TRANSFORMATION DES ZONES COMMERCIALES

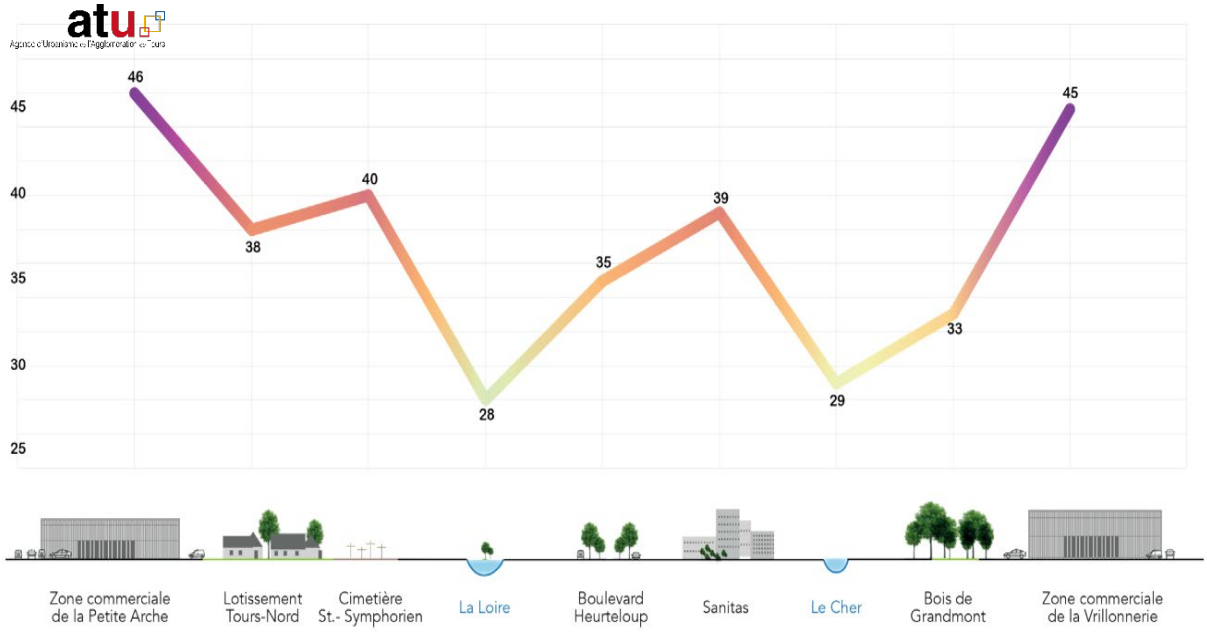
Les acteurs locaux sont mobilisés en faveur de la transformation des zones commerciales. L'ambition est de porter collectivement une vision commune de la rationalisation du foncier commercial. La renaturation des espaces et la mixité fonctionnelle sont aussi placées au cœur de la démarche métropolitaine.

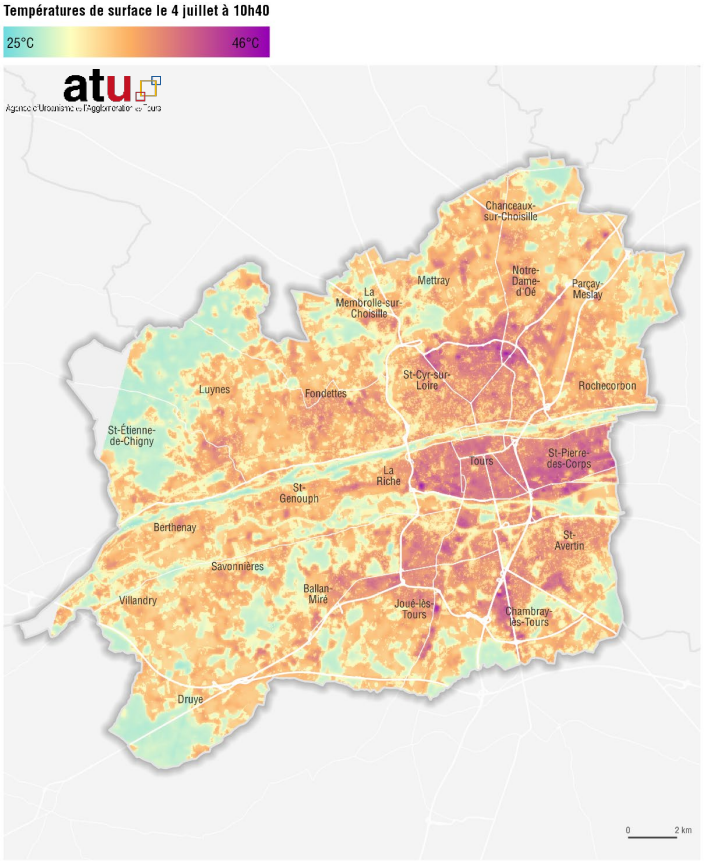
La force de notre feuille de route réside notamment dans la recherche d'une approche multi-partenariale.

Avec 512 000 m2 de GMS à l'échelle de la métropole, le territoire occupe la seconde place en matière de densité commerciale, en comparaison des EPCI de même taille. Outre un important maillage commercial et un phénomène de suroffre sur certains segments, la forte présence des GMS alimentaire est l'une des caractéristiques du territoire (350 GMS de plus de 300 m2).

Localement, une attention particulière est portée à la mise en cohérence de la transformation des zones commerciales avec la planification urbaine. Elaboration du PLU métropolitain, révision du SCOT de l'agglomération tourangelle, lancement du nouveau PLH : toutes ces démarches stratégiques sont en cours d'élaboration à l'horizon 2026.

Nombreuses sont les zones commerciales qui cumulent des externalités négatives sur le territoire métropolitain. Le profil thermique du territoire montre combien les zones commerciales de Tour Nord et de la Vrillonnerie sont soumises aux phénomènes d'ilots de chaleur urbain. Autant de secteurs où culminent les températures de surface en période estivale, comme l'a montré une cartographie réalisée sur la base des données satellitaires Landsat.





Source : IGN, BD Admin Express, Energio, landsat-8 image courtesy of the U.S. Geological survey

Notre démarche répond à quatre ambitions majeures :

- Rationnaliser le foncier et rechercher une meilleure mixité fonctionnelle des espaces commerciaux.
- Transformer les zones commerciales par une renaturation ambitieuse, une résorption des ilots de chaleur urbain et une meilleure accessibilité tous modes.
- Améliorer l'insertion urbaine des zones commerciales situées aux portes d'entrée métropolitaine.
- Mobiliser l'ensemble des partenaires, publics et privés, au service d'une démarche de transformation des zones commerciales, opérationnelle à court terme.

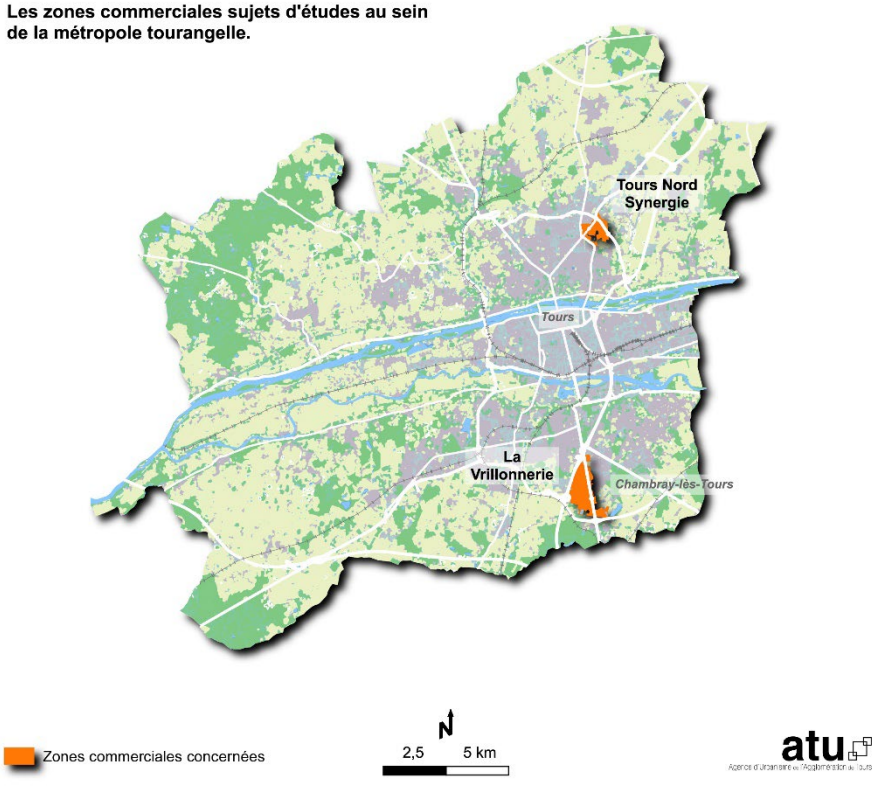
Parmi les zones commerciales du territoire, deux sites prioritaires ont été choisis en raison de leur effet démonstrateur. Ils présentent des enjeux majeurs en matière de transformation des espaces. Situés aux portes de la métropole, ces zones commerciales sont emblématiques de l'ambition affichée. Elles constituent des secteurs stratégiques du territoire métropolitain.

- Au sud de la métropole, la Vrillonnerie est la plus vaste zone commerciale de la région Centre-Val de Loire, avec une superficie de 177 hectares. Forte d'une excellente attractivité, cette zone commerciale présente néanmoins un enjeu important de requalification. Avec une offre à la fois diversifiée et spécialisée dans l'équipement de la maison, cette zone commerciale est située à l'interface entre le tissu urbain et le plateau agricole. Une réflexion est à mener sur une requalification d'ensemble de cette importante zone commerciale, marquant l'entrée sud de la métropole.
- Au nord de la métropole, Tours-Synergie est une zone à dominante commerciale, qui s'étend sur plus de 80 hectares. Une dynamique de transformation est enclenchée sur cette zone stratégique, fortement insérée dans le tissu urbain. Enclave monofonctionnelle, situé à proximité des axes structurants, cette zone est un laboratoire de projets urbains, mixtes et innovants. Depuis l'arrivée du tramway, le nord de la métropole bénéficie d'une forte dynamique de projets. Une attention particulière est portée sur cet espace à travers plusieurs études, une OAP et un droit de préemption urbain. Ce secteur marque l'entrée Nord de la métropole.

Ces deux zones commerciales présentent des enjeux importants de requalification, même si leurs caractéristiques sont différentes. Portes d'entrée métropolitaine, elles sont les vitrines du territoire.

Les collectivités ont souhaité concrétiser leur ambition commune par la formalisation d'un dossier de candidature au dispositif d'accompagnement à la transformation environnementale des zones commerciales.

Les zones commerciales sujets d'études au sein de la métropole tourangelle.



NOTE DE PRÉSENTATION TOURS NORD SYNERGIE

LES ENJEUX DE LA ZONE

La zone « Espace Tours Synergie » est une zone d'activités économiques à dominante commerciale. Elle constitue la principale polarité commerciale de la partie nord-est de l'agglomération tourangelle et comprend notamment le centre commercial La Petite Arche, créé en 1969 autour de l'hypermarché Auchan, un centre qui intègre une vingtaine de boutiques, restaurants et cafés.

Elle s'étend sur près de 80 hectares le long et autour d'un axe historique et structurant - l'ancienne route de Paris. Cette séquence d'entrée de la métropole est en interface avec le plateau agricole de la gâtine tourangelle et les quartiers habités du plateau nord de la ville de Tours. Les nombreux projets urbains mixtes in situ et en périphérie démontrent combien l'ensemble de la zone est amenée à se transformer à moyen terme.

LES ELEMENTS DE DIAGNOSTIC

La zone forme une enclave monofonctionnelle qui soulève de forts enjeux de requalification, de renaturation et de mixité des usages. Insérée dans le tissu urbain et située à proximité des réseaux de mobilités, elle bénéficie d'une forte dynamique de transformation qui la rend particulièrement stratégique pour le développement de la partie nord de la métropole.

Aménagée progressivement depuis les années 1960, la zone se situait en périphérie de la ville de Tours. Puis elle a été rattrapée par l'urbanisation. Elle se trouve désormais insérée dans un contexte urbain. Délimitée au nord par l'aéroport de Tours Val de Loire, la zone commerciale est entourée aux lisières par les tissus urbains mixtes datant d'époques différentes : quartier de l'Europe et zone d'activités à l'ouest, quartiers pavillonnaires au nord, quartier nouvellement créé de Monconseil au sud, quartiers récents et centre de maintenance du tramway à l'est.

La réponse aux enjeux de connexions aux quartiers avoisinants est essentielle pour la mutation, la transformation et l'apaisement de la zone.

En raison de la construction de la zone en plusieurs phases, le tissu bâti est hétéroclite, bien que dominé par de vastes bâtiments commerciaux. Les fragments des anciens hameaux persistent. Le mess des officiers et le lycée Vaucanson occupent la partie est de la zone. Malgré ce contexte favorable aux connexions, la zone d'activités constitue une coupure urbaine. Elle reste une enclave monofonctionnelle, occupée par de vastes espaces commerciaux et dominée par la voiture individuelle. L'espace est ainsi peu accueillant pour les modes doux et les mobilités actives. L'architecture standardisée. La faible présence du végétal et les infrastructures routières - difficilement franchissables - renforcent l'effet de rupture. La naturalité de la zone est faible.

La forte imperméabilisation, liée aux emprises des bâtiments commerciaux et aux nappes de stationnement, soumet fortement la zone aux phénomènes d'îlots de chaleur urbain. Elle se situe néanmoins à l'articulation de plusieurs continuités paysagères du nord de l'agglomération, qui dessinent la ceinture verte de la métropole. Elle constitue dès lors un maillon manquant d'une continuité paysagère et écologique au nord du territoire.

L'AMBITION ET LA STRATEGIE PROPOSEE

Depuis l'arrivée du tram, le nord de l'agglomération bénéficie d'une forte dynamique de projets. L'intensification urbaine et l'arrivée de nouveaux habitants se matérialise par une densification, entamée avenue Maginot et au niveau de la ZAC Monconseil, qui jouxte la zone au sud. Ces mutations sont encadrées par le PLU de la ville de Tours. L'OAP Marne Colombier définit la mutation de la partie sud de la zone. Elle est complétée par les droits de préemption urbain, notamment sur l'ensemble de l'espace situé entre le boulevard Abel Gance et l'aéroport.

Une attention particulière est portée sur ce territoire à travers plusieurs études :

- Métropole nature (2020)
- Guide de conception et de gestion de la végétalisation (2021)
- Mieux aménager avec les sols vivants en Touraine (2023).

La dynamique de projets se prolonge en périphérie de la zone. En 2018, un dialogue compétitif a été organisé sur le secteur de l'aéroport afin de proposer un schéma directeur pour un développement agro-urbain du secteur.

Plusieurs projets urbains de densification avec une programmation mixte sont en cours d'élaboration principalement sur les anciens sites économiques :

- plan guide de renouvellement de l'avenue Maginot
- projets des Hauts de Sainte-Radegonde, Luxembourg-Sapaillée, Gelco, Abattoirs.

Elle se poursuit à l'intérieur de la zone avec des opérations de mixité fonctionnelle sur toute la frange sud de la zone, le long du boulevard Maréchal Juin et plusieurs des démarches de renaturation sont en mouvement.

A l'échelle de la métropole, un réseau cyclable structurant est mis en œuvre pour relier les communes de la métropole. Un des itinéraires traverse la zone du nord au sud par l'avenue Maginot, un second la longe à l'est et au sud par l'avenue Gustave Eiffel et le boulevard du Maréchal Juin. Ces infrastructures cyclables sont l'opportunité d'une requalification des espaces publics en vue d'un apaisement au profit des modes doux et d'une renaturation.

Un projet paysager permettra de donner une cohérence à cette requalification en s'appuyant sur le grand paysage afin de récréer des continuités écologiques et paysagères entre le parc de la Cousinerie, situé au nord-ouest de la zone, en tête de vallon de la Choisille et le vallon de Ste-Radegonde au sud-est de la zone et le plateau agricole au nord, qui s'infiltre jusqu'aux portes de la ville via le site de l'aéroport.

La stratégie consiste à profiter de l'évolution du cadre juridique (loi sur les ENR, décret tertiaire, ZAN) et de la dynamique en cours pour dialoguer avec l'ensemble des acteurs public et privés. L'ambition

est ainsi de mettre en cohérence les projets dans une logique d'ensemble, qui répond à de multiples enjeux : environnementaux, densification, qualité du cadre de vie, mixité.

Pour cela, une étude paysagère et urbaine en vue de requalifier la zone s'avère nécessaire. Cette étude peut être traduite en Orientation d'Aménagement et de Programmation dans le PLU métropolitain en cours d'élaboration.

Inscription de l'Espace Tours Synergie au sein de la structure paysagère de Tours-Nord, atu, octobre 2023

LES PROJETS A COURT ET MOYEN TERME

Situation et enjeux :

Le projet se situe en entrée de ville à l'articulation d'axes stratégiques (Boulevard Maréchal Juin et Avenues Maginot et Eiffel) sur les deux tènements fonciers nord du carrefour de la Marne. Ces fonciers sont partagés par l'avenue Maginot, à proximité immédiate de la station de tramway de la place de la Marne. L'ensemble des deux îlots forme l'entrée de la Petite Arche, compose la façade Nord et Nord-Est de la place de la Marne et s'inscrit dans un maillage paysager et urbain à plus grande échelle. Ainsi, le positionnement de ces deux îlots est stratégique pour le renouvellement de la zone d'activités dans sa globalité.

A l'ouest, le tènement occupe une superficie de 11 968 m² et est connecté au parcellaire Auchan. Deux bâtis y sont implantés, un seul est en exploitation (activité de restauration asiatique). A l'est, le tènement occupe une superficie de 25 478 m² sur laquelle sont implantées l'enseigne Kiabi en exploitation et une maison individuelle vacante, dont la démolition est déjà programmée. Ces parcelles se caractérisent par une imperméabilisation importante, des espaces paysagers peu qualitatifs et de bâtis vieillissants et énergivores. Le fonctionnement de cette zone est monofonctionnel et individualisé, il n'y a pas de mutualisation de services.

Ambitions et stratégie :

L'ambition est de renouveler et diversifier les activités de ce secteur dans le cadre d'un aménagement urbain global basé sur les principes de développement durable, prenant en compte des objectifs économiques, humains et environnementaux.Les objectifs du projet sont les suivants :

- **Un projet qui priorise les modes doux :** Facilitation à l'hypermobilité (connexion tramway/BUS). L'ensemble des périmètres intérieurs et aménagements des 2 tènements fonciers sont dévolus aux piétons et cycles : Trames vertes, maillage piéton très ambitieux, rupture avec le modèle de zoning initial de l'accès unique en voiture, projet pensé à l'échelle du piéton, rationalisation des accès, imbrication des parkings sous les bâtiments (parking silo).
- **Un projet qui assure la qualité écologique et paysagère :** Prédominance des plantations en pleine terre et enjeu de renaturation : 25,1% sur le projet Ouest et plus de 40% sur le projet EST = perméabilité des sols et traitements paysagers qualitatifs.
  Des centralités paysagères qualifiées au cœur des 2 projets.
  Intégration des îlots dans une trame paysagère et piétonne métropolitaine qui relie le vallon de Ste-Radegonde au Parc de la Cousinerie.
- **Un projet qui renouvelle le secteur en quartier mixte :**
  Une mixité programmatique en réponse aux besoins du territoire et en lecture de nouveaux lieux de vie : nouvelle façon de consommer/travailler/habiter/se divertir/se restaurer….
  Projet sur le tènement Est qui induit une réserve foncière de la ville d'une surface de 1500 m² en vue de l'accueil d'un équipement public (non défini à date)
- **Un projet architectural ambitieux :**
  Une compacité des bâtis et une rationalisation des espaces bâtis à la parcelle.
  Des modèles conceptifs intégrant l'adaptabilité et la réversibilité (parking silo)
  Un usage dédié aux énergies renouvelables (photovoltaïque/géothermie)
  Une certification des bâtis (Breeam Very Good)

NOTE DE PRÉSENTATION DU PROJET VRILLONNERIE

ENJEUX ET STRATÉGIE GLOBALE À L'ÉCHELLE DE LA ZAE (LONG TERME)

La zone d'activités de la Vrillonnerie est la plus grande et plus ancienne ZAC de la région, ainsi que le premier pôle commercial de l'agglomération en poids économique : plus de 500 millions d'euros de chiffre d'affaires annuel reconstitué sur les biens de consommation courante (hors dépenses touristiques en 2019). Malgré son attractivité, qui s'explique par sa situation stratégique entre plusieurs grandes infrastructures et son offre commerciale à la fois diversifiée et spécialisée dans l'équipement de la maison, un risque de dévalorisation existe. Des projets de mobilité de grande ampleur en périphérie de la zone sont actés (ligne deux du tram) ou en cours de réflexion dans le cadre du projet de Service Express Régional Métropolitain (SERM) (deux pôles d'échange multimodaux à l'étude au Nord et au Sud de la zone). Cette amélioration forte des mobilités doit s'accompagner d'une réflexion sur la requalification de l'ensemble de la zone afin qu'elle participe pleinement au projet urbain de la frange sud de l'agglomération et qu'elle accompagne et bénéficie de la dynamique de projet du secteur.

DIAGNOSTIC ET ENJEUX

Située sur le plateau, en interface entre les tissus urbanisés du cœur d'agglomération et le plateau agricole, elle marque l'entrée métropolitaine Sud, puisque l'avenue du Grand Sud, ancienne route de Bordeaux la traverse en ligne droite sur toute sa longueur, sur près de 3 km. Elle se déploie sur une portion de territoire en triangle de près de 180 hectares, qui constitue une rupture entre les quartiers Ouest et les quartiers Est de Chambray-lès-Tours. Enclavée à l'ouest par l'autoroute A10 et au sud par le boulevard périphérique et une ligne TGV abandonnée, elle jouxte le centre-ville de Chambray-les-Tours à l'est et est délimitée au nord par le secteur en projet de Porte des Arts, croisement de plusieurs axes majeurs : l'Autoroute A10, l'avenue du Grand Sud et la rd943 route de Loches.

La zone d'activités est une plaque économique monofonctionnelle dont l'organisation spatiale est basée sur la sectorisation et dominée par la voiture. L'architecture standardisée, la vulnérabilité face aux îlots de chaleur urbaine, la faible présence du végétal, renforcent la fracture urbaine de la zone. En raison de sa situation et de l'histoire de son urbanisation**,** la zone comprend différents secteurs avec des enjeux urbains et programmatiques différents.

La frange ouest de la zone le long de l'avenue du Grand Sud jouxte le tissu habité du centre-ville. La rupture que crée la zone avec le tissu urbain du centre-ville est particulièrement brutale. La mutation vers une mixité fonctionnelle (dont l'habitat) de cette frange est un enjeu majeur pour un apaisement de la zone et un tissage de liens et d'échelles avec le centre-ville. A noter que, le long de l'avenue au nord, une première opération de logements a été réalisée, la première à s'adresser sur l'avenue Grand-Sud, un signe encourageant de mutation de la zone.

Le cœur de la zone est occupé quant à elle exclusivement par de grandes emprises économiques. La grande taille des îlots, ne permet pas le développement d'un réseau alternatif à la voiture tourné vers les modes doux. Du fait de sa proximité avec des grands axes routiers et de la présence de l'échangeur autoroutier de l'A10 au nord et de l'échangeur du boulevard périphérique au sud, elle bénéficie d'une

accessibilité importante mais souffre de congestion. Un pont sur l'A10 a permis de désenclaver la partie ouest et sud de la zone et de connecter la zone au pôle santé Léonard de Vinci et au récent écoquartier de la Guignardière à l'ouest de l'A10. Tandis que plusieurs petits hameaux ont disparus lors de l'urbanisation de la zone, la Ferme Marsin au cœur de la zone a été transformée en petit équipement.

Les parties sud et ouest de la zone s'inscrivent dans la ceinture verte sud de l'agglomération, qui se compose d'une alternance d'espaces agricoles, de boisements et d'espaces de loisirs (hippodrome, base de loisirs). Ces parties en cours de projet bénéficient d'une belle ouverture au sud sur les grands espaces du plateau agricole, qualité qu'il faudra renforcer. Située au bout de l'avenue Grand Sud, Ma Petite Madeleine, centre commerciale « innovant » à l'architecture moderne s'y est installé en 2016.

STRATÉGIE GLOBALE À L'ÉCHELLE DE LA ZAE

L'enjeu prioritaire pour cette polarité métropolitaine est l'amélioration des conditions d'accès en valorisant les espaces publics et privés, la végétalisation et le développement d'un réseau de modes doux, afin de permettre le changement d'image de la zone et un meilleur accueil des clients et des salariés. Cette amélioration doit passer par une requalification de l'avenue Grand Sud en boulevard urbain et par un remembrement de la zone afin de réduire la taille des îlots et de favoriser la perméabilité de la zone pour les modes doux. Cette réflexion permettra d'accompagner progressivement et en profondeur la mutation de la zone vers davantage de mixité et de qualité.

L'avenue Grand Sud est donc un levier certain de la requalification de l'ensemble de la zone. Elle fait l'objet depuis plusieurs années d'une attention particulière. En 2010, une étude de requalification a été menée sur le secteur par l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération de Tours, elle pointait déjà l'enjeu majeur de requalification de l'avenue en boulevard urbain. Entre 2014 et 2015, un bureau d'études en urbanisme et paysage a travaillé sur cette requalification. Des premiers aménagements ont eu lieu dans sa partie la plus au sud face au centre commercial Ma Petite Madeleine. Une réflexion par la collectivité est également menée sur l'installation d'une ligne de transport en commun sur cet axe. Elle permettrait de desservir l'avenue, de l'apaiser et de relier directement les futurs PEM au niveau des échangeurs Nord et Sud. A noter également que l'itinéraire 2 du réseau cyclable structurant, qui traverse la métropole du Nord au Sud en passant par le centre-ville prévoit d'emprunter l'avenue Grand Sud.

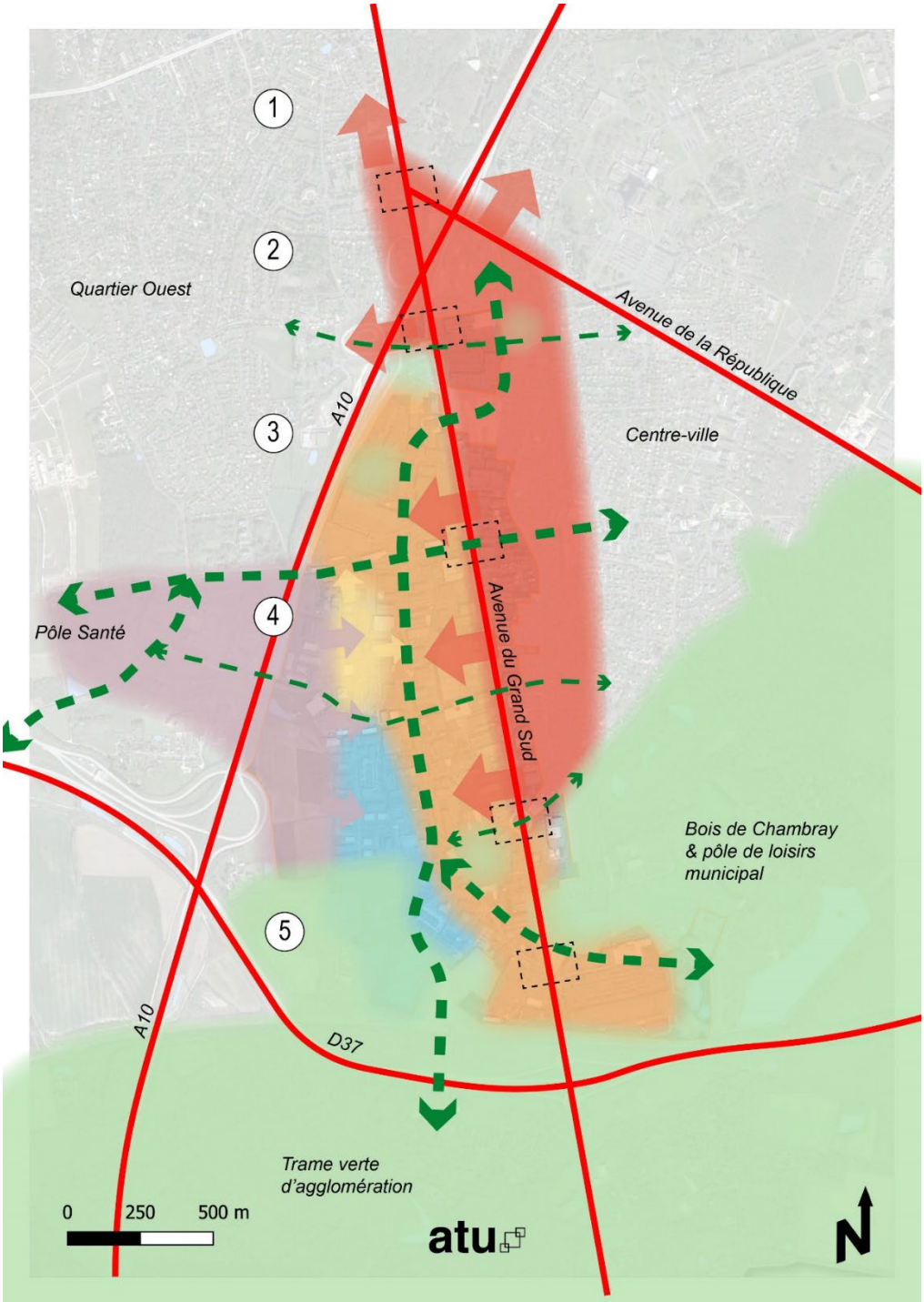
La stratégie s'appuiera également sur le rétablissement de continuités urbaines et paysagères entre les quartiers Est et Ouest (pôle Santé, écoquartier de la Guignardière…) de la ville de Chambray-lès-Tours, la zone formant une véritable coupure entre ces quartiers. La restauration ou la création de trames écologiques et paysagères sera également recherchée en Nord/Sud : une continuité paysagère et écologique apparait depuis le Bois de Grandmont au nord et le rû de la Baraudière, un affluent du Saint-Laurent, lui-même affluent de l'Indre au sud. Dans la partie sud de la zone, il est à ciel ouvert alors qu'il est enterré dans la partie centrale. Son tracé est toujours identifiable en fond de parcelles commerciales. Des reliquats de bois sont également présents, ils racontent l'héritage agricole et boisé de la zone et pourraient participer à la structure d'un nouveau maillage vert et paysager au cœur de la zone afin de lutter contre les îlots de chaleurs urbains et proposer un meilleur cadre de vie à ses usagers.

Enfin, la stratégie sera différenciée selon différents secteurs qui portent des enjeux urbains et programmatiques différents. Il s'agira également de s'appuyer sur des projets en cours pour amplifier la dynamique. Ainsi, la requalification du secteur Nord (17,2 ha) situé entre la rue Philippe Maupas, l'A10 et l'avenue du Grand Sud en cours de définition et portée par deux acteurs privés (Etixia et Auchan) constitue un levier mais un projet ponctuel à inscrire dans une stratégie ensemble.

Pour conclure, la stratégie déployée est de profiter de l'évolution du cadre juridique (loi sur les ENR, décret tertiaire, ZAN) et de la dynamique de projets de la zone pour dialoguer avec les différents acteurs, et ainsi s'inscrire dans une démarche de partenariat public/privé, afin de mettre en cohérence les projets dans une logique d'ensemble, qui répond à de multiples enjeux : environnementaux, densification, qualité du cadre de vie, mixité. **Pour cela, une étude paysagère et urbaine en vue de requalifier la zone s'avère nécessaire**. Cette étude pourrait être traduites en Orientation d'Aménagement et de Programmation dans le PLU métropolitain en cours d'élaboration.

Extrait ouverture du ruisseau au sein de la ZAE de la Vrillonnerie - Les cahiers de la Métropole Nature, atu, mars 2021

Schéma de stratégie générale, atu, octobre 2023



Légende

1 Séquence

- Mixité et densification (dominante habitat, bureaux, services, commerce de détail)
- Espace à vocation commerciale (AGS* / CC)
- Pôle d'équipement public
- Espace à vocation tertiaire (bureaux)
- Espace à vocation artisanale et industrielle
- Espace d'articulation et d'intensification urbaine
- Espace public structurant, support de la qualité urbaine et paysagère33Plan

Scénario de restructuration urbaine de la zone d'activités de la Vrillonnerie

(1) (2) Secteurs d'intensification urbaine prioritaire

(3) Désenclavement de la frange nord de la ZAE et diversification des fonctions à l'est de l'AGS*

(4) Restructuration progressive du tissu économique au profit du tertiaire, du commerce et à terme de l'habitat

(5) Affirmation de la trame verte sur l'ensemble du secteur (entrée d'agglomération), maintien de la vocation commerciale de l'AGS et accueil des activités de production en frange sud-ouest

LES PROJETS À COURT ET MOYEN TERME

Situation et enjeux

La zone commerciale du projet concerne un espace en forme de pointe, situé à l'extrême nord de la ZAE de la Vrillonnerie. Elle est cadrée par deux infrastructures routières à 2x2 voies : à l'ouest, l'autoroute A10 et à l'est, l'avenue du Grand Sud. Au sud, la zone est délimitée par la rue Maupas qui permet de relier les différents quartiers de la ville de Chambray-les-Tours de part et d'autre de l'autoroute. Au nord, elle est délimitée par un ancien hameau habité le long de la petite rue du Télégraphe.

La partie de la zone en projet comprend une emprise bâtie de 28 563 m² sur une surface de plus de 17ha. Elle se compose d'une vingtaine de locaux, certains divisés en plusieurs surfaces, comptant une vingtaine d'enseignes et sept locaux vacants. La zone n'a pas de gestion commune et chaque propriétaire gère son actif. Les bâtiments sont de qualités très diverses. Ainsi la zone est attractive mais connait un risque de dévalorisation en l'absence d'une reconversion du site permettant de lui donner une identité forte. De plus, les orientations des bâtiments actuels génèrent un effet de rideau depuis l'avenue Grand Sud, entrainant le fait que la zone est finalement partiellement perceptible depuis l'avenue. Bien qu'encadrée par des artères routières majeures, paradoxalement, la zone est peu connectée à ces voiries. L'accès en transport en commun se fait principalement par le sud depuis la rue Maupas. A l'intérieur de la zone, les voiries sont peu qualifiées et difficilement identifiables. Les circulations piétonnes sont pratiquement inexistantes. Les espaces sont peu végétalisés en raison des surfaces de parking et d'un réseau viaire mal hiérarchisé. Subsiste tout de même un espace boisé préservé en cœur de site.

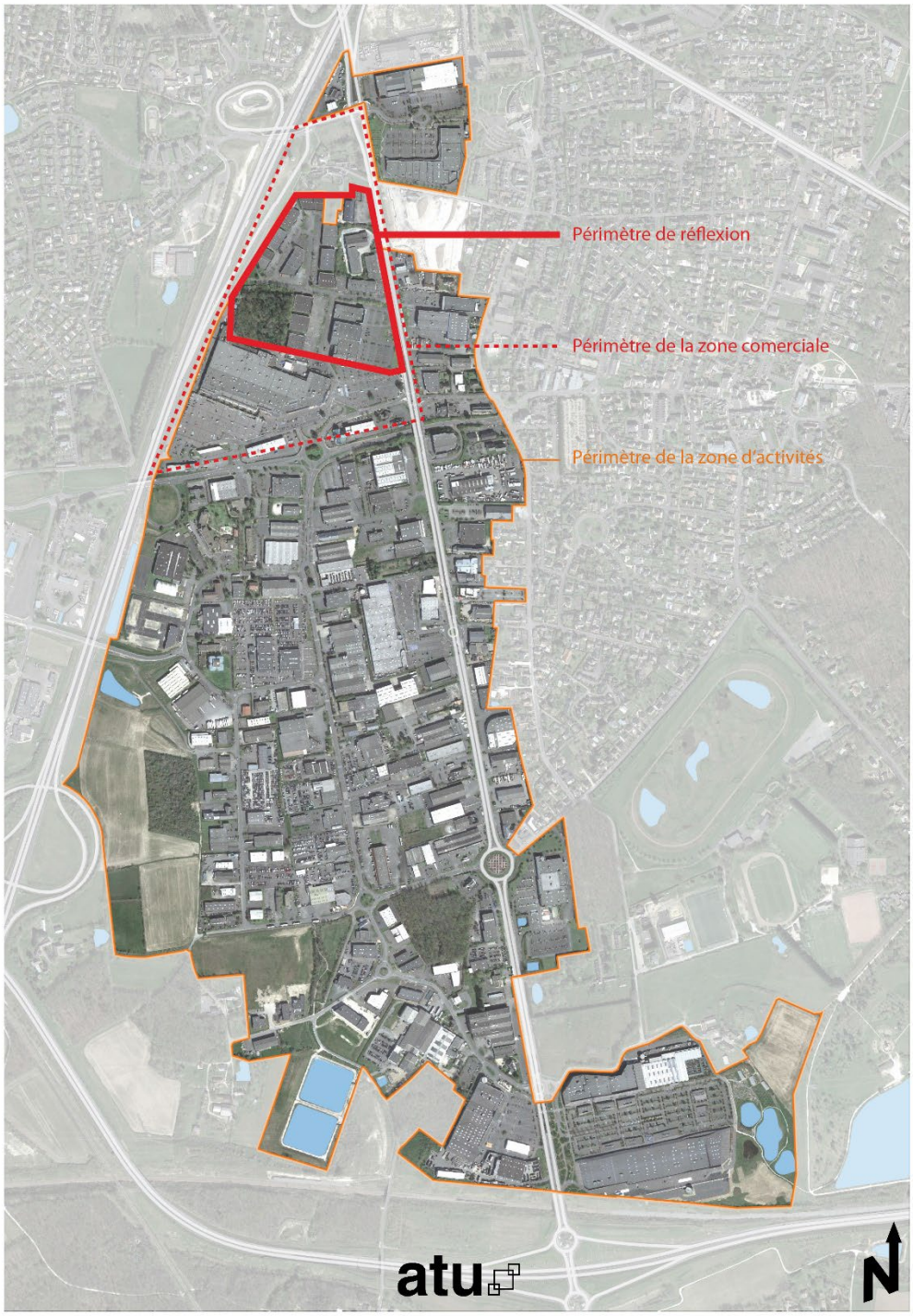
Le secteur est déjà en cours de mutation puisque face à la zone, de l'autre côté de l'avenue du Grand Sud, une opération de logements vient d'être construite, la première à s'adresser sur l'avenue du Grand-Sud et à s'avancer vers la zone d'activités. Une démarche de transformation de la zone est en cours. Elle s'appuie sur la maîtrise foncière partielle de la zone et sur un dialogue avec les sept autres propriétaires de la zone. Il peut être noté que certains actifs sont en vente.

Dans le périmètre de projet, deux secteurs sont identifiés ; un premier périmètre comprenant l'ensemble de la zone avec le centre commercial Auchan situé au sud et un second périmètre resserré, excluant le centre commercial Auchan, se focalisant sur les parties Nord et Ouest, autrement dit le cœur de site et la façade commerciale le long de l'avenue du Grand-Sud.

Ambitions et stratégie

L'ambition de requalification de la zone est de fidéliser le flux commercial en diversifiant l'offre. Il s'agit d'ajouter des offres de loisirs et de restauration à celles existantes tournées vers les achats. Cette ambition doit passer par l'amélioration de la qualité de cette partie de la zone commerciale pour générer de l'attractivité, en particulier sa renaturation et son accessibilité par les mobilités douces. Elle doit aussi favoriser la mixité des projets afin de renforcer les liens entre le site commercial et les lieux de vie qu'ils soient professionnels ou privés, situés dans la zone mais aussi autour.

Il s'agit également de travailler sur la porosité de l'îlot et les liens avec l'est notamment en améliorant les traversées de l'avenue Grand Sud et de travailler une forme urbaine qui tire parti de la situation de l'îlot, composée de plusieurs façades. La reconversion de l'îlot doit proposer une forme urbaine qui

présente des façades urbaines sur l'avenue Grand Sud et l'autoroute et dans un même temps proposer une intériorité nouvellement créée en cœur de site qui s'appuie sur l'espace boisé existant et facilite les accès piétons à toutes les enseignes.

Les études permettront également d'inscrire cette réflexion dans une stratégie générale de requalification de la zone dans sa globalité. Il s'agira notamment de réfléchir au prolongement de la trame verte et à son articulation avec le reste de la zone d'activités.