



PLUi

Plan Local
d'Urbanisme
Intercommunal
du Bassin de Pompey

Habitat - Déplacements

**Etude réalisée en application
de l'article L 111-8 CU pour le
site des Vergers**

6.6

Champigneulles
**EXTENSION SUD DE LA
ZONE COMMERCIALE DU GRAND AIR**

DOSSIER DE DEROGATION
Au titre de la Loi Barnier

SPL BASSIN DE POMPEY
Champigneulles - AMENAGEMENT DE LA ZONE DES VERGERS
DOSSIER DE DEROGATION au titre de la Loi Barnier

VERSION	DESCRIPTION	ÉTABLI(E) PAR	CONTROLÉ(E) PAR	APPROUVÉ(E) PAR	DATE
1		GDE	ERT	ERT	19/09/2019

ARTELIA Ville & Territoire
Agence de Schiltigheim – TEL : 03 88 56 93 82

SOMMAIRE

A.	PREAMBULE	5
1.	LOCALISATION DU PROJET	6
2.	CONTEXTE REGLEMENTAIRE	8
3.	OBJET DE LA PRESENTE ETUDE.....	9
B.	ANALYSE DU SITE.....	11
1.	CONTEXTE GEOLOGIQUE ET TOPOGRAPHIQUE.....	12
2.	OCCUPATION DU SOL	13
3.	RESEAU VIAIRE	14
4.	ETAT DES LIEUX DU BRUIT ROUTIER	17
5.	ENJEUX ECOLOGIQUES.....	20
C.	PRESENTATION DU PARTI D'AMENAGEMENT.....	23
1.	PRESENTATION DE L'OPERATION.....	24
1.1.	CONTEXTE HISTORIQUE	24
1.2.	PLANIFICATION URBAINE	25
1.3.	AMÉNAGEMENTS PRÉVUS	27
2.	JUSTIFICATION DE LA COMPATIBILITE.....	28
2.1.	PRISE EN COMPTE DES NUISANCES	28
2.2.	PRISE EN COMTPE DE LA SÉCURITÉ.....	31
2.3.	QUALITÉ ARCHITECTURALE, URBANISTIQUE ET PAYSAGÈRE	32
D.	JUSTIFICATION DE L'INTERET POUR LA COLLECTIVITE	43

Page laissée blanche intentionnellement



A. PREAMBULE

1. LOCALISATION DU PROJET

Le projet présenté se situe au Nord de Nancy, à proximité de l'A31 rejoignant le Luxembourg, en passant notamment par Metz au Nord :

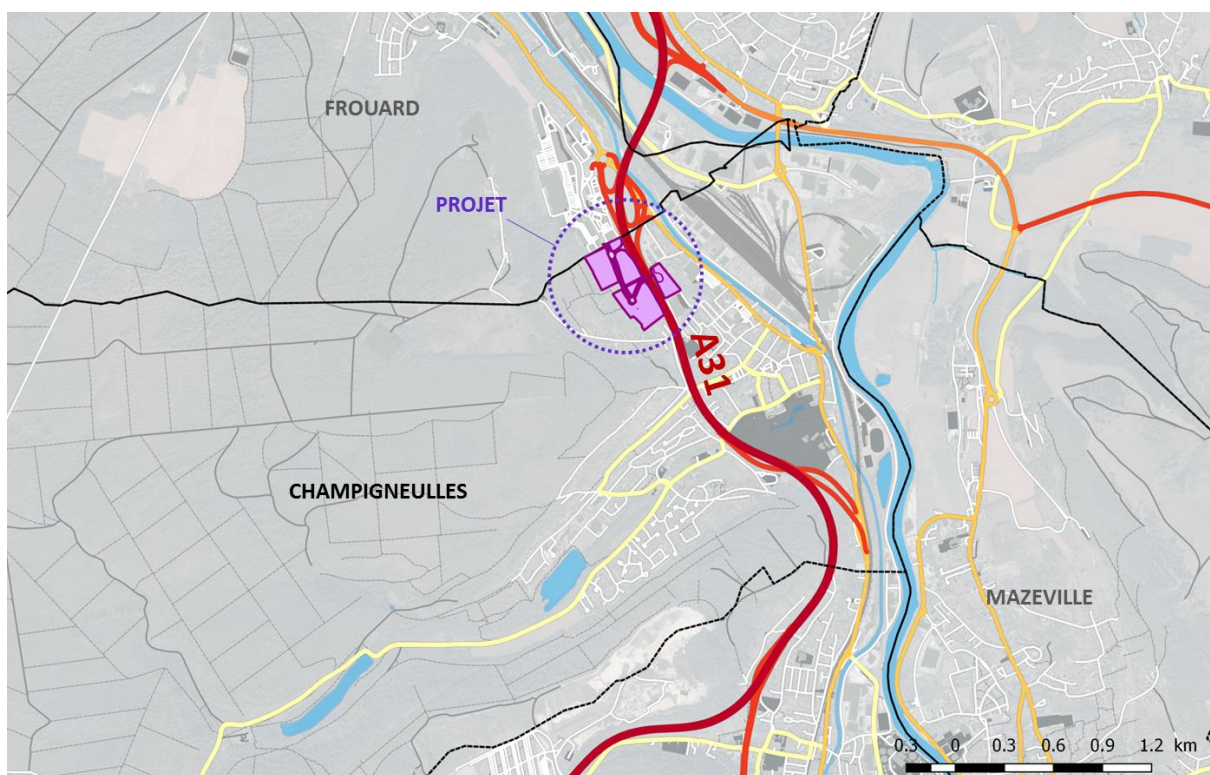
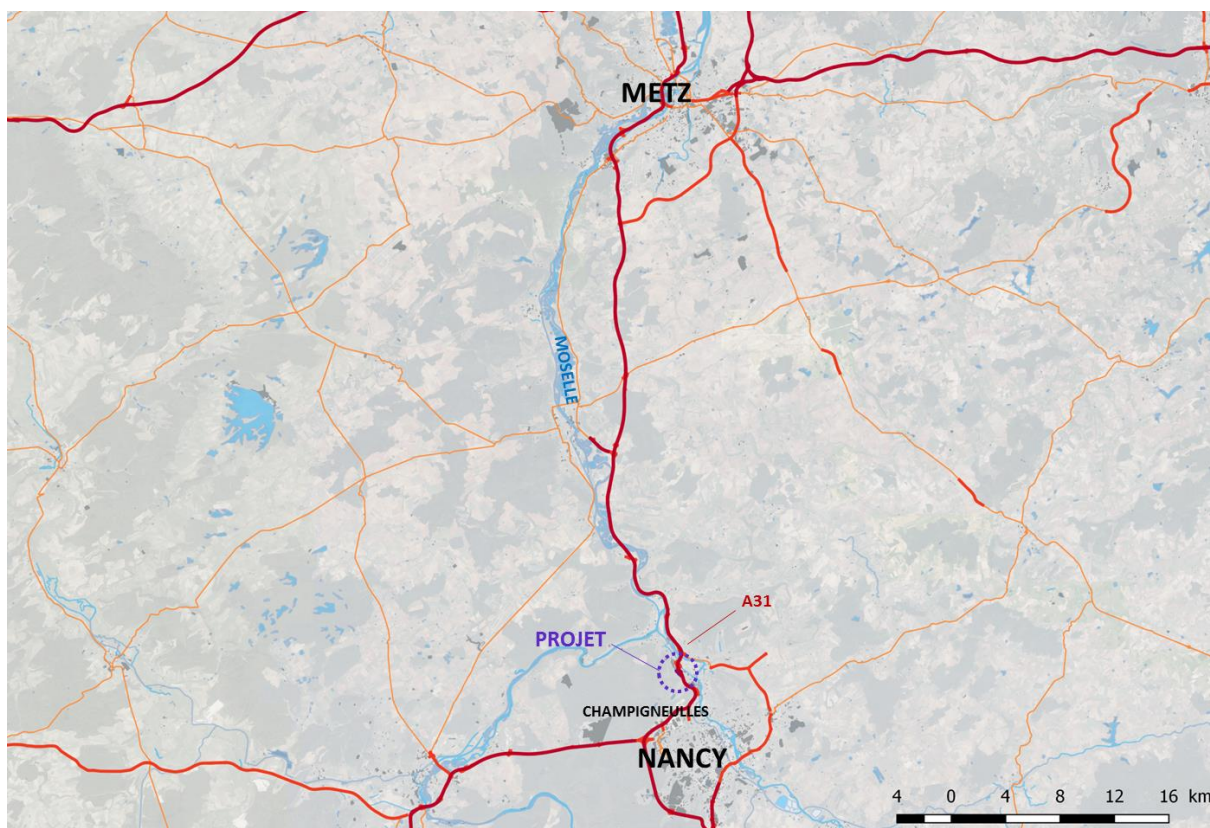


Fig. 1. Localisation du projet

La Société Publique Locale du Bassin de Pompey souhaite réaliser l'extension Sud de la Zone Commerciale du Grand Air sur la commune de Champigneulles. Cette zone est desservie par l'échangeur n°22 (échangeur de Frouard) de l'A31, comme représenté ci-dessous :

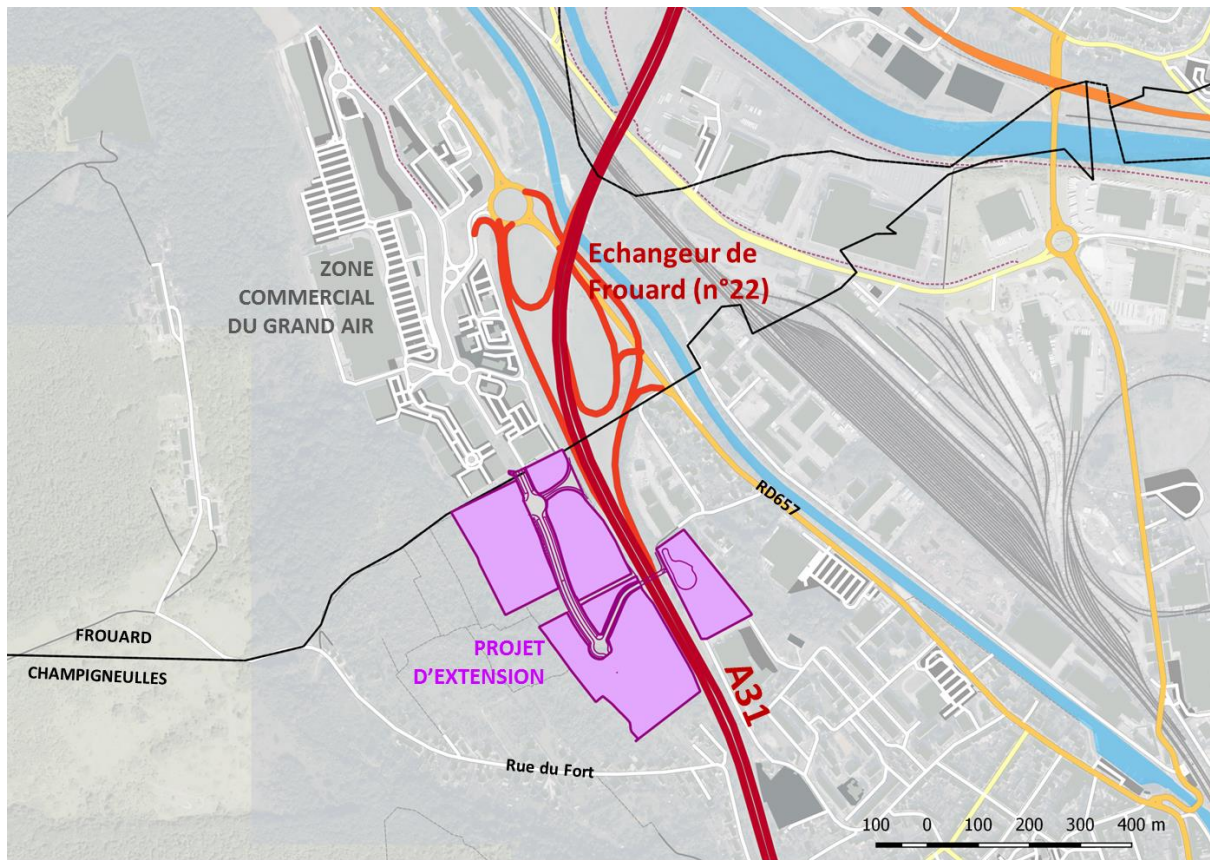


Fig. 2. Localisation du projet (échelle 10 000ème)

Ci-dessous une vue illustrative du site à l'état actuel et de la zone de projet:



Fig. 3. Vue 3D (source Google)

2. CONTEXTE REGLEMENTAIRE

➤ LA LOI BARNIER

La loi n° 95-101 du 2 février 1995, dite loi Barnier, a introduit au sein du code de l'urbanisme [article L 111-6], l'interdiction de construire « dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'axe :

- des autoroutes (**cas de l'A31**)
- des routes express au sens du code de la voirie routière
- des déviations au sens du code de la voirie routière
- des autres routes classées à grande circulation (bande de 75 m). »

L'objectif de cette disposition est d'inciter les communes à engager une réflexion préalable à tout projet de développement sur les conditions d'aménagement des abords des principaux axes routiers dans les entrées de ville hors agglomération.

La circulaire n°96-32 du 13 mai 1996 précise les modalités d'application du texte. Les espaces concernés sont ceux non urbanisés situés le long des voies décrites ci-dessus.

La figure ci-dessous représente l'implantation du projet par rapport à la distance de 100 m de part et d'autre de l'A31 :

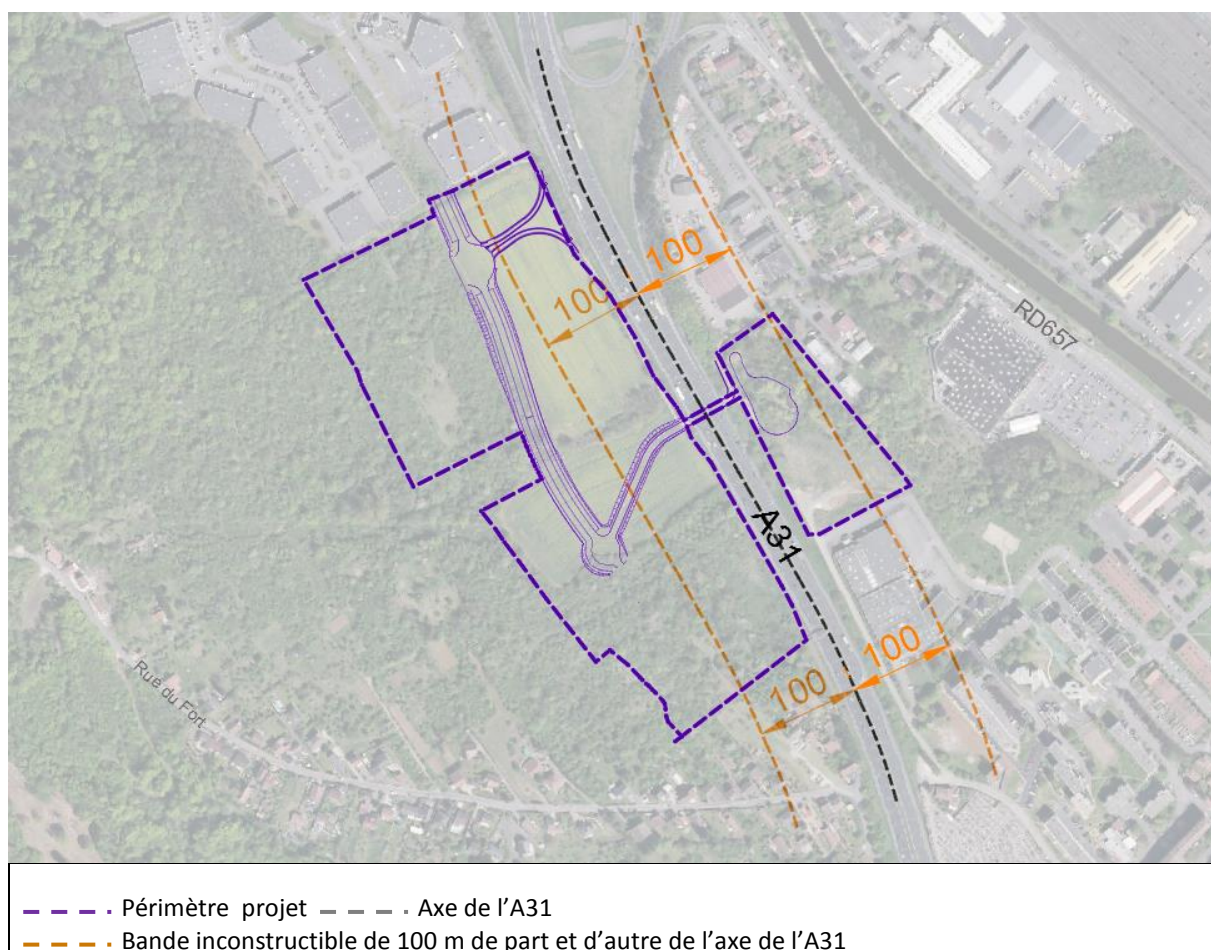


Fig. 4. Bande inconstructible au droit du projet

➤ LES DEROGATIONS A LA LOI BARNIER

Des exceptions existent néanmoins [article L 111-7] pour certaines constructions ou installations (liées aux infrastructures routières, services publics, aux activités agricoles, aux réseaux publics et aux constructions existantes).

Par ailleurs, il est possible de déroger à cette règle selon les modalités de l'article L 111-8 :

« Le Plan local d'urbanisme peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L111-6 lorsqu'il comporte **une étude justifiant**, en fonction des spécificités locales, **que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.** »

Enfin, il peut être dérogé aux dispositions de l'article L111-6 avec l'accord du Préfet, lorsque [article L 111-10] :

« Les contraintes géographiques ne permettent pas d'implanter les installations ou les constructions au-delà de la marge de recul prévue à l'article L111-6, pour des motifs tenant à **l'intérêt, pour la commune, de l'installation ou la construction projetée.** »

3. OBJET DE LA PRESENTE ETUDE

La présente étude a donc pour objectif de justifier la modulation de la bande d'inconstructibilité relative à l'A31 en démontrant la viabilité du projet au niveau de la sécurité, des nuisances, de la qualité de l'urbanisme, de l'architecture et des paysages.

La modification souhaitée concerne la réduction de la marge de recul à **20 mètres** de l'axe routier de l'A31 en partie Ouest, comme représenté ci-dessous, contre 100 mètres à la date d'approbation du POS.

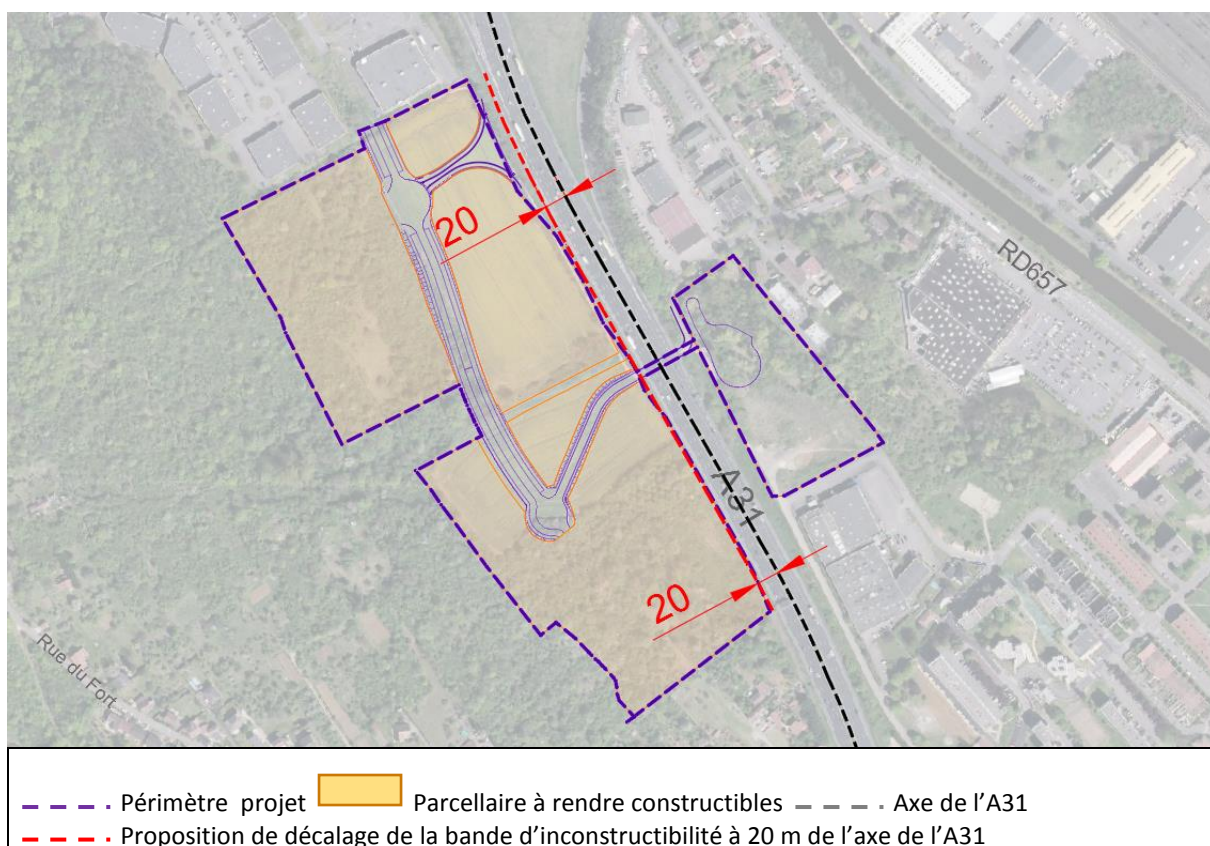


Fig. 5. Proposition de décalage de la bande d'inconstructibilité à 20 m de l'axe de l'A31

Les aménagements réalisés sur cette zone sont exposés dans la présente étude.

Page laissée blanche intentionnellement



B. ANALYSE DU SITE

1. CONTEXTE GEOLOGIQUE ET TOPOGRAPHIQUE

Le contexte géologique du projet est lié à la présence de la Moselle, coulant en contrebas à l'Est du site. La zone d'étude s'étend ainsi du fond de la vallée de la Meurthe (195 m NGF env.) et s'élève à l'Ouest jusqu'à une altitude d'environ 225 m NGF.

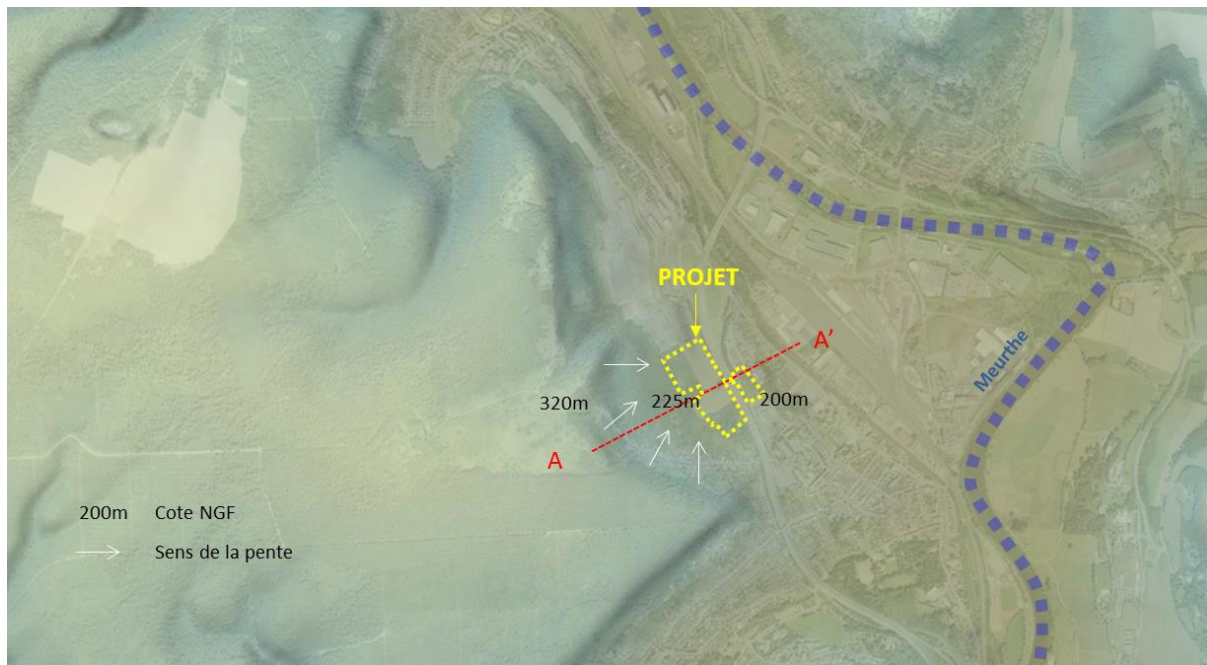


Fig. 6. Topographie générale du terrain

La pente du terrain, discontinue, est de 1% en moyenne sur la zone des Vergers mais peut atteindre 3 à 4% par endroits. L'inclinaison des terrains est par ailleurs très hétérogène sur la zone.

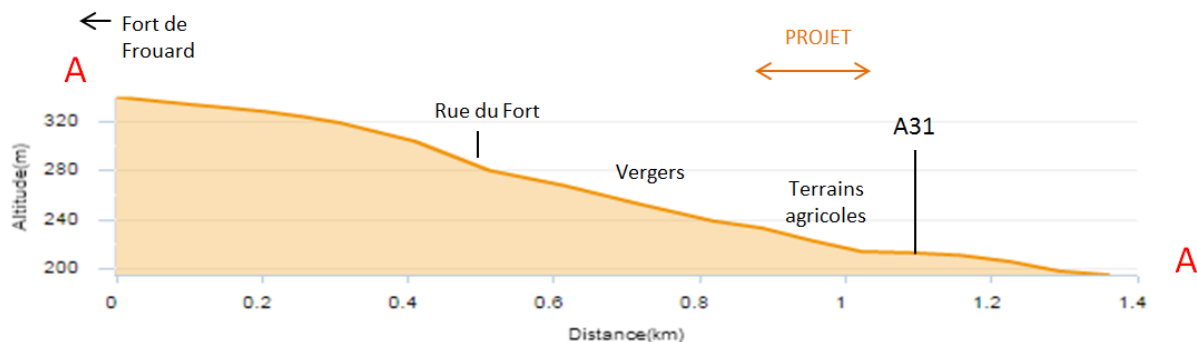


Fig. 7. Topographie générale du terrain et profil en long AA'

Le site est traversé d'ouest en est par un thalweg récupérant les eaux des différents versants.

Le contexte géologique est marqué par la présence d'une couverture de matériaux fins (argiles, limons, sables sur 1 à 3 mètres) reposent sur des alluvions plus grossières en fond de vallée. L'emprise du projet repose sur une couche datant du Jurassique Lias Toarcien, constituée de grès argileux micacés (5 à 10 mètres) reposant sur des marnes gris-bleu micacées à sapteria (75 à 90 mètres).

Une étude géotechnique menée en 1998 sur le terrain indique de fait la stabilité précaire du versant et donc la sensibilité des terrassements. La totalité du site est à ce titre classée en zone d'aléa « moyen » concernant le risque lié au retrait-gonflement des argiles.

2. OCCUPATION DU SOL

La zone de projet est située à l'interface entre des forêts de feuillus à l'Ouest, la zone commerciale au Nord et le tissu urbain à l'Est. D'après la base de données Corine Land Cover ci-dessous, le projet est implanté au droit d'une zone de « Vergers et petits fruits » (FR-63159) :

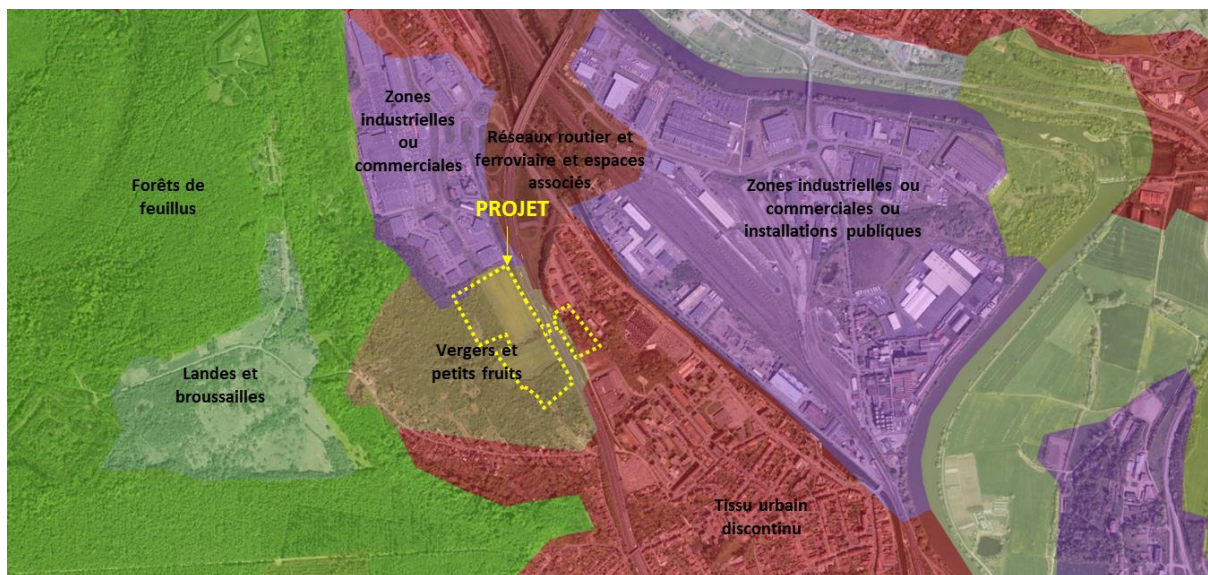


Fig. 8. Occupation du sol (Corine Land Cover 2018)

Un zoom au droit du site montre que la zone d'implantation est composée majoritairement par des espaces boisés et agricoles, surplombant légèrement l'A31 passant à l'Est.

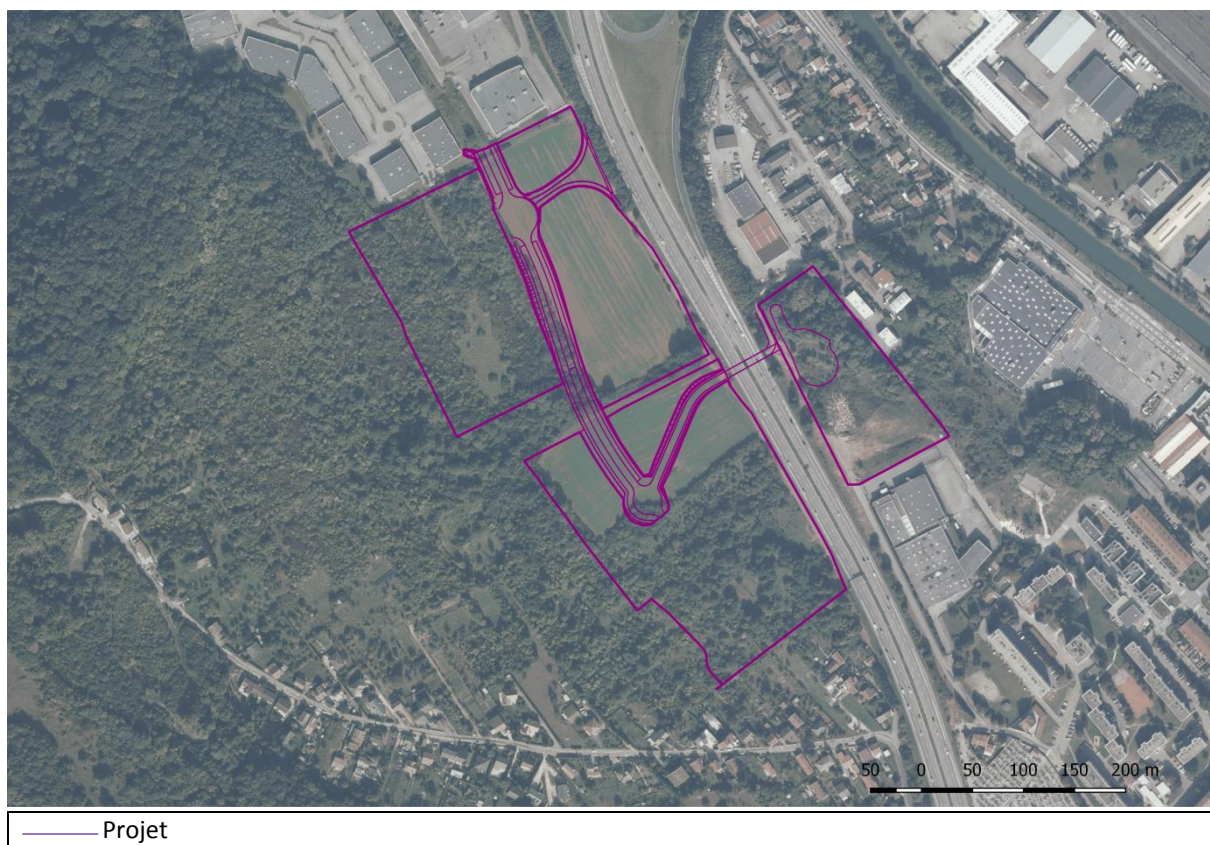


Fig. 9. Photographie aérienne du site

3. RESEAU VIAIRE

➤ DESERTE ACTUELLE

La zone commerciale actuelle est accessible via les axes structurants suivants :

- **L'A31** : zone desservie directement par l'échangeur n°22 « Frouard » ;
- **La RD 657** (ancienne RN 57) : axe majeur Nord-Sud traversant le territoire de la Communauté de Commune du Bassin de Pompey (de Champigneulles à Marbache) ;

Ces axes se rejoignent au droit d'un unique giratoire (giratoire du Saule Gaillard), auquel se raccorde également l'unique voie de desserte de la zone Grand Air : ce large giratoire est donc parcouru par des trafics importants, de natures diverses, composés en bonne partie de mouvements tournants liés à la zone commerciale ou de mouvements traversant liés à la liaison Nord-Sud proposée par la RD 657.

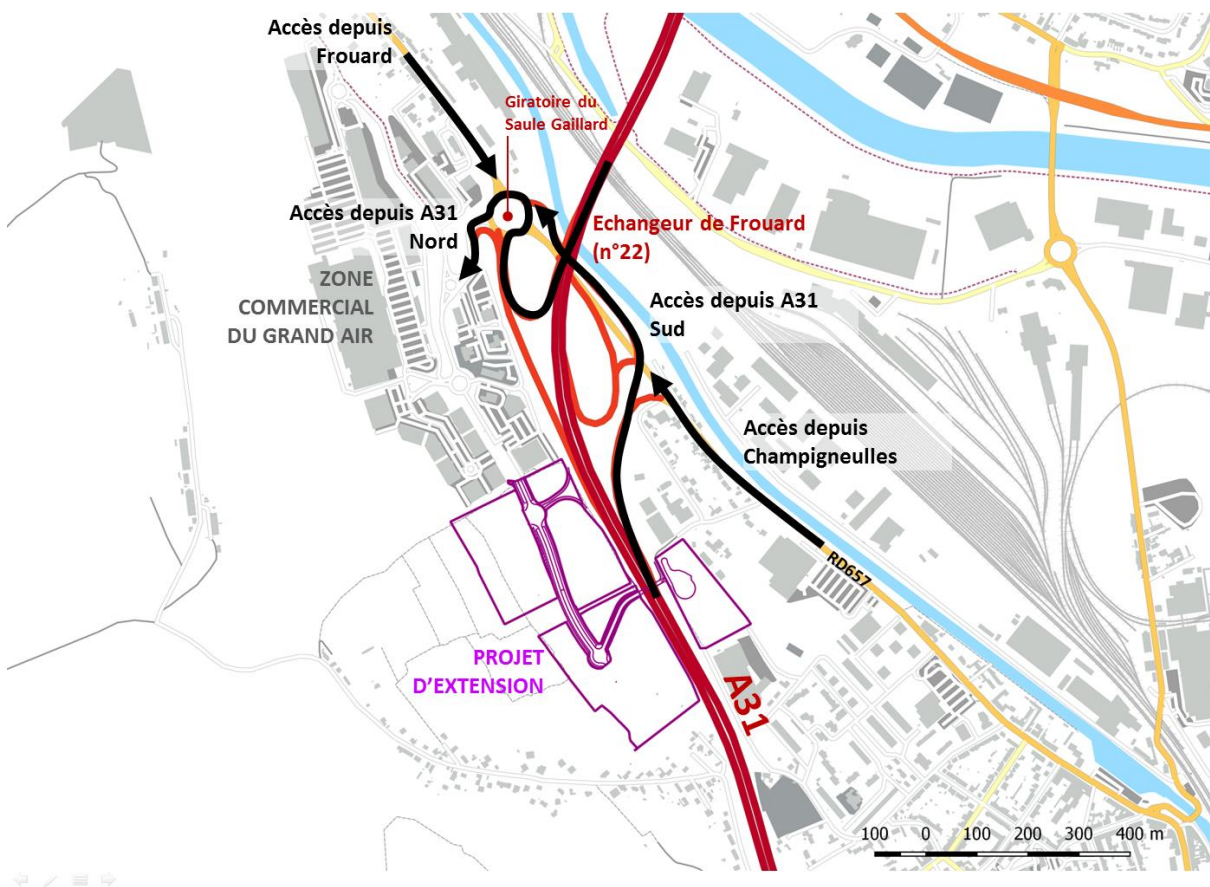


Fig. 10. Accès existant à la zone commerciale du Grand Air

➤ DYSFONCTIONNEMENTS EXISTANTS

L'étude de faisabilité réalisée en 2013 a permis de mettre en lumière le niveau de service acceptable de la section de l'A31 actuelle, mais également les risques de congestion de trafic au droit de l'échangeur n°22 et du giratoire d'accès du Saule Gaillard, dans ce secteur déjà dense de la zone Nord de Champigneulle.

La figure ci-dessus synthétise les dysfonctionnements observés en période critique :

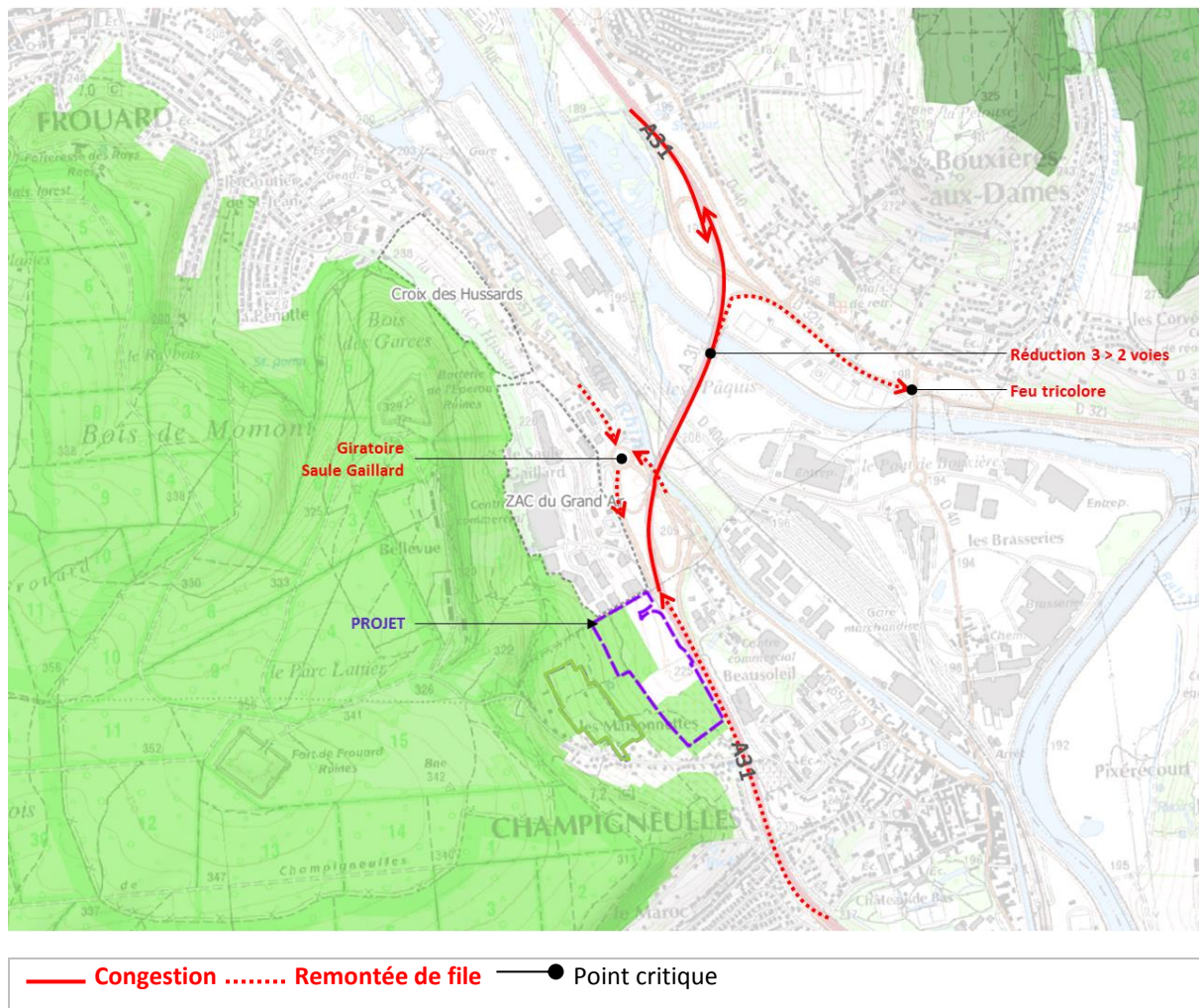


Fig. 11. Etat actuel des circulations (d'après dossier d'opportunité)

➤ PROJET DE REAMENAGEMENT

L'extension Sud de la zone commerciale du Grand Air s'accompagne nécessairement d'une modification de l'échangeur n°22 de l'A31 et la création d'un nouvel accès plus direct à la nouvelle zone commerciale depuis l'A31.

Cette modification a fait l'objet d'un **dossier d'opportunité** par le cabinet ERA pour la Communauté de Communes du Bassin de Pompey.

Le projet du réaménagement de l'accès routier s'articule autour de la **création d'un second giratoire**, comme représenté ci-dessous :

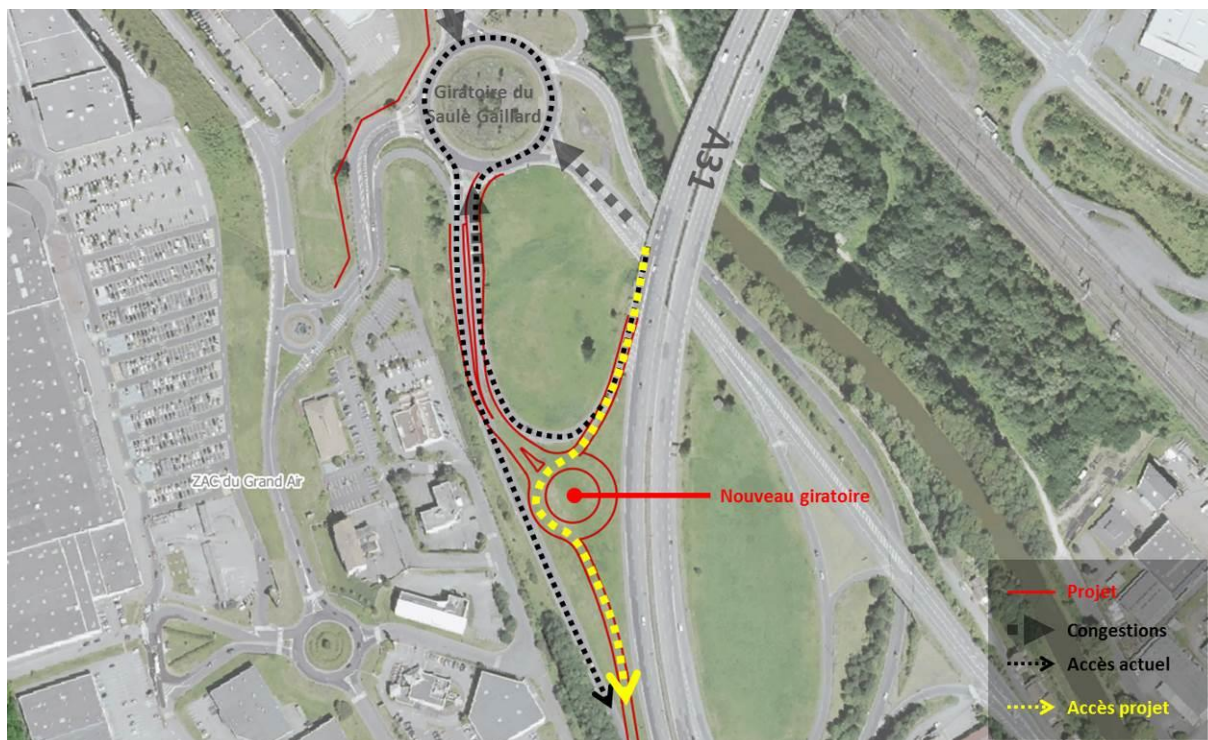
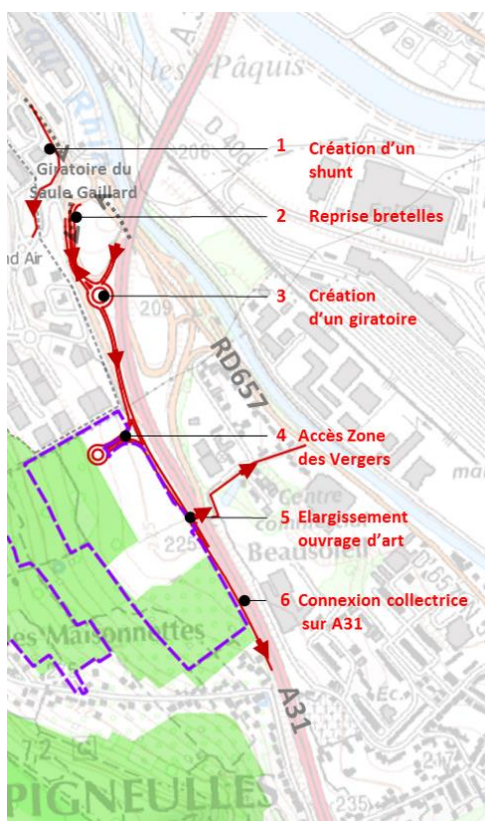


Fig. 12. Accès à la Zone des Vergers avant et après projet

Ci-dessous les caractéristiques principales du projet d'ensemble, objet du dossier d'opportunité :



1. Création d'un shunt

Création d'une voie d'évitement du giratoire Saule Gaillard pour les flux Nord de façon à soulager le giratoire

2. Reprise de la bretelle d'insertion sur l'A31

Aujourd'hui directement issue du giratoire Saule Gaillard, celle-ci sera remplacée par une voirie communautaire vers la zone des Vergers puis l'A31.

3. Création d'un giratoire sur la sortie de l'A31

Celui-ci permettra d'accéder à la zone des Vergers depuis l'A31 sans passer par le giratoire Saule Gaillard, déjà chargé.

4. Création d'une voirie de desserte vers la Zone des Vergers et d'un giratoire

Ce giratoire constituera le point d'entrée de la Zone.

5. Prolongement de l'ouvrage d'art sous l'A31

Cet ouvrage permettra le passage d'une voie en sens unique vers la RD657.

6. Connexion de la nouvelle collectrice sur l'A31

Le dossier d'opportunité a fait l'objet d'une décision du ministère le 28/07/2017 validant le niveau local (DIR EST) pour l'instruction du dossier et également d'une demande de compléments, compléments remis en 2018.

4. ETAT DES LIEUX DU BRUIT ROUTIER

➤ RAPPEL DU CONTEXTE REGLEMENTAIRE

❖ Règlementation européenne

La directive européenne 2002/49/CE de 2002 impose à différents pouvoirs publics l'élaboration de cartes stratégiques de bruit (CSB) et de plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE).

❖ Règlementation française

La politique de la France pour réduire les nuisances sonores engagée depuis 1992 a été renforcée par le Grenelle de l'environnement. Elle s'articule autour de trois lignes directrices :

- Le **classement sonore des voies bruyantes** et la définition des secteurs où l'isolation des locaux doit être renforcée.

Il détermine les secteurs affectés par le bruit qui sont reportés dans les POS/PLU, les niveaux sonores que les constructeurs doivent prendre en compte et les isolements de façade requis. Il définit pour les bâtiments à construire situés dans ces secteurs l'isolement acoustique minimum contre le bruit extérieur à appliquer.

- La prise en compte du bruit lors de la construction ou la modification significative d'infrastructures
- **L'observatoire du bruit et la résorption des Points Noirs de Bruits** des transports terrestres

C'est l'objet des circulaires des 12 juin 2001 et 25 mai 2004 qui prévoient notamment la mise en place, dans chaque département, d'un observatoire du bruit destiné à recenser les zones de bruit critique, identifier les PNB et déterminer les actions hiérarchisées de résorption à envisager.

➤ BATIMENTS SENSIBLES RECENSES AU DROIT DU SITE

Aucun bâtiment sensible au sens de la réglementation acoustique (bâtiments d'habitation ainsi que les établissements d'enseignement et les établissements de soins/santé) **n'est recensé** actuellement dans la zone d'étude, celle-ci étant vierge de toute construction.

➤ CARTES STRATEGIQUES DE BRUIT

La zone de projet est concernée par les cartes de bruit 2012 des autoroutes non concédées et des routes nationales du département de la Meurthe-et-Moselle.

❖ Niveaux sonores

Les niveaux sonores utilisés pour les cartes stratégiques de bruit sont de 2 types :

- **Indicateur 24h Lden**

Le niveau sonore Lden représente le niveau d'exposition totale au bruit sur 24h d = day = jour, e = evening = soirée et n = night = nuit. Il représente **la gêne perçue** en affectant aux périodes de soirée et de nuit des facteurs de majoration, de 5 dB(A) et 10 dB(A) respectivement. En d'autres termes, l'indice « Lden » considère que le bruit est cinq fois plus gênant en soirée qu'en journée et dix fois plus gênant la nuit.

- **Indicateur nuit Ln**

Le niveau sonore Ln représente le niveau sonore durant la nuit (22h - 6h) n = night = nuit.

❖ Cartes de bruit

Ci-dessous les extraits de la carte pour chaque indicateur au droit du projet :

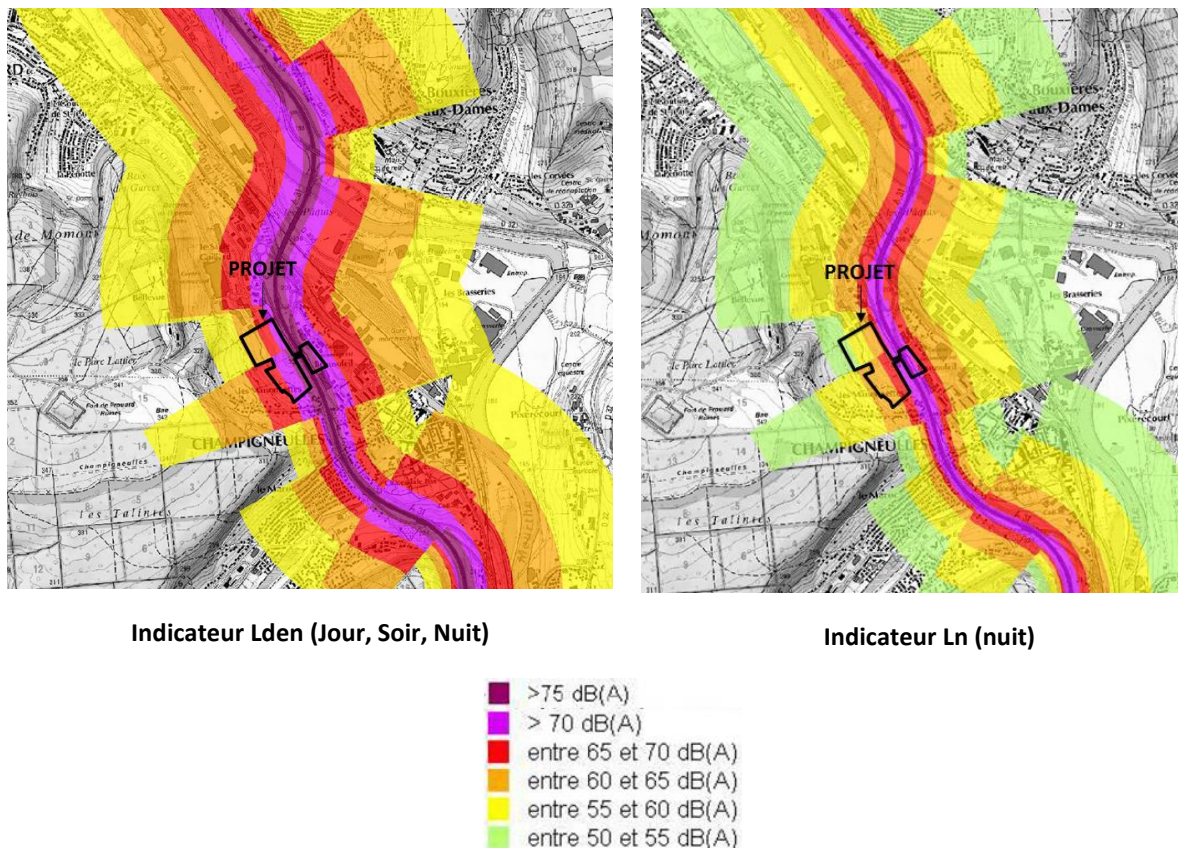


Fig. 13. Extrait de la carte de type A

La carte ci-dessus montre au droit du site du projet en proximité d'autoroute:

- des niveaux **Lden** pouvant atteindre **entre 70 et 75 dB(A)**
- des niveaux **Ln** pouvant atteindre entre **65 et 70 dB(A)**

La zone du projet est ainsi située dans la zone exposée au bruit, où les valeurs limites mentionnées à l'article L. 572-6 du code de l'environnement sont dépassées (Carte C).

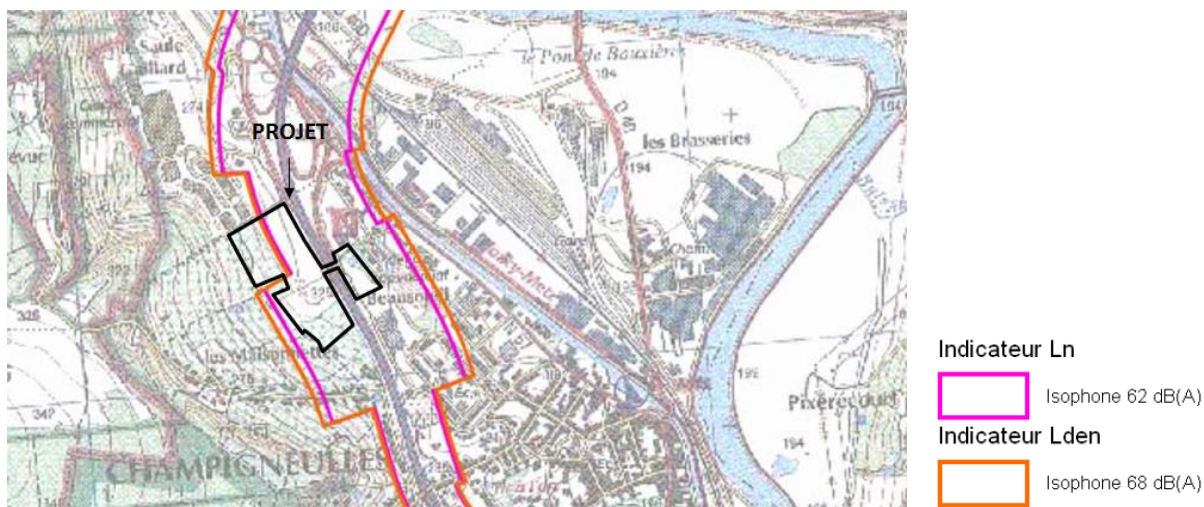


Fig. 14. Extrait de la carte de type C - Zones exposées au bruit

➤ PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de l'Etat dans le Département de Meurthe-et-Moselle a été approuvé par le préfet le 04 Juillet 2019. Il est applicable pour la période 2018-2023 et concerne les infrastructures de transports terrestres de Meurthe-et-Moselle. Il s'inscrit dans la continuité de la réalisation des cartes stratégiques de bruit des infrastructures routières décrites dans le paragraphe précédent.

La commune de Champigneulle y figure p.46 du document, au chapitre « Actions curatives menées dans le cadre du précédent PPBE / Réseau routier non concédé / Protection à la source / Opérations proposées au CPER 2015-2020 ». Ci-dessous un extrait du document :

« A31 - Protections phoniques à Champigneulle :

Les études acoustiques réalisées ont fait l'objet de réunions publiques de présentation aux riverains en juin 2017. La DREAL a recruté un maître d'œuvre fin 2018 afin de permettre de s'assurer de la faisabilité technico-économique d'écrans acoustiques sur les secteurs en remblai ou l'efficacité de protections à la source pourrait être assurée. Ces études devront prendre en compte les choix actes suites à la concertation sur l'A31bis.

En parallèle et indépendamment de la construction d'un écran sonore, la DDT a lancé des démarches de traitement des façades qui ont donné lieu à des réunions individuelles avec les riverains en aout et en septembre 2017. »

➤ CLASSEMENT SONORE DES VOIES BRUYANTES

Dans le département de Meurthe-et-Moselle, le préfet a procédé au classement sonore des infrastructures concernées par arrêté du 13 août 2013, définissant la catégorie sonore des infrastructures, les secteurs affectés par le bruit des infrastructures de transports terrestres, et les prescriptions d'isolement applicables dans ces secteurs pour les bâtiments sensibles.

Le classement des infrastructures de transports terrestres et la largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure sont définis en fonction des niveaux sonores de référence :

Catégorie de classement de l'infrastructure	Niveau sonore de référence LAeq (6h-22h) en dB(A)	Niveau sonore de référence LAeq (22h-6h) en dB(A)	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure
1	L > 81	L > 76	d = 300 m
2	76 < L < 81	71 < L < 76	d = 250 m
3	70 < L < 76	65 < L < 71	d = 100 m
4	65 < L < 70	60 < L < 65	d = 30 m
5	60 < L < 65	55 < L < 60	d = 10 m

Le Plan de Prévention du Bruit sur l'Environnement classe l'A31 passant en bordure du projet en **catégorie 1**, correspondant à la catégorie sonore la plus bruyante.

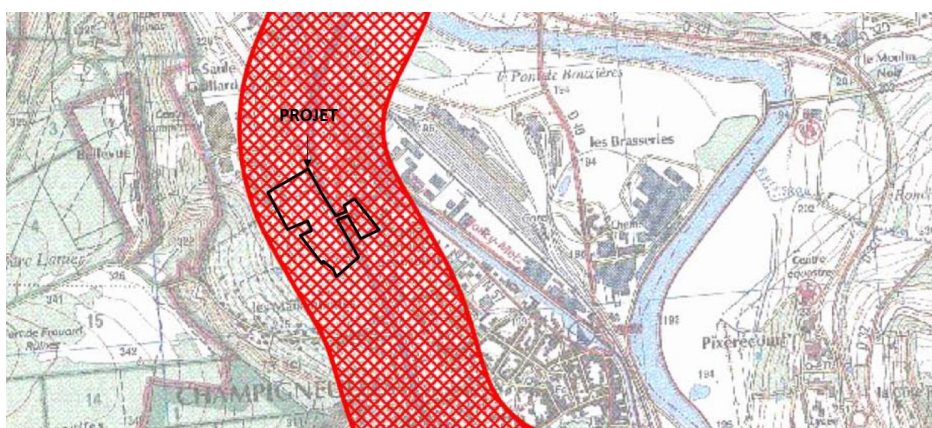


Fig. 15. Secteur affecté par le bruit (carte B)

5. ENJEUX ECOLOGIQUES

➤ ZONAGE ET CORRIDORS ECOLOGIQUES

❖ Périmètres d'inventaire et de protection

Le périmètre d'étude est inclus, en partie, au sein d'un périmètre d'une Zone d'Intérêt Ecologique Floristique ou Faunistique (Z.N.I.E.F.F.) de type 2, correspondant au Plateau de Haye et au Bois l'Evêque. Elle se situe sur la marge Nord-Est de cette ZNIEFF de type 2.

Le site ne recoupe pas d'espace protégé règlementairement (Arrêté de protection biotope ou Zone NATURA2000).

Ci-dessous la carte des ZNIEFF et zones NATURA 2000 :



Fig. 16. Zonages environnementaux

❖ Trame verte et bleue régionale

La Trame Verte et Bleue, préalable au Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) de la Région Lorraine a identifié le site parmi les espaces structurants ouverts, en lieu avec des éléments structurants forestiers.

Le SRCE a repris, en tant que Réservoir de Biodiversité l'ensemble formé par le massif forestier de Haye et le vallon de Bellefontaine.

La zone des vergers n'est pas incluse dans ce réservoir de biodiversité mais elle la tangente. Celle-ci commence au-dessus de la rue des forts. Aucun corridor de biodiversité n'est acté au droit du projet. Les plus proches correspondent aux berges de la Meurthe et au ruisseau de Bellefontaine.

➤ FAUNE ET FLORE

Un diagnostic écologique du site a été réalisé de Septembre 2015 à Juillet 2016 par le bureau d'études ECOLOR.

Celui-ci a mis en évidence les points suivants :

- Le projet d'aménagement n'est pas confronté à des enjeux majeurs et à la présence d'espèces animales ou végétales exceptionnelles. En effet les zones d'implantations sont actuellement majoritairement occupées par des terrains agricoles.
- Les enjeux les plus déterminants concernent une espèce végétale (la Ceterach) et les reptiles (vipères, coronelle, orvet) ainsi que les habitats d'oiseaux protégés et les territoires de chasse des chiroptères.
- La présence d'un corridor boisé à préserver de par ses fonctions de trame biologique.

Le périmètre du projet a été défini afin d'éviter les principales zones à enjeu identifiées au diagnostic. La carte ci-dessous reprend les principaux enjeux identifiés sur le site :

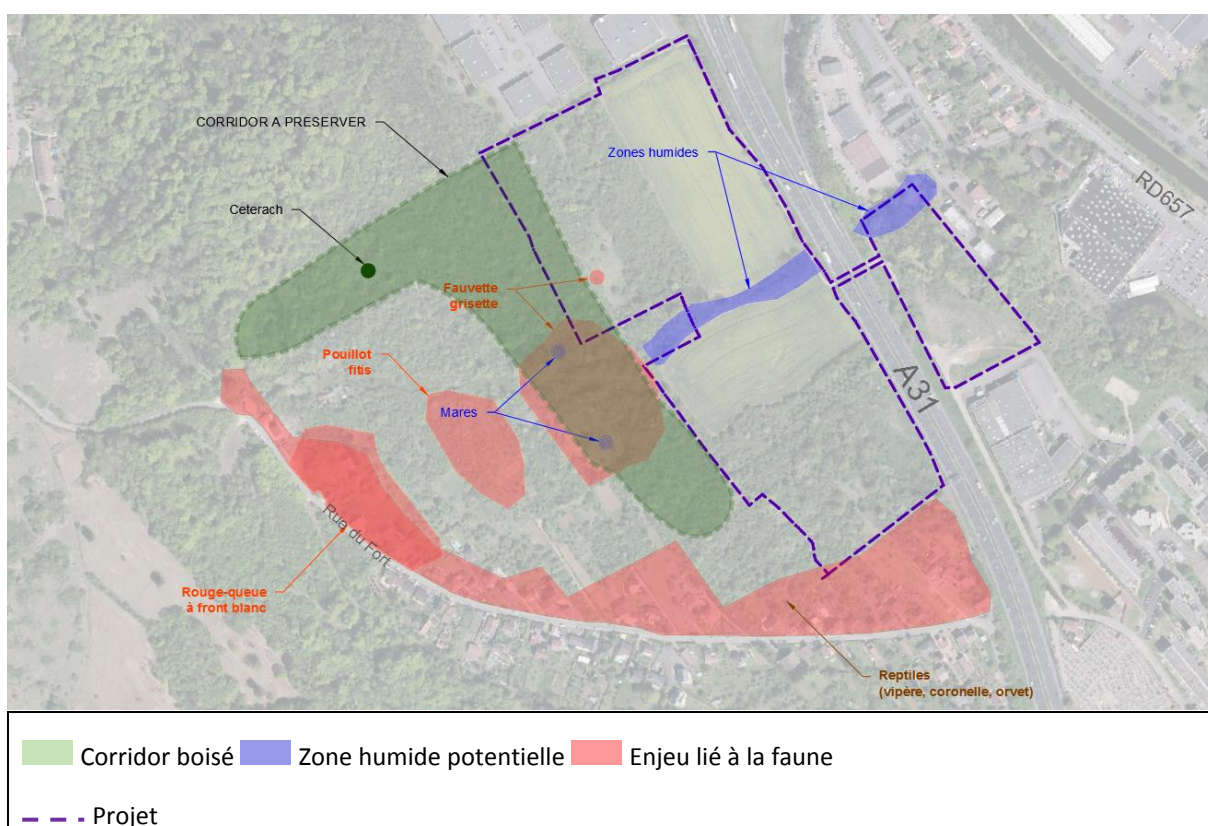


Fig. 17. Zonage des milieux à enjeux

La présence du corridor boisé à conserver ne permet donc pas d'implanter le projet au-delà de la marge de recul prévue par la Loi Barnier, et implique donc de maintenir la zone commerciale au plus près de l'A31 afin d'éviter au mieux les incidences sur cet espace naturel.

Page laissée blanche intentionnellement



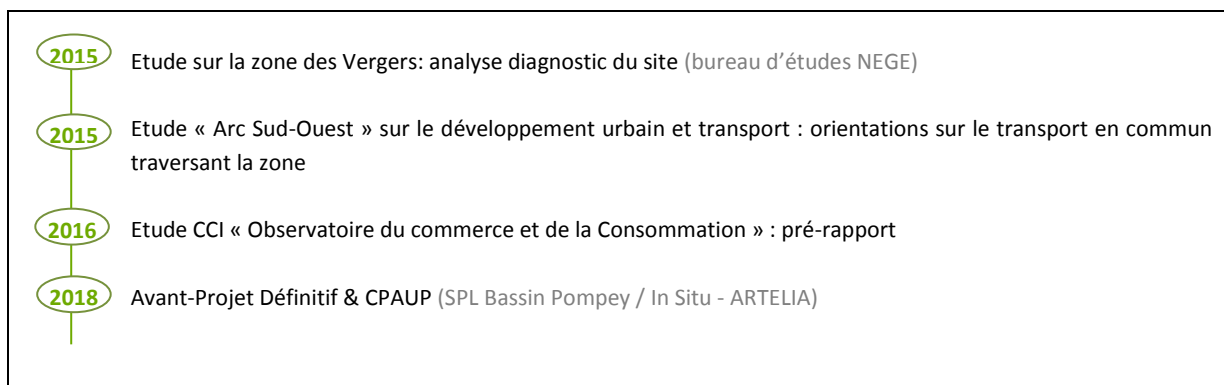
C. PRESENTATION DU PARTI D'AMENAGEMENT

1. PRESENTATION DE L'OPERATION

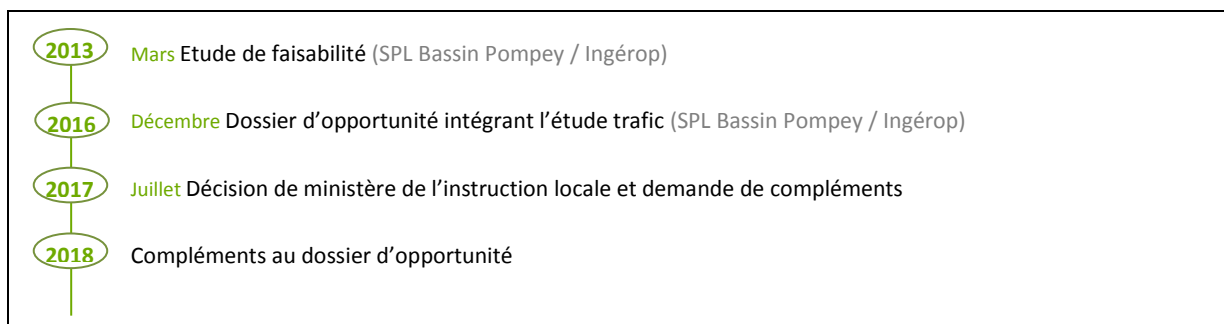
1.1. CONTEXTE HISTORIQUE

Le projet de l'extension de la Zone Commerciale s'inscrit dans un historique d'études et de concertations menées par la Communauté de Communes du Bassin de Pompey, notamment avec les services de l'Etat (DIR Est et CETE de l'Est). Ci-dessous un bref rappel historique :

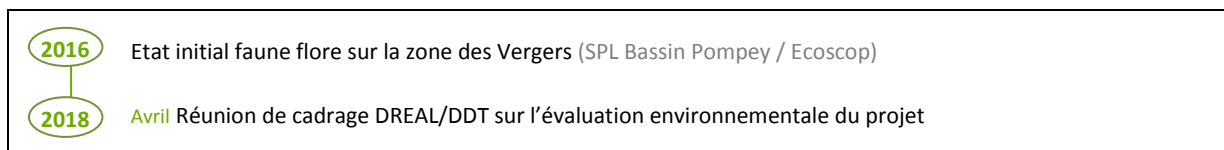
➤ ZONE COMMERCIALE



➤ DESSERTE DE LA ZONE COMMERCIALE DEPUIS L'A31



➤ ENVIRONNEMENT REGLEMENTAIRE



1.2. PLANIFICATION URBAINE

➤ SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE

La commune de Champigneulle fait partie du Syndicat mixte de la Multipole Nancy Sud Lorraine, espace de coopération et de solidarité entre les 13 intercommunalités composant le sud de la Meurthe-et-Moselle.

Le Schéma de Cohérence Territoriale a été approuvé le 14 décembre 2013. L'extension Sud de la zone commerciale du Grand Air figure parmi les 5 Zones d'Aménagement Commercial prévues par le Document d'Aménagement Commercial annexé au SCOT.

Cette ZACOM a pour ambition de **conforter ce pôle commercial structurant qui présente une offre commerciale équilibrée, bien diversifiée avec la présence d'enseignes nationales afin de lui donner une fonction métropolitaine**. Cette extension s'assurera de la complémentarité de l'offre commerciale métropolitaine sur le Sud54. Il s'agit d'améliorer, de moderniser et conforter ce pôle existant, sans créer de nouvelle zone commerciale.

➤ PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMUNAL

Le Conseil de Communauté de Champigneulle a décidé à l'unanimité d'engager le territoire dans la mise en œuvre, à l'horizon 2019, d'un programme Local d'Urbanisme à l'échelle du Bassin de Pompey tel que prévu par la loi ALUR du 24 mars 2014.

Réunis le 31 mars 2017, les élus du Bassin de Pompey ont formulé des enjeux autour de cinq grands concepts : le rayonnement, l'innovation, l'attractivité et la durabilité et la proximité.

Le projet d'extension de la zone commerciale répond notamment à l'Axe 1 : « Promouvoir un territoire rayonnant, innovant et de proximité ». La zone du projet y est identifiée dans l'objectif « Assurer le maintien et le développement des activités participant au rayonnement ».

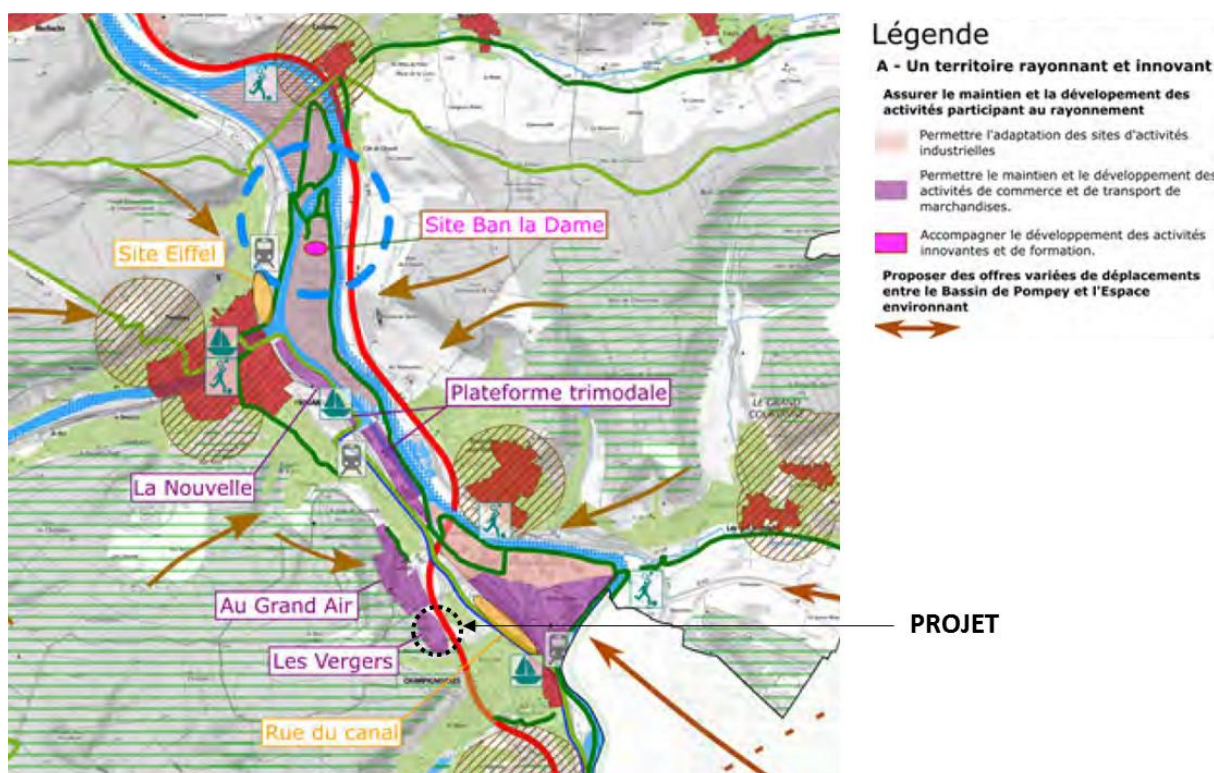


Fig. 18. Extrait des orientations du PLUi du Bassin de Pompey en cours d'élaboration

➤ ETUDE CCI « OBSERVATOIRE DU COMMERCE ET DE LA CONSOMMATION »

L'étude menée en 2016 par la Chambre de Commerce et d'Industrie a identifié les secteurs à développer ou redynamiser sur la zone commerciale Grand Air et indiqué des surfaces de vente indicatives.

- Vêtements / Maroquinerie / Horlogerie-Bijouterie / Chaussures / Vêtements de sport :
 - implantation dans des locaux existants sur une moyenne gamme complémentaire des enseignes présentes ;
 - Possibilités de traitement de la vacance commerciale actuelle ou requalification sur des surfaces plus petites ;
- Jardinerie / Animalerie / Fleurs / Plantes : Implantation d'un nouveau point de vente pouvant fonctionner de manière autonome par rapport au reste de la zone commerciale ;
- Livres / Presse / Papeterie / CD-DVD-Jeux vidéo : Nouveau magasin (type Cultura) ;
- Parfumerie / Produits Beauté / Parapharmacie : Renforcement possible en complément de l'existant sur le centre-ville ;
- Optique : Possibilités de renforcement des offres sur centre-ville ou zones proches ;
- Mobilier / Arts de la table / Décoration : Implantation dans locaux existants sur moyenne gamme complémentaire des enseignes présentes ;

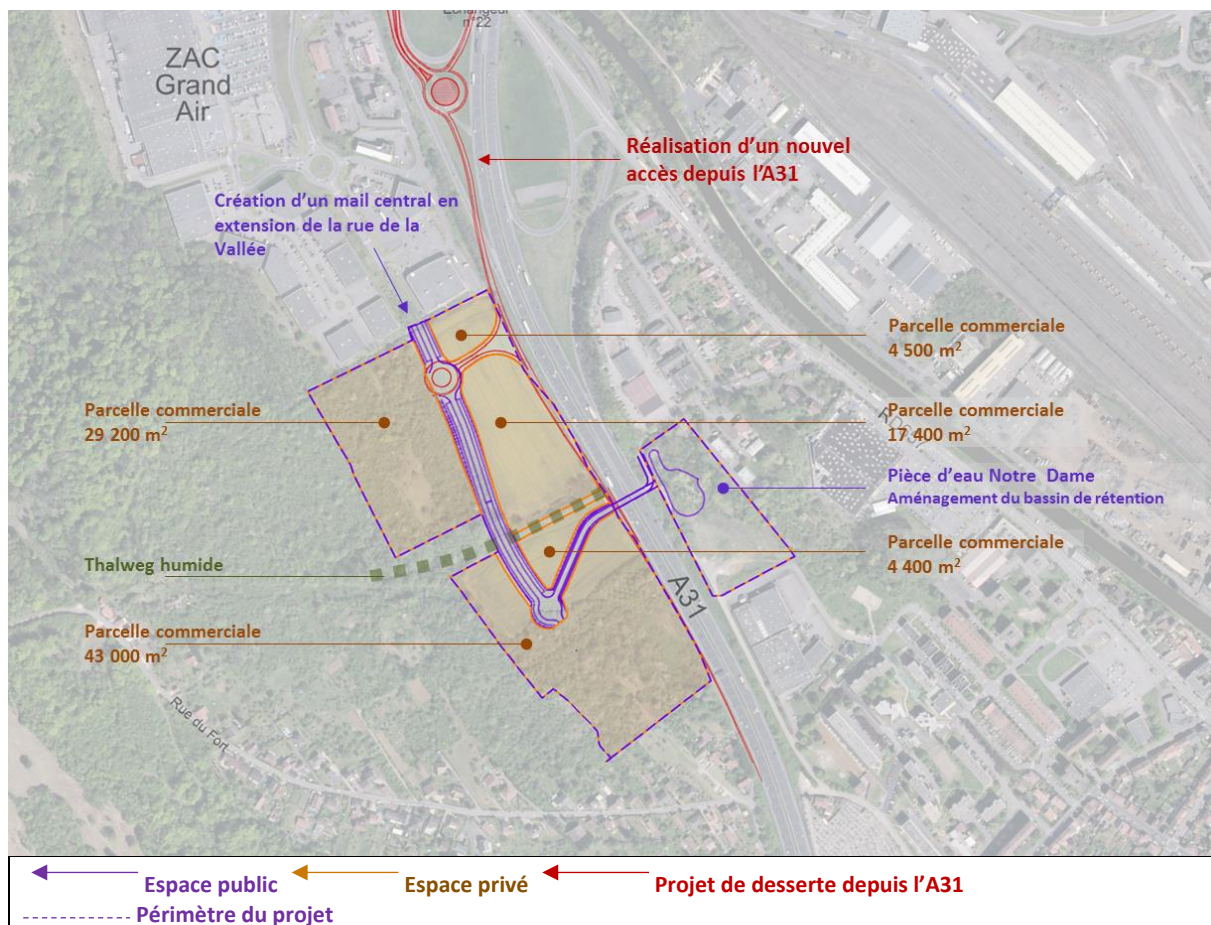
De façon générale, le projet commercial peut être caractérisé comme suit :

- Les capacités de renforcement de l'offre de la zone commerciale sont réelles mais résiduelles, dans une hypothèse moyenne ;
- L'opportunité d'extension du site demande une vraie valeur ajoutée qui exige une attractivité fortement accrue de Grand Air dans un contexte très concurrentiel ;
- Création de surface de vente :
 - Hypothèse moyenne : moins de 2 000 m²
 - hypothèse haute : 8 000 m²

Compte tenu de la surface de l'ordre de 10 ha de la zone des Vergers, ceci revient à prendre en compte l'hypothèse commerciale haute suivante : Surface de vente = 8 % de la surface totale de la zone

1.3. AMENAGEMENTS PREVUS

Le plan ci-dessous récapitule le projet d'extension de la zone commerciale Grand Air prévu ;



Le projet prévoit ainsi :

- L'extension de la structure viaire de la zone commerciale du Grand Air, la desserte des nouveaux ilots par un nouvel espace public qualitatif et la connexion de la voie à la rue Jacques Monod de l'autre côté de l'A31
- La réalisation d'un bassin de rétention de l'autre côté de l'A31 et d'un espace humide paysager
- La réalisation de parcelles commerciales représentant une surface approximative de 9,8 ha
- **Le réaménagement de l'accès routier depuis l'échangeur n°22 de l'A31**

Les paragraphes suivants détaillent la prise en compte des nuisances dans l'aménagement et l'intégration du projet en termes architectural, urbain et paysager.

2. JUSTIFICATION DE LA COMPATIBILITE

2.1. PRISE EN COMPTE DES NUISANCES

➤ NUISANCES SONORES

❖ Mesures d'évitement prises

Le projet est situé au contact direct de l'A31 génératrice de nuisances sonores. Cependant afin de minimiser toute exposition nouvelle de population au bruit, les mesures d'évitement suivantes ont été prises :

- **Absence de bâtiment sensible prévu dans le projet** au sens de la réglementation acoustique (locaux d'habitation, d'enseignement, de santé, d'action sociale et de tourisme).

Les constructions prévues seront effectivement à usage commercial, minimisant la population à une gêne sonore durable et les dispositions à prendre au regard de l'incidence sonore de l'A31.

- **Absence de connexion avec la zone d'habitat de la rue des Forts**

Afin d'éviter toute gêne potentielle sur les zones d'habitations riveraines, aucun accès n'est prévu à la rue du Fort située à proximité au Sud. Ceci afin d'éviter toute incidence potentielle sur les habitations existantes liées notamment au trafic routier généré par la zone commerciale



Fig. 19. Absence de connexion avec la zone d'habitat de la rue des Forts

Grâce à cette mesure, le projet n'aura ainsi pas d'incidence acoustique directe liée au trafic sur les zones résidentielles, l'accès routier se faisant depuis l'A31 au droit de la zone commerciale existante.

❖ Mesures en phase chantier

Le tableau suivant renseigne l'intensité sonore en Décibels, pondération LEQ(A) pour les engins de chantiers typiques pour ces opérations

Engin	LWA Mini dB(A)	LWA Maxi dB(A)	LWA Moyen dB(A)
Camion	95	109	106
Chargeuse pelleuse	99	109	105
Pelle avec brise-roche	114	123	118

Fig. 20. intensité sonore à 7 mètres de distance par famille d'engins de chantier

Globalement, le niveau sonore moyen d'engins de chantier est d'environ 100 dB(A) mesuré 7 mètres du chantier. Le bruit décroît graduellement en fonction de la distance entre le point d'émission et le point de réception. La perception du bruit peut être plus importante lorsque plusieurs engins de chantier fonctionnent simultanément, sur un périmètre restreint.

Les bruits de chantier pourront être perceptibles par les riverains du fait de la proximité des terrains avec certaines habitations Rue du Fort. Il est à noter que les travaux seront réalisés en période diurne uniquement.

Les nuisances sonores liées aux activités concernent à la fois les résidents et le personnel du chantier. C'est pourquoi, en respect du Code du Travail, le bruit sera réduit à son plus bas niveau possible et toutes les techniques permettant de réduire le bruit sur le chantier seront adoptées.

Par ailleurs, le port des équipements de protection individuelle, notamment les protections auditives (casques) sera imposé aux intervenants du chantier.

La dangerosité du bruit n'est pas établie pour des valeurs inférieures à 85 dB(A) d'exposition quotidienne. Toutefois, des effets de stress et de troubles divers non auditifs peuvent survenir (palpitations, perturbations du sommeil, fatigue...) à des valeurs inférieures d'exposition continue. Il est rappelé que les émissions sonores seront générées en journée.

Les principales mesures proposées sont les suivantes :

- Utilisation d'engins et de matériels respectant la législation.
- Arrêt des machines non utilisées.
- Rationalisation des livraisons et des transports.
- Regroupement des travaux les plus bruyants au même moment.

❖ Mesures en phase d'exploitation

Le projet engendrera nécessairement un trafic de véhicules qui sera source de la nuisance sonore principalement sur les voies de circulations vers les aires de stationnement.

Les principales mesures proposées sont les suivantes :

- Une rationalisation des livraisons et des transports.
- Des aires de stationnement paysagées suffisamment éloignées des habitations limitrophes.
- Une limitation des vitesses sur le site.
- Végétalisation des espaces publics et privés (CPAUP) de façon à réduire la propagation du bruit de l'A31

➤ NUISANCES SUR LA QUALITE DE L'AIR

❖ Mesures prises en phase chantier

Les travaux d'aménagement du site de projet nécessiteront la présence d'engins de travaux, source de rejet pouvant potentiellement avoir un impact négatif sur la qualité de l'air.

Toutefois, les rejets seront limités par :

- Une durée des travaux limitée dans le temps ;
- L'utilisation de véhicules de chantier répondant aux normes anti-pollution en vigueur ;
- L'entretien régulier des véhicules et engins de chantiers.

Les principales mesures proposées sont les suivantes :

- Une utilisation d'engins et de matériels respectant la législation ;
- Un arrêt des machines non utilisées ;
- Une rationalisation des livraisons et des transports.

❖ Phase d'exploitation

L'augmentation du trafic routier du fait de l'aménagement du site participera à une augmentation locale des émissions associées (gaz d'échappement des véhicules et poids lourds).

Les effets de la pollution atmosphérique sur la santé concernent principalement le système respiratoire en particulier dans les populations sensibles. Il n'existe pas d'établissement de santé, écoles, crèches, maisons de retraites, ... dans un voisinage proche du projet.

Les pollutions de l'air résultent de la concentration de substances polluantes (poussières, gaz et vapeurs toxiques). Les principales sources de ces émissions polluantes sont les activités ou industries (fumées noires, NO₂, SO₂, benzène) ainsi que le trafic automobile.

Les substances émises en conditions normales seront celles liés au trafic routier :

- Des composés gazeux émis par des véhicules (NO_x, CO, HC) ;
- Des poussières émises lors de la circulation automobile et dans les gaz d'échappement.

Les principales mesures proposées sont les suivantes :

- Eloignement des aires de circulation et de stationnement par rapport aux habitations voisines.
- Végétalisation des espaces publics
- Création de voies dédiées aux modes doux
- Connexion du réseau de transport en commun

➤ NUISANCES LUMINEUSES

❖ Lors de la phase de chantier

Aucune émission lumineuse gênante n'aura lieu durant la phase travaux dans la mesure où les travaux se dérouleront en période diurne.

❖ Lors de la phase d'exploitation

Durant la phase d'exploitation, les nouveaux bâtiments de la zone commerciale et circulations liées seront à l'origine d'émissions lumineuses multiples. Ces émissions seront limitées au maximum.

Les principales mesures proposées sont les suivantes :

- Orientation des éclairages vers le sol uniquement et de manière limitée au niveau des circulations ;
- Extinction une fois les activités de la zone restreinte ;
- Choix d'enseignes lumineuses auto luminescentes seulement ;
- Emploi d'éclairage LED pour réduire l'impact sur les espèces lucifuges.

2.2. PRISE EN COMPTE DE LA SECURITE

➤ REALISATION D'UN NOUVEL ACCES DEPUIS L'A31

La réalisation de l'accès routier à la nouvelle zone commerciale depuis l'A31 fait l'objet d'un dossier d'opportunité mené par la Communauté de Communes du Bassin de Pompey sur la base d'une étude de trafic. Ce dossier, instruit localement par la DIR EST, intégrera notamment l'ensemble des aspects requis relatifs à la sécurité liée à la nouvelle infrastructure.

➤ DESSERTE INTERNE

La réalisation d'un giratoire en entrée du projet marque l'interface avec les accès autoroutiers et la rue de la Vallée de la zone commerciale existante. Repère fort, elle indique à l'automobiliste le passage d'un trafic de transit à un trafic local et de desserte.

Le profil en travers du nouveau mail central offre par ailleurs une séparation nette entre usages, éloignant les voies piétonnes et modes doux de la chaussée par un talus planté de 3,00 m de part et d'autre de la voirie, comme représenté ci-dessous.

Les contre-allées dédiées aux modes doux auront une largeur de 3,00 m et seront prévus de chaque côté de l'axe central de façon à limiter les interfaces avec la circulation automobile et offrir un accès sécurisé aux parcelles privées.

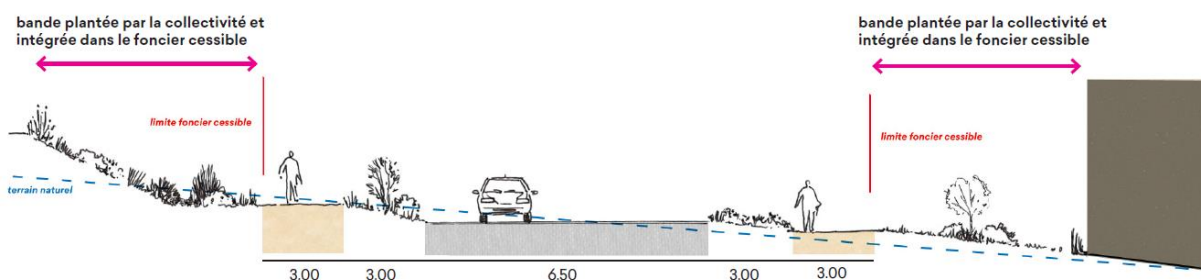


Fig. 21. Profil en travers du mail central



Fig. 22. Plan de voirie

2.3. QUALITE ARCHITECTURALE, URBANISTIQUE ET PAYSAGERE

Le projet de l'extension de la zone commerciale du Grand Air a fait l'objet d'une étude urbaine dans le cadre du Schéma Directeur mené en 2017 sur la globalité du site « des Vergers » par le cabinet IN SITU en groupement avec le bureau d'études ARTELIA.

Un Cahier des Prescriptions Architecturales, Urbaines et Paysagères (CPAUP) a ainsi été défini, fournissant notamment une liste de **recommandations** et de **prescriptions** destinée à fixer le cadre architectural du projet. Une partie de celles-ci sont reprises (et rappelés en couleur) dans les paragraphes ci-dessous.

Le projet architectural a cherché à répondre à un triple objectif lié aux enjeux du site :

- une **intégration paysagère douce** dans la globalité du site ;
- **une continuité avec la logique urbaine** générale ;
- la définition d'une **identité qualitative propre**.

Dans ce but, le projet s'est articulé autour des thématiques suivantes :

- L'utilisation des éléments du paysage – relief, morphologie du bâti voisin pour une « mise en scène »
- L'utilisation des cônes de vue comme outil de réflexion pour l'insertion paysagère
- L'utilisation des plantations et pré-verdissements dans cette optique
- L'impact des volumes
- Les réflexions sur les espaces publics et le système viaire
- La définition d'une stratégie paysagère: créer un paysage de grande dimension mettant en place un cadre paysager valorisant pour le développement économique et adaptable à l'évolution du marché
- La réflexion en amont sur les services disponibles aux différentes entreprises qui s'implantent

Les paragraphes ci-dessous détaillent certaines de ces thématiques.

➤ INSERTION ARCHITECTURALE

❖ Impact des volumes

Les constructions présenteront une architecture particulièrement soignée. La volumétrie des bâtiments sera **simple (prescription)**. Toutes les façades seront traitées avec la même attention.

La **qualité** recherchée vise aussi bien les volumes, y compris la forme et la couleur de la toiture que les percements, les couleurs, la nature des matériaux apparents et les détails architecturaux (**recommandation**).

De forme simple avec des acrotères en périphérie des façades, les volumes bâtis exprimeront clairement les fonctions des différents programmes (**prescription**). Les frontons, les résilles et décorations de façades sont bannis (**prescription**). Les géométries simples, cohérentes avec les fonctions (auvent, décroché, redan, saillie, etc...) seront préférées :

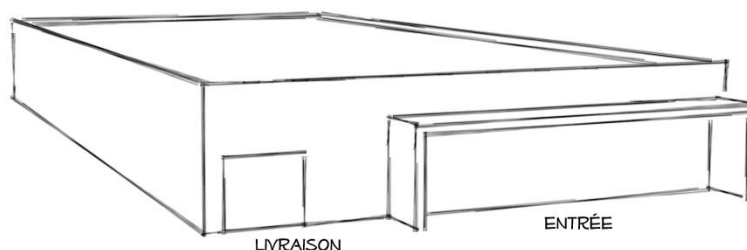


Fig. 23. Des volumes simples. Les volumes simples expriment clairement les fonctions.

Les façades des bâtiments principaux d'une longueur supérieure à 30 mètres pourront intégrer un rythme séquencé en volumétrie ou en parement de façade (**recommandation**) :

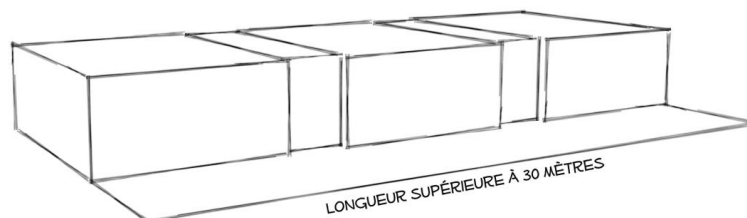


Fig. 24. Bâtiments longs de plus de 30 m. Les volumes devront être séquencés.

Les toitures seront traitées de couleur sombre (**recommandation**). Pour les bâtiments principaux d'une longueur supérieure à 50 mètres, la volumétrie des toitures sera traitée de manière séquencée (**recommandation**) :

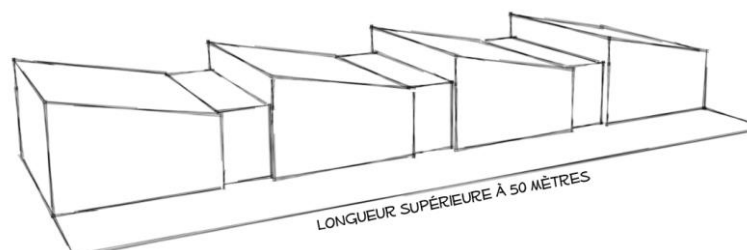


Fig. 25. Bâtiments longs de plus de 50 m. les volumes et la toiture devront être séquencés.

❖ Formes

Pour l'enveloppe, des **formes simples** seront choisies. Au-delà des intérêts techniques, fonctionnels et financiers, la simplicité des volumes bâtis et leurs formes contribuent à la qualité globale de la zone. Cette sobriété de l'enveloppe du bâtiment favorise son insertion paysagère (**recommandation**).

La hauteur maximum des bâtiments sera de 15 mètres.

Tous **les matériaux** sont autorisés à condition qu'ils soient bruts et de **couleur naturelle** (les bardages bois naturel, les bétons, la pierre, le verre, le polycarbonate) (**prescription**). Les maçonneries pourront être bardées de bois ou de métal (**prescription**). Les enduits sont interdits et les maçonneries apparentes également. Les bardages métalliques et les menuiseries devront respecter des tons neutres basés sur des couleurs «terre» (**prescription**).

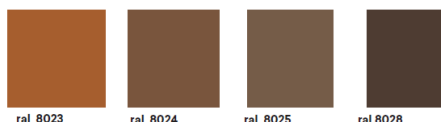


Fig. 26. Choix des couleurs pour les bardages et menuiseries

La volumétrie sera dérivée du parallélépipède sans ajouts (le parallélépipède peut être évidé) (**prescription**).

Les espaces techniques (stockage, benne à ordures, édicules, machineries, climatisation, cheminées et conduits, etc.) sont peu valorisants. Les intégrer participe à la construction d'une image qualitative pour l'enseigne. Ils seront donc **intégrés au volume principal** de la construction, inséré dans un bâtiment propre ou clos par le même bardage que le bâtiment principal (**prescription**).

La toiture est une cinquième façade qu'il faudra traiter et intégrer aussi qualitativement que le reste du bâtiment. De la même manière que pour les espaces techniques, les projets intégreront les édicules, machineries, climatisation, cheminées et conduits au projet architectural (**prescription**). Il est donc encouragé les toitures végétalisées, bardage toiture de qualité, éléments masquant les sorties techniques (**recommandation**).

Les enseignes ne pourront pas se situer au-dessus de la façade ou de l'acrotère (**prescription**).

La couleur de ce lettrage pourra trancher avec le gris de la façade mais ne devra jamais avoir de fond sur bandeau (**prescription**). Les lettres seront fixées sur la façade et feront apparaître la façade comme fond (**prescription**).

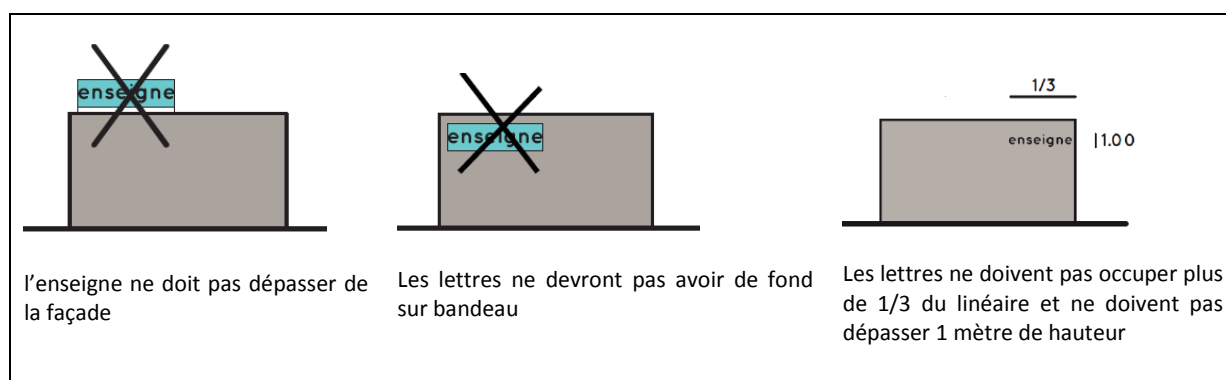


Fig. 27. Prescription concernant les enseignes

Les enseignes lumineuses sont autorisées seulement si ce sont les lettres elles-mêmes qui sont sources de lumière (**prescription**).

Pour les façades d'accueil qui donnent sur la rue, l'implantation et la taille de l'enseigne sont libres. Mais cette dernière doit faire partie de la composition de la façade, au même titre que les ouvertures. Elles feront apparaître la façade comme fond (**prescription**).

❖ **Vues illustratives du projet**

Ci-dessous les vues illustratives du projet réalisées par le cabinet IN SITU :



Fig. 28. Vue 3D lointaine



Fig. 29. Vue 3D proche

➤ QUALITE PAYSAGERE

❖ Intégration paysagère

Le projet s'emploie à mettre en **exergue le paysage naturel du coteau** de Champigneulles tout en cherchant à **intégrer les futures constructions dans la topographie du site**.

La zone commerciale du coteau est particulièrement perceptible depuis l'autoroute. L'objectif du projet est de s'inscrire de manière fine dans le paysage existant fortement marqué par les traces d'anciens jardins et de murets aujourd'hui envahis par la végétation.

Des lignes plantées parallèles aux courbes de niveaux proposent de structurer l'organisation de la zone commerciale tout en soulignant le relief du site. Le projet s'articule également autour d'un talweg dont la surface sera préservée au maximum et aménagée sur certaine portion afin de le rendre accessible au public.

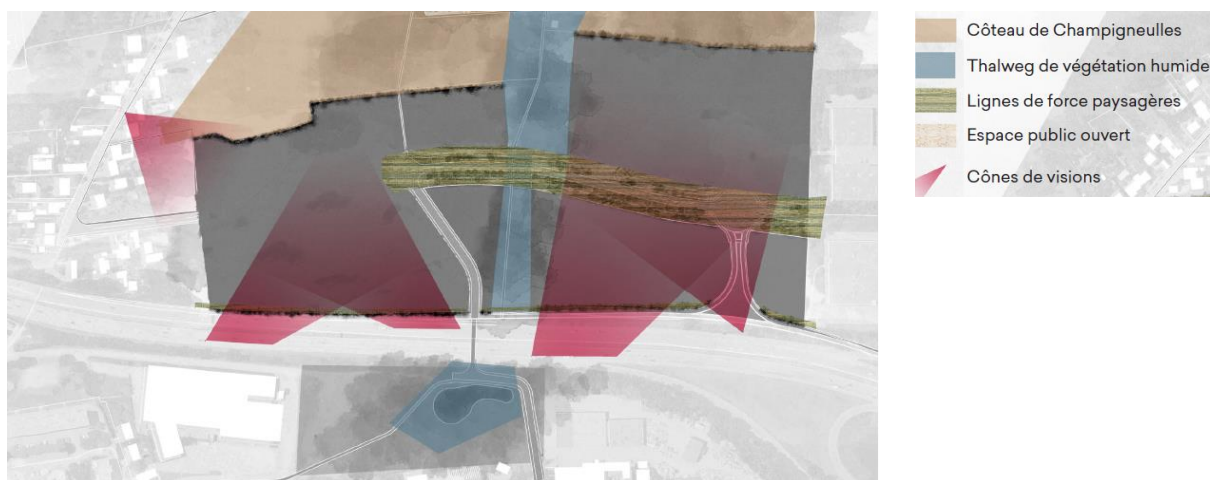


Fig. 30. Intégration paysagère du projet

❖ Le mail planté

Parallèlement à la pente, un mail planté structure l'organisation de la zone commerciale.

La rue de la vallée se poursuit en un large mail planté d'essences locales. Cette ligne de force crée un point de repère dans le paysage du coteau. Outre son rôle dans l'organisation des structures bâties, elle permet l'installation d'usages complémentaires à l'activité commerciale du site telle que des espaces de détente et de jeux.

Le mail offre ainsi un paysage et une image qui se veut attractive et en cohérence avec l'histoire et l'atmosphère naturelle des lieux. Il irrigue une série de continuités douces à travers les différents commerces mais également au sein du coteau lui-même. Le mail permet également de gérer un talus bas homogène tout le long de la voie.



Fig. 31. Le mail planté

De part et d'autre du Mail, sur les parcelles privées, une bande plantée sera aménagée dans le cadre des travaux portés par la collectivité. Cette bande sera réalisée sur le domaine privé afin de régler harmonieusement le paysage accompagnant le mail central (**prescription**).

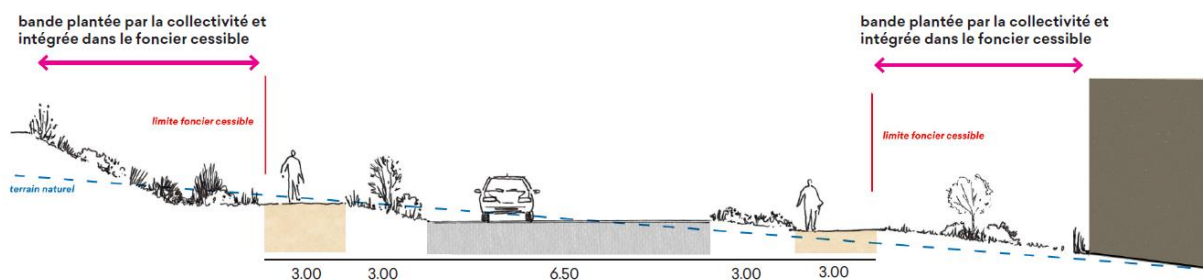


Fig. 32. Zoom sur le mail central

❖ Le boisement humide

Le boisement humide traverse la zone commerciale et se diffuse à l'intérieur du mail planté.

C'est l'occasion de mettre en scène l'eau et le boisement à travers un aménagement structuré autour des deux voies partagées. Cela crée une pause dans le rythme des plantations à travers des clairières.

Outre l'aspect esthétique, cette zone de friction avec le talweg offre l'opportunité de sensibiliser les usagers au paysage et à sa fragilité.

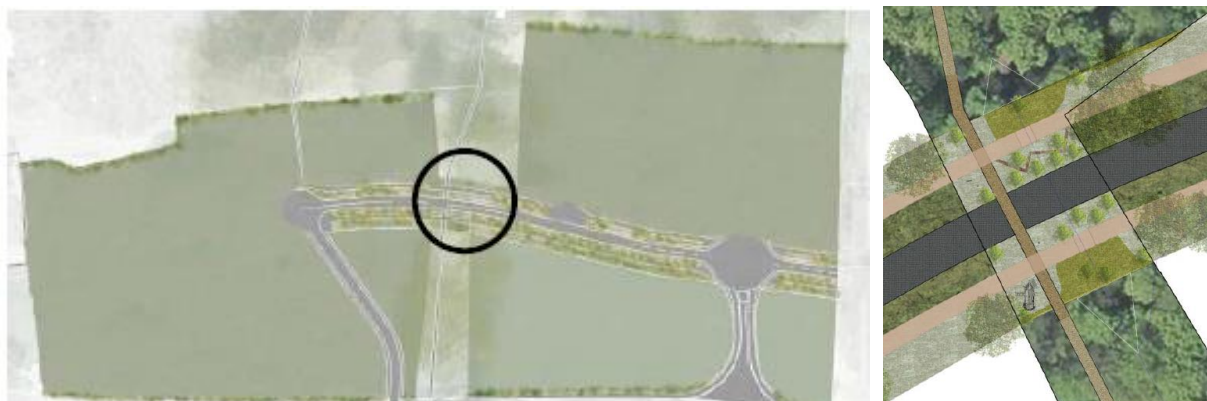


Fig. 33. Boisement humide

❖ La pièce d'eau Notre-Dame

La pièce d'eau accueillera les eaux de ruissellement du projet et sera aménagée afin de proposer un lieu de vie pour les habitants. Les bords de la pièce seront replantés avec une végétation humide et s'intégreront au bosquet déjà existant. Un sentier pédestre permettra de relier le quartier des Mouettes à la zone commerciale.



Fig. 34. La pièce d'eau Notre-Dame

❖ Insertion et topographie

L'extension de la zone commerciale s'inscrit dans la topographie naturelle du site. Les principaux cônes de vue mettent en évidence la future zone commerciale visible depuis l'autoroute A 31. En s'inscrivant dans cette pente et de manière à ne pas bouleverser cette topographie, les commerces bénéficient d'une visibilité stratégique et étagée depuis l'A31.

Le paysage naturel est en soit une vitrine, il s'agit donc de trouver un équilibre entre les bâtiments et le paysage environnant notamment à travers la gestion fine des déblais qui ne pourront pas excéder une hauteur maximale de 2.50 mètres. Ils pourront être réalisés sous la forme d'un talus ou d'un mur en gabions accompagnés de plantation.

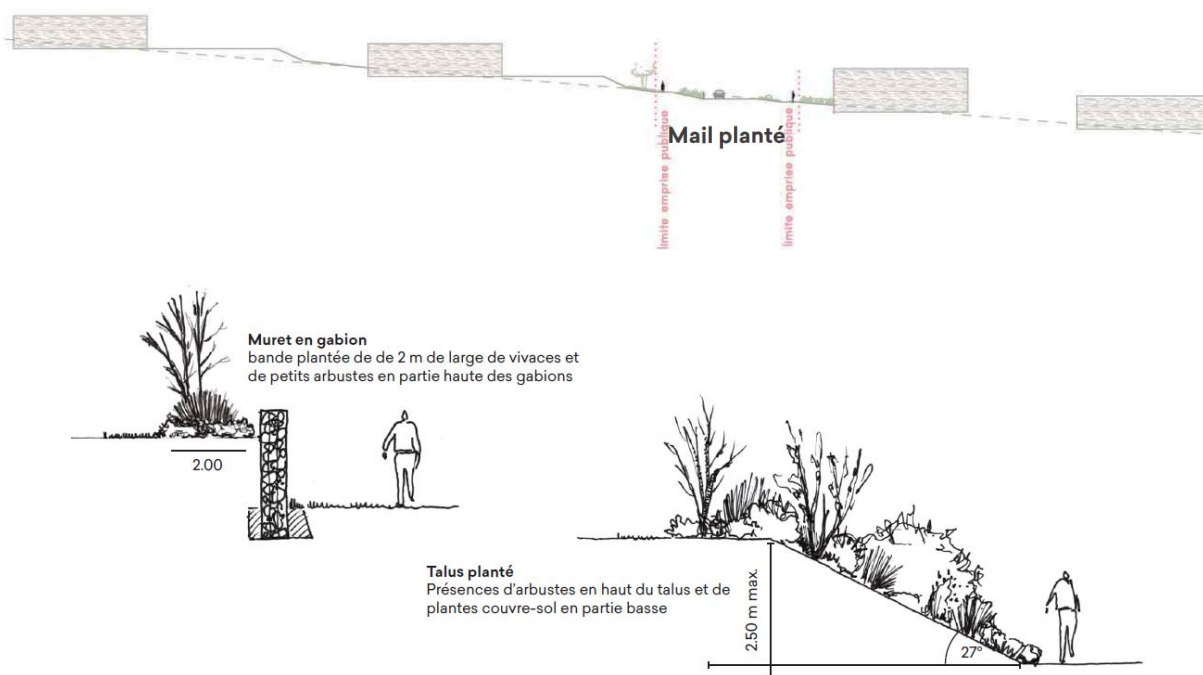


Fig. 35. Prescriptions concernant les talus et murets

❖ Clôture et paysage

Clôture

L'implantation d'une clôture est recommandée aux seuls espaces sensibles, tels que les zones de stockage et de dépôts extérieures (**recommandation**). Ces espaces peuvent idéalement être intégrés dans la conception générale du bâtiment, par une continuité du bardage, par exemple (**recommandation**).

Pour assurer l'harmonie des lieux, les clôtures auront une unique hauteur de 2 m de haut ; rigides, elles seront composées de poteaux et de panneaux métalliques à mailles rectangulaires (50x100mm) plastifiées (**prescription**). Les RAL des clôtures doivent impérativement reprendre les RAL forcés prescrits pour les bardages des façades (**prescription**).

Haies

Il est prescrit de planter une haie triple strate en fond de parcelle de minimum 3 m de large (haie de type 3) (**prescription**). Cette haie a plusieurs fonctions : limiter l'impact visuel de la zone d'activités depuis l'extérieur, valoriser la biodiversité, amener de la fraîcheur sur le site, assurer la transition paysagère entre la zone d'activités (arrière des parcelles) et l'environnement direct du Coteau de Champigneulles.

Il est prescrit d'accompagner la limite avec le coteau par une haie double strate sur une épaisseur ne pouvant jamais être inférieure à 2 m de large (haie de type 4) (**prescription**).

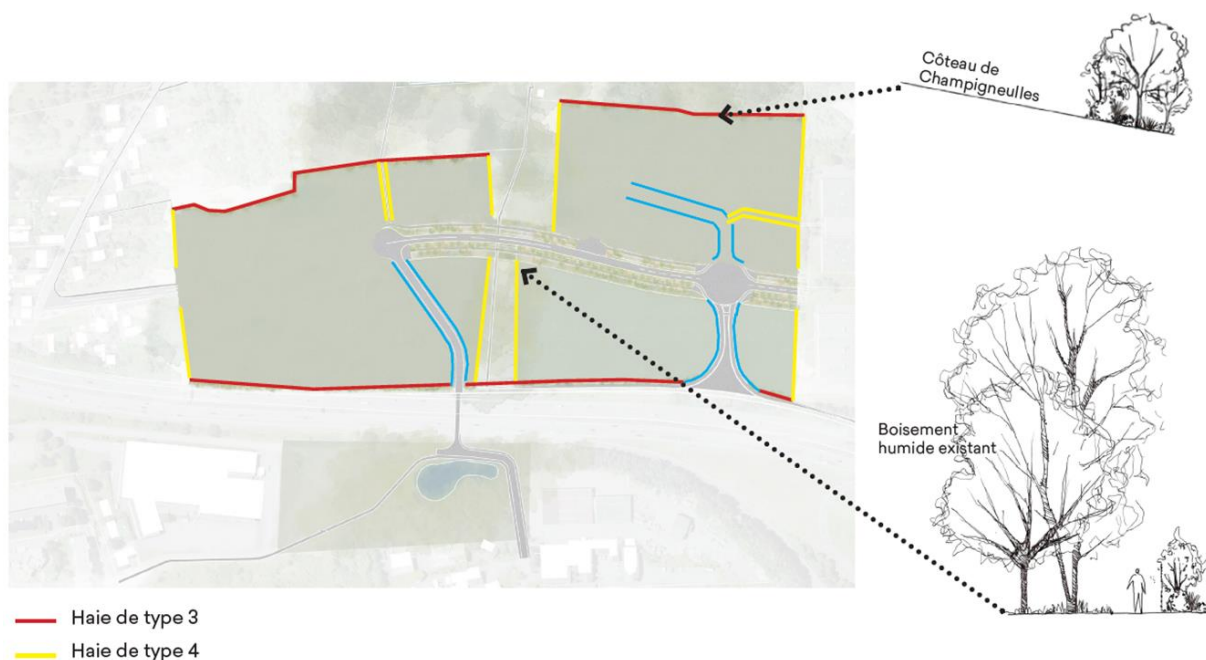


Fig. 36. Type de haie prévue

❖ Les plantations et espaces extérieurs privés

Les parcelles devront être végétalisées à au moins **30% de la parcelle** (**prescription**). Ces espaces verts seront composés de prairie de fauche ainsi que d'arbustes ainsi que d'arbres fruitiers locaux ou d'essences forestières locales à raison de 1 U/100 m² (**prescription**).

Les espaces extérieurs de la zone commerciale feront l'objet d'un traitement soigné tout en restant simple et facile d'entretien. Les plantations seront réalisées de manière groupée pour constituer des masses et seront disposées de manière aléatoire afin d'offrir une composition plus naturelle (**prescription**). Elles devront être pensées en lien étroit avec le bâti, en cohérence avec les espaces publics adjacents et le paysage limitrophe (**prescription**).

L'objectif est :

- d'alléger les volumétries trop imposantes
- d'établir un dialogue entre le bâti, le végétal et son contexte paysager.
- d'apporter de l'ombrage pour bâtiments dans le cas des massifs situés à l'est, au sud ou à l'ouest
- de créer des vues, des jeux de plans, ...



Fig. 37. Intégration des bâtiments commerciaux avec le végétal pour retrouver l'aspect naturel du coteau.

❖ Palette végétale

Les espaces privés devront s'intégrer dans le quartier et le paysage environnant. Les végétaux devront avoir une taille suffisamment importante à la plantation pour avoir un bel effet dès les premières années. Ainsi les végétaux auront les tailles minimales suivantes :

- arbre tige : force 18/20 (circonférence du tronc à 1 m du sol)
- cépées : 250/300 (hauteur minimum en cm)
- arbustes : 40/60 (hauteur en cm)

Les plantations devront conserver un aspect aussi naturel/sauvage que possible. Les plantations s'accorderont aux normes en vigueur notamment concernant les distances de plantations en limites de propriété (prescription).

Les haies se composeront d'essences locales variées et en aucun cas mono-spécifique (prescription). Les haies seront taillées de façon douce afin de conserver son aspect naturel et ne seront jamais maintenue sous forme rigide (prescription).



Prunier 'Mirabelle de Nancy'



Pommier 'Belle de Boskoop'



Prunus avium 'Plena'



Sorbus aucuparia



Viburnum opulus



Cornus sanguinea



Syringa vulgaris



Corylus avellana

Fig. 38. Extrait de la prescription palette végétale – CPAUP

➤ QUALITE URBANISTIQUE

❖ Déplacements

En plus de la desserte routière inhérente au site, le projet de la zone commerciale est **mis à profit pour connecter et améliorer les liaisons douces et de transport en commun.**

Sur le plan ci-dessous est représenté l'ensemble des déplacements qui traversent le secteur urbain.

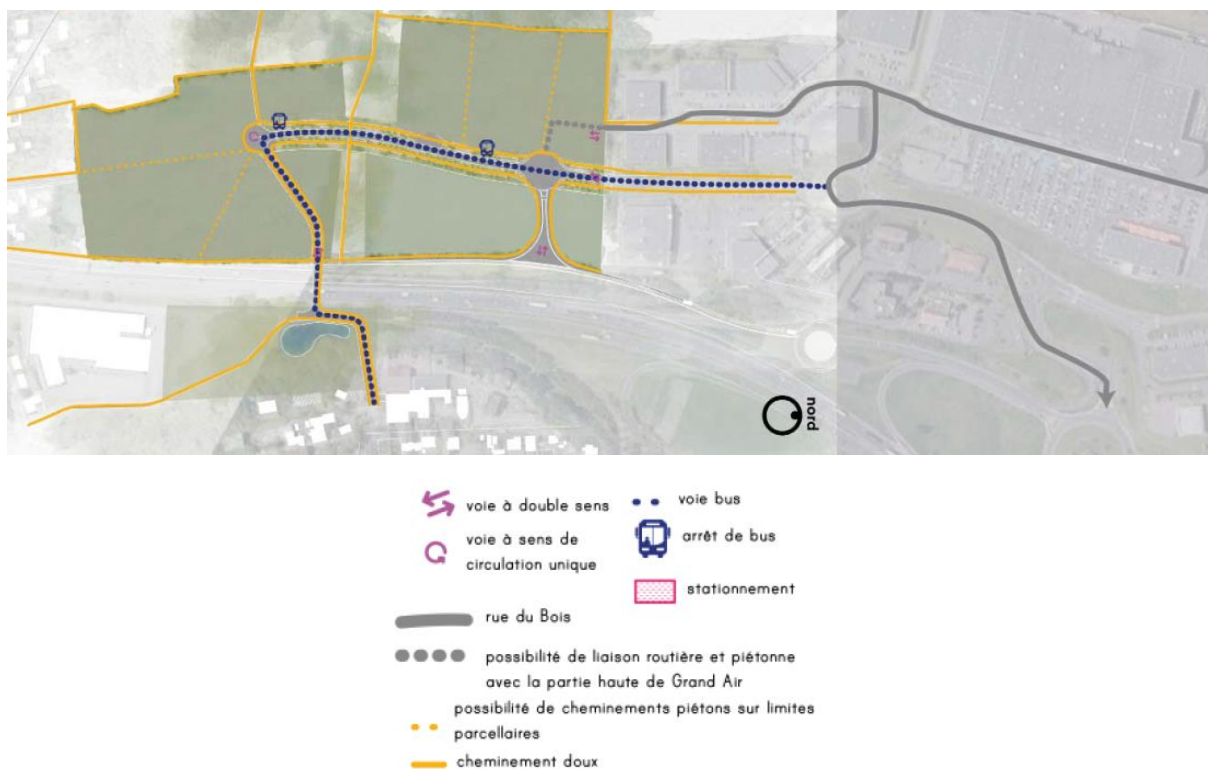


Fig. 39. Plan général des déplacements

En jaune, le réseau de cheminements piétons reprend en partie les tracés existants et se raccorde aux logiques d'ensemble.

En pointillés bleu, on distingue la ligne de transport en commun qui traverse Grand Air par la rue du Saule Gaillard et se poursuit sur le nouveau mail central du quartier commercial. Cette ligne passe sous l'autoroute et rejoint Champigneulle plus au Sud.

Le quartier commercial est à double sens, seul le raccordement qui passe sous l'autoroute est à sens unique.

❖ Stationnements et aires de manœuvre

De manière générale, les aires de stationnement et de manœuvre participeront à la qualité paysagère du coteau en s'intégrant au mieux dans les diverses vues. Pour cela ces espaces seront plantés afin de :

- dissimuler les véhicules depuis les vues extérieures à la parcelle
- atténuer l'effet « parking » des véhicules en stationnement
- agrémenter l'espace minéral
- ombrager les véhicules
- limiter les surfaces imperméables

Du fait de sa situation en coteau, le traitement du sol fera également l'objet d'une attention particulière afin de minimiser les surfaces imperméables et de limiter le ruissellement des eaux en assurant une infiltration « sur place » avec par exemple l'utilisation de dalles engazonnées ou de pavés à joints ouverts ensencés.

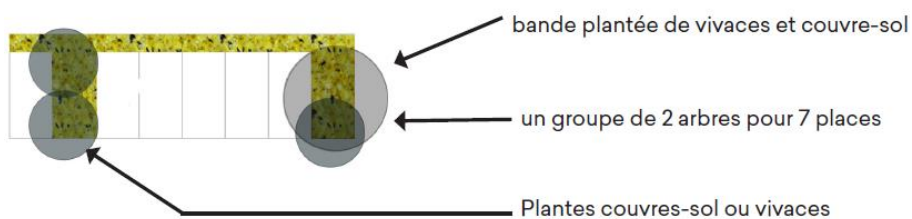


Fig. 40. Implantation sur la surface d'une place de stationnement

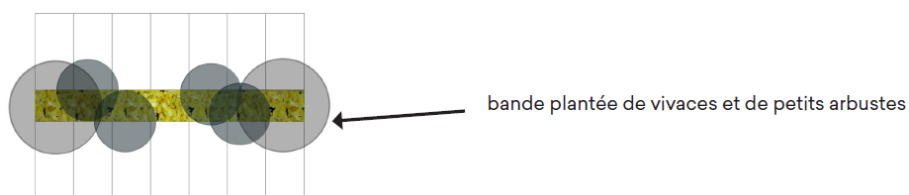


Fig. 41. Implantation le long d'une bande plantée de 2 m de large

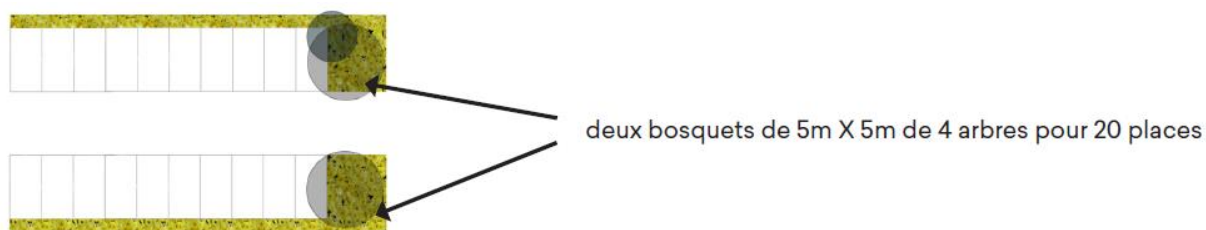


Fig. 42. En cas de manque de places de stationnement, implantation de bosquet aux extrémités

❖ Accès aux parcelles

Les aménagements précis des accès aux parcelles (véhicules et piétons) seront étudiés avec les différents opérateurs, au moment de la cession des terrains.



Fig. 43. Accès aux parcelles



D. JUSTIFICATION DE L'INTERET POUR LA COLLECTIVITE

Le paragraphe ci-dessous synthétise les motifs tenant à l'intérêt pour la collectivité du projet présenté, selon l'article L111-10 du Code de l'Urbanisme.

➤ **UN AMENAGEMENT NECESSAIRE A LA ZONE COMMERCIALE EXISTANTE**

❖ **Une opportunité en termes d'accès routier**

Les projets d'aménagement autoroutiers sont une réelle opportunité pour l'ensemble de l'espace commercial Grand Air ; en effet cette zone ne bénéficie que d'un seul accès et connaît non seulement une saturation récurrente mais également des circulations difficiles en extrémité de zone.

Les récents mouvements sociaux ont d'ailleurs montré qu'il était particulièrement aisé de bloquer l'activité économique de cet ensemble commercial avec son accès unique au niveau du rond-point du Saule Gaillard.

❖ **Une requalification nécessaire**

Si les bâtiments et cellules sont relativement moins obsolètes qu'au sein de très nombreuses zones commerciales françaises, le défi de la requalification de cet ensemble commercial commence à émerger : surfaces des cellules moins adaptées à l'évolution rapide des concepts commerciaux, circulations piétonnes et routières à améliorer, insertion paysagère à revoir, émergence de vacance commerciale.

Ainsi, l'extension de l'espace commercial vers Champigneulle, dont les prescriptions architecturales soignent particulièrement la qualité du paysage et les circulations douces est une opportunité pour inciter les propriétaires de la zone historique à rénover leurs bâtiments et ainsi être attractifs pour les enseignes.

➤ **UN BESOIN BIEN IDENTIFIE A L'ECHELLE SUPRACOMMUNALE**

❖ **Des types d'activité manquants**

L'étude de positionnement commercial de l'Espace commercial Grand Air, menée en 2016 par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Meurthe-et-Moselle, a mis en évidence les types d'activités commerciales manquantes sur la zone engendrant une évasion commerciale marquée (estimée à 48 millions d'euros en 2015 –source étude de la consommation CCI54 2016) : enseignes de mobilier, jardinerie.

L'extension permettra ainsi d'accueillir des activités commerciales non présentes et renforcera ainsi l'attractivité de la zone commerciale.

❖ **Une demande des grandes enseignes**

Les différents contacts avec de grandes enseignes d'envergure nationale et des aménageurs laissent à penser que la commercialisation des espaces fonciers se fera rapidement (9 contacts en cours avec des enseignes qui seraient complémentaires de l'offre existante et qui n'impacteraient pas le chiffre d'affaires des commerçants et artisans des centres bourgs environnants).

Le potentiel déplacement au sein de l'extension d'une grande enseigne présente aux portes de la commune de Champigneulle pourrait par ailleurs être une opportunité de requalification de l'espace laissé vacant et de réaménagement des accès à plusieurs entreprises.

➤ **DES BENEFICES LOCAUX**

Les recettes fiscales liées à l'arrivée de nouvelles enseignes seront une ressource supplémentaire substantielle pour les finances de la commune de Champigneulle.

La complémentarité souhaitée des activités commerciales au sein de l'extension de l'espace commercial Grand Air avec le commerce de centre-ville de Champigneulle offrira par ailleurs un service supplémentaire à la population, évitant ainsi à la population de se déplacer vers d'autres pôles commerciaux plus éloignés.