

Certu

Références pour les entrées de villes 1

FICHE D'INFORMATION

38

Février 1996

La ZAC "Nîmes Ville Active"

Label qualité pour une voirie de Zone d'Activité

L'opération «Ville Active» est la première grande réalisation représentative du nouvel élan de Nîmes. Son pari ambitieux, une expression contemporaine et valorisante pour les zones d'activités localisées aux approches des grands axes routiers, semble gagné.

Un des éléments décisifs de cette réussite s'avère être la conception et le traitement du réseau viaire. Une relation juste a pu être trouvée entre la voirie et son cadre bâti, problème particulièrement

ardu dans les zones commerciales ou d'activités.

Ainsi cette opération montre comment le tracé de la voirie peut servir un dessein urbain et, vice-versa, comment la composition urbaine, pour être claire et efficace, doit s'appuyer sur une structure intangible nettement inscrite au sol par le réseau viaire.

La présence d'une grande perspective visuelle rythmée par les carrefours et les mâts d'éclairage, l'unicité du bâti, la rigueur et la sobriété dans le choix des matériaux et des couleurs imposent un style à «Ville Active».



La voie et ses caractéristiques

C'est l'axe principal, l'avenue Jean Monnet qui impose un "style" à Ville Active:

- dessin de voirie simple et clair à partir d'un axe de symétrie,
- grandes perspectives visuelles,
- unicité du front bâti,
- force des rythmes, à travers les giratoires, les mâts d'éclairage, les passerelles,
- générosité de l'espace "vide" non affecté à une fonction utilitaire (terre-plein central) traité en "green",
- rigueur et sobriété dans le choix des matériaux et des couleurs,

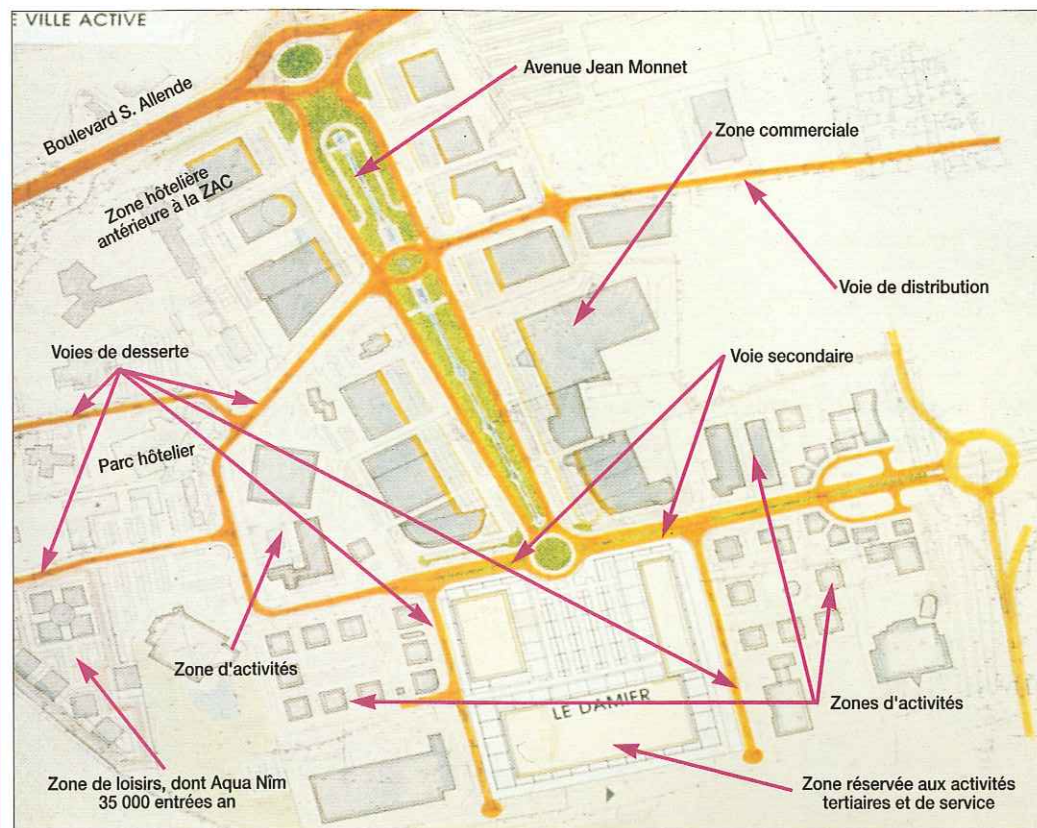
- identification sans équivoque du quartier, de jour comme de nuit, notamment à travers les mâts d'éclairage.

À la rigueur formelle de la composition, s'oppose l'aisance des pratiques sur l'espace:

- stationnement autorisé le long de la chaussée,
- accès riverains directs,
- très nombreuses traversées piétonnes organisées,
- facilité des retournements et des tourne-à-gauche grâce aux trois giratoires.

Le réseau public comporte quatre types de voies:

- **L'avenue Jean Monnet** longue de 500 mètres, véritable épine dorsale du quartier, est composée de 2 x 2 voies de 6 mètres. Le stationnement latéral est autorisé le long de chaque voie, il est séparé du cheminement piéton par des bornes, lui



Le vaste espace public constitué par l'axe Jean Monnet est délimité par un alignement strict des bâtiments et de leur auvent [photo 1].

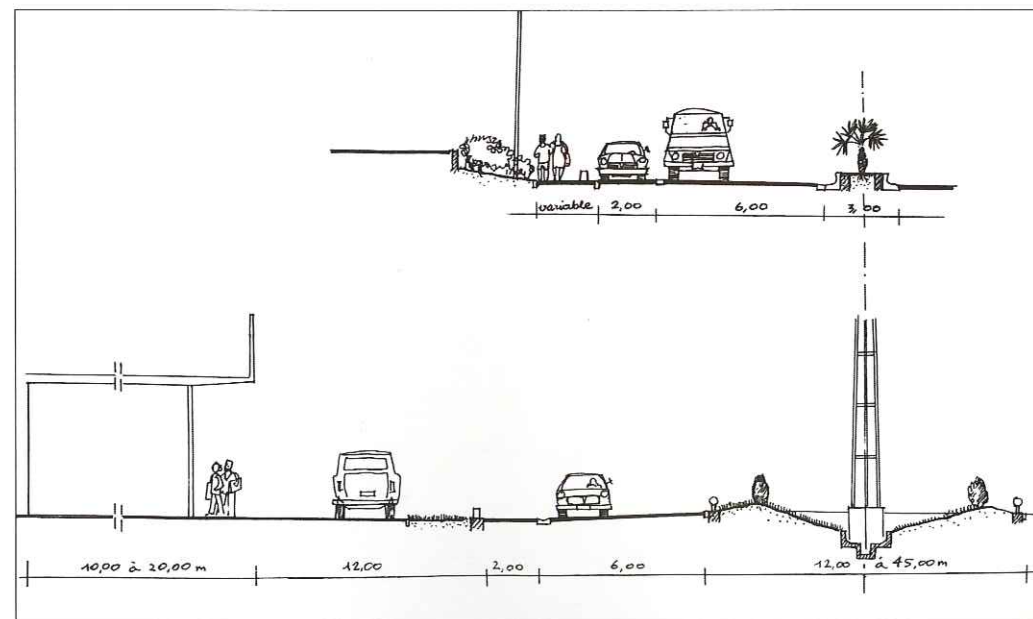
même séparé des terrains privés par une bande d'espace vert [photo 1].

Mais ce qui détermine avant toute chose l'image du quartier, c'est son large terre-plein central engazonné et traité de manière très lisse, modelé de part et d'autre d'un ruisseau canalisé qui symbolise l'axialité et rythmé par sept passerelles piétonnes et par les mâts d'éclairages dont l'esthétique à base de tubes soudés sert d'emblème à la zone.

Aux deux extrémités de l'artère se trouvent deux carrefours giratoires (diamètres 70 et 50 mètres); un carrefour ovale sert d'intersection intermédiaire. Ce qui fait qu'un retournement est possible tous les 200 à 250 m environ.

Aucune surlargeur n'est réalisée au droit des arrêts-bus. Le traitement des abords est identique pour l'ensemble de la zone.

Enfin la voie n'a pas qu'une fonction circulatoire: elle sert de référence pour la composition urbanistique: les alignements des bâtiments, de leurs auvents, leur hauteur sont fixés en référence



à la composition générale de l'axe et le traitement des parties privatives doit marquer le prolongement de l'espace public central.

Il en est aussi des enseignes unanimement installées dans un plan vertical sur la ligne des auvents. Hormis ces enseignes, l'axe est vierge de toute publicité par l'affichage.

- **L'axe secondaire**, perpendiculaire au bout de l'avenue J. Monnet, a les mêmes caractéristiques, mais avec un terre-plein central non continu et aux dimensions réduites (4 mètres). L'éclairage y est plus classique. Les carrefours sont traités de manière moins rigoureuse: alternance de carrefours giratoires et d'intersections en croix; tolérance de quelques tourne-à-gauche. La hiérarchie des voies est ainsi clairement identifiable [photo 2].

Cet axe secondaire participe au maillage avec les autres quartiers. Son importance va s'accroître avec la réalisation de la future ZAC de l'Esplanade.

- **Les voiries de distribution**, qui débouchent sur le giratoire ovale ou sur l'axe secondaire, sont constituées d'une chaussée de 7 mètres.

- **Les voiries de desserte** ont une chaussée de 6 mètres de large.

Aucune contre-allée n'est réalisée dans la zone et les espaces privatifs riverains (parkings...) communiquent rarement entre eux ce qui prévient une circulation "parasite".

Le recours à une végétation spécifique comme des palmiers notamment sur l'axe secondaire confère à l'opération "Ville Active" une identité propre en référence à la ville de Nîmes.



La voie dans son tissu

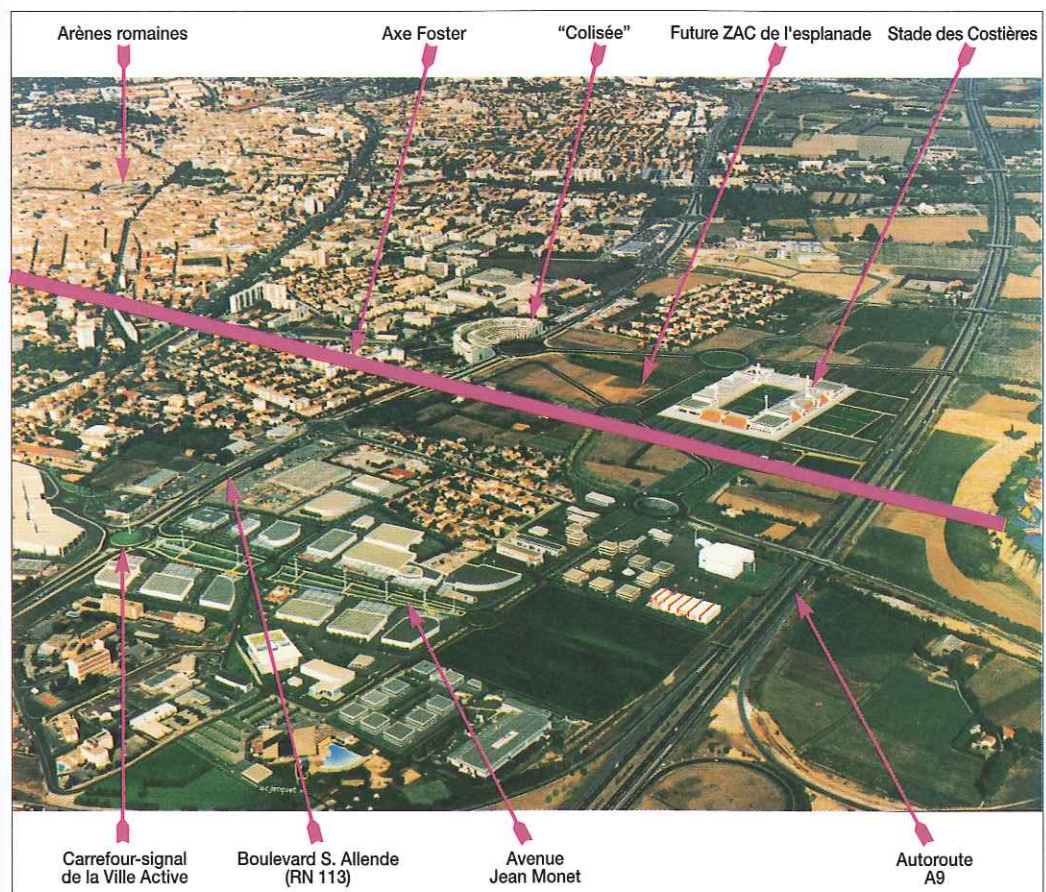
L'opération Ville Active est localisée au Sud de la RN 113 (boulevard S. Allende) qui fut réalisée dans les années soixante-dix comme un périphérique de contournement. Cet axe très circulé (plus de 30 000 véh/j) a longtemps joué le rôle de limite urbaine.

Cette partie méridionale est maintenant en voie d'urbanisation, et accueille aujourd'hui de nom-

breuses opérations d'importances; réalisées: stade des Costières, ensemble immobilier le "Colisée"; ou en projet: ZAC de l'Esplanade, futur lycée, axe "FOSTER", reportant ainsi les limites urbaines sur une autre infrastructure de contournement, l'autoroute A9.

Insertion urbaine

Par son axe principal, Ville Active se branche au boulevard périphérique, qui aujourd'hui, en plus de sa vocation d'itinéraire national, devient de plus en plus une artère de distribution de ces nouveaux quartiers.



Par son axe principal, "Ville Active" se branche sur le boulevard S. Allende. Son réseau de voirie est aussi ouvert sur des secteurs voisins urbanisés ou en voie de l'être de manière à mailler l'espace situé entre le boulevard et l'autoroute.

Il a fait d'ailleurs l'objet d'une étude par le bureau d'architectes Catalans E. DONATO pour modifier son aspect et l'organisation de ses échanges, et le faire passer d'une image de "route" à celui d'un boulevard à vocation urbaine avec terre-plein largement planté, contre-allées, etc.

Le réseau de voirie de Ville Active est donc à la fois conçu pour s'ouvrir sur le boulevard périphérique, et pour être en continuité avec les autres secteurs déjà urbanisés, ou en voie de l'être.

Sur la RN, le carrefour avec l'avenue Jean Monnet reçoit un traitement paysager significatif à travers un giratoire-butte, modelé à l'image de l'axe de Ville Active, agrémenté d'un mât d'éclairage géant, emblème du quartier et planté de palmiers (symboles de Nîmes) de manière insolite (affirmation d'anticonformisme et de modernité) [photo 3].

Quant au réseau de voirie de l'opération, il est conçu en continuité avec les secteurs voisins déjà urbanisés et afin de s'intégrer dans celui des opérations futures (notamment la future ZAC de l'Esplanade) de manière à mailler l'espace urbain entre périphérique et autoroute.

Le large terre-plein central engazonné est rythmé par les mâts d'éclairage dont l'esthétique sert d'emblème à la zone. L'alignement strict des auvents et des enseignes d'entreprises sous forme de bandeaux crée un front urbain qui tient cet espace public [photo 3].



Actuellement 150 entreprises sont installées dans Ville Active, parmi lesquelles:

- des commerces de grande distribution spécialisée, mais sans grande surface alimentaire, pour ne pas faire concurrence au centre-ville (volonté clairement affirmée dans le choix des enseignes),
- trois entreprises, deux centres médicaux et de nombreux bureaux,
- trois hôtels, trois restaurants, un équipement d'accueil pour les séminaires,
- un équipement de sport et de loisirs (Aqua Nîm).

L'axe principal (avenue J. Monnet) reçoit essentiellement des surfaces commerciales de manière à profiter de l'effet vitrine.

Son effet monumental ne pouvait être obtenu sans la présence d'un front urbain structuré.

Cet objectif est particulièrement difficile à atteindre dans les zones commerciales où les grandes chaînes désirent reproduire leur organisation standard facilement identifiable [photo 4].

Le règlement de PAZ a été révisé trois fois pour s'adapter aux besoins et reste souple. (Par

exemple le COS est remplacé par un ratio droit à construire/hectare qui évolue selon les contenus des programmes de construction).

Les contraintes imposées aux constructeurs y sont peu nombreuses bien que l'axe central ait fait l'objet d'une composition stricte et précise: alignement des bâtiments, des rives d'avent, hauteur de ceux-ci, position des enseignes, traitement des espaces privés... C'est donc à travers une patiente, mais ferme négociation, qu'il a été possible de forger l'aspect et l'image de cette zone d'activités "pas comme les autres".

La société d'aménagement, maître d'ouvrage de la zone (SENIM), y a consacré beaucoup de moyens, en temps et en hommes, utilisant comme cadre de référence le projet des architectes NOUVEL et LEMERDY.

Dans l'axe central, le recul des constructions et l'effet disgracieux des parkings, que les chaînes commerciales veulent toujours mettre "devant", est pondéré par les auvents porte-enseignes, dénominateur commun entre des bâtiments à l'architecture diversifiée.

Les aires de stationnement ont par ailleurs été fractionnées et localisées en partie derrière les bâtiments [Cf. photo aérienne et photos 5 et 6].

Enfin, sur l'ensemble de Ville Active, la SENIM a imposé que les espaces verts publics et privés paraissent confondus. Aucune clôture ne les sépare, leur conception est homogène et l'entretien, assuré par les entreprises ou par la ville, reste coordonné par le service des espaces verts de la ville de Nîmes.

L'implantation des enseignes sur les rives d'alignement des auvents et leur limitation en hauteur a permis l'ordonnement de l'axe Jean Monnet [photo 4].

L'utilisation du végétal permet ici de gérer de façon harmonieuse les transitions entre l'espace public de la voie et l'espace privé des magasins tout en estompant la linéarité et la rigidité de leurs façades [photo 5].

Les parties privatives des parkings, situées en prolongement de l'espace public central, sont plantées et leur fractionnement a permis d'avoir devant chaque magasin un espace agréable au lieu d'une nappe de bitume grise et peu accueillante typique de ce genre de commerce [photo 6].

Par ailleurs, la conception résolument moderne du quartier et des équipements de la voirie a trouvé l'écho dans celle des bâtiments dont l'architecture présente quelquefois un réel intérêt. Depuis sa réalisation aucun accident corporel n'a eu lieu dans la Ville Active.

Toutefois le carrefour ovale sur l'axe central prête à confusion: il impose une perte de priorité sans être annoncé en tant que carrefour giratoire et sans la moindre inflexion des voies principales qui restent tangentielles.



Composition de l'espace public au service du projet

La voirie, de bonnes formes urbaines et les centres commerciaux ne font pas toujours bon ménage pour le profit de la qualité urbaine.

La zone Ville Active à Nîmes montre pourtant que les choses ne sont pas incompatibles.

Les clés de la réussite

Trois ingrédients au moins sont à l'origine de cette réussite :

- Une vision très large de l'espace public qui s'exprime bien sûr dans le traitement original et cohérent de la voirie, mais qui englobe aussi nombre d'autres éléments qui vont jusqu'aux façades en passant par le mobilier urbain, les espaces intermédiaires, les alignements, la publicité, etc., et où la chaussée et ses accessoires fonctionnels ne représentent qu'une composante parmi d'autres [7 et 8].

- La force de composition préalable du quartier et une conception d'ensemble de l'axe principal étudiée, dessinée, projetée, et qui vont permettre de produire une image de référence pour le dialogue avec les partenaires [photos 9 et 10].

- Une volonté politique puissante de la part du maître d'ouvrage, la SENIM, et qui n'a d'égal que son savoir-faire à engager la concertation avec les constructeurs et qui a su, grâce à sa "rigueur dans la souplesse", gagner l'adhésion des entreprises.

C'est aujourd'hui l'association des usagers qui se porte garant du "label qualité" de Ville Active en prenant le relais de la SENIM.

Cette expérience montre aussi que, pour être efficace, le plan de composition et le tracé des voiries doit être simple et clair, c'est à dire facilement "lisible", et que les autres paramètres qui déterminent la forme urbaine (alignements, etc.) doivent aller dans le même sens pour conforter le tracé des voies. Même le mobilier urbain (candélabres, passerelles...) est mobilisé pour promouvoir une seule idée : l'axialité.



Le stationnement latéral est organisé le long de l'axe central tout en étant séparé des cheminements piétons par des bornes et des terrains privés par une bande d'espace vert [photo 7].

Le tracé des cheminements piétonniers joue avec la végétation et apporte un grain de fantaisie dans le traitement des espaces publics [photo 8].

Le large terre-plein central est modelé par un ruisseau canalisé qui symbolise l'axialité de l'avenue Jean Monnet [photo 9].

Sept passerelles piétonnes permettent aux piétons de traverser l'espace central de l'avenue Jean Monnet [photo 10].



Maillage viaire

En outre, notons que la ZAC Ville Active n'est pas une opération isolée. Par une hiérarchisation très lisible des voies d'une part, et par une bonne articulation avec le réseau primaire urbain et avec les quartiers limitrophes existants et projetés d'autre part, elle s'insère dans un maillage en voie de constitution entre la RN et l'autoroute.

Soulignons enfin quelques détails qui ont leur importance :

- Malgré la rigueur du dessin en plan, le traitement "doux" de la voirie et de ses équipements: dimensions confortables mais sans surlargeurs excessives, bordures rases, dispositifs de sécurité (bornes, barrières) discrets, gamme de matériaux réduite...

- Maîtrise totale de la publicité, devenue paradoxalement un des éléments unificateur du front urbain sur l'axe principal.

La pose de bornes métalliques afin de limiter le stationnement sauvage ne suffit parfois pas à endiguer tous les véhicules notamment les camions [photo 11].



Les améliorations possibles

On avait mal intégré le comportement peu civique des automobilistes les jours d'affluence, ce qui fait que le traitement "lisse" des espaces publics s'est trouvé contrarié par le parasitage des voitures garées en chevauchement sur les pelouses latérales ou celles du terre-plein central, sur les trottoirs... [photo 11].

On a du rajouter un certain nombre de dispositifs anti-stationnement: bornes, lisses métalliques, qui viennent d'autant contrarier la pureté de l'espace, et qui ont souvent fait l'objet de scellements mal maîtrisés [photo 12].

Afin d'éviter de telles fausses notes, on aurait tout intérêt à intégrer ces mesures dans la conception même des voies: petits fossés, etc. [photo 13].

Les piétons trouvent parfois sur leur chemin des obstacles imprévus et doivent de temps en temps emprunter les espaces verts pour passer d'un magasin à l'autre [photo 12].

Les candélabres de l'axe Jean Monnet sont détournés de leur fonction première et sont implantés sur d'autres parcelles privées. Ceci montre qu'une opération de qualité doit faire l'objet d'un suivi attentif dans le temps surtout en matière de publicité et d'enseignes [photo 13].



Renseignements pratiques

Fiche technique

Surface: 35 hectares, dont 27 cessibles répartis en 4 secteurs: commerces, activités, loisirs, hôtel

- ZAC créée le 30 Avril 1986
- PAZ approuvé le 8 Décembre 1986
- Premiers travaux: Février 1987

Aménageur: SENIM (Société d'Équipement de Nîmes Sud, créée à cet effet)

Études:

- Jean Nouvel, pour le parti d'aménagement de l'ensemble du secteur Sud, dont fait partie la Ville Active
- Patrick Lemerdi, pour les études détaillées d'urbanisme et conseil en architecture
- BETEREM, pour les VRD

Direction des travaux:

Services Techniques Municipaux

Personnes à contacter

SENIM: Bâtiment A, 32 Rue Mallet Stevens
30900 Nîmes - Tél.: 66 76 06 34

Agences d'Urbanisme de Nîmes: M. Toussaint Étienne - Boulevard Amiral Coudert 30000 Nîmes
Tél.: 66 76 23 23

CERTU

Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques

Département Urbanisme

Jacques BANDERIER

9, rue Juliette Récamier 69456 LYON cedex 06

Tél.: 72 74 58 16 - Télécopie: 72 74 59 10

© Ministère de l'Équipement, du Logement, des Transports et du Tourisme

Prix de vente: 15 F

Maquette: CERTU - Nicole MIGRET