



© Signes Paysages

THÉMATIQUE PAYSAGÈRE



LES GRANDES ZONES D'ACTIVITÉS, COMMERCIALES ET LOGISTIQUES

Les corollaires d'une économie dynamique, des impacts paysagers et environnementaux

CARACTÉRISATION DES GRANDES zones d'activités, commerciales et plateformes logistiques

Disséminées sur une grande partie du département, à l'exception notable de la Camargue et des espaces aux pentes marquées, les diverses zones d'activités, commerciales et industrielles se regroupent néanmoins principalement en certains lieux stratégiques : autour de l'étang de Berre, dans les vallées majeures (Huveaune, Arc, Rhône), le bassin de Marseille et la plaine de la Crau.

Les prérequis pour leur implantation font effectivement des plaines et/ou plateaux leur territoire de prédilection. Les surfaces planes facilitent l'implantation de hangars et bâtiments ainsi que leurs espaces associés : parkings, zones de manutention, de stockage.. Les axes de communication et en particulier les autoroutes catalysent le développement de ces espaces, par l'effet "vitrine" qu'ils procurent et l'accessibilité. Le développement de petites zones d'activités en entrées de villes répond à ce même besoin de visibilité et d'accessibilité. Appendices d'une urbanisation, elles seront évoquées dans la thématique "les nouvelles urbanisations" et dans les fiches relatives à chaque unité paysagère.

Quelle que soit leur vocation, ces lieux se caractérisent par les dimensions imposantes de leurs constructions et l'accumulation de volumes bâtis parfois dans un certain désordre, et participent à un phénomène de banalisation des paysages. Leur multiplication sur le territoire s'explique notamment par leur intérêt économique, celles-ci représentant 25 700 ha, soit 5% de la surface du département*.



© Signes Paysages
Inscrite dans la pente, la zone d'activités Athélia à la Ciotat et ses vastes espaces de toiture

PAROLES D'EXPERTS

Contraste, confrontation, choc des échelles, contradiction, fragmentation, étalement, aridité, désert... sont les mots évocateurs de ces lieux, unanimement perçus de manière négative bien que la notion de rejet ou d'acceptation soit très différente si l'on est riverain ou spectateur de ces paysages.

Les zones d'activités et logistiques sont en effet largement décriées, en raison de leurs impacts en termes d'artificialisation des zones naturelles, de destruction et/ou consommation des espaces, de disparition des haies, de banalisation et perte d'identité locale, d'augmentation du trafic routier... Les extensions de zones d'activités existantes, et leur démultiplication aussi bien autour des axes, qu'en entrées de ville ou au sein de zones agricoles sont citées comme étant les principaux facteurs d'évolution, et associées à une dynamique de dégradation des paysages.

* source : CCI



© Signes Paysages
Les zones d'activités ont besoin de vastes surfaces planes pour s'implanter



© Signes Paysages
En entrée de ville de Salon-de-Provence, les bâtiments au bardage métallique s'accroissent le long de l'axe



Des lieux sans cohérence architecturale, dédiés au "tout voiture", la zone Athelia à La Ciotat



Zone d'activités le long d'une route nationale à Istres



© Signes Paysages

Une accumulation de simples parallépipèdes, communément appelés "boîtes à chaussures"



© Signes Paysages

Au gigantisme des surfaces commerciales, s'ajoute celui des enseignes, ici à Plan de Campagne

CARACTÉRISATION DES grandes zones d'activités et commerciales

- Les zones d'activités

Si quelques-uns de ces lieux sont exclusivement consacrés aux commerces, à l'image de Plan de Campagne, plus vaste zone commerciale de France en nombre d'enseignes, la plupart sont en réalité mixtes (avec toutefois des dominantes spécifiques), d'où leur dénomination de zones d'activités. Les plus vastes et plus connues drainent de multiples flux, comme la zone des Paluds à Aubagne (mixte), la Duranne à Aix-en-Provence (tertiaire), la zone aéroportuaire de Vitrolles (industries, aéronautique, commerces)...

La distinction s'opère plus sur leur contexte d'insertion, qui en détermine la forme, la taille et la capacité d'expansion, ce qui est loin d'être neutre en termes de perception depuis les environs. On distingue ainsi :

- Les zones encadrées d'éléments de relief ou de nature :** les collines et étangs, le littoral et les cours d'eau contraignent leur développement surfacique. Ils peuvent aussi impacter les volumes en réduisant les dimensions des bâtiments s'ils veulent s'installer à flanc de relief. Implantés au pied des reliefs, les bâtiments sont fortement prégnants depuis les points hauts, à l'image de la zone Athélia de la Ciotat depuis la route des crêtes mais aussi Aubagne, les Milles et Plan de Campagne...
- Les zones de plaine :** ni la topographie, ni les éléments de nature ne peuvent contenir leur expansion. Seules les règles d'urbanisme qui leur sont fixées et le code de l'environnement sont en mesure de les contraindre : le Tubé, Châteaurenard, Clésud, Saint-Martin-de-Crau...

Si les zones d'activités sont de tailles diversifiées, leurs caractéristiques intrinsèques sont en revanche très souvent similaires, à l'exception parfois de projets plus récents qui font état d'une meilleure prise en compte des enjeux d'intégration paysagère. Dans la plupart des cas, les zones d'activités se constituent de volumes bâtis imposants et parfois monumentaux, sans réelle recherche architecturale, d'espaces d'accompagnement minéraux purement fonctionnels, d'un réseau de voies de desserte et d'une accumulation de couleurs et de signalétiques hétérogènes.

CARACTÉRISATION DES plateformes logistiques

- Les plateformes logistiques

Les principales plateformes logistiques que compte le département sont établies à Fos-sur-Mer, Saint-Martin-de-Crau, Miramas et Rousset. Ces sites rassemblent les conditions nécessaires à leur installation et développement. Les grandes infrastructures de déplacement (ferrées et routières) et la proximité du port de Fos ont organisé leur répartition géographique. Les dimensions imposantes et hors d'échelle de leurs bâtiments nécessitent un relief relativement plat offert par les configurations de plaine. Il y a une relation évidente entre le relief et le choix d'implantation.

La proximité d'infrastructures de déplacement structurantes facilite l'accessibilité des marchandises et leur redistribution. La zone de Saint-Martin-de-Crau bénéficie de la desserte par la RN113, l'A54 et la RN568 qui la connecte au port de Fos. S'ajoute la voie ferrée qui la raccorde à la gare de triage de Miramas et à la zone Clésud. Cette dernière est proche de la RN569, de l'A54 et de la même gare de triage.

Chaque autoroute s'accompagne de sa zone logistique : l'A8 et la zone de Rousset-Peynier ; la RD113, l'A7 et la zone Flory et la zone nord à Rognac....

Or ces dimensions exceptionnelles liées tant aux entrepôts, qu'aux espaces interstitiels ou aux voies de desserte, dont les profils sont larges pour répondre aux gabarits des véhicules, rendent ces espaces difficilement intégrables dans le paysage. Sans lien avec leur contexte, ces plateformes paraissent "posées" sur un site à l'origine agricole ou naturel, déconnectées de leur territoire.



© Signes Paysages

Des lieux dédiés aux transports routiers, marqués par leur minéralité



© Signes Paysages

La gare de triage de Miramas



© Signes Paysages

Des entrepôts aux dimensions impressionnantes, Saint-Martin-de-Crau



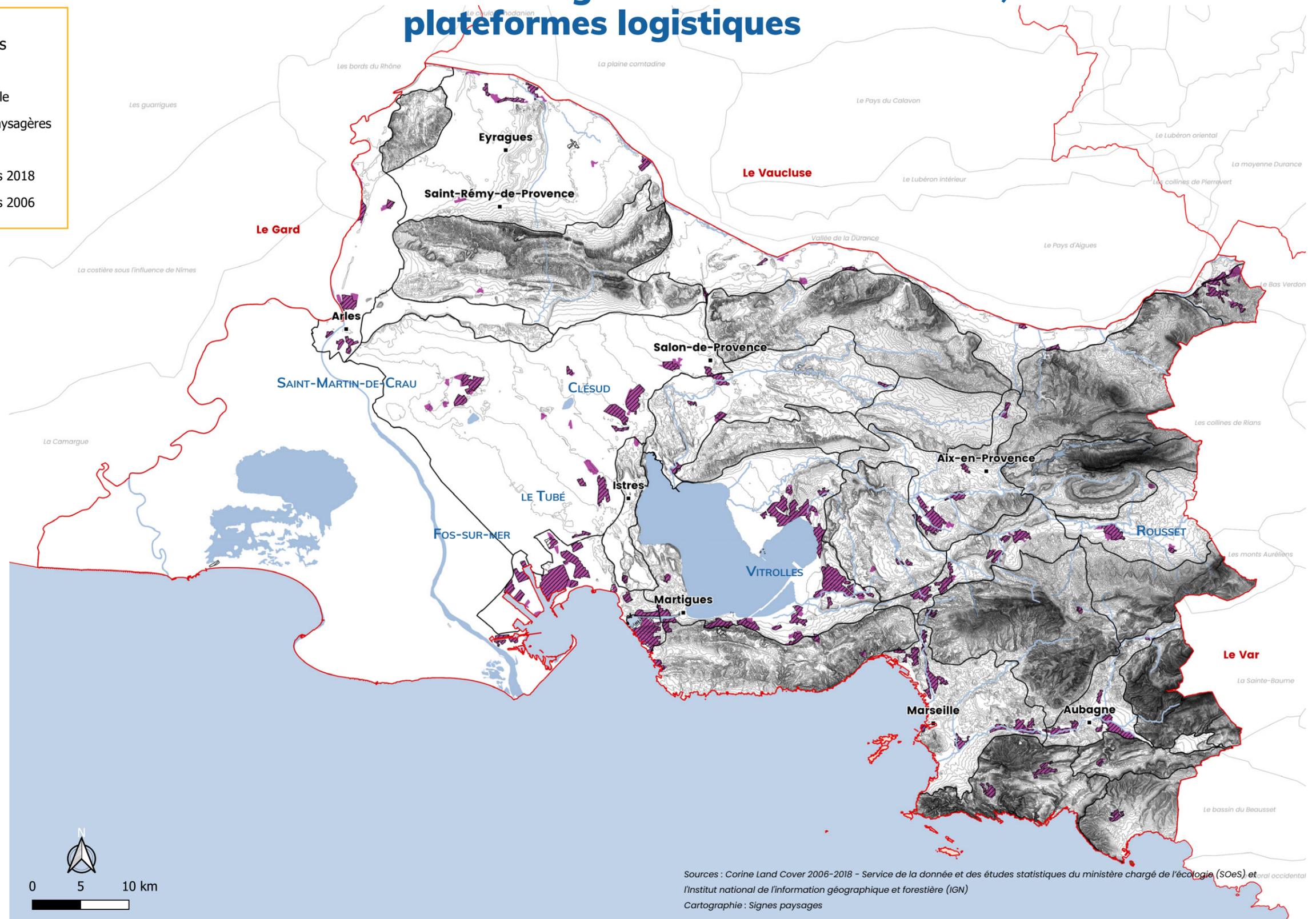
© Signes Paysages

Le long de la N569, les entrepôts de la plateforme logistique Clésud s'alignent

DYNAMIQUES D'ÉVOLUTION

carte des grandes zones d'activités, commerciales et plateformes logistiques

- ZA zones d'activités
 - ZC zones commerciales
 - ZI zones industrielles
- Limite départementale
 - Limites des unités paysagères
 - Cours d'eau
 - ZA, ZC et ZI données 2018
 - ▨ ZA, ZC et ZI données 2006



DYNAMIQUES D'ÉVOLUTION blocs diagramme

Jusqu'alors rarement contraintes dans leur expansion par des dispositions réglementaires, les zones d'activités et logistiques se sont intensément développées sur le territoire des Bouches-du-Rhône, dynamique observée à l'échelle nationale. Si certaines zones peuvent voir leur développement contraint par un relief, une urbanisation et/ou une agriculture riveraines, d'autres bénéficient d'une implantation en plaine qui laisse présager d'autres expansions possibles (Clésud, Saint-Martin de Crau...).

Critiquées pour leur absence d'intégration, mais perçues comme indispensables, elles font l'objet de questionnements et d'attentions légitimes. Le développement économique auquel elles sont intimement associées ne doit plus être antinomique avec la préservation des paysages ou la qualité des paysages.

Qu'ils soient créés *ex nihilo* ou construits dans le prolongement de zones d'activités existantes, ces espaces n'impliquent pas seulement des impacts paysagers (prégnance des installations, faible qualité architecturale, minéralisation, perte d'identité...) puisqu'ils influent également sur les flux et déplacements, sur un développement urbain en réponse à la création d'emplois ou encore sur la dévitalisation des centres-bourgs.

Les différentes formes de prises de conscience environnementale, traduites par une réglementation plus restrictive, jouent un rôle de plus en plus important pour l'avenir de ces sites, notamment avec des objectifs drastiques de limitation de l'artificialisation des sols.

Les enjeux liés aux grandes zones d'activités et logistiques sont ainsi environnementaux, paysagers, sociétaux et économiques.

Aussi établir les facteurs d'évolution donnera l'opportunité à l'atlas des paysages de formuler des recommandations pour leurs éventuelles transformations.



ÉTAT ANTÉRIEUR

Développement urbain induit par l'attractivité (emplois) de la zone d'activités

Création de voiries et infrastructures surdimensionnées pour pouvoir accueillir le trafic de poids lourds

Extension de la zone d'activités sur des espaces agricoles



TENDANCES D'ÉVOLUTIONS CONSTATÉES EN 2021

DYNAMIQUES • FACTEURS D'ÉVOLUTION

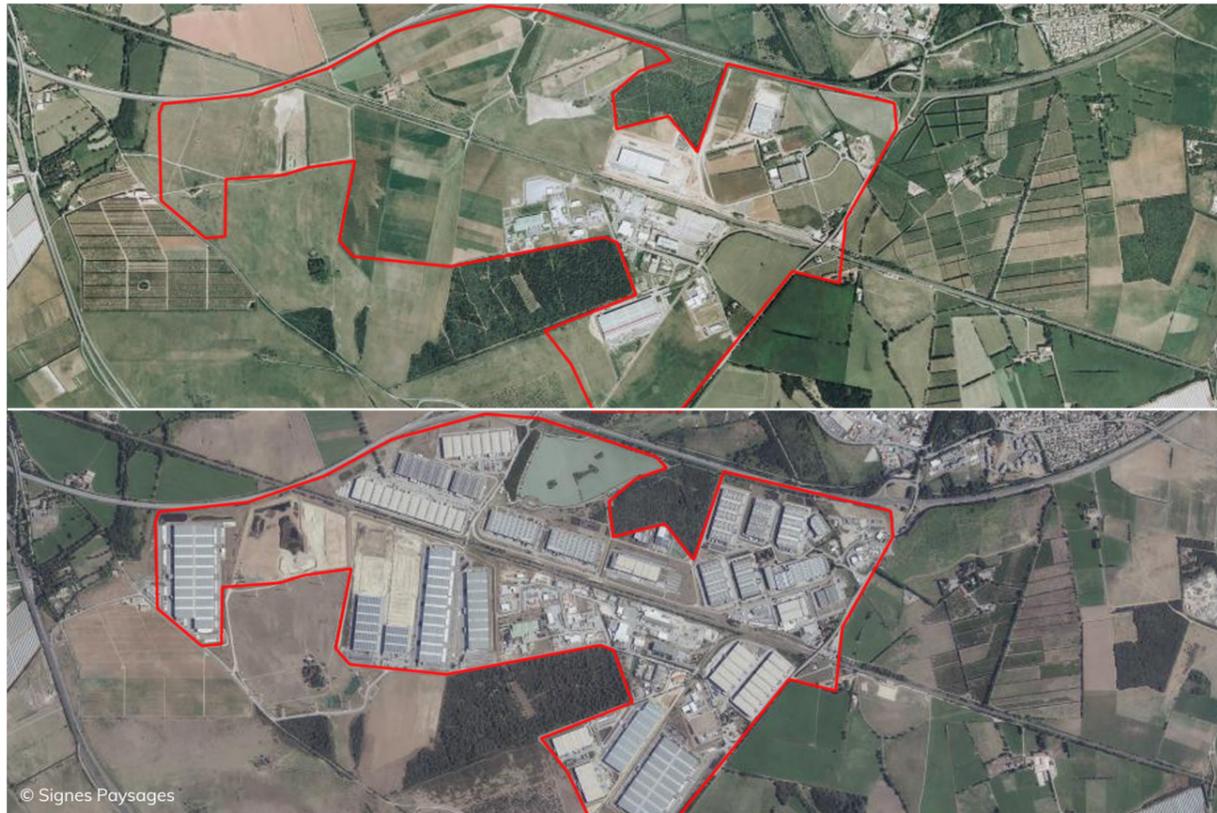
Les extensions et créations

En raison de leur participation au développement économique d'un territoire (renforcement de l'attractivité, création d'emplois...), les zones d'activités présentent actuellement, et depuis de nombreuses années déjà, une dynamique forte en termes de création et d'extension. Le développement de nouveaux modes de consommation avec l'émergence du commerce numérique implique également la multiplication de plateformes logistiques auquel s'ajoutent la désindustrialisation et un commerce de plus en plus mondialisé.

Ainsi, entre 2006 et 2014, 51% des espaces consommés sur la métropole Aix-Marseille-Provence concernaient des zones d'activités et des équipements*. Cette dynamique semble se confirmer dans le temps, avec 530 hectares de projets à l'étude sur le département** et 53% des communes disposant de foncier réservé pour les ZAE***. Plusieurs PLU incluent dans leur OAP (Orientations d'Aménagement et de Programmation) la possibilité d'extension de certaines zones d'activités existantes, comme Saint-Martin-de-Crau, Miramas, Istres...

Si la plupart de ces nouvelles zones d'activités se développent en continuité de zones existantes, d'autres colonisent de nouveaux sites, déconnectés de tout tissu urbain. Dans les deux cas, leur implantation est généralement au contact direct d'espaces agricoles ou naturels, souvent porteurs de biodiversité et d'aménités paysagères. En plus de l'artificialisation des sols induite, le développement des zones d'activités est synonyme de banalisation et de dégradation des paysages. L'absence d'espaces tampons et de traitement des lisières, le manque de prise en compte du contexte et de l'identité locale, la faible qualité architecturale, les dimensions des installations, le peu de cohérence d'ensemble, la forte imperméabilisation, la suppression des trames paysagères... en font des espaces hors d'échelle, difficilement lisibles et sources de pollution visuelle. Le terme de "paysages sacrifiés" est utilisé, témoignant du rejet qu'inspire le développement de ces zones.

Le choix d'implantation et/ou d'extension des zones d'activités et plateformes logistiques guidé par l'accessibilité se double d'effets collatéraux parmi lesquels l'augmentation du trafic routier (salariés, poids lourds, clients). Celui-ci est à l'origine de nuisances pour les riverains lorsque les infrastructures deviennent sous-dimensionnées ou de la création/recalibrage de nouvelles infrastructures de transport. Les effets peuvent être positifs avec la création d'équipements et lignes de transport en commun : Plan de Campagne a pour objectif la construction d'une gare et d'un pôle d'échanges multimodal. Le développement urbain se trouve aussi encouragé par ces offres économiques et commerciales nouvelles, pourvoyeuses d'emplois.



© Signes Paysages

L'extension de la plateforme logistique de Saint-Martin-de-Crau sur des surfaces agricoles considérables (entre 2005 et 2019), à proximité de milieux naturels d'intérêt



© Signes Paysages

Les zones d'activités s'implantent principalement à la place des espaces agricoles, au contact direct des terres encore exploitées ou des maisons, ici à Eyragues

* source : Projet de paysage de la Métropole AMP, 2019 (AGAM, AUPA)

source : CCI - *source : CCI PACA

DYNAMIQUES • FACTEURS D'ÉVOLUTION

La réglementation • Les requalifications

Bien que la prise de conscience de la nécessité de préserver les paysages du développement effréné des zones d'activités soit relativement ancienne, force est de constater que la banalisation des paysages due à cette urbanisation commerciale et industrielle n'a fait que progresser au sein du territoire. Les enjeux liés à la crise climatique plaident pourtant en faveur de la réduction de l'artificialisation des sols. En réponse à cet objectif, le projet de loi Climat et Résilience prône la sobriété foncière.

La nouvelle loi "Climat et résilience", adoptée le 20 juillet 2021, comporte un principe général d'interdiction de nouveaux centres commerciaux qui entraîneraient l'artificialisation des sols. Mais cette loi, aussi vertueuse soit elle, demande encore des ajustements. Le Zéro Artificialisation Net portait à l'origine sur l'artificialisation, synonyme de consommation de sols agricoles, naturels et forestiers et impliquant des mesures de compensation et de renaturation. Mais elle questionne sur la vocation des sols et la différence à apporter entre le lieu où la ville peut être faite et le moyen de la faire. La loi s'applique aux très grandes surfaces (supérieures à 10 000m²), une dérogation étant possible pour les plus petites surfaces (entre 3000 et 10000m²), mais sous certaines conditions relativement contraignantes. Cette nouvelle réglementation devrait ainsi freiner la multiplication de zones d'activités en périphérie des villes sur des espaces de pleine terre comme c'est principalement le cas aujourd'hui. La création de nouvelles zones commerciales passera sans doute par la requalification de friches urbaines ou industrielles, à l'image du centre d'activités du Puits Morandat, anciennes mines réhabilitées en pépinière d'entreprises. Cette loi ne s'applique malheureusement pas aux plateformes logistiques, qui sont pourtant en pleine expansion, dont l'intégration paysagère est quasi-inexistante et qui occupent des surfaces considérables.

Les chartes architecturales et paysagères désormais de plus en plus demandées dans les nouveaux projets améliorent la prise en compte du contexte urbain et paysager. Elles peuvent imposer un traitement paysager qualitatif, des essences végétales indigènes, des couleurs et matériaux en accord avec l'identité locale... et surtout permettent une cohérence à l'échelle de la zone. Les nouveaux projets s'orientent de plus en plus vers une plus grande multifonctionnalité, mêlant bureaux, services, commerces et parfois habitat ce qui va dans le sens d'une meilleure qualité d'insertion. Si la qualité architecturale est une préoccupation considérée, la qualité paysagère est moins évidente même lorsqu'elle est affichée. La zone du Roubian à Tarascon la revendique ainsi que la ZAC des Florides à Marignane mais la réalité est différente. Elle se résume pour le moment à la végéta

Enfin, la requalification paysagère des zones d'activités existantes et des sites industriels en reconversion constitue un axe d'amélioration des paysages dégradés, développé dans le projet de paysage métropolitain d'Aix Marseille Provence. Si cela ne se traduit pas encore réellement dans le paysage, les projets envisagés (Couperigne, Rousset-Peynier...) laissent augurer d'une évolution positive ultérieure. A Plan de Campagne, certains effets se font d'ores-et-déjà ressentir avec la mise en place d'un dispositif de gestion de la publicité.

Semag
Société d'Economie Mixte d'Aménagement de Gardanne et sa région

Une opération de revitalisation du Puits minier Yvon Morandat portée par la ville de Gardanne et réalisée par la Société d'Economie Mixte d'Aménagement de Gardanne et de sa région (Semag).

LIVRAISON DE LA PHASE 1 : ÉTÉ 2017

LE CHEVALEMENT DU PUIITS MORANDAT

LES 3 PHASES D'AMÉNAGEMENT

PLAN DE MASSE DU PROJET FUTUR

PERSPECTIVE DU PROJET FUTUR

EN FOND LA SAINTE VICTOIRE

■ UNE ZONE D'ACTIVITÉS DEDIEE A L'INNOVATION

Le parc d'activités a vocation à accueillir prioritairement des TPE et PME innovantes :

- technologies/énergies vertes
- transition énergétique
- éco-matériaux
- éco-construction
- micro-électronique
- domotique
- service aux entreprises
- culture scientifique/numérique
- etc

et engagés dans une démarche d'économie sociale et solidaire afin que ce dernier devienne un pôle économique, culturel et scientifique de référence de l'aire métropolitaine.

Activités industrielles, artisanales, de bureaux et de recherche

Activités industrielles, artisanales, de bureaux et de recherche

Activités de bureaux et de services, hébergement hôtelier

■ UNE SITUATION STRATEGIQUE

- Le Parc d'activités Yvon Morandat se situe au cœur de la métropole en construction et à proximité de 6 grands pôles de compétitivité.
- D'un accès aisé depuis les grands axes routiers de communication et à proximité immédiate de l'aéroport et des gares TGV et TER :
 - À 15 mn de la Gare TGV d'Aix-en-Provence.
 - À 20 mn de l'Aéroport International Marseille Provence.
 - À 5 mn de la Gare TER de Gardanne.
- Un projet à la croisée d'infrastructures majeures :
 - RD6 (Gardanne)
 - A51 (Marseille, Aix)
 - A8 (Nice, Aix-en-Provence, Lançon de Provence)
 - A7 (Marseille, Avignon, Lyon)
 - RD9 (Aéroport, gare TGV)

■ DES CONDITIONS PRIVILEGIEES D'IMPLANTATION

Le potentiel et l'image liés à l'industrie du Bassin Minier de Provence.

- Des outils existants sur place ou à proximité facilitant le développement économique, l'innovation et la création d'entreprises (hôtel d'entreprises, pépinière d'entreprises, école d'ingénieur, 3 lycées, incubateur, centre de formation, Bureau de Recherche Géologique Minière BRGM, ...)
- Un Centre de Culture Scientifique Technique et Industriel (CCSTI) en projet : une synergie unique sur le territoire avec les activités industrielles, de recherche et de développement prévues sur le site.
- Le développement de solutions innovantes de chauffage, de climatisation voire de stockage d'énergie en s'appuyant sur les ressources naturelles du site (eaux d'ennoyage de la mine) en partenariat avec l'ADEME et le BRGM.

■ DIVERSITE DE L'OFFRE FONCIERE ET IMMOBILIERE

- Quelle que soit la taille de votre entreprise.
- Des possibilités « à l'infini » : une surface constructible globale de 80 000 m² sur 9 hectares proposés à la commercialisation.
- Un accompagnement personnalisé et adapté au besoin de chacun.

■ UN CADRE DE TRAVAIL EXCEPTIONNEL

- Un promontoire avec une vue magnifique de la Sainte Victoire et du Massif de l'Étoile.
- Ecrin de verdure : une zone d'activités au cœur d'un massif boisé.
- Qualité de vie du Pays d'Aix.
- Proximité immédiate du centre ville.

■ DES LOTS VIABILISES

- La zone d'activités est dotée de la fibre optique à très haut débit (nombreux opérateurs possibles).
- Gardiennage et contrôle d'accès 24h/24.
- Chauffage et climatisation possibles par géothermie.

source : site internet de la ville de Gardanne

Le Puits Morandat, nouvel éco-quartier à Gardanne - source site de la ville de Gardanne



La zone d'activités du Roubian à Tarascon

L'enjeu est une notion qui établit les gains et les risques potentiels, d'un point de vue littéral "ce qui est en jeu". Il s'agit de déterminer la valeur et la qualité de ce qui est en jeu. La valeur des grandes zones d'activités, commerciales ou industrielles est principalement économique, bien que la tendance soit à une plus grande considération paysagère et environnementale.

ENJEUX PAYSAGERS Ce qui est en jeu

	+ GAINS	- PERTES
EXTENSION / CRÉATION	Valeur économique	<p>Dégradation des entrées de ville et/ou de périphéries urbaines.</p> <p>Disparition d'espaces naturels et agricoles : perte de lisibilité et de repères, de structures paysagères.</p> <p>Banalisation d'une architecture fonctionnelle : monotonie des paysages.</p> <p>Nuisances visuelles, sonores, olfactives : moindres aménités paysagères.</p> <p>Création d'infrastructures connexes parfois prégnantes à l'image des giratoires souvent surdimensionnés (adaptés aux poids lourds), des bassins de rétention techniques....</p> <p>Urbanisation due à l'attractivité liée aux sites pourvoyeurs d'emploi : augmentation des terrains artificialisés, moins de paysages naturels ou agricoles.</p>
RÉGLEMENTATION	<p>Préservation de paysages identitaires, de structures paysagères lisibles dans le grand paysage par la limitation des nouvelles zones d'activités.</p> <p>Insertion paysagère, architecturale et urbaine qualitative.</p>	
REQUALIFICATION	Amélioration de la qualité paysagère, architecturale et urbaine de zones d'activités existantes.	

FACTEURS D'ÉVOLUTION

- La valeur paysagère

Elle est variable, mais généralement faible. L'intégration paysagère de ces espaces aux bâtiments surdimensionnés, à l'architecture fonctionnelle et banalisée, structurés par des voiries elles aussi surdimensionnées, est généralement brutale. Les zones d'activités sont la source de pollution visuelle aussi bien en leur sein, où la profusion d'enseignes et de panneaux publicitaires hétéroclites nuit à toute forme de lisibilité, que depuis les environs où les installations diverses apparaissent fortement prégnantes et effacent les structures paysagères existantes. Elles sont aussi source de pollution lumineuse nocturne. Cette valeur paysagère tend toutefois à progresser avec la mise en place de chartes paysagères visant à améliorer l'esthétisme des équipements, leur insertion dans le site et à réaliser des projets contextualisés.

- La valeur économique

Elle est élevée et contradictoire. Les diverses zones d'activités du département fournissent 43% des emplois des Bouches-du-Rhône*, les enjeux économiques sont donc très importants. Ces activités, et notamment au sein des plus vastes zones (Plan de Campagne, les Milles, zone des Paluds...) sont à l'origine du développement économique de secteurs associés, les rendant dynamiques et attractifs. Mais l'implantation des zones commerciales en périphérie des villes, regroupant en un seul endroit un grand nombre d'enseignes et facilement accessibles en voiture, provoque également la dévitalisation des centres-bourgs qui pâtiennent de cette concurrence. Dans certaines villes et villages, cela se traduit par une désertification des centres, un abandon du patrimoine bâti voire une paupérisation. Le cas de Tarascon en est un exemple représentatif. Elles créent une économie tout en déconstruisant une autre.

- La valeur écologique

Elle est très faible, d'autant plus que la création ou l'extension de zones d'activités se fait le plus souvent au détriment de milieux naturels ou agricoles, support d'une certaine biodiversité. Ce sont des espaces fortement minéralisés où animal et végétal n'ont pas leur place. Généralement conçues pour un usage véhiculé, les zones d'activités n'incitent pas à la pratique des modes doux, bien que les projets plus récents s'orientent vers une meilleure prise en compte des enjeux de développement durable et paysagers. Quels que soient les efforts faits en matière environnementale, le développement de zones d'activités sur des terrains naturels ou agricoles ne peut qu'aboutir à une diminution de la valeur écologique de l'espace considéré.

* source : CCI

OBJECTIFS & leviers d'actions

- Les objectifs

Réfléchir aux nouveaux sites d'implantation en croisant les enjeux paysagers, environnementaux et de fonctionnement et planifier sur le long terme.

Avoir une vraie réflexion sur le traitement des abords. Raisonner l'emplacement en prenant en compte les nécessités de desserte (transports en commun, voie ferrée à envisager).

Préserver les espaces naturels qui côtoient ces zones, de façon stricte lorsque leur qualité ou leur valeur patrimoniale sont exceptionnelles (plaine de la Crau, plaine de Châteauneuf-les-Martigues, zones humides à Port-Saint-Louis du Rhône,...)

Mutualiser les zones d'activités et zones commerciales entre communes riveraines pour inverser la tendance à leur multiplication. S'affranchir du principe : 1 commune = 1 zone d'activités.

Imposer un plan masse de composition, encourager la qualité architecturale et un pré-verdissement.

Encourager la requalification paysagère des zones d'activités existantes.

Utiliser le vocabulaire du territoire d'implantation : forme et structure végétale, palette végétale, matériaux et couleurs contextualisés ...

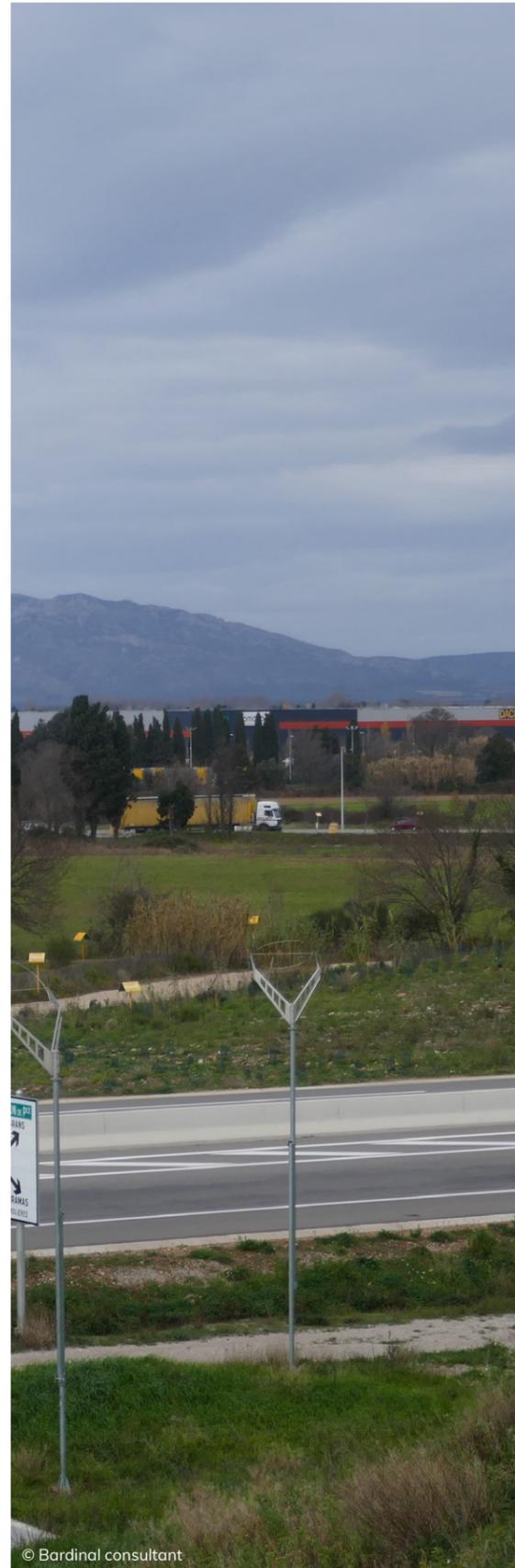
Limiter l'imperméabilisation des sols en ayant recours à des revêtements de sols poreux, alternatifs à l'enrobé et au béton.

Penser la signalétique et les enseignes : s'inspirer du plan de gestion de la publicité de Plan de Campagne

Reconstruire des paysages : préverdissement, gestion écologique des eaux de pluie, renaturation...

- Les leviers d'actions

- ◆ Documents de planification urbaine : Plan Local d'Urbanisme (notamment OAP), Schéma de Cohérence Territoriale...
- ◆ Chartes architecturales, urbaines et paysagères.
- ◆ Loi Climat et loi Elan
- ◆ Règlement Local de Publicité
- ◆ Plan de Paysage



© Bardinal consultant

Préserver les espaces de biodiversité autour des zones d'activités existantes



© Signes Paysages

Mettre en place des dispositifs de gestion de la publicité, entrée ouest de Plan de Campagne



© Signes Paysages

Mieux penser le traitement des abords pour atténuer les perceptions directes, ZA Saint-Charles à Peynier