REVISION DU PLAN LOCAL D'URBANISME (P.L.U.)

NÎMES

1 RAPPORT DE PRESENTATION

TOME 1 : DIAGNOSTIC

ADELE-SFI Urbanisme
434 rue Etienne Lenoir
30 900 Nîmes
adelesfi@wanadoo.fr
Tél/Fax : 04.66.64.01.
www.adele-sfi.com

EGIS Eau
78 Allée John Napier
34 965 Montpellier Cedex 2
montpellier.egis-eau@egis.fr
Tél. : 04.67.99.22.00
Fax : 04.67.65.03.18
www.egis-eau.fr

EGIS Villes et Transports
170, avenue Thiers
69455 Lyon CEDEX 06
Tél. : 04.37.72. 43.01
Fax : 04.37.72.27.07
www.egis.fr

Approbation du P.L.U. : DCM du 01/03/2004

Prescription de la révision du P.L.U . : DCM du 29/05/2010

Arrêt du projet de P.L.U. : DCM du 30/09/2017

Approbation du P.L.U. : DCM du 07/07/2018

Vers un projet de ville durable

TOME 1 – DIAGNOSTIC

SOMMAIRE

AVANT-PROPOS 5

Rappels règlementaires 6

Historique du P.L.U. de Nîmes 8

Les objectifs de la révision du PLU : présentation de la volonté communale 9

CHAPITRE I : DIAGNOSTIC ET ARTICULATION DU PLU AVEC LES DOCUMENTS SUPRA-COMMUNAUX ET AUTRES PLANS OU PROGRAMMES 11

I.1. NÎMES ET SON CONTEXTE 12
I.1.1. La ville dans son contexte élargi 12
I.1.2. La ville dans son site actuel : les grandes composantes du territoire 14
I.1.3. Les différents quartiers de Nîmes 16
I.1.4. La ville et son évolution urbaine : éléments historiques 17
I.1.5. Nîmes : une ville étalée et une ville de contrastes 22
I.1.6. Situation administrative 25
I.1.7. Documents d'urbanisme, plans ou programmes avec lesquels le PLU doit être compatible ou qu'il doit prendre en considération 29

I.2. POPULATION 48
I.2.1. Évolutions démographiques 48
I.2.2. Profil social 53
I.2.3. Perspectives de l'évolution démographique et besoins en logements 57
Synthèse « population » : Atouts - Faiblesses - Enjeux 60

I.3. LOGEMENT / HABITAT 61
I.3.1. Évolution du parc de logements 61
I.3.2. Caractéristiques du parc de logements 65
I.3.3. Projets de Rénovation Urbaine 72
I.3.4. Aire d'accueil des gens du voyage 78
I.3.5. Évolutions récentes de la construction 78
Synthèse « habitat » : Atouts - Faiblesses - Enjeux 83

I.4. ANALYSE URBAINE ET FONCIERE 84
I.4.1. Morphologies urbaines de la ville 84
I.4.2. Analyse de la consommation d'espaces naturels agricoles et forestiers 96
I.4.3. Analyse des disponibilites foncières, de la capacité de densification et de mutation de l'ensemble des espaces bâtis 103
Synthèse « analyse urbaine et foncière » : Atouts - Faiblesses - Enjeux 115

I.5. ECONOMIE ET ACTIVITES 116
I.5.1. Emploi 116
I.5.2. Composition du tissu économique de la Ville 117
I.5.3. Zones d'Activités Économiques 120
Synthèse « emploi - zones d'activités économiques » : Atouts - Faiblesses - Enjeux 124
I.5.4. Tissu commercial 125
Synthèse « commerce » : Atouts - Faiblesses - Enjeux 133
I.5.5. Tourisme 134

Synthèse « tourisme » : Atouts - Faiblesses - Enjeux 141
I.5.6. Activités agricoles 142
Synthèse « agriculture » : Atouts - Faiblesses - Enjeux 152

I.6. EQUIPEMENTS 154
I.6.1. Des équipements structurants qui participent au rayonnement de Nîmes 154
I.6.2. Un tissu d'équipements réparti dans l'ensemble de la ville 160
Synthèse « équipements » : Atouts - Faiblesses - Enjeux 163
I.6.3. De nombreux espaces verts mais un certain manque d'espaces publics de proximité 164
Synthèse « espaces publics » : Atouts - Faiblesses - Enjeux 172

I.7. INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS ET DEPLACEMENTS 173
I.7.1. Le contexte : organisation des espaces, topographie et déplacements 173
I.7.2. Mobilité 174
I.7.3. Structure et fonctionnement du réseau viaire 192
Synthèse « réseau viaire » : Atouts - Faiblesses - Enjeux 222
I.7.4. Sécurité routière 223
Synthèse « sécurité routière : Atouts - Faiblesses - Enjeux 235
I.7.5. L'organisation et la politique de stationnement 236
Synthèse « stationnement » : Atouts - Faiblesses - Enjeux 256
I.7.6. Livraisons 257
Synthèse « livraisons » : Enjeux 257
I.7.7. Réseau de transports en commun 258
Synthèse « transports en commun » : Atouts - Faiblesses - Enjeux 271
I.7.8. Modes de déplacements actifs 272
Synthèse « modes actifs » : Atouts - Faiblesses - Enjeux 282
I.7.9. Synthèse générale sur les déplacements 283

I.8. PAYSAGES, MORPHOLOGIES URBAINES ET PATRIMOINE 288
I.8.1. Les grands ensembles paysagers 288
I.8.2. Les motifs clefs du paysage nîmois 293
I.8.3. Un riche patrimoine bâti 298
I.8.4. Les entrées de ville : territoires en mouvement 304
Synthèse « paysages et patrimoine » : Atouts - Faiblesses - Enjeux 308

AVANT-PROPOS

RAPPELS REGLEMENTAIRES

Le P.L.U. doit permettre de définir une politique locale d'aménagement, tout en gardant sa vocation de gestionnaire de l'espace. Expression d'un projet urbain, il est l'occasion pour la collectivité de coordonner les différentes actions d'aménagement, de privilégier le renouvellement urbain et de maîtriser l'extension périphérique.

Comme tous les documents d'urbanisme, il trouve son fondement juridique dans les dispositions de l'article **L.101-2 du Code de l'Urbanisme**. Il doit ainsi déterminer les conditions permettant d'assurer :

« 1° L'équilibre entre :

a) Les populations résidant dans les zones urbaines et rurales ;

b) Le renouvellement urbain, le développement urbain maîtrisé, la restructuration des espaces urbanisés, la revitalisation des centres urbains et ruraux ;

c) Une utilisation économe des espaces naturels, la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières et la protection des sites, des milieux et paysages naturels ;

d) La sauvegarde des ensembles urbains et du patrimoine bâti remarquables ;

e) Les besoins en matière de mobilité ;

2° La qualité urbaine, architecturale et paysagère, notamment des entrées de ville ;

3° La diversité des fonctions urbaines et rurales et la mixité sociale dans l'habitat, en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs de l'ensemble des modes d'habitat, d'activités économiques, touristiques, sportives, culturelles et d'intérêt général ainsi que d'équipements publics et d'équipement commercial, en tenant compte en particulier des objectifs de répartition géographiquement équilibrée entre emploi, habitat, commerces et services, d'amélioration des performances énergétiques, de développement des communications électroniques, de diminution des obligations de déplacements motorisés et de développement des transports alternatifs à l'usage individuel de l'automobile ;

4° La sécurité et la salubrité publiques ;

5° La prévention des risques naturels prévisibles, des risques miniers, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature ;

6° La protection des milieux naturels et des paysages, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, des ressources naturelles, de la biodiversité, des écosystèmes, des espaces verts ainsi que la création, la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques ;

7° La lutte contre le changement climatique et l'adaptation à ce changement, la réduction des émissions de gaz à effet de serre, l'économie des ressources fossiles, la maîtrise de l'énergie et la production énergétique à partir de sources renouvelables ».

Le P.L.U. expose le **diagnostic** établi au regard des prévisions économiques et démographiques et précise les besoins répertoriés en matière de développement économique, d'aménagement de l'espace, d'environnement, d'équilibre social de l'habitat, de transports, d'équipements et de services.

Il présente le projet urbain de la commune ou du groupement intercommunal, par le biais notamment du **Projet d'Aménagement et de Développement Durables** (cf. pièce n°2 du PLU), qui définit les grandes orientations d'urbanisme et d'aménagement retenues par la commune.

Il traduit de façon spatiale ces grandes orientations, en déterminant sur chaque partie du territoire communal les choix de développement. Dans un souci de mixité urbaine, le P.L.U. définit les vocations des différents espaces de la commune. Des zones sont ainsi déterminées dans les documents graphiques, à l'intérieur desquelles des règles spécifiques fixent les droits à construire.

Il traduit de façon spatiale ces grandes orientations, dans un souci de mixité urbaine, d'équilibre entre les espaces naturels et urbains, de préservation de l'environnement,…

Le P.L.U. détermine les grands équilibres entre les secteurs urbanisés et les espaces naturels et délimite les espaces d'urbanisation future. Il doit prendre en compte les contraintes limitant l'urbanisation (risques naturels, risques technologiques…), les richesses naturelles et patrimoniales à préserver et à valoriser.

Conformément au **décret n°2015-1783 du 28 décembre 2015** relatif à la partie règlementaire du livre Ier du Code de l'Urbanisme et à la modernisation du contenu du plan local d'urbanisme : « *les dispositions des articles R151-1 à R151-55 du Code de l'Urbanisme dans leur rédaction en vigueur à compter du 1er janvier 2016 sont applicables aux plans locaux d'urbanisme qui font l'objet d'une procédure d'élaboration ou de révision sur le fondement de l'article L53-31 lorsque cette procédure a été prescrite après le 1er janvier 2016* ».

L'élaboration du PLU de Nîmes ayant été prescrite avant le 1er janvier 2016, le rapport de présentation du P.L.U. est donc régi par l'article **R.123-2-1 du Code de l'Urbanisme** (abrogé au 1er janvier 2016) :

*« **Lorsque le Plan Local d'Urbanisme doit faire l'objet d'une évaluation environnementale** conformément aux articles L. 121-10 et suivants, le rapport de présentation :*

> ***1° Expose le diagnostic** prévu au premier alinéa de l'article L. 123-1 et décrit l'articulation du plan avec les autres documents d'urbanisme et les plans ou programmes mentionnés à l'article L. 122-4 du code de l'environnement avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en considération ;*
>
> ***2° Analyse l'état initial de l'environnement** et les perspectives de son évolution en exposant, notamment, les caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées de manière notable par la mise en œuvre du plan ;*
>
> ***3° Analyse les incidences notables prévisibles de la mise en œuvre du plan sur l'environnement** et expose les conséquences éventuelles de l'adoption du plan sur la protection des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement telles que celles désignées conformément aux articles R. 214-18 à R. 214-22 (1) du code de l'environnement ainsi qu'à l'article 2 du décret n° 2001-1031 du 8 novembre 2001 relatif à la procédure de désignation des sites Natura 2000 ;*
>
> ***4° Explique les choix retenus pour établir le projet d'aménagement et de développement durables**, au regard notamment des objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire ou national, et, le cas échéant, les raisons qui justifient le choix opéré par rapport aux autres solutions envisagées. Il expose les motifs de la délimitation des zones, des règles qui y sont applicables et des orientations d'aménagement. Il justifie l'institution des secteurs des zones urbaines où les constructions ou installations d'une superficie supérieure à un seuil défini par le règlement sont interdites en application du a de l'article L. 123-2 ;*
>
> ***5° Présente les mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser s'il y a lieu, les conséquences dommageables de la mise en œuvre du plan sur l'environnement** et rappelle que le plan fera l'objet d'une analyse des résultats de son application, notamment en ce qui concerne l'environnement, au plus tard à l'expiration d'un délai de dix ans à compter de son approbation ;*
>
> ***6° Comprend un résumé non technique** des éléments précédents et une description de la manière dont l'évaluation a été effectuée.*

En cas de modification ou de révision, le rapport de présentation est complété par l'exposé des motifs des changements apportés.

Le rapport de présentation peut se référer aux renseignements relatifs à l'environnement figurant dans d'autres études, plans et documents. »

L'Évaluation Environnementale a été réalisée par le bureau d'études Egis Eau, spécialisé dans le domaine de l'environnement.

HISTORIQUE DU P.L.U. DE NIMES

Le P.L.U. de Nîmes a été approuvé le 1er Mars 2004. Compte tenu des évolutions urbaines que connaît la ville actuellement et du contexte législatif qui a évolué ces dernières années, la municipalité a décidé de lancer la révision du P.L.U. en mai 2010.

La ville de Nîmes a dans un premier temps fait l'objet d'un **Plan d'Urbanisme Directeur** approuvé par décret ministériel le **2 mai 1966**. Il prévoyait l'extension de la ville vers l'Ouest avec les perspectives démographiques suivantes :

- 125 000 à 130 000 habitants en 1968,
- 180 000 à 200 000 habitants en 1985.

Quatre grandes opérations d'urbanisme étaient prévues :

- la ZUP,
- le plan d'urbanisme de détail des allées Jean Jaurès,
- le plan d'urbanisme de détail des boulevards Triaire et Talabot,
- le plan d'urbanisme de détail du boulevard Sud.

Par arrêté préfectoral du **29 avril 1980**, le **Plan d'Occupation des Sols (P.O.S.) partiel** portant sur la ZUP Pissevin-Valdegour a été approuvé.

Le **P.O.S. se rapportant au reste du territoire communal** a été approuvé par délibération du conseil municipal le **4 février 1983**. Ce P.O.S. a ensuite fait l'objet de 4 modifications :

- le 17 mai 1984,
- le 23 octobre 1985,
- le 21 juillet 1986,
- le 5 février 1987.

La **première révision du P.O.S.** a été approuvée le **11 février 1988**. Le P.O.S. révisé a ensuite fait l'objet d'une modification le 28 juillet 1988.

La **seconde révision du P.O.S.** a été effectuée en 3 phases :

- La première phase portait sur le secteur sud, entre l'autoroute A9 et la RD 999 et le sud du territoire de la commune. Cette deuxième révision partielle a été approuvée le 11 juillet 1991. Cette révision partielle a été annulée par jugement du tribunal administratif en date du 27 avril 1998. Ainsi à partir de cette date et pour ce secteur, c'est le P.O.S. approuvé le 11 février 1988 et modifié le 28 juillet 1988 qui est applicable.
- La deuxième phase portait sur le secteur centre – garrigue, c'est-à-dire les espaces situés au nord de la voie ferrée et du boulevard Kennedy, incluant le centre-ville. Cette révision a été approuvée le 29 juillet 1993.
- La troisième phase, portait sur le secteur boulevard Sud, entre l'autoroute A9 et la voie ferrée. Cette révision été approuvée le 3 novembre 1997.

Le P.O.S. a également fait l'objet de **quatre modifications** successives approuvées

- le 2 février 1993,
- le 21 juillet 1995,
- le 28 septembre 1998,
- le 19 juillet 1999.

Une troisième révision, a été prescrite le 15 décembre 1997, marquant le changement de municipalité de 1995. Elle avait pour objectif de mettre en concordance le Programme Local de l'Habitat et le P.O.S. et de supprimer l'axe Nîmes-Campagne.

Pour être conforme aux objectifs et au nouveau cadre de la loi Solidarité et Renouvellements Urbains, la municipalité a délibéré le 8 septembre 2001 pour annuler la délibération du 15 décembre 1997 et **prescrire la révision du P.O.S. et sa transformation en Plan Local d'Urbanisme (P.L.U.).**

La 3ème révision du P.O.S. valant élaboration du P.L.U. a été approuvée le 1er mars 2004.

Le P.L.U. a connu **10 modifications,** approuvées :

- le 25 septembre 2004,
- le 1 octobre 2005,
- le 1er avril 2006,
- le 29 septembre 2007,
- le 26 avril 2008,
- le 3 octobre 2009,
- le 9 juillet 2011,
- le 29 septembre 2012,
- le 8 février 2014,
- le 1er juin 2015.

Il a également fait l'objet de **5 révisions simplifiées**, approuvées le :

- le 24 mars 2007,
- le 29 mars 2008,
- le 29 mai 2010,
- le 17 décembre 2011,
- le 28 septembre 2013.

LES OBJECTIFS DE LA REVISION DU PLU : PRESENTATION DE LA VOLONTE COMMUNALE

Par Délibération du Conseil Municipal en date du 29 mai 2010, la Ville de Nîmes a lancé la révision du P.L.U dont les principaux objectifs visent à :

- **redéfinir les orientations en matière d'urbanisme, d'aménagement et de développement durable,**
- **mettre en compatibilité le PLU avec les différents documents supra communaux** : Schéma de Cohérence Territoriale du Sud du Gard (SCOT), Programme Local de l'Habitat (PLH), Plan de Déplacements Urbains (PDU), ainsi qu'avec le Programme CADEREAU etc...
- **Intégrer le PPRi** (approuvé le 28/02/2012).

Les autres principaux objectifs poursuivis par cette révision du PLU sont de :

- **Appliquer la législation en vigueur : le Grenelle de l'Environnement, la loi ALUR.**
- **Plus généralement mettre en œuvre de nouveaux objectifs de développement** de la commune tout en intégrant les aspects environnementaux et énergétiques afin de :
  - **Satisfaire et anticiper les besoins** sans aggraver les déséquilibres environnementaux,
  - **Promouvoir un développement cohérent** de la ville et maintenir un cadre de vie agréable,

- **Articuler le développement urbain avec les projets structurants** en matière de déplacement,
- **Perpétuer ce qui fait la richesse de la ville** : la diversité des quartiers, les formes urbaines à échelle humaine, le jardin habité que constituent les garrigues,
- **Anticiper les défis environnementaux et préparer la ville de demain**.

La présente révision du Plan Local d'Urbanisme intègre les nouvelles mesures du Grenelle de l'Environnement (Loi du 10 juillet 2010 portant Engagement National pour l'Environnement) et notamment :

- Concevoir un urbanisme mieux articulé avec les politiques d'habitat, de transports, la qualité de vie,
- Favoriser un urbanisme économe en ressources foncières et énergétiques,
- Développer l'utilisation d'énergies renouvelables et limiter les émissions de gaz à effets de serre,
- Établir des trames vertes et bleues.

Conjointement à la Révision du P.L.U., et dans un souci de développement durable, la ville de Nîmes a décider de mener une démarche d'Approche Environnementale de l'Urbanisme (AEU®).

L'AEU® vise à favoriser et faciliter la prise en compte des aspects environnementaux et d'efficacité énergétique dans tout projet d'urbanisme opérationnel ou de planification, en proposant une approche globale et transversale et un accompagnement des projets.

Les sujets traités par l'AEU sont : les choix énergétiques, l'environnement climatique, la gestion des déplacements, la gestion de l'eau, la gestion des déchets, l'environnement sonore, les sites et sols pollués, la diversité biologique…

- L'A.E.U® est un outil du renouvellement urbain, de renouvellement des pratiques pour développer une politique environnementale et élever le niveau d'exigence environnementale du Plan Local d'Urbanisme en révision.
- L'A.E.U® vise un référentiel commun et une connaissance partagée pour faciliter les décisions politiques (en temps, en explication, en procédures), et l'appropriation du projet par les acteurs du territoire.
- L'A.E.U® pose également des questions : le choix de la communication, l'évolution de la pratique de la concertation, la gestion économe, le suivi évaluation et par voies de conséquence : la formation et la re-organisation.

La révision du Plan Local d'Urbanisme de Nîmes intègre également les nouvelles dispositions apportées par l'entrée en vigueur de la loi pour l'Accès au Logement et à l'Urbanisme Rénové (ALUR) du 24 mars 2014 qui vise notamment à :

- favoriser la production de logements (suppression des COS et des tailles minimales de terrain, etc…)
- lutter contre la consommation d'espace (introduction d'objectifs chiffrés de modération de la consommation d'espace dans le PADD, etc…)
- préserver les espaces agricoles et naturels (encadrement plus strict de la constructibilité dans ces zones, etc…).

Le projet de la ville de Nîmes s'inscrit donc avant tout dans un souci de **développement durable du territoire.**

CHAPITRE I : DIAGNOSTIC ET ARTICULATION DU PLU AVEC LES DOCUMENTS SUPRA-COMMUNAUX ET AUTRES PLANS OU PROGRAMMES

I.1. NIMES ET SON CONTEXTE

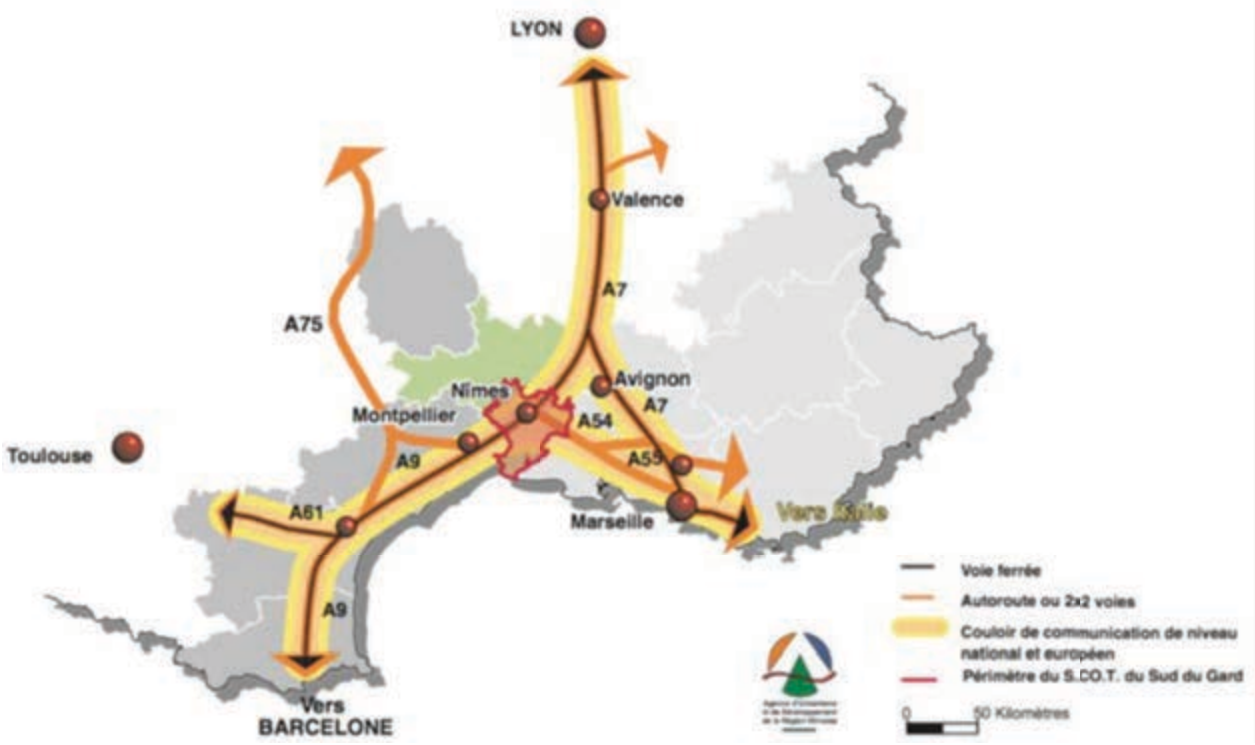
La ville de Nîmes s'inscrit dans un contexte régional dynamique mais elle est surtout caractérisée par des particularités locales (site contraint par le relief et les risques naturels, riche passé historique,…) qui ont dicté son développement au fil du temps.

I.1.1. LA VILLE DANS SON CONTEXTE ELARGI

Positionnée au **carrefour de la vallée du Rhône et de l'arc méditerranéen**, la Ville de Nîmes participe aujourd'hui pleinement au **dynamisme régional**.

Avec ses **150 000 habitants**, la ville s'inscrit au sein de **l'armature urbaine de la basse vallée du Rhône** entre Montpellier (à 50 km au Sud-Ouest), Avignon (à 50 km au Nord-Est) et Marseille (à 120 km au Sud-Est), et bénéficie d'une excellente accessibilité (autoroutes A9 et A54, aéroport de Nîmes-Garons, Ligne TGV avec la future gare de Nîmes-Manduel…).

La ville de Nîmes dans son contexte élargi

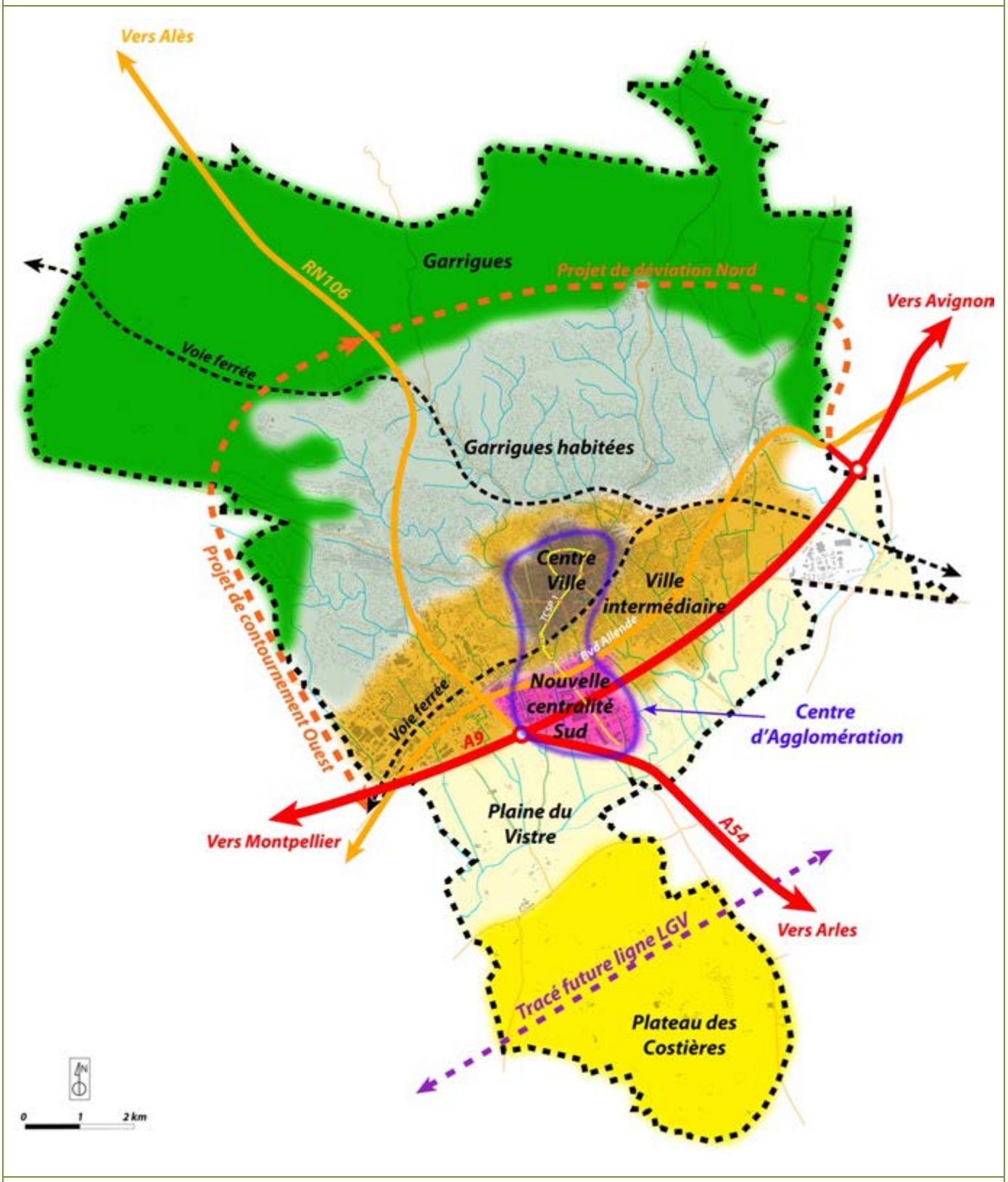


Source : A'U

La ville de Nîmes est la **polarité centrale et le pôle urbain majeur** d'un territoire de plus de 350 000 habitants qui s'étend sur l'ensemble du Sud du Gard et qui est aujourd'hui couvert par un **Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT du Sud du Gard) depuis 2007**.

C'est également la **ville centre de l'Agglomération de Nîmes Métropole** (créée en 2002) qui compte environ 240 000 habitants.

Organisation générale du territoire



Réalisation : ADELE-SFI, mai 2016

I.1.2. LA VILLE DANS SON SITE ACTUEL : LES GRANDES COMPOSANTES DU TERRITOIRE

La commune de Nîmes a une superficie de plus de 16 000 hectares ce qui en fait **une des plus vastes de France**. Depuis l'Antiquité, la ville se développe et s'inscrit dans un **site bien identifiable**, en **position d'interface** entre différents milieux :

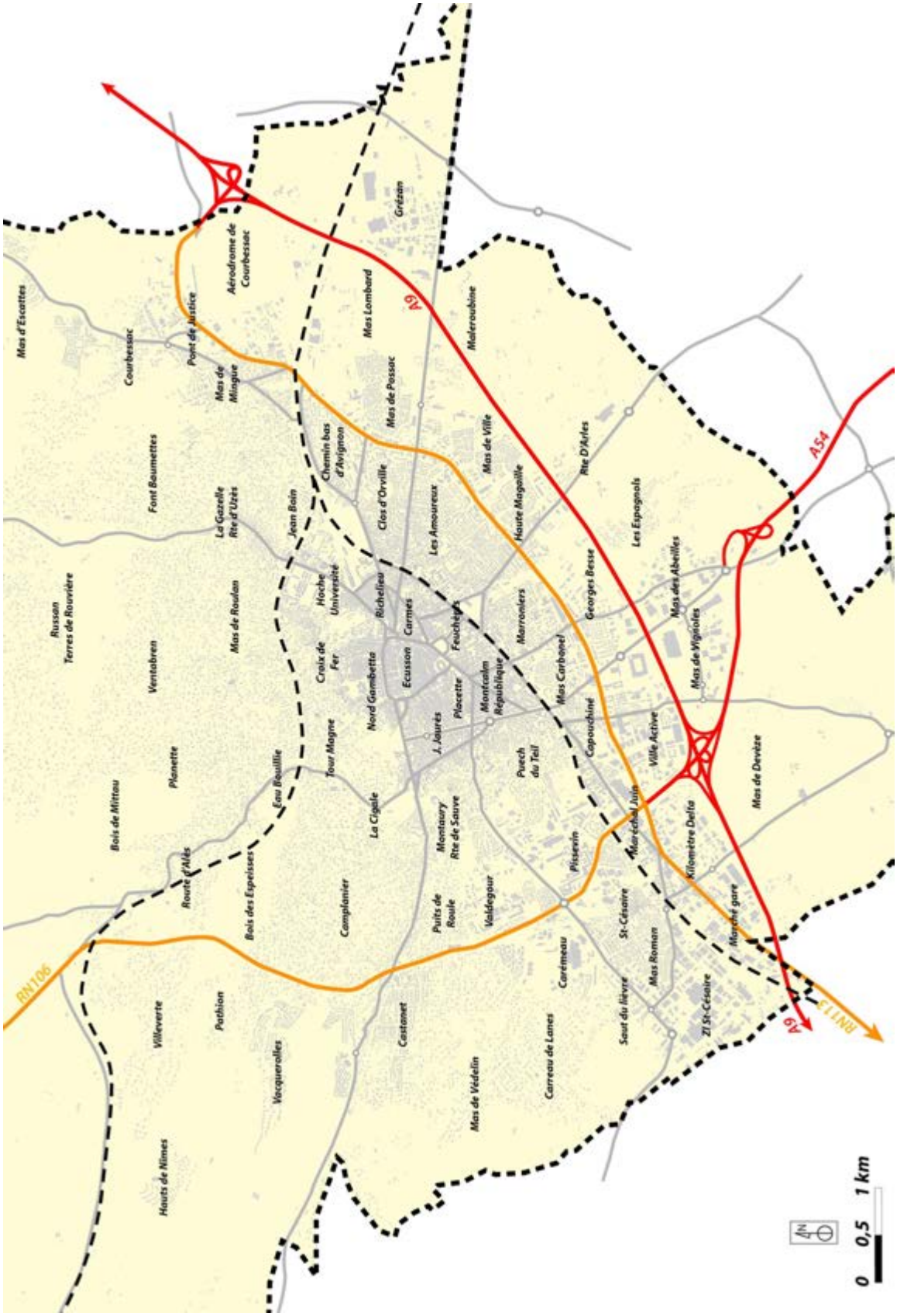
- Les garrigues au Nord,
- La plaine du Vistre et les Costières au Sud.

Le site et le relief ont conditionné l'orientation des principaux axes de communication (voie ferrée et A9 orientées Sud-Ouest / Nord-Est parallèlement à la retombée du plateau des garrigues). Ils induisent également un cadre de vie de qualité (proximité immédiate des espaces naturels et agricoles) mais marqué par les risques naturels (inondations liées aux cadereaux et au Vistre, feux de forêts dans les secteurs de garrigues…).

La ville d'aujourd'hui s'organise autour de plusieurs pôles :

- **Le centre ville** : constitué du centre historique à forte valeur patrimoniale et culturelle et des divers quartiers attenants, qui se sont développés tout au long de l'histoire, jusqu'au milieu du XXème siècle.
- **La nouvelle « centralité Sud »** : implantée au Sud du Boulevard Allende, elle joue le rôle de nouveau « **centre d'agglomération** », **en complément et en prolongement du centre ville**. Elle accueille à la fois de nombreux équipements structurants (Parnasse, Nemaussa, Stade des Costières…) et les nouveaux pôles commerciaux et tertiaires de la ville (Mas de Vignoles, Parc Georges Besse…).

  La ligne 1 du T.C.S.P. est l'épine dorsale de ce nouveau « **centre d'agglomération** », véritable **double centralité** regroupant le centre ville ancien et la nouvelle centralité Sud.
- **La « ville intermédiaire »** s'est développée dans le prolongement Sud du centre ville, entre la voie ferrée et le boulevard Allende. Elle regroupe des quartiers de typologies parfois très différentes mais qui ont en commun leur bonne accessibilité et une position très stratégique au sein du tissu urbain nîmois.
- **Les « garrigues habitées »** ceinturent la ville au Nord et constituent l'interface avec les zones naturelles. Il s'agit là d'une véritable spécificité nîmoise : elles couvrent de vastes surfaces (plus de 2 200 ha) et elles ont une véritable importance « culturelle » (fort attachement des nîmois à ces espaces de « nature habitée » issus de la tradition du maset).



Les différents quartiers nîmois

Réalisation : ADELE-SFI, mai 2016

I.1.3. LES DIFFERENTS QUARTIERS DE NIMES

Un des traits de l'identité nîmoise est le rôle important de la vie de quartier.

En effet, la ville est caractérisée par l'existence de nombreux comités de quartiers : ils sont **57 au total,** regroupés dans **7 conseils de quartiers.**

Garrigues Nord : • Russan-Terres de Rouvière • Garrigues Nord • Mas de Roulan • Planette-Antiquailles-Pied du Bon Dieu • Croix de Fer-Mont Margarot-Trois Fontaines • Gambetta • Tour Magne	**Garrigues Ouest :** • Villeverte • Castanet • Route d'Alès • Vacquerolles • Cigale • Camplanier • Carreau de Lanes • Ermitage/Auberge de jeunesse • Védelin • Saut du Lièvre
Nîmes Centre : • Plateforme-Cadereau • Jean Jaurès • Montcalm-République • Ecusson • Feuchères • Placette • Cardinal de Cabrières • Richelieu • Carmes-Couronne	**Courbessac / Mas de Mingue :** • Courbessac • Aérodrome-Pont de Justice • La Gazelle-Route d'Uzès • Mas de Mingue • Ventabren • Jean Bouin
Grézan / Chemin Bas d'Avignon : • Grézan-Maleroubine II • Pierre Semard-Beaucaire-Les Amoureux-Maleroubine • Chemin Bas d'Avignon • Mas de Ville • Clos d'Orville	**Costières :** • Bachas Orchidées • Route d'Arles • Narvik • Cité des Espagnols • Marronniers • Charmilles • Gaston Tessier • Rte de Montpellier-Maréchal Juin Capouchiné • Haute Magaille
Nîmes Ouest / St Césaire : • Saint-Césaire-Mas Roman • Valdegour • Pissevin • Alouette • Puech du Teil • Capitelles I • Capitelles II • Chemin du Mas de Campagne • Cante Perdrix • Nîmes Ouest • Plaine du Vistre et de Saint Césaire	

Nota : La ville est également découpée en **63 quartiers IRIS** par l'INSEE. Ce découpage ne correspond pas à celui des comités de quartiers.

Le découpage IRIS a uniquement été utilisé pour certaines analyses statistiques dans les chapitres « Population » et « Habitat ».

Il n'y a donc pas de définition claire et partagée du découpage exact et précis des différents quartiers nîmois.

Dans le cadre du P.L.U. ce sont les noms usuels des quartiers qui ont été utilisés et qui apparaissent donc dans les différents chapitres.

I.1.4. LA VILLE ET SON EVOLUTION URBAINE : ELEMENTS HISTORIQUES

L'implantation du **noyau urbain original de la ville** est liée à sa **situation de carrefour** entre la voie Régordane et la voie Domitienne ainsi qu'à la **présence de la fontaine de Nîmes**, source pérenne d'origine vauclusienne.

Dès sa naissance avec les premières installations humaines autour de la source de la Fontaine et l'oppidum sur le Mont Cavalier, la ville s'est ancrée au pied des collines qui forment le rebord du plateau des garrigues.

Ville prospère de la Gaulle romaine, la « **Colonia Nemausus** » s'organise à partir de deux axes perpendiculaires : le Cardo décumanus (orienté Nord-Sud) et le Décumanus maximus (orienté Est-Ouest) qui se croisent au niveau du forum (Maison Carrée) qui est alors le cœur de la cité.

Les **6 km d'enceinte augustéenne** (16/15 av. J.C.) suivent la ligne de crête des collines des Mont Cavalier, Mont Duplan et Montaury et, englobant environ **220 ha**, enferment une première enceinte antérieure datée du VIème siècle avant J. C.

Pendant l'époque médiévale la ville se resserre à l'intérieur de ses murs, n'occupant plus que 30 ha environ. Confinée au sein des remparts terminés au cours du XIIIème siècle, la ville s'organise autour des monuments antiques : ainsi les arènes sont investies pour devenir un quartier à part. Seuls les établissements religieux s'implantent en dehors des fortifications au milieu des terres cultivées où ils constitueront les noyaux des futurs faubourgs.

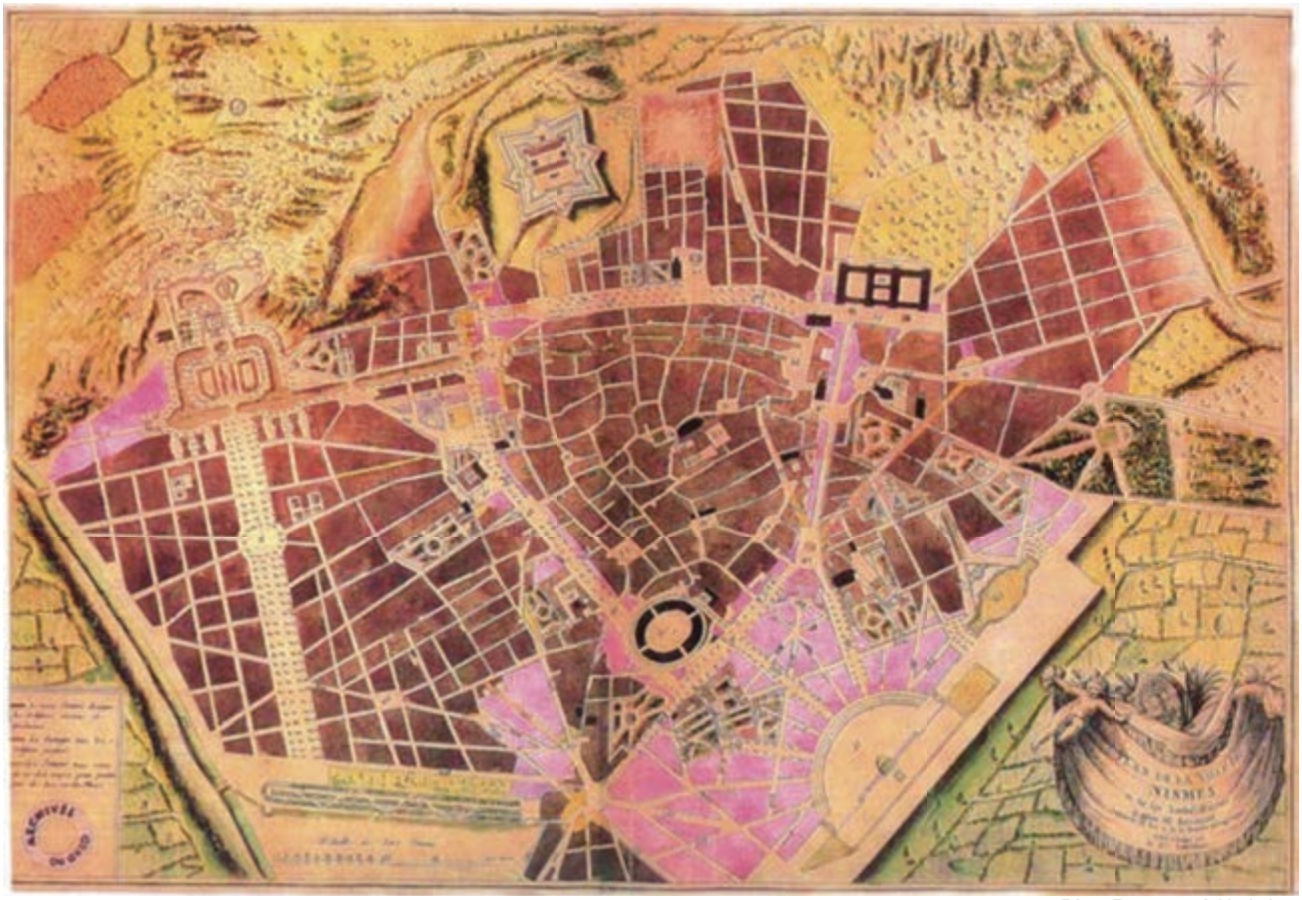
Suite à la révocation de l'Edit de Nantes en 1685 qui entraine la démolition progressive de l'enceinte médiévale, **le développement urbain s'amorce grâce aux premières initiatives d'embellissement** qui ouvrent la ville sur la campagne environnante : implantation du jeu de mail en 1636, plantations des allées d'ormes sur les avenues des portes de la Madeleine, de la Bouquerie, des Prêcheurs, des Carmes et de Saint Antoine en 1643, aménagement de l'Esplanade, de la promenade du Grand et du Petit Cours (l'actuel boulevard Gambetta).

L'essor industriel et démographique du XVIIIème siècle entraine l'extension urbaine rapide de la ville :

- à l'est : le faubourg Richelieu est créé selon une trame orthogonale (définie par le premier règlement d'urbanisme de 1744 afin d'assurer l'homogénéité du bâti et du parcellaire du lotissement).
- à l'ouest : créant un pendant au faubourg Richelieu, le Plan Mareschal dessine dès 1747 une nouvelle extension de la ville structurée autour du Cours Neuf (l'actuelle avenue J. Jaurès) et du Quai de la Fontaine (ce plan est repris en 1774 afin d'inscrire ce projet dans un plan général de la ville).

Le Plan Raymond de 1785 projette l'aménagement des espaces publics majeurs, places et boulevards après la démolition de l'enceinte (achevée en 1793) et le comblement des fossés, des travaux d'assainissement, le passage de l'Agau en souterrain et le dégagement des monuments historiques (Amphithéâtre, Maison Carrée et Porte d'Auguste).

La ville continue son expansion entreprise au siècle précédent en achevant la construction des faubourgs ouest et est qui atteignent maintenant les cadereaux d'Alès et d'Uzès.



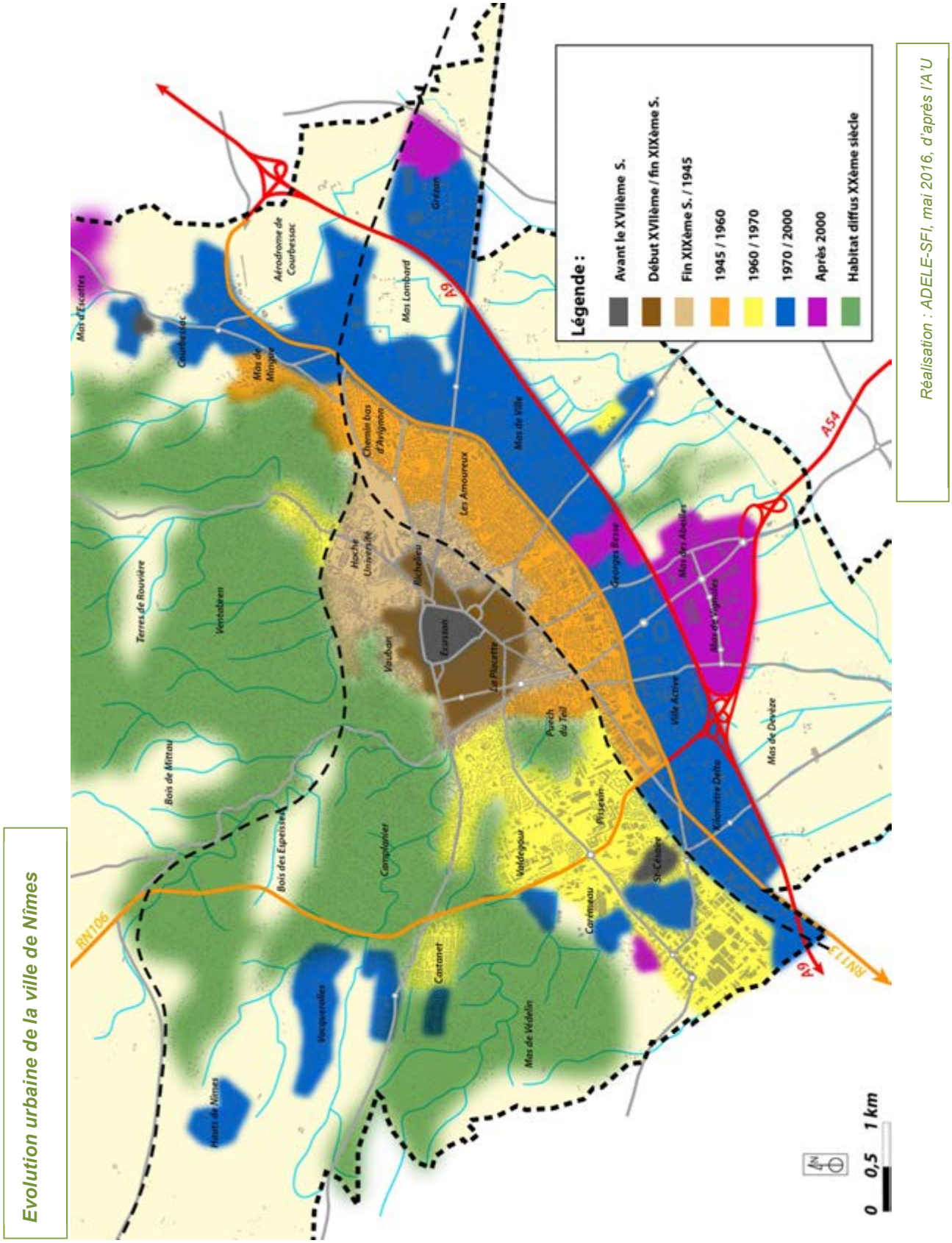
Plan Raymond (1785).
Source : Diagnostic des quartiers centraux de Nîmes – A'U 2001

La **construction de la ligne de chemin de fer** Alès - Nîmes - Beaucaire en 1839, suivie en 1940 par la ligne Nîmes – Montpellier avec la construction du viaduc et de l'embarcadère Porte d'Uzès, enclenchent une **nouvelle phase de croissance de la ville**.

Depuis l'Esplanade, dont la promenade ouverte sur la campagne formait jusqu'ici la limite sud de la ville, l'axe rectiligne de l'avenue Feuchères est dressé jusqu'à la nouvelle gare.

Les quartiers de part et d'autre de l'avenue Feuchères, de la Cité Foulc et du quai Russy (l'actuelle avenue Carnot), puis du Cours Neuf prolongé au sud au-delà du jeu de mail (1866-72) s'urbanisent constituant au fur et à mesure un **espace urbain continu entre le centre ancien et le viaduc de la voie ferrée**.

Tramway sur l'Avenue Feuchères au début du XXème siècle
Source : www.delcampe.net



Evolution urbaine de la ville de Nîmes

Réalisation : ADELE-SFI, mai 2016, d'après l'A'U

Dès 1898, plusieurs lignes de tramways desservent les boulevards, les halles, l'avenue Feuchères et la gare pour relier les quartiers au centre-ville.

C'est seulement à la fin du XIXème siècle que la ville retrouvera la même superficie que celle définie par l'enceinte augustéenne à l'époque romaine, avec une emprise décalée vers le sud.

L'espace urbain contenu entre la voie ferrée au Sud, le cadereau d'Alès à l'Ouest, le fort et le réservoir au Nord se comble vers 1925, **d'autres faubourgs commencent à se développer** au-delà du viaduc et le long des anciennes routes d'accès à la ville. En bordure nord, les collines de la Tour Magne, du Mont Duplan et de Montaury sont progressivement occupées par des masets, cabanons de jardins.

Enclenchée avant-guerre, par le **Plan Danger de 1936** (plan d'extension de Nîmes qui fait apparaître un zonage confirmant le caractère urbain des faubourgs : zone A des « maisons de rapport » et zone B « d'habitation jointives »), un **nouveau mode de planification urbaine est mis en œuvre à partir de 1950**.

Modifiant profondément la morphologie de la ville, les **premières opérations de masse** et la **création des nouvelles zones à caractère exclusivement industriel**, entrainent **l'éclatement de l'espace urbain en s'affranchissant des limites** que constituaient le viaduc de la voie ferrée et les cadereaux d'Alès et d'Uzès (le premier étant couvert en totalité dès 1959, le deuxième seulement en 1970)

Les **premières opérations d'habitat collectif** sont réalisées **au-delà de la voie ferrée** créant les quartiers d'habitat du **Chemin Bas d'Avignon** (1956-1960) et du Clos d'Orville sur l'emplacement d'anciens vergers et jardins.

A l'ouest, le Marché-Gare (150 ha environ) et la zone industrielle de Saint Césaire (120 ha environ) sont implantées de part et d'autre du chemin de fer en direction de Montpellier.

En 1962, les cités du Mas de Mingue sont construites sur les premières hauteurs des collines de Serre Paradis de part et d'autre du cadereau du vallat de Riquet pour accueillir les rapatriés suite à l'indépendance de l'Algérie.

Le **plan d'ensemble** dessiné par l'architecte en chef de la ville Xavier Arsène-Henry **projette la construction d'un nouveau quartier de 12 000 logements sur les garrigues de Pissevin et de Valdegour (création de la ZUP par arrêté ministériel en 1961)** et la construction d'une cité administrative au carrefour entre l'avenue Kennedy et l'avenue J. Jaurès.

Seule la ZUP Sud (Pissevin) est réalisée en totalité. Seulement un tiers environ de la ZUP Nord (Valdegour) est construit.

Parallèlement, des lotissements mutualistes se développent créant les quartiers tels que Beausoleil ou Capouchiné sur la plaine maraîchère.

Le Plan d'Urbanisme Directeur (P.U.D.), élaboré en 1966, confirme l'extension de la ville vers l'ouest. Il intègre quatre grandes opérations d'urbanisme : la ZUP, la cité administrative sur la partie centrale de l'avenue Jean Jaurès, l'aménagement des boulevards Sergent Triaire et Talabot et le boulevard périphérique Sud.

Durant la même période, les **collines de garrigues**, où les masets sont transformés en résidences principales, sont **progressivement investies par l'habitat individuel** : **apparition des quartiers de « garrigues habitées », véritable spécificité nîmoise**.

Ouverts en 1967, les 7 km du **boulevard périphérique Sud (boulevard Allende)** deviennent rapidement le **vecteur du développement urbain de la ville** où s'installeront les premières grandes surfaces commerciales.

Les **années 1970** voient la **création d'une nouvelle infrastructure majeure : l'autoroute A9**. Ce nouvel axe crée une **nouvelle coupure physique entre la ville et la plaine agricole**, toujours selon un axe général Est-Ouest.

Les espaces situés entre le boulevard périphérique et l'A9 vont alors être urbanisés au fur et à mesure, sous forme d'opérations d'ensemble essentiellement, **le centre de gravité de la ville se déplace alors vers le Sud** :

- Zones d'activités économiques et zones commerciales (« Ville Active », « Parc Georges Besse 1 », etc…),
- Opérations d'habitat (« Mas de Ville » et « Haute Magaille » par exemple),
- Équipements publics (Stade des Costières, Parnasse et Parc des Expositions…),

Depuis le début des années 2000, l'urbanisation a franchi la **« barrière » constituée par l'A9** et de **nouveaux quartiers se développent au Sud de cet axe**, à proximité du « nœud autoroutier » avec l'A54 :

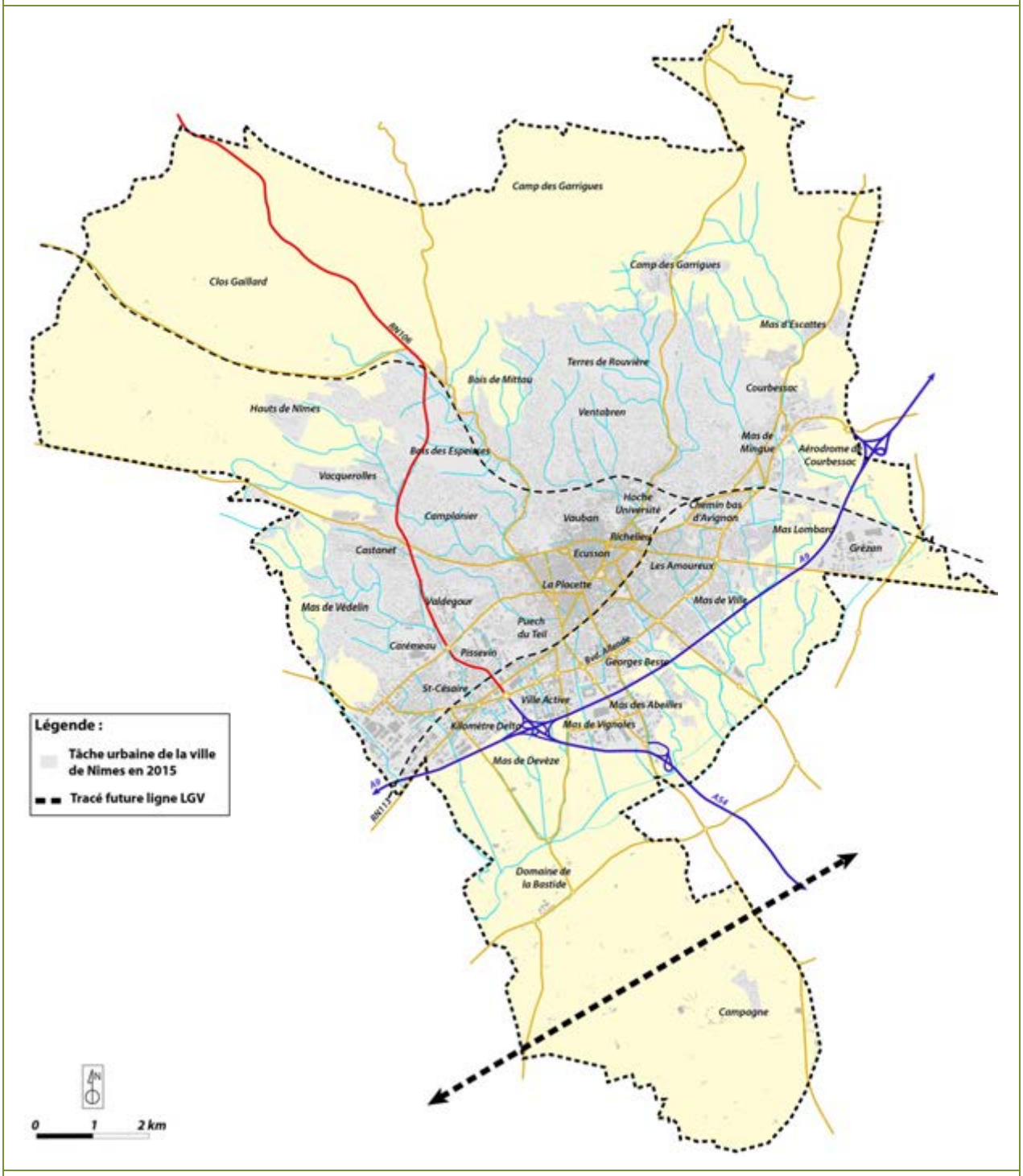
- ZAC « Mas de Vignoles » à vocation commerciale,
- ZAC « Mas des Abeilles » à vocation tertiaire et commerciale essentiellement,
- Zone d'activités économiques de Grézan 1,2,3 et 4,
- Parc Georges Besse 2.

I.1.5. NIMES : UNE VILLE ETALEE ET UNE VILLE DE CONTRASTES

L'immensité du territoire communal (plus de 16 000 ha) combinée aux spécificités de l'évolution urbaine historique et du site dans lequel s'est inséré la ville ont fait de Nîmes une **ville très étalée**.

C'est ainsi qu'en 2015, la superficie de la **tache urbaine** (qui englobe le tissu urbain constitué ainsi que les « garrigues habitées ») est d'environ **5 700 ha**.

La tâche urbaine de Nîmes en 2015



Source : ADELE-SFI, mai 2016

Nîmes est une ville de contrastes : elle regroupe à la fois des **typologies bâties très aérées** et des quartiers **très denses** en terme d'habitat.

Ainsi, la **densité moyenne** sur l'ensemble de la ville urbanisée est d'environ **18 logements / ha** (avec de grandes disparités selon les quartiers) ce qui est un chiffre faible pour une ville centre.

Les **« garrigues habitées »** (qui sont une spécificité nîmoise et qui représentent à elles seules plus d'un tiers de la tache urbaine) ont une **densité bâtie moyenne de 4 à 5 logements / ha seulement**. Dans certains quartiers, comme l'Eau Bouillie ou Ventabren, la densité est même plutôt de 3 logements par hectare.

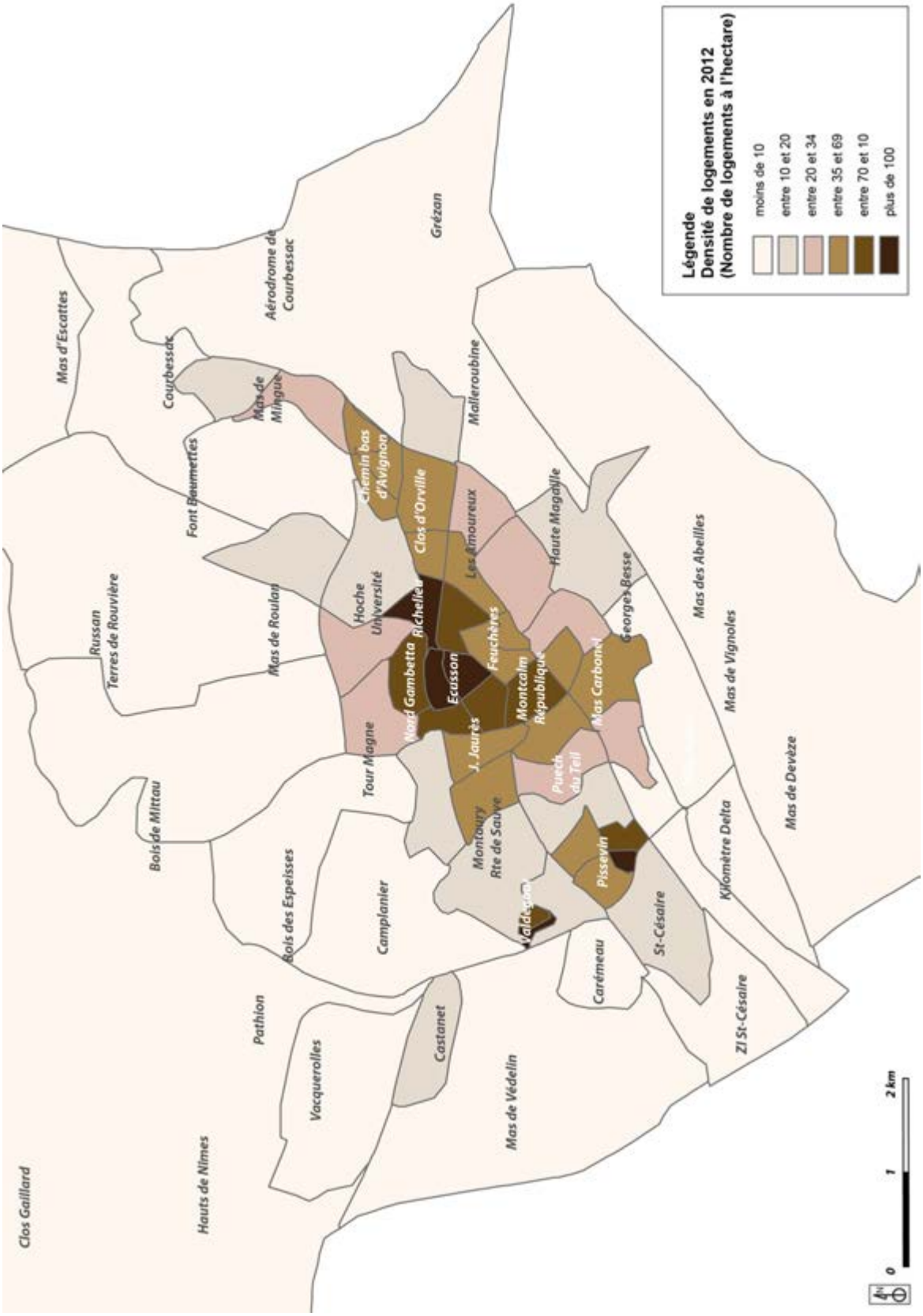
A l'inverse, les **quartiers du centre ville** (Ecusson, Richelieu…), ou certains **quartiers de grands ensembles collectifs** (comme une partie de Valdegour…) présentent des **densités supérieures à 100 logements / ha**.

Depuis le début des années 2000, Nîmes a entrepris une dynamique de renouvellement urbain et de densification. Les nouveaux quartiers présentent des densités moyennes de l'ordre de 50 logements / ha.

Par exemple :

- Environ 95 logements / ha pour l'opération Hoche Université, proche du centre ville,
- Environ 40 logements / ha pour la ZAC de la Citadelle dans une contexte moins dense.

Densité de logements (par quartiers IRIS en 2012)



Source : INSEE, 2012 / Réalisation : ADELE-SFI, mai 2016

I.1.6. SITUATION ADMINISTRATIVE

I.1.6.1. Nîmes : Préfecture du Département du Gard

Devenue préfecture du Gard lors de la création du département en 1790, Nîmes est le centre administratif, mais également économique du département qui s'étend depuis les Cévennes jusqu'à la mer Méditerranée. Dans ce rôle administratif, la ville est relayée, dans l'arrière-pays cévenol, par les sous-préfectures d'Alès et du Vigan.

I.1.6.2. Nîmes : Ville centre de la Communauté d'Agglomération Nîmes Métropole

Le 26 décembre 2001, le préfet du Gard signait l'arrêté portant **création à partir du 1er janvier 2002 de la Communauté d'Agglomération Nîmes Métropole (CANM)**.

Elle a pour mission de **contribuer à la réalisation d'un projet commun de développement à l'échelle du bassin de vie.**

Le périmètre s'étendait à l'origine à 14 communes. **En 2018**, la CANM compte **39 communes** et comptabilise environ 257 000 habitants dont environ 150 000 habitants pour la seule ville de Nîmes.

La communauté d'Agglomération de « Nîmes Métropole » exerce différentes compétences ayant trait à la qualité de vie et au quotidien de ses habitants.

<u>En 2018, elles étaient les suivantes :</u>

Compétences obligatoires :

- Le Développement économique ;
- L'Aménagement de l'espace communautaire ;
- L'Equilibre social de l'habitat ;
- La Politique de la ville ;
- La collecte et le traitement des déchets ménagers et assimilés ;
- L'accueil des gens du voyage.

Compétences optionnelles :

- Équipements sportifs et culturels ;
- Gestion de l'eau ;
- Création ou aménagement et entretien de la voirie.

Compétences facultatives :

- Environnement ;
- Mise en oeuvre d'une politique culturelle ;
- Assainissement collectif et non collectif ;
- Développement numérique du territoire ;
- Constitution de réserves foncières.

Concernant Nîmes, la Communauté d'Agglomération Nîmes Métropole intervient activement aux travers différentes thématiques et notamment les points suivants :

- En matière d'économie, elle porte les projets des zones d'activités économiques d'intérêt communautaire (« Actiparcs ») de Georges Besse II, Grézan.
- En matière d'habitat, la Communauté d'Agglomération dicte les grandes tendances à respecter au travers du Plan Local de l'Habitat (PLH) en vue d'améliorer la qualité de vie du citoyen comme : développer et renforcer une politique foncière en faveur de l'habitat, organiser la production de logements dans un souci de mixité sociale, favoriser les parcours résidentiels sur l'ensemble du territoire communautaire par le développement de l'offre locative et le soutien à l'accession de propriété, développer l'offre de loyers maîtrises, participer au renouvellement de la ville sur elle-même par la mise en œuvre de projet de renouvellement urbain. Elle a en charge également le projet de rénovation urbaine (ANRU) dans le cadre de la politique de la ville concernant 3 quartiers : Chemin Bas d'Avignon, Valdegour, Pissevin.
- Elle est également délégataire des « aides à la pierre » (aides accordées par l'Etat et qui sont destinées à favoriser l'investissement immobilier sous forme de prêts aidés ou de primes).
- En terme de déplacements, le Plan de Déplacements Urbains (PDU) définit « les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et de stationnement ». En lien avec le PDU, elle a réalisé un plan déplacement des entreprises afin de repenser les habitudes déplacements et de s'orienter vers un système plus "éco-mobile". En matière d'accessibilité elle a mis en place un schéma directeur ainsi qu'une charte d'aménagement des points d'arrêts.
- Enfin, sur le thème de l'eau et de l'assainissement, la Communauté d'Agglomération Nîmes Métropole élabore, entre autre, des schémas (le Schéma Directeur d'Assainissement et le Schéma Directeur de l'Eau Potable) comme outils de planification, de maîtrise de la ressource et de définition de la stratégie de la collectivité en matière d'assainissement.

La démarche AGENDA 21 : un programme d'actions pour un avenir durable

Le Sommet de la Terre de Rio en 1992 a marqué un tournant décisif dans l'histoire de notre planète en fixant le cadre d'un partenariat mondial pour le Développement Durable. Toutes les Collectivités ont été invitées à réaliser un Agenda 21, programme d'actions dont l'objectif est de mettre le développement durable à l'échelle du territoire, de manière pérenne.

Le Conseil Communautaire a donc **adopté le 4 octobre 2010** son Agenda 21.

Véritable feuille de route pour l'aménagement et le développement de Nîmes Métropole, l'Agenda 21 invite à prendre le cap du Développement Durable pour l'ensemble des compétences, avec le Projet d'Agglomération pour le plus long terme.

Dans ce cadre, l'Agenda 21 de Nîmes Métropole apporte une méthode, des orientations et un programme d'actions qui permet :

- d'optimiser l'attractivité et le rayonnement de son territoire,
- d'attirer de nouvelles entreprises et de créer des emplois,
- de créer de nouvelles solidarités,
- de faciliter les déplacements des biens et des personnes,
- de préserver notre cadre de vie,

L'Agenda 21 de Nîmes Métropole contient un **chantier de 110 actions** programmées à court, à moyen et à plus long terme, regroupées en cinq axes :

1. **Vers Nîmes Métropole équilibrée et moins vulnérable** : répondre et s'adapter au changement climatique et aux risques.
2. **Vers Nîmes Métropole innovante et belle à vivre** : réconcilier attractivité économique, biodiversité et cadre de vie.
3. **Pour une agglomération solidaire et conviviale** : renforcer les solidarités territoriales et le "Vivre Ensemble".
4. **Vers Nîmes Métropole bonne gestionnaire** : prévoir les besoins essentiels de demain.
5. **Vers Nîmes Métropole exemplaire et partenaire** : s'impliquer et mobiliser pour le développement durable.

I.1.6.3. Nîmes : au cœur du Pays Garrigues et Costières de Nîmes

Nîmes fait également parti du Pays « Garrigues et Costières de Nîmes ».

Il totalise environ **274 000 habitants** répartis sur **44 communes** regroupées sur deux établissements de coopération intercommunale (EPCI) :

- La Communauté d'Agglomération Nîmes Métropole (la Communauté de Communes de Leins Gardonnenque à rejoint Nîmes Métropole au 1er janvier 2017).
- La Communauté de Communes de Beaucaire Terre d'Argence

Depuis le début de l'année 2008, ce Pays est porté par un syndicat Mixte composé des trois intercommunalités précédemment citées et du Conseil Général du Gard.

Les **domaines d'intervention** du Pays sont larges : services à la personne, économie, habitat, tourisme, agriculture, transport…

Le Pays a porté sa candidature pour un programme LEADER (Liaison Entre Actions de Développement de l'Economie Rurale) 2014-2020 « De garrigues en Costières » avec pour objectif de renforcer le lien entre les zones rurales et urbaines. Il participe également à d'autres projets et études (animation chartes paysagères, collectif des garrigues, etc.).

Périmètre du Pays Garrigues et Costières de Nîmes

Source : Pays Garrigues et Costière de Nîmes

I.1.7. DOCUMENTS D'URBANISME, PLANS OU PROGRAMMES AVEC LESQUELS LE PLU DOIT ETRE COMPATIBLE OU QU'IL DOIT PRENDRE EN CONSIDERATION

Au regard des articles L131-4 à L131-6 du Code de l'Urbanisme, le PLU de Nîmes se doit d'être compatible avec les documents qui le précèdent dans la hiérarchie des normes et prendre en considération les orientations et les dispositions prévues par chacun d'eux lorsque le territoire communal est concerné.

Article L131-4
« Les plans locaux d'urbanisme et les documents en tenant lieu ainsi que les cartes communales sont compatibles avec :

1° Les schémas de cohérence territoriale prévus à l'article L. 141-1 ;

2° Les schémas de mise en valeur de la mer prévus à l'article 57 de la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 ;

3° Les plans de déplacements urbains prévus à l'article L. 1214-1 du code des transports ;

4° Les programmes locaux de l'habitat prévus à l'article L. 302-1 du code de la construction et de l'habitation ;

5° Les dispositions particulières aux zones de bruit des aérodromes conformément à l'article L. 112-4. »

Article L131-5
« Les plans locaux d'urbanisme et les documents en tenant lieu prennent en compte le plan climat-air-énergie territorial prévu à l'article L. 229-26 du code de l'environnement ».

Article L131-6
« Lorsque le plan local d'urbanisme, le document en tenant lieu ou la carte communale a été approuvé avant l'un des documents énumérés aux 1° à 4° de l'article L. 131-4, il est, si nécessaire, rendu compatible avec ce document :

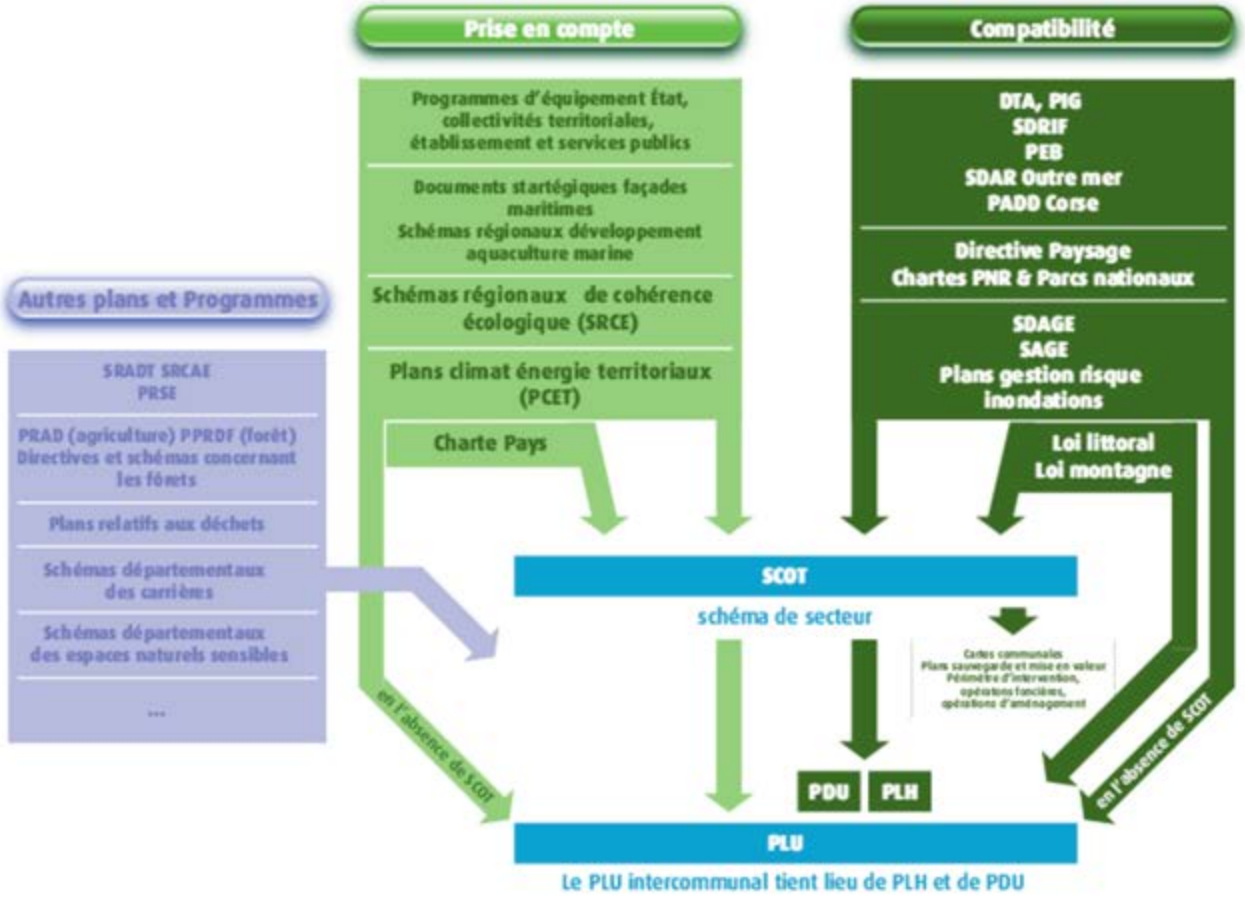
1° Dans un délai d'un an s'il s'agit d'un schéma de cohérence territoriale ou de trois ans si la mise en compatibilité implique une révision du plan local d'urbanisme ou du document en tenant lieu ;

2° Dans un délai de trois ans s'il s'agit d'un schéma de mise en valeur de la mer ou d'un plan de déplacements urbains ;

3° Dans un délai de trois ans s'il s'agit d'un programme local de l'habitat, ramené à un an si ce programme prévoit, dans un secteur de la commune, la réalisation d'un ou plusieurs programmes de logements nécessitant une modification du plan. Le plan local d'urbanisme n'est pas illégal du seul fait qu'il autorise la construction de plus de logements que les obligations minimales du programme local de l'habitat n'en prévoient ».

Le présent P.L.U. doit être compatible avec les lois et autres documents d'urbanisme, plans et programmes de portée supérieure.

Documents avec lesquels les PLU doivent être compatibles ou qu'ils doivent prendre en compte



DTA	Directive territoriale d'aménagement	PNR	Parc naturel régional
PADD	Plan d'aménagement et de développement durable	SAR	Schéma d'aménagement régional
PCET	Plan climat énergie territorial	SAGE	Schéma d'aménagement et de gestion des eaux
PDU	Plan de déplacements urbains	SDAGE	Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux
PEB	Plan d'exposition au bruit aérodrome	SDRIF	Schéma directeur de la région d'Île-de-France
PIG	Projet d'intérêt général	SRCE	Schéma régional de cohérence écologique
PLH	Plan local de l'habitat		

Source : http://www.developpement-durable.gouv.fr

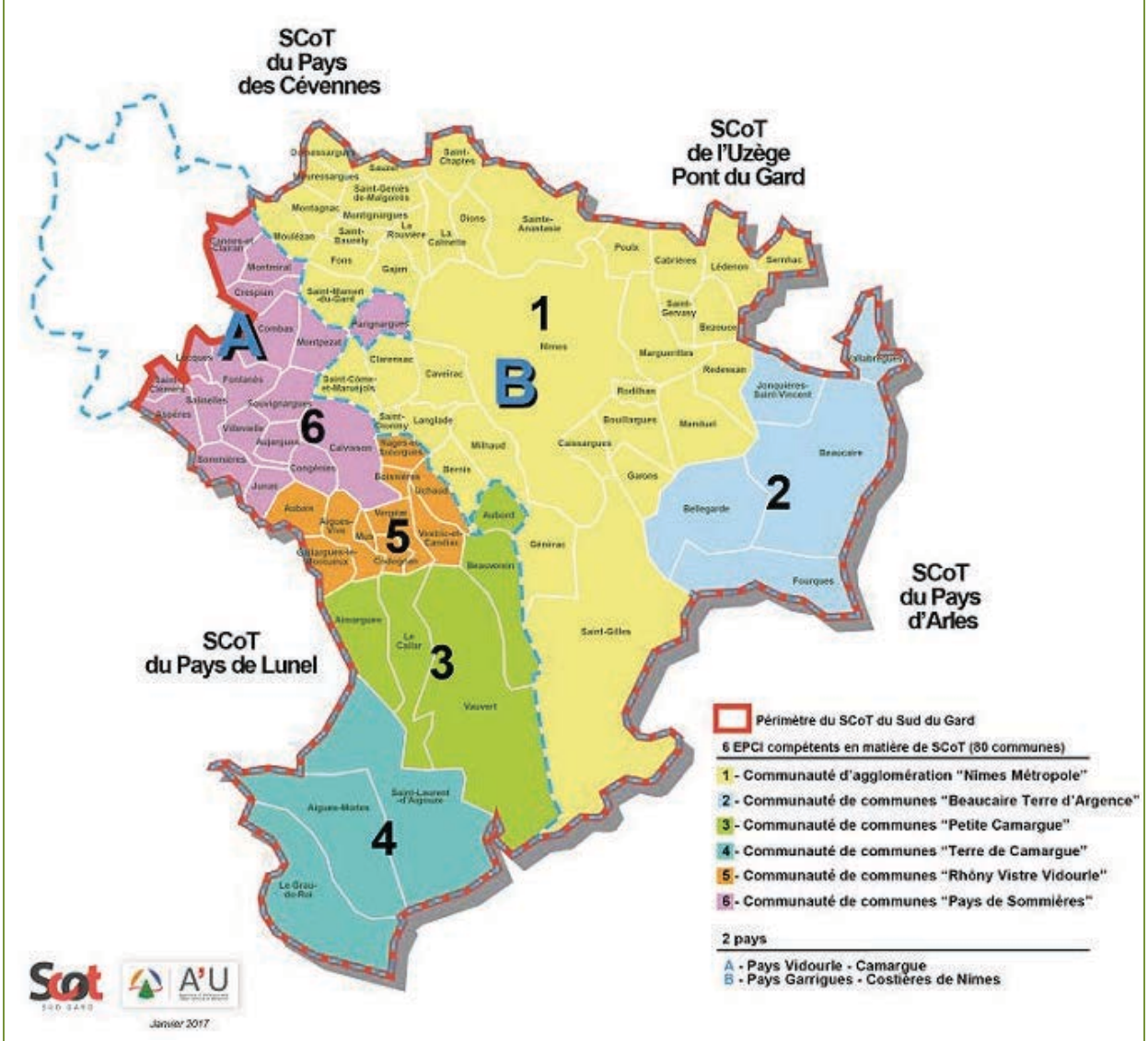
I.1.7.1. Plans et programmes avec lequel le PLU doit être compatible

A. Le Schéma de Cohérence Territoriale du Sud du Gard (S.Co.T.)

Nîmes fait partie du périmètre du Schéma de Cohérence Territoriale dit « SCOT du Sud du Gard » comprenant désormais 81 communes (75 communes à l'origine), réparties dans 7 intercommunalités. Ce SCOT, approuvé le 07 Juin 2007 est **opposable depuis le 06 Septembre 2007.**

La révision du SCOT a été lancée par délibération du 23 mai 2013, elle va être menée sur la période 2015-2017 afin notamment de prendre en compte les dernières évolutions législatives (lois Grenelle, ALUR, etc…), les évolutions du périmètre du SCOT, la création de nouvelles infrastructures impactant le territoire (LGV du Contournement Nîmes Montpellier) et affirmer le positionnement d'équipements structurants (**future gare TGV de Manduel-Redessan**).

Extrait du DOG du SCOT du Sud du Gard



Source : SCOT du Sud du Gard

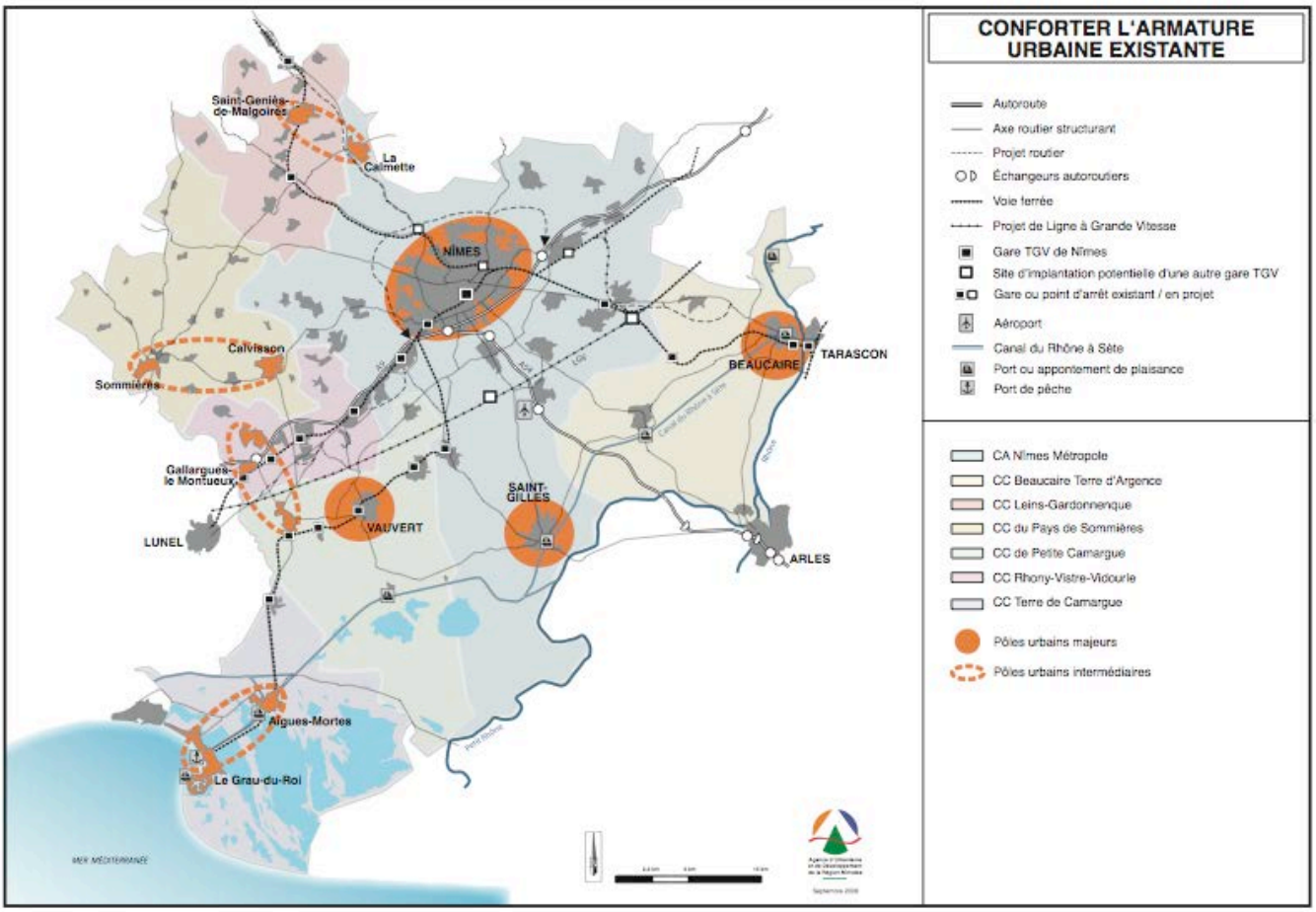
Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable du SCoT du Sud du Gard a défini le projet politique des communes concernées pour la période 2007-2015, à savoir :

- Conforter les pôles urbains,
- Articuler développement urbain et transports,
- Économiser les ressources du territoire pour préserver l'avenir (foncier, eau, territoires agricoles),
- Corriger les déséquilibres entre la répartition des logements, des services, des équipements, des commerces et des activités économiques,
- Prendre en compte l'environnement tant comme facteur d'attractivité et source de richesse que face aux risques naturels.

Le SCOT du Sud du Gard identifie Nîmes comme un pôle urbain majeur. Ainsi, en termes d'accueil de population et d'habitat, les intentions issues du Document d'Orientations Générales (DOG), à l'horizon 2015 sont les suivantes :

- **Une augmentation de 10 à 15% de sa population,**
- **La construction de 1050 logements par an, dont 20% minimum de logements sociaux. Cette construction de nouveaux logements devant être répartie à 50% dans le tissu urbain existant et à 50% en extension urbaine, avec une densité minimale de 20 logements / ha**

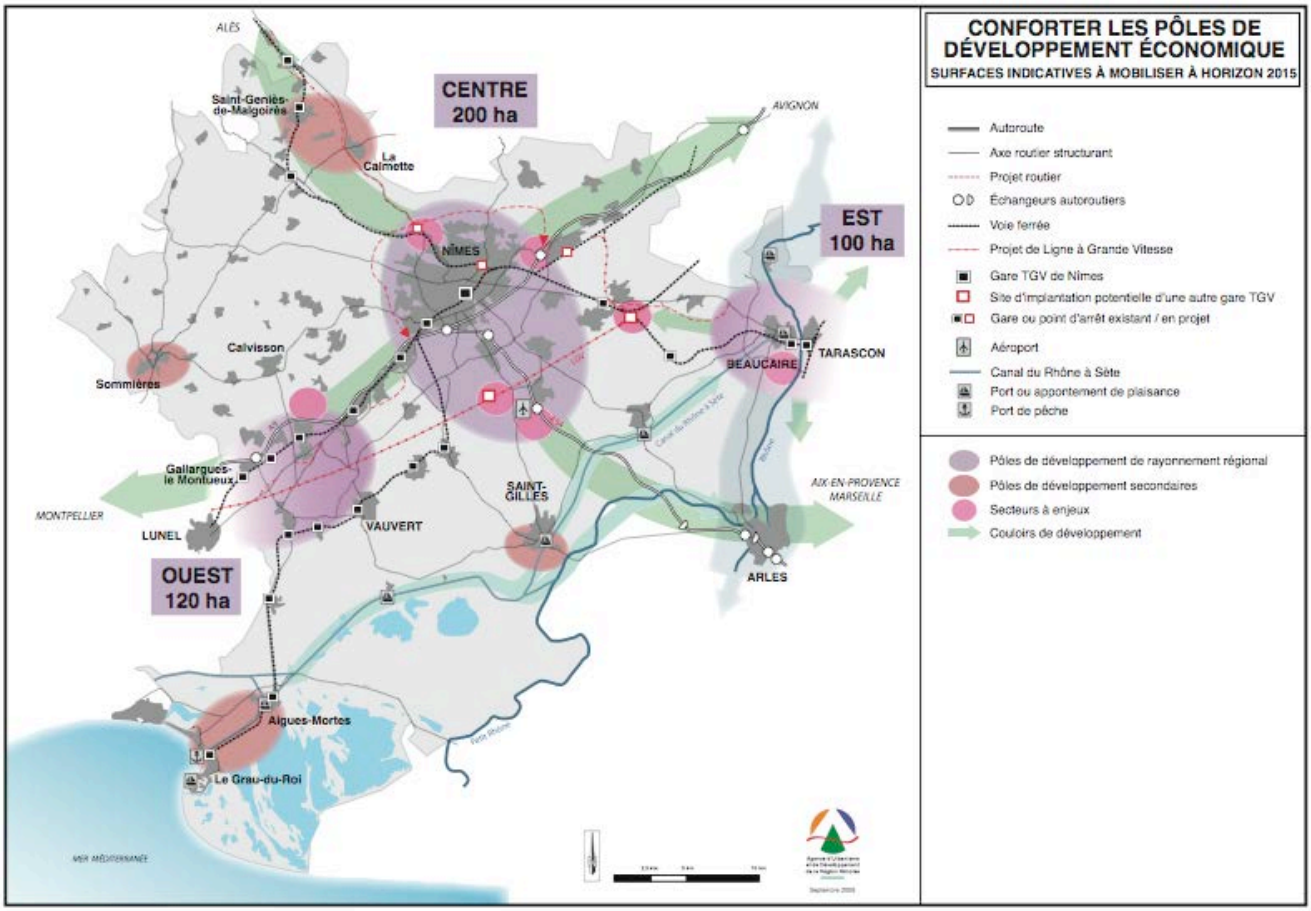
Extrait du DOG du SCOT du Sud du Gard



Source : SCOT du Sud du Gard

Le SCOT identifie Nîmes comme étant le cœur du « Pôle de développement de rayonnement régional » ainsi que comme un secteur à enjeux.

Extrait du DOG du SCOT du Sud du Gard



Source : SCOT du Sud du Gard

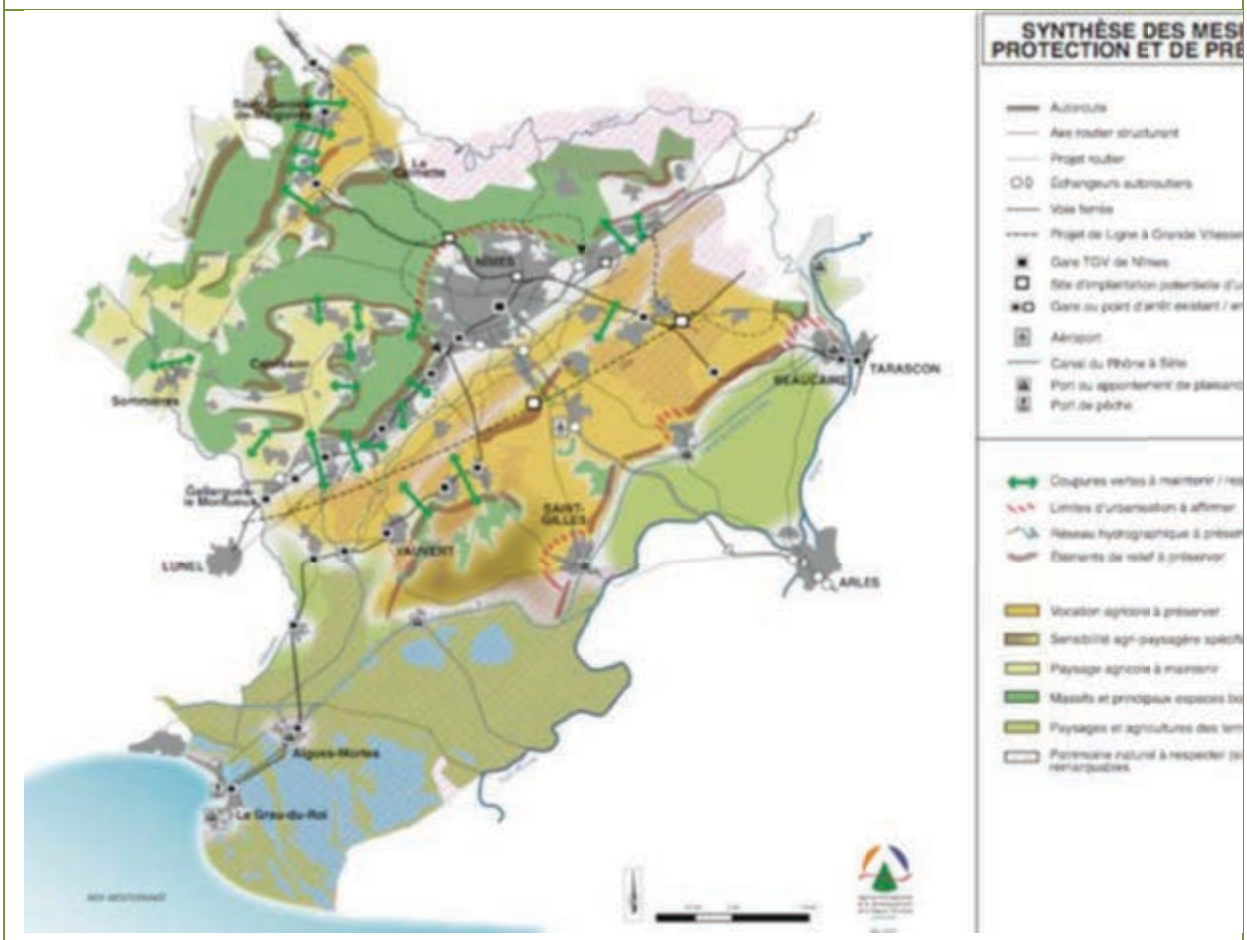
Une autre orientation a une conséquence importante : celle relative à l'utilisation raisonnée des espaces fonciers. Cette dernière indique clairement que le SCOT se fixe pour objectif de maîtriser l'étalement urbain qui, d'une part, porte atteinte à la qualité des paysages et à l'environnement, et d'autre part, engendre des surcoûts d'équipements aux collectivités.

Le SCoT du Sud du Gard indique que les besoins en logements devront être satisfaits :

- **à hauteur de 50% minimum par le biais du réinvestissement urbain ;**
- **à hauteur de 50% maximum sur des surfaces nouvelles ouvertes à l'urbanisation sur la base d'une densité minimale de 20 logements à l'hectare en moyenne (hors équipements, parcs et places publiques répondant aux besoins de l'ensemble de la population communale).**

Des réserves foncières correspondant à 50% des extensions urbaines pourront être inscrites en zones à urbaniser à long terme.

Extrait du DOG du SCOT du Sud du Gard



Source : SCOT du Sud du Gard

La dernière orientation du SCOT est relative à la création de solidarités à l'échelle du Sud Gard et au-delà. Il s'agit **« d'offrir le droit au logement à toutes les strates de la population ».**

B. Le Programme Local de l'Habitat (PLH) de Nîmes Métropole

Le Conseil Communautaire de Nîmes Métropole a **adopté le 16 décembre 2013 son deuxième Programme Local de l'Habitat (PLH)**. Ce programme, courant sur la période 2013-2018 s'est fixé les **4 axes d'orientations** suivants :

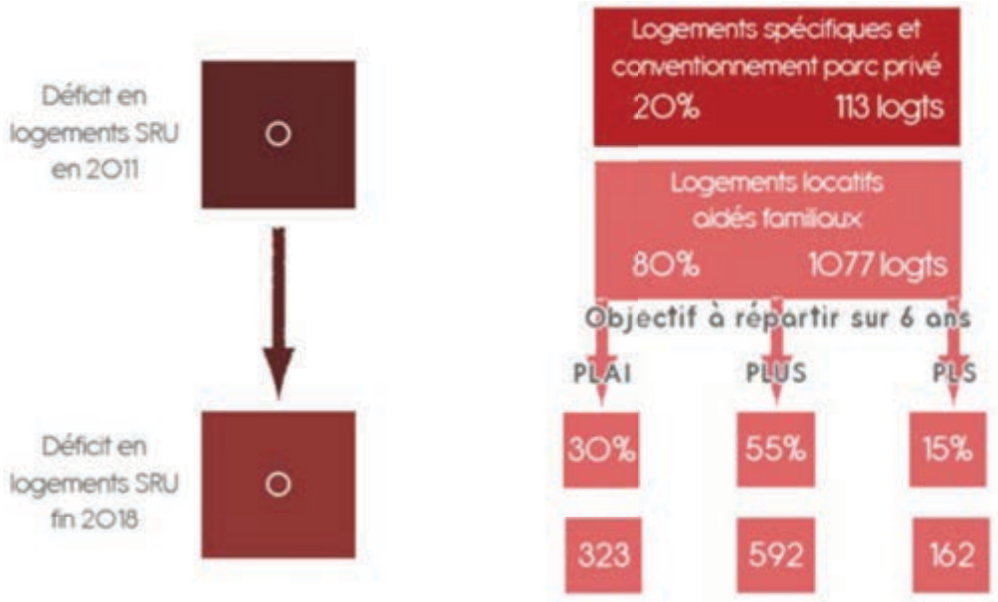
1. Accompagner le développement de l'agglomération nîmoise
2. Produire des logements en fonction des besoins
3. L'habitat au cœur du développement durable du territoire
4. Proposer des solutions adaptées de logement et d'hébergement pour tous.

Le P.L.H. de Nîmes Métropole doit être compatible avec le SCoT du Sud du Gard.

Chiffres clés du P.L.H. 2013-2018 pour la ville de Nîmes

- Objectif de logements spécifiques et conventionnement parc privé : 19 par an ;
- Objectif de logements locatifs aidés sociaux : 180 par an.

Objectifs 2013-2018 de répartition des nouveaux logements



Sources : Programme d'actions territorialisées - PLH 2013-2018 de Nîmes Métropole - A'U - Août 2013

Le premier P.L.H. de Nîmes Métropole a eu des effets significatifs. La Communauté d'Agglomération a pu s'impliquer progressivement dans la compétence « habitat », à travers notamment la délégation de compétence des aides à la pierre. Elle s'est attachée à structurer le débat local avec la mise en place de la Conférence Locale de l'Habitat.

Le second P.L.H. souhaite poursuivre la dynamique engagée d'optimisation des politiques publiques dans le sens d'une amélioration du parc de logements existant et d'un développement d'opérations exemplaires, en particulier d'un point de vue environnemental. Il doit répondre à de multiples enjeux et enclencher des dynamiques afin de :

- Accompagner les parcours résidentiels,
- Atteindre un équilibre entre offre de logements, création d'emploi et croissance démographique,
- Mieux cibler et répartir les logements à construire,
- Adopter une politique foncière avec une vision stratégique et la réactivité indispensable à sa mise en place,
- Intégrer les principes de développement durable et de renouvellement urbain,
- Améliorer le parc de logements existant et accompagner les projets de rénovation urbaine,
- Définir une politique d'attribution de logements au sein du parc social.

C. Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de Nîmes Métropole

Approuvé le 6 décembre 2007, le Plan de Déplacements Urbains (PDU) définit **« les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation, et du stationnement ».** C'est un outil de planification au service de l'agglomération, qui permet d'organiser sur le long terme les déplacements entre les communes de Nîmes Métropole.

Le PDU se décline en sept leviers d'actions, pour la plupart interdépendants les uns des autres, desquels découle un certain nombre d'actions. Ces sept leviers sont :

1. La multimodalité, support de l'intermodalité ;
2. L'attractivité et l'efficacité des transports publics ;
3. Une circulation maitrisée et sûre ;
4. Une politique de stationnement cohérente et globale à l'échelle de l'agglomération nîmoise ;
5. La promotion des modes doux au travers d'une sécurisation et d'une meilleure accessibilité ;
6. L'intégration des impératifs économiques de la ville ;
7. L'environnement et l'aide au changement de comportement.

L'ensemble de ces actions s'inscrit dans le cadre des réflexions globales sur les déplacements à l'échelle de l'agglomération. La Communauté d'Agglomération de Nîmes métropole, Autorité Organisatrice des Transports Urbain (A.O.T), est à ce titre tenue d'élaborer un Plan de Déplacements Urbains sur le nouveau périmètre du territoire urbain qui s'étend à 27 communes.

D. Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des eaux du bassin Rhône Méditerranée Corse (SDAGE)

Le SDAGE des eaux du bassin Rhône-Méditerranée 2016-2021 a été approuvé le 21 décembre 2015. Il fait suite à un premier SDAGE approuvé en 1996 et un deuxième approuvé en 2009. Le SDAGE a pour objectif de définir les grandes orientations de la politique de l'eau sur les bassins Rhône-Méditerranée et Corse.

Le bassin Rhône-Méditerranée regroupe les bassins versants des cours d'eau continentaux s'écoulant vers la Méditerranée et le littoral méditerranéen. Il couvre, en tout ou partie, 9 régions et 30 départements, et s'étend sur plus de 120000 km^2, soit près de 25% du territoire national.

Il fixe pour une période de 6 ans les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau et intègre les obligations définies par la directive européenne sur l'eau, ainsi que les orientations du Grenelle de l'environnement pour un bon état des eaux d'ici 2021.

Les orientations fondamentales pour 2021 :

- **s'adapter** aux effets du changement climatique ;
- **privilégier la prévention** et les interventions à la source pour plus d'efficacité ;
- **concrétiser la mise en œuvre du principe de non dégradation des milieux aquatiques ;**
- **prendre en compte les enjeux économiques et sociaux des politiques de l'eau** et assurer une gestion durable des services publics d'eau et assainissement ;
- **renforcer la gestion de l'eau par bassin versant** et assurer la cohérence entre aménagement du territoire et gestion de l'eau
- **lutter contre les pollutions**, en mettant la priorité sur les pollutions par les substances dangereuses et la protection de la santé ;
- **préserver et restaurer le fonctionnement naturel des milieux aquatiques** et des zones humides ;
- **atteindre l'équilibre quantitatif** en améliorant le partage de la ressource en eau et en anticipant l'avenir ;
- **augmenter la sécurité des populations** exposées aux inondations en tenant compte du fonctionnement naturel des milieux aquatiques.

Le présent P.L.U. devra être compatible avec les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau et les objectifs de qualité et de quantité des eaux définis par le SDAGE ainsi qu'avec les objectifs de protection définis par les SAGE.

Les objectifs environnementaux pour 2021 :

- **66 % des milieux aquatiques en bon état écologique**
- **99 % des nappes souterraines en bon état quantitatif**

En 2015, 52 % des milieux aquatiques sont en bon état écologique et 87,9 % des nappes souterraines en bon état quantitatif.

E. Le Schéma d'Aménagement et de gestion des Eaux (S.A.G.E.) du Vistre - Nappes Vistrenque et Costières

Le territoire communal est concerné par le SAGE « Vistre, Nappes Vistrenque et Costières » lancé en 2003 et actuellement en cours d'élaboration (l'état initial de l'environnement et le diagnostic ont été achevés en octobre 2010, les orientations stratégiques ont été examinées par le comité d'agrément le 18 décembre 2013.

Les travaux concernant l'écriture du PAGD et du règlement sont en cours. L'arrêté préfectoral n°2055-301-9 du 28 octobre 2005 a fixé son périmètre. Le syndicat du Vistre a rejoint le Syndicat Mixte des Nappes Vistrenque et Costières pour élaborer ce SAGE. Sa mise en place permettra de prendre en compte la protection et la gestion pérenne de la ressource en eau sur le territoire.

Disposant d'une portée réglementaire, le SAGE permettra de pérenniser la politique volontaire et ambitieuse de gestion préventive et équilibrée des milieux élaborée par les deux syndicats et déclinée actuellement pour les eaux superficielles dans le schéma de restauration du bassin versant du Vistre.

Le territoire du SAGE couvre 48 communes réparties entre les Garrigues Nîmoises et la Petite Camargue Gardoise. D'une superficie de 785 km^2, le territoire est très peuplé. 250 000 habitants vivent essentiellement au Nord du périmètre du SAGE au caractère plutôt urbain. Le Sud du territoire, Costières et Vaunage offrent un paysage plus rural.

Il vise trois objectifs principaux :

1. Assurer une gestion en bien commun des nappes d'eau souterraines afin de permettre leur préservation et leur utilisation pérenne, avec pour usage privilégié l'alimentation en eau potable, et prévenir les éventuels conflits d'usages à venir.
2. Lutter contre les inondations et améliorer la qualité des eaux superficielles en redonnant aux cours d'eau une morphologie permettant un fonctionnement naturel et l'accueil d'une vie écologique satisfaisante.
3. Favoriser la réappropriation du bassin versant par la population.

F. Le Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI)

Sur la commune de Nîmes, le Plan de Prévention du Risque Inondation a été approuvé le 28 février 2012 et modifié le 4 juillet 2014.

Il faut également noter l'existence du PPRI du Vistre, portant sur une partie de son bassin versant, prescrit par arrêté préfectoral sur 23 communes (hors Nîmes) et qui a été approuvé le 4 avril 2014.

G. Le Plan de Gestion des Risques d'Inondation (PGRI) 2016-2021 du bassin Rhône Méditerranée

L'élaboration du PGRI Rhône-Méditerranée s'est engagée dans la continuité des étapes précédentes de mise en oeuvre de la directive inondation. De l'automne 2013 au printemps 2014, l'établissement du futur PGRI a donné lieu à de nombreuses réunions associant les services de l'Etat et ses établissements publics, les collectivités, les usagers socio-économiques. Le 19 septembre 2014, le Comité de bassin a donné un avis favorable au projet de PGRI 2016-2021.

Le Préfet coordonnateur de bassin a arrêté le 7 décembre 2015 le PGRI du bassin Rhône-Méditerranée, après prise en compte des avis reçus.

La France dispose déjà d'outils de gestion performants (PPR : Plans de prévention des risques, PAPI : Programmes d'action de prévention des inondations, Plans Grands Fleuves, …), qui sont aujourd'hui mobilisables pour mettre en œuvre la directive inondation.

La directive inondation constitue une opportunité de faire avancer la politique actuelle, de l'organiser et de la hiérarchiser davantage, tout en responsabilisant ses différents intervenants.

Elle donne une place de premier plan aux collectivités territoriales et s'inscrit de manière étroite avec les évolutions apportées par la loi de modernisation de l'action publique et d'affirmation des métropoles du 27 janvier 2014 (dite loi MAPAM) qui crée la compétence « gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations » (GEMAPI).

Le plan de gestion des risques d'inondation (PGRI) est l'outil de mise en œuvre de la directive inondation. Il vise à :

- Encadrer l'utilisation des outils de la prévention des inondations à l'échelle du bassin Rhône-Méditerranée,
- Définir des objectifs priorisés pour réduire les conséquences négatives des inondations des 31 Territoires à Risques Important d'inondation du bassin Rhône-Méditerranée.

Le PGRI traite d'une manière générale de la protection des biens et des personnes. Que ce soit à l'échelle du bassin Rhône-Méditerranée ou des TRI (territoires à risques importants d'inondation), les contours du PGRI se structurent autour des 5 grands objectifs complémentaires :

3 grands objectifs en réponse à la stratégie nationale :

- GO1 : Mieux prendre en compte le risque dans l'aménagement et maîtriser le coût des dommages liés à l'inondation
- GO2 : Augmenter la sécurité des populations exposées aux inondations en tenant compte du fonctionnement naturel des milieux aquatiques
- GO3 : Améliorer la résilience des territoires exposés

2 grands objectifs transversaux :

- GO4 : Organiser les acteurs et les compétences
- GO5 : Développer la connaissance sur les phénomènes et les risques d'inondation

Nîmes est concernée par un TRI constitué de 20 communes autour des bassins de vie nîmois. Le 20 décembre 2013, le préfet coordonnateur de bassin a arrêté la cartographie de ce TRI suite à une consultation des parties prenantes de 2 mois qui a été menée entre le 15 septembre et le 15 novembre 2013. Le TRI de Nîmes a été retenu au regard du ruissellement (cadereaux de Nîmes), des submersions marines et des débordements des cours d'eau. Toutefois, au-delà du ruissellement et des submersions marines, il a été choisi pour ce cycle de la Directive inondation (révisé tous les 6 ans) de ne cartographier que le débordement des principaux cours d'eau du TRI à savoir le Vistre, le Rhône et les Cadereaux.

I.1.7.2. Plans et programmes que le PLU doit prendre en compte

A. Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE)

Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) est un document cadre élaboré dans chaque région, mis à jour tous les 6 ans et suivi conjointement par le Conseil régional et l'État en association avec un Comité régional trame verte et bleue (CRTVB). Le contenu des SRCE est fixé par le code de l'environnement aux articles L. 371-3 et R. 371-25 à 31 et précisé dans les orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques.

Elaboré de manière concertée avec les acteurs du territoire, le SRCE est constitué :

- d'un diagnostic et d'une analyse des enjeux régionaux relatifs aux continuités écologiques,
- de la cartographie de la trame verte et bleue régionale,
- d'un plan d'actions stratégiques comprenant des mesures contractuelles mobilisables pour assurer la préservation et la remise en état des continuités écologiques et un dispositif d'accompagnement à la mise en œuvre locale du schéma.

Le SRCE Languedoc Roussillon a été adopté le 20 novembre 2015 par arrêté du préfet de région, après approbation par le Conseil régional le 23 octobre 2015. Les enjeux du SRCE en Languedoc-Roussillon sont :

- Enjeu 1 : Intégration des continuités écologiques dans les politiques publiques
- Enjeu 2 : Ménager le territoire par l'intégration de la trame verte et bleue dans les décisions d'aménagement
- Enjeu 3 : Transparence des infrastructures pour le maintien et la restauration des continuités écologiques
- Enjeu 4 : Des pratiques agricoles et forestières favorables au bon fonctionnement écologique du territoire
- Enjeu 5 : Les continuités écologiques des cours d'eau et des milieux humides
- Enjeu 6 : Des milieux littoraux uniques et vulnérables

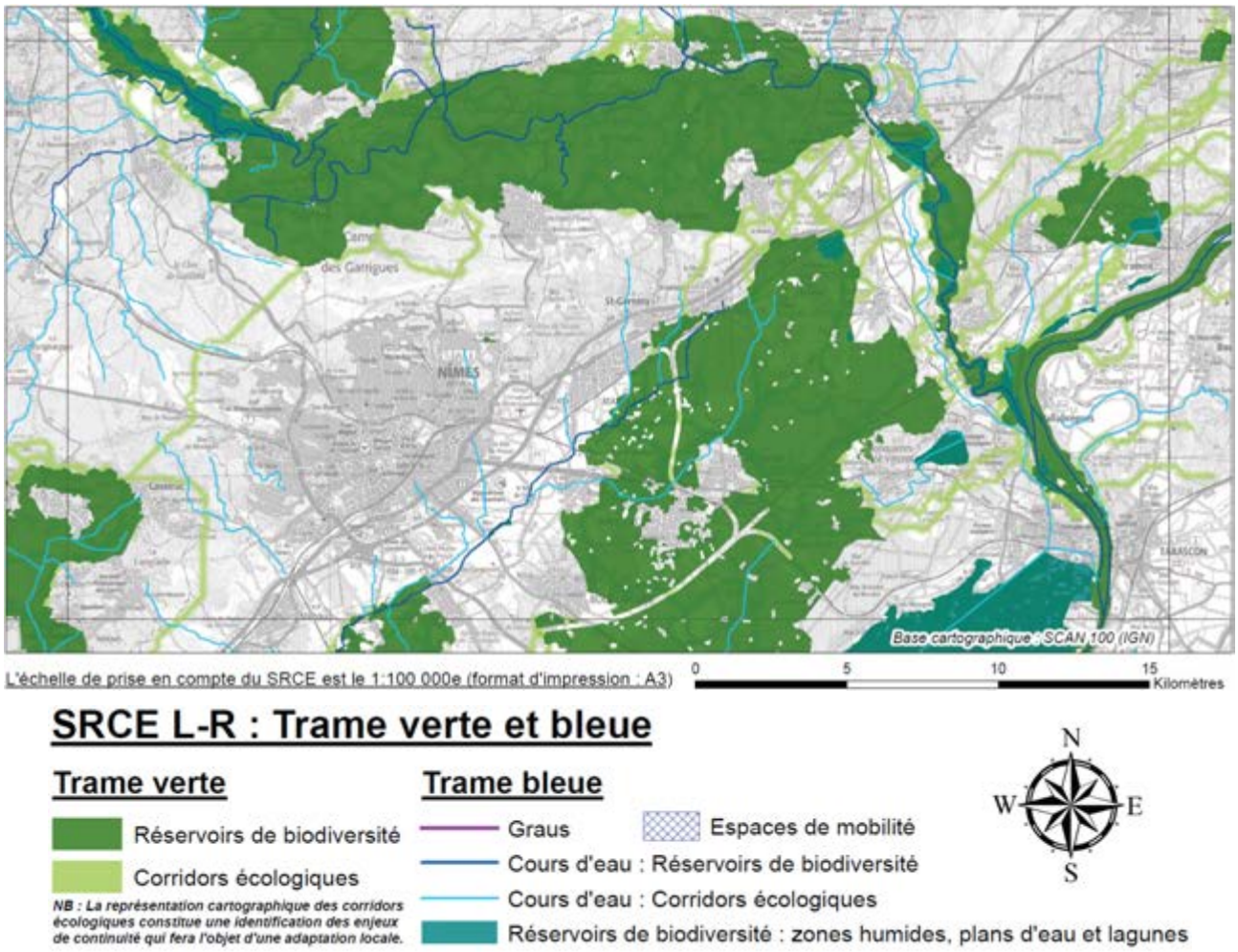
La Trame verte et bleue est un réseau formé de continuités écologiques terrestres et aquatiques identifiées par les SRCE ainsi que par les documents de l'Etat, des collectivités territoriales et de leurs groupements. Elle constitue un outil d'aménagement durable du territoire et contribue à l'état de conservation favorable des habitats naturels et des espèces et au bon état écologique des masses d'eau.
La trame verte et bleue doit contribuer à :

- Diminuer la fragmentation et la vulnérabilité des habitats naturels et habitats d'espèces et prendre en compte leur déplacement dans le contexte du changement climatique
- Identifier, préserver et relier les espaces importants pour la préservation de la biodiversité par des corridors écologiques
- Atteindre ou conserver le bon état écologique ou le bon potentiel des eaux de surface et des écosystèmes aquatiques et préserver les zones humides
- Prendre en compte la biologie des espèces sauvages
- Faciliter les échanges génétiques nécessaires à la survie des espèces de la faune et de la flore sauvages
- Améliorer la qualité et la diversité des paysages.

La TVB vise l'identification d'un réseau écologique cohérent de l'échelle nationale à l'échelle locale et passe par un dispositif de mise en œuvre reposant sur trois niveaux imbriqués : national, régional et local. Au niveau local, les documents de planification et les projets de l'Etat et des collectivités territoriales (SCoT et PLU) prennent en compte les Schémas Régionaux de Cohérence Ecologique (SRCE).

Sur Nîmes, la cartographe de la TVB du SRCE est la suivante :

Extrait du SRCE Languedoc-Roussillon – Nord et centre de la commune



Source : SRCE Languedoc-Roussillon

Extrait du SRCE Languedoc-Roussillon – Sud de la commune

SRCE L-R : Trame verte et bleue

Trame verte

- Réservoirs de biodiversité
- Corridors écologiques

NB : La représentation cartographique des corridors écologiques constitue une identification des enjeux de continuité qui fera l'objet d'une adaptation locale.

Trame bleue

- Graus
- Espaces de mobilité
- Cours d'eau : Réservoirs de biodiversité
- Cours d'eau : Corridors écologiques
- Réservoirs de biodiversité : zones humides, plans d'eau et lagunes

N W E S

Source : SRCE Languedoc-Roussillon

B. Le Plan Climat Energie Territoire (PCET)

Le Grenelle de l'environnement est venu préciser le cadre réglementaire s'appliquant aux collectivités de plus de 50 000 habitants dans le domaine de l'énergie et du changement climatique. Cela se traduit par l'obligation de réaliser et mettre en œuvre un Plan Climat Energie pour le territoire (Décret n°2011-829 du 11 juillet 2011).

Le PCET est un projet territorial de développement durable qui a pour objectif la lutte contre le changement climatique. Institué par le Plan Climat National et repris par les lois Grenelle de l'environnement 1 et 2, il constitue un cadre d'engagement pour le territoire. Il vise deux objectifs :

- l'atténuation, en limitant l'impact du territoire sur le climat et en réduisant les émissions de gaz à effet de serre dans la perspective du facteur 4 (diviser par 4 ces émissions d'ici 2050) ;
- l'adaptation, en réduisant la vulnérabilité du territoire puisqu'il est désormais établi que les impacts du changement climatique ne pourront plus être intégralement évités.

Nîmes Métropole et la Ville de Nîmes se sont engagées fin 2011 dans l'élaboration d'un Plan Climat Energie Territoire. Celui-ci vient renforcer le programme d'actions de l'Agenda 21 de Nîmes Métropole et particulièrement l'axe 1 « Vers Nîmes Métropole équilibrée et moins vulnérables: répondre et s'adapter au changement climatique et aux risques ». L'Agenda 21 constituant la démarche globale de développement durable de l'agglomération.

L'élaboration du PCET de Nîmes Métropole et la Ville de Nîmes s'articule autour de 4 grandes étapes :

1. Le Profil Climat Energie du territoire qui constitue le diagnostic des consommations d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre du territoire. Il intègre le Bilan carbone Patrimoine et Services
2. L'élaboration du Scénario Stratégie Climat Energie du territoire qui permettra de fixer des objectifs sur le volet atténuation et adaptation
3. La déclinaison des objectifs dans un programme d'actions propre aux compétences de Nîmes Métropole et de la ville de Nîmes et propre à l'ensemble de l'agglomération
4. La mise en oeuvre du plan d'actions et de son évaluation

Le Profil Climat Energie du territoire établit le bilan des consommations énergétiques et d'émissions de GES du territoire, en identifiant les principaux postes consommateurs d'énergie et émetteurs, ainsi que les usages associés. Le contenu du bilan carbone patrimoine et service est fixé réglementairement dans le cadre du

Grenelle de l'environnement. Cependant, dans un souci d'exemplarité, les deux collectivités ont décidé d'aller au-delà de l'obligation réglementaire afin de proposer un bilan carbone patrimoine et services plus complet.

Cette étude a été réalisée par le Service Développement Durable de Nîmes Métropole en partenariat avec le Bureau d'étude ICE-BURGEAP.

Le PCET du Conseil Général du Gard a été approuvé le 20/12/2012.

I.1.7.3. Autres plans et programmes

A. Le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire (SRADDT)

La définition du SRADDT

Il s'agit d'un document définissant les objectifs de la région en matière de :

- Localisation des grands équipements, des infrastructures et des services d'intérêt général.
- Développement des projets économiques porteurs d'investissements et d'emplois.
- Développement harmonieux des territoires urbains, périurbains et ruraux.
- Protection et de mise en valeur de l'environnement, des sites, des paysages et du patrimoine naturel et urbain.
- Réhabilitation des territoires dégradés.
- Prise en compte de la dimension interrégionale et transfrontalière.

Les objectifs du SRADDT

Le SRADDT a pour fonction d'être un référentiel régional destiné à influencer l'action des autres collectivités territoriales et un référentiel pour le Conseil Régional destiné à orienter et territorialiser ses propres politiques. Il est utilisé par le Conseil Régional comme un instrument de négociation avec l'État, comme une incitation à l'implantation dans des programmes interrégionaux et comme une préparation à la mise œuvre de grands projets territoriaux.

Le schéma régional est élaboré à partir d'enquêtes, d'entretiens et de réunions sur le terrain. L'ensemble des acteurs institutionnels et socio-économiques ont été sollicités. Le SRADDT est élaboré pour cinq ans par le Conseil Régional sous l'égide de la Préfecture de région.

La notion de compatibilité

Sans être opposable aux particuliers, basé sur un état des lieux partagé, évaluant la demande et les besoins présents et futurs, et non seulement l'offre, il définit pour les aménageurs partenaires des régions et de l'État les principaux objectifs relatifs à une localisation plus cohérente des grands équipements, des infrastructures et des services d'intérêt général, afin que ceux-ci concourent mieux à l'efficience des services publics.

Il doit prendre en compte les « zones en difficulté » et encourager les projets économiques permettant un développement plus harmonieux des territoires urbains, périurbains et ruraux.

Le SRADT Languedoc Roussillon

Le SRADT a été adopté le 20 octobre 1999 pour servir de référence à la négociation du Contrat État Région 2000-2006. L'assemblée Régionale a décidé de lancer la réalisation du SRADDT le 25 avril 2006. **Celui-ci a été adopté par le Conseil Régional le 25 septembre 2009.**

Le SRADDT présente le Languedoc-Roussillon à l'articulation de quatre « plaques métropolitaines » avec l'objectif de les faire collaborer les unes avec les autres.

Si Montpellier occupe le centre de la plaque « montpelliéraine », le SRADDT ne propose pas une organisation territoriale classique, centrée sur la capitale régionale avec, en périphérie, les autres agglomérations. Au contraire, l'intention est bien de s'orienter vers un réseau de villes, avec la capitale régionale et les autres villes appelées à conforter ou acquérir des fonctions complémentaires et être en relation avec d'autres territoires, le tout faisant système.

Nîmes, comme toutes les villes qui appartiennent à ce système urbain languedocien a une carte à jouer pour assurer le rayonnement et l'attractivité de l'ensemble.

La région Languedoc Roussillon se donne trois paris d'avenir à l'horizon 2030 :

1. Le pari de l'accueil démographique

Le Languedoc-Roussillon doit continuer d'accueillir de nouvelles populations. L'objectif de population est de 500 000 à 800 000 habitants supplémentaires d'ici 2030. Pour cela, elle doit :

- *Rester durablement attractive pour les actifs ;*
- *Construire un modèle d'organisation durable de l'espace pour accueillir dans de meilleures conditions ;*
- *Promouvoir une répartition spatiale plus équilibrée de la population et de l'emploi.*

2. Le pari de la mobilité

- *Assurer un meilleur accès aux ressources de formation, emploi, culture, loisirs, …*
- *Favoriser les mobilités physiques et virtuelles (armature ferroviaire fluide, aménagement numérique régional, mobilités de proximité durables).*

3. Le pari de l'ouverture

- *Tirer parti du dynamisme des régions voisines ;*
- *Engager de nouvelles coopérations à l'échelle Sud de France ;*
- *Prendre sa place à l'échelle méditerranéenne avec de nouveaux échanges.*

B. Le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Énergie (SRCAE)

Le SRCAE sert de cadre stratégique régional pour faciliter et coordonner les actions menées localement en faveur du climat, de l'air et de l'énergie, tout en contribuant à l'atteinte des objectifs nationaux dans ces domaines.

Il est co-élaboré par le Préfet de région et le Président du Conseil Régional en application de la Loi Grenelle 2 et définit des orientations et objectifs régionaux aux horizons 2020 et 2050 pour :

- maîtriser les émissions de polluants atmosphériques et améliorer la qualité de l'air,
- réduire les émissions de gaz à effet de serre et s'adapter au changement climatique,
- maîtriser les consommations énergétiques et développer les énergies renouvelables.

Après validation du conseil Régional le 19 avril 2013, le SRCAE Languedoc-Roussillon a été approuvé par arrêté préfectoral le 24 avril 2013. Il développe les 12 orientations suivantes :

1. Préserver les ressources et milieux naturels dans un contexte d'évolution climatique.
2. Promouvoir un urbanisme durable intégrant les enjeux énergétiques, climatiques et de qualité de l'air.
3. Renforcer les alternatives à la voiture individuelle pour le transport des personnes.
4. Favoriser le report modal vers la mer, le rail et le fluvial pour le transport de marchandises.
5. Adapter les bâtiments aux enjeux énergétiques et climatiques de demain.
6. Développer les énergies renouvelables en tenant compte de l'environnement et des territoires.
7. La transition climatique et énergétique : une opportunité pour la compétitivité des entreprises et des territoires.
8. Préserver la santé de la population et lutter contre la précarité énergétique.
9. Favoriser la mobilisation citoyenne face aux enjeux énergétiques, climatiques et de qualité de l'air.
10. Vers une exemplarité de l'État et des collectivités territoriales.
11. Développer la recherche et l'innovation dans les domaines du climat, de l'air et de l'énergie.
12. Animer, communiquer et informer pour une prise de conscience collective et partagée.

Le SRCAE sert aussi de référence pour l'élaboration des Plans Climat Énergie territoriaux (PCET) qui doivent être compatibles avec celui-ci et à leur tour pris en compte par les Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT) et les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU).

Conformément à la Loi Grenelle 2, le Plan Régional pour la Qualité de l'Air du Languedoc-Roussillon (PRQA) a été remplacé par le volet "air" du SRCAE approuvé.

C. Les Orientations Départementales d'Aménagement et d'Urbanisme (ODAU) du Département du Gard

Le Département exerce des compétences en matière d'aménagement du territoire: routes, transports, aménagement rural, espaces agricoles et naturels péri-urbains, ENS, collèges, solidarité... Il contribue donc à l'élaboration des documents d'urbanisme locaux et, conformément à la réglementation, formule un avis sur le document approuvé.

Le Conseil Général a souhaité définir ses propres orientations en matière d'aménagement et d'urbanisme dans un document pour donner aux communes et à leurs élus les prescriptions et préconisations résultant de compétences obligatoires, qui doivent être prises en compte dans les documents du PLU au moment de son élaboration pour assurer une cohérence du document avec les ODAU.

Le document se décline autour de trois axes :

- **L'organisation territoriale** avec l'objectif de rechercher une cohérence à l'échelle des territoires organisés et de mobiliser les partenariats nécessaires à la réalisation des projets de territoire
- **La maîtrise de l'espace** avec la prise en compte des risques majeurs, la protection du cadre de vie, de l'environnement et de la biodiversité, la bonne gestion de la consommation de l'espace et la mise en place d'outils de gestion de l'espace.
- **L'équilibre du développement** avec la recherche d'un développement en lien avec les capacités des infrastructures et des équipements publics, un juste équilibre entre emploi, habitat et services dans l'utilisation de l'espace et enfin la satisfaction des besoins en logement et de la mixité sociale.

I.2. POPULATION

Nota : les analyses ci-dessous (chapitres « Population » et « Habitat ») ont été réalisées à partir des chiffres disponibles au 1er janvier 2016, les plus récents concernant l'année 2012, sauf les chiffres concernant les populations légales, de 2013.

Les analyses par quartiers IRIS sont quant à elles basées sur les derniers chiffres disponibles datés de 2012 et comparés avec ceux de 2007.

I.2.1. ÉVOLUTIONS DEMOGRAPHIQUES

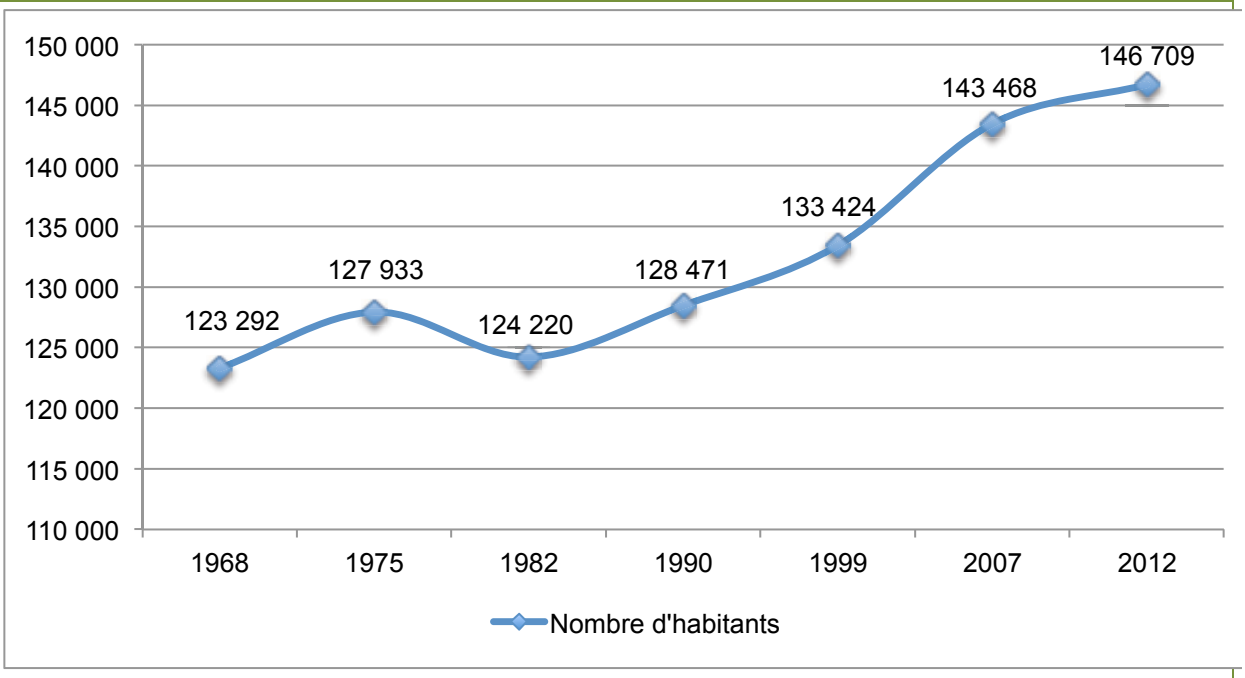
Nîmes comptait 146 709 habitants au dernier recensement de population de 2012.

La population légale au 1er janvier 2013 était de 150 564 habitants (population légale millésimée 2013 en vigueur au 1er janvier 2016). Elle se place au 18ème rang des villes les plus peuplées en France et il s'agit de la première commune du Département du Gard loin devant Alès (40 711 habitants), Bagnols-sur-Cèze (18 218 habitants) et Beaucaire (16 036 habitants).

Nîmes bénéficie d'une situation géographique stratégique dans l'aire d'influence de Montpellier. Il s'agit, en 2013, de la troisième ville en termes de population dans la nouvelle Région Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées, après Toulouse (458 298 habitants) et Montpellier (272 084 habitants).

Après avoir connu une baisse entre 1975 et 1982, la croissance démographique de la commune apparaît continue et soutenue depuis : elle est de +0,4% / an entre 2007 et 2012.

Évolution de la population de Nîmes entre 1968 et 2012



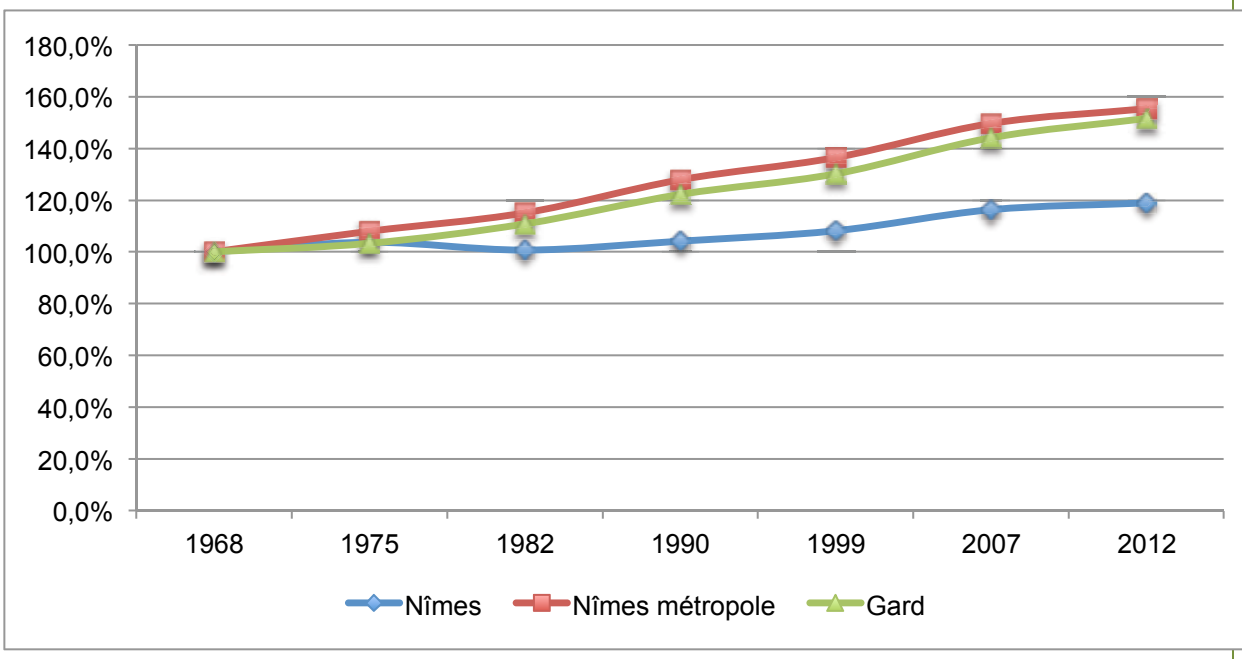
Source : INSEE, recensement de la population 2012

La rupture observable entre 1975 et 1982 concerne bon nombre de « villes-centres » de plus de 100 000 habitants, touchées par un phénomène de périurbanisation qui a entrainé une baisse de leur population au profit des communes alentours.

Ce phénomène se produit également dans l'Agglomération nîmoise où les communes périphériques se développent plus vite que Nîmes entre 2007 et 2012 : 1,5% par an à Garons, +1,0% par an à Caveirac, +0,7% par an à St-Gilles.

Le graphique ci-après permet de comparer les évolutions de population de Nîmes, de Nîmes Métropole et du département du Gard par un calcul sur une base 100 en 1968.

Évolution comparée de la population (base 100) entre Nîmes, Nîmes Métropole et le Gard



Source : INSEE, recensement de la population 2012

Il en ressort une dynamique de croissance positive pour chaque échelon mais davantage marquée pour le département et la Communauté d'Agglomération. Entre 1968 et 1990, l'évolution démographique de Nîmes reste très stable. Dans la phase 1990-2012, la courbe s'infléchit à la hausse et traduit une légère accélération de la croissance démographique.

Le dynamisme démographique de Nîmes reste toutefois à souligner par rapport à d'autres « villes-centres » qui ont pu perdre une partie de leurs habitants par rapport à leur périphérie (Avignon par exemple).

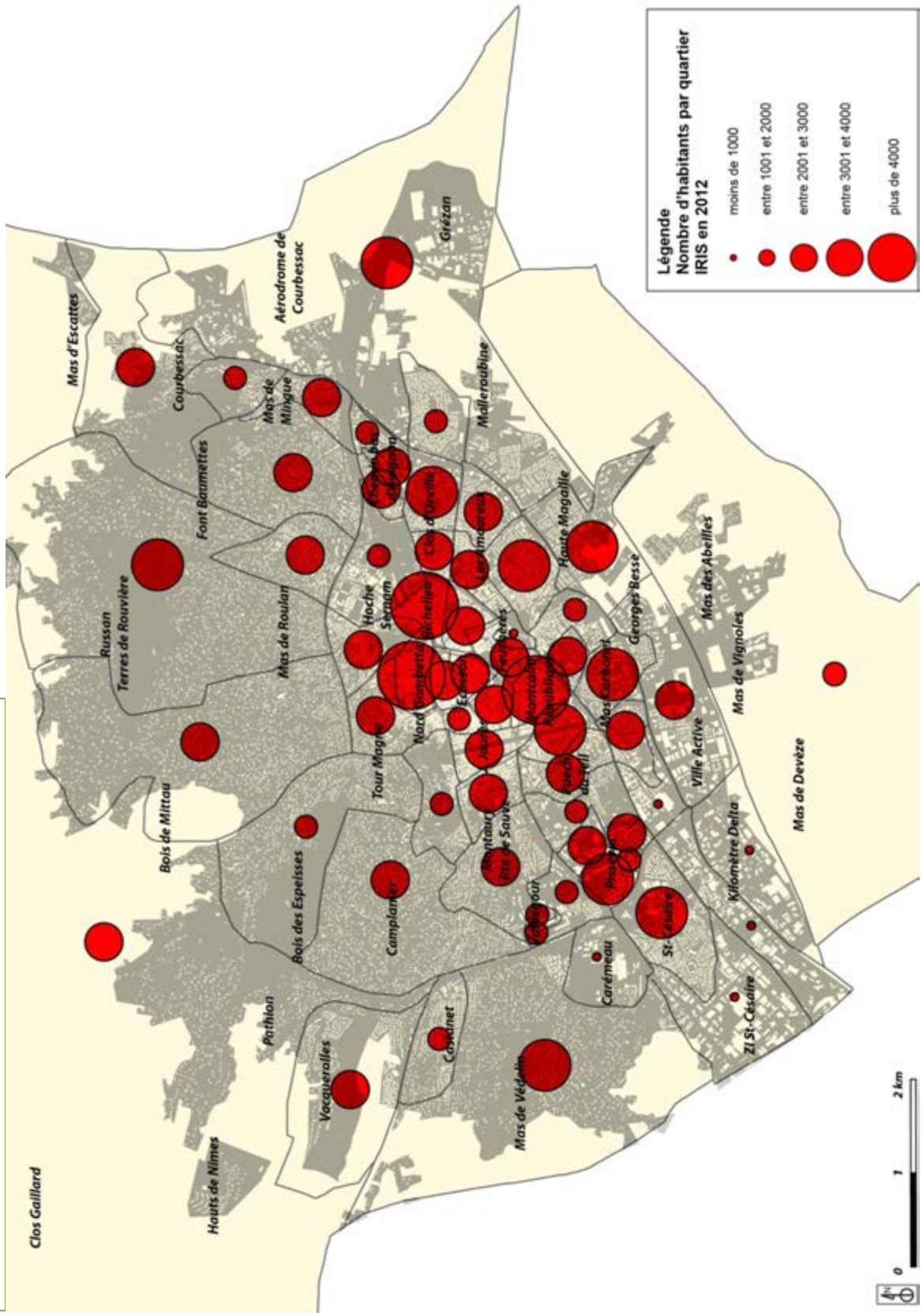
I.2.1.1. Répartition de la population

La répartition globale de la population dans la ville (étudiée à partir des données de quartiers IRIS de 2012) est calquée sur l'organisation urbaine générale de Nîmes avec le poids important du centre ville élargi, des quartiers périphériques de Valdegour-Pissevin à l'Ouest et Chemin bas d'Avignon-Mas de Mingue à l'Est.

Les quartiers du Sud de la ville (au Sud du boulevard Allende : Esplanade Sud, Haute Magaille, Mas de Ville, Mas de Possac…) ont désormais un poids démographique conséquent (près de 35 000 habitants) qui témoigne des évolutions urbaines des 10-15 dernières années : déplacement du centre de gravité de la ville vers le Sud.

Malgré des densités bâties faibles, les « garrigues habitées » du Nord de Nîmes ont un important poids de population : près de 14 000 habitants en 2012 pour les seuls quartiers de Mas de Lauze, Camplanier, la Cigale, Eau Bouillie, Ventabren.

Répartition de la population par quartiers IRIS en 2012



Source : INSEE, recensement de la population 2012 / Réalisation : ADELE-SFI, mai 2016

I.2.1.2. Raisons de la croissance

La chute du solde migratoire entre 1975 et 1982 correspond à l'intense phénomène de périurbanisation qui s'est produit durant cette période : les habitants quittaient Nîmes pour s'installer dans les communes périphériques (Marguerites, Milhaud, Caveirac, etc…).

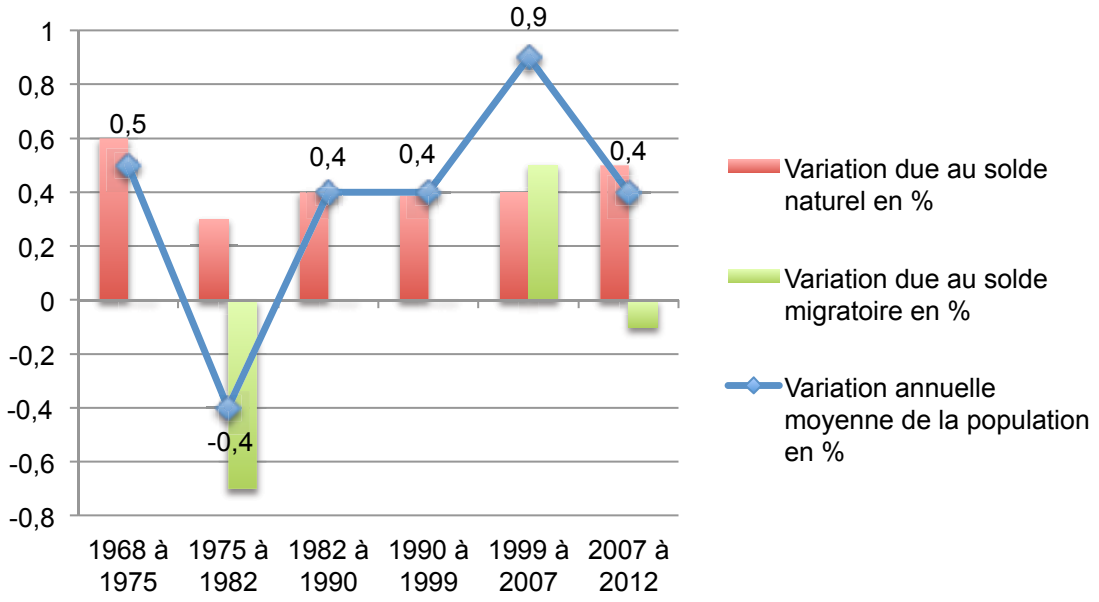
Depuis le début des années 2000, la croissance de Nîmes est à la fois due à un solde naturel positif, mais aussi à un solde migratoire positif. L'attractivité de la ville se confirme et Nîmes en tant que ville-centre profite à nouveau de la forte attractivité régionale.

La fin des années 1990 et les années 2000 ont été marquées par la réalisation de nombreuses opérations de logements (ZAC de Vacquerolles, de l'Esplanade, du Mas de Ville et de Haute-Magaille etc...) et l'élaboration du P.L.U. (approuvé en 2004), qui ont permis d'insuffler une nouvelle dynamique à la ville.

De 2007 à 2012, la croissance est entièrement due à un solde naturel positif, le solde migratoire étant légèrement négatif.

Taux d'évolution démographique de Nîmes

	1968 à 1975	1975 à 1982	1982 à 1990	1990 à 1999	1999 à 2007	2007 à 2012
Variation annuelle moyenne de la population en %	+0,5	-0,4	+0,4	+0,4	+0,9	+0,4
due au solde naturel en %	+0,6	+0,3	+0,4	+0,4	+0,4	+0,5
due au solde apparent des entrées sorties en %	0	-0,7	0	0	+0,5	-0,1



Source : Insee, RP1968 à 1999 dénombrements, RP2007 et RP2012 exploitations principales - État civil

L'analyse des évolutions de populations par quartiers entre 2007 et 2012 confirme cet état de fait. Les quartiers qui ont connu les plus fortes hausses du nombre d'habitants sont situés dans les quartiers intermédiaires de la ville, à proximité du centre :

- Casernes : + 624 habitants (+45%)
- Jean-Jaurès Sud : + 473 habitants (+18%)

Durant cette période, certains quartiers de « garrigues habitées » ont perdu des habitants. C'est le cas de :

- La Cigale : -454 habitants (-19%)
- L'Eau Bouillie : -126 habitants (-5%)
- Camplanier : -57 habitants (-2%)
- Castanet : -52 habitants (-3%)

Les secteurs qui ont perdu le plus d'habitants correspondent aux quartiers de grands ensembles (Valdegour : -1029 habitants soit -27%, Chemin Bas d'Avignon : -467 habitants soit -13%).

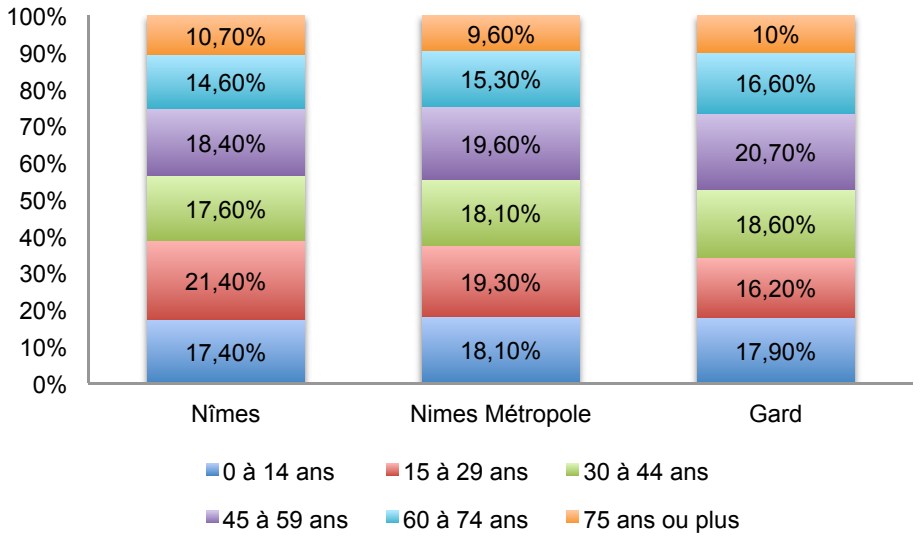
I.2.2. PROFIL SOCIAL

I.2.2.1. Structure de la population

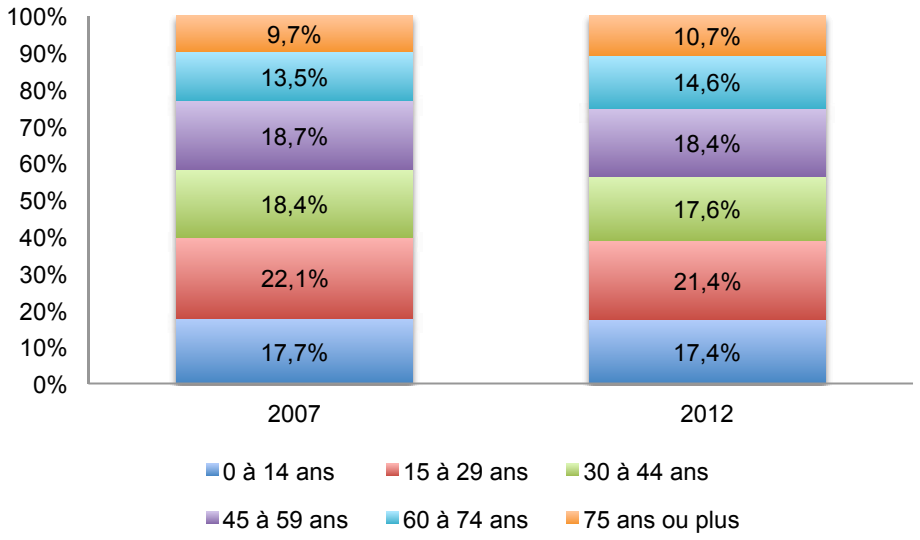
En 2012 :

- Presque 40% de la population a moins de 30 ans.
- la part des 15-29 ans est la tranche d'âge la plus représentée (environ 21,5% de la population). Elle est supérieure de 5 points par rapport à la part départementale.
- la part la plus faible de population concerne les plus de 60 ans qui représente malgré tout presque un quart des nîmois
- la part des 30-44 ans et des 45-60 ans est inférieure aux parts départementales et intercommunales.

Structure de la population par classe d'âge en 2008 - Nîmes – Nîmes Métropole - Gard



Structure de la population par classe d'âge à Nîmes en 2007 et en 2012



Source : INSEE, recensement de la population 2012

Entre 2007 et 2012, la structure de la population par tranche d'âge a peu évolué.

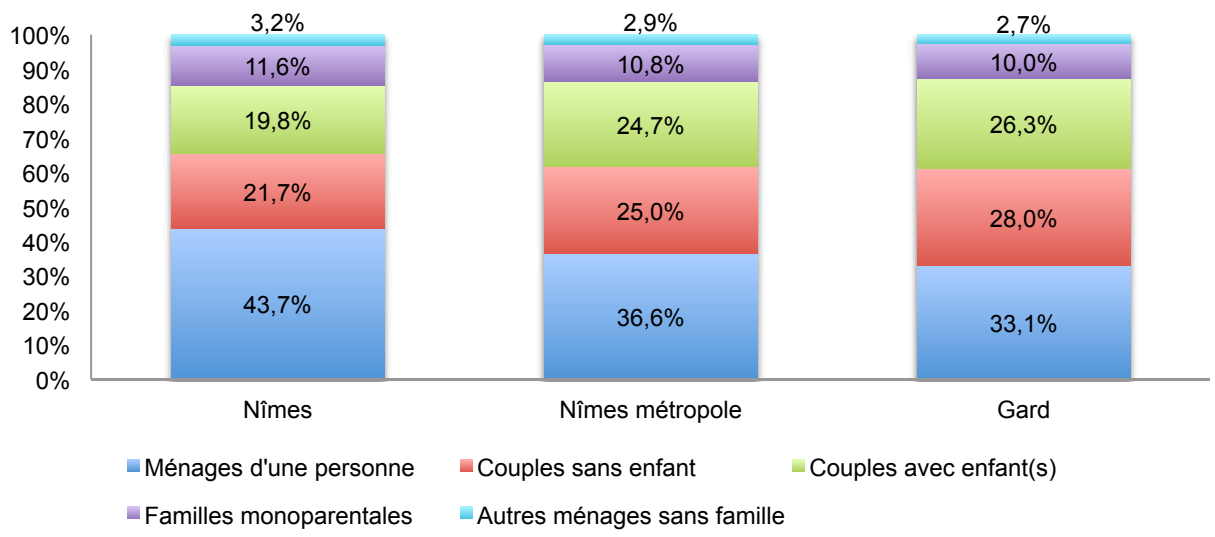
Si on observe un léger vieillissement de la population induit par l'augmentation de la part des 60 ans et plus (+2% environ).

Les autres tranches d'âge diminuent très faiblement.

Le phénomène de vieillissement de la population qui s'observe sur le territoire méditerranéen apparaît finalement moins marqué dans la ville de Nîmes qu'à l'échelle départementale.

I.2.2.2. Taille des ménages

Composition des ménages en 2012 - Nîmes – Nîmes Métropole - Gard



Source : INSEE, recensement de la population 2012

En 2012, Nîmes comptait 68 856 ménages contre 66 630 en 2007.

La taille des ménages est en constante baisse de 1968 à 2000, et stagne depuis 2000 à 2,1 occupants par résidence principale.

La structure des ménages nîmois est marquée par la **forte prédominance des ménages d'une personne** qui représentent près de 44% des ménages.

On note l'augmentation constante et rapide de cette catégorie : depuis 1982, leur nombre a été multiplié par 2.

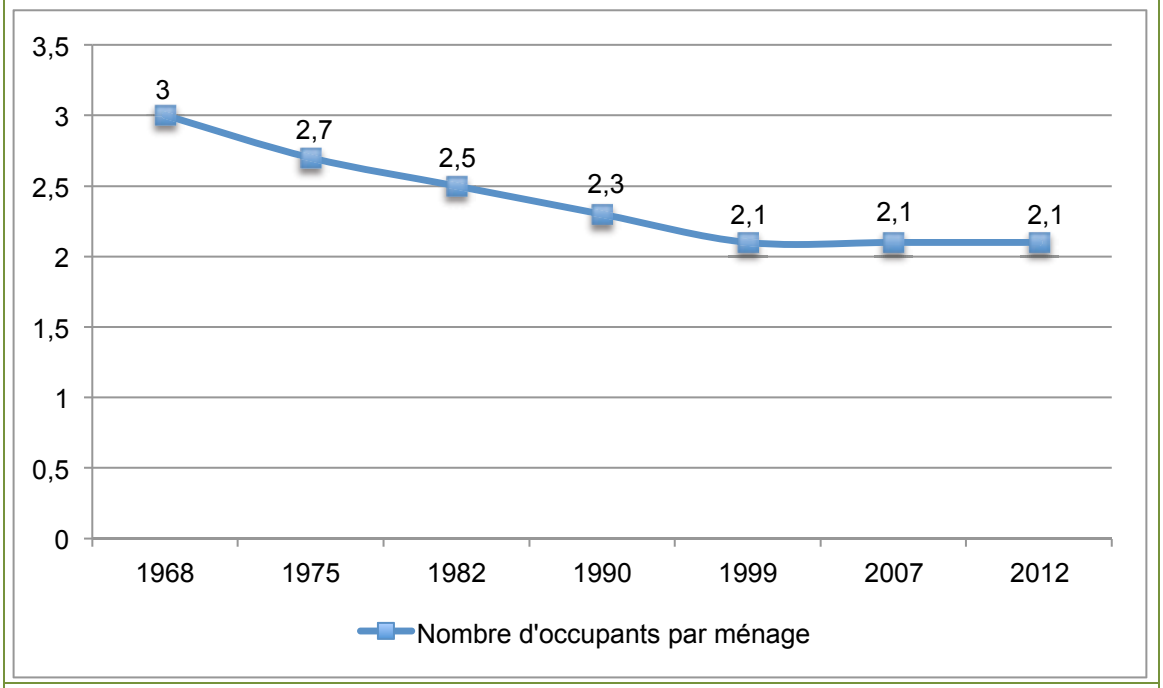
La part des couples (sans enfant ou avec enfants) apparaît beaucoup plus faible que la part observée au niveau intercommunal et départemental.

En 30 ans, la typologie des ménages nîmois s'est totalement inversée. En 1982 les ménages de plus de trois personnes dominaient nettement et les ménages d'une personne étaient minoritaires. C'est l'inverse aujourd'hui avec la nette prédominance des ménages d'une personne.

La taille moyenne des ménages a donc logiquement fortement diminué de manière continue depuis la fin des années 1960 où elle était de 3 personnes jusqu'à aujourd'hui où elle est en moyenne de 2,1 personnes.

La **diminution de la taille des ménages** est une tendance nationale que l'on retrouve à l'échelle locale. On observe également cette baisse pour le département et pour la Communauté d'Agglomération mais Nîmes se distingue tout de même nettement par la part très importantes des petits ménages (2 personnes et moins).

Evolution de la taille moyenne des ménages à Nîmes entre 1968 et 2012

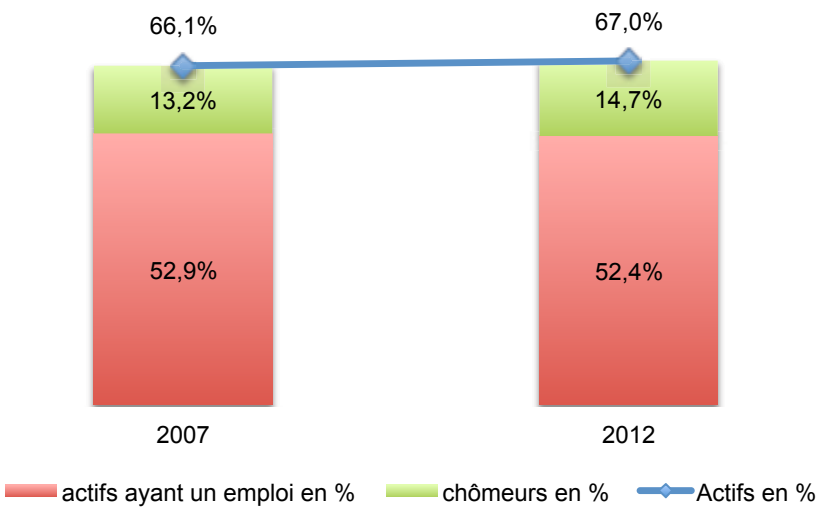


Source : INSEE, RP1968 à 1999 dénombrements, RP2007 et RP2012 exploitations principales.

I.2.2.3. Population active et chômage

En 2012, la population active représente 67% de la population des 15 à 64 ans. Depuis 2007, la population active a augmenté d'environ 1%.

Evolution de la population de 15 à 64 ans par type d'activité à Nîmes



Source : INSEE, RP2007 et RP2012 exploitations principales.

Le nombre de chômeurs, important à Nîmes, a augmenté de 1,5% entre 2007 et 2012. Le taux de chômage des actifs de 15 à 64 ans reste supérieur à 20% et représente plus de 13 000 personnes.

Les disparités sont criantes au sein de la ville. Ainsi certains quartiers concentrent de très fortes proportions de chômeurs chez les actifs de 15 à 24 ans :

- Galilée et Jean Perrin (Valdegour) : 75% et 74% environ
- Corot, Galerie Wagner et Soleil Levant (Pissevin) (Pissevin) : 72%, 65% et 64% environ
- André Malraux (Chemin Bas d'Avignon) : 55,5% environ.

Concernant l'ensemble des actifs (de 15 à 64 ans), les taux peuvent être extrêmement bas dans d'autres secteurs de la ville :

- Ventabren : 3,5% environ
- Camplanier : 4,5% environ
- L'Eau Bouillie : 6% environ
- Garrigues : 6,5% environ

Ces quartiers ont pour point commun de tous se situer dans les « garrigues habitées » de la ville.

I.2.2.5. Revenus des ménages

Les revenus moyens à Nîmes sont très faibles et inférieurs aux moyennes nationales. Près d'un ménage sur deux est non imposable (environ 48%, contre 36% à échelle nationale en 2012), cette proportion étant très disparate selon les quartiers.

Il existe cependant une très forte disparité des niveaux de revenus des ménages au sein même de la ville. En 2009, Nîmes est la septième ville la plus inégalitaire en termes de salaires parmi les 100 plus grandes villes de France, selon l'Observatoire des Inégalités.

I.2.3. PERSPECTIVES DE L'EVOLUTION DEMOGRAPHIQUE ET BESOINS EN LOGEMENTS

Dans le cadre de l'élaboration du PLH 2013-2018, Nîmes Métropole, en partenariat avec la Direction Régionale Languedoc-Roussillon de l'INSEE, a mené une **étude de prospective démographique à l'horizon 2030 et à l'échelle de la Communauté d'Agglomération** (avec un focus sur la ville de Nîmes).

I.2.3.1. Perspectives démographiques estimées par l'INSEE en 2013 (modèle OMPHALE)

Les principales conclusions de cette étude montrent qu'à l'horizon 2030, la **croissance démographique resterait forte et essentiellement due au solde naturel (2/3 de la croissance attendue)**

Ce phénomène s'expliquerait notamment par le ralentissement des migrations en provenance des autres régions mais aussi par une natalité encore forte à l'échelle de la Communauté d'Agglomération et de la ville.

Les perspectives démographiques ont été étudiées selon trois scénarios alternatifs par l'INSEE :

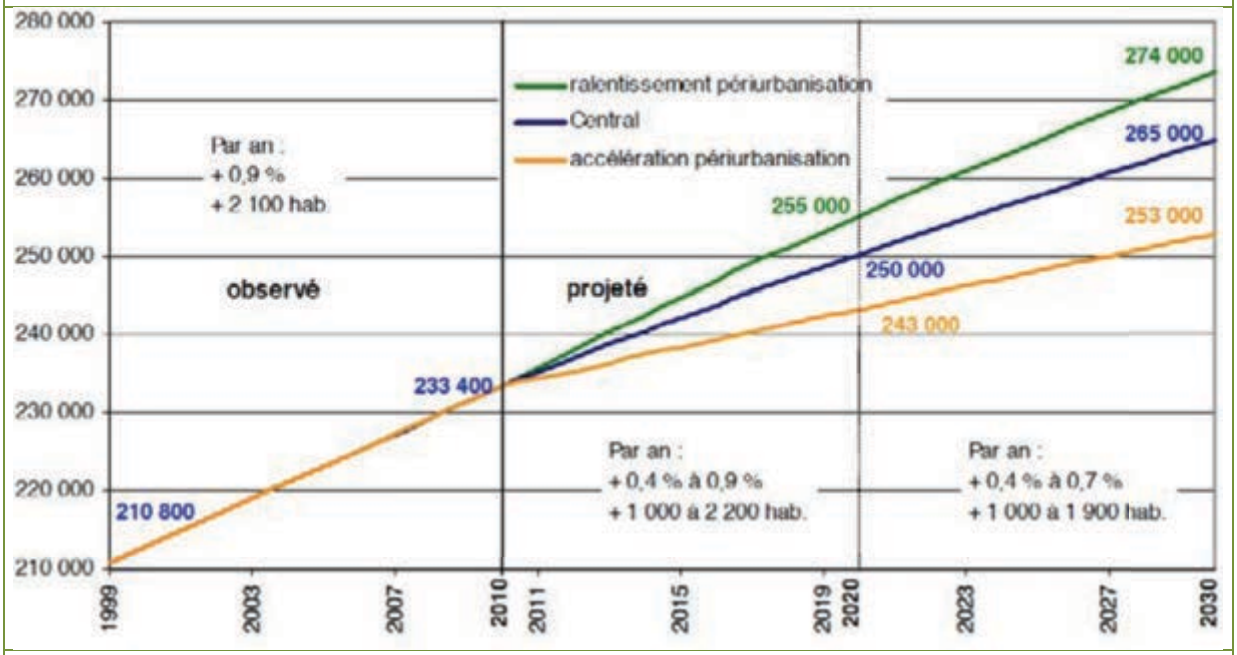
- **Scénario « ralentissement de la périurbanisation » :**

  Ce scénario est basé sur une hypothèse de diminution de la périurbanisation et des départs des jeunes actifs dans le cadre du cycle de vie et de recherche d'un logement en lien avec :
  - augmentation de la facture énergétique, arbitrage coût du transport – logement,
  - densification et amélioration de la qualité de l'habitat, développement des transports en commun (politique publique de Nîmes Métropole).
- **Scénario « accélération de la périurbanisation » :**

  Ce scénario est basé sur une accélération de la périurbanisation et des départs des jeunes actifs dans le cadre du cycle de vie et de recherche d'un logement en lien avec le blocage du marché de l'immobilier.
- **Scénario « central » :**

  Ce scénario est basé sur la prolongation des dynamiques observées ces dernières années.

Evolution du nombre d'habitants Nîmes Métropole à l'horizon 2030 selon les 3 scénarios



Source : INSEE, Recensement de population et Omphale 2010

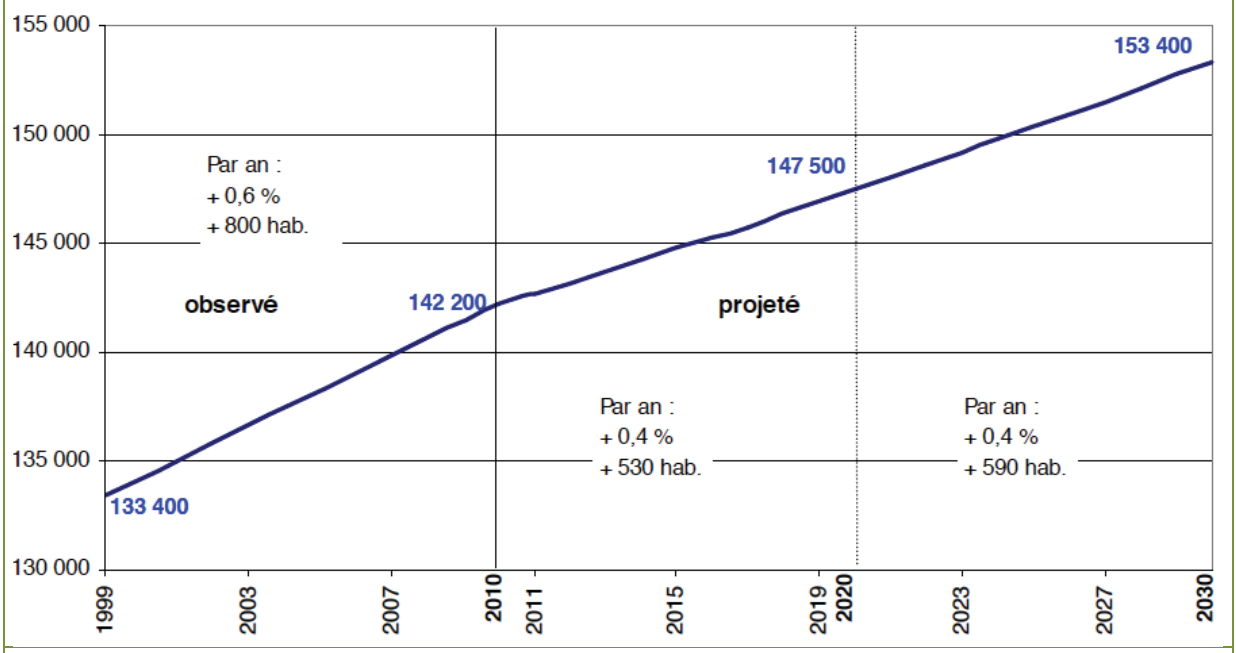
Focus sur la ville de Nîmes :

Ainsi, malgré le **léger tassement démographique attendu**, la **croissance démographique annuelle de la ville de Nîmes serait de +0,4%/an entre 2010 et 2020 puis entre 2020 et 2030 selon le scénario « central »**

Au final, les populations indicatives ainsi projetées pour la ville selon le scénario « central » de l'étude INSEE de 2013 sont de :

- 147 500 habitants environ en 2020
- 153 400 habitants environ en 2030

Evolution du nombre d'habitants de la ville de Nîmes à l'horizon 2030 (selon le scénario « central » de l'étude INSEE)



Source : INSEE, Recensement de population et Omphale 2010 – Scénario « central »

Toutefois, les derniers chiffres INSEE pour l'année de référence 2013, produits fin 2015, indiquent une population de **150 654 habitants : les projections OMPHALE pour 2020 sont donc déjà dépassées,** avec notamment une brusque augmentation de population entre 2012 et 2013 (+ 3945 habitants).

Contrairement à la période précédente, c'est l'installation de nouveaux d'habitants qui constitue le facteur principal de cette forte croissante enregistrée entre 2008 et 2013 : 62% de la croissance provient du solde migratoire apparent (+ 6 387 habitants) contre 38% liés à l'excédent naturel (+ 3 910 habitants).

L'accroissement de population représente un taux de variation annuel de 1,4% si l'on prend en compte les 5 ans de la période de référence 2008-2013. Cette valeur de 1,4%, particulièrement forte pour une ville de cette importance, vient contrecarrer la valeur de référence de la période 2007-2012 puisque le taux était alors de 0,4%.

L'INSEE explique le phénomène de croissance soutenu entre 2012 et 2013 par l'inscription de 1 600 logements supplémentaires au Répertoire des Immeubles Localisés (sans doute liés à la mise sur le marché des logements commencés lors de la période précédente).

Concernant le taux de variation annuel de la période 2008 – 2013 : il s'agit d'une situation atypique puisque l'on compare le point le plus bas de la population en 2008 (entre 2007 et 2008 la population nîmoise avait chuté de 3 000 habitants) et le point le plus haut 2013. **Le taux de 1,4%/an est donc exceptionnel.**

I.2.3.2. Perspectives démographiques retenues dans le cadre du PLU

Ce taux exceptionnel de croissance de 1,4%/an (période 2008-2013) n'est donc pas à retenir d'autant que la production de logements est particulièrement faible depuis 2012 (+ 1 000 logements par an entre 2004 et 2011 et + 430 par an entre 2012 et 2014).

La population devrait donc progresser moins vite surtout à partir du moment où la vacance sera organisée dans le parc à démolir dans le cadre du NPNRU. On peut même s'attendre à de nouvelles baisses conjoncturelles comme celle enregistrée entre 2007 et 2008.

En conséquence, dans le cadre du PLU, l'INSEE préconise de maintenir le scénario central OMPHALE et de tabler sur une croissance de population de l'ordre de + 0,4% à +0,6% par an à Nîmes, soit une moyenne de 500 à 600 habitants supplémentaires par an en moyenne.

Ainsi, les perspectives démographiques envisagées dans le cadre du PLU sont d'environ 165 000 habitants à l'horizon 15 ans (2030).

I.2.3.3. Besoins en logements retenus dans le cadre du PLU

Quel que soit le scénario démographique envisagé, l'augmentation de population conjuguée à l'évolution des modes de cohabitation, engendrera une **demande de résidences principales soutenue, largement supérieure à l'augmentation de population**.

Cet état de fait s'explique notamment par le phénomène de desserrement des ménages qui sont en effet de plus en plus petits**.**

La taille moyenne des ménages va continuer de baisser, passant de 2,24 habitants / ménage en 2009 à 2,1 habitants / ménage en 2030 à l'échelle de la Communauté d'Agglomération. Cette diminution s'explique notamment par :

- **Le vieillissement de la population :** avec l'avancée en âge, les personnes vivent plus fréquemment dans un ménage de petite taille,
- **Les phénomènes de décohabitation :** à âge égal, les personnes vivent dans de plus petits ménages qu'auparavant (séparations et divorces, familles nombreuses moins fréquentes, personnes âgées plus fréquemment à domicile,…).

En conséquence, les besoins en logements dans le cadre du PLU sont estimés à 800 par an afin de tenir compte de la croissance démographique estimée, du phénomène de desserrement des ménages et du renouvellement du parc.

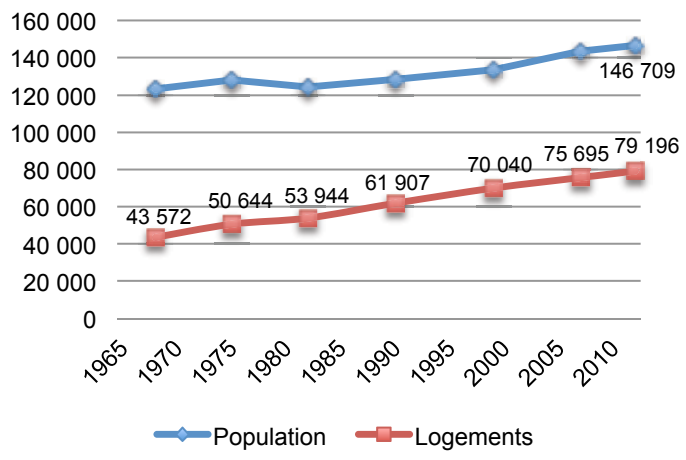
SYNTHESE « POPULATION » : ATOUTS - FAIBLESSES - ENJEUX

Atouts	Faiblesses
➢ Une ville centre attractive qui connaît une croissance démographique continue ces dernières années. ➢ Une croissance essentiellement due à un solde naturel positif.	➢ Une tendance récente au vieillissement de la population. ➢ Une forte prédominance des petits ménages. ➢ Un taux de chômage élevé et en légère hausse. ➢ Des revenus moyens faibles avec de très fortes disparités selon les quartiers.
Enjeux principaux	
➢ Continuer d'attirer de nouveaux habitants en proposant un panel diversifié de logements. ➢ Satisfaire les besoins liés à l'attractivité démographique. ➢ Favoriser l'accueil de jeunes couples pour maintenir les grands équilibres générationnels. ➢ Lutter contre les inégalités et le chômage.	

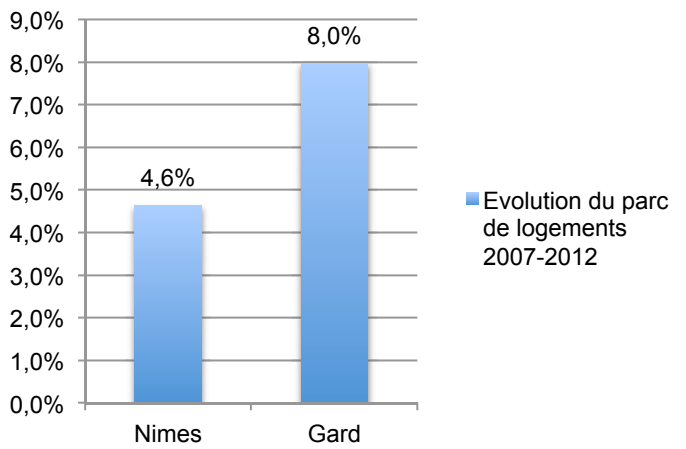
I.3. LOGEMENT / HABITAT

I.3.1. ÉVOLUTION DU PARC DE LOGEMENTS

Évolution comparée du parc de logements et de la population entre 1975 et 2012 à Nîmes



Évolution comparée du parc de logements entre 2007 et 2012



Source : INSEE, recensement de la population 2012

L'évolution du parc de logements accompagne l'évolution de la population.

Le parc de logements n'a cessé de s'accroitre depuis les années 1970 avec une accélération à partir de 1982 et une moyenne de 800 nouveaux logements par an.

Entre 1999 et 2012, on note un léger ralentissement de l'augmentation du nombre de logements par rapport à la période 1982-1999. Mais ce ralentissement est en partie imputable au phénomène de démolition / reconstruction (renouvellement urbain important à Nîmes).

Durant la période 2007-2012, la progression du parc de logements à Nîmes a été moins forte que ce que l'on a pu observer à l'échelle du département : + 4,6% pour la ville contre +8,0% pour le Gard (absence de données 2007 pour Nîmes Métropole).

Cette tendance est liée d'une part à la poursuite du phénomène de périurbanisation, qui a été notable durant cette période (les villes et villages périphériques ont connu de forts taux de croissance de leur parc de logement), d'autre part, elle s'explique par le renouvellement urbain enregistré dans le centre ville et dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV). Ainsi, les opérations de constructions nouvelles ont aussi engendré des pertes de logements par le jeu des démolitions - reconstructions.

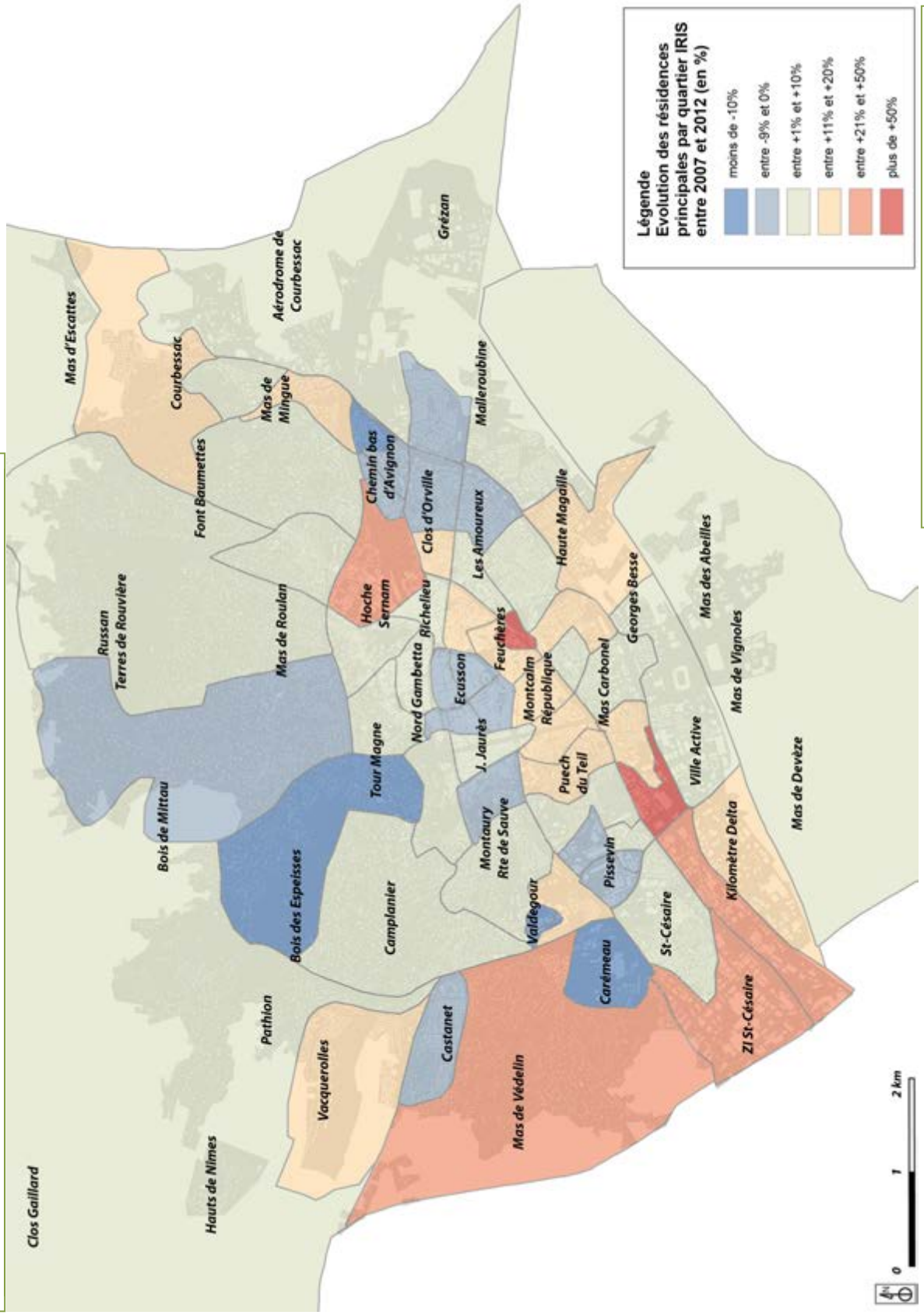
L'attractivité de la ville-centre (Nîmes) est toutefois restée forte.

En 2012, Nîmes compte près de 80 000 logements dont plus de 68 500 résidences principales sur son territoire.

L'étude de l'évolution du parc de résidences entre 2007 et 2012 par quartiers montre plusieurs tendances :

- Des phénomènes de diminution ponctuels, en particulier dans les quartiers de Valdegour, de Chemin Bas d'Avignon (programme ANRU), à mettre en relation avec les opérations de démolition d'immeubles existants.
- De fortes progressions constatées dans les quartiers intermédiaires de la ville (Gare et Maréchal Juin), dû notamment à la réalisation de la ZAC du triangle de la Gare Centrale et au phénomène de renouvellement urbain Avenue Maréchal Juin.
- Des progressions également significatives dans le quartier Casernes, à mettre en relation avec le début de réalisation du quartier Hoche-Université.

Evolution des résidences principales entre 1999 et 2007 (par quartiers IRIS en 2012)



Source : INSEE, 2012 / Réalisation : ADELE-SFI mai 2016

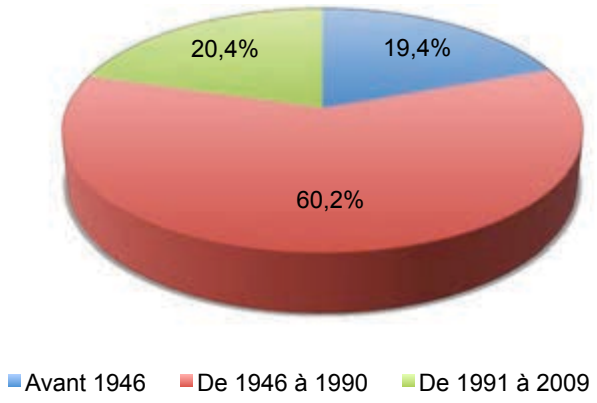
1.3.1.1. Âge du parc de logements

A l'image des villes historiques, le parc de logements nîmois est relativement ancien : près des 2/3 des logements ont été construits avant 1974.

Nîmes est composée d'un centre ville ancien, la construction s'est accélérée au cours de la période 1949-1975 avec notamment la construction des quartiers d'habitat collectif du Mas de Mingue, Chemin Bas d'Avignon puis Valdegour-Pissevin

Toutefois, la dynamique de construction des dernières années est sensible et se traduit par la part non négligeable des logements construits lors des vingt dernières années : environ 19%.

Résidences principales en 2012 selon la période d'achèvement à Nîmes



Source : INSEE, RP2012, exploitations principales.

1.3.1.2. Phénomène de mobilité résidentielle

Nîmes joue le rôle de « plaque tournante » dans le parcours résidentiel des ménages : la ville est caractérisée par une forte mobilité résidentielle.

En 2012, environ 40% des ménages nîmois habitaient la ville depuis plus de 10 ans, contre 45% pour Nîmes Métropole.

Si l'on observe cette tendance à l'échelle des quartiers on distingue 3 pôles distincts, où la majorité des ménages sont des « nouveaux arrivants » (emménagement depuis moins de 10 ans). Il s'agit :

- Des quartiers du centre ville : Arènes et Général Perrier. Ces quartiers attirent essentiellement les personnes seules ou les jeunes couples recherchant de petits logements, à proximité des lieux de vie.
- Des quartiers de Pissevin-Valdegour où les familles recherchent des logements aux loyers modérés (logements locatifs sociaux). Ces quartiers sont marqués par un « *turn over* » important.
- Et bien entendu des quartiers qui se sont développés récemment : Vacquerolles, Ville Active, etc.

Au contraire, ce sont généralement les quartiers de garrigue habitées où la sédentarité est la plus forte : plus de 60% des résidents ont emménagé depuis plus de 10 ans dans les quartiers Castanet, Camplanier, La Cigale, L'Eau Bouillie, et Ventabren, ainsi qu'au Mas de Possac qui lui, n'est pas en garrigue mais au sud-est de la commune.

Lieu de résidence 1 an auparavant	Nombre de personnes	Part (en %)
Personnes d'1 an ou plus habitant auparavant :	144 827	100%
Même logement	125 389	86,6%
Autre logement de la même commune	10 682	7,4%
Autre commune du même département	2 822	1,9%
Autre département de la même région	1 097	0,8%
Autre région en France métropolitaine	3 985	2,8%
Autre région dans un Dom	146	0,1%
Hors de France métropolitaine ou d'un Dom	707	0,5%

Source : INSEE, RP2012 exploitation principale.

En 2012 sur 144 827 habitants, 94% habitaient Nîmes auparavant, dont 86,6% habitait le même logement. 2,8% des habitants habitaient une autre région de la France métropolitaine.

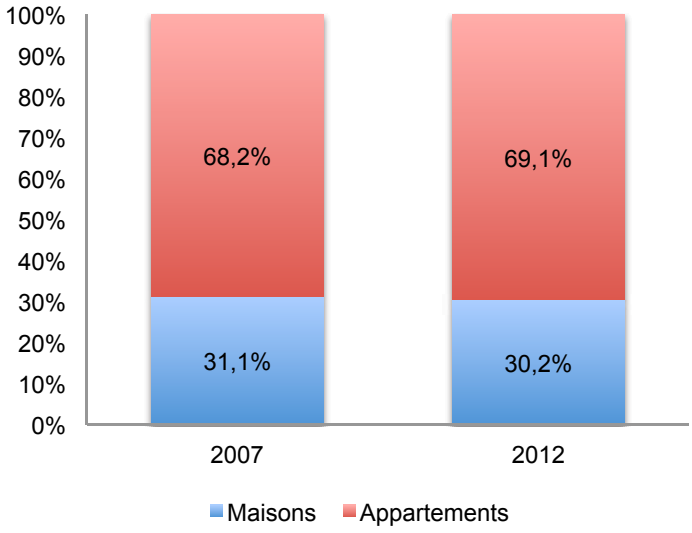
Durant les années 2000, la tendance suivante a été observée: les personnes venant de l'extérieur (hors département), souvent jeunes, s'établissent en premier lieu à Nîmes à leur arrivée du fait du panel diversifié de logements disponible à Nîmes, y restent durant quelques années puis cherchent un logement plus grand en dehors de la ville-centre (souvent une maison avec jardin). Le rôle de la ville est donc essentiel dans le parcours résidentiel, elle offre des logements abordables (souvent des appartements) et diversifiés, très recherchés par les nouveaux arrivants.

I.3.2. CARACTERISTIQUES DU PARC DE LOGEMENTS

I.3.2.1. Typologie du parc de logements

Nîmes présente de fortes disparités géographiques dans la répartition entre logements collectifs et individuels. Alors que la moyenne à l'échelle de la ville est de 69% de logements collectifs, de nombreux quartiers présentent de très faibles taux d'appartements (environ 10% voire moins) par exemple dans les secteurs de « garrigues habitées » (Mas de Lauze, Ventabren, Camplanier etc,…), où les maisons individuelles dominent très largement.

Répartition du parc selon le type de logements à Nîmes



Source : INSEE, RP12, exploitations principales

Le parc de logements nîmois est caractérisé par la part écrasante des appartements (caractéristique d'une ville centre).

En 2012 ils représentent plus de 69% du parc total des logements de la ville (contre 70,6% à Avignon ou 85,3% à Montpellier par exemple).

Cette part a légèrement progressé par rapport à 1999 où ils représentaient 68% de l'ensemble du parc.

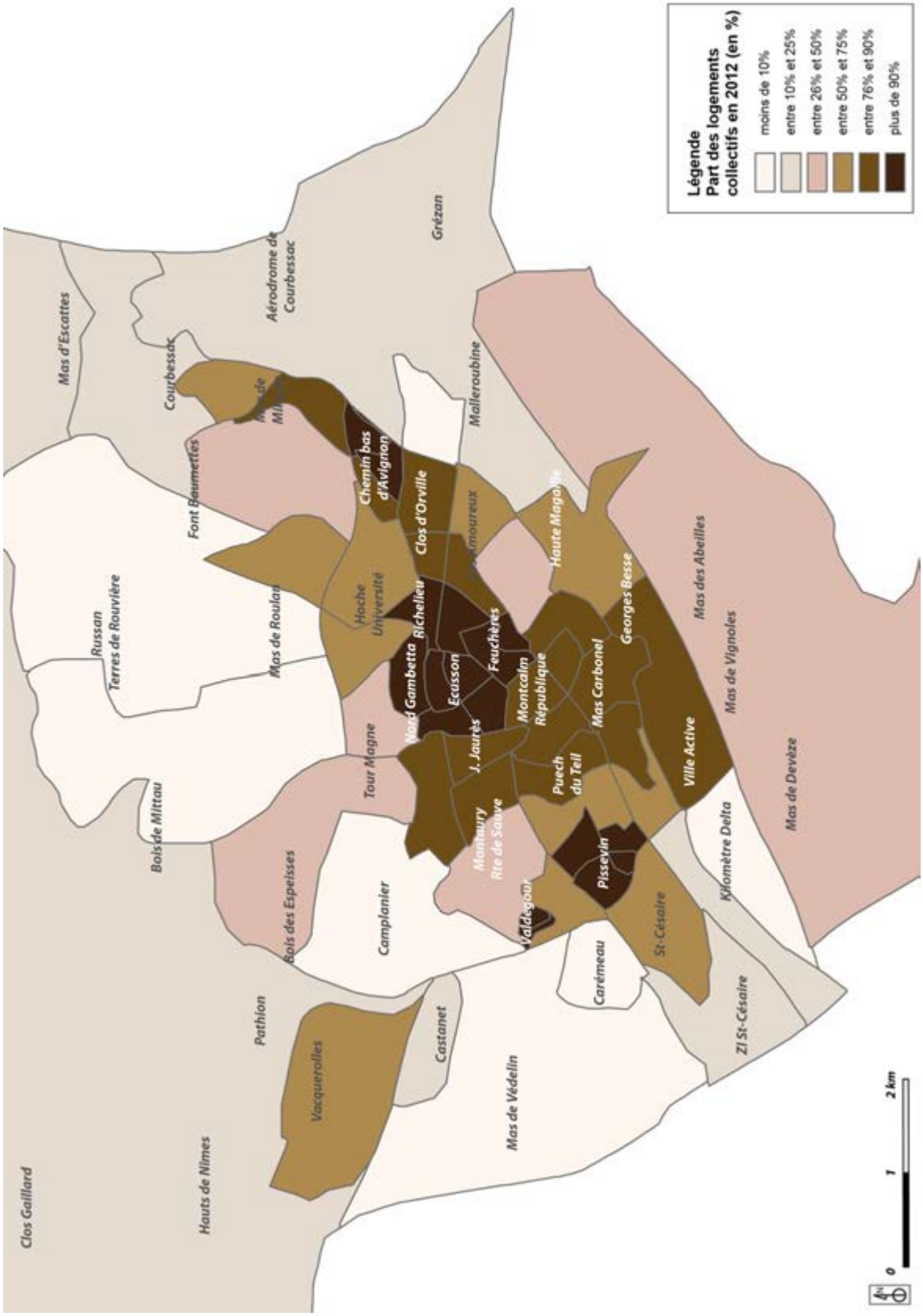
La construction de maisons individuelles ces dernières années s'est essentiellement concentrée :

- d'une part de manière diffuse dans les quartiers de « garrigues habitées » qui continuent à se développer,
- d'autre part dans des opérations d'aménagement plus structurées où des programmes de logements individuels ont vu le jour : Saut du Lièvre, Haute Magaille notamment.

A l'inverse, les quartiers centraux (Ecusson, Placette, Gambetta, Richelieu etc…) ainsi que les quartiers de logements sociaux (Pissevin-Valdegour, Chemin Bas d'Avignon…) sont composés à plus de 90% de logements collectifs.

Les quartiers qui se sont développés plus récemment offrent une plus grande mixité et un plus grand équilibre entre maisons individuelles et appartements : Vacquerolles (55% d'appartements), Beausoleil (46% d'appartements).

Part des logements collectifs en 2012 par quartiers IRIS



Source : INSEE, 20127 / Réalisation : ADELE-SFI, mai 2016

I.3.2.2. Répartition par type d'occupation

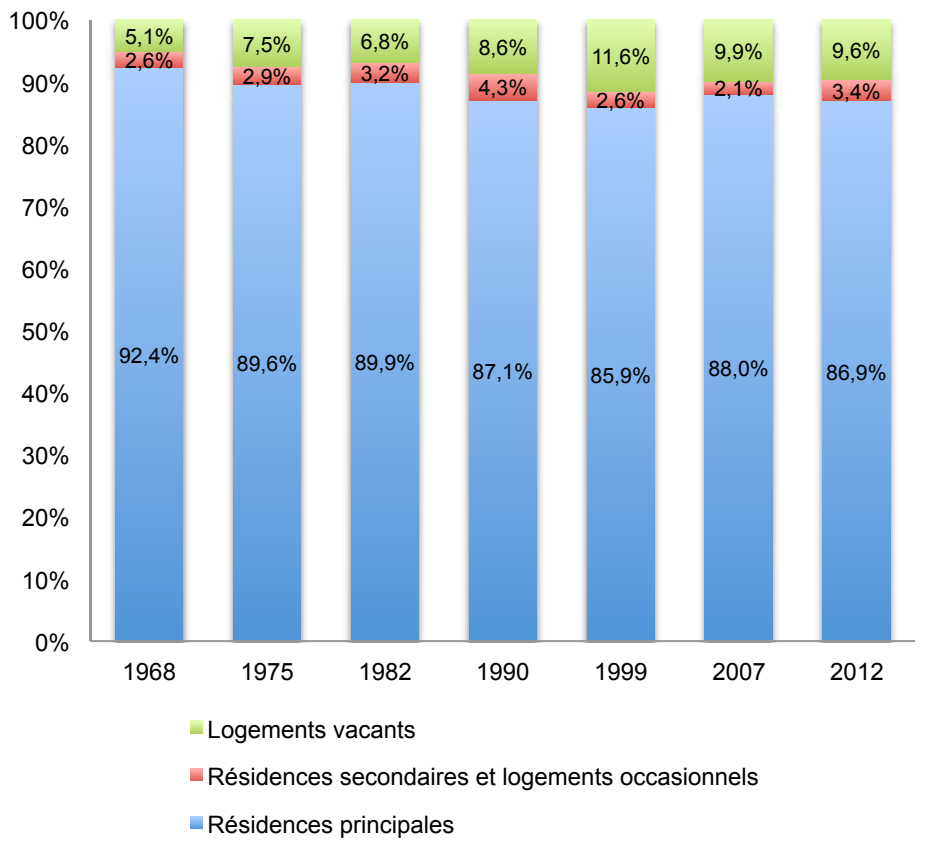
Le parc de logements de Nîmes est caractérisé par la part écrasante des résidences principales : en 2012 elles représentaient environ 87% du parc total des logements de la ville, cette part reste stable par rapport à 2007.

Les résidences secondaires sont très peu nombreuses, elles ne représentent qu'environ 3,4% du total des logements.

La part des logements vacants est en baisse : 9,6% de logements vacants en 2012 contre 11,8% en 2007. Cette problématique reste toutefois importante à Nîmes et ce phénomène est essentiellement lié à la vétusté et à l'insalubrité d'une partie des logements, souvent anciens et localisés dans les quartiers du centre ville élargi (taux de vacance supérieurs à 15% dans les quartiers de l'Ecusson, de la Placette, de Richelieu, de Jean Jaurès Sud et de l'Avenue Maréchal Juin).

Ces chiffres sont toutefois globalement en recul par rapport à 2007, ce qui traduit une amélioration de l'habitat.

Évolution du nombre de logements par catégorie à Nîmes de 1968 à 2012



Source : INSEE, RP1968 à 1999 dénombrements, RP2007 et RP2012 exploitations principales.

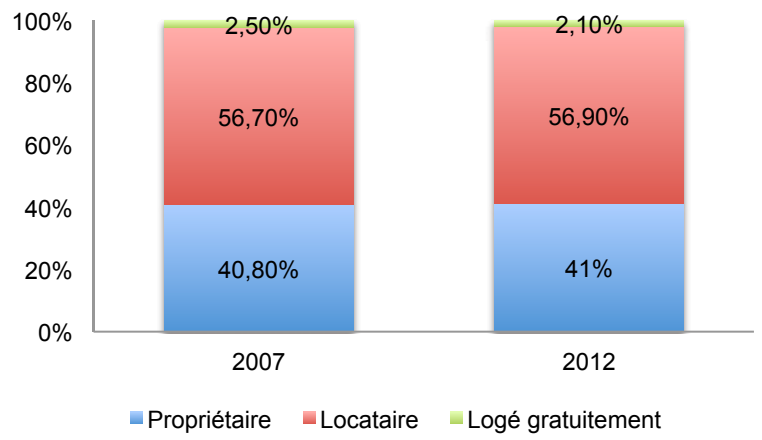
I.3.2.3. Caractéristique du parc de résidences principales

Statut d'occupation

L'offre en locatif est importante et en légère augmentation : 56,9% des résidences principales de Nîmes sont occupées par des locataires en 2012 contre 56,7% en 2007 ce qui est légèrement inférieur aux chiffres des villes centres proches : 65,6% à Montpellier (64,9% en 2007) et 60,7% à Avignon (61,7% en 2007).

La part des propriétaires a progressé autant que la part des locataires entre 2007 et 2012 (+0,2%). Par comparaison, sur la même période à Montpellier, la part des propriétaires a baissé de 0,1% et celle des locataires a augmenté de 0,6%.

Évolution du statut d'occupation des résidences principales de Nîmes entre 2007 et 2012

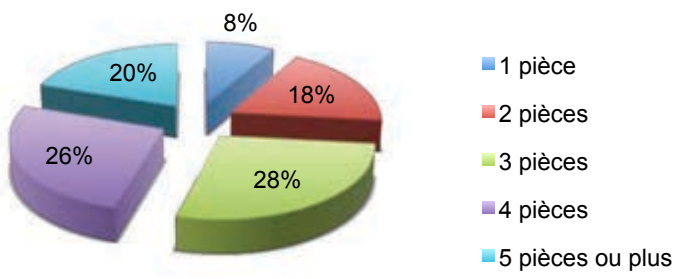


Source : INSEE, RP2007 et RP2012 exploitations principales.

Taille des logements

Le parc de logements de Nîmes se caractérise par un certain équilibre en termes de taille. On note toutefois que les logements de plus de 4 pièces représentent près de la moitié des logements ce qui apparaît en décalage avec la forte part des petits ménages à Nîmes (rappel : 43,7% de ménages de 1 personne et 21,7% de couples sans enfants soit 65% de ménages de 2 personnes ou moins).

Résidences principales selon le nombre de pièces en 2012 à Nîmes



Source : INSEE, RP2007 et RP2012 exploitations principales.

I.3.2.4. Logement social

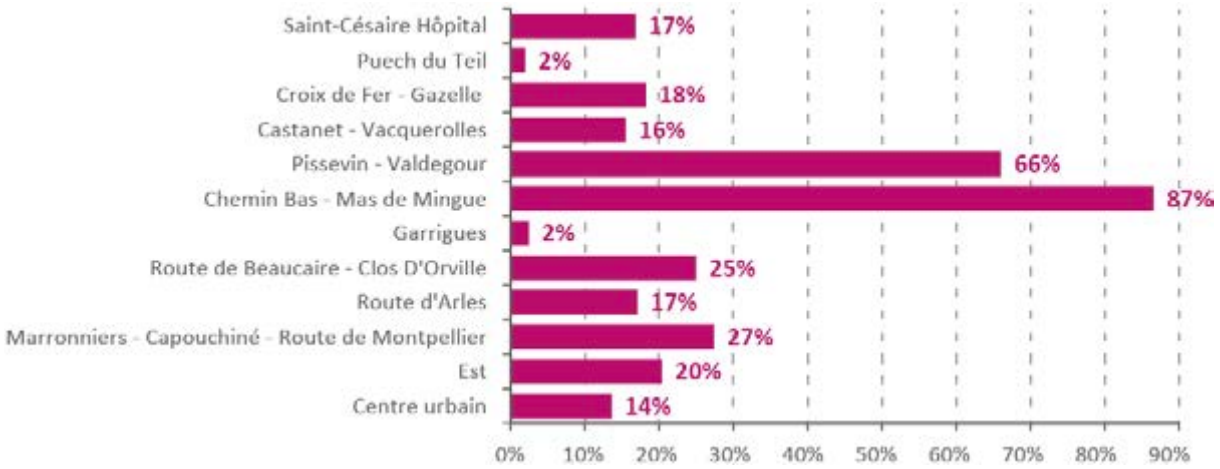
Nîmes est soumise à l'article 55 de la loi SRU, c'est à dire que la ville doit disposer d'un pourcentage minimum de 20% de logements sociaux dans son parc de résidences principales. A défaut, elle doit s'acquitter d'une taxe.

Au 1er janvier 2014, la ville répond à ses obligations : elle dispose de 24,7% de logements sociaux (soit 17 314 logements), ce qui représente 88,5% des logements conventionnés à l'échelle de la Communauté d'Agglomération. Près de 40% du parc public du Gard est localisé à Nîmes

Plus de 45% des logements sociaux de Nîmes sont concentrés dans les quartiers NPNRU (Nouveau Programme National de Rénovation Urbaine) : Valdegour - Pissevin, Chemin Bas d'Avignon - Clos d'Orville et Mas de Mingue qui regroupent environ 4 000 logements chacun, soit près de la moitié du parc locatif social de la commune. Dans ces quartiers, le taux de logement social est supérieur à 50%.

Ailleurs, l'offre est assez équitablement répartie. Elle est toutefois plus marquée dans les quartiers Marronniers et Capouchiné, ou encore Route de Beaucaire – Clos d'Orville. A l'inverse l'offre sociale est quasi nulle dans les garrigues et le quartier Puech du Teil.

Taux de logement social dans les quartiers de Nîmes au 1er janvier 2014



Source : Observatoire de l'Habitat. Nîmes Métropole – A'U – Juillet 2015

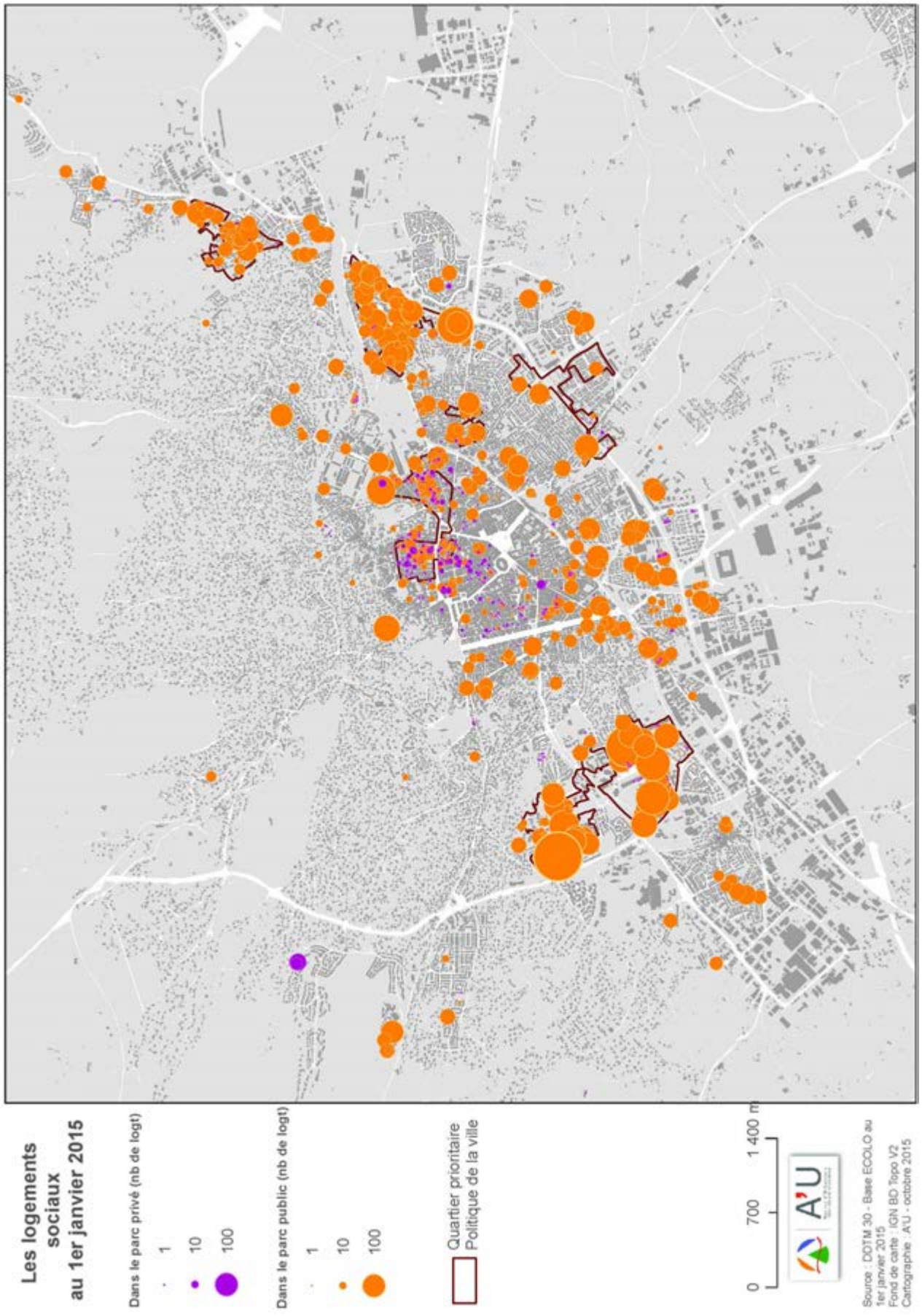
Malgré tout, l'offre en logements locatifs sociaux reste insuffisante par rapport à la demande, qui est forte à l'échelle de la Communauté d'Agglomération.

En effet, le taux de rotation dans le parc public est faible : 8,7% dans la Communauté d'Agglomération (contre environ 10% à l'échelle du Gard et du pays). Dans le parc privé il était de 30% à Nîmes en 2013. Ces chiffres indiquent un population captive qui ne change que rarement de logement une fois qu'elle est dans le parc public.

Le taux de vacance dans le parc public de Nîmes était de l'ordre de 2,4% au 1er janvier 2014, ce qui est très faible et témoigne de la forte tension locative sociale (un taux de vacance de 6 à 7% est jugé nécessaire à la fluidité du parc de logements).

Au 1er janvier 2014 : à peine 350 logements étaient vacants et proposés à la location dans la Communauté d'Agglomération quand plus de 7 500 personnes étaient en attente d'une attribution.

L'intensité de la demande (ration demandes / attributions) est de 4,44 à l'échelle de Nîmes métropole ce qui est nettement plus élevé que ce qui est constaté dans l'ensemble de la France (3,8).


Les logements sociaux au 1er janvier 2015
Dans le parc privé (nb de logt)
1
10
100
Dans le parc public (nb de logt)
1
10
100
Quartier prioritaire Politique de la ville
0
700
1 400 m
A'U
Source : DDTM 30 - Base ECOLO au 1er janvier 2015
Fond de carte : IGN BD Topo V2
Cartographie : A'U - octobre 2015

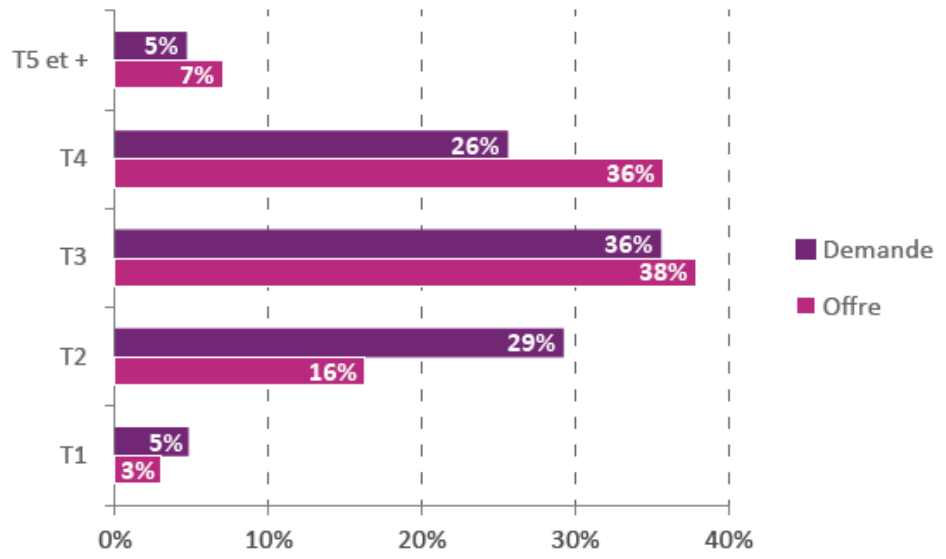
Des quartiers concentrent des logements sociaux anciens, souvent dégradés ou inadaptés, notamment dans les quartiers du Chemin Bas d'Avignon ou au Mas de Mingue. A l'échelle de la ville, 44% des logements du parc social ont été construits avant 1975 et seulement 30% ont moins de 25 ans. Différents programmes de rénovation urbaine ont été lancés *(voir chapitre suivant).*

Ces dix dernières années, la construction de logements locatifs sociaux s'est orientée nettement vers des logements "intermédiaires" davantage qualitatifs mais aussi, dans une moindre mesure, vers les logements très sociaux.

Les décalages entre la demande et l'offre sont également visibles en termes de typologie des logements : l'offre est dominée par les grands logements alors que la demande se tourne majoritairement vers les petites surfaces. En effet, à l'échelle de Nîmes Métropole, les grands logements (T4 et +) représentent plus de 43% de l'offre contre seulement 31% de demande.

A l'inverse, la demande en petits logements (T2 et moins) est de 34% contre seulement 19% d'offre dans cette gamme.

Comparaison entre l'offre et la demande locative sociale en 2014



Source : DREAL Languedoc-Roussillon - Recensement du Parc Locatif Social (RPLS) 2014, DDCS du Gard - Système National d'Enregistrement de la Demande de logement social (SNE) 2014, calculs A'U.

<u>Le PLH de Nîmes Métropole (rappels) :</u>

A Nîmes, le Programme Local de l'Habitat (P.L.H.) de Nîmes Métropole fixe des objectifs de production en matière de logements locatifs sociaux pour la période 2013-2018.

Le nombre de logements locatifs sociaux à produire par an est d'environ 290 à Nîmes, réparti comme tel :

- 113 logements spécifiques et conventionnement parc privé ;
- 54 logements de type PLAI (prêt locatifs aidés d'intégration)
- 99 logements de type PLUS (prêt locatifs à usage social)
- 27 logements de type PLS (prêt locatif social)

Le PLH prévoit un total de 18 165 logements SRU à horizon 2018 à Nîmes, ce qui lui permettrait d'atteindre 25,2% de taux d'équipement, un chiffre correspondant aux objectifs de la loi ALUR.

I.3.2.5. Habitat dégradé et OPAH

Les quartiers du centre ville élargi (Gambetta, Carmes, Richelieu, Montcalm-République, Placette…) sont composés d'un habitat souvent ancien et paupérisé accueillant une population aux revenus modestes.

Une partie des logements est vétuste et ne correspond plus aux normes actuelles de confort. Des opérations programmées d'amélioration de l'habitat (OPAH) ont été lancées dans les quartiers de Montcalm-République, Placette-Emile Jamais ainsi que Nord-Gambetta.

Les opérations de rénovation et d'amélioration de l'habitat doivent prendre en compte entre autres le caractère souvent patrimonial de ces quartiers mais aussi les contraintes induites par le risque d'inondations : elles sont majeures dans le quartier de Richelieu par exemple. C'est pourquoi la ville de Nîmes a lancé une réflexion spécifique sur la rénovation de ce quartier.

I.3.3. PROJETS DE RENOVATION URBAINE

I.3.3.1. Bilan des opérations ANRU

La ville de Nîmes était concernée par deux projets de Rénovation Urbaine (Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine) : Valdegour et Chemin-Bas d'Avignon (était aussi concerné : le quartier de Sabatot à Saint-Gilles).

Ces quartiers présentaient des caractéristiques communes et souffraient des mêmes pathologies urbaines et sociales :

- Des quartiers en perte d'attractivité,
- Une précarité croissante des habitants,
- Une absence de mixité urbaine, une dégradation du parc social.

La convention entre Nîmes Métropole et l'ANRU a été signée le 20 juillet 2005, les opérations se sont échelonnées dans le temps jusqu'en 2014 / 2015. Le bilan des opérations ANRU est le suivant :

- **Reconstruction au 1 pour 1 de l'offre sociale démolie et intervention sur l'offre en logements :**

  1 024 logements sont prévus à la démolition au sein de la convention globale (Nîmes + quartier Sabatot à St-Gilles). Leur reconstruction a connu des retards et a nécessité une très grande vigilance. Au premier trimestre 2015, 305 ont été reconstruits à Nîmes (80 à Valdegour et 225 au Chemin bas d'Avignon / Clos d'Orville).

  Valdegour :

  - Démolition de 327 logements sociaux (immeubles Archimède, Galilée, MJD),
  - Reconstruction de 80 logements sur site, la reconstitution des 247 logements restants est localisée et programmée,
  - Réhabilitation et résidentialisation : 104 logements de l'immeuble Thalès (50% des logements étaient vides au démarrage des travaux) et 118 logements par la SFHE.

  Pissevin :

  - Démolition partielle de l'immeuble Fragonard pour le passage futur du TCSP (30 logements)
  - Reconstitution de l'offre sociale locative ainsi démolie : 30 logements

  Chemin Bas d'Avignon :

  - Démolition de 521 logements (Carré St-Dominique : 361 logements) et secteur Eboué Ornano (160 logements)
  - Reconstruction de 225 logements (secteur St-Dominique : 189 logements, et secteur Eboué : 36 logements). La reconstitution des 296 logements restants est localisée et programmée.
  - Diversification de l'offre en logements : opération St-Christophe, opération d'accession sociale (18 logements) dans le secteur Eboué, etc…

- **Equipements et aménagements :**

Plusieurs actions et projets ont été menés à bien dans les différents quartiers :

Valdegour :

- Refonte de l'accès Nord avec suppression des voies suspendues,
- Traitement des espaces verts sur Archimède et Galilée,
- Agrandissement de la Maison de la Justice et du Droit avec relocalisation du poste de police et du commissariat,
- Création d'une pépinière d'entreprises, etc…

Pissevin :

- Sécurisation passive des accès des immeubles sociaux de Bassano, Fragonard et Raphaël,
- Réhabilitation des locaux de deux associations et relogement d'une association,
- Aménagement des espaces publics et amorces de cheminements doux notamment vers les futures stations TCSP.

Chemin Bas d'Avignon :

- Reconstruction de la nouvelle agence d'Habitat du Gard,
- Restructuration du centre-commercial,
- Réaménagement du parvis, destiné à terme à recevoir une station du TCSP,
- Modification de la trame viaire
- Création d'aire de jeux pour enfants et retraitement des abords du centre social et de la crèche CAF, etc…

- **Gestion urbaine de proximité :**

Différents groupes de travail regroupant les bailleurs, les associations et les collectivités ont été mis en place. Les actions suivantes ont notamment été menées :

Valdegour :

- Travaux de proximité et d'entretien (réfection des escaliers passage Newton/Lambert, chemins piétons sur l'espace J. Perrin, etc…
- Chantiers d'insertion
- Expérimentation du tri sélectif, etc…

Pissevin :

- Amélioration de la propreté au sens large (encombrants, dépôts sauvages, cages d'escaliers, etc…)
- Entretien et aménagement des espaces publics,
- Sensibilisation aux économies d'énergies, etc…

Chemin Bas d'Avignon :

- Recensement du foncier et premiers échanges Villes / Habitat du Gard,
- Mise en place d'un annuaire des professionnels et associations à l'attention des habitants et des nouveaux arrivants,
- Création d'un city stade,
- Réfection du stade Maurice Pelatan et création d'une fresque, etc…

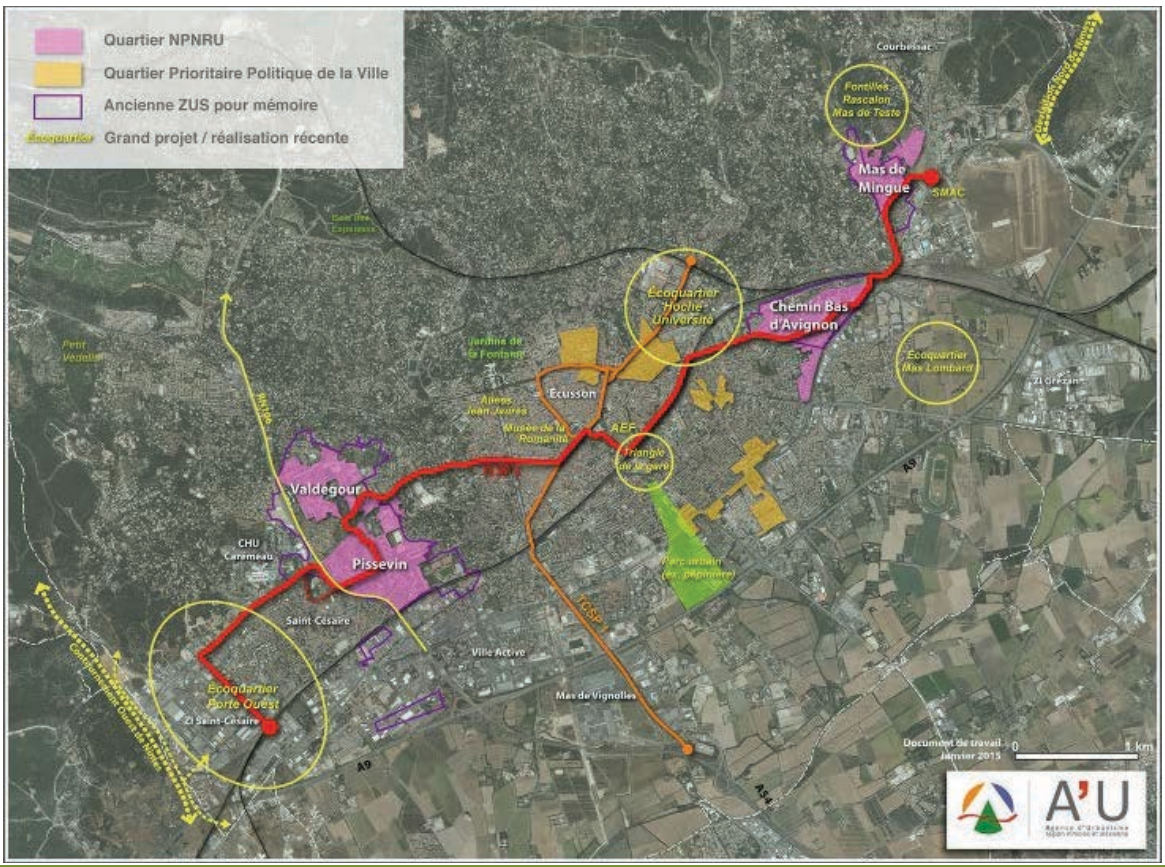
I.3.3.2. Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU)

La Politique de la Ville a subit récemment des changements avec un rezonage des quartiers et de nouveaux contrats de ville.

A Nîmes trois quartiers font partie du Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU), programme qui incite et subventionne le renouvellement urbain dans une volonté d'ouvrir et de diversifier le peuplement des quartiers :

- **Pissevin / Valdegour**
- **Chemin Bas d'Avignon / Clos d'Orville**
- **Mas de Mingue**

Localisation des quartiers NPNRU et Quartiers Prioritaires Politique de la Ville



Source : A'U - 2015

Les enjeux communs sont les suivants :

- Stratégie de Peuplement.
- Intégration au projet urbain de la ville (mobilités, environnement ..)
- Participation des habitants
- Coordination avec les bailleurs, etc…

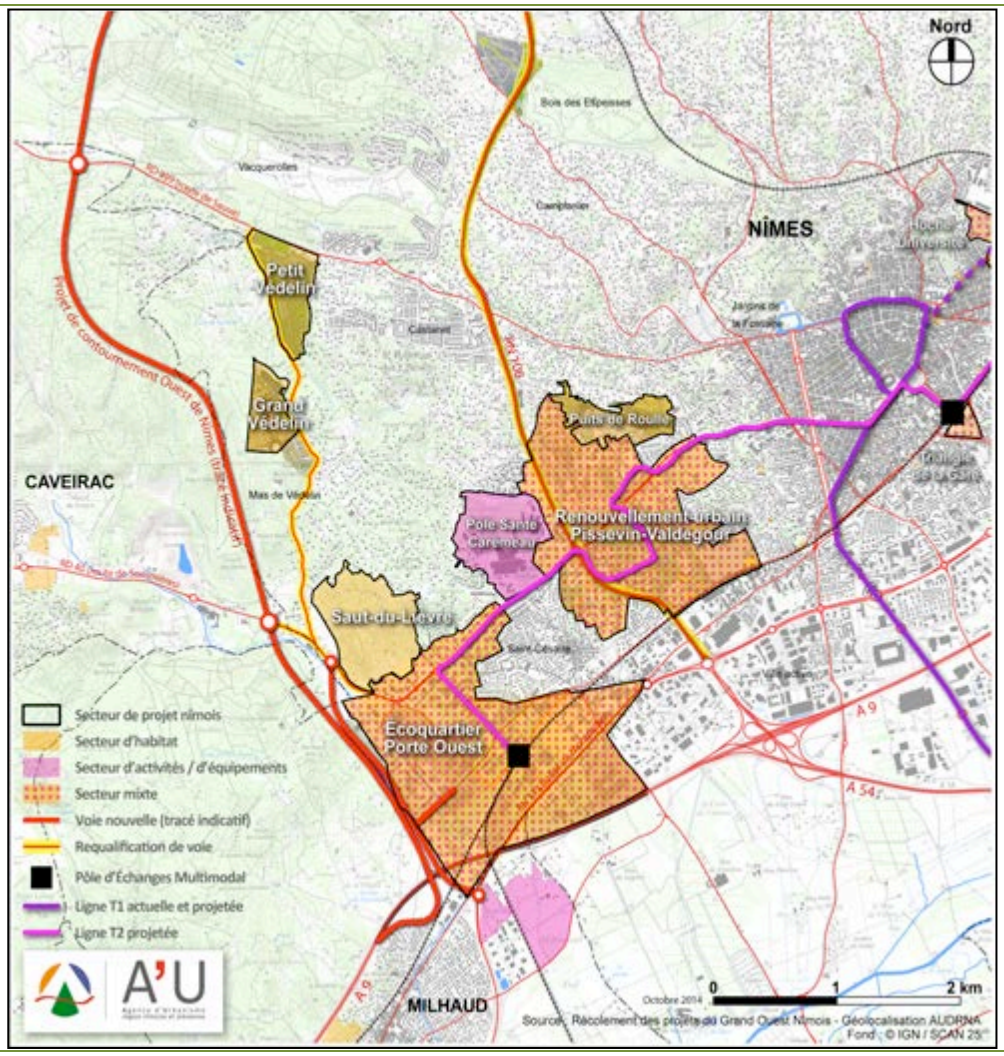
Les études devant définir les NPNRU sont en cours. Les conventions devraient être signées en 2017 pour une durée de 10 ans.

NPNRU Pissevin – Valdegour :

Différentes actions sont en cours :

- Démolitions prévues :
  - Démolition de 30 logements (collectif Fragonard) pour anticiper le passage de la ligne 2 du TCSP
  - Démolition de 50 logements concernant COROT (projet de réhabilitation de 124 logements, résidentialisation) par Habitat du Gard.
- Mise en œuvre d'un plan de sauvegarde (8 copropriétés - Galerie R. Wagner) :
  - Saisine du Préfet pour la mise en place d'un plan de sauvegarde sur 8 copropriétés dégradées (Arrêté Préfectoral portant la création d'une commission chargée de sa création),
  - Mission d'AMO pour établir un diagnostic du bâti et faire des propositions de redressement des copropriétés (travaux, etc)
  - Concession d'Aménagement signée avec la SPL AGATE concernant l'acquisition et la démolition de 40 commerces et 40 logements.

Périmètre NPNRU Pissevin – Valdegour au sein de l'Ouest de Nîmes



Source : A'U - 2015

NPNRU Chemin Bas d'Avignon – Clos d'Orville :

L'objectif est de poursuivre la rénovation urbaine du quartier dans le cadre du nouveau programme ANRU II, en cohérence avec le Contrat de Ville et le développement de l'Est Nîmois.

Les premières phases de rénovation urbaine engagées dans le cadre de **l'ANRU I**, ont permis d'amorcer le renouvellement urbain du quartier.

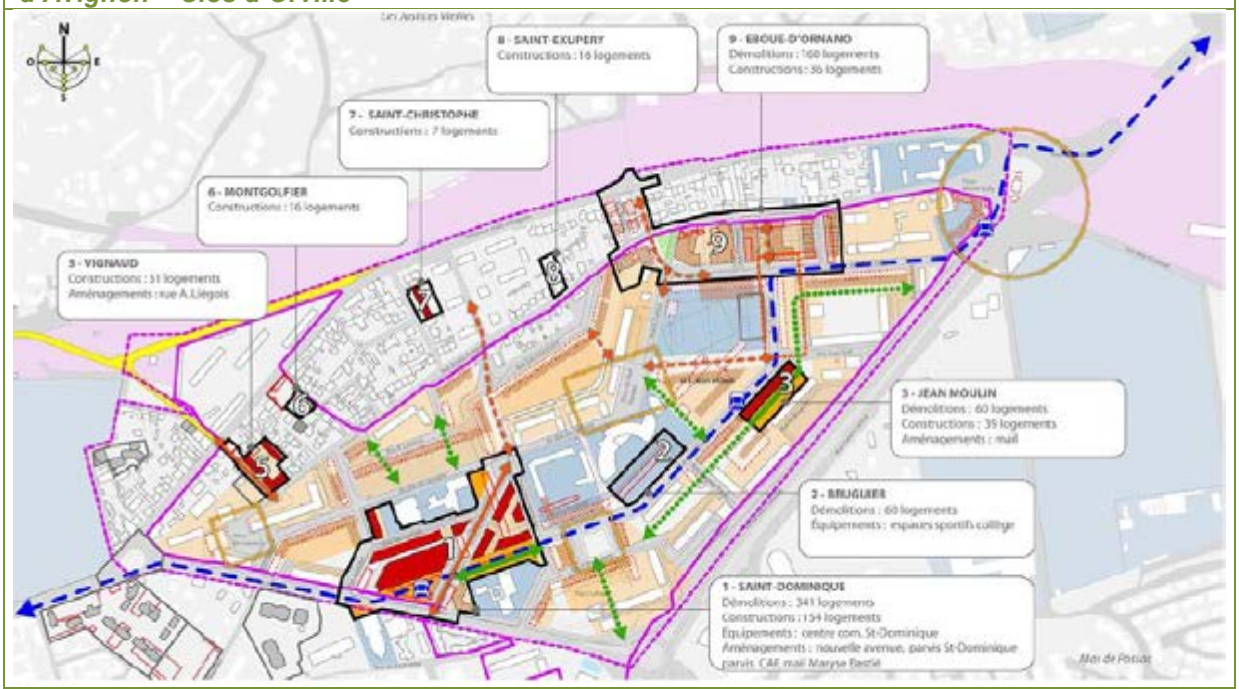
Les **actions de la ville** ont porté sur :

- la création d'espaces publics,
- de nouvelles voies préfigurant le passage du TCSP,
- l'accompagnement de la requalification du centre commercial du carré Saint Dominique,
- la reconfiguration d'ilots urbains permettant les opérations de démolition reconstruction.

Ces actions se sont concrétisées sur deux ilots : **l'îlot Saint Dominique et l'îlot Eboué Ornano.**

Un des enjeux du projet à élaborer pour l'ANRU II, sera de définir les priorités de phasage pour la poursuite du renouvellement urbain du quartier.

Etat d'avancement 2015 et perspectives de renouvellement urbain – NPNRU Chemin Bas d'Avignon – Clos d'Orville



Source : A'U - 2015

NPNRU Mas de Mingue :

L'objectif est d'engager la rénovation urbaine du quartier (qui compte 4 600 habitants environ) dans le cadre du nouveau programme ANRU II , en cohérence avec le Contrat de Ville et le développement de l'Est Nîmois.

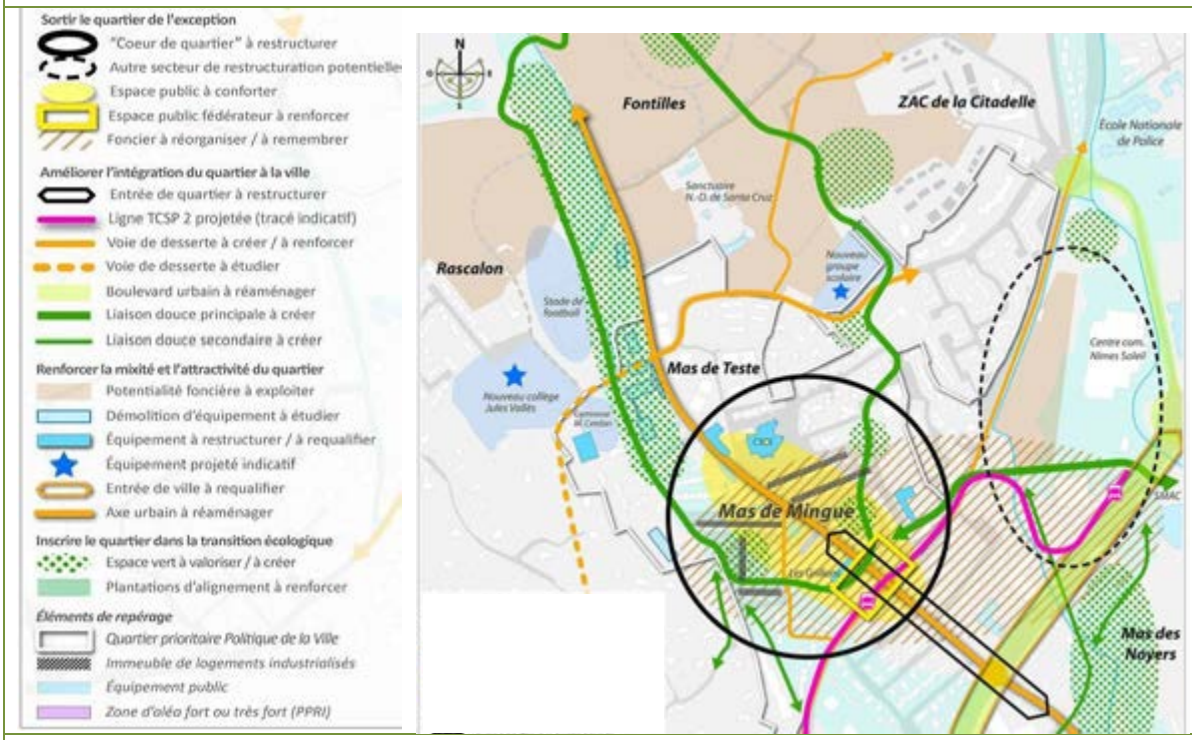
Les objectifs et enjeux à l'échelle du quartier au sens large sont les suivants :

- Requalification de l'entrée de Ville / effet vitrine pour tout le quartier,
- Mobilité à réorganiser autour du TCSP et renforcement de la trame viaire et des accès,
- Intégration de la trame verte et bleue du Vallat Riquet, avec prise en compte du risque inondation,
- Capital nature à valoriser, en appui sur les potentiels de développement urbain situés au Nord du cœur de quartier (Mas de Teste / Fontilles / Rascalon).

Les objectifs visant le cœur du quartier sont les suivants :

- Cœur de quartier à restructurer et à requalifier pour supprimer les effets de barrière – ouverture des espaces.
- Mise en place d'une trame d'espaces publics diversifiés et à haute qualité d'usage pour créer du lien (places, parcs, aires de jeux…),
- Remise à niveau du parc de logements public ou privé (réhabilitation et démolition/reconstruction),
- Restructuration du Centre Commercial les Grillons (vitrine du futur cœur du quartier renouvelé),
- Reconstruction et/ou rénovation des équipements publics (collège J. Valès, école Camus, maternelles Casanova et Camus, crèches Les Grillons et Les Ameliers …),
- Confortation et ouverture des équipements sur le quartier (CS Jean Paulhan, complexe sportif…).

Orientations stratégiques indicatives – NPNRU Mas de Mingue



Source : A'U - 2015

I.3.4. AIRE D'ACCUEIL DES GENS DU VOYAGE

La ville de Nîmes répond à la loi du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et l'habitat des gens du voyage, qui oblige toutes les communes de plus de 5 000 habitants à disposer d'une infrastructure d'accueil.

L'aire d'accueil de Saint Césaire (située en limite avec la commune de Milhaud, à proximité de la RD40) a été réaménagée en 1995, elle offre 40 emplacements pour les voyageurs et est ouverte 24 heures sur 24, 365 jours par an. Le manque d'aires d'accueil provoque des stationnements illicites en grand nombre : sur la seule ville de Nîmes, une vingtaine de lieux de stationnement illicite a été recensé.

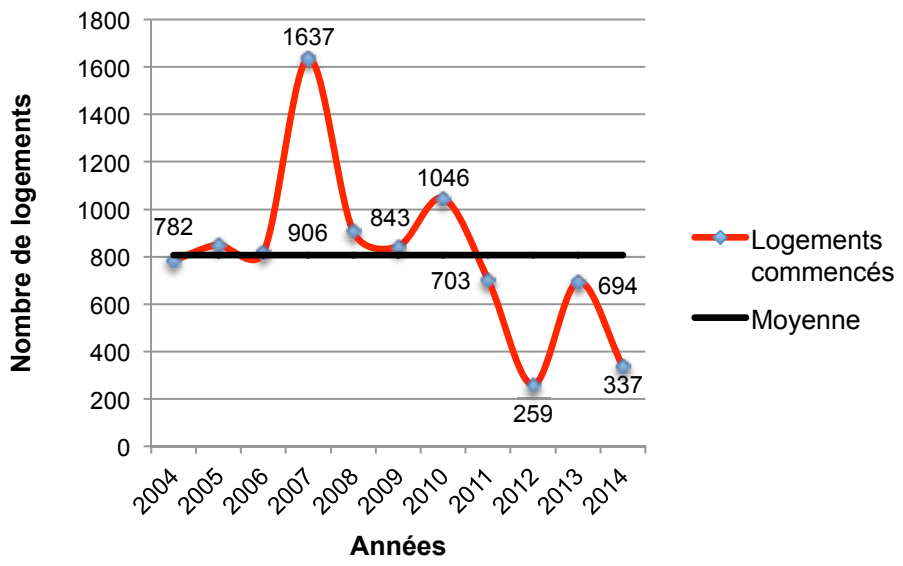
La révision du schéma départemental pour l'accueil et l'habitat des gens du voyage dans le Gard a été approuvée le 27 juin 2012. L'obligation relevant du schéma révisé pour Nîmes est la rénovation de l'aire d'accueil existante (40 places).

I.3.5. ÉVOLUTIONS RECENTES DE LA CONSTRUCTION

I.3.5.1. Évolution de la construction et disponibilités foncières

Au total, ce sont plus de 8 000 logements qui ont été commencés entre 2004 et 2014 soit une moyenne de 800 logements par an environ.

Logements commencés depuis 2004 à Nîmes



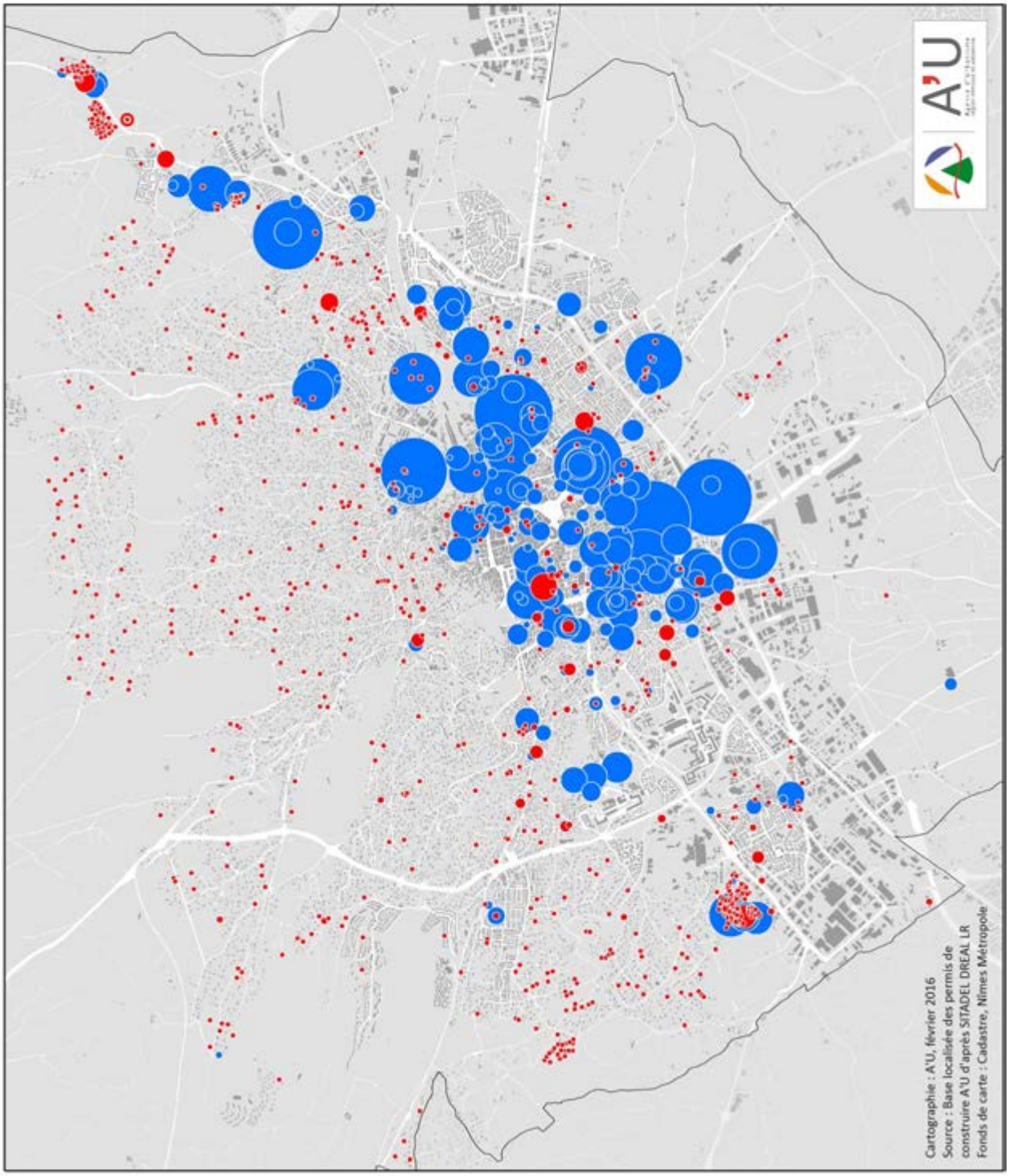
Sources : DREAL LR Sitadel depuis 2004 / Calculs A'U 2016

L'observation des logements mis en chantier depuis 2004 montre de fortes fluctuations (avec un pic à 1637 logements commencés en 2007 contre une moyenne autour de 800 logements par. Le rythme s'est fortement ralenti depuis 2011, notamment en raison des effets de la crise.

Néanmoins, grâce à l'année exceptionnelle de 2007, et dans une moindre mesure du second pic de construction de 2010, la production récente de logements sur Nîmes s'avère en adéquation avec les objectifs du SCoT et du PLH (environ 800 logements commencés par an).

La grande majorité des logements construits ces dernières années est des logements collectifs comme le montre la carte page suivante. La tendance est stable pour la construction de maisons individuelles. Les nouvelles constructions se répartissent essentiellement :

- dans le tissu urbain existant (opérations de renouvellement urbain),
- dans certaines opérations d'ensemble telles qu'au Saut du Lièvre, au Mas de Teste ou dans le quartier de Haute Magaille,
- dans les quartiers des « garrigues habitées » au Nord de la ville, de manière diffuse,


Les logements commencés
à Nîmes du 1er janvier 2007
au 31 décembre 2014
Logements individuels
1
5
10
Logements collectifs
1
10
100
A'U
Cartographie : A'U, février 2016
Source : Base localisée des permis de construire A'U d'après SITADEL DREAL LR
Fonds de carte : Cadastre, Nîmes Métropole

Estimation du renouvellement urbain depuis l'approbation du P.L.U. en 2004 :

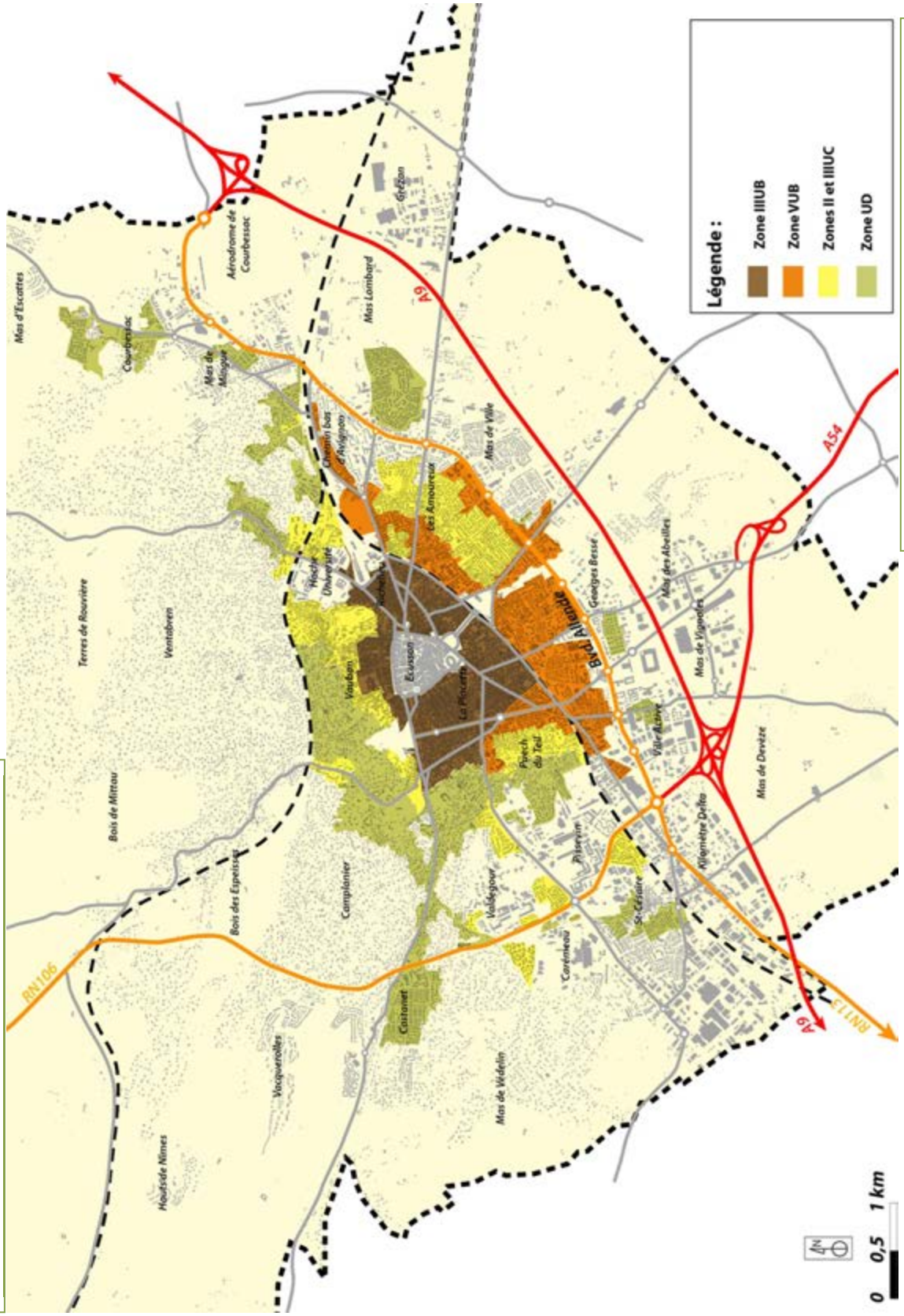
- Environ 77 % des logements commencés entre mars 2004 et décembre 2010 à Nîmes sont localisés au sein du tissu urbain constitué.
- Depuis l'approbation du SCoT du Sud du Gard (qui indique que 50% des nouvelles constructions doivent se faire en renouvellement urbain à Nîmes) ce sont 81% des nouveaux logements qui ont été construits au sein de l'enveloppe urbaine (période entre juin 2004 et décembre 2010).

Estimation du renouvellement urbain

Zone du PLU	Part des nouveaux logements commencés de mars 2004 à décembre 2010 à Nîmes
III UB (Placette, Gambetta, République, Séguier, Richelieu etc…)	**21 %**
V UB (Jean Jaurès Sud, Capouchiné, Marroniers, Gamel, Route de Beaucaire etc…)	**24,5 %** **(28% en prenant en compte la ZAC du Triangle de la gare)**
II et III UC (Beausoleil, Amoureux, Pasteur, Puech du Teil etc…)	**6 %**
UD (Puech du Teil, Montaury – Rte de Sauve, Castanet, La Cigale, La Gazelle, Courbessac, Mas de Possac…)	**6%**
Autres zones U	**9 %**
TOTAL ZONES U	**70 %**
TOTAL tissu urbain constitué (zones U + ZAC du Triangle de la Gare et ZAC du Four à Chaux)	**77 %**

Source : A'U (géolocalisation des logements commencés de mars 2004 à décembre 2010).

Extrait du zonage du PLU de Nîmes en vigueur



Source : Ville de Nîmes / Réalisation : ADELE-SFI, mai 2016

I.3.5.2. Éléments d'appréciation du marché de l'immobilier

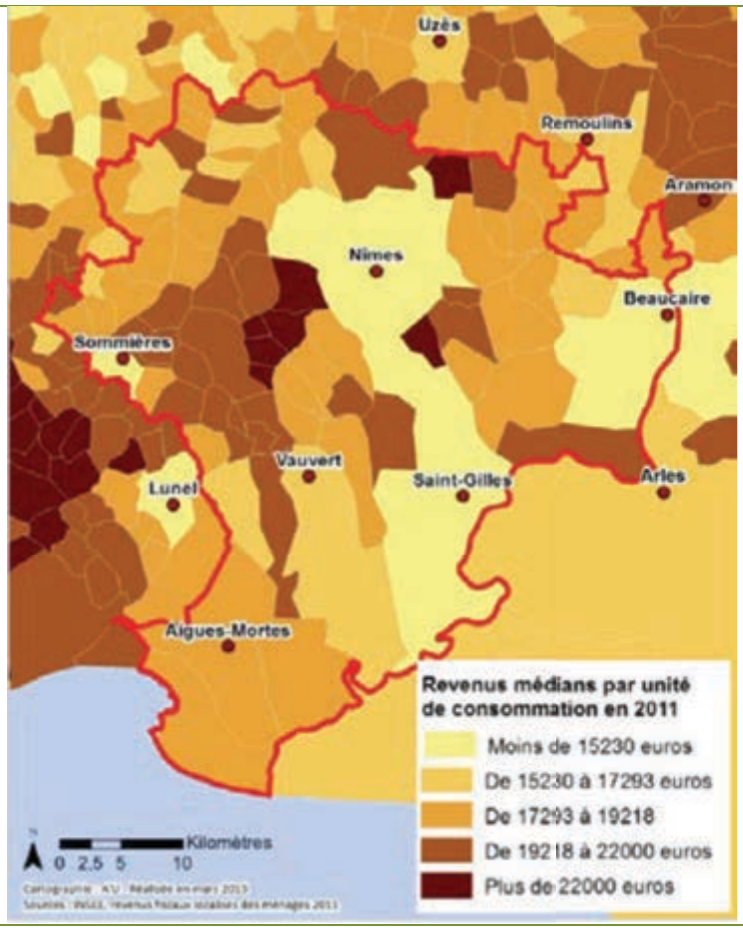
Malgré un tendance récente à la baisse, les prix du marché de l'immobilier restent très élevés à Nîmes.

Par exemple, en 2013, le prix moyen d'une maison avec jardin était de 2 530 € / m^2 à Nîmes (contre 2 279 € / m^2 à l'échelle du SCOT Sud Gard et moins de 2 000 € / m^2 à l'échelle du SCOT du Pays des Cévennes).

Parallèlement les revenus médians par unité de consommation à Nîmes restent peu élevés et parmi les plus faibles du Sud du Gard (bien qu'en légère augmentation).

Le revenu médian en 2011 était inférieur à 15 250 euros contre près de 17 300 euros à l'échelle de la Communauté d'Agglomération et même plus de 22 000 euros dans de nombreuses communes (Caveirac, Langlade, St-Dionisy, Caissargues, Poulx, etc…).

Revenus médians par unité de consommation en 2011



Source : A'U - 2015

Ce décalage entre salaires, prix de l'immobilier et du foncier induit des tensions sur le marché de l'immobilier et de nombreuses difficultés en termes de parcours résidentiel, notamment pour les primo-accédants mais aussi pour les locataires aux revenus modestes. Il contribue également à accentuer la ségrégation socio-spatiale et le manque de mixité sociale entre les quartiers qui ont eu tendance à se spécialiser au fil des années… La production des logements aidés a eu tendance à être concentrée dans certains quartiers.

SYNTHESE « HABITAT » : ATOUTS - FAIBLESSES - ENJEUX

Atouts	Faiblesses
➢ Nîmes : une ville qui joue un rôle stratégique dans le parcours résidentiel des ménages à l'échelle de l'Agglomération : une forte mobilité résidentielle. ➢ Un parc de logements en progression qui répond globalement aux besoins avec un taux de logements vacants en légère diminution. ➢ Un parc de logements diversifié vecteur de mixité sociale avec une offre locative importante et un parc de logements locatifs sociaux représentant près de 25% des résidences principales. ➢ Une forte dynamique de renouvellement urbain : plus de 70% des nouveaux logements dans le tissu urbain constitué. ➢ Des bailleurs sociaux soucieux de développer un parc de qualité.	➢ Une forte proportion de logements indignes (lié à l'ancienneté du parc et aux copropriétés dégradées des années 1960) malgré les actions menées (OPAH…). ➢ Un taux de logements vacants qui reste néanmoins élevé (surtout dans les quartiers du centre-ville élargi). ➢ Une typologie de logements très contrastée selon les quartiers. ➢ Des logements sociaux qui ne répondent pas toujours à la demande (en nombre et en termes de typologie). ➢ Une demande en logements sociaux élevée qui ne trouve pas toujours une réponse adaptée.
Enjeux principaux	
➢ Maintenir une dynamique de production de logements de la ville centre (en prenant en compte les orientations du P.L.H. de Nîmes Métropole). ➢ Répondre aux évolutions des modes de vie et de la société en poursuivant la diversification et l'amélioration du parc de logements. ➢ Proposer une offre suffisante et adaptée en termes de logements locatifs sociaux. ➢ Poursuivre les opérations de rénovation urbaine : programmes NPNRU mais aussi autres quartiers prioritaires en termes de politique de la ville (Nord-Gambetta, Richelieu, etc…). ➢ Poursuivre les démarches engagées en termes de « construction durable » et d'écoquartiers : production de nouvelles formes urbaines durables, économes en espace et en énergie.	

I.4. ANALYSE URBAINE ET FONCIERE

I.4.1. MORPHOLOGIES URBAINES DE LA VILLE

I.4.4.1. Des axes de composition urbaine hérités de l'Histoire

➢ **Des axes de composition hérités des époques antiques, classiques et néo-classiques**

De l'époque gallo-romaine, la ville a hérité les tracés des deux axes structurant la ville (le Cardo decumanus dans le sens Nord-Sud et le Decumanus maximus dans le sens Est-Ouest). Mais ce sont surtout les monuments antiques dont la « redécouverte » au XVIIIème siècle et leur mise en valeur patrimoniale engagée lors l'embellissement de la ville qui ont participé à la nouvelle composition de la ville.

Une trame en éventail avec la Tour Magne comme point focal majeur :

Les axes de composition des extensions de la ville sont dressés en s'appuyant sur ces édifices patrimoniaux. Ils ont été conçus dans l'esprit de l'art urbain, qui aménage les villes occidentales avec une finalité esthétique (introduisant la proportion, la régularité, la symétrie et la perspective), C'est avec la création de perspectives remarquables que la Tour Magne, située au-dessus de la ville sur le Mont Cavalier, devient le point focal majeur de Nîmes :

- le Cour Neuf (avenue J. Jaurès) : son axe central part des Jardins de la Fontaine en direction de la plaine, traversant la campagne d'alors en créant une vaste promenade, large de 60 mètres.

- l'avenue Feuchères : son axe rectiligne est dessiné depuis la nouvelle gare en direction des arènes et de l'Ecusson. Elle prolonge et rectifie le tracé de la route d'Arles. Comme d'autres grands axes de Nîmes elle ouvre à une vue sur la Tour Magne.

Les Allées Jaurès : un des axes structurants majeurs de la ville, vues depuis la Tour Magne

Les aménagements réalisés selon les plans d'embellissement du XVIIIème siècle modifient alors profondément la physionomie de la ville de l'époque, c'est-à-dire le centre-ville élargi, la partie aujourd'hui considérée comme patrimoniale.

En 1992, le projet de « l'axe Foster » envisageait de prolonger l'avenue Jean Jaurès au-delà du viaduc de la voie ferrée en reprenant le vocabulaire urbanistique hérité de l'époque classique.

Cet « axe Foster » est abandonné en 1997 lors de la révision du P.O.S. : l'axe de l'avenue de la Liberté crée un angle de 30 degrés au niveau du passage sous la voie ferrée. Au-delà du boulevard périphérique, « l'axe Foster » est préservé dans la trame viaire, puis devient l'axe du cadereau dans la zone d'activités du Mas de Vignoles au-delà de l'autoroute.

- **Des axes de composition contemporains**

S'affranchissant de l'histoire des lieux, l'époque moderne a volontairement rompu avec l'existant. Ainsi les trames des nouveaux quartiers créent de nouveaux axes de composition qui ne coïncident pas avec ceux du centre-ville élargi, aujourd'hui considérés comme patrimoniaux : à noter, notamment le « T » du quartier Pissevin, l'avenue Bir Hakeim longeant le quartier Chemin Bas d'Avignon, mais également le mail central autour du cadereau à ciel ouvert de la Ville Active.

C'est par sa fonction de desserte que le boulevard périphérique devient le nouvel axe de composition majeur de Nîmes.

Dès les années 1980, une nouvelle centralité se constitue au fur et à mesure autour du boulevard, Allende. L'implantation des équipements publics majeurs (Stade des Costières, Parnasse et Parc des Expositions, puis la piscine Nemausa) participe à conforter cette position. L'urbanisation progressive des « poches » créées de l'autre côté du boulevard par la réalisation de l'A9 font qu'il se trouve complètement intégré au milieu urbain. L'urbanisme de « branchement », pratiqué depuis les années 80 y a introduit les ronds-points. Sa requalification en boulevard urbain vise à remédier au caractère routier de l'axe.

Boulevard Allende

Nota Bene : la largeur entre les nouvelles façades urbaines créées de part et d'autre du boulevard Allende est identique à celle des avenues J. Jaurès et Feuchères : 60 mètres.

Étant donnée la largeur de cet axe, les nouveaux bâtiments qui bordent le boulevard paraissent « peu élevés », les perspectives restent « écrasées » et des hauteurs supérieures auraient pu être envisagées.

Dans le même ordre d'idées, l'ensemble formé par les avenues de la Liberté et F. Mitterrand qui rejoint directement l'échangeur autoroutier de Nîmes-centre à travers la ZAC du Mas des Abeilles, est conçue pour devenir le nouvel axe majeur structurant, perpendiculaire au boulevard Allende.

I.4.1.2. Des typologies urbaines très variées

Centre ville et faubourgs anciens

Principaux quartiers :

- Écusson, Les Carmes, Richelieu, Préfecture, Dhuoda, Jean Jaurès, Placette, Carré d'art, Pompidou, Nord Gambetta, Saint-Césaire village, Courbessac village.

Ecusson

Il s'agit de la partie de la ville compacte, dense et la plus ancienne. On y trouve :

- Le noyau historique de Nîmes, où le végétal constitue souvent un point de repère visuel, voire un référent social et culturel.
- Les faubourgs anciens, où l'aspect minéral est compensé quelquefois par les arbres d'alignements sur les rues. Le végétal y structure souvent fortement l'espace vide.
- Les anciens corps de villages de St-Césaire et Courbessac (le premier étant bien plus dense que le second) : spécificité de Nîmes avec ces deux anciens noyaux villageois qui créent une petite « vie de village » au sein du tissu urbain de la ville.

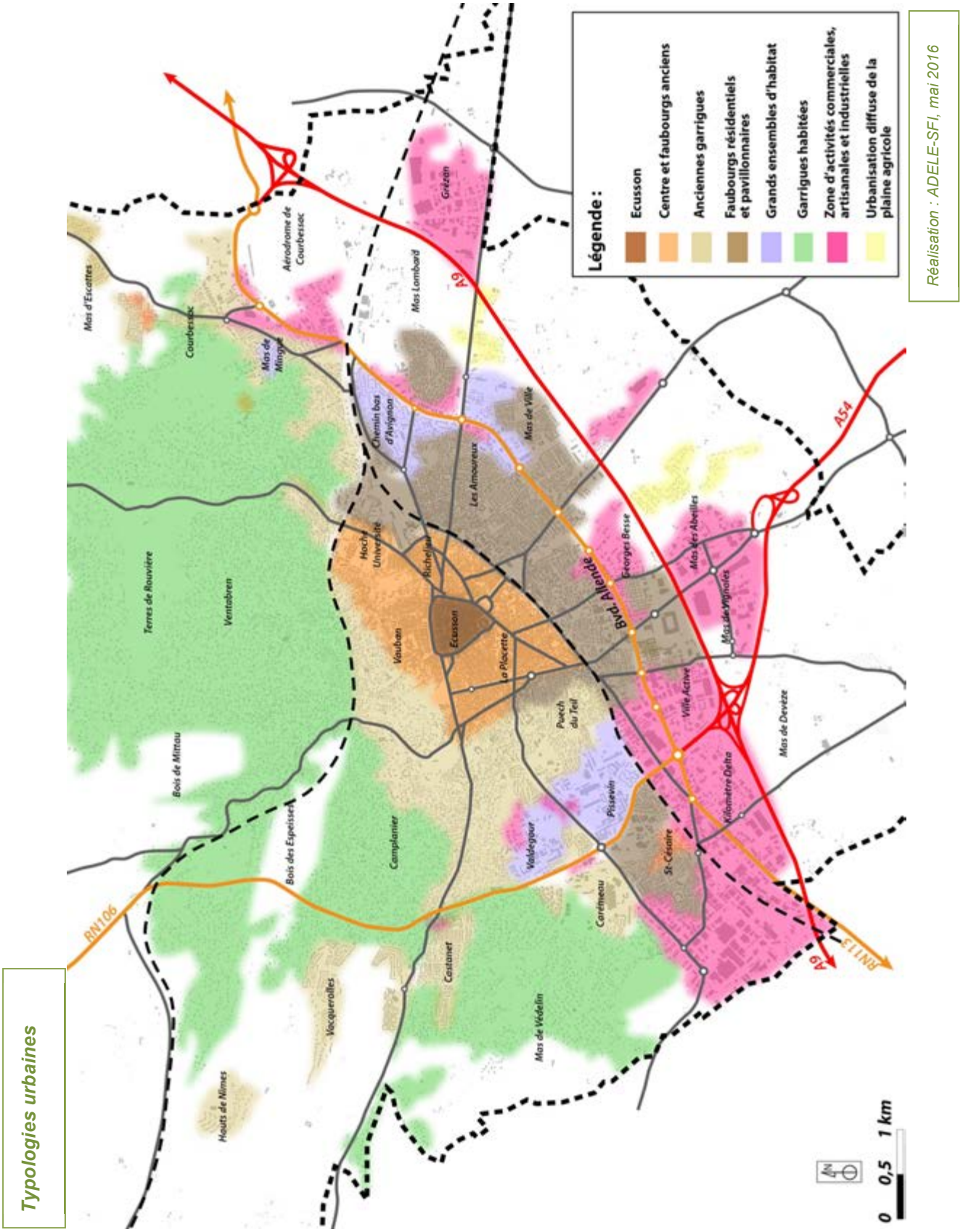
Formes urbaines

Les principales caractéristiques sont :

- Un espace public composé. Les masses bâties proches et serrées forment, en cadrant l'espace vide, des rues, places, squares…
- Un espace public dominé par le minéral. Les jardins ou patios étant situés à l'intérieur des cœurs d'îlots, sont peu visibles depuis la rue.
- Des vues sur le ciel assez réduites.
- La diversité des lieux. Elle est issue de la transition entre un espace public généralement fermé où le regard bute sur des fronts bâtis et où le ciel est peu visible, avec un espace qui s'élargit en l'absence d'obstacle visuel (implantation différente du bâti, dilatation des alignements d'arbres…) Le contraste entre ces deux dynamiques d'espaces accentue leur particularité et génère la création d'axes de vues ou perspectives urbaines étonnantes, qui font la qualité de ces quartiers.

Rue de l'Ecusson

Ancien noyau villageois de Saint-Césaire


Typologies urbaines
Légende :
Ecusson
Centre et faubourgs anciens
Anciennes garrigues
Faubourgs résidentiels et pavillonnaires
Grands ensembles d'habitat
Garrigues habitées
Zone d'activités commerciales, artisanales et industrielles
Urbanisation diffuse de la plaine agricole
Réalisation : ADELE-SFI, mai 2016
A9
A54
RN106
RN113
Aérodrome de Courbessac
Mas d'Escattes
Courbessac
Mas de Mingue
Mas Lombard
Grézan
Chemin bas d'Avignon
Mas de Ville
Les Amoureux
Terres de Rouvière
Ventabren
Hoch Université
Richelieu
Vauban
Ecusson
La Placette
Puech du Teil
Georges Besse
Mas des Abeilles
Mas de vignoles
Bvd. Allende
Ville Active
Kilomètre Delta
Mas de Devèze
Bois de Mitrau
Bois des Espeisses
Campanier
Valdegour
Pissevin
St-Césaire
Caremeau
Cassanet
Mas de Védelin
Vacqueroles
Hauts de Nîmes
0 0,5 1 km

Anciennes garrigues

Principaux quartiers :

- Hauts de Nîmes, Vacquerolles, Castanet, Carémeau, Puits de Roule, Puech du Teil, Montaury, La Cigale et Camplanier Sud, Jardins de la Fontaine, Croix de fer, la Gazelle, Serre Paradis, Mas Bonnet, Mas d'Escattes.

Montaury

Il s'agit d'un secteur de densification urbaine présentant une standardisation de l'espace public et des jardins aux dépens de la garrigue. Il correspond à une première couronne, au Nord, et à proximité de la ville dense, qui agit comme interface entre les faubourgs anciens et les habitats dispersés dans les collines (« garrigues habitées »). Le caractère urbain est désormais prégnant, par rapport à celui de la garrigue, que la ville a estompé.

On y trouve :

- Des quartiers majoritairement résidentiels d'habitats individuels mais hétérogènes car alternant de façon très diffuse des petits collectifs, les équipements publics ou privés, quelques activités artisanales ou encore quelques commerces.
- Des opérations d'ensemble d'habitats groupés, comportant des différences fondamentales d'aménagement et de construction, par rapport aux anciens masets, mais aussi par rapport aux maisons individuelles plus récentes.
- Des quartiers de grands ensembles faisant l'objet d'une typologie décrite ultérieurement.

Formes urbaines

Les principales caractéristiques sont :

ZAC de Vacquerolles

- Des quartiers banalisés où les rapports de proportion des constructions, ainsi que le jeu de couleurs et de matières, caractéristiques d'une ancienne ambiance typique aux masets de garrigues, ont été altérés, par la discontinuité des murs, des traitements, par la juxtaposition d'éléments incompatibles, comme les nouvelles largeurs de voies, les hauteurs de murs, les revêtements, les portails…
- Un relief vallonné occasionnant des vues intéressantes, tantôt de versant à versant, tantôt dans l'axe d'une vallée, et pouvant produire, en fonction des pentes, des effets de corniche.
- Une végétation résiduelle de garrigues, quelquefois dans l'espace public sous forme de bosquets, assez anecdotiques.
- Une standardisation de la gamme végétale des jardins en fonction de l'offre en jardinerie (conifères, arbustes…)
- Un espace public peu composé, peu hiérarchisé, constitué d'espaces vides résiduels, rarement planté (mis à part dans quelques opérations d'habitat groupé).
- Une grande hétérogénéité d'ambiances paysagères, due aux contrastes entre l'urbanisme hiérarchisé des opérations groupées, l'urbanisation au coup par coup et au fur et à mesure de l'avancée de la ville, les résidus des anciens chemins étroits des masetiers.

Faubourgs résidentiels et pavillonnaires

Principaux quartiers :

- Mas de Roman, Esplanade, Capouchiné, Mas Carbonnel, Marronniers, Gamel, Creux des Canards, Les Amoureux, Haute Magaille, Mas de Ville, Mas de Possac.

Esplanade Sud

Il s'agit des quartiers qui se sont étendus en continuité des faubourgs anciens vers la plaine, souvent sous forme d'opérations d'aménagement d'ensemble. Ces quartiers gagnés sur l'ancienne plaine agricole offrent des typologies urbaines variées mais ils ont aussi des constantes en commun.

Formes urbaines

Les principales caractéristiques sont :

- Le faible relief. La rareté des points hauts et l'occupation du sol par le bâti ou le végétal offrent peu d'occasions de percées visuelles lointaines.
- La proximité de l'eau. L'eau fait partie des contraintes de ces sites que l'aménagement des quartiers de la plaine a parfois caché ou parfois valorisé.
- Un espace non bâti relativement dilaté, résultant d'une mise à distance des constructions entre elles.
- Un espace public souvent dominé par le minéral, surtout dans les quartiers proches du centre ville, où dominent les murs de clôture, les façades sur rue et où les alignements d'arbres sont rares.
- Des espaces libres privatifs dédiés aux jardins, disposés en couronne autour des bâtiments collectifs ou de l'habitation. Il en découle quelquefois un tissu urbain relativement lâche, décousu, pour les quartiers les moins denses.
- Une gamme végétale très diversifiée, généralement visible depuis l'espace public, qui combine essences endémiques et horticoles. Elle associe arbres, arbustes, conifères et plantes d'ornement. Souvent composée en haie, le végétal représente essentiellement un moyen défensif de l'espace privé.
- Une absence de continuité végétale généralisée : dans l'espace public mais aussi, d'un jardin à l'autre, hormis pour quelques quartiers où l'implantation du bâti sur la rue a induit le rassemblement des masses vertes en cœur d'îlots.

ZAC de l'Esplanade

Pissevin

Grands ensembles d'habitat

Principaux quartiers :

- Pissevin, Valdegour, Chemin bas d'Avignon, Mas de Mingue, Clos d'Orville

Il s'agit des quartiers d'habitat collectif issus de la politique urbaine dite du « fonctionnalisme » des années 1950-60.

Formes urbaines

Ces quartiers sont marqués par la verticalité et le gabarit « hors proportion » des ensembles bâtis par rapport à leur contexte.

Ils sont très perçus en vues lointaines et composent la première image que l'on se fait de Nîmes depuis l'autoroute A9 ou le plateau de la Costière, et ce d'autant plus qu'ils sont souvent disposés sur des points hauts du relief (Pissevin-Valdegour).

Leurs principales caractéristiques sont :

- Une forme urbaine isolée, généralement déconnectée de la trame urbaine,
- Le caractère fonctionnaliste de ces quartiers, organisés selon un plan souvent orthogonal,
- Une organisation interne propre, en ce qui concerne les espaces libres qui sont répartis entre voirie, espaces verts, stationnements et espaces résiduels délaissés,
- Une échelle de quartiers qui permet généralement un recul et une mise en perspective des bâtiments entre eux, avec l'espace public, avec l'environnement paysager ou avec l'horizon. Le relief accentue encore les effets de relations visuelles possibles, mais souvent peu valorisées.
- Les formes végétales rencontrées sont les vastes massifs arborés collectifs d'aspect assez naturel (Colline aux Oiseaux…) ou bien les espaces « verts » dispersés entre les constructions, quelquefois aléatoirement disposés, et peu diversifiés, constitués d'arbustes, d'aires enherbées ou au mieux de mails d'arbres.

Quartier du Chemin Bas d'Avignon

Valdegour, implanté sur un relief anciennement occupé par la garrigue.

Garrigues habitées

Principaux quartiers :

- Mas de Lauze, Carreau de Lanes, La Cigale et Camplanier Nord, Le Pathion, Villeverte, L'Eau Bouillie, La Planette, Ventabren, La Font Beaumettes

Ventabren

Les quartiers de « garrigues habitées » couvrent une surface très importante (environ 2 200 ha) et accueillent plus de 20 000 habitants sur près de 10 500 parcelles bâties.

Elles correspondent à la deuxième zone d'extension suburbaine qui se développe en éventail au Nord de la ville. Les « garrigues habitées » jouent le rôle d'espaces tampons entre les quartiers plus urbains (anciennes garrigues) au Sud et les garrigues « naturelles » au Nord.

Les « garrigues habitées » composent le « jardin partagé des nîmois », typique d'un mode de vie mêlant paysage naturel (garrigues), agricole (vergers, vignes) et bâti (maset, capitelles, clapas) et constituent une véritable spécificité de l'identité nîmoise : un équilibre fragile entre urbanisation et qualité de vie.

Elles jouent un rôle majeur en termes de patrimoine (à la fois paysager, culturel, historique et agricole) mais aussi en termes de biodiversité (naturalité croissante de la zone N1 à la zone N3).

Ces quartiers sont encore ponctués de nombreuses parcelles non bâties (exemple du Pathion Est) notamment en raison des anciennes règles de surfaces minimales de parcelles (1000-2000 ou 3000 m^2) du P.L.U et du découpage parcellaire.

De la ville dense aux « garrigues habitées »

Source : Devillers et Associés - 2015

Formes urbaines

Les « garrigues habitées » sont constituées de 3 zones au PLU :

- **La zone N1** : la plus proche de la ville, elle se caractérise par des ambiances de garrigue, anciennes superficies minimales constructibles de 1 000 m^2 et une densité relativement importante du bâti.

  Le paysage de cette zone est composé d'une végétation à dominante horticole, avec des parcelles parfois artificialisées et une certaine banalisation du paysage au contact de la ville dense.
- **La zone N2** : zone intermédiaire dont l'ancienne superficie minimale constructible était de 2 000 m². Elle s'identifie par des ambiances de garrigue remarquables et un bâti diffus.

  Le paysage de cette zone est plus aéré et boisé (pins d'Alep, chênes vert, etc…) typique de la garrigue habitée.
- **La zone N3** : la plus excentrée avec des anciennes superficies minimales constructibles de 3 000 m² et un habitat très diffus sur des parcelles très boisées et végétalisées. Elle assure la transition nécessaire vers les garrigues naturelles.

Urbanisation aérée des garrigues habitées et forte présence de la végétation

Un réseau viaire étroit et bordé de murets en pierres sèches. Secteur du Pathion

Les principales caractéristiques générales de ces espaces sont :

- Une topographie difficile : relief accidenté présentant des situations variées (vallée étroite, terrasses, plateaux…).
- Un réseau de voirie le plus souvent insuffisant avec de nombreux « points noirs » de circulation recensés (nombreuses impasses, croisements difficiles, etc…) et une accessibilité réduite, notamment pour les services de secours.
- L'absence de réseaux d'assainissement collectif, excepté sur de rares secteurs en zone N1 en limite des zones urbaines.
- Un réseau d'eau potable limité.
- Une absence d'espace public aménagé.
- De nombreuses contraintes en termes de risques naturels (feux de forêt, inondations).

Zones d'activités économiques (artisanales, industrielles et commerciales)

Principaux quartiers :

- Saint-Césaire, Marché gare, Mas des Rosiers, Km Delta, Ville Active, Archipel, Mas de Vignoles, Mas des Abeilles, Georges Besse, Sept Colines, Mas des Noyers, BRL, Grézan.

Ville Active

Ces secteurs sont répartis surtout dans la plaine, au plus près des grands axes de transit. Ils sont positionnés stratégiquement aux entrées de ville, en vitrine et le long des voies de circulation.

L'aspect et les formes urbaines des différentes zones d'activités économiques de Nîmes varient fortement selon leur époque de construction.

Les zones les plus anciennes (Saint-Césaire par exemple) et celles regroupant l'activité industrielle (Grézan par exemple) présentent des aménagements et un accompagnement paysager plutôt sommaire.

A l'inverse les zones plus récentes et dédiées au commerce sont marquées par une composition urbaine réfléchie, (Ville Active reste à ce titre une référence reconnue en France avec son organisation autour de l'axe central du cadereau) et par des aménagements urbains et paysagers qualitatifs comme à Carré Sud (espaces verts, espaces publics dédiées aux piétons…).

Malgré ces différences de conceptions et de traitement, les zones d'activités économiques présentent toutefois des caractéristiques communes :

- Une urbanisation dilatée, reposant sur l'utilisation de l'automobile et présentant irrégulièrement des aménagements paysagers.
- Une topographie plane : combinée avec l'urbanisation lâche, elle permet des perspectives lointaines rarement valorisées.
- La profusion et la grande superficie des bassins de rétention ou encore, l'eau invisible mais omniprésente. L'eau fait partie des contraintes du site que l'aménagement de ces secteurs a intégré plus ou moins respectueusement ou harmonieusement. On trouve souvent le sens d'écoulement de l'eau comme sens initial de l'axe principal de la zone. C'est le cas pour Ville Active ou Carré Sud par exemple… De plus la structuration des secteurs de Ville Active ou Mas de Vignoles associe la trame bleue à la trame verte.
- Un « flottement » de l'espace, du à l'éloignement des bâtis entre eux, à la grande largeur de l'espace public, à la présence résiduelle de parcelles non bâties, à la rareté du végétal structurant l'espace vide.
- Des ambiances hétérogènes dues aux différentes typologies des bâtiments aux multiples échelles de constructions, à l'omniprésence de la signalétique et des publicités, à la discontinuité du traitement de l'espace public.
- Une structure végétale pauvre, aléatoire et discontinue dans l'ensemble, malgré quelques espaces publics et parcelles privées, qui présentent un patrimoine arboré intéressant et structurant, comme dans le secteur de Mas de Vignoles. Mais cette structuration végétale est trop ponctuelle sur l'ensemble de ces quartiers pour créer une continuité physique, visuelle et cohérente valorisante.

Domaines agricoles de la plaine et de la Costière

Les mas agricoles sont une forme bâtie traditionnelle représentant les unités de base de la structure agricole locale.

Ils constituent des éléments de valeur au sein des espaces agricoles : à la fois par la qualité de leurs éléments bâtis (grands volumes, plusieurs corps de bâtiments, utilisation de la pierre etc…) mais aussi par la présence de la végétation qui les accompagne (parcs arborés, alignements d'arbres majestueux le long de chemins d'accès à ces mas etc…).

Ils sont souvent complétés par des bâtiments plus modernes et fonctionnels (hangars agricoles métalliques, « plateformes logistiques ») qui dénotent avec la qualité du bâti ancien.

Mas Moussier

Domaine agricole du château de la Tuilerie, sur la Costière

Urbanisation diffuse de la plaine agricole

La plaine agricole de Nîmes est « mitée » à plusieurs endroits par des secteurs d'urbanisation diffuse et un phénomène de « cabanisation », sous forme de « lotissements » ou d'anciens jardins familiaux transformés progressivement en secteurs d'habitat permanent déconnectés de la ville, la plupart du temps non raccordés aux réseaux collectifs d'assainissement, et sans lien avec l'activité agricole.

Ces espaces participent à créer une image confuse et peu valorisante de la ville, en particulier depuis l'axe majeur de déplacements de l'A9 (secteur proche de la tour BRL notamment).

Les Espagnols

I.4.2. ANALYSE DE LA CONSOMMATION D'ESPACES NATURELS AGRICOLES ET FORESTIERS

Le travail exposé dans ce chapitre a été menée par l'Agence d'Urbanisme de la région nîmoise et alésienne et le Syndicat Mixte du SCOT du Sud du Gard, dans le cadre de la révision du SCOT en cours.

I.4.2.1. Méthodologie

La loi portant Engagement National pour l'Environnement dite « Grenelle II » s'est notamment fixée comme objectif la lutte contre l'étalement urbain et la réduction des espaces naturels, agricoles et forestiers.

Conformément à la loi d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt du 13 octobre 2014 qui a modifié le code de l'urbanisme, le rapport de présentation doit présenter *« une analyse de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers au cours des dix années précédant l'approbation du plan ou depuis la dernière révision du document d'urbanisme. »*

Cette analyse est conduite pour le SCoT du Sud du Gard à partir de la base d'occupation des sols (base ocsol) à grande échelle dont s'est doté le Syndicat Mixte.

La base ocsol permet de connaître précisément l'occupation du sol du Sud du Gard à deux dates de référence : 2006 et 2012.

Elle a été constituée à partir de l'interprétation de photos aériennes dont la résolution est de 20cm. C'est la disponibilité des images aériennes qui a conduit à choisir de réaliser la base pour les années 2006 et 2012 et donc de disposer d'une évolution sur 6 ans.

L'établissement de ratios annuels permet d'extrapoler les tendances sur une période de 10 ans.

La base ocsol qualifie l'occupation du sol selon une nomenclature en 66 postes imbriquée en 4 niveaux. La taille minimale des polygones décrivant les espaces urbains est de 500 m^2 et de 1000 à 2500 m^2 en milieu agricole et naturel.

I.4.2.2. Occupation du sol en 2012

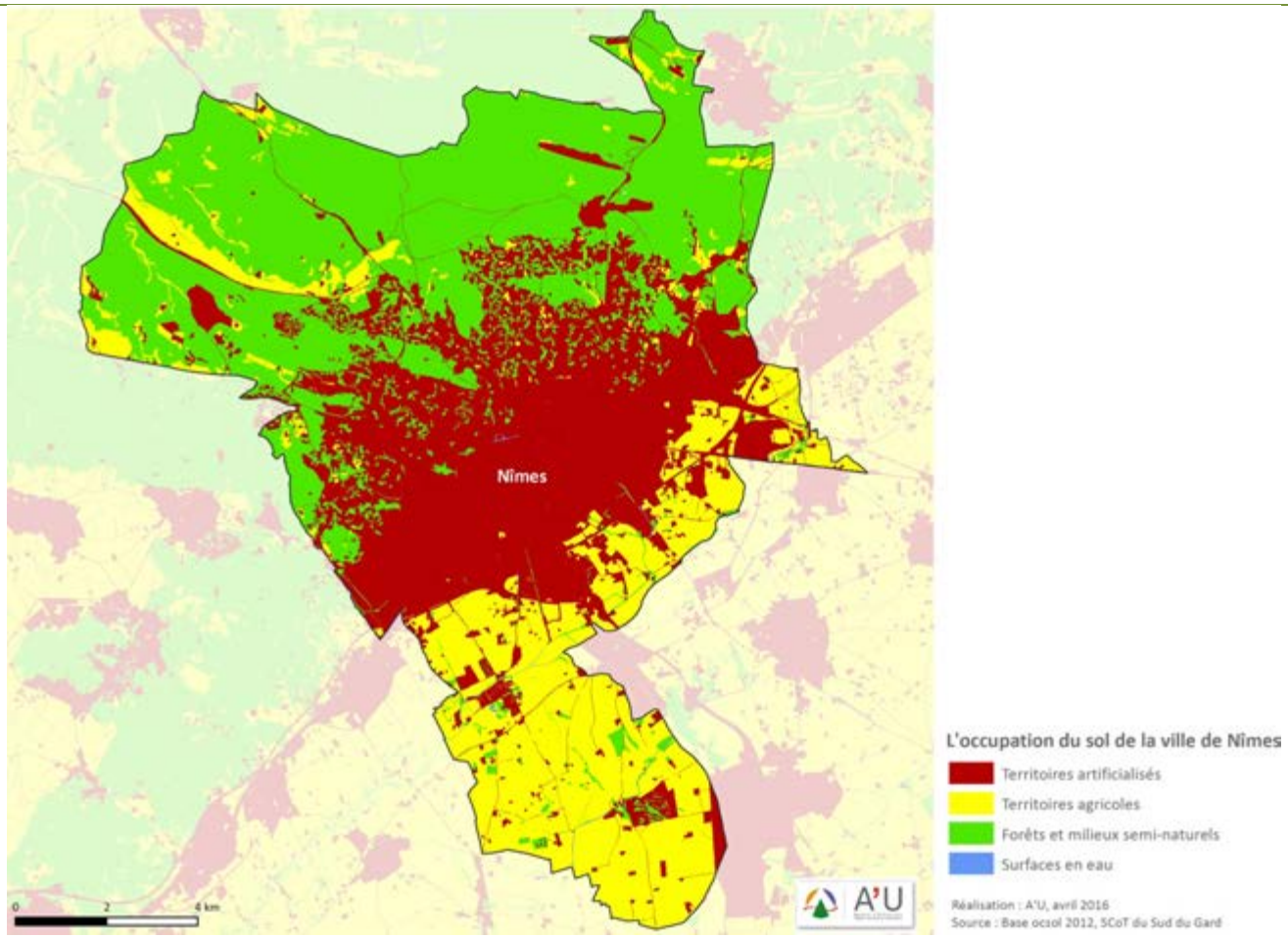
A l'échelle du territoire communal de Nîmes, les forêts et milieux semi-naturels dominent : en 2012 ils représentent 6 484 ha soit environ 40% de l'ensemble du territoire communal.

Les espaces artificialisés (qui comprennent les zones urbanisées, les zones d'activités, les réseaux de transport, les activités extractives et les espaces ouverts) représentent quant à eux 5 729 ha soit 35,5% du territoire.

Les territoires agricoles couvrent environ un quart de la superficie de la commune soit 3 909 ha, le reste du territoire (16 ha) étant couvert par des surfaces en eau.

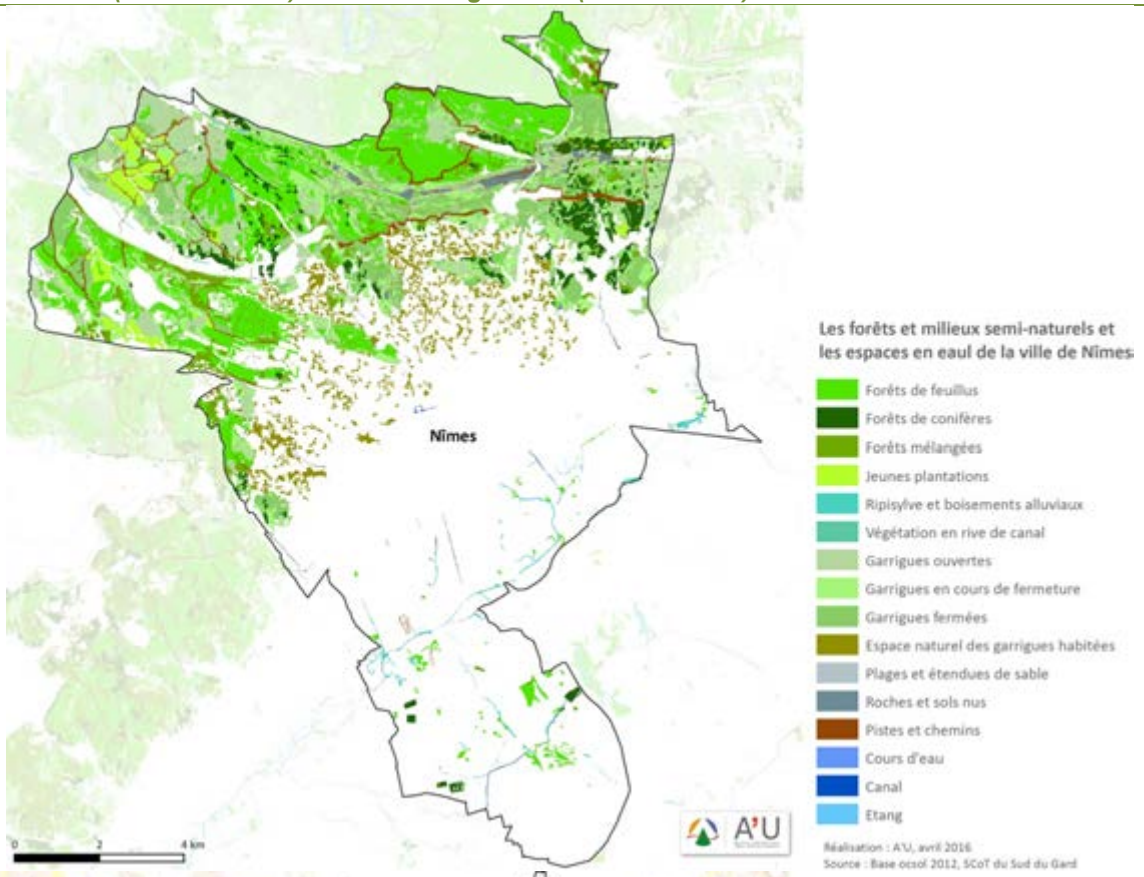
La répartition géographique de ces grands types d'occupation du sol est très typée en ce qui concerne la commune de Nîmes : les forêts et milieux semi-naturels se rencontrent essentiellement dans le tiers Nord de la commune alors que les espaces agricoles dominent dans la partie Sud.

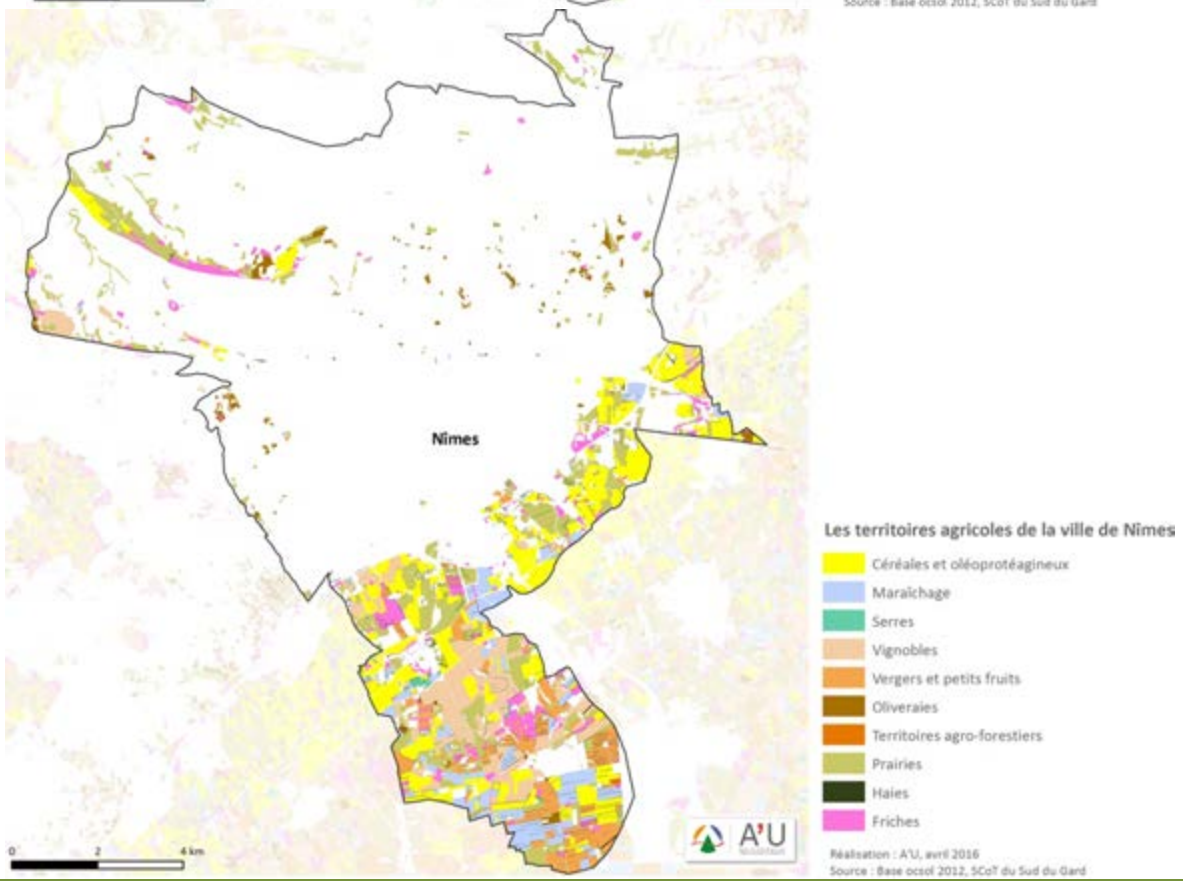
Occupation du sol de la commune de Nîmes en 2012



Source : Base ocsol 2012, SCOT du Sud du Gard. Réalisation : A'U - 2016.

Détail de l'occupation du sol de la commune de Nîmes en 2012 : forêt et milieux semi-naturels et espaces en eau (carte du haut) / territoires agricoles (carte du bas)





Source : Base ocsol 2012, SCOT du Sud du Gard. Réalisation : A'U - 2016.

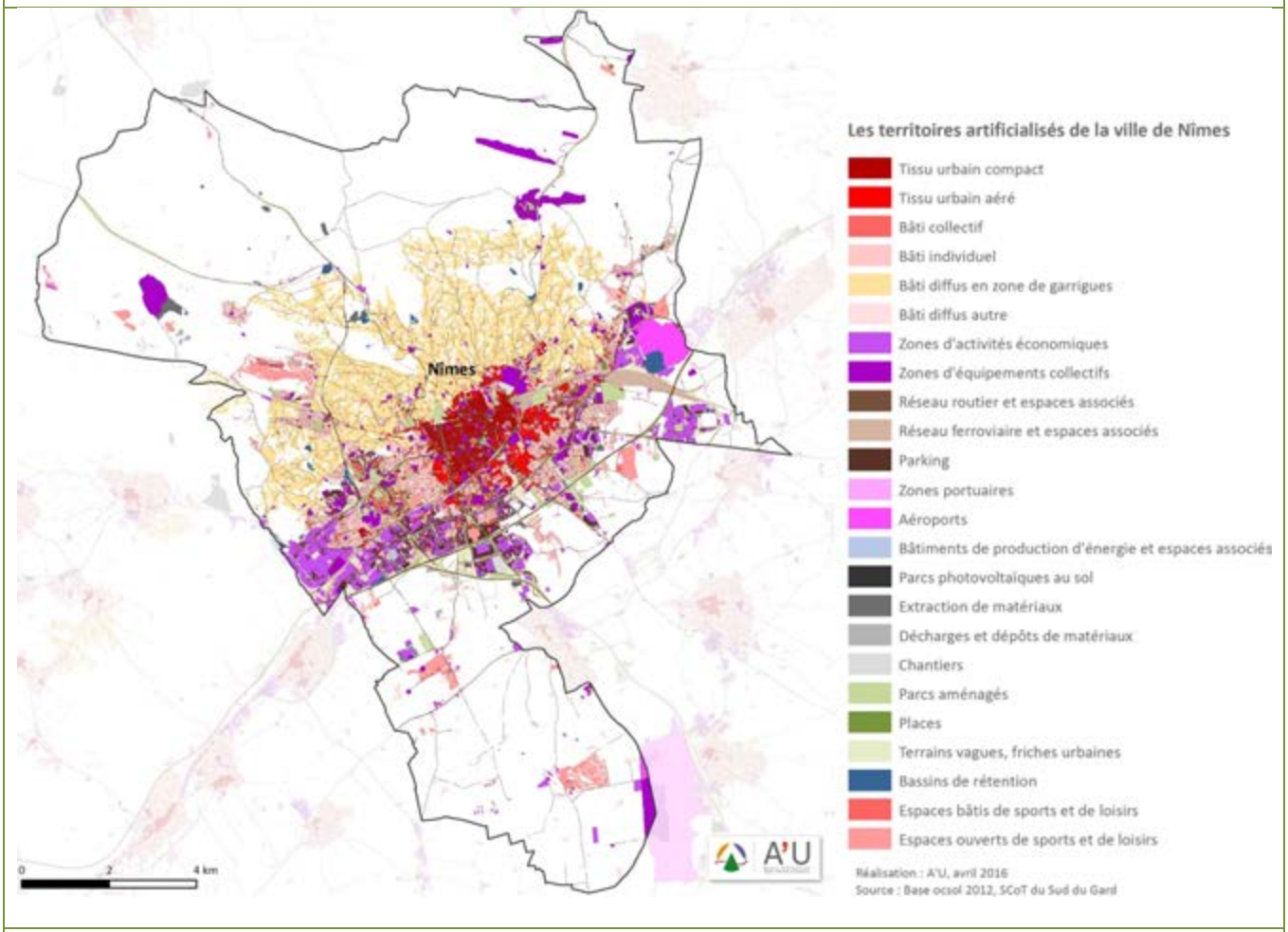
I.4.2.3. Territoires artificialisés en 2012

En 2012, les espaces artificialisés occupent environ 35,5% de la superficie de la commune de Nîmes (5 729 ha).

La nomenclature détaillée assurant leur description se décline en 24 postes qui permettent : de qualifier la nature du tissu urbain (du tissu urbain compact jusqu'au bâti diffus en zone agricole ou en zone de garrigues), d'identifier les zones d'activités et d'équipements, les espaces dédiés aux déplacements et au stationnement, ainsi que les espaces verts en milieu urbain et les espaces de sport et de loisirs.

Avec une population estimée à 146 709 habitants en 2012, on peut établir que pour chaque habitant de Nîmes, environ 440 m^2 sont artificialisés tous postes confondus (contre 620 m^2 artificialisés par habitant à l'échelle du SCOT).

Occupation du sol de la commune de Nîmes en 2012 – Territoires artificialisés



Source : Base ocsol 2012, SCOT du Sud du Gard. Réalisation : A'U - 2016.

I.4.2.3. Evolution de l'occupation du sol entre 2006 et 2012

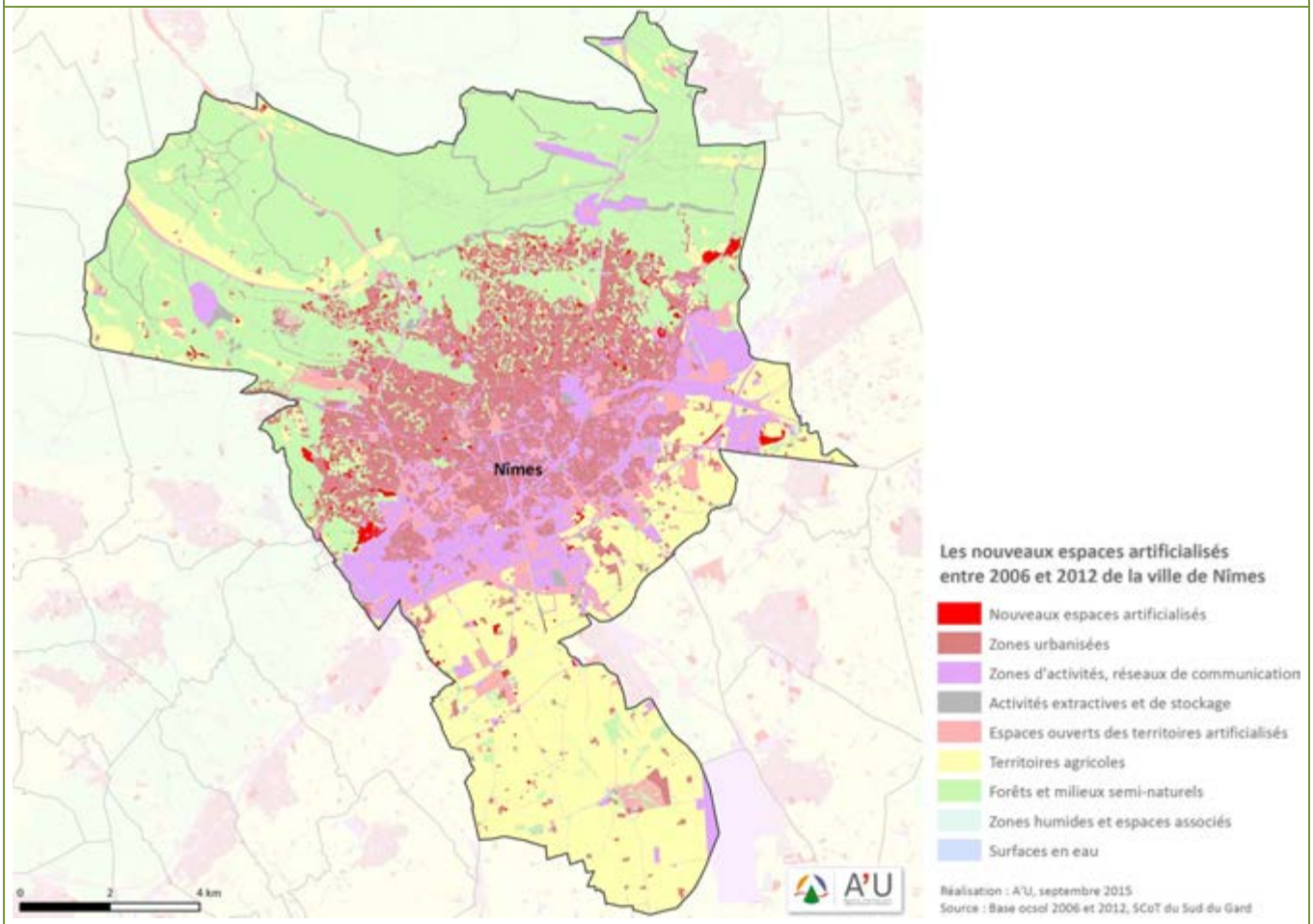
Lorsque l'on s'intéresse aux évolutions d'occupation du sol entre 2006 et 2012, deux types de mutations peuvent être distingués :

- les changements au sein d'une même catégorie. Il s'agit par exemple du passage d'une garrigue ouverte à garrigue en cours de fermeture ou d'une rotation de culture agricole. Ces évolutions sont les plus nombreuses entre 2006 et 2012 et pour la majorité d'entre elles le fait des mutations au sein des territoires agricoles.
- les changements entre catégorie. Il s'agit par exemple d'espaces agricoles ou naturels qui sont artificialisés entre 2006 et 2012.

C'est sur les évolutions entre catégorie que se concentre l'analyse pour répondre à l'obligation faite au PLU de Nîmes de mesurer la consommation d'espaces agricoles, naturels et forestiers.

Entre 2006 et 2012, les nouveaux espaces artificialisés représentent environ 137,3 ha à Nîmes.

Nouveaux espaces artificialisés entre 2006 et 2012 à Nîmes



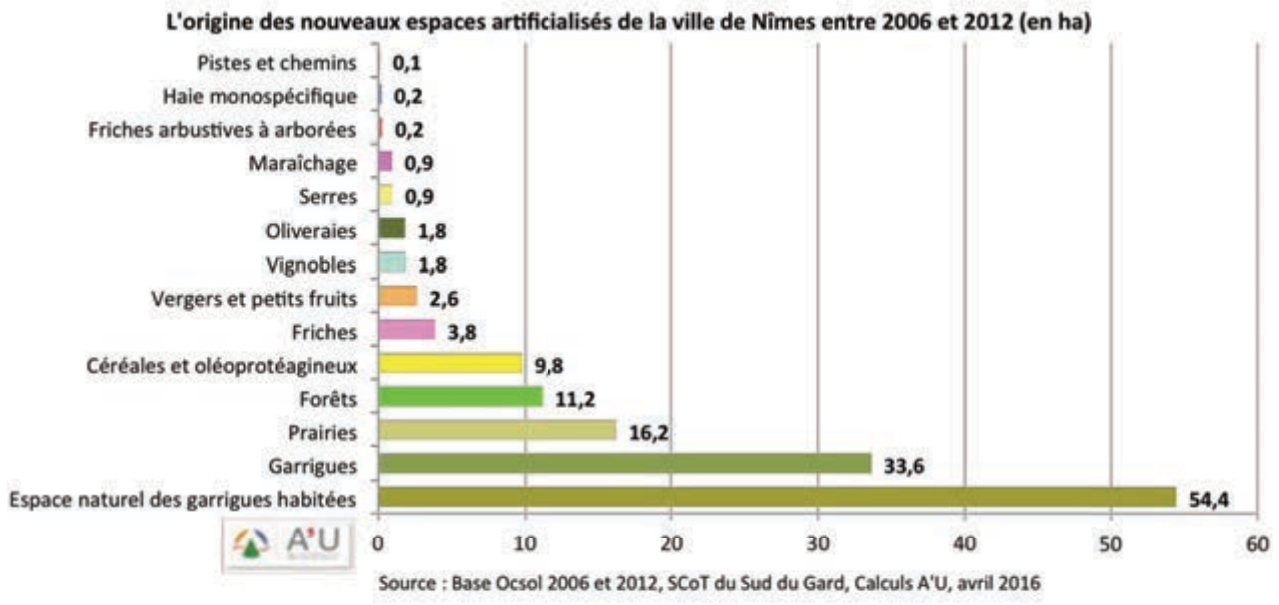
Source : Base ocsol 2012, SCOT du Sud du Gard. Réalisation : A'U - 2016.

Origine des nouveaux espaces artificialisés :

Ces 137,3 ha artificialisés entre 2006 et 2012 correspondent à environ :

- **38 ha d'espaces agricoles et assimilés,**
- **99,3 ha d'espaces naturels et forestiers.**

Origine des nouveaux espaces artificialisés entre 2006 et 2012 à Nîmes



Source : Base ocsol 2006 et 2012, SCOT du Sud du Gard. Calculs : A'U - 2016.

A Nîmes, ce sont les *« espaces naturels des garrigues habitées »* qui sont le plus consommés entre 2006 et 2012 (54,4 ha) : ce mouvement témoigne d'une densification de ces quartiers alors que la consommation d'autres espaces naturels est plutôt le fait d'extensions urbaines (Saut du Lièvre, Four à Chaux, Mas d'Escattes,) pour environ 20 ha.

Face à la consommation des terres agricoles une charte pour la préservation et la compensation des espaces agricoles a été signée le 9 mars 2017 par différents signataires (SAFER, Chambre d'Agriculture, Conseil Départemental, Préfecture, Conseil Régional d'Occitanie, Association des Maires du Gard) afin de lutter contre l'artificialisation des espaces nourriciers.

Destination des nouveaux espaces artificialisés :

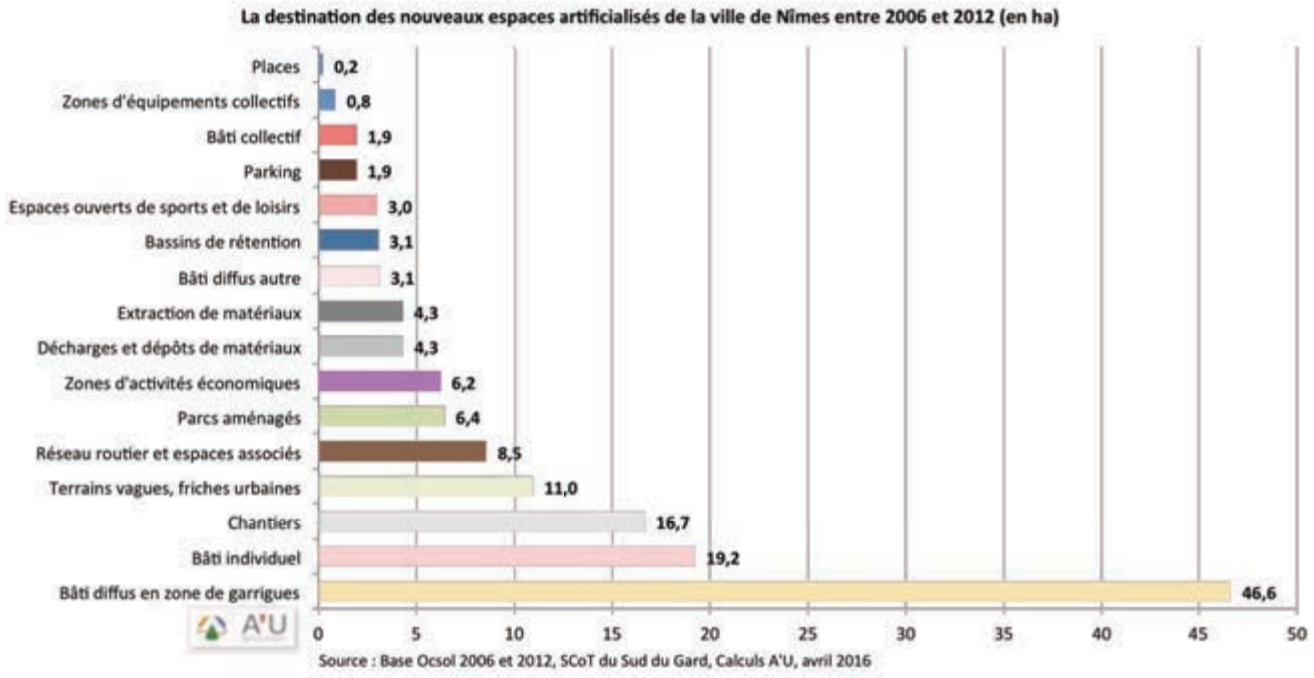
La consommation d'espace la plus importante est dues au bâti diffus en zone de garrigue : plus de 46 ha de terrains consommés soit environ le tiers de la consommation totale d'espace à l'échelle de la commune.

Si l'on additionne ces constructions diffuses en zone de garrigue avec les autres catégories de bâti individuel on arrive à près de 50% de la consommation totale d'espace entre 2006 et 2012 à l'échelle de la commune (près de 66 ha). Ce mode d'urbanisation est particulièrement consommateur d'espace.

Ce chiffre peut être mis en parallèle avec celui de l'artificialisation due au bâti collectif : seulement 1,9 ha ont été artificialisés sur la même période (soit 1,4% de la consommation d'espace totale), alors que les permis de construire de logements collectifs sont largement majoritaires à Nîmes.

Les terrains vagues et friches urbaines représentent une part importante (8%) des nouveaux espaces artificialisés et sont souvent des terrains en attente dans les quartiers en cours d'aménagement. Combiné à la proportion d'espaces concernés par des chantiers (environ 12,2%).

Origine des nouveaux espaces artificialisés entre 2006 et 2012 à Nîmes



Source : Base ocsol 2006 et 2012, SCOT du Sud du Gard. Calculs : A'U - 2016.

I.4.3. ANALYSE DES DISPONIBILITES FONCIERES, DE LA CAPACITE DE DENSIFICATION ET DE MUTATION DE L'ENSEMBLE DES ESPACES BATIS

La loi ALUR (Accès au Logement et un Urbanisme Rénové) promulguée le 24 mars 2014, a complété l'article L151-4 du code de l'urbanisme sur le contenu du rapport de présentation. Il est désormais spécifié que le rapport de présentation du PLU *« analyse la capacité de densification et de mutation de l'ensemble des espaces bâtis, en tenant compte des formes urbaines et architecturales »*

Une analyse des capacités de production de logements au sein du tissu urbain existant a été réalisée dans l'enveloppe urbaine existante, à savoir les zones UA, UB, UC, UD, UE, UM, UES et AU du PLU, en écartant les zones d'activités économiques.

I.4.3.1. Analyse des disponibilités foncières en terrains nus ou divisibles (« dents creuses »)

Méthodologie utilisée :

Une analyse des dents creuses a été réalisée dans l'enveloppe urbaine existante.

La méthode d'observation mise en place par l'Agence d'Urbanisme est basée sur l'analyse des documents d'urbanisme, la détection des potentialités foncières à l'aide d'un système d'information géographique, à partir de l'analyse de la BD Parcellaire de l'IGN (ou de cadastre) suivie du croisement avec des photos aériennes et enfin la vérification systématique de chaque parcelle ou zone sur le terrain.

Deux types de potentiels ont été recherchés :

- **les parcelles non bâties**
- **les parcelles potentiellement divisibles**, c'est-à-dire, celles dont le coefficient d'emprise au sol est inférieur à 10 %.

La visite de terrain a permis de ne retenir que les potentiels jugés pertinents en fonction de la configuration de la parcelle, la position d'un éventuel bâti, l'environnement, l'absence de contrainte en matière d'emplacement réservé pour espaces verts....

Les parcelles potentiellement reconvertibles sont détectées à l'observatoire mais ne font pas pour autant l'objet d'une recherche systématique.

Chacun des potentiels fonciers repérés est qualifié selon la vocation de la zone du P.L.U. dans laquelle il se situe : habitat et mixte, activité, équipement ou urbanisation à long terme et selon sa sensibilité au risque inondation.

Les potentiels fonciers repérés :

- **Les parcelles non bâties :**

  Ce sont des parcelles libres de construction, dont la forme, la taille et l'emplacement évalués in situ sont compatibles avec une mobilisation potentielle.

  Elles sont repérées de la même manière en zone urbaine, en zone à urbaniser ou dans les Z.A.C.

  Il n'y a pas de seuil de surface minimale à partir duquel ce type de potentiel est repéré. Néanmoins, dans la pratique, il est peu envisageable de conserver des parcelles isolées de très petite taille.

  Il peut toutefois subsister quelques parcelles de taille inférieure à 100 m² (moins de 20 sur la ville de Nîmes), notamment lorsqu'une unité foncière constituée de plusieurs petites parcelles présente un intérêt.

➢ **Les parcelles potentiellement divisibles :**

Ce sont des parcelles très peu occupées par du bâti (la surface bâtie est inférieure à 10 % de la superficie totale de la parcelle) dont la surface minimum est comprise entre 1 000 m² et 2 000 m². Pour la ville de Nîmes, la majorité des parcelles potentiellement divisibles repérées présente une surface supérieure à 2 000 m².

Pour ce type de potentiel, la visite sur le terrain permet dans un premier temps de ne retenir que les parcelles jugées « aptes » à accueillir une éventuelle densification, en fonction de l'environnement urbain, de la configuration de la parcelle, de l'implantation du bâti. Le jugement in situ est donc particulièrement important pour ce type de potentiel.

Elles sont repérées de la même manière en zone urbaine, en zone à urbaniser ou dans les Z.A.C. ainsi que dans la zone N1 qui présente la particularité d'être en limite de zone urbaine.

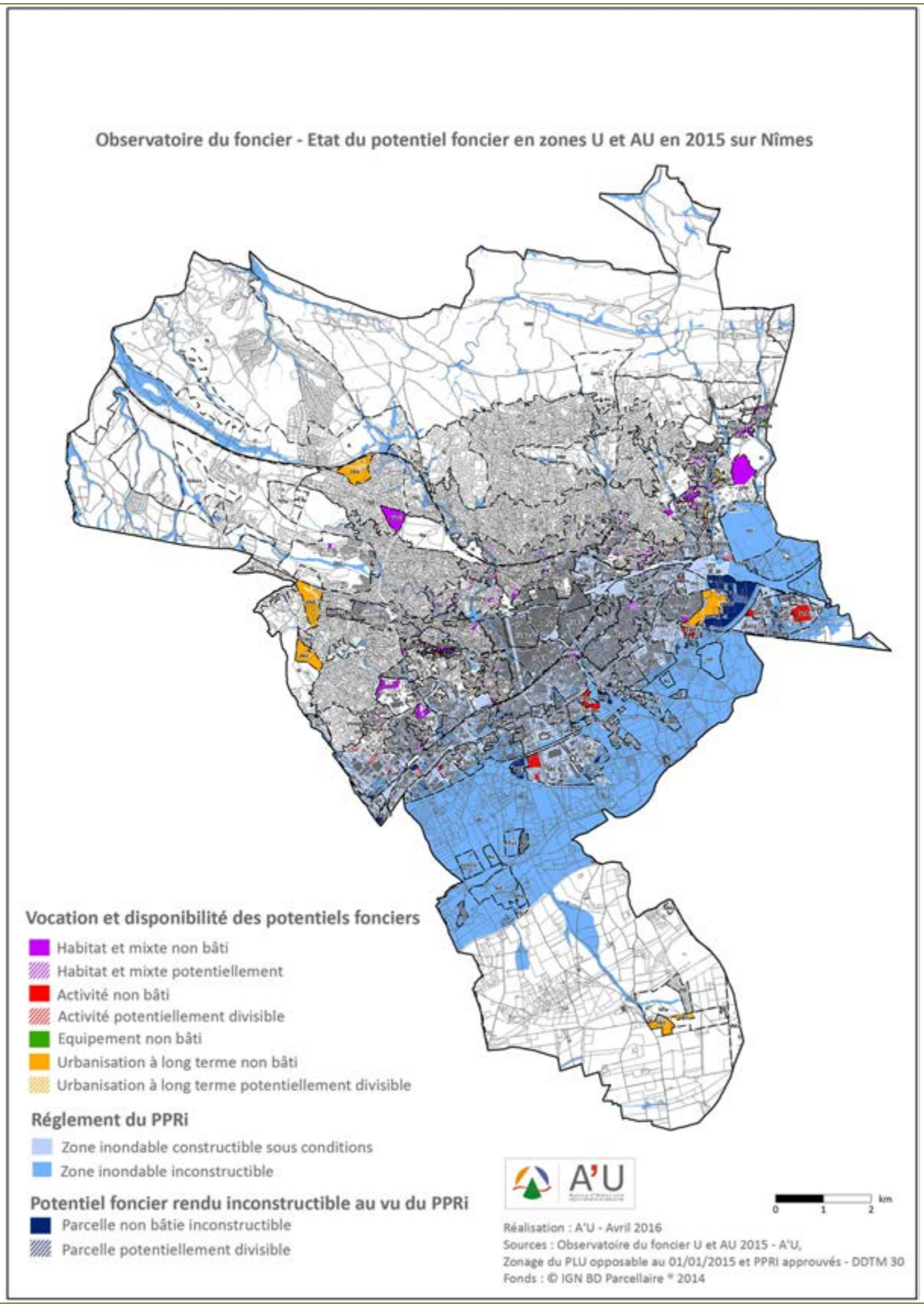
Tableau des « dents creuses du tissu urbain de la ville de Nîmes en 2016 (estimations)

Zone du PLU	Superficie (ha) des zones	Superficie estimée des dents creuses	Logements potentiels (capacité estimée)
UA	52,73	0	/
II UB	125,23	0	/
III UB	215,24	0	/
IV UB	102,02	1,7	190
V UB	251,11	0,1	42
I UC	49,23	0	/
II UC	87,64	0,3	34
III UC	137,28	0,7	80
I UD	16,16	0	/
II UD	447,14	8,7	497
I UE	17,54	0	/
II UE	0,92	0	/
III UE	70,95	11,9	136
IV UE	8,68	2	320
V UE	141,85	0	/
ZAC	897,97	3,2	300
N1	250	9,5	90
	TOTAL	**30,1 ha**	**1 689**

Sources : Ville de Nîmes / A'U - 2016

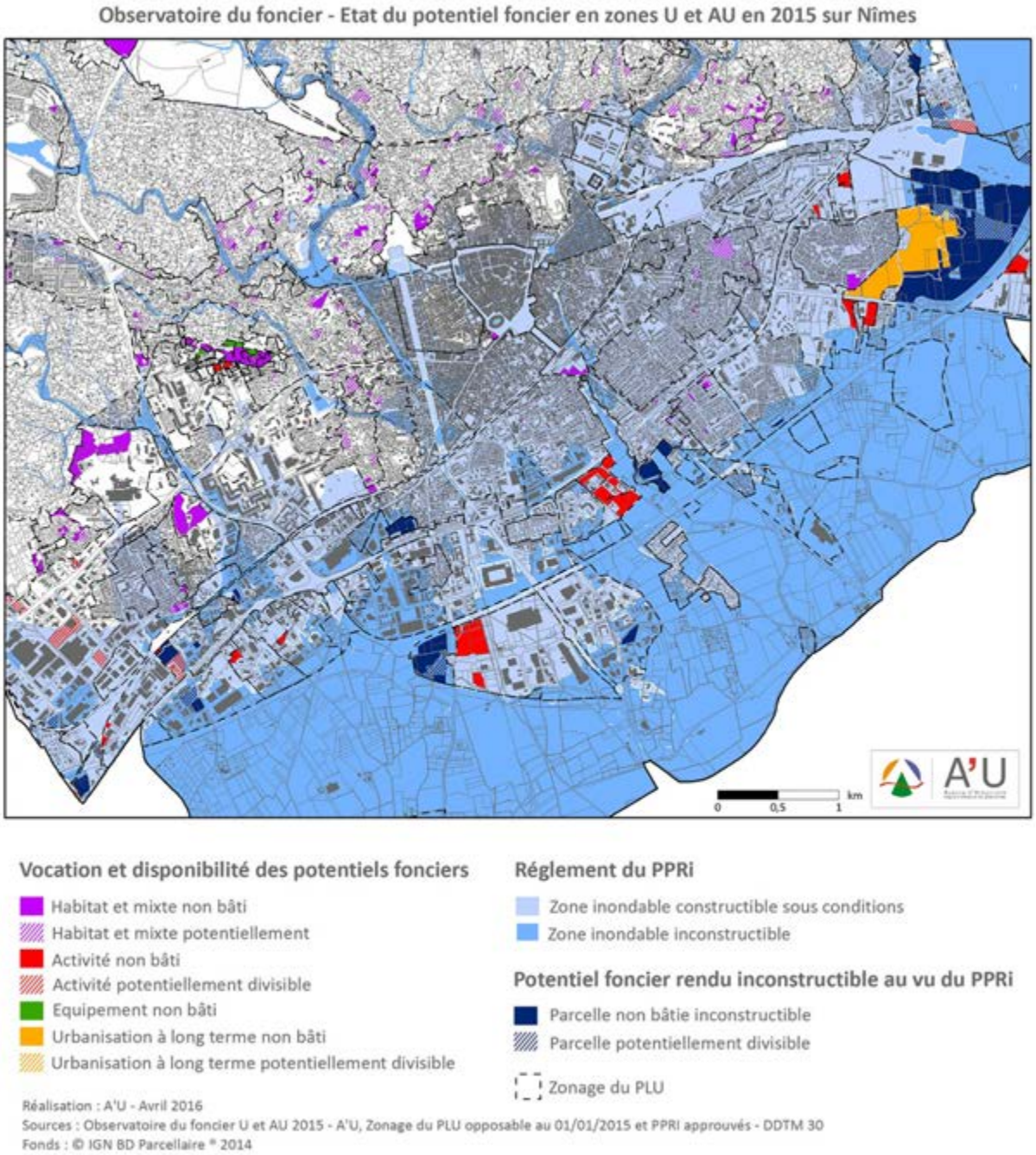
L'analyse des disponibilités foncières en terrains nus ou divisibles au sein du tissu urbain existant fait apparaître une surface totale de l'ordre de 30,1 ha correspondant à un potentiel de création d'environ 1 690 logements.

Disponibilités foncières – Zones U et AU



Sources : A'U - 2016

Disponibilités foncières – Zones U et AU (zoom sur la ville)



Sources : Ville de Nîmes / A'U - 2016

➢ **Le potentiel disponible estimé dans les zones AU du PLU :**

Parallèlement à cette analyse une étude a été menée sur les différentes zones AU du P.L.U. de 2004. Le potentiel de densification dans ces zones a été calculé en fonction des études en cours lorsque leur niveau d'avancement le permettait (exemple des zones XII AU et XIV AU des Védelin, de la zone VAU de Paratonnerre ou IX AU du Mas Lombard).

Dans d'autres zones AU en cours d'urbanisation il a été tenu compte des capacités résiduelles (Mas de Teste II AU ; Puits de Roulle XII AU…).

Cependant les Z.A.C. en cours d'achèvement (Domaine d'Escattes, Four à Chaux, Saut du Lièvre) n'ont pas été prises en compte.

Tableau des potentialités estimées dans les zones AU du PLU en 2016

Zone	Superficie (ha) des zones	Logements potentiels (capacité estimée)
I AU	98,91*	1980
II AU	14,30	187
V AU	15,37	33
IX AU	113,56	1150
XII AU	45	330
XIII AU	6	106
XIV AU	45	415
TOTAL		**4 201**

Sources : Ville de Nîmes / A'U - 2016

** La zone IAU correspond à des parties de territoire de la commune de Nîmes n'ayant pas fait d'études fines pour la réalisation des travaux de viabilité. Compte-tenu de l'éloignement de certains secteurs par rapport au centre-ville (Ville Verte ; Plateau de Campagne) et des contraintes inondations pour d'autres, la capacité en logements apparaît purement théorique.*

I.4.3.2. Analyse du potentiel de densification et de mutation du tissu urbain existant

Méthodologie utilisée :

Dans un premier temps, il a été tenu compte des potentialités identifiées au sein des zones par reconversion sur des sites SNCF (quartier Hoche) et militaire (caserne Vallongue).

Dans un deuxième temps, il a été étudié aux alentours des zones urbaines centrales protégés au titre du secteur sauvegardé ou du futur périmètre UNESCO la densité de logements à l'hectare et surtout la hauteur des différents bâtiments qui a permis de déceler des possibilités de densification en prenant en considération la forme du bâti déjà présent sur les parcelles ciblées et leur possibilité de desserte.

L'estimation qui a été faite est théorique : la densification urbaine par découpage parcellaire dépend de la volonté des propriétaires qui ne souhaitent pas toujours vendre une partie de leur jardin pour qu'une nouvelle construction soit réalisée.

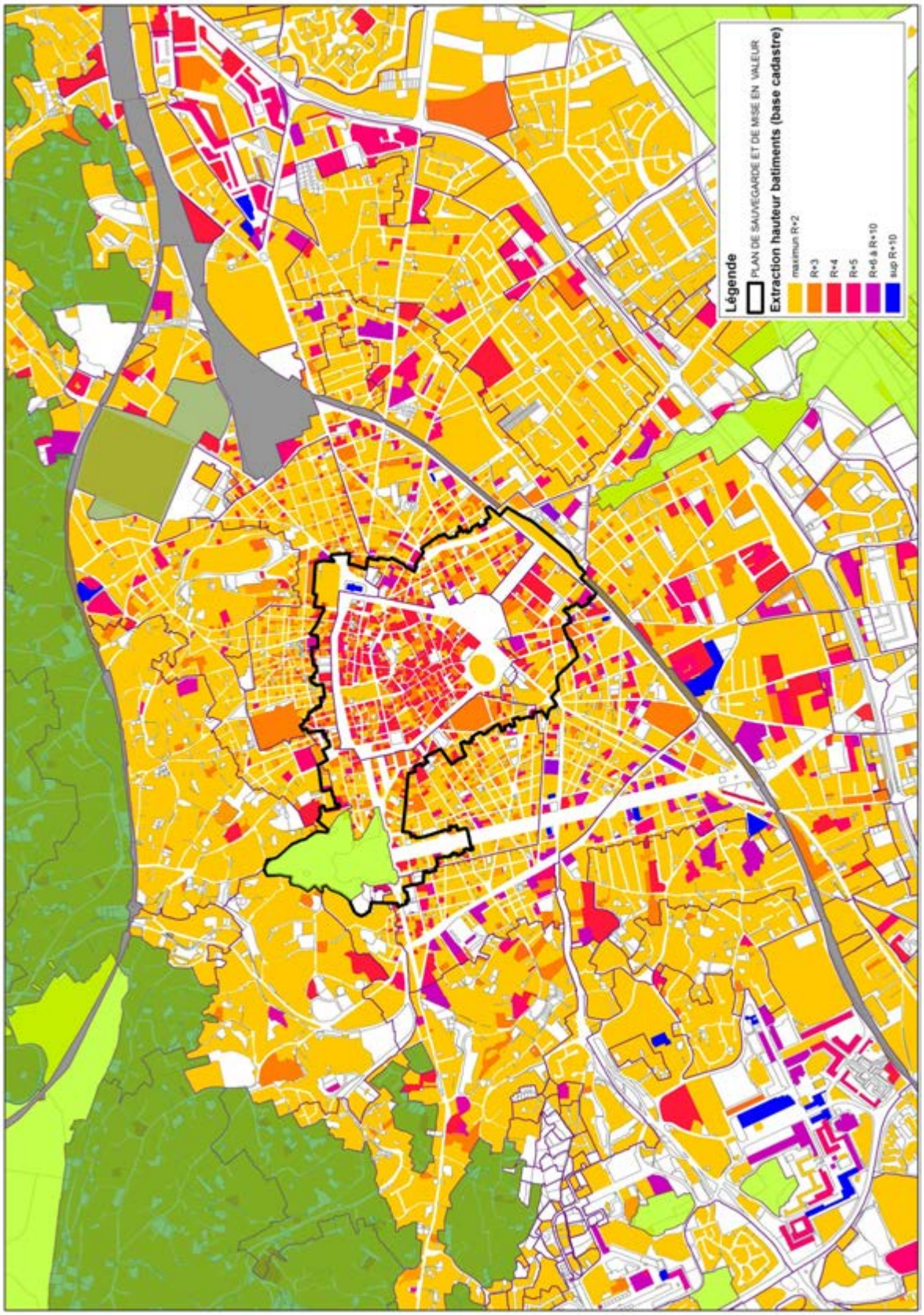
De même, les propriétaires ou copropriétaires ne sont pas toujours enclins à surélever, leurs constructions.

Néanmoins, ces dernières années, il n'est pas rare sur la commune de Nîmes d'assister à des phénomènes de densification par démolition d'un bâtiment ou de plusieurs bâtiments se jouxtant remplacés par un immeuble collectif.

Le potentiel de densification du tissu urbain reste néanmoins contraint du fait :

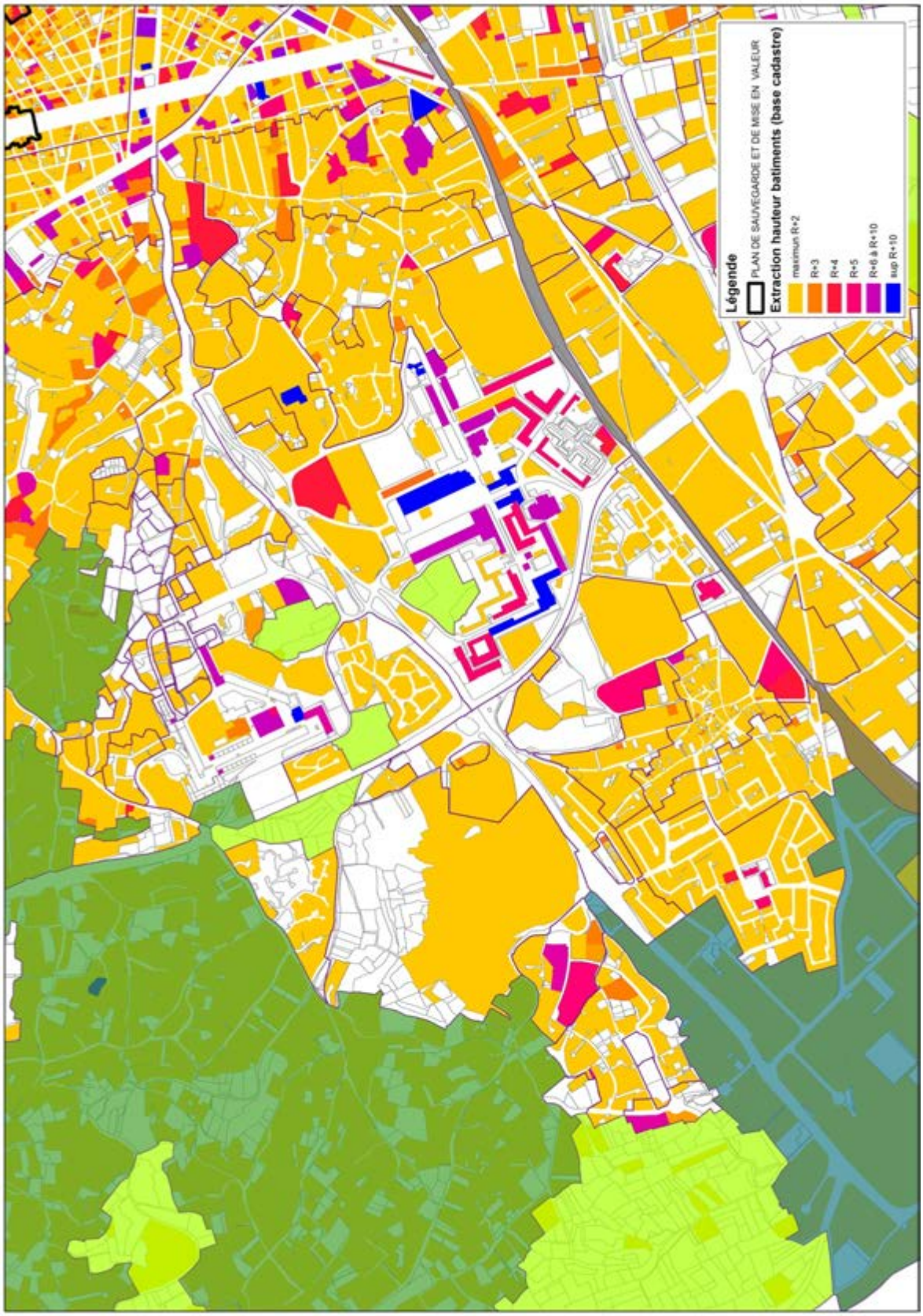
- De la densité déjà élevée de la plupart des quartiers périphériques à la zone urbaine centrale.
- De la présence de nombreuses contraintes liées aux risques notamment inondations (PPRI) qui dans de nombreuses zones limitent la hauteur des bâtiments (R+3 ou l'impossibilité de créer du stationnement en sous-sol).
- De fortes contraintes patrimoniales.

Hauteurs maximales des bâtiments – zoom secteur centre



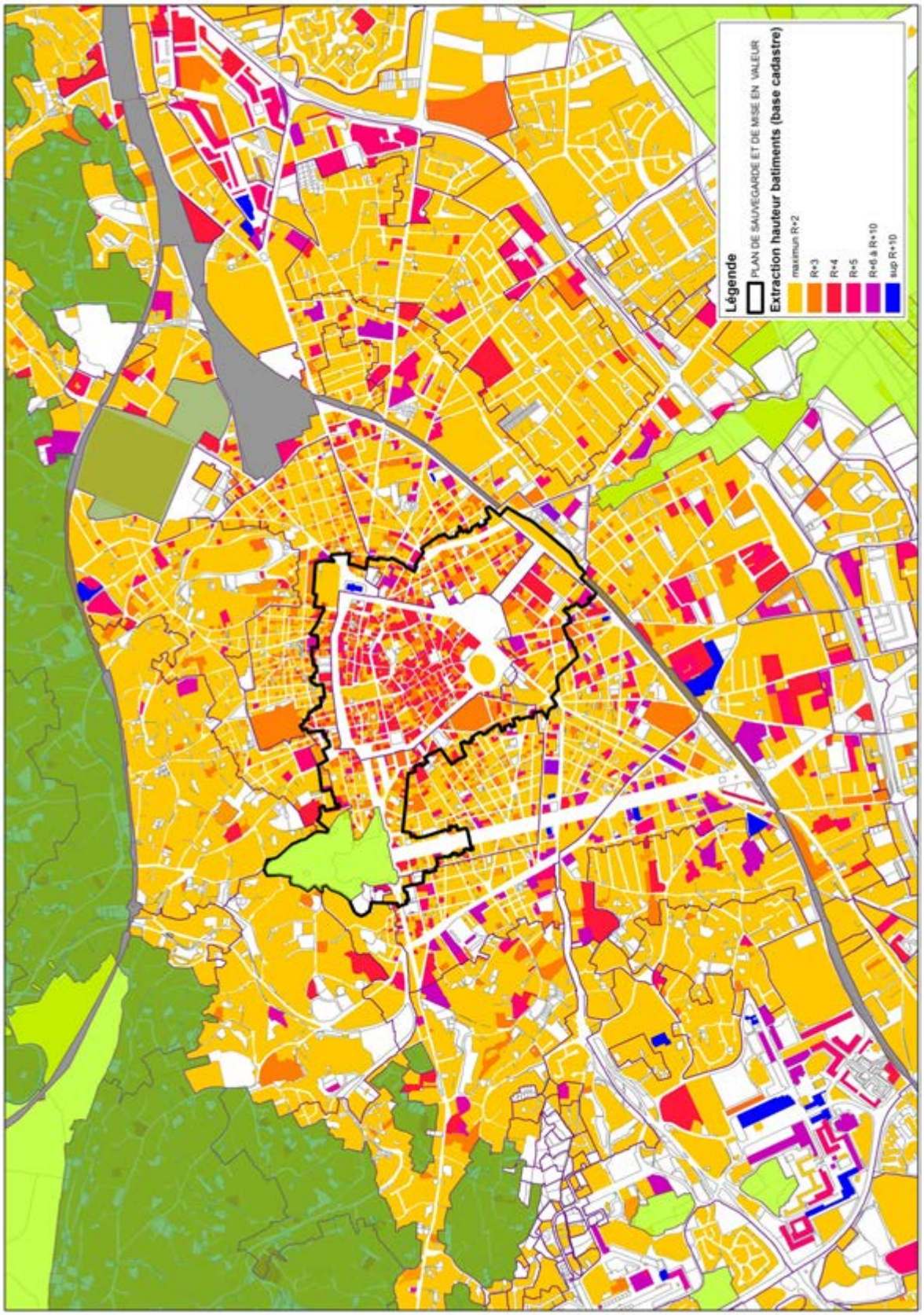
Source A'U - 2016

Hauteurs maximales des bâtiments – zoom secteur Kennedy / Saint-Césaire



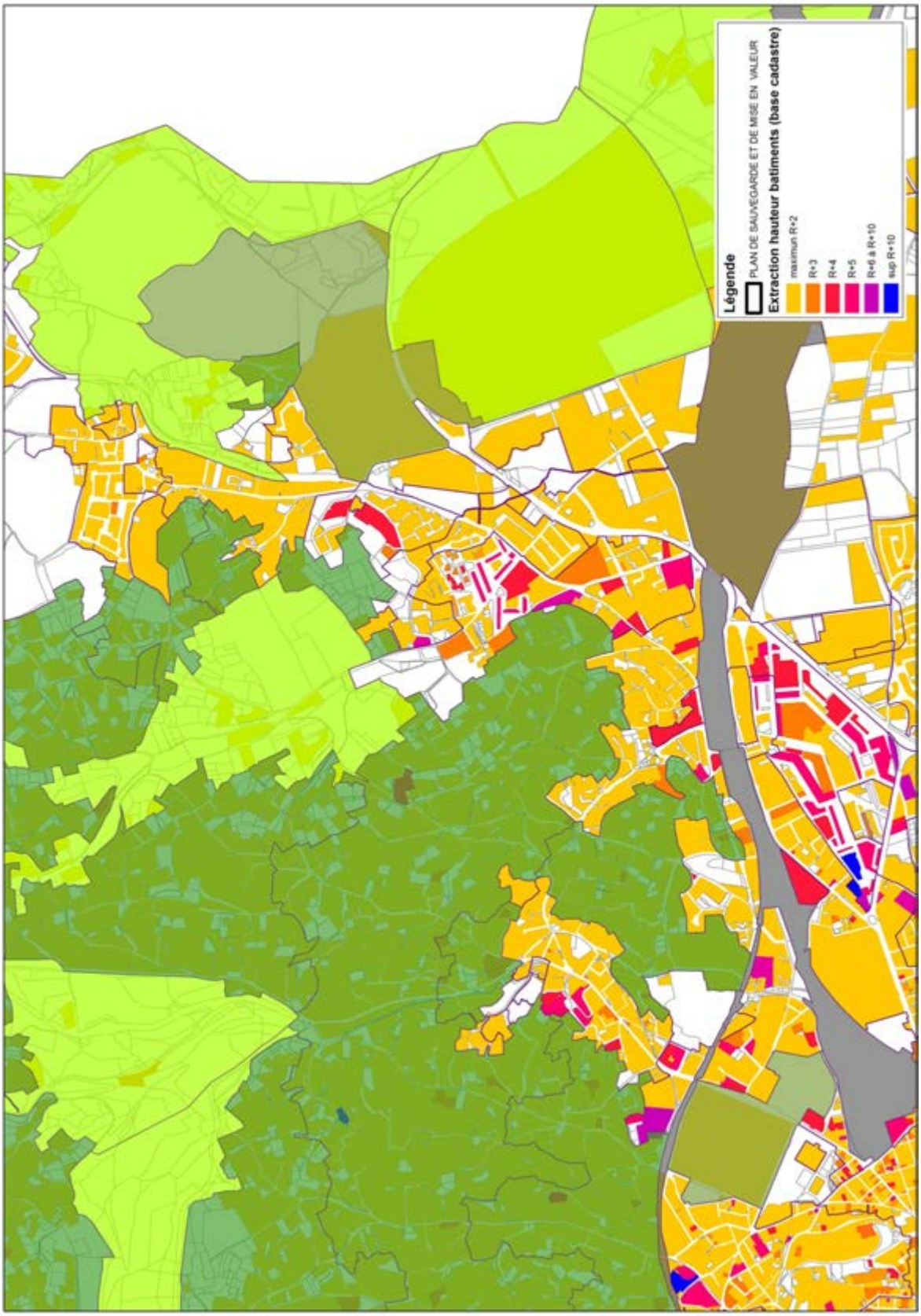
Source A'U - 2016

Hauteurs maximales des bâtiments – zoom centre



Source A'U - 2016

Hauteurs maximales des bâtiments – zoom centre



Source A'U - 2016

Tableau des capacités de densification et de mutation du tissu urbain de la ville de Nîmes en 2016 (estimations)

Zone	Superficie (ha) des zones	Logements potentiels (capacité estimée)
UA	52,73	0
II UB	125,23	0
III UB	215,24	0
IV UB	102,02	200
V UB	251,11	150
I UC	49,23	10
II UC	87,64	75
III UC	137,28	40
I UD	16,16	/
II UD	447,14	200
I UE	17,54	/
II UE	0,92	/
III UE	70,95	140
IV UE	8,68	0
V UE	141,85	300
UM	97,05	450
UES	164,71	450
UF (Porte Ouest)		indéterminé
	TOTAL	**2 015**

Sources : Ville de Nîmes / A'U - 2016

L'analyse des capacités de densification et de mutation du tissu urbain de la ville de Nîmes laisse apparaître un potentiel de création d'environ 2 015 logements.

I.4.3.3. Bilan du potentiel des disponibilités foncière, de la capacité de densification et de mutation du tissu urbain de Nîmes

Le potentiel total des disponibilités foncières, de la capacité de densification et de mutation du tissu urbain de Nîmes représente un total théorique d'environ 7 900 logements.

Tableau des capacités de densification et de mutation du tissu urbain de la ville de Nîmes en 2016 (estimations)

Zone	Superficie (ha) des zones	Logements potentiels (capacité estimée)
UA	52,73	0
II UB	125,23	0
III UB	215,24	0
IV UB	102,02	390
V UB	251,11	192
I UC	49,23	10
II UC	87,64	109
III UC	137,28	120
I UD	16,16	/
II UD	447,14	697
I UE	17,54	0
II UE	0,92	0
III UE	70,95	276
IV UE	8,68	320
V UE	141,85	300
UM	97,05	450
UES	170,98	450
UF		indéterminé
I AU	98,91	1 980
II AU	14,30	187
V AU	15,37	33
IX AU	113,56	1 150
XII AU	45	330
XIII AU	6	106
XIV AU	45	415
ZAC	897,97	300
N1	250	90
TOTAL		**7 905**

Sources : Ville de Nîmes / A'U - 2016

SYNTHESE « ANALYSE URBAINE ET FONCIERE » : ATOUTS - FAIBLESSES - ENJEUX

Atouts	Faiblesses
➢ Des typologies urbaines diversifiées. ➢ Une spécificité nîmoise : les « garrigues habitées », véritable « jardin habité » de la ville. ➢ Environ 64,5% de la commune sont encore couverts par des espaces agricoles ou naturels. ➢ Un important potentiel de création de nouveaux logements au sein du tissu urbain existant : estimé à 7 900 logements environ.	➢ Des typologies urbaines héritées de la seconde moitié du XXème siècle qui sont parfois assez dures (grands ensembles d'habitat, certaines zones d'activités anciennes…). ➢ Environ 35,5% d'espaces artificialisés à l'échelle de la commune. ➢ Environ 137 ha nouvellement artificialisés entre 2006 et 2012. ➢ Des typologies urbaines fortement consommatrices d'espace : les « garrigues habitées » (un tiers de la consommations 2006-2012 totale).
Enjeux principaux	
➢ Modérer la consommation d'espaces agricoles et naturels. ➢ Poursuivre le renouvellement urbain (développement de la ville sur elle-même), tout en prenant en compte les différentes contraintes en enjeux (PPRI, qualité patrimoniale de la ville, etc…). ➢ Favoriser la densification et l'intensification urbaine le long des axes de transport en commun principaux (TCSP, TER, etc…). ➢ Préserver la qualité et la spécificité des « garrigues habitées » (enjeux paysagers, patrimoniaux mais aussi en termes de biodiversité et de gestion des eaux pluviales notamment).	

I.5. ECONOMIE ET ACTIVITES

I.5.1. EMPLOI

I.5.1.1. Nîmes au sein de l'Agglomération

Le nombre d'emplois à Nîmes en 2012 était de 77 500 environ ce qui représente environ 80% du total des emplois de la Communauté d'Agglomération de Nîmes Métropole.

Nîmes est logiquement la « locomotive » de l'Agglomération en matière d'emploi : entre 2007 et 2012, la ville centre a gagné près de 2 700 emplois.

Si entre 1990 et 1999, on enregistrait à peine 275 emplois de plus à Nîmes on constatait une croissance très importante sur les communes périphériques notamment Milhaud, Marguerittes, Garons, etc… (les emplois créés à Nîmes ne représentaient alors qu'une faible part du total des emplois créés à l'échelle du secteur géographique correspondant à l'actuelle Communauté d'Agglomération de Nîmes Métropole).

Nombre d'emplois*	***2008***	***2012***
Nîmes	75 227	77 494
Nîmes Métropole	95 345	97 923
part de Nîmes {%}	79%	79,1%

* Total des emplois (salariés et non salariés) au lieu de travail

Nîmes est un pôle économique en croissance : entre 2006 et 2013 le solde entre les créations et les radiations d'entreprises est constamment positif (solde de +140 entreprises pour les derniers chiffres de 2013).

Depuis le début des années 2000, c'est la ville centre qui participe à nouveau majoritairement à la croissance économique et qui conforte son rôle de pôle d'emploi majeur du Sud du Gard.

I.5.1.2. Emploi et population active

Nîmes offre plus d'emplois qu'elle ne compte de population active : le ratio emploi / population active était de 1,25 en 2012.

Entre 2007 et 2012, le nombre d'actifs et le nombre d'emplois ont augmenté parallèlement de manière significative.

Le rapport entre population active et nombre d'emplois a augmenté entre 1999 et 2012. Nîmes confirme sa fonction comme principal pôle d'emploi du sud du département.

Nîmes	***1990***	***1999***	***2007***	***2012***
population active	55 278	56 460	60 871	62 202
population ayant un emploi	46 424	43 275	48 754	48 584
emplois dans la commune	64 340	64 615	74 828	77 494
ratio emplois/ population active	1,16	1,15	1,23	1,25

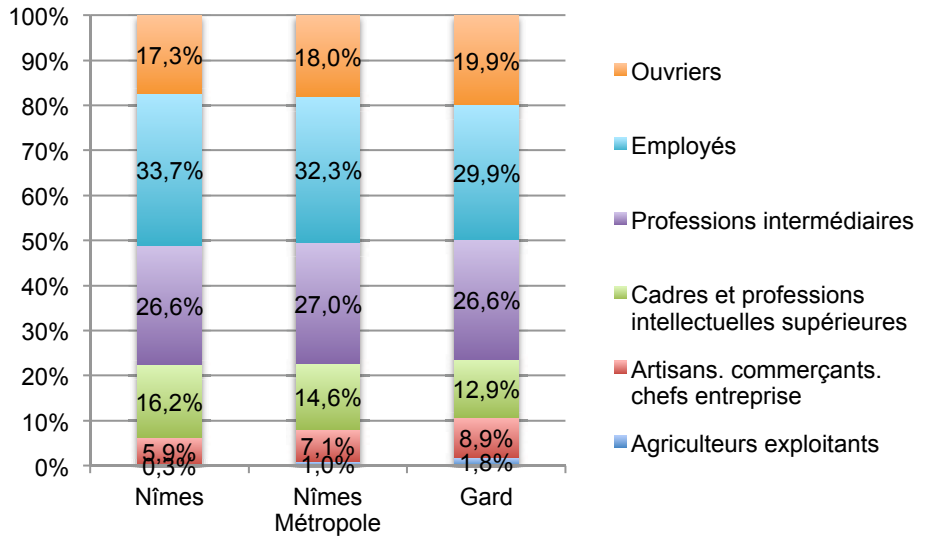
Malgré la dynamique observée ces dernières années, Nîmes reste toutefois touchée par un chômage structurel fort : au 1er décembre 2012, l'INSEE dénombre 13 599 chômeurs, soit un taux de chômage de 21,9%. Ce chômage touche davantage les femmes que les hommes (53% des chômeurs sont des femmes).

I.5.2. COMPOSITION DU TISSU ECONOMIQUE DE LA VILLE

I.5.2.1. Secteurs d'activités

La ville de Nîmes est caractérisée par une économie résidentielle dominante et un tissu de petites entreprises très développé. L'activité de production est devenue marginale par rapport aux années 1980-90. De ce fait, Nîmes a moins subi la crise économique de 2008.

Catégories socioprofessionnelles des actifs ayant un emploi en 2012



Source : INSEE, RP2012 exploitations principales.

La répartition des secteurs d'activités est très proche de celles que l'on retrouve à l'échelle de l'Agglomération (ceci étant dû au fait que le pôle nîmois représente la grande majorité de l'activité économique de Nîmes Métropole).

Les activités tertiaires (commerces, services, administration, santé…) sont aujourd'hui très largement dominantes : elles représentent plus de 87% des emplois à Nîmes.

Le vaste secteur des **services** totalise aujourd'hui près de la moitié du nombre d'établissements et presque les deux tiers des emplois (sans compter les professions libérales).

Le commerce est l'autre élément majeur du secteur tertiaire, qui représente à lui seul environ un tiers des établissements et un quart des emplois *(voir chapitre I.5.4.)*

Les plus grands employeurs de Nîmes sont des employeurs « publics » (ou ex « services publics ») en 2015: CHU Carémeau (5000 emplois), Ville de Nîmes (2800 emplois), SNCF (1130 emplois), EDF-GDF (800 emplois), etc…

Le plus gros employeur « privé » arrive loin derrière : il s'agit du groupe Carrefour avec environ 300 emplois sur la ville de Nîmes.

Dans le vaste secteur des services, la majorité des grands employeurs du Gard qui occupent plus de 200 salariés sont implantés sur Nîmes :

- Santé : CHU, Hôpital privé des Franciscaines, Polycliniques du Grand Sud et Kenval (plus de 6300 emplis au total à Nîmes),
- Transports : SNCF, KEOLIS, Transport Départementaux du Gard,
- Banques et assurances : Crédit Agricole du Languedoc (250 emplois), AXA IARD, etc…
- Nettoyage : Immoclean (plus de 300 emplois)

A l'inverse, parmi les principales entreprises industrielles et assimilées du Gard qui occupent plus de 100 salariés : seules deux, (EDF et Omexom entreprise d'électricité et d'équipement) sont implantées sur Nîmes.

En effet, les secteurs de l'industrie et de la construction ne comptabilisent à eux deux que 12% des emplois de Nîmes à eux deux.

L'industrie, bien présente jusque dans les années 1980, est devenue marginale. Si les branches traditionnelles, telle l'industrie textile et d'habillement continuent d'enregistrer une perte d'établissements, d'autres branches sont aujourd'hui en progression : l'agro-alimementaire, la papeterie - édition - imprimerie et la fabrication d'équipements électriques et électroniques.

A l'instar du fleuron Cacharel, qui a arrêté sa fabrication locale des vêtements à la fin des années 1990, mais dont la partie logistique et administrative était assurée jusqu'en décembre 2010 à Nîmes, seuls les sièges des sociétés qui ont fait la renommée de l'industrie textile nîmoise subsistent encore.

Le secteur de la **construction et du BTP** continue quant à lui de croître. La plupart des établissements de la branche sont des petites et très petites entreprises employant moins de 10 salariés, représentant 90 % des entreprises, mais seulement 42 % des effectifs. A l'instar de l'ensemble des entreprises de **l'artisanat**, les petites et très petites entreprises du BTP qui relèvent de la Chambre des Métiers et de l'Artisanat, représentent près des deux tiers des établissements et emploient en moyenne 1,6 salariés.

Seul environ 5 % des artisans sont installés en zone d'activités, la plupart sont disséminés dans la ville, y compris dans les quartiers résidentiels.

I.5.2.2. Répartition des zones d'emplois

Les emplois salariés (68 000 environ) sont majoritairement concentrés dans :

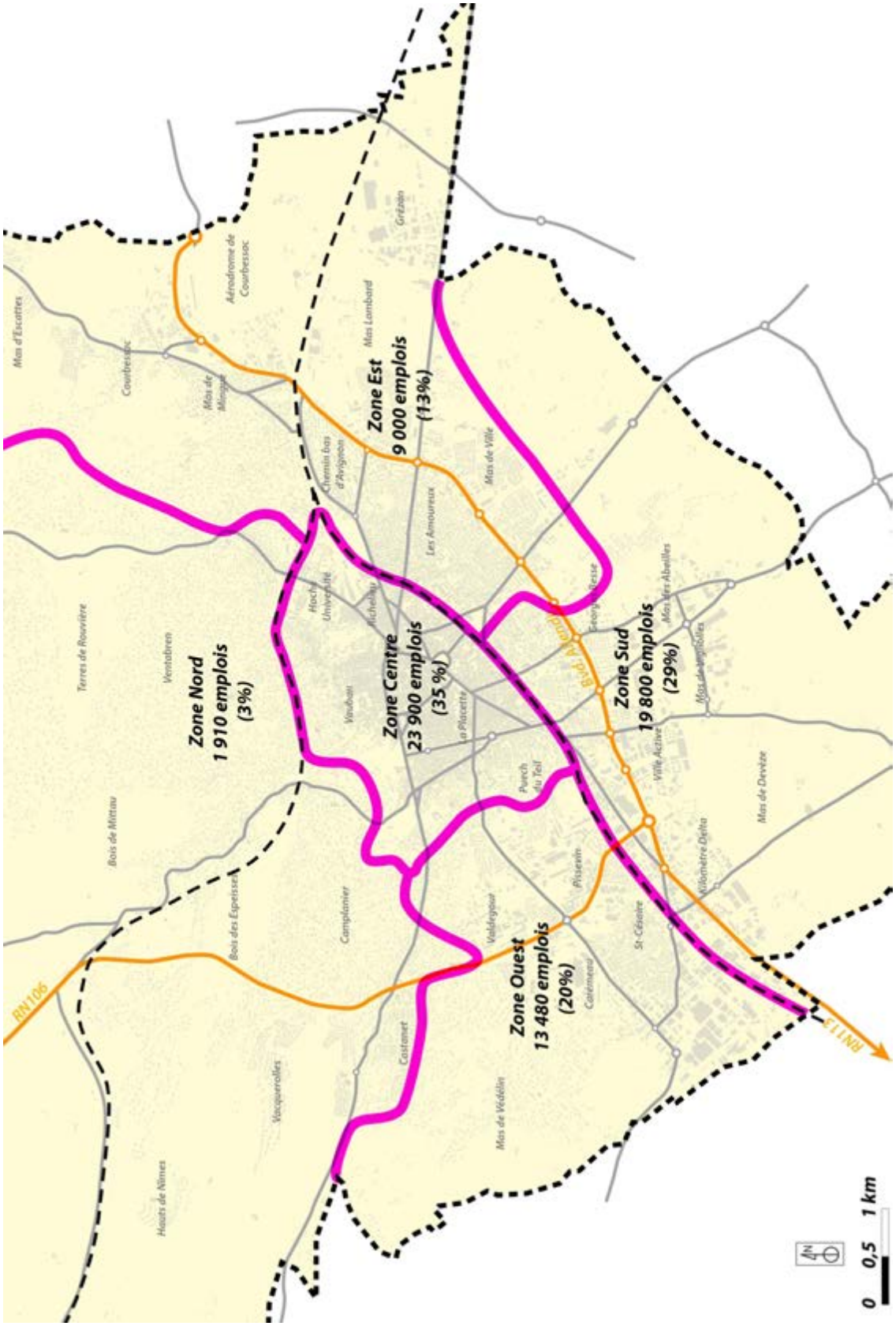
- le centre ville élargi de Nîmes (35% du total des emplois salariés). Ce secteur rassemble une grande partie des administrations (Mairie, Préfecture, Conseil Général, CPAM etc…) qui représentent à elles seules plus de 8 000 emplois salariés, mais aussi de nombreux établissements commerciaux et de services (banques, assurances etc…).
- la zone Sud de la ville (29 % du total des emplois salariés) avec une prépondérance des emplois du secteur marchand puisque les grandes zones commerciales y sont localisées.

La zone Ouest représente quant à elle 20% du total des emplois salariés avec comme pôles principaux le CHU Carémeau (près de 5 000 emplois salariés) et la zone industrielle de Saint Césaire (environ 2 300 salariés).

La zone Est totalise environ 13% des emplois salariés (soit environ 9 000 emplois), concentrés en grande partie dans l'Actiparc de Grézan (à vocation industrielle et logistique).

Les 3% restants correspondent à la zone Nord : il n'existe pas de véritable pôle dans cette partie de la ville. Le secteur de Castanet – Vacquerolles regroupe tout de même une majorité des emplois salariés du Nord de la ville.

Localisation des grandes zones d'emploi de Nîmes (emplois salariés)



Source : INSEE 2009 / Réalisation : ADELE-SFI, mai 2016

I.5.3. ZONES D'ACTIVITES ÉCONOMIQUES

En dehors des zones commerciales (présentées dans le chapitre suivant), les zones d'activités économiques situées à Nîmes qui profitent aujourd'hui d'un profil clairement identifié sont :

- **Les deux « actiparcs » gérés par Nîmes Métropole.** Il s'agit des zones d'activités d'intérêt communautaire qui relèvent de la compétence de la Communauté d'agglomération de Nîmes Métropole :

  - **Le parc scientifique et technique Georges Besse (1 200 emplois environ) :**

    Son aménagement a débuté en 1988 (CCI), c'est la première zone d'activités exclusivement destinée à l'accueil du tertiaire à Nîmes.

    Cette zone accueille aujourd'hui environ 150 entreprises et 1 200 emplois (dont 844 emplois privés) appartenant au secteur du tertiaire et de la haute technologie. Elle intègre un pôle de recherche, un site de l'enseignement supérieur (École des Mines d'Alès, laboratoire de Génie Informatique et d'Ingénierie de Production). L'objectif consiste à faire émerger un « cluster » autour des biotechnologies et des nouvelles technologies.

    Sur les 27 ha de foncier global, environ 6 ha restent commercialisables (essentiellement dans l'actiparc Georges Besse II, en cours de réalisation).

Parc scientifique et technique Georges Besse

  - **La zone industrielle et logistique de Grézan (1 435 emplois environ) :**

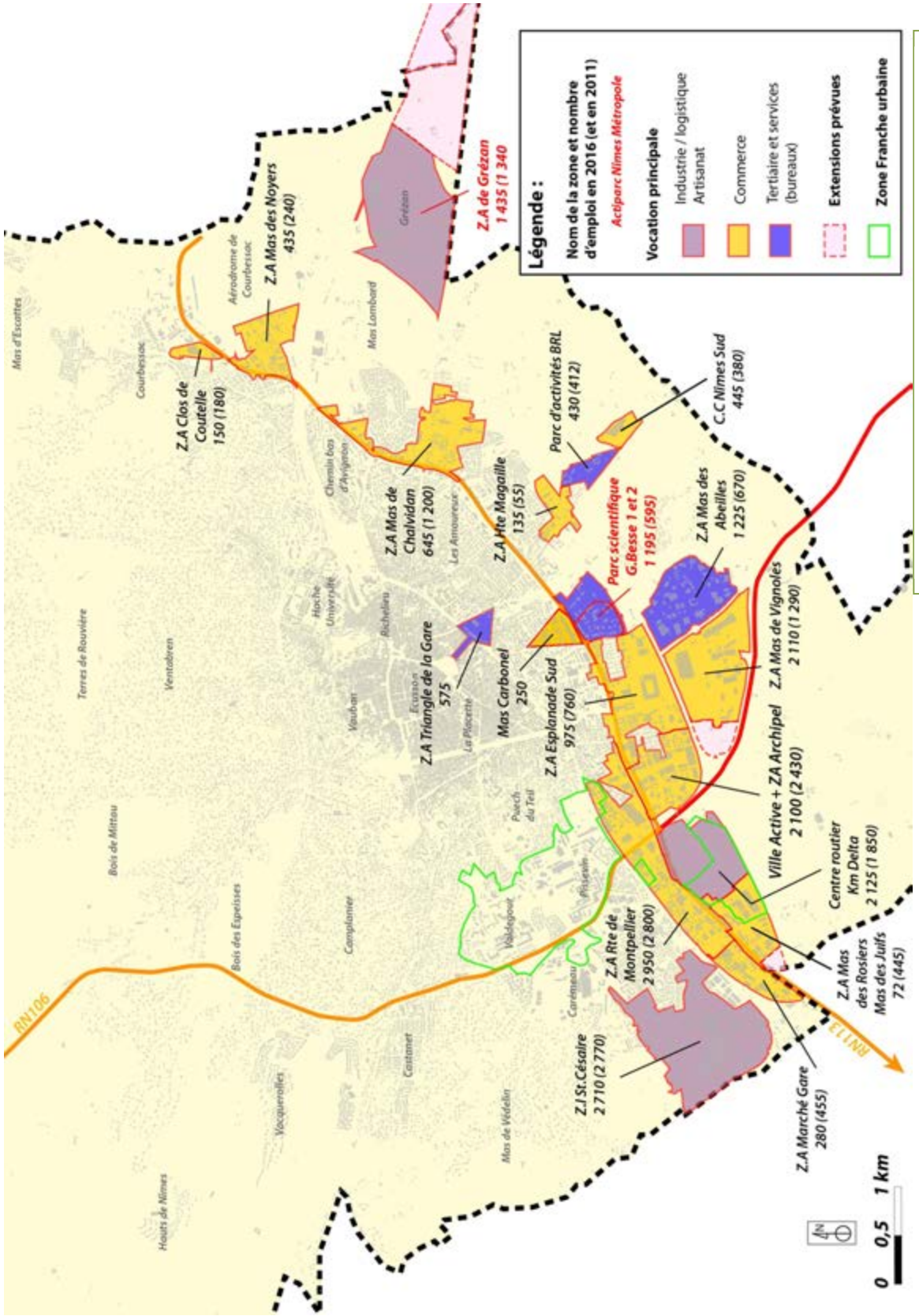
    En capacité d'accueillir des Installations Classées pour le Protection de l'Environnement (ICPE), c'est la seule zone d'activités avec un embranchement au réseau SNCF (non utilisé à l'heure actuelle).

    Sur les 117 ha existants, la zone de Grézan accueille environ 115 entreprises et près de 1 435 emplois (dont 1 237 emplois privés) .

    Des démarches sont en cours concernant une possible extension de cette zone (76 ha dont 30 ha « utiles »).

    Ce site va devenir porteur de nombreux enjeux avec le projet de construction de la nouvelle gare TGV à Manduel. Le secteur de Grézan et de la route de Beaucaire va constituer la nouvelle « entrée de ville » de Nîmes depuis la future gare TGV : enjeux en particulier en termes d'image, de traitement urbain de la voie et de ses abords.

Zones d'Activités Economiques de la ville de Nîmes



Source : Nîmes métropole 2016 / Réalisation : ADELE-SFI, mai 2016

- **Des zones d'activités en cours de mutation :**

  - **<u>La Zone Industrielle de Saint Césaire (2 700 emplois environ) :</u>**

    C'est une des plus vieilles zones d'activités économiques de Nîmes. Elle a été créée en 1961.

    La partie Ouest de la zone est spécialisée dans les activités de la construction et du bâtiment, elle reste dynamique et bien identifiée sur le plan extra-local.

    Sa partie Est, en contact avec le village de St Césaire et de quartier du Mas de Roman est aujourd'hui dégradée (friches, hangars vieillissants…) et en attente d'une mutation.

    Le secteur de Saint Césaire, traversé par le projet de ligne 2 du T.C.S.P., est directement concerné par de projet de création d'une nouvelle gare multimodale : il est donc porteur de forts enjeux en termes de recomposition urbaine, essentiellement autour de l'avenue Pavlov (itinéraire emprunté par la ligne 2 du T.C.S.P.) et dans sa partie Est aujourd'hui dégradée.

  - **<u>La zone de Km Delta (2 125 emplois environ) :</u>**

    Elle a été aménagée par la CCI et la commune à partir de la fin des années 1990.

    Initialement dédiée aux activités logistiques (proximité immédiate et accès direct à l'autoroute via l'échangeur de Nîmes-Ouest), elle a muté progressivement et est en cours de « tertiarisation ». Elle accueille aujourd'hui, en plus des entreprises liées à la logistique et au transport routier, de nombreuses entreprises tertiaires, des bureaux, des professions libérales etc…

    Une grande partie de cette zone est intégrée au périmètre de ZFU (Zone Franche Urbaine) ce qui a conduit à son développement et à sa mutation ces dernières années.

- **Des zones d'activités d'entrées de ville dégradées :**

  - **<u>La zone du Marché Gare (280 emplois environ) :</u>**

    Cet ancien Marché d'Intérêt National (MIN) est aujourd'hui en déclin, l'Est de cette zone est en partie abandonné.

    La vocation de la partie Ouest, toujours occupée par des entreprises agro-alimentaires (cuisine centrale des cantines scolaires de la Ville, Bigard, Pomona…) est à conforter et à requalifier en termes d'image. Ce site reste celui du ravitaillement des traiteurs et commerçants primeurs.

- **Des zones d'activités insérées dans le tissu pavillonnaire :**

  - **<u>Les zones de Haute Magaille et du mas de Chalvidan (780 emplois environ) :</u>**

    Le secteur de Haute-Magaille est caractérisé par une certaine hétérogénéité entre des vocations difficilement compatibles : l'urbanisation pavillonnaire s'est fortement développée ces dix dernières années et les activités se retrouvent insérées dans un tissu en partie résidentielle. Cela peut provoquer des problèmes de cohabitation et de conflit d'usages : bruit, nuisances, circulation…

L'analyse de la répartition des locaux d'activités construits à Nîmes ces dernières années laisse apparaître plusieurs tendances :

- Une certaine « spécialisation » de quelques zones.

  Par exemple, la plupart des surfaces destinées aux activités logistiques et entrepôts sont localisées dans les zones dédiées de Grézan à l'Est et Saint-Césaire / Mas des Rosiers à l'Ouest.

  Le foncier dédié à la construction de bureau se localise préférentiellement dans les zones de l'Actiparc Scientifique et Technique G. Besse ou dans le Triangle de la Gare.

  La zone commerciale de Mas de Vignoles apparaît nettement, elle concentre la très large majorité des surfaces de plancher dédiées au commerce construites depuis 2000.

- A l'inverse, certaines zones tendent à s'éloigner de leur destination initiale, en accueillant des types d'activités assez variés.

  Par exemple, la zone du Kilomètre Delta, initialement destinée aux activités de logistique a été marquée par la construction de locaux destinés à la fois aux bureaux, au commerce, à l'industrie et au stockage ces dernières années.

- Plus globalement et sans surprise : la répartition au Sud de la ville de la quasi totalité des nouveaux locaux destinés aux activités. La partie Nord de la ville (et en particulier les secteurs des « garrigues habitées ») a vu l'urbanisation progresser mais n'a pas connu de véritable développement d'activités, hormis la création de quelques surfaces commerciales très limitées (Vacquerolles, Route d'Uzès…).

La Zone Franche Urbaine – Territoire Entrepreneur (ZFU-TE) de Pissevin-Valdegour

Créé en 1996, à l'origine pour une durée de cinq ans, dans l'objectif de dynamiser des secteurs et quartiers en difficultés, ce dispositif de la Politique de la Ville a été prorogé plusieurs fois. Dénommée ZFU-Territoire Entrepreneur depuis le 1er janvier 2015, elle est prolongée jusqu'en 2020.

D'une superficie totale de 221 ha environ, la ZFU-TE de Pissevin-Valdegour comprend aujourd'hui les secteurs suivants :

- la zone englobant les quartiers Valdegour et Pissevin, ainsi que des espaces situés de l'autre côté de la RN 106 et au Sud de la voie ferrée. Depuis 1996, ce dispositif a conduit à la création de la ZAC de Valdegour et du Centre médical du Parc Kennedy.

  Inaugurée en 2010, la pépinière d'entreprises de Valdegour permet l'hébergement temporaire des jeunes entreprises.

- la zone du KM Delta a été élargie d'un espace contigu de 20 ha environ en 2007.

Depuis sa création, le nombre de salariés et d'établissements établis au sein du périmètre de la ZFU-TE a augmenté de manière significative : passant d'environ 300 salariés et 120 établissements en 1997 à près de 2 700 salariés et 700 entreprises aujourd'hui.

L'impact du dispositif à plus long terme reste encore flou mais il semblerait qu'hormis un certain « turn-over » des professions libérales, une majeure partie des entreprises installées grâce à ce dispositif resteront sur place après la fin de sa mise en place.

SYNTHESE « EMPLOI - ZONES D'ACTIVITES ECONOMIQUES » : ATOUTS - FAIBLESSES - ENJEUX

Atouts	Faiblesses
➢ Nîmes, centre économique de l'Agglomération avec une croissance soutenue : + 13 150 emplois créés entre 1999 et 2012. ➢ Nîmes offre plus d'emplois qu'elle ne compte de population active en 2012. ➢ Une économie tertiaire dominante (87% des emplois). ➢ Un secteur de la construction et du BTP toujours dynamique. ➢ Des zones d'activités économiques diversifiées et regroupant de nombreux emplois. ➢ Une offre en cours de développement : « actiparcs » G. Besse II et Grézan.	➢ Un taux de chômage qui reste élevé. ➢ Une activité de production qui reste faible et un secteur industriel en net déclin. ➢ Des zones d'activités d'entrées de ville dégradées et en cours de déclin (Mas des Juifs, Mas des Rosiers, Mas des Noyers…). ➢ Des zones d'activités parfois insérées dans le tissu pavillonnaire (exemple de Haute Magaille) : nuisances et conflits d'usages.
Enjeux principaux	
➢ Conforter le pôle économique nîmois dans sa diversité et favoriser la création d'emplois. ➢ Améliorer l'accessibilité et l'attractivité des principales zones d'emploi (développer les réseaux de transports en commun, l'internet très haut débit…). ➢ Restructurer les zones économiques dégradées situées notamment en entrées de ville. ➢ Anticiper les mutations attendues du secteur de la Porte Ouest : en lien avec le projet de pôle multimodal et de la construction de la ligne 2 du T.C.S.P. ➢ Améliorer l'accessibilité et l'image des principales zones d'emplois.	

I.5.4. TISSU COMMERCIAL

Les commerces nîmois sont au nombre de 2 645 environ en 2016 et représentaient environ 10 000 emplois en 2014.

I.5.4.1. Zone de chalandise du pôle commercial nîmois

Le pôle commercial nîmois bénéficie d'un fort pouvoir d'attraction à l'échelle du département : 40% du chiffre d'affaire des commerces de la ville est réalisé grâce aux ménages non-résidents (environ 501 M€ / an et aux touristes (environ 52 M€ / an).

Le renforcement de l'appareil commercial depuis 2004 a permis d'élargir la zone de chalandise de Nîmes en direction de l'Uzège et de la Camargue, notamment pour le commerce non alimentaire.[1] Cela a notamment profité au centre ville de Nîmes.

La zone de chalandise du pôle commercial nîmois englobe le Sud du Gard (Vaunage, Costières…) et s'étend en direction de la vallée du Vidourle, de l'Uzège et de la Camargue : Nîmes est par exemple la première destination d'évasion des ménages arlésiens.

Le Rhône et le Vidourle dessinent en gros les limites Est et Ouest de cette aire d'attraction.

Fonctionnement du pôle commercial nîmois

Source : CCI de Nîmes - 2015

[1] nota bene : L'appréciation de la progression réelle de la zone de chalandise de Nîmes et de son agglomération n'est pas évidente car les cartes réalisées dans le cadre de l'Observatoire du Commerce sont difficilement comparables (variation des taux d'emprise qui servent à visualiser l'aire d'attraction).

A l'inverse, l'évasion commerciale représente environ 11% des dépenses des ménages soit environ 102 M€ / an.

7% de cette **évasion commerciale** est due à la vente à distance et environ **1,5% est liée à l'évasion vers d'autres zones de chalandises en dehors du département**, ce qui reste assez faible.

Le pôle commercial de Nîmes s'insère dans un espace régional très concurrencé avec, en particulier, l'attraction exercée par l'agglomération de Montpellier. **Le pôle de l'agglomération montpelliéraine a en effet vu son emprise se renforcer :** il capte une grande partie des flux d'évasion du pôle nîmois. Cette évolution s'explique par l'augmentation des surfaces commerciales et notamment la création d'Ikea qui est la principale destination d'évasion pour le commerce non alimentaire. L'impact d'Odysseum reste faible : ce pôle commercial peinant pour l'heure à attirer au-delà de la zone de chalandise de Montpellier. L'attraction d'Avignon – Le Pontet reste bien plus faible.

Cette évasion commerciale concerne essentiellement le secteur non alimentaire que ce soit dans le secteur de l'équipement de la personne ou celui de la maison.

Dans l'ensemble, l'évasion commerciale semble atteindre des paliers difficilement compressibles, sachant que la vente à distance constitue des volumes de dépenses importants. A cet égard, en dehors de certaines niches encore à identifier, c'est surtout **la structuration et le maintien des activités existantes** qui permettra de conforter le pôle commercial nîmois.

Le développement démographique de l'agglomération nîmoise est le principal moteur de la croissance de la consommation.

Les revenus des habitants, quant à eux, restent comparativement faibles, et l'écart entre la ville-centre et les communes périurbaines persiste.

Ainsi, c'est dans la dynamique démographique et l'accueil de nouveaux habitants que réside l'essentiel d'un potentiel supplémentaire justifiant le développement de l'activité commerciale.

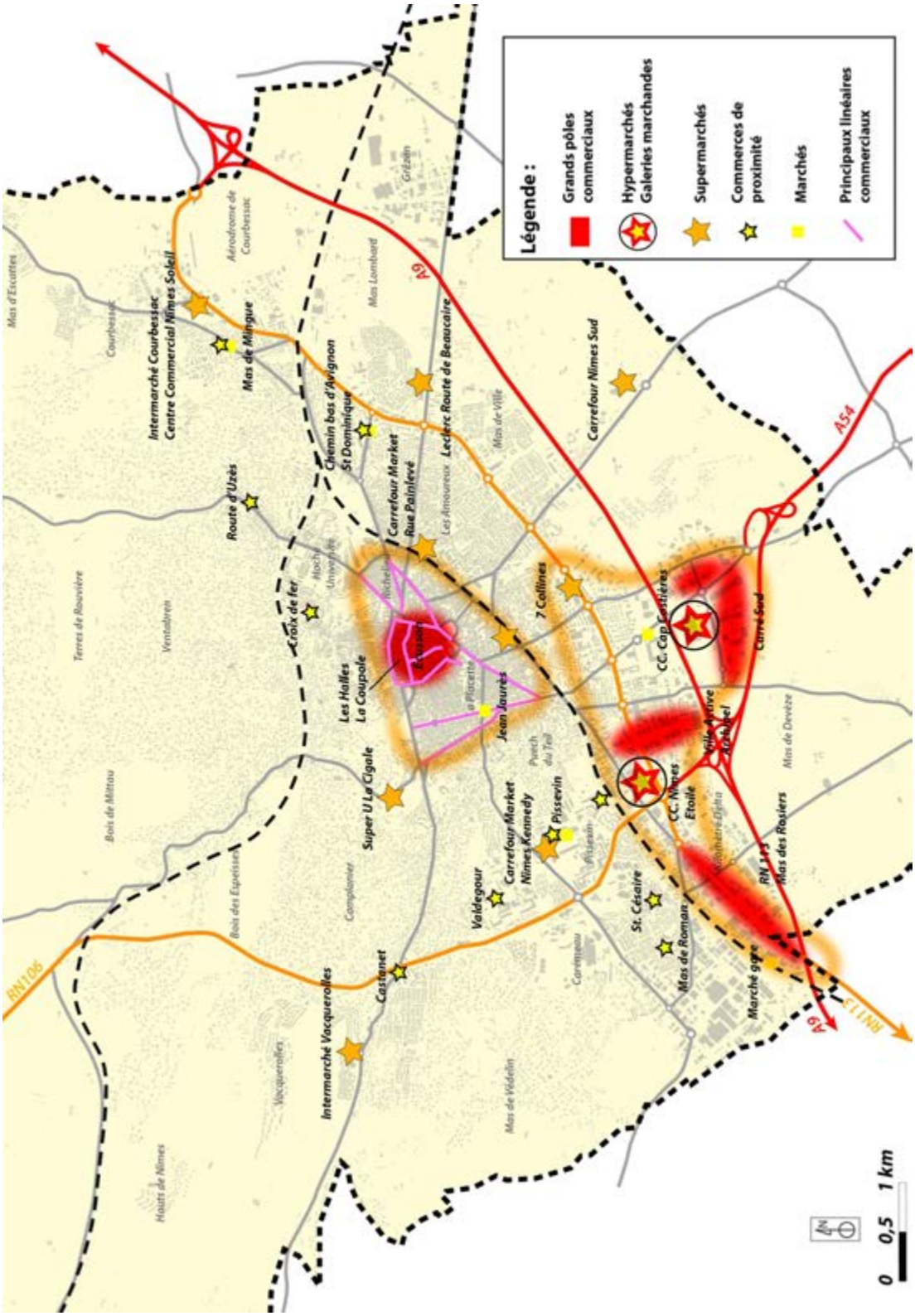
I.5.4.2. Caractérisation de l'appareil commercial nîmois

L'armature commerciale de la Ville se structure essentiellement autour de **deux pôles**, dont chacun répond à une logique et un comportement propre :

- **Le centre ville et ses commerces traditionnels,**
- **La ceinture commerciale périphérique sud** constituée de plusieurs grandes surfaces implantées autour des axes et nœuds routiers.

Sur les 1 779 commerces de détail recensés à Nîmes en 2016, seulement 10% d'entre-eux ont une surface de vente de plus de 300 m^2, essentiellement dans les domaines de l'équipement de la personne, l'équipement de la maison et l'automobile.

Armature commerciale de la ville de Nîmes



Réalisation : ADELE-SFI, mai 2016

➢ **Le centre ville et ses commerces traditionnels :**

Le centre ville élargi de Nîmes regroupe la majeure partie des commerces traditionnels de la ville. La part du commerce traditionnel dans le chiffre d'affaires du commerce global, estimée à environ 20% (tous produits confondus), est conforme à la contribution moyenne des pôles de taille similaire.

Le pôle commercial du centre ville de Nîmes se caractérise notamment par :

- **Le nombre important de petits commerces indépendants** plutôt dynamiques fait que Nîmes se distingue d'Avignon ou Montpellier sur ce point.

  En corolaire, le centre de Nîmes est également marqué par la petite taille des locaux, ce qui le rend moins attractif pour les enseignes nationales qui conditionnent leur implantation à la disponibilité de surfaces commerciales plus grandes (1 000m^2 et plus).

  L'emprise et le nombre des petits établissements semblent se stabiliser, voire progresser pour le secteur alimentaire. On constate cependant une diminution du nombre de petits commerces d'alimentation au profit des grandes enseignes nationales développant une stratégie de réinvestissement des centres-villes (tels que Carrefour Market et Monoprix).

- **Une structuration sous forme de linéaires commerciaux**, le long des rues de l'Ecusson et de ses alentours immédiats.

  Ces linéaires commerciaux ont parfois du mal à conserver leur dynamique et l'activité commerciale y apparaît fragile, en particulier le long des axes historiques convergeant vers le centre-ville, tels que la Rue de la République, la rue Vincent Faïta, la rue Notre Dame…

  Leur position à l'écart des principaux flux piétons, les difficultés de stationnement, l'exiguïté et parfois le mauvais état de locaux vieillissants expliquent ces difficultés (d'où le constat d'un turn-over et de la vacance).

Linéaire commercial dans la rue du Général Perrier

- **Une « locomotive » commerciale constituée par l'ensemble Coupole et Halles.**

  La galerie marchande de la Coupole, continue de jouer le rôle du pôle majeur du secteur non alimentaire du centre, mais est aujourd'hui un outil commercial relativement vieillissant et limité en termes de taille et de nombre de boutiques.

  Les Halles, installées en rez-de-chaussée de la Coupole et ouvertes 7 jours sur 7, accueillent de nombreux métiers de bouche et des étals de primeurs. Les 3 500 m² de marché couvert représentent une attraction et une force de vente importante pour le centre ville. Elles constituent une offre de proximité intéressante, en particulier pour les ménages habitant à proximité du centre-ville et dans les quartiers Nord et qui accèdent plus difficilement à la ceinture commerciale périphérique sud.

➢ **La ceinture commerciale périphérique sud :**

Elle est essentiellement composée de grandes surfaces commerciales. Les super et hypermarchés représentent plus de 80% du chiffre d'affaires en termes de commerce alimentaire à Nîmes.

Dans le secteur du commerce non alimentaire, les grandes surfaces spécialisées représentent environ 75% du chiffre d'affaire. Cette situation est due au fort développement de l'offre commerciale à Nîmes depuis les années 2000.

Pour les dernières années, on enregistre une augmentation du nombre d'établissements et des surfaces dédiées à l'équipement de la personne. Une diversification s'est également opérée avec l'augmentation significative des établissements dédiés au secteur « culture et loisirs » et à l'équipement de la maison.

La ceinture commerciale périphérique Sud de Nîmes est composée de quatre pôles majeurs et d'autres pôles localisés de manière plus disparate :

- **Centre commercial Carrefour « Nîmes Etoile » :**

  Hypermarché créé en 1969, complété d'une galerie marchande dès 1990, la dernière rénovation et extension (de près de 2 000 m^2) du site a été achevée en 2009. Structuré autour de l'hypermarché Carrefour qui est la « locomotive » du centre commercial, c'est le premier pôle alimentaire de l'agglomération.

- **Ville Active et ZAC de l'Archipel** :

  Créé il y a 25 ans (en 1994), cette zone commerciale dédiée exclusivement au commerce non alimentaire est marquée par un parti architectural et paysager fort qui l'identifie au sein de la ceinture commerciale Sud.

  Aujourd'hui confronté à la concurrence de Carré Sud et Cap Costières et à l'exiguïté des locaux, qui ne correspondent plus aux attentes actuelles, ce pôle commercial est en perte de dynamisme (baisse notable du chiffre d'affaires depuis une dizaine d'années).

  Ville Active apparaît en perte de dynamique et seule son offre moyen / bas de gamme lui permet de résister.

  Le déménagement de plusieurs enseignes au Mas de Vignoles (cumulé aux départs de celles de la zone du Mas de Rosier), et les intentions de certaines autres enseignes de suivre, posent la question de son devenir.

Zone commerciale de Ville Active

- **Centre Commercial Cap Costières et zone Carré Sud (Mas de Vignoles) :**

  Cette vaste zone commerciale est implantée au-delà de l'A9 entre les échangeurs de Nîmes Ouest et Nîmes Centre.

  Cap Costières a été inauguré en 2003 sur la ZAC du Mas de Vignoles.

  Il accueille le plus grand hypermarché du Gard (11 000 m^2 de surface), issu du transfert de l'ancien Géant Casino (5 500m^2 de surface) installé sur le boulevard périphérique. La galerie marchande joue le rôle de véritable « locomotive commerciale ». L'aire d'attraction de Cap Costières et de sa galerie marchande ont une grande influence sur le Sud du département avec une emprise particulièrement importante sur le marché non alimentaire.

  La zone de **Carré Sud** s'est développée à partir de 2006 et continue à se développer avec la création récente du **« Family village Costières Sud »** qui accueille notamment des grandes surfaces spécialisées à l'équipement de la maison et de la personne, auparavant installées dans la zone de Ville Active et qui se sont délocalisés (Boulanger, Kiabi, Décathlon, etc…), ainsi que plusieurs établissements de restauration.

  Cette zone est prolongée à l'Est par la ZAC du Mas des Abeilles qui accueille entre autre de grands équipements de loisirs et de divertissement (bowling, cinéma multiplexe…).

- **Abords du boulevard Allende :**

  Il s'agit d'une centralité commerciale secondaire et émergeante qui s'est constituée autour du **centre commercial des 7 collines inauguré en 2008.** Ce réaménagement a permis d'absorber la friche laissée par le transfert du Géant Casino dans la zone Carré Sud.

  Les atouts de ce pôle résident dans sa proximité au centre ville et son environnement qui évolue vers plus de mixité (bureaux, habitat, services et commerces) grâce à la requalification urbaine progressive du boulevard Allende.

Le Sud de la ville compte d'autres espaces commerciaux répartis de manière plus ponctuelle :

- **Zones commerciales d'entrée de ville :**

  Il s'agit essentiellement des zones du Mas des Juifs / Mas des Rosiers / Route de Montpellier à l'Ouest en direction de Milhaud et du Mas des Noyers à l'Est au niveau de la Route d'Avignon.

  Ces zones commerciales réparties le long de l'ex RN 113 sont aujourd'hui vieillissantes. Elles présentent un aspect souvent dégradé avec de nombreuses friches. L'effet « vitrine » recherché initialement, a aujourd'hui disparu du fait du manque de lisibilité et de l'hétérogénéité de ces zones.

Abords de l'ancienne RN113 à l'entrée Ouest de Nîmes

L'ancienne spécialisation de ces différentes zones (garages, concessionnaires et magasins d'ameublement) est en train de disparaître. Ne correspondant globalement plus aux attentes des consommateurs, elles sont en déclin.

Une réflexion sur l'avenir de ces différentes zones s'impose car leur position stratégique en entrée de ville induit des enjeux réels en termes d'image pour la ville.

En complément des deux grands pôles commerciaux de la ville (centre ville et ceinture commerciale périphérique Sud), Nîmes compte également plusieurs pôles commerciaux secondaires, répartis dans l'ensemble du tissu urbain et assurant un rôle de centralités secondaires.

Peu étudiés, ils constituent des maillons à la fois fragiles et importants. Car en assurant l'approvisionnement quotidien des habitants à l'échelle des quartiers, superettes, épiceries et autres boulangeries participent à l'animation de l'espace public et de la vie de quartier.

C'est ainsi que l'on peut distinguer :

- **Les grandes et moyennes surfaces commerciales :**

  Elles ont une zone de chalandise dépassant l'échelle du quartier dans lequel elles sont insérées mais assurent également les besoins quotidiens des habitants, à la manière d'un commerce de proximité.

  C'est le cas de l'Intermarché de Vacquerolles, du Super U de la Cigale, du Carrefour Market de Pissevin, du Leclerc et du Carrefour Market de la route de Beaucaire, du Carrefour Market rue Painlevé, de l'Intermarché de Courbessac, du Carrefour de la Route d'Arles, etc…

- **Les petits pôles commerciaux de proximité :**

  Ils sont répartis dans les différents quartiers de la ville et sont souvent organisés autour d'un espace public (parfois d'un parking), en pied d'immeuble. Ils regroupent différents commerces de proximité comme des superettes, des épiceries de quartiers, des pharmacies et autres services à la personne (coiffeurs etc…) par exemple à Castanet, au Mas de Roman et Saint Césaire, à Valdegour et Pissevin, à la Croix de Fer et à la Route d'Uzès, au Chemin Bas d'Avignon, etc…

Dans certains quartiers, ces espaces peuvent également accueillir des marchés. C'est notamment le cas le mardi matin au Chemin Bas d'Avignon et à Valdegour, le mercredi matin à Pissevin, le jeudi matin au Mas de Mingue, le vendredi matin sur les Allées Jaurès, le samedi matin à Beausoleil, le dimanche matin à Castanet…

Marché du vendredi matin sur les Allées Jaurès

I.5.4.3. Dynamiques et tendances d'évolution de l'appareil commercial nîmois

Nîmes est davantage marquée par le **phénomène du repositionnement des grandes surfaces commerciales** que par la création de nouvelles enseignes ces dernières années. La raison est double :

- Le regroupement des enseignes : les entreprises cherchent des plateaux commerciaux de plus en plus grands, désormais difficiles à trouver dans les anciennes zones existantes (Ville Active et Zone de l'Archipel par exemple, avec le déménagement de plusieurs enseignes importantes dans la zone de Mas de Vignoles notamment).
- Le vieillissement des zones commerciales anciennes : cela entraine la dégradation de l'effet vitrine et contribue à la dévalorisation du pôle, ce qui renforce alors le souhait des établissements de quitter le site pour s'implanter dans les zones plus récentes profitant d'une meilleure image (établissements implantés dans les secteurs du Mas des Rosiers et du Mas des Juifs par exemple).

L'offre proposée aux consommateurs est considérée comme bien dimensionnée, complète et différenciée pour la taille de l'agglomération.

Si pendant longtemps le développement des grandes surfaces sur la périphérie Sud de la ville a été vécue comme la création d'une concurrence à laquelle le centre-ville pourrait difficilement résister, le partage aujourd'hui effectif entre ces deux pôles paraît établi.

C'est donc l'enjeu de leur mise en relation qui se pose, notamment à travers l'avènement de la ligne 1 du TCSP qui relie l'Écusson au Mas de Vignoles.

D'une manière générale, le centre de gravité commercial de la ville a glissé déjà depuis de nombreuses années vers le Sud. L'offre commerciale reste peu développée (voir inexistante) dans la partie Nord de la ville qui compte tout de même de nombreux habitants.

Cet état de fait entraine de nombreux flux automobiles entre le Nord et les zones commerciales situées au Sud, voir même une certaine évasion commerciale vers les pôles situés plus au Nord. La question de la création d'un nouveau pôle commercial au Nord de Nîmes à terme se pose donc.

SYNTHESE « COMMERCE » : ATOUTS - FAIBLESSES - ENJEUX

Atouts	Faiblesses
➢ Une zone de chalandise bien identifiée et qui a eu tendance à s'élargir ces dernières années. ➢ Un développement démographique qui est le principal moteur de la croissance de la consommation. ➢ Un réel potentiel commercial en centre ville. ➢ Des zones commerciales modernes, dynamiques et en cours de développement (Mas de Vignoles…). ➢ De petites centralités secondaires de quartier qui maillent la ville.	➢ Un espace régional très concurrencé sur le plan du commerce. ➢ Des linéaires commerciaux qui ont du mal à vivre dans le centre ville. ➢ Une offre commerciale déséquilibrée entre le Nord et le Sud. ➢ Un repositionnement important des enseignes commerciales vers les zones les plus récentes.
Enjeux principaux	
➢ Conforter et développer la vocation commerciale de l'Écusson et de ses abords, en favorisant la constitution de véritables pôles commerciaux reliés entre eux (linéaires commerciaux), en améliorant l'accessibilité et les modalités de stationnement et la qualité des espaces publics. ➢ Accompagner les mutations commerciales du Sud de la ville, notamment en termes de déplacements et de requalification des surfaces laissées libres. ➢ Affirmer le rôle des centralités secondaires de quartiers (pôles de vie) qui assurent une fonction structurante à l'échelle locale.	

I.5.5. TOURISME

I.5.5.1. Pôles d'attraction et parcours de visites

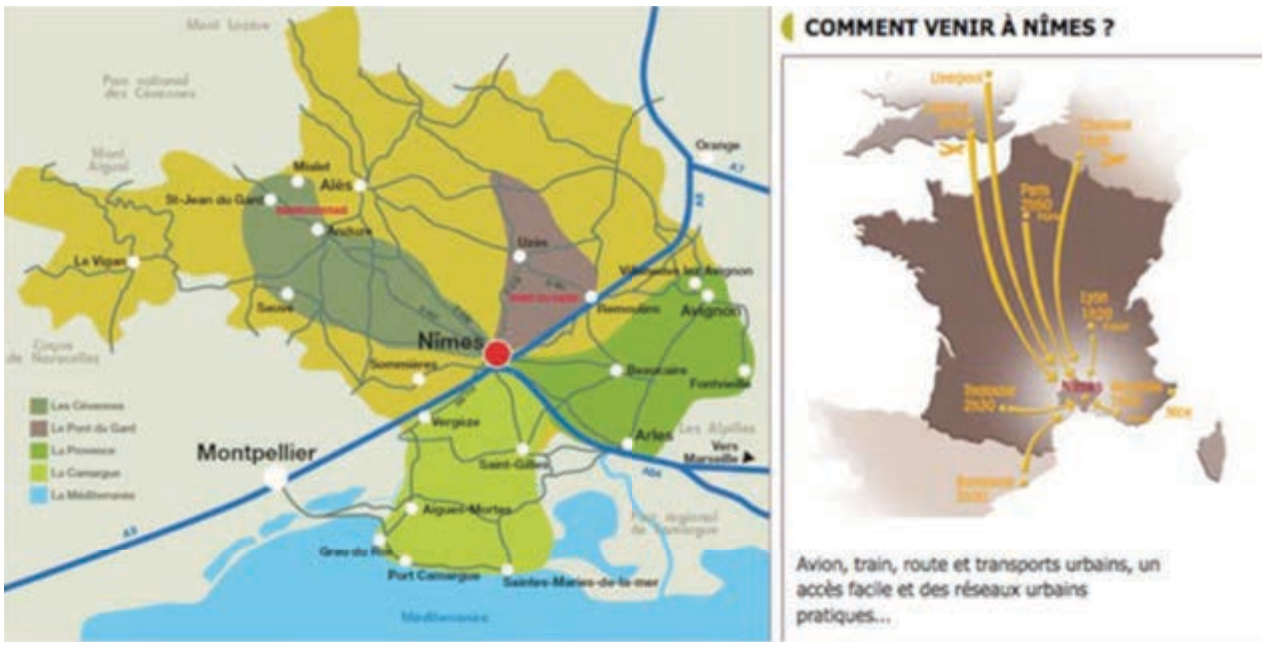
À l'échelle régionale, **Nîmes est un pôle d'attraction important au sein du triangle « Nîmes-Arles-Avignon ».** Le tourisme a un poids important dans l'économie de la ville, il s'agit avant tout un tourisme culturel et urbain, très lié au patrimoine hérité de l'époque romaine. La ville est un pôle majeur du tourisme liés à la romanité sur le pourtour méditerranéen, entre Narbonne, le Pont du Gard et Arles.

Le territoire est facilement accessible, par des modes de transports diversifiés : automobile (A9 et A54), train (gare TGV) et avion (aéroport de Nîmes-Alès-Camargue-Cévennes).

La ville constitue donc une destination touristique importante, jouant le rôle de véritable « porte touristique » située à l'interface de plusieurs axes :

- Axe « balnéaire » entre les plages de Provence / Côte d'Azur et du Languedoc / Espagne,
- Axe de « tourisme vert » entre la Camargue et les Causses et Cévennes (classées au patrimoine Mondial de l'Humanité de l'UNESCO).

Carte touristique de la région nîmoise



Source : site internet de l'Office de Tourisme et des Congrès

Le parcours classique au sein de la ville s'effectue autour du « triptyque » des monuments de l'époque romaine : les Arènes, la Maison Carrée et la Tour Magne.

© Office de Tourisme

	Fréquentation 2016
Arènes (amphithéâtre)	333 805
Maison Carrée	138 394
Tour Magne	112 557

Les trois principaux monuments antiques (Amphithéâtre, Maison Carrée, Tour Magne) accueille près de 585.000 visiteurs (chiffres Culturespaces 2016), chaque année, dont 40% de clientèle internationale.

Cette fréquentation dénote un certain déficit de notoriété mais elle est en progression constante et elle devrait notablement augmenter dans les années à venir, notamment en lien avec la création du Musée de la Romanité et le classement attendu au Patrimoine Mondial de l'UNESCO.

Outre l'investissement dans la mise en valeur et la médiation du patrimoine (création de films, signalétique des monuments, plans de promotion…), la gestion confiée dans le cadre d'une DSP à la société Culture Espace crée et organise des événements tels que les « Grands Jeux Romains ». (9ème édition en 2018)

Lors de la 9ème édition de reconstitution historique in situ unique en Europe (« Grands Jeux Romains »), ce sont plus de 32 000 spectateurs qui ont été comptabilisés.

Si les monuments antiques (amphithéâtre, Maison Carrée, Portes d'Auguste et de France, *Castellum Aquae*, Tour Magne et Temple de Diane) sont un atout majeur pour Nîmes par leur beauté et leur ancrage dans l'histoire, il faut souligner la richesse et la grande diversité des autres sites patrimoniaux classés que possède la ville, tous siècles confondus : hôtels particuliers, jardins de la Fontaine, Cathédrale ou encore l'église Saint-Paul.

Classée Ville d'Art et d'Histoire depuis 1986, Nîmes mène une politique dynamique d'accueil et d'animation culturelle et touristique autour de ce patrimoine avec un ensemble de dispositifs d'accompagnement destinés à rendre l'histoire plus accessible et compréhensible par toutes les générations d'habitants et de touristes.

© Office de Tourisme

L'Office du Tourisme propose toute l'année plusieurs visites guidées et parcours à travers le Vieux Nîmes et « Nîmes romaine ». Une programmation, différenciée selon les saisons, cible les touristes en été (parcours plus classiques), les habitants et leurs invités en hiver (histoire des quartiers et spécificités architecturales).

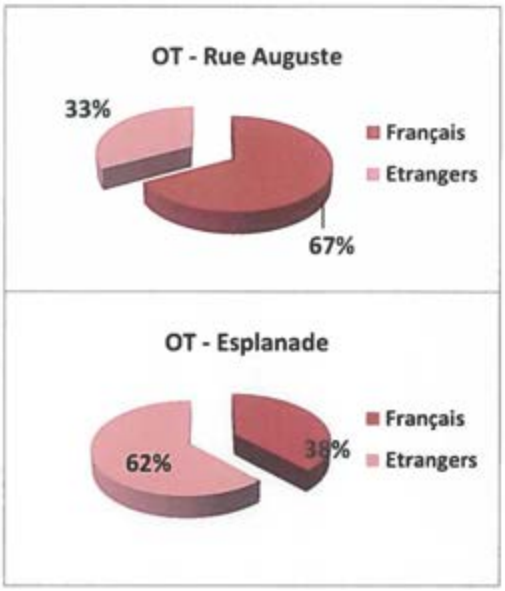
En collaboration avec le service culturel de la Ville, une démarche jeune public a également été mise en place afin de leur faire découvrir le patrimoine de manière ludique.

I.5.5.2. Caractérisation du type de tourisme à Nîmes

L'Office du Tourisme accueille chaque année près de 500 000 visiteurs (accueil physique, téléphonique et numérique cumulé) dont environ 150 000 au sein de ses deux bureaux (rue Auguste et Esplanade) dont près de 45% de clientèle internationale.

Fréquentation de l'Office de Tourisme de Nîmes en 2016

OT – Rue Auguste	OT – Esplanade
1. Espagnols	1. Anglais
2. Anglais	2. Allemands
3. Allemands	3. Espagnols
4. Néerlandais	4. Néerlandais
5. Belges	5. Belges
6. Italiens	6. Américains
7. Américains	7. Canadiens
8. Canadiens	8. Italiens
9. Suisses	9. Suisses
10. Australiens	10. Australiens
11. Russes	11. Chinois
12. Chinois	12. Brésiliens
13. Japonais	13. Japonais
14. Brésiliens	14. Russes
15. Rép.Tchèque	15. Coréens



Par ailleurs, en 2016, près de 3,4 millions de personnes ont visité la page Facebook de l'Office de Tourisme et plus de 335 000 visiteurs uniques ont été comptabilisés sur le site internet (1,2 millions de pages vues).

L'office de Tourisme emploie une douzaine de guides conférenciers. Chaque année environ 20 000 personnes suivent les visites guidées proposées dont près de 40% d'étrangers.

Le bus touristique « City Tour » a par ailleurs accueilli 3 040 passagers en 2016.

Grâce au classement de l'Office de Tourisme en catégorie 1 depuis 2014, ainsi qu'à la progression significative des grands projets et réalisation accentuant l'attractivité de la destination, comme le Musée de la Romanité (inauguré en juin 2018 face à l'amphithéâtre romain), ou encore les aménagements urbains qui génèrent la création de nouvelles places au cœur de la ville, Nîmes réunit désormais l'ensemble des critères exigés pour l'obtention du statut de « Station Classée de Tourisme ».

De caractère urbain, l'accueil touristique est peu marqué par les saisons, avec néanmoins un « creux » de novembre à février (seuls les restaurateurs embauchent du personnel complémentaire pendant l'été). Le temps de séjour moyen s'est allongé ces dernières années, passant de un jour et demi en moyenne à deux-trois jours, ce qui est suffisant pour faire le tour de la ville et assister à un ou deux spectacles.

Nîmes est rarement choisie comme lieu d'hébergement par les touristes susceptibles de rester plus longtemps dans la région, préférant alors l'arrière-pays, l'Uzège ou les Cévennes. Les facteurs contraignants résideraient dans le manque d'une offre familiale pour l'hébergement, mais aussi dans un réseau de transport en commun peu flexible qui restreint les possibilités d'excursions.

L'hébergement chez l'habitant joue un rôle important, surtout pendant les férias, l'ampleur de ce phénomène est difficile à évaluer. D'une manière générale, les habitants sont considérés comme des ambassadeurs de la Ville. A ce titre, la Ville leur réserve des tarifs préférentiels, voire gratuits dans les monuments et les musées.

Fréquentation	2009	2015
Carré d'Art	39 149	45 869
Musée archéologique	49 631	35 190
Musée des Beaux Arts	16 827	13 747
Musée du Vieux Nîmes	/	17 587
Musée d'histoire naturelle	50 469	35 325
Musée des Cultures Taurines	9 810	16 293

A Nîmes les courts séjours sont privilégiés de par son patrimoine et ses animations tout au long de l'année.

En 2015, ce sont plusieurs dizaines de milliers de personnes qui ont été comptabilisées lors des divers « grands évènements » culturels et touristiques organisés dans la ville :

- 70 000 participants / spectateurs lors des animations de Noël (projections d'images sur les monuments et spectacles de rues dans le centre-ville),
- 62 105 participants / spectateurs pour les corridas de la féria de Pentecôte (arènes),
- 40 000 participants / spectateurs pour les spectacles pyrotechniques de la « Féérie des Eaux » (jardins de la Fontaine),
- 35 000 participants / spectateurs pour le salon de la bande dessinée (Esplanade Charles de Gaule),
- 22 492 participants / spectateurs pour le festival de la biographie (Carré d'Art),
- 18 000 participants / spectateurs pour les grands jeux romains (divers lieux en centre-ville).

La Ville a inauguré le **Musée de la Romanité** en juin 2018. Ce projet phare est situé au cœur de la ville, face à l'Amphithéâtre romain. Cet équipement structurant conçu comme une véritable "porte d'entrée" pour la compréhension patrimoniale de la ville historique permettra de valoriser l'exceptionnel patrimoine romain de la ville et présentera les riches collections de l'ancien musée archéologique devenu obsolète.

Nîmes a aussi pour projet son inscription au patrimoine mondial de l'UNESCO. La Ville est inscrite depuis 2012 sur la liste indicative de l'Etat Français, elle a déjà franchi les trois autres étapes de validation des experts du Comité National des Biens Français du Patrimoine Mondial à savoir les validations : de la Valeur universelle exceptionnelle, des périmètres et du plan de gestion en 2016. Le dépôt du dossier de candidature est prévu en 2016 puis 2017 pour une présentation par l'État français devant les instances internationales de l'UNESCO à partir de 2018.

Le classement concerne l'ensemble des monuments romains nîmois exceptionnellement biens conservés et leur influence sur l'architecture et l'urbanisme de la ville des siècles suivants. L'inscription au Patrimoine mondial permettra à Nîmes de se positionner sur l'itinéraire des sites UNESCO du Sud de la France : Causses-Cévennes - Pont du Gard - Avignon - Arles - Orange - Carcassonne, ce qui représenterait environ 30% de fréquentation touristique supplémentaire.

L'Office de Tourisme joue un rôle important en étant à l'initiative de plusieurs événements enrichissant le calendrier nîmois : de l'organisation complète des « jeudis de Nîmes » qui animent la ville pendant huit ou neuf soirées des mois d'été (juillet/ août), … à la mise en réseau des professionnels de la musique et de la restauration lors du festival « off » du flamenco.

La fréquentation touristique de la ville est marquée par une fréquentation évènementielle : lors des deux férias (« féria des vendanges » en septembre mais surtout « féria de pentecôte ») mais aussi à l'occasion des nombreux évènements festifs culturels qui sont organisés tout au long de l'année : festival de Nîmes aux Arènes (180 000 spectateurs en 2017), festival du flamenco, festival de la biographie etc…

Le tourisme d'affaires joue également un rôle important.

Afin de développer un tourisme plus ciblé lié aux salons et conférences, l'Office de Tourisme a créé son propre **bureau des congrès**. Fédérant l'offre, son agence réceptive lui permet d'organiser des évènements (séminaires et congrès, championnats sportifs etc…) en fonction des souhaits des clients.

Le tourisme d'affaires génère des retombées conséquentes sur l'économie locale en dehors des saisons touristiques, notamment en ce qui concerne l'hôtellerie. Le tourisme d'affaires représente une clientèle précieuse (dépenses estimées à 200-250 € par personne / jour avec 225 000 € de retombées générées directement en 2016).

On constate un manque d'espaces dédiées à ce genre de manifestation à Nîmes. Actuellement, les lieux utilisés dans ce cadre sont l'auditorium de l'hôtel ATRIA, le Carré d'Art, Kinépolis, le parc des expositions, ainsi que d'autres salles de l'hôtellerie d'affaires.

A l'époque des Arènes couvertes, le bureau des congrès a pu organiser de multiples opérations d'envergure dans cet espace prestigieux d'une capacité de 15.000 places.

Le **projet du Palais de Congrès**, prévu dans le cadre de l'opération de « l'ilot Grill » (à proximité immédiate du Musée de la Romanité et de son jardin archéologique) devrait permettre de retrouver un lieu central à proximité du centre-ville, **permettant un positionnement commercial de l'équipement, dans un secteur concurrentiel** (salle plénière de 700 places, espace d'exposition de plus de 60 stands, espace de restauration…).

1.5.5.3. Offre en hébergements touristiques

L'hébergement marchand implanté sur la commune compte en 2015 :

- 34 hôtels classés de 2 à 4 étoiles,
- 3 hôtels résidence de 3 étoiles,
- 27 meublés, 4 gîtes de France,
- 5 résidences de tourisme et 1 auberge de jeunesse située au Nord du centre-ville dans les « garrigues habitée »,
- de nombreuses chambres d'hôtes,
- 1 camping 4 étoiles (236 emplacements, dans le secteur de la Bastide), et une aire privée de campings cars.

Cette capacité en hébergements permet de proposer une large gamme de structures, dont près de 95% sont labellisées et marquées. Nîmes enregistre près de 625 000 nuitées par an dont 30% de clientèle internationale.

Les touristes ont donc le choix du lieu de leur hébergement, à savoir en plein centre-ville, en proche périphérie ou encore plus excentré vers la garrigue, avec des tarifs diversifiés.

Pour les grands hôtels, tels qu'IBIS, Novotel ATRIA et le Campanile, le tourisme d'affaires représente près de 70 % du chiffre d'affaires, sans compter l'accueil des sportifs lors des championnats et autres événements.

Le tourisme de loisirs, groupes et individuels confondus, ne représente finalement qu'une part mineure. Les événements importants tels que les férias, championnats sportifs et salons ne permettent de « remplir » les hôtels que durant 2-3 jours.[2]

D'après l'Office de Tourisme, la branche a su se professionnaliser grâce aux réseaux des chaines qui imposent un cahier des charges et constituent une garantie pour les clients. Les trois quarts des hôtels sont adhérents à l'association professionnelle du Club hôtelier nîmois.

Par ailleurs, la ville compte environ 2 700 résidences secondaires soit environ 3,5% du parc total de logements.

La ville compte de nombreux établissements de gastronomie et restauration diversifiés (restaurants traditionnels, cuisine du monde, pizzerias, crêperies, brasseries) pour satisfaire nîmois et touristes, dont 8 restaurants gastronomiques. Un de ces restaurants vient d'obtenir une étoile dans l'édition 2016 du Guide Michelin.

Par ailleurs, les halles (ouvertes 7j/7 jusqu'à 14h) permettent aux touristes de découvrir les produits locaux (brandade, huile d'olive AOP, vins des Costières de Nîmes, etc…).

Régulièrement, la ville s'anime autour de manifestations gastronomiques où chacun peut partager un moment de convivialité entre dégustations, animations et achats de produits :

- Les JeudiVins : découverte des vins des Costières lors des jeudis d'été,
- Les Journées Méditerranéennes des saveurs,
- La Fête de la Truffe,
- La Fête de la Brandade.

[2] Analyse faite par Mr Favasulli, président du Club hôtelier nîmois et gérant du Campanile, dans le cadre d'un entretien.

1.5.5.4. Accès aux sites touristiques

L'accès au centre-ville en transport en commun est un enjeu important en termes de tourisme : la desserte TGV actuelle à la gare Feuchères permet un accès aisé au centre-ville pour la clientèle nationale et internationale depuis Paris et l'aéroport de Roissy (12 allers-retours Paris-Nîmes-Montpellier par jour en 2h55).

Le déplacement de la gare TGV à Manduel risque de perturber un fonctionnement aujourd'hui acquis. L'aménagement d'un accès lisible et valorisant vers le centre-ville constitue donc un enjeu fort pour le tourisme urbain pratiqué sur la Ville de Nîmes.

Par ailleurs, la ville de Nîmes est dotée de navettes qui desservent l'aéroport de Nîmes-Alès-Cévennes-Camargue, qui se situe à moins de 15 kilomètres de la gare TGV et routière, permettant d'assurer des liaisons pour chaque vol.

La mise en place du Tram'bus, transport collectif en site propre, depuis 2012 permet aux visiteurs arrivant depuis l'autoroute A54 de se rendre dans le centre historique de la ville sans encombrement. Pour cela, ils bénéficient d'un parking-relais d'une capacité totale de 350 places et d'un tracé dédié sécurisé et prioritaire.

Pour éviter toutes difficultés de circulation ou de repérage, Nîmes a conçu une signalétique complète et normalisée facilitant l'accès aux hébergements, aux différents sites touristiques mais également aux parkings.

I.5.5.5. Poids du tourisme dans l'économie locale

Si le tourisme reste une activité non-délocalisable ainsi qu'un important vecteur de développement économique, qui plus est générateur d'emplois, il ne peut néanmoins se suffire à lui-même.

Nîmes, qui attire aujourd'hui les visiteurs du monde entier, notamment grâce à son exceptionnel patrimoine antique, construit son identité sur un patrimoine architectural remarquable qu'elle restaure et n'a de cesse de mettre en valeur, mais également sur la programmation d'évènements grand public tout au long de l'année (et plus particulièrement l'été, période de forte affluence touristique), tant à destination de ses visiteurs qu'à destination de l'ensemble de la population de son territoire.

La valorisation des monuments antiques, des riches collections archéologiques et d'art contemporain, la mise en place de transports modernes ainsi que l'accueil de grands évènements culturels et sportifs sont des choix d'avenir. Aujourd'hui, exister en tant que ville impose aussi de rayonner à l'échelle internationale.

Avec plusieurs centaines de milliers de visiteurs par an, le tourisme joue un rôle important dans l'économie de la ville, mais les retombées financières réelles restent difficiles à estimer.[3]

La part du tourisme dans le chiffre d'affaires annuel des commerces est estimé à environ 13% (24 K€ en 2009), dont près de deux tiers sont réalisés en été.

Les Férias sont des événements nîmois majeurs mais elles restent avant tout fête locale : 80% des visiteurs recensés lors des férias habitent le Gard et ses départements voisins.

Toutefois, leur attractivité prend de l'ampleur et attire désormais une clientèle nationale, voire étrangère (20% des visiteurs viennent du reste de la France ou de l'étranger) y compris parmi les spectateurs de corridas.

[3] Par exemple, afin d'évaluer l'impact en termes de retombés financières des férias sur l'économie locale et d'estimer le potentiel restant, l'Office de Tourisme envisage de réaliser une étude comparative avec d'autre villes accueillant des corridas de la même catégorie (Arles, Dax et Bayonne).

SYNTHESE « TOURISME » : ATOUTS - FAIBLESSES - ENJEUX

Atouts	Faiblesses
➢ Un poids important dans l'économie de la ville. ➢ Un tourisme culturel et urbain lié à la romanité et au patrimoine. ➢ Un territoire facilement accessible par des modes de transports diversifiés. ➢ Un pôle d'attraction important au sein du triangle « Nîmes-Arles-Avignon ». ➢ Des évènements culturels et touristiques répartis sur toute l'année.	➢ Un tourisme d'affaires peu développé avec un manque de structure d'accueil. ➢ Des manques pour l'accueil adapté des autocars de tourisme au regard des flux actuels et à venir. ➢ Des manques en termes de stationnement des campings-car.
Enjeux principaux	
➢ Préserver et mettre en valeur le patrimoine bâti de la ville à travers le projet de classement UNESCO, la réalisation du musée de la Romanité, etc… ➢ Valoriser le patrimoine à travers la réalisation d'évènements culturels, sportifs etc… ➢ Diversifier l'offre d'hébergements touristiques. ➢ Mettre en adéquation l'offre d'hébergement au regard des projets structurants de la ville. Développer le tourisme d'affaire en prenant appui sur le projet de « palais des congrès ». ➢ Relier la future gare TGV de Manduel au centre-ville afin de capter les flux de visiteurs induits.	

I.5.6. ACTIVITES AGRICOLES

I.5.6.1. Le secteur économique agricole

Les espaces agricoles représentent un tiers de la superficie du territoire communal nîmois : environ 4 417 hectares sont classés en zone agricole au P.L.U. en 2016.

L'agriculture joue encore un rôle important en termes d'économie : en 2012, 2,2% des emplois étaient liés à l'activité agricole (soit 1 684 emplois) ce qui est remarquable pour une ville centre de la taille de Nîmes.

Ce chiffre est en progression depuis 1999 où Nîmes comptabilisait 532 emplois dans ce secteur d'activités.

Cependant, le nombre d'exploitations a diminué de 30% ces dernières années, passant ainsi de 139 exploitations en 2000 contre 100 en 2010.

Parallèlement à cela, la surface agricole utile (SAU) est passée de 2930 hectares en 2000 à 2 315 hectares en 2010 soit une baisse d'environ 21% (dans le même temps, la SAU globale à l'échelle du département du Gard a baissé de 16%).

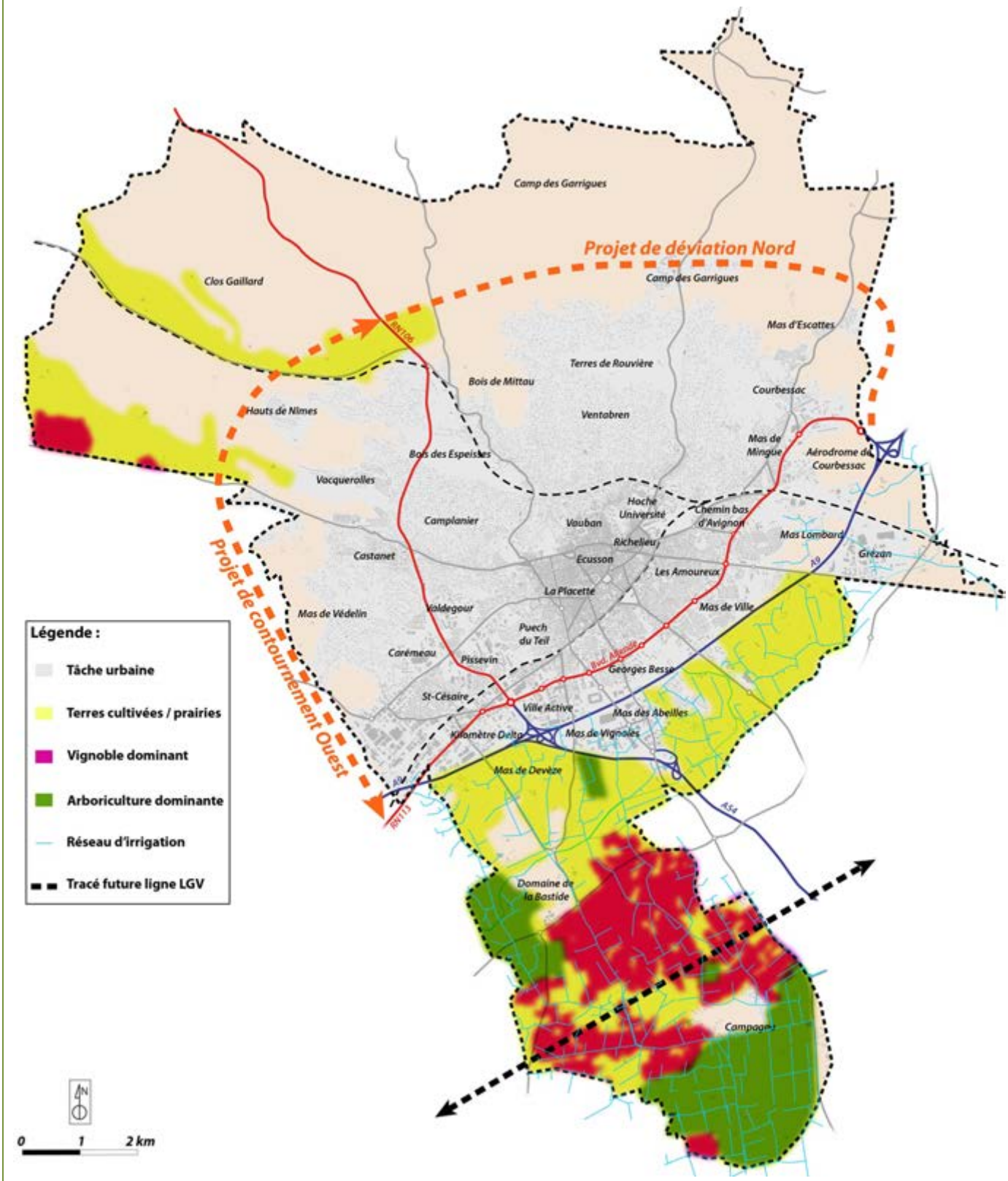
La richesse et la diversité des sols, le réseau d'irrigation BRL fortement développé (tout le Sud de la commune est desservi) et la qualité des paysages participent à la diversification des orientations techno-économiques agricoles. En 2000, les exploitations agricoles se répartissent selon les trois activités suivantes :

- 88 exploitations exercent une activité d'arboriculture, de maraîchage ou de viticulture sur une surface agricole utile d'environ 1 780 ha,
- 5 exploitations sont liées au domaine de l'élevage autres que bovins, en effet quatre d'entres-elles sont spécialisées dans l'élevage de volailles. Ces exploitations occupent 158 ha,
- 34 exploitations sont orientées vers les grandes cultures sur 624 hectares.

Par ailleurs, on constate un vieillissement des chefs d'exploitations et co-exploitants : moins de 26 % d'entre eux ont moins de 40 ans.

La population active travaillant dans le secteur agricole connaît des difficultés de renouvellement. Cela est dû à la diminution remarquée du nombre d'exploitants, aux contraintes strictes pour la création de nouveaux sièges agricoles, mais également et de manière plus générale, aux difficultés économiques qui touchent ce secteur d'activité. Ainsi en 2010, 42% des exploitations n'ont pas de successeur connu sur la commune de Nîmes.

Activités agricoles



Réalisation : ADELE-SFI (mai 2016)

Les espaces agricoles de Nîmes sont essentiellement concentrés au Sud, en limite de la ville. Ce secteur comprend deux entités distinctes : la plaine du Vistre et le plateaux de la Costière. Il s'agit d'un espace à fortes potentialités, où des cultures diverses se côtoient telles que des vergers, des légumineuses, des céréales (colza), des prairies.

Mais Nîmes compte des espaces agricoles au Nord-Ouest de son territoire, dans les secteurs de garrigues.

I.5.6.2. La plaine du Vistre

Il s'agit d'un secteur d'interface situé entre l'autoroute A9 et le Chemin des Canaux (RD 135), à proximité immédiate de la ville qui durant les décennies passées s'est progressivement étendue vers la plaine.

Outre, la pression foncière exercée par l'espace urbain de plus en plus proche et l'enclavement au milieu du réseau d'infrastructures, le parcellaire est très morcelé et le mitage par d'autres usages de plus en plus prononcé (jardins familiaux, mais aussi des zones de loisirs et des équipements tels que la station d'épuration).

Néanmoins, la plaine de Vistre est également caractérisée par la riche valeur agronomique de ses sols ce qui en fait un secteur d'enjeux, notamment en termes d'agriculture périurbaine, de filières courtes etc…

Plusieurs AMAP (Association pour le Maintien d'une Agriculture Paysanne) existent à Nîmes mais elles se fournissent chez des producteurs situés à l'extérieur de la commune (Jonquières-Saint-Vincent par exemple).

Franges de la zone agricole et de la ville

Jardins familiaux potagers dans la plaine agricole

La plaine du Vistre est marquée par le réseau de drainage et d'irrigation de BRL (planifié et réalisé dans les années 1960) qui avait entrainé des mutations profondes dans le nature des cultures et le système de production. Aujourd'hui, les terres arables de la plaine sont essentiellement exploitées par une production céréalière, fonctionnant en coopératives (silos de collecte de Bouillargues et d'Arles), et par un peu de maraîchage.

Les perspectives pour les quelques exploitations restantes (à l'instar des Mas Sagnier, Mas Devèze, Mas Petit…) consisteraient en un recentrage des exploitations plus au Sud, là où les contraintes de voisinage sont moins prenantes. Mais aussi dans le changement de destination du bâti d'exploitation, et leur ouverture à d'autres usages (touristiques notamment).

Des projets ont déjà été réalisés (accueil touristique, location de salle des fêtes…). Mais ces secteurs sont fortement impactés par les zones inondables définies dans le cadre du PPRI, ce qui va très fortement limiter ces possibilités de changements de destination.

I.5.6.3. Le plateau des Costières

Les espaces agricoles au Sud du Chemin des Canaux, appartiennent au **plateau des Costières**.

Les vignes font partie du terroir AOC / AOP[4] des Costières. La plupart des viticulteurs ont une cave particulière intégrant un système de vente directe, les autres amènent leur récolte à la cave coopérative de Générac.

Franges de la zone agricole et de la ville

Le plateau des Costières est également largement occupé par l'arboriculture avec une part importante de cultures de pêchers, abricotiers et cerisiers. Cette branche traverse actuellement une crise assez sensible (accentuée par l'apparition du virus sharka) et de nombreux vergers tendent à être arrachés.

D'une manière générale, il semble que l'ensemble de l'espace agricole sud soit sensible aux opportunités proposées par des projets de promoteurs. Le lien au territoire étant plus ou moins fort, voire inexistant et la transmission des exploitations pas forcément assurée au sein des familles.

Le plateau des Costières est entièrement traversé par le projet de ligne LGV Contournement de Nîmes et Montpellier qui entraine un bouleversement des paysages et des exploitations agricoles dans ce secteur.

Terres cultivées entrecoupées de haies brise-vents sur le plateau des Costières

Vignoble des Costières de Nîmes

[4] *AOC : Appellation d'Origine Contrôlée (désignation française)*
AOP : Appellation d'Origine Protégée (désignation européenne)

L'AOC / AOP « Costières de Nîmes »

Au 20ème siècle, Philippe Lamour est à l'origine des VDQS (Vin Délimités de Qualité Supérieure), qu'il met en place dès 1945, et c'est en 1950 que les Costières du Gard, ancêtres des Costières de Nîmes, obtiennent cette appellation. Une mutation se met progressivement en place jusqu'au début des années 80, avec **le classement en AOC obtenu en 1989**.

Le territoire de l'AOC Costières de Nîmes regroupe 24 communes situées au sud de l'agglomération nîmoise. En forme de marche rectangulaire d'une quarantaine de kilomètres, ce territoire est limité par la vallée du Gardon au nord-est, la plaine du Vistre au sud-ouest, le canal du Rhône à Sète au sud. Le terroir des Costières de Nîmes est caractérisé par la présence de sols caillouteux spécifiques : « les gress ».

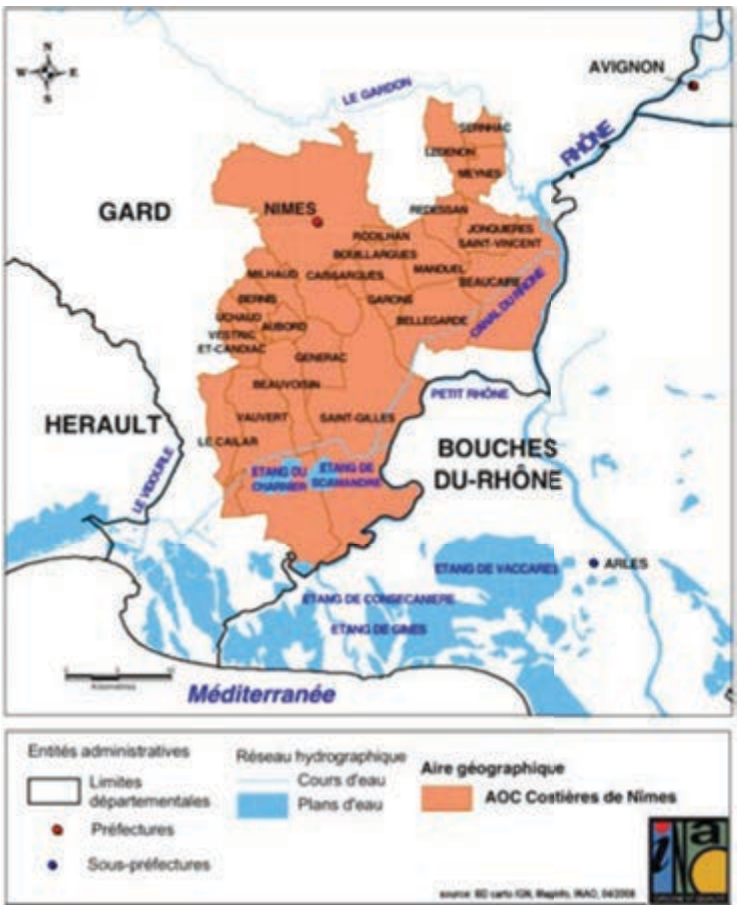
Sur la commune de Nîmes dix domaines sont producteurs de l'AOC. Les principaux chiffrent et données sur le vin « Costières de Nîmes » :

Situation	Au sud de Nîmes, en Camargue	Costières de Nîmes
Lieu	24 communes	
Superficie	4 185 hectares	
Production	21 millions de bouteilles (51% rouge)	
Cépages	Rouge : Grenache, Syrah, Carignan Rosé : Carignan, Cinsault, Mourvèdre, Syrah Blanc : Clairette, Grenache, blanc Bourboulenc.	
Nombre d'opérateurs	424, dont 404 viticulteurs et 115 vinificateurs	

Source : INAO 2005

L'AOC Costières de Nîmes est commercialisée à 75 % sur le territoire français et exportée à 25 %.

Aire géographique de l'AOC Costières de Nîmes



La charte paysagère et environnementale de l'AOC « Costières de Nîmes »

La charte paysagère et environnementale des Costières de Nîmes a été signée en Juillet 2007. Elle constitue un véritable projet de territoire partenarial réunissant, autour d'objectifs communs, l'ensemble des acteurs du territoire des Costières.

La charte paysagère et environnementale des Costières de Nîmes a pour objectifs :

- d'identifier les caractéristiques des paysages et de l'environnement des Costières de Nîmes à travers la réalisation d'un diagnostic à l'échelle des 24 communes de l'AOC ;
- de proposer des actions de communication, valorisation, préservation des paysages et de l'environnement;
- de fournir un document de référence en matière de connaissance, sensibilisation et gestion des paysages et de l'environnement de l'AOC Costières de Nîmes.

Il s'agit d'une boîte à outil construite sur la base d'un diagnostic et de temps d'échanges. Le plan d'actions de la charte s'établit autour de trois axes à savoir :

- Préserver les ressources naturelles et la biodiversité,
- Gérer l'identité rurale et agricole du territoire,
- Valoriser le territoire par le tourisme et la communication.

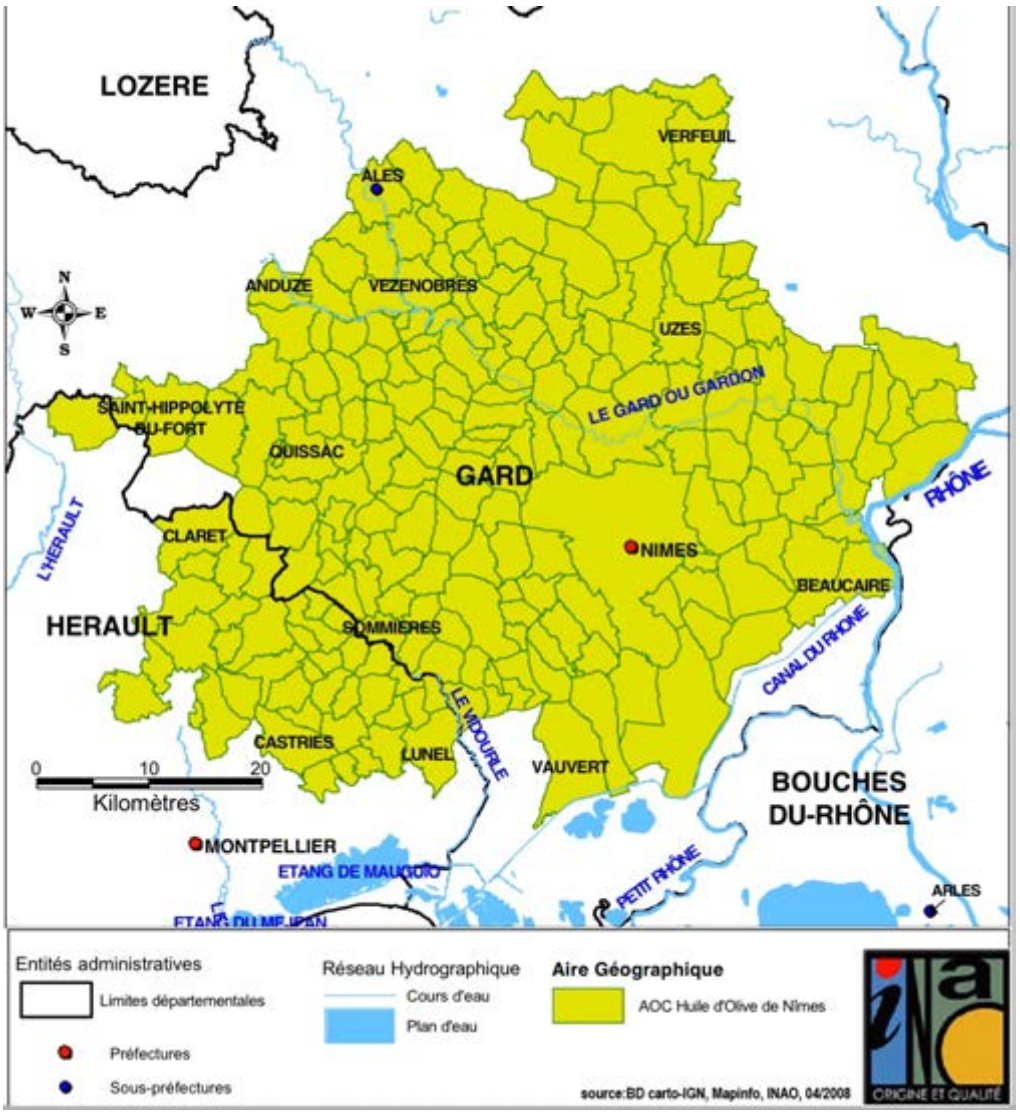
L'Oléiculture

Le département du Gard est le deuxième département de France en matière de production d'olive mais également d'huile d'olive. L'huile d'olive et l'olive de Nîmes sont les seules productions oléicoles de la Région Languedoc-Roussillon. Chaque année ce sont près de 563 tonnes qui sont mises en bouteille. Il s'agit d'une filière en plein essor.

L'appellation concerne la variété la Picholine et couvre 183 communes du Gard et 40 de l'Hérault. L'obtention de l'AOC pour l'olive date de 2004. L'AOC / AOP Huile d'Olive de Nîmes a quant à elle été obtenue en 2006.
L'AOC nîmoise représente 46 tonnes, soit 46 000 litres par an. La production s'établit sur les collines ou coteaux, à une altitude inférieure à 350 mètres.

Oliveraies sur le plateau des Costières

Aire géographique de l'AOC / AOP Olive de Nîmes et de l'AOC / AOP Huile d'Olive de Nîmes



Les AOC / AOP Olive et Huile d'Olive de Nîmes en quelques chiffres… *(Source INAO 2005) :*

Superficie	300 000 hectares	Syndicat des AOC Olive & Huile d'Olive de NÎMES
Production AOC	46 tonnes	
Nombre d'opérateurs	1 056, dont 1 051 oléiculteurs et 7 moulins	

La commune ne bénéficie pas de la présence d'un moulin sur son territoire. L'AOC / AOP « huile d'olive de Nîmes» est produite par sept moulins coopératifs ou privés.

A noter : la commune de Nîmes est par ailleurs concernée par plusieurs périmètres d'IGP (Indication Géographique Protégée) notamment pour les produits suivants : fraise de Nîmes, miel de Provence, volailles du Languedoc, etc…

I.5.6.4. Les espaces agricoles du Nord-Ouest

Au Nord-Ouest, deux espaces agricoles s'étirent d'Est en Ouest le long de la route d'Anduze (RD 907) et de la route de Sauve (RD 999) suivant la topographie de ces deux vallons insérés au milieu de la garrigue.

En bordure Nord de la route de Sauve, les **domaines viticoles** tels le Mas de la Barben et le Mas de Vanel exploitent des vignes appartenant au terroir AOC / AOP des Coteaux du Languedoc.

L'AOC / AOP « Coteaux du Languedoc»

L'appellation d'origine contrôlée Coteaux du Languedoc s'étend sur 168 communes dont 19 dans le département du Gard. La création du VDQS (Vin Délimités de Qualité Supérieure) « Coteaux du Languedoc » remonte à 1960, et classé en AOC depuis 1985.

Les sols sont d'une grande diversité induisant une grande diversité de produits. Une partie importante du vignoble se situe sur des sols argilo-calcaires caillouteux.

Les principaux chiffrent et données sur le vin « Coteaux du Languedoc» :

Lieu	168 communes	
Superficie	9 661 hectares	
Nombre d'opérateurs	1 813, dont 1 733 viticulteurs et 495 vinificateurs	

L'élevage et l'AOC / AOP « Pélardon »

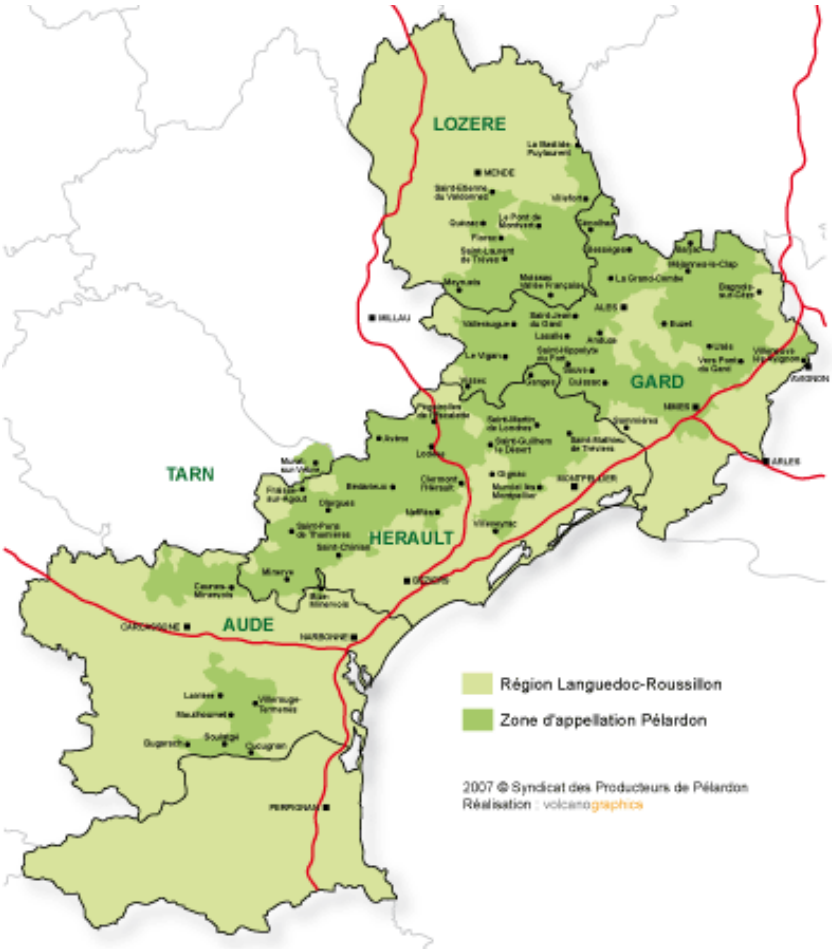
La commune de Nîmes est incluse dans le périmètre de l'AOC / AOP « Pélardon » qui protège la zone traditionnelle du Pélardon. Seuls les producteurs situés dans l'aire géographique peuvent produire du Pélardon. Cette zone a été définie par les producteurs et la commission d'enquête de l'INAO.

La zone géographique de l'AOP Pélardon s'étend sur les départements de l'Hérault (montagne noire, garrigues), du Gard (Cévennes et garrigues), de la Lozère (Cévennes) et de l'Aude (corbières audoises). Elle comprend près de 500 communes.

Date d'obtention de l'AOC : 25 août 2000.

Date d'obtention de l'AOP : décembre 2001.

Activités agricoles



Source : www.pelardon-aop.fr

L'extrême Sud de la commune, en frange avec la Petite Camargue, bénéficie également de l'appellation AOC / AOP **« Taureau de Camargue »** mais l'élevage reste anecdotique sur la commune.

Au Nord de la RD 907, le **domaine de Vallongue**, a été acquis par la Communauté d'Agglomération de Nîmes Métropole en 2007.

Il comprend 40 ha de vignes et 68 ha de terres arables situées à proximité immédiate du Clos Gaillard, forêt communale et espace de loisirs des habitants de la ville de Nîmes

Terres cultivées à proximité du Mas de Vallongue

Afin de contrer l'enfrichement et pour préserver la valeur agricole des terrains (meilleure protection contre le risque d'incendie), la collectivité a développé avec la SAFER un projet pastoral pour la gestion intermédiaire du site.

En collaboration avec le Service Environnement de Nîmes Métropole, la SAFER gère 240 ha des 372 ha de la réserve foncière pour le compte de la Communauté d'Agglomération.

Dans le cadre d'une convention pastorale quadri-partite entre Nîmes Métropole, la Chambre d'Agriculture, le SUAMME (Service d'Utilité Agricole Montagne Méditerranée Élevage) et Grand Élevage, un berger a été installé avec son troupeau d'ovins (500 brebis) dans la bergerie réhabilitée sur le site du Mas Tinel (comprenant un logement de fonction - résidence du berger) en 2008.

Le domaine de Vallongue présente également un intérêt cynégétique. Dans le cadre d'une convention, la Fédération de Chasse développe un projet pilote d'apprentissage d'une chasse sécuritaire et raisonnée et en contrepartie, prend en charge la surveillance du domaine)

I.5.6.5. Agriculture et Agenda 21 de Nîmes Métropole

L'agenda 21 s'inscrit dans le projet de l'agglomération Nîmes Métropole à l'horizon 2020. Il a pour objectif d'intégrer les grands principes du développement durable aux politiques menées par la collectivité. Il sert de référence et engage Nîmes Métropole dans ses politiques et son fonctionnement.

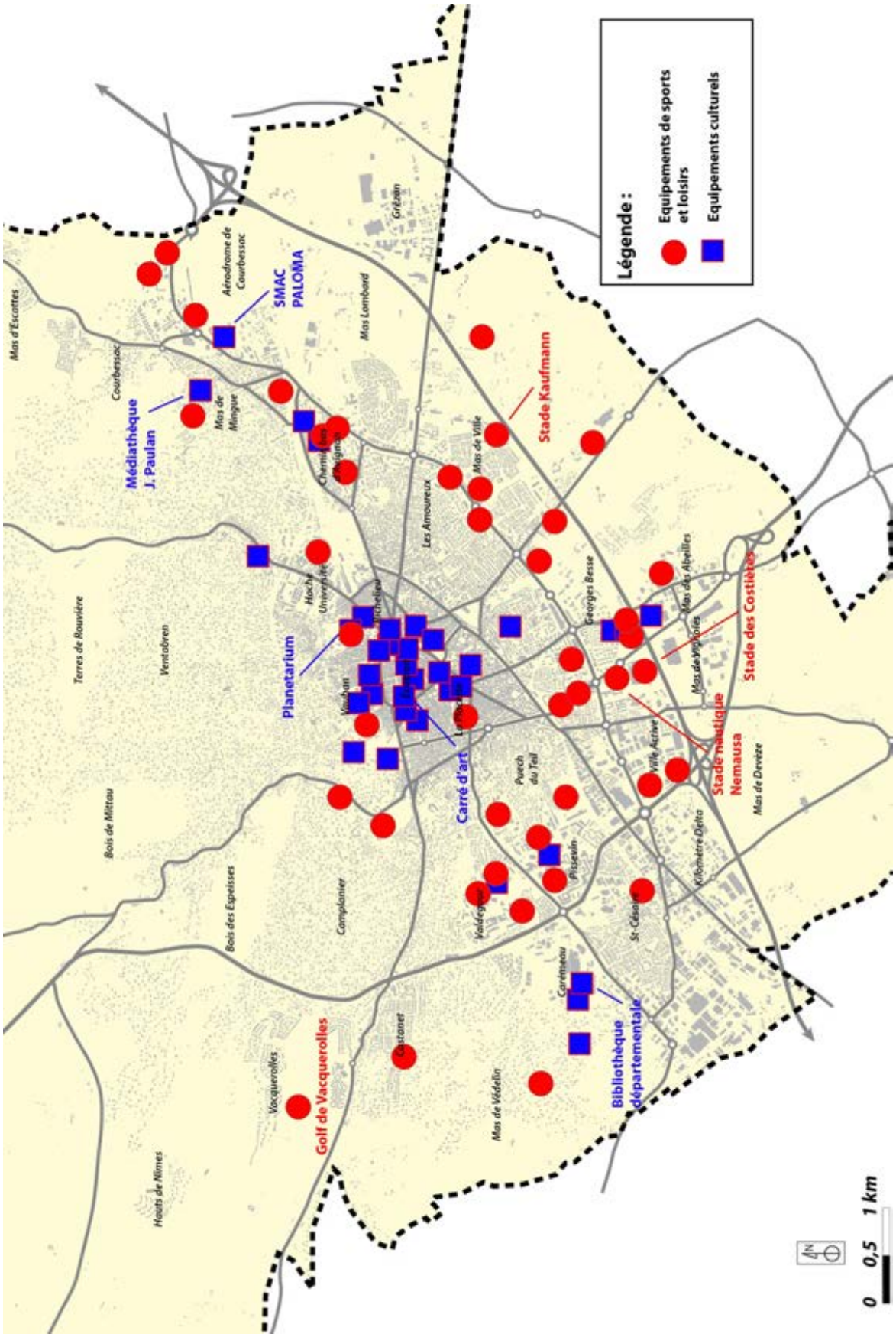
Le territoire de l'agglomération est couvert aux trois quarts par des espaces naturels et agricoles.

Nîmes Métropole de par sa compétence économique agit sur l'agriculture. Avec l'aide de nombreux partenariats, l'agglomération mène diverses actions de promotion mais également de valorisation des productions locales. En effet, l'agriculture est reconnue par de nombreux signes ou appellations de qualité concernant notamment les activités viticoles, arboricoles et oléicoles.

SYNTHESE « AGRICULTURE » : ATOUTS - FAIBLESSES - ENJEUX

Atouts	Faiblesses
➢ De vastes espaces agricoles (environ 4400 ha soit 27,5 % de la surface communale) et une activité agricole qui reste importante pour une ville centre (plus de 1 600 emplois). ➢ Des productions diversifiées (vignes, arboriculture, céréales…) et de qualité (plusieurs AOC / AOP et autres signes de qualité). ➢ Des zones agricoles qui jouent aussi un rôle en termes de protection contre les risques naturels (inondations, incendies) et qui contribuent au maintien de la biodiversité. ➢ Une plaine agricole à forte valeur agronomique.	➢ Une agriculture fragilisée par la progression de l'urbanisation et le passage des grandes infrastructures. ➢ Une baisse constante des surfaces agricoles (615 ha de surface agricole utile en moins depuis 2000) et du nombre d'exploitations. ➢ Une plaine agricole fortement impactée par le risque d'inondation ce qui limite les possibilités de nouvelles installations mais aussi la diversification des activités (tourisme vert…).
Enjeux principaux	
➢ Préserver l'activité agricole sur le territoire, en se basant notamment sur ses atouts (labels de qualité type AOC / AOP etc…). ➢ Préserver la vocation des zones agricoles stratégiques en termes de lutte contre les risques naturels (incendies et inondations), de préservation des paysages et de la biodiversité, en lien avec les espaces naturels. ➢ Favoriser le développement d'une agriculture périurbaine (circuits courts, agriculture biologique…). ➢ Préserver le patrimoine bâti agricole.	

Equipements sportifs et culturels



Réalisation : ADELE-SFI, mai 2016

I.6. EQUIPEMENTS

Un « Schéma Directeur des Équipements » a été réalisé et est en cours de validation par la Ville de Nîmes, il permettra de faire un état des lieux et de proposer des pistes d'actions sur cette thématique des équipements.

Par ailleurs, la Ville s'est doté d'une part , d'une « charte de la construction durable » qui s'applique à tous les projets de création , rénovation et maintenance d'équipement communal et d'autre part d'un référentiel de construction durable destiné aux constructions publiques et privées des opérations d'urbanisme d'ensemble .

Ces deux démarches visent à donner la priorité à la performance énergétique et à la qualité environnementale et à promouvoir la recherche d'une qualité globale des constructions et un partenariat avec les professionnels.

I.6.1. DES EQUIPEMENTS STRUCTURANTS QUI PARTICIPENT AU RAYONNEMENT DE NIMES

En tant que ville centre, Nîmes regroupe les principaux équipements structurants à l'échelle de la Communauté d'Agglomération et du Département.

Nîmes regroupe les **équipements administratifs qui font de la ville le centre de décision du Département et de l'Agglomération**. Une grande partie de ces services est concentrée au sein du centre-ville élargi et du quartier de la Préfecture : Hôtel de Ville, Préfecture, Palais de Justice, Conseil Général, CPAM, CCI, …

Ces dernières années, un certain nombre de services administratifs ont été « délocalisés » vers les quartiers Sud, à proximité du boulevard Allende, voire au delà de l'A9 : Nîmes Métropole au Colisée et à l'Arche Bötti, Agence d'Urbanisme de la Région de Nîmes-Alès à l'Arche Bötti, Caisse d'Allocations Familiales et Chambre d'Agriculture au Mas des Abeilles…

Le rayonnement de la ville s'opère également à travers la présence de grands **équipements culturels** qui sont là aussi traditionnellement plutôt implantés dans le centre ville mais avec un déplacement récent du centre de gravité vers le Sud et le boulevard périphérique :

- Musées, avec par exemple le Carré d'Art au rayonnement national voir international (réhabilitation prévue à l'horizon 2018), Le Musée des Beaux Arts, le Musée des cultures taurines, le Museum d'Histoire Naturelle etc…
  Le **musée de la Romanité** inauguré en Juin 2018, au cœur de la ville historique, face aux arènes. Bien plus qu'un équipement culturel, il doit devenir l'un des emblèmes de la ville de Nîmes, une vitrine de ses origines et de sa richesse patrimoniale. On pourra y admirer des vestiges romains remarquables tels que les deux mosaïques découvertes en 2007 lors des fouilles du chantier Jean Jaurès : la mosaïque d'Achille (51m²) et la mosaïque de Penthée (35m²). Dans ce lieu de rencontres, d'animations, d'expériences technologiques, le multimédia sera précieux pour aider à la compréhension et à la mise en perspective des œuvres.

Musée de la Romanité

- Théâtres : Théâtre Municipal de Nîmes, Odéon, Théâtre Christian Liger etc…
- Paloma (Salle des Musiques Actuelles), située à l'Est de la Ville à proximité de l'aérodrome de Courbessac. Elle a été inaugurée en 2012,
- Galeries et salles d'expositions : Chapelle des Jésuites etc…
- Bibliothèque et médiathèque du Carré d'Art, médiathèque Marc Bernard etc…

- Archives Départementales (nouveau bâtiment inauguré à proximité du boulevard Allende)…
- Cinémas, dont le seul multiplexe de l'Agglomération, dans la zone du Mas des Abeilles au Sud.

La ville regroupe au total plus de 450 équipements sportifs, publics et privés, dont près de la moitié (244) sont des propriétés de la Ville de Nîmes.

Ces équipements participent au rayonnement de Nîmes en accueillant des championnats et compétitions à l'échelle régionale, nationale et parfois internationale.

Les divers équipements sportifs recensés sur Nîmes sont :

- 4 complexes sportifs : La Bastide, Le Parnasse, Le Centre Pablo Neruda, Marcel Rouvière,
- 14 stades, dont les Costières, Jean Bouin et Kaufmann,
- 1 piste d'athlétisme avec vestiaires homologuée par la FFA (Piste Alain Mimoun),
- 5 piscines couvertes, dont le Stade Nautique Nemausa, inauguré en septembre 2007,
- 2 golfs privés (Vacquerolles et Campagne),
- une trentaine d'équipements de quartiers,
- 1 hippodrome (hippodrome des Courbiers),
- 1 aérodrome (aérodrome de Courbessac),
- 6 centres équestres privés,
- 12 tennis clubs publics et privés,
- le stade de l'Assomption, tir à l'arc,
- 1 Boulodrome,
- 1 skate park.

Parmi ces équipements, 17 gymnases et les 14 stades sont gérés par les services de la Ville.

De nombreuses associations sportives permettent aux adhérents de pratiquer des sports variés allant du tir à l'arc au handball en passant par le golf.

L'analyse de la répartition de ces différents équipements sportifs montre un certain manque d'équipements (notamment gymnases et stades) ouverts à tous, essentiellement dans les quartiers Ouest et en particulier dans les quartiers en renouvellement urbain, même si la Ville a souhaité engager un programme de réhabilitation de ses équipements avec notamment la réfection et le réaménagement des gymnases Marcel Cerdan, Jean Moulin ou les Oliviers. Une remise à niveau de ces équipements a été réalisée notamment en matière d'accessibilité afin de les restituer aux différents publics et cela sur l'ensemble de la ville. Bien qu'il y ait des manques dans ces quartiers, de gros efforts ont tenté d'y remédier.

Les « garrigues habitées » sont également assez peu pourvues en équipements sportifs, ils se retrouvent dispersés de manière diffuse dans ces quartiers.

Deux golfs sont également présents sur le territoire communal :

- **Le golf de Nîmes-Vacquerolles** au Nord-Ouest de la ville. C'est un golf de création récente (fin des années 1990) qui s'étend sur un domaine de 72 ha.
- **Le golf de Nîmes-Campagne** au Sud de la ville. Inauguré en 1970, il occupe un domaine de plus de 54 ha. Ce golf a accueilli des compétitions internationales dans les années 1970 et 1980 (open Cacharel).

Golf de Nîmes-Campagne

Ces deux golfs sont des équipements sportifs au large rayonnement, qui drainent de nombreux touristes issus des autres régions françaises voire même de pays étrangers.

A l'Est de la ville, l'aérodrome de Courbessac accueille les activités de l'aéro club (école de pilotage, sauts en parachute etc…)

En tant que ville centre, Nîmes regroupe des équipements structurants dans le **domaine médico-social**. Leur rayonnement va bien au delà des communes limitrophes. Il s'agit notamment :

- Du CHU Carémeau. C'est le pôle médical principal du Gard. Il est doté de nombreux services médicaux dans toutes les spécialités et qui rayonne sur un vaste territoire : près de 500 lits en médecine, 243 en chirurgie, 207 en psychiatrie, 70 en gynéco-obstétrique (avec plus de 2000 accouchements par an…). L'hôpital est pourvu d'équipements de pointe (2 scanners, 2 IRM etc…)

Nîmes accueille également de nombreuses cliniques et polycliniques privées (clinique Kennedy par exemple) et maisons de retraite.

L'attractivité et le rayonnement de Nîmes se fait également à travers les nombreux équipements universitaires et scolaires structurants présents dans la ville.

L'enseignement supérieur, regroupe environ 10 000 étudiants à Nîmes. Les effectifs sont en progression ces dernières années. L'enseignement supérieur est notamment structuré autour de plusieurs pôles principaux :

- **L'Université de Nîmes**. Créée en 1995 en tant qu'antenne de l'Université de Montpellier, elle est composée de trois sites dans la ville : le fort Vauban, les Carmes et le Labo GIS.

  L'université occupera à terme un nouveau site dans le cadre de l'opération « Hoche Université » en cours de réalisation.

  Aujourd'hui autonome, elle compte aujourd'hui plus de 3.600 étudiants inscrits pour l'année universitaire 2010/11, qui se repartissent sur les trois départements suivants. :

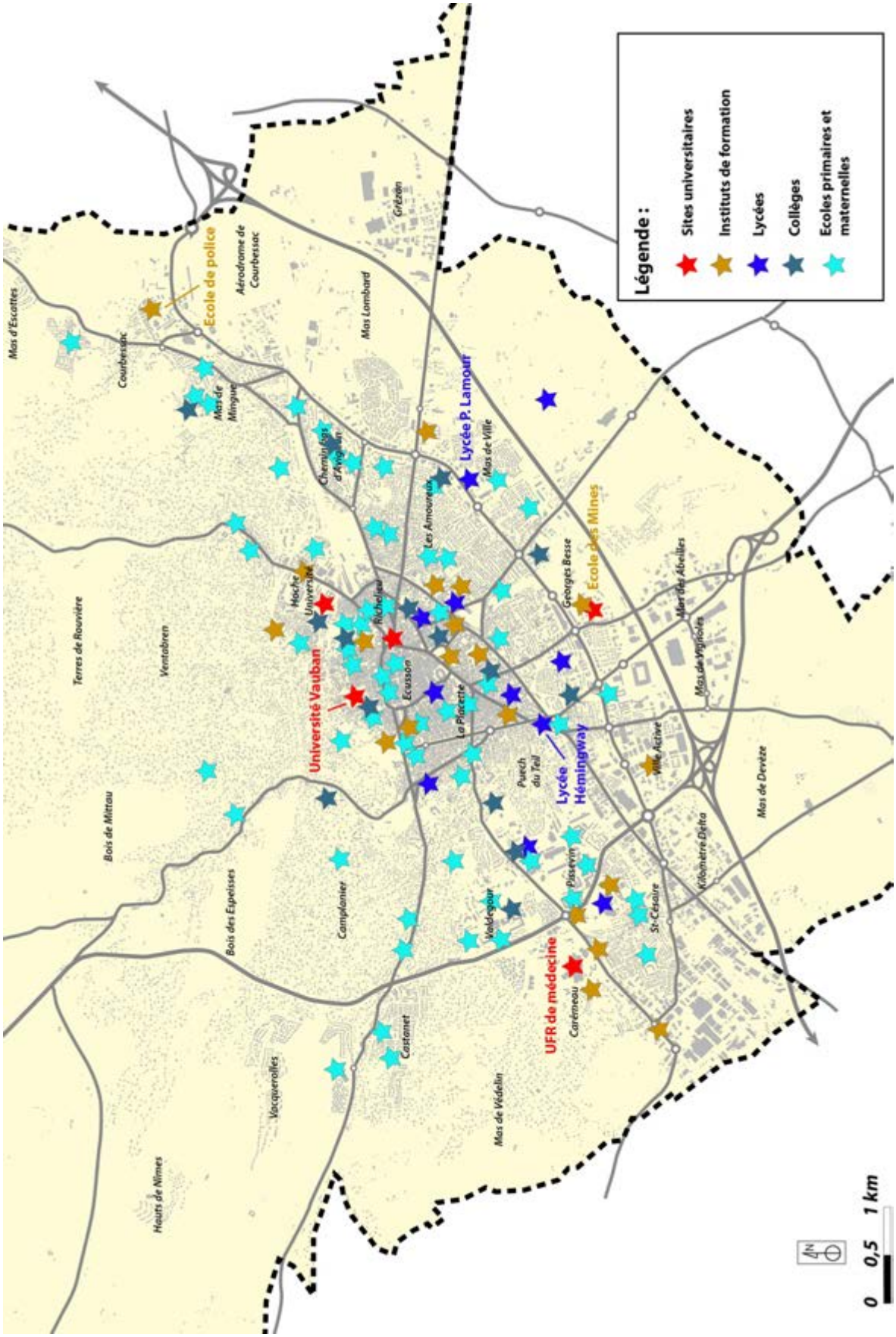
  - Psychologie, lettres, langues et histoire : 1.392 étudiants
  - Droit, économie et gestion : 1.165 étudiants
  - Sciences et arts : 1.061 étudiants

  Accueillant initialement uniquement des DEUG délocalisés, l'Université de Nîmes cherche aujourd'hui à affirmer sa place en renforçant ses formations des deuxième et troisième cycles.

Université de Nîmes – Site des Carmes

- L'**Unité de Formation et de Recherche de Médecine**. Créée en 1972 en tant qu'antenne de l'Université de Montpellier 1. Elle compte aujourd'hui plus de 1 000 étudiants et est localisée sur le site de Carémeau à l'Ouest de la ville, elle regroupe les étudiants de l'ancienne faculté de médecine de Montpellier – Nîmes qui était localisée à l'Est de la ville, rue Hoche.
- L'**Institut Universitaire de Technologie** (IUT). Il s'agit du premier site universitaire créé en 1968 à l'Ouest de la ville. Cette antenne de l'Université de Montpellier 2 compte environ 1 000 étudiants dans ses filières génie civil, mécanique et matériaux (DUT, Licence pro et Ingénieur).

Equipements éducatifs



Réalisation : ADELE-SFI, mai 2016

- Le **Laboratoire de Génie Informatique et d'Ingénierie de Production** (LGI2P) est un des trois sites de **l'Ecole des Mines d'Alès.** Implanté dès sa création en 1994 au sein du parc scientifique et technique Georges Besse 1, ce laboratoire de recherche participe aux formations d'ingénieur en génie des systèmes d'information et en ingénierie des systèmes de production.
- **L'Institut Universitaire et de Formation des Maîtres 30.** Il est situé route d'Uzès et forme les professeurs d'écoles. Il regroupe 350 étudiants et près de 140 stagiaires.

École des Mines d'Alès. Parc G. Besse 1

A cela il faut ajouter de nombreux autres étudiants inscrits dans différentes filières non universitaires et autres instituts d'enseignement supérieur tels que :

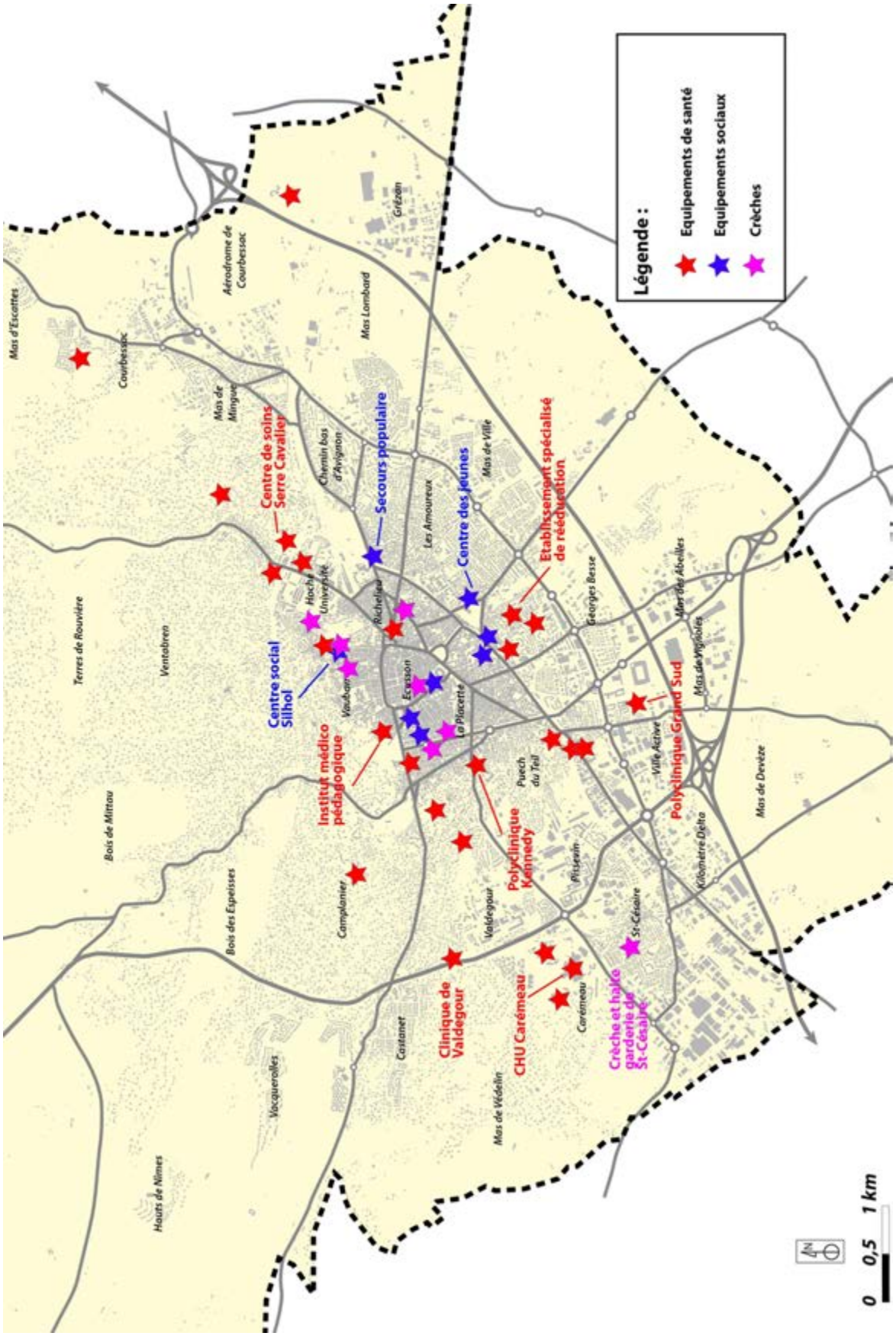
- L'école des Beaux Arts et le Conservatoire de musique (dont la rénovation et / ou le déplacement est envisagé),
- L'Institut de Formation aux Soins Infirmiers,
- L'IFAG (Institut de Formation aux Affaires et à la Gestion),
- Les diverses filières de classes préparatoires, BTS, Licences Pro proposées dans les lycées de la ville (près de 1 700 élèves) : Dhuoda (filière construction/ BTP), Daudet (filières littéraire, économique et scientifique), St Vincent de Paul (filière tourisme et comptabilité – gestion), Hémingway (filière textile etc…).

Nîmes accueille au total 14 lycées regroupant les élèves nîmois mais également ceux venant d'une large aire d'attraction :

- 5 lycées publics d'enseignement général et technologique regroupant (en 2010/2011) 5.402 élèves (hors formations post-bac BTS et classes préparatoires), dont 496 internes. Il s'agit des lycées Alphonse-Daudet, Philippe-Lamour, Albert-Camus, Ernest-Hemingway (ex-Camargue) et Dhuoda.
- 4 lycées professionnels regroupant (en 2010/2011) 2787 élèves. Il s'agit des lycées Jules-Raimu, Gaston-Darboux, Frédéric-Mistral, et du lycée Voltaire à vocation hôtelière (ex-L'Étincelle)
- 5 lycées privés : Institut Emmanuel-d'Alzon, St-Stanislas, St-Vincent-de-Paul, St-Jean-Baptiste de La Salle et le lycée privé de la CCI de Nîmes.

Lycée Philippa Lamour

Equipements médicaux et sociaux



Réalisation : ADELE-SFI, mai 2016

I.6.2. UN TISSU D'EQUIPEMENTS REPARTI DANS L'ENSEMBLE DE LA VILLE

L'ensemble de la ville est couvert par tout un tissu d'équipements répartis dans les différents quartiers et qui participent à la vie locale.

I.6.2.1. Équipements administratifs

L'implantation des « antennes » de plusieurs des administrations dans les quartiers permettent d'assurer un service de proximité aux habitants : police municipale, pôle emploi, poste, …

Courbessac à l'Est de la ville et Saint-Césaire à l'Ouest accueillent ainsi par exemple des mairies annexes.

I.6.2.2. Équipements scolaires et socio-éducatifs

Les équipements scolaires représentent l'un des facteurs déterminant des choix du lieu de résidence : la proximité de l'école ou de la crèche est un élément de qualité de vie, de la vie du quartier etc…

Nîmes est dotée de nombreux établissements scolaires et sociaux éducatifs qui participent au maillage de l'espace urbain en termes de services et d'équipements.

- **Crèches**

5 crèches municipales « multi accueil » (anciennement dénommés crèches et halte-garderies) d'une capacité de 292 places sont réparties dans les différents quartiers :

- Delon Soubeyran - 92 places - quartier Placette,
- Eugénie Cotton - 80 places - quartier Pissevin,
- Les Aliziers - 80 places - quartier Valdegour,
- Les Grillons - 20 places – quartier Mas de Mingue,
- Les Amelliers - 20 places – quartier Mas de Mingue.

La ville compte également une crèche en Délégation de Service Public (DSP), la crèche Suzanne Crémieux dans le quartier Hoche (60 places).

- **Écoles primaires**

Nîmes compte 40 écoles maternelles publiques, 37 écoles élémentaires et 6 écoles primaires publiques, pour un total d'environ 12 500 élèves scolarisés au 1er septembre 2015. La ville compte également 24 établissements privés qui viennent compléter l'offre (environ 2 800 enfants scolarisés)

Au total sur la ville, 55 restaurants scolaires sont comptabilisés.

De nouvelles écoles ont été réalisées ces dernières années, comme par exemple l'école « Jean Carrière » dans le quartier de Haute-Magaille, le groupe scolaire Henri Vallon à Pissevin ou le groupe scolaire de Courbessac livré en 2015. Par ailleurs, une nouvelle école est en cours de réalisation : école du Mas de Mingue – Alberte Camus (Mas de Teste).

- **Centres de loisirs**

La municipalité assure également l'accueil et l'animation des enfants :

Accueil de loisirs le **mercredi** dans les écoles: (environ 670 enfants)

- 3/6 ans : Jean Carrière, Mont Duplan (Calandreta), Léo Rousson, René Char, Albert Camus
- 3/13 ans : Edgar Tailhades, Henri Wallon, Capouchiné, Jean Jaurès, Placette, Carmel
- 6/13 ans : Mas Boulbon, Prosper Mérimée, Courbessac

Accueil de Loisirs Sans Hébergement (ALSH) les petites vacances (700 enfants) et vacances d'été (Juillet : 900 enfants – Août : 800 enfants) :

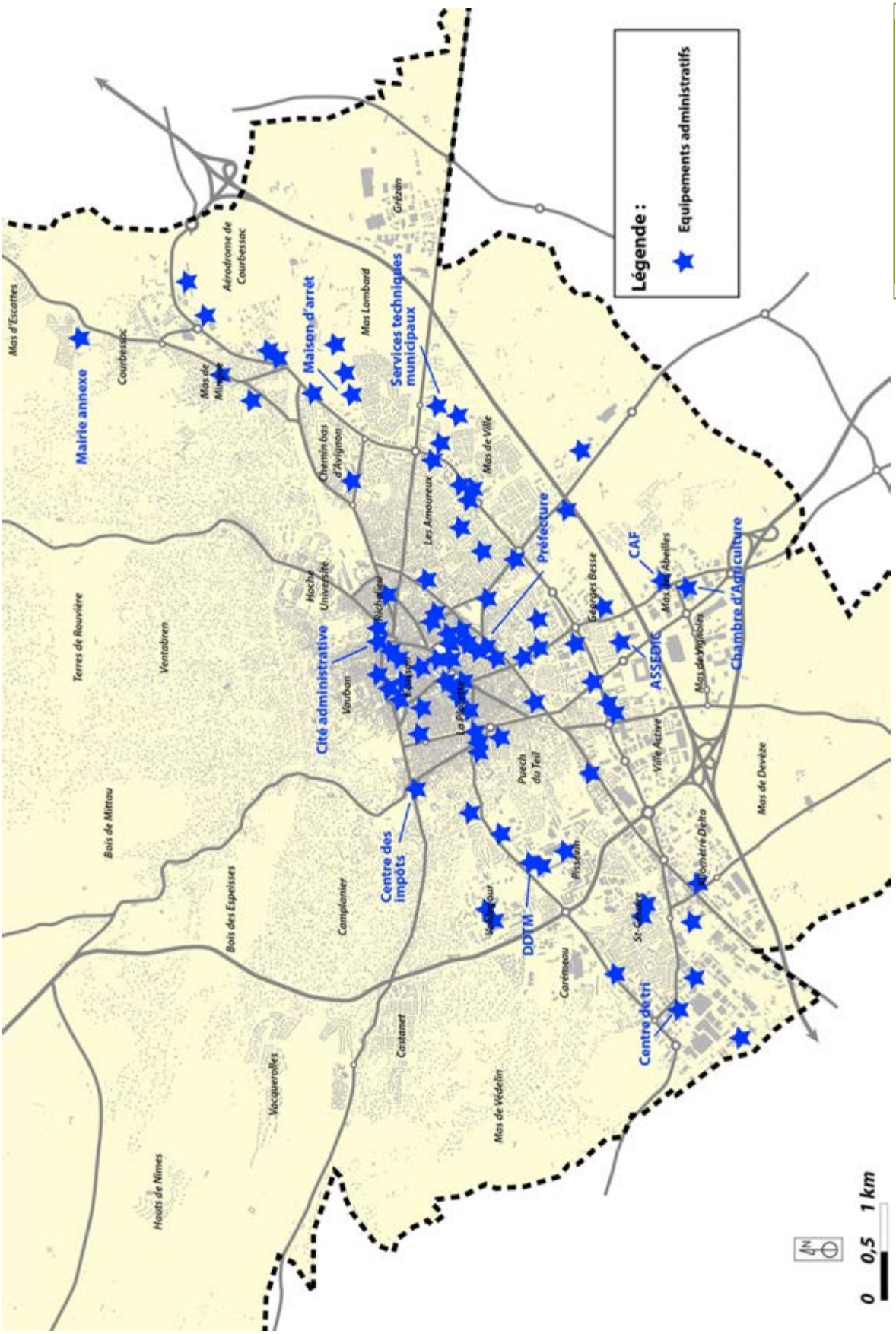
Dans 14 centres dont le mas Boulbon (accueil des 6/13 ans et « centre ressource pleine nature » et TIC

- **Collèges**

Nîmes compte 12 collèges publics dont 6 sont en *Réseau d'Enseignement Prioritaire (REP)* : *Antoine Bigot*, Capouchiné, *Condorcet*, *Diderot*, *Feuchères*, Jean Rostand, Mont Duplan, *Les Oliviers*, Révolution, Romain Rolland, *Jules Vallès* et Jules Verne

Les effectifs des collèges publics sont de 5 800 élèves environ.

Equipements administratifs



Réalisation : ADELE-SFI, mai 2016

I.6.2.3. Lieux de culte

Plusieurs lieux de culte sont répartis dans l'ensemble de la ville et notamment :

- 23 églises catholiques romaines, y compris le sanctuaire Notre Dame de Santa Cruz (lieu de pèlerinage)
- 13 lieux de culte protestants, auxquels il faut ajouter la Maison du Protestantisme
- 7 lieux de culte musulman, dont 4 mosquées Valdegour, Chemin Bas d'Avignon, Mas de Mingue et Centre-ville (Sergent Triaire).
- 1 synagogue.

Nîmes compte en outre cinq cimetières municipaux et deux cimetières privés :

- Cimetière municipal du Pont de Justice
- Cimetière municipal Saint-Baudile
- Cimetière municipal de Saint-Césaire (Catholique)
- Cimetière municipal de Saint-Césaire / Rouquairol
- Cimetière municipal de Courbessac
- Cimetière privé protestant (Route d'Alès)
- Cimetière privé israélite (rue André Simon)

SYNTHESE « EQUIPEMENTS » : ATOUTS - FAIBLESSES - ENJEUX

Atouts	Faiblesses
➢ Une ville centre qui regroupe les équipements structurants à l'échelle de l'Agglomération (CHU, Universités, Carré d'Art, centre nautique Nemausa, golfs etc…). ➢ De nouveaux équipements structurants en cours de réalisation ou en projet : musée de la Romanité, Palais des Congrès, Conservatoire de musique, etc… ➢ Un tissu d'équipements globalement bien réparti sur l'ensemble de la ville.	➢ Des manques ponctuels dans certains quartiers : équipements culturels (type médiathèque) équipements sportifs ouverts à tous (type « city stade »…), centres sociaux… ➢ Quelques équipements parfois obsolètes et vieillissants.
Enjeux principaux	
➢ Conforter et développer le pôle universitaire (source de rayonnement mais aussi d'animation et de vitalité pour la ville : effet d'entrainement pour l'économie) et le pôle de santé. ➢ Poursuivre la création d'équipements structurants, source de rayonnement pour la ville. ➢ Maintenir et développer les centralités secondaires à l'échelle des quartiers : pôles locaux regroupant équipements, petits commerces de proximité, espaces publics, etc… afin d'améliorer la qualité de vie dans tous les quartiers et de réduire les déplacements. ➢ Assurer la cohérence entre les ouvertures à l'urbanisation envisagées (ainsi que les opérations de renouvellement urbain) et les capacités des équipements. ➢ Renforcer et adapter l'offre d'équipements de niveau « quartier » ou communal en répondant aux nouveaux besoins des habitants.	

I.6.3. DE NOMBREUX ESPACES VERTS MAIS UN CERTAIN MANQUE D'ESPACES PUBLICS DE PROXIMITE

Une des spécificités de Nîmes est l'importance des espaces de nature à proximité immédiate des zones habitées. La ville est implantée à l'interface entre les garrigues et la plaine du Vistre, ce qui fait que toute la partie Nord de l'espace urbain est au contact quasi immédiat des espaces de nature.

Nîmes offre un taux d'espaces verts par habitant important et supérieur à la moyenne nationale.

- Si l'on considère **l'ensemble des espaces verts et naturels de la ville (1 402 ha environ)**, y compris en intégrant les massifs boisés aménagés (qui représentent 992 ha) : le taux d'espaces verts est d'environ **93 m^2 / habitant**.
- Si l'on considère uniquement **les espaces verts publics urbains (410 ha environ)** : le taux est d'environ **27 m^2 / habitant**. Parmi ces espaces vers publics urbains il fait distinguer :
  - Les **espaces verts publics de proximité en ville (224 ha environ).** Ils représentent un ratio est d'environ **15 m^2 / habitant**. Ce taux est supérieur à l'objectif national qui est fixé à 10 m^2 / habitant.
  - Les **espaces naturels de proximité, dits « espaces verts de week-end » de la première couronne** (**185 ha environ).** Ils représentent un ratio d'environ 12,5 m^2 / habitant. Ce taux est inférieur à l'objectif national qui est fixé à 25 m^2 / habitant.

Ce taux d'espaces verts publics urbains sont élevés en comparaison des 15 m^2 / habitant de Paris ou Bordeaux ou des 20 m^2 / habitant de Toulouse.

I.6.3.1. De vastes espaces de nature aménagés

Certains de ces espaces sont aménagés et ouverts au public, ils restent relativement éloignés des lieux de vie et sont peu reliés entre eux.

Ils sont au nombre de six : Clos Gaillard (275 ha) et le bois des Espeisses (81 ha) sont les deux espaces qui accueillent le plus de public (nombreux aménagements).

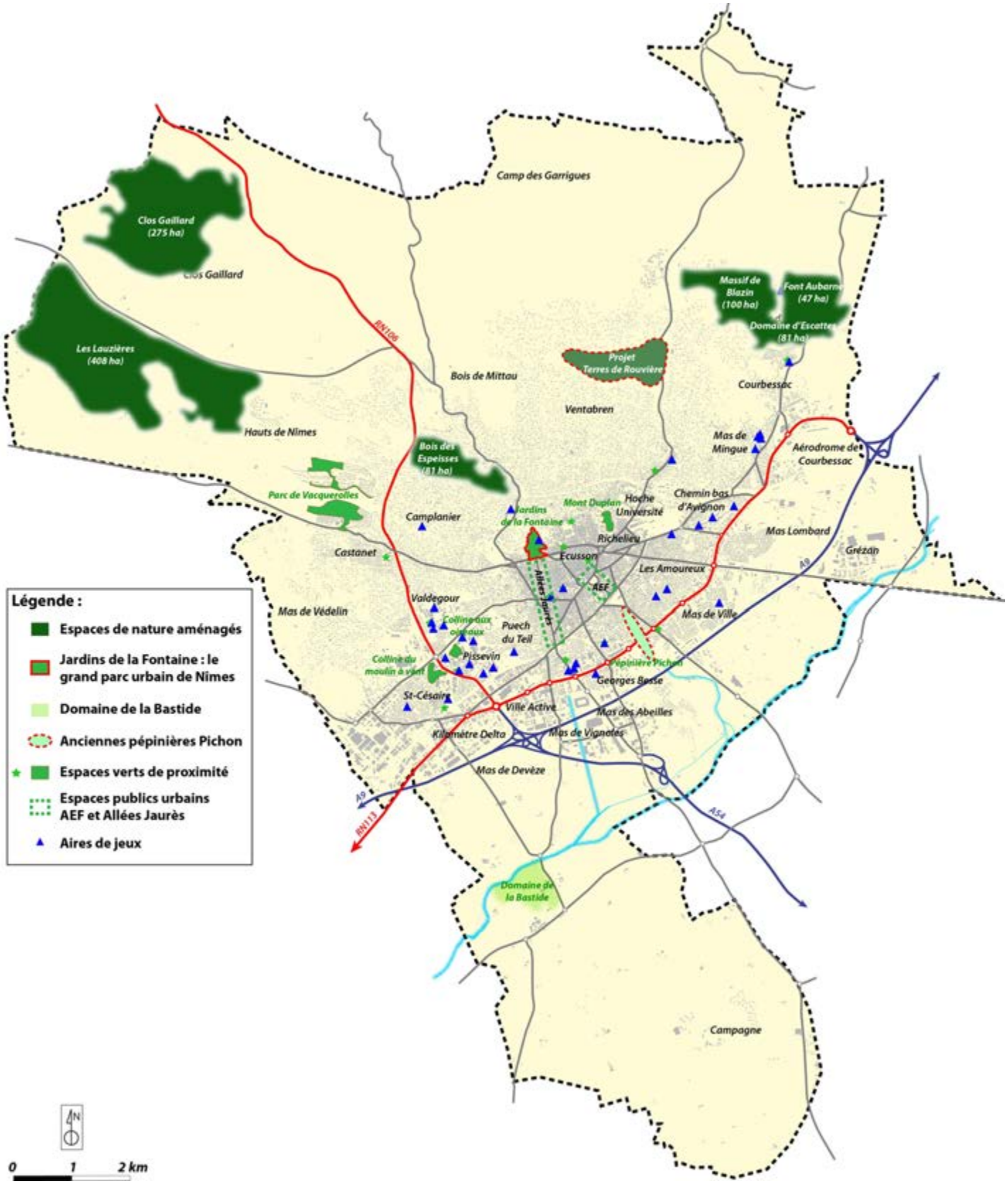
Le Domaine d'Escattes (81 ha) a été aménagé plus récemment et n'est pas encore très connu et fréquenté par les nîmois. Blazin (100 ha) et Font d'Aubarne (47 ha) sont en cours d'aménagement.

Le massif des Lauzières (408 ha) est quant à lui aménagé de manière plus sommaire.

A noter : une partie des anciens terrains militaires des « Terres de Rouvière », qui constitue une enclave non urbanisée au sein des « garrigues habitées » va prochainement être acquise par la Ville et être aménagée pour l'accueil du public.

Ces espaces de nature aménagés sont tous situés dans les espaces de garrigue de la partie Nord de la commune. En effet dans l'esprit des nîmois la notion de « nature » correspond essentiellement à la garrigue.

Parcs et espaces verts



Réalisation : ADELE-SFI, mai 2016

I.6.6.2. Les Jardins de la Fontaine : le grands parc urbain emblématique de Nîmes

La ville compte 21 parcs, jardins et squares, représentant au total environ 410 hectares d'espaces verts.

Le plus important et le plus emblématique est le parc des Jardins de la Fontaine, d'une surface d'environ 15 ha et situé à proximité immédiate du centre historique (promenade entre le parc et la maison Carrée via les quais de la Fontaine).

Il est de fait très fréquenté, tant par les nîmois que par les touristes et les habitants des communes alentours : son rayonnement va bien au-delà du seul centre ville de Nîmes.

Cet espace symbolique de la ville accueille en outre de nombreuses manifestations en plein air (concerts, cinéma etc…).

Jardins de la Fontaine

I.6.6.3. Le Domaine de la Bastide : un espace aménagé pour le sport et les loisirs de plein air

Au Sud de la ville, le Domaine de la Bastide offre un type d'espace vert ouvert au public différent des jardins de la Fontaine. On y trouve des terrains de sports, un plan d'eau aménagé, des promenades ombragées. Une partie du site a été récemment privatisée (achat par le Nîmes Olympique) mais des aménagements sont projetés par la Municipalité sur la partie restante.

Le potentiel de ce site n'est pas négligeable, il propose en effet une offre « originale » au sein des espaces publics nîmois : celui d'un parc lié à la présence de l'eau, dans la partie Sud de la Ville, en liaison avec le Vistre qui est concerné par des projets de renaturation de ses berges.

Domaine de la Bastide

I.6.6.4. Des espaces verts de proximité relativement peu nombreux

Nîmes compte d'autres parcs publics de proximité tels que le Mont Duplan (8 ha), l'espace naturel de la colline du moulin à vent rue Jules Raimu ou le Parc de Vacquerolles route de Sauve.

Les quartiers d'habitat social de la ville se caractérisent par la présence de nombreux espaces verts de proximité et de qualité mais qui restent globalement peu mis en valeur.

A l'échelle de la ville, Nîmes manque d'un parc urbain structurant, facilement accessible et proche des lieux de vie, autre que les jardins de la Fontaine. Plus globalement, on constate un déficit d'espaces verts dans la partie Sud de la ville.

Coulée verte des anciennes pépinières Pichon : un espace stratégique au cœur de la zone urbaine

Le projet d'aménagement en parc public de la coulée verte des anciennes pépinières Pichon, située au cœur des zones habitées au Sud de la ville entre le Triangle de la gare et le boulevard Allende devrait permettre de rééquilibrer l'offre en espaces verts, en créant un second pôle venant compléter celui des jardins de la Fontaine au Sud de la ville.

Ces espaces verts de proximité accueillent souvent des aires de jeux. Elles sont au nombre de 46 sur l'ensemble de la ville. Les petits espaces publics situés au sein des différents quartiers sont également parfois dotés de tels équipements.

Il est frappant de constater le déficit d'aires de jeux dans les quartiers Sud de la ville : ainsi on ne comptabilise que deux aires de jeux au Sud du boulevard Allende, dans les secteurs de la ville qui se sont pourtant fortement développés ces dernières années et qui accueillent une population de jeunes familles avec enfants.

Aire de jeux dans le quartier de Castanet

I.6.6.5. Places et placettes du centre ville élargi

L'espace public nîmois se caractérise aussi par les places et placettes de l'Écusson et du centre ville élargi qui participent à la création d'un cadre de vie de qualité.

- Les places et placettes du cœur de l'Écusson sont l'héritage direct de la longue et riche histoire de la cité. Souvent de taille modeste (en liaison avec la très forte densité du bâti historique), elles présentent un aspect la plupart du temps minéral, avec une végétation discrète. Ces places et placettes sont pour la plupart piétonnes et sont des lieux de convivialité appréciés des habitants et des touristes.
    - La place aux Herbes est la plus emblématique. Située au pied de la cathédrale, au cœur de l'Écusson elle est ponctuée de plusieurs terrasses de cafés.
    - La place de l'Horloge a été réaménagée en 2003 avec l'introduction de jeux d'eau et de lumières ainsi que de végétation (palmiers).
    - La place du Marché est un des lieux de vie principaux, à deux pas des arènes. La présence du grand palmier et de la fontaine au crocodile symbolise toute l'identité nîmoise.
    - La place du Chapitre a été entièrement réaménagée en 2007. Elle s'organise désormais autour d'une fontaine monumentale en escalier, d'un parvis orné de cyprès et d'un jardin à la Française. Sur le bas de la place dallée, de grands arbres ont été conservés.

Place aux Herbes

Place du Chapitre

Les boulevards du tour de l'Écusson sont également ponctués de plusieurs places et squares. L'espace y est plus large que dans le centre historique et la végétation s'exprime en général davantage.

Peuvent être cités par exemple :

- Le Square de la Couronne le long du boulevard Courbet, à l'ombre de grands arbres et ponctué d'une statue d'A. Daudet.
- La place G. Péri devant l'église St Baudile
- Les places St Charles et de la Révolution le long du Boulevard Gambetta : des espaces très vivants et aux nombreux atouts.
- Le square Antonin, point de départ du quai de la Fontaine
- La place d'Assas, à deux pas du Carré d'Art et de la Maison Carrée, conçue en 1989 par le plasticien Martial Raysse. Elle est parcourue par un filet d'eau et se termine à son extrémité Ouest par un square ombragé.
- La place de la Madeleine le long du Boulevard V. Hugo

Square de la Couronne

➢ Le centre ville élargi et les faubourgs offrent également des places au fort potentiel et notamment :

- La Placette : entourée de commerces, et autour de laquelle s'organise une riche vie de quartier.
- La place Montcalm : au cœur du secteur à enjeux situé entre les arènes, l'îlot Grill et la Rue de la République.
- La place Duguesclin : près de la Préfecture, espace au fort potentiel mais aujourd'hui peu valorisé en raison de l'omniprésence de l'automobile.

➢ La Ville de Nîmes intervient également pour aménager et mettre en valeur des places et espaces publics de proximité sur l'ensemble de son territoire, au delà de l'Ecusson et du centre ville élargi : place Debussy, place Armand Pellier, place du Giffre…

Principales places et placettes du centre ville élargi

Réalisation : ADELE-SFI, décembre 2011

I.6.6.6. Des espaces publics d'importance réaménagés récemment (ou en cours de réaménagement)

Deux projets d'espaces publics d'envergure ont été aménagés ces dernières années, ils viennent embellir le centre ville élargi :

- **L'opération Arènes, Esplanade, Feuchères (AEF)**

L'opération A.E.F concerne le pourtour des arènes, l'Esplanade Charles de Gaulle et l'avenue Feuchères, reliant ainsi l'Esplanade à la gare. La première partie du projet a permis de dégager et mettre en valeur l'amphithéâtre bimillénaire des Arènes.

L'Esplanade intègre un véritable jardin urbain de près d'un hectare en pleine ville.

L'avenue Feuchères est rendue plus conviviale et plus fonctionnelle pour les piétons. Elle propose un espace de vie modernisé, vivant et une nouvelle entrée de ville à la hauteur du joyau patrimonial qui attend le visiteur quelques mètres plus loin. C'est aussi un trait d'union entre l'Ecusson et le sud de la ville en plein développement

Opération AEF. Source : Ville de Nîmes

- **Les « Allées Jaurès »**

Mesurant plus de 60 mètres de large sur une longueur d'un kilomètre et demi, les allées Jaurès, sont une formidable entrée de la ville, avec les Jardins de la Fontaine en bout et la Tour Magne en point de mire. La mise en valeur de ce vaste espace, trop longtemps laissé au stationnement sauvage des voitures, a été confiée à l'équipe de Jean-Michel Wilmotte.

Allées Jaurès. Source : Ville de Nîmes

Dans son projet, inspiré notamment par les Ramblas de Barcelone, l'architecte et urbaniste a souhaité mettre l'accent sur l'esthétique, la verdure et la convivialité. L'embellissement de tout le terre-plein central et l'agrandissement des trottoirs de chaque côté de l'avenue met le piéton au centre des préoccupations et de l'espace. Découpé en trois séquences bien identifiées, on y trouve des lieux intimistes, scènes de la vie quotidienne, lieux de repos, de convivialité et d'activités variées, agrémentés de pièces de verdure.

<u>Des Jardins de la Fontaine à la place Jules Guesde :</u>

Ici les jardins de la Fontaine s'invitent en ville avec des bassins, des canaux et des jardins constitués de végétation basse. Un véritable havre de paix au milieu d'éléments naturels que sont l'eau et la flore.

<u>De la place Jules Guesde au rond point Séverine :</u>

Cette partie, située au-dessus du parking, est la plus minérale et fonctionnelle des trois car elle est dédiée aux marchés et aux festivités. Animée par une série de placettes et d'un kiosque équipé de sanitaires, elle est propice à l'organisation de nombreux événements pour animer le quartier tout au long de l'année.

<u>Du rond point Séverine à la voie ferrée :</u>

Le sud de l'avenue offre des espaces de vie aux riverains, leur proposant une série de lieux ludiques et de détente avec des squares, des terrains de pétanque, des aires de jeux pour enfants. Tout est pensé pour favoriser le bien vivre.

➢ **Le réaménagement des espaces publics et places en liaison avec la ligne 1 du T.C.S.P. (en cours)**

Dans le cadre des travaux d'aménagement de la ligne 1 du T.C.S.P. les espaces publics situés le long de la ligne sont réaménagés et valorisés : mobilier urbain, création d'espaces verts etc…

Projet de réaménagement. Place de la Madeleine. Source : Ville de Nîmes

Avec l'aménagement des places de l'Ecusson, la ville poursuit sa métamorphose. Après le parvis des Arènes, la rue de la République, les avenues Jean Jaurès et Feuchères ou l'Esplanade, Nîmes embellit ses places, les rend accessibles aux personnes à mobilité réduite, leur permet de retrouver toute leur attractivité et leur vocation de place publique. La circulation et le stationnement y sont supprimés afin de garantir la sécurité des passants et de mettre en valeur le patrimoine romain de la ville, les élégantes façades des boulevards et la lumière du ciel nîmois, sous lequel il fait si bon vivre…

Projet de réaménagement. Square de la Bouquerie. Source : Ville de Nîmes

Des jardins à vivre

Conçus comme de véritables jardins urbains, ils seront le prolongement du centre piéton de l'Ecusson. Chaque place ou square cultivera sa propre ambiance, ses spécificités botaniques, son identité, en offrant des espaces ombragés et fleuris parsemés de fontaines, des jardins apaisés… pour ses habitants comme pour les visiteurs du monde entier !

Nîmes verte

La Ville est engagée dans un processus de protection de l'environnement qui permet une importante réduction des produits phytosanitaires en utilisant des solutions alternatives. Les aménagements privilégient les variétés adaptées au climat nîmois, avec, par exemple, des graminées alternatives au gazon, très résistantes à la sécheresse. Un système d'arrosage automatique calcule au plus juste les besoins d'eau des différents végétaux.

Sous la lumière

Une attention particulière est apportée pour éclairer le cheminement piétonnier en soulignant les façades des boulevards et la voûte des arbres qui les bordent. Le traitement scénographique des espaces piétons est inspiré par le thème de l'eau, profondément lié à l'histoire de la ville, pour jouer sur le traitement graphique des reflets de la lumière sur les fontaines et les bassins.

Les places réaménagées sont les suivantes :

- Place de la Madeleine,
- Place Questel,
- Place de la maison carrée,
- Square Antonin,
- Square de la Bouquerie,
- Place Saint-Charles,
- Les Carmes,
- Square de la Couronne.

SYNTHESE « ESPACES PUBLICS » : ATOUTS - FAIBLESSES - ENJEUX

Atouts	Faiblesses
➢ Des espaces publics emblématiques diversifiés : Jardins de la Fontaine, parvis des Arènes, bois des Espeisses, etc… ➢ Des espaces publics d'importance récemment réaménagés : « Allées Jaurès » et opération « AEF ». ➢ Des places et placettes qui ponctuent l'Écusson et le centre ville élargi et qui participent à la qualité de l'espace public et du cadre de vie. ➢ Un potentiel intéressant au cœur de la zone urbaine Sud : la coulée verte des anciennes pépinières Pichon entre voie ferrée et Boulevard Allende.	➢ Un manque d'espaces et de jardins publics dans la partie Sud de la ville. ➢ Les Jardins de la Fontaine sont le seul grand parc public structurant et rayonnant de la ville. ➢ Des massifs forestiers aménagés peu reliés entre eux et à la ville. ➢ Le domaine de la Bastide : un potentiel intéressant au Sud de la ville, mais peu mis en valeur et exploité.

Enjeux principaux

➢ Rééquilibrer l'offre en espaces verts sur le territoire et créer une véritable « diagonale verte », notamment :

- en mettant en valeur la coulée verte des anciennes pépinières Pichon comme parc public de proximité au cœur des zones urbaines,
- en aménageant les abords du Vistre (corridor vert),
- en favorisant les liaisons entre les différents espaces verts existants.

➢ Poursuivre la création d'espaces publics de qualité, à l'image des opérations récemment réalisées : « Allées Jaurès », « Arènes – Esplanade – Feuchères », et le réaménagement des espaces publics autour de l'Ecusson dans le cadre du projet de T.C.S.P.

➢ Favoriser la réalisation d'espaces publics dans les nouvelles opérations.

I.7. INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS ET DEPLACEMENTS

L'analyse des déplacements sur la commune de Nîmes résulte de l'étude des différents documents d'urbanisme (Plan de Déplacements Urbains (PDU), PLU,…) au sein desquels s'articule la problématique des transports et ses impacts sur l'organisation du territoire. Cette démarche s'appuie également sur des entretiens réalisés auprès des services de la ville et de Nîmes Métropole.

Les points suivants sont traités :

- Le contexte ;
- La mobilité ;
- La structure et fonctionnement du réseau viaire ;
- Le stationnement ;
- Le réseau de transports en commun ;
- Les modes actifs.

I.7.1. LE CONTEXTE : ORGANISATION DES ESPACES, TOPOGRAPHIE ET DEPLACEMENTS

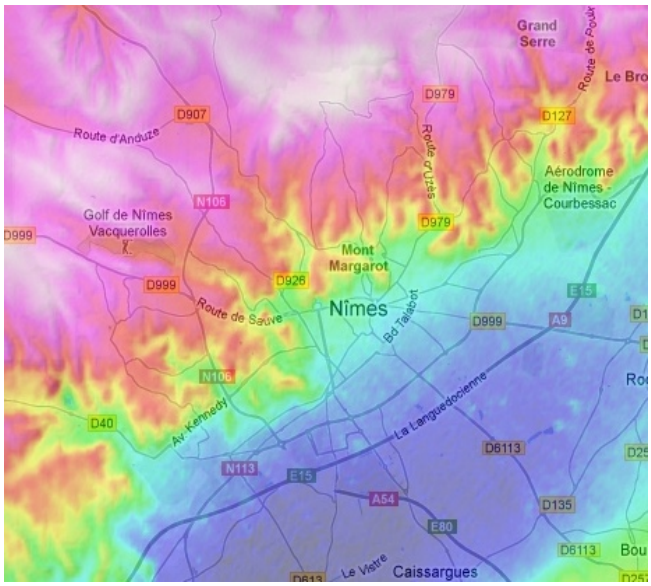
Globalement, l'organisation des déplacements à l'intérieur de la commune doit prendre en compte deux principales contraintes liées au site :

- La topographie du terrain :

- **secteur Centre et Sud de la ville** relativement plat, ce qui offre des possibilités intéressantes pour la pratique des modes actifs ;
- **secteur au Nord d'une ligne « Kennedy / Pompidou / Roosevelt / Gambetta / Vincent Faïta »**, la topographie change et les dénivelés sont importants, rendant difficile la desserte par les modes alternatifs à la voiture (marche à pied, vélos mais également Transport Public)

- La présence de grandes coupures urbaines limitant dans certains secteurs les possibilités de maillage viaire :

- **Passage de l'A9 en proche périphérie Sud et dans une moindre mesure l'A 54** ;
- **Passage de la ligne SNCF Lyon / Montpellier** au contact de l'hypercentre et coupant le territoire en deux, notamment dans sa partie Est (entre route d'Avignon et la limite communale), où les emprises ferrées sont très importantes. La branche vers Alès est moins pénalisante par rapport au centre-ville mais isole un peu plus les quartiers des Garrigues par manque de franchissements.



Dans une moindre mesure, d'autres axes routiers importants et notamment **la RN106 à l'Ouest** constituent également des coupures urbaines avec des points de franchissements limités en nombre.

A proximité de ces coupures, les quartiers concernés sont exposés de fait **aux nuisances sonores** mais également, pour ce qui concerne les axes routiers, à **la pollution atmosphérique**.

Ces coupures tendent à enclaver, ou tout au moins rendre difficilement accessibles, certains secteurs urbains. Par voie de conséquence, certains trafics sont fortement concentrés sur les axes majeurs (RN106, boulevard Allende,…), provoquant des congestions importantes et incitant bon nombre d'automobilistes à prendre des itinéraires de substitution par des voies non prévues à cet usage.

A titre d'exemple, tous les quartiers situés à l'Ouest (Carreau de Lanes / Carémeau, Valdegour, Pissevin, Saint Cézaire,…) constituent des poches délimitées chacune par les grands axes environnants et traversants (RD999, RN113, Kennedy, RN106), avec des maillages internes insuffisants mais néanmoins traversés par des trafics de « shunts » non négligeables.

I.7.2. MOBILITE

A – Présentation des secteurs de l'Enquête Ménages Déplacements (EMD) 2014/2015 dont les indicateurs de mobilité sont issus

Source : Agence d'Urbanisme région nîmoise et alésienne – Secteurs de l'EMD 2014/2015

Sur la base de ce coupage, seront traités ci-après les indicateurs de mobilité suivants :

- Principaux flux de déplacements des résidents de la ville de Nîmes ;
- Principaux motifs de déplacements pour la ville de Nîmes ;
- Part modales des déplacements sur la ville de Nîmes ;
- Répartition modale selon le motif de déplacement ;
- Nombre moyen de voitures particulières possédées par ménage selon la zone de résidence ;
- Temps moyen de déplacements non externes selon la zone de résidence tout mode et tout motif ;
- Principaux flux de déplacements des résidents de l'aire urbaine de Nîmes ;
- Origines / Destinations des principaux flux de déplacement en Heure de Pointe du Matin (HPM) ;
- Nombre de déplacements par pôle générateur de déplacements ;
- Enquête d'opinion sur les déplacements urbains

B – Indicateurs de mobilité issus de l'Enquête Ménages Déplacements (EMD) 2014/2015 – Principaux flux de déplacements des résidents de la ville de Nîmes

L'EMD permet de quantifier les déplacements internes, d'échange et externes à une zone de résidence :

- Les flux internes ont une origine et une destination au sein de la zone de résidence ;
- Les flux en échange ont une origine ou une destination à l'intérieur de la zone de résidence ;
- Les flux externes n'ont aucune origine, ni destination à l'intérieur de la zone de résidence.

Source : Agence d'Urbanisme région nîmoise et alésienne – Schéma représentatif des déplacements internes, d'échange et externes à une zone de résidence

La zone de résidence est ici la ville de Nîmes.

Sur 439 200 déplacements quotidiens, les résidents de la commune de Nîmes effectuent :

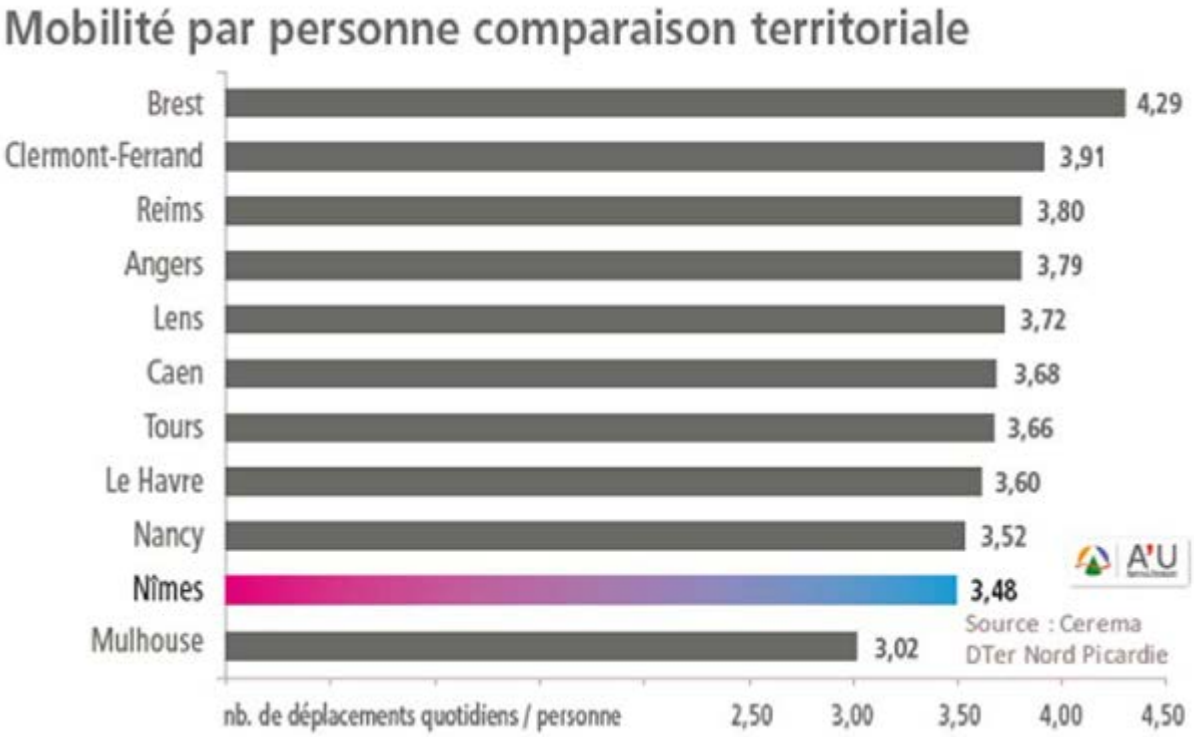
- 408 900 déplacements sont internes (93%) ;
- 22 800 déplacements sont en échange (5%) ;
- 7 500 déplacements sont effectués hors de l'aire urbaine de Nîmes (hors du périmètre d'étude) (2%).

Chaque habitant réalise 3,4 déplacements / jour, parcourt en moyenne 21 km et passe 49 minutes à se déplacer[5].

[5] Sur l'ensemble de l'EMD, chaque habitant réalise 3,5 déplacements / jour, parcours 14,3 km et passe en moyenne 48 minutes.

Les grandes tendances nationales présentent une moyenne de déplacements quotidiens par habitant entre 3,3 et 3,9.

Comparativement à d'autres villes, **Nîmes présente une faible mobilité des habitants du territoire qui s'explique par l'importance du nombre de personnes qui ne se sont pas déplacées[6]. La part de « non déplacements » sur l'ensemble du territoire de l'EMD est de 15%.**



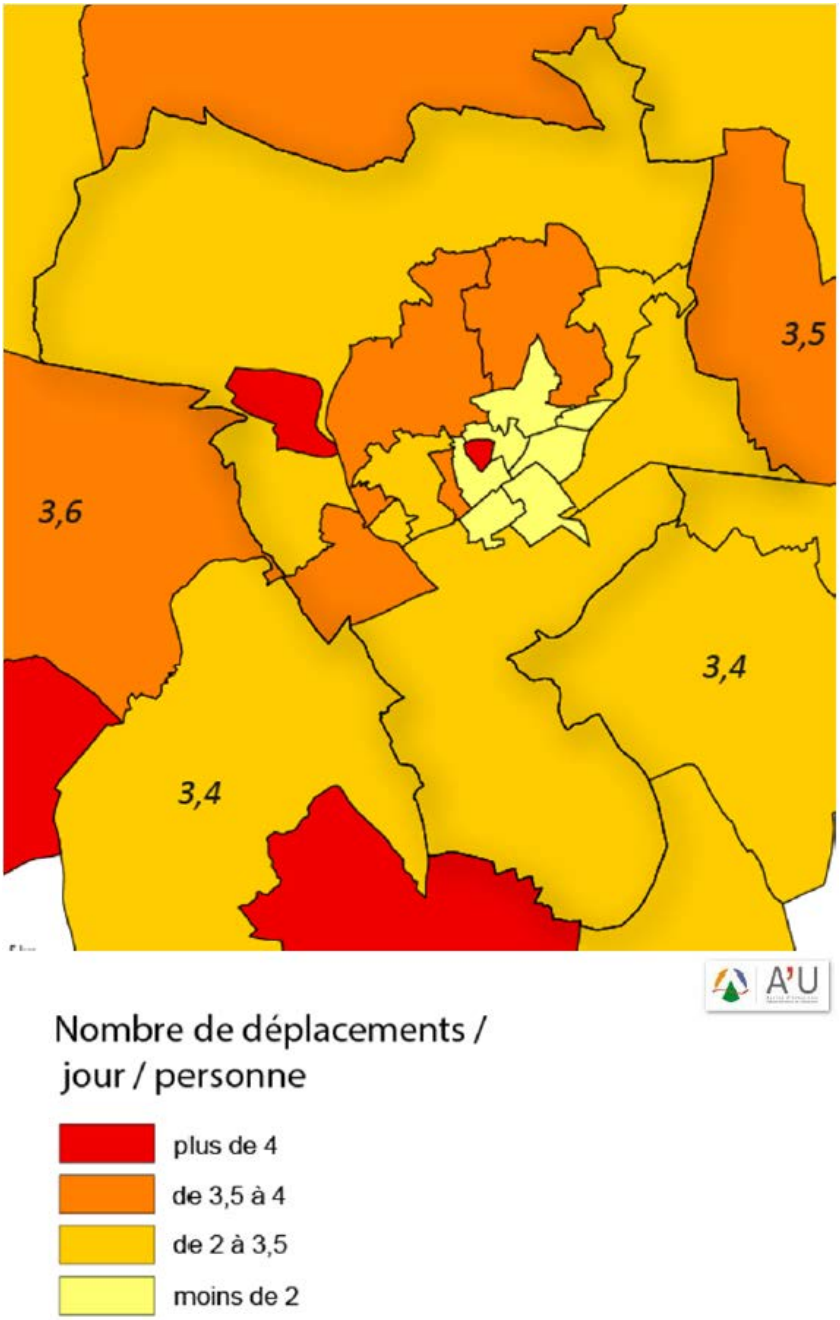
Source : Agence d'Urbanisme région nîmoise et alésienne – Nombre de déplacements/jour/personne par commune

[6] La méthodologie de l'EMD est d'interviewer les résidents sur leurs déplacements de la veille du jour de l'entretien. Or certaines personnes interrogées n'ont pas quitté leur domicile et donc ne se sont pas déplacés la veille. Une explication de la faible mobilité est la part important de personnes qui n'ont pas quitté leur domicile.

Avec 3,4 déplacements quotidiens par personne, les résidents de Nîmes ont une mobilité similaire à l'ensemble du territoire (3,5 déplacements / jour). Mais ce chiffre varie selon les secteurs.

Le nombre moyen de déplacements quotidiens par personne de 5 ans et plus selon la zone de résidence est relativement faible dans l'hypercentre de Nîmes comparativement aux autres secteurs de l'EMD 2014-2015 avec :

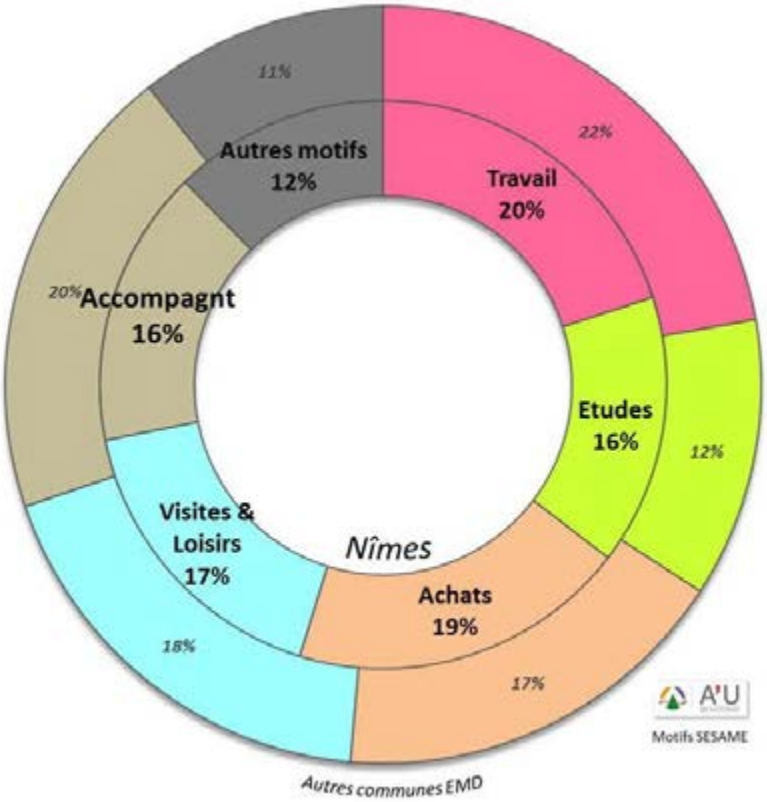
- **secteur Nîmes hypercentre** : Ecusson – Gambetta / La Placette : 3,23 déplacements quotidiens ;
- **secteur Nîmes Sud Est** : Amoureux – Chemin Bas d'Avignon / Beausoleil – Marronniers : 2,86 déplacements quotidiens.



Source : Agence d'Urbanisme région nîmoise et alésienne – EMD Nîmes Métropole 2014-2015 : Nombre moyen de déplacements quotidiens par personne de 5 ans et plus selon la zone de résidence

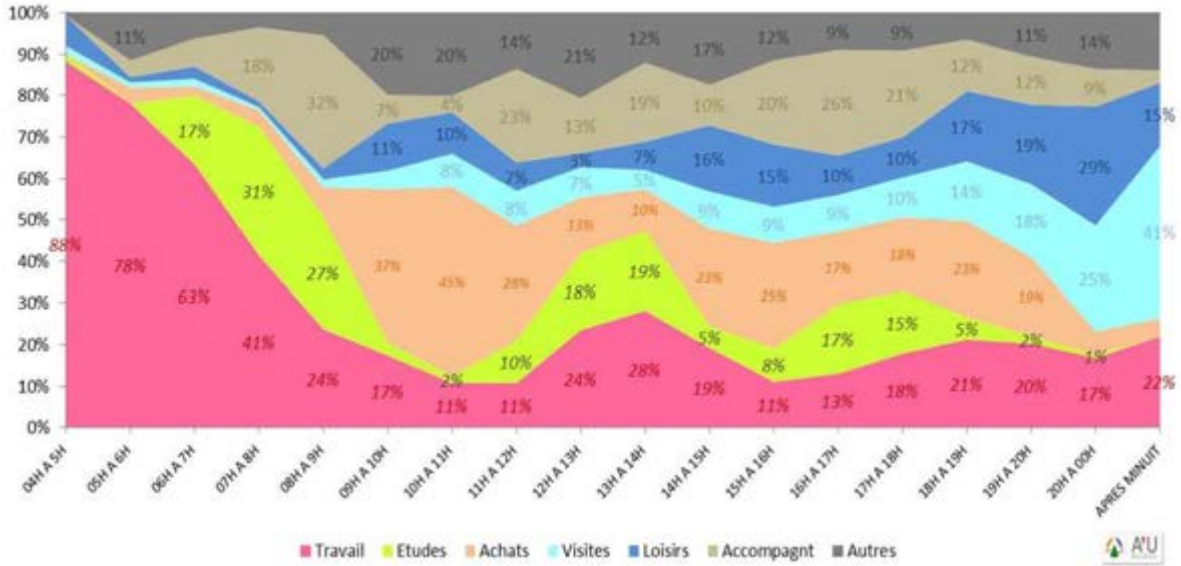
C – Indicateurs de mobilité issus de l'EMD 2014/2015 – Principaux motifs de déplacement pour la ville de Nîmes

La part du **motif travail** est légèrement plus faible sur Nîmes que sur les autres communes de l'EMD (22%) : elle concerne 1 déplacement sur 5 (20%).



Source : Agence d'Urbanisme région nîmoise et alésienne – EMD Nîmes Métropole 2014-2015 – Déplacements des résidents selon le motif

Cependant, selon la période de la journée, la part de chacun des motifs varie beaucoup.



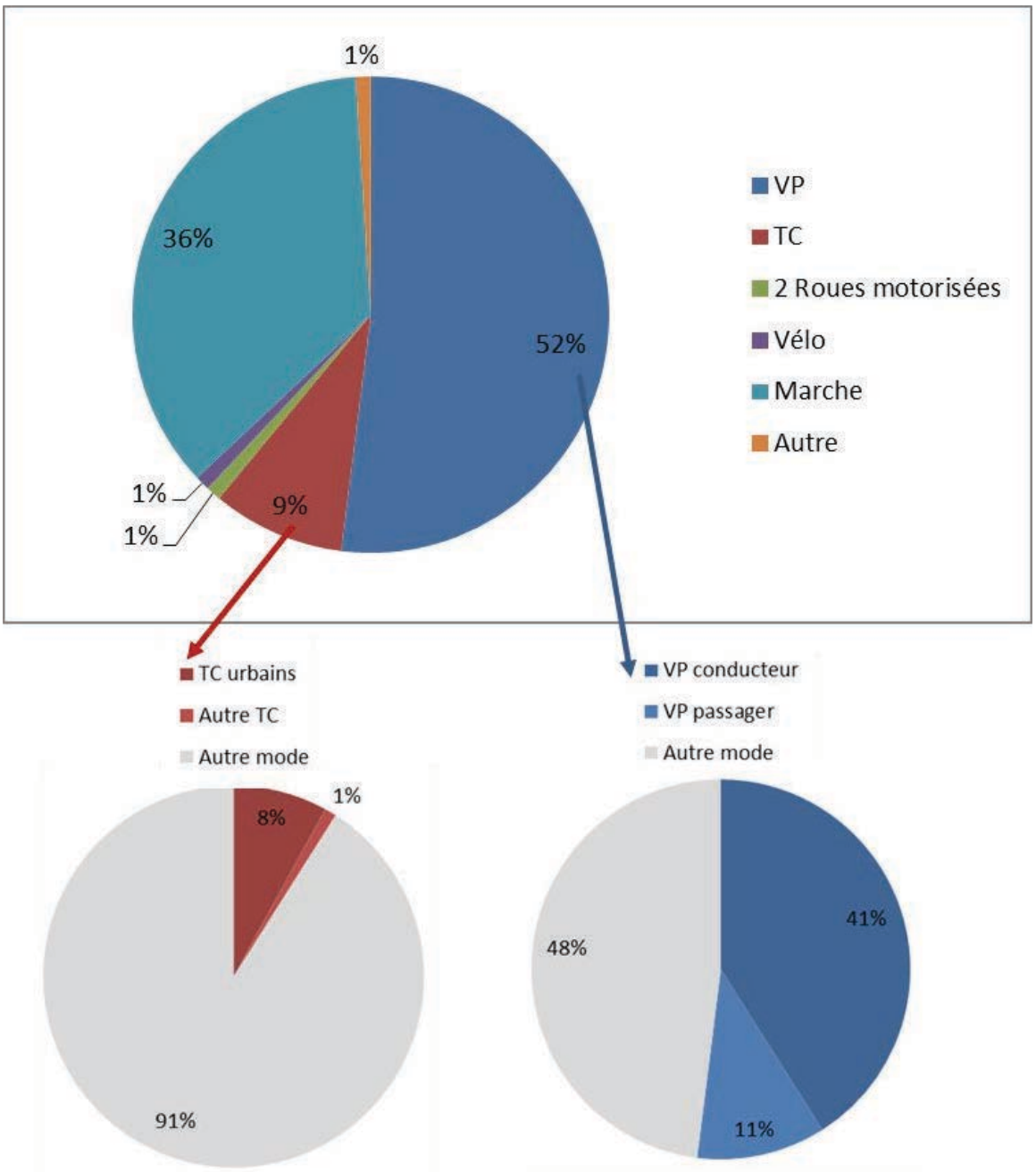
Source : Agence d'Urbanisme région nîmoise et alésienne – EMD Nîmes Métropole 2014-2015 – Déplacements selon le motif et l'heure de départ (ensemble de l'EMD)

D – Indicateurs de mobilité issus de l'EMD 2014/2015 – Parts modales des déplacements sur la ville de Nîmes

Sur la base de l'Enquête Ménage Déplacement 2014-2015, les déplacements des résidents de la ville de Nîmes se font pour :

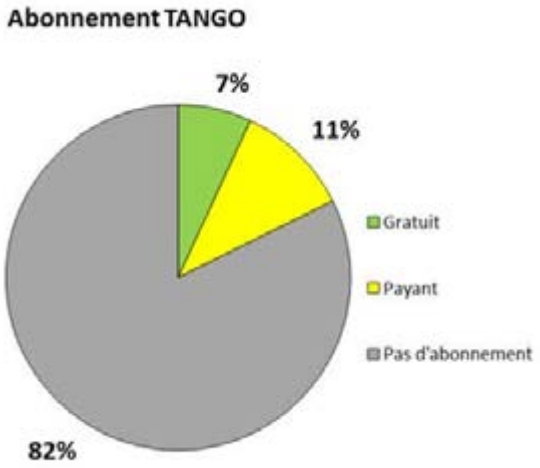
- **52% en voiture ;**
- **36% à pied ;**
- **9% en transports en commun (Tango 8%) ;**
- **1% en vélo**.

Le mode de déplacement « voiture » domine encore largement le périmètre de l'EMD 2014-2015. Les secteurs où les modes actifs (vélo et marche), ainsi que les transports en commun ont une partie modale importante sont ceux offrant un réseau de TC et d'itinéraires cyclables intéressants : hypercentre de Nîmes par exemple où la part modale de la marche concourt à plus d'un tiers des déplacements des Nîmois.



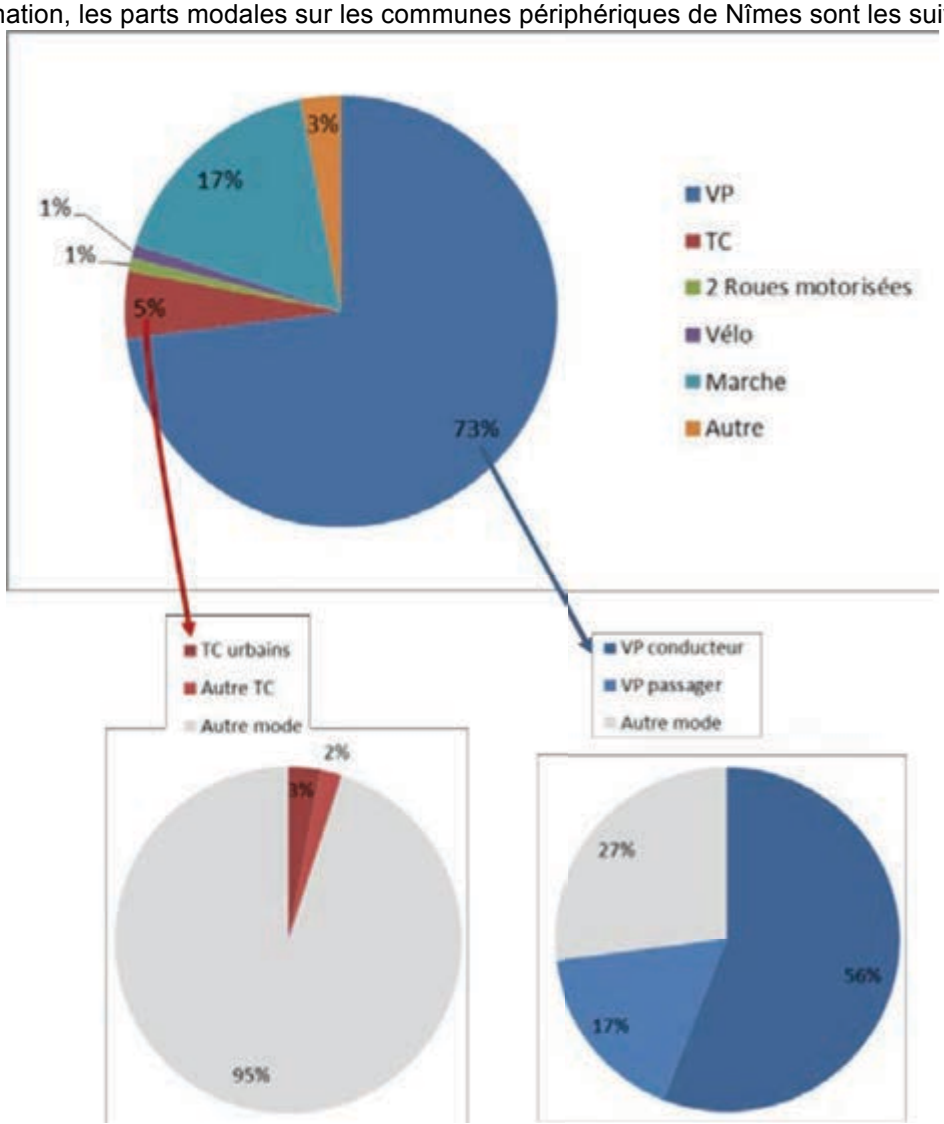
Source : EGIS – EMD Nîmes Métropole 2014-2015 – Parts modales des déplacements sur la ville de Nîmes

18% des nîmois ont un abonnement TANGO et 1 abonné sur 3 habite dans un quartier ANRU.



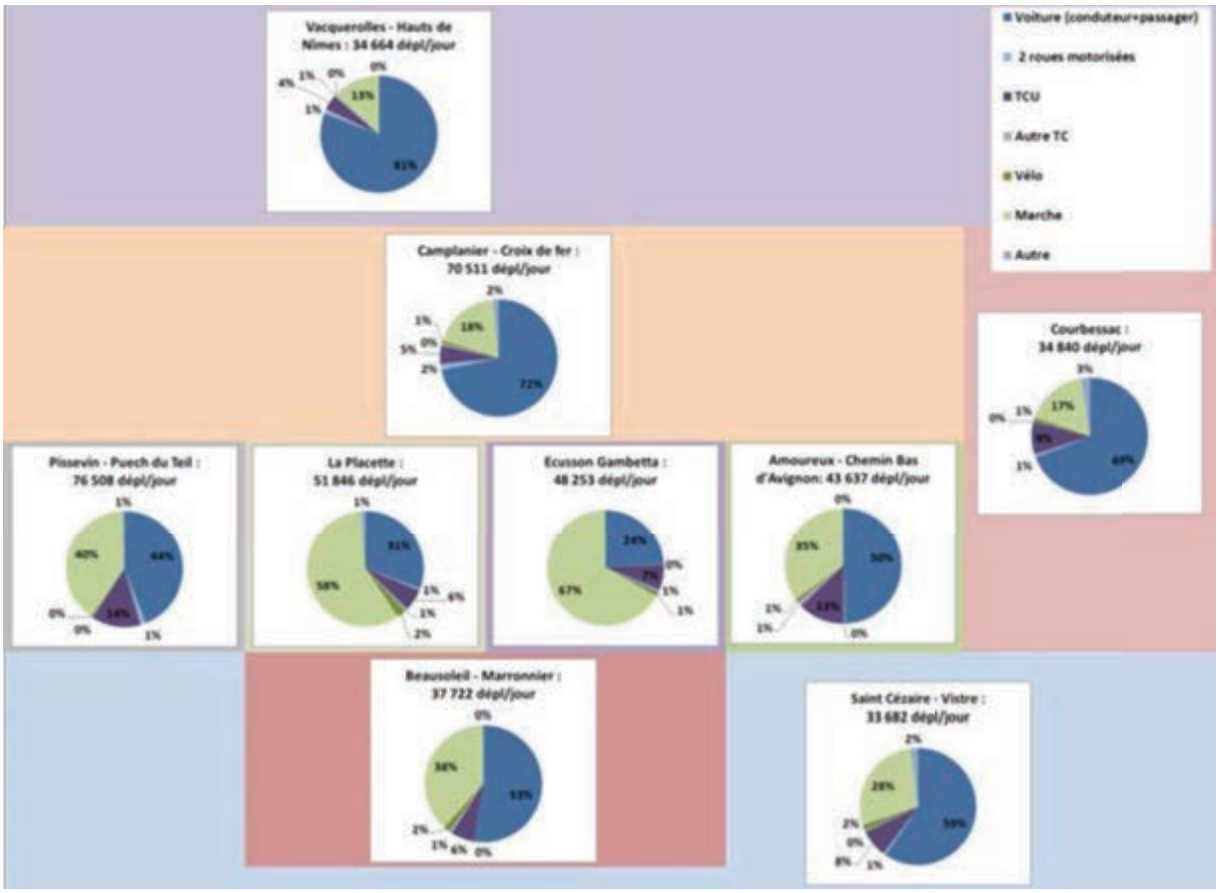
Source : Agence d'Urbanisme région nîmoise et alésienne – EMD Nîmes Métropole 2014-2015 – Part des abonnements TANGO

Pour information, les parts modales sur les communes périphériques de Nîmes sont les suivantes :

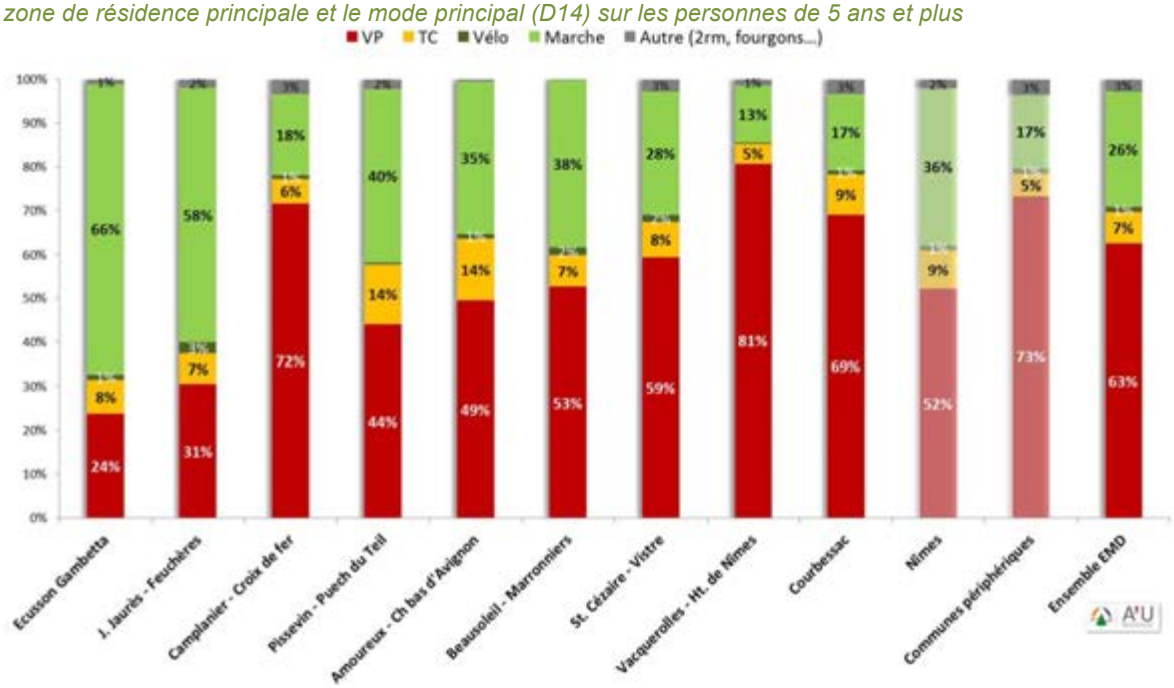


Source : Agence d'Urbanisme région nîmoise et alésienne – EMD Nîmes Métropole 2014-2015 – Parts modales des déplacements sur la ville de Nîmes

Sur la ville de Nîmes, les parts modales par quartier (découpage EMD 2014-2015) montrent une part modale pour la marche à pied importante sur les quartiers de l'hypercentre (La Placette et Ecusson Gambetta), ainsi qu'une part modale en faveur des transports en commun supérieure à la moyenne nîmoise (en lien avec l'offre). La part modale de voiture particulière est majoritaire pour les quartiers moins centraux.



Source : EGIS – EMD Nîmes Métropole 2014-2015 – Mobilité par personne hors déplacements externes selon la zone de résidence principale et le mode principal (D14) sur les personnes de 5 ans et plus



Source : Agence d'Urbanisme région nîmoise et alésienne – EMD Nîmes Métropole 2014-2015 – Mobilité par personne hors déplacements externes selon la zone de résidence principale et le mode principal (D14) sur les personnes de 5 ans et plus

E – Indicateurs de mobilité issus de l'EMD 2014/2015 – Répartition modale selon le motif de déplacement

Selon le motif de déplacement, le mode de déplacement diffère :

- **pour le motif Travail**, 69% des déplacements se font en voiture ;
- **pour le motif Etudes**, 52% des déplacements se font en marche à pied et 21% en transports en commun, c'est d'ailleurs ce motif qui utilise le plus le mode TC ;
- **pour le motif Achat**, 53% des déplacements se font en voiture et 40% en marche à pied, c'est le deuxième motif qui utilise le plus la marche à pied du fait de la présence de commerces de proximité de Nîmes.

Source : Agence d'Urbanisme région nîmoise et alésienne – EMD Nîmes Métropole 2014-2015 – Répartition modale selon le motif de déplacement

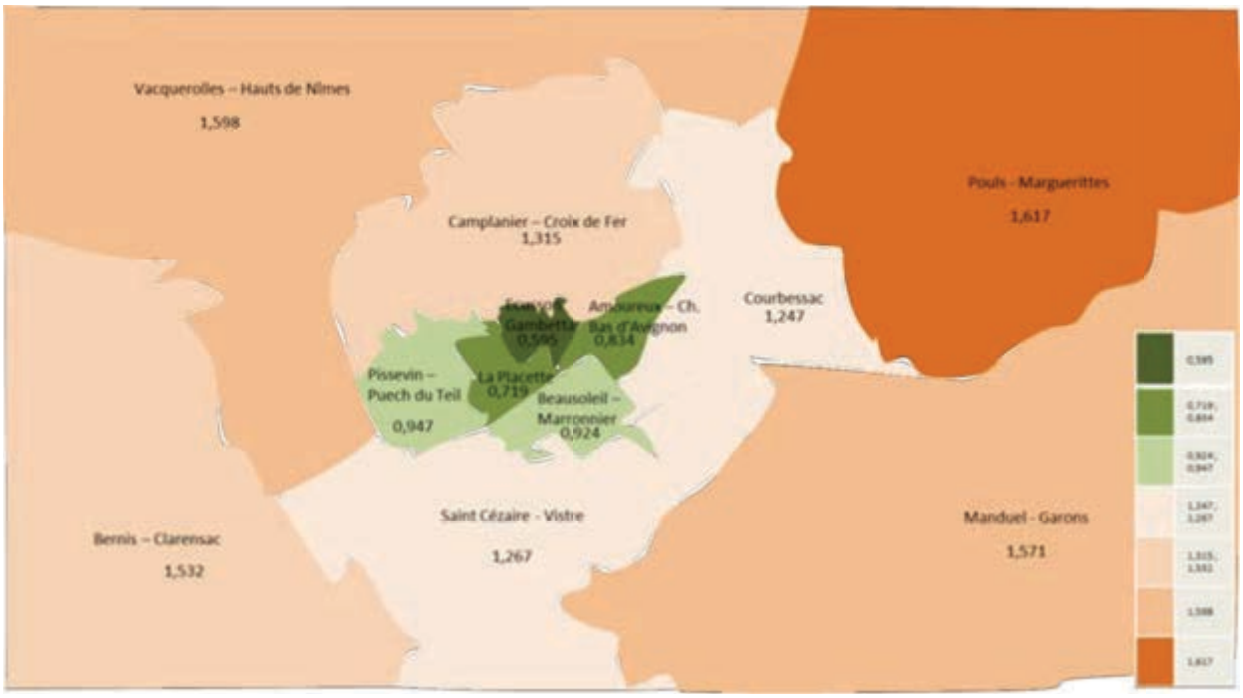
F – Indicateurs de mobilité issus de l'EMD 2014/2015 – Nombre moyen de voitures particulières possédés par ménage selon la zone de résidence (taux de motorisation) (tableau de l'exploitation standard de l'EMD indexé D14-cm11)

L'offre de transports alternative à la voiture (réseau de transports en commun) impacte fortement le nombre moyen de voiture particulière par ménage selon la zone de résidence.

L'hypercentre de Nîmes (zone dense urbaine) montre le taux le plus faible de l'ensemble des secteurs de l'EMD 2014-2015 (Ecusson-Gambetta – 0,595 / La Placette – 0,719 / Amoureux-Chemin Bas d'Avignon – 0,834).

Plus l'on s'éloigne de l'hypercentre de Nîmes, plus le taux de motorisation augmente ; ce constat étant à mettre en regard avec l'offre en transports en commun.

Pour information, le nombre moyen de véhicules par ménage est de 1,226 sur l'ensemble du périmètre de l'EMD. Les secteurs de Vacquerolles-Hauts de Nîmes, Pouls-Marguerittes, Manduel-Garons et Bernis-Clarensac montrent des taux de motorisation élevés supérieurs à la moyenne de l'ensemble du périmètre (supérieur à 1,5).



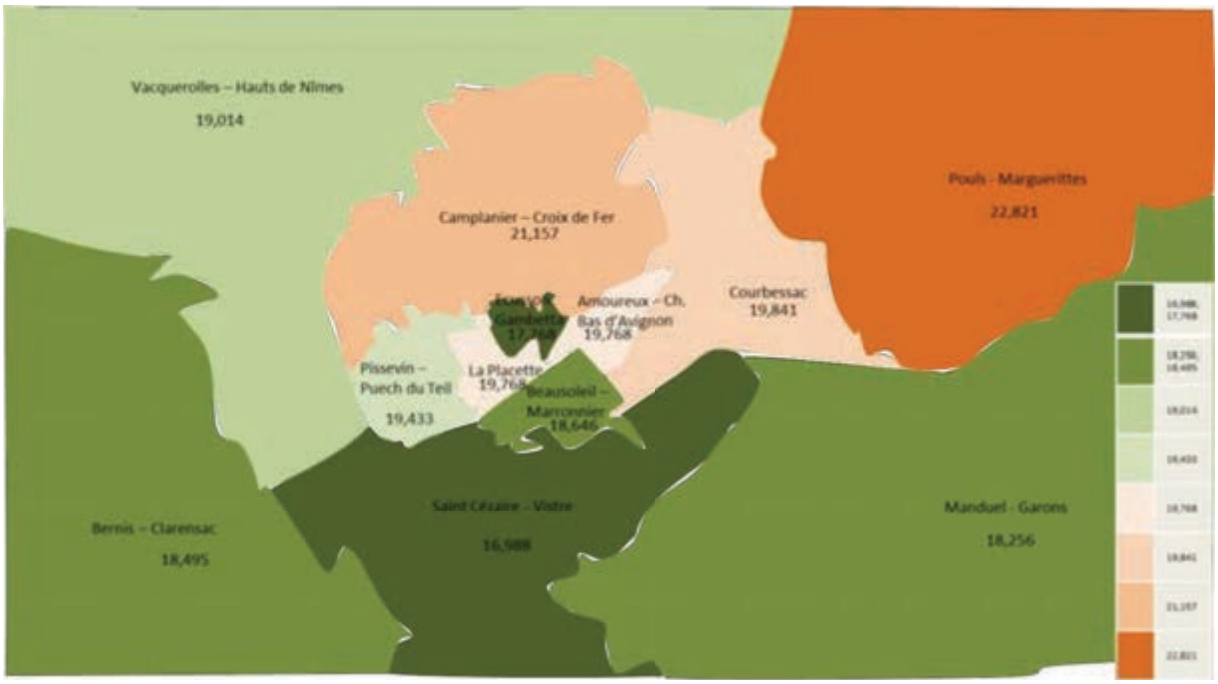
Source : EGIS – EMD Nîmes Métropole 2014-2015 – Nombre moyen de voitures particulières possédés par ménage selon la zone de résidence

G – Indicateurs de mobilité issus de l'EMD 2014/2015 – Temps moyen de déplacement non externe selon la zone de résidence tout mode et tout motif (tableau de l'exploitation standard de l'EMD indexé CD29)

L'implantation des zones d'emplois, des zones d'activités et des commerces, ainsi que l'offre du réseau routier, les congestions de certains axes structurants ainsi que l'éloignement des secteurs aux axes structurants nîmois impactent fortement la durée moyenne des déplacements internes.

L'analyse des temps de déplacement doit aussi prendre en compte le mode de déplacements.

Ainsi les secteurs centraux nîmois présentent des temps de déplacement plus faibles que ceux des secteurs périphériques.



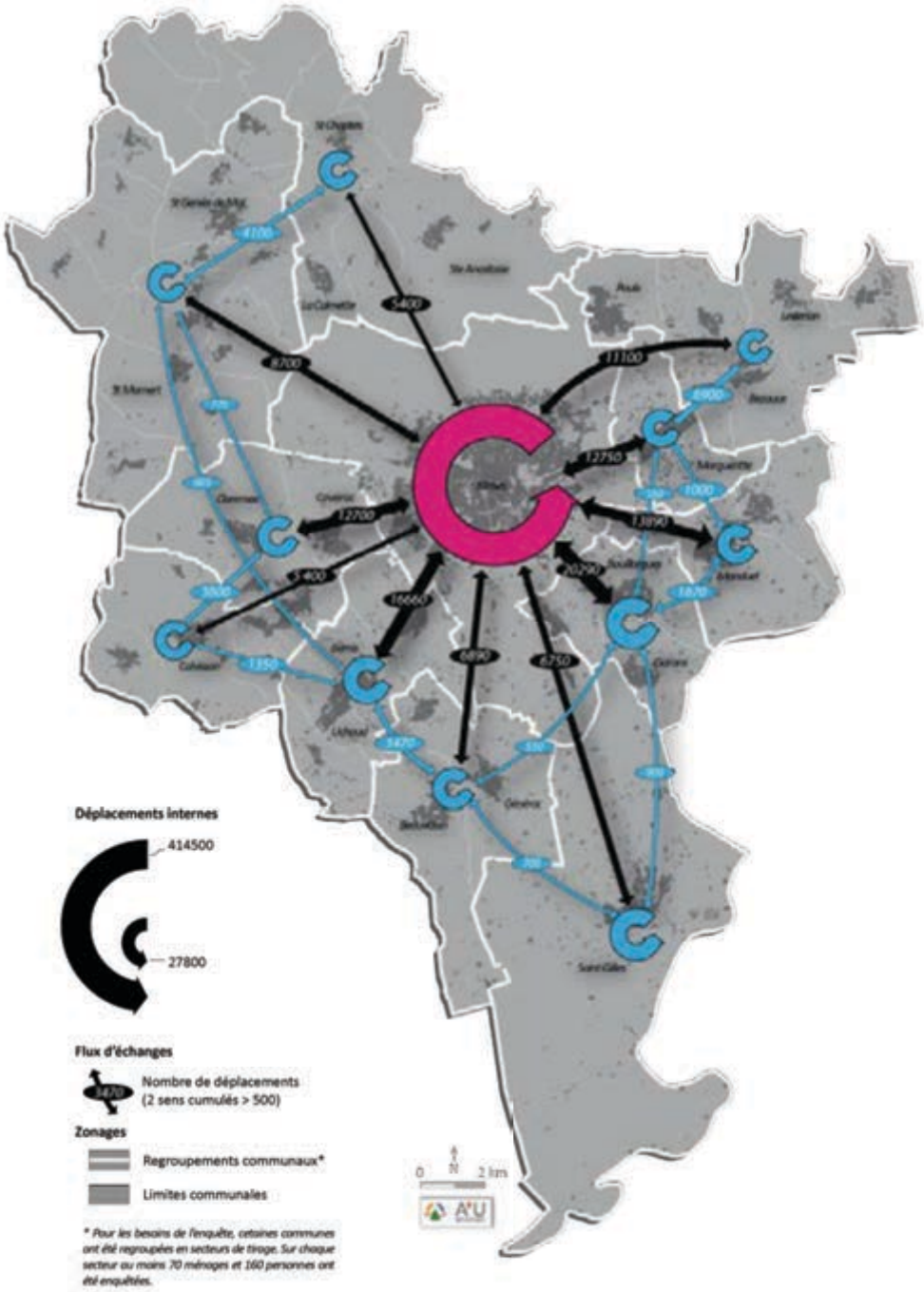
Source : EGIS – EMD Nîmes Métropole 2014-2015 – Temps moyen de déplacement non externe selon la zone de résidence tout mode et tout motif (tableau de l'exploitation standard de l'EMD indexé CD29)

H – Indicateurs de mobilité issus de l'EMD 2014/2015 – Principaux flux de déplacements des résidents de l'aire urbaine de Nîmes

La moitié (47%) des déplacements du périmètre d'enquête (aire urbaine) se font dans Nîmes.

Nîmes échange principalement avec les secteurs de :

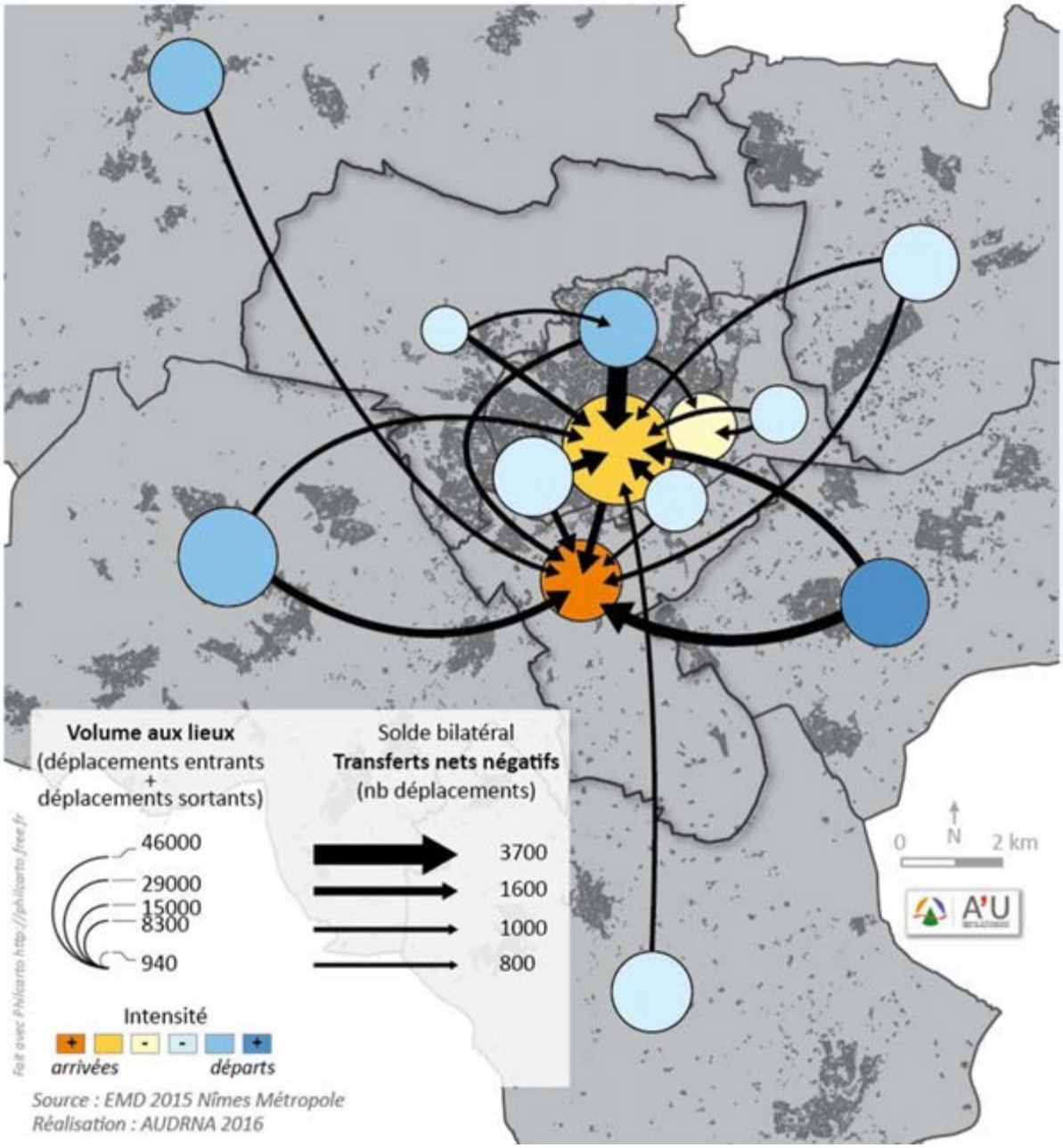
1. **Caissargues, Garons, Bouillargues ;**
2. **Milhaud, Bernis, Uchaud ;**
3. **Rodilhan, Manduel, Redessan ;**
4. **Marguerittes et la Vaunage**.



Source : EMD Nîmes Métropole 2014-2015 : Nombre de déplacements internes et d'échange – Entrées/Sorties tous motifs / tous modes (2 sens confondus) – Déplacements quotidiens > 500

I – Indicateurs de mobilité issus de l'EMD 2014/2015 – Origines / Destinations des principaux flux de déplacements en Heure de Pointe du Matin (HPM)

Les origines/destinations des principaux flux de déplacements à l'HPM (7h/9h) sont représentés ci-dessous.



Source : Agence d'Urbanisme région nîmoise et alésienne – EMD Nîmes Métropole 2014-2015 : OD en HPM (7h/9h)

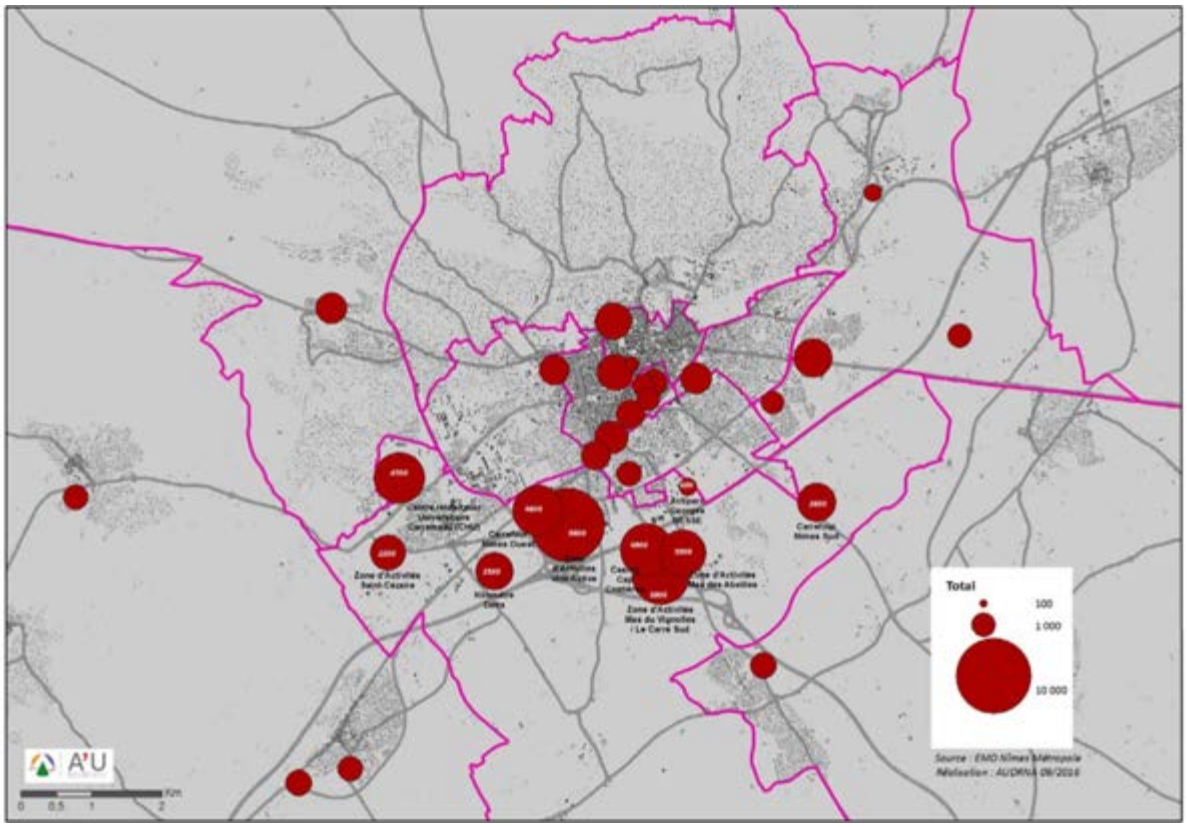
Les secteurs en bleu sont des secteurs émetteurs de flux (Bouillargues / Garons / Manduel par exemple) alors que les secteurs jaune-orange sont des secteurs récepteurs de flux (Nîmes centre / zones d'activités au Sud de Nîmes (Ville Active / Mas du Vignolles / Le Carré Sud).

Les flèches représentent les volumes totaux : déplacements « sortants – entrants » et donc on constate par secteurs, les origines > destinations des flux majoritaires.

J – Indicateurs de mobilité issus de l'EMD 2014/2015 – Nombre de déplacements par pôle générateur de déplacements

35 pôles générateurs de trafic sont présents sur la commune de Nîmes.

Les pôles générateurs de la zone sud concentrent 44% des déplacements vers ce secteur.



Source : Agence d'Urbanisme région nîmoise et alésienne – EMD Nîmes Métropole 2014-2015 : Nombre de déplacements par pôle générateur de déplacements

➔ En croisant les origines/destinations et les pôles générateurs, on constate qu'en HPM :

- **la ville de Nîmes est un pôle attracteur** avec des flux le matin qui proviennent des communes périphériques ;
- **la zone d'activités Ville Active** est elle aussi un pôle attracteur fort le matin.

K – Indicateurs de mobilité issus de l'EMD 2014/2015 – Motifs de déplacement à destination (hors domicile) des secteurs nîmois

Chaque secteur en fonction des équipements présents se caractérise comme suit :

- **le secteur à dominance Travail est celui de Saint Césaire – Vistre** (32%) et dans une moindre mesure le secteur Feuchères – Placette (16%) ;
- l**e secteur à dominance Etudes & Universités est celui de Feuchères – Placette** (25%) et dans une moindre mesure le secteur Pissevin – Puech du Teil (16%) ;
- **le secteur à dominance Visites & Loisirs est celui de l'Ecusson** (25%) du fait de la présence de lieux culturels (Arènes de Nîmes, Cathédrale Notre-Dame-et-Saint-Castor de Nîmes, Maison natale d'Alphonse Daudet, Maison Carrée, Carré d'Art – Musée d'art contemporain, …) et dans une moindre mesure le secteur Saint Césaire – Vistre (22%) ;
- **le secteur à dominance Achats & démarches quotidiennes est celui de l'Ecusson** (28%) du fait la présence de nombreux commerces et restaurants et dans une moindre mesure le secteur Saint Césaire – Vistre (23%) ;
- **le secteur à dominance Achats & démarches non ordinaires est celui de Saint Césaire – Vistre** (46%) ;
- **le secteur à dominance Accompagnement est celui de Feuchères - Placette** (19%) du fait par exemple de la présence de l'école maternelle La Placette.

Zone	Travail	Etudes & univ.	Visites & loisirs	Achats & démarches quotidiens	Achat & démarches non ordinaires	Accompagnement
Ecusson	10%	9%	21%	28%	12%	9%
Feuchères - Placette	16%	25%	15%	17%	13%	19%
Camplanier - Croix de fer	8%	9%	8%	4%	2%	14%
Pissevin - Puech du Teil	6%	16%	13%	8%	5%	13%
Amoureux - Ch bas d'Avignon	6%	14%	5%	7%	6%	12%
Beausoleil - Marroniers	7%	10%	6%	4%	4%	9%
St Césaire - Vistre	32%	11%	22%	23%	46%	14%
Vacquerolles - Ht de Nîmes	4%	2%	3%	4%	5%	4%
Coubessac	10%	4%	6%	4%	9%	6%
total	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Etudes & Univ.
- *Etudes primaires,*
- *Secondaires*
- *et étudiants*

Visites & loisirs.
- *Visites à des parents ou amis,*
- *Participer à des loisirs, activités sportives, culturelles ou associatives*

Achat et démarches quotidiens
- *Achat en petit et moyen commerce*
- *Achat en marché couvert et de plein air*
- *Restauration hors du domicile*

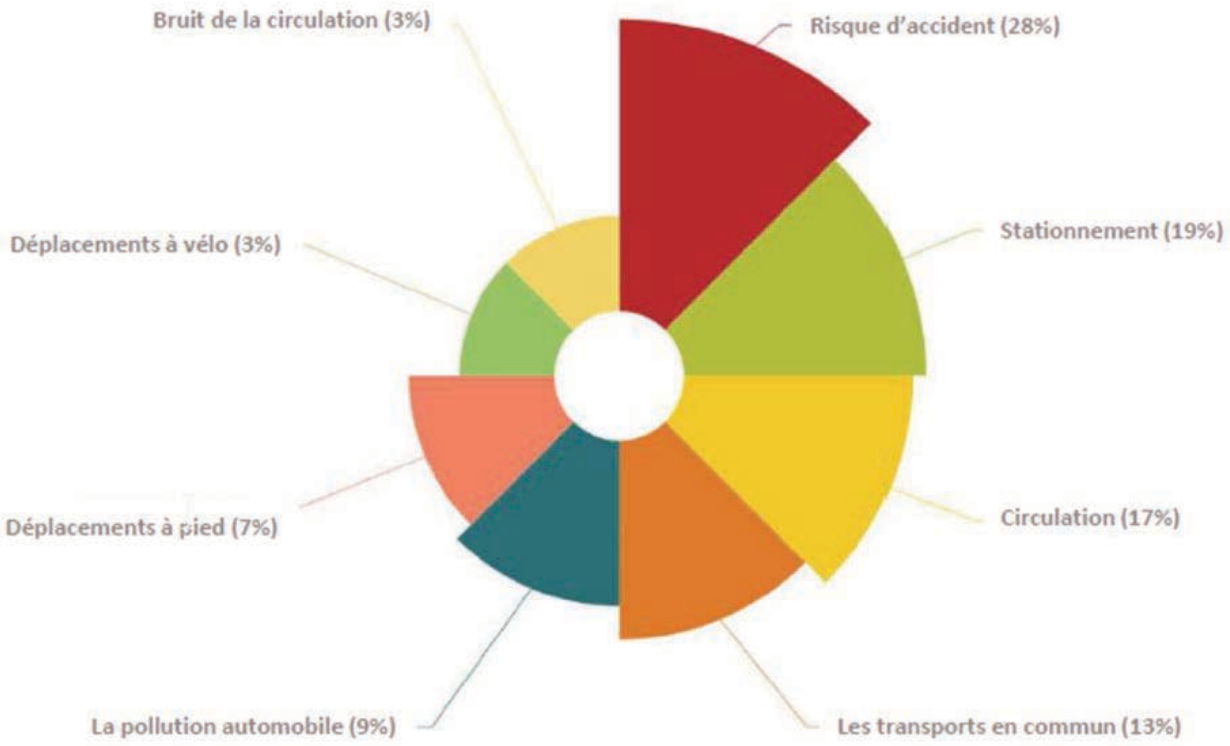
Achat et démarches non ordinaires
- *Achat en grand magasin, supermarché, hypermarché et leur galeries commerciales*
- *Santé*
- *Démarches*

Source : Agence d'Urbanisme région nîmoise et alésienne – EMD Nîmes Métropole 2014-2015 –Motifs de déplacement (hors domicile à destination des secteurs nîmois

L – Indicateurs de mobilité issus de l'EMD 2014/2015 – Enquête d'opinion sur les déplacements urbains (1 personne de plus de 16 ans tirée au sort dans le ménage)

A la question : « quels sont les points les plus importants concernant la circulation et les transports dans votre agglomération ? », les thématiques qui émergent sont les suivantes :

- **risque d'accident à 28% ;**
- **le stationnement à 28% ;**
- **la circulation à 17%**.



Source : EMD Nîmes Métropole 2014-2015

Selon l'EMD 2014-2015, les qualificatifs pour le mode de transport Voiture sont les suivants :

1er ADJECTIF RELATIF A L'AUTOMOBILE	%
PRATIQUE	26
RAPIDE	23
REND AUTONOME (OU LIBRE)	13
INDISPENSABLE-VITAL-NECESSAIRE	12
UTILE	7
POLLUANT	4
CHER	4
CONFORTABLE	3
FACILE	2

Source : EMD Nîmes Métropole 2014-2015

Synthèse « mobilité » : Atouts - Faiblesses - Enjeux

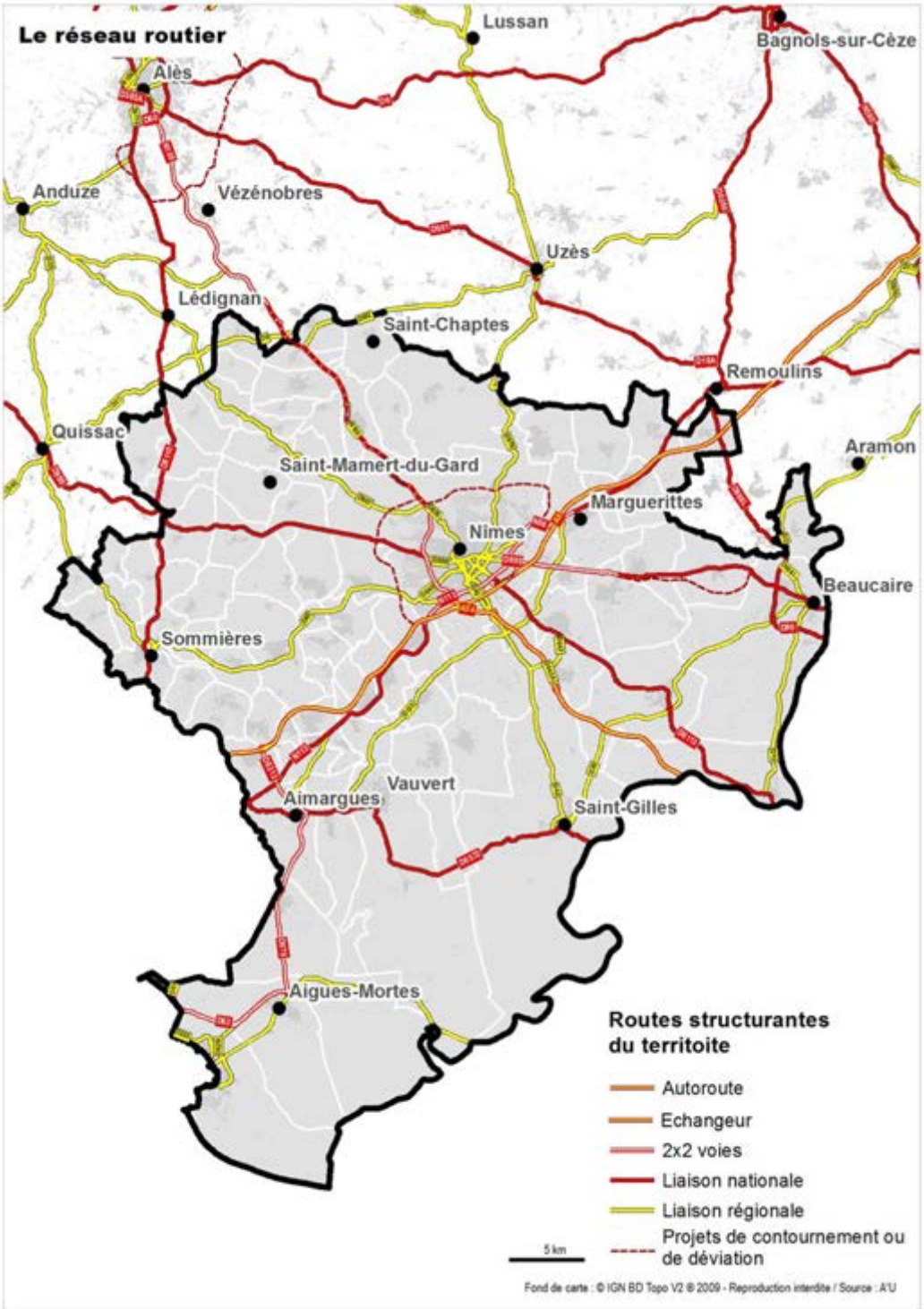
Atouts	Faiblesses
➢ De nombreux nîmois travaillent à Nîmes, se déplacent peu et sur de courtes distances, ce qui laisse des possibilités pour le développement des modes actifs et particulièrement du vélo ➢ Les déplacements « de loisirs » et « d'accompagnement » du fait de présence d'établissements scolaires sont importants, il est possible d'intervenir et modifier les comportements pour limiter les perturbations en « heure de pointe » pour le motif « loisirs » et travailler sur les horaires des établissements scolaires pour le motif « accompagnement » ➢ L'usage des transports publics est satisfaisant et sera conforté avec le projet de prolongement de la ligne 1 et le projet de la ligne 2 de TCSP (transport en commun en site propre)	➢ La ville attire beaucoup d'actifs des villes voisines, ce qui contribue à augmenter le trafic routier ➢ La voiture est prédominante et l'usage du vélo très peu marqué
Enjeux	
➢ Orienter les développements urbains et par conséquence l'organisation des déplacements urbains en fonction des nouvelles contraintes du PPRI ➢ Valoriser le réseau de transports collectifs, notamment en site propre, afin de pouvoir intéresser le maximum de population. La densification urbaine autour des axes forts peut s'opérer ➢ Développer les pôles d'échange, notamment aux entrées de ville, permettant de capter les usagers extérieurs qui souhaitent accéder au centre-ville ➢ Développer les pratiques cyclistes sur les courtes et moyennes distances ; aménagement des cheminements : directs et sécurisés vers les pôles générateurs d'emplois et d'études, ainsi que les commerces, promotion de l'usage du vélo au quotidien, organisation de services (location), stationnement sécurisé au droit des pôles générateurs au plus près des accès	

I.7.3. STRUCTURE ET FONCTIONNEMENT DU RESEAU VIAIRE

I.7.3.1. Hiérarchisation du réseau de voirie

A – A l'échelle du département du Gard

Une analyse du territoire défini par le Scot du Sud du Gard montre que le réseau structurant national converge vers la ville de Nîmes de façon radiale. Celle-ci est donc **un nœud routier stratégique à l'échelle du Sud du département**.



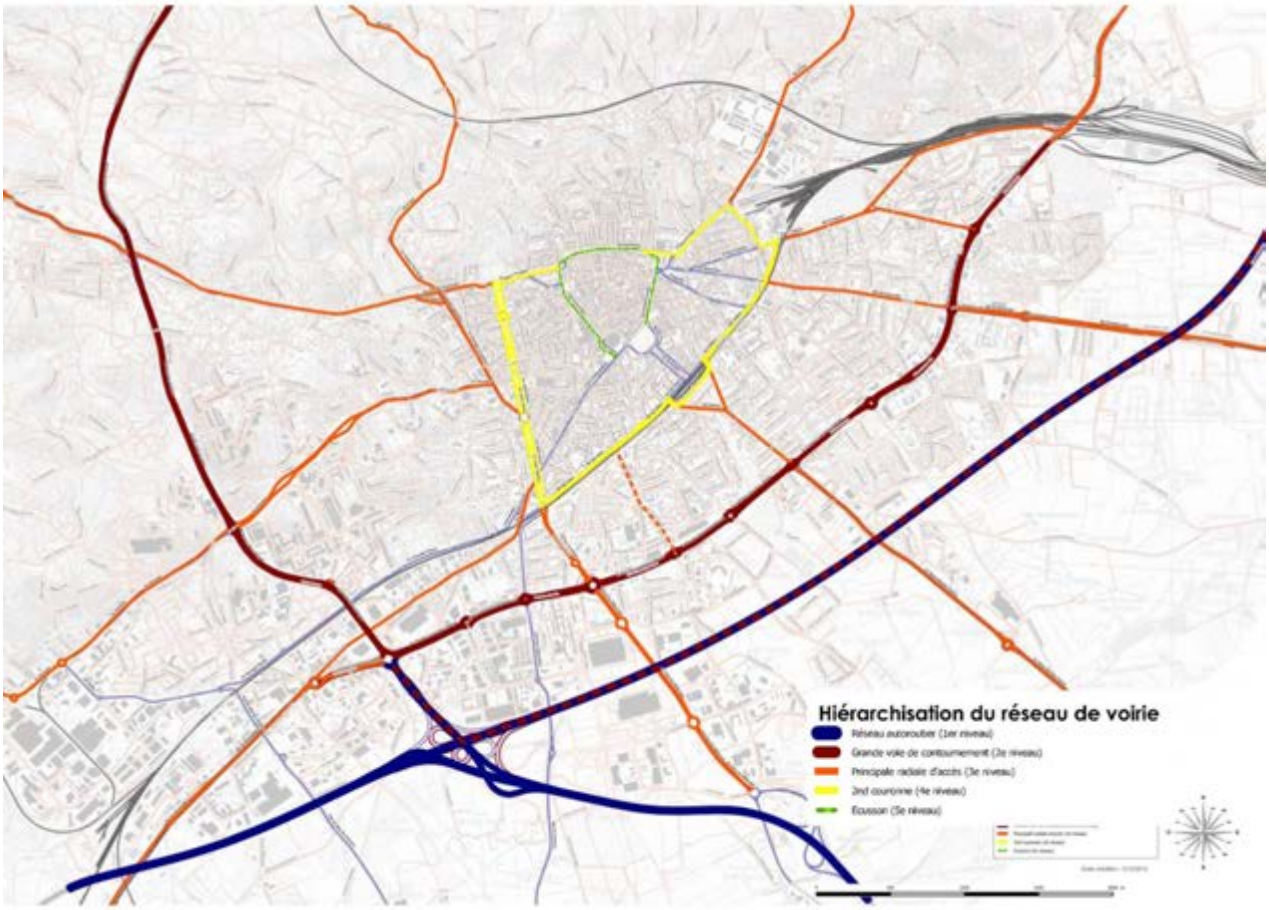
Source : Diagnostic stratégique SCoT du Sud du Gard – Novembre 2015

B – A l'échelle de la ville de Nîmes

La commune de Nîmes s'articule autour d'un système radial de voiries. Cette convergence des grandes infrastructures engendre une omniprésence de la voiture. Les données issues du PDU de l'agglomération nîmoise de 2004 retravaillé dénombrent 5 niveaux de hiérarchisation :

- **Niveau 1 : le réseau autoroutier** avec l'A9 (TMJA > 75 000 véh/jr) et l'A54, toutes deux appartenant au réseau national ;
- **Niveau 2 : Grandes voies de contournement – le réseau primaire d'agglomération** correspondant aux fonctions de **transit** (au travers de l'agglomération), et aux fonctions d'entrées / sorties du centre-ville (trafic interquartiers). On note par exemple la RN106 qui cumule un TMJA de plus de 20 000 véh/jr, jusqu'à 40 000 véh/jr entre Valdegour et le Boulevard Allende ;
- **Niveau 3 : Principales radiales d'accès – le réseau primaire de Nîmes Centre** sur lequel repose la fonction d'**échanges** entre les différents quartiers de Nîmes et les 26 autres communes de l'agglomération : Route de Sauve (RD999), RD40, Boulevard Kennedy (RD640), Route de Montpellier (RN113), Avenue François Mitterrand (RD42), Avenue de la Liberté, Avenue Pierre Mendès France (RD6113 – « Route d'Arles »), Avenue du Général Leclerc, Route de Beaucaire (RD999), Route d'Avignon, Avenue de Bir Hakeim, Route d'Uzès (RD979) ;
- **Niveau 4 : Seconde couronne – la voirie de liaison entre pôles** assurant un premier niveau de protection du centre-ville ainsi que des relations interquartiers et entre les quartiers et l'Ecusson ;
- **Niveau 5 : Ecusson – la voirie de distribution**, constitué des boulevards du tour de ville : Bd Gambetta, Bd Alphonse Daudet, Bd Victor Hugo, Bd de la Libération, Bd Amiral Courbet, assurant uniquement les flux en relation avec l'intérieur de l'Ecusson et ses abords, en particulier les parcs en ouvrage ;
- **Autres voies** supportant uniquement des flux internes aux quartiers ou interquartiers.

Cette hiérarchisation est représentée sur la carte en page suivante :



Source : Plan Local de Déplacements de la ville de Nîmes – Horizon Conseil – 01/2016

➔ La structure du réseau viaire et le plan de circulation en vigueur induisent des usages multiples et variés sur certains axes notamment en cœur de ville. Ainsi, des axes tels que la rue du Général Perrier, la Rue Clérisseau ne devraient pas supporter des flux de transit.

I.7.3.2. Caractéristiques du réseau de voirie

Au regard de leurs caractéristiques géométriques et bien que la lisibilité du plan de circulation ne soit pas évidente, on peut cependant observer une relative homogénéité de traitement des **voiries du réseau primaire** corrélativement à leurs usages et histoires :

- **les pénétrantes radiales venant du Nord de la ville** conservent une chaussée bidirectionnelle de 6 à 7 mètres bordée de murs (habitations, jardins) avec des trottoirs dans les zones urbaines les plus denses. Les carrefours sont plans, le plus souvent en croix avec ou sans îlots avec priorité à la pénétrante qui n'est cependant pas systématique ;

- **les périphériques** sont en continuité du réseau routier national (et ex RN) et supportent un trafic élevé de desserte et de transit. La caractéristique commune de ce type de voie est l'aménagement en chaussées de deux voies séparées par un terre-plein central. Les carrefours sont majoritairement de type giratoire et régulés par feux ;

- **le centre-ville** est constitué d'un maillage de voies plus ou moins anciennes, raccordées aux boulevards du tour de ville.

Au Sud, **les barreaux de liaisons les plus récents** (quartier des Costières) traversent des espaces larges correspondant à des quartiers mixtes (affaires, commerciaux, résidentiels, …). Les services présents favorisent de nombreux mouvements piétonniers. Les carrefours sont gérés par signalisation tricolore.

Les barreaux de liaison plus anciens sont moins «aérés». Les trottoirs n'y sont pas toujours très larges et les carrefours secondaires sont très fréquents.

Les grands boulevards à sens unique ou à chaussée séparée par des esplanades ont deux voire trois voies largement dimensionnées (Avenue Jean Jaurès, Avenue Georges Pompidou, Avenue Kennedy, …). Les zones de trottoirs sont vastes lorsqu'elles ne sont pas occupées par les véhicules en stationnement. Avec de grands alignements d'arbres, ils forment les couloirs verts du centre-ville.

I.7.3.3. Maillage du réseau de voirie

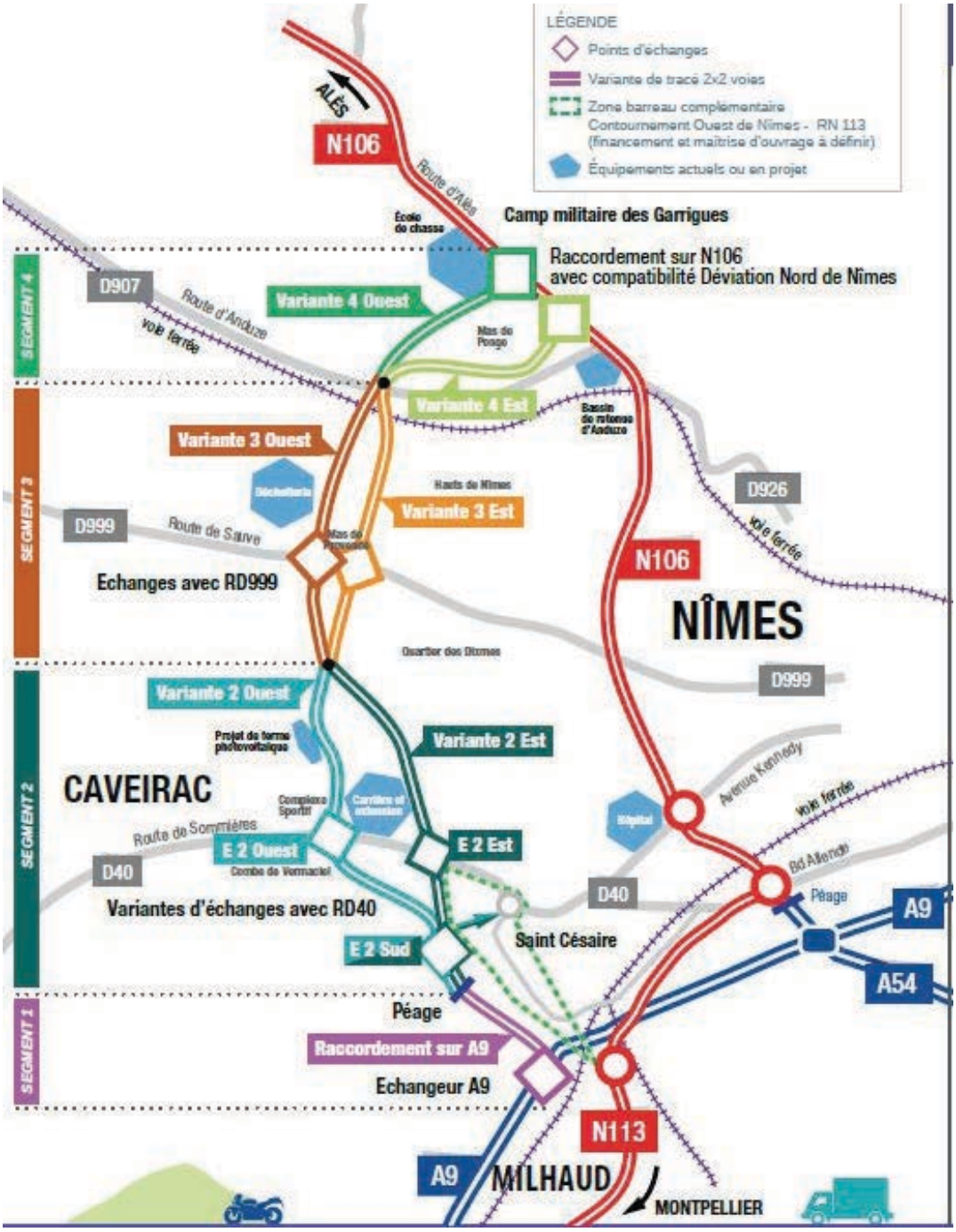
Le boulevard périphérique sud (ancienne Route Nationale) a été conçu à l'origine pour dévier le trafic de transit à l'extérieur de la ville, en limite d'urbanisation. Aujourd'hui, c'est **une véritable rocade urbaine** faisant à la fois partie du réseau de desserte et du réseau d'évitement (trafic de transit).

Les secteurs à l'est et à l'ouest de Nîmes ne sont pas aujourd'hui suffisamment maillés, malgré les raccordements à l'autoroute (Nîmes Est) et la RD999 pour le secteur de Courbessac et les RN106 et RD40 pour les quartiers ouest.

L'aménagement de zones d'activités et la densification urbaine de ces secteurs devraient s'accompagner de l'aménagement d'infrastructures nouvelles tant au niveau de la desserte routière que des modes alternatifs. Par exemples :

- **le contournement Ouest de Nîmes** a été soumis à la concertation (27/02 au 07/04/2017 - maîtrise d'ouvrage Etat). Il complétera le réseau parallèlement à la RN106 actuelle qui sera alors déclassée en voirie locale. Il consiste en la construction d'une infrastructure nouvelle d'un linéaire d'environ 12 km assurant la déviation par l'ouest de l'agglomération nîmoise, de la RN106 entre le nord de Nîmes, et l'A9 au sud. Depuis la route d'Alès, au droit du Camp des Garrigues, le contournement Ouest de Nîmes franchit la route d'Anduze et la voie ferrée Nîmes Alès, puis emprunte un tracé en frange des communes de Nîmes et de Caveirac pour rejoindre la route de Sauve, puis celle de Sommières et enfin l'A9 sur la commune de Milhaud. 4 points d'échanges seront proposés :
    - la RN106 au nord de Nîmes (échangeur assurant également les possibilités de liaison vers le projet de déviation Nord prévu par le Conseil départemental du Gard),
    - la RD999 (route de Sauve),
    - la RD40 (route de Sommières),
    - l'A9 (nouvel échangeur situé sur la commune de Milhaud).

  (voir I.7.3.6. Projets et prospective / A.3 –- Zoom sur la porte Ouest : à l'échelle de l'agglomération : Projet de contournement Ouest) ;



Source : Contournement Ouest de Nîmes – Nouvelle liaison routière entre la route d'Alès et l'A9 – Dossier de concertation – 27 février au 7 avril 2017 – Schéma de principe

- **les quartiers Est de Nîmes** seront quant à eux accessibles depuis le nord (axe Alès / Nîmes) via le projet de déviation Nord (maîtrise d'ouvrage Département) (dossier DUP en cours) ;

- **La voie urbaine sud** permettra de rejoindre la route de Beaucaire depuis la Ville Active, offrant une nouvelle alternative aux déplacements Est Ouest. **Cet axe est situé entre le boulevard périphérique sud (bd Salvador Allende) et l'Autoroute A9, parallèle à ces deux axes.** Pour réaliser ce prolongement, les voiries seront, selon les cas, modifiées ou créées. Elles permettront ainsi de fluidifier la circulation. Pour faciliter les déplacements entre les quartiers, seront créées des liaisons piétonnes et cyclables agréables, pour diversifier les parcours alternatifs à l'utilisation de la voiture *(voir I.7.3.6. Projets et prospective / A.2 – Zoom sur le projet de la Voie Urbaine Sud)*.

Source : Carte issue de la concertation pour le projet de la déviation Nord de Nîmes

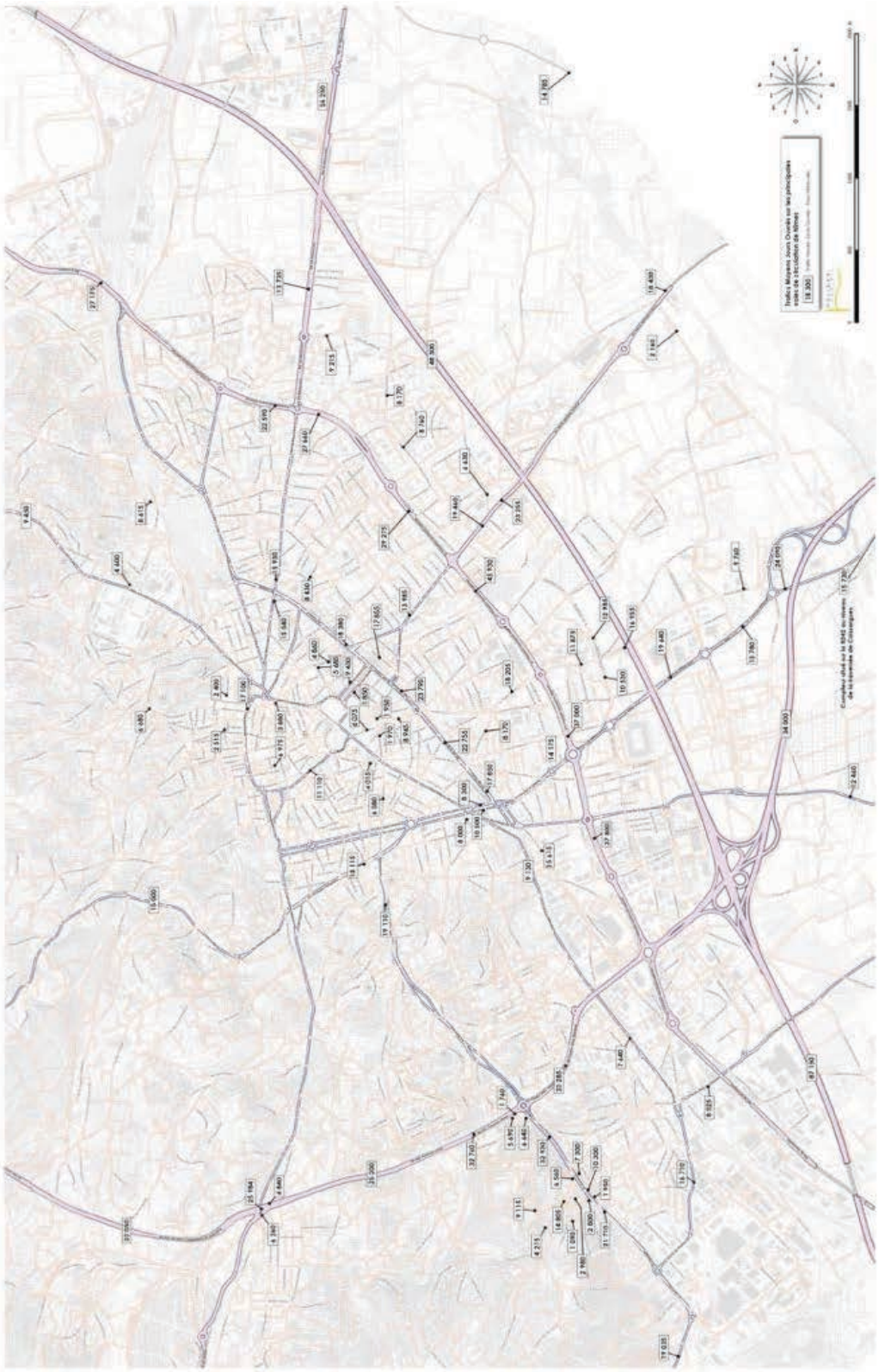
➔ A terme, la hiérarchisation du réseau de voirie sur le territoire communal évoluera essentiellement en fonction de **l'aménagement de sites propres TC** (avec diminution de capacité des voies actuelles) et de **l'aménagement du contournement Ouest** qui permettra de « transformer » la RN106 actuelle en véritable boulevard urbain.

➔ **Les boulevards périphériques et les pénétrantes Sud** (routes d'Arles et de Beaucaire) feront toujours partie du réseau primaire, assurant à la fois des fonctions de transit et de distribution des quartiers urbains les plus récents.

I.7.3.4. Niveaux de trafics

A – Trafic moyen jours ouvrés (TMJA)

Les niveaux de trafic moyens des jours ouvrés (TMJO) sur les principales voies de circulation (2 sens confondus) sont présentés ci-dessous :



Source : Plan Local de Déplacements de la ville de Nîmes – Horizon Conseil – 01/2016

Nous pouvons mettre en exergue les TMJO (2 sens confondus) suivants :

- Boulevard Allende : entre 23 et 37 800 véh/j ;
- RN106 :
  - entre la route de Sauve et le chemin du Bas de Lauze : 37 100 véh/j
  - entre le giratoire de l'A9 et le carrefour des Arts : 46 400 véh/j ;
- Axes radiaux d'accès au centre-ville de Nîmes (volumes deux sens) :
  - Avenue Gamel, Boulevard Leclerc, Route de Beaucaire et Route d'Avignon : entre 14 000 et 18 200 véh/j ;
  - Avenue Kennedy : 19 100 véh/h (à proximité de l'avenue Pompidou) ;
  - Avenue Roosevelt : 18 100 véh/j ;
  - Avenue Dayan et Avenue Mal Juin : respectivement 9 100 véh/j et 15 600 véh/j ;
- Tour de l'Écusson : des trafics très variables, compris entre 10 000 et 17 000 véh/j :
  - La section "Nord (Boulevard Gambetta) est la plus circulée avec plus de 17 000 véh/j ;
  - la section "Ouest" (Boulevard Victor Hugo) est moyennement circulée (11 000véh/j) ;
  - la section "Nord" est nettement plus circulée car elle cumule plusieurs fonctions : tour de ville, trafic d'accès au C-V de Nîmes, échanges et transit interquartiers Est>Ouest ;
  - Avenue du Général Perrier : près de 7 000 véh/j en cœur de ville.

➔ **Globalement, les volumes de trafic sont cohérents avec le dimensionnement des voiries en section courante.**

B – Analyse qualitative des conditions de circulation en Heures de Pointe

Les cartes ci-après présentent les différents états d'écoulement des trafics automobiles, en Heure de Pointe du Matin, dans la tranche horaire 8h – 9h puis en Heure de Pointe du Soir entre 17h et 18h, pour une journée "type" mardi/jeudi.

Ces états sont classifiés en quatre catégories correspondant à des niveaux de saturation :

- **Fluide** : niveau de saturation inférieur à 0,8, soit un écoulement satisfaisant ;
- **Dense** : niveau de saturation compris entre 0,8 et 0,9, se traduisant par une circulation dense et continue qui s'opère à des vitesses plus « réduites », mais sans phénomène de rétention ou de circulation « en accordéon » ;
- **Perturbé** : niveau de saturation compris entre 0,9 et 1, soit un écoulement ralenti, mais sans blocage des flux. L'infrastructure est en limite de capacité ;
- **Saturé** : niveau de saturation supérieur à 1, se traduisant par une circulation "au pas", voire ponctuellement bloquée, liée aux entrecroisements et autres mouvements de rabattement. La voie n'est plus en mesure de répondre à la demande de trafic.

Cette classification a été bâtie en intégrant d'une part les volumes de trafic recensés en heures de pointe, d'autre part les observations réalisées in situ à ces mêmes périodes.

Nota Bene : les états de trafics présentés ci-après doivent être considérés comme des situations moyennes, hors incident ou évènement sur le réseau viaire.

B.1 – Analyse qualitative des conditions de circulation en Heure de Pointe du Matin 8H-9H (HPM)

Pour les conditions de circulation en Heure de Pointe du Matin (HPM), il ressort les caractéristiques suivantes :

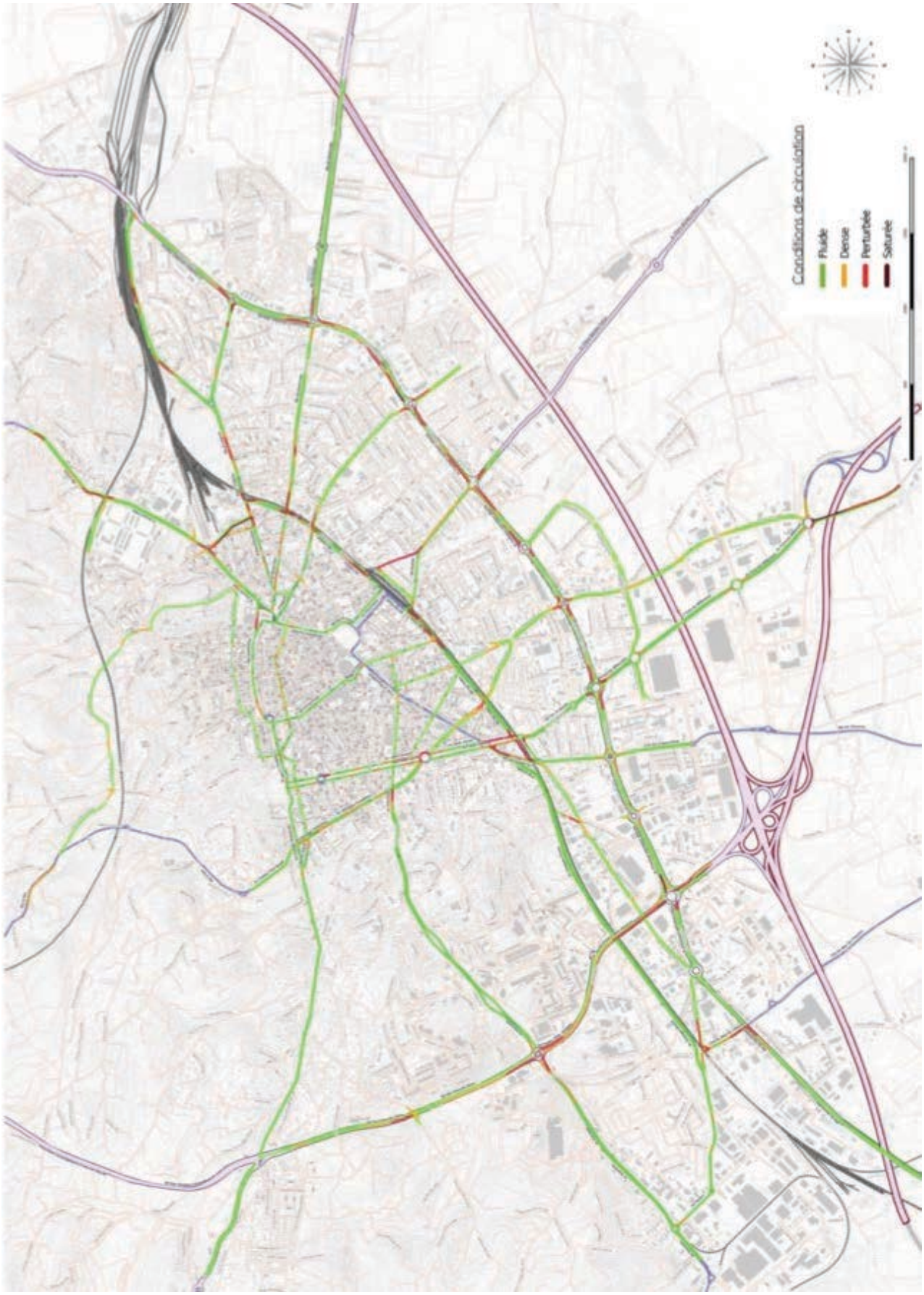
- **Un axe de dysfonctionnement majeur** : la RN106 dans le sens Nord → Sud depuis la route de Sauve jusqu'au giratoire RN106/RN113/A9 ;

- **Un axe au fonctionnement "chaotique"** : l'avenue Allende, chacun des carrefours ponctuant l'itinéraire est source de perturbations dans l'écoulement des trafics ;

- **Trois secteurs aux conditions de circulation perturbées, voire saturées** :
  - Carrefour Jean Jaurès – Maréchal Juin – Sergent Triaire – République ;
  - Secteur gare : Triaire – Talabot – Leclerc ;
  - Secteur Hoche – Pitot – Faïta – Sully.

À une échelle élargie, la Route de Caissargues - RD42 – connaît une saturation importante le matin en entrée sur la ville de Nîmes.

➔ **L'Heure de Pointe du Matin est donc caractérisée d'une part par un écoulement fluide à dense et en cohérence avec un contexte circulatoire d'une commune de 150 000 habitants ; d'autre part par quelques secteurs ou axes aux dysfonctionnements marqués, voire aigus.**



Source : Plan Local de Déplacements de la ville de Nîmes – Horizon Conseil – 01/2016 – Carte d'écoulement des trafics un jour type de semaine (mardi/jeudi) le matin entre 8h et 9h

B.2 – Analyse qualitative des conditions de circulation en Heure de Pointe du Soir 17H-18H (HPS)

Pour les conditions de circulation en Heure de Pointe du Soir, par rapport à l'Heure de Pointe du Matin, il ressort les caractéristiques suivantes :

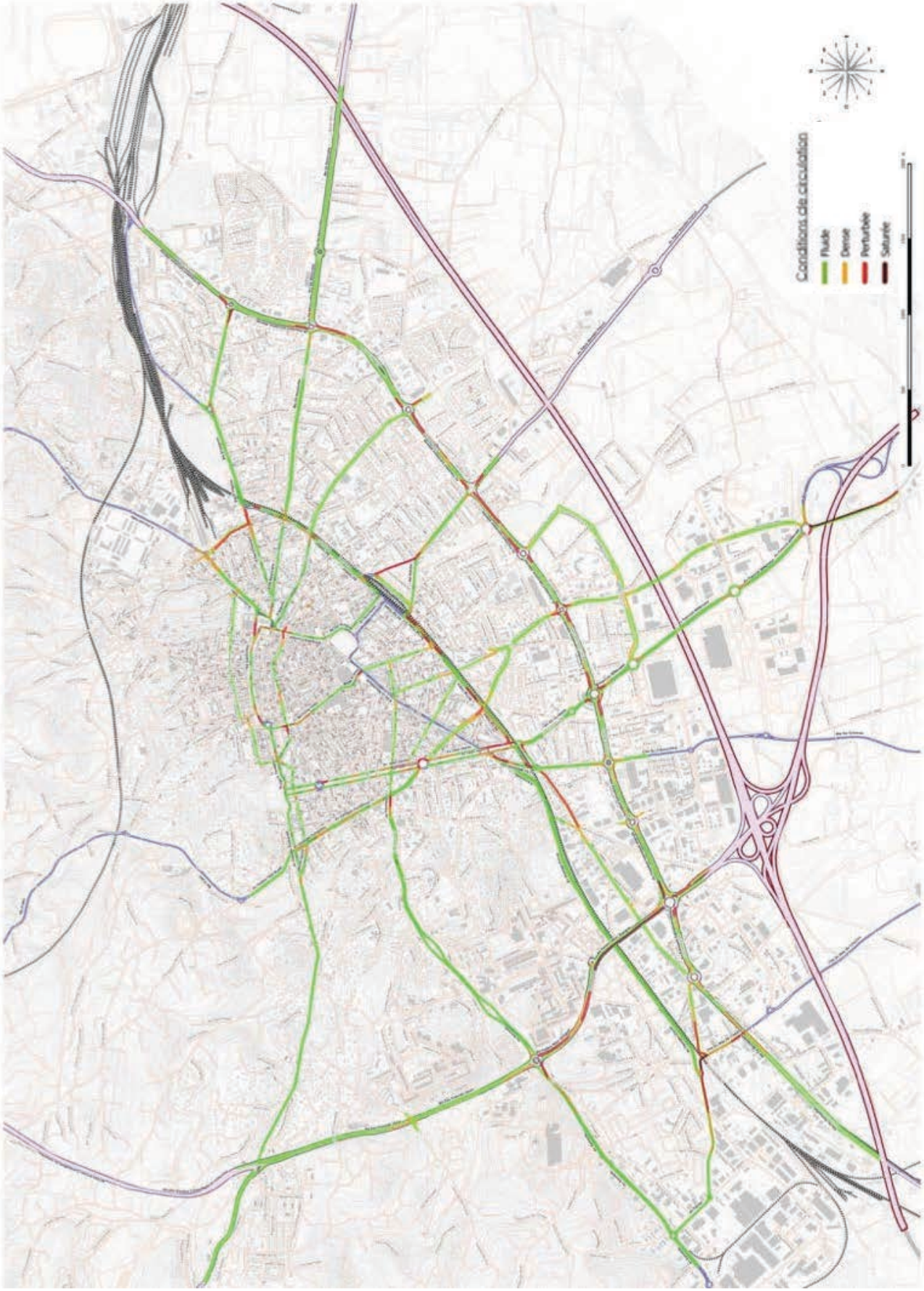
- **Des situations d'écoulement « dense à perturbé » plus nombreuses**, constat cohérent avec des niveaux de trafic généralement plus élevés en HPS par rapport à ceux de l'HPM ;

- **Le maintien d'un axe de dysfonctionnement majeur** : la RN106, tout particulièrement dans le sens Nord → Sud, jusqu'au giratoire RN106/RN113/A9. A noter que le vendredi soir, il est constaté une remontée importante de véhicules dans le sens Sud → Nord, entre le carrefour des Arts et le giratoire Francfort sur l'Oder ;

- **Avenue Allende** : des rétentions et des temps d'attente en amont de chaque carrefour sans phénomène d'auto blocage entre carrefours ;

- **Trois secteurs** aux conditions de circulation perturbées comme pour le matin :
    - Carrefour Jean Jaurès – Maréchal Juin – Sergent Triaire – République ;
    - Secteur gare : Triaire – Talabot – Leclerc ;
    - Secteur Hoche – Pitot – Faïta – Sully.

➔ **A l'image de l'HPM, l'Heure de Pointe du Soir est elle aussi caractérisée d'une part par un écoulement des flux fluide à dense et en cohérence avec un contexte circulatoire d'une commune de 150 000 habitants ; d'autre part par quelques secteurs ou axes aux dysfonctionnements plus ou moins marqués.**



Source : Plan Local de Déplacements de la ville de Nîmes – Horizon Conseil – 01/2016 – Carte d'écoulement des trafics un jour type de semaine (mardi/jeudi) le soir entre 17h et 18h

C – Evolutions du trafic routier

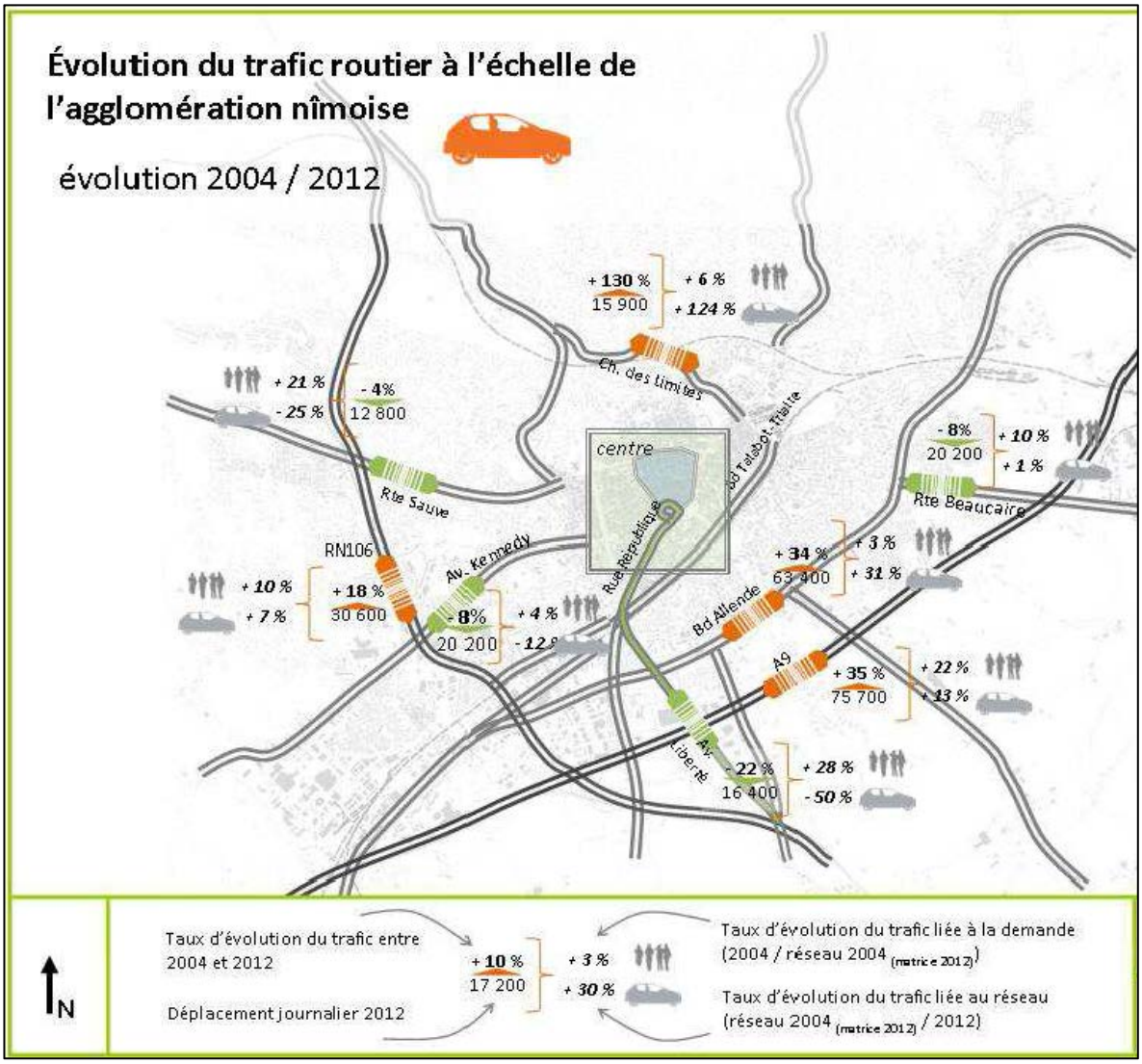
Ces évolutions ont été analysées entre la situation de référence 2004 (avant P.D.U.), une situation 2012 "au fil de l'eau" (affectation de la demande 2012 sur le réseau 2004) et une situation recalée 2012 (intégrant les modifications de réseau routier) à travers les résultats des modélisations réalisées sous EMME4 (Cf. Etude EGIS – 2013).

Entre 2004 et 2012, les phénomènes cumulés tels que l'augmentation de la population et des emplois, l'étalement urbain, la hausse du nombre de déplacements, les baisses de trafic liées au report modal se transcrivent par les effets suivants :

- augmentation du trafic de transit sur les autoroutes A9 et A54 ;
- augmentation du trafic sur les principales pénétrantes de Nîmes (route de Beaucaire, d'Arles, avenue Kennedy, route de Sauve, …) ainsi que sur les voies de contournement : RN106 (+18%) et le boulevard Allende (+34%) ;
- relative stabilité du trafic au centre de Nîmes (une conséquence du plan de circulation AEF (Arènes Esplanade Feuchères) / Jaurès + T1.

L'usage prépondérant de la voiture comme moyen de transport congestionne certains axes structurants, notamment les pénétrantes autour de Nîmes. Les trafics moyens annuels les plus élevés se retrouvent sur :

- la RN160 (quartier Carémeau) avec 30 600 véhicules/jour/2 sens confondus en moyenne et une augmentation du trafic journalier annuel de +18% de 2004 à 2012 ;
- le boulevard Allende (route d'Arles) avec 63 400 véhicules/jour/2sens confondus en moyenne avec une augmentation du trafic journalier annuel de +34% de 2004 à 2012.



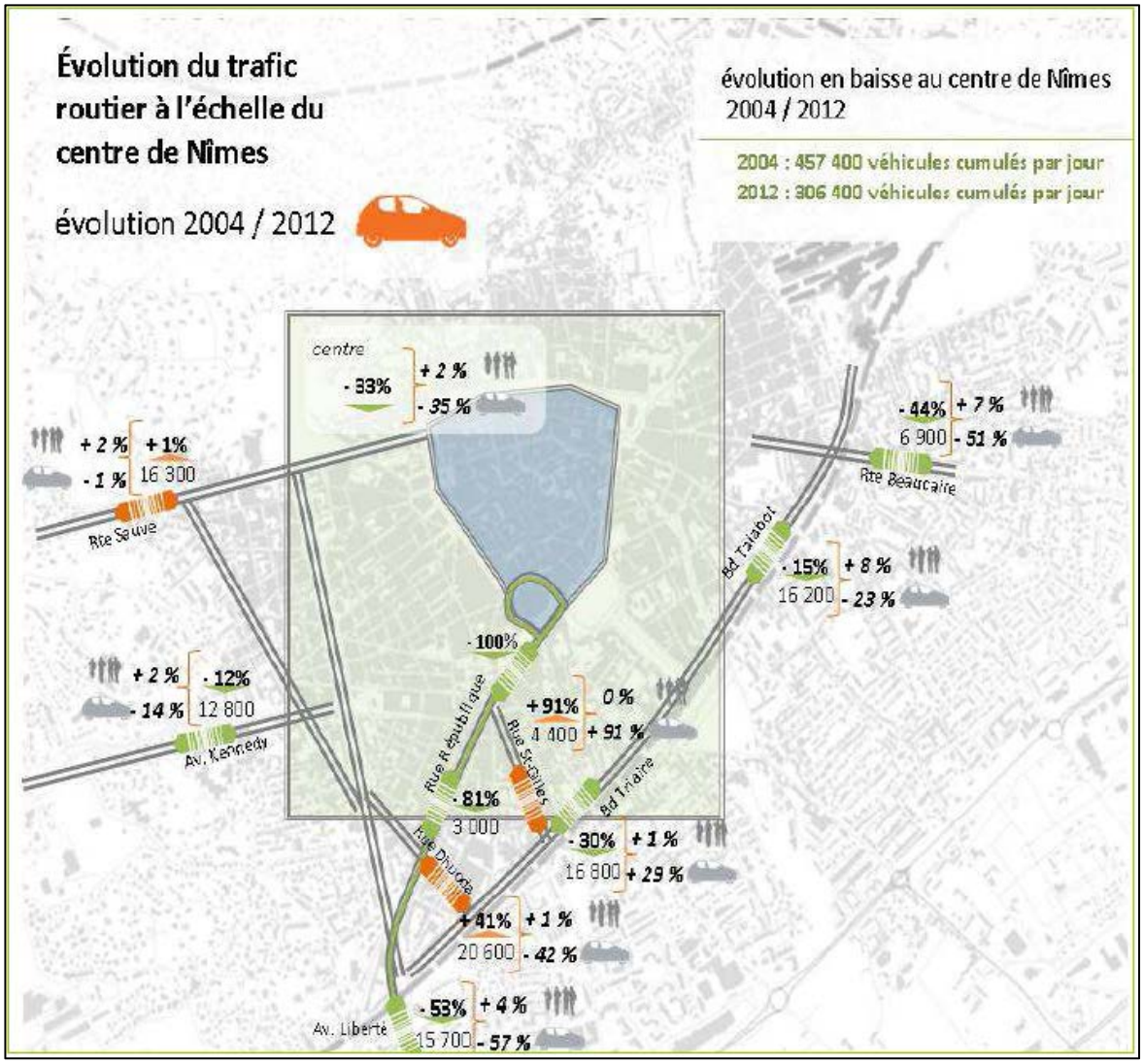
Source : Rapport d'évaluation PDU – Septembre 2013 – Egis

➔ **Le 29 septembre 2012 était inauguré le premier tronçon de la ligne T1 de Tango+ et la mise en service du prolongement de la ligne 1 de TCSP autour de l'Ecusson a eu lieu le 3 décembre 2016. Ces deux développements de l'offre en transports en commun ont et vont reconfigurer les déplacements sur l'Agglo.**

Plus précisément, au niveau du centre de Nîmes, on constate les effets suivants en 2012 et 2004 :

- **une baisse significative des trafics au centre-ville de Nîmes**
    - dans le secteur de l'Ecusson élargi sur l'ensemble du centre-ville : environ -33% 306 410 véh/j en 2012 et 457 390 véh/j en 2004 ;
    - sur le secteur Arènes / Esplanade Charles de Gaulle / Feuchères due à la fermeture complète d'itinéraires de transit par le centre-ville pour les véhicules particuliers. En découle notamment une baisse importante sur les boulevards Courbet et Libération consécutive aux dispositifs circulatoires du secteur AEF ;
    - sur l'axe T1 (Liberté, Jaurès, République) due aux fortes restrictions de capacité liées à l'insertion du transport en commun en site propre ;
    - sur le boulevard Talabot – Triaire due aux restrictions de capacité liées à l'aménagement de priorités TC aux carrefours (Pont de l'Observatoire notamment), mais aussi et surtout aux fortes baisses de trafic de l'opération AEF et de l'insertion de T1 sur l'axe Liberté/Jaurès ;
    - sur les principales pénétrantes d'accès au centre-ville : route de Sauve, Av Kennedy, route de Beaucaire, route d'Avignon, … ;

- **des reports de trafic significatifs** :
    - sur la rue Dhuoda, la rue de Saint Gilles, le Chemin des Limites, le boulevard Allende, la RN106 et la Voie Urbaine Sud, ces reports ayant parfois été accompagnés par des mesures récentes d'optimisation de la capacité de ces axes ;
    - sur les autoroutes A9 et A54.



Source : Rapport d'évaluation PDU – Septembre 2013 – Egis

En complément, les indicateurs globaux révèlent **sur la période 2004 – 2012** : une hausse des temps passés sur le réseau de 25 % (liée au développement socio-économique et aux aménagements de voirie) et une baisse proportionnelle de la vitesse moyenne de – 24 %.

Ces évolutions peuvent s'expliquer par :

- **la non-réalisation d'infrastructures** telles que la déviation Nord de Nîmes, le prolongement de la Voie Urbaine Sud et le contournement Ouest (infrastructures projetées) ;

- **une politique de maîtrise des déplacements automobiles et d'organisation des pratiques de stationnement** ne permettant pas suffisamment d'inciter aux reports vers les transports collectifs.

Globalement, on retiendra :

- **une dégradation des conditions de circulation à l'échelle de l'agglomération** et liées d'une part à la non-réalisation de certaines voies structurantes telles que la déviation Nord de Nîmes, la voie urbaine Sud prolongée jusqu'à la Route d'Arles et le contournement Ouest ; d'autre part à la poursuite du développement socio-économique de l'agglomération, mais aussi aux restrictions de circulation induites par la mise en service du T1 et du projet AEF ;

- **une baisse de trafic dans le centre-ville de Nîmes au profit des transports en commun, des modes doux et d'une amélioration significative des espaces publics**.

D – Modélisation des trafics à l'horizon 2015 et secteurs à enjeux dans le cadre du PLD de Nîmes

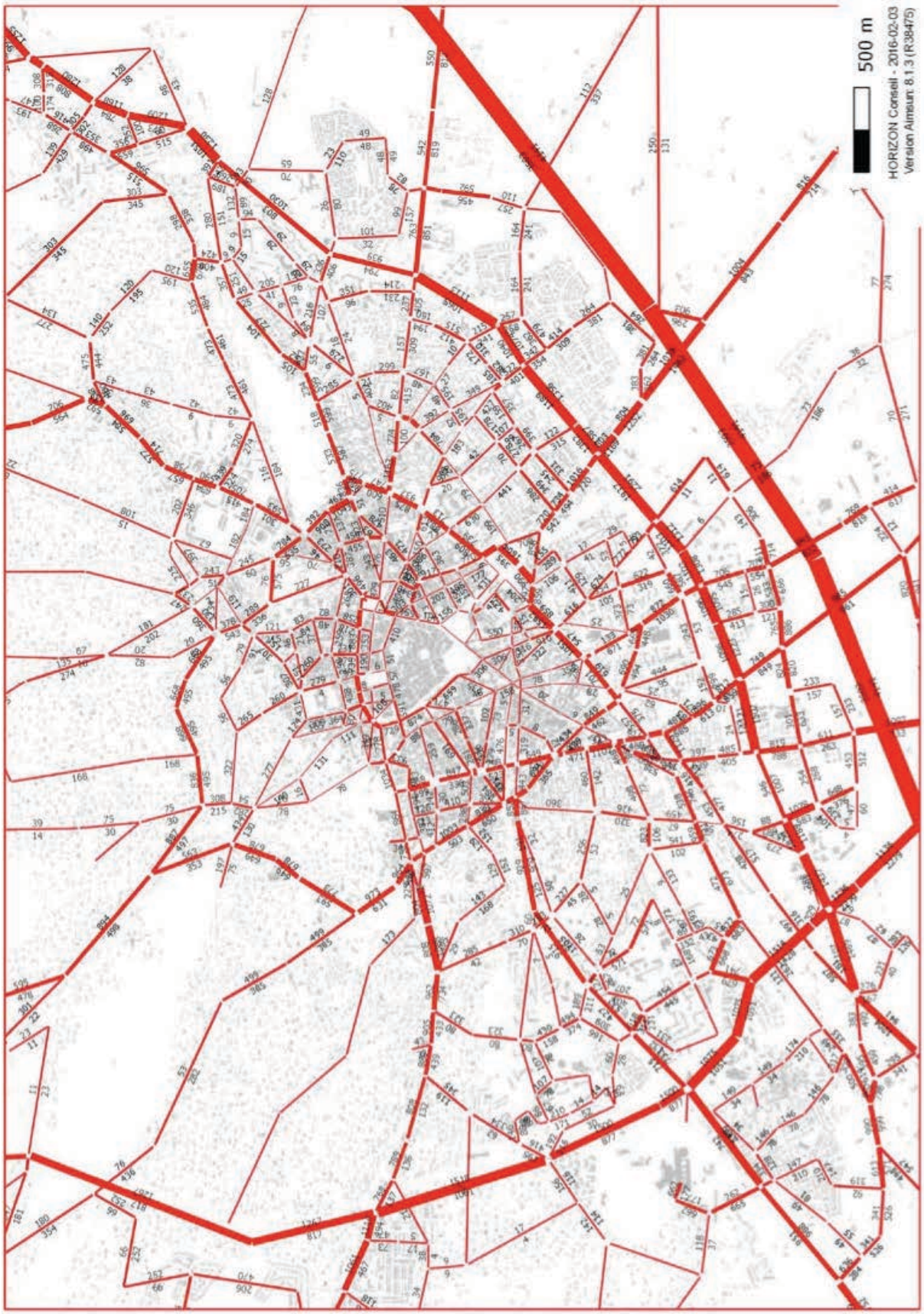
Dans le cadre du PLD de Nîmes, une modélisation macroscopique des trafics a été faite sur la base d'un réseau 2015 et à un horizon 2015. Cette mise à jour a consisté à :

- intégrer, dans une base de données nécessaire à l'ajustement, les données issues de comptages automatiques et directionnels réalisés les dernières années (2012-2015) ;

- vérifier les sens de circulation du fait de l'évolution du réseau (modification du sens de circulation de certaines voies ;

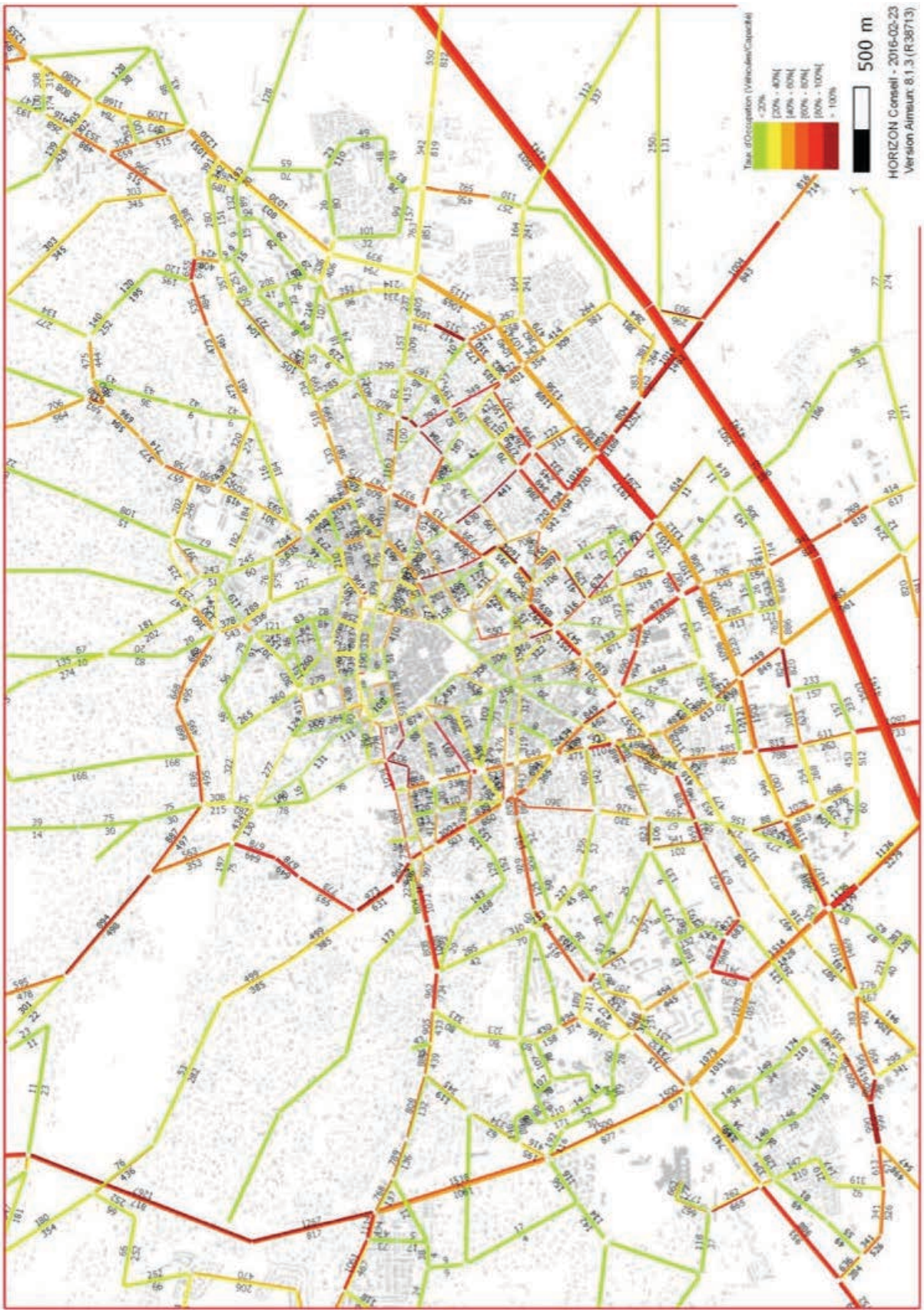
- créer de nouvelles voies (Rue Puech de Grue, Rue du Grand Camargue…) ou supprimer des connexions (connexion entre rue Gaston Teissier et l'avenue de la Liberté).

Les charges de trafic en Heure de Pointe du Soir sont présentées en page suivante.



Source : Plan Local de Déplacements de la ville de Nîmes – Horizon Conseil – 01/2016 – Charges de trafic à l'HPS (simulées en 2015 avec les données 2015 – avec réseau modifié)

Une analyse des saturations a été faite et la carte ci-dessous présente le taux d'occupation du réseau viaire.



Source : Plan Local de Déplacements de la ville de Nîmes – Horizon Conseil – 01/2016 – Taux d'occupation (véhicules / capacité) à l'HPS (simulées en 2015 avec les données 2015 – avec réseau modifié)

L'analyse des trafics met en évidence différents points noirs (nœuds, voies, …) pouvant poser des problèmes de sécurité ou de congestions principalement aux heures de pointe.

Les voies présentant le niveau de trafic le plus important en milieu urbain sont :

- la RN106 de Valdegour jusqu'au boulevard Allende ;
- le boulevard Allende, secteur Ville Active et route d'Arles ;
- le carrefour de l'Europe ;
- la RD40 / avenue Kennedy jusqu'à la RN106 ;
- le boulevard Jean Jaurès entre la place Séverine et le boulevard Triaire ;
- l'avenue Gambetta / rue Vincent Faïta / rue Sully / route d'Uzès ;
- l'avenue Mitterrand (ex RD42) ;
- la route de Sauve ;
- le secteur du Triangle de la gare.

Certaines voies de l'hypercentre supportent également un trafic élevé, telles que les boulevards Victor Hugo, Amiral Courbet.

La ville de Nîmes dans le cadre de la réalisation de son Plan Local des Déplacements (PLD) met en place progressivement un nouveau plan de circulation et des études sur 5 secteurs "à enjeux" ont été réalisées :

1. Carrefour Maréchal Juin/Chemin de Capouchiné / Avenue Jean Jaurès/Avenue de la Liberté ;
2. Carrefour du Planas ;
3. Triangle de la Gare ;
4. Route de Beaucaire et le quartier Beausoleil ;
5. Francfort sur l'Oder.

I.7.3.4. Projets et prospective

A – Principaux projets routiers

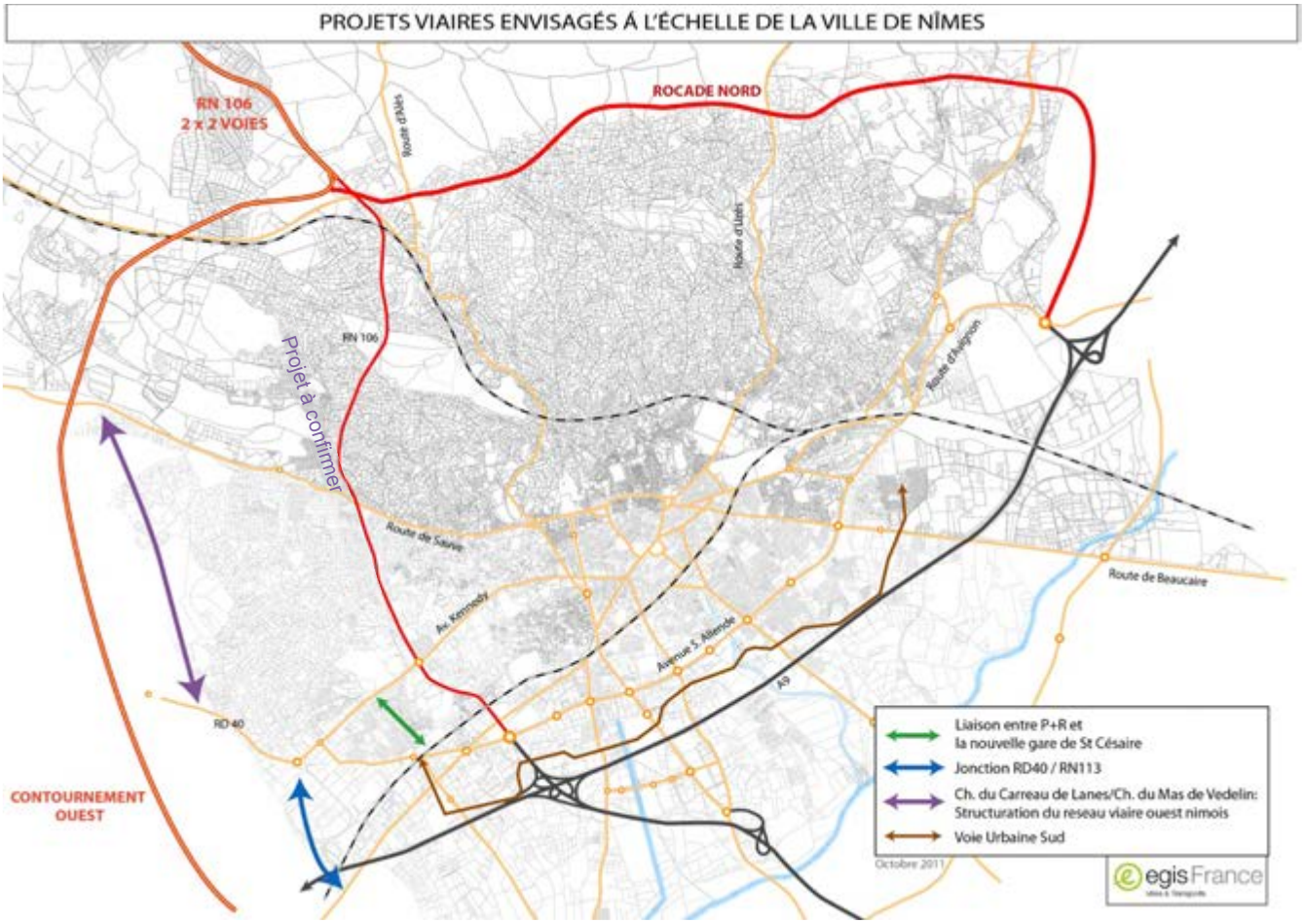
Les principaux projets d'infrastructures envisagés à l'échelle communale sont :

- **la voie de contournement ouest** visant à soulager la RN106 (un fuseau pour un tracé neuf à l'ouest de Nîmes) ;
- **la rocade nord** permettant la jonction avec l'est nîmois : entre la route d'Alès et la route d'Avignon ;
- **la voie urbaine sud** (projet en cours de réalisation) ;
- **la jonction entre la RD40 et la RN113**.

Ces projets à moyen / long terme visent à améliorer le trafic de transit et de contournement du centre-ville.

Ce sont des projets participant au réseau principal nîmois.

Ces projets vont de pair avec la volonté de compléter le maillage de la ville par des liaisons douces en vue de donner une réelle alternative à la voiture (schéma vélo, schéma piéton,…).



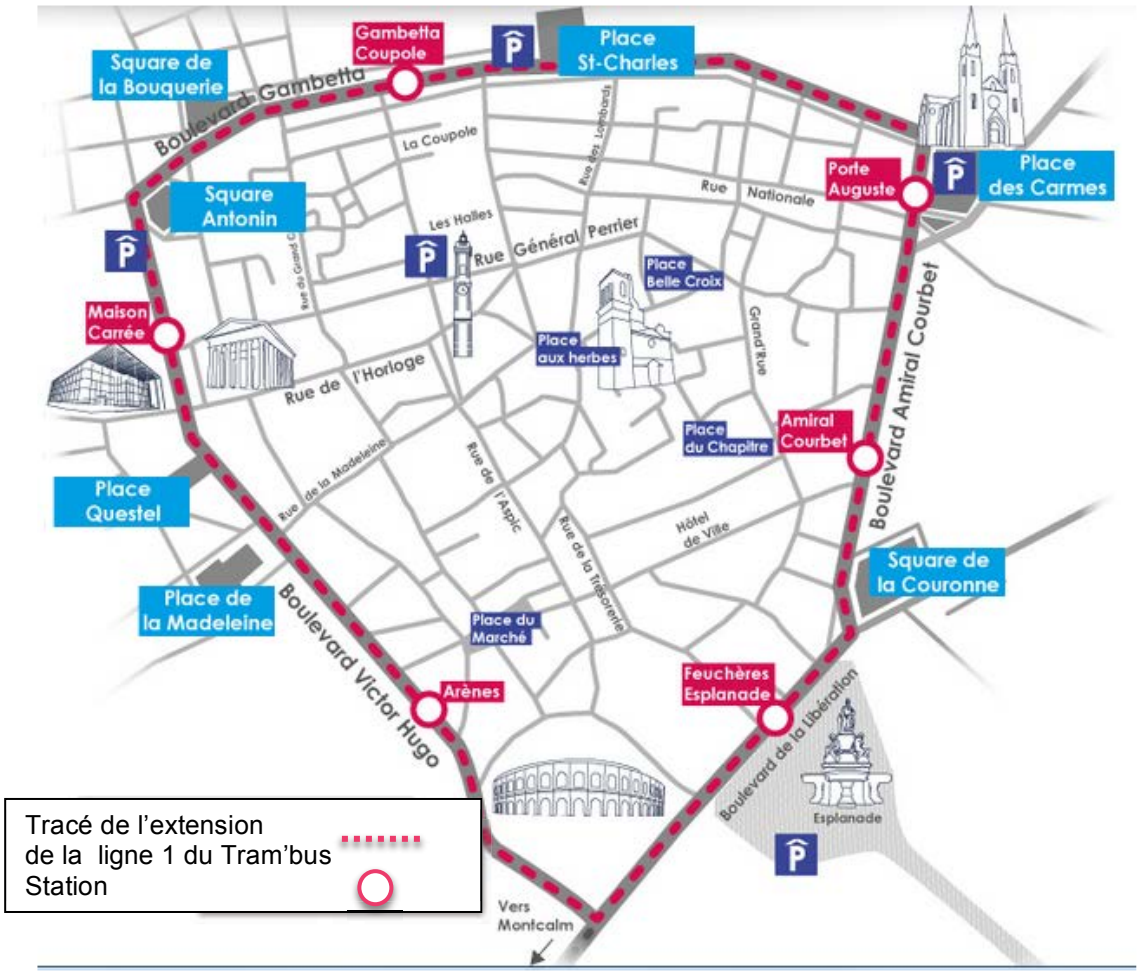
Source : Projets viaires envisagés à l'échelle de la ville de Nîmes – Egis

A.1 – Zoom sur la transformation des places de l'Ecusson comprenant le square Antonin, square de la Bouquerie, boulevard Gambetta, place Saint-Charles, place des Carmes, boulevard Amiral Courbet, square de la Couronne, esplanade Charles de Gaulle, boulevard de la Libération, boulevard des Arènes, boulevard Victor-Hugo, place de la Madeleine, place de la Maison Carrée, boulevard Alphonse-Daudet (en cours – fin des travaux pour décembre 2016 pour la mise en service du prolongement de la ligne 1 du Tram'bus) :

- poursuite des aménagements des places de la ville de Nîmes (après le parvis des Arènes, la rue de la République, les avenues Jean Jaurès et Feuchères ou l'Esplanade) ;

- suppression du stationnement pour garantir la sécurité des passants et mettre en valeur le patrimoine romain de la ville ;

- prise en compte des travaux d'extension du Tram'bus autour de la place de l'Ecusson.



Source : Site de la ville de Nîmes

Nota : la circulation automobile sur les boulevards de l'Écusson se fait sur deux voies à sens unique, dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.

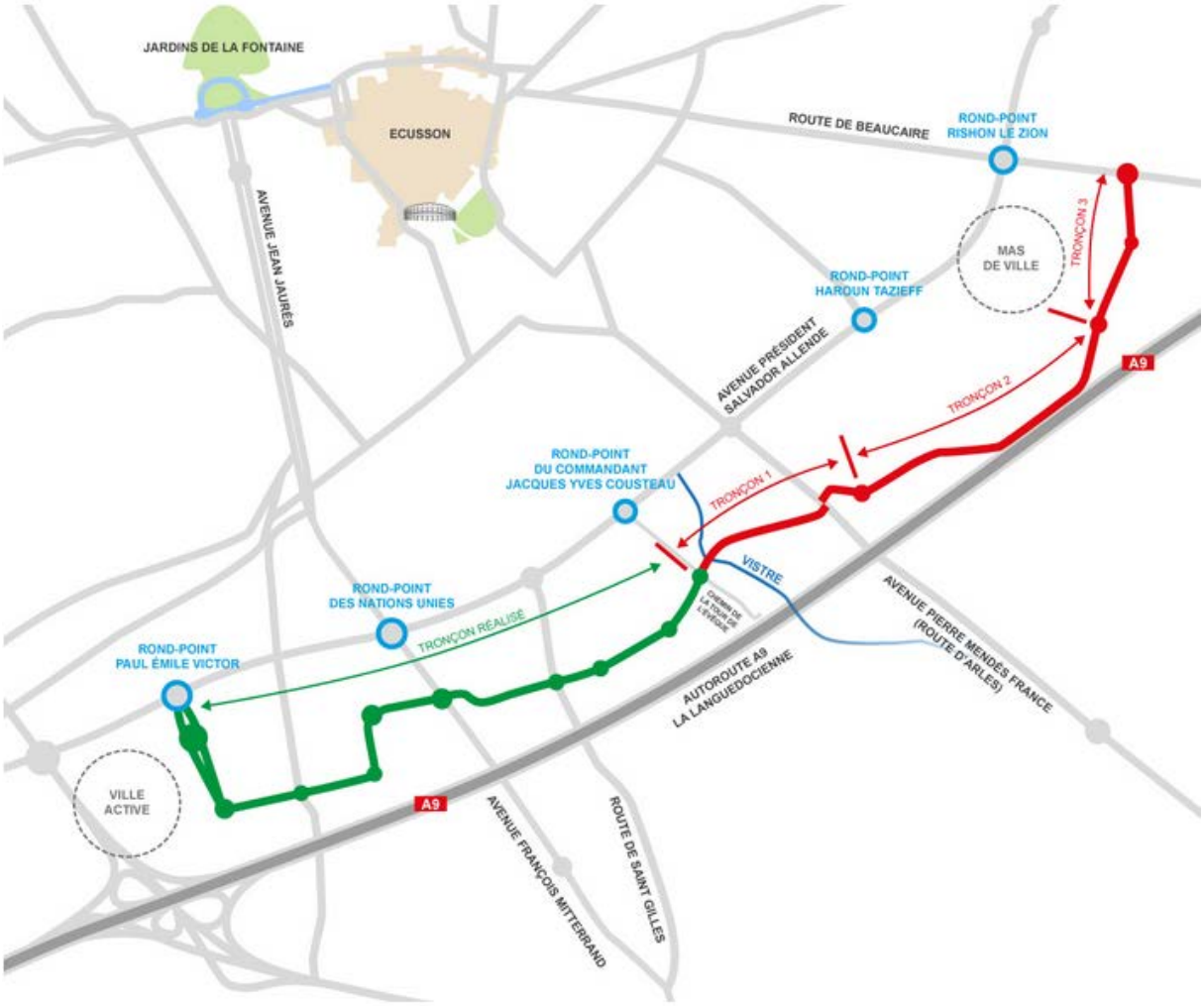
Un zoom sur la ligne 1 du Tram'bus est fait dans le paragraphe I.7.6.4.

A.2 – Zoom sur le projet de la Voie Urbaine Sud (début des travaux d'un tronçon mi-2018 jusqu'à 2019)

La voie Urbaine Sud représente un axe important pour délester le boulevard Allende du flux propre à la desserte des quartiers sud et pour améliorer les liaisons interquartiers, situés entre le boulevard Allende et l'autoroute A9, y compris par voies cyclables.

Ce projet s'inscrit dans le cadre du PDU, dont les études de trafic, réalisées par l'Etat et Nîmes Métropole, ont démontré l'importance d'achever la voie urbaine Sud :

- création de voirie ou modification et élargissement, suivant les sections, entre la ZAC Georges Besse 2 et la route de Beaucaire ;
- projet situé entre le bd Allende et l'autoroute A9, parallèle à ces voies :
  - le 1er tronçon permettra de soulager les carrefours Allende / route d'Arles et Allende / Tour de l'Evêque qui sont saturés ;
  - le 2ème tronçon évitera au trafic déjà conséquent de traverser le lotissement du Mas de Ville ;
  - le 3ème tronçon fera la jonction avec la route de Beaucaire ; Il empruntera l'avenue Bompard.

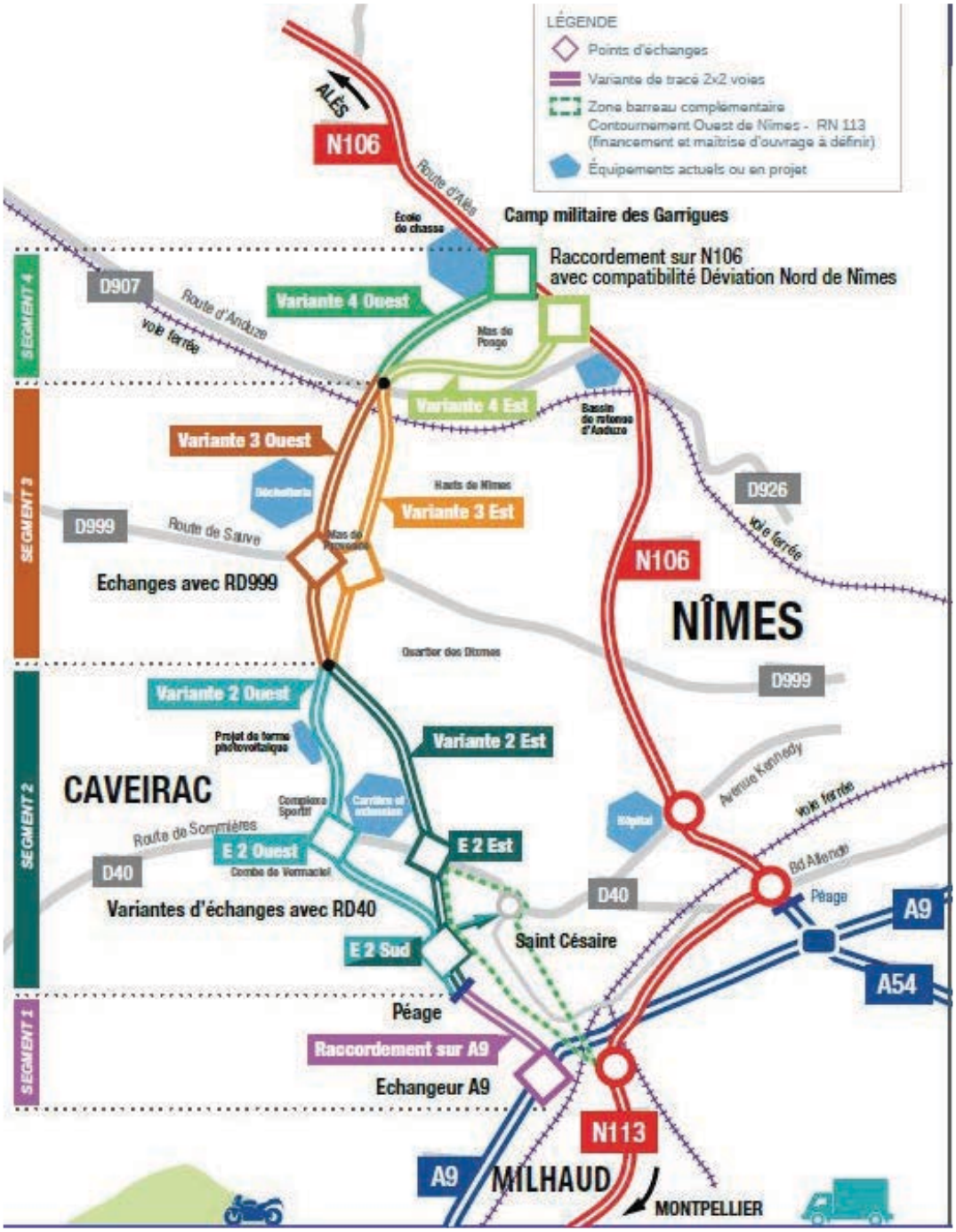


Source : Site de la ville de Nîmes

A.3 – Zoom sur la porte Ouest : à l'échelle de l'agglomération : Projet de contournement Ouest

Le projet de contournement Ouest a pour but de contribuer au désenclavement routier entre le bassin d'Alès et l'A9 et de faciliter la mobilité dans l'Agglomération nîmoise, en désengorgeant le centre-ville des flux de transit, favorisant la réalisation du TCSP et les réseaux de transports collectifs intégrés au PDU (voir pour précisions au paragraphe I.7.3.3.Maillage du réseau de voirie).

Parallèlement, la Ville et l'Agglomération s'engagent dans des projets urbains qui s'articulent avec les projets d'infrastructure et le développement des transports collectifs.



Source : Contournement Ouest de Nîmes – Nouvelle liaison routière entre la route d'Alès et l'A9 – Dossier de concertation – 27 février au 7 avril 2017– Schéma de principe

B – Principaux projets urbains

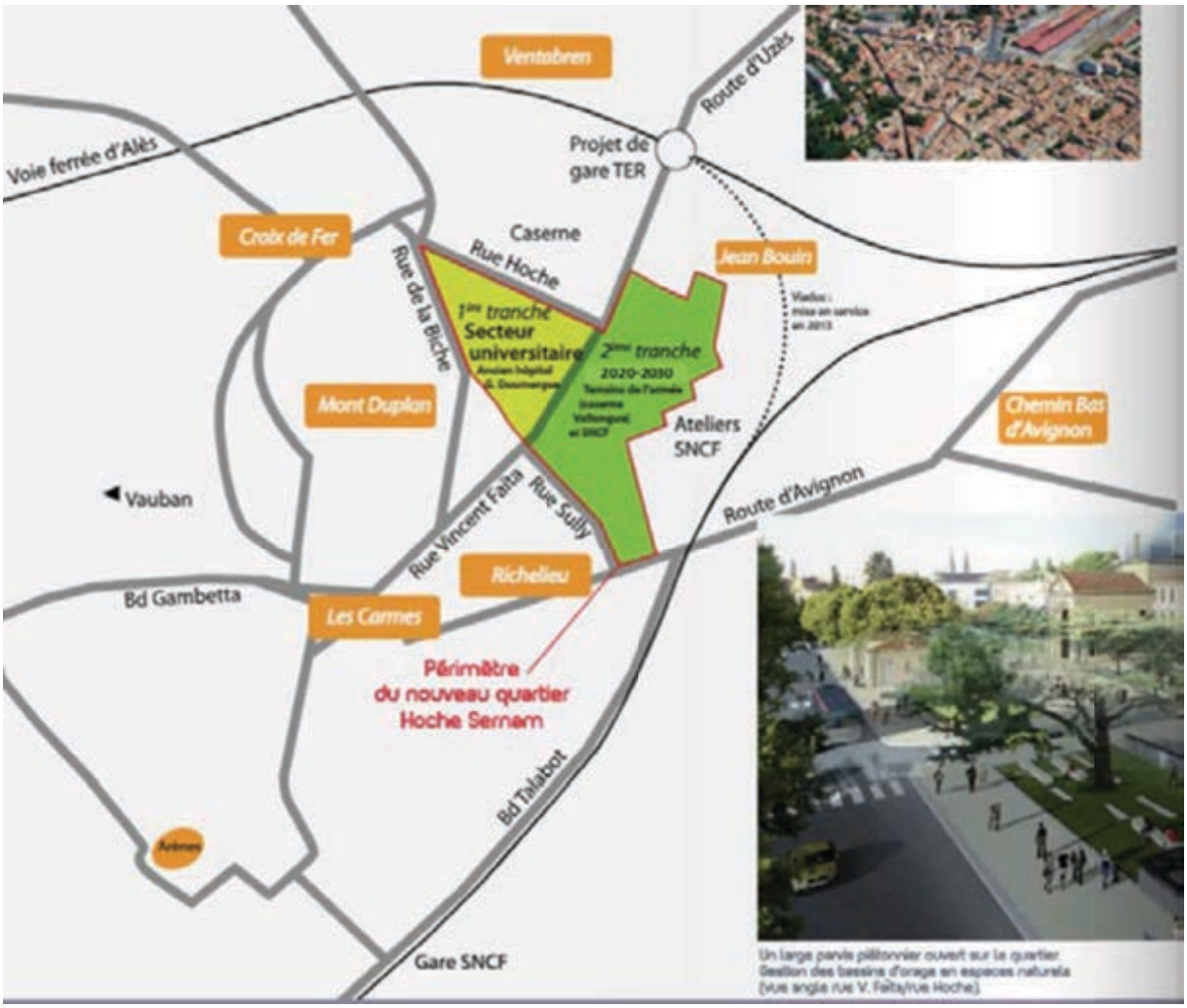
B.1 – Eco-quartier Hoche Université et création d'une nouvelle halte ferroviaire (en cours)

- reconstruction de la ville sur elle-même, sur 20ha à l'est du cœur de ville, sans consommer d'espaces naturels ou agricoles ;

- intégration de la problématique inondation de manière innovante avec la création d'espaces publics assurant l'écoulement des eaux durant les orages et réintroduisant la nature en ville ;

- aménagement d'un cadre de vie propice à la mixité des populations et des usages, avec 1 000 logements dont 25% de logements sociaux, un bâtiment et un campus universitaires, des bureaux, des commerces, … ;

- préservation et mise en valeur du patrimoine du XIXème siècle avec la transformation de l'ancien hospice en université.



Source : https://www.nimes.fr/

B.2 – Musée de la Romanité - Projet lauréat d'Elizabeth et Christian de Portzamparc (inauguré en juin en 2018)

- valorisation du patrimoine antique de la ville de Nîmes et de ses collections archéologiques ;
- requalification de l'îlot Grill en plein cœur de ville, face aux Arènes.

Source : Elizabeth de Portzamparc ©

B.3 – Porte ouest : pôle d'échanges de Saint-Césaire et recomposition du tissu urbain (moyen terme)
Dans la perspective de l'arrivée de la ligne T2 de TCSP à l'ouest de l'Agglomération, et à la suite d'une étude des potentialités urbaines de ce secteur en 2009, Nîmes Métropole et la Ville de Nîmes ont lancé une étude de programmation urbaine sur l'ensemble de la Porte Ouest, destinée à arrêter un Schéma Directeur d'Aménagement et un programme urbain. Ce dernier comprend entre autres, la création d'un pôle d'échanges multimodal constitué de la gare de Saint-Césaire déplacée, du terminus de la ligne T2 et d'un parking relais.

Source : http://extranet.nimes.fr/

C – Principaux projets ferroviaires à l'échelle de l'agglomération

C.1 - Zoom sur le Projet Urbain Multimodal (PUM)

Les travaux du contournement ferroviaire de Nîmes Montpellier (CNM) sont en cours. Cet aménagement ferroviaire a vocation à accueillir à la fois les circulations de trains de voyageurs (régionaux et TGV) et de marchandises.

Il permettra de réduire le trafic routier sur l'A9 et de favoriser le report modal du fret routier au profit du ferroviaire.

La mise en service du CNM est prévue à l'horizon fin 2017.

En libérant de l'espace sur la ligne existante, la nouvelle ligne permettra d'augmenter significativement l'offre de trains régionaux en Languedoc-Roussillon, tout en améliorant leur régularité et leur fréquence.

Le projet de contournement de Nîmes et Montpellier prévoit la réalisation de 2 nouvelles gares qui bénéficieront aux habitants et aux visiteurs des territoires du Gard, de l'Hérault mais aussi du Nord-Ouest des Bouches-du-Rhône et du Sud Lozère :

- **La gare nouvelle de Montpellier Sud de France** implantée au cœur du projet d'éco-cité au Sud de Montpellier ;
- **La gare nouvelle de Nîmes-Manduel** (voir ci-après).

C.2 - Future gare LGV Nîmes-Manduel et son projet urbain associé (avec liaison via RD999) programmée pour 2020

La gare nouvelle de Nîmes-Manduel est localisée sur la commune de Manduel. Son positionnement géographique sur le réseau de transport ferroviaire à grande vitesse européen et à l'interconnexion du réseau TER du Languedoc-Roussillon, contribuera à favoriser les déplacements des voyageurs au sein du Gard, de la région mais aussi sur l'arc méditerranéen de Valence (Espagne) et Naples (Italie) ou Bruxelles (Belgique).

Son positionnement à 12 km de Nîmes, à 25 km d'Arles, à 30 km d'Uzès et 60 km d'Alès constitue une singularité pour cet aménagement.

Sa mise en service est projetée à l'horizon 2020.

Après sa mise en service, les TGV et TER desserviront les 2 gares de Nîmes centre et de Nîmes-Manduel.

Source : http://extranet.nimes.fr/

C.3 - Zoom sur le projet de Pôle Métropolitain Alès – Nîmes : un accélérateur pour un territoire plus performant

La mobilité, en particulier via le réseau ferroviaire, est au cœur des Projets :

- éco-quartier de la Gare d'Alès ;
- futur quartier Porte Nord de Nîmes ;
- éco-quartier Hoche Université à Nîmes ;
- futur pôle urbain multimodal de Nîmes-Manduel TGV ;
- contournement Ouest de Nîmes ;
- contrat d'Axe.

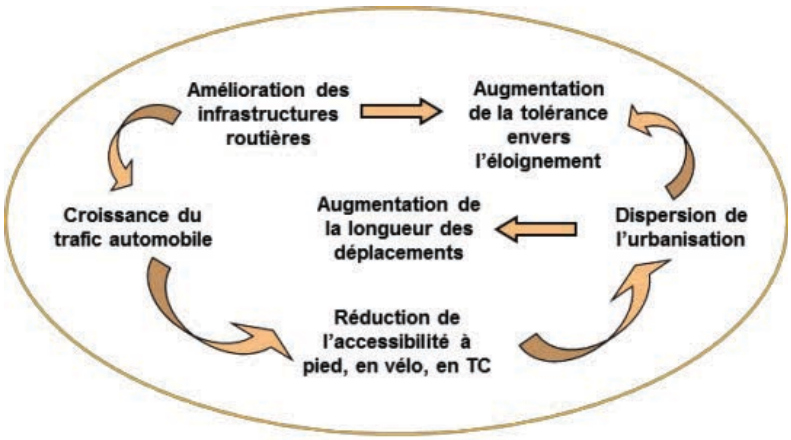
Cette démarche renforcera l'attractivité du mode de déplacement ferroviaire, avec de nouvelles haltes, gares et l'implantation de parcs relais à proximité.

SYNTHESE « RESEAU VIAIRE » : ATOUTS - FAIBLESSES - ENJEUX

Atouts	Faiblesses
➢ Les projets de contournement routiers de la ville avancent, le trafic de transit pourra ainsi s'éloigner des quartiers urbanisés ➢ La structure du réseau avec plusieurs « ceintures » de protection du centre-ville (voirie de niveau 4 – seconde couronne « Jaurès / Triaire / Talabot) offre plusieurs possibilités pour limiter le trafic en centre-ville, dès lors que les solutions alternatives de transports collectifs ou modes actifs se développent	➢ Les quartiers Est et Ouest de Nîmes souffrent d'un maillage viaire insuffisant, incompatible avec leur développement urbain ➢ Le réseau structurant, support du trafic de transit pénètre au cœur de la « ville intermédiaire » et atteint sa capacité limite, notamment aux heures de pointe ➢ Le relief au nord de la ville, l'étroitesse des voies et les nombreuses coupures au sud (grands axes routiers et ferrées) limitent les possibilités pour les déplacements à vélo et marche à pied ➢ La pression urbaine s'exerçant en périphérie du centre-ville, les trafics vont augmenter, trajets domicile / travail notamment, et il importe de bien anticiper cette demande ➢ Le fort développement au sud de la ville génère de plus en plus de difficultés de circulation, aux abords des zones d'activités commerciales et sur la RD135 (chemin des Canaux)

Enjeux

➢ Définir une organisation spatiale limitant les besoins en transports motorisés en évitant le cercle vicieux suivant :



➢ A court terme, pour compenser le manque de capacité des infrastructures actuelles, développer un réseau de Transport Collectif concurrentiel par rapport à la voiture, favoriser l'intermodalité et implanter des parcs relais

➢ Profiter de la réalisation des infrastructures de contournement pour requalifier les rocades actuelles, y aménager des cheminements en faveur des modes actifs et des axes de transport collectifs

➢ Limiter les possibilités de déplacements automobiles, tout en favorisant les liaisons cyclables et piétonnes, ce qui signifie qu'il faut offrir des services de proximité au sein des nouveaux quartiers

➢ Constituer des réserves foncières pour garantir un maillage viaire et l'accessibilité des futurs territoires à urbaniser

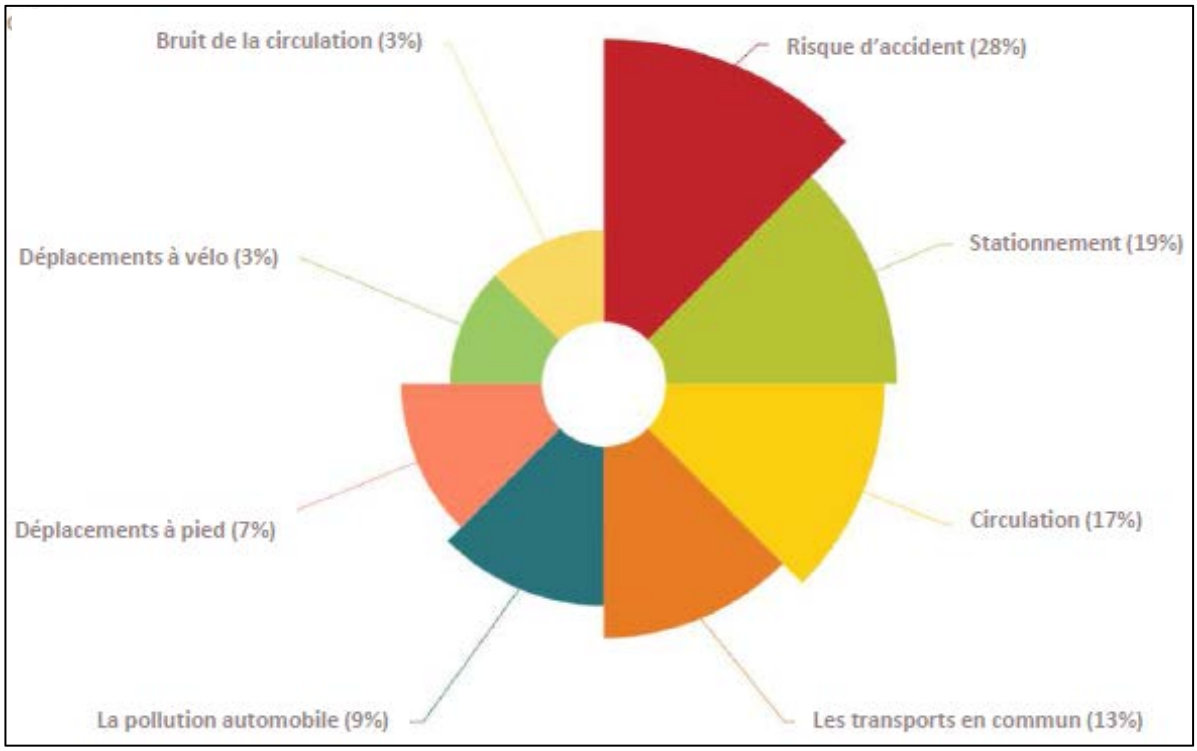
➢ Améliorer le maillage et l'accessibilité du sud de Nîmes, dans les zones d'activités et en lien avec la zone de la future gare LGV

➢ Favoriser la mixité fonctionnelle en rapprochant les services des habitants

I.7.4. SECURITE ROUTIERE

A – Données de l'enquête EMD 2014-2015 (opinion et audit de la population)

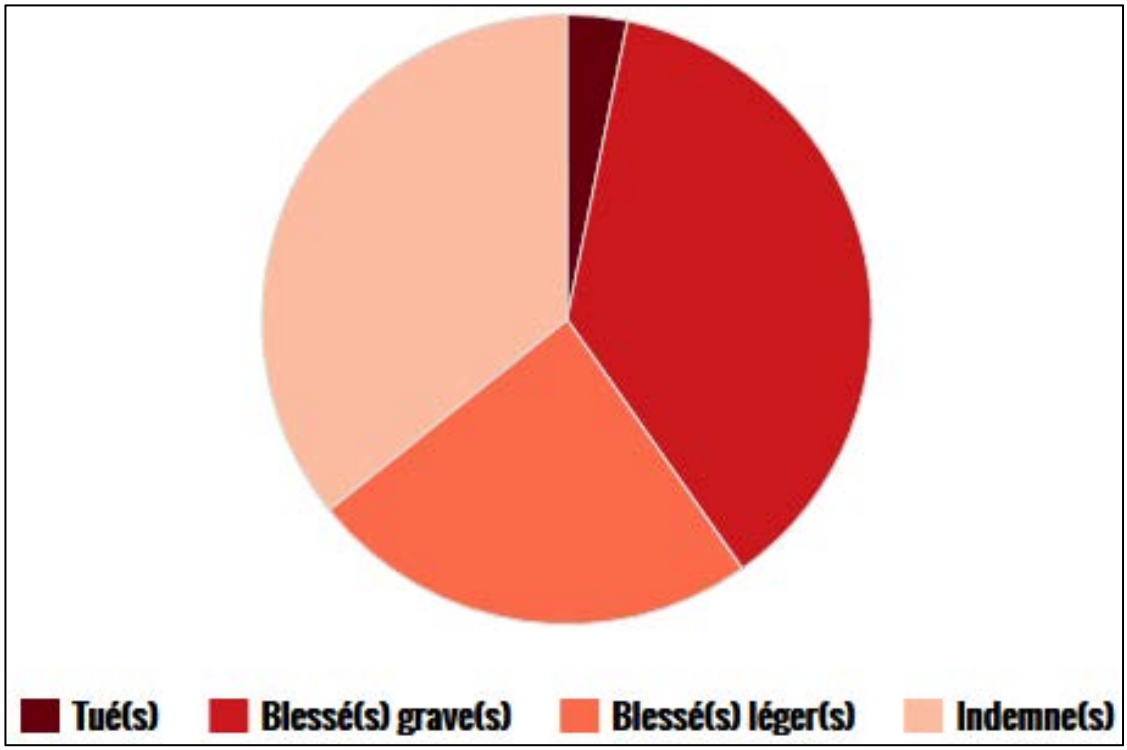
Selon l'EMD 2014-2015, en ce qui concerne l'enquête d'opinion et l'audit de la population, le point le plus important (28%) pour la population concernant la circulation et les transports dans l'agglomération est **le risque d'accidents**.



Source : EMD Nîmes Métropole 2014-2015

B – Données d'accidentologie sur le département du Gard

Les données relatives à l'accidentologie sur la période 2006-2011 du Ministère de l'Intérieur sont les suivantes pour **le département du Gard** :



3,2% tués 37% blessés graves 24% blessés légers 35,7% indemnes

Source : Ministère de l'Intérieur – Répartition des victimes sur la période 2006-2011 – Département du Gard

Nombre d'accidents de la route dans le Gard entre 2006 et 2011

Données 2006-2011	Gard	Moyenne des départements
Nombre total d'accidents	6 077	4 536
Nombre de personnes tuées	443 (3,2 %)	268 (4,1 %)
Nombre de personnes indemnes	5 114 (37,0 %)	4 132 (39,1 %)
Nombre de personnes blessées	8 248 (59,7 %)	5 734 (56,8 %)
- dont blessés graves	3 316 (24,0 %)	2 136 (27,2 %)
- dont blessés légers	4 932 (35,7 %)	3 598 (29,5 %)

Personnes tuées : *nombre de victimes décédées sur le coup ou dans les trente jours qui ont suivi un accident de la route.*

Blessés graves : *nombre de victimes d'un accident de la route admises comme patients dans un hôpital pendant plus de 24 heures à la suite de l'accident.*

Blessés légers : *nombre de victimes d'un accident de la route ayant fait l'objet de soins médicaux, non hospitalisées ou admises comme patients à l'hôpital pendant moins de 24 heures à la suite de l'accident.*

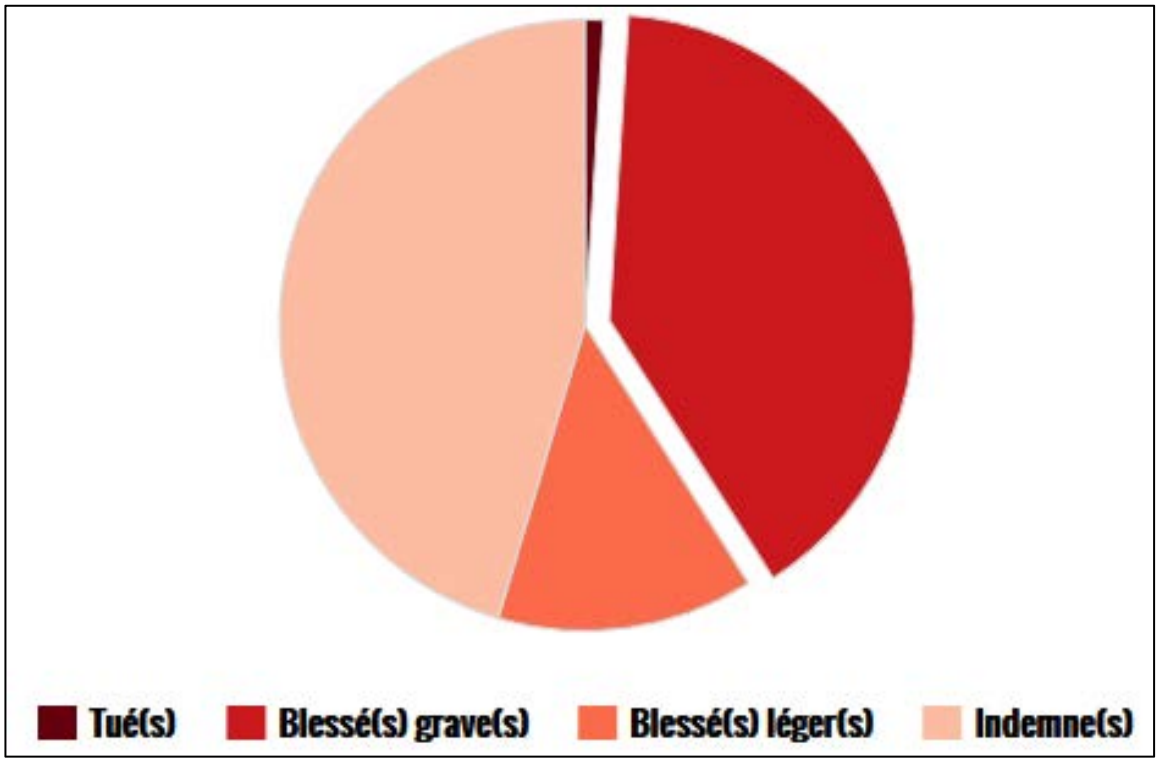
NB : *les pourcentages de blessés légers et de blessés graves sont rapportés au nombre total de victimes. Par conséquent, la part totale de blessés inclut déjà celles des blessés légers et des blessés graves.*

Source : Ministère de l'Intérieur – Répartition des victimes sur la période 2006-2011 – Département du Gard

C – Données d'accidentologie sur la ville de Nîmes

C.1 – Données générales à Nîmes

Les données relatives à l'accidentologie sur la période 2006-2011du Ministère de l'Intérieur sont les suivantes pour **la ville de Nîmes** :



1% tués 13,6% blessés graves 45,4% blessés légers 40% indemnes

Source : Ministère de l'Intérieur – Répartition des victimes sur la période 2006-2011- Ville de Nîmes

Sur la période 2006-2011, le nombre de tués représente 1% du nombre total de personnes impactées par un accident, ce qui est relativement faible au regard de la moyenne des villes françaises (8,7%).

Nombre d'accidents de la route à Nîmes entre 2006 et 2011

Données 2006-2011	**Nîmes**	**Moyenne des villes**
Nombre total d'accidents	2 410	18
Nombre de personnes tuées	51 (1,0 %)	1 (8,7 %)
Nombre de personnes indemnes	2 104 (40,0 %)	16 (30,7 %)
Nombre de personnes blessées	3 104 (59,0 %)	22 (60,6 %)
- dont blessés graves	716 (13,6 %)	8 (43,7 %)
- dont blessés légers	2 388 (45,4 %)	14 (16,9 %)

Source : Ministère de l'Intérieur – Répartition des victimes sur la période 2006-2011- Ville de Nîmes

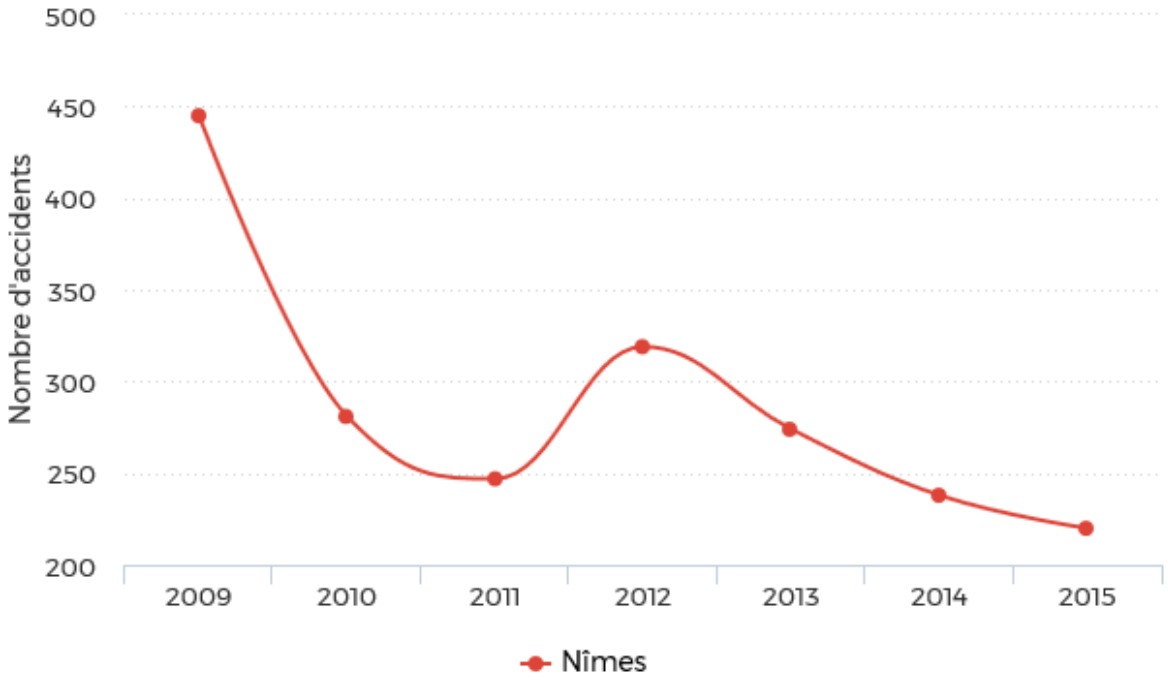
La ville de Nîmes totalise 39,7 % des accidents du département du Gard (2 410 accidents pour 6 077 accidents sur le département du Gard), avec une moyenne de 402 accidents corporels par an, entre 2006 et 2011.

Le nombre de personnes tuées est en constante diminution sur **l'agglomération nîmoise** depuis 2010.

		Personnes tuées						En moyenne 2010-2014 part dans la mortalité des personnes tuées				
Libéllé communauté d'agglomération de plus de 150 000 hab (population 2011) ****	Population 2011	Tués 2014	Tués 2013	Tués 2012	Tués 2011	Tués 2010	Taux moyen 2010-2014 pour 1 million d'hab	piétons	En vélo	En 2RM	Dans un accident avec conducteur novice moins de 2 ans	Dans un accident avec conducteur alcoolisé / alcool connu
CA de Nîmes Métropole	242 312	4	11	13	14	19	50	13%	3%	26%	23%	41%

Source : Ministère de l'Intérieur - Répartition des victimes entre 2006 et 2011

L'évolution des accidents de la route **à Nîmes** entre 2009 et 2015 est présentée ci-dessous. On constate une diminution du nombre d'accidents depuis 2012 :

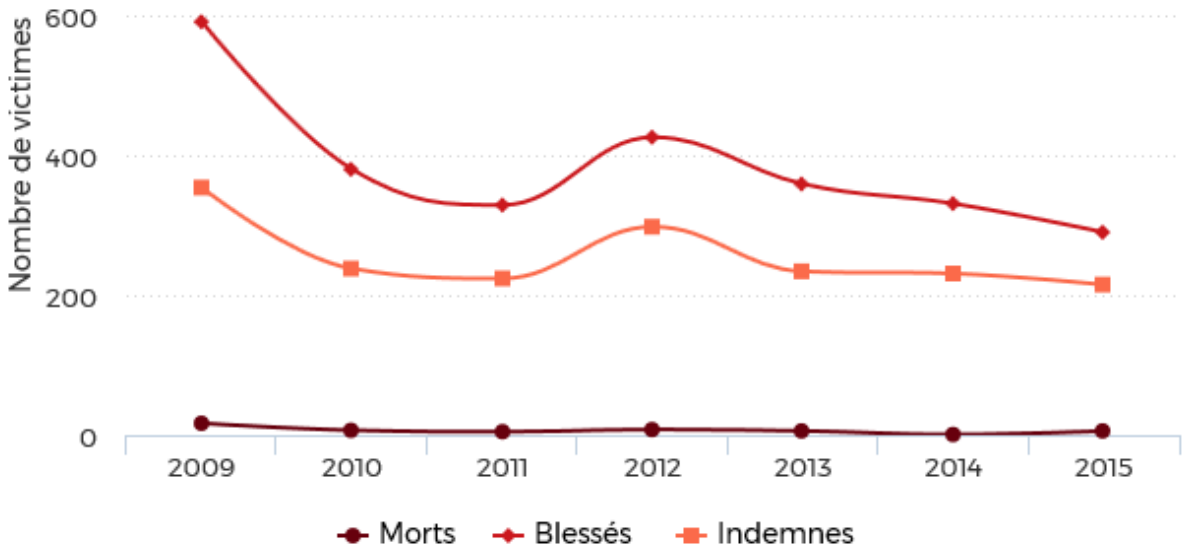


Année	Nombre d'accidents sur Nîmes
2009	445
2010	281
2011	247
2012	319
2013	274
2014	238
2015	220

Source : Ministère de l'Intérieur – Evolution des accidents de la route entre 2009 et 2015 à Nîmes

L'évolution du nombre de morts et de blessés à Nîmes entre 2009 et 2015 est la suivante. On constate une diminution du nombre de victimes (blessés et indemnes) depuis 2012.

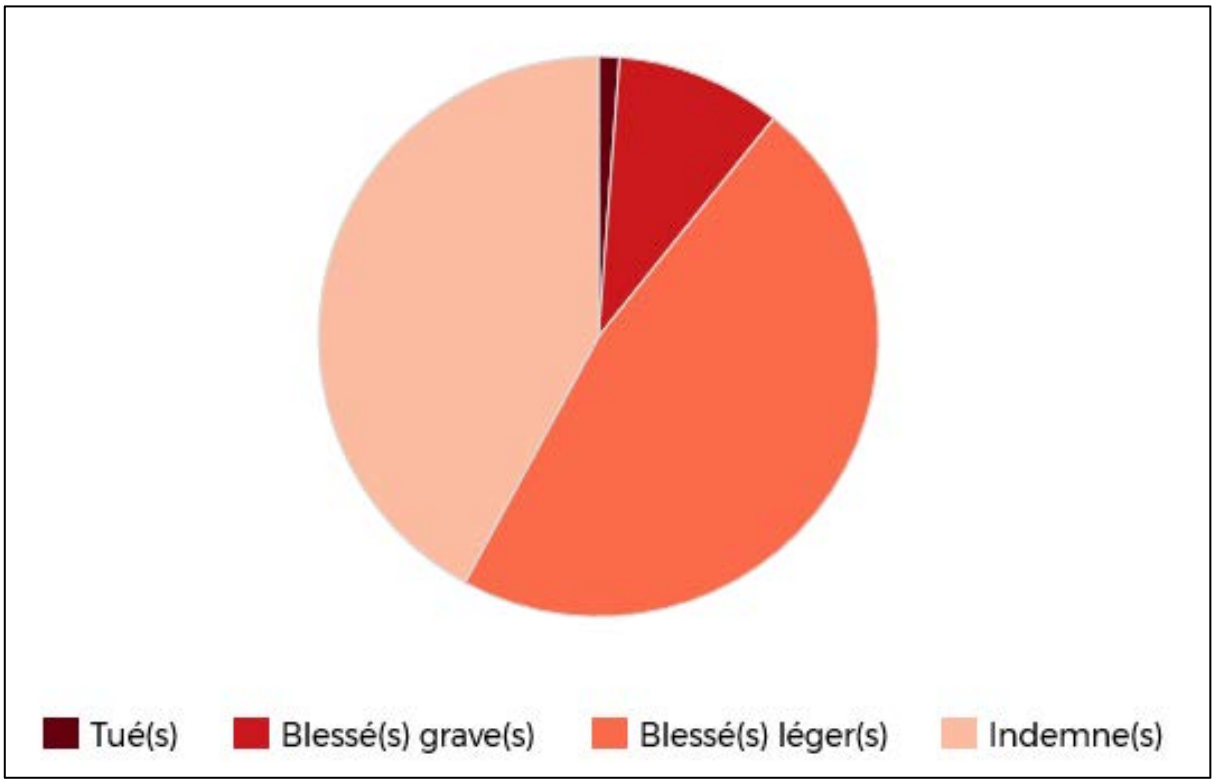
En ce qui concerne le nombre de tués, après un unique tué sur l'année 2014, l'année 2015 compte 6 morts sur Nîmes, tout comme pour l'année 2013.



Année	Nombre d'accidents sur Nîmes	Nombre de morts sur Nîmes	Nombre de blessés sur Nîmes	Nombre d'indemnes sur Nîmes
2009	445	17	354	591
2010	281	7	238	380
2011	247	5	224	329
2012	319	8	298	426
2013	274	6	234	359
2014	238	1	231	331
2015	220	6	215	290

Source : Ministère de l'Intérieur – Evolution du nombre de morts et de blessés entre 2009 et 2015 à Nîmes

Sur l'année 2015, la ville de Nîmes répertorie 220 accidents décrits comme suit :



1,2% tués 9,6% blessés graves 47,2% blessés légers 42,1% indemnes

Source : Ministère de l'Intérieur – Victimes d'accidents de la route à Nîmes en 2015

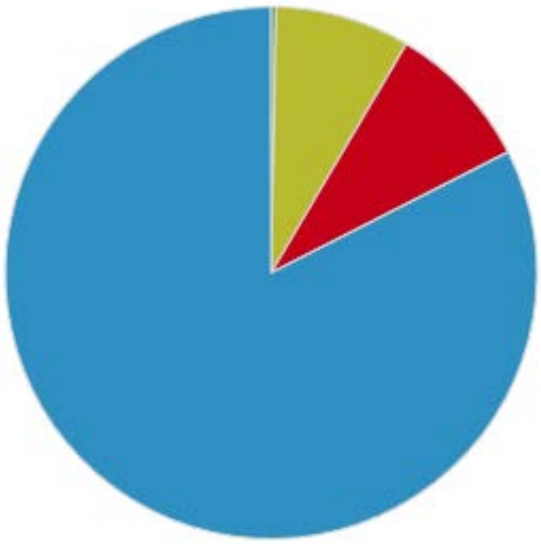
Nombre d'accidents de la route et répartition des victimes à Nîmes en 2015

Données 2015	**Nîmes**	**Moyenne des villes**
Nombre total d'accidents	220	1,6
Nombre de personnes tuées	6 (1,2 %)	0,1 (2,8 %)
Nombre de personnes indemnes	215 (42,1 %)	1,5 (41,0 %)
Nombre de personnes blessées	290 (56,8 %)	2,0 (56,2 %)
- dont blessés graves	49 (9,6 %)	0,8 (21,2 %)
- dont blessés légers	241 (47,2 %)	1,3 (35,0 %)

Source : Ministère de l'Intérieur – Répartition des victimes en 2015 – Ville de Nîmes

C.2 – Données relatives aux piétons et véhicules percutés à Nîmes en 2015

82,5% des accidents impliquent des véhicules et 9% des piétons.



Animal(aux) Autre(s) obstacle(s) Obstacle(s) fixe(s) Piéton(s) Véhicule(s)

82,5% véhicules 9% piétons 8,2% obstacles fixes 0,3% autres obstacles

Source : Ministère de l'Intérieur – Victimes d'accidents de la route à Nîmes en 2015

Répartition des victimes à Nîmes en 2015

Données 2015	Nombre d'obstacles	Part des accidents
Obstacle(s) fixe(s)	31	8,2 %
Piéton(s)	34	9,0 %
Véhicule(s)	311	82,5 %
Animal (aux)	0	0
Autre(s) obstacle(s)	1	0,3 %

Source : Ministère de l'Intérieur – Répartition des victimes en 2015 – Ville de Nîmes

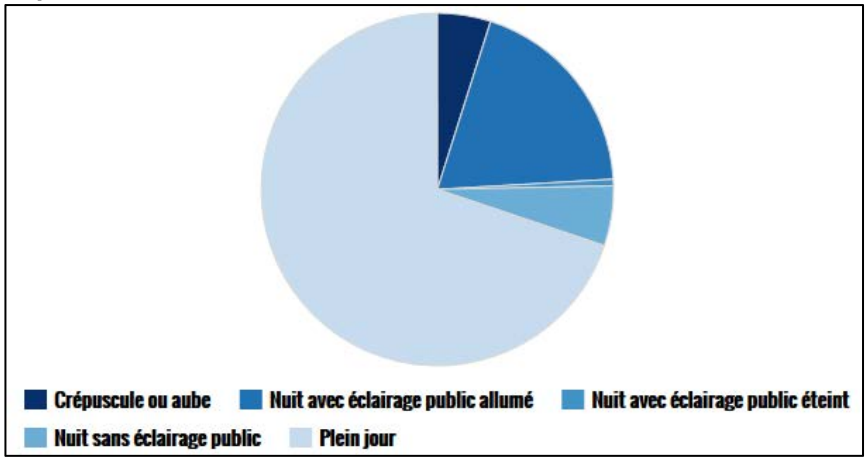
C.3 – Données relatives à la luminosité et la météo pour l'ensemble des accidents survenus à Nîmes entre 2006 et 2011

Les conditions de luminosité et météorologiques n'influent que très moyennement sur les causes de l'ensemble des accidents survenus à Nîmes entre 2006 et 2011 :

- 69,9% des accidents ont lieu en plein jour ;
- 89,5% des accidents ont lieu dans des conditions normales de météo.

Les graphiques et tableaux en page suivante représentent l'ensemble des données relatives à la luminosité et la météo.

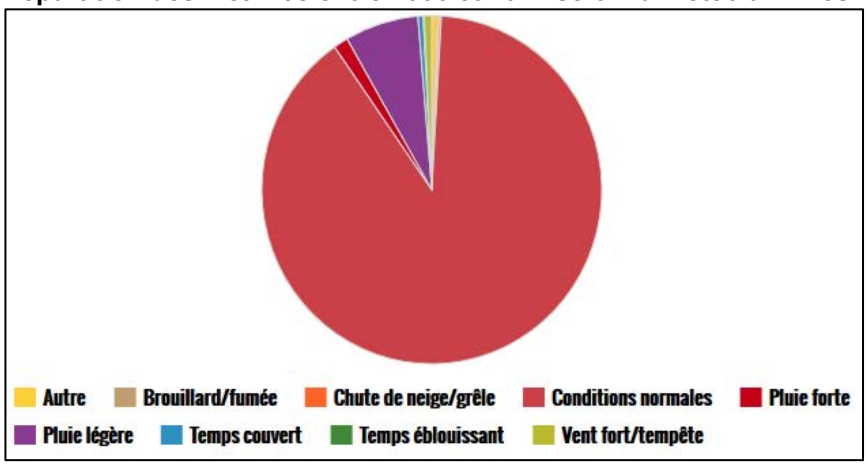
Répartition des victimes entre 2006 et 2011 selon la luminosité à Nîmes



Données 2006-2011	Nombre d'accidents	Part des accidents
Plein jour	1 684	69,9 %
Crépuscule ou aube	117	4,9 %
Nuit sans éclairage public	132	5,5 %
Nuit avec éclairage public éteint	15	0,6 %
Nuit avec éclairage public allumé	462	19,2 %

Source : Ministère de l'Intérieur – Répartition des victimes entre 2006 et 2011selon la luminosité

Répartition des victimes entre 2006 et 2011 selon la météo à Nîmes



Données 2006-2011	Nombre d'accidents	Part des accidents
Conditions normales	2 157	89,5 %
Pluie légère	168	7,0 %
Pluie forte	34	1,4 %
Chute de neige/grêle	4	0,2 %
Brouillard/fumée	2	0,1 %
Vent fort/tempête	16	0,7 %
Temps éblouissant	2	0,1 %
Temps couvert	12	0,5 %
Autre	15	0,6 %

Source : Ministère de l'Intérieur – Répartition des victimes entre 2006 et 2011selon la météo

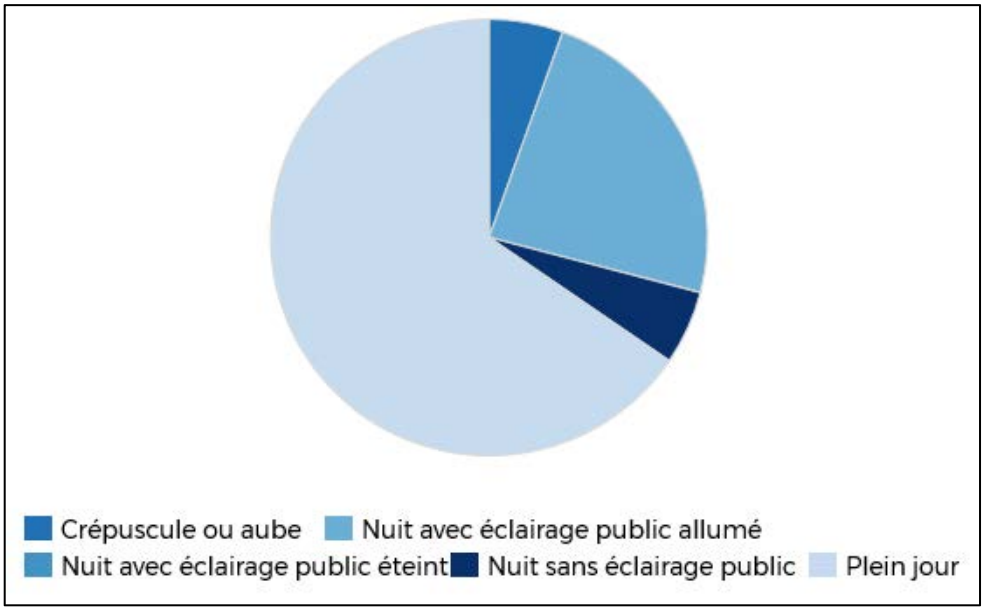
C.4 – Données relatives à la luminosité et la météo pour l'ensemble des accidents survenus à Nîmes en 2015

En 2015, les 220 accidents qui se sont produits sur la ville de Nîmes ont eu lieu à :

- 65,5% en plein jour ;
- 92,7% dans des conditions météorologiques normales.

Les graphiques et tableaux suivants et en page suivante représentent l'ensemble des données relatives à la luminosité et la météo.

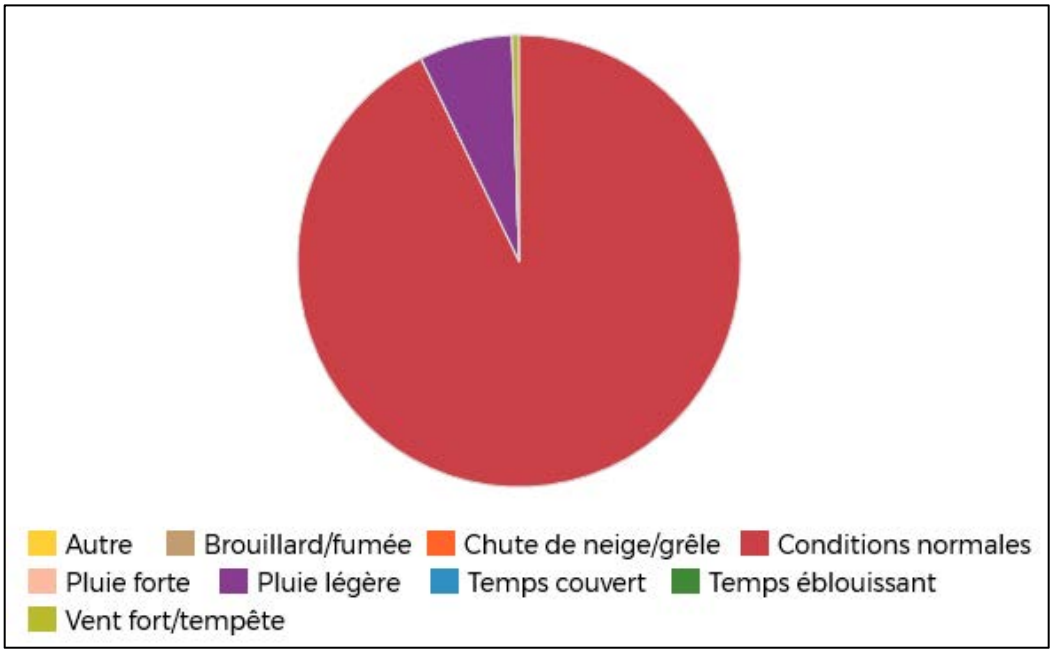
Répartition des victimes en 2015 selon la luminosité



Données 2015	Nombre d'accidents	Part des accidents
Plein jour	144	65,5 %
Crépuscule ou aube	12	5,5 %
Nuit sans éclairage public	12	5,5 %
Nuit avec éclairage public éteint	0	0
Nuit avec éclairage public allumé	52	23,6 %

Source : Ministère de l'Intérieur – Répartition des victimes en 2015 selon la luminosité

Répartition des victimes en 2015 selon la météo à Nîmes

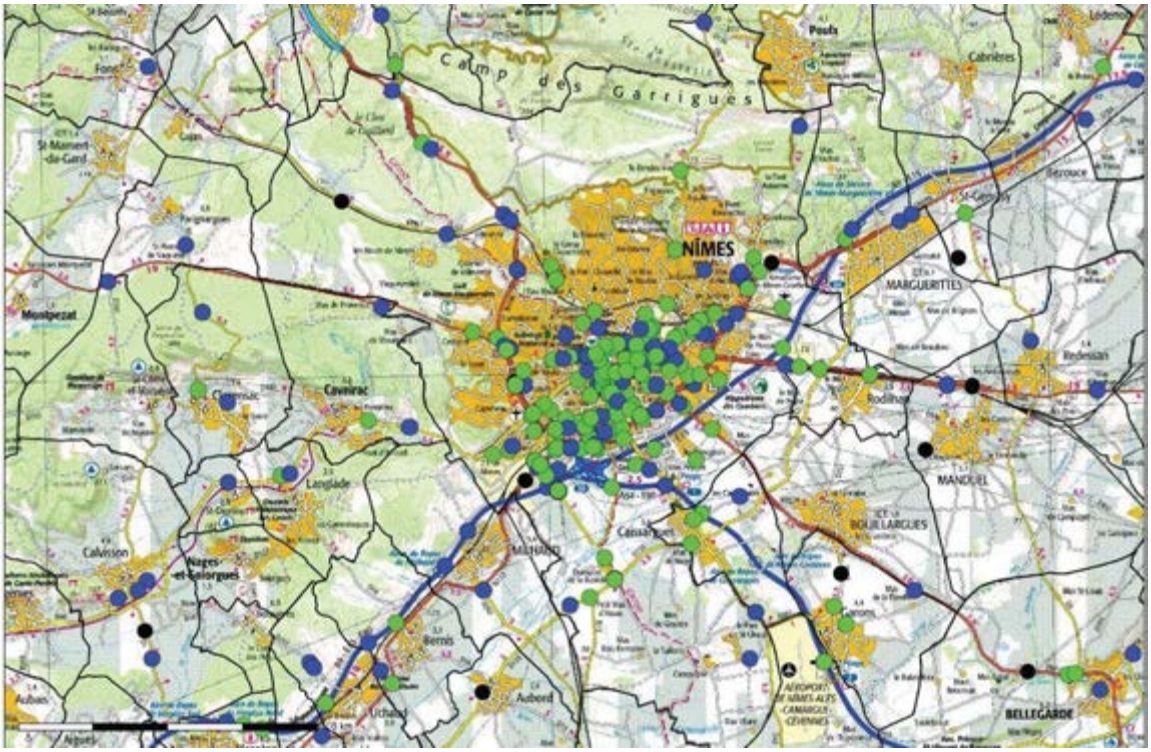


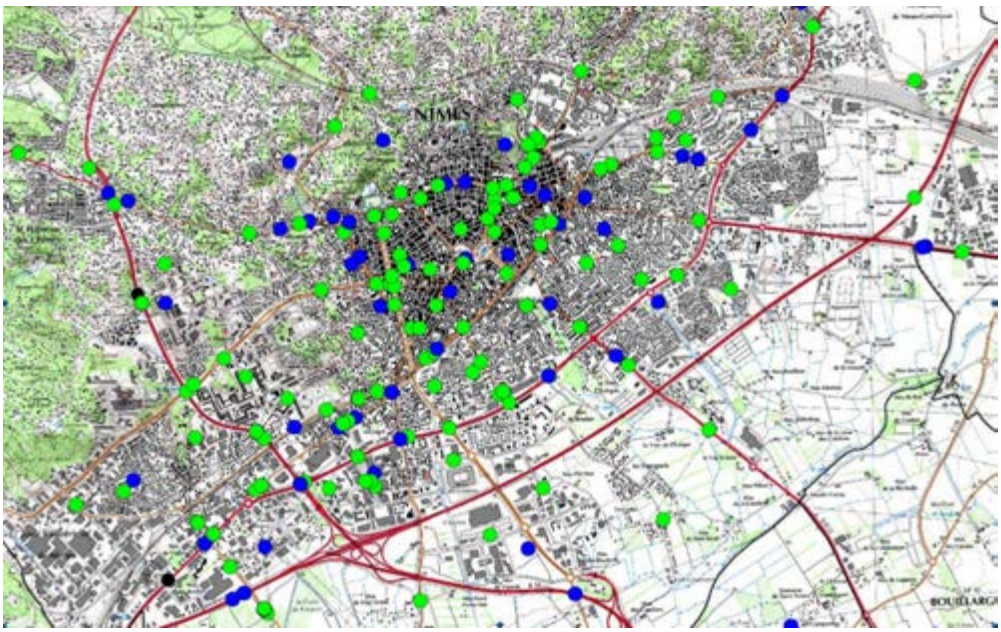
Données 2015	Nombre d'accidents	Part des accidents
Conditions normales	204	92,7 %
Pluie légère	15	6,8 %
Pluie forte	0	0
Chute de neige/grêle	0	0
Brouillard/fumée	0	0
Vent fort/tempête	1	0,5 %
Temps éblouissant	0	0
Temps couvert	0	0
Autre	0	0

Source : Ministère de l'Intérieur – Répartition des victimes en 2015 selon la météo

D – Localisation des accidents (année 2011)

Les cartes ci-dessous présentent les accidents qui ont eu lieu sur l'année 2011 sur Nîmes et ses communes périphériques. On constate que le nombre d'accidents est plus dense en milieu urbain et qu'ils se produisent sur les axes structurants nîmois (avenue Roosevelt, boulevard Gambetta, rue Beaucaire, avenue Pompidou, Avenue Jean Jaurès, boulevard Courbet, rue Faïta entre autres).





- Accident mortel
- Accident grave non mortel
- Accident léger
- accident avec localisation non précise

Source : Ministère de l'Egalité des territoires et du Logement / Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie – Accidentologie sur l'année 2011 – Données brutes transmises par les forces de l'Ordre

L'analyse faite sur la période 2005-2009 permet d'avoir des informations complémentaires au sujet de l'accidentologie sur la ville de Nîmes :

- la gravité y est régulièrement une des plus fortes parmi les principales villes du Languedoc Roussillon (52 tués sur la période 2005-2009) ;

- le réseau de voirie principal concentre les 2/3 des accidents. Ces voies supportent annuellement plus de dix accidents corporels, ceci de manière récurrente depuis au moins vingt ans. Une dizaine d'entre elles comptabilisent régulièrement quinze à trente accidents (avenue Jean Jaurès, route d'Alès, route d'Avignon, route de Beaucaire, route de Sauve, avenue Kennedy, boulevard Triaire et boulevard Talabot) et environ 100 accidents sont dénombrés annuellement sur l'ensemble périphérique Sud et Est (boulevard Allende, boulevard Marc Boegner, boulevard des Français libres).

Depuis une dizaine d'années, et malgré des aménagements ou campagnes de sécurité diverses, certaines de ces voies totalisent chaque année plus de quinze accidents chacune.

Malgré les aménagements et campagnes de sensibilisation, l'accidentologie nîmoise baisse à un rythme insuffisant. Le nombre d'accident est corrélé au volume de trafic avec de nombreux accidents sur les axes principaux (plus de 20% des accidents en juillet et août).

Les piétons sont avec les deux roues non motorisés les populations les plus vulnérables. Quelle que soit la vocation des futures extensions urbaines, des aménagements de régulation et circulation apaisée devront être systématiquement proposés « au détriment de la vitesse » des automobiles.

La desserte en transport collectifs et les liaisons piétonnes doivent donc être privilégiées dans l'aménagement des nouveaux quartiers comme dans la requalification des secteurs en périphérie des voies urbaines principales.

Les routes de Beaucaire (D999) et d'Uzès (D979) qui aujourd'hui sont le lieu de nombreux accidents graves (et notamment des deux roues non motorisés et motorisés) verront leur trafic général augmenter avec l'urbanisation et l'amélioration des liaisons (raccordement à la déviation nord de Nîmes et desserte de la future gare TGV et bassin Rhodanien, ...). Afin de ne pas dégrader les conditions de sécurité, une attention particulière devra être portée sur ces axes pour préserver la sécurité des modes de déplacements les plus vulnérables que sont les modes actifs (vélos et piétons).

La place des modes actifs et l'organisation du profil en travers des voies sont des points de vigilance dans la rédaction de recommandations ou règlement de voirie. Concrètement, ces aménagements se traduisent de deux manières :

- en site propre sur des voies structurantes supportant un trafic important (route de Beaucaire, route d'Uzès, …) : piste cyclable, voie verte, … ;

- création de mails piétons et zones de rencontre dans les zones urbaines denses et les nouveaux quartiers (Hoche Université, …).

SYNTHESE « SECURITE ROUTIERE : ATOUTS - FAIBLESSES - ENJEUX

Atouts	Faiblesses
➢ La mise en place progressive de zones de « circulation apaisée » améliore la sécurité globale et plus particulièrement celle des modes actifs (piétons et vélos)	➢ Une implication forte des vélos et piétons dans les accidents en ville ➢ Les grands axes (rocade, boulevards) supportant les plus forts trafics sont également les plus accidentogènes ➢ La sécurité des modes actifs n'est pas optimum dans les voies contraintes par le relief et les profils en travers réduits : - notamment au nord de la ville - au sud, les itinéraires sont peu lisibles et ne bénéficient pas d'aménagements sécurisés au niveau des carrefours
Enjeux	
➢ Améliorer les cheminements protégés pour les piétons et vélos et poursuivre le maillage du territoire et la liaison avec les itinéraires cyclables au-delà de Nîmes ➢ « Pacifier » la circulation automobile, en multipliant les « zones de rencontre » et sortir la circulation de transit de la zone urbaine dense ➢ Aménager les axes principaux (pénétrantes) en limitant les obstacles en accotement et aménager de véritables liaisons douces jusqu'au centre-ville.	

I.7.5. L'ORGANISATION ET LA POLITIQUE DE STATIONNEMENT

L'organisation du stationnement en ville constitue un levier important dans la politique des déplacements, la sécurité routière et l'articulation avec la politique de développement urbain.

L'offre de stationnement proche du lieu de travail conditionne par exemple l'utilisation de l'automobile comme mode de déplacement quotidien.

Par ailleurs, la mise en œuvre d'une politique de stationnement globale et cohérente est nécessaire pour favoriser le report vers d'autres modes de transport que la voiture tout en conservant l'attractivité du centre-ville pour ses commerces et pour les habitants.

Le diagnostic réalisé présente les caractéristiques de l'offre existante en centre-ville et les pistes de solutions pour l'optimiser.

I.7.5.1. Analyse de l'offre de stationnement (y compris véhicules hybrides et électriques)

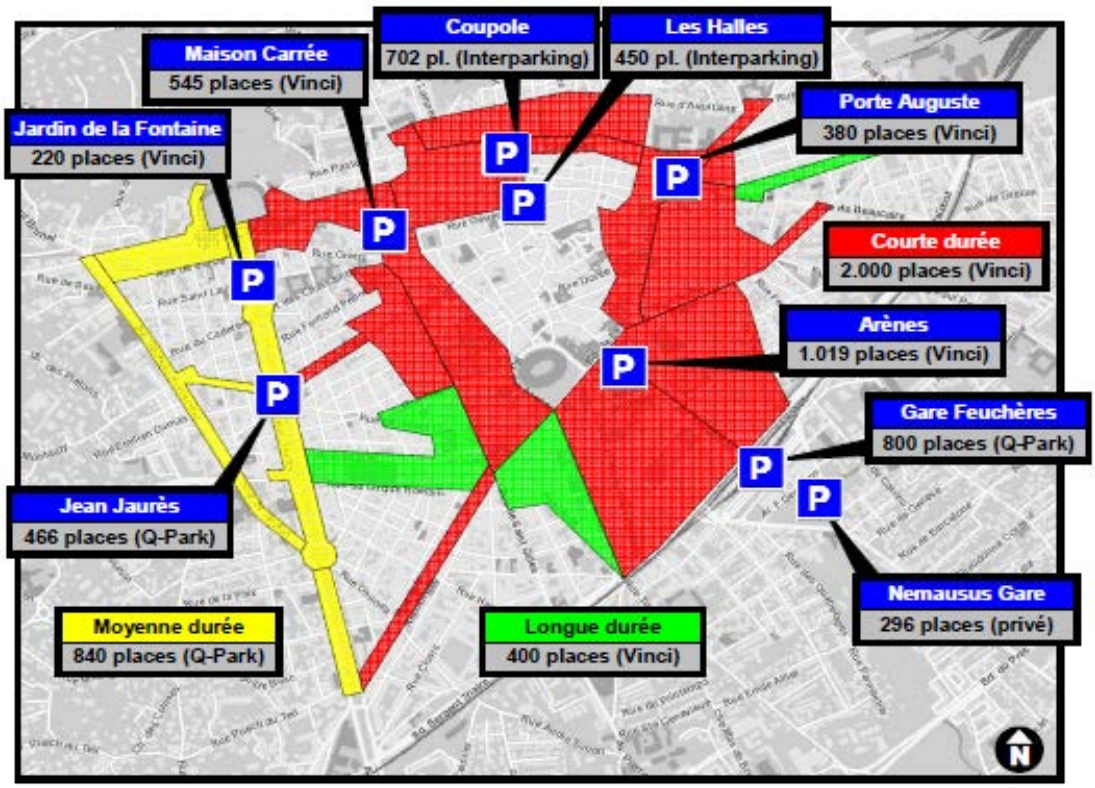
A – Présentation de l'offre et fréquentation

Sur la ville de Nîmes, l'offre en stationnement est relativement importante[7] avec :

- **environ 3.240 places de stationnement payantes sur voirie** réparties en 3 zones :
  - courte durée limitée à 2h (2 000 places autour de la place de l'Ecusson),
  - moyenne durée limitée à 4h (840 places sur Pompidou, Jean Jaurès, Roosevelt),
  - longue durée limitée à 8h soit 1 journée (400 places),

  afin de prendre en compte les besoins des usagers (visiteurs, pendulaires, résidents, professionnels) et les usages spécifiques (PMR, livraisons) ;
- **4 880 places en ouvrage dans et autour de l'Ecusson** réparties dans 9 parkings publics en ouvrage.

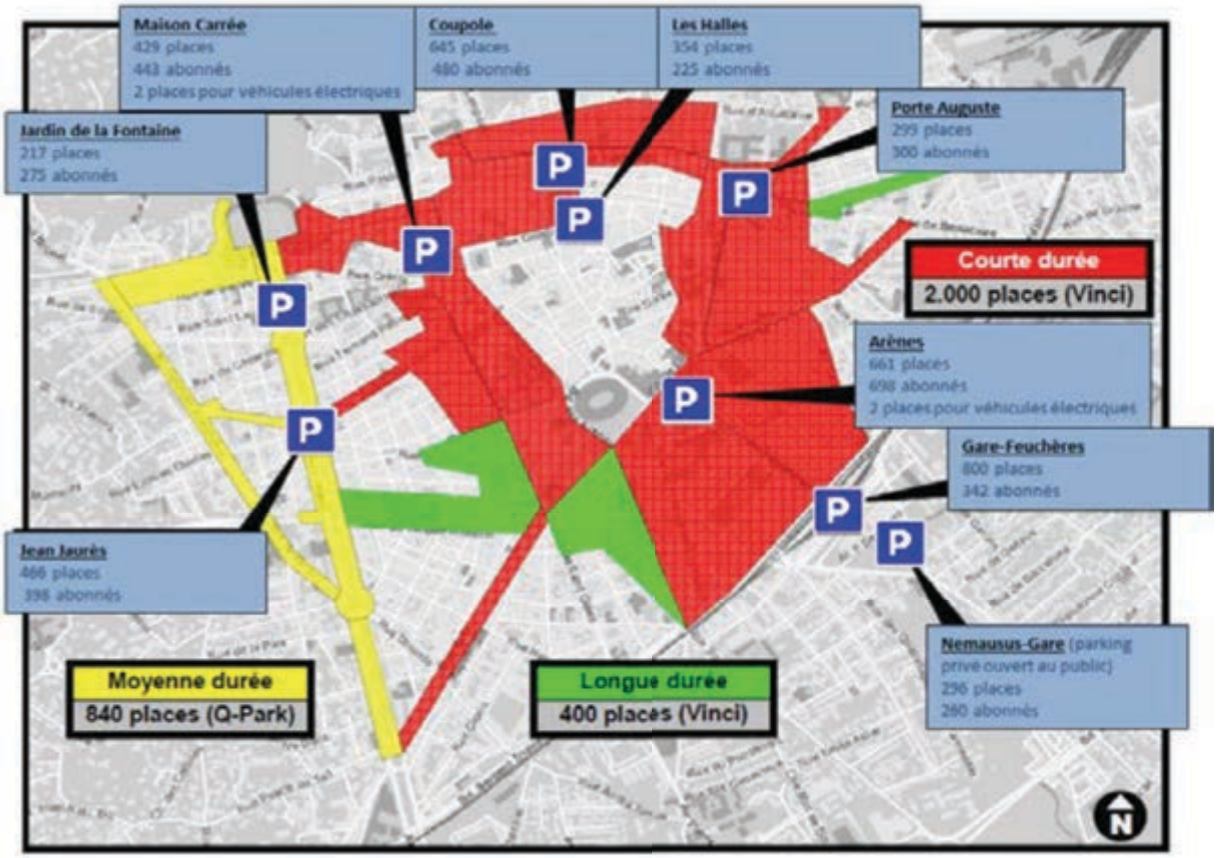
L'offre totale (public et privé) est présentée ci-dessous :



Source : Observatoire 2014 du stationnement – Ville de Nîmes – 20/08/2015

[7] Observatoire 2014 du stationnement – Ville de Nîmes – 20/08/2015

L'offre publique des parkings en ouvrage est présentée ci-dessous. Sont précisés **le nombre d'abonnés par parking et le nombre de places pour les véhicules électriques quand l'offre est proposée.**



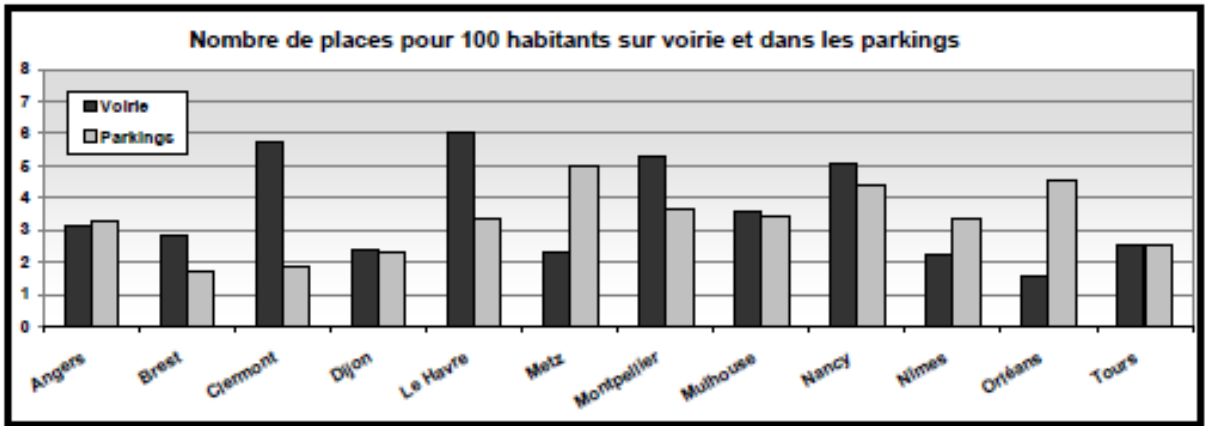
Source : Observatoire 2014 du stationnement – Ville de Nîmes – 20/08/2015

La fréquentation horaire est répartie à peu près équitablement entre les parkings (49%) et la voirie (51%).

Les secteurs sur voirie qui ont le plus de fréquentation sont Jean Jaurès, dont l'espace public a été réaménagé en 2012, Gambetta, hypercentre de Nîmes, et Préfecture où sont concentrées les administrations (Préfecture, CG30) et vers lesquels convergent les véhicules sur la base du réseau viaire proposé. Les secteurs les moins fréquentés ont proportionnellement moins de places.

Les parkings qui ont la meilleure fréquentation "horaires" sont les parkings de l'hypercentre : Arènes, Gare Feuchères et Maison Carrée. Le parking du Jardin de la Fontaine qui compte le moins de places (220) et un nombre d'abonnés important (281) est donc le moins fréquenté.

Le ratio nombre de places pour 100 habitants (source CERTU enquête 2010) révèle que Nîmes, avec 2,27 places sur voirie possède une offre relativement faible qui pourrait sans doute être étoffée par une extension du périmètre. Il faudrait 4.850 places payantes sur voirie, soit 1.600 places supplémentaires pour que Nîmes atteigne la moyenne des villes de taille comparable (3,40 places). Par ailleurs, il faut prendre en compte la suppression de 300 places payantes en hypercentre avec l'extension de la ligne T1 à partir de 2015.



Source : Observatoire 2014 du stationnement – Ville de Nîmes – 20/08/2015

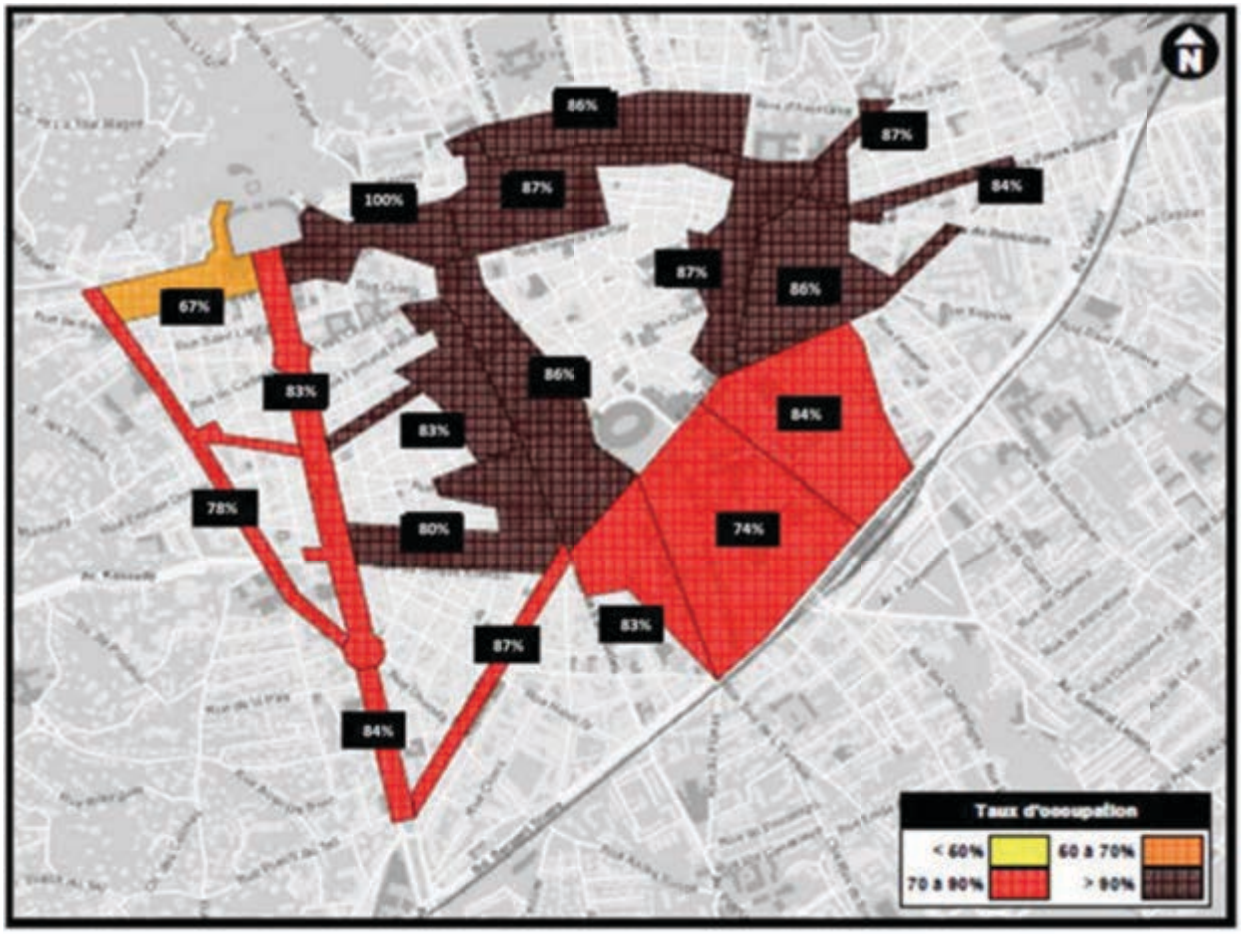
La signalisation statique et dynamique permet de conforter l'offre de stationnement sur Nîmes. De nouveaux panneaux ont été mis en place dans la cadre la candidature de Nîmes au Patrimoine mondial de l'UNESCO.

B – Taux d'occupation sur voirie

Le taux d'occupation sur voirie atteint son niveau optimal à 90%, ce qui correspond à un temps de recherche d'une place de l'ordre de 10 minutes. L'offre est ainsi disponible sans effet de saturation et permet une bonne animation urbaine.

A Nîmes en 2014, la zone de stationnement hypercentrale (courte et longue durée) est occupée à 91% en moyenne et souffre parfois d'une certaine saturation dans les secteurs les plus demandés (Ecusson, Carmes). Au contraire, les secteurs Préfecture, Feuchères et Jean Jaurès offrent des places disponibles.

Le taux d'interdits (stationnement illicite) s'établit à 3% en moyenne dans la zone hypercentrale de Nîmes. Un seuil maximum de 10% est considéré comme révélateur d'une situation particulièrement difficile pour trouver une place disponible sur voirie. On observe cependant des reports importants de stationnement vers les zones gratuites périphériques où la situation se dégrade.



Source : Observatoire 2014 du stationnement – Ville de Nîmes – 20/08/2015

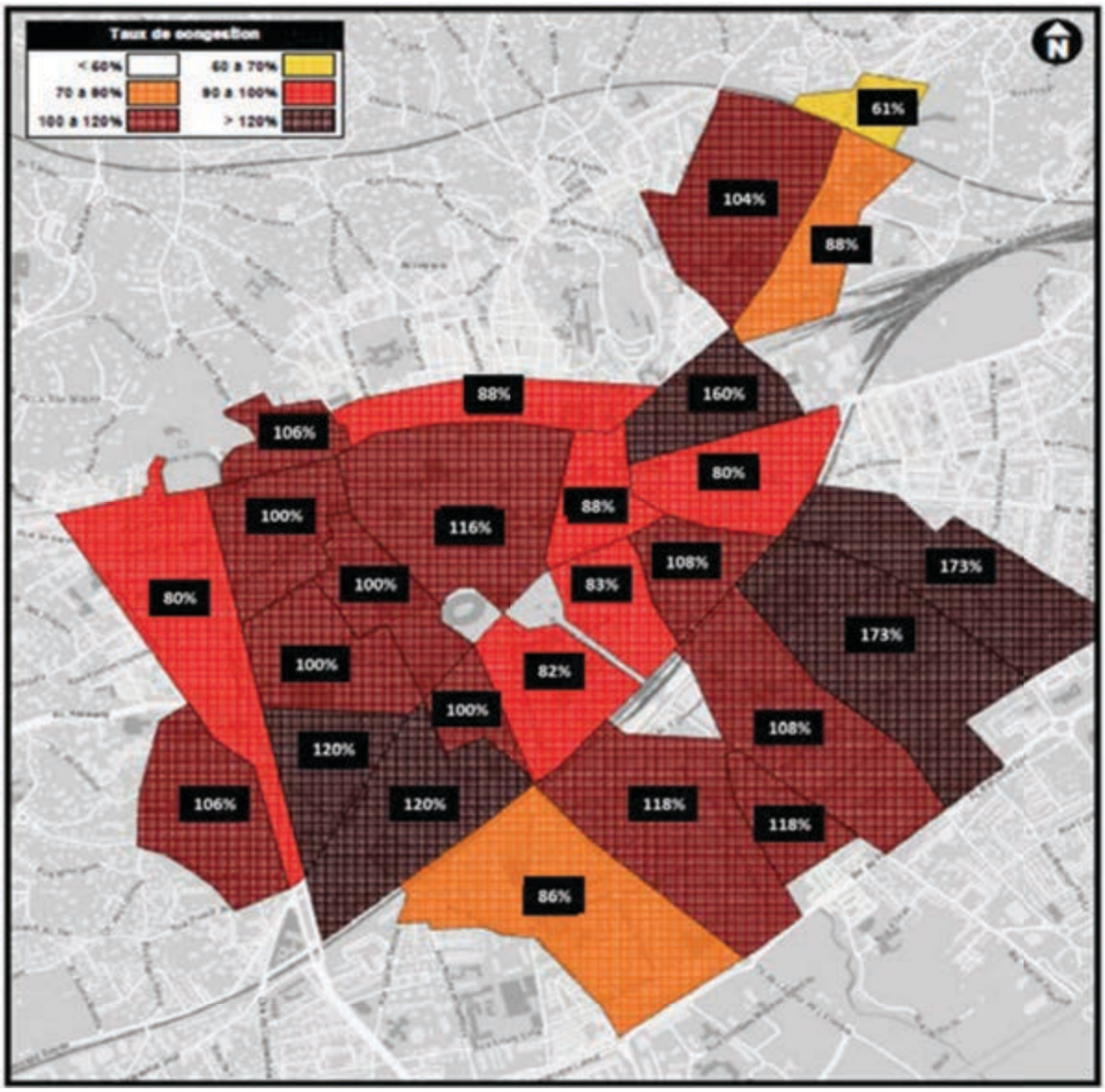
C – Taux de congestion sur l'espace public en lien avec le stationnement sur voirie

Le taux de congestion exprime l'occupation de l'espace public par des voitures en stationnement qui sont garées à la fois sur des emplacements matérialisés et de façon illicite.

Le taux de congestion moyen à Nîmes est de 115% ce qui montre la pression du stationnement sur voirie. Ce niveau reflète des pratiques illicites qui sont relativement nombreuses en volume et qui sont sources de conflits d'usages et d'insécurité (source HORIZON étude PLD 2014). Améliorer la lisibilité de la réglementation est un enjeu (marquage au sol du stationnement).

On peut observer depuis 2010 que la pression sur le stationnement sur voirie a augmenté à Nîmes, avec comme conséquence, un report des véhicules vers les zones gratuites limitrophes du périmètre payant : République, quartiers Sud de la Gare (Marronniers, Beausoleil), Séguier, Espérandieu par exemples.

Les secteurs où la pression du stationnement est la plus forte sont République, Richelieu et les quartiers Sud de la Gare avec des taux supérieurs à 120% voire 170%, ce qui signifie que plus d'un tiers des véhicules est en infraction au stationnement.



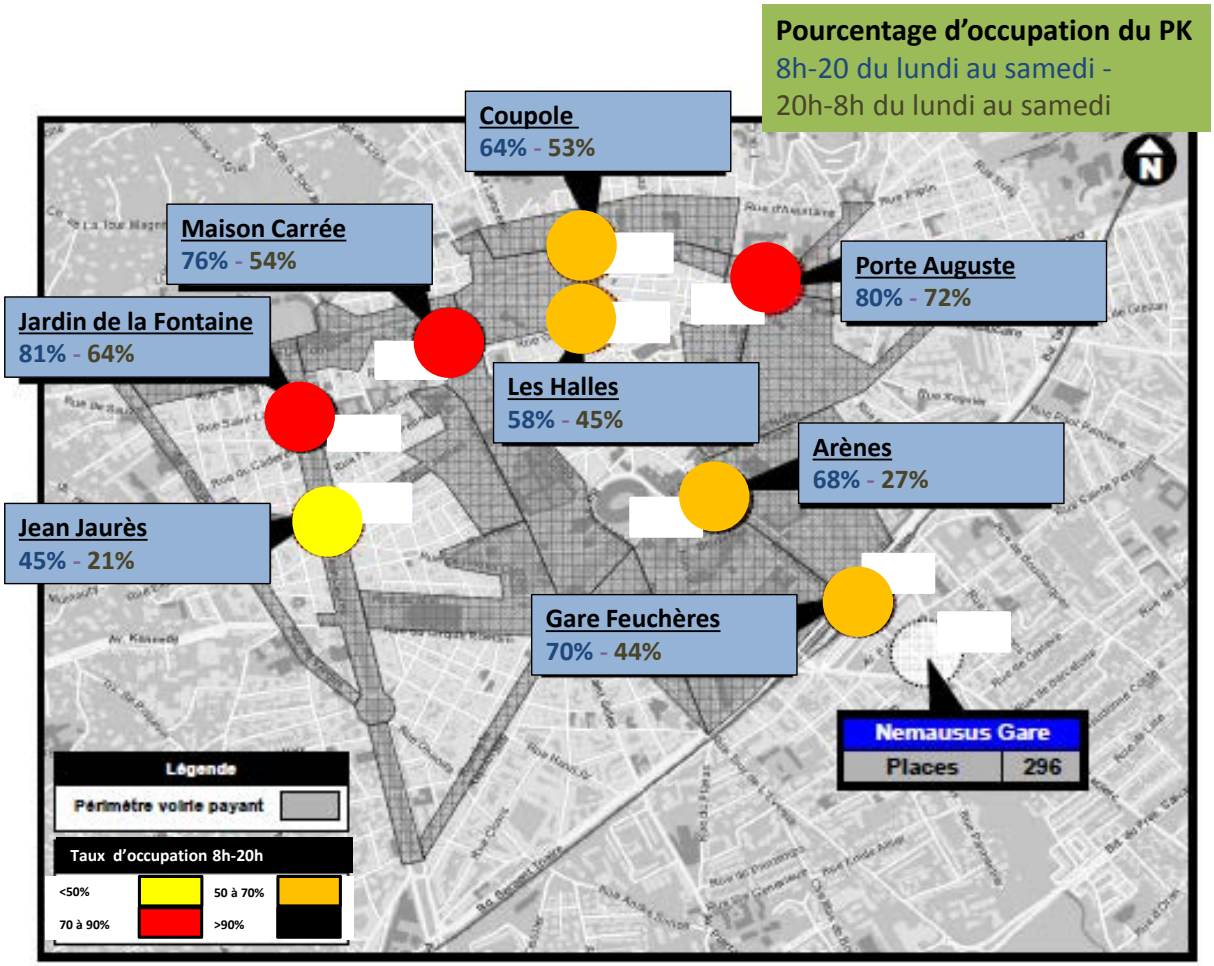
Source : Observatoire 2014 du stationnement – Ville de Nîmes – 20/08/2015

D – Taux d'occupation des parkings en ouvrage

Sur la base de relevés du nombre de places occupées sur les semaines du lundi 02 février au dimanche 07 février 2016 et du lundi 08 février au dimanche 14 février 2016, les taux d'occupation ont été estimés sur 2 périodes :

- 8h-20h du lundi au samedi ;
- 20h-8h du lundi au samedi.

Les données sont les suivantes :



Source : Traitement Egis – Moyenne du taux d'occupation sur les semaines 02/02-07/02 et 08/02-14/02/2016

Le taux d'occupation moyen des parkings à Nîmes, de 8h à 20h du lundi au samedi est de 68% et de 20h à 8h du lundi au samedi de 48%.

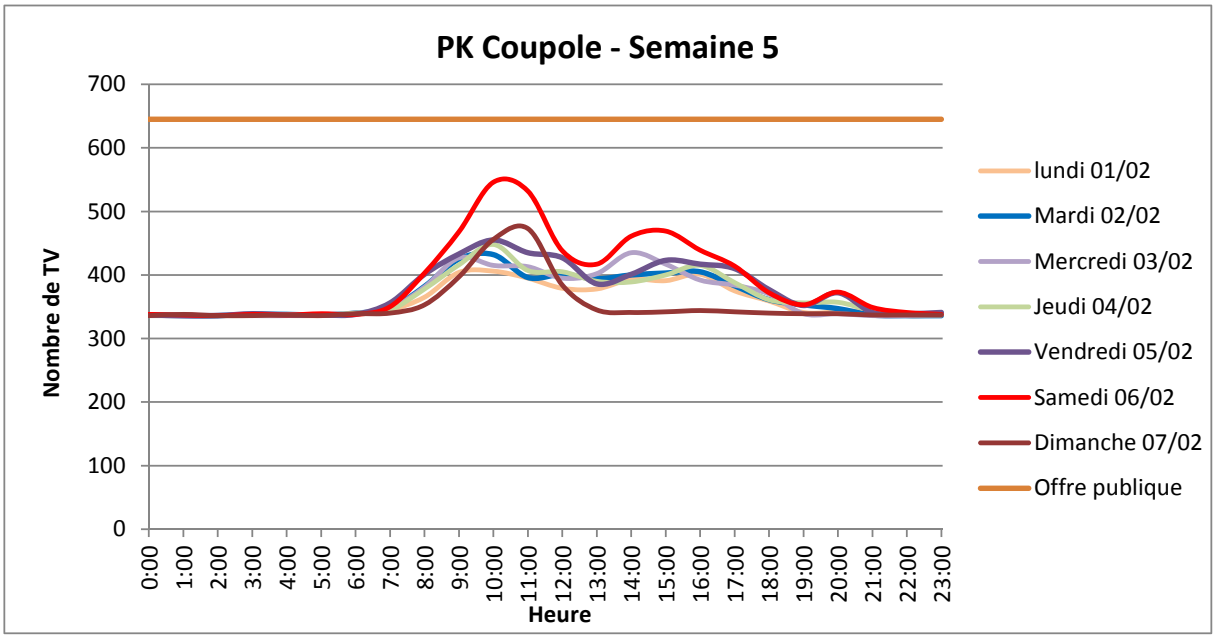
En journée, les parkings qui présentent des places disponibles sont les parkings Jean Jaurès, Gare Feuchères, Coupole, Arènes et les Halles (par ordre décroissant de places disponibles).

La nuit, ce sont les parkings Arènes, Gare Feuchères, Jean Jaurès, Coupole (par ordre décroissant de places disponibles).

	Offre	8h-20h lundi au samedi		20h-8h lundi au samedi	
		% occupation	Places disponibles	% occupation	Places disponibles
Coupole	645 places	64%	232 places	53%	303 places
Les Halles	354 places	58%	149 places	45%	195 places
Jean Jaurès	466 places	45%	256 places	21%	368 places
Gare Feuchères	800 places	70%	240 places	44%	448 places
Arènes	661 places	68%	212 places	27%	483 places
Porte Auguste	299 places	80%	60 places	72%	84 places
Maison Carrée	429 places	76%	103 places	54%	197 places
Jardin de la Fontaine	217 places	81%	41 places	64%	78 places
Moyenne % occupation		68%		48%	
Moyenne de places disponibles			1 293 places		2 156 places

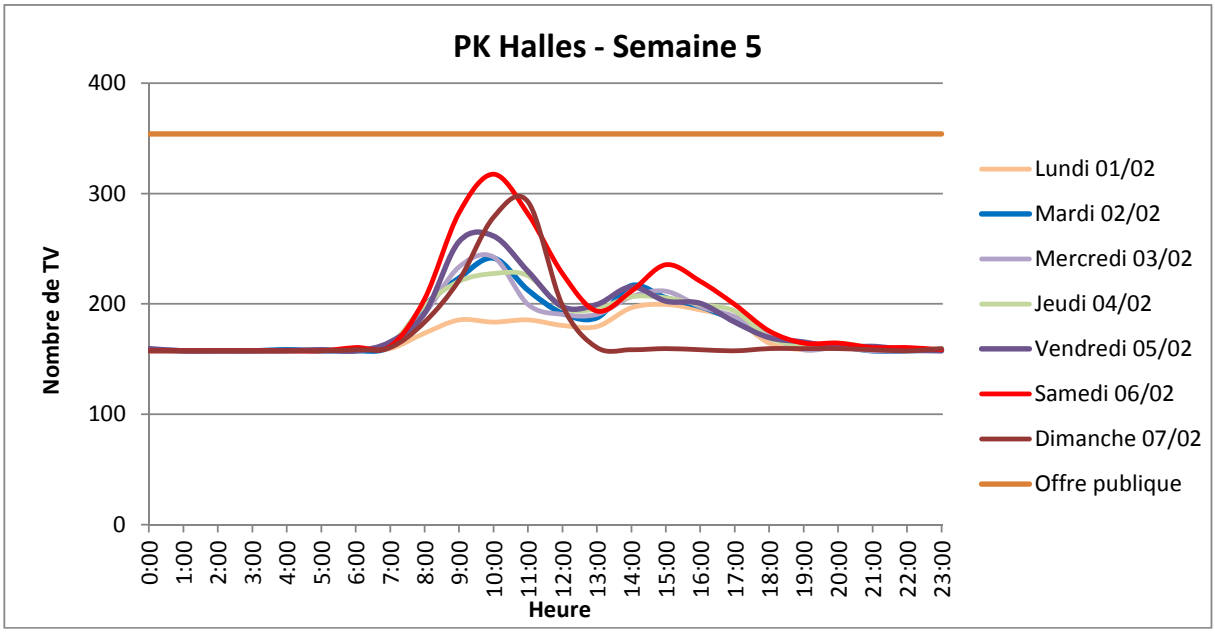
En complément, nous présentons ci-après l'occupation de chaque parking sur 24h pour illustrer la disponibilité de certains parkings sur certaines plages horaires.

Parking Coupole



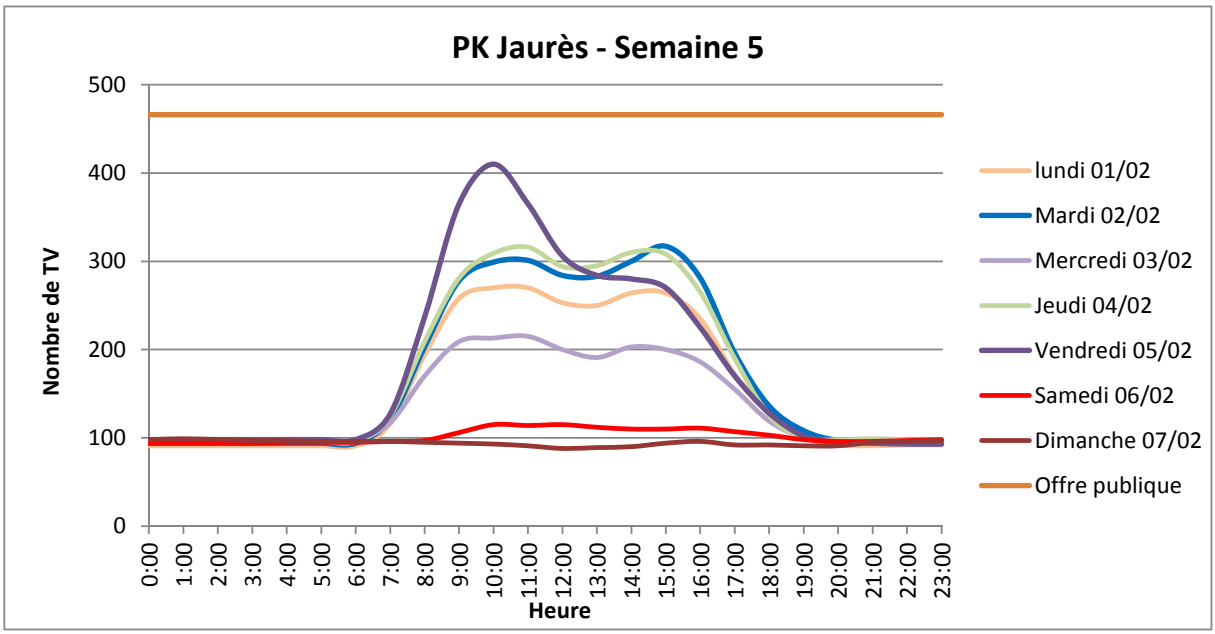
- Places disponibles essentiellement entre 21h et 7h et le dimanche après-midi

Parking Les Halles



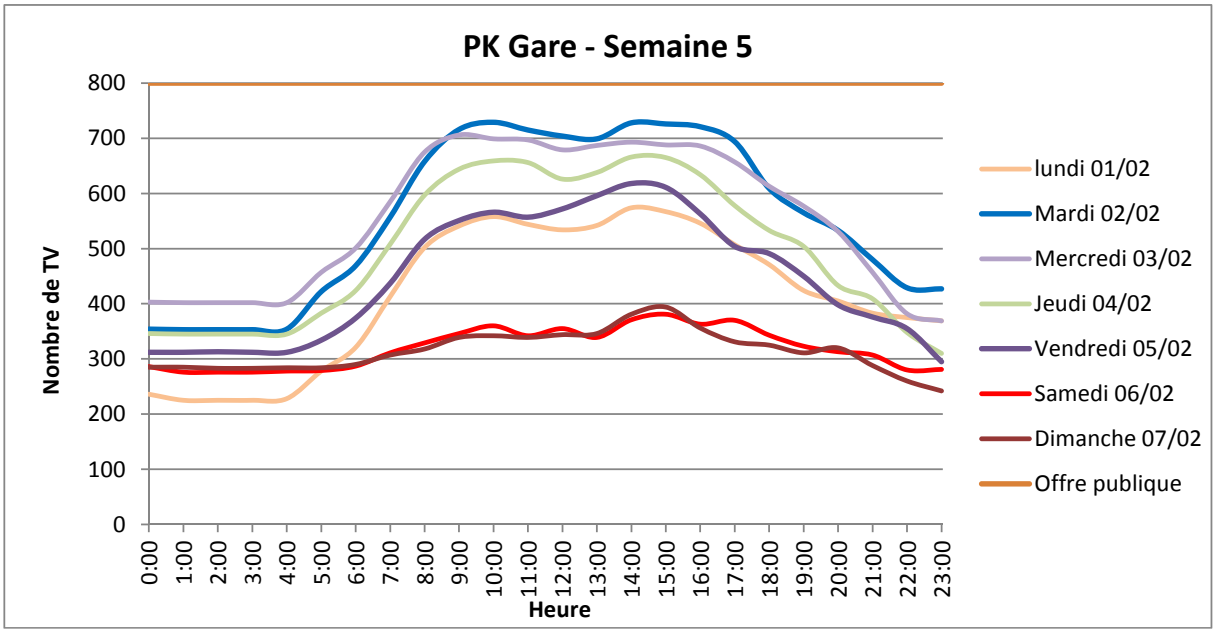
- Places disponibles essentiellement entre 19h et 7h et le dimanche après-midi

Parking Jean Jaurès



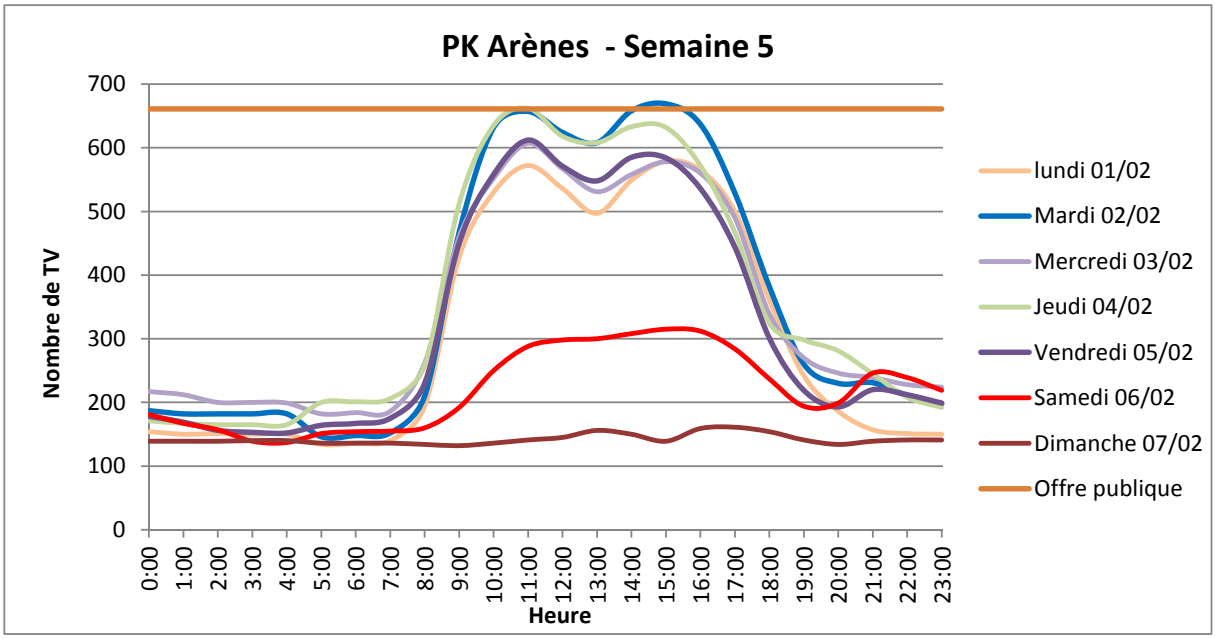
- Places disponibles essentiellement entre 17h et 6h et le WE

Parking Gare Feuchères



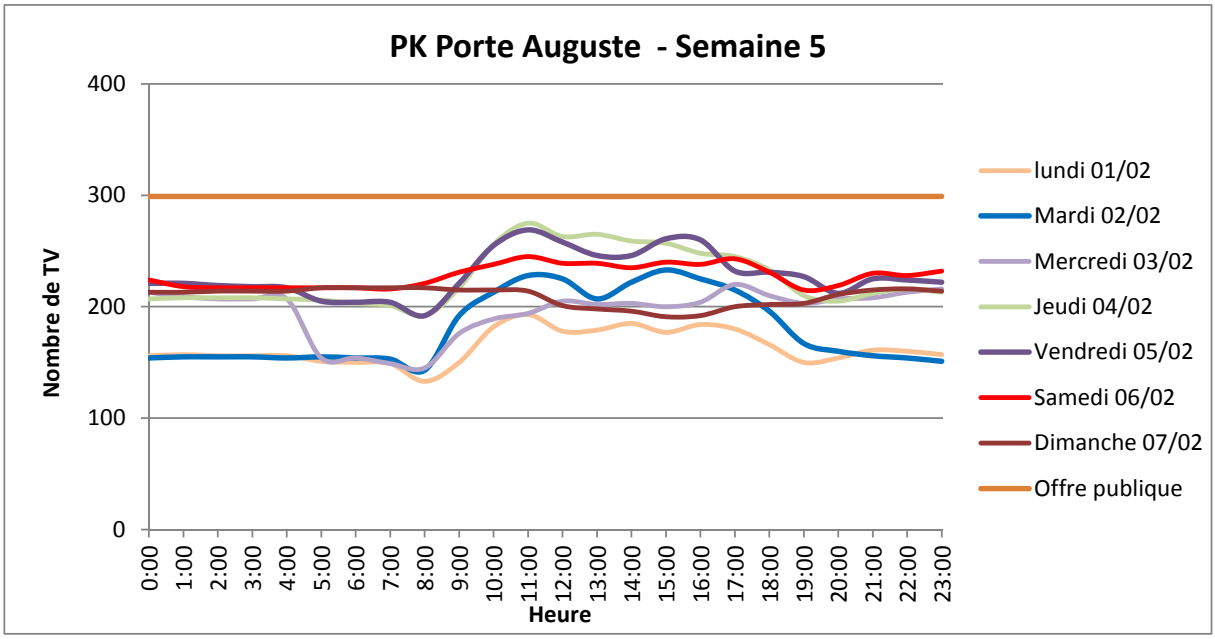
- Places disponibles essentiellement entre 20h et 7h et le WE
- Peu de places disponibles entre 8h et 19h

Parking Arènes



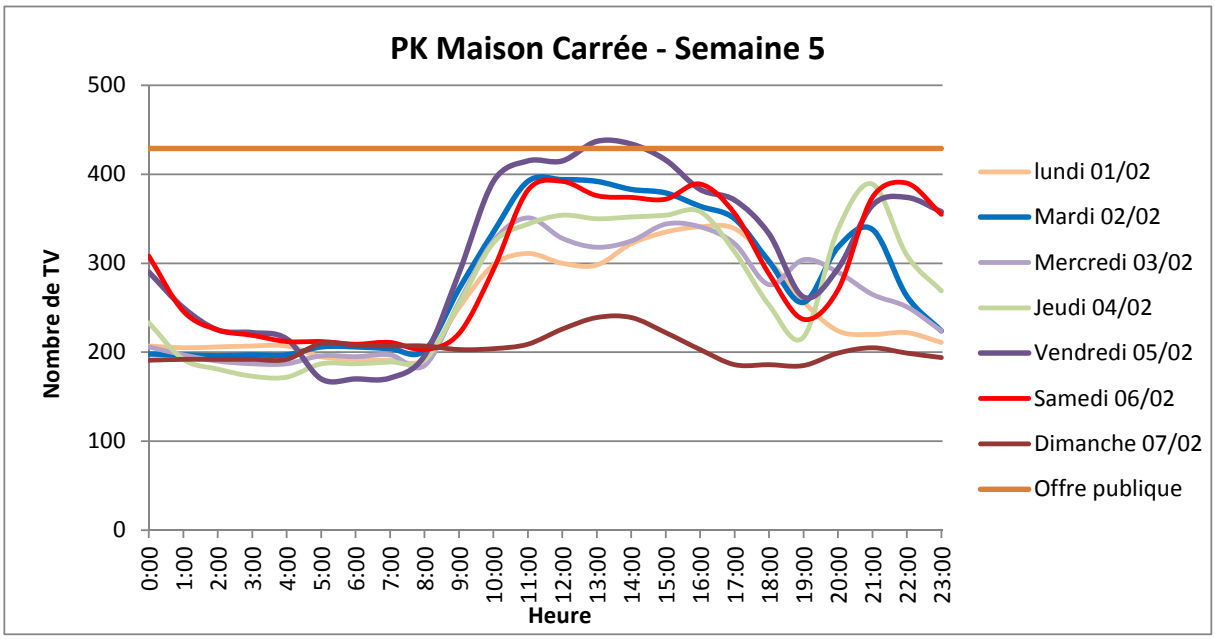
- Parking saturé entre 9h et 17h
- Places disponibles essentiellement entre 20h et 8h et le dimanche

Parking Porte Auguste



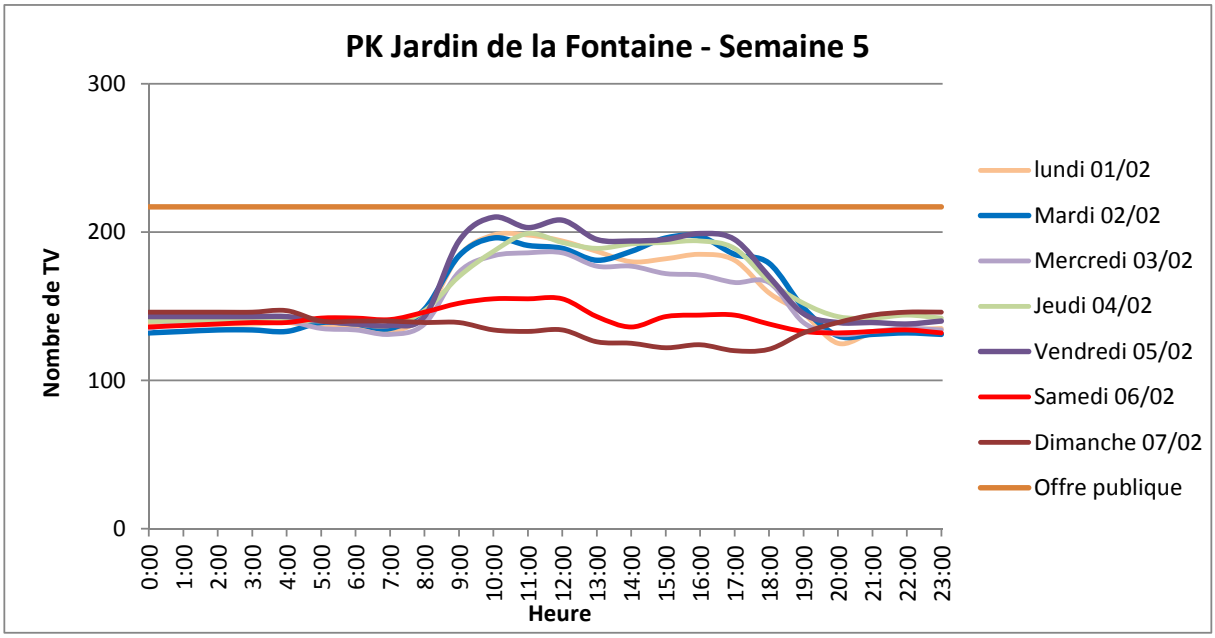
- Parking relativement occupé toute la journée
- Quelques places disponibles essentiellement entre 20h et 7h

Parking Maison Carrée



- Parking relativement occupé en journée
- Quelques places disponibles essentiellement entre 20h et 8h

Parking Jardin de la Fontaine



- Parking relativement occupé en journée
- Quelques places disponibles essentiellement entre 20h et 8h

L'offre de stationnement dans les parkings en ouvrage apparaît donc relativement abondante à Nîmes et pourra être mutualisée pour diminuer la pression sur le stationnement de surface.

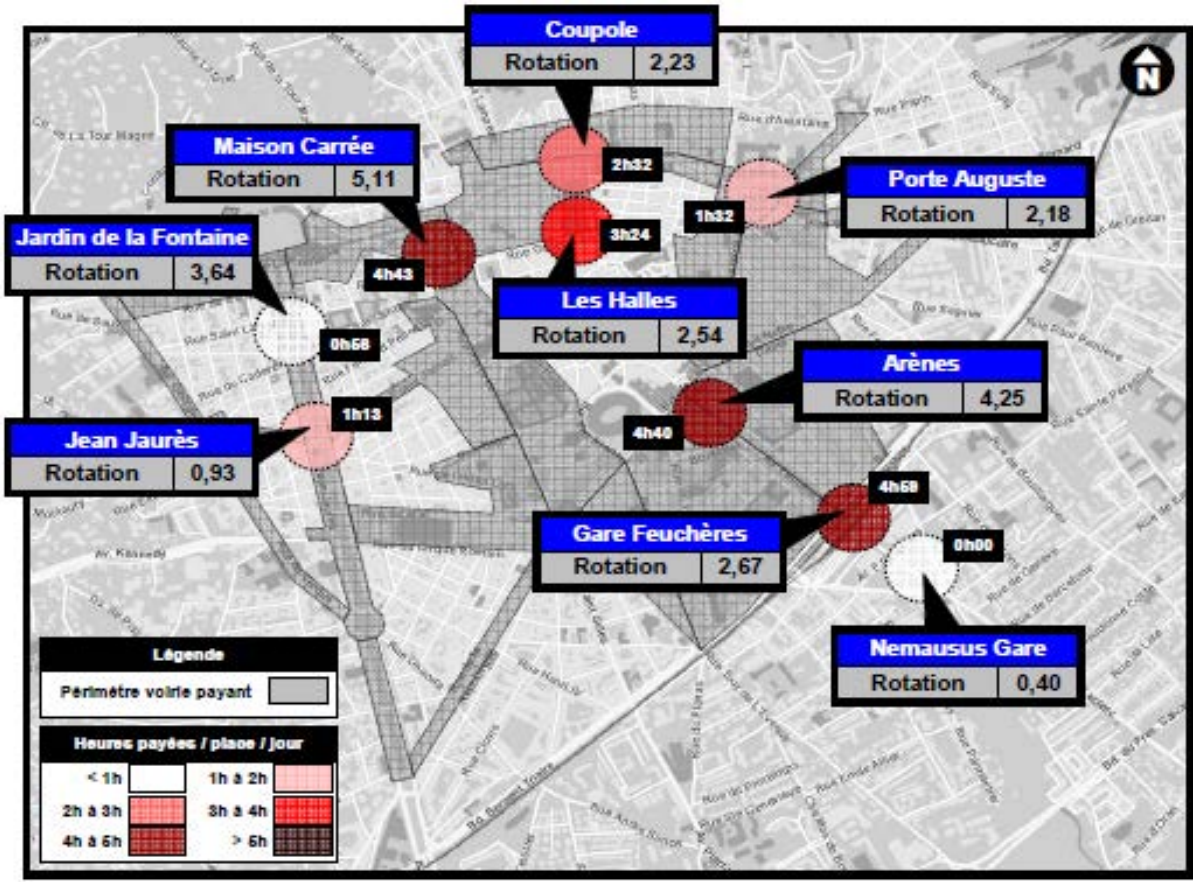
E – Taux de rotation

La rotation exprime le phénomène de remplacement d'un véhicule en stationnement par un autre.

Le taux de rotation est le rapport entre le nombre de véhicules relevés en stationnement sur des places autorisées, sur une période donnée, et le nombre de places autorisées.

Plus le taux de rotation est faible, plus la durée de stationnement des véhicules est importante.

Les parcs de stationnement situés dans l'hypercentre présentent de façon normale **le taux de rotation** d'usagers horaires le plus élevé (Maison Carrée = 5,11 ; Arènes = 4,25). Les autres parkings n'ont pas la même vocation rotative : fréquentation horaire moins soutenue, présence plus importante d'abonnés, réponse aux salariés et riverains en besoin de longue durée.



Source : Observatoire 2014 du stationnement – Ville de Nîmes – 20/08/2015

F – Mutualisation du stationnement en ouvrage

La mutualisation du stationnement en ouvrage doit être promue dans le sens où :

- La pression sur le stationnement de surface est élevée avec une faible rotation des véhicules qui nuit à l'attractivité des commerces, avec le développement de pratiques illicites (stationnement en double file ou sur trottoirs) générant des difficultés de circulation et une insécurité pour les usagers vulnérables,
- Les parkings en ouvrage ne sont pas saturés, avec une marge d'occupation à valoriser, surtout la nuit (voir paragraphe sur le taux d'occupation des parkings en ouvrage).

Par ailleurs, une réflexion doit être engagée pour **limiter l'offre privée en mutualisant les places de stationnement** et **jouer la complémentarité d'usage entre les parkings privés et publics**. Cette mutualisation permet :

- des optimisations économiques pour la Collectivité,
- une meilleure maitrise des déplacements motorisés en donnant à la Collectivité plus de moyens pour mener à bien sa politique de stationnement,
- une gestion facilitée car les places publiques mutualisées sont bien adaptées pour recevoir les visiteurs des immeubles de bureaux et de logements,
- une incitation à la réduction de l'usage de la voiture car la disponibilité ou non d'une place, les conditions de durée et de tarifs sont déterminants dans le choix modal de l'usager – il est à savoir que quand la contrainte stationnement se renforce (stationnement payant, temps de recherche d'une place, temps de marche à pied à destination, …), la part modal de la voiture baisse toujours (mais dans des proportions variables).

En complément, depuis 2015, sur Nîmes, des abonnements « nuits et WE » ont été mis en place dans tous les parkings, valables de 18h à 10h du lundi au vendredi et 24h/24 les week-ends et jours fériés. Ce tarif a été négocié par la Ville de Nîmes pour inciter les résidents à se garer dans les parkings (anciens tarifs : 51€ parkings Arènes et Maison Carrée, 58€ parking Gare, 56€ parkings Halles et Coupole). **Cette offre d'abonnement doit être valorisée** pour reporter le stationnement sur voirie vers le stationnement en ouvrage qui possède une offre de places disponibles intéressante.

G – Bilan

En résumé, les règles de stationnement en vigueur vont de pair avec la politique de restriction de la voiture en ville.

Aujourd'hui, l'offre proposée apparaît comme suffisante par rapport à la demande. L'enjeu est de mettre en adéquation la politique de stationnement des véhicules légers avec l'offre de transport collectif (impacts projets de transport collectif en site propre) et les modes actifs. Les corridors dédiés aux autres modes devront constituer une contrainte pour le stationnement pour inciter l'utilisation d'autres modes de déplacements.

L'objectif d'une organisation globale du stationnement énoncée dans le PDU n'est pas en vigueur à ce jour. La politique de stationnement semble toutefois repensée au coup par coup, dans le cadre de la réalisation de projets urbains (Hoche Université par exemple). Des pistes de solutions comme l'extension de la zone payante, l'intensification du contrôle ou d'autres mesures de gestion pourront s'envisager.

I.7.5.2. Prise en compte du stationnement dans le PLU actuel

Le PLU rappelle les dispositions d'ordre général relatives aux aires de stationnement. Ces dispositions varient selon les zones : urbaines, à urbaniser, naturelles, agricoles.

Par exemple, dans les zones à fort renouvellement urbain, les contraintes ont été renforcées ; comme les prescriptions relatives au stationnement dans les bâtiments ou l'offre dans les espaces publics destinée à favoriser l'intermodalité…

La réalisation des axes TCSP et la volonté de promouvoir des modes de déplacements autre que la voiture n'étaient pas clairement affichés dans les documents d'urbanisme et le PLU actuel. Aujourd'hui, le CERTU recommande aux collectivités d'intégrer certaines dispositions dans le règlement du PLU :

- des préconisations pour des règles plafonds pour le stationnement résidents. En effet, ces préconisations sont à corréler avec la présence ou non d'un TCSP à proximité (pour Hoche Université par exemple) ;

Ville – habitation	Stationnement VL – Hors périmètre de desserte BHNS ou Tramway	Stationnement VL – Dans le périmètre de desserte BHNS ou Tramway
Montpellier (quartier du petit Bard, Jardins de la Lironde…)	1 place /50m² Plafond 1 place/logt	Plafond 1 place/logt
Grenoble	1.5 place/logt	0.8 place/logt
Vannes	1.5 place/logt	-
Annemasse	1 place par logt F1/F2 1.5 place par logt F3/F4	-

Source : CEREMA

- un seuil plancher pour les vélos visant à assurer un nombre de places de stationnement minimum, quelle que soit le type de surface.

La question du stationnement des Personnes à Mobilité Réduite (PMR), conformément à la loi du 5 février 2005, devra également être traitée (prescriptions énoncées dans le cadre du Plan de mise en Accessibilité de Voirie et des Espaces publics (PAVE).

I.7.5.3. Tarification (données 2016)

A – Stationnement sur voirie

A.1 – Les tarifs pour les résidents

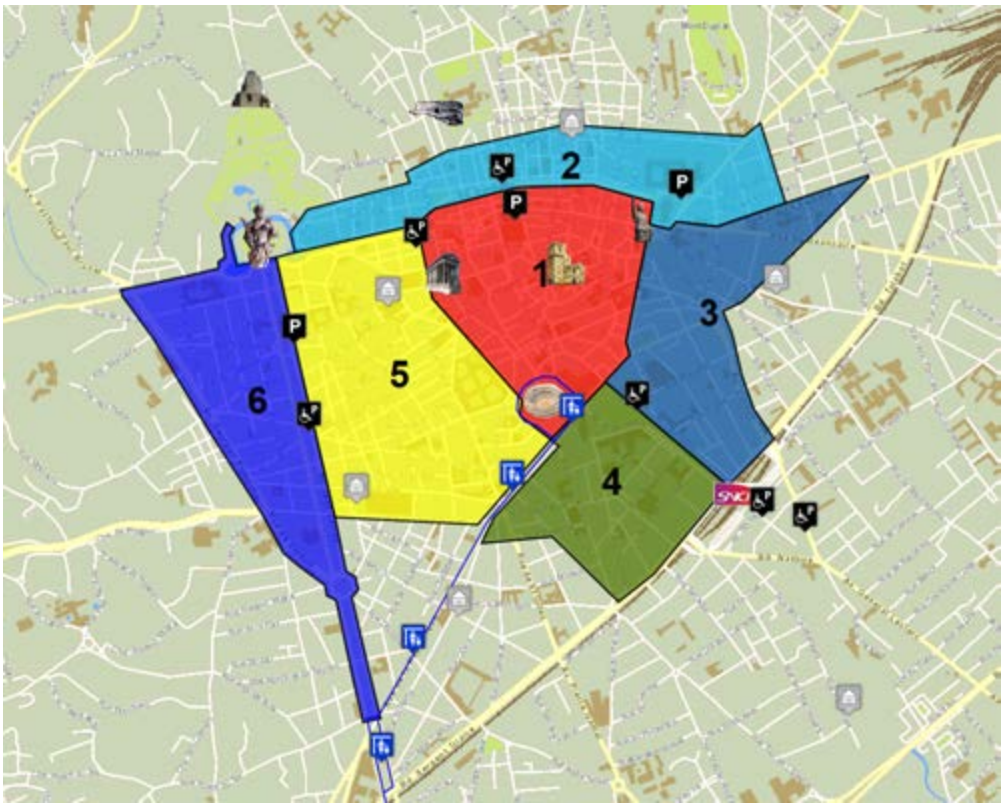
Pour ceux qui vivent en centre-ville, des abonnements mensuels résidents soir et week-end dans les parkings couverts sont disponibles à 30 € de 18 heures à 10 heures du matin du lundi au vendredi, et 24 h/24 les samedis, dimanches et jours fériés. Des offres sont également proposées 24 h/24 au mois, au trimestre ou à l'année. Pour les résidents et les professionnels qui travaillent en centre-ville et comptent se garer sur les places en surface, les abonnements s'élèvent à 150 € par an, 20 € pour un mois et 50 € pour le trimestre. Pour les professionnels qui sont amenés à bouger et à stationner en centre-ville, le tarif d'abonnement s'élève à 45 € par mois.

En résumé, les prix sont les suivants :

- 150€ par an (soit 12,50€/mois) ;
- ou 20€ si l'on prend l'abonnement au mois ;
- ou 50€ si on prend au trimestre.

Ces abonnements sont à prendre auprès des gestionnaires de parking Indigo et Q-Park et ils donnent accès à un périmètre proche de son habitation (deux zones au choix).

Les zones résidents sont les suivantes :



Source : https://www.nimes.fr/

A.2 – Le tarif spécial pour les professionnels mobiles

Pour les professionnels qui sont amenés à intervenir fréquemment dans le centre-ville de Nîmes un forfait de 45€ par mois utilisable sur toute la zone payante de Nîmes est proposé.

A.3 – Zoom sur l'expérimentation d'arrêt minute

La ville de Nîmes expérimente des zones de stationnement gratuites de 15 minutes grâce aux bornes « arrêt minute » sur la rue de la République et la rue Notre-Dame depuis le mois de juin 2015. Trois bornes d'arrêt minute ont été ainsi installées pour faciliter l'accès aux commerces de proximité (boulangerie, pharmacie, primeur, …).

Nous pouvons citer aussi :

- 2 bornes « arrêt minute » (BAM) sur la rue Emile Jamais ;
- 1 BAM place de la Révolution ;

et en projet :

- 1 BAM sur la rue de la Posterle (quartier Croix de Fer) ;
- 1 BAM sur le quartier Camplanier ;
- 1 BAM sur le quartier la Gazelle ;
- 5 BAM dans le projet d'extension de T1.

Plus précisément, deux bornes arrêt minute sur la rue de la République sont proposées :

- La borne 1 se trouve au n°37 de la rude la République, à proximité du garage, de la boulangerie et du tabac-presse ;

- La borne 2 est au n°65 de la rue de la République, près de la pharmacie, de l'épicerie et de la boulangerie.

Source : https://www.nimes.fr/

B – Stationnement en parkings couverts (données 2016)

Le centre-ville de Nîmes compte aujourd'hui **9 parkings couverts** offrant 5000 places. La tarification est la suivante :

Parkings Indigo

	Arènes	Porte Auguste	Maison Carrée	Jardin de la Fontaine
30 min	0€	0€	0€	0€
45 min	1,40€	1,40€	1,40€	1,40€
1h	2,00€	2,00€	2,00€	2,00€
2h	4,30€	4,30€	4,30€	4,30€
3h	6,40€	6,40€	6,40€	6,40€
24h	21,00€	21,00€	21,00€	13,00€

Parkings Q-Park

	Jean-Jaurès	Gare Feuchères
15 min	0€	0€
30 min	0€	1€
1h	1,70€	2,20€
2h	3,30€	4,20€
24h	15,00€	18,00€

Parkings Interparking

	Coupole	Halles
30 min	0€	0€
1h	1,80€	1,80€
2h	4,00€	4,00€
8h	12,60€	12,60€
24h	15,80€	15,80€

Source : https://www.nimes.fr/

On constate que la première ½ heure est gratuite dans tous les parkings du centre-ville, à l'exception du parking de la Gare Feuchères qui est gratuit les 15 premières minutes pour la dépose minute des voyageurs.

Un abonnement à 30€ par mois les soirées (18h-10h) et les week-ends (24h/24 les samedis, dimanches et jours fériés) est proposé dans tous les parkings du centre-ville : Arènes, Gare Feuchères, Coupole, Halles, Porte Auguste, Maison Carrée, Jean Jaurès, Jardin de la Fontaine.

Pour 3€ maximum, tous les parkings du centre-ville sont accessibles pour la soirée entre 19h et 1h ; Le dimanche de 8h à 13h uniquement pour les parkings Indigo (Arènes, Porte Auguste, Maison Carrée et Jardins de la Fontaine) et Q-Park (Jean Jaurès et Gare Feuchères). Ces forfaits sont appliqués du 15 septembre au 15 juin, hors ferias.

I.7.5.5. Parc relais et pôles d'échanges

Zoom sur les deux parkings relais ouverts depuis 2012 du lundi au dimanche de 5h15 à 1h00 qui permettent d'accéder facilement, directement et rapidement en centre-ville avec le Tram'bus

La mise en place de ces parkings relais répond à l'objectif d'inciter les usagers à stationner à l'extérieur du centre-ville de Nîmes.

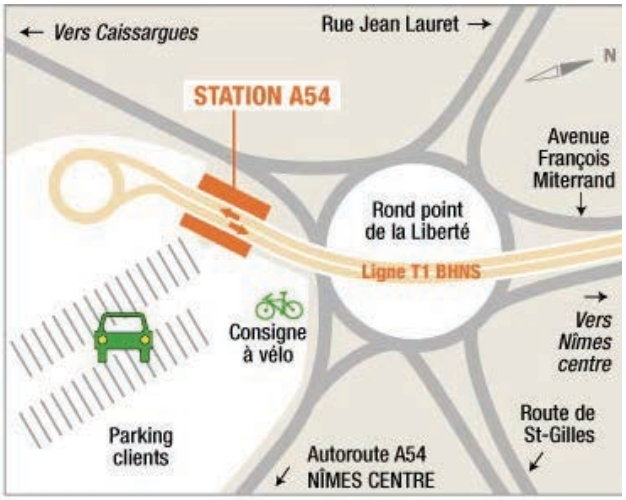
En termes de tarification, deux Pass sont en vente :

- **Le Pass P+R solo à 2,20 € : i**l permet l'accès au parking relais ainsi qu'un aller et un retour d'une heure chacun, pour une personne, avec correspondance possible sur l'ensemble du réseau Tango.

- **Le Pass P+R multi à 3,60 € : i**l permet l'accès au parking relais ainsi qu'un aller et un retour d'une heure chacun, avec correspondance possible, sur l'ensemble du réseau Tango pour chaque passager de la voiture (8 personnes maximum).

- **Parking relais A54 (Caissargues)**

Situé à la sortie de l'autoroute Nîmes Centre, l'offre de stationnement est de 256 places (dont 5 PMR) avec une station vélos, il permet d'accéder au cœur du centre-ville en 12 minutes avec la ligne T1.



- **Parking relais du Parnasse**

Situé à proximité du gymnase Le Parnasse, l'offre de stationnement est de 90 places (dont 3 PMR) avec une consigne à vélos, il permet d'accéder au cœur du centre-ville en 10 minutes avec la ligne T1.

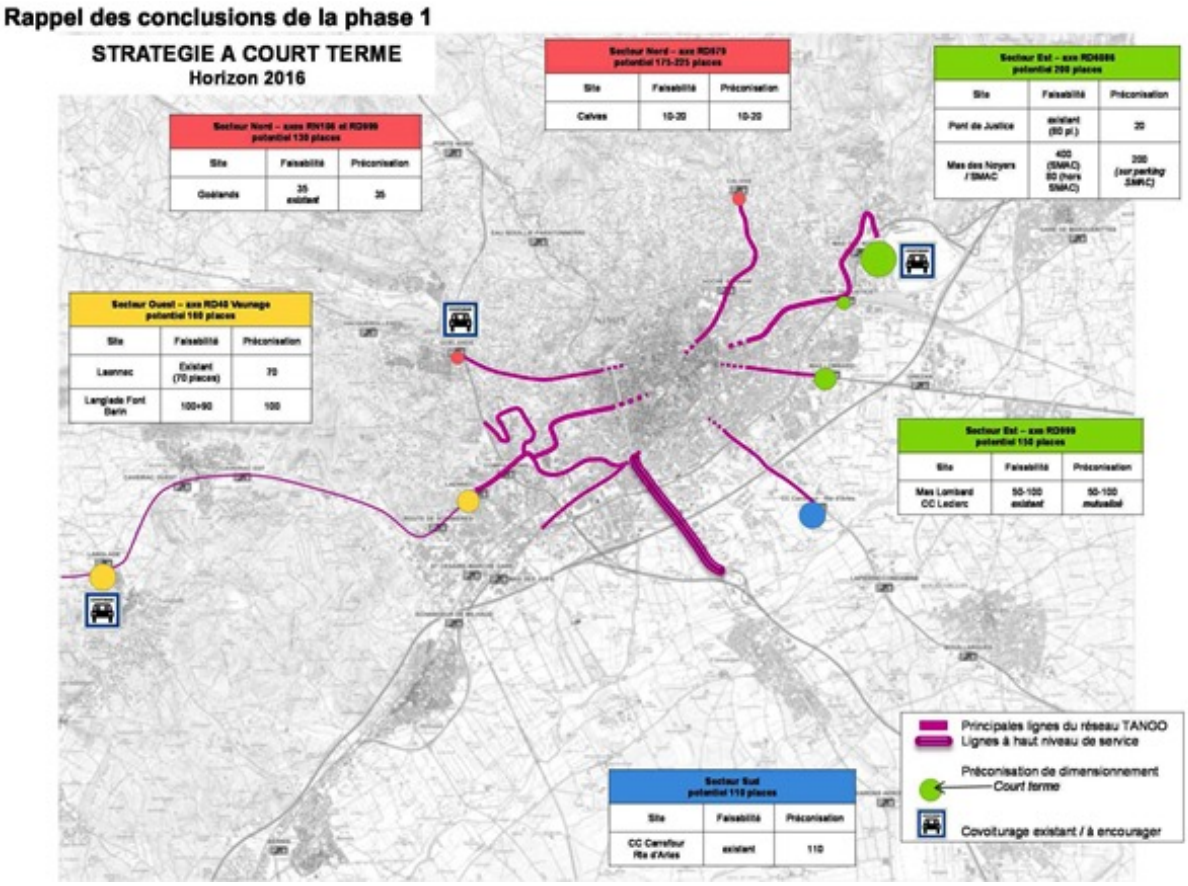
Nîmes Métropole a réalisé actuellement le **Schéma directeur des pôles d'échanges** qui vise à identifier les sites potentiels au sein de l'agglomération, susceptibles d'offrir une alternative aux déplacements en voiture et d'accueillir des pôles d'échanges. Des parcs relais de covoiturage ou des parcs d'échanges avec les lignes de bus urbains vont être créés.

Le plan d'actions des P+R a ciblé les sites suivants pour l'implantation des futurs parkings à Nîmes :

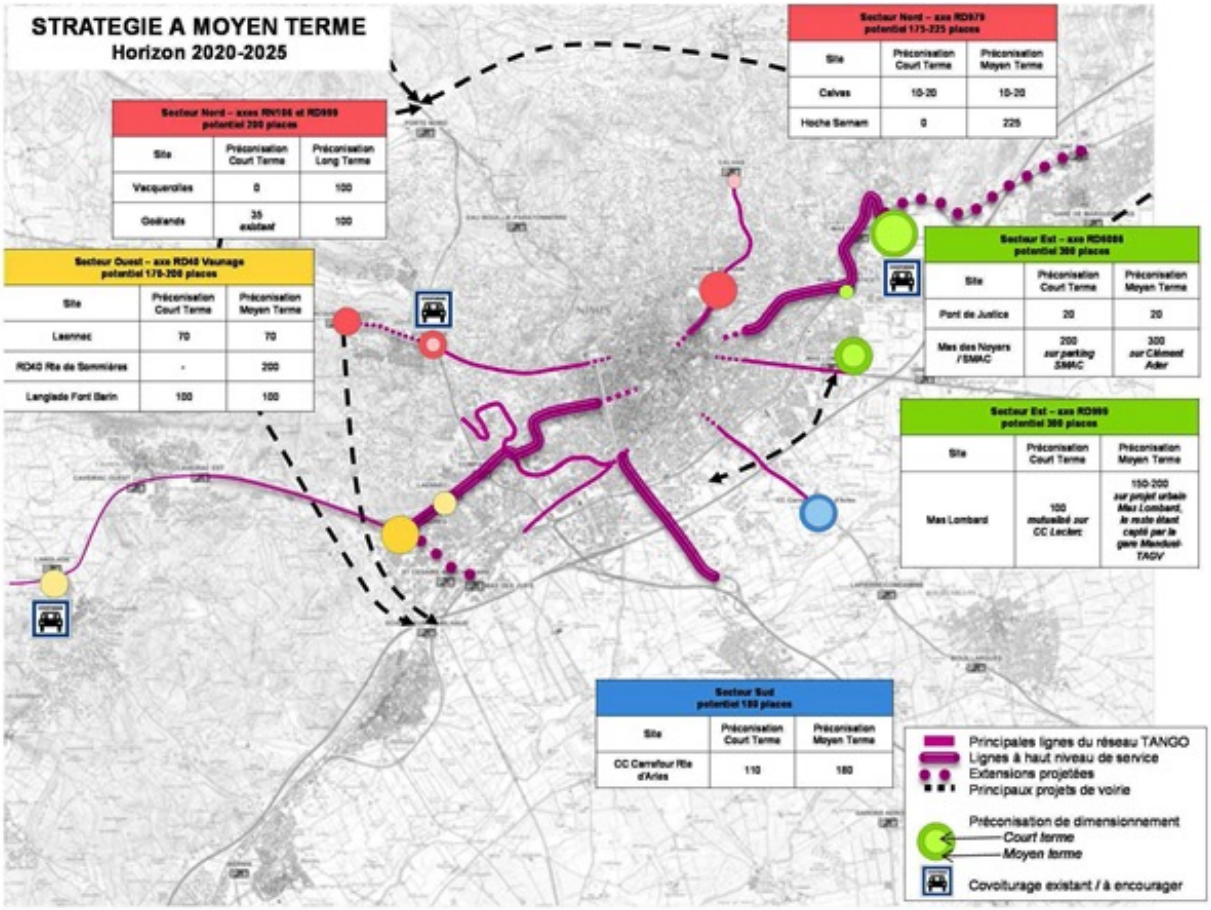
- Calvas ;
- SMAC ;
- Pont de Justice ;
- Laennec ;
- Goélands ;
- Hoche Université ;
- Mas Lombard ;
- CC Carrefour Rte d'Arles.

En termes de planification, il est prévu de réaliser :

- en 2016, le P+R de Calvas, situé sur la route d'Uzès ;
- en 2017, les P+R SMAC, Laennec et Pont de Justice devraient être mis en service.



Source : Elaboration d'un plan d'actions des parcs relais sur le territoire de Nîmes Métropole – Novembre 2013 - Egis



Source : Elaboration d'un plan d'actions des parcs relais sur le territoire de Nîmes Métropole – Novembre 2013 - Egis

Ce programme est cohérent avec l'objectif du PDU qui est de préconiser l'implantation de P+R en périphérie pour faire face à la réduction du nombre de places en centre ville (partage de la voirie en faveur des TC et modes actifs).

Le PLU devra identifier les emplacements réservés pour favoriser l'implantation de parkings relais (intermodalité, covoiturage) en lien avec le développement de l'offre en transports en commun.

SYNTHESE « STATIONNEMENT » : ATOUTS - FAIBLESSES - ENJEUX

Atouts	Faiblesses
➢ La réalisation des axes TCSP va renforcer l'attractivité du réseau et rendra possible une redéfinition de la politique de stationnement ➢ L'agglomération a commencé à aménager des parcs relais en périphérie de la ville, connectés sur les lignes structurantes du réseau TC	➢ Les réflexions sur l'organisation du stationnement nécessiteraient une véritable politique globale et prospective ➢ Il n'y a pas de politique tarifaire homogène entre les différents parcs ou exploitants ➢ La rotation des véhicules en centre-ville est faible ➢ L'absence de réserve foncière rend difficile et plus longue la création des parcs relais

Enjeux

- Mettre en adéquation la politique de stationnement des véhicules légers avec l'offre de transport collectif et les modes actifs
- Profiter des opérations de renouvellement urbain pour repenser la politique de stationnement et favoriser l'intermodalité ; proposer des parcs d'échanges pour les pendulaires et travailler sur le foisonnement jour/nuit et actifs/résidents
- Homogénéiser et moduler la tarification. La rendre plus « lisible » en fonction des distances à parcourir du centre vers la périphérie
- Intégrer des seuils plafonds pour le nombre de places par logement, corrélés à la présence ou non d'un TCSP à proximité
- Intégrer un seuil plancher pour les places de stationnement des vélos pour les logements, les activités et les services publics
- Réserver des emplacements pour les pôles d'échanges et parc relais (P+R) à proximité des pôles générateurs (emplois, résidentiels, entrée de ville) pour accéder à une desserte TC efficace (vitesse commerciale) et donc nécessité de réserver des espaces afin de créer des couloirs bus jusqu'en ville sur les axes structurants d'entrée de ville
- Accompagner par un contrôle /sanction (pouvoir de police du Maire) les actions engagées pour le stationnement
- Développer la mutualisation des stationnements : dans les opérations d'aménagement, il est possible de réaliser un parc de stationnement commun à l'ensemble ou à une partie de l'opération, sous réserve qu'il corresponde aux besoins particuliers et justifiés des occupations ou utilisations du sol et qu'il respecte les conditions normales d'utilisation

I.7.6. LIVRAISONS

Peu de données sont disponibles sur les livraisons. Une réflexion a été menée par la CCI.

On retiendra :

- du stationnement illicite fréquent sur les aires de livraisons ;
- des générateurs répartis sur tout le territoire ;
- des trafics PL importants sur les voies principales.

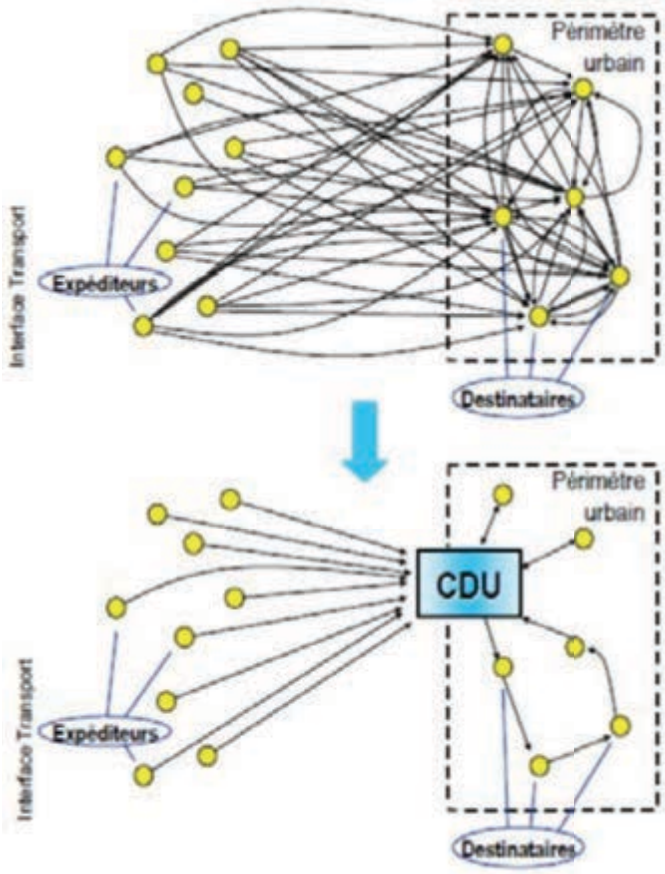
Des actions doivent être menées quant à la règlementation, la définition des aires de livraisons et le jalonnement des parkings (action PDU).

SYNTHESE « LIVRAISONS » : ENJEUX

Enjeux

- Gérer le transport de marchandises avec pour objectifs de :
  - ne pas faire entrer des gros PL dans les zones urbaines – gérer le dernier km
  - Gérer les ruptures de charge
  - Prévoir les livraisons en ville
- Engager des réflexions sur des systèmes innovants :
  - Les Centres de Distribution Urbaine (CDU) - Trouver des implantations en périphérie de la zone urbaine
  - Derniers km en triporteurs électriques (petits colis…)

  → Identifier des secteurs pour ce type d'activités : porte Ouest ?



- Gérer les livraisons en ville : prévoir des aires de livraison

I.7.7. RESEAU DE TRANSPORTS EN COMMUN

I.7.7.1. L'aéroport de Nîmes-Alès-Camargue-Cévennes

Géré par Véolia Transport et la Chambre de Commerce et d'Industrie, cet aéroport accueille :

- plusieurs compagnies (principalement Ryanair) qui développent des lignes européennes « low cost » ;
- la sécurité civile (pôle de maintenance des hélicoptères et de la gendarmerie) ;
- Sabena Technics (pôle de maintenance aéronautique) ;
- Aircraft Data System (ingénierie documentaire dans le monde aéronautique).

Desservi par l'A54 et la RD42, il influe peu sur l'aménagement du réseau routier nîmois.

I.7.7.2. Le réseau ferré

Le trajet Nîmes Paris s'effectue aujourd'hui en 2h50 par TGV (4h00 pour Nîmes – Nice et 2h40 pour Nîmes – Toulouse).

Le réseau ferré dispose d'une configuration en étoile et s'articule autour de 4 lignes qui convergent vers Nîmes :

- deux lignes électrifiées : Montpellier – Nîmes – Manduel et Nîmes – Remoulins – Givors ;
- deux lignes non électrifiées : Nîmes – Alès – Mende – Clermont Ferrand et Nîmes - Le Grau du Roi.

L'étoile ferroviaire de Nîmes constitue une véritable opportunité pour le développement de l'usage des transports collectifs et le renforcement de la pertinence des projets de TCSP, pour offrir une alternative réellement efficace à l'automobile.

Le projet global de l'étoile ferroviaire consiste en :

- un renforcement de l'offre : amélioration des fréquences, du confort,
- l'organisation des nœuds de connexion des réseaux.

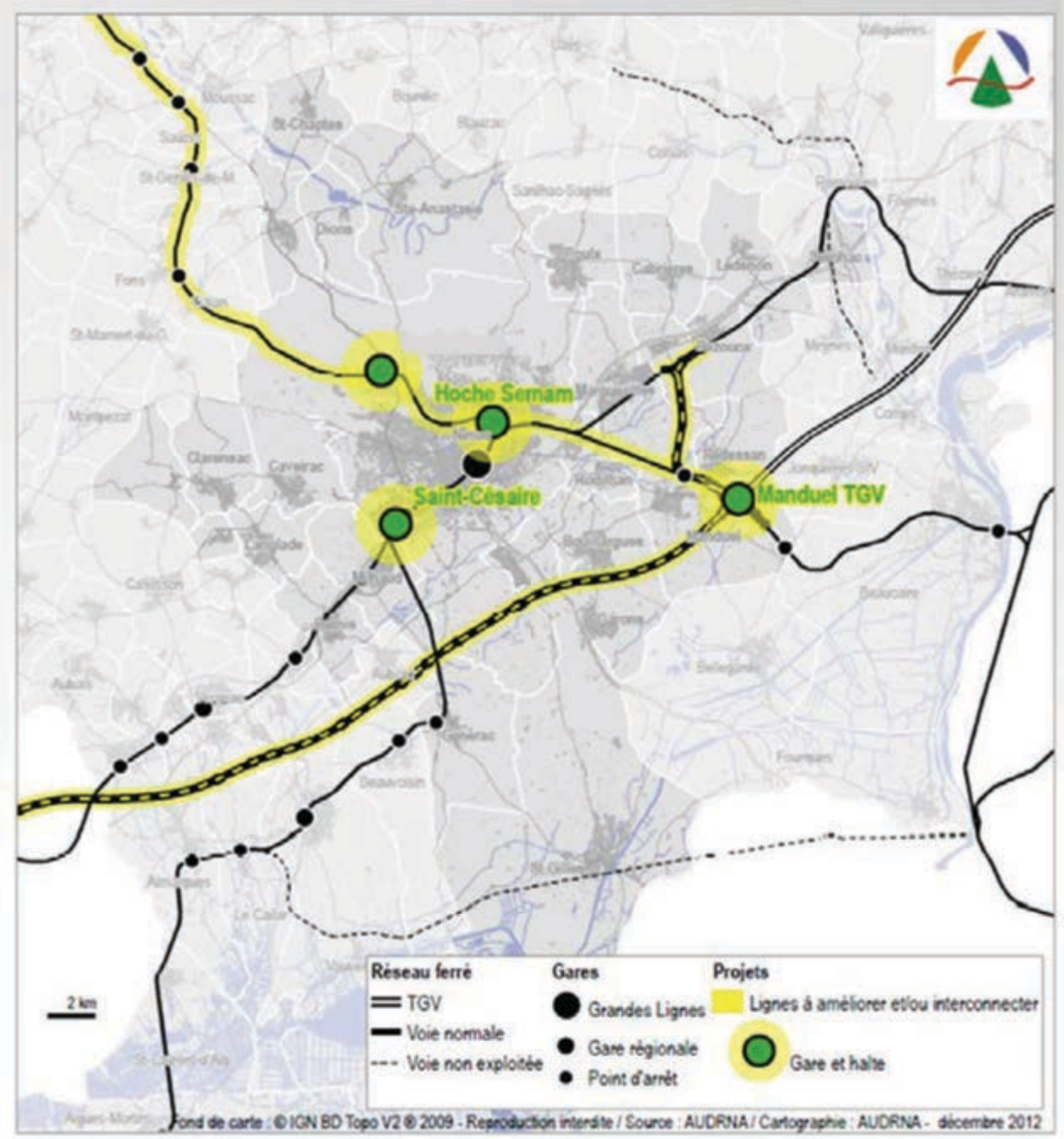
Différents projets sont envisagés, à savoir le contournement de Nîmes et de Montpellier à l'horizon 2017 afin de décongestionner l'artère littorale Nîmes - Montpellier, l'implantation d'une nouvelle gare TGV à Manduel (2020), dans le cadre de la réalisation de la ligne ferroviaire à grande vitesse. Ces projets vont de pair avec l'évolution du niveau de service TER. Pour 2017, il est prévu une hausse de 50% du trafic TER en heure de pointe entre Nîmes et Montpellier.

Le contrat d'axe Nîmes / Alès laisse présager le développement de la ligne Nîmes – Alès. Basé sur la modernisation de l'infrastructure ferroviaire, un des objectifs (et la conséquence du projet) est la densification de l'urbanisation à proximité des gares en travaillant sur l'accès et l'intermodalité.

Un programme de rénovation de cette ligne est prévu dans le cadre de la création d'un réseau de tram-train / RER à Nîmes (en même temps que la réalisation de la LGV Contournement de Nîmes et Montpellier).

Pour Nîmes, ce contrat d'axe complète les actions et se traduit par la réalisation du viaduc de (Courbessac visant à éviter le rebroussement), et l'amélioration ou l'aménagement des gares suivantes :

- la gare centrale (le Triangle de la gare) ;
- le réaménagement de la gare de Saint Césaire ;
- le nouveau quartier universitaire Hoche Université.



Source : « Eléments d'analyse pour l'évaluation du PDU – AUDRNA ; Nîmes Métropole »

I.7.7.3. Les réseaux de transports collectifs départementaux interurbains – Réseau EDGARD

Le réseau interurbain du Gard est un réseau de lignes d'autocar dans le département du Gard. Il est mis en place par le Département et son délégataire. La délégation de l'exploitation du réseau est d'une durée de 10 ans et attribuée depuis le 1er septembre 2009 au groupement 4TDG, composé de 19 entreprises, par l'autorité organisatrice des transports qui est le Conseil général du Gard. Le réseau est exploité sous la marque Edgard.

Le cœur du réseau est la gare routière de Nîmes.

Il permet aux élèves et aux voyageurs commerciaux d'emprunter les mêmes lignes de bus. Le prix du ticket à l'unité est de 1,50€ pour les voyageurs. Le réseau Edgard présente 155 lignes en service 2172 points d'arrêts sur tout le territoire gardois.

Source : http://www.edgard-transport.fr/

Le réseau Edgard assure par ailleurs la desserte de sites touristiques départementaux :

- les marchés dans le Gard ;
- le pont du Gard ;
- les villes telles que Avignon – Cité des Papes, Uzès – 1er Duché de France, Arles – la petite Rome des Gaulles, Sommières et son centre médiévale ;
- les Cévennes ;
- la Camargue ;
- la Vaunage ;
- la Vallée du Rhône ;
- les plages de la Grande Motte et du Grau du Roi.

I.7.7.4. Les réseaux de transports collectifs urbains – Réseau TANGO

Selon l'EMD 2014-2015, les adjectifs qui paraissent les plus adaptés pour les usagers pour qualifier les transports en commun (au choix parmi une liste de 38 adjectifs) sont les suivants :

1er ADJECTIF RELATIF AU TC	%
PRATIQUE	20
UTILE	12
PAS CHER	10
LENT	6
ECOLOGIQUE	6
INSUFFISANT	6
INDISPENSABLE-VITAL-NECESSAIRE	5
COTRAIGNANT	5
PAS PRATIQUE	4
INADAPTE	3
RAPIDE	3
CHER	2
REPOSANT	2
INCONFORTABLE	2
BONDE	2

Les raisons principales qui incitent les usagers à utiliser le réseau TANGO sont :

1ère raison d'utilisation du réseaux TANGO	%
Je ne dispose pas d'une voiture	46%
Facilité (pas de problème de stationnement, pratique pour l'accès centre ville)	24%
Le coût	10%
Reposant (moins de stress : circulation, dangerosité, plus sécurisant,...)	8%
Bonne desserte (domicile, travail, lieu où je me rends)	6%
Moyen de transport rapide	4%
Autres	1%
Mode de transport écologique	1%

Les raisons principales qui font que les usagers utilisent peu ou pas le réseau TANGO sont les suivantes :

1er raison non util. réseaux TANGO	%
J'ai un autre moyen de transport (voiture, scooter, vélo) et je préfère l'utiliser	32%
Contraintes horaires (trop peu de bus, je dois attendre, des retards,...)	23%
Contraintes géographiques (destinations non desservies, trop de correspondance, mon habitation ou mon lieu de travail sont trop loin d'un arrêt,...)	15%
Inadapté à mon utilisation (accompagner des enfants, j'ai des paquets à transporter,....)	9%
Autres	8%
Difficulté ou impossibilité d'utilisation (malvoyant, marche difficile,....)	4%
Moyen de transport trop lent (vélo ou scooter ou voiture plus rapide)	4%
Méconnaissance des services proposés	3%
Promiscuité, insécurité	2%
Le coût	1%

Le réseau Tango dessert les 27 communes de l'agglomération. Il est composé de :

- **27 communes desservies** par le Réseau Tango offrant des moyens de déplacement à près de **240 000 habitants** ;
- 12 lignes urbaines ;
- 1 ligne de transport collectif en site propre (T1) ;
- 13 lignes périurbaines ;
- 16 lignes desservent les garrigues nîmoises ;
- 48 lignes tempo ;
- 1 navette express aéroport ;
- 1 navette SMAC Paloma ;
- 1 service Handigo, dédié aux personnes en fauteuil roulant ou non-voyantes.

Le réseau de transports collectifs urbain a été récemment restructuré (2016 avec l'ouverture de la ligne T1 autour de l'Ecusson) avec la mise en évidence de lignes structurantes et l'aménagement du nouveau dépôt (Pont de Justice).

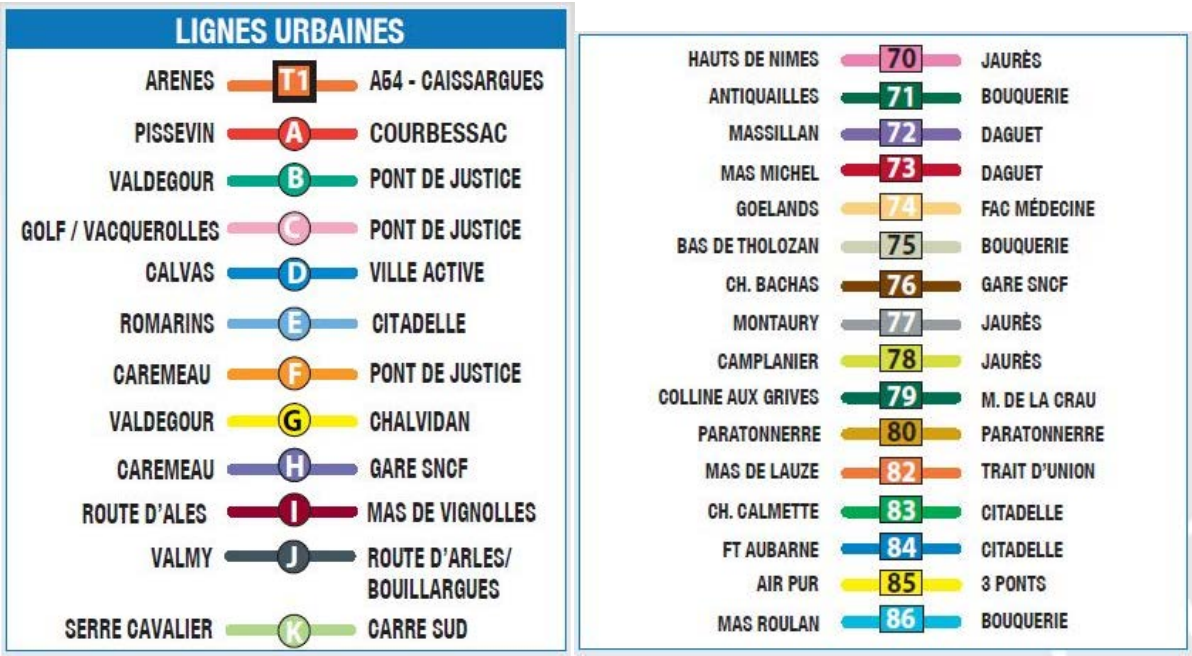
La gare routière est localisée au sud de la gare actuelle.

Le réseau EdGard est le réseau départemental de transports interurbains... Les collèges et lycées sont desservis directement par le réseau départemental et on dénombre une cinquantaine de points d'arrêts desservis sur la commune.

Les performances du réseau Tango sont les suivantes :

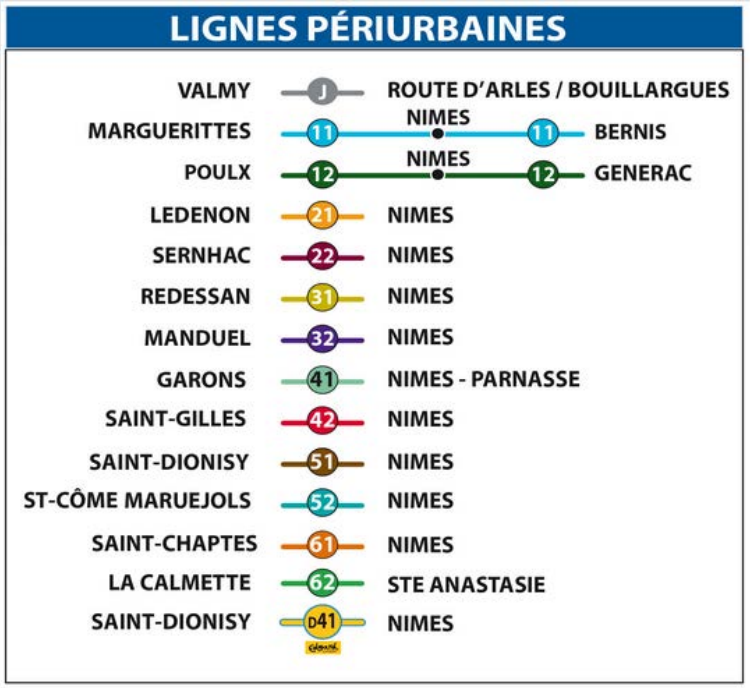
- **17 millions de voyages par an ;**
- **Plus de 8 millions de kilomètres parcourus** chaque année dont 4.8 millions sur les lignes urbaines ;
- **70 000 à 80 000 personnes** effectuent chaque jour un trajet sur les lignes TANGO ;
- **38 000 abonnés** dont plus de 15 000 scolaires et étudiants.

Les lignes A à K et T1 assurent la desserte des quartiers de la ville de Nîmes et de ses principaux équipements.
Les lignes 70 à 86 relient les quartiers des garrigues nîmoises aux lignes principales.



Source : http://www.tangobus.fr/

14 lignes péri-urbaines assurent la liaison entre les communes de Nîmes Métropole, le centre-ville nîmois et les principaux établissements scolaires de l'agglomération.



Source : http://www.tangobus.fr/

Les lignes Tempo participent à la desserte des établissements scolaires. **48 lignes** assurent, **du lundi au vendredi en période scolaire**, des liaisons directes entre les différents quartiers et les principaux collèges et lycées de l'agglomération nîmoise.

13 lignes assurent, du lundi au vendredi, des liaisons directes entre les différents quartiers et les principaux établissements scolaires de Nîmes.

Source : http://www.tangobus.fr/

35 lignes assurent, du lundi au vendredi, des liaisons directes entre les communes et les principaux établissements scolaires de l'agglomération nîmoise.

Source : http://www.tangobus.fr/

La desserte de Paloma, la scène de musiques actuelles (SMAC) de Nîmes Métropole est proposée chaque soir de concert :

- un départ du centre-ville 30 minutes avant l'ouverture des salles ;
- un départ pour le retour en direction du centre-ville devant Paloma à la fin des concerts.

Source : http://www.tangobus.fr/

Une navette Aéroport relie le Centre-Ville à l'aéroport de Nîmes Arles Camargue, au départ de plusieurs points de la ville de Nîmes. Ses horaires sont en adéquation avec les vols (départs et arrivées).

En cas de modification des vols, les horaires de la navette sont modifiés, toujours en respectant le principe suivant :

- un départ vers le centre-ville 10 mn après l'arrivée de l'avion ;
- une arrivée à l'aéroport 1h à 1h15 avant le décollage de l'avion.

Source : http://www.tangobus.fr/

En complément des dessertes régulières, des services spécifiques et adaptés aux besoins de déplacements des nîmois sont proposés (pour les congrès, séminaires d'entreprise ou manifestations diverses, en journée, en soirée ou même la nuit).

Au PDU est annoncée la volonté de développer un réseau multimodal qui s'articule autour de :

- parcs relais,
- desserte ferroviaire périurbaine,
- réseau TCSP,
- modes actifs.

I.7.7.5. Projets

A – Zoom sur la ligne 1 du Tram'bus et son prolongement

La fréquentation de la ligne T1 a progressé de 10% depuis son lancement passant de :

- 7017 voyages réalisés par jour en novembre 2012 (pendant la période de gratuité)*,
- 7031 voyages en mars 2013 (après la période de gratuité)*,
- 7719 voyages/jour en mai 2014*

sur la section actuelle du Tram'bus.

* Fréquentation moyenne par jour ouvrable, hors période de vacances scolaires

Le temps de parcours entre A54 - Caissargues > Arènes est de 12 minutes. La ligne T1 relie l'A54 - Caissargues aux Arènes en 12 minutes. Dans le sens "A54 - Caissargues → Arènes", elle dessert les arrêts Mas de Vignolles, Costières-Parnasse, Nemausa, Liberté, Camargue, Dhuoda, Montcalm et Arènes. Deux parkings relais sont à disposition : celui de l'A54 et celui du Parnasse.

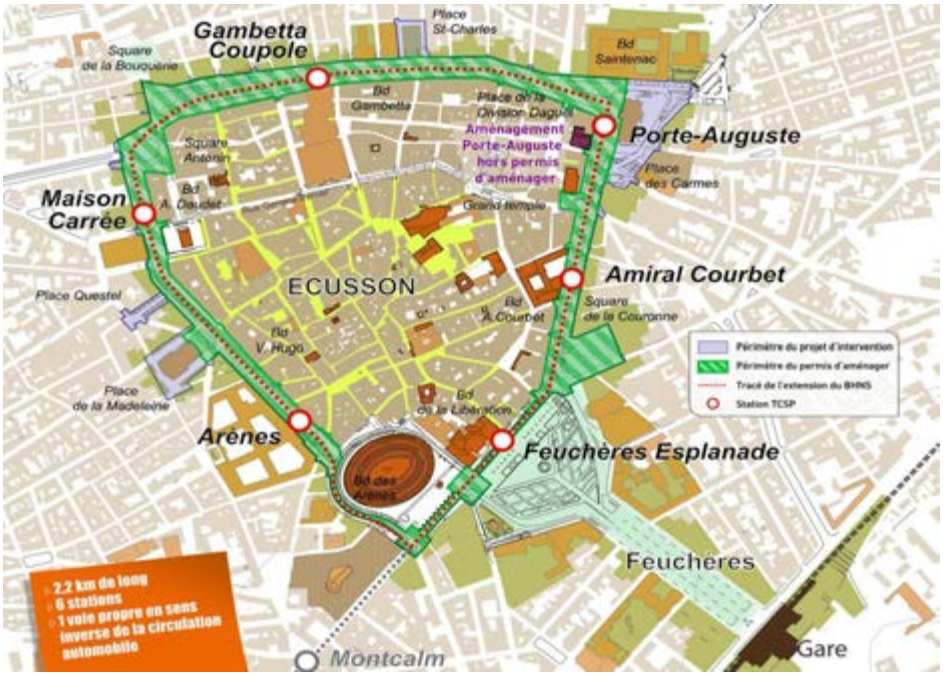
1/3 des utilisateurs de la ligne T1 sont des nouveaux clients qui n'utilisaient pas le réseau Tango avant la mise en place de T1. 86 % des utilisateurs de T1 le prennent plusieurs fois par semaine. En un an, la proportion d'abonnés a augmenté de 4% ce qui démontre une plus grande fidélisation.

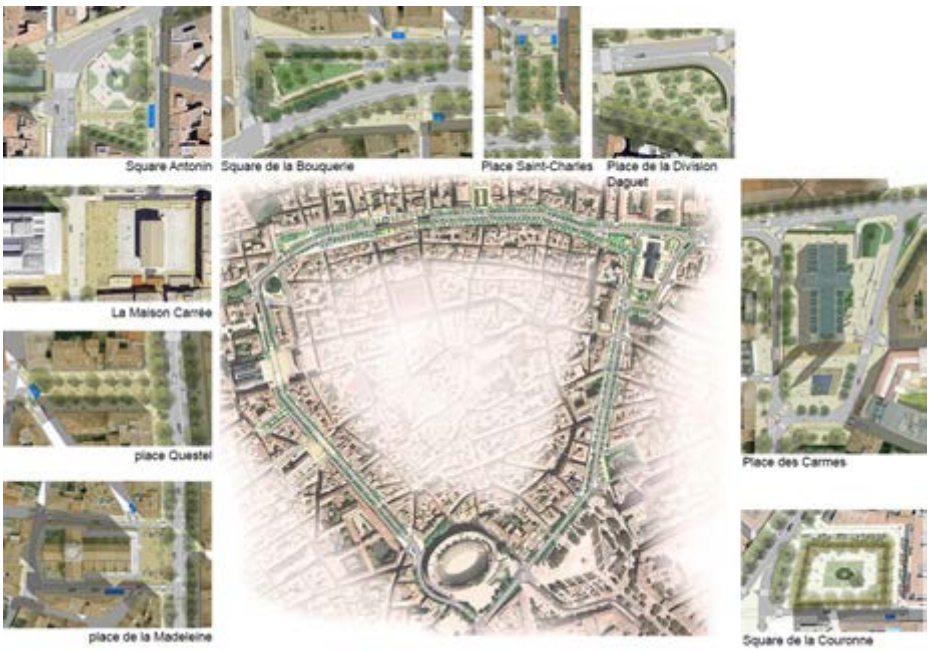
A terme, une extension au nord jusqu'au futur éco-quartier de Hoche Université, en cours de réalisation par la Ville de Nîmes et au sud vers Caissargues est projetée.

Source : http://www.nimes-metropole.fr/

Actuellement, le prolongement de la ligne T1 de Tram'bus se réalise autour de l'Ecusson (section1).

- 6 stations intégrées réparties le long du tracé
- la station Feuchères Esplanade permet de rejoindre la gare SNCF et sera en correspondance avec T2 (la mise en service d'une première section de la ligne T2 est prévue à l'horizon 2020, les premiers travaux devraient intervenir avant fin 2017)
- une implantation des stations respectant les arbres
- un nouveau partage de l'espace sur les boulevards de l'Ecusson
- des liaisons cyclables et des stationnements 2 roues sur tout le tracé
- l'ouverture du site propre du Tram'bus aux autres lignes du réseau Tango
- 10 places et squares emblématiques réaménagés





Source : Projet d'extension de la ligne T1 de TCSP (tour de l'Ecusson) et aménagement des places

La section 2 (extension jusqu'à la future halte ferroviaire de la route d'Uzès) sera précisé ultérieurement. En effet, compte-tenu des interfaces fortes du projet sur la section 2 (Vincent Faïta) avec d'autres projets d'envergure (poursuite de l'éco-quartier et création du boulevard Talabot prolongé, réalisation des travaux du Cadereau d'Uzès, réalisation de la halte ferroviaire au droit du « pont des pendus ») et afin de tenir compte des inquiétudes exprimées par les commerçants et riverains sur les questions de stationnement et de plan de circulation, Nîmes Métropole a décidé de reporter cette réalisation une fois les projets annexes réalisés.

- Le prolongement vers Caissargues et le sud de l'Agglomération est à l'étude. L'examen de ce prolongement fait partie des recommandations de la commission d'enquête qui ont été prises en compte par le Conseil Communautaire du 3 novembre 2014. Des études préliminaires et une concertation préalable ont été menées en 2015 pour préparer la future décision de l'Agglomération sur ce tronçon.

- Par ailleurs, **la ligne Est-Ouest (T2)**, qui traversera la ville d'est (de la scène musicale Paloma) en ouest (quartier de Saint-Césaire) sur 11,5 km et ce, en trente minutes d'ici 2020, a fait l'objet d'une concertation début 2016. Les études préliminaires de l'opération ont été lancées. Cette concertation, assez lourde pour un projet de ce type, ne pouvait intervenir qu'une fois celle relative à l'extension Sud de la T1 vers Caissargues achevée, afin de ne pas créer de complexité entre ces deux projets complémentaires et nécessaires à la modernisation du réseau de transport public de l'agglomération.

B – Zoom sur la ligne 2 du Tram'bus

Le tracé de **la ligne 2**, véritable ligne structurante, dans sa section centrale, permet de relier la porte ouest de Nîmes, et le futur pôle multimodal Pont de Justice (à l'est) en passant par le centre-ville et en desservant la gare centrale (ferroviaire et routière) de Nîmes, Carémeau, le quartier de Pissevin. Le Chemin Bas d'Avignon et la future SMAC (salle de concert en chantier) seront desservis.

Ces projets de TCSP visent à :

- désengorger des axes à forte circulation automobile ;
- être le principal fil conducteur du développement urbain (densification d'environ 300m de part et d'autre de l'axe) ;
- desservir les entrées de villes, les quartiers sociaux denses (grands ensembles), les principales zones d'activité économiques et les grands équipements d'agglomération.

La mise en place d'axes TCSP fait partie des objectifs annoncés dans le cadre du PDU. Les projets d'ouverture de lignes de TCSP se sont étoffés sur la base de l'identification de corridors pertinents identifiés dans le PDU.

Nîmes Métropole affirme sa volonté de se doter d'un véritable réseau maillé, composé de 2 lignes de TCSP à court terme, et de renforcer ce réseau par l'ajout de plusieurs lignes fortes à moyen et long terme.

La ville et l'agglomération réfléchissent actuellement à la desserte des quartiers Hoche Université et à la liaison vers Manduel.

Le TCSP sera également l'occasion de rénover des secteurs dégradés du centre-ville, compléter la piétonisation et devrait inciter les automobilistes à ne plus transiter par le centre (faute de rocade complète).

Les principaux points de contraintes identifiés au niveau des tracés pour la ligne 2 sont :

- le franchissement RN106 en estacade (nouvel ouvrage) ;
- le franchissement voie ferrée au droit du Pont de Justice (renforcement et construction d'ouvrage avec maintien circulation 2x2 voies).

Source : article Midi Libre – 20/01/2016 – en jaune, les variantes de tracé ; en rouge, celui de référence ; au niveau des points bleus, les stations

Source : Carte du tracé TCSP Est-ouest (ligne 2) retenu pour l'appel à projet du Grenelle II

SYNTHESE « TRANSPORTS EN COMMUN » : ATOUTS - FAIBLESSES - ENJEUX

Atouts	Faiblesses
➢ Les habitudes prises par la population nîmoise confirment la part modale dévolue aux transports collectifs ➢ De nombreux parcs de rabattement et parcs relais complèteront le dispositif des lignes en site propre ➢ Des cheminements « modes actifs » sont projetés le long des axes de TCSP ➢ Les gares et haltes ferroviaires (Hoche Université, Saint Cézaire, Porte Nord) peuvent accueillir de nombreux services en complément des aires de stationnement (projets de requalification urbaine des quartiers)	➢ Les perturbations dues aux travaux de la ligne 1 du Bus à Haut Niveau de Service impactant les projets TC futurs ➢ La géométrie contraignante des rues du centre-ville rend difficile l'insertion de voies spécialisées TC sans diminution de la capacité ➢ L'absence de réserves foncières ➢ Manque d'aménagement de couloirs bus pour proposer une offre attractive

Enjeux

- Exploiter le ressenti et le bon accueil des nîmois pour les transports collectifs en développant le réseau
  - Utiliser les Emplacements Réservés pour garantir le développement futur des TCSP
  - S'appuyer sur les dessertes gares pour le développement économique : choix de développement d'une zone d'emploi ou d'habitat le long des axes structurants de TC
  - Mettre en place une densité suffisante améliorant l'efficacité des TC en densifiant le long du réseau et en développant l'offre dans l'enveloppe urbaine
- Densifier l'urbanisation tout au long des axes TCSP pour renforcer leur attractivité. Le PLU doit tenir compte des tracés retenus et être compatible avec les objectifs recherchés
- Requalifier les quartiers traversés par les axes TCSP et aménager les « terminus » et pôles d'échange
- Sécuriser les traversées piétonnes, les cheminements des modes actifs et améliorer l'accessibilité des personnes à mobilité réduite
- La ville et l'agglomération devront se positionner sur les prolongements et sur le développement du réseau de TC en site propre, notamment dans les secteurs Hoche Université (nord-est) et vers la future gare LGV de Manduel (sud-est).

I.7.8. MODES DE DEPLACEMENTS ACTIFS

Préambule : quelques constats en faveur des modes actifs

Il faut ¼ d'heure pour faire 1 km à pied et, en ville, ¼ des trajets voiture font moins d'1 km.

Il faut ¼ d'heure pour faire 3 km à vélo et un trajet en voiture sur deux fait moins de 3 km.

10 km de vélo tous les jours évitent le rejet, par l'usage d'une voiture, de 700 kg de CO2 par an.

1 place de stationnement voiture, c'est 10 places de stationnement vélo.

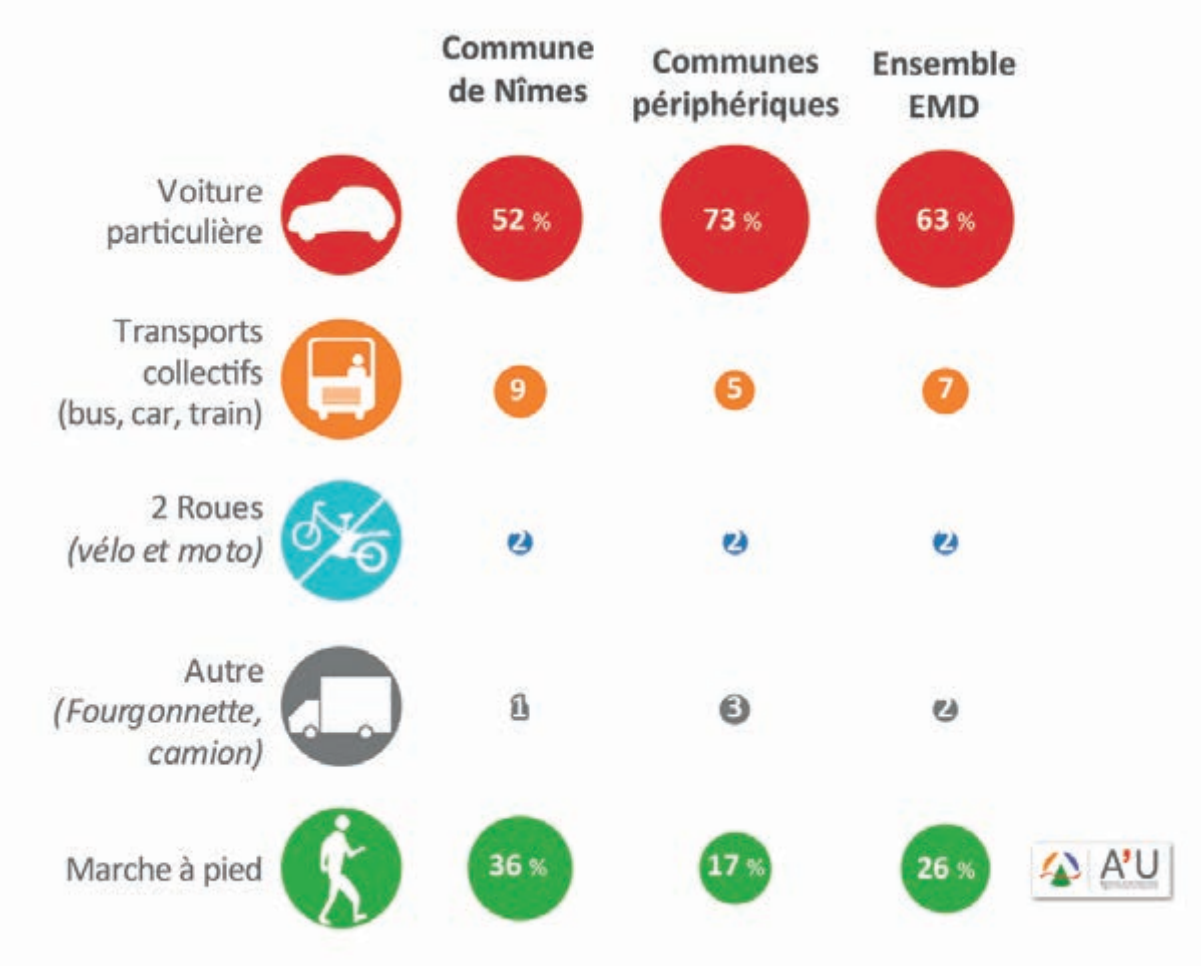
Jusqu'à 5 km, le vélo est plus rapide que la voiture : un cycliste roule en moyenne à 15 km/h en ville contre 14 km/h pour une voiture.

Les rayons d'actions pour la marche à pied est de 500 m à 1km maximum et pour le vélo entre 1 km et 3 km maximum.

I.7.8.1. Analyse des modes de déplacements actifs au regard de la révision du Plan de Déplacements Urbains (en cours de réalisation – avril 2018)

A – Le constat

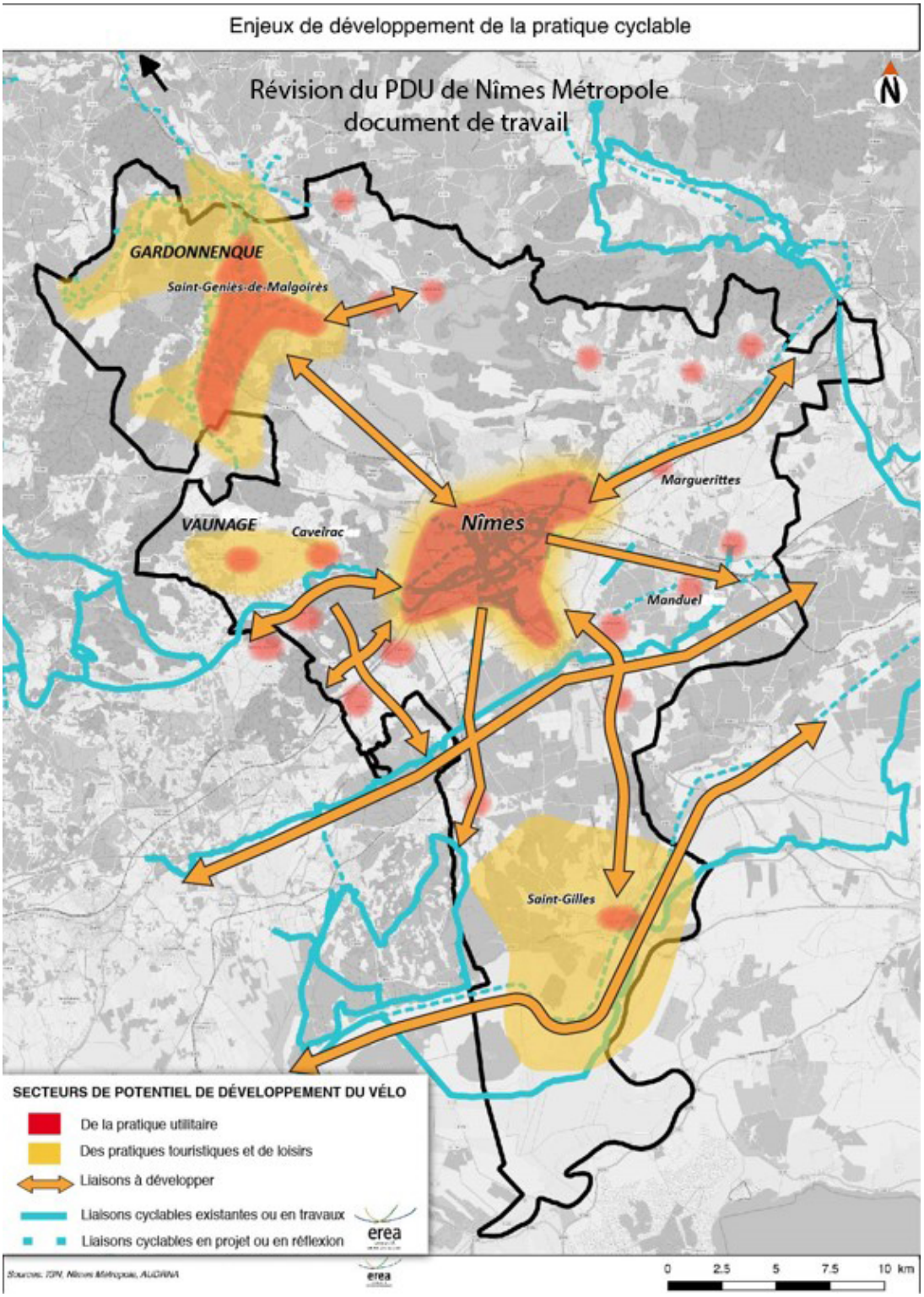
L'analyse de l'EMD a mis en évidence la part relativement importante de la marche à pied en particulier sur Nîmes, et la très faible part du vélo : 1%, comme le montre le graphique ci-dessous.



Source : Agence d'Urbanisme région nîmoise et alésienne – EMD Nîmes Métropole 2014-2015 – Parts modales des déplacements sur la ville de Nîmes, les communes périphériques et l'ensemble de l'EMD

B- L'ambition de la révision du PDU

Fort de ce constat, **le nouveau PDU porte l'ambition d'agir avec force sur le potentiel de report modal en faveur du vélo**, comme le décrit la carte des enjeux de développement de la pratique cyclable ci-dessous (carte non validée).



Source : Agence d'Urbanisme région nîmoise et alésienne – Révision du PDU – Carte des enjeux de développement de la pratique cyclable

La révision du PDU, dont l'approbation devrait intervenir lors du 1er semestre 2019, fera l'objet d'une évaluation environnementale dont la méthodologie sera soumise à l'Autorité Environnementale. L'évaluation du PDU devra quantifier les gains d'émission de polluants et de gaz à effet de serre.

C –Le PDU en vigueur

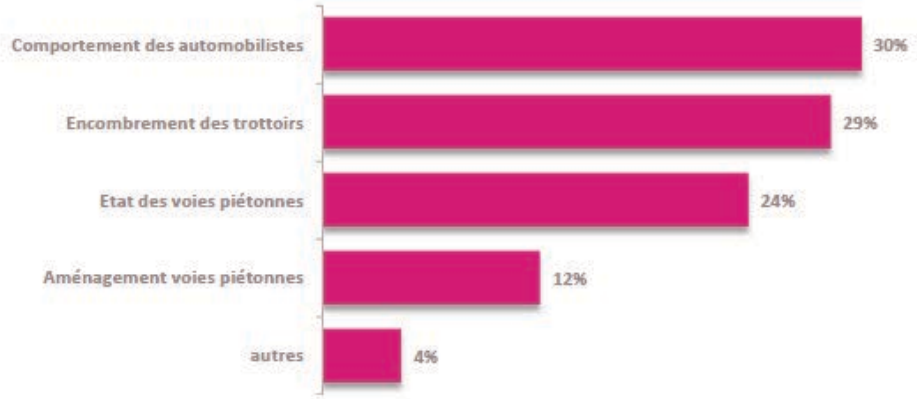
La mise en œuvre du PDU, aujourd'hui opposable, cible des actions en faveur des modes actifs :

- la station vélo Tango en gare de Nîmes ;
- les orientations du Plan Local de Déplacements de la ville de Nîmes (à consolider) :
  - la mise en œuvre d'un jalonnement piéton (centre-ville) et d'un itinéraire temps de parcours piéton (centre-ville élargi),
  - la consultation pour la réalisation d'un schéma vélo sur la ville de Nîmes (à vérifier),
  - l'intégration d'une piste cyclable le long des TCSP T1 sud et T2.

I.7.8.2. Piétons

L'analyse des cheminements piétons, notamment réalisée dans le cadre du Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE - loi du 11 février 2005) de Nîmes met en évidence des largeurs de trottoirs parfois insuffisantes, la présence de nombreux obstacles (bornes, arceaux, …), des passages piétons pas toujours abaissés. Les préconisations sont listées dans le PAVE approuvé lors du Conseil Municipal du 28 Mai 2011.

Ce constat a été conforté lors de l'EMD 2014-2015 dans laquelle la moitié des personnes interrogées rencontre des obstacles lors de leurs déplacements piétons. Les obstacles rencontrés sont les suivants :



Source : EMD Nîmes Métropole 2014-2015

En raison, d'une part de l'importance des travaux à réaliser et d'autre part des enjeux stratégiques de la politique de déplacement, une programmation de travaux sur vingt ans est proposée pour la réalisation du PAVE. Le plan d'actions 2011 a été établi pour être en adéquation avec les créations de quais de bus réalisés par la communauté d'agglomération. Cette mise en accessibilité des quais a été faite sur la ligne de tramway T1 et sera prise en compte dans le projet T2.

Source : Extrait de la carte des actions 2001/2012 annexée au PAVE : (secteur Sud-ouest ville active)

Des secteurs à enjeux ont été déterminés et feront l'objet de travaux de mise aux normes, notamment pour les cheminements piétons et caractéristiques de la voirie.

Parallèlement et afin de sécuriser les cheminements piétons, notamment aux abords des écoles, une démarche d'implantation de ralentisseurs a été engagée (action énoncée au PDU). Des actions type « pédibus » sont menées depuis 2008. Elles visent à réduire l'utilisation de la voiture sur les projets courts que sont les liaisons domicile – école et éviter le phénomène des « parents taxi ». Plusieurs lignes ont été mise en place et desservent des écoles maternelles et primaires.

La ville a par ailleurs élaboré un règlement de voirie qui définit les dispositions administratives, techniques et financières applicables aux travaux exécutés sur le domaine public. Nîmes Métropole a mené également une réflexion sur le partage de la voirie et de l'espace public tous modes (charte modes actifs, charte aménagement des points d'arrêts dans le cadre du schéma d'accessibilité des transports).

I.7.8.3. Deux roues non motorisés

Les déplacements en deux-roues non motorisés sont aujourd'hui sont ressentis comme inconfortables et peu lisibles (ex/ Route de Beaucaire). Des surlargeurs des routes à 2x2 voies font office de bande cyclable (peu sécuritaire à cause du différentiel de vitesse et des trafics élevés) et le passage des grands giratoires sont difficiles pour les cyclistes.

Par ailleurs il n'existe que très peu d'espaces de stationnement réservés aux vélos sur la voirie et à proximité des espaces publics.

Selon l'EMD 2014-2015, les adjectifs qui paraissent les plus adaptés pour les usagers pour qualifier le mode de transport : vélo (au choix parmi une liste de 38 adjectifs) sont les suivants :

1er ADJECTIF RELATIF AU VELO	%
ECOLOGIQUE	23
SPORTIF-SAIN	14
DANGEREUX	12
LOISIR	9
PRATIQUE	8
PAS CHER	6
LENT	4
RAPIDE	4
AGREABLE	3
FATIGUANT	2
INADAPTE	2
UTILE	2
PAS PRATIQUE	2

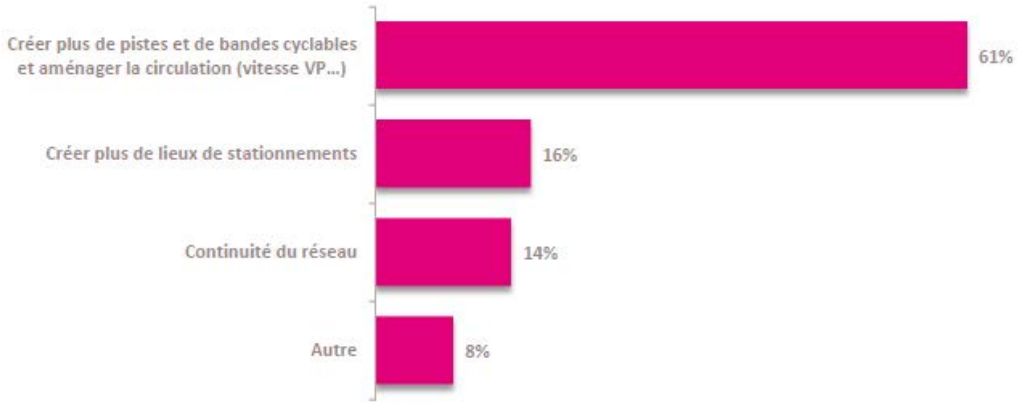
Les freins principaux pour la non-utilisation du mode de déplacement vélo sont les suivants :

1ère raison non utilisation VELOS	%
Difficulté ou impossibilité de pratiquer (trop âgé, difficulté physique, handicap, je ne sais pas en faire)	22%
Contrainte matériel (pas de vélo, pas assez de station,...)	17%
Insécurité liée à la circulation	16%
Inadapté à mes contraintes (accompagner des enfants, j'ai des paquets à transporter, nombreux déplacements professionnels dans la journée,....)	12%
J'ai un autre moyen de transport (voiture, scooter, vélo) et je préfère l'utiliser	11%
Moyen de transport trop lent (moto ou scooter ou voiture plus rapide)	8%
Autres	5%
Inconfort (conditions météorologiques, pollution, contrainte pour la tenue vestimentaire,....)	4%
Insécurité liée au vol, aux agressions	2%
Absence ou manque d'aménagements sur les itinéraires empruntés	2%

A la question relative aux raisons qui inciteraient les usagers à utiliser le vélo comme moyen de déplacement, les réponses ont été les suivantes :

1er raison utilisation VELOS	%
Bon pour la santé (sain, permet l'exercice physique, reposant, déstressant,...)	54%
Facilité (pas de problème de stationnement, pratique pour l'accès centre ville, possibilité de mettre les vélos dans les bus ou tram,...)	14%
Moyen de transport rapide	12%
Le coût	9%
Je ne dispose pas d'une voiture ou de service de transport en commun à proximité (domicile, lieu de travail, lieu où je me rends)	6%
Moyen de transport écologique	3%
Autres	2%

70% des personnes interrogées pensent que le vélo « c'est l'avenir ! » et précisent quels aménagements pourraient faciliter l'usage du vélo :



En ce sens, la ville de Nîmes a cependant pris en compte les cheminements des modes actifs dans l'aménagement de trottoirs ou voies cyclables en centre-ville et des projets d'écoquartiers (Mas Lombard) prévoient la réalisation d'un véritable réseau maillé de cheminements cyclables.

Nîmes Métropole, au travers des engagements de l'Agenda 21, a prévu de réaliser une vélo-station avec un site central en gare de Nîmes et des relais sur les différents secteurs.

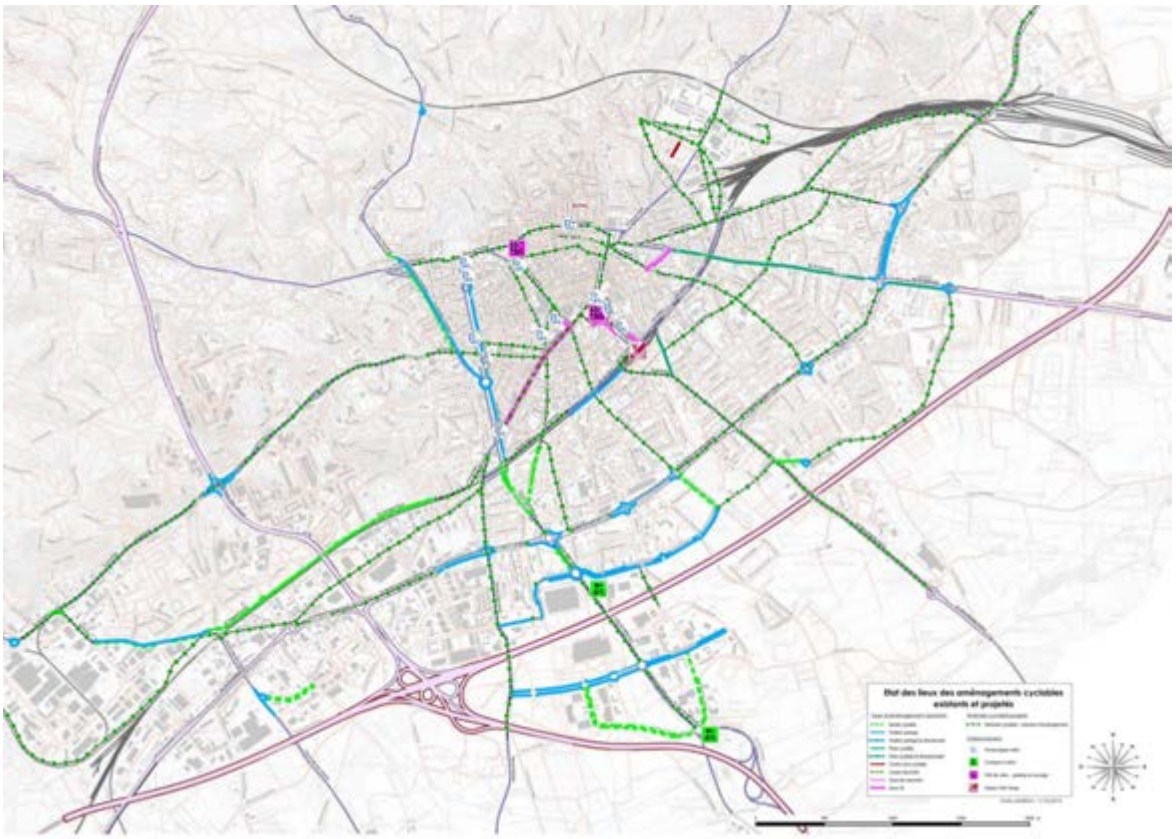
Le Plan d'aménagements cyclables réalisé par la Ville de Nîmes a pour objectifs :

- une meilleure intégration des modes actifs dans les projets ;
- une amélioration des conditions de sécurité ;
- une amélioration du maillage des réseaux ;
- le développement des services.

En 2007, ce sont 7 km d'aménagements réalisés. En 2015, on comptabilise 24 km de réalisés, dont 15 km supplémentaires faisaient partie des propositions du Schéma directeur des aménagements cyclables sont à l'étude, dont 8 km à court et moyen termes.

Les actions définies reposent sur les éléments suivants :

- faciliter l'accessibilité au cœur de ville en apaisant la circulation ;
- mettre en place des aménagements et une réglementation favorisant la cohabitation des modes de déplacements ;
- tester les contre-sens cyclables ;
- traiter les axes transversaux : compléments d'aménagements pour adapter la pratique cyclable à différents types d'usagers ;
- amorcer les itinéraires vers le Sud ;
- optimiser les aménagements existants.
-



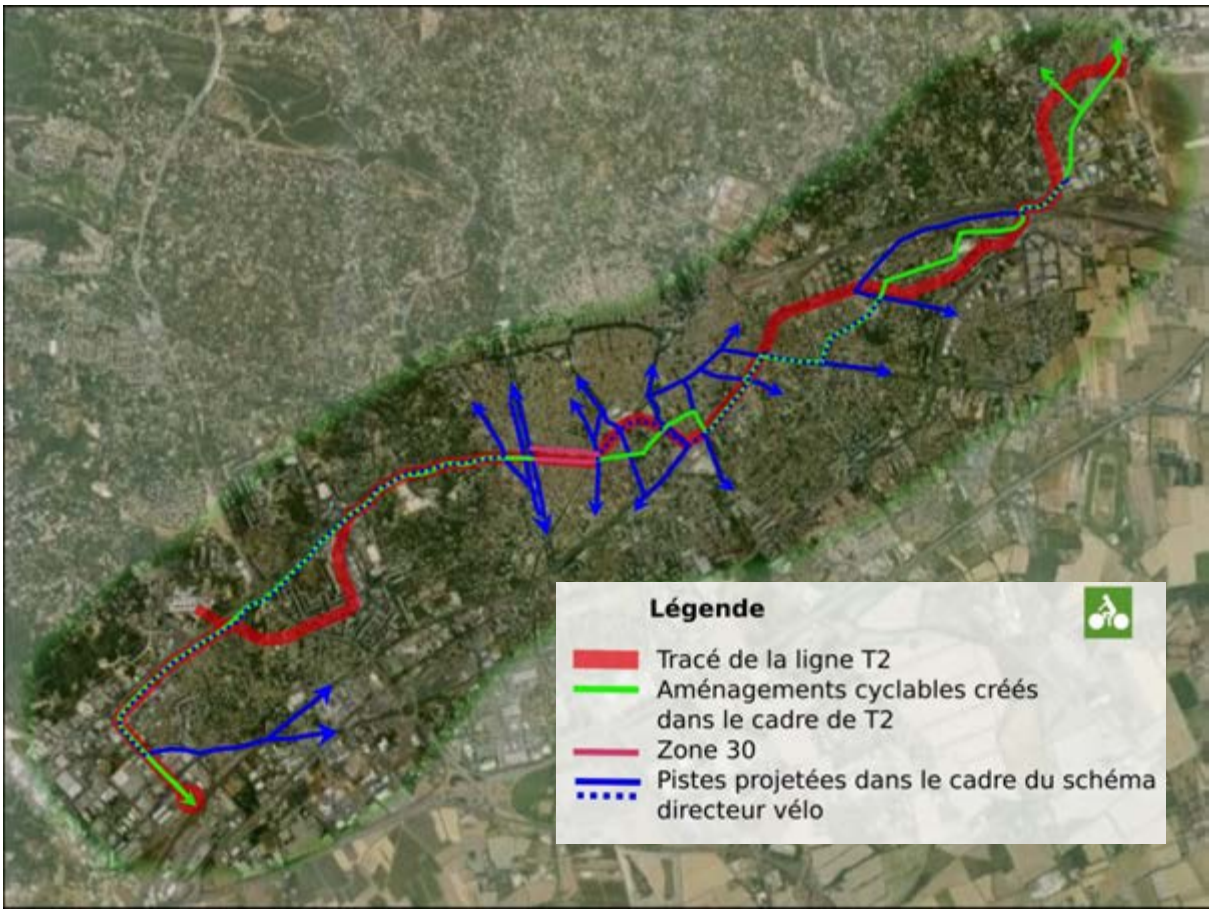
Source : Plan Local de Déplacements de la ville de Nîmes – Horizon Conseil – 01/2016 – Projets d'aménagements cyclables

La topographie accidentée au Nord du centre-ville jusqu'aux garrigues habitées constitue un enjeu dans le choix du mode de déplacement. La pente est en effet un frein à la pratique du vélo, mais il existe des solutions alternatives de types vélos à assistance électrique (VAE) de plus en plus répandues. Par ailleurs, l'étroitesse de certaines voies couplée avec un fort niveau de trafic ne permettent pas des aménagements sécurisés pour les vélos (sites propres).

Des prescriptions quant aux parcs vélos dans les P+R ont été étudiées dans le cadre de l'étude des potentialités de développement de la porte Ouest. Ces actions permettent de favoriser la complémentarité entre le vélo et les autres modes de déplacement.

La question du stationnement des vélos devra être traitée réglementairement dans le cadre de l'article 12 du règlement du PLU et en termes de programmation d'aménagements dans le Schéma directeur cyclable. De plus, la pré-étude de déploiement d'un service vélo (type VLS) a été menée par Nîmes Métropole mais n'a pas donné lieu à réalisation.

A titre d'exemple, des aménagements cyclables sont projetés dans le cadre du schéma directeur vélo, le long de la ligne Nord-Sud et de la future ligne 2 de TCSP Est-Ouest.



Source : Etude de faisabilité TCSP Est-Ouest CT janvier 2011

I.7.8.4. Focus sur les itinéraires piétons et cyclables structurants du Département

A- Le Plan Départemental des Itinéraires de Promenades et de Randonnées (PDIPR)

Les sentiers inscrits au PDIPR sont annexés au PLU.

Les chemins de Grande Randonnée (GR)

La commune est traversée du Nord au Sud par le GR 700 (Voie Régordane)

Cet itinéraire est à la fois un chemin de transhumance millénaire, un itinéraire d'histoire, une voie de spiritualité et un « chemin de mémoire ».
Ce tronçon cévenol de la route reliait historiquement l'Île-de-France au Bas Languedoc. Il connaît un véritable essor en 843, période où la Régordane devient l'itinéraire le plus oriental du royaume conduisant au port de Saint-Gilles.
Aujourd'hui, il s'agit d'un itinéraire pédestre homologué dans le réseau national des itinéraires de Grande Randonnée (GR 700) qui permet de relier le Puy-en-Velay à Saint-Gilles (via Nîmes) à travers les Cévennes, de l'Auvergne au Languedoc.

Sentiers de Petite Randonnée (PR) et autres initiatives locales

Nîmes est également concernée par plusieurs itinéraires de Petite Randonnée (PR) inscrits au Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée (PDIPR)

- Le PR43 (Clos Gaillard) sous maîtrise d'ouvrage départementale, relié au réseau local de Nîmes Métropôle
- Le sentier du Mas d'Escattes, qui fait partie du réseau local de Nîmes Métropole.

Ces itinéraires sont décrits dans les cartoguides de la collection Espaces Naturels Gardois (« De garrigues en Costières – Nîmes Métropôle » et « Entre Vaunage, Vistre et Vidourle – Autour de la Via Domitia ») qui proposent des maillages de sentiers de randonnée accessibles en majeure partie aux randonneurs et aux VTT.

Du nord au sud, de nombreux secteurs du Gard sont équipés et balisés : les Causses et le Cirque de Navacelles, la vallée de la Cèze, l'Uzège, les Gorges du Gardon, la vallée du Vidourle, la Camargue et le littoral….

B- Les autres éléments à l'échelle du Département

- **Les Véloroutes et voies vertes**

Les voies vertes sont réalisées sur des itinéraires autonomes réservés aux déplacements non-motorisés. Randonneurs, cyclistes, rollers, personnes à mobilité réduite peuvent y accéder. Nous pouvons citer la Voie Verte de l'Espiguette, la ViaRhôna, la Méditerranée à vélo, la Voie Verte en Camargue Gardoise, la Voie Verte de la promenade du Viaduc, la Voie Verte du Martinet à Beaucaire, la Voie Verte du Sommiérois et de la Vaunage, la Voie Verte Quissac-Sauve.

- **Les boucles cyclo-découvertes gardoises**

Les boucles cyclo-découvertes sont quant à elles des itinéraires cyclables balisés sur routes « partagées » entre vélos et autos, sélectionnées pour leur faible trafic. Nous pouvons citer la boucle cyclo La Vidourle, les Olivettes, de l'Uzège, de la Camargue gardoise, les Costières.

- **Le label « Accueil Vélo »**

La labellisation « Accueil Vélo », marque nationale qui garantit un accueil et des services de qualité auprès des cyclistes le long des itinéraires cyclables, est en cours sur le département du Gard.

La Marque « Accueil Vélo » ce sont des :

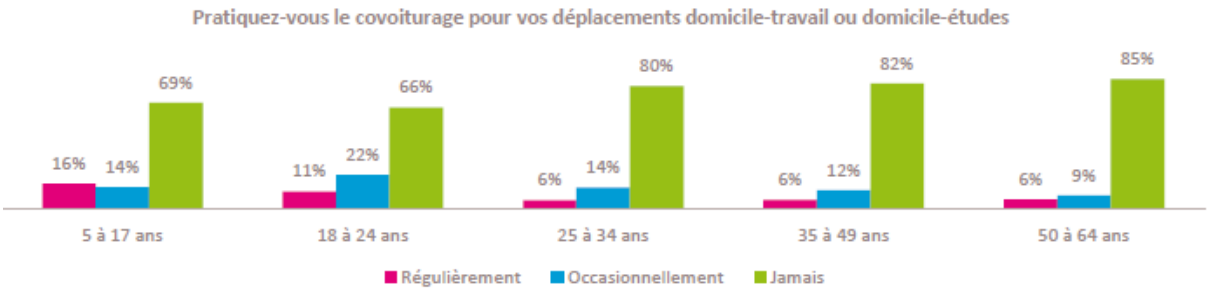
- Hébergement ;
- Offices de Tourisme ;
- Loueurs et réparateurs de cycles ;
- Lieux de visites (parcours Vélodyssée) ;
- Lieux de restauration, …

Un établissement « Accueil Vélo » est la garantie pour le touriste à vélo de :

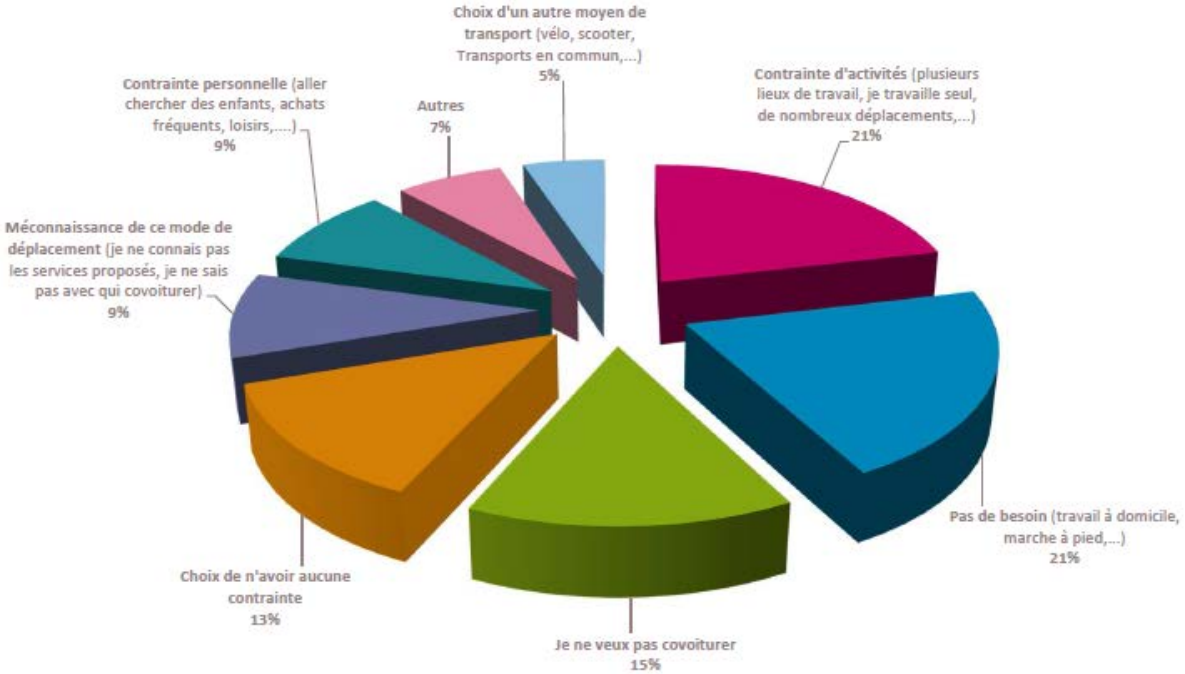
- se trouver à moins de 5 km d'un itinéraire cyclable ;
- disposer d'équipements adaptés : abri à vélos sécurisé, kit de réparation ;
- bénéficier d'un accueil attentionné : informations et conseils utiles (circuits, météo, ...) ;
- disposer de services adaptés aux cyclistes : transfert de bagages, lavage et séchage du linge, location de vélos et accessoires, lavage des vélos, ...

I.7.8.5. Mode alternatif à l'autosoliste : le covoiturage

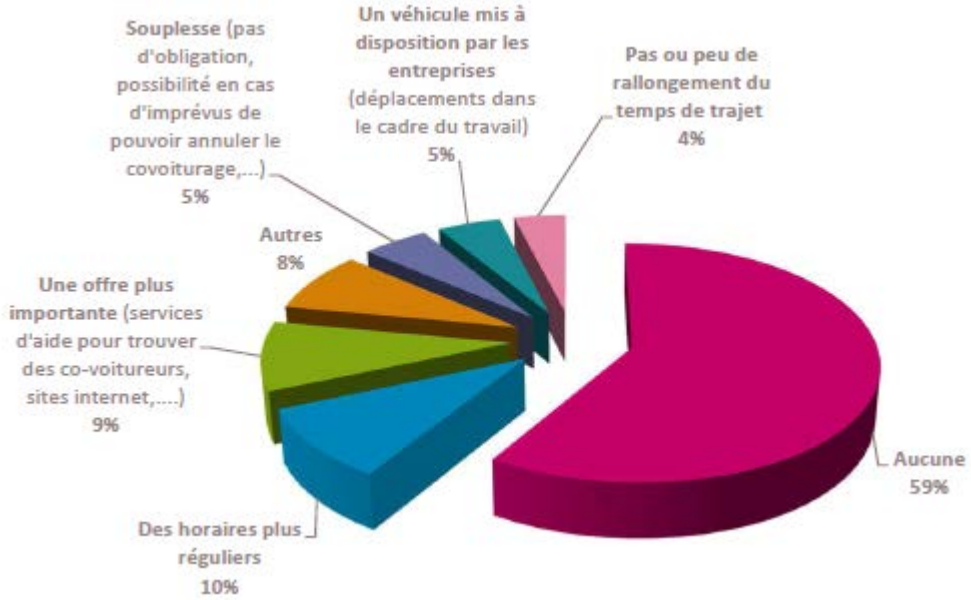
L'EMD 2014-2015 montre une pratique peu répandue du covoiturage, exception faite pour les moins de 25 ans.



Les raisons invoquées pour la non-pratique du covoiturage sont multiples :



Même si 59% des personnes interrogées ne pratiqueront le covoiturage sous aucune condition, certains usagers envisagent le covoiturage sous certaines conditions :



SYNTHESE « MODES ACTIFS » : ATOUTS - FAIBLESSES - ENJEUX

Atouts	Faiblesses
➢ Des actions en faveur des modes actifs ont été réalisées, les collectivités (Ville, Agglomération, Conseil Général) commencent à s'engager dans des projets de schéma global et réalisation d'itinéraires ➢ La ville de Nîmes a une topographie compatible avec la pratique du vélo (mis à part le secteur nord) ➢ Nombreux déplacements domicile / travail et domicile / étude sont effectués dans le périmètre communal, sur de courtes distances	➢ L'usage du vélo en ville et à fortiori en périphérie est très faible pour les trajets quotidiens ➢ La sécurité des cyclistes n'est pas satisfaisante et l'image du vélo à est à améliorer ➢ Le relief au nord de la ville peut être un frein au développement de la pratique cycliste ➢ Les aménagements en faveur des cyclistes sont trop peu nombreux, disparates et non homogènes dans leur traitement

Enjeux

- ➢ Développer les pratiques cyclistes sur les courtes et moyennes distances
  - Préciser les tracés pour les modes actifs dans les OAP (Pissevin-Valdegour, Mas Lombard, le long du BHNS)
  - Prévoir des Emplacements Réservés pour certains cheminements (ou sur voirie)
  - Prévoir des parkings vélos dans les pôles intermodaux
  - Nombre de places de stationnement : voir volet règlement
  - Instaurer des emplacements réservés pour élargir des voies (pistes cyclables sécurisées, etc.) ou créer des liaisons douces. Le règlement peut fixer des emplacements réservés pour créer ou élargir les voies afin de développer un maillage de liaisons douces sur l'ensemble du territoire, comme le code de l'urbanisme l'y autorise.
  - Imposer la réalisation de sentiers piétons / vélos pour les futures opérations en assurant une perméabilité piétonne et cyclable des quartiers. Le règlement peut fixer les conditions de desserte par les voies et réseaux des terrains susceptibles de recevoir des constructions ou de faire l'objet d'aménagement (article L. 151-38).
  - Instaurer des emplacements réservés pour prévoir l'installation de parcs relais, d'aires de covoiturage, etc.
- ➢ Promouvoir les vélos à assistance électrique (VAE) pour les secteurs où le profil s'accentue
- ➢ S'assurer de la complémentarité et de la cohérence du plan cyclable de la ville avec les projets départementaux et intercommunaux
- ➢ Imposer des linéaires de voies réservées aux piétons et aux vélos dans les aménagements de nouveaux quartiers (zones d'activités ou de logements).

I.7.9. SYNTHESE GENERALE SUR LES DEPLACEMENTS

D'après les projections 2025, le PDU envisageait les évolutions de parts modales suivantes :

- une hausse de la part modale TC qui s'explique par la mise en service des lignes TCSP, la restructuration du réseau, le déploiement du Plan de Déplacements d'Entreprises (ex : Nîmes Métropole) ;
- une réduction de la part modale VP ;
- une légère hausse de la part modale des modes actifs.

Le futur PLU constitue un levier pour accompagner ces actions en faveur des déplacements et ainsi tendre vers cet objectif.

Des objectifs globaux relatifs à la mobilité peuvent être avancés :

Intégrer les grands projets d'infrastructures et améliorer l'accès à la ville centre

D'importants projets routiers et ferroviaires vont voir le jour à plus ou moins long terme sur le territoire Nîmois ou en périphérie proche. Ils auront pour effet d'apaiser la ville et auront un impact sur la desserte de Nîmes. Ainsi, les contournements routiers à l'ouest et au nord de Nîmes libéreront la ville de flux de transit et permettront de repenser l'accès à la ville ainsi que le devenir de l'actuelle RN106 en tant que boulevard urbain.

De même, la réalisation de la ligne à grande vitesse (LGV) libèrera la ligne actuelle du fret ferroviaire et favorisera le renforcement des liaisons TER.

La création de la gare Nîmes Manduel à horizon 2019 viendra compléter l'accès à la grande vitesse depuis la Gare Centrale de Nîmes et le pôle Urbain Multimodal de Manduel-Redessan impulsera une dynamique économique dans l'agglomération. Ces projets ferroviaires et urbains constituent des opportunités de développement dans l'est nîmois et offrent l'occasion de requalifier les entrées de ville notamment à l'Est et à l'Ouest.

Articuler le développement urbain et les projets structurants en matière de mobilité

D'importants efforts seront consentis par Nîmes Métropole et Nîmes pour donner aux habitants et aux visiteurs une réelle alternative à la voiture dans leurs déplacements quotidiens. La création du réseau de transport en site propre, des espaces publics associés, la mise en place de la billettique, ainsi que la réalisation de parcs relais, constituent les premiers jalons d'une politique coordonnée et efficiente. Les actions vont se poursuivre et s'accélérer, afin d'apaiser la ville et de favoriser l'utilisation des transports en commun et la pratique des modes actifs, tels que la marche à pied et les deux roues.

Favoriser l'intégration urbaine par le réseau de transport collectif

La création de la ligne 2 du TCSP en cours d'étude devrait prochainement relier l'ouest et l'est de la ville, de l'hôpital Carémeau à la scène des musiques actuelles de Paloma en passant par la gare centrale. Cet axe va permettre de relier les différents pôles de densité et pôles générateurs de trafic, de mieux insérer dans la ville les quartiers en difficultés et d'accroître la vitesse commerciale des bus. Par ailleurs, la création d'une gare TER supplémentaire est envisagée à hauteur d'Hoche Université ainsi que la mise en place d'une ligne forte reliant le pôle d'échange de Calvas et l'Ecusson. Ces projets apporteront des opportunités nouvelles aux habitants actuels et à venir et offrent aussi l'occasion de repenser les circulations douces, d'organiser les rabattements et de prévoir l'implantation de pôles d'échanges.

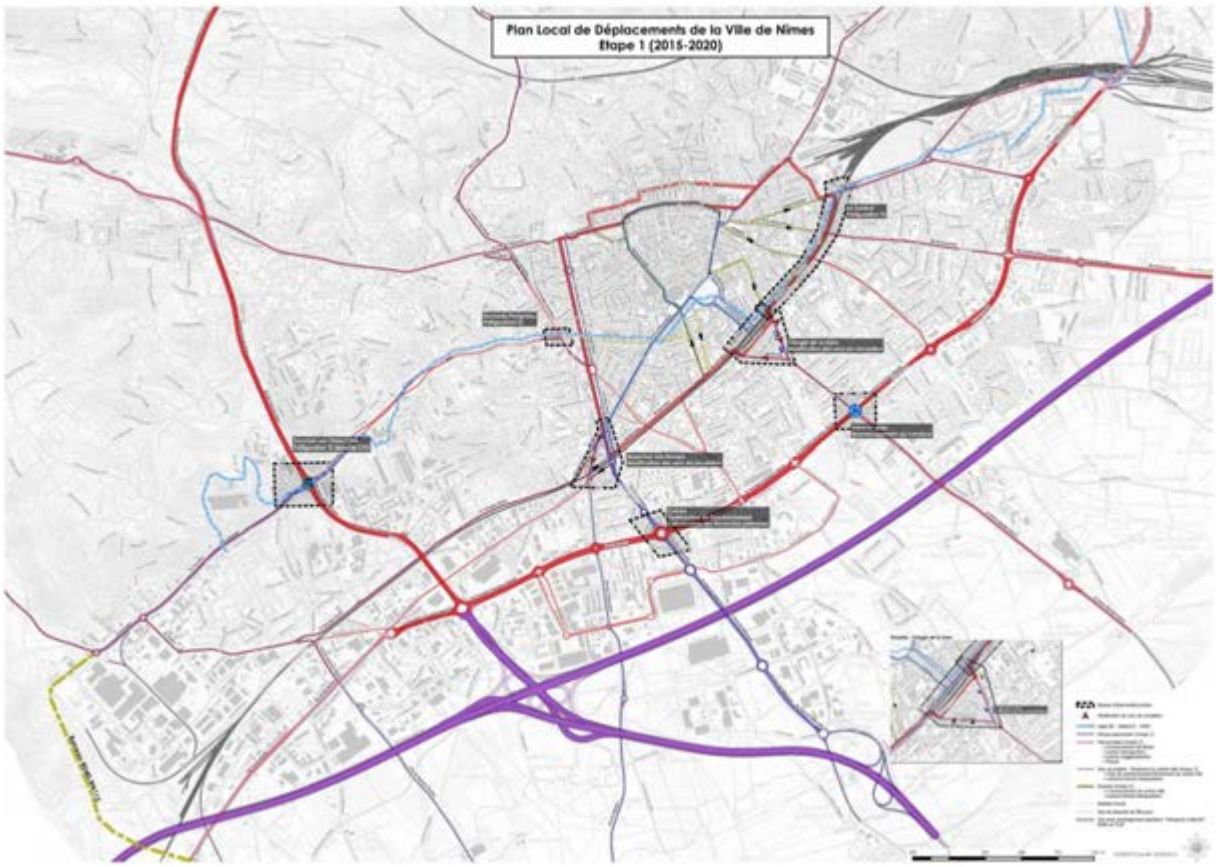
Intensifier la ville le long des axes du TCSP et à proximité des pôles d'échanges

L'amélioration de la desserte en transport collectif (TCSP et TER) doit favoriser la densification de la ville traversée afin de faire profiter au plus grand nombre de cette opportunité et de rentabiliser les équipements. Ainsi, de part et d'autre du TCSP, les constructions nouvelles ou les opérations de renouvellement urbain seront plus denses et satisferont les besoins en mixité sociale et urbaine dans le respect du PPRi.

Promouvoir les projets urbains favorisant l'intermodalité

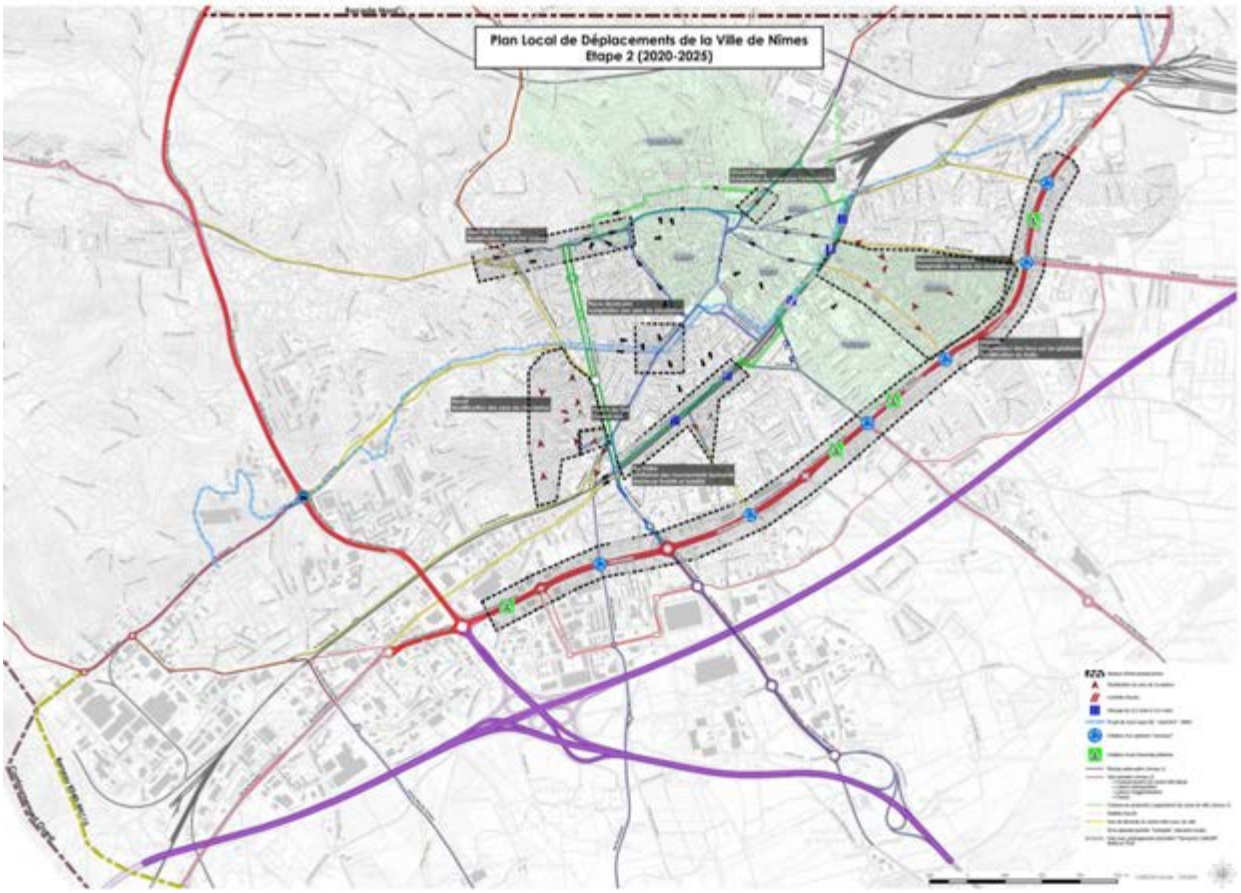
Le recours aux modes de déplacements alternatifs à la voiture dépend aussi de la qualité des ouvrages réalisés dans les immeubles et aux abords de ceux-ci. Aussi, les opérations nouvelles devront intégrer les aménagements destinés aux modes de déplacements actifs et veiller à la connexion des réseaux avec les réalisations existantes ou en projets. De même, les constructions nouvelles en collectif (habitat et activités) prévoiront des espaces dédiés au stationnement et à la protection des deux roues ainsi que des installations nécessaires aux véhicules électriques.

Proposition de programmation dans le cadre du PLD de la ville de Nîmes 2015-2020



Source : Plan Local de Déplacements de la ville de Nîmes – Horizon Conseil – 01/2016 – Proposition de programmation – Phase 1 2015-2020

Proposition de programmation dans le cadre du PLD de la ville de Nîmes 2020-2025



Source : Plan Local de Déplacements de la ville de Nîmes – Horizon Conseil – 01/2016 – Proposition de programmation – Phase 2 2020-2015

Zoom sur la nouvelle réglementation

La loi Macron relative à la transition énergétique pour la r**éduction de l'obligation de réalisation d'aires de stationnement fixée par le PLU** prévoit que soient réduites « de 15 % au minimum » les obligations de réalisation d'aires de stationnement fixées par le règlement du PLU pour les véhicules motorisés, « en contrepartie de la **mise à disposition de véhicules électriques** munis d'un dispositif de recharge adapté ou de véhicules propres en auto-partage, dans des conditions définies par décret » (modification de l'article L. 151-31, du Code de l'urbanisme).

Plus précisément sur la ville de Nîmes, afin d'établir un bilan du niveau de réponse qu'apporte le territoire à la chaîne de déplacements, en mettant en évidence les forces et les faiblesses du territoire en matière de déplacements, on peut établir le constat territorial suivant :

- **Garrigues habitées** (Nord de la ville) : secteur au réseau viaire faiblement maillé et à l'habitat fortement dispersé. La desserte en transports collectifs et les aménagements en faveur des modes actifs sont insuffisants. A court terme, aucun projet urbain n'est envisagé. Hormis le contournement nord, il semble nécessaire d'améliorer le fonctionnement de cette zone.
- **Ville intermédiaire** (Sud de la ville) : secteur qui se caractérise par sa forte densité de trafic du fait des multiples zones d'activités et commerciales. Ce constat nécessite une séparation des flux (modes actifs, VL, TC) visant à limiter les dysfonctionnements sécuritaires, et une règlementation des extensions urbaines. La future liaison TCSP avec le centre-ville s'accompagnera d'actions en faveur des modes actifs.
- **Centre-ville** : forte densité de trafic sur un réseau contraint (voies étroites, multiples carrefours, …). Des disparités dans les zones de stationnement (déficits ponctuels ou places disponibles. Un manque de stationnement vélos sécurisés pour les habitants de la ville car l'habitat actuel du centre-ville ne permet pas aux habitants de sécuriser un vélo personnel chez soi et donc l'installation de consignes en ville devrait pouvoir fonctionner en foisonnement. Un réseau viaire impacté par l'aménagement des futures liaisons de TCSP. Des plans locaux de déplacements (circulation, stationnement, modes actifs) devront accompagner les projets de requalification de quartiers (Richelieu, Hoche Université).
- Le **secteur Est** présente un réel potentiel pour le développement urbain. Les projets devront améliorer la sécurité des axes structurants et permettre des liaisons interquartiers, y compris avec le centre-ville.
- Le **secteur Ouest**, entrée de ville aux forts niveaux de trafics en provenance de la Vaunage (RD40) ou de l'Hérault (RN113). Au vu du développement envisagé dans ce secteur, l'article 12 du PLU relatif au stationnement présente un enjeu particulier. L'arrivée du TCSP et les autres projets impactant la restructuration du réseau (P+R, nouvelle gare TER, requalification du Chemin de Mas de Vedelin/ Chemin du Carreau de Lanes) constituent un réel enjeu dans la refonte des comportements et de l'appropriation des usagers à d'autres modes que la voiture.

Le tableau page suivante propose une synthèse du diagnostic « déplacement » et précise le potentiel de développement de l'intermodalité :

Tableau de synthèse générale sur les déplacements

	Fonction dominante	Réseau viaire	Trafic	Stationnement	Sécurité	Transports collectifs	Modes doux	Intermodalité actuelle	Projets envisagés	Intermodalité future	Actions PLU
Garrigues habitées	Résidentielle	Déficitaire	Faible	Non règlementé	Vigilance modes doux	Très faible desserte	Absence d'aménagement	Contexte défavorable	Contournement Nord	Contexte peu favorable	Compléter le maillage du réseau
Ville intermédiaire	Mixte	Dense	Fort	Non règlementé	Dysfonctionnements identifiés	Faible desserte	Quelques aménagements	Contexte peu favorable	Liaisons TC avec le centre-ville	Contexte assez favorable	Règlementer les extensions urbaines
Centre-ville	Mixte	Très dense	Fort	Disparités selon les zones	Vigilance conflits VL/piétons	Forte desserte	Absence d'aménagement	Contexte assez favorable	TCSP	Contexte favorable	Réflexion sur le stationnement Requalification de quartiers Création de liaison TC plus performante Définir des seuils pour le stationnement
Secteur Est	Mixte	Déficitaire	Moyen	Non règlementé	Dysfonctionnements sur les voies structurantes	Desserte moyenne	Quelques aménagements à améliorer	Contexte peu favorable	Hoche Sernam Nouvelle halte TER	Contexte favorable	Connection entre les nouveaux quartiers Aménagement d'infrastructures nouvelles (déviation Nord, sites propres modes doux) Définir des seuils pour le stationnement
Secteur Ouest	Activités	Déficitaire hormis raccordements autoroutes, RD, ...	Fort	Non règlementé	Vigilance modes doux	Desserte moyenne	Absence d'aménagement	Contexte peu favorable	TCSP P+R Axe Vaunage	Contexte favorable	Faire évoluer les comportements vers des pratiques d'autres modes de déplacements: TC (TCSP, Axe Vaunage, …), modes doux Aménagement d'infrastructures nouvelles (contournement Ouest, P+R) Définir des seuils pour le stationnement

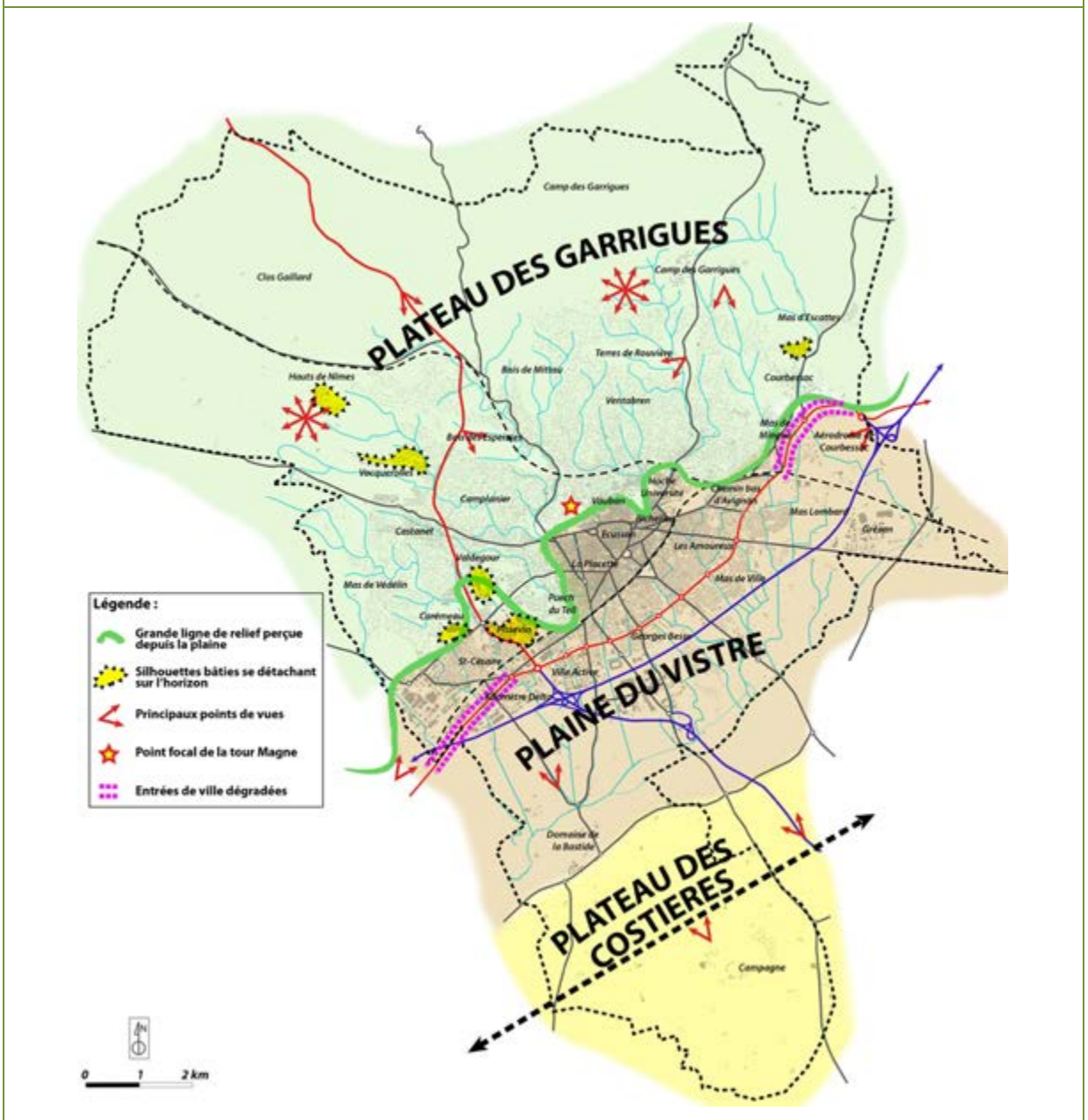
I.8. PAYSAGES, MORPHOLOGIES URBAINES ET PATRIMOINE

I.8.1. LES GRANDS ENSEMBLES PAYSAGERS

Selon l'Atlas des Paysages du Gard[8], la commune de Nîmes est située à l'interface de 3 grandes unités de paysage : Les « garrigues de Nîmes » au Nord, « Nîmes et le rebord des garrigues » au centre et la « Plaine de la costière » au Sud.

Les grands ensembles paysagers présentés ci-dessous reprennent un découpage légèrement différent : le « plateau des garrigues » au Nord, la « plaine du Vistre » au centre et le « plateau des Costières » au Sud.

Grands ensembles paysagers et éléments de paysage



Réalisation : ADELE-SFI, mai 2016

[8] Atlas des Paysages du Gard : www.languedoc-roussillon.ecologie.gouv.fr

I.8.1.1. Les garrigues de Nîmes

L'entité paysagère des garrigues s'individualise nettement au sein des plaines et bassins qui l'encadrent (Vaunage à l'Ouest, Gardonnenque au Nord, plaine du Vistre au Sud). Elle occupe une grande partie Nord du territoire nîmois (environ 6 000 hectares).

Elle culmine à 214 mètres d'altitude et est ponctuée de nombreux vallons secs qui offrent une variété de paysages supplémentaires : ambiances plus humides et intimistes, avec la présence de l'eau (temporaire), des chênes pubescents…

Cette entité n'est quasiment pas urbanisée (hormis sur ses franges) mais elle présente de nombreux témoignages de l'ancienne activité agropastorale : capitelles, anciennes bergeries, réseaux de murs en pierres sèches et clapas.

Elle est couverte d'une végétation de garrigue aux nombreuses déclinaisons :

- Une garrigue « haute » et boisée de chênes verts essentiellement mais aussi de pins d'Alep, où les ambiances sont confinées, la végétation jouant le rôle de masques visuels.
- Une garrigue « basse », presque pelée, où affleurent les bancs de calcaire et où de larges et lointaines vues sont alors possibles, vers les Cévennes, le Ventoux, la plaine littorale…

Ponctuellement les espaces agricoles occupent encore les fonds de vallons orientés Ouest-Est, comme par exemple le long de la RD 907 (ancienne route d'Anduze) au niveau de la plaine de Vallongue. Dans ces vallons les ambiances paysagères diffèrent de celles de la garrigue : à la faveur des terres agricoles, le regard peut s'échapper en de plus ou moins longues perspectives, ces espaces jouent en outre un rôle stratégique en termes de lutte contre les feux de forêts (coupures de combustible).

Une grande partie de cette entité paysagère est couverte par le camp militaire des garrigues (sur 2 800 ha de superficie) ce qui en limite fortement l'accès mais a également contribué à sa préservation face à la pression urbaine.

Horizons boisés des garrigues, avec les installations bâties du camp militaire qui marquent le paysage

I.8.1.2. Nîmes et le rebord des garrigues

Cette entité marque la transition entre les garrigues au Nord et la plaine de la Costière au Sud. Sa position d'interface a été exploitée dès l'Antiquité avec l'implantation de la ville originelle.

Elle est aujourd'hui majoritairement urbanisée, avec des typologies bâties très variées : du centre ancien aux secteurs de « garrigues habitées » en passant par les quartiers d'habitat collectif. *(Voir chapitre I.4.1. « Morphologies urbaines de la ville »).*

Silhouette de la ville, avec les garrigues à gauche et la plaine agricole à droite de l'image.

Depuis l'extérieur, la ville est perçue de différentes manières :

- Depuis les garrigues (au Nord), la ville n'est que peu visible, en raison de la rupture de pente du relief mais aussi en raison de la présence de la végétation. Seuls les quartiers situés sur les points hauts sont perceptibles : la tour Magne semble ainsi émerger de la forêt de pins et de chênes verts.

- Depuis la plaine du Vistre et le plateau des Costières (Sud) la ligne de relief marquant la rupture de pente, est bien perçue. Le site dans lequel s'inscrit la ville est nettement visible.

  Les quartiers de grands ensembles de Pissevin et Valdegour (situés sur un relief) se détachent particulièrement dans le paysage : massivité et hauteur des bâtiments, couleur claire, position en « citadelle ») ce qui tend à focaliser le regard, notamment depuis les grands axes de circulation (A9 et A54). L'image de la ville est ainsi partiellement faussée en vues lointaines : le centre ville est peu ou pas visible tandis que les quartiers de grands ensemble focalisent les vues.

  Ces quartiers constituent également des belvédères sur la ville et au-delà (Costières, littoral méditerranéen…).

I.8.1.3. La plaine de la Costière

La plaine de la Costière occupe le grand tiers Sud-Est de la commune. Elle peut être découpée en deux sous-entités paysagères : la plaine du Vistre et les Costières.

Plaine agricole et franges urbaines

- **La Plaine du Vistre**

  Elle présente une morphologie très plane, drainée par le Vistre, et offre de larges perspectives visuelles sur la Ville, qui est omniprésente en fond de scène des paysages agricoles.

  Les abords de la Ville et du Vistre sont occupés majoritairement par des terres labourées ainsi que par des friches,

  Les franges avec la Ville sont marquées par la présence très prégnante des grandes infrastructures (A9 et A54…), qui fractionnent ces espaces.

  Les transitions entre espace agricole et espace urbanisé sont souvent brutales, et le phénomène de cabanisation s'est développé ces dernières années dans ces espaces de franges à la fonction parfois peu identifiée.

Paysages agricoles de la plaine.

➢ **Les Costières**

Elles occupent la partie Sud de la commune. Il s'agit d'une entité paysagère où dominent les espaces agricoles : vignoble mais aussi vergers.

La topographie reste peu marquée, inclinée en pente douce vers le Nord, parfois entaillée par quelques vallons comme vers le golf de Campagne.

La présence de nombreuses haies brise-vent vient cloisonner les perceptions : les échappées visuelles lointaines restent assez rares, la végétation jouant le rôle de masque.

Des vues souvent limitées par les haies brise vent

Certains points de vues ponctuels sont tout de même possibles et l'on découvre alors la silhouette de la Ville insérée dans son écrin de garrigues.

Cette entité est marquée par la présence de domaines et mas agricoles, souvent accompagnés d'une belle végétation : parcs arborés et alignements d'arbres le long de la voie d'accès.

De grands bâtiments agricoles qui ponctuent le paysage

Des paysages agricoles d'où émergent des mas et leurs parcs boisés.

I.8.2. LES MOTIFS CLEFS DU PAYSAGE NIMOIS

1.8.2.1. L'eau

L'implantation originelle de la ville est étroitement liée à l'eau (site de la Fontaine de Nîmes).

Aujourd'hui la ville entretient des relations étroites et souvent ambigües avec l'eau qui est à la fois source d'agrément (canal de la Fontaine, sources et fontaines disséminées sur le territoire urbain etc…) mais aussi de risque d'inondations avec les cadereaux et le Vistre.

Comme dans la plupart des villes méditerranéennes l'eau n'est souvent pas directement visible : on devine sa présence à travers le cours des cadereaux (à sec durant la quasi totalité de l'année) ou à travers la présence d'une végétation spécifique dans la plaine. En ville, elle a longtemps été cachée voire niée (busage et canalisation des cadereaux en souterrain).

Canal de la Fontaine

Mais l'eau se donne parfois à voir de manière spectaculaire, elle participe alors à la création d'ambiances de grande qualité comme dans les jardins et sur les quais de la Fontaine où elle est « scénarisée ».

Les grands espaces publics récemment réaménagés (Allées Jaurès et opérations Arènes-Esplanade-Feuchères notamment) ont pour parti pris de donner toute sa place à l'eau et de lui redonner une image « positive » avec la réalisation de fontaines, de fils d'eau etc…

Fontaines du réaménagement des Allées Jaurès.

Dans la plaine, l'eau est davantage présente mais elle a tout autant été perçue comme une contrainte durant de nombreuses années (insalubrité, risques d'inondations etc…).

Le Vistre au niveau du Domaine de la Bastide.

La présence du Vistre et du réseau de fossés associés participe pourtant à la création de paysages et d'ambiances de qualité (notamment à travers la présence de la végétation abondante des ripisylves, du parc de la Bastide avec son plan d'eau etc…), qui tranchent fortement avec les ambiances sèches des garrigues, à quelques kilomètres de là.

Le territoire communal est ponctué de nombreux bassins de rétention, construits notamment dans le cadre du programme CADEREAU visant à lutter contre le risque important d'inondations auquel la ville est confrontée.

Le traitement paysager de ces dispositifs de rétention est très variable. Certains restent très minéraux (fonction « technique » prédominante), d'autres sont végétalisés et mis en valeur (noues paysagères dans la ZAC de Mas de Vignoles par exemple). Les ouvrages de conception ancienne assuraient une fonction purement hydraulique. Les ouvrages plus récents peuvent avoir d'autres fonctions et être mieux intégrés au site (Saut du lièvre, projet Hoche Université, Chemin Bas d'Avignon).

1.8.2.2. La pierre

(Voir aussi le chapitre I.8.3.5 « Patrimoine rural et petit patrimoine »)

Nîmes est une ville de « pierres ».
La présence des garrigues, utilisées et habitées depuis des millénaires par l'Homme, induit un riche « petit patrimoine » lié à la pierre sèche. Que ce soit dans les quartiers de « garrigues habitées » ou dans les espaces naturels la pierre accompagne l'habitant ou le visiteur de manière omniprésente : le long des voies et des chemins (murets de pierres sèches et clapas), par la présence de nombreuses capitelles témoignant de cette « culture de la garrigue ». L'association des gris-blancs de la pierre sèche et du vert profond de la végétation de la garrigue produit des ambiances de grande qualité, qui fondent une part de l'identité nîmoise.

La pierre dans le patrimoine bâti : les arènes.

La ville a mis en place une « Charte de la Garrigue » depuis plus de vingt ans, complétée d'une « opération pierres sèches » afin de préserver et mettre en valeur ce patrimoine (v*oir aussi le chapitre I.8.3.5 « Patrimoine rural et petit patrimoine »).*

La pierre s'exprime aussi à travers le riche patrimoine bâti de la ville qui tient sa renommée de ses monuments romains, dont les arènes sont les plus connus.

La ville, consciente de cette richesse, a décidé de candidater au label « Patrimoine Mondial de l'Humanité » de l'UNESCO afin de la valoriser et d'en faire un véritable atout touristique et de rayonnement.

Les garrigues habitées : royaume de la pierre sèche. Quartier des Terres de Rouvière

1.8.2.3. La végétation

Nîmes est une ville fortement marquée par la présence de la végétation. Elle s'exprime de manière très diversifiée sur le territoire :

- **végétation des espaces naturels** au Nord de la ville : secteurs de garrigues créant un écrin paysager de grande qualité pour Nîmes.
  Au Sud, dans la plaine agricole, les boisements sont plus rares et discontinus (ripisylve du Vistre, parcs arborés des grands domaines agricoles).
- **végétation au sein des quartiers peu denses des « garrigues habitées »** : l'urbanisation sur de grandes parcelles laisse la place à une très forte présence du végétal (végétation de garrigue).
- **végétation d'alignement et d'ornement au sein de la ville dense.**

  La végétation en ville se caractérise par l'existence de parcs arborés (Jardins de la Fontaine, Mont Duplan etc…) mais aussi par les nombreux arbres d'alignements qui accompagnent les grands axes structurants (Allées J. Jaurès, boulevards ceinturant l'Ecusson, Avenue Feuchères, Avenue Maréchal Juin etc…)

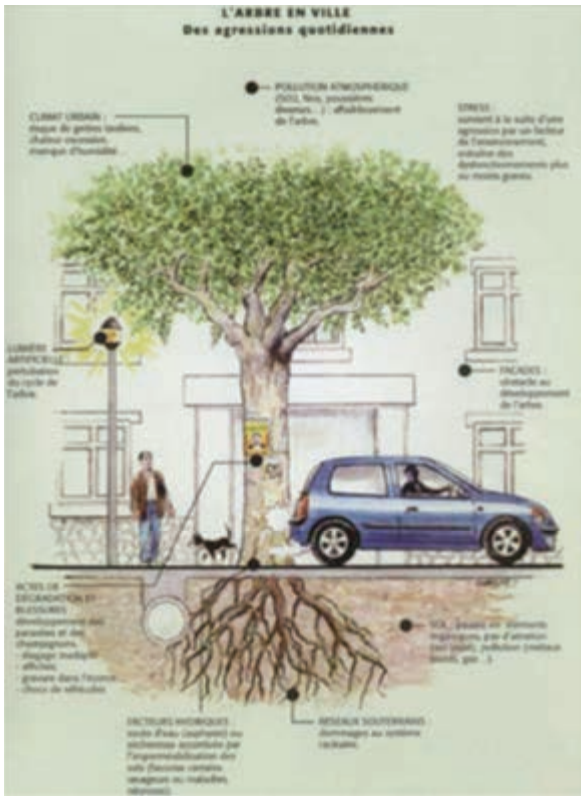
Végétation en cœur d'îlots dans le quartier des Carmes.

- la présence de la végétation en ville s'exprime également par le biais de la **végétation des espaces privés,** donc non directement accessibles mais participant aux ambiances paysagères. Il s'agit de la végétation se développant sur les parcelles bâties ou dans les cœurs d'îlots. Certains secteurs constituent de véritables « têtes de proue » de la garrigue, s'avançant au sein de la ville dense comme sur la colline du Puech du Teil ou sur les pentes du Mont Duplan.

Le micocoulier peut être considéré comme « l'arbre emblématique » de la ville de Nîmes , on le retrouve aussi bien sur les espaces publics (en alignement ou sous forme d'arbre d'ornement) que dans les quartiers de « garrigues habitées », sur les parcelles privatives.
Consciente de cette richesse la ville de Nîmes a élaboré et signé une **« Charte de l'arbre ».** Cette charte a pour objectif de rappeler le rôle de l'arbre, être vivant en milieu urbain, et les mesures de protection à réaliser lors de travaux sur le domaine public.

La végétation très présente dans le tissu urbain, en particulier dans la partie Nord de la ville (garrigues habitées)

Alignements de micocouliers sur les Allées Jaurès



Extrait de la « Charte de l'arbre »

Cette forte présence de la végétation au sein de l'enveloppe urbaine (nature en ville) est également une spécificité nîmoise sur laquelle la ville souhaite s'appuyer afin de définir et de préserver une « Trame verte et Bleue urbaine ».

Trois « axes directeurs » se dégagent. Ils se basent sur un enchainement de parcs, de boulevards plantés, d'axes structurants, d'espaces non bâtis constitués de jardins, de larges caniveaux, d'abords routiers, dont le caractère naturel pourrait être renforcé et mis en valeur, pour former des «coulées vertes» traversant la Ville depuis les garrigues jusqu'à la plaine agricole. Ces axes sont les suivants :

- **la Diagonale Verte :** une mise en perspective du noyau historique avec le patrimoine naturel, agricole et paysager de Nîmes.

  Ce concept est apparu au cours des réflexions sur le Plan Municipal d'Environnement de Nîmes. Depuis, la Diagonale Verte a été régulièrement intégrée dans les réflexions de la ville concernant le développement, le renouvellement comme la requalification urbaine, l'aménagement d'espace public ou encore le paysage. Fédérant les grands sites patrimoniaux de la Ville, c'est l'axe directeur le plus pertinent pour répondre aux enjeux actuels de labellisation UNESCO de la ville.

- **la Trame du Grand Ouest : l**a reconquête d'espaces non bâtis, jusque-là peu valorisés, dans le cadre du renouvellement de plusieurs quartiers.

  Plusieurs projets à l'échelle de la ville, comme de l'agglomération de Nîmes Métropole, se situent sur l'Ouest de Nîmes, qui constitue ainsi un secteur à enjeux de requalification et de renouvellement urbain, dans lequel la nature a un rôle à jouer. La Trame du Grand Ouest nîmois fédère les espaces peu artificialisés, souvent vastes et sans vocation, néanmoins potentiellement singuliers et supports de biodiversité. L'objectif est de leur redonner une qualité et des fonctions dans le projet urbain communal.

- **la Trame des 3 Valats à l'Est :** l'invention d'un nouveau paysage urbain, qui utilise la topographie et les trames naturelles de l'eau et de la végétation, comme supports de l'organisation spatiale.

  L'Est de Nîmes s'organise en 3 petites vallées :

  - le long du Valat de Riquet,
  - celle du Valladas dans laquelle s'inscrit la route de Poulx,
  - une vallée discrète, légèrement marquée autour de la Chilonne, qui sépare la colline du Bois de Nice, de celle de la Ponche.

  Outre les espaces construits, on y trouve des zones de garrigues, des olivettes, des pinèdes, les pelouses de l'aérodrome, quelques milieux agricoles, des friches herbacées et les espaces dédiés au ruissellement pluvial (bassins, cadereaux et fossés). L'objectif consiste en la mise en réseau de ces espaces ouverts, potentiellement intéressants pour la biodiversité, sur ce secteur cumulant plusieurs enjeux : environnementaux, hydrauliques (enjeu de franchissement des infrastructures notamment), paysagers (entrée Est de la ville de Nîmes) et fait l'objet de divers projets : d'urbanisation (Mas Lombard, Fontilles…), d'infrastructures (rocade Nord, échangeur A9), de désenclavement et de desserte en transport en commun et en modes doux.

1.8.2.4. Le relief et les vues

La ville s'est implantée dans un site particulier : au contact du massif calcaire des garrigues et de la plaine du Vistre et des Costières, à l'abri relatif du Mistral.

Cette position de contact induit un relief varié, avec plus de 150 m de dénivelé entre les parties hautes de la ville (« garrigues habitées ») et les quartiers situés dans la plaine.

La ville est structurée par une dizaine de collines, séparées par un système de petits bassins et par les entailles des combes et vallons parcourus par les cadereaux. Ces collines structurent la ville en créant des points de repères visuels et physiques.

La plus emblématique est celle du Mont Cavalier sur laquelle est installée la Tour Magne, véritable vigie veillant sur Nîmes et qui constitue un point focal vers lequel convergent les vues depuis plusieurs axes stratégiques de la ville (Allées Jaurès, RN 106 en provenance d'Alès, etc…).

Certaines de ces collines ont été urbanisées, en partie ou en totalité, (Carémeau-Carreau des Lanes, Valdegour, Puech du Teil, Serre Cavalier), l'urbanisation est donc particulièrement visible en vues lointaines. D'autres sont encore préservées de l'urbanisation comme une partie du bois de Nice, à l'Est de la ville dans le secteur de Courbessac.

Les systèmes de perceptions sont donc très diversifiés :

- vues lointaines et dominantes depuis les hauteurs (même si la forte présence de la végétation vient souvent masquer les vues) en direction de la plaine, mais aussi de la ville (effet « surplomb » depuis la Tour Magne ou le Mont Duplan).
- vues plus cloisonnées, limitées par les versants depuis les combes…
- une forte perception de cette rupture de pente, sur laquelle s'est installée la ville, depuis la plaine. Les vues rasantes viennent buter contre les versants boisés et urbanisés, qui sont donc fortement perçus. Cette ligne de relief est nettement visible et structure le paysage.

Le site sur lequel s'est implanté la ville a fortement orienté la forme du développement urbain : les grandes infrastructures de transports (voie ferrée, autoroutes…) ont été construites au pied de la rupture de pente, dans la plaine, selon une orientation Est-Ouest. Au XXème siècle et au début du XXIème siècle la ville s'est alors développée suivant la même logique, en franchissant peu à peu ces barrières.

Silhouette de la ville depuis la plaine (Mas Lombard) : perception de la ligne de relief boisée du rebord des garrigues

I.8.3. UN RICHE PATRIMOINE BATI

I.8.3.1. Patrimoine archéologique

Nîmes est une ville au riche passé historique, et ce depuis l'Antiquité.

En l'état actuel des connaissances on dénombre plus de 800 sites archéologiques répartis sur l'ensemble de la commune.

Un arrêté de zonage a été pris par le Préfet de région en date du 1er septembre 2003. Cet arrêté est inscrit au recueil des actes administratifs de la préfecture de région sous le n° 1940/030890.

La zone de saisie, sans seuil, se compose de 16 secteurs :

- Le secteur 1 occupe toute la moitié méridionale de la commune, y compris la ville. La voie Domitienne et ses abords sont inclus dans ce secteur.
- Les secteurs 2 à 6, localisés dans la partie septentrionale, correspondent pour une part à des sites isolés dont le service régional d'archéologie souhaite assurer la protection par le suivi des demandes d'urbanisme et d'autre part à des bassins en zone de garrigues dont les qualités environnementales ont pu favoriser l'exploitation et l'établissement d'habitats aux époques anciennes.

La Tour Magne : un des symboles de la ville

Il convient d'appliquer sur l'ensemble du territoire de la commune les prescriptions de la loi du 27 septembre 1941, validée par ordonnance du 13 septembre 1945. Son article 14 prévoit la déclaration immédiate de toute découverte fortuite à caractère archéologique. Les dispositions de la loi n°80-532 du 15 juillet 1980 protégeant les terrains contenant des vestiges archéologiques sont également à prendre en compte.

De plus, la loi n° 2001-44 du 17 janvier 2001 relative à l'archéologie préventive est à prendre en compte, ainsi que le décret n°2004-490 du 3 juin 2004.

I.8.3.2. Monuments Historiques et Sites

Nîmes compte plusieurs sites protégés au titre de la loi du 2 Mai 1930 :

➢ **Sites classés :**

- « Terrasses de la Tour Magne » : site classé par arrêté ministériel du 27 mai 1955

  Zone de Protection de la Tour Magne :

  Par décret ministériel en date du 24 septembre 1957, une zone de protection est établie sur le panorama découvert des Terrasses autour de la Tour Magne. Des servitudes importantes sont imposées à l'intérieur de cette zone et notamment :

  - une surface minimale de terrain supérieure à 2400 m^2,
  - une superficie de construction inférieure ou égale à 8% de la surface du terrain,
  - la hauteur des constructions visibles des terrasses de la Tour Magne doit être inférieure ou égale à 10 mètres, sans corniche,
  - le déboisement est limité à un rayon de 10 mètres autour des habitations.

➢ **Sites inscrits :**

- « Jardin, quai de la Fontaine et Mont d'Haussez »» : site inscrit par arrêté ministériel du 20 mai 1947,
- « Centre historique de Nîmes » : site inscrit par arrêté ministériel du 27 février 1979.

Le nombre de Monuments Historiques est également élevé : il s'élève à 84 pour l'ensemble de la commune, répartis entre :

- 17 Monuments Historiques Classés
- 67 Monuments Historiques Inscrits

La très grande majorité de ces édifices classés Monuments Historiques est localisée au cœur de l'Ecusson. Chaque monument est concerné par un périmètre de protection de 500 mètres de rayon (pouvant faire l'objet d'adaptations dans le cadre de la mise en place d'un Périmètre de Protection Modifié – PPM).

Consciente de son très riche patrimoine bâti, Nîmes (qui est déjà labélisée « Ville d'Art et d'Histoire ») s'est engagée dans une candidature afin d'être prochainement inscrite au patrimoine mondial de l'UNESCO *(voir le chapitre I.8.3.4.).*

Par ailleurs, la Ville réfléchit à la mise en place de projets d'Aire de Mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine (AVAP), notamment pour protéger les faubourgs du centre ville élargi (l'Écusson faisant déjà l'objet d'un Secteur Sauvegardé et de Mise en Valeur, *voir chapitre suivant*). Le secteur « Nord-Gambetta » est notamment concerné.

I.8.3.3. Le Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV) de Nîmes

La valeur patrimoniale exceptionnelle du centre historique de la Ville de Nîmes, a conduit à instaurer un Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV) concernant l'Ecusson en 1985 afin de « *préserver le caractère esthétique, architectural et urbanistique et de conserver les immeubles qui présentent un intérêt historique.* »

Le Secteur Sauvegardé de Nîmes a été approuvé par **arrêté préfectoral le 5 juin 2007**.

Il couvre le noyau historique au sein de l'Ecusson, c'est-à-dire des boulevards l'encerclant, y compris l'esplanade, les arènes et les terrains adjacents de celles-ci sur une surface d'environ 41 hectares.

Il concerne au total, environ :

- 843 immeubles,
- 5000 habitants,
- 37 hectares de surface professionnelle, commerciale et habitable,
- 3228 façades.

Le périmètre du Secteur Sauvegardé est en cours d'extension, suite à la demande du « Comité National des Biens Français du Patrimoine Mondial », de manière a être en cohérence avec la « zone centrale » du périmètre de candidature au patrimoine mondial de l'UNESCO *(voir chapitre suivant)*.

Par délibération en conseil municipal du 4 juin 2016, **la ville de Nîmes a approuvé le nouveau projet de délimitation du Secteur Sauvegardé**, et a sollicité Mr le Préfet du Gard afin qu'il soumette pour avis le nouveau projet de délimitation du Secteur Sauvegardé auprès de la Commission Nationale des Secteurs Sauvegardés.

Les principaux objectifs de cet élargissement sont de :

- Protéger et valoriser le patrimoine architectural autour de l'ancien périmètre du Secteur Sauvegardé, dans les faubourgs historiques et notamment les abords du Jardin de la Fontaine,
- Protéger et valoriser l'architecture et l'urbanisme classique des XVIIIème et XIXème siècles,
- Protéger et valoriser la permanence de l'héritage antique,
- Encadrer l'urbanisme autour des immeubles inscrits et classés à l'inventaire des monuments historiques,
- Repousser les limites du Secteur Sauvegardé aux parcelles et non plus aux façades des immeubles,
- Accompagner la zone de bien du futur périmètre de l'UNESCO.

Le nouveau périmètre du Secteur Sauvegardé couvre une surface de 71,5 ha (dont 12,3 ha correspondant au « Jardin de la Fontaine »).

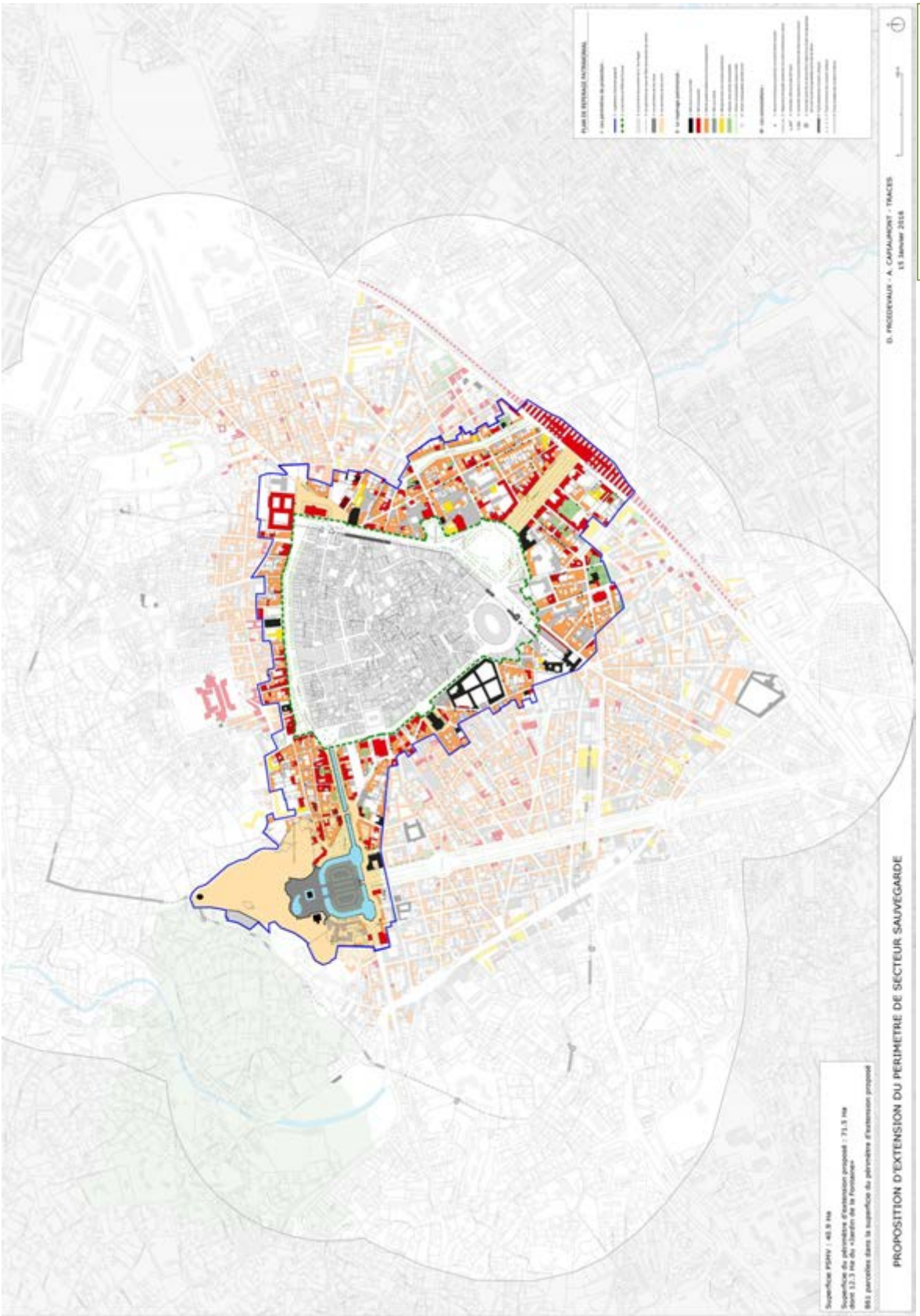
« *Le Plan de Sauvegarde et Mise en Valeur définit les règles d'architecture, d'urbanisme et d'aménagement concourant à assurer la conservation, la restauration et la mise en valeur des immeubles bâtis et non bâtis, des espaces publics et privés constituant l'ensemble urbain compris à l'intérieur du périmètre du secteur sauvegardé de NIMES.*

Conformément à l'article R.313.4 du Code de l'Urbanisme, l'architecte des Bâtiments de France assure la surveillance générale du Secteur Sauvegardé. {…} Il a la responsabilité des travaux susceptibles d'être entrepris à l'intérieur du Secteur Sauvegardé, il en apprécie la conformité avec le Plan de Sauvegarde et de mise en Valeur et il peut émettre des prescriptions particulières dans les conditions fixées par le Code de l'Urbanisme. » (Règlement du PSMV 2004. titre 1 dispositions générales).

Par conséquent, le Plan Local d'Urbanisme de la Ville de Nîmes ne régit pas les règles urbanistiques appliquées au sein du Secteur Sauvegardé.

Nota bene : Dans un souci de cohérence, le diagnostic territorial réalisé dans le cadre de l'élaboration du PLU prend en considération le rôle du centre historique ainsi que l'évolution de celui-ci, dans la mesure où cela participe à la compréhension globale de la Ville.

Projet d'extension du périmètre du Secteur Sauvegardé de Nîmes



Source : Ville de Nîmes, 2016

I.8.3.4. Candidature au patrimoine mondial de l'UNESCO

La ville de Nîmes s'est construite de façon remarquable autour et avec ses monuments romains. C'est cette architecture antique déclinée au fil des siècles qui a donné à la ville son identité, sa personnalité, sa singularité, lui conférant une valeur universelle exceptionnelle.

Sous l'intitulé ***« Nîmes, l'antiquité au présent »*** le dossier de candidature UNESCO s'articule autour des notions d'influences et de citations de l'antiquité au fil des siècles, mais traite aussi de l'exceptionnelle adaptation d'un urbanisme visant à valoriser les monuments antiques de la ville. Ces derniers sont à la fois des modèles mais aussi des points d'ancrage dans l'espace urbain qui structurent la ville.

En effet, Nîmes illustre vingt siècles d'histoire urbaine marquée par l'empreinte d'Auguste.

Cette inscription au Patrimoine mondial de l'UNESCO permettrait la reconnaissance du travail entrepris par la Ville de Nîmes depuis de nombreuses années en faveur de la mise en valeur de son patrimoine. Elle serait également porteuse d'une symbolique forte envers les générations à venir, qui auront la responsabilité de poursuivre le développement de la ville tout en s'inspirant de son passé. Ainsi, cette inscription marquerait profondément les Nîmois dans ce qui a créé l'identité de leur ville et constitue leurs racines. Elle leur permettrait de mieux partager ce bien commun et faire découvrir au monde ce patrimoine exceptionnel.

Périmètre de la candidature :

Il englobe les monuments romains présents dans le paysage, leur influence sur la forme urbaine et sur l'architecture nîmoise et son décor, jusqu'à aujourd'hui.

Ces attributs (plus de 200) se concentrent en grande partie au cœur de la ville. Ils ont été englobés dans un périmètre dit "central" de 100 ha, le périmètre le plus important à protéger.

Un second périmètre dit «zone tampon» vient compléter le dispositif. Il s'agit d'une zone intermédiaire plus large (289 ha) qui vise à protéger les abords et la perception du bien central, tout en restant attentifs au bâti environnant, entrées de ville comprises.

Source : Ville de Nîmes

Calendrier envisagé :

- Dépôt officiel du dossier de candidature : début 2017
- Inscription officielle sur la liste du Patrimoine Mondial : 2018.

I.8.3.5. Patrimoine rural et petit patrimoine

Les vastes espaces agricoles et naturels de la ville abritent également un riche patrimoine vernaculaire qui témoigne du passé rural des territoires.

Il s'agit essentiellement d'un patrimoine lié à la pierre sèche : capitelles, murs d'enclos et autres clapas édifiés entre le XVIIème et la première moitié du XXème siècle. *(Voir aussi le chapitre I.8.2.2. « La pierre ».)*

Ils sont estimés à plus de 1500, répartis sur l'ensemble du territoire nîmois.

Une **« Charte de la garrigue »** a été mise en place par la Ville depuis plus de 20 ans, elle permet de définir les objectifs à atteindre afin de préserver les qualités paysagères de cet espace ainsi que les moyens à mettre en place pour en assurer le suivi.

Capitelle dans le secteur du Pathion

La dernière version, éditée en 2006 intègre les lois « Solidarité et Renouvellement Urbains (13 décembre 2000) » et « Urbanisme et Habitat (02 juillet 2003) », et leur impact sur le PLU. Elle s'articule autour de dix objectifs de préservation et de mise en valeur de ce territoire nîmois aussi bien concernant le milieu naturel que le bâti:

- connaître la garrigue pour mieux la respecter,
- valoriser un patrimoine,
- maîtriser l'urbanisation en garrigue,
- optimiser les équipements,
- protéger le milieu contre les risques majeurs,
- adopter des règles d'aménagement,
- adapter mode de vie et milieu,
- préserver les espaces naturels communaux,
- proposer des structures et des aides,
- étendre le périmètre de compétence.

Charte de la garrigue

Des préconisations visant à assurer la préservation des murs de pierres sèches ont par ailleurs été intégrées au règlement du P.L.U.

En complément, un inventaire des capitelles d'intérêt a été réalisé et est joint en annexe du P.L.U. : il comporte plus de 600 éléments repérés.

I.8.4. LES ENTREES DE VILLE : TERRITOIRES EN MOUVEMENT

I.8.4.1. Entrées de villes par les secteurs de garrigues

Ces entrées de ville offrent les images les plus valorisantes : points de vues lointains, traversée d'espaces naturels, éléments de petit patrimoine bordant la chaussée (murs de pierres sèches etc…).

Entrée de ville depuis la RN 106 (route d'Alès) :

Il s'agit d'une des entrées de ville principales. L'approche de la ville se fait dans un contexte de garrigues boisées. La silhouette urbaine est très peu perçue, seule la tour Magne émerge de l'horizon vert des garrigues, avec les vues portant loin vers le Sud et la Costière. Puis petit à petit les premières constructions dispersées apparaissent (quartiers peu denses des « garrigues habitées ») avant de pénétrer plus franchement dans un contexte très urbain à partir du carrefour de Castanet. La fin de l'entrée dans Nîmes est fortement marquée par les imposants bâtiments des grands ensembles qui bordent la RN 106.

RN 106 dans la traversée des quartiers de « garrigues habitées » au Nord du carrefour de Castanet : la végétation est encore très présente

Entrée de ville depuis la RN 999 (route de Sauve) :

Cette entrée de ville offre de belles ambiances de garrigues (avec des espaces plus ouverts en bordure de route, au gré des espaces agricoles). L'entrée dans le tissu urbain se fait de manière progressive et l'approche du centre ville réserve de nombreuses images de qualité (murs de pierres sèches, végétation…).

RN 999 (route de Sauve) : végétation de garrigue

Entrée de ville depuis la RD 979 (route d'Uzès) et la RD 127 (route de Poulx) :

Ces deux entrées de ville offrent de belles ouvertures visuelles lointaines sur la plaine et la Costière, depuis le rebord du relief. La végétation des garrigues est très présente tout au long de l'approche de la ville. Ponctuellement, de belles vues sur la silhouette urbaine de Nîmes sont possibles.

Entrée de ville depuis la RD 40 (route de Sommières) :

En provenance de Caveirac, les automobilistes traversent une séquence de garrigue « mitée » par les activités et les habitations. La végétation de garrigue reste prédominante mais les bâtiments et installations qui bordent la route marquent le paysage.

La suite de la séquence est bien plus urbaine avec les installations de l'hôpital Carrémeau au Nord et la Zone Industrielle de Saint-Césaire au Sud.

Les abords de la voie sont marqués par des alignements d'arbres mais le traitement paysager de cette entrée reste sommaire.

RN 40 (Route de Sommières) avec les vues vers la ZI de Saint-Césaire.

I.8.4.2. Entrées de villes par les secteurs de plaine

Entrée de ville depuis l'ex RN 113 (routes de Montpellier et d'Arles) :

L'entrée Ouest (depuis Milhaud) offre une image assez dégradée et peu valorisante marquée par la présence d'un linéaire de bâtiments commerciaux vieillissants en bord de route. La présence massive de la publicité et des pré-enseignes contribue également à faire de cette entrée de ville majeure une séquence peu valorisante.

L'entrée Sud (depuis Bouillargues) est également marquée par des paysages de franges urbaines banalisés, fortement marqués par la présence des grandes infrastructures, de l'urbanisation « anarchique » et des zones d'activités souvent peu traitées sur le plan paysager.

ex RN 113 (route de Montpellier) : des abords dégradés et l'omniprésence des pré-enseignes et bâtiments commerciaux : une image peu valorisante

Entrée de ville depuis l'ex RN 86 (route d'Avignon) :

A l'image de l'entrée Ouest de Nîmes par l'ex RN 113 (route de Montpellier), elle présente des paysages urbains dégradés et peu valorisants (friches urbaines, absence de traitement paysagers, impact visuel de la publicité et des bâtiments commerciaux…). Ce secteur est toutefois en cours de mutation et le bâtiment de la SMAC - Paloma, constitue désormais un point de repère visuel de qualité et fortement identifié.

Entrée de ville banalisée par l'ex RN 86 (route d'Avignon)

Entrée de ville depuis la RD 999 (route de Beaucaire) :

L'approche de Nîmes est caractérisée par de beaux alignements d'arbres qui viennent qualifier les abords de la route. La RD 999 longe la zone d'activités de Grézan, et ses grands bâtiments destinés à la logistique, qui est fortement perçue depuis la chaussée.

L'approche du boulevard Allende présente des aménagements paysagers et routiers (alignements de palmiers, piste cyclable…).

Cette entrée de ville va devenir très importante, notamment en termes d'image, avec la construction prochaine de la future gare TGV à Manduel : elle deviendra une des entrées principales de Nîmes d'où des enjeux majeurs en termes d'aménagement (notamment en ce qui concerne les extensions prévues de la zone de Grézan).

Alignements d'arbres venant qualifier cette séquence routière à l'approche de Nîmes

Entrée de ville par la RD 999

Entrée de ville depuis la RD 13 (route de Générac) :

Cette entrée de ville est fortement marquée par les grandes infrastructures implantées au Sud de la ville (ligne Haute Tension, Autoroute…), et par la présence de l'incinérateur et d'entrepôts en bord de route. Depuis la route, les quartiers de grands ensembles de Pissevin et Valdegour sont très fortement perçus.

Cette entrée de ville offre toutefois des ambiances champêtres et plutôt valorisantes au niveau du Parc de la Bastide.

Vues sur la plaine agricole et perception de la silhouette de Pissevin – Valdegour depuis la RD 13

Entrepôts le long de la RD 13

I.8.4.3. Perceptions depuis l'A9 et l'A54

La perception d'un territoire depuis les autoroute est un facteur important d'image tant ces axes connaissent des flux importants.

La traversée du territoire nîmois par l'A9 et l'A54 offre différentes images, parfois antagonistes :

- **Des vues sur les paysages et les terroirs agricoles**
  Les deux autoroutes traversent les grands ensembles agricoles de la plaine du Vistre et de la Costière. Les paysages agricoles sont encore très nettement perçus.

  A l'approche de la ville, la lecture de ces paysages agricoles se brouille par la multiplication des constructions (urbanisation diffuse, zones d'activités économiques et zones commerciales, autres infrastructures…)

- **Des vues sur la silhouette urbaine**
  En arrivant de l'Ouest (Montpellier), l'automobiliste perçoit avant tout la silhouette imposante et massive des bâtiments de Pissevin – Valdegour.

  L'arrivée depuis le Sud (Arles) permet des cônes de vues plus larges et diversifiés sur l'ensemble de la ville, qui est perçue dans sa globalité. La silhouette massive des quartiers de grands ensembles reste tout de même prédominante dans les perceptions.

SYNTHESE « PAYSAGES ET PATRIMOINE » : ATOUTS - FAIBLESSES - ENJEUX

Atouts	Faiblesses
➢ Une ville située à l'interface de trois grandes entités paysagères diversifiées. ➢ Une identité liée en grande partie au paysage de garrigue (y compris dans sa forme « habitée »). ➢ Des typologies urbaines diversifiées. ➢ Une ville au patrimoine bâti exceptionnel de l'Antiquité à la période contemporaine (candidature au patrimoine mondial de l'UNESCO). ➢ Des entrées de ville qui conservent une certaine qualité (route de Sauve, route d'Uzès, route de Beaucaire…).	➢ Des qualités paysagères parfois peu perceptibles depuis les grands axes de communication. ➢ L'eau : un élément patrimonial qui n'a pas toujours été mis en valeur car trop souvent associé au risque d'inondation. ➢ Des typologies urbaines héritées de la seconde moitié du XXème siècle qui sont parfois assez dures (grands ensembles d'habitat, certaines zones d'activités anciennes…). ➢ Des entrées de ville dégradées (route de Montpellier et route d'Avignon notamment).
Enjeux principaux	
➢ Mettre en valeur les grandes caractéristiques paysagères de la ville. ➢ Préserver la vocation et les caractéristiques des garrigues habitées comme « jardin habité de Nîmes » : place importante laissée à la végétation, au patrimoine lié à la pierre (charte de la garrigue), extensions limitées de l'habitat existant, etc… ➢ Préserver et mettre en valeur le riche patrimoine bâti nîmois (candidature au patrimoine mondial de l'UNESCO). ➢ Promouvoir un urbanisme durable et une architecture de qualité, alliant respect du patrimoine existant, spécificités méditerranéennes et modernité. ➢ Améliorer la qualité paysagère des entrées de ville.	