COMMUNE DE GIGNAC

PLAN LOCAL D'URBANISME

Pièce n°1 : Déclaration de projet

Piece n°1.2 – Présentation de l'intérêt général

PROJET DE CASERNE DE GENDARMERIE

Secteur Passide

DOSSIER POUR DÉPÔT CAS PAR CAS MRAE

Gignac en coeur d'Hérault

Logement Hérault

VALLÉE DE L'HÉRAULT
COMMUNAUTÉ DE COMMUNES

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

altemis

URBAN PROJECTS

SOMMAIRE

1. Identité des intervenants

2. Présentation du projet

2.1 Le site

2.2 Le choix du site d'implantation

2.3 La programmation et les caractéristiques du projet

3. Caractère d'intérêt général du projet

1. Identité des intervenants

1.1 Coordonnées du responsable de la mise en compatibilité

Commune de Gignac
Pl. Auguste Ducornot
34150 Gignac
04 67 57 01 70
contact@ville-gignac.com

1.2 Coordonnées du porteur de projet

Hérault Logement
100 Rue de l'Oasis
34080 Montpellier
04 67 84 75 00
m.hinard@herault-logement.fr

Préfecture de l'Hérault
34 Place des Martyrs de la Resistance
34000 Montpellier
Cedex 08
04 67 61 61 61

Communauté de communes Vallées de l'Hérault
2 Parc d'Activités de Camalcé
BP 15
34150 Gignac
04 67 57 04 50

2. Présentation du projet

2.1 Le site

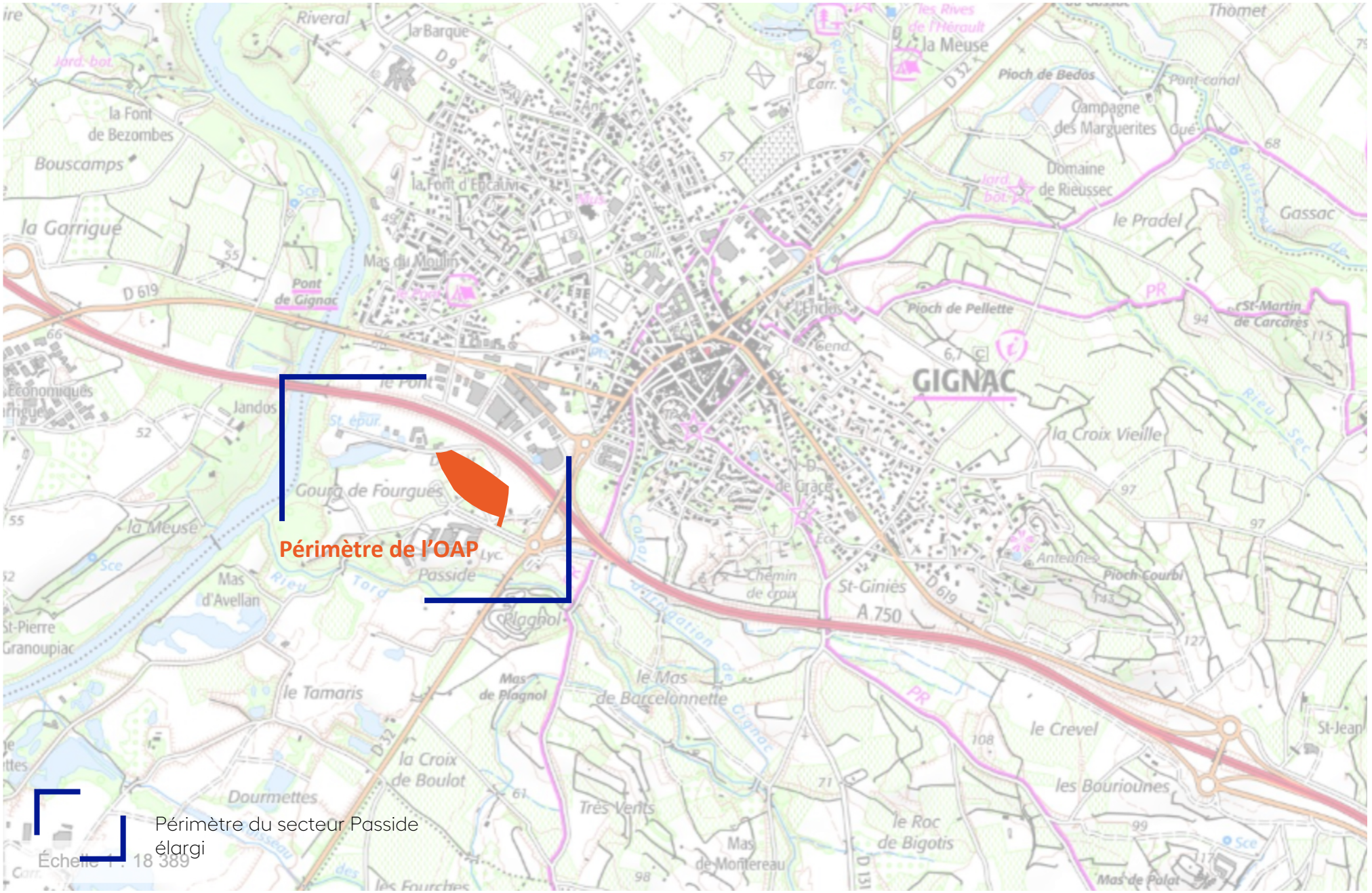
2.1.1 Localisation

Le projet se trouve sur la commune de Gignac, dans le département de l'Hérault (34) en région Occitanie. Le site est localisé à l'ouest du territoire communal, sur le secteur Passide à 1,5 kilomètres du cœur de ville de la commune. Il se situe à proximité immédiate de la halle des sports Gilles Fermaud et du lycée Simone Veil. Le terrain d'assiette se trouve sur des parcelles non agricoles en friche.

Les terrains concernés par le projet sont les parcelles cadastrées dans le tableau ci-dessous. Seules les parcelles comprises dans la zone d'implantation du projet verront leur zonage dans le règlement du PLU modifié de A et Ac vers 5AUg.

L'emprise de l'OAP totalise une superficie de 2,8ha environ et la zone 5AUg totalise une superficie de 2,5 ha environ.

Zone d'implantation		
Section	Numéro de parcelle	Parcelle entière
AT	16	
AT	17	X
AT	18	X
AT	19	
AT	21	
AT	23	
AT	24	
AT	71	
AT	72	
AT	73	
Chemin de carabotte		
Chemin de Jourmac		
Chemin de l'écosite		



Localisation du site de projet (périmètre de l'OAP) dans la commune sur fond IGN
Source : geoportail– Réalisation : Urban Projects

2.1.2 Caractéristiques générales du site

Le site du projet est situé à l'ouest du territoire communal, à environ 1,5 km à vol d'oiseau de la Mairie. Il se situe au cœur du secteur Passide regroupant des activités, des équipements et des parcelles agricoles.

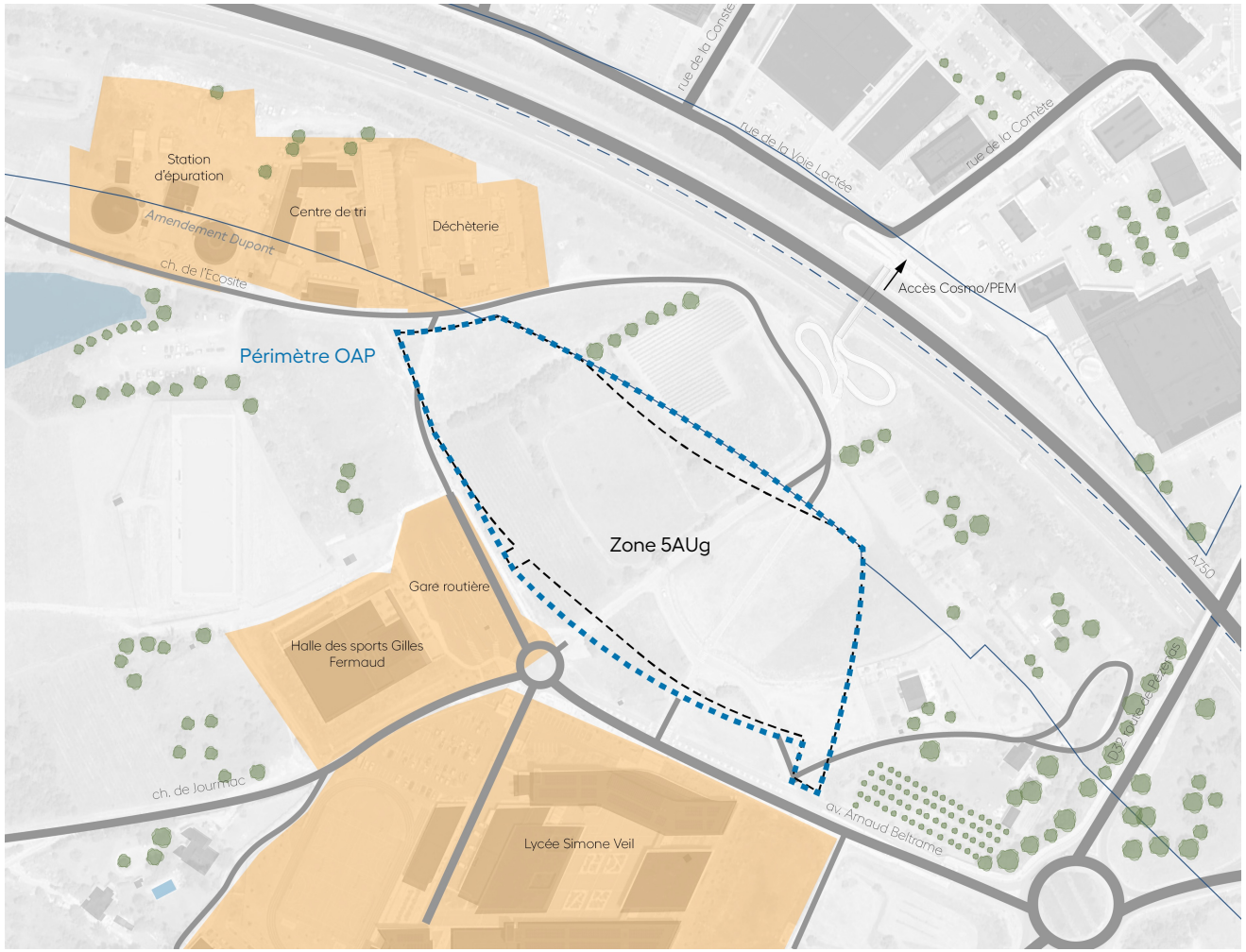
Le site est accessible par l'est depuis la Route de Pézenas et l'Avenue Arnaud Beltrame, qui sont aménagées et accueillent des cheminements piétons.

Le site du projet se compose de parcelles non agricoles, en friche. Au nord du site, une parcelle est encore cultivée en vigne au registre parcellaire agricole de 2024.

Les chemins de Jourmac et de l'Ecosite traversent le site de projet.

Le site présente une topographie avec une légère déclivité vers le nord ouest sur la partie au nord du chemin de l'Ecosite. Sur la partie au sud du chemin, la déclivité descend également vers le nord ouest du site .

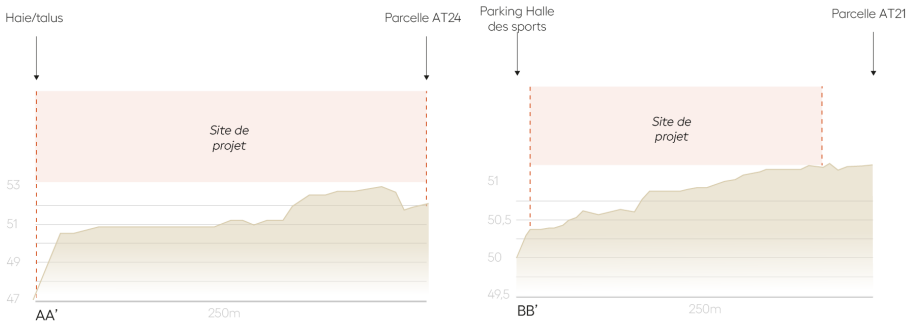
Le site de projet ne présente pas de zone humide



Localisation du site de projet : périmètre de l'OAP et zonage 5AUg
Source : Urban Projects



Localisation des coupes de terrain
Source : google earth – Réalisation : Urban Projects



Coupes de terrain
Source : géoportail – Réalisation : Urban Projects

2.1.3 L'occupation du sol

En 2020, la Surface Agricole Utile (SAU) de la commune de Gignac est de 609 ha. L'orientation technico-économique de la commune de Gignac correspond à la catégorie viticulture.

Plus localement, d'après le Registre Parcellaire Graphique (RPG) de 2024, aucune parcelle du site d'étude prend place sur des parcelles agricoles déclarées à la Politique Agricole Commune (PAC). On peut donc estimer que ce secteur est en friche. Cependant, il est à proximité d'une parcelle de vignes cultivée, située au nord du site.

L'occupation du sol sur le site est définie (par OccSol Ge) principalement par une couverture de végétation herbacée et partiellement de ligneux lianescents ainsi qu'une zone à matériaux minéraux (terrains stabilisés et compactés, partiellement ou totalement perméables et recouverts de matériaux minéraux).

2.1.4 Les enjeux écologiques du site

Le tableau ci-après dresse une synthèse des enjeux avérés et potentiels par compartiment biologique.

La sensibilité est soit égale à l'enjeu local des espèces avérées, soit égale au croisement du niveau d'enjeu local des espèces potentielles et de leur niveau de potentialité.

Tableau 1. Sensibilités et potentialités identifiées sur la zone

THEMATIQUE	SENSIBILITÉ	HABITAT / ESPECES CONCERNEE	ENJEU LOCAL	PRESENCE	PROTECTION	UTILISATION DU SITE	
						PP	AE
REPTILES	MODÉRÉE	Lézard ocellé	TRES FORT	Faiblement potentielle	PN	R	R
		Couleuvre de Montpellier, couleuvre à échelons	MODERE	Potentielle	PN	R	R
AVIFAUNE	MODÉRÉE	Linotte mélodieuse, verdier d'Europe	MODERE	Potentielle	PN	R	R
		Serin cini, fauvette mélanocéphale, cisticole des joncs	FAIBLE A MODERE	**Avérée**	PN	R	R
ENTOMOFAUNE	MODÉRÉE	Decticelle à serpe	MODERE	Potentielle	-	R	R
MAMMALOFAUNE TERRESTRE	MODÉRÉE	Lapin de garenne	MODERE	**Avérée (Naturae, 2018)**	-	R	R
		Hérisson d'Europe	FAIBLE	Potentielle	PN	R	R
CHIROPTEROFAUNE	FAIBLE A MODÉRÉE	18 espèces recensées lors de l'étude de 2018 (Naturae), dont : pipistrelle commune, oreillard gris, pipistrelle pygmée, pipistrelle de Kuhl, sérotine commune, certains murins, rhinolophes, noctule de Leisler, minioptère de Schreibers	FAIBLE A MODERE	**Avérée (Naturae, 2018)**	PN	A	A
CONTINUITES ECOLOGIQUES	FAIBLE	Pas de continuité écologique ou de réservoir de biodiversité marqué. Quelques haies permettent de structurer le paysage à l'échelle très locale.					
HABITATS	FAIBLE	Aucun habitat à enjeu					
FLORE	FAIBLE	Aucune espèce à enjeu potentielle					

Légende : ZH = zones humides ; PN = espèces protégées au niveau nationale ; ZNIEFF : Habitat ou espèces déterminantes des ZNIEFF ; R : reproduction ; A : alimentation ; PP = périmètre de projet ; AE = aire d'étude ; X = présence de l'habitat

Tableau des sensibilités et potentialités identifiées sur la zone
Source : Altemis, avril 2026

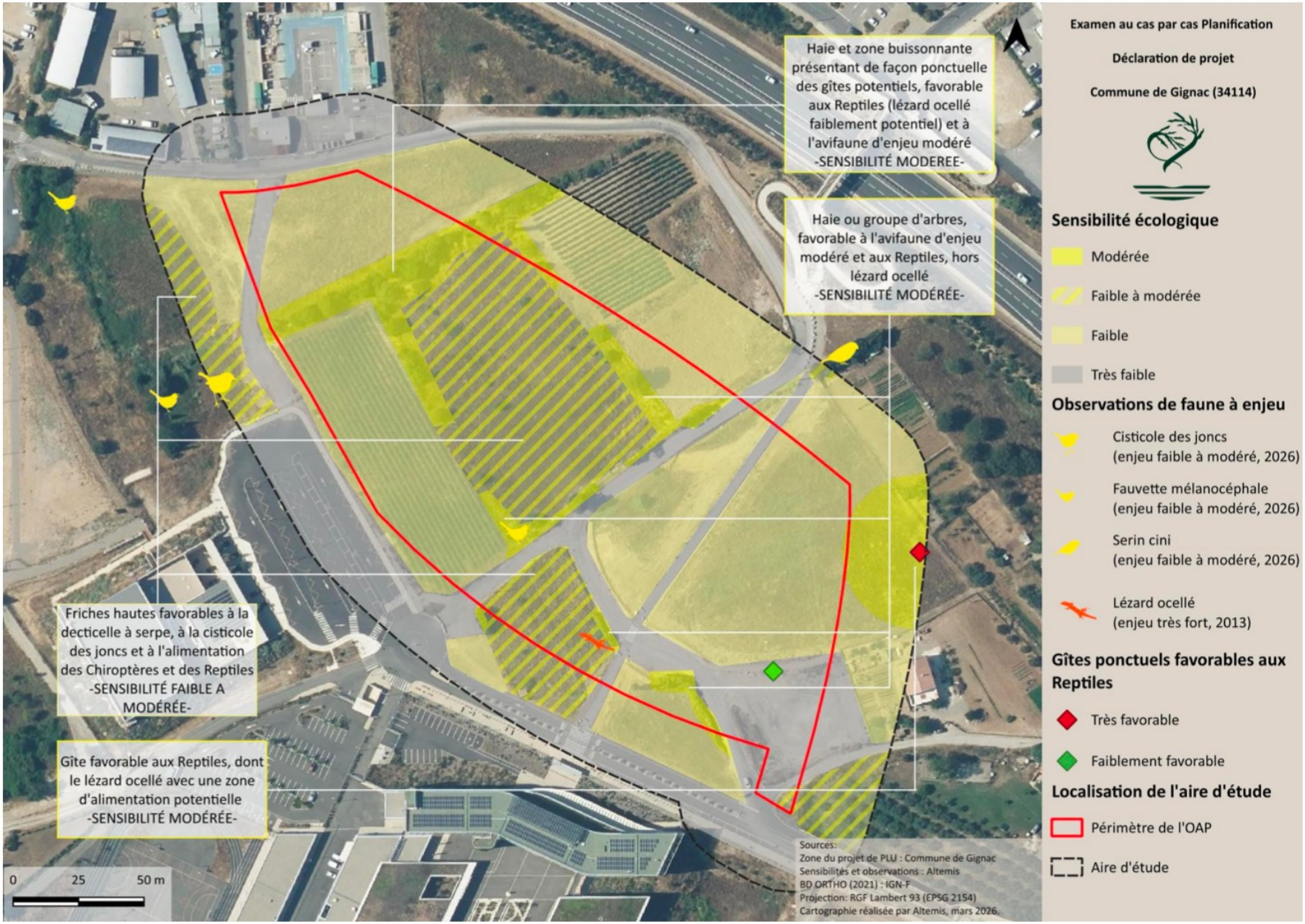


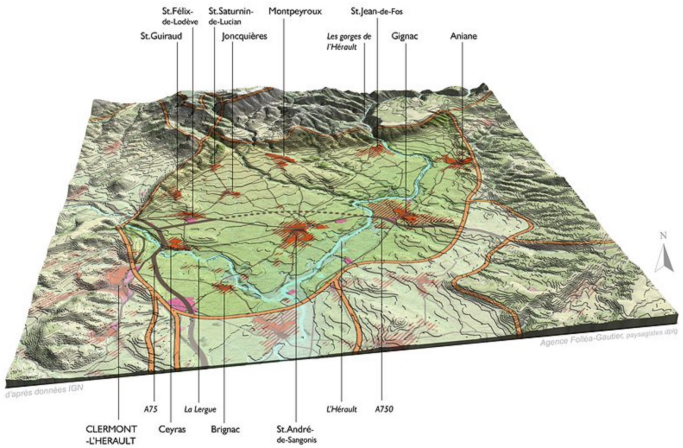
Figure 2. Synthèse des sensibilités écologiques sur l'aire d'étude

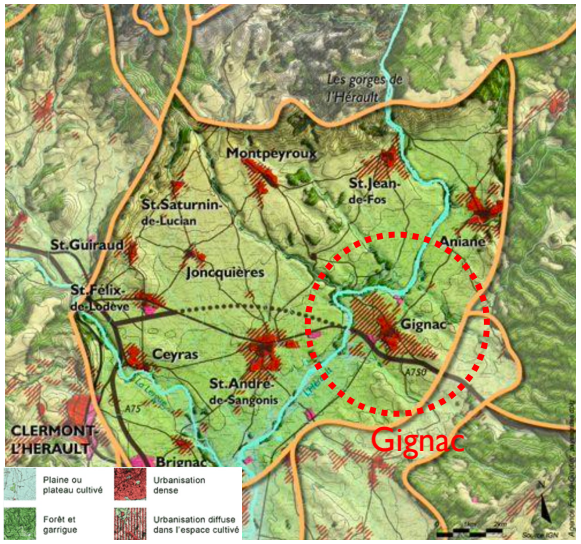
2.1.5 Les unités paysagères de Gignac

Gignac appartient à plusieurs unités paysagères de l'atlas des paysages de l'Hérault, qui font partie des grands paysages « des plaines », « des Collines du Biterrois et de l'Hérault » et « des garrigues » :

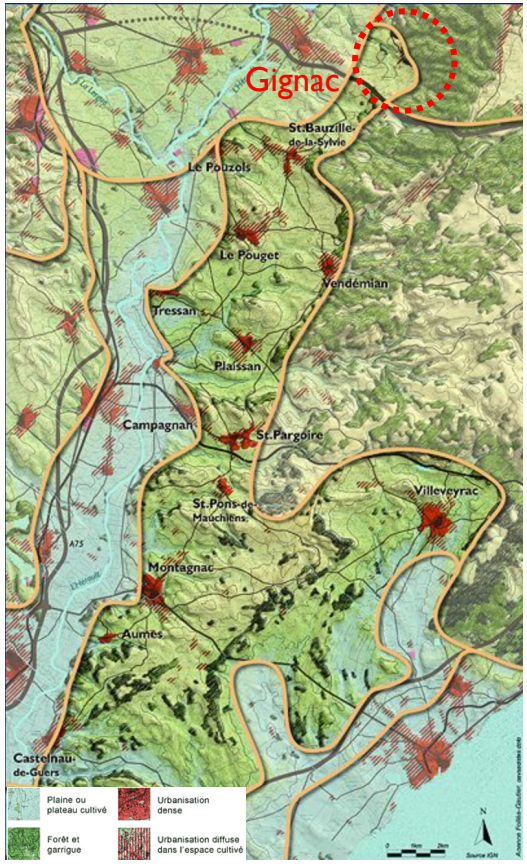
- ***Unité paysagère n° 7 « La plaine viticole de l'Hérault autour de Gignac » :*** *« La plaine de Gignac est la plus septentrionale des grandes plaines de l'Hérault. Elle est clairement cadrée par les hauts reliefs de causses et de garrigues qui la cernent à l'est, au nord et à l'ouest. A sa sortie des gorges de Saint-Guilhem-le-Désert, le fleuve Hérault débouche brutalement dans ce large amphithéâtre ouvert vers le sud. De même la Lergue s'échappe des reliefs du Lodévois par le " pertuis " de Rabieux, utilisé aussi pour le passage de l'A75 et de la voie de chemin de fer, et vient y mêler ses eaux à celles de l'Hérault. Au total, la plaine s'étire sur 12 km d'est en ouest pour 10 km du nord au sud environ. Les dépôts quaternaires l'ont tapissée, aplanissant les reliefs, à l'exception des reliques de garrigues accrochées sur des puechs entre Montpeyroux et Lagamas, qui culminent à 150 m d'altitude (Puech Couyoul). Une dizaine de bourgs maillent le territoire. La branche autoroutiere reliant Montpellier à l'A75 traverse la plaine de part en part en est-ouest.»*

- ***Unité paysagère n° 11 « Le piémont des garrigues d'Aumelas et de la Moure » :*** *« Un paysage riche et complexe de puechs et de petites plaines imbriquées s'allonge au pied des causses et garrigues d'Aumelas. Il domine les plaines viticoles de la vallée de l'Hérault, plus à l'ouest, et de l'étang de Thau, plus au sud. L'ensemble s'allonge sur pres de 25 km parallelement à l'Hérault, de l'A750 au nord (Gignac) à l'A9 au sud. Les grandes infrastructures ont préféré emprunter les plaines adjacentes, plus accueillantes, préservant ce long piémont. Une quinzaine de villages occupent le territoire.»*





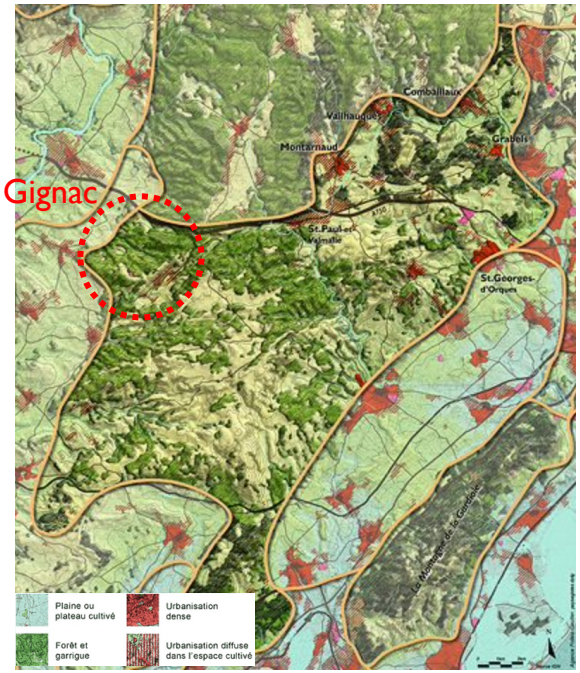
Unité paysagère n°7
Source : Atlas des paysages de l'Hérault



2.1.5 Les unités paysagères de Gignac

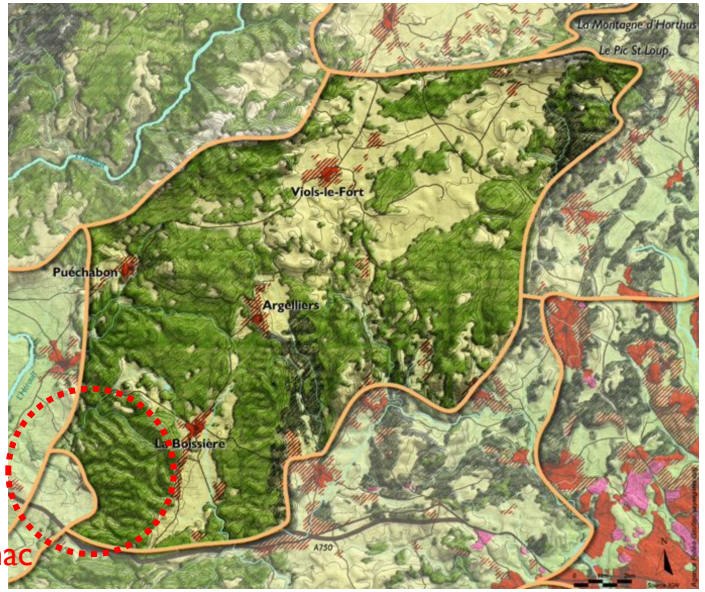
Gignac appartient à plusieurs unités paysagères de l'atlas des paysages de l'Hérault, qui font partie des grands paysages « des plaines », « des Collines du Biterrois et de l'Hérault » et « des garrigues » :

- ***Unité paysagère n° 17 « Les garrigues d'Aumelas et la montagne de la Moure » :*** *« Entre la plaine de Fabregues à l'est et celle de l'Hérault à l'ouest, la garrigue d'Aumelas, prolongée par la montagne de la Moure et le Pioch de Madame vers le sud, constitue l'avancée occidentale des garrigues languedociennes. Elle s'allonge ainsi sur 20 à 25 km en nord-sud, pour une douzaine de kilometre de largeur au maximum. Elle atteint 349 m d'altitude au Grand Puech. De larges vues s'ouvrent vers les quatre points cardinaux, qui situent clairement ce massif de garrigue entre les hautes collines désertes et boisées que domine l'émergence nette du Pic Saint-Loup (au nord) et la plaine viticole qui descend doucement vers le bassin de Thau et la mer (au sud). »*



Unité paysagère n°17
Source : Atlas des paysages de l'Hérault

- ***Unité paysagère n° 18 « Les bois et garrigues au sud du Pic Saint-Loup » :*** *« En contrebas du Pic Saint-Loup vers le sud, un grand plateau bosselé s'allonge sur 12 km, jusqu'à l'A750 vers Saint-Paul et-Valmalle, Montarnaud, Vailhauques et Combaillaux, qui s'appuient sur ses contreforts. D'est en ouest, il sépare la haute vallée du Lez (vers Saint-Gély-du-Fesc/les Matelles) de la haute plaine de l'Hérault (vers Aniane), sur 10 km. Au nord, le plateau bascule sur la plaine de Saint-Martin-de-Londres. Enfin au nord-ouest il est dominé par les rebords plus élevés du causse de la Selle (montagne de la Celette, 530m). Il est essentiellement couvert de bois et garrigues. »*



Unité paysagère n°18
Source : Atlas des paysages de l'Hérault

2.1.6 Les perceptions paysagères sur le projet

Les perceptions paysagères sur le site ont été analysées depuis les principaux points de vue à proximité du site de projet.

Les axes routiers et chemins de randonnée

Le site est partiellement visible depuis un axe principal de la commune : la RD32 (cf partie sur la perception depuis la RD32).

Il y a plusieurs chemins à l'intérieur et autour du site qui permettent l'accès au site de projet et qui lui donneront une visibilité certaine, notamment le chemin de Jourmac et le chemin de l'Ecosite. Ces deux chemins traversent en transversal et horizontal le site de projet. Sur ces deux chemins, la visibilité est donc totale mais ils seront, pour grande partie, à l'intérieur du site de projet.

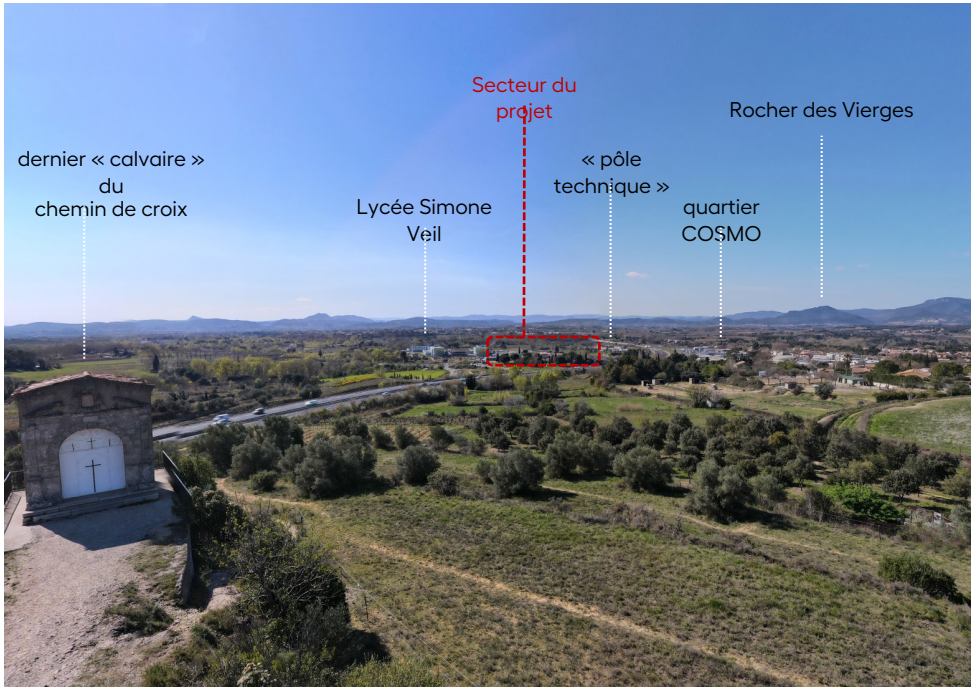
Un chemin de promenade/randonnée se trouve à 400 mètres du site de projet. Il n'existe aucune possibilité de voir le site de projet depuis celui-ci et inversement.

Les villages, hameaux et lieux patrimoniaux

Depuis la Mairie de Gignac, le site du projet n'est pas visible. Il en va de même depuis les villages alentours comme Saint-André-de-Sangonis, Popian qui sont très éloignés du site et physiquement séparés de celui-ci par des boisements, des haies, des bâtiments.

Il n'y a aucun hameau à proximité avec lequel il pourrait exister un lien visuel avec le site de projet.

Un point de vue lointain en direction du site est à considérer, notamment la vue depuis le chemin de croix de Notre-Dame-de-Grace.



Perception très lointaine du projet depuis l'Eglise Notre –Dame de Grâce
Source : Alain Mainard

Perceptions depuis la RD32

Le site de projet est partiellement visible depuis une courte section de la RD32, notamment depuis le pont qui franchit l'autoroute. À cet endroit, le site apparaît sur une distance d'environ 75 mètres, entre les éléments de végétation présents autour du pont. La hauteur de l'ouvrage offre une visibilité plus importante sur le site, en particulier lorsque l'on circule vers le sud sur la RD32. Les garde-corps du pont masquent toutefois légèrement la vue. Une portion du pont présente des garde-corps plus bas et une absence de végétation, ce qui permet alors une perception plus directe du site.

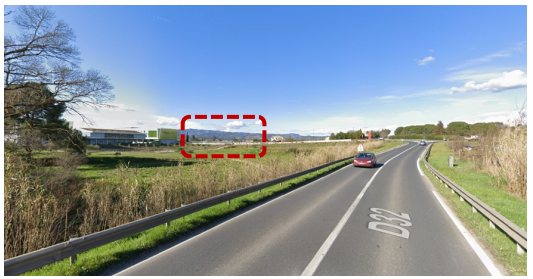
Malgré cette ouverture visuelle, le site se situe à environ 200 mètres du pont, ce qui maintient une perception lointaine du projet. En amont, avant le rond-point de la RD32, le site n'est que très partiellement perceptible en raison de la végétation qui borde la route départementale.



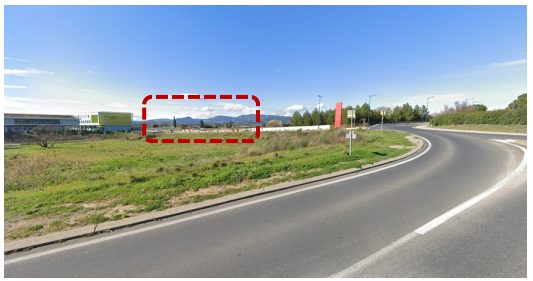
Perception très lointaine du projet depuis le pont
Source : Google maps



Perception du projet depuis le pont
Source : Google maps



Perception très lointaine du projet depuis le sud de la RD32
Source : Google maps



Perception très lointaine du projet proche du giratoire
Source : Google maps

2.1.7 Les accès au projet

L'accès principal au site de projet se fait par l'Avenue Arnaud Beltrame depuis la Route de Pézenas (D32), axe structurant du territoire, puis en empruntant les chemins de l'Ecosite ou de Jourmac. Accès secondaire, on peut également emprunter uniquement le chemin de Jourmac si l'on vient du sud-ouest de la zone.

En matière d'accessibilité, les échangeurs autoroutiers se trouvent à environ 300 m du site de projet pour l'A750. Cette situation géographique, offre au lieu et au projet une accessibilité optimale.

Avant l'arrivée au site



Les chemins





Accès depuis la Route de Pézenas et l'Avenue Arnaud de Beltrame aux chemins existants qui mènent au projet
Source : Google Maps



Les chemins de Jourmac et de l'Ecosite qui traversent le site
Source : Google Maps

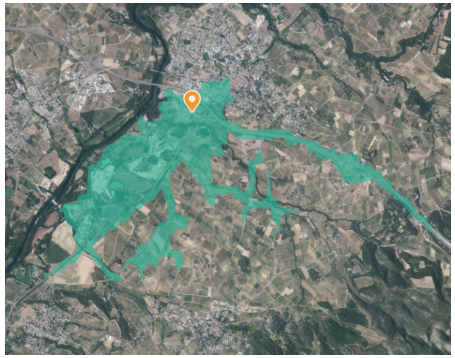
2.1.8 L'aire d'accessibilité

L'aire d'accessibilité du site du projet varie selon les modes de transport utilisés. Les premiers isochrones ci-dessous représentent l'aire d'accessibilité depuis le projet pour un temps de trajet de 5 et 10 minutes en voiture depuis l'accès principal du projet. Le troisième isochrone représente l'aire d'accessibilité depuis le projet pour un temps de trajet de 15 minutes à pied depuis l'accès principal du projet.

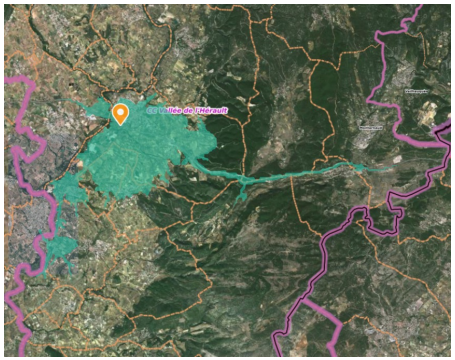
Rappelons que le site se trouve à 1,3km du centre ville de Gignac.

Les isochrones montrent que l'accessibilité piétonne et motorisée sont optimales. En 15 minutes à pied, les usagers peuvent rejoindre le centre ville de Gignac. A vélo, les temps de trajet sont réduits par 3 et la commune se trouve entièrement accessible.

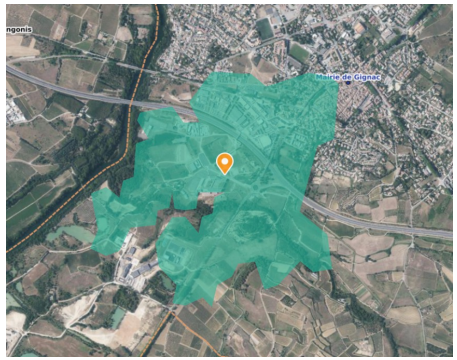
En voiture – 5 minutes



En voiture – 10 minutes



A pied – 15 minutes



Accessibilité au site de projet par temps de parcours jusqu'au centre-ville
Source : geoportail.gouv.fr

2.2 Le choix du site d'implantation

2.2.1 Un besoin d'implanter une caserne de gendarmerie à Gignac

Le choix d'implanter une nouvelle caserne de gendarmerie sur la commune de Gignac est le résultat d'une réflexion qui s'est effectuée à plusieurs échelles.

En effet, Gignac est la ville centre de la CCVH et une des trois villes centres du SCoT du Pays Cœur d'Hérault. A l'échelle intercommunale, il apparaît donc comme étant une opportunité de renforcer un pôle de service important (mutualisation des services, proximité avec les transports en commun et les mobilités douces) et de répondre à une pression démographique importante (nombre de gendarmes trop faible par rapport au nombre d'habitants). De plus, sa localisation à proximité des axes routiers importants (A750 et RD32) facilite la venue du public au sein de cet équipement et les interventions des équipes y travaillant.
Au sein du territoire élargi, Gignac semble également être un point stratégique étant la ville centre du SCoT, la plus proche de Montpellier, ce qui est un gain de temps pour certaines opérations.

A échelle locale, la commune de Gignac possède déjà une Gendarmerie qui est décrite aujourd'hui comme vieillissante et empêchant les normes d'accessibilité et de confidentialité d'être mises en place. Cet équipement doit donc être renouvelé au sein de la commune pour améliorer l'accueil du public et sa prise en charge.

Il y a également une volonté de renforcer les effectifs des gendarmes sur un même site. En effet, les effectifs de la nouvelle caserne de gendarmerie de Gignac s'appuyeront sur le transfert de la brigade de recherches de Gignac, du peloton de surveillance et d'intervention (PSIG) et de la brigade motorisée de Lodève (Bmo). Le déménagement des gendarmes et leurs familles déjà sur Gignac ainsi que l'arrivée de nouveaux gendarmes permettront à minima le maintien de l'emploi local et des habitudes de consommation des familles et potentiellement la recherche d'emplois pour les conjoints des nouveaux gendarmes sur le territoire.

Le choix du Secteur Passide : l'ambition de penser un véritable quartier

Ce secteur est identifié comme « zone à dominante d'équipements » au sein du SCoT. Plusieurs équipements sont déjà présents sur ce secteur comme le lycée Simon Veil, la Halle des Sports Gilles Fermaud, le Centre de Tri, le Service des Eaux de la Vallée de l'Hérault, les terrains de sports, l'aire de covoiturage de Gignac-Sud.
Malgré cela, les aménagements présents paraissent décousus et manquent de lien. L'ambition sur le secteur Passide est de créer un nouveau quartier aménagé de façon réellement cohérente.

Le projet de caserne de gendarmerie encadré par son OAP s'inscrit au sein de cette ambition qui se veut plus large et qui sera porté à terme au sein de la révision générale du PLU. Les logements intégrés à la caserne, en plus d'être à proximité d'axes structurants et facilitateurs de mobilité, seront au sein d'un pôle d'équipement important avec notamment le lycée, la halle des Sports, l'aire de covoiturage qui peuvent être utilisés par les familles. La proximité avec la Zone Cosmo et tous ses commerces (Intermarché, Centrakor, Mr Bricolage, Point S, etc…) est également un plus pour les habitants des futurs logements.

Le choix du Secteur Passide : la proximité avec les axes structurants du territoire

La localisation à proximité d'un nœud routier structurant en fait un secteur de choix pour la création de la gendarmerie, ce qui facilite les interventions mais aussi l'accueil du public ainsi que les déplacements des nouveaux habitants vers le centre-ville et les autres pôles du territoire.

Le choix du Secteur Passide : un foncier totalement maîtrisé

Un grand nombre des parcelles situées sur le secteur Passide (élargi) appartiennent à la CCVH. Les parcelles sélectionnées pour le projet de la caserne de gendarmerie sont d'ores et déjà maîtrisées par la CCVH, ce qui facilite la mise en œuvre du projet et la tenue du calendrier opérationnel.

Le choix du Secteur Passide : un secteur connecté en mobilités douces et en TC

De nombreuses connexions mobilités douces desservent les alentours du site de projet de la gendarmerie. En effet, du centre-ville au lycée Simone Veil, les piétons et les cycles peuvent circuler en toute sécurité. De plus, la passerelle nouvellement créée au dessus de l'autoroute permet également de rejoindre la ZAC COSMO et le PEM de Gignac. Au sud-ouest, un itinéraire vélo en projet à la CCVH sera déployé sur le chemin de Jourmac jusqu'au chemin de l'Ecosite.

Concernant les transports en commun, le site de projet est également très bien desservi (proximité avec le Pôle d'échange multimodal).

Ce maillage important en mobilités douces permettra une connexion totale au reste du territoire, notamment pour les personnes qui souhaitent se rendre à la caserne de gendarmerie depuis le centre-ville de Gignac et pour les nouveaux habitants du secteur qui pourront accéder facilement au cœur de ville à pied ou en vélo.

2.3 La programmation et les caractéristiques du projet

2.3.1 Le programme général

Contexte

Le projet se développe sur le secteur « Passide » : un secteur identifié comme « zone à dominante d'équipements » au sein du SCoT.

En effet, il comprend notamment le lycée Simone Veil, la Halle des Sports Gilles Fermaud, le centre de Tri, la déchèterie, une aire de covoiturage, etc... Le secteur dans son entièreté est grandement artificialisé et comprend une seule parcelle à usage viticole (au nord du projet).

Le projet envisagé sur ce site et qui concerne la présente déclaration de projet est la création d'une nouvelle gendarmerie sur la commune de Gignac.

Les éléments graphiques qui seront présentés dans ce document sont extraits de l'étude « Plan guide sur le secteur Passide » menée par la CCVH et la commune de Gignac. Cette étude qui est en cours de validation a été réalisée sur un secteur plus large que le projet de caserne de gendarmerie qui nous intéresse dans cette présente DPMEC.

Les grands principes du projet

L'ambition est d'aménager ce secteur « Passide » de façon cohérente en créant à termes un véritable quartier avec un fonctionnement urbain harmonieux. La création de la caserne de gendarmerie s'inscrit dans cette volonté.

Sa construction doit suivre des règlementations spécifiques, propres au caractère sensible de cet équipement qui seront détaillées ci-après. Sur le périmètre de projet, la caserne de gendarmerie doit disposer de deux entités distinctes :

- La zone famille avec les logements des gendarmes sur la partie ouest ;
- La zone LST (Local de Services Techniques) comprenant les bureaux sur la partie est ;

L'objectif fixé est d'atteindre la création de 51 logements et 10 logements supplémentaires à prévoir à moyen terme. Ils permettront d'accueillir un officier, 49 sous-officiers, 4 gendarmes adjoints volontaires ainsi que 10 gendarmes supplémentaires à moyen terme. Ces logements s'accompagnent d'un bâtiment à usage de bureaux et de locaux de services spécifiques et techniques. À ce jour, ce nombre est susceptible d'évoluer dans l'attente d'une décision ministérielle qui viendra préciser et arrêter le programme définitif.

2.3.2 Le programme des constructions et aménagements

Le projet prévoit donc la construction de nouveaux bâtiments ainsi que certains aménagements :

- La création des logements (50 logements + 1 réversible à court terme et 61 logements à moyen terme) ;
- La création des bureaux ;
- La création d'une voirie nouvelle pour accéder au secteur des bureaux de la caserne de gendarmerie ;
- La création d'un accès depuis l'existant pour accéder aux logements de la caserne de gendarmerie ;
- La création d'un bassin de rétention à l'ouest du site ;
- La plantation de végétation sur le secteur notamment sur les franges (hors zone 5AUg) ;

A ce stade, les grandes intentions du projet sont données, respectant les règlementations strictes qui lui incombe (détaillées dans les différentes parties).

La zone d'implantation du projet prend place sur une superficie d'environ 2,5 hectares (zone 5AUg) à l'intérieur d'un périmètre d'OAP de 2,83 hectares.

Le projet se composera à long terme de 61 logements, ce qui représente l'accueil de 64 gendarmes en moyenne ainsi que leurs familles.

Rappel des observations du référent sûreté pour la mise en place du projet - avril 2024

Un terrain agréé sous les réserves suivantes

- « les points hauts existants (lycée, passerelle A750 et talus) **doivent être tenus éloignés à plus de 100m de la caserne. »**
- « les éventuels projets de construction d'ouvrages avoisinants la caserne **devront être limités en hauteur** (**rez-de-chaussée uniquement**) **ou bien éloignés** pour empêcher les vues »
- « Le projet (…) de plusieurs parkings relais (250 à 350 places) devra **prévoir une distance d'une dizaine de mètres** entre emplacements de stationnements et les clôtures du casernement. »
- Chacune des deux zones (LST* et famille) **doit être dotée d'un portail qui lui est propre / déboucher sur deux rues différentes.**
- Accès VL des LST : **« L'angle d'attaque du portail devra idéalement être inférieur ou égal à 90°.** Tout angle d'attaque supérieur ou égal à 120° devra être proscrit. »
- Quartier perçu comme sensible (proximité du lycée) : « L'accueil et l'entrée des LST **doivent être éloignés le plus possible** (**minimum 100m**) de l'entrée du lycée afin d'éviter la tentation de blocage de la caserne (…) ».

MINISTÈRE
DE L'INTÉRIEUR
ET DES OUTRE-MER
Liberté
Égalité
Fraternité

Gendarmerie nationale

N° 14205 du 03/04/2024
GEND/RGO/GGD34/CPTM

OBJET : Observations du référent sûreté à la suite de la réunion de la commission d'agrément du terrain destiné à accueillir une future caserne à Gignac (34).

RÉFÉRENCES :
- Message n° 13228/GEND/RGOCC/DAO/BIL du 27/03/2024 ;
- Critères A6 à A9 du référentiel terrain n° 43 112/GEND/DSF/SDIL du 08/07/2021.

I – Éléments pris en compte dans l'environnement proche :

- Délinquance générale en augmentation à Gignac. La commune fait partie des 20 communes les plus impactées du département en zone de gendarmerie.

- Présence du lycée Simone Veil (1200 élèves, 80 places d'internat).

- Présence de points hauts en surplomb du terrain : lycée Simone Veil (R+2 et terrasse), passerelle piétonne au-dessus de l'A750, talus bordant l'autoroute.

II – Observations du référent sûreté :

Le terrain peut être agréé sous les réserves suivantes :

- Critère A6 (bâtiment du voisinage ou voirie en surplomb du terrain) :

La hauteur des bâtiments environnants, notamment collectifs, ne doit pas permettre de voir facilement ce qu'il se passe dans la caserne ni de permettre des jets de projectiles. En l'occurrence, les points hauts existants (lycée, passerelle A750 et talus) doivent être tenus éloignés à plus de 100 m de la caserne.

Également, les éventuels projets de construction d'ouvrages avoisinants la caserne devront être limités en hauteur (rez-de-chaussée uniquement) ou bien éloignés pour empêcher les points de vue.

Le projet, évoqué par la communauté de communes, d'aménagement de plusieurs parkings relais (250 à 350 places) devra prévoir une distance d'une dizaine de mètres entre les emplacements de stationnements et les clôtures du casernement.

- Critère A7 (terrain desservi par deux rues différentes) :

Chacune des deux zones (LST et famille) doit être dotée d'un portail qui lui est propre. Ces deux portails doivent déboucher sur deux rues différentes.

Groupement de gendarmerie départementale de l'Hérault
Cellule de Prévention technique de la Malveillance
359 rue de Font-Couverte
34056 Montpellier Cedex 1
Tel. : 04 99 53 55 33
cptm.ggd34@gendarmerie.interieur.gouv.fr

2.3.3 L'accessibilité et la mobilité

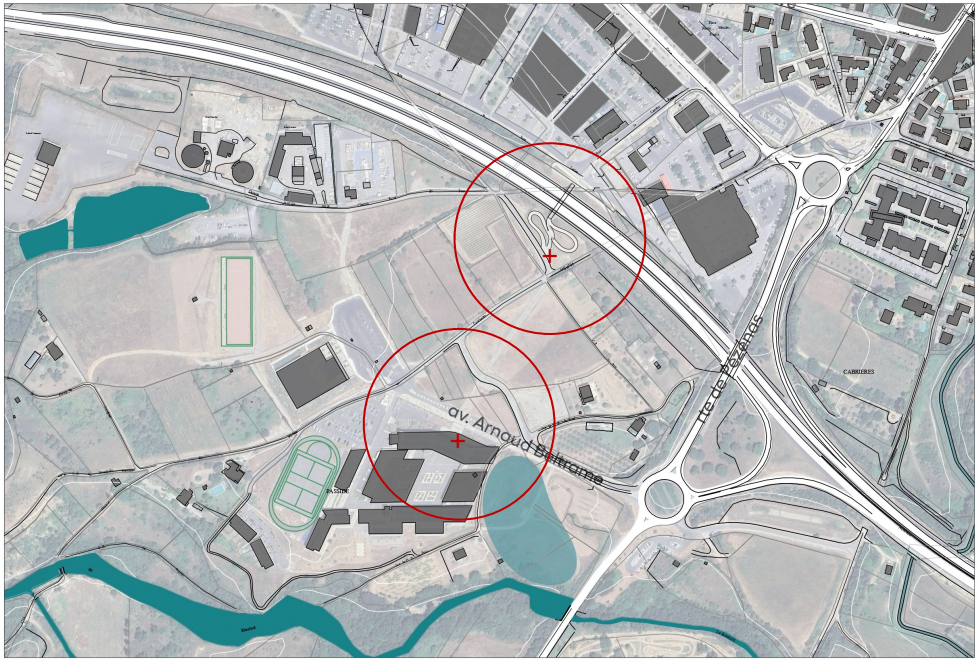
Deux accès distincts pour entrer sur le projet

L'accès au site de projet se fait depuis le rond point de la RD32 (Route de Pézenas) puis par l'Avenue Arnaud Beltrame. Chacune des deux zones (LST et famille) doit être dotée d'un portail qui lui est propre et doit déboucher sur deux rues différentes. L'accès au LST se fera donc par l'intermédiaire d'une nouvelle voirie perpendiculaire qui prendra appuie sur l'Avenue Arnaud Beltrame. L'accès aux logements se fera elle, depuis l'Avenue Arnaud Beltrame.

La position des accès sur les voiries est également importante. En effet, les entrées sur la parcelle doivent être éloignés des points sensibles (minimum 100m) comme l'entrée du lycée, les points hauts environnants (passerelle, A750, talus).

Les deux accès devront avoir un angle d'attaque idéalement inférieur ou égal à 90°.

Un portail de secours devra être prévu pour pouvoir assurer la perméabilité entre les deux secteurs.

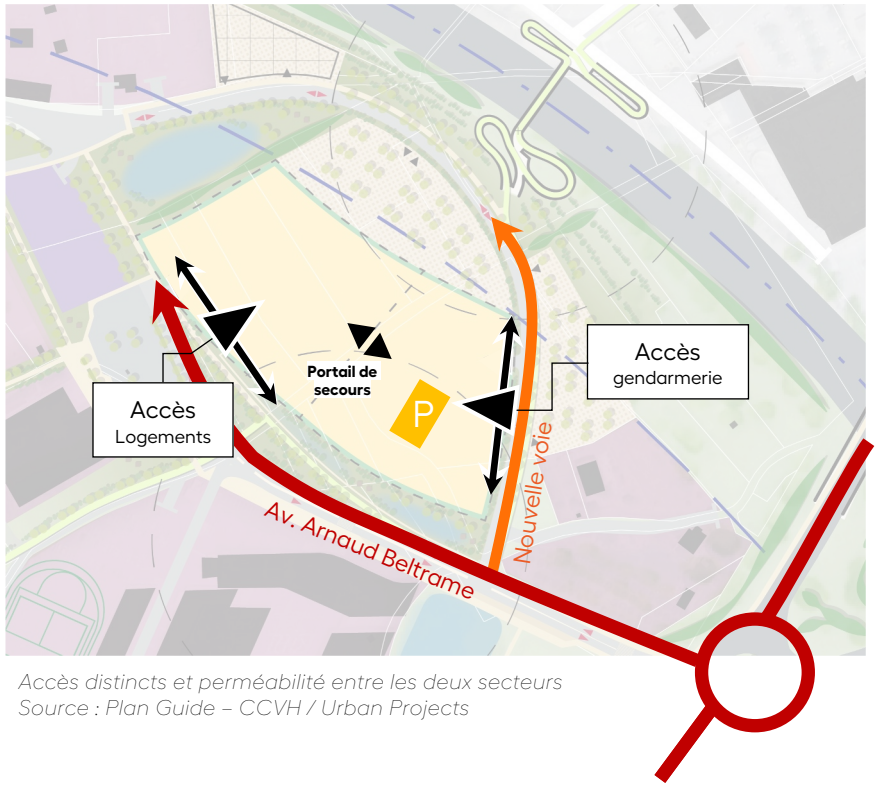


Observations du référent sûreté – avril 2024
Source : ministère de l'Intérieur et des Outre-mer / Cartographie : Urban Projects

Une gestion interne du stationnement

Concernant le fonctionnement de la Gendarmerie, les stationnements seront gérés à l'intérieur de la parcelle notamment sous forme de poche sur le secteur logement. Le stationnement ne doit pas entacher les espaces de vie et devra être traité en conséquence (paysagement, matériaux semi-perméables ou perméables, etc...) pour qu'ils soient le moins impactant possible dans les perceptions paysagères .

Un parking visiteurs sera créé au sein de l'emprise du projet de la gendarmerie.



Accès distincts et perméabilité entre les deux secteurs
Source : Plan Guide – CCVH / Urban Projects

La création d'une nouvelle voie de desserte

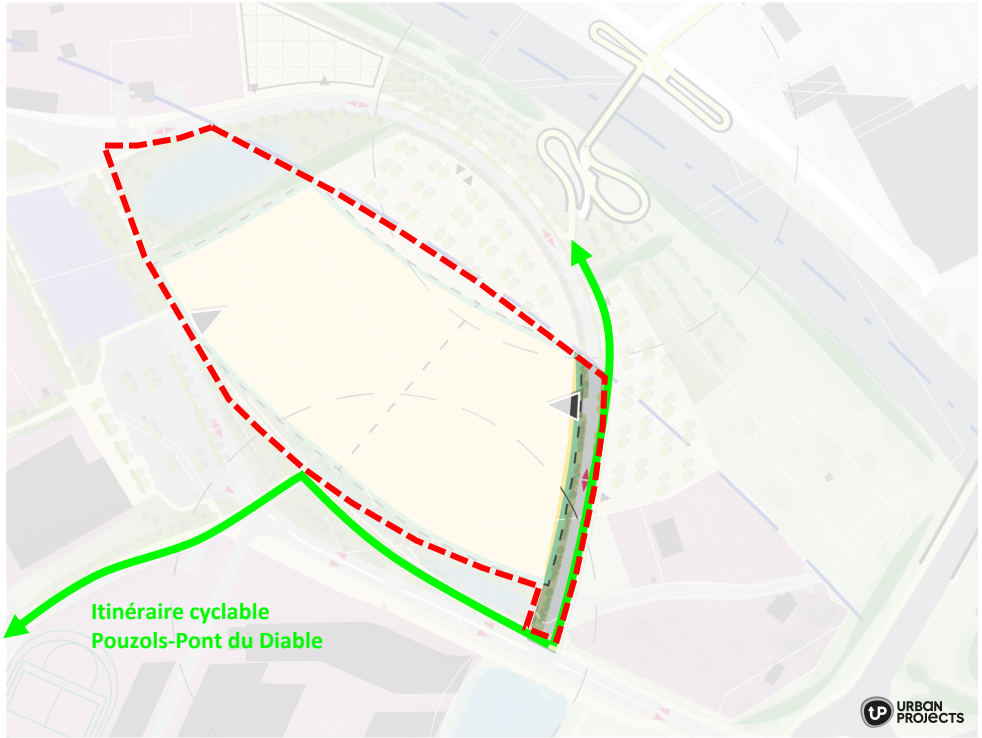
Une nouvelle voie de desserte sera créée perpendiculairement à l'Avenue Arnaud Beltrame, pour accéder aux bureaux (partie LST) de la caserne de gendarmerie.

Ce profil permet la constitution de la poursuite de la voie verte jusqu'à sa connexion avec la passerelle piétonne au-dessus de l'autoroute. Il contient une bande paysagée avec arbres d'alignement séparant l'espace piétonnier et cycles principal de la chaussée.

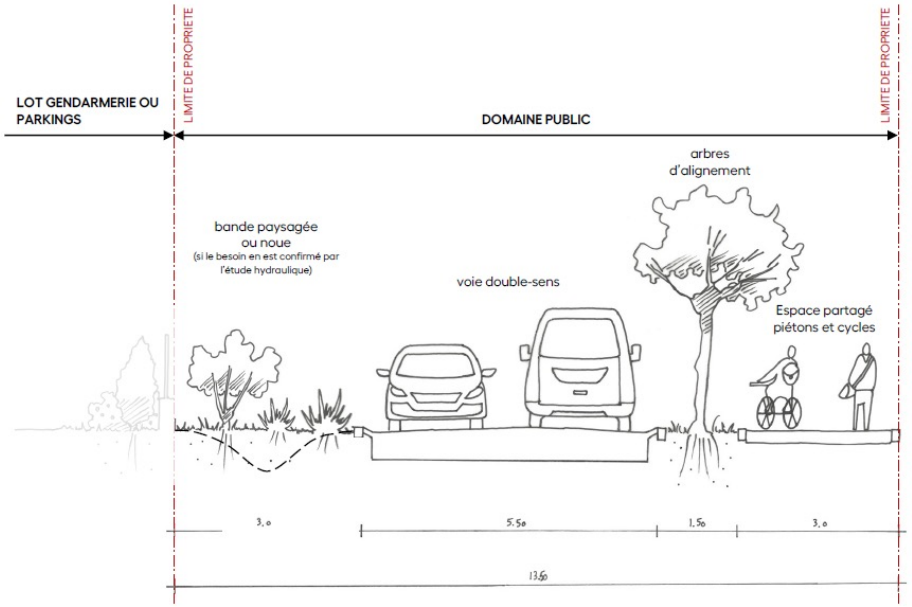
Une autre bande paysagée, plus fournie (2.50m), est proposée côté caserne de gendarmerie, afin de constituer un espace tampon entre la voie et celle-ci. Cela participera à fondre la clôture de la caserne de gendarmerie dans le paysage.

Les cheminements doux pourront être aménagés en matériau perméable, lorsque l'usage le permet.

Le maillage en liaisons douces, devra favoriser une desserte cohérente et structurée ainsi que l'accessibilité vers le cœur de village, le PEM, notamment par la passerelle existante. Il devra également favoriser la connexion avec le futur itinéraire cyclable sur le chemin de Jourmac, projet de la CCVH.



Localisation de la voie de desserte à créer
Source : Plan Guide – CCVH / Urban Projects



Coupe de principe sur la nouvelle voie de desserte
Source : Urban Projects

2.3.4 Le parti paysager

Une ceinture paysagère mettant à distance le projet de gendarmerie

Afin d'intégrer le projet à l'environnement, une attention particulière devra être portée aux franges urbaines. Cet espace en limite sera arboré/végétalisé sur une largeur minimale de 3,00. Cette zone tampon qui sera paysagée au maximum, limitera les conflits d'usages éventuels avec les constructions existantes et avec l'autoroute A750.

Les clôtures qui entourent toute la caserne de gendarmerie seront donc obligatoirement doublées d'une haie végétale.
Les nouvelles plantations du site de projet se composeront d'essences variées et locales (arbres, arbustes, vivaces, couvre-sol, etc.). Ces plantations permettront également de consolider l'armature verte pour la petite faune locale (insectes, oiseaux, etc.), en synergie avec le plan de paysagement public à l'échelle de l'ensemble du quartier.

Une haie existante importante sera conservée en limite nord-ouest de la zone destinée aux logements. Cette dernière participera à renforcer la qualité paysagère du site.

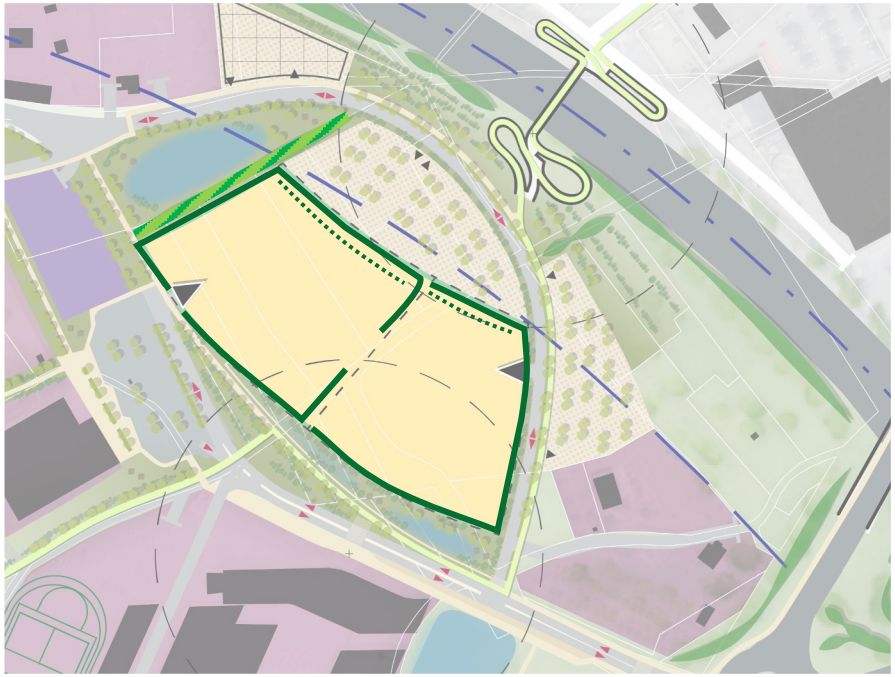
La création de jardins privatifs et de terrasses autour des logements participera au paysagement de la parcelle et à l'instauration d'une qualité de vie pour les usagers.

Un bassin de rétention se transformant en parc inondable

La partie nord-ouest du site de projet sera consacrée à l'aménagement d'un bassin de rétention en point bas du site. Si les contraintes techniques le permettent, cet ouvrage de gestion hydraulique pourra également être un parc inondable à destination de la population de Gignac. Proche des logements de la gendarmerie, l'accès à un espace de promenade et de repos sera facilité et contribuera à la qualité paysagère du site.

Comme mentionné dans l'étude écologique, les gîtes pour reptiles seront démantelés. Ces derniers pourront être reconstitués en périphérie du bassin de rétention.

Paysagement de la parcelle
Source : Plan Guide – CCVH / Urban Projects



2.3.6 Présentation de l'esquisse d'aménagement en phase Plan Guide (en cours de validation)



Plan Guide en cours de validation
Source : Plan Guide – CCVH / Urban Projects

3. L'intérêt général du projet

Dans le cadre de la DPMEC, la démonstration de l'intérêt général du projet est cruciale, il faut ainsi démontrer que ses avantages pour la collectivité l'emportent sur ses inconvénients, de toute nature soit-ils. Cette argumentation vise à hiérarchiser les avantages, en commençant par les orientations de l'État, pour descendre de maillage en maillage vers les spécificités de la commune de Gignac.

3.1 L'échelon National

Le projet d'implantation d'une nouvelle caserne de gendarmerie à Gignac n'est pas une initiative isolée, mais la conséquence locale d'une trajectoire nationale décrétée par le président de la République en 2022.

3.1.1 Le cadre législatif de LOPMI (2023-2027)

L'intérêt général du projet prend sa source dans la **Loi d'Orientation et de Programmation du ministère de l'Intérieur**. Ce texte majeur prévoit une enveloppe de 15 milliards d'euros sur cinq ans, dans le domaine de la sécurité nationale.

Ainsi, le projet de Gignac s'inscrit directement dans cette programmation budgétaire. L'État planifie une extension des capacités opérationnelles des gendarmeries.

3.1.2 Le plan des 238 brigades

En octobre 2023, le Président de la République a officialisé la création de 238 nouvelles brigades de la caserne de gendarmerie sur l'ensemble du territoire français. Une décision en opposition totale avec les politiques antérieures qui, entre 2007 et 2016 ont provoqué la fermeture de plus de 500 brigades. S'il convient de préciser que le projet de Gignac ne figure pas dans la liste des 238 brigades listées, ce projet constitue toutefois un maillon essentiel de la stratégie nationale notamment soutenue par le LOPMI sur le plan de la modernisation. En transformant la brigade existante en un pôle d'envergure bien plus importante, puisque cette dernière vise l'accueil de 54 gendarmes et plusieurs unités spécialisées, les mailles institutionnelles montrent ici une volonté d'étendre et multiplier les casernes plus importantes dans des localités moins denses.

L'implantation à Gignac répond ainsi à un impératif souligné sur le site du Ministère de l'Intérieur : « **Ces brigades vont permettre de renforcer la présence territoriale des forces de l'ordre, en particulier dans les zones rurales et péri-urbaines. » (cf ministère de l'intérieur).**

3.2 L'échelon Départemental

L'intérêt général à l'échelle de l'Hérault révèle une urgence opérationnelle dictée par deux facteurs liés : une démographique en constante croissance et une transformation profonde de la géographie de la délinquance.

3.2.1 La gestion de la pression démographique

Le département de l'Hérault connaît une croissance soutenue, accueillant environ 13 000 nouveaux résidents chaque année (Source : Insee). Cette dynamique ne se limite plus au cœur de la métropole montpelliéraine mais s'étend vers les pôles périurbains comme Gignac.

Le constat : La commune de Gignac, dépassant aujourd'hui les 6 000 habitants, agit comme un centre d'attraction dans la Vallée de l'Hérault. Ce territoire, sous influence métropolitaine, continue d'attirer de nouveaux résidents. Cette dynamique démographique mène ainsi à prendre en compte la problématique émergente concernant le ratio de gendarme pour 1000 habitants, encore très hétérogène actuellement en France. (Cf **LE MODELE TERRITORIAL DE LA gendarmerie NATIONALE : L'URGENCE D'UNE ADAPTATION : La banque des territoires; RAPPORT consacré aux enjeux de sécurité publique dans nos territoires ruraux : IHEMI).**

3.2.2 Le « glissement » de la délinquance

Un argument central du projet repose sur le constat statistique d'un transfert des flux délictuels. Le renforcement de la zone gendarmerie à Gignac peut-être une réponse concrète au phénomène de "périurbanisation" de la criminalité.

Les données du SSMSI et les analyses de la Banque des Territoires confirment que les zones rurales et périurbaines enregistrent désormais une progression de la délinquance (atteintes aux biens, trafics) supérieure à celle des centres urbains denses.

De plus, Gignac, par sa position stratégique, est exposé à une "délinquance itinérante" qui utilise les axes rapides pour frapper des zones résidentielles moins protégées. Stabiliser et augmenter la présence de la gendarmerie à cet endroit précis d'échangeur autoroutier, permet de faire office « d'avant poste » entre la métropole montpelliéraine et l'arrière-pays.

L'opération peut ainsi ici être qualifiée de "préventive ». En y installant une unité de recherche et d'intervention (PSIG) moderne à Gignac, l'État s'assure de contenir ce glissement vers les zones rurales, évitant ainsi un coût social et humain bien supérieur à l'investissement financier et foncier du projet.

3.3 L'échelon Stratégique et Opérationnel

L'intérêt général du projet repose aussi sur une rationalité géographique et opérationnelle. Le choix de Gignac n'est en aucun cas hasardeuse, en effet, une stratégie de positionnement idoine permet d'optimiser la réactivité des forces de l'ordre sur un ou plusieurs secteurs clés.

3.3.1 Une localisation au carrefour des axes A750 et A75

La pertinence de l'implantation à Gignac s'explique d'abord par sa situation au niveau d'un nœud autoroutier. La caserne se situe à l'articulation de l'A750 (axe Montpellier-Béziers/Lodève) et des routes départementales permettant l'accès aux communes petites et moyennes de la vallée de l'Hérault.

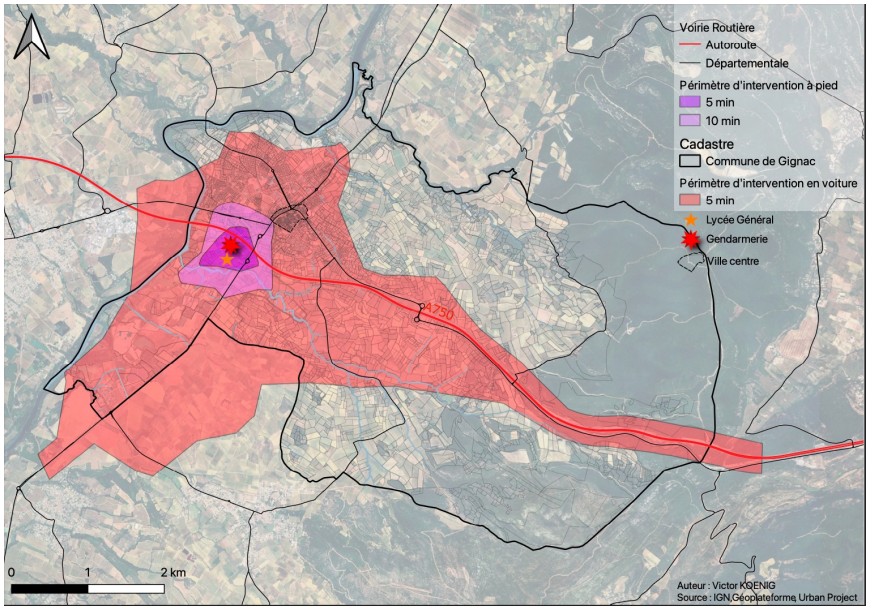
De plus, le gain de temps d'intervention est un avantage majeur. Gignac permet une dispersion rapide des unités vers les communes périphériques et les zones d'activités économiques en plein essor.

La surveillance des flux : La position stratégique permet un contrôle efficace des flux de transit, limitant les capacités de fuite de la délinquance itinérante évoquée précédemment. Enfin, sa situation à proximité de pôles multimodaux et du nouveau lycée permet un contrôle rapide et efficace des unités en cas de débordement ou de conflit dans des espaces d'échange humain important.

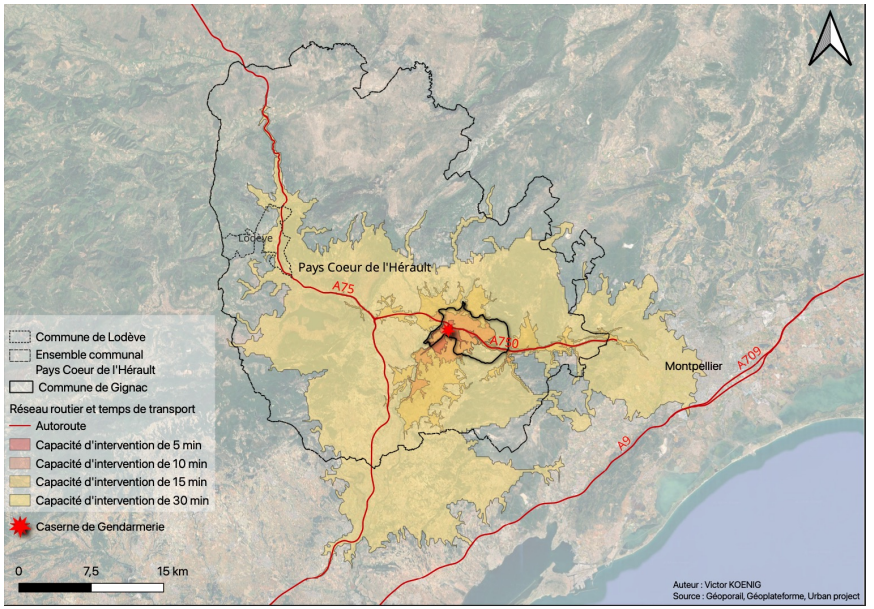
3.3.2 Le siège intercommunal

Gignac est le siège de la CCVH. Le projet de caserne s'inscrit ainsi dans une logique de "pôle de services".

Ainsi, l'implantation de la caserne de gendarmerie à proximité des infrastructures intercommunales peut permettre de favoriser une coopération avec la Police Municipale pluricommunale et les autre Polices Municipales communales de la CCVH. Une meilleure coordination des patrouilles sur les 28 communes du territoire sera mise en place.



Distance parcourue maximale des unités de gendarmeries par temps d'intervention
Source : Urban Projects



Distance parcourue maximale des unités de gendarmeries par temps d'intervention
Source : Urban Projects

3.4 L'échelon Local : Un levier de modernisation et de dynamise pour Gignac

L'intérêt général du projet au sein même de Gignac se traduit par une amélioration qualitative du service rendu aux citoyens et un impact social positif pour la commune.

3.4.1 Modernisation du service et accueil des publics vulnérables

La brigade actuelle de Gignac souffre d'une vétusté qui entrave les objectifs modernes de la gendarmerie. Le passage à un nouveau pôle de sécurité permet de répondre à des exigences normatives et éthiques devenues prioritaires et actuelles.

Les locaux actuels ne permettent plus de garantir l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite (PMR) ni de respecter les normes de confidentialité indispensables.

En voici une liste non-exhaustive de problèmes identifiés en ce qui concerne la caserne actuelle.

- Personnels non-formés
- Pas d'entrée dédiée aux personnes en situation de handicap
- Porte manuelle battante
- Pas de bande de guidage
- Présence d'une pente importante de longueur longue

Conformément aux directives nationales sur les violences intra-familiales, le nouveau projet prévoit des espaces d'accueil dédiés et sécurisés.

De plus, un environnement moderne est un gage d'efficacité pour les 54 gendarmes qui seront affectés au site, renforçant leur capacité d'engagement sur le terrain. La Grenelle des violences conjugales de 2019, impose la création d'espaces sécurisés et isolés. Dans les locaux actuels de Gignac, la configuration des bureaux ne permet pas de respecter l'anonymat et la confidentialité lors du dépôt de plainte.

3.4.2 Impact sur l'emploi

Le projet, par son ampleur, constitue un levier économique majeur pour l'emploi dans la Vallée de l'Hérault.

Pendant la phase de chantier : Le recours à des entreprises locales de BTP pour les travaux génère une activité immédiate. De plus, Hérault Logement est engagé par des clauses d'insertion sociale afin de remettre à l'emploi des jeunes ou des chômeurs de longue durée du secteur de Gignac.

Post-travaux : La maintenance d'un pôle d'environ 2 hectares ainsi que le nettoyage des locaux techniques et des 61 logements nécessitent des emplois afin d'assurer la salubrité des locaux.

Enfin, l'arrivée de 54 gendarmes (1 officier + 49 sous-officiers + 4 gendarmes adjoints volontaires) et donc de 54 potentielles familles peut permettre un effet levier en ce qui concerne l'emploi. L'arrivée d'environ 50 familles signifie environ 100 à 150 nouveaux résidents. Même si une grande partie de cette population réside déjà sur la commune (déplacements des gendarmes de l'ancienne caserne de Gignac) et sur le territoire du SCoT (notamment Lodève), outre la consommation, cela peut impliquer à minima le maintien de l'emploi local et des habitudes des familles déjà sur la commune et la potentielle recherche d'emplois pour les conjoints des nouveaux gendarmes dans le bassin de Gignac/Montpellier, contribuant ainsi au dynamisme du marché du travail local.

La caserne de gendarmerie s'inscrit aussi dans une logique d'insertion urbaine cohérente. En s'installant dans un secteur déjà identifié comme étant un pôle d'équipements, le projet bénéficie d'une cohérence territoriale optimale et d'une cohabitation harmonieuse avec les autres services proposés. Cela limite l'étalement urbain et concentre les moyens en un point unique et identifiable.

De plus, l'accessibilité routière y est grandement facilitée. La force majeure de cette localisation réside dans la proximité immédiate de deux échangeurs complets. Cet accès direct aux axes autoroutiers (A750 et accès rapide vers l'A75) permet une dispersion des forces de police dans des délais records :
Vers Lodève et le Nord (A75) : Pour une intervention vers l'arrière-pays.
Vers Montpellier (Est) et Béziers (Sud) : Pour un renforcement mutuel avec les unités métropolitaines ou côtières voisines.

Grâce à cette connectivité, la caserne de Gignac s'inscrit comme le pivot du ''Pays Cœur d'Hérault'', elle assure ainsi une capacité d'intervention à échelle extra-communale. Elle devient le garant de la sécurité pour l'ensemble du bassin de vie du Cœur d'Hérault.

3.5 Bilan avantages/inconvénients

3.5.1 Avantages

- ✓ Terrain d'assiette de faible valeur environnementale
- ✓ Accessibilité mobilité douce et transports en commun
- ✓ Projet inscrit dans un quartier d'équipements structurants et en mutation
- ✓ Faible impact paysager à l'échelle du territoire
- ✓ Respect des critères techniques et de sécurité pour une caserne de gendarmerie
- ✓ Parfaite desserte routière et autoroutières
- ✓ Totale maîtrise foncière du site

3.5.2 Inconvénients

- ✓ Nécessite d'implanter le projet en tenant compte des contraintes du ministère (distances entrée du Lycée et passerelle)
- ✓ Nécessite que la CCVH réalise le premier tronçon de son projet de voirie pour permettre la desserte de la gendarmerie
- ✓ Réseaux à dévier

C'est au regard de ces critères et des grandes thématiques exposées dans le présent chapitre que le projet présenté a été retenu par le maître d'ouvrage.

Conclusion

Notion mouvante, le Conseil d'État rappel que l'intérêt général se situe, depuis plus de deux cents ans, au cœur de la pensée politique et juridique française, en tant que finalité ultime de l'action publique.

C'est dans ce sillage que la procédure de déclaration de projet emportant la mise en compatibilité du PLU de Gignac s'inscrit afin de promouvoir la création d'une nouvelle caserne de gendarmerie portée par l'Etat.

Ainsi, le projet de création de la caserne de gendarmerie sur Gignac s'ancre dans la politique de réarmement territorial promue par le gouvernement tout en répondant à l'ensemble des documents de planification supra-communaux. Cette cohérence logique entre l'échelle nationale et locale constitue un paradigme à suivre pour les communes en tant qu'acteurs du maintien de la sécurité à l'échelle locale.

En conséquence, le projet de création de la caserne de gendarmerie sur le territoire de Gignac peut être considérée comme d'intérêt général au regard des éléments susvisés.

COMMUNE DE GIGNAC

PLAN LOCAL D'URBANISME

URBAN PROJECTS