



# PROJET DE RENOUVELLEMENT urbain métropolitain DE LA PORTE OUEST

CONCERTATION PREALABLE

NOTICE EXPLICATIVE



## **1) Le grand Ouest nîmois, un territoire de contrastes**

La Porte Ouest fait partie de l'Ouest nîmois, un vaste secteur d'environ 2 000 ha et de 40 000 habitants situé entre garrigues et plaine du Vistre, actuellement constitué de grandes emprises foncières (Zone Industrielle de Saint-Césaire, emprises militaires et ferroviaires, Marché Gare, Mas des Rosiers, Mas des Juifs).

Longtemps considéré comme une périphérie de la ville, où ont été installées les grandes infrastructures ségrégatives et les activités industrielles, l'Ouest Nîmois est devenu progressivement un site stratégique. Porte d'entrée de la Ville de Nîmes, ses gisements fonciers, principalement en mutation, en font un site privilégié pour le développement de l'Agglomération.

Interface entre la ville dense, les garrigues habitées et la Vaunage, l'Ouest Nîmois est riche d'une diversité de quartiers et de formes urbaines, où des secteurs résidentiels voisinent avec de grandes zones d'activités économiques et des grands ensembles d'habitat collectif.

### ***a) Un développement urbain par étapes successives***

Le secteur Ouest de la Ville de Nîmes s'est considérablement développé depuis trente ans, via une urbanisation successive réalisée par étapes.

Les années 1960 et 1970 ont vu la création d'une ZUP comprenant les quartiers d'habitat collectif de Pissevin et Valdegour, plusieurs lotissements d'habitats individuels, la création du Marché d'Intérêt National (M.I.N.) désormais déclassé, de la Zone Industrielle de Saint-Césaire et la réalisation des grandes infrastructures routières - la R.N. 106 et l'Autoroute A9, le boulevard Kennedy, l'échangeur autoroutier « Nîmes Ouest » - répondant à l'augmentation des flux circulatoires de transit et de desserte locale, mais entraînant un cloisonnement de ce territoire.

Les années 1980 et 1990 ont été marquées par la réalisation des grands équipements publics notamment l'hôpital Carémeau et ses nombreuses extensions, la Faculté de Médecine, l'I.U.T. de Saint-Césaire.

### ***b) Un poumon économique de l'agglomération nîmoise***

L'Ouest nîmois représente aujourd'hui une polarité économique majeure de Nîmes et de son agglomération, avec 1 700 entreprises et 8 500 emplois dans le commerce, l'artisanat, la logistique, l'alimentaire et la santé (dont 4 500 emplois sur le pôle du CHU Carémeau).

Compte-tenu de sa situation et de sa desserte, l'Ouest nîmois a connu de nombreux développements économiques, autour d'une diversité de pôles d'activités rayonnant aux échelles départementales et régionales :

- Les activités industrielles, artisanales et logistiques regroupent sur la frange Ouest plus de 2500 emplois dans la ZI de Saint-Césaire et 200 emplois au marché gare ;
- Le Pôle Santé de Carémeau regroupant des équipements majeurs de santé (CHU, Institut de cancérologie, école d'infirmières) et des activités médicales représente 4 500 emplois ;
- Le régiment du 4<sup>ème</sup> Régiment du Matériel (RMAT) représente 450 emplois ;
- Les activités artisanales et commerciales développées au Sud représentent plus de 5 000 emplois (Mas de Cheylon, Mas des Rosiers (800 emplois), Ville Active (2 600 emplois), Mas de Vignolles (2 350 emplois).

De part et d'autre de la RN106 se trouvent également de grands équipements métropolitains tels que le pôle d'enseignement de Saint-Césaire (IUT, lycées professionnels), la DDTM et la MSA du Gard.

### ***Focus sur la ZI de Saint-Césaire***

La ZI de Saint-Césaire est une Zone Industrielle ancienne, aménagée sur 120 ha, dans les années 1960, entre l'avenue Kennedy (route de Sommières) et les voies ferrées sur lesquelles elle est embranchée, à proximité de la gare de péage de Nîmes Ouest. Elle compte aujourd'hui 460 entreprises et 2 500 emplois, mais ne dispose plus de capacités d'extension.

Son activité économique évolue notamment vers le commerce et les services. L'activité logistique y est importante, mais elle souffre des difficultés d'accès notamment à l'autoroute A9 via la RN106 aujourd'hui saturée. Cependant, elle répond à une réelle demande et connaît un renouvellement régulier des entreprises.

Les plus grandes emprises foncières dédiées aux activités industrielles et logistiques sont localisées dans la partie Ouest de la zone, alors que les petites emprises dédiées au commerce de gros et activités de services sont localisées dans la partie Nord du site et aux abords du quartier Mas de Roman. Un grand tènement foncier est également occupé par le 4<sup>ème</sup> RMAT au Sud de la zone, le long de la voie ferrée, ce dernier ayant besoin d'un embranchement ferroviaire.

Malgré les problèmes d'accessibilité que rencontre cette zone, la congestion des voiries, le manque de signalétique et la présence de locaux de production et d'entreposage vétustes plutôt chers, cette zone est extrêmement prisée par les professionnels.

Le secteur de la Porte Ouest demeure le principal pôle d'emploi de l'agglomération.

### ***c) Un territoire habité***

L'Ouest nîmois est aussi le support de fonctions résidentielles qui se sont développées principalement en continuité du centre-ville dans les quartiers de Montaury, Puech du Teil et Capouchiné, autour du village de Saint-Césaire, dans les grands ensembles de Pissevin et Valdegour et, sur toute la partie Nord, dans la « garrigue habitée », caractérisée par un tissu résidentiel peu dense.

Entre 2008 et 2018, la croissance démographique du grand Ouest nîmois est comparable à celle de l'ensemble de la commune, à un niveau d'environ 0,7 % par an. Il est intéressant de noter une

croissance qui se maintient entre 2013 et 2018 (+0,3 %/an), dans un contexte de solde naturel positif, tandis que le reste de la commune perd des habitants (-0,2 %/an) sur la même période. Ce constat masque de fortes disparités au sein du vaste ensemble que constitue le « grand Ouest nîmois ».

Un peu plus de la moitié des habitants du grand Ouest nîmois habite dans le QPV de Pissevin-Valdegour, soit environ 15 000 habitants. Ce quartier populaire et précaire a bénéficié du PNRU et aujourd'hui du NPNRU. Les démolitions ont eu un impact fort sur le quartier puisqu'il comptait près de 5 700 logements en 2008, contre un peu moins de 5 200 logements en 2018, tandis que le NPNRU prévoit plus de 600 démolitions dans le quartier d'ici 2026, signe d'une poursuite de cette tendance. Malgré tout, la population du quartier est stable ces dix dernières années, avec notamment un rebond de la croissance entre 2013 et 2018 (+0,7 %/an).

Toutefois, les autres secteurs d'habitat du grand Ouest nîmois ont porté la croissance démographique entre 2008 et 2018 avec un taux annuel de variation de la population moyen de près de 2 %, plus de deux fois supérieur à celui du reste de la commune. Cette dynamique s'explique par la réalisation de plusieurs opérations ayant produit un nombre important de logements précisés ci-après. Les opérations en cours du Petit Védelin et des Roches Blanches, de la ZAC Puits de Roule, l'OAP "intensification urbaine le long du TCSP", ainsi que la production de logements dans le cadre de l'opération de la Porte Ouest vont encore renforcer le poids démographique de l'Ouest nîmois.

Tous ces projets s'inscrivent dans un contexte de mutation profonde du secteur et témoignent de l'enjeu qu'il représente à l'échelle de la ville et de l'agglomération. Le projet de la Porte Ouest s'inscrit dans ce contexte.

#### ***d) Un territoire de projets et d'avenir***

##### ***Des projets d'infrastructures de déplacements :***

- La création d'un Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) autour de la gare de Saint-Césaire déplacée et située entre le Marché Gare et la Porte Ouest, avec une mise en service prévue d'ici à 2030.
- Le prolongement vers le futur PEM de la ligne de Transports en Commun en site Propre (TCSP) T2 réalisée aujourd'hui entre le pôle santé du CHU de Carémeau à l'Ouest et laSMAC Paloma à l'Est de Nîmes,
- La réalisation du contournement routier Ouest de Nîmes (CONim), composé de deux éléments : une voie express à 2x2 voies qui se connectera à l'A9 entre Nîmes et Milhaud et une voie de liaison entre la RD 40 (boulevard Kennedy) et la RN113 (route de Montpellier) avec une mise en service prévue en 2028, ce projet s'accompagnant d'une requalification de la RN106 en boulevard urbain.

##### ***Des projets de renouvellement et de développement urbain :***

- Le renouvellement urbain des quartiers Pissevin et Valdegour (NPNRU) avec l'objectif de réinscrire ces quartiers dans la dynamique de développement de l'Ouest nîmois, notamment en les désenclavant et en confortant le quartier de Pissevin comme une centralité

secondaire à l'échelle de l'Ouest Nîmois tout en maîtrisant sa dédensification,

- Le développement du pôle santé sur le site du CHU Carémeau prévue jusqu'en 2027,
- La requalification du Marché Gare avec la valorisation du secteur agroalimentaire présent sur site et la restructuration du secteur patrimonial d'architecture industrielle moderne (ancien abattoir, halle aux bestiaux) en un parc d'activités tertiaires avec une date de livraison prévue en 2032.

### **Des réalisations récentes et des projets résidentiels :**

- La ZAC du Saut-du-Lièvre (plus de 300 logements),
- Le secteur de Védelin, entre la route de Sommières (RD 40) et la route de Sauve, qui comprend le petit Védelin (420 logements) et le domaine de Védelin (330 logements),
- La ZAC du Puits de Roule, au Nord de Valdegour (126 logements)

Le futur quartier actif durable de la Porte Ouest devra donc s'inscrire dans cette dynamique mais aussi contribuer à la dynamique régionale de métropolisation entre Nîmes et Montpellier.



**Les dynamiques du Grand Ouest Nîmois (Gautier Conquet arch. urb.)**

## 2) Le PLU de la Ville de Nîmes : les orientations du PADD

Approuvé le 7 juillet 2018 (1<sup>ère</sup> modification simplifiée approuvée le 06 juillet 2019 et 2<sup>ème</sup> modification simplifiée approuvée le 06 novembre 2021), le PLU de Nîmes met en avant au travers de son PADD la Porte Ouest comme un secteur de projet nouveau qui répond à l'objectif de modération de la consommation d'espace et qui est ciblé dans les objectifs de promotion de la mixité des formes urbaines et de la préparation des mutations de certaines ZAE. En voici les extraits :

### « 2.3. ASSURER LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE DE LA VILLE ET DE L'AGGLOMERATION

#### 2.3.1. Améliorer l'attractivité, l'accessibilité et l'image des zones d'activités

*La Ville souhaite que soient créées les conditions favorables au développement de l'emploi relevant à la fois de l'économie présentielle et de l'économie de production en privilégiant les localisations dans les sites existants. En effet, des investissements importants ont été réalisés au cours des dernières années en matière d'offre foncière pour des activités tertiaires (Parc Georges Besse, Mas des Abeilles), commerciales (Mas de Vignoles) ou de production (KM Delta, ZAC de Valdegour). Il s'agit désormais de veiller à la rentabilisation de ces sites notamment par la densification, mais aussi de favoriser les mutations et le renouvellement des zones anciennes ou relativement récentes en entrées de ville : Saint-Césaire, Route de Montpellier, Marché Gare, Ville Active, Mas Chalvidan, Grézan. Les efforts engagés en matière d'équipement des espaces économiques par la fibre optique et la desserte en transport collectif et en modes actifs devront être poursuivis .*

### 3.1. CONTENIR LE DEVELOPPEMENT DE LA VILLE ET ÉCONOMISER L'ESPACE

#### 3.1.1. Modérer la consommation de l'espace

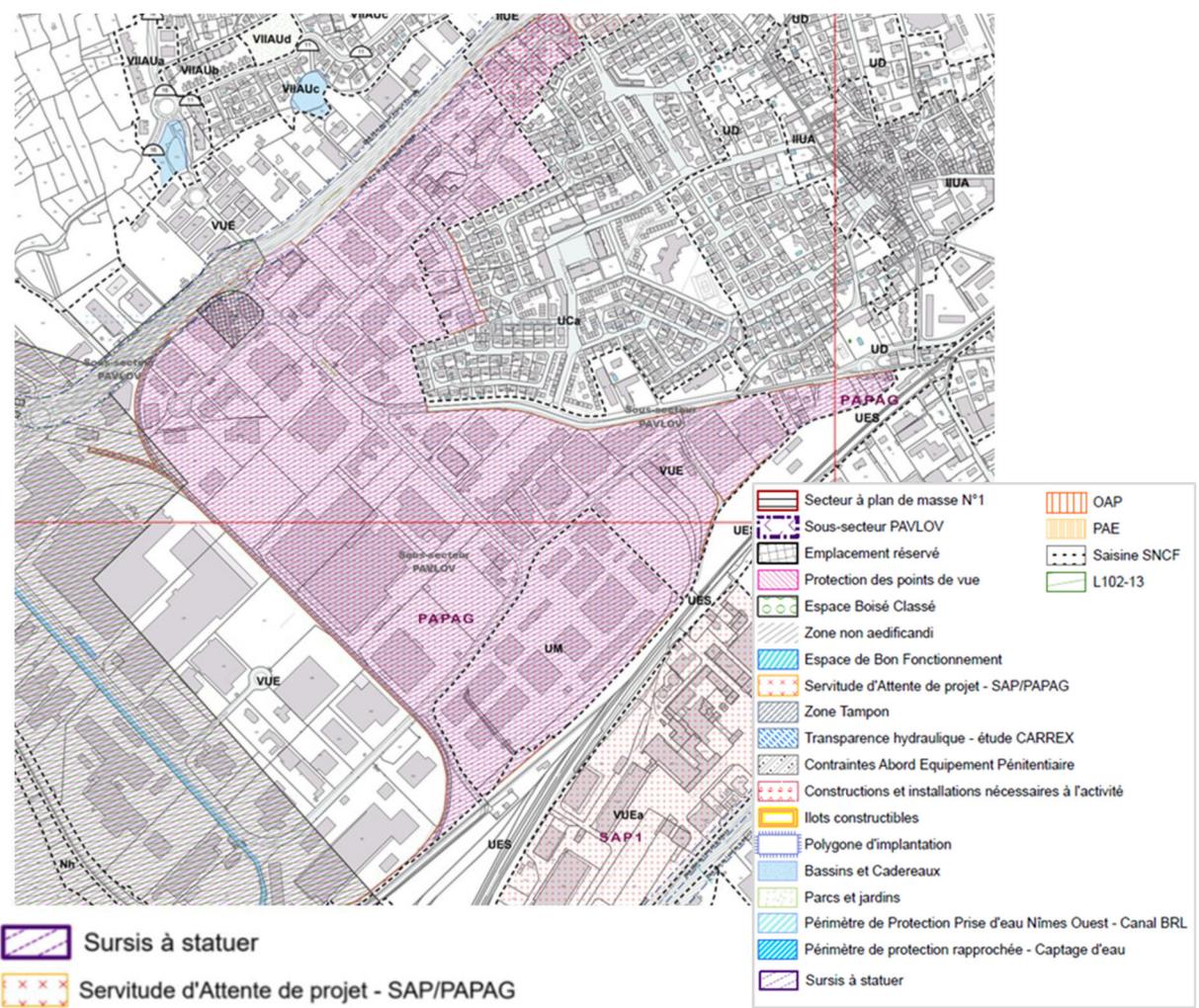
*L'objectif de la Ville est de réduire la consommation d'espace en privilégiant le renouvellement de la ville sur elle-même et la requalification ou la restructuration des sites urbains obsolètes ou en difficulté. Ainsi, il est prévu que 70% de la production de logements et des activités urbaines qui leur sont liées soient réalisés dans le tissu urbain existant. Le contour des zones urbaines et leur réglementation associée ont été revus pour faciliter la mise en œuvre de cet objectif d'intensification urbaine tout en veillant au respect du PPRi et à la qualité urbaine.*

#### 3.1.2. Promouvoir une plus grande mixité des formes urbaines

*Le développement et le renouvellement de la ville nécessitent d'être repensés de façon à sortir de la logique du « zoning » qui a prévalu pendant de nombreuses décennies et qui a conduit à la création de grands ensembles aux fonctions bien établies (zones d'activités, zones d'habitat collectif, zones commerciales.). Il est nécessaire d'adapter l'habitat au mode vie méditerranéen. La mixité des fonctions urbaines sera recherchée dans les opérations nouvelles afin de mêler de façon harmonieuse, habitat, économie résidentielle, équipements et services de proximité, espaces publics. Une attention particulière sera portée à l'insertion paysagère et environnementale des sites en se référant aux critères des éco quartiers à l'instar des opérations en cours ou projetées telles que Hoche Université et Mas Lombard. Cette mixité des fonctions urbaines prévaudra aussi pour les opérations de renouvellement urbain qu'il s'agisse des quartiers NPNRU ou des futurs sites de reconversion comme Porte Ouest.*

#### 3.1.3. Préparer les mutations de certaines zones économiques

Le secteur de Saint-Césaire, aujourd'hui occupé par des activités de stockage et de production, ne répond plus pleinement aux besoins des acteurs économiques. Certains établissements fortement consommateurs d'espace ont des difficultés à se maintenir, faute de place et d'accessibilité suffisantes. D'autres, au contraire, ont toute leur raison d'être dans le site car leurs activités pratiquées ne sont pas polluantes et n'engendrent pas de nuisances. C'est dans ce contexte qu'une démarche de restructuration du site est engagée, « La Porte Ouest ». Ce projet vise à programmer dans le temps la mutation d'une partie du secteur afin de renouveler l'offre économique, d'introduire des activités tertiaires, de développer de l'habitat au plus près des emplois et de créer un vaste espace vert dédié aussi à la rétention des eaux pluviales. Il apportera à ce territoire une accessibilité tous modes de façon à réduire les déplacements motorisés : desserte en transport collectif, pôle d'échanges avec le déplacement de la gare de Saint-Césaire, modes actifs. Les secteurs autour du Marché Gare et au sud du CHU de Carémeau, destinés à conforter le pôle médical tertiaire, constituent les premiers sites d'études.



(Mêmes périmètres superposés)

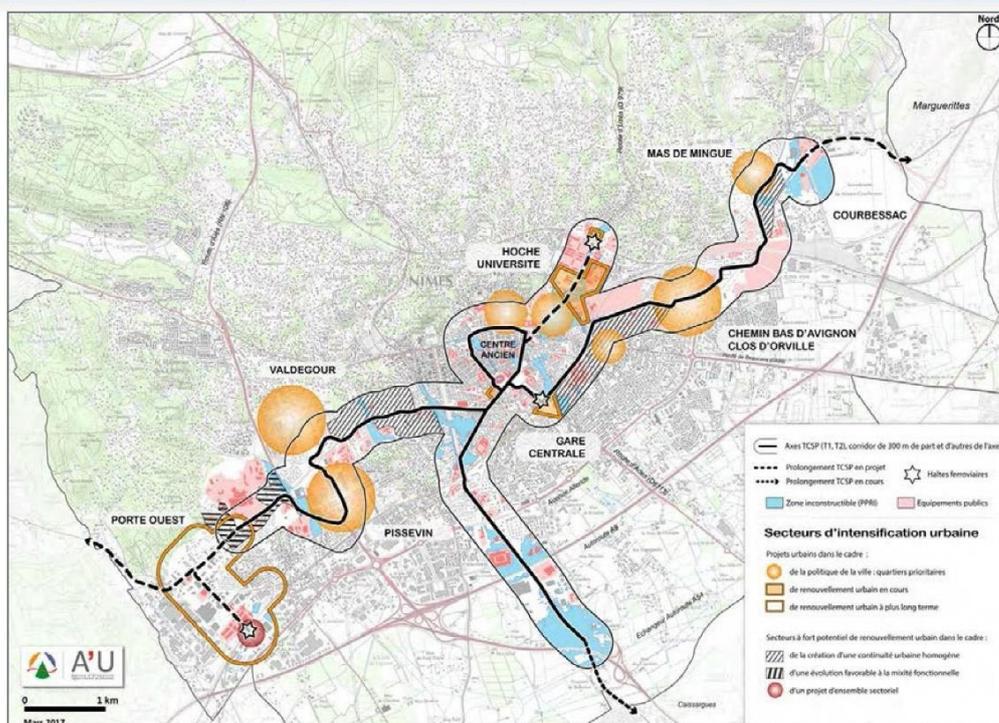
**PLU de la Ville : Extrait du règlement graphique**

## Le PLU de la ville de Nîmes : l'OAP d'intensification urbaine

Le PLU de Nîmes comporte une OAP thématique « intensification urbaine le long des axes TCSP » visant à concentrer et favoriser l'objectif de production de logements neufs sur Nîmes, 70 % sous forme de renouvellement urbain affiché dans le PADD dans un corridor de 300 m de part et d'autre du TCSP, qui recouvre également une halte ferroviaire existante (la gare centrale) et deux haltes projetées (Hoche- Université et Porte Ouest / Saint-Césaire). Ce corridor correspond à un secteur identifié comme pouvant être densifié dans le PPRI de Nîmes.

### L'OAP d'intensification urbaine -PLU de la Ville de Nîmes

#### Révision du P.L.U. de Nîmes



38

Sur le projet de renouvellement urbain Porte Ouest l'OAP définit deux objectifs spécifiques :

- initier les opérations à court / moyen terme (secteurs Kennedy et Marché gare) dans le cadre de la définition d'opérations d'ensemble avec des principes d'aménagement propices à la mixité et l'intensification urbaine<sup>1</sup>,
- initier et inciter, par une valorisation foncière au bénéfice d'opérations privées, la mutation progressive de secteurs riverains à la Porte Ouest (secteur Laennec).

## 1) Présentation générale du site de la Porte Ouest

Principale zone d'emploi de Nîmes Métropole, la Porte Ouest constitue une porte d'entrée du cœur d'agglomération, connectée aux « étoiles » autoroutière et ferroviaire nîmoises. C'est également une interface entre la ville qui s'est développée en piémont et dans la plaine au sud et les garrigues naturelles au Nord et à l'Ouest, entre les zones économiques et les secteurs résidentiels (quartier de Mas Roman et noyau villageois de Saint-Césaire à l'Est, la ZAC du Saut-du-Lièvre au Nord).

L'Ouest nîmois et le secteur d'étude en particulier sont marqués par la présence d'infrastructures de transport agissant comme de réelles coupures urbaines :

- la RD 40 prolongée par la RD 640 (route de Sommières) en direction de la Vaunage et la RN 113 (route de Montpellier) sont les deux axes d'entrées de ville de la Porte Ouest qui arrivent à saturation comptant respectivement un flux circulatoire d'environ 19 000 et de 24 000 véhicules/jours, qui deviendront à terme des axes urbains apaisés avec l'insertion de BHNS et de pistes cyclables tel que prévu dans le Plan de Mobilité (PDM) de Nîmes Métropole qui sera arrêté en 2023 puis approuvé.
- l'Autoroute A9, située au sud du secteur d'études, contribue également au morcellement de ce territoire. L'échangeur de Nîmes Ouest et les bretelles qui desservent l'ensemble des zones d'activité sont saturés, constituant le plus important point noir dans le trafic routier nîmois,
- La voie ferrée correspondant à la ligne Tarascon-Sète ne compte qu'un seul point de franchissement au niveau de la gare de Saint-Césaire par un passage sous la voie ferrée qui n'est pas au gabarit des poids-lourds (RD40 / route de Rouquairol). La voie ferrée de desserte interne constitue également une coupure au sein du secteur de la Porte Ouest.

Le développement du transport collectif et de l'intermodalité dans cette partie du territoire et l'amélioration de son accessibilité est l'une des clés pour assurer le renouvellement urbain de ce secteur.



*La Porte Ouest de Nîmes*

## 2) Les projets connexes

**La requalification du Marché Gare** (Concepteurs : Gautier Conquet, Artelia, EODD, les Eclaireurs), vise un renouvellement et une diversification des activités de cet ancien MIN. Cette opération est le premier jalon du renouvellement urbain plus global de la Porte Ouest. La programmation urbaine est la suivante :

- 35 000 m<sup>2</sup> de SDP dédiés au secteur agro-alimentaire à terme,
- 60 000 m<sup>2</sup> de SDP créés dédiés au pôle tertiaire, dont 15 000 m<sup>2</sup> conçus comme « évolutifs » pour s'adapter au mieux aux enjeux de demain,
- 8 400 m<sup>2</sup> de SDP créés de petits locaux artisanaux,
- 3 000 m<sup>2</sup> de SDP créés dédiés à du petit commerce,
- La reconquête et la reconversion de bâtiments patrimoniaux (anciennes halles aux bestiaux, anciens abattoirs) dédiés notamment à la création d'un lieu hybride de type « Tiers- Lieu »,
- 6 000 m<sup>2</sup> de réserve foncière pour le futur PEM.



Schéma de programmation du Marché Gare (Gautier + Conquet arch. urb. Mandataire)

**Le contournement routier ouest de Nîmes (CoNim)** assurant à la fois la connexion de l'A9 à la RN 106 et la liaison entre la RN113 et RD40, avec une voie d'accès connectée au carrefour av. Joliot Curie-Rd 40,

**Le déplacement de la halte ferroviaire de Saint-Césaire** au cœur du futur pôle d'échanges multimodal comportant également une passerelle mixte ferroviaire et urbaine, un ou plusieurs

parkings relais et à la convergence de réseaux de transports collectifs urbains et cyclable

### 3) L'ambition du futur quartier actif durable actif métropolitain

Le positionnement et le potentiel de l'Ouest nîmois légitiment pleinement l'ambition d'en faire l'un des sites phares de la dynamique urbaine et économique durable de l'agglomération nîmoise. Cependant, comme présenté précédemment, c'est un secteur hétérogène, manquant de liens et de lisibilité, qui reste encore coupé des dynamiques du centre-ville.

C'est la raison pour laquelle la Communauté d'Agglomération Nîmes Métropole et la Ville de Nîmes souhaitent mener une opération d'aménagement cohérente permettant d'organiser le maintien, l'extension ou l'accueil d'activités économiques, la construction de logements, la réalisation d'équipements collectifs à l'échelle du futur quartier et du territoire métropolitain (pour se soigner, étudier, se divertir, se déplacer, ...), le tout sous-tendu par des aménagements permettant à la fois de réduire le risque d'inondation, de renforcer la place de la nature en ville et d'améliorer l'accessibilité au site.

Ainsi, l'ambition de la collectivité est de venir intensifier et densifier le cœur d'agglomération en créant un nouveau quartier actif durable se traduisant à travers les orientations urbaines suivantes:

- Une programmation mixte permettant l'accueil de PME et ETI productives et compactes, mais également de l'habitat diversifié (dont 25% maximum de Logements Locatifs Sociaux) dans le cadre de la nécessaire reconstitution de l'offre locative relative à la mise en œuvre du Nouveau Programme National de Rénovation urbaine ainsi que des services et équipements,
- La réalisation du prolongement du Transport en Commun en Site Propre (TCSP) le long de l'avenue Pavlov desservant le futur PEM de Saint-Césaire développé autour de la halte ferroviaire de Saint-Césaire repositionnée,
- Une articulation avec les quartiers existants, notamment le quartier du Mas Roman, à travers une trame d'espace public et une densité adaptée avec des bâtiments à échelle humaine,
- Un remembrement foncier permettant un redécoupage des îlots, la création d'espaces publics vecteurs de nouvelles aménités urbaines,
- Une prise en compte du risque inondation à toutes les échelles et une forte désimperméabilisation du site en lien avec sa renaturation et le développement d'îlots de fraîcheur urbains,
- Une prise en compte de l'innovation dans la conception du projet mais aussi dans sa mise en œuvre et son évaluation à travers la mise en place d'une maquette numérique évolutive de type CIM dans un premier temps et complétée par la suite par les données BIM, contribuant au développement de la ville connectée et de smart city,

- Une prise en compte de la séquence « Eviter-Réduire- Compenser », afin de se positionner le plus en amont possible dans une démarche à moindre compensation notamment dans les domaines de l'hydraulique et de sites et sols pollués mais aussi en matière de biodiversité,
- Une optimisation financière du projet passant par une recherche d'urbanisme négocié, d'économie circulaire, de valorisation des ressources locales, de sobriété des coûts de l'aménagement dans un contexte budgétaire contraint, avec un budget d'aménagement des espaces publics d'environ 150 € HT/m<sup>2</sup> et une valorisation du foncier mis à disposition.

