la matière ». Néanmoins, si la commune souhaite accueillir des entreprises liées aux nouvelles technologies, offrir une qualité de prestations dans la ZA le prolongement du réseau câblé semble indispensable.

Les problèmes environnementaux majeurs de la zone d'activités pour les chefs d'entreprises, relevés par la Geodis-SPE sont relatifs à la gestion des eaux pluviales, avec deux inondations en cinq ans, et à l'absence de gestion des déchets face à la réglementation qui s'endurcit.

Ces éléments, freins à l'implantation d'entreprises, sont considérés dans leur complexité et des solutions techniques diverses sont amenées.

1_ Gérer les eaux pluviales au-delà de l'occurrence décennale

✚ DIAGNOSTIC

• PRESENTATION

Le réseau pluvial Salonais est un réseau ramifié qui s'articule autour d'un collecteur principal, le canal St Roch. Il reçoit 95% des surfaces de ruissellement et est orienté Nord-Sud. Les grandes artères de collecte (orientées schématiquement Est-Ouest ou Ouest-Est selon leur position relative par rapport à l'émissaire principal), sont raccordées à ce collecteur.

Ce canal Saint Roch traverse justement la Zone de la Gandonne, à ciel ouvert en aval du centre ville, il se resserre à l'exutoire de la zone au niveau de l'autoroute, et se jette finalement dans la Touloubre au sud du secteur de Lurian.



Exutoire de La Gandonne en aval de l'autoroute (point Pauto), photographie, juillet 2003

- **UN SCHEMA DIRECTEUR PLUVIAL DE 1998 TRANSCRIT UNIQUEMENT SUR LE « PAPIER »**

Dans le cadre de la mise en révision du POS, le schéma directeur pluvial de 1998, est élaboré par le bureau d'études DARAGON.

Il dresse un bilan actuel et prospectif des rejets pluviaux de la ville, définit un programme d'équipement complémentaires permettant une gestion conforme de ces rejets d'orages.

Le bilan initial du réseau pluvial est le suivant :

« Du point de vue quantitatif, la capacité du collecteur principal, le canal St Roch, ne permet pas d'acheminer correctement les rejets pluviaux générés par des événements supérieurs à l'occurrence décennale. Du point de vue qualitatif, la galerie pluviale reçoit encore une quantité non négligeable d'eaux usées. »

Le schéma directeur pluvial dresse ensuite un diagnostic des collecteurs du centre ville en comparant le débit de pointe des sous-bassins versants avec la capacité des collecteurs existants à réceptionner l'eau.

Le logiciel CANOE est utilisé pour ces opérations. Pour les bassins de la Gandonne les chiffres sont les suivants.

Débits de pointe (Q) des bassins versants de la Gandonne

Le débit de pointe ou débit maximum de l'hydrogramme de crues est construit par DARAGON en s'appuyant sur le traitement statistique des pluies, les analyses pédologiques, géologiques et géométriques des bassins versants et l'analyse des crues.

Les simulations ont permis de déterminer que la durée intense de la pluie critique, à l'échelle du Centre Ville de Salon, celle qui engendre le débit maximal et qui correspond au temps de concentration du bassin versant, est de 16 minutes. Les résultats des paragraphes suivants ont été calculés pour une durée de pluie intense de 16 minutes et une durée totale de précipitation de 160 minutes.

Unités hydrologiques	Débit de Pointe (m ³ /s)		
	T = 2ans	T = 10ans	T = 50ans
BV 10	1.20	1.90	2.30
BV 11	0.60	1.00	1.20
BV 13	1.05	1.65	1.95

76

Boulevard

DEPARTEMENT DES BOUCHES-DU-RHONE
VILLE DE SALON-DE-PROVENCE

REQUALIFICATION
DE LA ZONE
D'ACTIVITES
ECONOMIQUES DE
LA GANDONNE

DIAGNOSTIC

Réseau pluvial

Date :
31/08/2003

Echelle :
1/4000

CHANTOISEAU Stagiaire
Dir. Urbanisme et Aménagement
STM / MAIRIE de Salon-de-Prov.

Signé: TIGNEL

Modifications :

4

72

Courbe de niveau

BV10

Bassin Versant



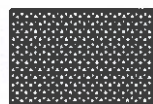
Limite de bassin versant



Tronçon du canal St Roch



Collecteurs secondaires



Emplacements réservés au
PDS pour la réalisation de
bassins d'orage

BV13

Chemin du Quintin

70

13.1

13.2

Emprise

A54

Diagnostic des collecteurs de la Gandonne

Collecteurs secondaires

Désignation des collecteurs	Capacité Calculée (m/s)	Débit de pointe calculé (m³/s)		
		T = 2 ans	T = 10 ans	T = 50 ans
Ø 1000 N10.2-N10	2.80	0.75	1.15	1.40
Ø 800 N11.3-N11.4	0.85	0.40	0.70	0.80
Ø 800 N11.4-N11.5	0.70	0.60	0.95	1.15
2*T200 (N13.5-N13)	7.40	0.70	1.15	1.35

Canal Saint Roch Collecteur Principal

Tronçon du Canal Saint Roch	Capacité du Tronçon (m/s)	Débit de pointe calculé (m³/s)		
		T = 2 ans	T = 10 ans	T = 50 ans
N9-P13	60.00	23.60	38.80	47.90
P13-N10	31.00	23.60	38.80	47.90
N10-P15	35.00	23.90	39.20	48.40
P15-N11	35.00	23.90	39.20	48.50
N11-N12	32.00	24.20	39.80	49.90
N12-N13	32.00	24.80	41.20	52.80
N13-Pauto	31.30	25.30	42.00	53.40
Entre 100 et 150 % de la capacité				
Supérieur à 150% de la capacité				

Sur le réseau global et sur la Gandonne, les résultats mettent en évidence « la mise en charge des collecteurs due à des conditions aval défavorables et des désordres fréquents, (du fait de l'état de saturation des collecteurs) qui ont pour conséquences de provoquer des inondations dans les rues. »

Du point de vue du dimensionnement du réseau pluvial, on peut constater que celui-ci est tout à fait capable d'encaisser les événements pluvieux les plus fréquents (T= 2ans).

A partir de l'occurrence décennale, on peut constater une nette détérioration de la situation. L'état de saturation de l'émissaire principal, le canal Saint Roch, provoque un rehaussement général des lignes d'eau, et gêne l'évacuation des collecteurs secondaires. On observe des écoulements dans les rues les plus vulnérables.

DARAGON signale que le bassin versant 11, correspondant à la ZAC des Quintin-Gandonne, n'est pas équipé d'un collecteur suffisant dans sa partie aval.

En résumé, selon DARAGON, « il existe quelques défauts de dimensionnement du réseau mais pas d'incohérences notables. Les problèmes observés découlent d'un défaut d'évacuation par le canal Saint Roch et nécessiteraient pour être corrigés un délestage de celui-ci. »

Le bureau d'études fait ensuite une prospective de la variation des coefficients de ruissellement futurs, des débits de pointe suite à la nouvelle urbanisation prévue par le POS (en 2003 les nouveaux secteurs sont effectivement urbanisés)

Les conclusions indiquent « l'urbanisation future n'est pas de nature à aggraver la situation actuelle des rejets pluviaux urbains. Cependant, la situation actuelle n'étant pas du tout confortable, tant en termes quantitatifs que qualitatifs, un programme d'aménagement concerté s'impose pour aboutir à une gestion efficace et cohérente des rejets pluviaux. »

Concrètement le bureau d'études préconise dans la Zone du Quintin

- la rétention au niveau du bassin versant 13 pour corriger l'imperméabilisation de ce secteur.
- le délestage d'une partie du bassin versant 13 pour limiter les volumes de rétention.

Il propose différents scénarios d'aménagement portant sur la globalité du bassin versant Salonais :

- le scénario 1 propose la rétention de 4600m³ sur le BV13 et la réalisation d'un fossé pluvial les Barettes à l'ouest de la ville d'une Qcap= 8.30m/s
- le scénario 2 propose la rétention de 30000m³ d'eau dont 12800 sur le Bassin Versant 13 mais aucun aménagement du réseau.

Suite à ce schéma directeur pluvial, la ville a inscrit au POS quelques emplacements réservés pour la réalisation de bassins d'orage. Sur le bassin versant numéro 13 les emplacements réservés suivants:

N°	N° du plan	Désignation	Surfaces	Bénéficiaire
72	3C5	Bassin d'orage	3000m ²	commune
73	3C5	Bassin d'orage	3830m ²	commune

Aucun de ces ouvrages n'a été réalisé. L'emplacement 73 est imperméabilisé par la présence d'un parking pour les autocars de la commune.

La ville a opté pour un stockage à la parcelle dans l'urbanisation de ses quartiers ouest. Cette solution ne compense pas la perte de surfaces aptes à drainer les eaux pluviales telles les infrastructures.

Une absence de réalisation d'ouvrages pour la gestion des eaux pluviales en centre ville semble compromettre le développement de la zone.

• **ENQUETE DE TERRAIN : PROBLEMES D'AMENAGEMENT RENCONTRES PAR LES SERVICES TECHNIQUES MUNICIPAUX**

En l'absence de réalisations effectives, par la municipalité, des propositions du schéma directeur pluvial, les techniciens ont du adopter des solutions temporaires faces aux inondations insatisfaisantes en terme de volumes d'eaux évacués.

Les solutions techniques « de secours » sont les suivantes :

- En cas de fortes précipitations, une partie des eaux pluviales se déverse dans le canal d'irrigation de Grans allégeant, par la même occasion, la quantité d'eau évacuée par le canal du St Roch.
- Chaque inondation amène également les techniciens du réseau d'eau potable à renforcer les parois du Saint Roch, à ciel ouvert, par un enrochement ou une montée de mur en béton armé pour prévenir la montée de nouvelles crues.



Enrochement de l'embouchure du Saint Roch, photographie juillet 2003

Ces aménagements sur le réseau du Canal du Saint Roch reportent en aval le problème d'inondations et portent atteinte à l'aspect visuel de la ZA.

• **UNE ENQUETE SOCIOLOGIQUE ALARMANTE : INONDATIONS EN DEÇA DE L'OCCURRENCE DECENNALE**

Selon l'enquête sociologique de la société Geodis SPE, le canal Saint Roch a débordé deux fois en dix ans aux abords de la rue de l'Estamaire. Les inondations ne se localisent pas uniquement aux abords du canal Saint Roch. Au niveau de la contre allée du Boulevard de la Reine Jeanne, des inondations de même fréquence se rencontrent.

Les données de terrain actuelles corroborent ainsi les conclusions du schéma directeur pluvial et indiquent la nécessité d'une gestion des eaux de pluie.

PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT : INTEGRER DE NOUVELLES TECHNIQUES POUR MAITRISER LE RUISSELLEMENT URBAIN

L'objectif de ce paragraphe consiste à donner des éléments de réponse aux problèmes ponctuels d'inondations et orienter la nature des aménagements.

La ville a récemment fait appel à un Bureau d'Etudes spécialisé en ingénierie pour définir les conditions les meilleures de réalisation et déterminer les volumes à stocker dans les bassins de rétention, les emplacements les plus appropriés aux ouvrages hydrauliques nécessaires. Celui-ci pourra travailler en collaboration avec un aménageur, spécialisé dans les techniques d'aménagement destinées à maîtriser le ruissellement pluvial.

Par l'insertion de techniques alternatives aux réseaux d'assainissement pluvial, il est possible de maîtriser le ruissellement.

• CREATION D'UN BASSIN DE RETENTION D'UN VOLUME MINIMUM DE 3000M³

<p>Tout d'abord suivant les recommandations du SD Pluvial, il semble important de prévoir un bassin de rétention des eaux paysagé, dans le bassin versant 13. Il permettra de gérer les débits exceptionnels.</p> <p>Aux abords de l'autoroute, dans la zone inconstructible des 50 m, l'emplacement réservé n°73 conviendrait. Il aurait l'avantage de servir d'écran anti-bruit et d'élément paysagé valorisant pour les futures entreprises installées en façade de l'autoroute.</p> <p>Ce bassin de rétention pourrait servir également comme point d'eau en été pour les services d'incendie et de secours.</p>	<p>Coût du bassin en eau : Achat de 9 à 61€ /m³ ; entretien 0.15 à 0.5€ le m²/an Soit pour 3000m³ Achat de 27000 à 183 000€, Entretien 450 à 1500€ /an</p> <p>Données chiffrées CETE Sud Ouest, 2000</p>
--	---

• REAMENAGEMENT DES ABORDS DU CANAL ST ROCH

Aux abords du canal des débordements sont actuellement identifiés. Le drainage à l'ouest d'une partie des eaux pluviales vers le bassin de rétention résoudra en partie ces débordements.

Sur le collecteur du Saint-Roch, un élargissement ponctuel au niveau de la passerelle piétonne permettrait également de retenir une partie des eaux pluviales. Outre la fonction esthétique, ce bassin aura vocation à prévenir les événements pluvieux à l'occurrence décennale et éviter de les déporter plus en aval. Le plan masse 3 illustre ces aménagements.

• AGIR SUR LA STRUCTURE ET LE PROFIL DES VOIRIES

Sur les voiries adjacentes, des solutions de stockage temporaire de l'eau peu onéreuses et ingénieuses peuvent être adoptées. Elles doivent devenir une habitude en zone propice aux inondations.

Agir sur la structure des voies

<p>La première solution pour consiste à créer une chaussée à structure réservoir rue des Ventadoulro et dans l'extension prévue. Une chaussée à structure réservoir supporte comme toute chaussée, la circulation ou le stationnement de véhicules ; elle est aussi un réservoir pour les eaux de ruissellement.</p>	<p>Coût des chaussées à structure réservoir Achat : 34€ à 67€/m², entretien de 0.15 à 0.75€ le m²/an</p>
<p>La collecte par un revêtement drainant serait tout à fait approprié :</p> <ul style="list-style-type: none"> - elle peut diminuer les bruits de roulement jusqu'à 3dBA, - elle améliore le confort de l'usager en supprimant les flaques d'eau, le reflet des phares, en améliorant la visibilité du marquage horizontal, - elle piège les polluants par décantation. 	<p>Données chiffrées CETE Sud-Ouest 2000</p>

Des problèmes techniques particuliers au site peuvent survenir lors de l'aménagement de la structure réservoir la rue des Ventadoulro est traversée dans la partie sud d'une canalisation de gaz Ø80. Sera-t-il nécessaire de dévier cette canalisation ? Seul une expertise de la société des gaz de France peut le définir

Une autre solution plus simple techniquement pour stocker temporairement les eaux de pluie consiste alors à agir sur le profil en travers des voies.

Passer d'un profil en toit à un profil en V

<p>Le profil le plus couramment utilisé en site urbain est en toit : il est pourvu d'un point haut en son milieu et les eaux s'écoulent vers les caniveaux de chaque côté. La capacité de stockage est réduite, essentiellement localisée sur les bas côtés. L'usage d'un profil en V permet d'augmenter cette capacité. Les profils en V véhiculent un débit plus important que celui en toit donc des vitesses d'écoulement plus importantes. Ces profils sont adaptés à la ZA où la déclivité est faible.</p>	<p>Aménager un profil en V n'est pas plus onéreux qu'une voie classique</p>
--	---

L'agence de l'eau peut offrir ses compétences et subventions dans la mise en place de ces actions.³

³ Confert annexe 2 sur les subventions

2_ Initier une démarche de gestion collective des déchets

Le diagnostic Geodis-SPE préconise, au regard des enquêtes avec les entreprises la mise en place d'une gestion collective des déchets.

± ACCOMPAGNER LES ENTREPRISES VERS LA QUALITE ENVIRONNEMENTALE⁴

Qu'est-ce que la gestion collective des déchets ?

La gestion collective des déchets aboutit à la mise en place d'un service de gestion des déchets pour plusieurs entreprises, les détenteurs de déchets. Le service le plus courant est la collecte sélective des déchets en vue d'un traitement ou d'une valorisation. Ce service est assuré par des prestataires. La spécificité de la gestion collective est qu'un tiers, porteur de projet, intervient dans la relation entre les détenteurs et les prestataires. A travers la gestion collective des déchets les promoteurs comme l'Agence de l'Environnement et de maîtrise de l'Energie ou les Agences de l'Eau, visent à orienter les déchets vers des filières conformes à la réglementation.

Quels sont les avantages de la commune ou la CA à engager une démarche de gestion collective des déchets ?

Dans une démarche globale de qualité environnementale de la ZA, le soutien au projet de gestion collective des déchets est un des vecteurs pour aboutir à un développement durable à l'acquisition d'un label ou d'une certification ISO 14001. Elle peut être soutenue et subventionnée par l'ADEME à hauteur de 50% pour les études.⁵

Qui peut être porteur du projet ?

L'idée de mise en place d'une gestion collective des déchets est pour l'instant évoquée par le Bureau d'études Geodis-Spe et accueilli favorablement par une vingtaine d'entreprises. Rappelons que l'adhésion de 12 entreprises paraît un minimum pour que la mutualisation des déchets soit pertinente pour le prestataire.

L'association ne semble pas prête pour l'instant, financièrement et moralement, à engager une personne chargée de cette mission.

Piloter, animer une opération de gestion collective nécessite du temps (2 à 3 ans), une réelle disponibilité et donc des moyens humains (un poste pour 3 à 4 opérations sur trois ans), une capacité de décision et d'intervention et une trésorerie suffisante. Le porteur de projet doit enfin avoir une réelle représentativité auprès des entreprises ciblées par la démarche.

Pour inciter les entreprises à engager la procédure de gestion collective, il est nécessaire d'engager une campagne d'information et de sensibilisation. Un chargé de mission aménagement de la commune ou la CA d'« Agglopolé Provence » pourrait éventuellement être détaché à cette mission.

⁴ paragraphe réalisé à l'aide du support de la boîte à outil de l'ADEME, résultant d'une étude réalisée par Trivalor en 2001 sur une centaine d'opérations de gestion collective

⁵ Confert annexe 2 subventions

4 COMMENT CONVAINCRE LES ENTREPRISES, DETENTRICES DE DECHETS D'ADHERER AU PROJET ?

La réussite du projet dépend de l'adhésion des entreprises ciblées. Or, elles sont la plupart du temps libres de choisir d'autres solutions moins contraignantes. La campagne doit amener les entreprises à participer au financement de cette démarche.

GMV Conseil, dans son rapport du 12 novembre 2001 élaboré pour l'ADEME, analyse le coût pour les entreprises de la gestion des déchets industriels apparent principal facteur à l'encontre d'une gestion efficace des déchets. Les résultats sont toutefois sensiblement différents de l'hypothèse de départ. GMV élabore un argumentaire de persuasion des entrepreneurs accepté et opérationnel pour les délégués de l'ADEME sur le terrain tout en prenant en compte les obstacles réels à la gestion collective des déchets.

« Les obstacles à la gestion des déchets dans les entreprises pour mettre en place une véritable gestion des déchets sont les suivants :

- Le caractère secondaire que représentent les déchets par rapport à tout ce qui a trait à la production,
- Le manque de conscience des enjeux,
- Le manque de temps,
- Le manque de savoir faire,
- Le sentiment que les coûts des déchets sont appréhendés grosso modo par facture des prestataires.

« 2 Les arguments à mettre en avant auprès des entreprises pour une gestion collective des déchets :

- Les déchets représentent un coût compris entre 0.5 et 1.5% du Chiffre d'Affaires de l'entreprise,
- De plus en plus une gestion saine et maîtrisée des déchets sont des éléments d'appréciation des entreprises par des analystes financiers,
- Les factures des prestataires qui viennent collecter, transporter ou éliminer les déchets correspondent à seulement 40% des coûts de gestion des déchets des entreprises; les coûts internes sont donc souvent plus importants et sont constitués des salaires et charges de personnel, de l'utilisation des engins de manutention...
- Les déchets bien recyclés peuvent devenir une source de revenus pour l'entreprise et ne plus être un poste de coût.
- Finalement, un outil méthodologique, un tableau de calcul des coûts de la gestion des déchets est élaboré par la société et donné aux entreprises pour permettre aux entreprises de faire leur propre diagnostic. »

➤ QUEL EST LE COUT DE LA MISE EN PLACE D'UNE GESTION COLLECTIVE DES DECHETS ?

Le budget moyen pour la définition et le lancement d'une opération de gestion collective varie entre 35 000 et 75000 euros selon l'enquête de TRIVALOR en 2001.

A titre d'exemple à GEMENOS, en 2001, zone des Bouches-du-Rhône de 100 entreprises et 40 adhérentes au projet de gestion collective, le budget financier de la première année a été de près de 30000 euros.

Etude initiale, organisation des appels d'offres, lancement de la démarche (salaire de l'ingénieur sur un an, frais de déplacements et de gestion)	138 000 F (21 000€)
Nombre de journées mobilisées par les partenaires du projet ADEME : 5 jours ARIST : 7 jours	50 000F (7 774€)

A ce budget initial s'ajoutent, les années suivantes, les frais techniques du système mis en œuvre pour collecter les déchets.

A GEMENOS, le prestataire de service a opté pour l'achat (1.4MF) de contenants permettant la pesée embarquée des bacs roulants contenants loués ensuite aux entreprises.

La commune de GEMENOS a soutenu le projet à hauteur de 400F/tonne de déchets soit 1/3 du coût total de l'opération pendant trois ans, puis a envisagé une diminution progressive des aides.

Décider de financement la mise en place d'un service de gestion collective des déchets représente ainsi un réel engagement pour la commune. Les bénéfices acquis en terme d'image et d'attractivité constituent une récompense non négligeable.

PAYSAGES - PASSER D'UNE ZONE A UN PARC URBAIN

Le bassin visuel de la Gandonne est constitué par une morphologie plane, avec des ruptures constituées par la voie ferrée et le Canal de Craponne.

Il est clairement délimité à l'est par le Canal St Roch, au sud par l'A54 et au nord par le boulevard de la Reine Jeanne. Composé d'une mixité d'habitations et de hangars industriels ses frontières ouest sont indéfinies.

Sur la totalité de la zone, l'hétérogénéité de la taille et de la composition des parcelles privées, du type de bâti et la structure en peigne participent à un désordre.

A moyen et long terme, seule la maîtrise des implantations, fonction des objectifs de développement préalablement définis, aboutirait à la cohérence entre l'image souhaitée et souhaitable. Ce qui signifierait selon Geodis SPE, la mise en place d'opérations tiroirs pour les opérations présentant des blocages fort pour le développement de la zone ou la mise en place d'opérations tiroirs pour harmoniser la taille moyenne des parcelles. Ce changement brutal qui s'apparente à de la rénovation urbaine est fortement déconseillé.

A partir d'actions simples et concrètes d'aménagements paysagers, la restructuration de la zone peut être déclenchée.

Quelques éléments naturels, comme la vue en arrière-plan des Alpilles, la présence de l'eau et de sa végétation associée la canne de Provence (*arundo donax*), un espace ouvert sur la campagne environnante aux haies brise-vent de cyprès (*cupressus Sempervirens 'stricta'*), à forte valeur culturelle et paysagère présentent un fort potentiel pour l'extension de cette future zone tertiaire.

La carence en traitement des espaces publics (état défectueux de la voirie, absence de mobilier urbain, de verdure entretenue), l'insuffisance de l'éclairage public et la présence de friches et de déchets signalés par la GEODIS-SPE sur la partie urbanisée représentent à l'heure actuelle des obstacles de développement que nous vous proposons de franchir.

Tout en intégrant les exigences fonctionnelles et environnementales, la reconquête de l'espace public passe par des propositions paysagères appropriées. Elles seront concrétisées sous forme de profils et schémas.

1_ Résorber les friches et les enclaves

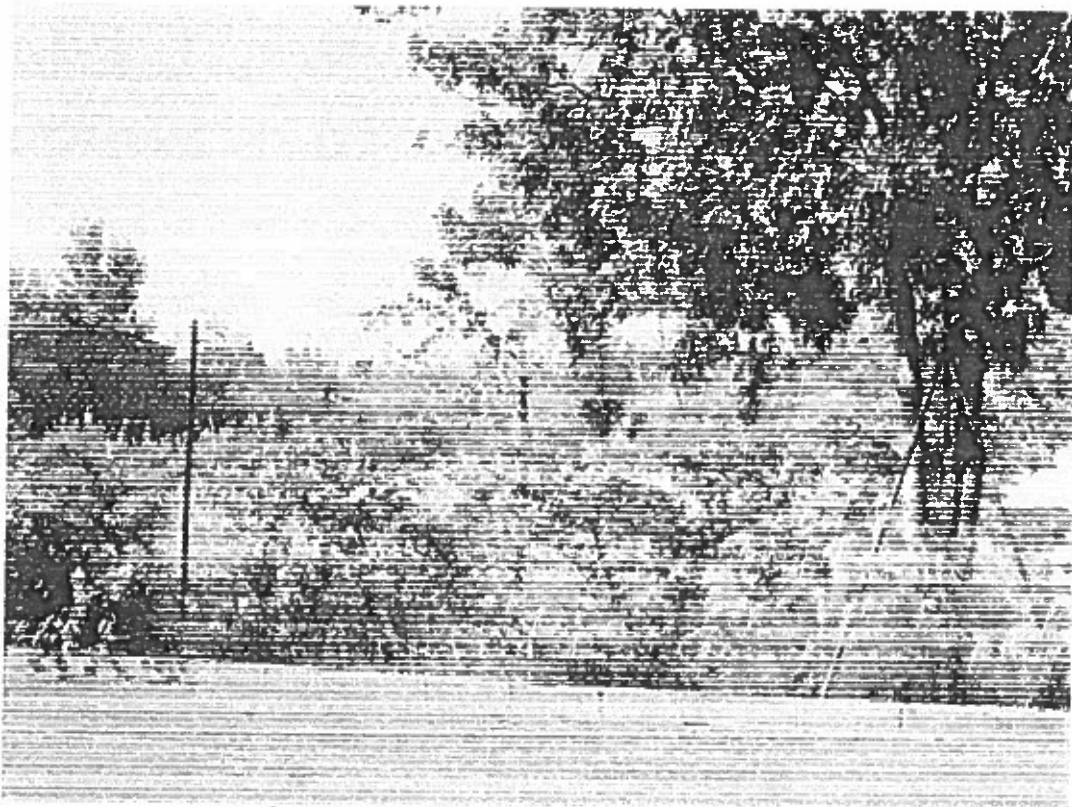
La disposition en peigne de la voirie génère une privatisation de l'espace public par les riverains une ségrégation de la zone et une dégradation d'aspect. Se réappropriier l'espace public constitue un des premiers enjeux.

La voie de l'Estamaire, où circulent les poids lourds et voitures en double sens possède seulement une emprise de 8m. Elle est de plus en impasse et connaît un phénomène de friches.

L'ouverture et le réaménagement de la rue de l'Estamaire entraînant un passage plus fréquent va permettre la vente des terrains en friche faute de visibilité commerciale et leur construction.

De même certaines parcelles le long de l'ancienne voie ferrée ne sont pas desservies et sont en friches. Certains terrains jouxtant la rue des Canesteu et cette ancienne ligne de chemin de fer sont appropriés par les gens du voyage.

Dans un même souci de visibilité la création d'une nouvelle voirie le long de la voie ferrée desservant les parcelles délaissées entraînera une fréquentation un passage propice à la valorisation des terrains et à leur construction.



Friche Rue de l'Estamaire, photographie, juillet 2003

2 Réseau d'éclairage public : mettre en sécurité le site

Selon Geodis-SPE, les chefs d'entreprises trouvent la zone trop obscure en 2001 : selon ces derniers il manque de candélabres et globalement la zone est mal éclairée.

Suivant cette affirmation, j'ai rencontré le prestataire de la société Ecotech chargé de l'éclairage public à Salon-de-Provence. Il dresse l'inventaire des points lumineux de la zone d'activité.

L'état des supports de candélabres et des luminaires est jugé vétuste par la société. Cette vétusté ne nuit pas à l'éclairage (E)⁶.

L'éclairage dépend entre autres de la vétusté et de la qualité des lampes. Or la société entretient régulièrement son parc. Depuis 1998, toutes les lampes ont été remplacées au moins une fois sur la Gandonne.

Les voies publiques sur la Gandonne disposent d'un flux lumineux d'une moyenne égale à 20lx ce qui semble largement acceptable.

En effet, dans le livre de référence du Neufert, la valeur caractéristique pour l'éclairage de voie publique est seulement de 10lx. 20 lx correspondent à un éclairage d'orientation !

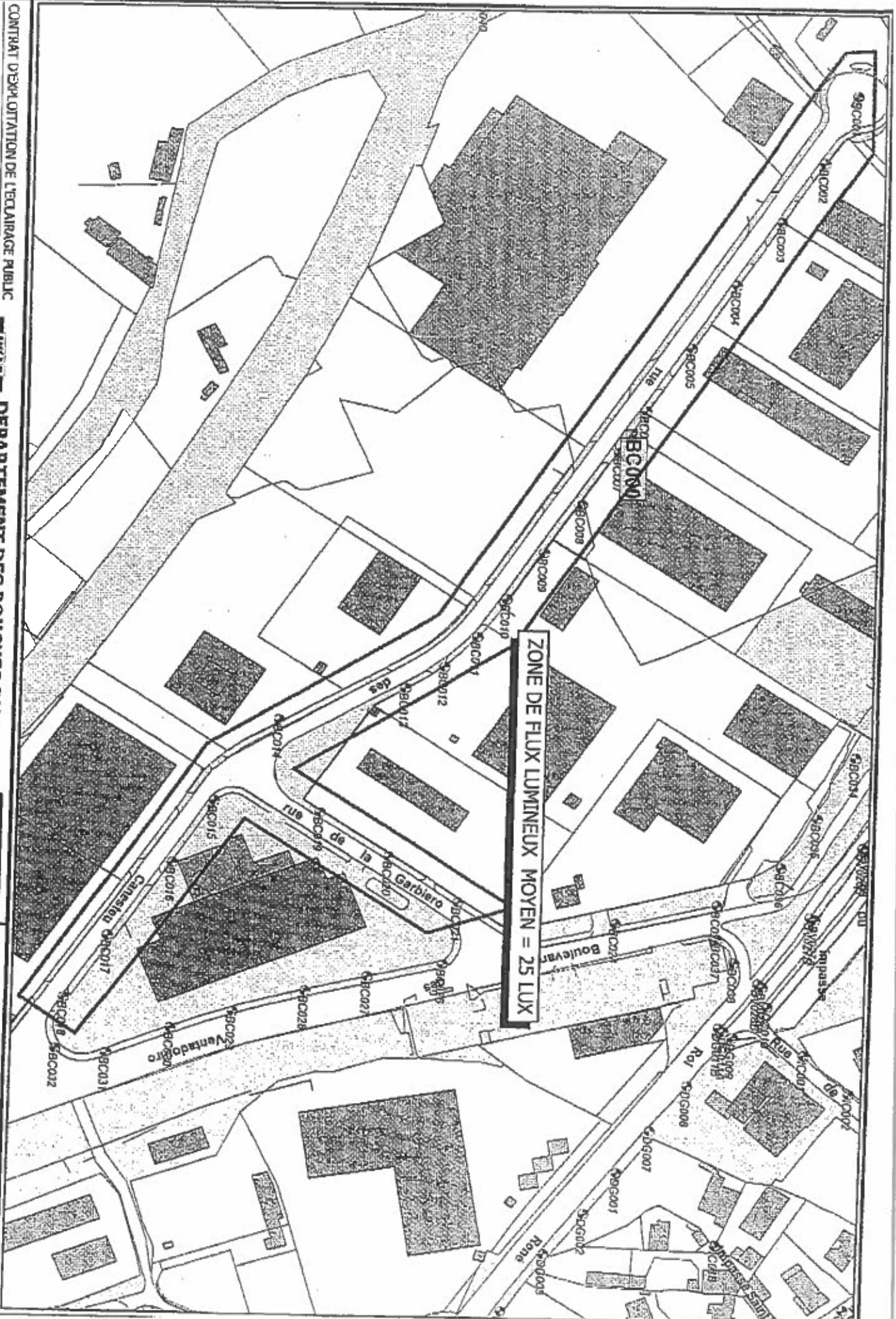
Deux zones d'ombres sont toutefois à signaler le long du chemin du Petit Quintin et rue des Ventadouiro (entre la voie ferrée et la rue Canesteu). L'éclairage y est seulement de 5lx.

La réclamation à propos de l'éclairage public semble injustifiée au regard des résultats théoriques. Elle peut provenir d'un sentiment d'insécurité.

Si cela s'avère le cas augmenter les sources et puissances de lumière abaisseront ce sentiment.

Les entreprises pourraient aussi s'organiser pour recruter une société de gardiennage commune.

⁶ Le rayonnement émis par une source lumineuse et évalué par l'oeil est appelé flux lumineux (F). Il se mesure en lumen (lm). Le flux lumineux par surface est appelé éclairage (E) et se mesure en lux (lx).



ZONE DE FLUX LUMINEUX MOYEN = 25 LUX

CONTRAT D'EXPLOITATION DE L'ECLAIRAGE PUBLIC

SEUR
GROUPEMENT
21, rue Saint-Jacques
13001 MARSEILLE



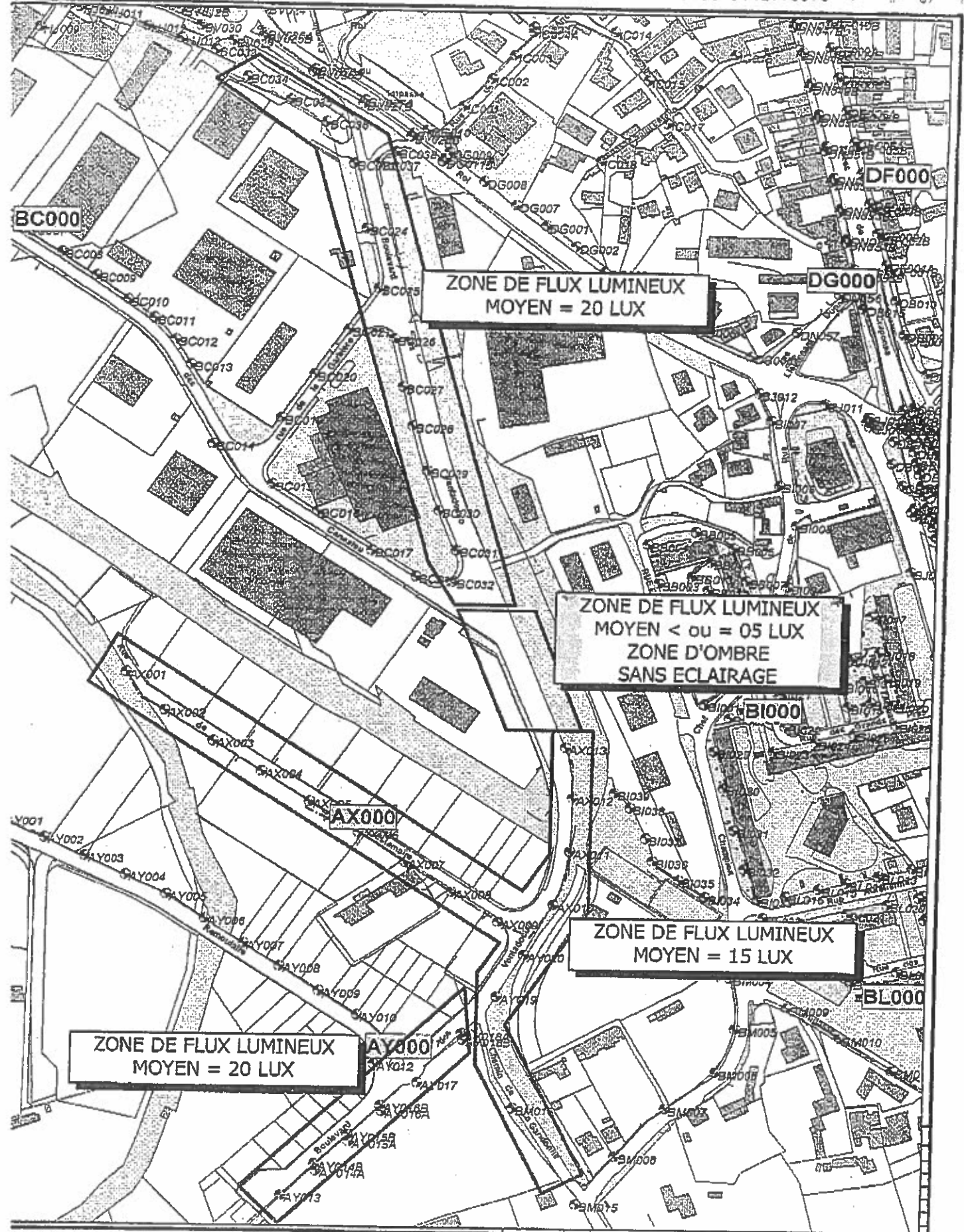
DEPARTEMENT DES BOUCHES DU RHONE

VILLE DE

Rue des
CANESTEU
Rue de la

DATE	1999
01/09/99	A
	B

MODIFICATIONS
Déclaration



D'EXPLOITATION DE L'ECLAIRAGE PUBLIC

GROUPEMENT

37, rue Toulouze-Fourmigny
13200 MARSEILLE
Tél: 04 91 27 86 50 / Fax: 04 91 87 64 03



DEPARTEMENT DES BOUCHES DU RHONE

VILLE DE

SALON DE PROVENCE

Rue
VENTADOUIRO
Rue de
L'ESTAMAIRE

Echelle: 1/3000

DATE	Version	MODIFICATIONS
01.03.97	A	Plan de base
	B	Plan de base
	C	Plan de base

Rue du
REMOULAIRE
Chemin du
QUINTIN

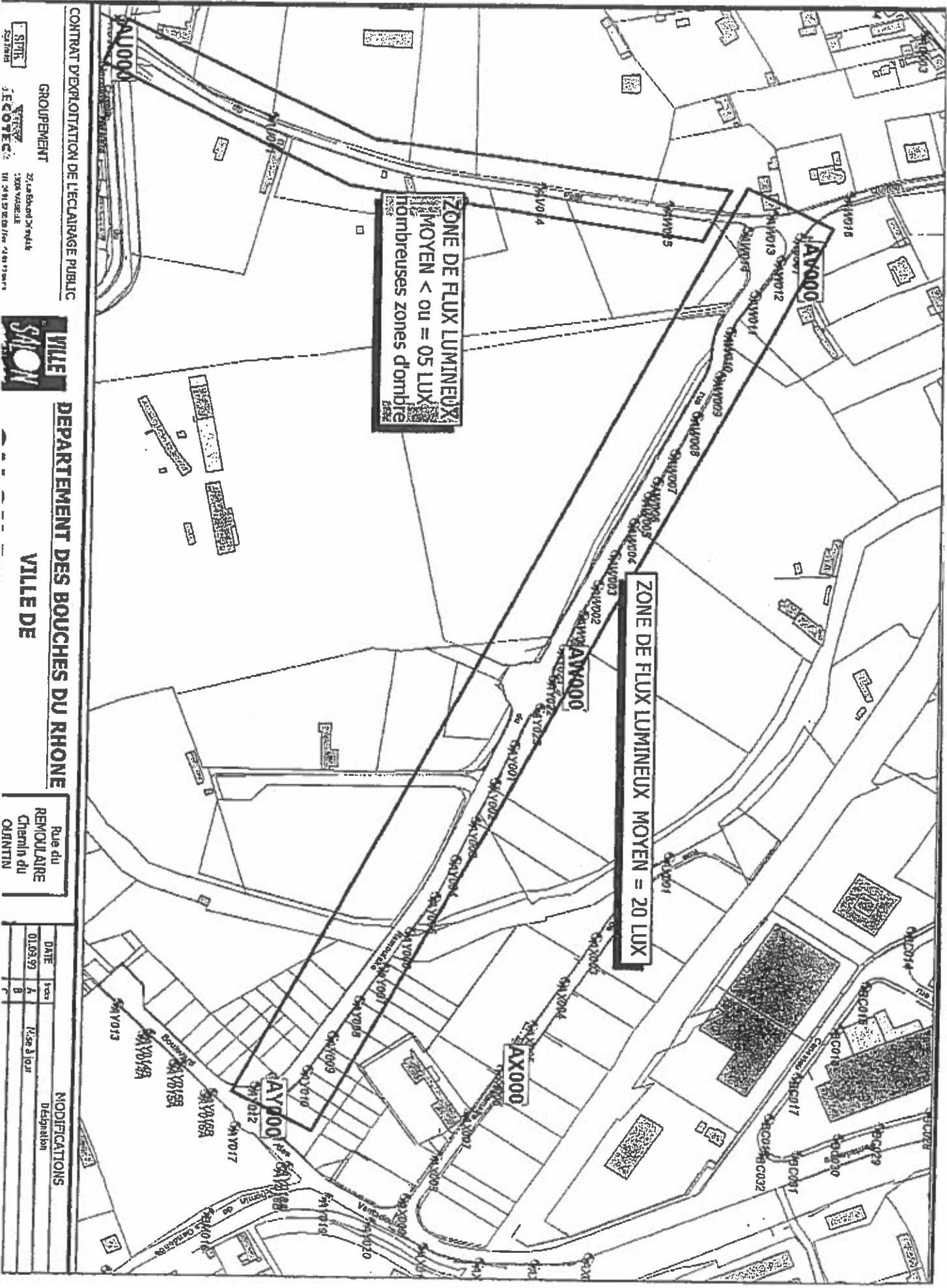
VILLE DE

DEPARTEMENT DES BOUCHES DU RHONE

VILLE

GROUPEMENT
22, rue de la République
13005 MARSEILLE
01 43 27 73 07

CONTRAT D'EXPLOITATION DE L'ECLAIRAGE PUBLIC



3_ Parcours au fil de l'eau et des roseaux

Dans la partie fonctionnelle nous avons préconisé l'intégration des modes doux de déplacement au site. Comment inciter piétons et cyclistes à fréquenter la zone si ce n'est en leur offrant des voies de passages appropriées ?

Ceux-ci devront se promener autant que possible dans un environnement verdoyant, entretenu et sûr.

La sécurité du piéton et des vélos sera assurée par la largeur prévue des voies cyclables et trottoirs. Les places de stationnement seront redessinées et adaptées aux véhicules stationnant sur le site.

Des arbres d'alignement, des platanes (*platanus acerifolia*), seront plantés aux abords des voiries pour ramener de l'ombrage et de la fraîcheur dans les parties urbanisées.

Une analyse de terre préalable devra être effectuée au préalable pour en vérifier sa constitution et son adaptation aux plantes prévues.

Lors de leur requalification, les voies de passage au nord-est de la zone, auxquels on appliquera le sens unique ou l'interdiction pour les poids lourds seront aménagées suivant ces principes.

Il s'agit des voies de l'Estamaire, Garbiero, des Canesteu et des Ventadouiro (P1, P2, P3, P4 et P5). Ces rues, appartiennent à la première et deuxième tranche d'aménagement de la ZAC du Quintin.

Le chemin rural de la Gandonne P6), peu large et reliant la future école de la Monaque bénéficiera des mêmes exigences de qualité dans l'aménagement de ses parcours.

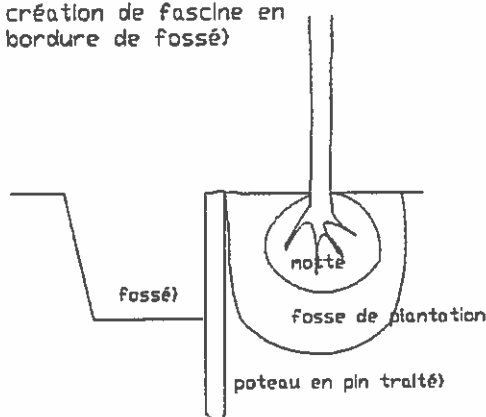
La création du parcours piétons-cycliste (P7) en surplomb fera l'objet d'une attention particulière.

Une promenade en surplomb, sur l'emprise de l'ancienne voie ferrée, traversera d'ouest en est la zone. Le piéton et le cycliste disposeront d'un panorama sur toute la Gandonne et les Alpilles avant d'aboutir aux nouveaux bureaux informatiques du pôle tertiaire et aux placettes aménagées de part et d'autre de la voie de chemin de fer.

En contrebas du parcours, le fossé existant sera maintenu.

Des fascines en pin traité, d'une longueur de 1.20m retiendront la terre et permettront la plantation d'arbres d'alignement.

création de fascine en bordure de fossé)



Création de fascine, schéma explicatif

Source : Alain TOURNIER Ingénieur
Horticole Gérant

Sur les pentes, de la nouvelle voirie une végétation de haies basses coté nord et de cannes de Provence, coté sud, éviteront la chute des promeneurs.

La haie choisie est une haie basse de séparation, convenant au climat méditerranéen, composée d'espèces au développement inférieur à 1.50m. La visibilité est importante pour des questions de sécurité dans les espaces publics.

L'association proposée par ZOUGGART, dans son dossier sur les haies en climat méditerranéen de 2001, à cette fin, est la suivante :

Nom Français	Nom latin	Feuillage	Hauteur	Croissance	Observations
Abelia	Abelia x grandifolia	persistant	1m	rapide	Feuillage vert luisant, fleurs en clochettes blanc rosé
Ciste	Cistus purpureus	persistant	1m	moyenne	Feuillage dense, fleurs rose foncé
Germandrée arbustive	Teucrium fruticans	persistant	1.50m	rapide	Feuillage gris, fleurs bleues



REQUALIFICATION
DE LA ZONE
D'ACTIVITES
ECONOMIQUES DE
LA GANDONNE

PROJET

Localisation des profils
et plans masse

Date :
31/08/2003

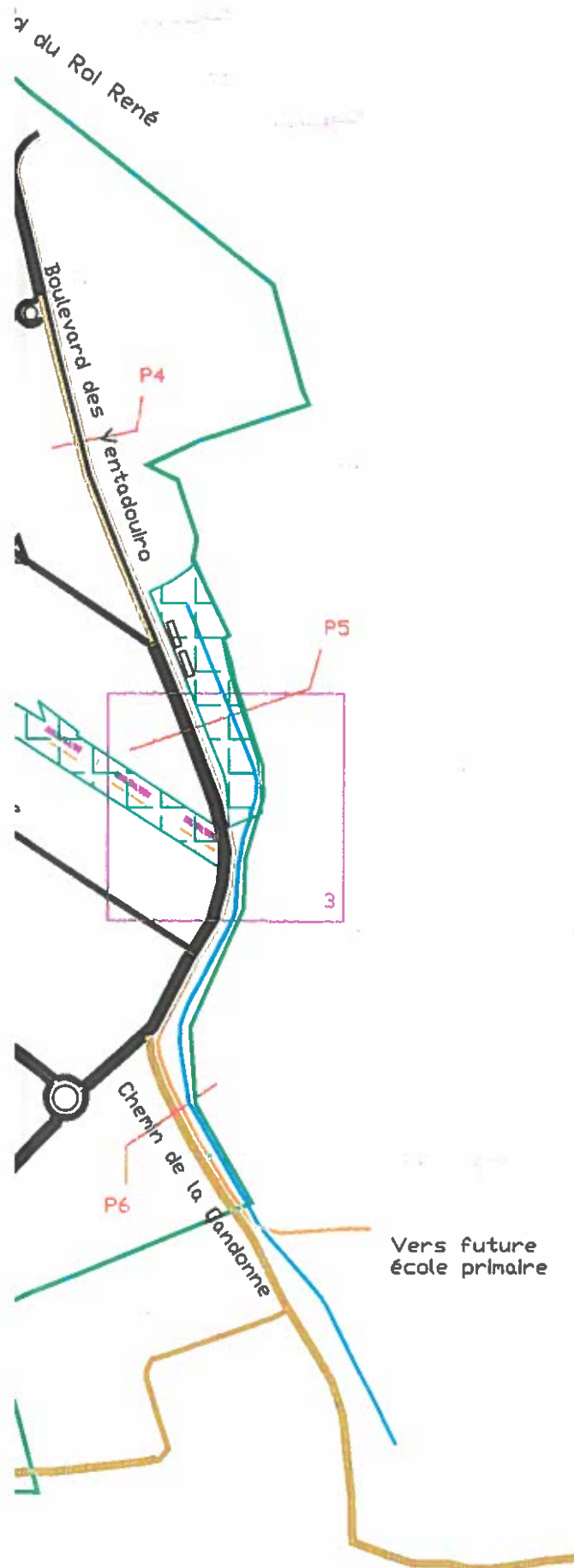
Echelle :
1/4000

CHANTOISEAU Stagiaire
Dir. Urbanisme et Aménagement
STM / MAIRIE de Salon-de-Prov.

Signé : TIGNEL

Modifications :

5



Emplacement des profils

Périmètres des plans masse

Périmètre d'études

Vole de circulation Interne
(camions, voitures)

Nouvelle voirie

Nouvelle piste cyclable

Choix possible (scénario A) d'un
prolongement de la nouvelle
voirie et piste cyclable jusqu'au
Bd des Ventadouro

Voies de circulation Interne
réservées aux voitures

Sens de circulation
Canal surélevé et enherbé
de Grans-Miramas dénommé
aussi Craponne

Canal découvert du St Roch

Terrains appartenant à la
commune de Salon de
Provence



DEPARTEMENT DES BOUCHES-DU-RHONE
VILLE DE SALON-DE-PROVENCE

REQUALIFICATION
DE LA ZONE
D'ACTIVITES
ECONOMIQUES DE
LA GANDONNE

PROJET

Profil 1
Estamaire

Date :
31/08/2003

Cotations
en mètres

CHANTOISEAU Stagiaire
Dir. Urbanisme et Aménagement
STM / MAIRIE de Salon-de-Prov.

Signé : TIGNE

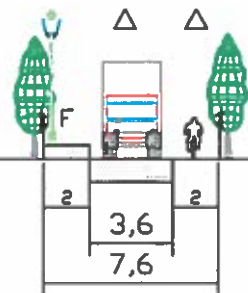
Modifications :

6

ferment l'espace public. Ajouté à cela
dissuasifs pour les piétons.

à sens unique

Projet CT
Optique scénario B



ction d'un trottoir et d'une piste cyclable

la présence de larges trottoirs et d'un

Légende



Voie poids lourds et voitures



Piste cyclable

F

Pietons



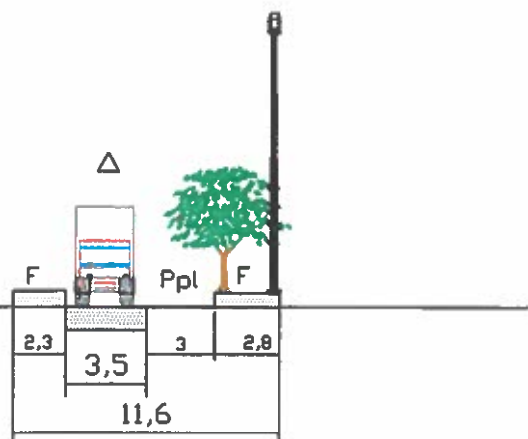
Nouveau Lampadaire



haie sur parcelle privée

batiments en arrière plan

Projet CT
rue Canesteu idem
rue Garbiero



DEPARTEMENT DES BOUCHES-DU-RHONE
VILLE DE SALON-DE-PROVENCE

REQUALIFICATION
DE LA ZONE
D'ACTIVITES
ECONOMIQUES DE
LA GANDONNE

PROJET

Profil 2 et 3 rues
Garbiero et
prolongement

Date :
31/08/2003

Cotations
en mètres

CHANTOISEAU Stagiaire
Dir. Urbanisme et Aménagement
STM / HAIRIE de Salon-de-Prov.

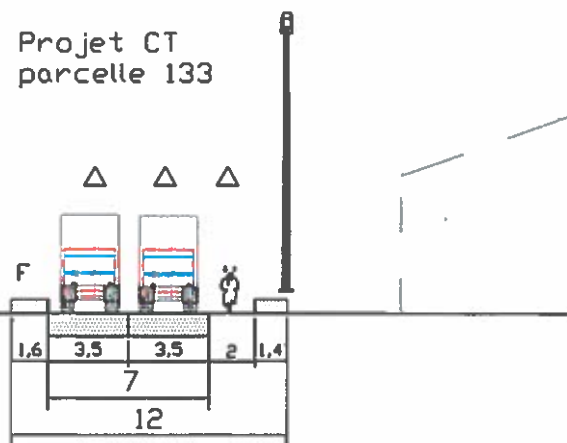
Signé: TIGNEL

Modifications :

7

us Projets à sens unique
ménagement de parkings d'attente pour les
oids lourds et plantation de platanes
agrément

Projet CT
parcelle 133



Légende



Voie poids lourds et voiture



Piste cyclable

F

Pietons

Ppl

Parking poids lourds

Bâtiments



luminaire
9m

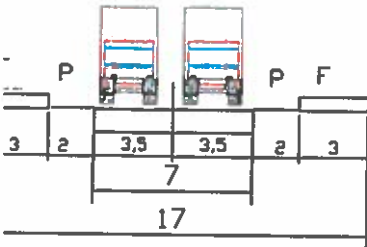


Arbre à
haute
tige
(platane)

réation d'une nouvelle voirie avec piste
cyclable et éclairage public.
es véhicules rouleront à sens unique de
Estamaire vers Garbiero jusqu'à la
alisation de la nouvelle voirie à moyen
rme le long de l'ancienne voie ferrée.



Coupe 1
Bd Ventadouro



DEPARTEMENT DES BOUCHES-DU-RHONE
VILLE DE SALON-DE-PROVENCE

REQUALIFICATION
DE LA ZONE
D'ACTIVITES
ECONOMIQUES DE
LA GANDONNE

PROJET

Profil P4
Ventadouro

Date :
31/08/2003

Cotations
en mètres

CHANTOISEAU Stagiaire
Dir. Urbanisme et Aménagement
STM / MAIRIE de Salon-de-Prov.

Signé : TIGNEL

8

Modifications :

Légende



Voie poids lourds et voiture



Voie autobus et voitures



Piste cyclable

F

Pietons

P

Parking voitures

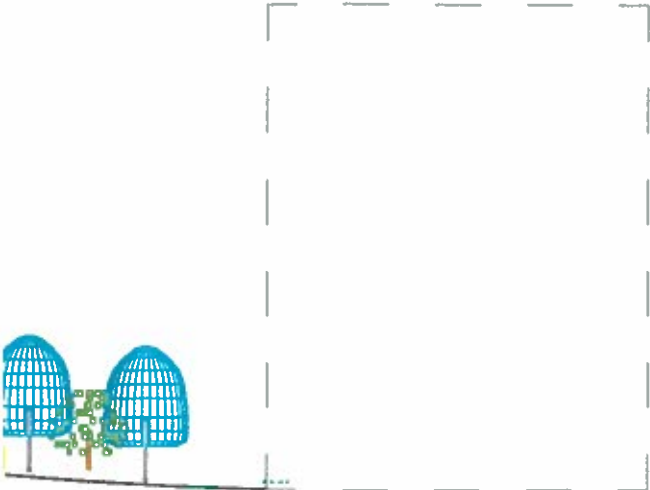


Arbre à
haute
tige
(platane)



lampadaire

Urban la circulation poids lourds est



Roch suivant

DEPARTEMENT DES BOUCHES-DU-RHONE
VILLE DE SALON-DE-PROVENCE

REQUALIFICATION
DE LA ZONE
D'ACTIVITES
ECONOMIQUES DE
LA GANDONNE

PROJET

Profil P5
Boulevard
Ventadouro

Date :
31/08/2003

Cotations
en mètres

CHANTOISEAU Stagiaire
Dir. Urbanisme et Aménagement
STM / MAIRIE de Salon-de-Prov.

Signé: TIGNEL

9

Modifications :

Légende



Voie poids lourds et voitures

Ppl

Parking poids lourds



Arrêt autobus



Piste cyclable

F

Pietons



Entrée passerelle piétons



Sortie passerelle piétons
avant plan



Végétation
naturelle
(cannes,
arbustes..)



Lampadaire
9m

Immeubles d'Habitation



*Il n'y a aucun espace pour les piétons,
ni pour les cyclistes.
La majorité des piétons emprunteront la
passerelle, toutefois il est nécessaire de leur
permettre un passage vers la future école.*

*Création d'une piste cyclable à double sens
et d'un trottoir avec une barrière de
sécurité*

DEPARTEMENT DES BOUCHES-DU-RHON
VILLE DE SALON-DE-PROVENCE

REQUALIFICATION
DE LA ZONE
D'ACTIVITES
ECONOMIQUES DE
LA GANDONNE

PROJ

Profil P6 Chemin de
la Gandonne

Date :
31/08/2003

Cotations
en mètres

CHANTOISEAU Stagiaire
Dir. Urbanisme et Aménagement
STM / MAIRIE de Salon-de-Prov.

Signé TIGNEL

Modifications :

10

Légende



Voie voitures



Piste cyclable

F

Pietons

P

Parking voitures



Chemin interdit aux poids
lourds



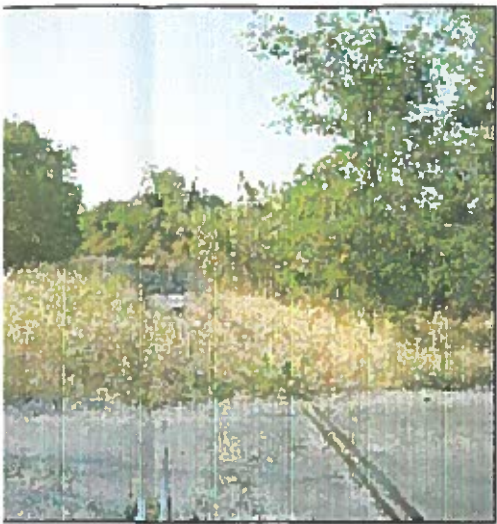
Barrière de sécurité



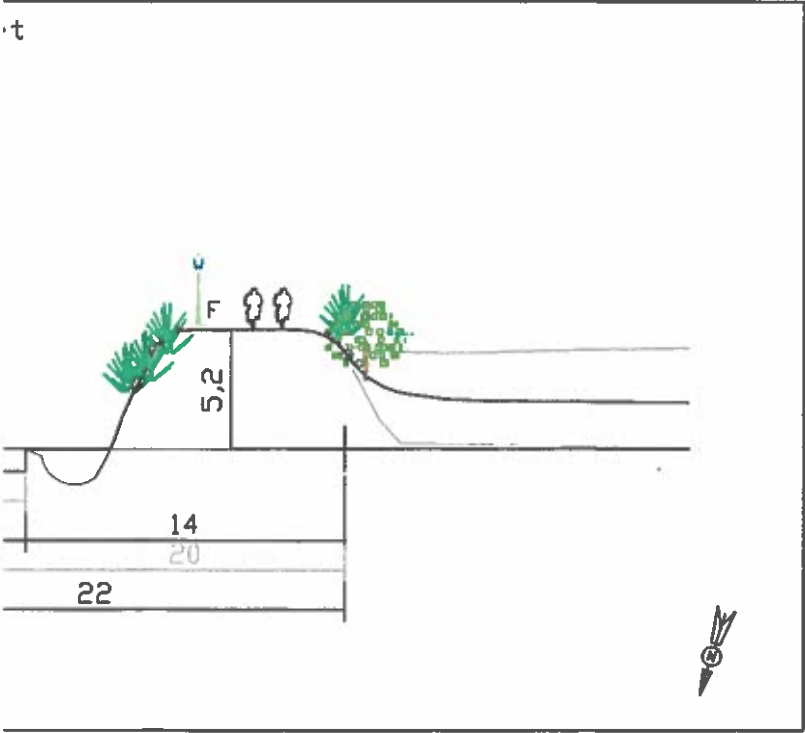
Végétation
mixte



luminaire
9m



*fermé à l'abandon,
il est à mettre en valeur*



*circulation douce
l'éclairage indispensables sur la voie mixte*

DEPARTEMENT DES BOUCHES-DU-RHONE
VILLE DE SALON-DE-PROVENCE

REQUALIFICATION
DE LA ZONE
D'ACTIVITES
ECONOMIQUES DE
LA GANDONNE

PROJET

Profil P7
ancienne
voie ferrée

Date :
31/08/2003

Cotations
en mètres

CHANTOISEAU Stagiaire
Dir. Urbanisme et Aménagement
STM / MAIRIE de Salon-de-Prov.

Signé: TIGNEL

Modifications :

11

Légende



Voie poids lourds et voiture



Voie voitures



Piste cyclable

F

Pietons



Végétation naturelle (cane
tilleuls, divers..)



lampadaire 4m

4_ Création d'espaces de transition organiques

La zone d'activités ne présente aucun espace de détente, de transition agréable entre ses différentes composantes. Les espaces verts de la zone paraissent totalement délaissés. Au regard de la multiplicité des clients et fournisseurs qui traversent et animent la zone l'aménagement de quelques lieux de halte paraît tout à fait appropriée.

Dans la rue du Remoulaire, zone 1 d'accès aux véhicules lourds, une halte de repos de 2200m² sera aménagée. Un panneau d'information, un cabinet de toilettes, des bancs et des arbres d'alignement seront implantés en bordure des places de stationnement pour agrémenter les lieux.

La future voie mixte piétons-cyclistes sur le surplomb de l'emprise de la voie ferrée, centrale, lieu idéal de cheminement, respirera avec l'aménagement d'une placette à la jonction avec l'Estamaire. L'espace sera conçu pour être protégé au nord-est, du mistral, par la butte et la végétation. Du mobilier urbain, approprié, en forme de roseaux agrémentera le lieu.

Au nord est de la jonction de l'Estamaire-Garbiero, le parking existant sera redessiné et des arbres à moyenne tige ou arbustes y seront plantés.

L'espace limitrophe avec l'habitat social de la Monaque, actuellement une bande verte traversée par le canal Saint Roch sera traité de manière à fermer le paysage et mettre en valeur le canal par un élargissement ponctuel de celui-ci. L'aire de bus côtoiera ainsi un espace vert intime.

Aux côtés des micocouliers (*celtis Australis*) existant et inscrits sur le POS comme arbres remarquables, et des cannes de Provence de nouvelles graminacées pourront être plantées.

Des roseaux artificiels feront office de barrière de sécurité pour éloigner les habitants du canal. Ils remplaceront et couvriront également les murs en maçonnerie le long du Saint Roch.

REQUALIFICATION
DE LA ZONE
D'ACTIVITES
ECONOMIQUES DE
LA GANDONNE

PROJE

Plan masse 1 :
Aire d'attente et
d'information pour
poids lourds

Date :
31/08/2003

Echelle :
1/500

CHANTOISEAU Stagiaire
Dir. Urbanisme et Aménagement
STM / MAIRIE de Salon-de-Prov.

Signé: TIGNEL

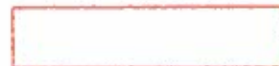
Modifications :

12

Légende

CW535

n° de parcelle



Place de parking pour poids
lourds avec remorque



Luminaires existants (relevé
topographique)



WC public



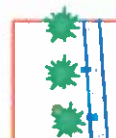
panneau publicitaire
d'information



banc public



Arbres à basses et moyenne
tiges



canal d'irrigation bordé de
cannes (à conserver)

gement d'une aire
l'entrée sortie 1.
parcelles.

terrains nous notons la
surra retenir les doubles
isellement.

REQUALIFICATION
DE LA ZONE
D'ACTIVITES
ECONOMIQUES DE
LA GANDONNE

PROJET

Plan masse 2
liaison Estamaire
Garbiero

Date :
31/08/2003

Echelle :
1/500

CHANTOISEAU Stagiaire
Dir. Urbanisme et Aménagement
STM / MAIRIE de Salon-de-Prov.

Signé: TIGNEL

Modifications :

13

Légende

 Place de parking

 Nouvelle piste cyclable

 luminaires 9m

 luminaire 4.50 m

 banc public

 Arbres à basses et moyenne tiges

 passages pavés pour piétons

 pelouse et végétation basse

 canal d'évacuation de l'eau pluviale bordé de cannes

REQUALIFICATION
DE LA ZONE
D'ACTIVITES
ECONOMIQUES DE
LA GANDONNE

PROJET

Plan masse 3
arrêt autobus
rue Ventadouro (scB)

Date :
31/08/2003

Echelle :
1/500

CHANTOISEAU Stagiaire
Dir. Urbanisme et Aménagement
STM / MAIRIE de Salon-de-Prov.

Signé : TIGNEL

Modifications :

14

Légende



Cession prévue des parcelles
aux riverains de la voie ferrée



Végétation : micocoulier, cannes



Végétation basse pour masquer
le muret en béton du St Roch



Luminaires existants (relevé
topographique)



Nouvel arrêt d'autobus



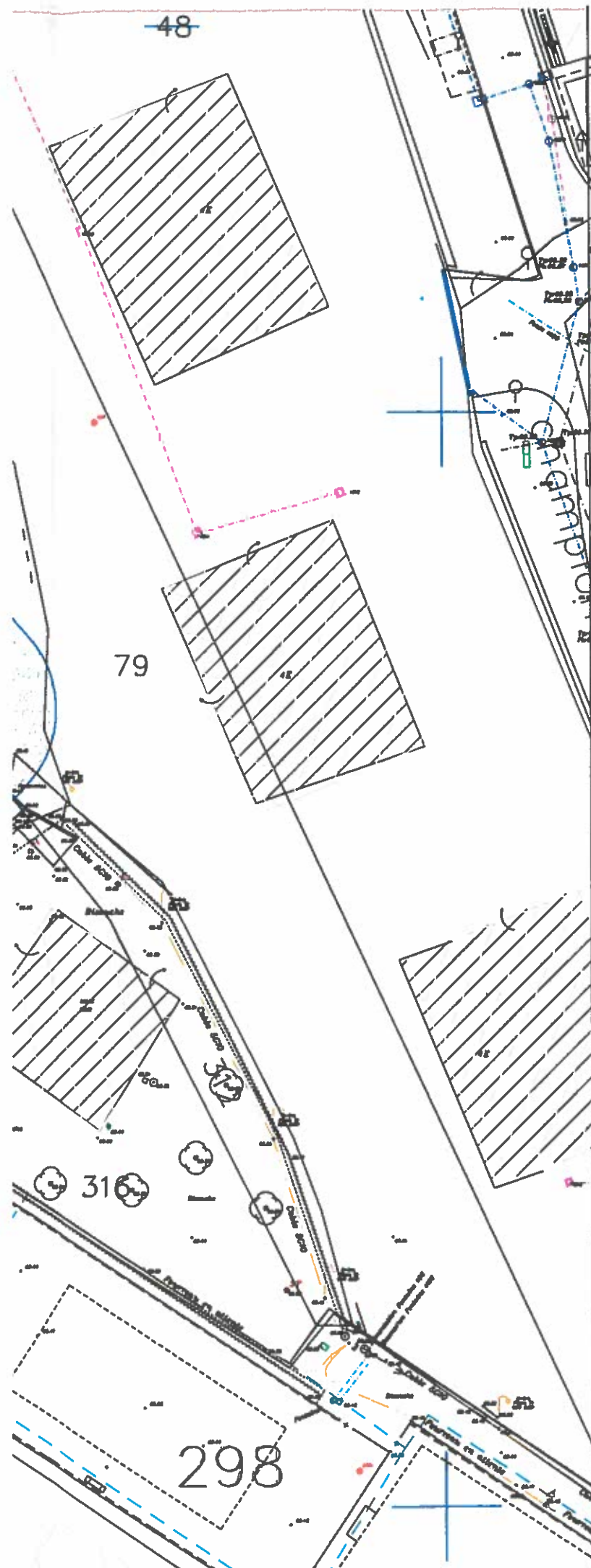
Emprise du canal St Roch
élargi par de futurs travaux



Nouvelle piste cyclable



*Le scénario B permet d'atténuer les coûts
en cédant les parcelles B et suite la
création d'un nouveau carrefour à un
tournant.*



5/ Estimation du coût des aménagements paysagers

Ces estimations sommaires sont établies à partir des marchés à bon de commande 2003 de la ville de Salon-de-Provence et des catalogues de produits diffusés par le site internet du moniteur des travaux publics expert. Elles sont indicatives. Des études techniques approfondies devront être menées pour évaluer les coûts au plus juste. Le conseil général et régional peuvent apporter leur soutien financier à ces aménagement (les modalités sont insérées en annexe).

→ NOUVELLE VOIRIE LE LONG DE L'EMPRISE DE LA VOIE FERREE (P7)

• ESTIMATION DU COUT DES TRAVAUX SCENARIO A ET B

Désignation	Quantité	Coût unitaire en €	Total HT en €
Préparation de chantier, terrassement, VRD, plans de recollement	Voir bureau d'études Base création 4200 m ² de chaussée		
Accotements à créer			
Promenade piétonne	2.5*600 = 1500m ²	4/m ²	6000
Piste cyclable double	3*600 = 1800m ²	7.8/m ²	126000
Aménagements paysagers			
Plantations			
Platanes Ø35 à 40 cm	30U	1800	54 000
Fascines	30U	300	9000
Haie basse	500	5€/m	2500
TOTAL			84100

• COUTS SUPPLEMENTAIRES SCENARIO A (VOIRIE A L'EST DU CARREFOUR ESTAMAIRE)

Désignation	Quantité	Coût unitaire en €	Total HT en €
Préparation de chantier, terrassement, VRD, plans de recollement	Voir bureau d'études Base création 780 m ² de chaussée		
Accotements à créer			
Promenade piétonne	2.5*240 = 600m ²	4/m ²	2400
Piste cyclable double	3*240= 720m ²	7.8/m ²	5616
Aménagements paysagers			
Plantations			
Platanes Ø35 à 40 cm	12	1800	21600
Fascines	12	300	3600
Haie basse	180m ²	5€/m	900
TOTAL			34116

• RECETTES FONCIÈRES SCÉNARIO B

Désignation	Quantité	Coût unitaire en €	Total HT en €
CESSION des parcelles à l'est du carrefour Estamaire	20*240= 480m ²	7/m ²	3360

→ AIRE DE PARCAGE ET D'INFORMATION POUR LES VEHICULES LOURDS (PLAN MASSE 1)

• INVESTISSEMENTS FONCIERS

Désignation	Quantité	Coût unitaire en €	Total HT en €
Achat terrain à la SCI NEVA (total)	2200m ²	16/m ²	35200
Sur parcelle CW0535	1700m ²		27200
Sur parcelle CW0490	500m ²		8000

• ESTIMATION DU COÛT DES TRAVAUX

Désignation	Quantité	Coût unitaire en €	Total HT en €
Préparation de chantier, terrassement, VRD, plans de recollement	Voir bureau d'études Base création 2100m ² de chaussée		
Espace paysagé (total)			
Sol vert			
Terre végétale reprise sur chantier	50	9/m ³	45
Réservation plantation arbre	5	30	150
Engazonnement par placage	100	12/m ²	1200
Achat et plantation arbres	5	1800	9000
Signalisation			
Posé de panneau	1	100	100
Panneau d'information	1	1500	1500
Mobilier urbain (achat et pose)			
Toilettes	1	15000	15000
Corbeille de propreté	1	100	100
Banc public	1	300	300
TOTAL			27395

➤ LIAISON NOUVELLE VOIRIE ESTAMAIRE-GARBIERO (PLAN MASSE 2)

• ESTIMATION DU COÛT DES TRAVAUX

Désignation	Quantité	Coût unitaire en €	Total HT
Préparation de chantier, terrassement, VRD, plans de recollement		Voir bureau d'études Base création 1050 m ² de chaussée et Requalification voiries Garblero, Canesteu et Estamaire	
Accotements à créer sur liaison			
Trottoirs AX0133	2.5*60 = 150	4/m ²	600
Pavés	200	50/m ²	10000
Piste cyclable	2*150 = 300	7.8/m ²	2340
Aménagements paysagers			
Placette, parcelles CW0431 et CW0432			
Soi vert			
Terre végétale reprise sur chantier	137.5	9/m ³	1237.5
Réservation plantation arbre	4	30	120
Engazonnement par placage	275m ²	12/m ²	3300
Plantations			
Plâtaues	4	1800	7200
Arbustes	5m ²	5/m ²	25
<i>Mobilier Urbain</i> (achat et pose)			
Paves	300m ²	50/m ²	15000
Bancs publics	2	300	600
Poubelle	1	100	100

Carrefour Canesteu-Garbiero réhabilitation du parking et aménagement du terre plein central			
Sol vert Terre végétale fourniture et mise en oeuvre	22.5	22/m3	495
Engazonnement par placage	55	12/m²	660
Plantation platane	3	1800	5400
Mobilier urbain (achat et pose)			
Bordures	20	18ml	360
Corbeille	1	100	100
TOTAL			47537

➤ **ARRET AUTOBUS BOULEVARD DES VENTADOUIRO (PLAN MASSE 3)**

• **ESTIMATION DU COÛT DES TRAVAUX**

Désignation	Quantité	Coût unitaire	Total HT
Préparation de chantier, terrassement, VRD, plans de recollement	Voir bureau d'études Reconstitution 1050 m² de chaussée		
Accotements			
Création de piste cyclable	2.3*700 = 1400m²	7.8/m²	9800
Aménagements paysagers			
Plantations			
Plantes de bassin	200m²	5/m²	1000
Mobilier urbain (achat et pose)			
Arrêt d'autobus	1	3300	3300
Cédez le passage	1	200	200
Clôture bambous	200ml	50/ml	10000
TOTAL			24300

CONCLUSION

Le projet de requalification de La Gandonne-Le Quintin s'appuie sur le développement durable :

Il respecte l'environnement par l'intégration des modes de déplacements alternatifs à la voiture et au poids lourds, la prise en compte de la gestion des déchets et la réalisation de solutions alternatives aux réseaux d'eaux pluviales dans la maîtrise du ruissellement pluvial

.....et prépare le développement futur

La requalification des voiries et réseaux divers répond à l'attente de base des entreprises.

Les aménagements paysagers apportés, la gestion environnementale pourront constituer un avantage indéniable pour cibler des entreprises plus exigeantes.

Les propositions de ce rapport pourraient représenter les prémisses d'une démarche de qualité environnementale des zones d'activités, de mise en adéquation des acteurs et des moyens techniques et financiers pour maîtriser les impacts environnementaux liés à l'aménagement et au fonctionnement de cette zone.

Il appartient désormais à la municipalité de mettre en place de véritables discussions autour de l'avenir de La Gandonne-Le Quintin.

BIBLIOGRAPHIE

✚ RAPPORTS SUR LA GANDONNE ET SUR SALON-DE-PROVENCE

Economie Salonaise, Evolution, Perspectives, Besoins liés à son développement, déc 2002, Entreprises et territoires, pour la Ville de Salon-de-Provence

Requalification et extension de La Gandonne-Le Quintin, Positionnement Economique - Diagnostic Fonctionnel, juin 2002, Geodis SPE Aménagement et Développement, pour la ville de Salon-de-Provence

Requalification et Extension de La Gandonne-Le Quintin, Diagnostic et Etat des lieux, Juin 2002, Conseil d'Architecture d'Urbanisme et d'environnement des Bouches-du-Rhône_ Agence Horizons_ Géodis SPE pour la ville de Salon-de-Provence

Zone industrielle La Gandonne- Le Quintin, Les Friches, reportage photographique, octobre 2002, ville de Salon de Provence

Schéma directeur pluvial, ville de Salon de Provence, aout 1998, DARAGON Conseil Ingenierie-Conseil-Expertise

Etat des lieux des zones d'activités du territoire en vue d'un transfert à la communauté d'Agglomération, 28 mars 2003, bureau d'Etudes Eureka, pour Agglopoie Provence

✚ OUVRAGES GENERAUX

Zones et Sites d'activité : la qualité environnementale facteur de développement, Actes du colloque du 6 juin 2000, Colloque organisé par le Conseil Régional d'Ile-de-France et l'ARENE (Agence régionale de l'environnement et des nouvelles énergies)

Eau et Aménagement, Organiser les espaces publics pour maîtriser le ruissellement urbain, juillet 2000, dossier CERTU (Centre d'Etude sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques) n°102, ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement

Environnement, Techniques alternatives aux réseaux d'assainissement pluvial, novembre 1998, CERTU, ministère de l'Aménagement du territoire et de l'Environnement

Analyse du coût de la gestion des déchets industriels, rapport du 12 novembre 2001, GMV Conseil, ADEME

Gestion collective des déchets, boîte à outils de l'ADEME, 2001, étude TRIVALOR sur une centaine d'opération de gestion collective

Les éléments des projets de construction, 1996, NEUFERT Ernst, DUNOD

Haies en milieu agricole, haies en zone urbanisée dans le midi de la France : bienfaits, entretien, irrigation, réglementation et propositions de protection, ZOUGGART Alain, Chargé

d'Etudes Paysagères, Direction de l'Urbanisme et de l'Aménagement, Mairie de Salon-de-Provence, le 21 juin 2001

Estimation, marché à bon de commande équipement de voirie, Génie Civil, 2002, Bureau d'Etudes des STM, ville de Salon de Provence

SOURCES CARTOGRAPHIQUES :

- Archives : plans masses, projets divers depuis 1963
- Données informatisées par les services techniques des STM :
Cadastre, POS, plan de recollement, carte IGN au 1/25000
Photographie aérienne

SOURCES PHOTOGRAPHIQUES PERSONNELLES

La totalité des photographies du rapport font partie de la collection personnelle ou familiale et sont prises à l'été 2003.

SITES INTERNET

Site du conseil général de Bouches-du-Rhône
<http://www.cg13.fr>

Provence Promotion, agence de développement économique des Bouches-du-Rhône
<http://www.investinprovence.com>

Site de la région PACA :
<http://www.cr-paca.fr>

Site de la CCI-Marseille Provence
<http://www.marseille-provence.cci.fr>

Site de l'ADEME
<http://www.ademe.fr>

Site de l'Agence de l'Eau Rhône-Méditerranée-Corse
<http://www.cau.rhone-meditteranee-corse.environnement.gouv.fr>
Le moniteur expert des travaux publics et de la construction

Août 2003

Requalification du Parc d'Activités de La Gandonne-Le Quintin : Projet

Sur la commune de Salon-de-Provence (13), le site d'activités de La Gandonne-Le Quintin, créé dans les années 70, commercialisé à près de 90 %, recense aujourd'hui près de 80 entreprises et 800 emplois dans les domaines industriels, de petite logistique et commercial.

Cette zone vétuste, mais stratégique pour la commune, fait l'objet d'un projet de requalification afin d'attirer les entreprises tertiaires.

Dans un esprit de développement durable, les propositions illustrées et chiffrées portent sur l'ingénierie des réseaux, l'environnement et le paysage urbain. La mise à niveau des services de cette zone, requière quatre actions majeures : l'amélioration de la circulation, l'organisation de l'assainissement des eaux pluviales, la gestion de déchets et la constitution d'espaces paysagers agréables.

Sans être suffisantes à un développement économique tertiaires, elles sont indispensables à l'amorce d'une nouvelle vitalité économique pour la commune.

Rapport réalisé par : Chris CHANTOISEAU
Etudiante au Centre d'Etudes Supérieures d'Aménagement de Tours
Maîtrise d'œuvre : Direction de l'Urbanisme et de l'Aménagement
Mairie de Salon-de-Provence

FICHE BIBLIOGRAPHIQUE des TRAVAUX des ETUDIANTS du CESA

(à remettre en même temps que le rapport ou à défaut en bibliothèque)

OM (S) : CHANTOISEAU

PRENOM (S) : Chris

ANNEE UNIVERSITAIRE ; exemple : 2002-2003 ; ou de publication : 2003 : 2003 PROMOTION : * MAG 3

TITRE du TRAVAIL, du RAPPORT : Requalification de la zone d'activités
Gandonne-Quintin PROJET

SOUS-TITRE (S) :

LEU (X) GEOGRAPHIQUE (S) ou ADMINISTRATIF (S) :

PAYS : exemple : France : France

REGION (S) ADMINISTRATIVE (S) : PACA

REGION (S) GEOGRAPHIQUE (S) : Provence

DEPARTEMENT (S) ; en clair : Bouches-du-Rhône

NUMERO (S) du (des) département (s) : 13

PAYS (S) (GEOGRAPHIQUE (S)) :

PAYS ADMINISTRATIF (S) :

COMMUNAUTE (S) de COMMUNES :

COMMUNE (S) : SAUN-DE-PROVENCE

LIEU (X) DIT (S) ; non mentionné dans les titres :

OTS-CLES DU RAPPORT : Requalification zone d'activités

LEPE DE DOCUMENT (S) : Cocher ☐

IUP 1 : ☐-DIAGNOSTIC TERRITORIAL ☐-ILÔT RURAL ☐-ILÔT URBAIN ☐-ETUDE D'ECOSYSTEME

IUP 2 : ☐-DOSSIER ECOLOGIQUE ☐-ENQUETE SOCIOLOGIQUE ☐-PROJET INDIVIDUEL

IUP 3 : ☐-EXPOSE (Thème d'actualité) ☐-ATELIER d'OPTION ☐-RAPPORT DE STAGE DE GROUPE

☐-RAPPORT DE STAGE INDIVIDUEL ☐-MEMOIRE INTERNE ; Etude de l'organisme ; NOM de l'organisme :

☐-MEMOIRE INTERNE : réflexions ☐-THEME ou titre (en clair) :

MAGISTERE 1 : ☐-DOSSIER ECOLOGIQUE ☐-ETUDE D'ECOSYSTEME ☐-PROJET INDIVIDUEL

MAGISTERE 2 : ☐-ATELIER d'OPTION ☐-RAPPORT DE STAGE DE GROUPE

MAGISTERE 3 : ☐-ATELIER EXPO ☐-ATELIER-COLLOQUE ☐-RAPPORT DE VOYAGE D'ETUDES

☒-RAPPORT DE STAGE INDIVIDUEL ☐-MEMOIRE INTERNE (note de présentation)) ☐-MEMOIRE DE RECHERCHES

DESS 1 : ☐-RAPPORT DE GROUPE

DESS 2 : ☐-ATELIER Maîtrise d'Ouvrage Maîtrise d'Oeuvre ☐-RAPPORT DE VOYAGE d'ETUDES ☐-RAPPORT DE STAGE INDIVIDUEL

☐-MEMOIRE INTERNE : ☐-SUIVI DE JARDIN : ☐-TRAVAIL D'ETUDES ET DE RECHERCHES

DUS : ☐- MEMOIRE DEA : ☐-MEMOIRE ☐-THESE

NOMBRE de VOLUME (S) : 1 NOMBRE DE PAGES/ VOLUME :

ANNEXES DANS LE RAPPORT ; NOMBRE D'ANNEXES : NOMBRE de PAGES D'ANNEXES : 10

ANNEXES, CARTE (S) et DOCUMENT (S) HORS TEXTE (à part) : NOMBRE :

QUETTE : CD ROM : VIDEO :

ORGANISME (S) D'ACCUEIL : MAIRIE MAITRE (S) DE STAGE : M. TIGNEL

LEVEUR (S), DIRECTEUR, ou RESPONSABLE (S) : DI PIETRO MEMBRE (S) du JURY :

TABLE DES ILLUSTRATIONS

<i>Photographie de couverture : vue orientée vers le sud ouest de La Gandonne-La Quintin, août 2003_2</i>	
<i>Vue nord-ouest sur le giratoire commun à Salon-Grans situé sur la Nationale 113, photographie, août 2003</i>	15
1 Schéma de liaison vers la ZAE Gandonne – Quintin	17
2 Contraintes et Potentialités d'aménagement	18
3 Réorganisation de la circulation	22
<i>Fossé d'irrigation le long du chemin du Vieux Quintin, photographie, juillet 2003</i>	26
<i>Exutoire de La Gandonne en aval de l'autoroute (point Pauto), photographie, juillet 2003</i>	28
4 Schéma pluvial	30
<i>Enrochement de l'embouchure du Saint Roch, photographie juillet 2003</i>	33
<i>Friche Rue de l'Estamaire, photographie, juillet 2003</i>	40
<i>Zone de flux lumineux, rue des Cansteu, rue de la Garbiero</i>	42
<i>Zone de flux lumineux, rue Ventadouiro, rue de l'Estamaire</i>	43
<i>Zone de flux lumineux, rue du Remoulaire, Chemin du Quintin</i>	44
<i>Création de fascine, schéma explicatif</i>	46
5 Localisation des plans masses et profils	47
6 Profil 1, photographie, Estamaire	48
7 Profils et photographies, P2 Rues Garbiero et P3 Prolongement	49
8 Profil, Photographies, P4 Ventadouiro	50
9 Profil , Photographie, P5 Ventadouiro	51
10 Profil, photographies, 6 Chemin de la Gandonne	52
11 Profil , photographies, 7 ancienne voie ferree	53
12 Plan masse 1 Aire d'attente et d'information pour les poids lourds	55
13 Plan masse 2 Liaison Estamaire-Garbiero	56
14 Plan masse 3 arrêt autobus rue des Ventadouiro (scB)	57

TABLE DES MATIERES

PREFACE	3
REMERCIEMENTS	4
SOMMAIRE.....	5
LA DEMANDE	6
1_ Demande initiale : passer du diagnostic au projet.....	6
2_ Redéfinition et précision de la commande	7
• Proposition initiale de l'étudiante : une réflexion sur le positionnement économique, la vocation de la Gandonne	7
• Réponse du commanditaire : proposer des schémas de requalification pour un pôle tertiaire de qualité	8
3 Réponse à la commande : Méthodologie adoptée	9
CREER UNE NOUVELLE DYNAMIQUE DE DEVELOPPEMENT.....	10
1_ Un projet de qualité basé sur une vocation tertiaire de la ville.....	10
• Le marché porteur de la logistique	10
• Le marché émergent de l'agroalimentaire.....	11
2_ Elever la qualité de services de la Gandonne pour attirer les entreprises tertiaires	12
• Amener des services autres que ceux liés à la viabilisation du site	12
• Initier une démarche de qualité sur les espaces publics dans une perspective de développement durable	13
VERS UNE MEILLEURE FONCTIONNALITE.....	14
1- Gérer les différents modes de transport.....	14
• Renforcer l'accessibilité.....	14
• Accès 1 : Un accès véhicules lourds et légers à proximité des réseaux routiers et autoroutiers.....	14
• Accès 2 : un accès véhicules lourds et légers, jouxtant le centre ville	15
• Accès 3 : un accès secondaire (véhicules légers) sud ouest peu commode	16
• Accès 4 : un accès secondaire (véhicules légers) sud-est directement relié à l'autoroute ...	16
• Réorganisation interne de la circulation	19
• Vers une séparation des poids lourds et automobiles	19
• Une voirie à entretenir.....	20
• Des modes de transport doux à intégrer.....	20
• L'emprise de la voie ferrée : une nouvelle voirie à créer	21
2_ Intégrer les réseaux divers	23
• Réseaux liés à l'eau	23
• Le réseau d'adduction des eaux potables (AEP) : vers une meilleure gestion des risques liés aux incendies.....	23
• Réseaux d'assainissement (Eaux Usées) : remplacer l'amiante.....	23
• Réseaux d'assainissement (eaux pluviales) : voir section environnement.....	26
• Réseaux d'irrigation : des canaux à entretenir.....	26
• Réseaux de gaz, électricité, réseau câblé.....	27
• Réseau de gaz : définir les besoins	27
• Réseau d'électricité, téléphone, réseau câblé et services tertiaires supérieurs	27
VALORISER L'ENVIRONNEMENT.....	28

1_ Gérer les eaux pluviales au-delà de l'occurrence décennale.....	28
• Diagnostic.....	28
• Présentation	28
• Un schéma directeur pluvial de 1998 transcrit uniquement sur le « papier »	29
Débits de pointe (Q) des bassins versants de la Gandonne.....	29
Diagnostic des collecteurs de la Gandonne.....	31
• Enquête de terrain : problèmes d'aménagement rencontrés par les services techniques municipaux.....	33
• Une enquête sociologique alarmante : inondations en deçà de l'occurrence décennale.....	33
• Propositions d'aménagement : intégrer de nouvelles techniques pour maîtriser le ruissellement urbain	34
• Création d'un bassin de rétention d'un volume minimum de 3000m ³	34
• Réaménagement des abords du Canal St Roch	34
• agir sur la structure et le profil des voiries	35
Agir sur la structure des voies.....	35
Passer d'un profil en toit à un profil en V	35
2_ Initier une démarche de gestion collective des déchets	36
• Accompagner les entreprises vers la qualité environnementale.....	36
• Comment convaincre les entreprises, détentrices de déchets d'adhérer au projet ?	37
• Quel est le coût de la mise en place d'une gestion collective des déchets ?	38
PAYSAGES : PASSER D'UNE ZONE A UN PARC URBAIN	39
1_ Résorber les friches et les enclaves.....	40
2_ Réseau d'éclairage public : mettre en sécurité le site	41
3_ Parcours au fil de l'eau et des roseaux	45
4_ Création d'espaces de transition organiques.....	54
5/ Estimation du coût des aménagements paysagers	58
• Nouvelle voirie le long de l'emprise de la voie ferrée (P7).....	58
• Estimation du coût des travaux scénario A et B	58
• Coûts supplémentaires scénario A (voirie à l'est du carrefour Estamaire).....	58
• Recettes foncières scénario B	59
• Aire de parage et d'information pour les véhicules lourds (plan masse 1).....	59
• Investissements Fonciers.....	59
• Estimation du coût des travaux.....	59
• Liaison nouvelle voirie Estamaire-Garbiero (plan masse 2).....	60
• Estimation du coût des travaux.....	60
• Arrêt autobus Boulevard des Ventadouiro (plan masse 3)	61
• Estimation du coût des travaux.....	61
CONCLUSION	62
BIBLIOGRAPHIE	63
• Rapports sur la Gandonne et sur Salon-de-Provence	63
• Ouvrages généraux.....	63
• Sources cartographiques :	64
• Sites Internet.....	64
TABLE DES ILLUSTRATIONS	65
TABLE DES MATIERES.....	66
ANNEXES	68

ANNEXES

ANNEXES

ANNEXE 1 : CERTIFICATION ISO 14001, LA CERTIFICATION DES GESTIONNAIRES DE ZONES.....	2
---	----------

ANNEXES 2 / SUBVENTIONS	5
--------------------------------------	----------

1/ AIDES DE LA PART DE L'AGENCE DE L'EAU POUR L'ASSAINISSEMENT	5
--	---

2/ LES AIDES FINANCIERES DE L'ADEME POUR LA GESTION DES DECHETS	6
---	---

3/ LES AIDES DU CONSEIL GENERAL ET CONSEIL REGIONAL POUR LES SITES D'ACTIVITES	7
--	---

• <i>Détail des aides du conseil Régional.....</i>	<i>9</i>
--	----------

ANNEXE 1 : certification iso 14001, la certification des gestionnaires de zones

Actes du colloque "Zones et sites d'activité : la qualité environnementale, facteur de développement" - 6 juin 2000 Conseil Régional d'Ile-de-France ARENE Ile-de-France

Adrien BENARD, ECOPASS

Je vais essayer de vous donner une vue, la plus panoramique possible, de la certification, et en particulier de la certification des zones d'activité. La norme ISO 14001 est le référentiel le plus apprécié aujourd'hui à travers le monde ; il est jeune puisqu'il date d'octobre 1996. Au niveau français, deux zones d'activité sont certifiées et une troisième est en cours ; nous en sommes encore aux balbutiements de la mise en place du système de management environnemental dans les zones d'activité.

MANAGEMENT ENVIRONNEMENTAL : UN SYSTÈME PAR ÉTAPES

Un système de management est une structure organisationnelle pour atteindre des objectifs. Il s'adresse à tous types d'entités : entreprise, collectivité locale, administration ou secteur de service.

Première étape : faire un état des lieux et voir quelles sont les incidences d'une activité sur l'environnement, en y incluant la conformité réglementaire.

Deuxième étape : définir une ligne de conduite vis-à-vis de cet état des lieux : améliorations à apporter, moyens à mettre en œuvre.

Troisième étape, dans laquelle on aborde le système de management environnemental : définir les moyens organisationnels, humains, financiers, juridiques, de communication qui vont nous permettre d'atteindre ces objectifs.

Dernière étape : mettre en place un système de contrôle et de suivi, permettant d'éviter les dérives ou d'améliorer le système s'il y a des modifications dans l'organisation ou l'activité exercée.

La certification porte sur un périmètre, bien que l'ISO 14001 ne soit pas précise dans ce domaine. On peut certifier ce que l'on veut, ce qui est parfois un avantage et parfois un inconvénient, surtout dans le domaine de l'environnement où l'on aborde des sujets transversaux. Il est extrêmement difficile de délimiter un atelier au milieu d'un site industriel en disant « je vais certifier cet atelier » ; c'est quasiment impossible.

DEUX GESTIONNAIRES DE ZONES D'ACTIVITÉS CERTIFIÉS EN France

L'ISO 14001, norme internationale adoptée, est applicable aussi bien à Paris qu'à Tokyo, Marseille ou New York, ... Ce même référentiel applicable partout définit une démarche dans le but d'améliorer la maîtrise des impacts sur l'environnement.

Environ 550 entités certifiées sont françaises sur les 10 000 entités certifiées, depuis 1998, à travers le monde, avec une prédominance dans les pays d'Asie. Lorsqu'on sait qu'en France il y a une pénurie d'auditeurs compétents, et qu'il n'est donc pas évident de mettre en place des équipes d'audits, on peut se poser la question de la validité de ces certificats délivrés en un temps aussi restreint, (par exemple, plus de 2 000 certificats au Japon).

En Europe, les deux zones d'activité certifiées par Ecopass se situent en France. La première est à Boulogne-sur-Mer (62) et est gérée par le SYNDIVAL et la deuxième est Vesoul Technologia (70). Leur périmètre de certification touche la gestion environnementale du gestionnaire de zone, le Syndival, dans le premier cas ; et l'entretien des espaces verts, l'assainissement, la voirie, la 2

maîtrise des eaux pluviales et l'accueil des entreprises dans le second cas. Un audit de certification a été mené sur une troisième zone d'activité, celle de la Plaine de l'Ain, qui n'est pas, contrairement aux deux précédentes, une zone en création ; elle a déjà plus de 50 entreprises implantées avec une problématique environnementale très différente.

A travers l'ISO 14001, on certifie la gestion d'un territoire, avec toute la problématique environnementale qui peut y exister. On ne certifie pas les entreprises implantées, cela représente une démarche complètement indépendante.

UNE CERTIFICATION ENVIRONNEMENTALE ATYPIQUE

Les exemples d'actions menées dans des zones d'activité montrent que la problématique environnementale au sein de ces territoires est assez complexe, voire plus complexe que dans le cas d'un site industriel. Une zone d'activité est ouverte sur le monde. Il faut prendre en compte réellement l'ensemble des préoccupations des parties intéressées et, tout particulièrement, les associations.

Concevoir et aménager une zone d'activité n'est pas neutre. On va défricher, faire des voiries, des réseaux, des lignes électriques, des systèmes d'assainissement pour les eaux usées, les eaux pluviales, les eaux d'extinction d'incendie, ..., des systèmes d'éclairage, on va traiter la gestion collective des déchets, la gestion des espaces verts, l'intégration architecturale des bâtiments, etc. On peut citer également d'autres aspects, tels que le compostage des déchets verts, le suivi de la bio-diversité dans les espaces verts, les problèmes d'accessibilité, de déplacement, les zones de publicité restreintes, ...

On commence à toucher tout un panel d'actions extrêmement concrètes et importantes en terme environnemental, d'où un système de management relativement complexe et totalement atypique pour les zones d'activité par rapport au site industriel. Or la norme ISO 14001 a été bâtie par les Industriels pour les Industriels. L'organisme de certification doit s'adapter au contexte de l'entité qu'il certifie pour en prendre toute la subtilité et les particularités.

LES « PLUS » DE LA CERTIFICATION

La certification est la reconnaissance de la performance du système de management, mais ce n'est pas un objectif en lui-même. On peut dire que tout commence une fois qu'il est certifié ; un programme d'actions est alors mis en place pour atteindre des objectifs prédéfinis.

Un certificat est délivré pour une période de trois ans puis remis en cause au-delà de cette période. Des audits de suivi ont lieu tous les ans. Un organisme voit son certificat retiré lorsqu'il ne suit pas les actions décidées et qu'il ne peut pas justifier le fait de ne pas les avoir suivies.

La certification est la validation d'une politique publique par un organisme indépendant compétent. Elle représente également la gestion structurée d'un territoire, qui permet une vision globale et panoramique d'une problématique environnementale et non pas thématique telle qu'on peut la voir classiquement : air, eau, déchets, ..., et où tout est interdépendant. Elle intègre aussi la gestion des espaces verts dans une zone d'activité. La certification est un facteur de libéralisation de l'organisation interne. Elle permet de définir les missions de chacun et, de ce fait, de clarifier les champs de compétences, de donner satisfaction aux parties intéressées, en premier lieu aux clients de la zone d'activité, mais également au voisinage, aux associations, aux administrations, aux communes, aux prestataires privés, ...

DES RETOURS D'EXPÉRIENCES

La façon, dont la zone d'activité met en évidence les impacts sur l'environnement (pollutions et 3

atteintes à l'environnement), n'est pas toujours une méthode très formalisée, très reproductible. On peut émettre un doute sur la pérennité du système et sa rémanence, surtout s'il y a de nouveaux industriels qui arrivent, de nouvelles activités ou de nouvelles prérogatives.

La réglementation est pour tout organisme qui prétend à la certification souvent un point faible, mais qui n'est pas spécifique aux zones d'activité. La réglementation est thématique : réglementation sur l'eau, sur les déchets, sur l'air, etc. mais Interdépendante, ce qui rend l'identification et la validation des prescriptions réglementaires complexe. Dans la mise en œuvre au quotidien, l'application du système peut faire apparaître quelques dérives, liées à la complexité de la mise en place d'une nouvelle démarche. Ces systèmes jeunes demandent quelques améliorations qui viendront avec le temps, en fonction du retour d'expérience.

Question

Trouve-t-on, aujourd'hui, au sein des gestionnaires des zones d'activité, les compétences nécessaires pour mettre en place un système de gestion tenant compte des impacts sur l'environnement ?

Un système de management environnemental est un système de management. Les évolutions de compétences se font individuellement au sein d'organismes (presque au sens biologique) qui sont des entités permanentes qui s'adaptent. Et la difficulté, pour l'environnement, c'est que les domaines de compétences sont très variés. Néanmoins, la tendance serait à la professionnalisation d'une compétence qui est la gestion globale, et non plus uniquement technique, de l'environnement, comme il existe déjà la gestion financière, juridique, des ressources humaines, ...

La norme ISO 14001 a été initiée en 1993 et publiée en 1996. L'autre référentiel, le Règlement Européen SMEA (Système de management environnemental et d'audit), a été publié en 1993 et mis en application en 1995. Nous sommes donc à moins de 5 ans de retour d'expérience. Il faut laisser évoluer les choses, faire des retours d'expériences fréquents, comme aujourd'hui, sur des initiatives diverses et variées, de manière à apprécier et à cristalliser toutes les compétences. Petit à petit, chacun y puisera les outils dont il a besoin pour bâtir son système sur mesure. Personne ne peut, aujourd'hui, prétendre maîtriser parfaitement le subtil équilibre d'un système de management environnemental efficient.

ANNEXES 2 / Subventions

1/ Aides de la part de l'Agence de l'eau pour l'assainissement

Limitation des pollutions déversées par temps de pluie	
<p>Sont concernés les investissements visant spécifiquement à réduire les rejets polluants au milieu naturel en temps de pluie, en permettant soit un traitement des eaux usées diluées par les eaux pluviales (surdimensionnement de la station d'épuration - traitement spécifique au droit des déversoirs d'orage,...), soit la mise en œuvre de solutions hydrauliques (mise en séparatif, bassin de stockage,...). Les ouvrages d'épuration sont pris en compte pour leur coût réel éventuellement écrêté en fonction du flux journalier éliminé par temps de pluie ou du nombre d'équivalents-habitants concernés. Leur dimensionnement et leur efficacité doivent être justifiés. De plus, le système d'assainissement doit avoir un fonctionnement satisfaisant en temps sec</p>	<p>Subvention de 30 % et 20 % d'avance à 12 ans* pour les ouvrages de traitement ; subvention de 25 % et 10 % d'avance à 12 ans* pour les solutions hydrauliques</p>

RÉSEAUX D'ASSAINISSEMENT	
<p>Sont concernés les réseaux de transport, les déplacements de points de rejet justifiés par des contraintes fortes du milieu récepteur et, sous certaines conditions, la mise en conformité des branchements dans le domaine privé dans le cadre d'opérations significatives portées par une structure collective. Les réseaux de transport desservant des stations d'épuration de moins de 200 EH ne sont finançables que dans le cadre des contrats départementaux et en cas de fort enjeu environnemental.</p> <p>La réhabilitation des réseaux de collecte existants est également éligible. Leur création ne peut être prise en compte qu'exceptionnellement dans le cadre des démarches contractuelles et sur des bases motivées (protection des captages d'alimentation en eau potable, par exemple). Dans tous les cas, la commune doit disposer d'un ouvrage d'épuration d'au moins 200 E.H. fonctionnant de façon satisfaisante. Pour les communes de plus de 10 000 habitants en zone sensible et de plus de 15 000 habitants en zone normale, cet ouvrage doit respecter les normes fixées par la directive "eaux résiduaires urbaines". Tous les travaux doivent être justifiés par une étude diagnostic préalable du réseau. Les travaux sont pris en compte sur la base du coût réel HT éventuellement plafonné (en fonction de la pollution transportée dont le déversement est évité, des volumes d'eaux parasites éliminées, ...).</p>	<p>Subvention de 25 % et 10 % d'avance à 12 ans*</p>

2/ Les aides financières de l'ADEME pour la gestion des déchets

Le système d'aides financières à la gestion des déchets a été modifié au 1er janvier 2003. Sont exclues toutes les aides aux équipements ou aux travaux (par exemple : réhabilitation des décharges), ainsi que les anciennes aides aux départements prenant la compétence des plans. Toutefois les délégations régionales de l'ADEME apportent un soutien technique aux collectivités locales.

Champ des aides	taux d'aide	assiette
Les études locales	Taux maximum : 50 %	montant plafonné à 90 000 euros
L'information/sensibilisation des acteurs locaux	Taux maximum : 50 %	montant des dépenses
La sensibilisation liée au comportement des usagers	Taux maximum : 50 %	montant plafonné à 3 euros/habitant et 800 000 euros
Le soutien à un chargé de mission dans le cadre des contrats territoriaux déchets	Taux maximum : 30 %	montant plafonné à 230 000 euros sur 3 ans

Contact :

Délégation Provence-Alpes-Côte d'azur
2, boulevard de Gabès
B.P. 139
13267 Marseille Cedex 08

Tél : 04.91.32.84.44.
Fax : 04.91.32.84.66.
ademe.paca@ademe.fr
www.ademe.fr/paca

3/ Les aides du Conseil Général et Conseil Régional pour les sites d'activités

THEMES	OBJECTIFS	COLLECTIVITE	ACTIONS FINANCEES	TAUX DE SUBVENTION	PLAFONDS DE SUBVENTION
REQUALIFICATION de SITES et ZONES D'ACTIVITES	Rendre les zones notablement et durablement plus attractives	CONSEIL REGIONAL	ETUDES diagnostics et propositions d'intervention	50% max	45.000€
			TRAVAUX création espaces verts, signalétique, mobilier urbain, mise à niveau espaces publics...	50% max de l'assiette retenue HT (Etat+Région)	300.000€
		CONSEIL GENERAL	ETUDES techniques, économiques, d'aménagement, de positionnement, de mise en place de structures d'animation de zones	75% max du montant éligible HT	45.734€
			TRAVAUX d'aménagement, d'amélioration de l'accueil, du développement d'équipements innovants...	50% max du montant éligible HT	114.336€
EXTENSION des ZONES D'ACTIVITES EXISTANTES	A mi-chemin entre requalification et création de zone	CONSEIL GENERAL	ETUDES techniques, économiques, d'aménagement, de positionnement, de mise en place de structures d'animation de zones	50% max du montant éligible HT	45.734€

			TRAVAUX d'aménagement, d'amélioration de l'accueil, du développement d'équipements innovants...	30% max du montant éligible HT	152.449€
REHABILITATION de FRICHES	Pour les sites délaissés ayant eu une vocation économique	CONSEIL REGIONAL	ETUDES positionnement économique et réhabilitation	50% max (Etat+Région)	45.000€
			TRAVAUX gros œuvre, démolition	50% max de l'assiette retenue HT (Etat+Région)	300.000€
		CONSEIL GENERAL	ETUDES de faisabilité ou préalable	50% max du coût total HT	76.224€
			TRAVAUX Acquisition de biens immobiliers et travaux de dépollution, de démolition, d'aménagement, de VRD...	50% max des coûts totaux	457.347€
PEPINIERES D'ENTREPRISES	Favoriser la pérennité des entreprises nouvellement créées	CONSEIL REGIONAL	ETUDES de marché	50% max du montant HT (Etat+Région)	45.000€
			TRAVAUX construction, extension, aménagement de bâtiments	50% max du montant HT de l'investissement (Etat+Région)	300.000€
			EQUIPEMENTS acquisition d'informatique, téléphonie, mobilier...	50% max du montant HT de l'investissement (Etat+Région)	75.000€

Tableau de la CA « Agglopolé Provence »

± Détail des aides du conseil Régional

Direction du Développement de l'Economie Régionale Service des Initiatives Economiques et du Développement des Entreprises 27, place Jules Guesde 13481 MARSEILLE Cedex 20	Tél : 04.91.57.50.63 Fax : 04.91.57.52.48 E-mail : siede@hdr.cr-paca.fr Source site : www.cr-paca.fr
---	---

CPER 2000 2006

Requalification de zones d'activités : des aides aux aménagements paysagers

Objectif : Améliorer l'attractivité des sites d'activités, en accompagnant des opérations de requalifications de zones d'activités anciennes

Bénéficiaires : Les collectivités locales et leurs groupements, les organismes consulaires, les sociétés d'économie mixte bénéficiant d'une convention de mandat ou d'une concession, les associations d'industriels résidents.

Modalités de mise en œuvre

1 - Etudes

- diagnostic et propositions d'interventions sur l'ensemble des zones d'un territoire intercommunal, pouvant notamment s'inscrire dans des contrats d'agglomérations ou de pays,
- diagnostic et projet relatif à une zone particulière.

Hors le financement des études pré-opérationnelles qui peuvent être incluses dans l'assiette des travaux éligibles

Subvention plafonnée à 45 000 €, avec un taux maximum de 50 %.

Pour les études d'un montant inférieur à 15 000 €, possibilité d'intervention de 80 %. (Etat + Région)

2 – Travaux de réhabilitation

Assiette éligible : travaux de création d'espaces verts, mise en place de signalétique et de mobilier urbain, mise à niveau d'espaces publics. Pour les zones accueillant des activités exigeantes, les infrastructures offrant des services tels que réseaux haut débit, utilités pour ICPE, centre de ressources seront éligibles.

Subvention plafonnée à 300 000 € couvrant au maximum 50 % de l'assiette retenue HT. (Etat + Région). Le taux d'aide accordé sera en cohérence avec l'effort consenti par la commune d'accueil (taux TP de base, exonérations, prix des terrains).

Pour les travaux et les études relatives à une zone particulière, la mesure est réservée aux sites d'activités ayant plus de 10 ans d'existence.

L'aide à l'aménagement paysager de zones d'activités sera utilisée pour des zones avec un réel projet de requalification.

Les projets devront intégrer une desserte de qualité pour la zone (transport en commun, voies finales d'accès).

Le financement des études marquant la volonté de développer la réflexion globale sur la requalification des zones ne se limitera pas aux aménagements paysagers.

Les projets relevant de démarches territoriales coordonnées (intercommunalité, Pays, PACT pour l'emploi, politique de la ville...) seront privilégiés.

Objectifs : Participer à la réhabilitation de sites délaissés qui ont eu une vocation économique (industrielle, commerciale, agricole, de service) à l'exclusion des terres agricoles, mais qui n'ont pas pu trouver de réutilisation naturelle dans le circuit économique classique.

Bénéficiaires : Les collectivités locales, les organismes consulaires, les sociétés d'économie mixtes bénéficiant d'une convention de mandat ou d'une concession.

Modalités de mise en œuvre

1 – Etudes

Etudes portant sur les projets de positionnement économique et de réhabilitation de friches : 50 % du coût hors taxes de l'étude dans la limite d'un plafond de 45 000 € (Etat + Région).

2 – Travaux de réhabilitation

Subvention plafonnée à 300 000 €, couvrant 50 % du coût HT de l'assiette subventionnable retenue (Etat + Région).

Pour l'aide à la réhabilitation, l'affectation économique des locaux doit être privilégiée et une (ou des) possibilité(s) en ce sens devra (ont) avoir été étudiée(s) préalablement.

Assiette : travaux de réhabilitation de gros œuvre, démolition.

Les travaux de démolition pourront être pris en compte si le bâtiment ne présente pas de qualité architecturale ou d'intérêt historique, en particulier lorsque le coût de rénovation excède le coût de démolition + construction neuve.

Les projets relevant de démarches territoriales coordonnées (intercommunalité, Pays, PACT de l'emploi, politique de la ville) seront privilégiés.