



# Démarche sectorielle Secteur EST COSTIÈRES

---

Guide de référence

Programme partenarial 2012



# sommaire

Introduction	4
<b>Orientation 1</b> Utiliser l'agriculture, le paysage et l'environnement comme socle du développement du territoire	7
<b>Orientation 2</b> Assurer un développement harmonieux et organiser la complémentarité au sein du secteur est costières	15
<b>Orientation 3</b> Garantir un fonctionnement urbain satisfaisant à court terme, permettant une base efficace pour une évolution à plus long terme	23
<b>Orientation 4</b> Mettre en valeur l'entrée de l'agglomération depuis la route de Beaucaire, qui constitue un axe de développement stratégique sur les traces de l'ancienne voie romaine	29

# » Introduction

## Les démarches sectorielles conduites par l'Agence d'Urbanisme :

La conduite de démarches sectorielles sur des territoires ciblés et spécifiques vise à doter les communes représentant un ensemble géographique cohérent, d'un schéma de référence qui leur permette de mieux appréhender l'articulation entre les échelles du SCoT, des communautés d'agglomération et des communes, en conservant une approche territoriale suffisamment concrète.

## Plus particulièrement, les objectifs de la démarche sectorielle Est-Costières sont :

- De compléter et préciser les objectifs et les orientations du SCoT, de la vision prospective développée par Nîmes Métropole à l'horizon 2030, ou encore du projet de territoire de la Communauté de Communes Beaucaire Terre d'Argence, à l'échelle de bassins géographiques plus restreints et de travailler plus finement à la prise en compte des enjeux spécifiques de chacun d'eux ;
- D'anticiper et préparer la révision prochaine des documents cadre (SCoT) et sectoriels (PLH, PDU) en intégrant les nouvelles dynamiques à l'œuvre sur les territoires ainsi que les nouveaux domaines d'expertise ciblés par les lois Grenelle (biodiversité et trame verte et bleue, communications électroniques). Il s'agira d'identifier les points susceptibles d'évolution dans le cadre des documents sectoriels à venir ;
- A défaut de PLU intercommunal, de créer les conditions de dialogue satisfaisant entre toutes les échelles de planification locale existantes pour mieux décliner, mettre en place des passerelles, et développer une culture du projet collectif et du «faire ensemble» ;

## Le déroulement de la démarche :

Pour mener à bien cette démarche des ateliers de travail ont été organisés pour définir progressivement et de manière partagée, une ambition commune, impliquant des principes et des objectifs à atteindre en ce qui concerne le cadre de vie, le développement urbain... Plusieurs ateliers de travail ont eu lieu tout au long de l'année 2012, avec les élus des communes du secteur et avec les acteurs locaux ou les partenaires techniques, qui pouvaient éclairer et nourrir la réflexion. C'est sous l'angle de 3 enjeux en particulier, définis à l'issu du diagnostic du secteur réalisé en 2011, qu'ont été poursuivis les ateliers de travail :

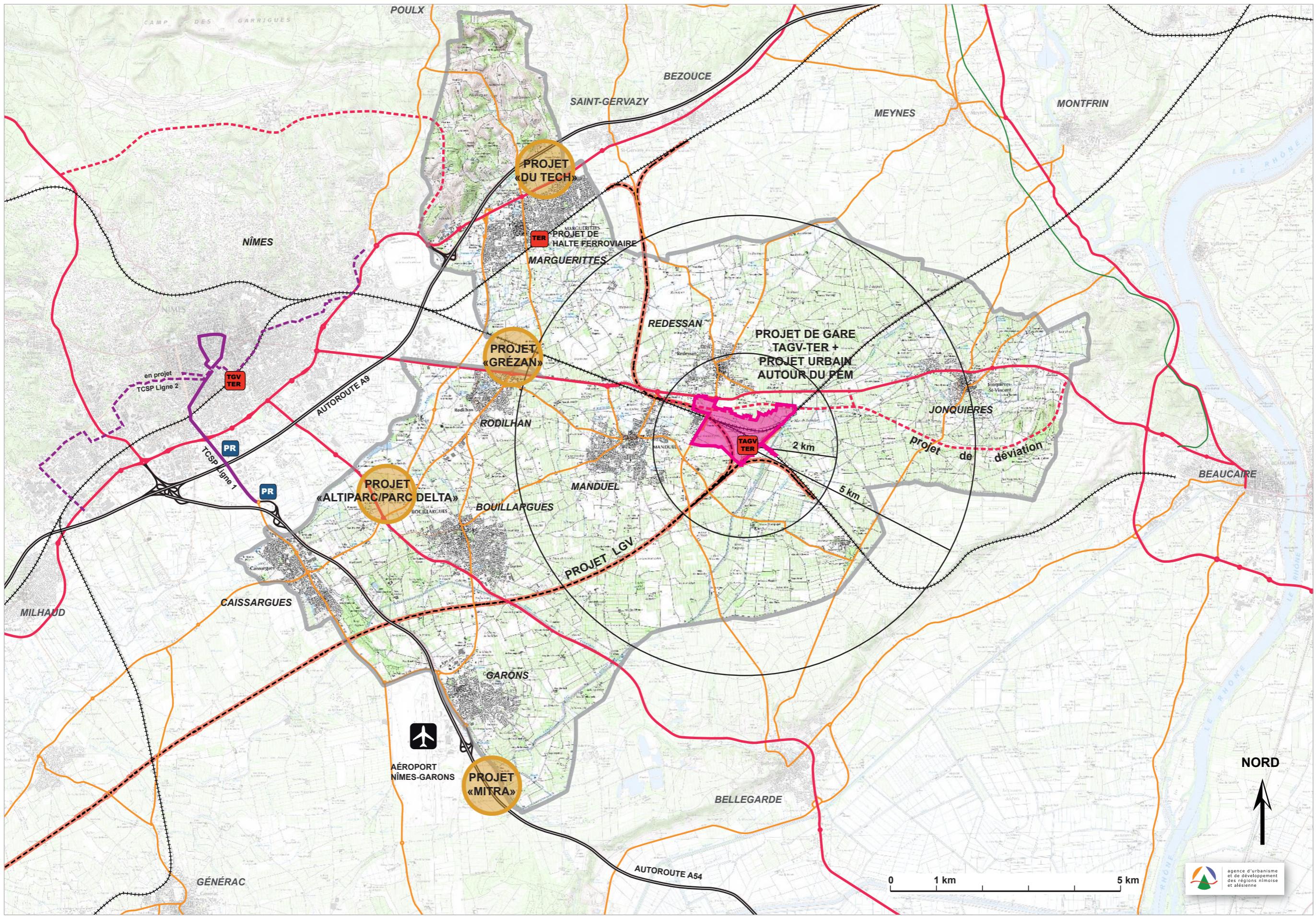
- La prise en compte du contexte naturel, agricole et paysager pour maintenir le développement du secteur ;
- La définition des différentes fonctions et vocations de ce territoire : économiques, résidentielles, récréatives, commerciales... pour assurer un développement urbain harmonieux ;
- Le fonctionnement urbain et la qualification paysagère de ce territoire comme entrée de ville et espace de transition Nord-Sud comme Est Ouest, dans le cadre d'une augmentation de la population et des déplacements.

## Le guide de référence :

Suite aux déroulements des ateliers, le présent document, un guide de référence, a été élaboré par l'Agence d'Urbanisme. Il rassemble et présente les orientations majeures de développement et d'aménagement qui ont été présentées et débattues avec les communes concernées et les acteurs locaux. Si les communes concernées retiennent ces orientations, ce document devrait permettre de procéder à la révision ou modification de leur document d'urbanisme.

## Au cours des ateliers, 4 grandes orientations ont été mises en évidence :

- Utiliser l'agriculture, le paysage et l'environnement comme socle du développement du territoire
- Assurer un développement harmonieux et organiser la complémentarité au sein du secteur «Est Costières»
- Garantir un fonctionnement urbain satisfaisant à court terme, permettant une base efficace pour une évolution à plus long terme
- Mettre en valeur l'entrée de l'agglomération de Nîmes Métropole, depuis la route de Beaucaire, véritable axe de développement stratégique, sur les traces de l'ancienne voie Domitienne







---

UTILISER L'AGRICULTURE, LE PAYSAGE ET L'ENVIRONNEMENT  
COMME SOCLE DU DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE

# Objectifs

L'objectif est de valoriser la plaine du Vistre, comme un « grand parc agricole » à requalifier et à structurer, pour organiser le développement des quartiers, des villages et de Nîmes. Le développement du territoire doit donc s'appuyer sur les atouts que constituent l'activité agricole (enjeu économique, social...), le paysage (enjeu de singularisation du territoire, enjeu urbain...), les qualités écologiques (enjeu environnemental, social...). Les buts sont notamment :

- de prévenir du risque de mise à l'écart des logiques de développement, les espaces inondables inconstructibles, en les valorisant par un usage agricole ou récréatif ainsi que par une fonction environnementale et paysagère ;
- de protéger les champs de captage d'eau potable et de maintenir la biodiversité ;
- d'aménager la plaine comme lieu récréatif, mais aussi éducatif, qui puisse équilibrer l'offre en loisir, déjà existante en garrigues ;
- de rendre possible un projet agricole pérenne dans un contexte péri-urbain d'entrée de ville, situé, de plus, dans un couloir d'infrastructures de déplacement Est-Ouest, d'échelle régionale.

# Comment y parvenir?

## Préserver l'environnement

en définissant les limites et les modalités de protection aptes à maintenir et renforcer la qualité environnementale (faire le choix d'un « réservoir » de biodiversité recommandé sur le périmètre de la ZPS et de la ZNIEFF, à protéger de toute urbanisation, inscrire les protections des périphéries des captages prioritaires dans les zonages des PLU...) ;

## Maintenir des continuités agricoles

en inscrivant pour les protéger, les zones agricoles particulières au titre du paysage (recommandations de la Charte des Costières), en réunissant les « nuisances » liées à l'agriculture, dans certains secteurs justifiés, pour la construction de hangars agricoles ou de « hameaux agricoles » et dans le but de garantir le bon fonctionnement de l'activité agricole, en protégeant les continuités naturelles que sont les haies, les lisières, les boisements, favorables à la biodiversité et à la qualité paysagère ;

## Prendre en compte les continuités naturelles liées à l'eau

en protégeant les cours d'eau principaux et les fossés affluents du Vistre et du Buffalon, pour appuyer un mode de gestion ou accompagner une politique d'acquisition (zonages indicés au titre de la qualité écologique, EBC, ou Identification d'éléments à protéger, à repérer avec l'aide des gestionnaires des cours d'eau) ;



### Préserver l'environnement

Assurer le maintien de la biodiversité (cf : Docob Natura 2000 et Trame Verte et Bleue)

Limiter l'artificialisation des espaces inventoriés au titre des ZNIEFF de type1 (potentiellement réservoir de biodiversité)

Protéger la ressource en eau en favorisant les actions préconisées dans le cadre des zones de protection des captages prioritaires (cf : Grenelle)

Entretenir les paysages des garrigues pour garantir le maintien de la biodiversité, notamment en évitant le mitage du massif

### Maintenir des continuités agricoles, valorisantes pour le paysage et potentiellement accueillantes pour la biodiversité

Paysage souvent agricole comportant notamment des continuités naturelles liées aux haies, aux lisières, aux friches (potentiellement «corridors écologiques»)

Paysage agricole comportant notamment des continuités naturelles liées aux boisements relictuels (potentiellement «corridors écologiques»)

Paysage à mosaïque agricole mêlant espaces cultivés, milieux xérophiles, bois, particulièrement intéressant pour la mise en scène de la transition avec le relief et la naturel

Terroirs d'excellence AOC Costières de Nîmes à prendre en compte dans les documents d'urbanisme

### Prendre en compte les continuités naturelles liées à l'eau

Valoriser et préserver les cours d'eau principaux et canaux BRL

Valoriser les cours d'eau temporaires

Conforter la renaturation en cours autour du Vistre et du Buffalon

### Garantir l'intégration des infrastructures de déplacement, dans le contexte paysager comme environnemental

Veiller à l'aménagement des abords de la future voie ferrée LGV

Maîtriser l'insertion de la déviation de Jonquières

### Maitriser les éléments pouvant potentiellement porter atteinte au paysage ou à l'environnement

Espaces urbains : favoriser le développement dans les espaces déjà urbanisés tout en limitant l'artificialisation et l'imperméabilisation des sols

Futurs espaces urbains : intégrer concrètement l'environnement dans les opérations en projet, en concevant des extensions urbaines favorisant les continuités naturelles et agricoles, tout en économisant l'espace

### Intégrer et valoriser les éléments d'intérêt paysager et/ou récréatif existants en vue d'organiser un «réseau vert» d'agglomération

Favoriser le prolongement de l'armature verte et bleue de Nîmes : en identifiant les principaux alignements d'arbres structurants et en les complétant

Tirer partie de la piste cyclable LGV : en l'intégrant dans l'organisation mode doux du futur territoire

### Identifier et mettre en perspective :

- les équipements sportifs ou de loisirs extérieurs, les espaces naturels existants projétés

- les itinéraires «modes doux» et de randonnées existants projétés

- les bassins de rétention existants et projétés (relévé non exhaustif)

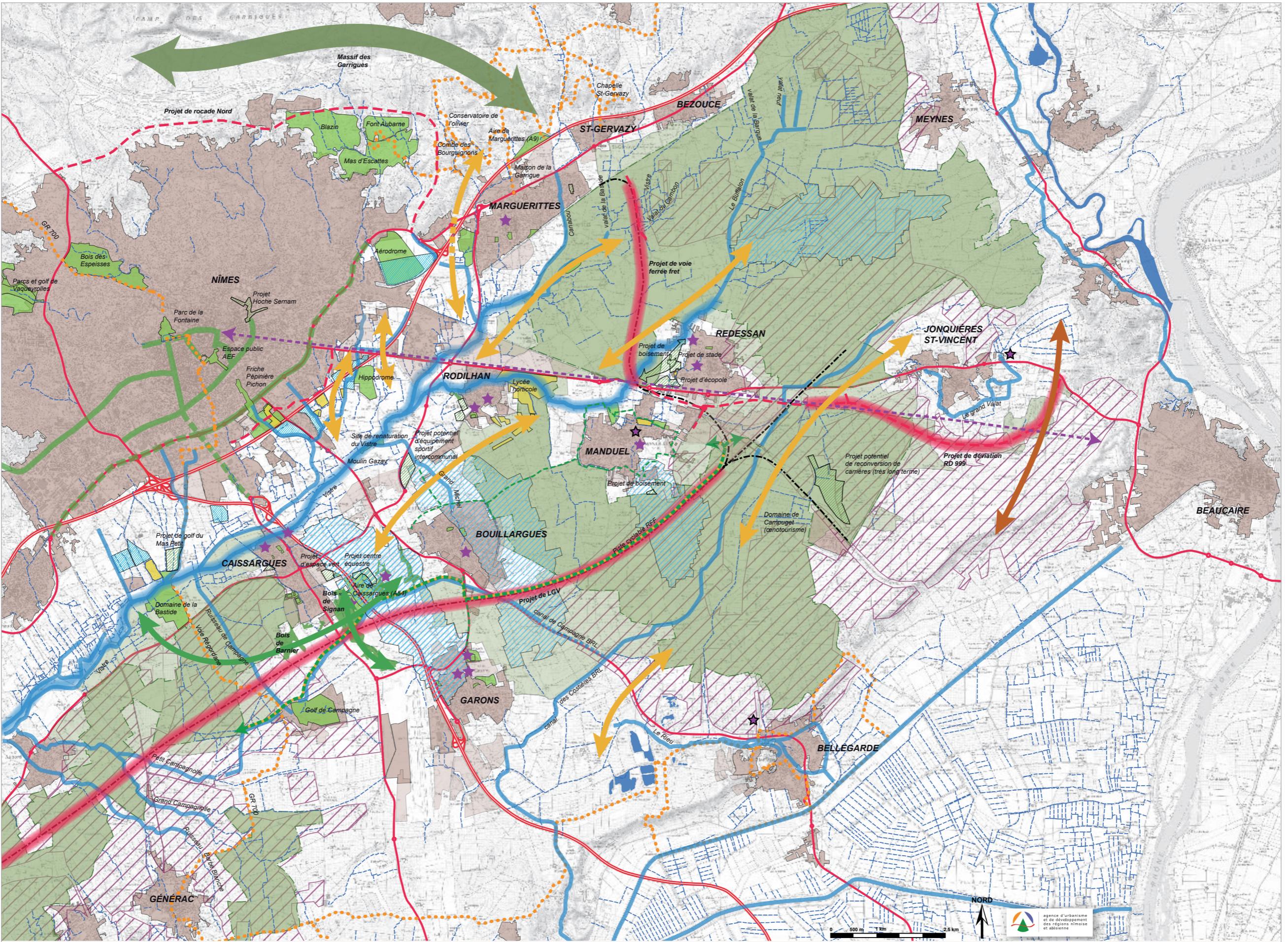
- les jardins familiaux et initiatives intéressantes pour l'agriculture existants

### Valoriser le patrimoine comme élément de structuration de futurs projets ou support de découverte du territoire

Intégrer la Voie Domitienne comme fil directeur des aménagements potentiels de l'axe Nîmes Beaucaire

MH Identifier et mettre en perspective les éléments d'intérêts patrimoniaux (Patrimoine classé ou inscrit aux MH, mais aussi chapelles, châteaux, lavoirs, curiosités...)

*utiliser la nature, l'agriculture et le paysage dans le projet du territoire : les principes généraux*



### **Garantir l'intégration des infrastructures de déplacement en projet,**

notamment, pour la Ligne à Grande Vitesse (LGV), en maîtrisant l'aménagement et la gestion des abords de l'infrastructure (pour garantir l'effet vitrine depuis le train), en définissant des orientations d'aménagement qui guideront le futur paysage urbain à créer, particulièrement dans les zones d'extension ou de restructuration des endroits perceptibles depuis la LGV, en veillant aux maintiens des continuités naturelles et paysagères (préalablement repérées dans PLU) que la construction de la ligne pourrait impacter, et en anticipant des propositions de compensations des impacts de la LGV ; Pour la déviation de Jonquieres, en identifiant des éléments du paysage à conserver ou à ré-interpréter, prolonger, valoriser.

### **Economiser les terres non bâties**

en choisissant, lorsque c'est opportun, le réinvestissement des tissus urbains existants les plus lâches et discontinus, pour le développement urbain, plutôt que d'envisager des extensions systématiques dans les zones agricoles ou naturelles ;

### **Améliorer la présence de la nature dans les espaces urbanisés,**

en prenant en compte les espaces publics, collectifs (repérage, aménagement ou protection des espaces potentiellement intéressant pour le paysage et la nature : bassins de rétention, parking, placettes, squares, rues plantées...), en requalifiant les entrées de ville, en aménageant le parcours de l'eau dans l'espace urbain, en recherchant les espaces verts les plus emblématiques en vue de les préserver (EBC, éléments paysagers à protéger...)

### **Maitriser la qualité et l'extension des espaces à urbaniser,**

en construisant de nouveaux espaces urbains plus denses que ces 30 dernières années (formes urbaines diversifiées pour l'habitat, les commerces, les services permettant d'atteindre en moyenne 30 à 50 logts/hectares, conception de zones d'activités avec mutualisation des accès et des parkings pour économiser l'espace...) en mixant les fonctions urbaines qui permettent d'économiser l'espace et d'assurer la ville à « courte distance », en instituant des objectifs de réduction d'imperméabilisation et d'artificialisation des sols, en définissant des règles contextualisées d'urbanisme et d'architecture, autour de certains fossés, bassins de rétention ou cours d'eau temporaires (par exemple, construction sur pilotis, passerelles, remblais, aménagement de noues...), en élaborant des orientations d'aménagement qui favorisent une armature naturelle dans la ville, en lien avec les continuités écologiques, paysagères et agricoles, extérieures à la ville.

### **Intégrer et valoriser les éléments d'intérêts paysagers et/ou récréatifs existants en vue d'organiser un « réseau vert » d'agglomération,**

en prévoyant le prolongement de l'armature verte de Nîmes (Axe Jean Jaurès/Liberté, Diagonale verte/pépinière Pichon...) en direction de Caissargues et Bouillargues, en organisant le maillage des pistes cyclables avec le futur vélo-route projeté le long de la LGV, en identifiant et en fédérant les points d'intérêts comme les équipements sportifs extérieurs, les itinéraires de modes doux ou de randonnées, les bassins de rétention qui peuvent faire office de plaines de jeux, les jardins familiaux, les lieux de valorisation écologique particuliers comme le site de renaturation du Vistre à Bouillargues...

### **Valoriser le patrimoine,**

en protégeant et en mettant en valeur non seulement le patrimoine inscrit et classé aux Monuments Historiques (Voie Domitienne...), mais aussi en protégeant et en tirant partie de tout le patrimoine repéré dans le cadre de la politique de préservation des paysages et de valorisation de son patrimoine naturel et culturel de la Communauté d'Agglomération de Nîmes Métropole.

*Le plan d'actions de la Charte paysagère et environnementale du Syndicat AOC Costières de Nîmes a permis d'établir un projet partenarial qui se décline en trois axes :*

- *Préserver les ressources naturelles et la biodiversité en utilisant l'activité agricole dans la gestion des ressources naturelles : définir des zones d'expansion des crues qui ne portent pas atteinte au territoire AOC, exploiter le rôle du végétal pour structurer le paysage...*
- *Gérer l'identité rurale et agricole du territoire;*
- *Valoriser le territoire par le tourisme et la communication : la carte des potentiels paysager et environnemental permet de définir un territoire d'excellence, vitrine de l'appellation.*

# » Sites prioritaires

## DES SITES AGRICOLES, NATURELS OU RÉCRÉATIFS

### À FÉDÉRER EN « PARC PÉRI-URBAIN MULTISITE » AUTOUR DU VISTRE

Les alentours proches du Vistre, correspondent aux zones d'aléas inondation, marqués entre autres, par de nombreuses friches et un mitage d'activités diverses non agricoles : dépôts, base de maintenance ou travaux, activités artisanales isolées, installations d'habitats précaires, cabanes pour les chevaux... De plus, ils sont ponctués par des milieux urbains, dont la requalification ou le réinvestissement sont souhaitables, pour maintenir leur fonctionnement et leur développement susceptibles d'être hypothéqués avec le risque inondation : cité des Espagnols, quartier de la tour BRL, route d'Arles, sud de l'aérodrome Courbessac... Le secteur du Vistre est donc particulièrement intéressant pour répondre à l'objectif cité précédemment et organiser un grand parc fédérant plusieurs lieux avec des fonctions, usages et gestions diverses, tout en requalifiant des espaces mis à mal ou risquant de l'être.

La proposition est de créer un *agri-parc*\* en continuité des trames « naturelles » et des projets de mode doux de Nîmes (Diagonale Verte, coulée verte du futur quartier Mas Lombard, aérodrome de Courbessac...), d'utiliser les vastes bassins de rétention, par exemple, comme plaines de jeux ou comme espaces paysagers expérimentaux (plantes dépolluantes...), de favoriser la renaturation du Vistre et de ses affluents créant des séquences paysagères spécifiques notamment à Bouillargues, Rodilhan, Manduel et Redessan, de mettre en perspective les éléments d'intérêts récréatifs existants (centre équestre, hippodrome, jardins familiaux, Domaine de la Bastide...), d'organiser l'accès aux différents sites du Parc (mode doux, TC, accès routiers), d'envisager le développement d'équipements intercommunaux à vocation sportive ou pédagogique, liés à l'environnement ou à l'activité agricole (ferme pédagogique, écolothèque, équipements sportifs, maison de l'environnement orientée sur le thème de l'eau...)

*\*L'agri-parc est un espace agricole ouvert à une fréquentation du public, dont la maîtrise du foncier peut être publique ou privée et l'exploitation assurée par les services techniques d'une collectivité territoriale ou par un ou plusieurs agriculteurs.*

## L'AIRE D'AUTOROUTE DE CAISSARGUES ET LES ESPACES QUI L'ENVIRONNENT

L'aire de Caissargues, actuellement inaccessible pour le promeneur, est pourtant intéressante à plusieurs titres (culturels, patrimoniaux, paysagers...). Ses abords (Bois de Signan, centres équestres, canal BRL, espaces récréatifs de Caissargues...) sont également intéressants au titre de la nature et des aménités potentielles.

La possibilité de faire de ce site un point d'articulation avec le territoire peut s'avérer stratégique pour la dynamisation touristique, l'identité de l'agglomération nîmoise et l'usage récréatif de la plaine. Il semble alors nécessaire au minimum d'organiser la liaison de l'aire avec le réseau « modes doux » d'Est Costières et le cheminement le long du canal BRL et d'anticiper la future gestion du Bois de Signan, rendue difficile par la coupure qu'occasionnera la LGV, en l'offrant, en totalité ou en partie, à l'usage des citoyens, par le biais par exemple des acquisitions du Conseil Général dans leur politique des *Espaces Naturels Sensibles*\*.

*\*Les espaces naturels sensibles sont des sites remarquables par leur biodiversité biologique, leur richesse patrimoniale ou leur rôle dans la prévention des inondations. Ce sont des zones potentiellement menacées. Dans ces espaces, le Département et les collectivités peuvent se mobiliser pour protéger les sites majeurs en les achetant pour les maintenir en l'état ou pour assurer leur ouverture au public.*

## LE COURS D'EAU GRAND MICHEL ET LA ZONE DE RUISSELLEMENT PLUVIAL AU NORD DE BOUILLAGUES

Ce secteur recoupe plusieurs intérêts écologiques, environnementaux et paysagers (proximité du site de renaturation du Vistre, zone d'un *captage d'eau potable prioritaire*\* au titre du Grenelle de l'environnement à protéger, paysage agricole, fossés et cours d'eau du Grand Michel à préserver...) et des intérêts urbains (entrée de ville au Nord de Bouillargues, parcelle de l'ancien centre de loisirs de Bouillargues actuellement inutilisée, parc d'activités économiques à valoriser...) La proposition est de repenser l'entrée de ville au Nord de Bouillargues, en conjuguant l'installation d'un équipement d'agglomération sportif d'intérêt communautaire, sur l'ancienne parcelle du centre de loisir, l'aménagement de cheminements doux vers le Vistre, Rodilhan et Bouillargues, tout en définissant des orientations fortes de préservation pour cadrer la pression urbaine qui pourrait s'exercer sur ce secteur.

*\*De nouveaux périmètres des aires d'alimentation en eau potable ont été définis par arrêté préfectoral autour des captages prioritaires. Sur les zones de protection ainsi délimitées, un programme d'actions doit permettre de reconquérir la qualité des eaux de captage et protéger la ressource des pollutions de façon pérenne. Les dispositifs de protection s'appuient sur la mise en place de mesures agro-environnementales.*

## LE COURS D'EAU DU BUFFALON AU CROISEMENT DE L'AXE DE DÉPLACEMENT NÎMES-BEAUCAIRE

Le secteur où le Buffalon croise les infrastructures de déplacement existantes et en projet, cumule plusieurs enjeux écologiques (continuité hydraulique et naturelle du cours d'eau), paysagers (mise en scène d'un espace particulier à l'entrée de Manduel et Redessan...), d'aménagement (ouvrages d'infrastructures routières et ferroviaires importants à intégrer...).

La proposition est de composer une séquence singulière sur l'axe Nîmes-Beaucaire, en coordonnant la *renaturation du Buffalon*\* et les projets d'aménagement qui l'entourent : projet de boisement de part et d'autre de la Voie Domitienne, projet d'« éco-pôle » à Redessan, projet d'un parc ludique en continuité des bassins d'orage de Manduel et accompagnant le projet de restauration, arboretum. Des orientations d'aménagement pourraient être définies pour appuyer la mise en œuvre d'un paysage particulier. Ce projet s'accorde avec le projet de couronne verte autour de Manduel, dont la partie Sud est déjà programmée (foncier en voie d'acquisition).

*La renaturation du Buffalon : le Syndicat Mixte du Bassin Versant du Vistre est engagé dans la restauration de cours d'eau avec les communes. L'objectif de la restauration proposée à Manduel est de redonner au Buffalon un caractère plus naturel et elle est d'autant plus intéressante qu'elle permettra de créer une quasi-continuité avec le site renaturé, au niveau du Lycée Agricole de Rodilhan, environ 1 km en aval.*

### ÉTAT DES LIEUX

#### 1. Potentiel pour structurer « l'armature verte et bleue »

-  Réservoirs de biodiversité
-  Zone de protection des captages prioritaires (/Grenelle)
-  Espaces récréatifs ou sportifs extérieurs, parcs...
-  Repérage d'équipements ou d'aménagements
-  Pistes de randonnées
-  Bassins de rétention (non exhaustif)
-  Jardins familiaux (ou espaces agricoles particuliers)
-  Cours d'eau principaux
-  Zones concernées par l'aléas inondation du Vistre
-  Bois relicte de la plaine (non exhaustif)
-  Grands tracés urbains arborés de Nîmes

#### 2. Projets en cours ou en réflexion

-  Zones à urbaniser des POS/PLU ou projets en cours ou secteurs concernés par des réflexions urbaines
-  Aménagements verts ou équipements récréatifs en réflexion
-  Projets de piste cyclable en cours de réflexion
-  Projet de vélo-route RFF

### SECTEURS STRATÉGIQUES

#### Un grand parc multisite du Vistre, ou « agri-parc »

Une coulée « bleue et verte » autour du Vistre et du Buffalon à utiliser comme fil directeur pour fédérer les projets de renaturalisation des cours d'eau, de cheminements, d'équipements récréatifs, sports...

Un secteur à privilégier pour soutenir et favoriser une agriculture au sein des tissus urbains, en continuité de la friche de la pépinière Pichon, et qui conforte la « Diagonale Verte » de Nîmes

Un mail naturel reliant les bassins et mettant en scène les secteurs destinés au ruissellement pluvial ainsi que des jardins familiaux, offrant une vitrine valorisante depuis l'autoroute A9

L'aire d'autoroute de Caissargues, un site à haute valeur paysagère, à prendre en compte dans l'organisation du territoire qui l'accueille

Un site à considérer avec ses abords (espaces récréatifs de Caissargues, Bois de Signan...), comme une articulation entre le futur vélo-route de RFF, le réseau mode doux du secteur, le canal de Campagne, le belvédère, le musée archéologique...

#### Une requalification paysagère, le long du Grand Michel, intégrant l'aménagement d'un équipement communautaire

Un secteur opportun pour mener une réflexion sur l'implantation d'un équipement à vocation récréative, maîtriser les pratiques culturelles (périmètre de captage), traiter les liaisons modes doux, aménager l'entrée de Bouillargues, tirer parti du site de renaturalisation, garantir une continuité écologique...

#### Un projet paysager et environnemental comme séquence particulière sur l'axe Nîmes-Beaucaire, au droit du Buffalon

Un projet de boisement entre le Buffalon, Redessan et Manduel à mettre en perspective avec les projets écologiques de renaturalisation du cours d'eau, les projets d'espaces récréatifs et sociaux de Redessan, et la qualité des séquences paysagères de la route de Nîmes à Beaucaire

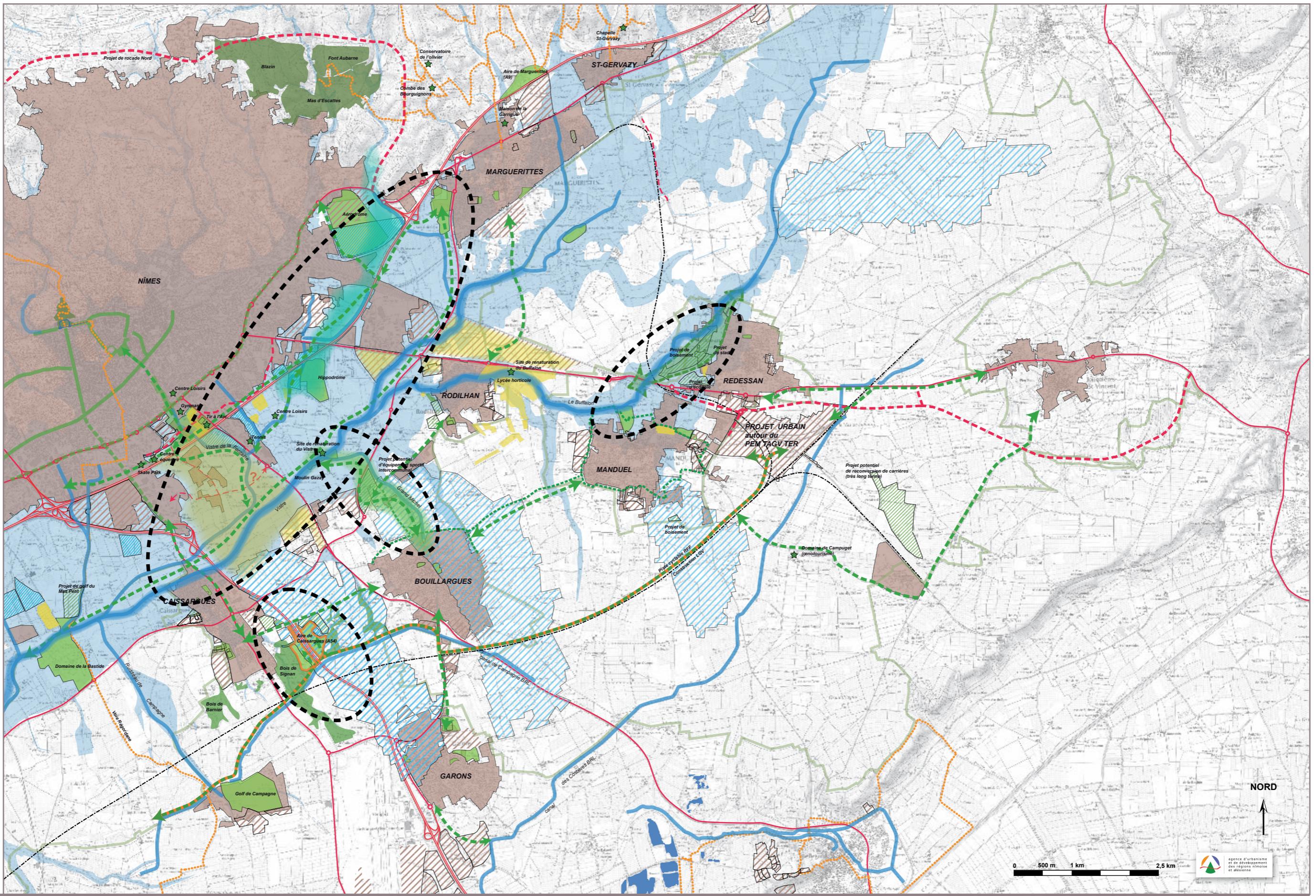
#### Des secteurs à ré-interroger au regard des principes environnementaux, agricoles et paysagers

Zones AU (ou AU en réflexion), à reconvertis (ou à maintenir) en zones A ou N, ou à étudier avec de nouveaux périmètres et des orientations d'aménagements privilégiant les zones humides, la gestion du ruissellement, l'intégration de la nature

#### Un réseau de cheminements « modes doux » à organiser

Principe de liaisons à mettre au point, permettant d'une part, l'utilisation du vélo dans le cadre des déplacements entre domicile, travail, équipements, commerces... et d'autre part, la découverte la plus valorisante possible du territoire (tourisme, loisirs...)

utiliser la nature, l'agriculture et le paysage dans le projet du territoire : des sites stratégiques pour mettre en œuvre des projets



OBJECTIFS	OUTILS ET LEVIERS DE DÉVELOPPEMENT	TRADUCTION DANS LE PLU
PRÉSERVER L'ENVIRONNEMENT	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plan d'actions Charte paysagère et environnementale des Costières / Syndicat AOC Costières de Nîmes pour accompagner et protéger les terroirs agricoles : notamment les actions 3,15, 17, 19, 27, 30 concernant champ d'expansion des crues, rôle du végétal, carte des potentiels paysager et environnemental, zone d'interface, petit patrimoine bâti, véloroute, abord de cave...</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Orientations d'aménagement sur la base d'études de projets structurants et inscription des objectifs dans le PADD, à renforcer en faveur de la Trame Verte et Bleue</li> </ul>
MAINTENIR DES CONTINUITÉS AGRICOLES, VALORISANTES POUR LE PAYSAGE ET POTENTIELLEMENT ACCUEILLANTES POUR LA BIODIVERSITÉ	<ul style="list-style-type: none"> <li>Programme d'actions Agenda 21 de Nîmes Métropole : orientations de Développement Durable (actions 1.1, 1.2, 1.3, 2.2, 4.1): harmoniser les PADD des PLU, Charte paysagère Costières, réseau cyclable...</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Classement en zone naturelle «N» des espaces sensibles du point de vue paysager (Art. R.123-8), à protéger en raison de la qualité des sites, milieux, espaces naturels, paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique</li> </ul>
PRENDRE EN COMPTE LES CONTINUITÉS NATURELLES LIÉES À L'EAU	<ul style="list-style-type: none"> <li>Programme du Syndicat Mixte de Gestion du Bassin Versant du Vistre, en partenariat avec Agence de l'Eau, Office National de l'Eau et et des Milieux Aquatiques, CEMAGREF : revitalisation des cours d'eaux, études sur le Vistre à l'aval de Nîmes, le Canabou, le Buffalon à Manduel et Rodilhan...</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Classement en zonages indicés des espaces Agricoles ou Naturels pour nuancer les vocations en fonction de leurs enjeux économiques, paysagers ou environnementaux. Par exemple peuvent faire l'objet de zonage spécifique : un corridor écologique, un sous-secteur pour l'implantation d'un hameau agricole, un sous-secteur où les constructions liées à l'agriculture sont interdites ou soumises à des conditions restrictives ( Art. L.123-1-5), des terrains cultivés à protéger (TPC), comme des vergers ou jardins ouvriers intéressants, les périphériques «Terroirs d'excellence AOC», etc...</li> </ul>
GARANTIR L'INTÉGRATION DE LA LIGNE LGV DANS LE CONTEXTE PAYSAGER ET ENVIRONNEMENTAL	<ul style="list-style-type: none"> <li>Programme d'actions de protection des captages prioritaires (Loi Grenelle) : sont concernés ceux du Puits des Canaux (Bouillargues), de la Carreirasse (Caissargues), du Puits Vieilles Fontaines (Manduel), du Mas de Cler (Redessan), pour la mise en place de dispositifs de protection des Zones Soumises à Contrainte Environnementale (ZSCE). Notamment des mesures agro-environnementales en partenariat avec l'Agence de l'Eau Rhône Méditerranée et Corse, Chambre d'Agriculture, servies de l'Etat et Nîmes Métropole sont mis en place.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Report des servitudes de protection des captage et marges de recul par rapport aux cours d'eau pour garantir la qualité des eaux</li> </ul>
MAÎTRISER LES ÉLÉMENTS POUVANT POTENTIELLEMENT PORTER ATTEINTE AU PAYSAGE OU À L'ENVIRONNEMENT	<ul style="list-style-type: none"> <li>Outils fonciers et juridiques pour protéger les zones agricoles périphériques : la Zone Agricole Protégée (ZAP, Art. L112-2 et R112-1-4) ou le Périmètre de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels (PAEN, avec droit de préemption spécifique Art. L143-3)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Délimitation des périmètres de ZAP ou de PAEN dans les PLU</li> </ul>
UTILISER L'ESPACE NON BÂTI, COMME ÉLÉMENT DE STRUCTURATION URBAINE, TOUT EN INTRODUISANT FORTEMENT LA NATURE	<ul style="list-style-type: none"> <li>Politique de protection, de gestion et de valorisation des Espaces Naturels Sensibles (ENS) / CG 30 : dispositifs d'appui aux projets de territoire, gestion durable des espaces naturels gardois dans le cadre des aides provenant de la TDENS (Taxe Départementale des ENS), outil d'intervention juridique sur le foncier, droit de préemption, aide financière à l'acquisition des ENS identifiés comme prioritaires</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Protection des éléments du paysage identifiés (Art. L.123-1-5 al 7) : le règlement du PLU peut identifier et localiser les éléments de paysage, et délimiter les quartiers, îlots, immeubles, espaces publics, monuments, sites et secteurs à protéger, à mettre en valeur ou à requalifier pour des motifs d'ordre culturel, historique ou écologique et définir, le cas échéant, les prescriptions de nature à assurer leur protection.</li> </ul>
INTÉGRER ET VALORISER LES ÉLÉMENTS D'INTÉRÊT PAYSAGER ET/OU RÉCRÉATIF EXISTANTS EN VUE D'ORGANISER UN «RÉSEAU VERT» D'AGGLOMERATION	<ul style="list-style-type: none"> <li>Attribution du label «Fondation du Patrimoine» permettant de bénéficier de déductions fiscales incitatives, mobilisation du mécénat d'entreprise, subvention complémentaire à des projets locaux de sauvegarde et de valorisation du patrimoine, chantiers d'insertion...</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlement Local de Publicité (réformé par la loi Grenelle 2 pour mieux encadrer l'affichage publicitaire : Art L.111-1-4 modifié). Le RLP est annexé au PLU.</li> </ul>
VALORISER LE PATRIMOINE COMME ÉLÉMENT DE STRUCTURATION DE FUTURS PROJETS OU SUPPORT DE DÉCOUVERTE DU TERRITOIRE	<ul style="list-style-type: none"> <li>Stratégie «Oenotourisme», plus-value pour les producteurs et professionnels du tourisme / Pays Garrigues Costières (label «Vignobles et Découvertes» qui vise à promouvoir le tourisme sur le thème du vin et de la vigne.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Classement ou maintien en Espace Boisé Classé (EBC) : Art. L.130-1 et inscription au plan de zonage de plantations à créer ou espaces à planter.</li> <li>Emplacements Réservés pour la réalisation d'espaces verts ouverts au public</li> </ul>



---

ASSURER UN DÉVELOPPEMENT HARMONIEUX ET ORGANISER  
LA COMPLEMENTARITÉ AU SEIN DU SECTEUR EST COSTIÈRES

## Objectifs

L'agglomération de Nîmes Métropole a connu une croissance démographique régulière. Les études prospectives qui ont pu être menées indiquent que cette tendance se prolongera sur le long terme. Le schéma de développement de Nîmes Métropole à l'horizon 2030 table sur une croissance d'environ 73000 habitants. Les différents schémas directeurs, Eau potable, Assainissement, Transports reprennent ces chiffres. Le secteur Est-Costières bien desservi, proche de toutes les zones d'emploi, bénéficie d'une réelle attractivité et peut prendre une part active dans l'accueil de cette croissance démographique et des activités. Le secteur Est Costières représentant 15% de la population totale de Nîmes Métropole, ce territoire pourrait absorber 15 à 16% de la croissance attendue à l'horizon 2030, c'est-à-dire environ 11 000 habitants supplémentaires, auquel il faut ajouter la croissance de Jonquières.

L'enjeu est de réaliser un développement harmonieux en respectant un équilibre entre les communes qui tiennent compte de leur capacité de développement et des prédispositions urbaines relevées dans le diagnostic (2011). C'est-à-dire définir un positionnement pour les différentes villes et quartiers du secteur Est Costières, qui assurera l'équilibre pour le court terme 2018-2020, ouverture de la gare TAGV-TER et horizon du PLH de Nîmes Métropole en cours. Il permettra aussi de guider les évolutions sur le long terme, c'est-à-dire 2030, horizon en rapport avec celui du schéma de développement de l'agglomération de Nîmes Métropole. Les objectifs sont notamment :

- de définir un ou des secteurs de centralités, où l'intensité urbaine sera prépondérante, et des secteurs plus résidentiels, où le maintien de l'agriculture et la préservation de la nature seront plus largement développés ;
- de prévenir le risque de « concurrence » entre les différentes parties du territoires, par exemple, en évitant de multiplier des zones d'activités, répondant au même type d'accueil d'entreprises .

## Comment parvenir?

### Reconsidérer les secteurs à urbaniser des documents d'urbanisme non encore bâties, et les secteurs de projets en réflexion au regard de l'aléas inondation et ruissellement et des principes environnementaux, agricoles et paysagers :

Les secteurs à reconsidérer\* les plus importants sont notamment, la zone d'activités non encore bâtie de Rodilhan, le long de la D.999, la zone d'activités à demi bâtie de Caissargues en face de Parc Delta, le long de la D.6113, le projet en réflexion de l'extension de Grézan, au Sud Est du Vistre et, sur la commune de Marguerittes, l'extension de la ZAC du Tech, en piedmont des collines de garrigues, et l'extension urbaine prévue au Sud de la voie ferrée.

Reconsidérer ces secteurs n'implique pas forcément l'abandon des programmations en cours, mais plutôt, soit une interrogation sur d'autres secteurs de remplacement qui seraient tout autant opportuns, soit une réflexion sur les orientations d'aménagement à mettre en œuvre pour s'adapter au site (orientations qui visent à structurer le projet avec les zones inondables, les zones humides, les fossés, les éléments naturels et paysagers, le relief...)

Ainsi, il est proposé d'orienter le potentiel d'accueil d'entreprises de la zone d'activités de Rodilhan, plutôt sur le secteur de Grézan, ou de l'Acti-Parc de Bouillargues, actuellement disponible. L'Acti-Parc, si nécessaire, pourrait être étendu vers le carrefour entre D.6113 et D.135, sur une zone agricole relique, coincée entre les infrastructures, et constituant un potentiel foncier intéressant à moyen terme. Cette extension permettrait de canaliser les futures activités au Nord Est du giratoire, entre D.6113 et D.135. Ce projet d'extension gagne en cohérence et en qualité s'il est couplé à la réduction de la zone d'activités de Caissargues qui se situe en face, de l'autre côté de la D.6113. Dans la révision de son PLU, la commune prévoit en effet de consolider la vocation agricole existante de ces terrains non bâties, mais encore « à urbaniser » dans le document d'urbanisme opposable actuel. Un gage de réussite du projet implique aussi

\*Enjeux/Contexte environnemental des secteurs à urbaniser ou en réflexion :

**Zone d'activités de Rodilhan :** la moitié de la zone est en aléa résiduel, l'autre moitié en modéré ou fort, la zone jouxte le corridor naturel du Vistre dans le secteur de sa confluence avec le Buffalon, la zone est sur un axe d'entrée stratégique d'un point de vue paysage et découverte du territoire (axe du PEM TAGV/TER à Nîmes)

**Zone d'activités de Caissargues :** une petite partie est dans la zone d'aléas résiduel et modéré, la zone est sur l'axe d'entrée de Nîmes la plus préservée, qu'il est souhaitable de valoriser

**Extension de Grézan :** le secteur est en aléas fort et modéré, puis ruissellement, proximité Natura 2000, Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique, maintien d'une coupure verte (continuité agricole et écologique) entre Manduel et Rodilhan, proximité de la continuité naturelle du Vistre

**Extension de la ZAC du Tech :** une petite partie en aléas modéré et fort, proximité d'un fossé de ruissellement provenant des Garrigues

**Extension urbaine de Marguerittes :** zone de ruissellement, puis aléas modéré et fort (aléas modéré et fort dimensionnent le périmètre de réflexion envisageable), proximité Natura 2000

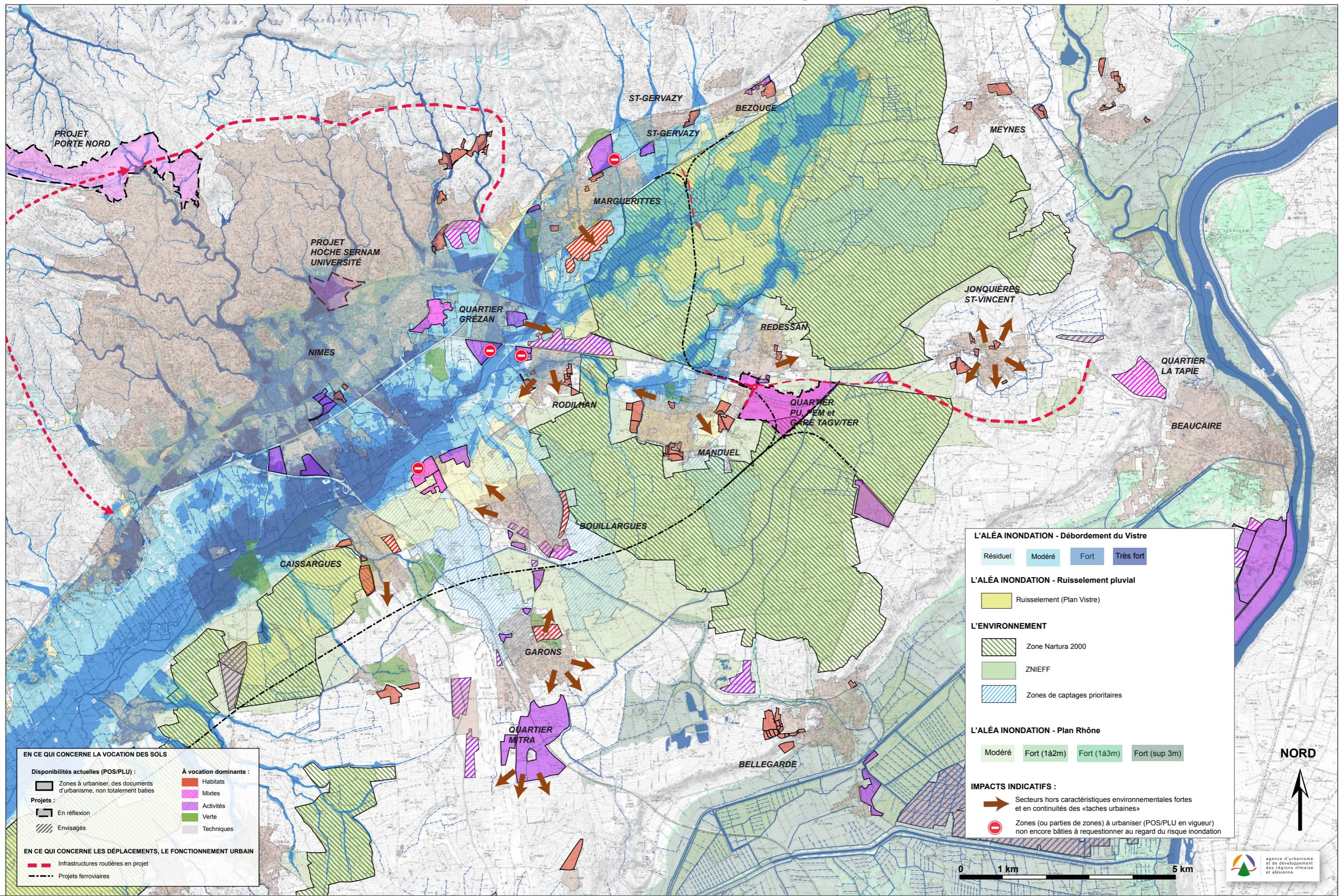
### Des constats sur les capacités d'extensions urbaines :

**1<sup>er</sup> constat :** En comparaison avec les autres communes, de grandes possibilités d'extension urbaine sont présentes sur Garons et Jonquières, qui sont relativement éloignées des aléas d'inondations et des périphéries d'inventaires environnementaux.

**2<sup>ème</sup> constat :** Caissargues, Bouillargues, Marguerittes présentent des possibilités, mais peuvent être rapidement « bloquées ». Des extensions urbaines sur Bouillargues et Marguerittes sont possibles mais sous conditions d'études hydrauliques, et avec une définition des modalités d'urbanisation liées au ruissellement très présent sur les secteurs d'extension potentielle. Pour Caissargues, l'extension qui pourrait se réaliser en continuité de son agglomération urbaine, serait hors des limites communales (en l'occurrence sur Nîmes, le long de la D.2) et demande donc une réflexion et une coordination intercommunale ;

**3<sup>ème</sup> constat :** Pour Manduel, Rodilhan, Redessan les possibilités d'extension sont assez réduites, au vu de l'objectif de préserver l'environnement. Comme pour Caissargues, le cas de Rodilhan est un peu spécifique, car ses extensions pourraient s'étendre le long de la D.135a, mais sur la commune voisine (en l'occurrence, Bouillargues) et avec des modalités d'urbanisation à définir pour prendre en compte le ruissellement, et l'aléa inondation.

*Les capacités d'extensions urbaines envisageables et indicatives, en fonction des caractéristiques environnementales*



la requalification des entreprises commerciales et des parkings non traités le long de la D.6113 à l'Est, plutôt disqualifiant aujourd'hui, ainsi qu'une véritable recomposition (maillage, continuité des espaces verts, aménagement des espaces collectifs...) entre Acti-Parc actuel, son éventuelle extension, le Parc-Delta, et les quelques entreprises isolées.

Par ailleurs, l'extension du quartier Grézan est envisageable dans la mesure où les caractéristiques environnementales et paysagères du site redimensionnent le périmètre constructible. Située sur un axe stratégique pour donner à lire une image valorisante au voyageur qui arrive sur le territoire depuis la Gare TAGV, le nouveau quartier à vocation économique pourrait offrir un manifeste architectural et paysager contemporain, si toutefois l'harmonie et l'équilibre sont respectés entre les constructions et le contexte dans lequel il s'insère. Il est donc souhaitable que la réalisation de ce quartier s'élabore avec un cahier de recommandations architecturales et paysagères, qui règle non seulement les constructions, mais aussi la vocation et l'aménagement des espaces non bâtis, depuis le Vistre jusqu'aux terrains agricoles environnants, avec une forte prise en compte de la gestion future de ces espaces.

De même, l'extension de la ZAC du Tech, dont une petite partie se trouve dans la zone d'aléas inondation, nécessite non seulement des orientations d'aménagement pour assurer une structuration intéressante du bâti et des espaces collectifs, mais aussi une réflexion pour assurer une vocation claire des espaces non constructibles et leur gestion sur le long terme.

En ce qui concerne l'extension urbaine de Marguerittes, les limites des zones d'aléas dimensionnent un premier périmètre potentiellement envisageable, cependant marqué par le phénomène de ruissellement pluvial. Il est donc nécessaire de réaliser des études hydrauliques, pour quantifier et qualifier le risque, déduire les conditions de constructions et envisager

une structuration du nouveau quartier en fonction de ces résultats, traduisible dans le PLU et les Orientations d'Aménagement.

#### **Economiser l'espace à bâtir aujourd'hui disponible, en organisant des quartiers plus densément construits :**

Dans les zones à urbaniser non encore bâties des documents d'urbanisme opposables et dans les zones d'extension en réflexion (sauf Marguerittes, non quantifiée, ni celle du projet urbain du PEM TAGV/TER), l'ensemble des 8 communes du secteur offre actuellement environ 110 hectares, ou 90 hectares sans compter Jonquières, disponibles pour le développement urbain à vocation d'habitats ou mixtes. Les zones à urbaniser à vocation unique d'activités économiques, artisanales, commerciales ne sont pas comptées. Afin de ne pas engendrer une pénurie de foncier, qui serait gênante pour le très long terme, il s'agit de tirer profit de cet espace, en l'amortissant durablement.

Sur l'ensemble des communes, 110 hectares représente une capacité d'extension urbaine qui est suffisante à court terme, d'une part pour les objectifs du PLH de Nîmes Métropole et d'autre part, même à long terme, si l'on prend soin d'assurer une véritable économie des espaces. Infléchir de manière significative la façon d'aménager qui prévaut depuis 30 ans, peu économique en foncier, est fortement recommandé pour envisager l'avenir.

***Une façon d'aménager souvent encore en cours, peu économique en foncier :*** La répartition des équipements ou des commerces, qui occasionnent de vastes espaces anthropiques, générés par la multiplication des accès, des parkings ou encore la proportion en surface, de 80% d'habitat individuel pour 20% de collectif, que l'on trouve généralement sur le territoire péri-urbain, restent des modèles d'aménagement consommateur d'espace, dans le cadre d'une Communauté d'Agglomération en pleine croissance (entre 2009 et 2030 +32%, soit environ 73000 habitants supplémentaires à accueillir, d'après réflexion au 08 novembre 2012)

#### **Envisager les capacités d'extensions urbaines à long terme à équilibrer sur les deux axes de la route de Beaucaire et de la route de Saint-Gilles :**

Le croisement des aléas inondations et des spécificités environnementales, apporte un éclairage sur les possibilités relatives, de nouvelles extensions urbaines à long terme : Garons et Jonquières apparaissent comme relativement épargnées par les contraintes environnementales et présentent donc un potentiel d'extension en continuité de leur tâche urbaine, le plus intéressant. Prenant en compte cet éclairage, croisé avec les enjeux d'urbanisation en fonction du PDU, la proposition est d'orienter 2 axes comme « catalyseurs » urbains, pour envisager le long terme :

- un 1<sup>er</sup> axe : La route de Beaucaire, axe associant Jonquières, Manduel, Redessan, Rodilhan, Marguerittes et Nîmes, voire Beaucaire, constitue une nouvelle entrée de territoire, où va pouvoir être développée une stratégie économique et touristique, largement liée à la gare et au PEM TAGV/TER qui est à organiser avec la Communauté de Communes de Beaucaire Terre d'Argence.
- un 2<sup>ème</sup> axe : La route de Saint-Gilles, avec Caissargues, Garons, voire Bouillargues, constitue une liaison entre les deux villes principales de la communauté d'agglomération de Nîmes Métropole, Saint-Gilles et Nîmes, où vont pouvoir être développées des stratégies de développement économique, liés à MITRA et à l'aéroport, corrélées à des stratégies d'accueil de population.

## » Perspectives d'évolution

### **Flash sur les scénarios pour Nîmes Métropole, en réflexion (au 18 novembre 2012) :**

Court terme : le scénario médian du PLH de Nîmes Métropole indique 1600 logements supplémentaires, entre 2013 et 2018, sur le secteur Est Costières, (sans les communes de Jonquières, ni Marguerittes).

A noter pour le long terme : Le schéma de développement de Nîmes Métropole, en réflexion, envisage sur le secteur Est Costières (sans la commune de Jonquières), environ 11000 nouveaux habitants supplémentaires d'ici 2030, ce qui représente entre 4500 et 4700 logements.

**Les principes à adopter :** Concevoir de nouveaux quartiers en superposant des vocations (par exemple, mixer des logements avec des locaux d'activités libérales et de service, des commerces, des équipements, qui peuvent être en rez-de-chaussée, mettre à profit les toitures pour du stationnement, mutualiser un parking en silo pour plusieurs bureaux et logements...) et favoriser des typologies d'habitats compactes (maisons de ville accolées, habitats intermédiaires, habitats collectifs), sont des principes non seulement économiques pour l'espace, mais qui permettent en plus de dessiner des typologies urbaines souvent intéressantes et de produire une ville de la « courte distance » où les différentes fonctions urbaines sont réunies : habitats, travail, commerces, santé, éducation...

**Afin de guider les communes pour leurs futurs extensions et notamment concernant les typologies d'habitat, deux orientations se profilent :** Ainsi, on peut recommander aux villes où il est souhaitable de centraliser des fonctions urbaines variées et d'échelle intercommunale, comme le pôle principal de Manduel/Redessan et les villes de la 1<sup>ère</sup> couronne, Marguerittes et Caissargues (cf : page 19 et 20), une répartition des typologies d'habitat permettant l'intensité urbaine attendue : 50% d'habitat collectif, 30% d'intermédiaire et 20 % d'individuel. D'autre part, les communes de Jonquières, Bouillargues et Garons, définies précédemment comme soutien du pôle principal, pourront adopter une répartition correspondant au cadre « villageois » souhaitable : 30% d'habitat collectif, 40% d'intermédiaire et 30 % d'individuel. Avec ce scénario, les surfaces disponibles actuellement sur Est Costières, (sans compter l'extension autour du PEM TAGV/TER, ni celle de Marguerittes) permettent d'envisager la construction de 3935 logements (avec une densité moyenne de 36 logts/hectares, ce rapport variant de 15 et 50 logements à l'hectare selon les typologies urbaines). Ce scénario permet donc de programmer l'accueil de population sur ces espaces, non seulement sur le court terme, mais aussi pour une durée qui pourrait s'étaler sur une partie du long terme.

### LA DÉFINITION D'UN PÔLE PRINCIPAL DE CENTRALITÉ AVEC MANDUEL ET REDESSAN,

où l'intensité urbaine est à rechercher fortement.

La future gare, le PEM TAGV/TER, le projet urbain qui lui est associé et l'excellente desserte, prédisposent ce pôle comme principal pour accueillir des équipements et des infrastructures économiques d'envergure communautaire, régionale, voire nationale, contribuant fortement au dynamisme de l'agglomération de Nîmes Métropole et au-delà, ainsi qu'un grand nombre d'habitants avec les commerces, les services et les espaces récréatifs et sportifs qui y sont corrélés. Des études sont en cours pour définir le programme du projet urbain autour du PEM TAGV/TER qui nuancera plus précisément la vocation de ce pôle principal, déjà appréhendée comme une nouvelle entrée de territoire.

### L'INSTITUTION DES NOYAUX VILLAGEOIS DE JONQUIÈRES, BOUILLARGUES ET GARONS COMME DES « APPUIS » DU PÔLE PRINCIPAL,

où le maintien de l'agriculture et l'avantage de la proximité de la nature seront à développer fortement, en référence à la notion d' « un village dans un jardin » développée par Garons, qui souligne ainsi une attractivité essentiellement résidentielle.

Ces villages continueront d'accueillir de nouveaux habitants en soutien du pôle principal, mais les activités économiques, les commerces et les services qui s'y développeront ne devront pas entrer en concurrence avec celles du pôle émergeant, mais plutôt en recherchant des complémentarités.



● ● ●

### L'APPUI DE LA 1<sup>ère</sup> COURONNE PÉRI-URBAINE DE NÎMES, DANS SA VOCATION MULTI-FONCTIONNELLE EXISTANTE,

où les actions de réinvestissement, de restructuration, de requalification seront particulièrement stratégiques pour garantir sa qualité, son fonctionnement et son développement.

Il s'agit des noyaux villageois de Marguerittes, de Rodilhan, de Caissargues, ainsi que des secteurs urbanisés répartis au Sud de l'Autoroute A9, à l'écart des noyaux villageois (sur la RD.135, sur la route d'Arles, sur le secteur « cité des Espagnols »...) ou encore des secteurs d'entrée de Nîmes (zones d'activités à proximité de l'échangeur autoroutier de Marguerittes, secteur Grézan, zones d'activités de Caissargues...). Cette 1<sup>ère</sup> couronne, à l'intermédiaire entre la ville centre de Nîmes et des espaces plus ruraux, présente des faiblesses par le manque de structuration des espaces construits, la diffusion de petites zones commerciales ou d'activités et certaines voiries qui ne sont pas toujours adaptées à l'usage que l'on en fait. Ces faiblesses, qui ne permettent pas l'identification d'un cadre de vie vraiment urbain et intéressant en dehors des noyaux villageois, disqualifient la transition entre la ville centre de Nîmes et les espaces plus ruraux. Or, cette 1<sup>ère</sup> couronne est particulièrement bien desservie par les TC (1<sup>ère</sup> ligne de TCSP à l'entrée de Caissargues, 2<sup>ème</sup> ligne projetée jusqu'à la SMAC) ou

en voie de l'être (prolongement 1<sup>ère</sup> ligne TCSP sur le D.42, peut-être au-delà de Caissargues, ouverture d'une halte ferroviaire à Marguerittes). Sur ce point, Caissargues et Marguerittes, qui sont particulièrement concernées, représentent donc des villes « relais », à l'échelle d'Est Costières, aptes à centraliser des fonctions urbaines complètes (habitats, économiques...).

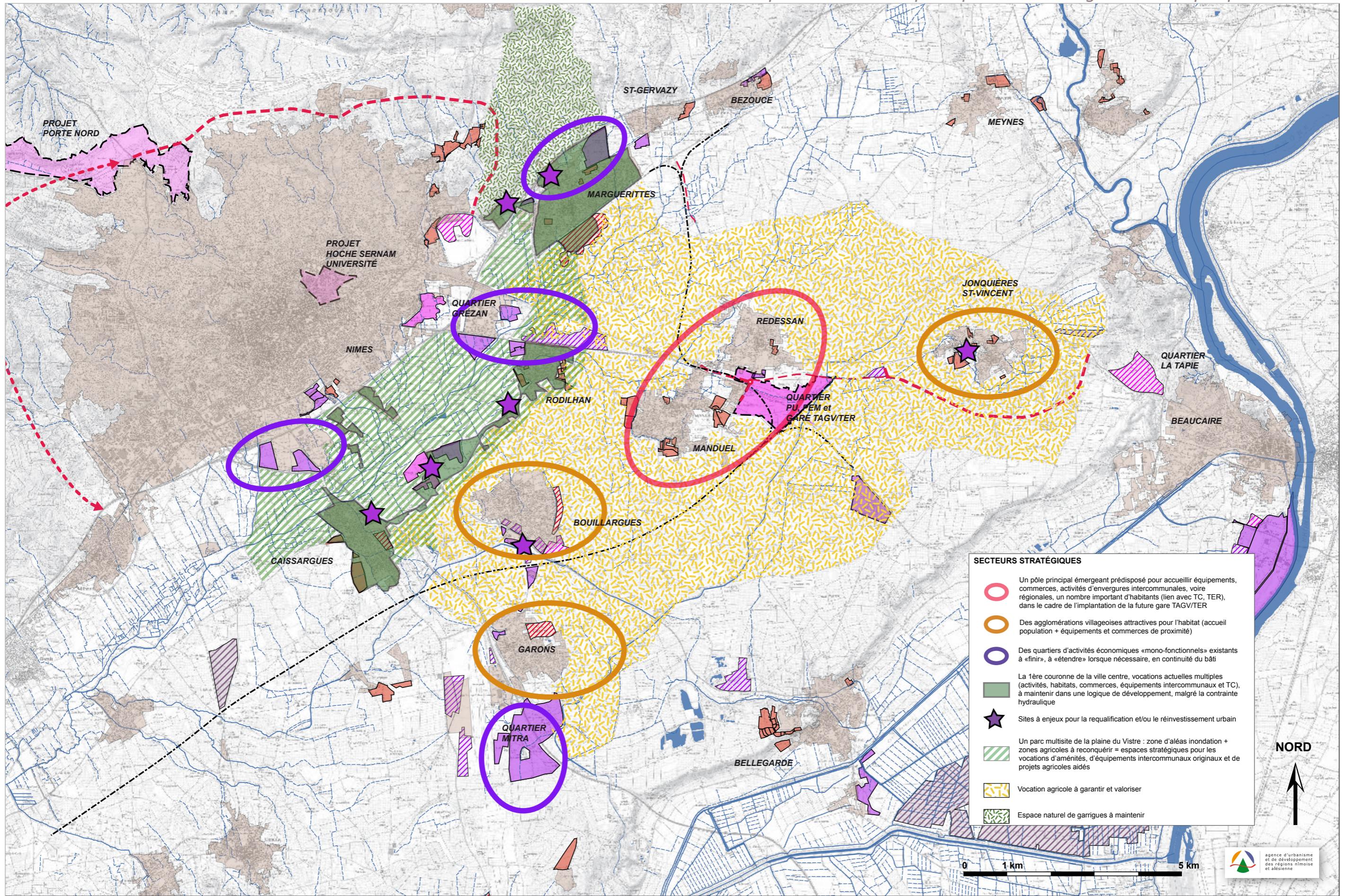
L'objectif est donc de bien maintenir dans une logique de développement cette 1<sup>ère</sup> couronne stratégiquement située, malgré la contrainte hydraulique, en engageant une politique de renouvellement et de requalification. L'enjeu de cette politique est de faire muter cet espace actuellement « péri-urbain » vers un espace plus urbain, en recherchant une meilleure répartition et structuration des activités selon leur typologie, en mixant les fonctions d'habitats, de services et de commerces, pour insuffler de l'urbanité dans les milieux anthropiques les plus déstructurés et corrérer l'aménagement avec la desserte en TC.

### LE CONFORTEMENT DES QUARTIERS D'ACTIVITÉS MONO-FONCTIONNELS EXISTANTS OU EN COURS : ZAC Mitra, zone aéroportuaire, quartier Grézan, acti-parc de Bouillargues, ZAC du Tech,

où entre 150 et 200 hectares sont ou seront disponibles pour accueillir de futures entreprises, à court terme (2018-2020), sans compter l'extension de Grézan, ni le potentiel du projet urbain autour du PEM TAGV/TER.

Pour le long terme (2030), l'objectif est de renforcer ces quartiers en cherchant plutôt à faire des extensions en continuité des espaces artificialisés existants, tout en réfléchissant à de nouvelles organisations permettant d'être plus économies en espace afin de ne pas hypothéquer l'accueil de futures entreprises (par exemple, mutualisation des parkings et des accès ou optimisation des toitures terrasses avec du stationnement, augmentation du niveau des constructions, mixité des fonctions...).

Un territoire de complémentarités : les prédispositions envisageables et les perspectives d'évolution







---

GARANTIR UN FONCTIONNEMENT URBAIN SATISFAISANT À COURT TERME,  
PERMETTANT UNE BASE EFFICACE POUR UNE ÉVOLUTION À PLUS LONG TERME

## ➤ Objectifs

Les études de desserte du PEM/TAGV n'ont pas mis en évidence la nécessité importante d'augmenter les capacités routières pour desservir la future gare. Toutefois, le futur quartier d'activité et d'habitat qui se greffera à la gare TAGV/TER générera par son attractivité une augmentation des flux (TC, routiers, cyclables et piétons). L'objectif est donc de régler le problème d'organisation des déplacements, présentant aujourd'hui déjà quelques faiblesses. En effet, le fonctionnement urbain actuel est caractérisé par un manque de maillage routier ou cyclable entre certains quartiers, la perte du statut de certaines voies et la saturation de certains axes (notamment la D.42 qui concerne les flux en entrée de Nîmes), favorisant l'usage de parcours non adaptés à leur fonction (chemins ruraux au gabarit inadapté pour une forte fréquentation routière, rues internes des noyaux villageois utilisées comme voies de transit...) De plus, l'objectif n'est pas de considérer le fonctionnement urbain sous le seul angle de la gestion des flux, mais aussi d'accompagner l'organisation des déplacements avec une amélioration de la qualité urbaine des espaces publics collectifs utilisés quotidiennement, en bus, en voiture, en vélo, à pied... Les buts sont notamment :

- d'anticiper l'attractivité du futur pôle Manduel/Redessan et son projet urbain, à l'échelle du secteur
- de réduire la saturation sur l'axe D.42, et de mieux gérer les « effets de shunt » perturbant la sécurité et le cadre de vie
- d'améliorer la situation actuelle, sans grands travaux d'infrastructures à court terme, pour consolider un fonctionnement urbain cohérent
- de tirer partie des études de l'agglomération de Nîmes Métropole visant à faire évoluer le PDU

## ➤ Comment y parvenir?

### Améliorer le plan de circulation sur le secteur compris entre la route de Beaucaire (D.999) et la route d'Arles (D.6113),

notamment pour les communes de Manduel et de Bouillargues, en 1<sup>er</sup> lieu, mais aussi celles de Redessan, Rodilhan et Jonquières, qui pourraient subir des effets de « shunt » de plus en plus importants.

Il est souhaitable que cette amélioration est lieu d'une part entre les agglomérations, en renforçant le maillage intercommunal (notamment en renforçant la D.346 reliant Manduel et Bouillargues, la D.546 reliant Manduel et Rodilhan, et en aménageant la liaison entre Bouillargues et le giratoire de la D.135 au nord de la commune), et d'autre part à l'intérieur des agglomérations, en affirmant des voiries structurantes d'échelle communale, reliées au réseau secondaire du secteur Est Costières notamment pour Manduel et Bouillargues, qui sont des villes déjà fortement traversées, et Redessan, qui pourraient le devenir, lorsque la D.3 qui traverse le village et dessert le Nord/Est de l'agglomération nîmoise, sera plus utilisée.

Par ailleurs, la définition et l'affirmation de voiries structurantes d'échelle communale reliées au réseau secondaire du secteur Est Costières sont particulièrement recommandées également pour le village de Jonquières, où le nouvel accès offert par la future déviation D.999 renversera complètement les habitudes de circulation. De la même manière que le bureau d'étude TTK préconise, pour Redessan et Manduel, de réfléchir à des voies d'évitement, qui pourraient éventuellement être support de futures urbanisations tout en participant à la structuration du réseau secondaire à l'échelle d'Est Costières, nous recommandons pour Bouillargues et Jonquières de planifier, dans les futures extensions urbaines, des rues principales à l'échelle communale, qui s'accorderaient au réseau secondaire structurant d'Est Costières pour constituer des voies d'évitement.

#### Hiérarchiser, organiser le réseau viaire

Réseau principal	
■ Existant, et à affirmer	
■■■ Projet en cours	
■■■→ Principe à étudier	
Réseau secondaire	
■ Structurant, à conforter	
■■■ Projet en cours	
■■■→ Principe à étudier	
Réseau tertiaire	
■ Parcours susceptibles de subir des effets de «shunt» dont les fonctions rurales ou de dessertes sont à affirmer	
Piste cyclable/Mode doux	
— Grande Randonnée (GR 700)	
■■■ Projet de pistes cyclables	
■■■→ Principe à étudier	

#### Améliorer le plan de circulation entre route de beaucaire et route d'arles

■ Maillage intervillage (réseau secondaire) à renforcer et hiérarchiser
■ Voiries structurantes d'échelle communale, à conforter
■■■→ Principes de voiries structurantes d'échelle communale, à envisager lors de l'extension urbaine
■■■→ Déviations souhaitables (étude TTK)

#### Augmenter la «capillarité» entre rd.135 et le bd allende de nîmes

■ Chemin ruraux ou de dessertes dont la mutation vers une fonction plus structurante est à étudier, en utilisant les franchissements existants de l'autoroute A9
--

#### Prendre en compte les mutations prévisibles

■ Entrée de ville peu pratiquée, voire confidentielle, dont le réaménagement est à envisager, en fonction de son évolution vers un statut plus important
■■■ Espace aménagé actuellement en «voie de transit», à faire évoluer vers un «boulevard urbain»

#### Aménager les voiries principales situées en traversée d'agglomération

■ Voie de transit routier en milieu urbain, dont l'aménagement, intégrant transports en commun et/ou modes actifs, est à envisager avec une forte préoccupation paysagère
---

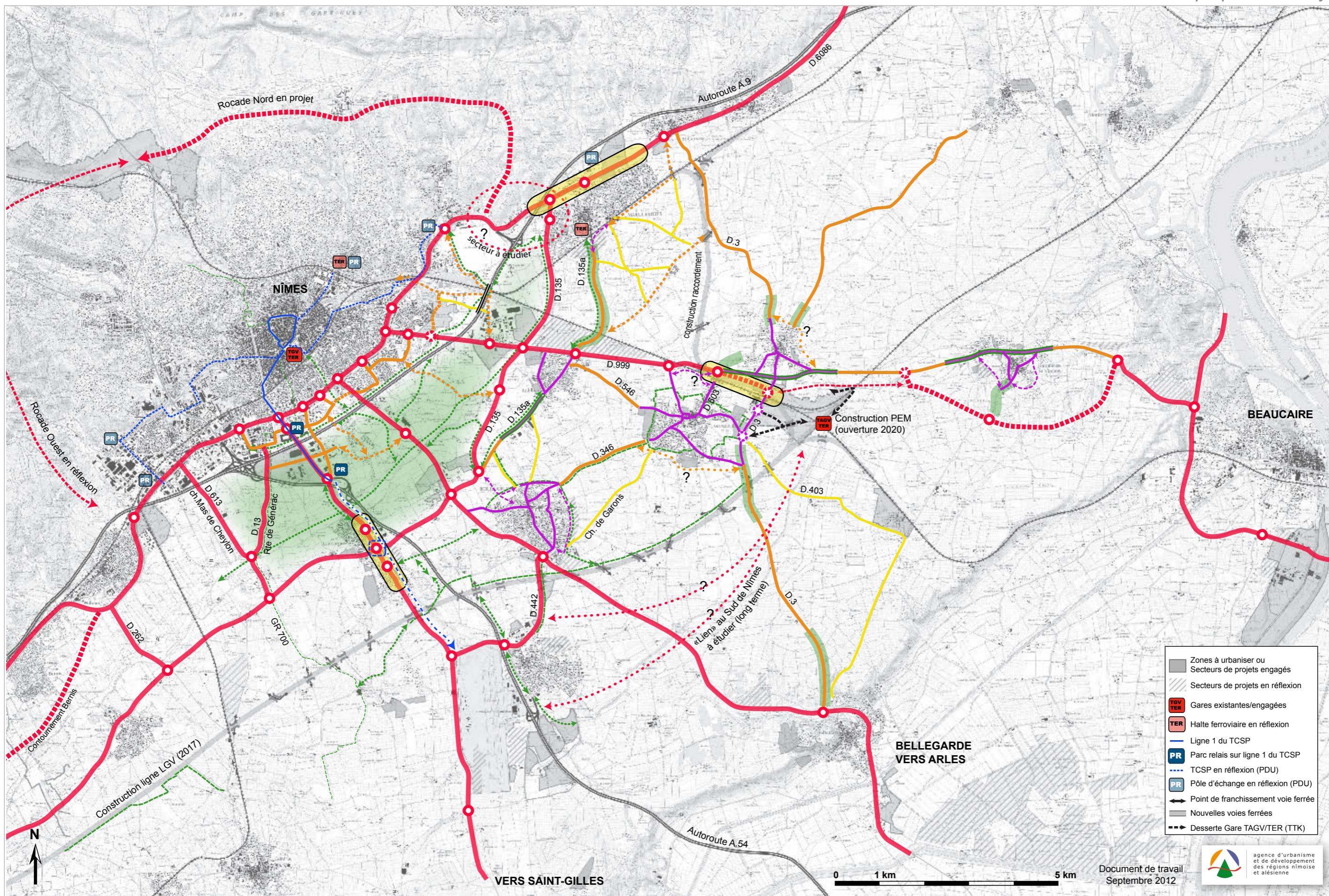
#### S'appuyer sur les projets du pdu

■■■ Prolongement de la Ligne 1 (TCSP) à étudier, (objectif : rabattement de la RD.135, St-Gilles, Garons, Mitra, Aéroport...)
□ Secteur à fort enjeux de rabattement

#### Intégrer la réflexion du contournement de l'agglomération de nîmes

■■■ Fonctions à définir et à étudier pour un éventuel lien entre PEM Manduel et secteur Garons, Mitra, Aéroport...
○ Secteur à étudier pour améliorer la liaison entre la Rocade Nord, en projet, et la D.135

### Fonctionnement urbain : proposition d'objectifs



### Augmenter le maillage Nord/Sud, en entrée de ville de Nîmes, entre la D.135 et le Boulevard Allende,

en réalisant la dernière tranche du Bd. Sud de Nîmes (prolongement Av. du Languedoc de part et d'autre du secteur Pichon), en tirant partie des franchissements existants de l'autoroute A9 (en particulier 2 à 3 ponts actuellement sous-exploités), ainsi qu'en étudiant d'une part la mutation vers une fonction plus structurante des voiries des chemins du Mas de Boudan ou du Pont des îles, et d'autre part, la création d'une liaison entre le quartier Mas des Abeilles et le giratoire de la D.6113 (au niveau du magasin Carrefour, Av. Pierre Mendès France). De même, la liaison entre le quartier Grézan, le quartier Mas Lombard ou encore celui de la SMAC et de l'aérodrome devrait être améliorée, afin d'aménager des parcours alternatifs à la D.999, et de mieux « greffer » ces 3 quartiers entre eux.

### Améliorer la qualité des voiries principales à l'échelle d'Est Costières, situées en traversée d'agglomération,

en les aménageant de façon à bien gérer les flux routiers, les modes actifs (piétons, vélos) et les transports en commun, dans un cadre paysagé attractif garantissant confort et sécurité. En effet, ces voiries provoquent des coupures urbaines fortes et ont une fonction de transit routier amenée à perdurer, voire à s'amplifier. Il s'agit notamment de la D.42 à Caissargues, de la D.6086 à Marguerittes et de la future déviation D.999, qui passera entre Manduel et Redessan. Pour cette dernière, l'enjeu est multiple : il va s'agir de maîtriser l'intégration de la future infrastructure routière mais aussi les infrastructures ferroviaires, toutes parallèles, qui pourraient nuire fortement au secteur si des orientations d'aménagement ne sont pas définies au préalable pour prendre en compte au mieux les usages et l'organisation des espaces et le paysage.

### Anticiper les mutations prévisibles sur certaines routes ou entrées de ville,

en réaménageant, ou en enclenchant la mutation, des entrées de ville peu pratiquées, voire confidentielles, qui vont être plus usitées et occuper une fonction plus importante. Il s'agit de l'entrée de Marguerittes par le Sud, par la D.135a (suite à l'extension de la ville prévue au Sud), de Jonquières par le Sud, par la D.163 (suite à la création d'un nouvel accès depuis un giratoire sur la déviation de la D.999), de Manduel par le Sud, la D.3 (suite à l'attractivité du nouveau quartier autour du PEM/TAGV) De plus, il s'agit également d'engager la mutation de l'actuelle D.999, voie de transit traversant Jonquières et Redessan, qui, soulagée par la future déviation, va pouvoir évoluer en véritable «boulevard urbain», dans les 2 agglomérations. Il est donc recommandé de planifier un réinvestissement des tissus urbains autour de l'ancienne D.999, et de reconquérir ce nouvel espace public en le réaménageant. Pour exemple, l'ancienne D.135, dans la traversée de Rodilhan, est devenu ainsi aujourd'hui, un nouvel espace public offert aux citoyens (trottoirs, pistes cyclables, plantations...). Cependant, cette mutation de la voie, autrefois routière, pourrait être accompagnée de la mutation des tissus urbains l'entourant afin de rendre plus lisible l'importance de cet espace public : par exemple, des façades plus hautes et plus compactes en rapport avec la largeur de la rue, seuils et fronts bâti tournés vers l'espace public...

### S'appuyer sur les projets du PDU,

en mettant en priorité une réflexion sur un éventuel prolongement de la 1<sup>ère</sup> ligne TCSP, au minimum jusqu'au carrefour des D.135 et D.42 qui présente un fort enjeux de rabattement, tout en intégrant le fait que le TCSP doit être corrélé avec une forte densité d'habitants et d'activités sur les secteurs desservis, notamment Caissargues, voire au delà sur le plus long terme, avec Garons. Par ailleurs, la prise en compte de pistes cyclables stratégiques à articuler avec le réseau de TC et à prévoir, puis à créer : à Caissargues, une piste cyclable va être créée entre le parc-relais du TCSP et les secteurs d'habitats.

### Créer et organiser un réseau de pistes cyclables

en accompagnement du réseau de TC, en desserte des équipements, activités et habitats, et en articulation avec la future piste programmée le long de la LGV. En saisissant l'opportunité des travaux de requalification du réseau routier principal ou secondaire pour aménager des pistes (notamment entre Manduel et Bouillargues sur la D.346, entre la D.999 et Marguerittes sur la D.135 ou la D.135a, entre Garons et Bouillargues sur la D.442...), en gérant la mixité d'usage de certaines voies de campagne au bénéfice du vélo (entre Caissargues et Bouillargues, entre Bouillargues et la D.135a, ou encore sur les chemins ruraux dans le prolongement des coulées vertes de Nîmes...), en étudiant la possibilité de créer une piste à proximité du Vistre (confortant le statut du Vistre comme fil directeur depuis le Domaine de la Bastide jusqu'au secteur de loisir de Mas Praden, à Marguerittes...) enfin en organisant au sein de chaque agglomération urbaine un plan de déplacement cyclable relié au réseau supérieur (comme c'est déjà notamment le cas pour Manduel qui a planifié une « couronne verte » intégrant une bande cyclable dans son PADD, que les opérations d'aménagement en cours doivent prendre en compte).

## Intégrer la réflexion du contournement routier de l'agglomération de Nîmes Métropole,

en prévoyant des études qui définiront les fonctions d'un éventuel lien routier entre le PEM TAGV/TER et l'aéroport, ou le quartier MITRA, ou l'échangeur autoroutier de Garons, voire au-delà, vers la future rocade Ouest de Nîmes en projet. Ces études devront déterminer non seulement le rôle de l'ouvrage, en rapport avec des enjeux de transit, d'accès et de rabattement des flux, mais aussi sa nécessité en rapport avec les enjeux économiques et de développement urbain. C'est une réflexion à mener au minimum à l'échelle de l'agglomération de NM, en prenant en compte les communes de Bellegarde et de Beaucaire et l'entité paysagère des Costières, afin de bien saisir les grands enjeux du territoire plus vaste auquel Nîmes Métropole appartient.

La conclusion des *diverses réunions techniques*\* sur ce sujet est qu'il s'agit d'une liaison, que les acteurs du territoire ne peuvent prévoir qu'à très long terme.

C'est pourquoi, il est dans l'intérêt de l'agglomération nîmoise de procéder à la réalisation d'une étude qui permettra alors de mener une politique foncière efficace et bien orientée.

Il faut noter que sa programmation éventuelle n'épargnera pas la réflexion à mener aujourd'hui sur la hiérarchisation et requalification du réseau viaire du secteur Est Costières. D'autre part, une réflexion pourrait également être lancée pour réfléchir à l'organisation et à l'aménagement de l'échangeur autoroutier de Marguerittes, actuellement tourné vers le Nord, de façon à mieux articuler ce secteur avec le futur PEM TAGV/TER.

### \*Les réunions techniques :

Des scénarios ont été mis en débat auprès des élus et des partenaires techniques de la démarche sectorielle Est Costières au cours du 1er semestre 2012, sur la question d'une liaison à créer, couplée à la LGV, entre PEM TAGV/TER et zone d'activité Mitra, aéroport et échangeur autoroutier de l'A.54 de Garons.

### SCÉNARIO : Une liaison «minimum»

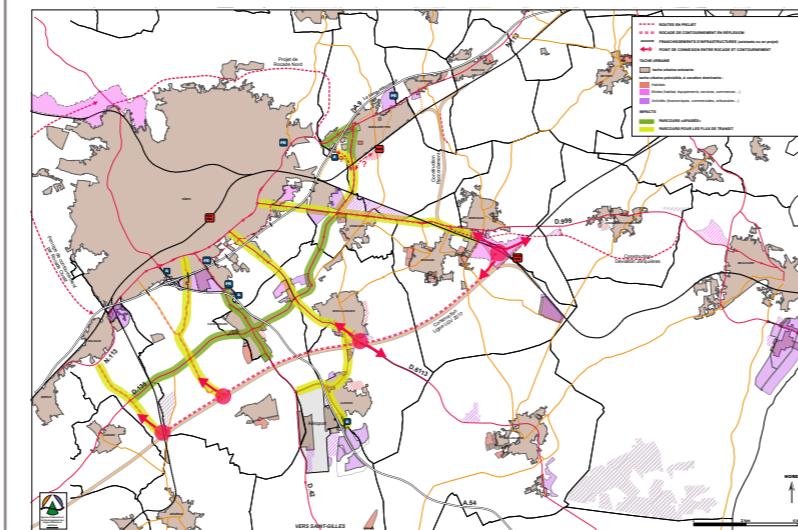
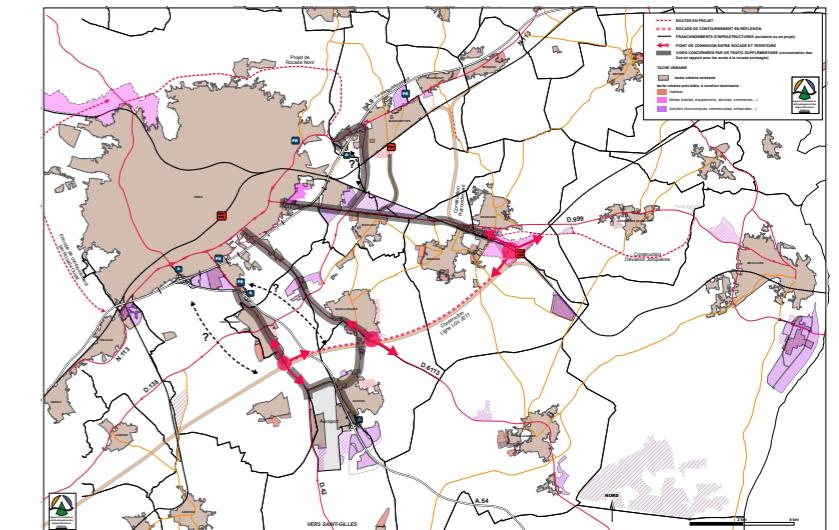
Une voie de contournement routier, entre le PEM TAGV/TER et Garons pour desservir l'aéroport, l'échangeur autoroutier et la zone d'activité Mitra est projetée aux abords de la voie ferrée de la LGV.

La liaison routière est directe entre le PEM TAGV/TER et Garons, mais :

- une augmentation du trafic sur les pénétrantes vers Nîmes due à la concentration des flux depuis le nouveau

contournement risque d'être générée et donc le problème de saturation de la RD.42 à Caissargues n'est pas résolu ;

- des travaux importants seraient à prévoir pour implanter une voie en parallèle de la LGV, qui traverse tantôt en remblai, tantôt en déblai le territoire, et passe très près de l'entrée Sud de Bouillargues ;
- peu d'amélioration sont à prévoir sur les liaisons routières entre le PEM TAGV/TER et les péages autoroutiers, à part celui de Garons, ou encore avec le parc relais du TCSP à Caissargues.



### SCÉNARIO : Une liaison Est-Ouest de contournement de Nîmes

La question d'une liaison à créer entre PEM TAGV/TER et les secteurs stratégiques de Garons (zone d'activité Mitra, échangeur A.54, aéroport) est traitée avec les deux autres rocades Ouest et Nord de Nîmes, en cours de réflexion, de manière à créer un contournement de l'agglomération nîmoise complet, cohérent, articulé correctement au réseau principal.

### Conclusion :

Le secteur Est Costières sera nettement « apaisé » lorsqu'une telle infrastructure routière sera réalisée. Cependant, il s'agit d'une réflexion à mener lors des études du schéma d'agglomération de Nîmes Métropole pour prendre en compte tous les enjeux, qui dépasse largement le secteur.

Aujourd'hui, il est assez clair pour l'ensemble des techniciens interrogés, que cette infrastructure ne pourra être implantée à proximité de la LGV en raison de la difficulté des travaux à réaliser et qu'il s'agit d'un projet à très long terme.





---

METTRE EN VALEUR L'ENTRÉE DE L'AGGLOMÉRATION DEPUIS LA ROUTE DE BEAUCAIRE,  
QUI CONSTITUE UN AXE DE DÉVELOPPEMENT STRATÉGIQUE SUR LES TRACES DE L'ANCIENNE VOIE DOMITIENNE

## Objectifs

La route de Beaucaire, prolongée par la rue du même nom dans la ville de Nîmes, constitue un axe historique reliant Nîmes à Beaucaire, et à une échelle plus large, le Languedoc à la Provence, sur les traces de la voie Domitienne, créée par les romains.

C'est un axe stratégique à plusieurs titres :

- Sur le secteur « Est Costières », cette route traverse un territoire périurbain, parcourt le paysage agricole des Costières, franchit le Vistre et le Buffalon et croise de nombreuses infrastructures : la voie ferrée, le boulevard Allende, la Languedocienne (A.9), la déviation de la RD.135, les liaisons inter-villages et bientôt la nouvelle ligne à grande vitesse LGV. Elle permet donc de découvrir toutes ces typologies d'espaces, qui peuvent singulariser le territoire, pour autant que l'on prenne garde à leur aménagement. Elle représente un axe révélateur de l'identité du territoire et permettant de rendre visible sa structuration.
- Le thème de la romanité constitue un fil directeur pour cette entrée de ville : notamment avec les traces de la voie Domitienne, c'est-à-dire un parcours en ligne droite, une organisation rectiligne du territoire et les vestiges de bornes militaires romaines, mais aussi avec Nîmes, la ville romaine, caractérisée par ses monuments majeurs (Porte Auguste, Arènes, Maison Carrée...) en point de mire.
- L'implantation de la gare TAGV-TER et de son projet urbain sur Manduel et Redessan, apporte une nouvelle force à cet axe et renouvelle sa dimension historique, culturelle, paysagère... Il devient ainsi un axe stratégique pour concevoir une nouvelle porte d'entrée de l'agglomération de Nîmes Métropole, voire du territoire gardois, et pour imaginer un nouveau modèle de

développement économique. Mais en même temps, c'est un territoire fragile parce qu'il va être soumis à de nouvelles pressions urbaines, résultant de sa position entre trois polarités : Nîmes, le futur pôle de la gare TAGV-TER et Beaucaire.

Ce contexte implique donc la nécessité d'imaginer un dessein, et d'élaborer une organisation avec tous les acteurs pour l'avenir de cette entrée d'agglomération. Les objectifs sont notamment :

- d'anticiper les pressions urbaines prévisibles sur l'axe en question, depuis Nîmes et au minimum, jusqu'à Jonquières ;
- de soigner l'image et le fonctionnement du secteur à partir de la nouvelle porte d'entrée que constitue le pôle d'échange multimodal de la gare TAGV-TER, en guidant les aménagements de manière à ce que les projets futurs construisent ou dessinent une identité forte, s'appuyant sur les qualités intrinsèques du territoire ;
- de définir une entrée d'agglomération originale, révélant en particulier le patrimoine culturel et historique lié à la Romanité, ainsi que les atouts agricoles, paysagers, environnementaux de la plaine de la Costière, aptes à renforcer l'identité et l'attractivité du territoire.

## Comment y parvenir?

### Développer l'attractivité touristique et économique

en mettant en avant les « marqueurs d'identité », comme le patrimoine romain, la viticulture, l'oenotourisme en articulation avec les caves coopératives existantes et les domaines viticoles qui développent des projets touristiques (caveau du château de Campuget, cave gallo-romaine du Mas des Tourelles...). Une nouvelle dynamique devrait être impulsée avec la programmation ambitieuse sur le plan de la culture et du patrimoine du territoire, dans le projet du quartier autour de la future gare TAGV-TER, auquel il s'agit de répondre sur le reste de l'axe d'entrée.

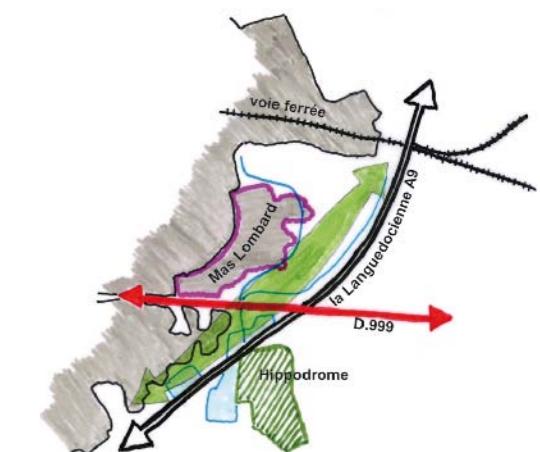
### Considérer cette entrée de ville au delà du périmètre « Est-Costièrre »,

en mettant en perspective les réflexions urbaines en cours, sur une épaisseur significative autour de l'axe, depuis le centre-ville de Nîmes jusqu'à la commune de Beaucaire, comprenant les projets Hoche-Sernam Université, Mas Lombard, la requalification de Chemin bas d'Avignon, l'extension de Grézan, la réalisation du quartier autour de la gare TAGV-TER, l'urbanisation future de Jonquières, voire les projets d'extension de Beaucaire... Il serait souhaitable de procéder à une déclinaison de la démarche sectorielle Est-Costièrre pour ce « sous-secteur », qui viserait à définir une orientation d'aménagement plus précise. Cette orientation pourrait faire l'objet d'une réflexion particulière en 2013, qui associerait plus fortement les acteurs, comme Nîmes ou Beaucaire.

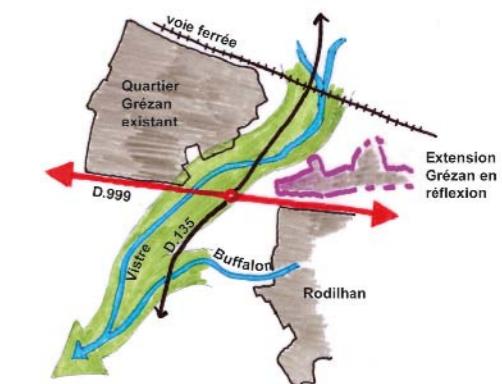
### Analyser le déroulement du parcours de la route de Beaucaire, sous l'angle du paysage

en envisageant les fonctions et vocations des différentes séquences traversées. En offrant un point de vue sur les spécificités de chaque séquence, l'analyse ci-jointe vise à mettre en évidence certains enjeux à prendre en compte dans la mutation de cet axe d'entrée, entre Nîmes et Beaucaire.

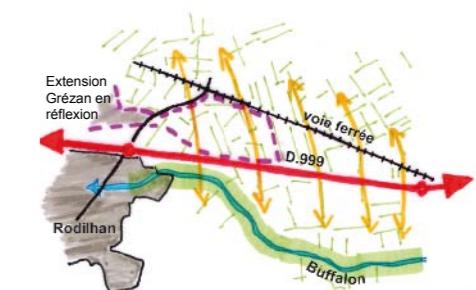
Séquence 6 Ouest



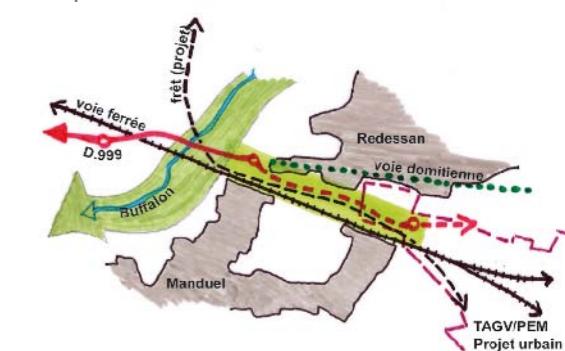
Séquence 4 Ouest



Séquence 2 Ouest

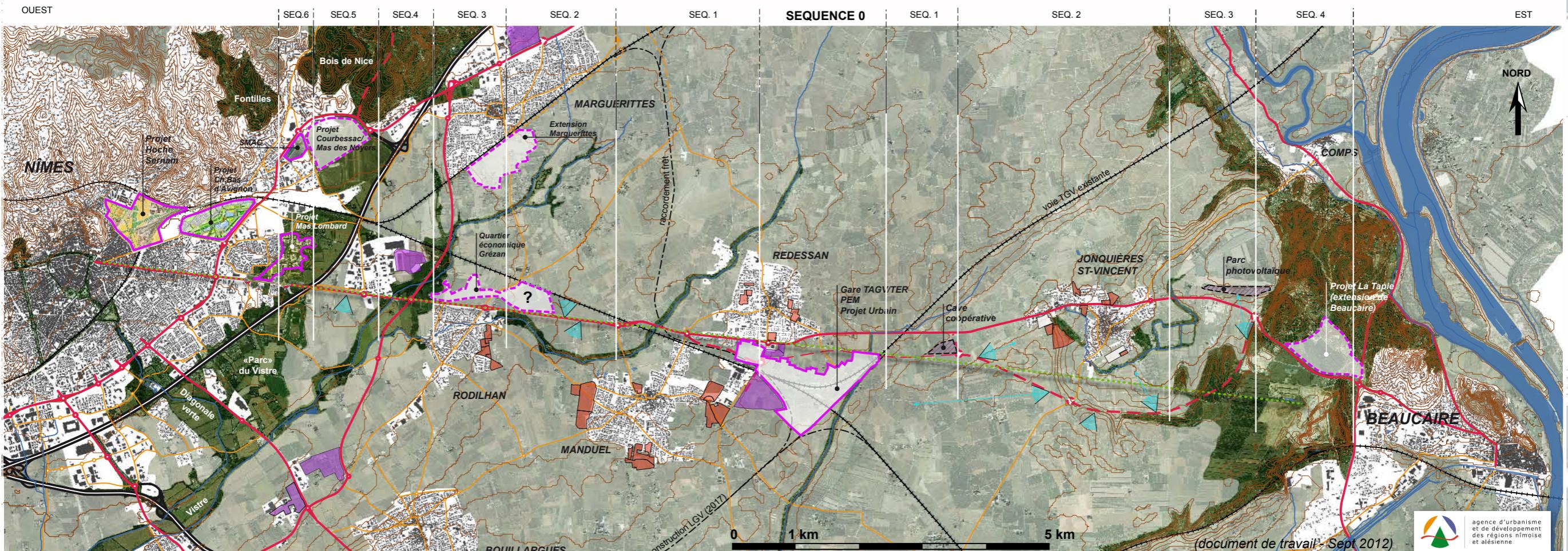


Séquence 1 Ouest



## Axe Nîmes-Beaucaire : un parcours, jalonné de séquences, sur les traces de l'ancienne voie domitienne

<b>COULEE Verte URBaine</b>	<b>CONFRONTATION VILLE - AGRICULTURE</b>	<b>SÉQUENCE VISTRE, PAYSAGE NATUREL</b>	<b>CONFRONTATION ARCHITECTURE - PAYSAGE</b>	<b>COULEE Verte AGRICOLE</b>	<b>SÉQUENCE PARKWAY, PAYSAGE ARTIFICIEL</b>	<b>QUARTIER GARE NOUVELLE</b>	<b>SEUIL DE L'AGGLOMÉRATION NÎMOISE</b>	<b>PAYSAGE AGRICOLE</b>	<b>EN PIED DE COLLINE : LA TRANSITION</b>	<b>MASSIF DE L'AIGUIILLE ET SAINT-ROMAN</b>		
<b>SEQ 6 Ouest : «Une coulée verte urbaine»</b> Fédérer les bassins de rétention nîmois et les espaces délaissés pour aménager un parc longeant l'A9, intégrant des jardins familiaux et des chemins «modes doux», créant une vitrine valorisante depuis l'infrastructure ainsi qu'un seuil «vert» en entrée de ville. <b>Fonctions :</b> récréatives, déplacements doux, écologiques, paysagères...	<b>SEQ 5 Ouest : «La confrontation Ville et Agriculture»</b> Améliorer les franges urbaines de Nîmes perceptibles depuis la D.999, en utilisant le potentiel paysager de l'agriculture «péri-urbaine» très présente sur cette séquence. Maintenir la bonne intégration de la façade du quartier Grézan sur la RD.999 (cheminement, alignement d'arbre structurants...) Fonctions : sociales, économiques, agricoles, paysagères, lisibilité de la ville...	<b>SEQ 4 Ouest : «Séquence Vistre et paysage naturel»</b> Se réapproprier le Vistre, faciliter sa renaturation, renforcer la végétation et la coulée verte et bleue qu'il forme, l'offrir comme espace de découverte de la nature aux citoyens. Fonctions : écologiques, paysagères, récréatives, pédagogiques...	<b>SEQ 3 Ouest : La confrontation Architecture - Paysage»</b> Donner à voir un manifeste architectural et paysager contemporain pour un nouveau quartier à vocation économique. Il est souhaitable que la réalisation de ce quartier s'élabore avec un cahier de recommandations architecturales et paysagères. Par exemple, la présence potentielle de l'eau sur ce site pourrait être mis en scène dans l'aménagement de pontons, de passerelles, de noues, de bassins de rétention, tandis que la conception des bâtiments pourrait constituer une réinterprétation contemporaine de l'architecture sur pilotis. Fonctions : économiques, paysagères, touristiques, attractivité/valorisation du territoire...	<b>SEQ 2 Ouest : «Une coulée verte agricole»</b> Maintenir et soutenir le territoire agricole identitaire en protégeant une largeur agricole suffisante entre Manduel et Rodilhan pour qu'une continuité de part et d'autre de la D.999 soit instaurée durablement. Cette continuité doit permettre d'assurer les conditions de maintien de la biodiversité associée à la mosaïque paysagère agricole. Un équilibre est donc à trouver entre la création du quartier économique extension de Grézan et le maintien de l'agriculture. Fonctions : économiques, agricoles, touristiques, paysagères...	<b>SEQ 1 Ouest : «Séquence park way, paysage artificiel»</b> Intégrer, tout en prenant en compte le tracé de la voie domitienne, les 3 ouvrages d'infrastructures (D.999 déviée, 2 voies ferrées) mais aussi les divers ponts, rampes et giratoires dans un aménagement paysager contemporain et artistique. En effet, à cet endroit stratégique et sensible où la trace de voie domitienne se perd (ou se retrouve selon le sens du parcours) et où les spécificités du site (cours d'eau, fossés, relief...) peuvent disparaître sous les ouvrages techniques, une intervention artistique, lisible depuis la route, serait apte à donner une certaine perception du lieu ou à mettre en scène des éléments en voie d'altération. Fonctions : déplacements, paysagères, culturelles, historiques, artistiques...	<b>SEQ 0 : «Quartier gare nouvelle»</b> Séquence contemporaine et attractive, porte d'entrée du territoire nîmois, concrétisé par la création du nouveau quartier urbain projeté autour de la Gare TAGV/TER et du PEM (voir études en cours)	<b>SEQ 1 Est : «Le seuil de l'agglomération nîmoise»</b> Instaurer les conditions du maintien de l'agriculture sur ce site sensible, perceptible comme sas, ou transition, entre deux milieux très différents. Garantir une mise en scène intéressante de cette étape particulière implique une parfaite intégration de la future cave coopérative : une orientation des constructions adaptées au contexte, un accès routier et des espaces artificialisés le moins important possible, un accompagnement de végétaux appropriés à la taille du bâtiment et aux Costières... Fonctions : paysagères, agricoles, déplacements, paysagères...	<b>SEQ 2 Est : «Séquence Paysage agricole»</b> Maintenir et soutenir la campagne agricole de Jonquières, de part et d'autre de la D.999 déviée ; Créer un front urbain intéressant à lire depuis le futur nouveau contournement ; Mettre en scène la voie domitienne (éventuellement par le biais d'une intervention artistique) Fonctions : urbaines, agricoles, déplacements, paysagères...	<b>SEQ 3 Est : «En pied de colline, la transition»</b> Prendre en compte le statut particulier de cette séquence : les changements de cap, de relief, de paysage... éventuellement en créant des fenêtres orientant le regard depuis la route. Intégrer l'installation des panneaux photovoltaïques en observant les caractéristiques des parcelles agricoles (taille, forme, orientations, végétation, haies...) et en insérant, en connaissance de cause, les ouvrages et les accès techniques. Fonctions : paysagères, découverte de Jonquières	<b>SEQ 4 Est : «Massif de l'Aiguille et de l'abbaye de Saint-Roman»</b> Prendre en compte l'éventuelle évolution de cette section de route, dont le statut peut considérablement changer avec l'extension de Beaucaire sur le site de La Tapie .		
OUEST	SEQ.6	SEQ.5	SEQ.4	SEQ. 3	SEQ. 2	SEQ. 1	<b>SEQUENCE 0</b>	SEQ. 1	SEQ. 2	SEQ. 3	SEQ. 4	EST





## ➤ Conclusion

Les orientations d'aménagement mis au point dans la démarche sectorielle Est Costières, ont nécessité plusieurs réunions au cours de l'année 2012, où les participants ont pu s'exprimer sur des principes d'aménagement et des projets, proposés par l'Agence et les élus des communes. Ils ont pu explorer ce que ces projets impliquent en terme de mise en œuvre, proposer des solutions alternatives, ou encore relever des oubliés ou partager des réserves. Un débat final, qui s'est tenu sur deux réunions, a eu lieu début 2013. La fin des travaux liés à la démarche sectorielle a été validée et dans l'ensemble, les orientations ont plutôt été approuvées par les élus des 8 communes concernées. La synthèse des débat peut se résumer ainsi :

### **De l'utilisation de l'agriculture, du paysage et de l'environnement comme socle du projet de territoire...**

Les principes d'aménagement qui visent à valoriser, protéger, maintenir l'agriculture, le paysage et l'environnement dans le développement du territoire du secteur Est Costières ont relevé un grand intérêt et une approbation générale des participants.

Les participants s'entendent sur la certitude que le territoire possède des atouts et doit conserver une présence agricole forte. Il a des opportunités pour dynamiser les filières agricoles, oléicoles, viticoles, tout en les articulant avec la recherche, le tourisme, le lien social... L'intérêt des actions du lycée agricole de Rodilhan, qui constituent un levier essentiel pour ce territoire, tant en matière agricole, que de recherche est souligné par plusieurs personnes. Il mérite d'être valorisé, pour former un nouveau pôle, avec par exemple, l'accueil de nouveaux laboratoires. De même, la Maison de la Garrigues à Marguerittes est un moteur pour développer des projets agricoles, mais aussi pédagogique, de recherche ou à visée touristique.

Cependant, des réserves sont émises sur la réelle possibilité de parvenir à mettre en œuvre certains

projets agricoles. En effet, M.Bécamel relève les obstacles que l'agriculteur rencontre pour vivre de sa production, dans la conjoncture économique actuelle : aujourd'hui le monde agricole rencontre de grosses difficultés économiques, l'activité n'est pas rentable et les agriculteurs tendent à se retirer et disparaître, laissant des terres non cultivées et dévalorisantes pour le cadre de vie. En ce qui concerne l'économie et l'activité agricole, M.Mounis rappelle que Nîmes Métropole n'a pas de compétence directe pour gérer ces phénomènes. M.Portal signale que l'on ne peut pas pourtant nier l'économie agricole existante, qui représente un poids important et insiste pour qu'on la prenne en compte. De nombreuses initiatives émergent un peu partout avec les producteurs, qui développent par exemple des circuits courts de commercialisation des produits agricoles locaux, dans un objectif de santé publique mais aussi d'agriculture durable : si un travail de recensement et d'organisation pour fédérer toutes ces initiatives étaient soutenues et renforcées par les acteurs locaux, cela permettrait de fédérer un projet solide. Pour lui, d'une façon générale, les chambres consulaires ne sont pas assez sollicitées, et notamment en ce qui concerne l'agriculture.

La question du foncier a également été évoquée. Pour mener à bien des projets d'agriculture péri-urbaine croisant production agricole, préservation de l'environnement et amélioration du cadre de vie et des aménités des citadins, le manque de foncier appartenant à la collectivité est un frein. Des stratégies d'acquisition ou de contractualisation sont alors à mettre en place. L'exemple est donné de Redessan, où le cadre de la protection des captages prioritaires, au titre de la Loi Grenelle, a permis l'acquisition de terres par la collectivité afin qu'elle en maîtrise complètement la gestion. La délimitation des zones de protection des captages dans le PLU est donc utile aussi pour appuyer une politique foncière ou de gestion. Un travail partenarial est à mener avec la Chambre d'agriculture et le Conseil général auquel la loi a donné des prérogatives en ce domaine, pour avancer concrètement sur cette question.

L'ensemble des participants montrent une grande volonté pour miser sur la protection des terres agricoles, qu'ils peuvent mettre en œuvre dans les PLU en prenant en compte le zonage des potentiels paysagers et environnementaux préconisés dans la Charte des Costières et en repérant les meilleures terres agricoles. Mme Sabatier rappelle que la préservation de la plaine du Vistre est particulièrement stratégique, en particulier parce qu'elle détermine l'identité de sa commune et de l'agglomération, lorsque les voyageurs découvriront le territoire à partir de la future gare TAGV-TER.

En ce qui concerne la possibilité d'un projet intercommunal à vocation d'activités sportives, éducative ou de sensibilisation à l'environnement à proximité de Bouillargues, M.Portal a rappelé l'existence d'un projet d'installation de parc, présenté autrefois à différentes commissions de l'agglomération. En effet, en 2006, l'Association un Jardin Contemporain avait demandé à la SEGARD et à Managétic System une étude de faisabilité pour un projet de grand parc destiné à l'accueil de tous, permettant la rencontre, l'ouverture et la créativité, favorisant le développement des liens sociaux. Son programme associait parc botanique récréatif, plan d'eau, restauration, kiosque à musique, théâtre, aires de jeux, de glisse, de pique-nique... Ce projet et ses porteurs pourraient-il être réactivés ? Par ailleurs, bien qu'ils déplorent le manque de moyens financiers, notamment dans le cadre du PPRI, l'ensemble des élus, est plutôt favorable à la valorisation paysagère et environnementales des bassins de rétention et de leur utilisation plus large comme espaces de loisirs potentiels et de promenade.

### **Du développement harmonieux et de l'organisation de la complémentarité des fonctions urbaines au sein du secteur Est Costières, qui riment aussi avec un réseau viaire hiérarchisé et des espaces publics correctement structurés...**

D'une façon générale, face à l'exposé des tendances démographiques présentées par l'agence d'urbanisme en ce qui concerne le territoire de Nîmes Métropole pour l'horizon 2030, les participants sont plutôt dubitatifs face à ces chiffres qu'ils jugent un peu excessifs, par rapport à leur capacité d'accueil tant en terme d'espace, qu'en terme économique et social. Mme Sabatier précise que Nîmes Métropole a demandé à l'INSEE de réaliser des projections démographiques pour les aider à prendre les bonnes décisions en ce qui concerne le Plan Local de l'Habitat, qui est en cours de révision. Sur le rôle à jouer du secteur par rapport à l'accueil de nouveaux habitants, les participants sont plutôt sceptiques sur les possibilités de forte implication du secteur Est Costières pour absorber une forte hausse du poids démographique. Pour eux, il s'agit d'un secteur contraint à divers titres : l'inondation (Caissargues), le bruit de l'aéroport (Garons), la préservation de l'environnement (Natura 2000) et la difficulté à développer les équipements en fonction de l'accueil d'habitants (Jonquières)...

Outre cette défiance, la manière dont la répartition pour l'accueil de nouveaux habitants pourrait s'effectuer sur le long terme au sein d'Est Costières, c'est-à-dire la logique de hiérarchisation des fonctions urbaines proposées, semble acceptée par tous. Deux points ont toutefois fait réagir certains participants.

- D'une part, M. Dalmas précise que sa commune n'est pas sans contrainte comme le laisse supposer les cartes présentées par l'Agence, mais au contraire, très impactée par le bruit de l'aéroport, qui pourrait encore augmenter avec l'arrivée des canadiens ou encore par la proximité de la Zone de Protection Spéciale (Natura 2000), qui a nécessité des études supplémentaires et onéreuses pour la

commune lors de la révision du PLU de Garons. Pour lui, l'éventuelle grande capacité foncière de Garons n'est donc pas si évidente et les projets d'extension urbaine pas aisés à mettre en œuvre, surtout s'ils ne sont pas soutenus par la collectivité.

- D'autre part, même si la démarche sectorielle n'a pas pour objet la réflexion sur le programme du quartier qui va être construit autour de la nouvelle *Gare TAGV*<sup>1</sup>, la question de la présence d'habitats à créer dans ce futur quartier, qui est proposée dans les études urbaines préalables et de positionnement, fait débat. En effet, pour M.Giely comme pour Mme Sabatier, il est difficile d'imaginer une réelle mixité entre des activités économiques et de l'habitat, entre la gare et les futures infrastructures ferrées comme routière. Pour M.Giely en particulier, la vocation économique de cet espace est impérative, sous la forme par exemple d'un éco-parc, comme celui de Rovaltain, la zone d'activités qui se développe à proximité de la gare TGV de Valence. Cependant, M. Mounis explique que rien n'est encore décidé sur le programme en question car les études sont en cours. Lorsque les études auront suffisamment avancé pour permettre d'éclairer certaines interrogations et de nourrir la réflexion, un dialogue compétitif sera lancé au printemps 2013. Chacun exprimera son avis, les acteurs pourront être force de proposition et cette concertation alimentera le projet.

Par ailleurs, les orientations proposées qui ont pour objectif d'organiser la complémentarité des fonctions urbaines, au sein du secteur Est Costières, ont été débattues spontanément, de manière itérative, avec les principes d'aménagement favorisant un réseau de déplacement efficace. L'Agence a toutefois rappelé que le réseau viaire n'est pas seulement une problématique de déplacement mais dépend aussi de la qualité et de la lisibilité des espaces collectifs, publics que sont les routes, les rues, les dessertes, accompagnés de leurs trottoirs, pistes cyclables, alignement d'arbres, façades urbaines ou campagnardes... La hiérarchisation et

<sup>1</sup> *En effet, des études sont actuellement en cours avec un groupement de bureaux d'études multidisciplinaires mandaté par Nîmes Métropole pour affiner le programme et le dessin du quartier autour de la Gare TAGV-TER. Tandis que la démarche sectorielle s'intéresse plutôt à l'organisation et la hiérarchisation plus largement du territoire « Est Costière » dans la perspective de l'ouverture de cette gare.*

les actions proposées par l'Agence sur cet ensemble d'espaces collectifs (routes principales, secondaires entre les bourgs, rues structurantes ou de desserte à l'intérieur des bourgs, etc...) ont nécessité quelques éclaircissements, mais sont, à priori, partagées par les participants. De plus, la question de la liaison routière entre la Gare TAGV-TER et Garons (quartier Mitra + Aéroport + A.54) est un sujet préoccupant pour les communes du secteur. La plupart des participants sont d'avis que la réussite de la Gare TAGV-TER et du projet d'activités économiques autour, dépend de leur accessibilité routière avec les autres principaux quartiers d'activités économiques, notamment le futur MITRA ou encore l'Aéroport. De plus, la création de cette liaison entraînerait l'apaisement du secteur, qui est aujourd'hui soumis à un fort transit laissant supposer une aggravation de la situation. M. Mounis soutient l'idée que ce projet implique, dans un premier temps, la démonstration de l'utilité de cette liaison, par des études d'ingénierie qui détermineraient les fonctions de cette rocade et les points à relier, et sans doute, dans une perspective plus large, à l'échelle de l'agglomération de Nîmes Métropole. Pour lui, cette liaison est une question pour les élus de demain. Néanmoins, il lui semble impératif que les élus exercent une politique foncière afin de réservier l'avenir. Cette question sera affinée dans le cadre du Plan des Déplacements Urbains de Nîmes Métropole, dont la révision va débuter. Aujourd'hui, les propositions de hiérarchisation de voiries et de requalification des espaces collectifs pointées dans cette démarche sectorielle préparent le territoire vers une mutation à plus long terme, qui se concrétisera, sans doute à l'avenir, par une nouvelle liaison routière, mise en relation avec les voiries structurantes et requalifiées comme telles.

### De la mise en valeur de l'entrée de l'agglomération par la route de Beaucaire, véritable axe de développement stratégique sur les traces de l'ancienne Voie Domitienne...

L'ensemble des participants a pris connaissance des enjeux mis en évidence par l'Agence, par rapport au statut stratégique de l'axe Nîmes Beaucaire et à l'importance de cette nouvelle porte du territoire, offerte par la Gare TAGV-TER. Ils adhèrent notamment à la lecture proposée qui vise à définir des vocations et des fonctions urbaines ou paysagères sur les séquences du parcours d'entrée, à partir de la Gare TAGV-TER. L'idée de procéder à une déclinaison de la démarche sectorielle sur cet axe, pour réaliser une étude urbaine s'appuyant sur une nouvelle échelle et intéressant de nouveaux acteurs (Nîmes et BTA) semble satisfaire les acteurs de la démarche.

L'Agence s'engage donc en 2013 à mener une nouvelle réflexion, fédérant les acteurs des différentes villes traversées, pour faire émerger une attitude collective favorisant les mêmes orientations d'aménagement pour les diverses opérations futures, pour la préservation des éléments du paysage et la constitution d'une entrée d'agglomération capable de révéler son identité et d'offrir une image valorisante.

### Au final, les principaux concepts et projets qui fédèrent l'ensemble des participants de la démarche sectorielle Est Costières sont :

- la conception d'un grand « parc péri-urbain multi sites » sur la plaine agricole et autour du Vistre qui fédère des sites agricoles, naturels ou récréatifs, pouvant engager la réalisation d'équipements culturels, sportifs ou éducatifs d'intérêts communautaires ;
- la protection des zones agricoles et la préservation du paysage impliquant des limites à l'étalement urbain et pouvant aussi engager des requalifications ;

- la définition de deux pôles principaux de centralité d'une part, avec Manduel et Redessan efficacement relié à Nîmes et desservi par une nouvelle gare TER et par la gare TAGV en 2020. Et d'autre part, avec le vaste site d'activité économique composé de la plateforme aéroportuaire à proximité de Garons qui mêle près de 2000 emplois civiles et militaires et la zone Mitra en cours d'aménagement et de commercialisation (point de rencontre entre couloir autoroutier languedocien et région PACA). Enfin, les communes de Garons, Bouillargues et Jonquières Saint-Vincent sont définies ainsi comme les noyaux villageois, en appui de ces pôles principaux de centralité ;
- la mise en place d'un réseau de déplacements doux à court terme, reliant les villages à Nîmes (notamment les zones économiques et les établissements scolaires) et les villages entre eux pour les déplacements quotidiens, capable d'apporter une vraie réponse à l'encombrement routier constaté ;
- le confortement de la 1<sup>ère</sup> couronne péri-urbaine de Nîmes, dans sa vocation multifonctionnelle, qui nécessite d'engager des opérations de requalification et de renouvellement urbain ;
- l'amélioration du plan de circulation général du secteur Est Costières incluant également l'amélioration de la circulation à l'intérieur et au travers des villages ;
- le besoin de mettre en œuvre une étude d'ingénierie qui déterminera plus précisément les fonctions d'une liaison entre le quartier de la Gare TAGV-TER, celui de MITRA et de l'aéroport, voire d'un lien pour contourner le Sud nîmois et raccorder les rocades en projet à l'Ouest et au Nord de Nîmes, dans le but d'actionner ultérieurement les outils de mobilisation foncière ;
- la nécessité de mettre en valeur l'axe d'entrée du territoire à partir de la Gare TAGV-TER, dans la direction de Nîmes, comme dans celle direction de Beaucaire ;



## Contacts :

### Référent :

Etienne TOUSSAINT / 04 66 29 43 53  
etienne.toussaint@audrna.com

### Chargées d'études :

Clotilde WATIER / 04 66 29 08 65  
clotilde.watier@audrna.com

Martine CAHUZAC / 04 66 29 09 42  
martine.cahuzac@audrna.com

## Crédits :

Crédits photos :  
© IGN 25

### Cartographies :

Convention n°10185 - SCAN25 V2 IGN/SIG LR  
® Reproduction interdite

Conception/réalisation :  
audrna - novembre 2012

