

DOSSIER DE CONCERTATION PRÉALABLE DU PROJET URBAIN DE LA

Porte Ouest de Nîmes

> DIAGNOSTICS ET ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENTS

10/09/2025

Obras architectes-urbanistes
architecture et urbanisme, mandataire

D'ici là
paysagiste concepteur

Ville en oeuvre
programmation, montage opérationnel

Ingérop
*bureau d'études infrastructures, hydraulique,
environnement, études réglementaires*

Transitec
mobilité

Tribu énergie
énergie

Ginger Burgéap
sites et sols pollués

Res Publica
concertation

Suretis
prévention situationnelle

I.C.O.N.
concepteur lumière

Caprionis
*AMO déconstruction/
réemploi*

Table des matières

I. Portrait du site4

1. L'hydraulique.....	5
1.1. Une identité du territoire liée à l'eau.....	5
1.2. L'aléa inondation.....	7
1.3. Un système hydraulique restreint et canalisé.....	8
2. Paysage et biodiversité.....	9
2.1. Un site majoritairement artificialisé.....	9
2.2. Une armature paysagère à amplifier.....	11
2.3. Synthèse du diagnostic paysager.....	12
2.4. Ressources écologiques et diversité des milieux.....	13
3. Les conditions climatiques.....	15
3.1. Les températures et le réchauffement climatique.....	15
3.2. Le vent.....	16
3.3. Les précipitations.....	17
3.4. Ensoleillement, ombre et surchauffe urbaine.....	18
4. Mobilité.....	19
4.1. Structure et modes de déplacements.....	19
4.2. Un site globalement hostile au piéton.....	20
4.3. Un réseau cyclable discontinu et insuffisant.....	21
4.4. La hiérarchie viaire actuelle.....	22
4.5. Synthèse des projets de mobilité connexes dans le Grand Ouest Nîmois.....	23

5. Le diagnostic économique.....	24
5.1. Un bassin d'emploi métropolitain marqué par les filières commerce, transport et services, avec une forte concentration dans les ZAE de la Métropole sur l'axe Montpellier-Orange.....	24
5.2. La Porte Ouest au sein de la ZAE Saint Césaire : un sous-secteur à optimiser.....	25
5.3. Une opportunité de développement de nouvelles filières économiques à forte valeur ajoutée sur l'entrée ouest de Nîmes Métropole.....	26
6. Le diagnostic foncier.....	29
6.1. Une logique de plaques fonctionnelles.....	29
6.2. Des polarités urbaines hétérogènes.....	30
6.3. Repérage des situations de vacance.....	31
6.4. Une faible optimisation foncière au regard du Coefficient d'emprise au sol (CES).....	32
7. Le diagnostic habitat.....	33
7.1. Cadrage socio-démographique : un besoin en logement qui reste conséquent dans les prochaines décennies.....	33
7.2. Cadrage socio-démographique : la Porte Ouest une opportunité de couture entre des quartiers contrastés avec des besoins communs.....	34

II. Principes de composition36

1. Une trame historique support de projet.....37

2. Les figures d'appuis.....39

2.1. La route de Sommières : du Rianse à Saint-Césaire.....39

2.2. L'avenue Pavlov : de la garrigue au marché gare.....41

2.3. La «toile» résidentielle : Saint-Césaire et ses extensions.....43

2.4. La frange ferroviaire : de la Pondre à Saint-Césaire.....45

2.6. L'avenue Kennedy : au pied du coteau.....47

2.7. La Pondre.....49

2.8. La trame arborée.....51

2.9. Synthèse.....52

III. Premières orientations d'aménagement53

1. Un site à l'interface de différents tissus urbains.....54

2. De nouvelles polarités engendrées par l'arrivée du TCSP...55

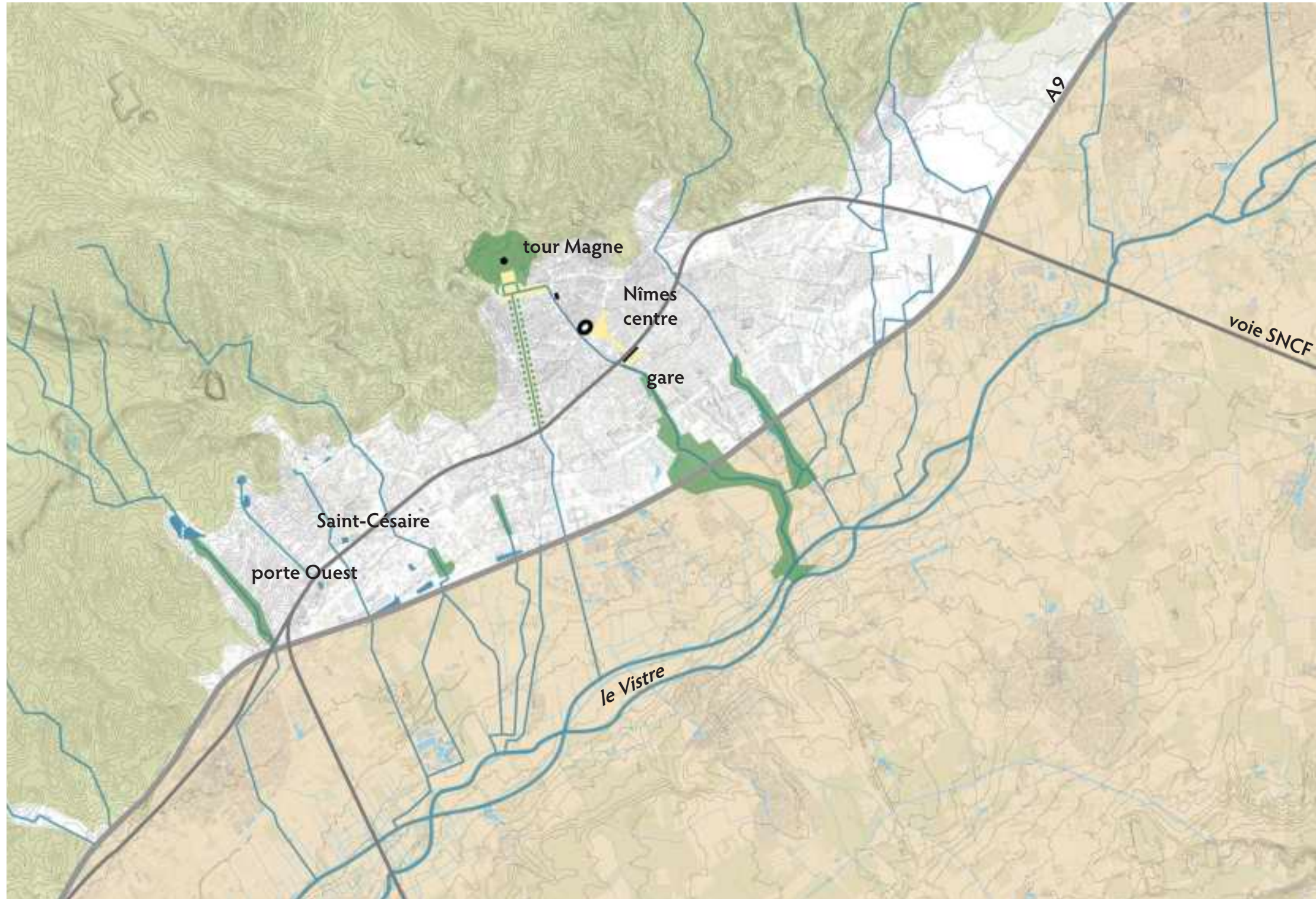
3. La préfiguration d'un quartier actif, durable, connecté et renouvelé.....56

4. Des parcs transversaux fédérateurs.....57

I. Portrait du site

1. L'hydraulique

1.1. Une identité du territoire liée à l'eau



De la garrigue à la plaine agricole, une identité géographique associée aux tracés de l'eau

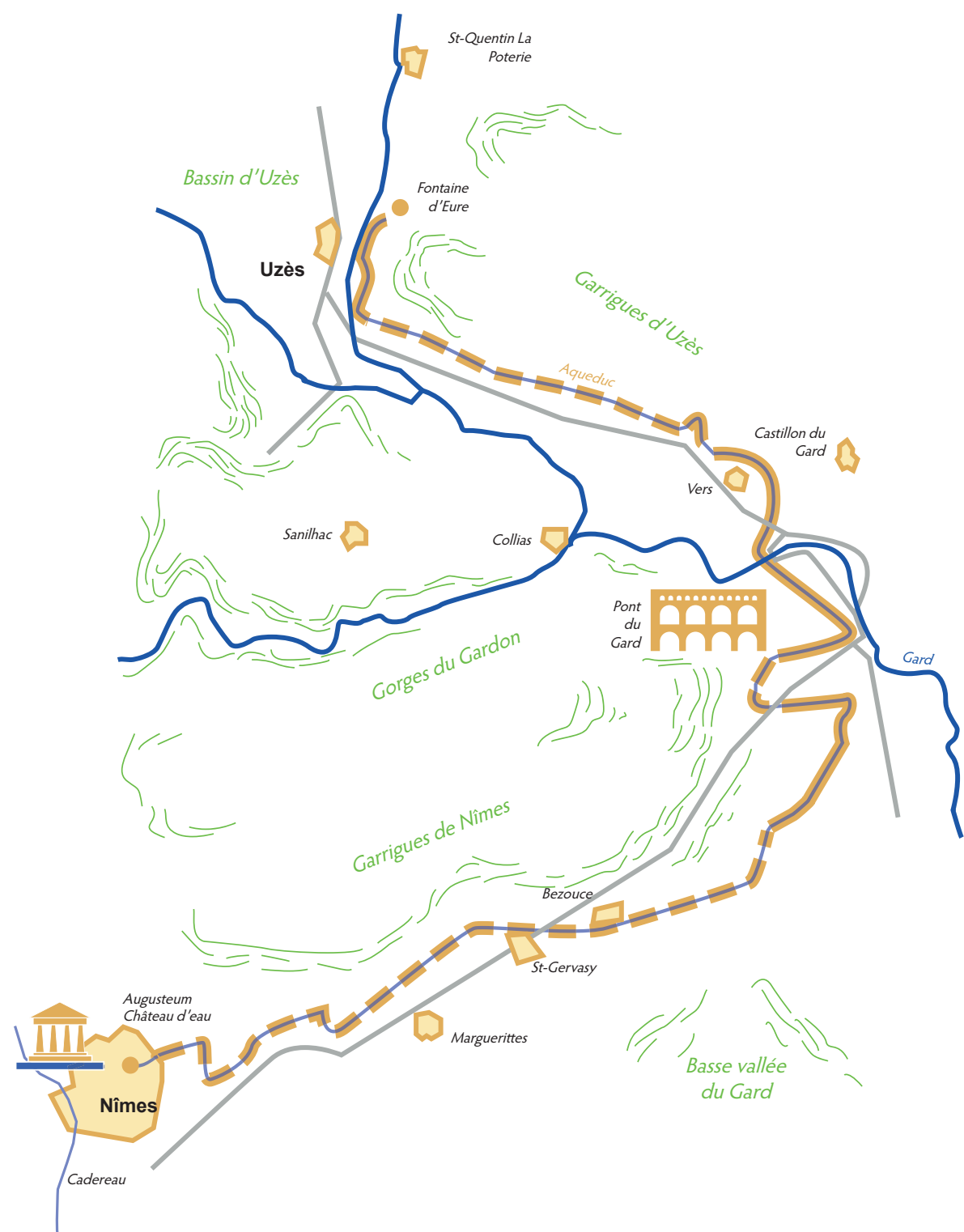


L'installation de Nîmes est intrinsèquement liée à la géographie : la situation entre garrigue et plaine du Vistre amène des structures récurrentes, au travers des différents talwegs créés par le passage de l'eau jusqu'au Vistre. Cette topographie a contribué à façonner le paysage et l'hydrographie de la région, jouant un rôle crucial dans le développement de la ville et dans l'exploitation de ses ressources naturelles.

L'histoire de Nîmes remonte au VI^e siècle avant notre ère, avec la fondation de l'oppidum par la tribu celtique des Volques Arécomiques. La ville a prospéré en raison de sa source généreuse, qui a été sacralisée en construisant un sanctuaire dédié au dieu Nemoz.

Au I^{er} siècle avant notre ère, Nîmes est devenue une colonie romaine de droit latin. Plusieurs monuments sont édifiées comme les Arènes et la Maison Carrée, devenant ainsi la vitrine de la romanité en Gaule le long de la via Domitia. La construction de l'aqueduc (dont le célèbre Pont du Gard est un vestige) qui acheminait l'eau depuis la fontaine d'Eure, témoigne de l'importance de l'eau dans l'histoire de la ville.

Illustration : Obras



Le tracé de l'aqueduc (d'après EPC, Pont du Gard)



la source et les jardins de la fontaine



la ZAE ville active



le futur parc Jacques Chirac

Au fil des siècles, l'eau a continué d'être un élément structurant dans l'aménagement de la ville.

En témoigne l'aménagement au XVIIIème siècle des jardins de la fontaine, d'abord destinés à réguler le débit de la source, mais constituant également une mise en scène de l'eau au coeur de la ville.

Y compris dans les aménagements plus récents, cette question a été intégrée, dans la zone d'activité économique de Ville Active au début des années 1980, dans l'écoquartier Hoche-Université (2010-2020) ou avec le parc Jacques Chirac dont l'ouverture est prévue prochainement.

Le projet de la Porte Ouest devra intégrer aussi cette question, de par la situation au pied du coteau et la présence des cadereaux.

Dans tous les cas, il ne s'agira pas de reproduire les mêmes aménagements, mais de s'adapter à la fois :

- aux spécificités du site (une zone d'activités en situation de «porte») ;
- aux défis contemporains tels que le réchauffement climatique et les risques accrus d'événements climatiques extrêmes comme les sécheresses, les inondations et les canicules.

1.2. L'aléa inondation



De la garrigue à la plaine agricole, une identité géographique associée aux tracés de l'eau

Constats :

Le territoire de Nîmes est exposé à un **risque élevé d'inondation**, comme en témoigne la dernière grande inondation survenue le 3 octobre 1988, qui a causé d'**importants dégâts** et constitue l'événement de référence pour le niveau des plus hautes eaux connues (PHEC).

Le Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI) intègre cet événement de référence. D'après celui-ci le site d'étude présente des zones à risque.

Les principaux bassins écrêteurs de crue sont situés en amont et en aval du site. En amont du site, le **bassin écrêteur** de crue de Cante Perdrix, aménagé pour recueillir l'eau, contribue à **atténuer ce risque mais se révèle insuffisant, car il est soumis à des débordements**.

Les infrastructures ferroviaires et routières au Sud du Site constituent des barrières qui augmentent le risque. Les aléas les plus importants sont en effet constatés en amont de la voie ferrée et à l'intersection avec les cadereaux (cadereau de Saint-Césaire et La Poudre).

Sur site, le **système de gestion d'eaux pluviales est très canalisé**.

D'une part le système primaire des cadereaux présente un profil très serré. Le cadereau de Saint-Césaire est quant à lui en grande partie enterré (sous Mas Roman), et chemine sous une emprise privée en amont de la voie SNCF.

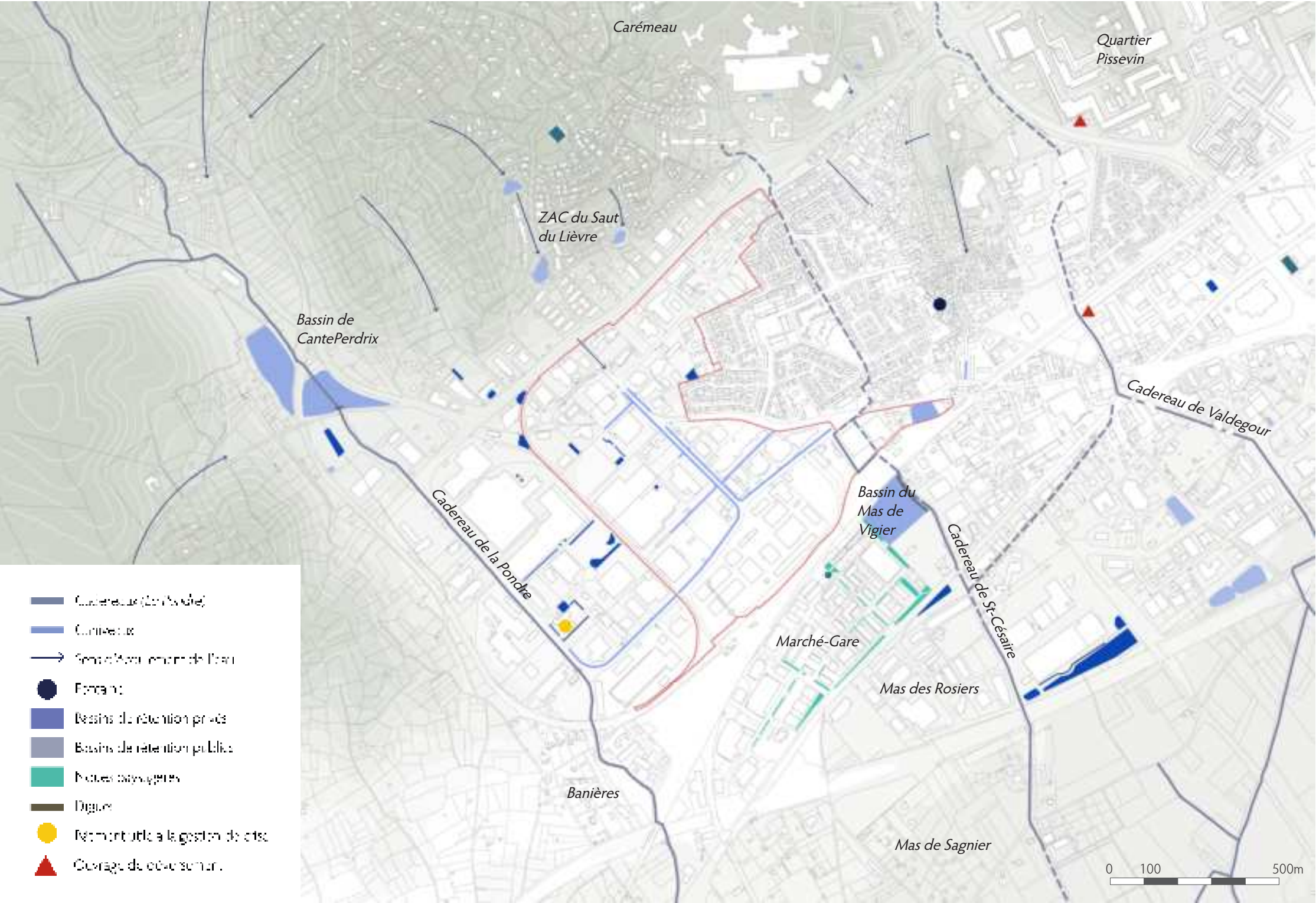
D'autre part, le système secondaire de gestion des eaux pluviales est également très restreint et canalisé, et ne revêt la plupart du temps qu'un rôle technique, sans participer à la structuration du paysage.

Il comprend :

- sur emprise publique : des caniveaux en bord de voirie sur l'avenue Pavlov et sur l'avenue Joliot Curie ;
- sur emprise privée : des caniveaux et des bassins se rejetant dans ces caniveaux.



1.3. Un système hydraulique restreint et canalisé



De la garrigue à la plaine agricole, une identité géographique associée aux tracés de l'eau

A l'inverse, on peut citer les aménagements de la ZAC du Saut du Lièvre, au Nord du site dans la garrigue habitée, comme une meilleure manière d'intégrer les éléments de gestion de l'eau : ici les bassins ont été pensés comme des éléments paysagers, en relation avec le réseau des cheminements piétons et des bosquets de boisements.

De même le futur projet du marché gare, au Sud, intégrera un système de noues réparties et intégrées dans une trame paysagère se diffusant dans l'ensemble du projet.

Enjeux :

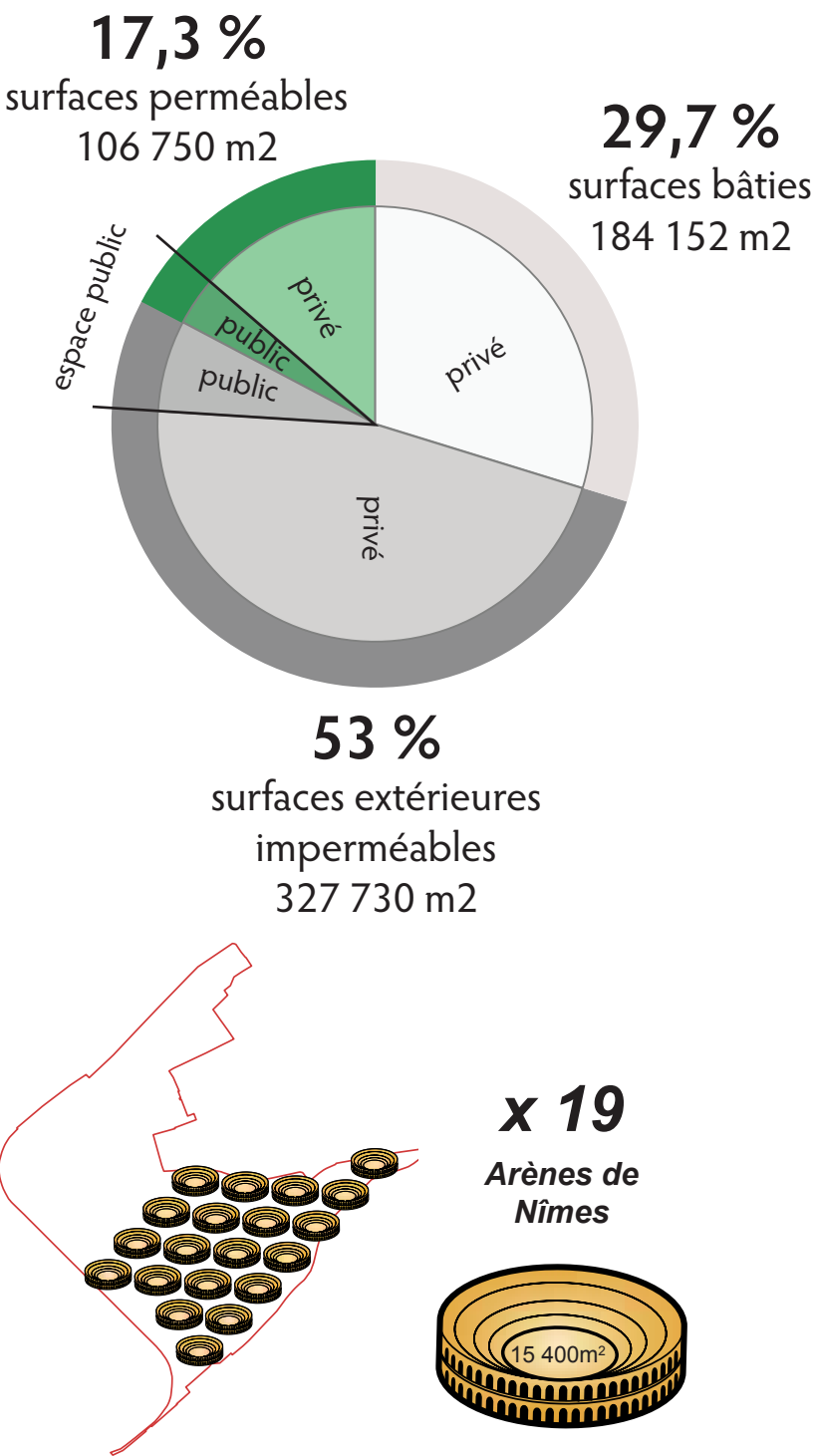
- assurer une gestion hydraulique à l'échelle du site, en prévoyant des espaces de régulation suffisants, et en donnant suffisamment d'espaces à l'expansion des crues
- atténuer l'impact des crues et favoriser le retour à la normale.
- profiter des dispositifs de gestion de l'eau, comme des jardins de pluies ou des espaces verts perméables, non comme des aménagements techniques mais comme des éléments constitutifs de la trame verte répartis sur l'ensemble du site. L'installation de bassins dans les espaces publics et privés devrait être davantage intégrée dans une **approche paysagère globale**, favorisant la continuité avec les espaces verts environnants. **Ces bassins ne devraient pas être isolés, mais plutôt faire partie d'un réseau d'ensemble cohérent.**
- Au-delà de leur fonction technique, ces **bassins de rétention privés** pourraient également jouer un **rôle paysager et climatique** en créant des **micro-écosystèmes favorables à la biodiversité et à la régulation thermique locale**. Ils offrent ainsi des **«répits» en milieu urbain en cas de canicule**, fournissant aux résidents un endroit où se rafraîchir et se ressourcer pendant les périodes de chaleur intense.

2. Paysage et biodiversité

2.1. Un site majoritairement artificialisé



Des sols imperméables à 80% : une surface propice au ruissellement et au risque d'inondation

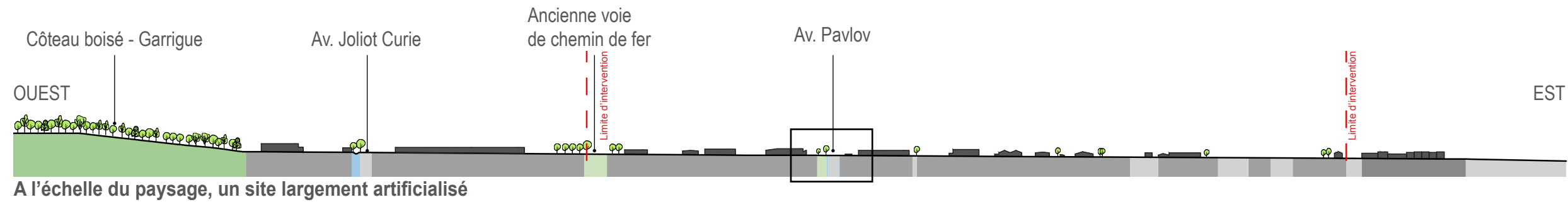


Le site est caractérisé par une **forte artificialisation** et une importante imperméabilisation des surfaces. En effet, en dehors des espaces bâtis, plus de la moitié de la surface du site est recouverte de surfaces extérieures imperméables, ce qui équivaut à l'emprise de **19 arènes de Nîmes**.

Près de **80% du site est imperméable** si l'on inclut le bâti et les espaces extérieurs.

Ceci participe au risque inondation, augmentant le ruissellement au détriment de l'infiltration.

Les leviers de désartificialisation



PROCESSUS DE DESARTIFICIALISATION DES SOLS

Valoriser les paysages en place permet de donner des priorités aux espaces à désartificialiser. Etant donnée la proportion de sols artificialisés sur les espaces publics, la marge de manoeuvre pour retrouver des sols vivants et poreux est grande. Différents degrés d'action sont à envisager allant de l'intervention nécessaire et minimum à des aménagements ambitieux.

Ici, le temps long du projet est un allié : la désartificialisation et la renaturation des sols peut se faire progressivement, en engageant étape par étape des processus adaptés aux lieux du projet.

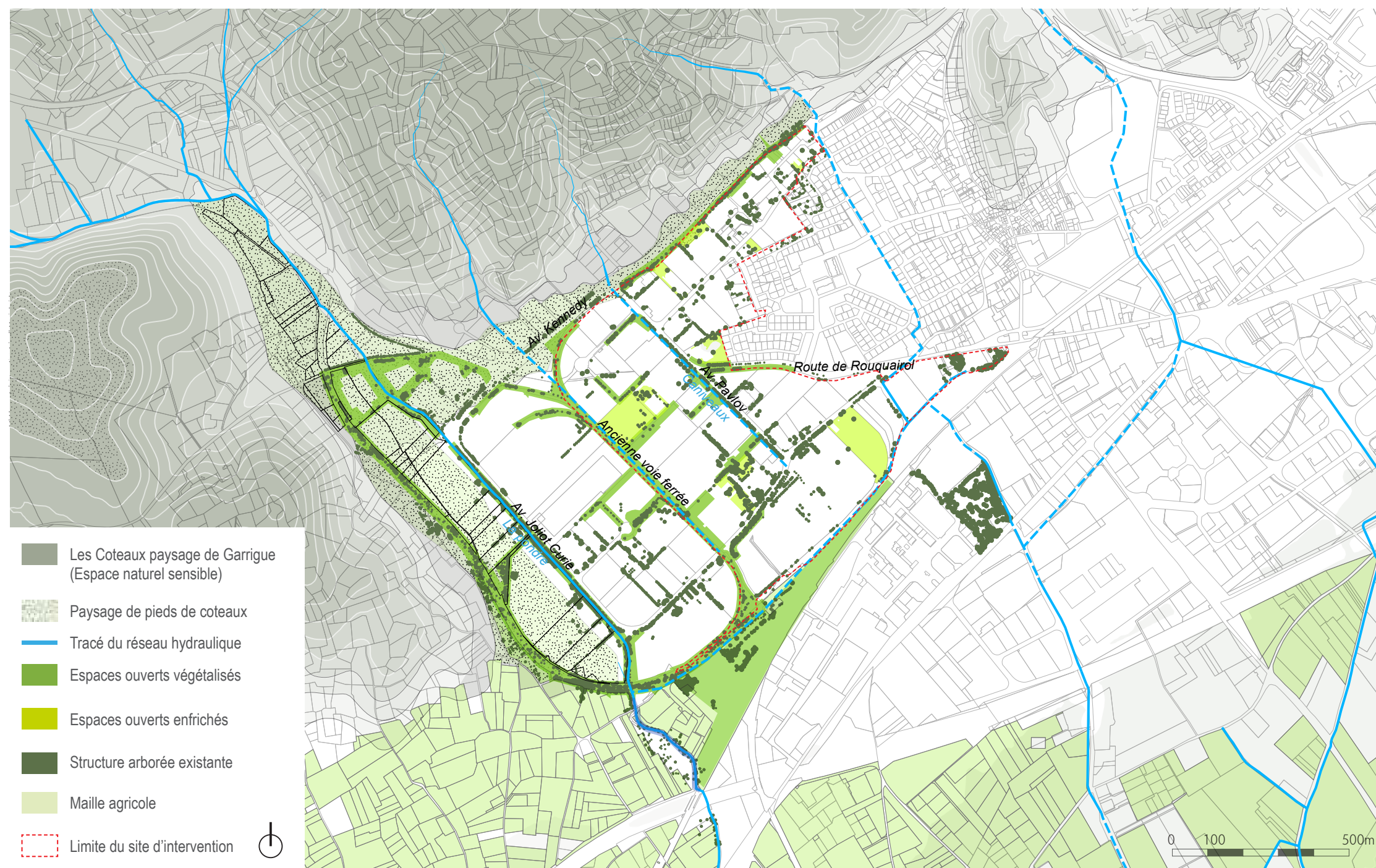
les pieds d'arbres : à minima pour conforter les systèmes racinaires des arbres aujourd'hui très contraints, au mieux pour valoriser des fosses continues favorisant le développement d'une biodiversité et accompagnant la mycorhize.

les cours d'eau canalisés et caniveaux : à minima pour une gestion en infiltration et un tamponnement efficace des eaux de pluie au mieux pour favoriser le développement de milieux humides à frais, apportant confort et fraîcheur aux espaces publics.

Les surfaces libres : à minima par un décroutage au droit des zones enfrichées au mieux par une désimperméabilisation totale permettant d'engager un travail sur la qualité des terres en profondeur.

Les voies et espaces publics : à minima travailler une transition progressive entre le sol minéral et sol végétal et au mieux, réduire autant que possible les espaces monofonctionnels dédiés à la circulation et proposer autant que possible des sols perméables.

2.2. Une armature paysagère à amplifier



Le site de la porte ouest a fait l'objet d'une urbanisation principalement dédiée à la logistique, avec des espaces imperméabilisés purement utilitaires et des bâtiments monoblocs.

De ce site a priori hors d'échelle émergent malgré tout des structures géographiques et paysagères, permettant de raccorder le site à son territoire, et ainsi d'envisager pour l'avenir un confort d'usage en rez-de-ville.

Les structures paysagères qui constituent le préalable au projet urbain sont

- **Le réseau hydraulique** : en pied de coteau le site est traversé d'un réseau dense de cours d'eau, cadereaux et caniveaux caractéristiques du paysage nîmois. Si la plupart est aujourd'hui canalisée, ils restent néanmoins une ressource structurante et nécessaire à l'amplification d'un paysage local, frais et confortable. Ils sont dimensionnants pour les espaces publics à venir car ils devront gérer finement les eaux de pluie tout en offrant des espaces ouverts adaptés aux nouveaux usages et au développement d'une biodiversité locale.

- **La trame arborée** : majoritairement artificielisée, le site est malgré tout marqué par une structure arborée très constituée. Les arbres en alignement de grand développement assurent ombre et confort à des espaces publics qui en manquent aujourd'hui cruellement. Leur préservation est une évidence pour le projet. Les arbres, et leurs pieds, doivent même être le point de départ d'une amplification paysagère.

- **Le sol perméable** : Le site présente deux types de sols perméables aujourd'hui, ceux intrinsèquement liés aux arbres et ceux enrichis. Les deux constituent des opportunités intéressantes de désimperméabilisation et d'amplification du végétal.

- **Les vues sur le grand paysage** : Le site de la porte ouest est située en pieds de coteau. Constituant le début de la plaine agricole, il ouvre des vues sur le grand paysage. Ces axes visuels invitent à rapprocher le paysage de Garrigue du quartier à venir, et vice-versa. Pour conforter ces liaisons avec le grand paysage, le réseau piéton et de mobilité douce du quartier pourra être raccordé à la trame de chemins existants.

2.3. Synthèse du diagnostic paysager



Relevé issu du *Diagnostic Phytosanitaire Porte Ouest Nîmes* - avril 2024 par Francis Marie arboriste
Cartographie D'ici là



La carte présentée ici est une synthèse des conclusions tirées du diagnostic phytosanitaire réalisé en avril 2024 par Francis Marie arboriste. Ce travail de relevé détaillé a permis de dégager

- un diagnostic sanitaire arbre par arbre par observation depuis le sol pour dégager des défauts visibles capables d'altérer la tenue mécanique ou des maladies.
- des prescriptions générales de gestion et d'entretien à court et moyen terme
- d'estimer la vitalité des essences pour permettre d'assurer la sécurité des usages.

Cette base de donnée précise est une ressource fondamentale qui devra être prise en compte tout au long de l'élaboration du projet, depuis les scénarios jusqu'au dessin plus fin des espaces paysagers.

Ce relevé et l'ensemble des recommandations associées permettent de dégager des orientations pour le projet. Elles mettent en valeur des précautions à prendre quant au traitement du sol :

- Elargir les zones plantées en pieds d'arbre pour libérer le système racinaire, et ainsi éloigner les voies et les véhicules qui peuvent endommager les branches et le tronc.
- Veiller à employer des modes de désimperméabilisation doux pour préserver les systèmes racinaires affleurant (en particulier pour les arbres ayant poussé spontanément sur les zones en friche)
- Dans le cas où les sujets concernés sur la zone d'ancien chemin de fer sont conservés, évacuer le Ballast avec précaution car il stabilise les arbres.

2.4. Ressources écologiques et diversité des milieux

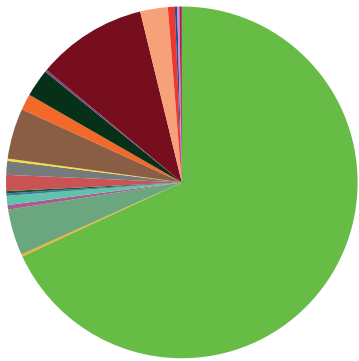
Strate arborée



Sur les 480 arbres de l'aire d'étude étendue, 20 essences différentes ont été relevées, dont une, le micocoulier largement dominante. Les essences majoritaires constituent les alignements et structures dans le paysage. Les sujets isolés ou en bosquets sont pour la plupart issus de pousse spontanée.

Le projet devra enrayer la logique de plantations monospécifiques aujourd'hui en place. La palette et les implantations devront être diversifiée afin de favoriser les dynamiques naturelles entre les sujets, et de développer des milieux vivants.

Répartition des essences sur le site étendu sur un total de 480 arbres :



 Micocoulier Quantité : 322	 Murier platane Quantité : 48	 Amandier Quantité : 20	 Prunier Quantité : 1
 Abre de Judée Quantité : 2	 Aubépine Quantité : 4	 Aulne Quantité : 1	 Robinier Quantité : 1
 Cyprès de Provence Quantité : 7	 Cyprès de Florence Quantité : 7	 Chêne vert Quantité : 6	 Olivier Quantité : 12
 Erable Quantité : 1	 Pin parasol Quantité : 22	 Platane Quantité : 7	 Orme Quantité : 3
 Pin d'Alep Quantité : 12	 Murier commun Quantité : 1	 Abricotier Quantité : 1	

* Relevé issu du Diagnostic Phytosanitaire Porte Ouest Nîmes - avril 2024 par Francis Marie arboriste
Cartographie D'ici là

Strate basse



Malgré la faible proportion d'espaces végétalisés, on relève une certaine diversité de milieux et typologies de strates basses.

«La richesse floristique de l'aire d'étude rapprochée est assez élevée compte tenu du contexte très industriel du secteur. Il s'agit essentiellement d'espèces communes, méditerranéennes ou à large répartition. La plupart d'entre elles est rudérale et donc colonisatrice.

Aucune espèce patrimoniale ou protégée n'a été mise en évidence sur l'aire d'étude. Plusieurs espèces végétales exotiques envahissantes sont présentes.»*



Prairies rudérales terrains enrichés



Ancienne voie ferrée : prairies de fauches



Pelouse méditerranéenne subnitrophiles



Bosquets

MILIEUX AQUATIQUES ET HUMIDES



Fossé artificiel



Végétation Amphibie basse

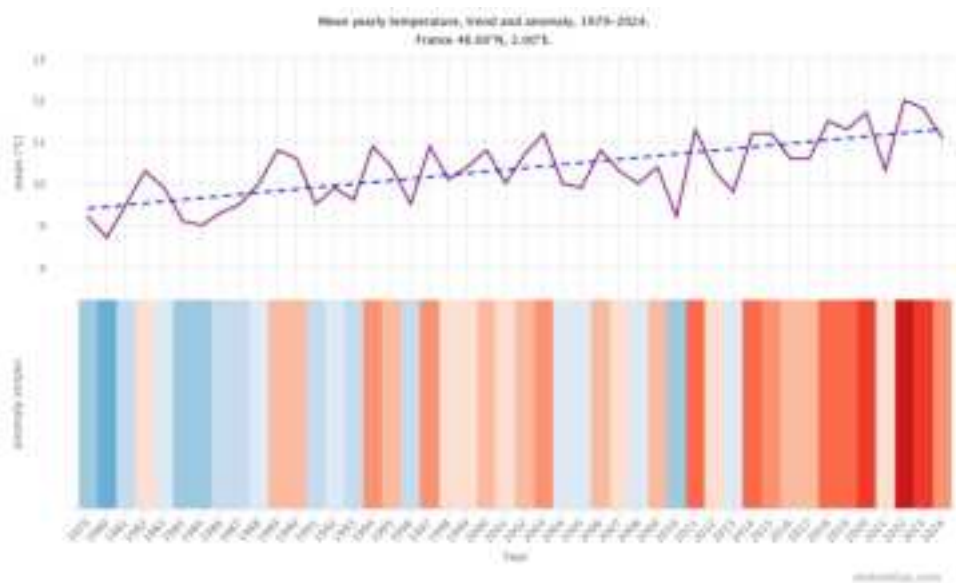


Bassins d'orage : prairie de fauche

*Source : Diagnostic Ecologique Projet de renouvellement urbain « Porte Ouest » sur la commune de Nîmes (30) - biotope - 6/12/2023
Cartographie D'ici là

3. Les conditions climatiques

3.1. Les températures et le réchauffement climatique



Evolution de la température moyenne annuelle en France 1979-2023 (d'après MeteoBlue)



Titre d'un article de France Bleu Gard Lozère - 2 août 2022

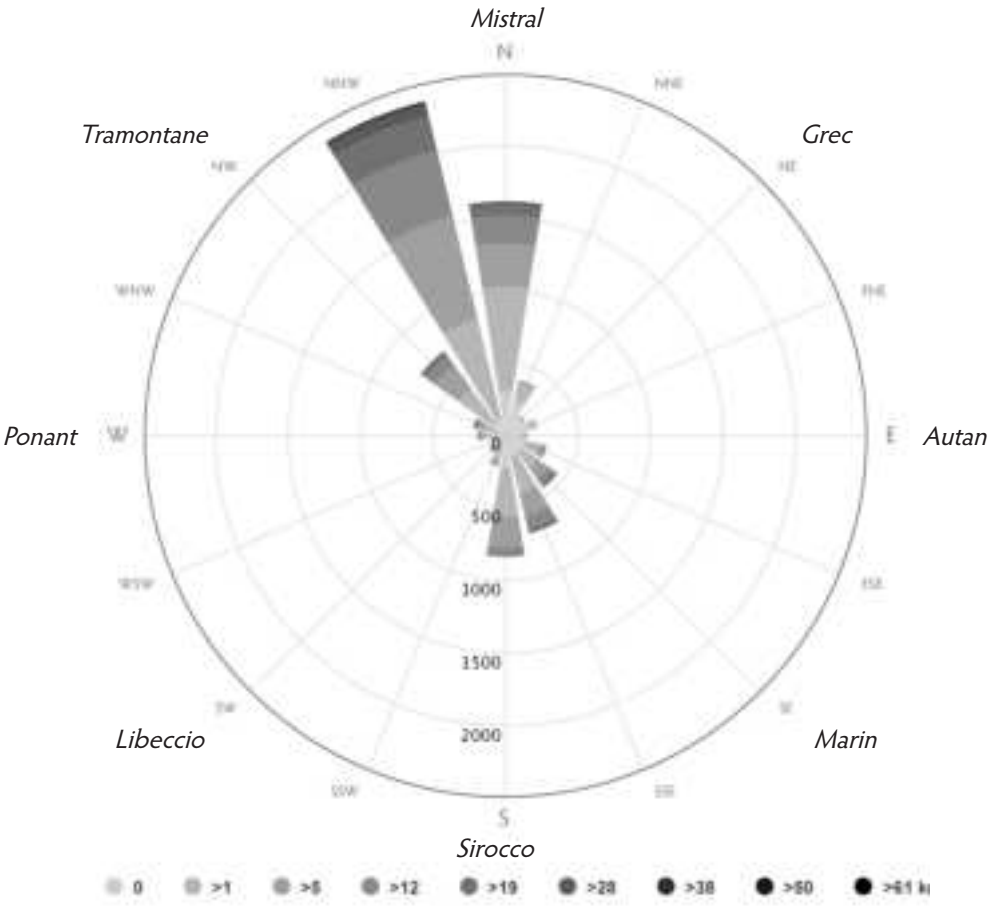
Les données sur les variations de température sur un demi-siècle (1973-2023) soulignent les **anomalies climatiques croissantes** à Nîmes, traduction locale du réchauffement climatique global.

Le réchauffement climatique se traduit par des épisodes caniculaires plus fréquents et plus intenses. En 2022, Nîmes a connu l'une de ses années les plus chaudes, et **plusieurs records de chaleur ont été battus au cours des 5 dernières années.**

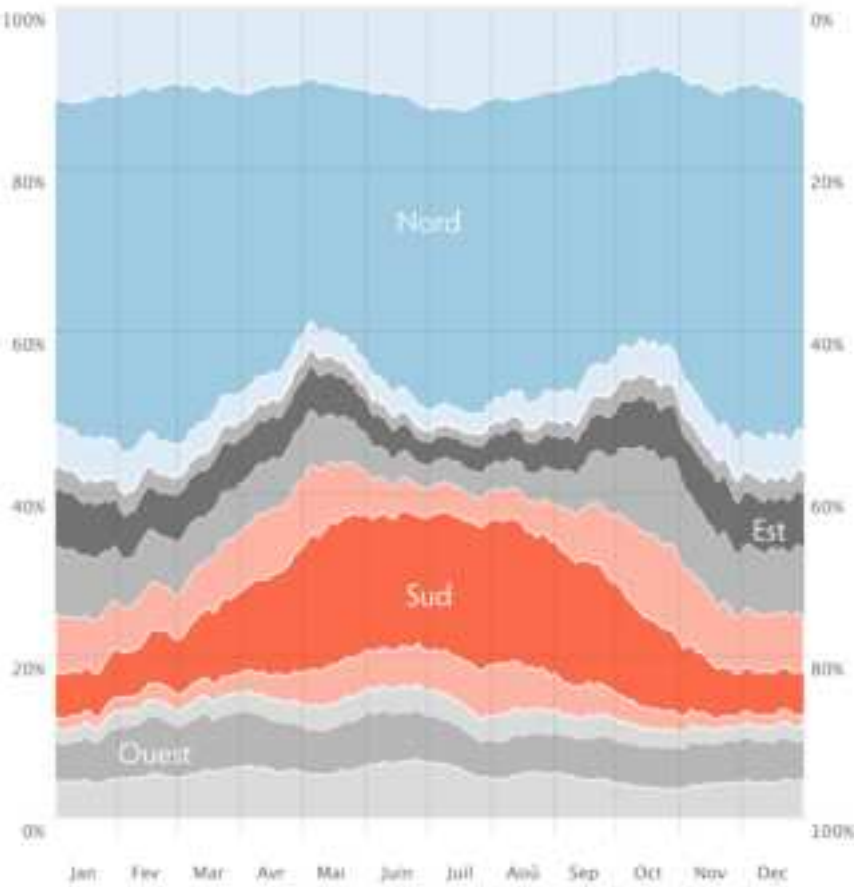
Enjeux :

- **en premier lieu participer à atténuer le réchauffement climatique**, dans le respect de l'accord de Paris. Celui-ci vise à limiter l'augmentation de la température moyenne mondiale à 1,5°C au dessous des niveaux préindustriels d'ici la fin du siècle. Exemples des principales pouvant être menées en ce sens (non exhaustif) :
 - + mobilité : réduction de la dépendance à la voiture, report modal vers les transports en commun et les modes actifs : mise en place du trambus, aménagement de P+R, déplacement de la halte ferroviaire facilitant l'inter-modalité, aménagement de continuités piétonnes et cyclables, ;
 - + modes constructifs : privilégier des matériaux moins émetteurs de gaz à effet de serre et moins consommateurs de ressources que le béton et la laine de verre (recours aux matériaux biosourcés ou géosourcés) ;
 - + programmation : programmation mixte du quartier, visant à conserver de l'activité en ville, et à rapprocher les lieux de résidence et lieux de travail, mise en place de services essentiels (commerces, éventuels équipements) facilement accessibles à pied ou à vélo ;
 - + forme urbaine et utilisation du sol : densification pour optimiser le foncier et ainsi limiter l'étalement urbain, et ainsi éviter d'allonger les distances de déplacements ;
 - + choix énergétiques en faveur d'une réduction des émissions (une étude de potentiel ENR sera menée dans le cadre de la finalisation du plan-guide).
 - + compensation carbone par la restauration écologique et le renforcement des plantations d'arbres.
- **en second lieu adapter les aménagements aux conséquences du réchauffement climatique.** Exemples d'actions pouvant être menées en ce sens (non exhaustif) :
 - + favoriser l'apport d'ombre par le végétal et le mode d'implantation des bâtiments ;
 - + utiliser la végétation et les arbres pour leur capacité de rafraichissement des espaces publics et des espaces privés ;
 - + favoriser le confort thermique des bâtiments par la conception bioclimatique (bâtiments fins favorisant la ventilation naturelle nocturne, mise en relation des bâtiments avec des jardins généreux, mise en oeuvre de matériaux favorisant le confort d'été...)
 - + aménagements favorisant la résilience à l'inondation (transparence hydraulique des rez-de-chaussée, mise hors d'eau des logements et éléments sensibles...).

3.2. Le vent



Rose des vents dominants (d'après WeatherSpark)



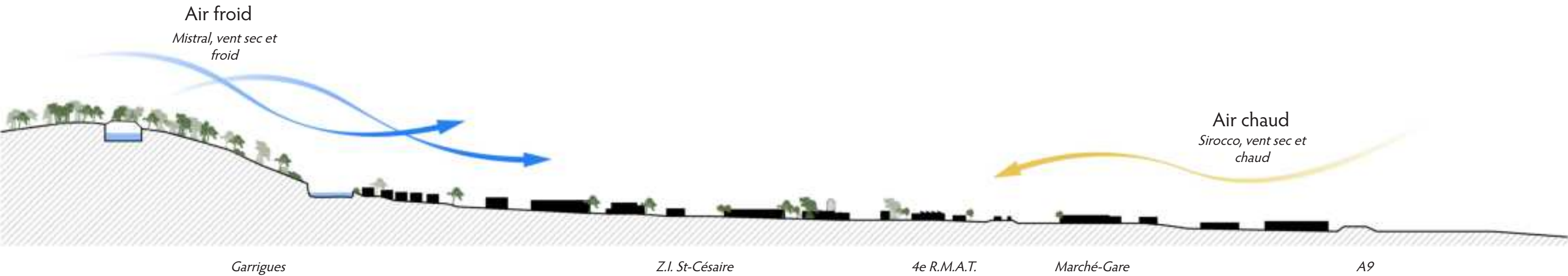
Répartition des vents dominants selon les mois de l'année (d'après MeteoBlue)

Les vents dominants à Nîmes sont caractérisés principalement par le **Mistral à 45% sur l'année** et le **Sirocco à 25%**, principalement de mai à septembre. Pendant la période estivale, le mistral peut perturber la circulation et augmenter le risque d'incendies ; le sirocco, quant à lui, peut provoquer des températures caniculaires.

- Le **mistral**, vent sec et turbulent, provient du nord et dévale la vallée du Rhône. Il offre une clarté exceptionnelle à l'air. En hiver, il apporte un froid intense mais sec, tandis qu'en été, il augmente le risque d'incendies.
- Le **sirocco**, vent chaud et sec du sud à sud-est, est rare en France, durant quelques heures seulement. Provenant du Sahara, il charrie du sable vers la Corse et les régions méditerranéennes, générant des températures caniculaires.
- Le **marin**, vent du sud-est, souffle de la Méditerranée vers le Languedoc, la Montagne Noire et les Cévennes. Il est généralement modéré mais peut être violent sur le relief. Très humide, il apporte des précipitations abondantes, surtout au printemps et en automne.

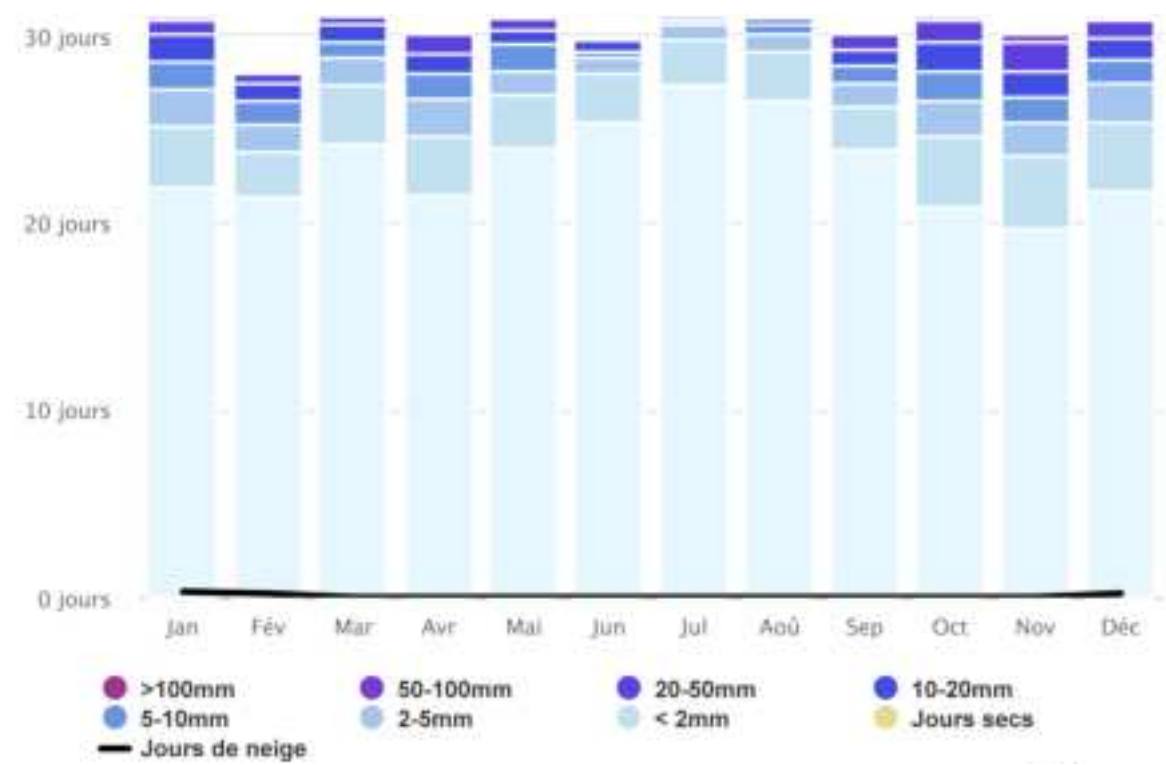
Enjeux :

Se protéger des vents dominants sur les espaces publics et privés (concevoir l'implantation des bâtiments pour protéger les coeurs d'îlots, planter ou décaler les bâtiments pour limiter les couloirs de vent...).

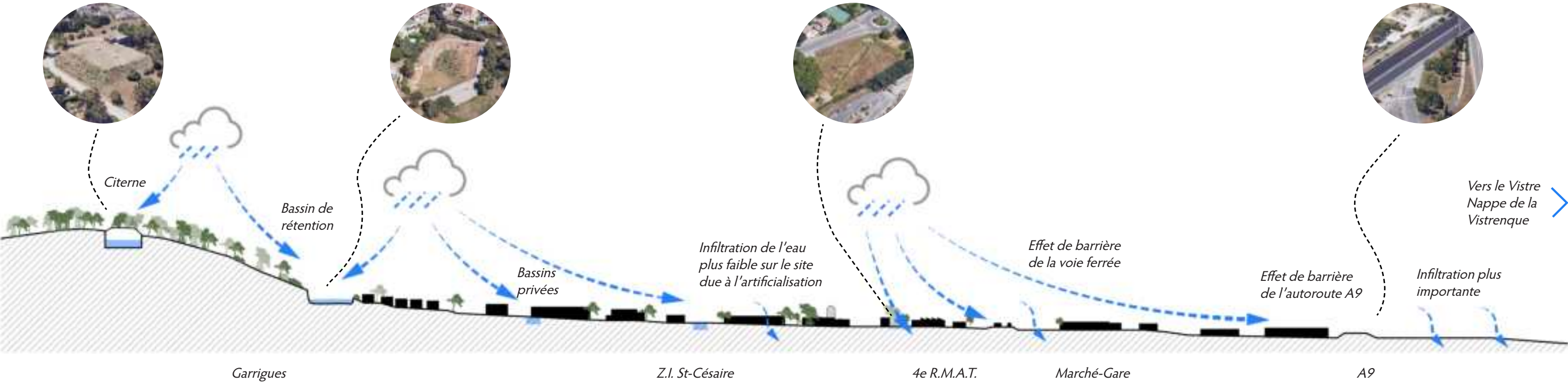


Coupe de principe de l'orientation des vents dominants sur le site

3.3. Les précipitations



Moyenne des précipitations (d'après MeteoBlue)



Coupe de principe du schéma de l'eau, entre stockage, infiltration et inondation

ANîmes, le climat se caractérise par des **épisodes secs entrecoupés d'épisodes pluvieux** menant parfois à des **inondations**. C'est pour cela que Nîmes Métropole porte sur son territoire le programme Cadereau (PAPI) en aménageant des ouvrages de rétention ainsi que des cadereaux. Les précipitations sont souvent comptées et se limitent de 5 à 8 jours entre septembre et mai. Durant la période estivale, les précipitations sont plus rares.

Depuis novembre 2023, le PLU impose désormais de **préserver la perméabilisation des parcelles** ou bien d'aménager un bassin de rétention pour gérer efficacement les eaux pluviales. Cependant, malgré ces initiatives, l'infiltration de l'eau reste un **défi majeur** sur la Z.I. St-Césaire en raison d'une forte artificialisation du territoire, notamment liée aux activités de stockage et de stationnement.

De plus, **l'écoulement des eaux**, du nord au sud, est **entravé par les voies ferrées de la SNCF et l'autoroute A9**, agissant comme des barrières à l'écoulement naturel. Cela complique la circulation de l'eau pour se déverser dans le Vistre.

Enjeux :

cf. chapitre «Hydraulique»

3.4. Ensoleillement, ombre et surchauffe urbaine



 **Héliodon sur un échantillon du site, autour de l'avenue Pavlov**

Dans la ZAE St-Césaire, les bâtiments sont généralement en recul, aussi en été ces bâtiments n'apportent pas d'ombre sur l'espace public.

Des alignements d'arbres existent le long des axes principaux, notamment sur l'Avenue Pavlov et Joliot Curie. Ces arbres offrent de l'ombre et participent à atténuer les effets des épisodes caniculaires.

Malgré cela, la trame arborée est discontinue ou inexistante sur certains axes : avenue Fleming, route de Rouquairol, rue Louis Lumière.

De plus, les alignements d'arbres existants ne sont pas assortis de trottoirs, car ils sont le plus souvent disposés au dessus d'espaces de stationnement, si bien que le site n'offre pas de parcours continus ombragés.

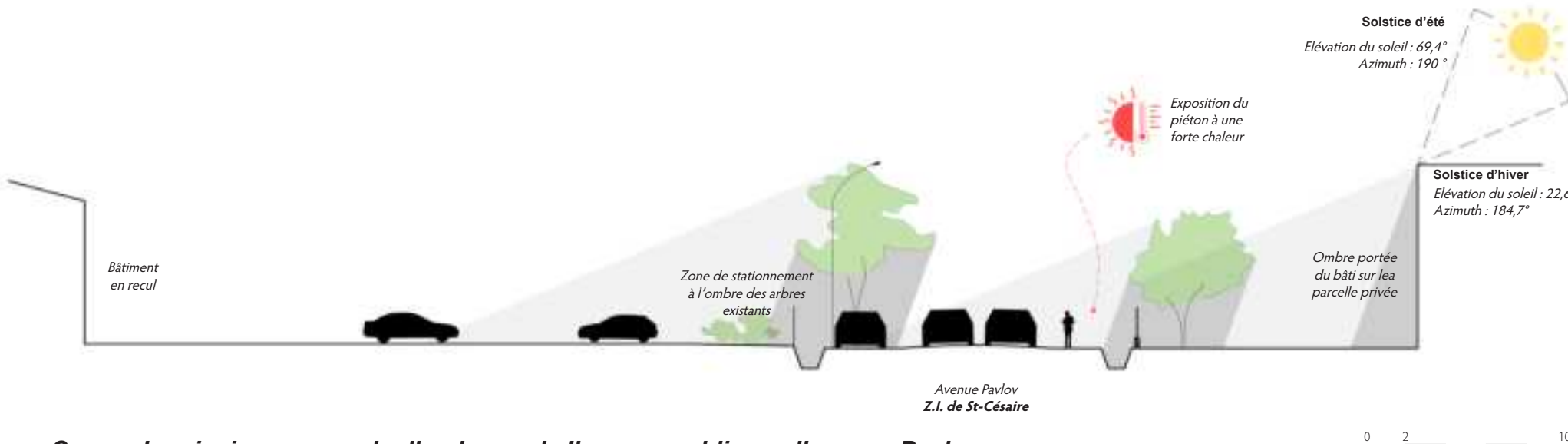
Aussi, au global le site offre peu d'espaces d'ombre aux périodes de l'année où le soleil a une élévation importante. Sur une grande partie du site, l'absence d'ombre se conjugue à des emprises minérales importantes (voiries, aires de manoeuvre) dont la teinte sombre participe au réchauffement de l'ambiance urbaine.

D'après une publication de l'AUDRNA (4 juin 2025) les zones d'activité à Nîmes Métropole constituent des points chauds récurrents en raison de l'emprise bâtie et des matériaux, concourant à un réchauffement d'environ +7 °C au sol ou en toiture en période estivale par rapport à la moyenne de de la métropole.

Enjeux :

Tout en tenant compte des spécificités du site, et son caractère de zone d'activité, plusieurs mesures sont à prendre pour augmenter le confort de ce secteur :

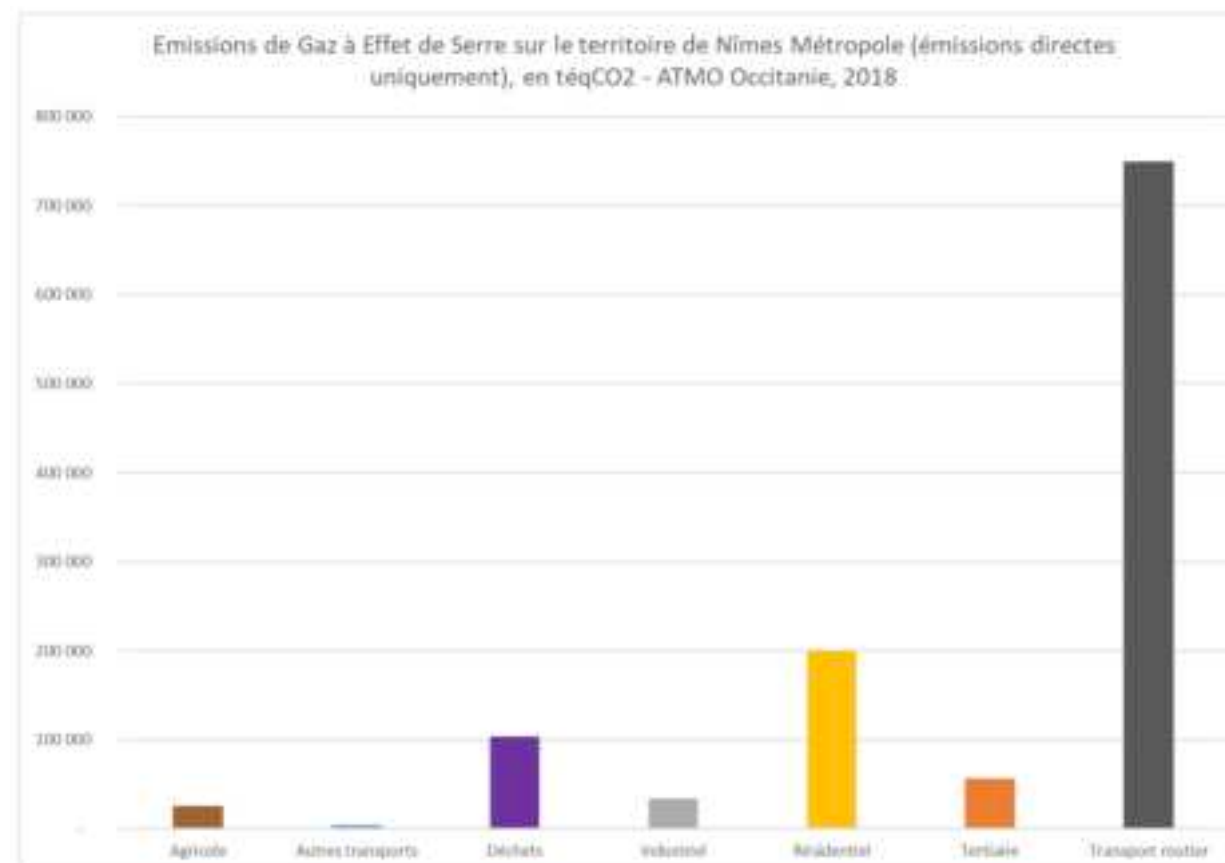
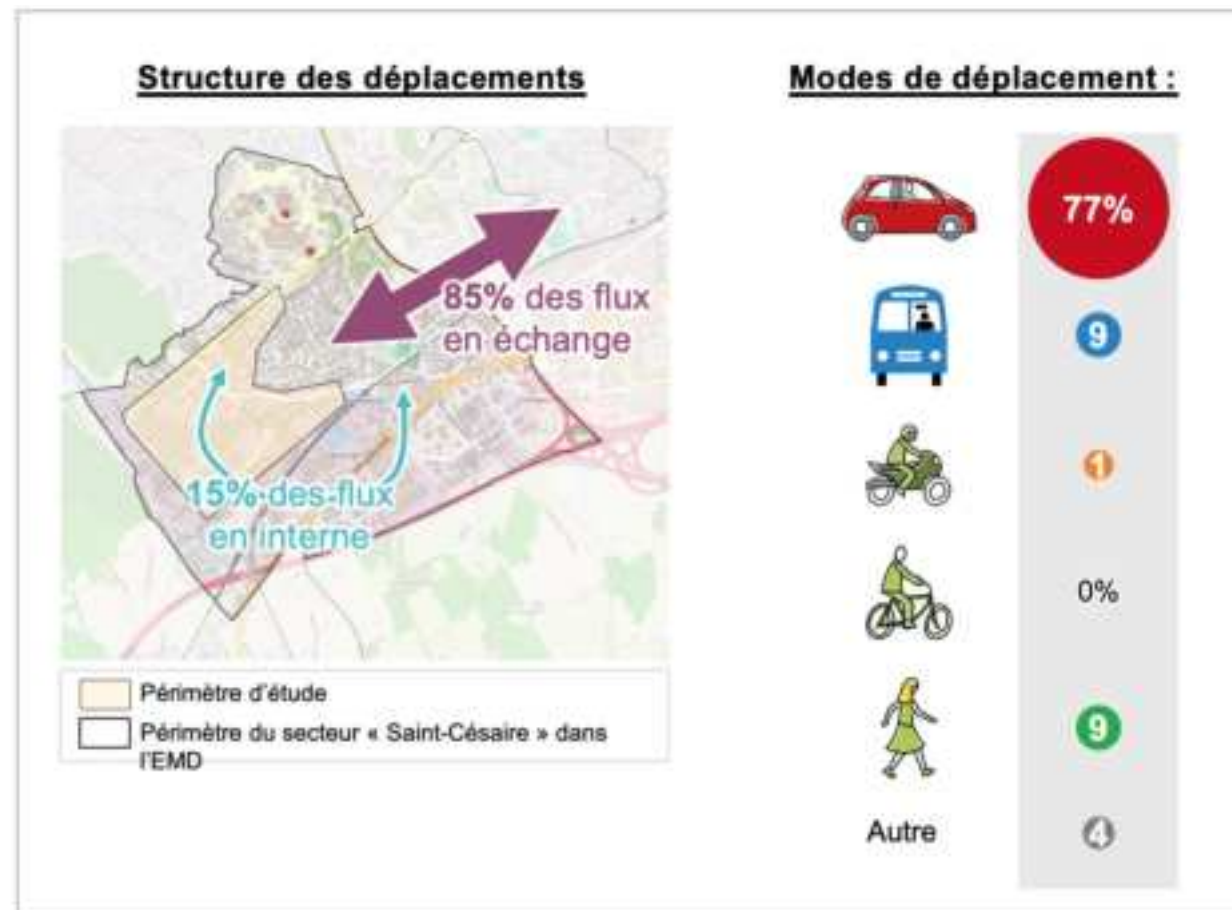
- Préserver et compléter les continuités arborées pour garantir le confort des piétons ;
- Assortir les alignements d'arbres existants et nouveaux de parcours piétons pour offrir le plus possible des cheminements continus à l'ombre ;
- Désimperméabiliser pour réduire les espaces minéraux ;
- Privilégier des matériaux de teinte claire sur les espaces réaménagés pour augmenter l'albédo et limiter le réchauffement du site.



Coupe de principe - exemple d'ombrage de l'espace public sur l'avenue Pavlov

4. Mobilité

4.1. Structure et modes de déplacements



Le secteur de la Porte Ouest est essentiellement tourné vers l'extérieur et fortement dépendant de la voiture, quel que soit le motif de déplacement :

- 85 % de déplacements en échange et seulement 15 % en interne ;
- 80 % de déplacements effectués en voiture ;
- le taux de motorisation reste modéré avec 1,1 véhicules / ménage.

Plus généralement, Nîmes est une commune attractive sur le plan des mobilités professionnelles et scolaires. A ce titre un nombre important de déplacements s'effectue entre Nîmes et les communes extérieures, dont une partie continuera de transiter par la porte Ouest.

En outre, comme l'illustre le diagramme ci-contre, extrait du PCAET, les déplacements motorisés constituent, de loin, la part des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) la plus importante.

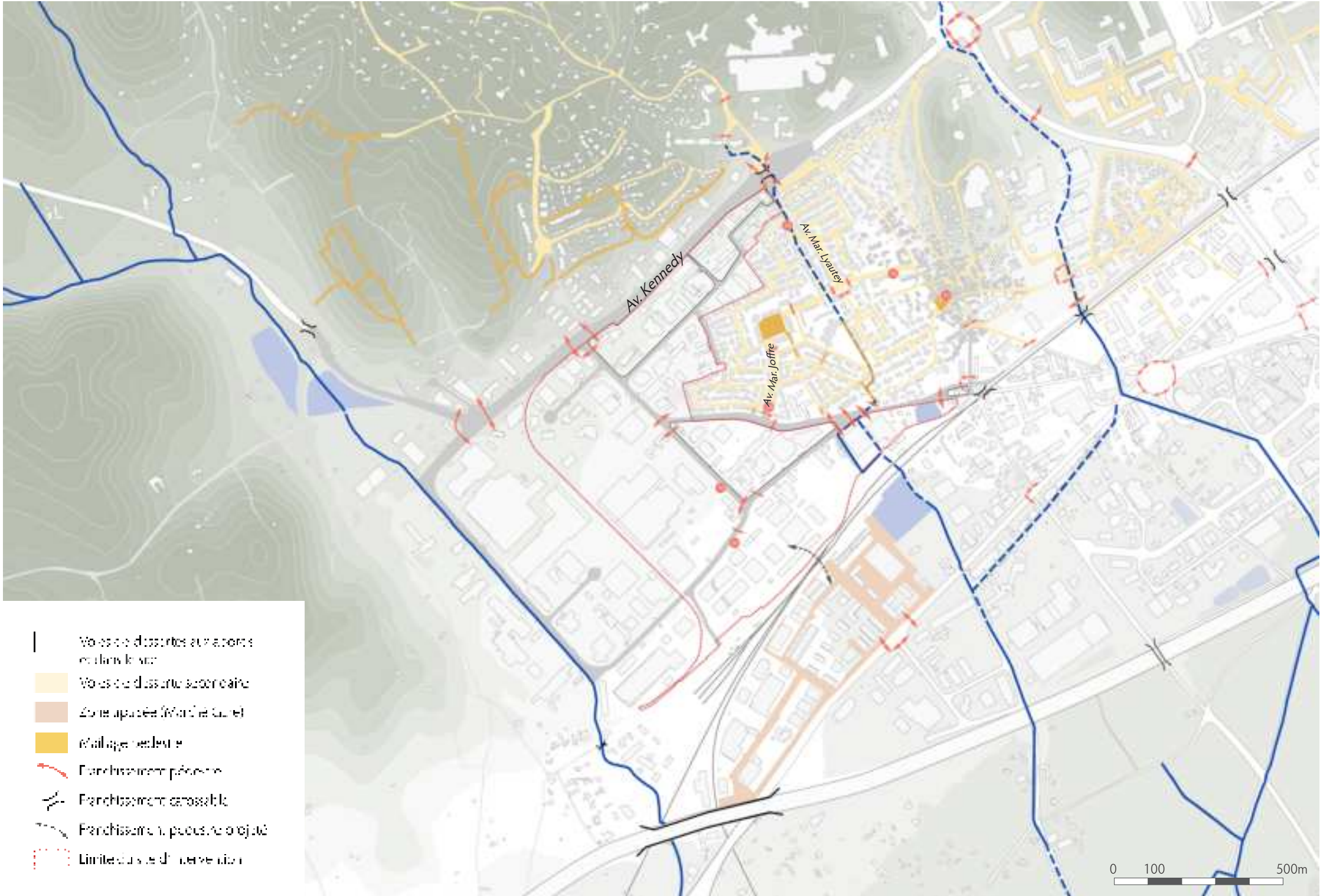
Enjeux :

Le site présente un potentiel de développement des offres alternatives à la voiture qui est important, et à accompagner : il convient de préserver et renforcer la marche et les transports collectifs, développer le potentiel du vélo. Ceci s'applique à la fois pour les futurs usagers du quartier et pour les usagers en transit vers le centre de Nîmes. C'est à la fois :

- un enjeu d'aménité urbaine : les espaces publics dédiés uniquement à l'automobile ne sont que des lieux de passage, et ne favorisent aucunement l'appropriation de l'espace public et les relations de voisinage. La dimension de proximité et de continuité urbaine, manquante aujourd'hui sur la porte Ouest, est à développer. La dimension « utilitaire » des lieux de travail n'est pas antagoniste avec une pratique de la ville plus propice aux rencontres.
- un enjeu environnemental : les objectifs de l'accord de Paris, visant à limiter l'augmentation de la température moyenne mondiale à 1,5°C au dessous des niveaux préindustriels d'ici la fin du siècle, supposent un effort massif de réduction des émissions carbone, en particulier dans la mobilité.
- un enjeu de santé publique, la mortalité liée à la pollution de l'air ambiant restant un risque conséquent avec 40 000 décès attribuables en France chaque année aux particules fines (PM_{2,5}) (d'après l'agence nationale Santé publique France, étude 2016-2019). Outre les émissions GES évitées par la réduction des déplacements en voiture, le développement des modes actifs (marche, vélo, vélo électrique) dans un environnement urbain végétalisé favorisera l'activité physique et réduira la sédentarité.

source : Diagnostic Air Climat Energie - PCAET Nîmes Métropole - Burgéap

4.2. Un site globalement hostile au piéton



Les espaces dédiés aux **piétons** sont **très limités** sur le périmètre du projet, où **l'urbanisme** est principalement conçu **autour de la voiture**. Les axes majeurs de mobilité, comme l'autoroute A9, la route de Rouquirol D40, la route de Montpellier et l'avenue Kennedy, dominent le paysage.

Sur le site, bien qu'il y ait des passages piétons localisés et des zones partagées dans les quartiers pavillonnaires, comme le Mas Roman, **l'absence de trottoirs** constitue un obstacle majeur à la marche, laissant **l'essentiel de l'espace public occupé par la voiture**.

Cependant, les marges du site offrent (ou offriront dans le cadre des projets connexes) des lieux plus adaptés aux piétons :

- Au Nord, des cheminements piétonniers existants dans les coteaux et la garrigue, associés à l'armature paysagère et hydraulique, notamment réalisés dans le cadre de la ZAC du Saut du Lièvre ;
- À l'Est, la vocation résidentielle de Mas Roman amène un réseau viaire plus apaisé, avec des axes soumis à des limitations de vitesse ponctuelles à 30 km/h. On note aussi quelques venelles et placettes publiques dans les quartiers du Mas Roman et de St-Césaire ;
- Au Sud, le projet du marché gare amènera une zone apaisée, favorisant les mobilités douces. La passerelle de la halte ferroviaire constituera un lien piéton et cyclable désenclavant la zone du marché gare comme celle de la Porte Ouest.

Enjeux :

- Prévoir les espaces adaptés pour le piéton (trottoirs au bord des voies, et cheminements dédiés complémentaires)
- Connecter les futurs cheminements aux aménagements piétons existants et projetés aux abords

Relations à établir avec les points névralgiques suivants :

- avec le marché gare : future gare Saint-Césaire (passerelle)
- avec Mas roman : rue Victorien Sardou, avenue Maréchal Joffre, chemin du lavoir, avenue de la gare
- avec le coteau : carrefour Kennedy/Pavlov, carrefour Laënnec

4.3. Un réseau cyclable discontinu et insuffisant



Les **aménagements cyclables** sont **lacunaires et discontinus**, manquant de cohérence et de continuité. Bien que des bandes cyclables soient présentes sur des axes majeurs comme une partie de l'avenue Kennedy, la route de Rouquairol et l'avenue Georges Dayan, leur discontinuité et leur dimensionnement souvent insuffisant appellent à des améliorations comme celles mentionnées dans le Schéma Directeur des Modes Actifs (SDAM).

De plus, les tronçons de **pistes cyclables** demeurent **restreints**, notamment celui situé sur la route de Rouquairol. L'aménagement récent du **trambus** a permis la création d'une **voie partagée** pour les **vélos** jusqu'au carrefour Laënnec. Le prolongement du trambus T2 sera ainsi une possibilité d'étendre ce lien.

Les abords du site sont concernés par **deux des neuf axes du Plan Vélo** :

- Liaison Vauvage (Caveirac- Clarensac-St-Côme) au nord le long de la D40 jusqu'à l'avenue Kennedy, en travaux ;
- Liaison Route de Montpellier (Milhaud-Bernis) qui permetta de connecter Milhaud au marché gare. Sur le schéma ci-contre nous indiquons un tracé potentiel le long de la RN113 qui permettrait d'assurer la liaison avec la future gare Saint-Césaire dans le périmètre du marché gare.

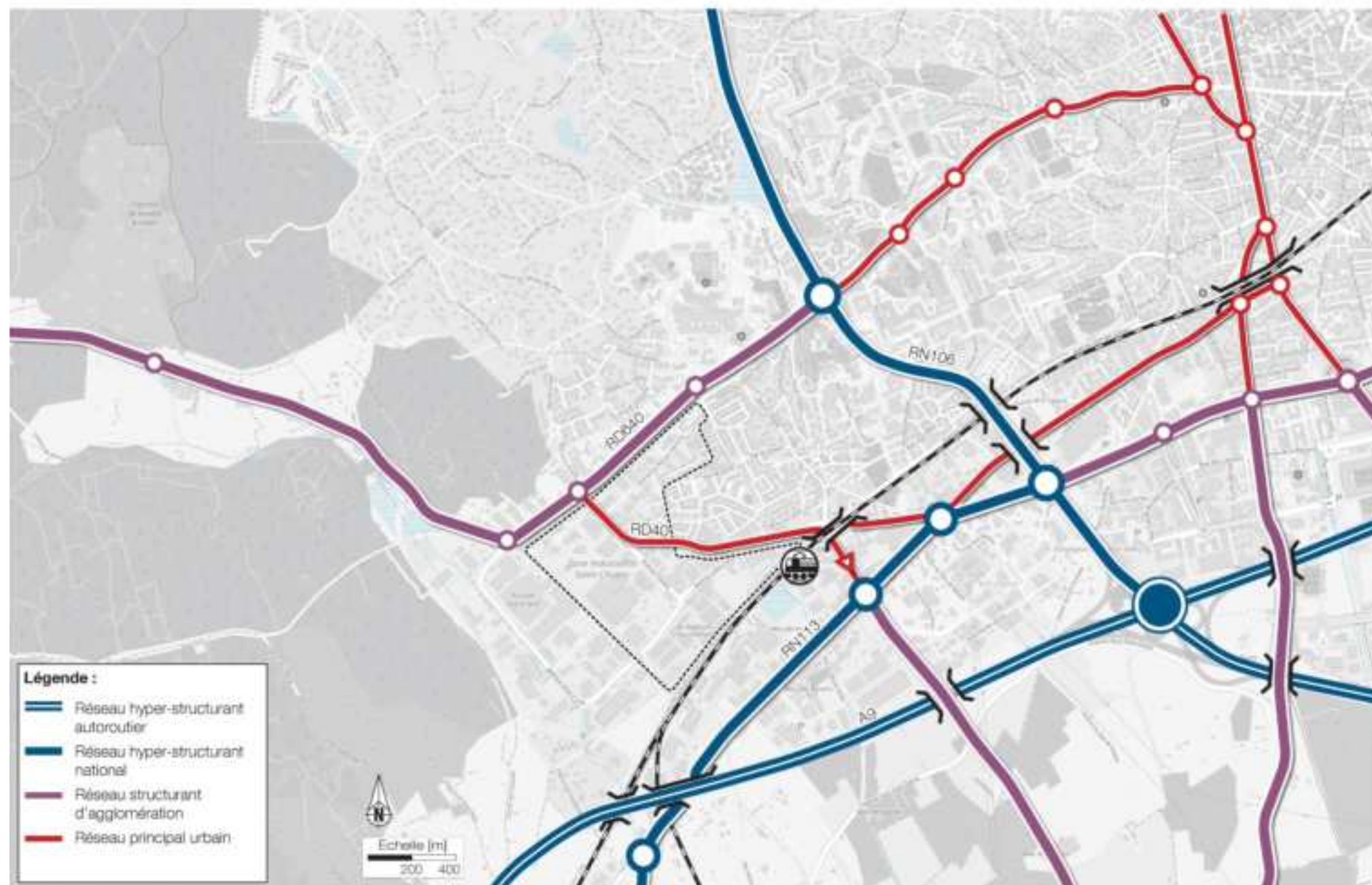
Enjeux :

- renforcer le maillage cyclable pour offrir des cheminements sécurisés et suffisamment confortables pour constituer une alternative à l'automobile ;
- connecter les aménagements projetés aux liaisons structurantes envisagées en dehors du périmètre.



Carte des aménagements cyclables existants et inscrits dans les documents cadres

4.4. La hiérarchie viaire actuelle



Le site de la Porte Ouest est bordé par le réseau routier structurant :

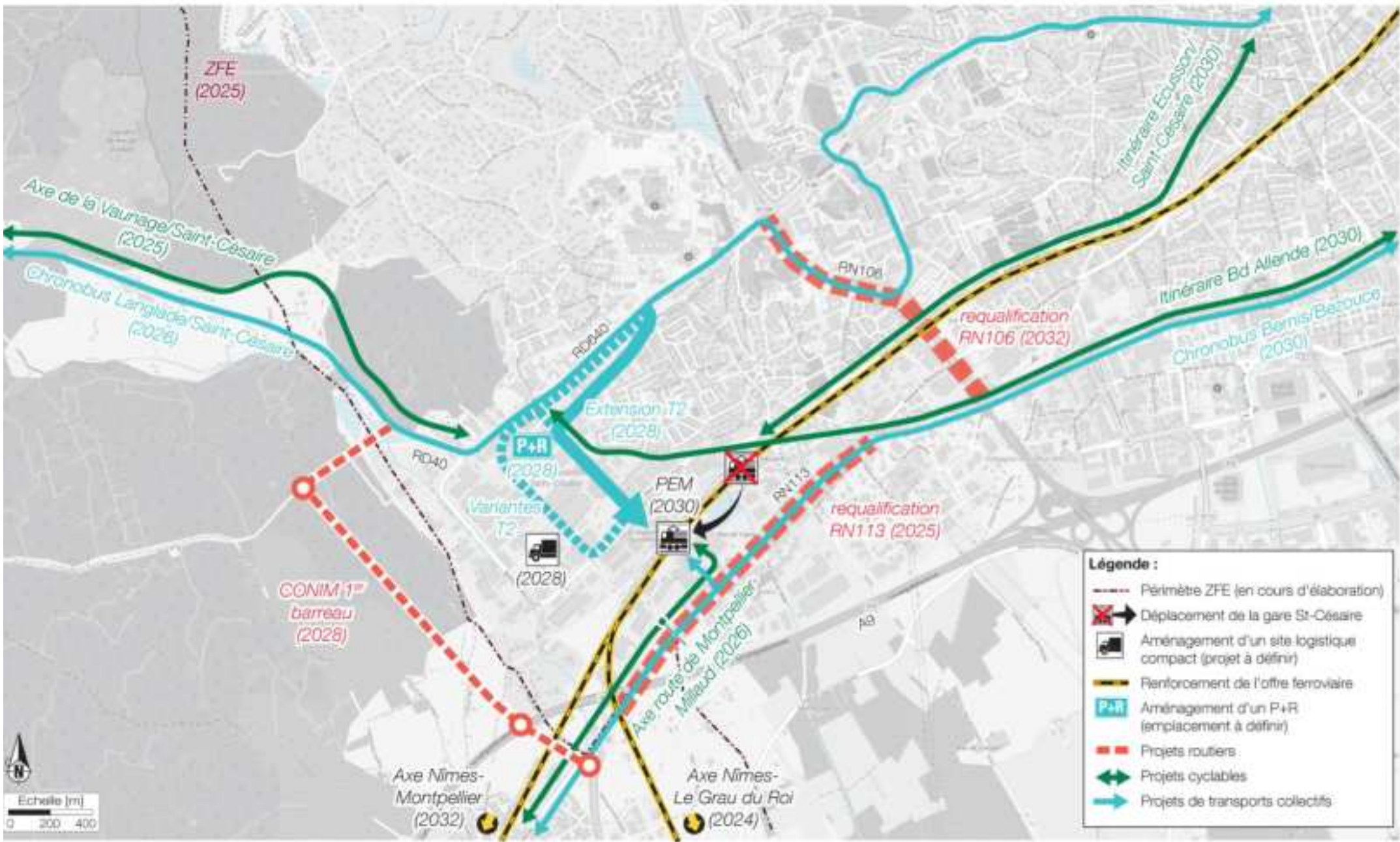
- il dispose ainsi d'une excellente accessibilité routière à l'échelle élargie...
- ...mais subit également les conditions de trafic inhérentes avec des situations de congestions régulières et du trafic de transit

Aujourd'hui, la RD40, structurante dans le réseau viaire et assez passante, de même que Pavlov, marque une limite assez franche entre Mas Roman et la ZAE Saint-Césaire.

Enjeux :

- continuer à assurer une desserte des activités dans le futur projet ;
- adapter la hiérarchie et le maillage du réseau en lien avec les nouveaux projets de transport, et pour favoriser l'apaisement de certains tronçons en cohérence avec les développements résidentiels.

4.5. Synthèse des projets de mobilité connexes dans le Grand Ouest Nîmois

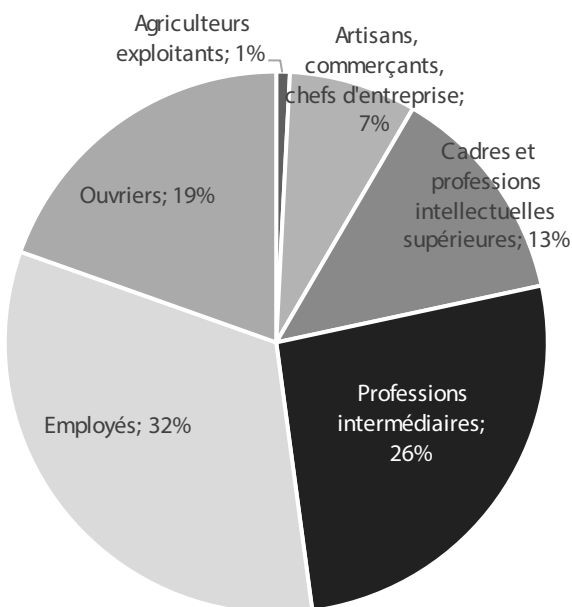


Projets de mobilité inscrits au projet de territoire Nîmes Eco Métropole 2032 et qui impactent le secteur de la Porte Ouest (détail en Annexe)

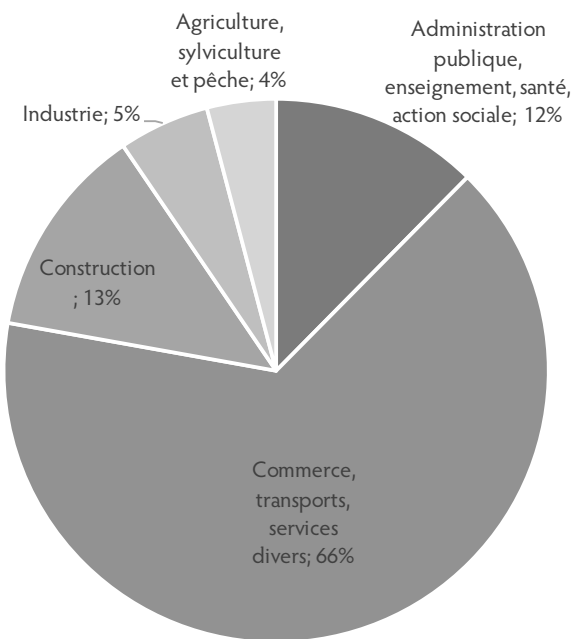
5. Le diagnostic économique

5.1. Un bassin d'emploi métropolitain marqué par les filières commerce, transport et services, avec une forte concentration dans les ZAE de la Métropole sur l'axe Montpellier-Orange

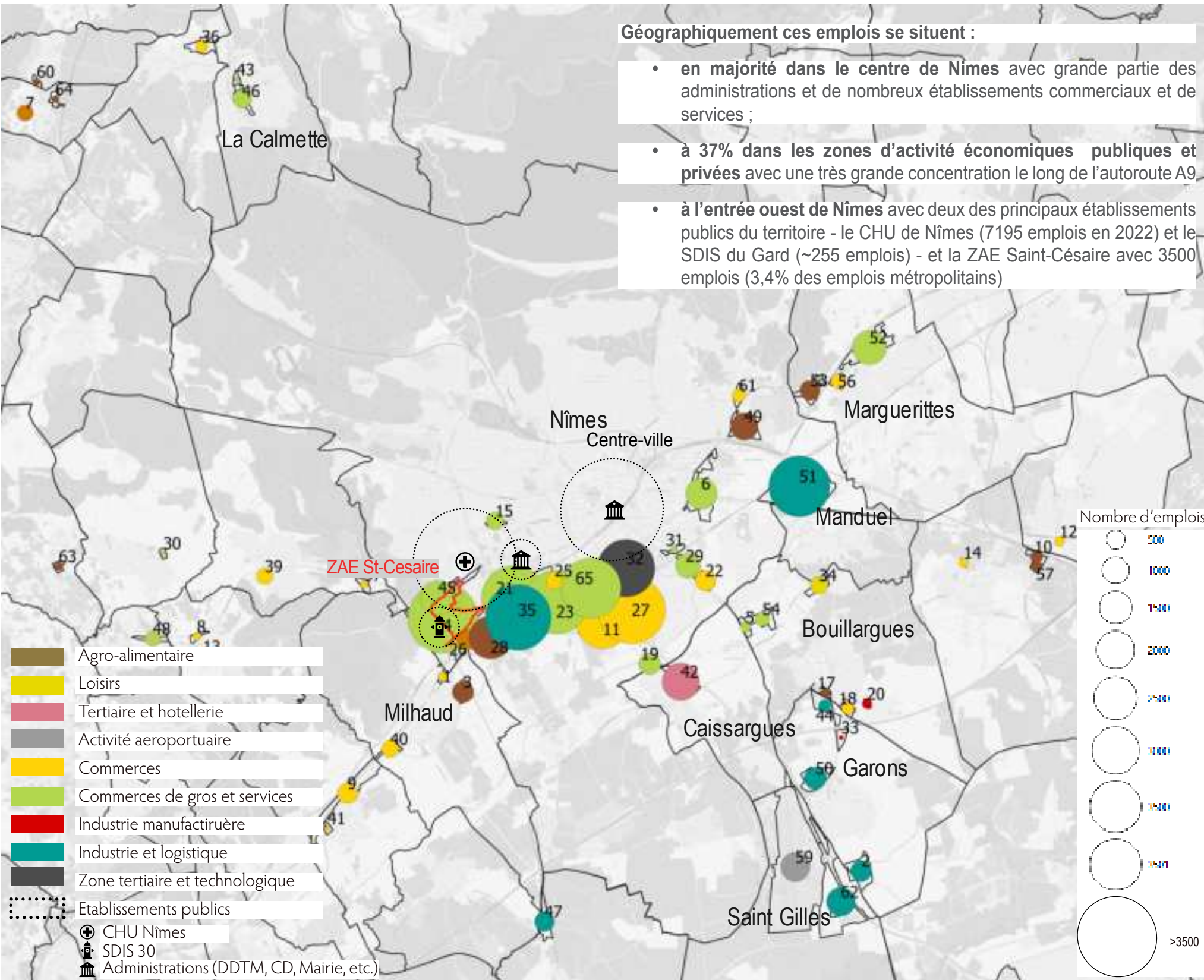
Les emplois de la Métropole de Nîmes se répartissent de la façon suivante :



Population active de 15 à 64 ans selon la catégorie socioprofessionnelle 2021_ Source : Insee, RP2021



Répartition des établissements actifs employeurs par secteur d'activité agrégé fin 2021_ Source : Insee, Flores



Cartographie des principales polarités d'emplois de la Métropole de Nîmes selon la typologie d'activité principale et le nombre d'emplois_ Source : AUDRNA_ Retraitements Ville en Oeuvre

5.2. La Porte Ouest au sein de la ZAE Saint Césaire : un sous-secteur à optimiser



Plan de repérage du périmètre de projet Porte Ouest au sein de la ZAE Saint césaire_Source : Cartographie Ville en Oeuvre

Le périmètre de projet Porte Ouest représente :

- **60 Ha** dont 10Ha environ maîtrisés par la puissance publique (EPF)
- **~ 1025 emplois** soit **moins de 17 emplois/Ha** : densité d'emplois très faible en milieu urbain ;
- **230 établissements dont seulement 10 d'entreprises structurantes** avec un CA (entre 3 et 13M€) relativement important, et un effectif médian supérieur à 35 emplois.
- Une vocation économique diverse, non spécialisée, avec des services aux entreprises (entretien/nettoyage), des commerces de gros et showroom pour le secteur du BTP et du second oeuvre, des petites entreprises de service de réparation, des plateformes de gestion des déchets et de recyclage.
- Des bâtiments de faible hauteur et un coefficient d'occupation du sol peu optimisé. Un parc immobilier d'activité vieillissant : peu d'investissements récents, pas de PC de moins de 10 ans sur le secteur.

5.3. Une opportunité de développement de nouvelles filières économiques à forte valeur ajoutée sur l'entrée ouest de Nîmes Métropole

Par sa proximité avec le CHU de Nîmes, la qualité de son accessibilité depuis et vers Montpellier, la ZAE Saint Césaire présente un positionnement stratégique pour envisager le développement de nouvelles filières économiques à forte valeur ajoutée autour de la Santé et de la «HealthTech»

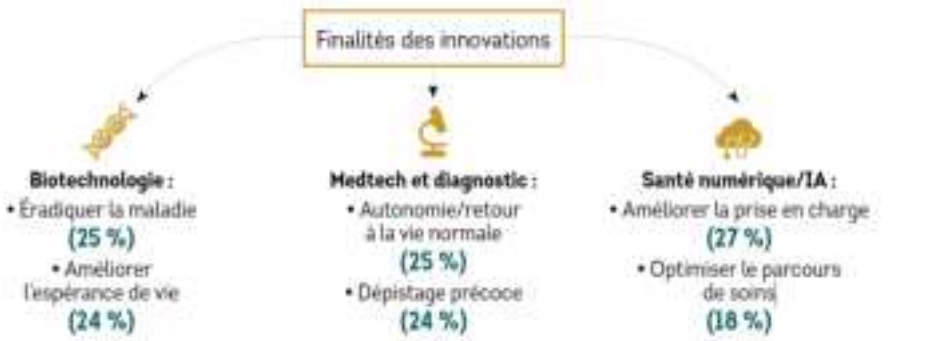
1. L'innovation en santé est un moteur de développement économique à l'échelle régionale

- La Stratégie Régionale d'Innovation (SRI) de l'Occitanie définit les domaines stratégiques d'innovation (DSI) prioritaires sur lesquels les dispositifs régionaux, nationaux et européens sont fléchés prioritairement. On compte notamment parmi eux la santé, le bien être & le bien vieillir.
- Un enjeu partagé avec la région PACA avec qui elle est associée depuis 2009 autour d'un nouveau un pôle de compétitivité sur les filières santé et biotechnologies : Eurobiomed.

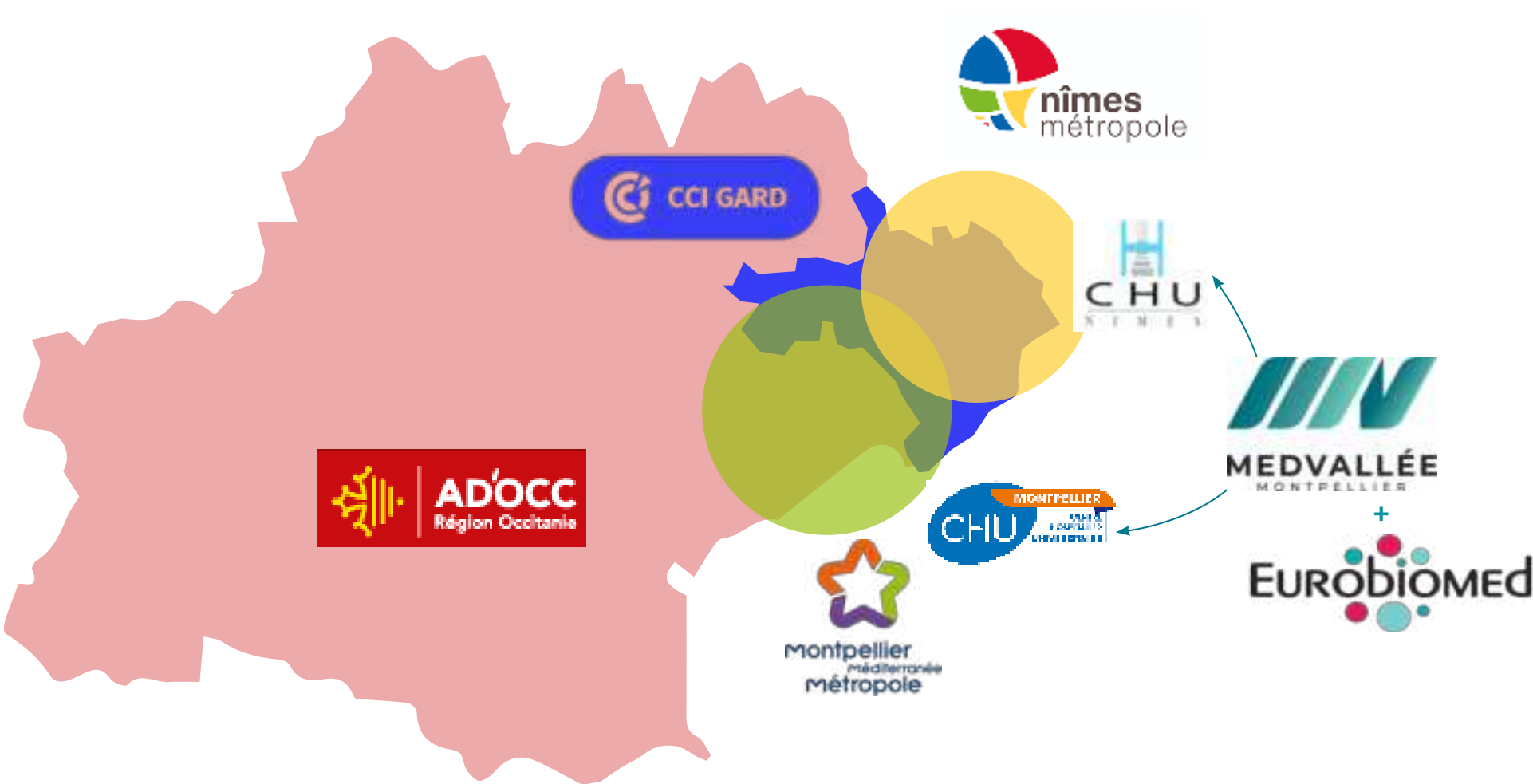
2. Nîmes Métropole et son CHU déjà relais de cette ambition

- Nîmes Métropole porte en priorité les thématiques d'innovation et de développement économique autour des risques technologiques et naturels et leurs impacts sur la santé, les biotechnologies et le domaine de la santé.
- La Métropole et la CCI du Gard accompagne ces développement via des ressources et solutions dédiées (plateforme d'incubation, BICInnov'Up)
- La dynamique engagée à travers le projet MedVallée est une opportunité pour renforcer les synergies entre les CHU de Nîmes et de Montpellier et développer les filières économique healthtech/santé localement (dispositif Boost Invest Med Vallée, programme annuel d'appel à candidature pour soutenir l'implantation d'entreprises innovantes).

3. De nombreuses filières d'application



Source : 21e édition Panorama france healthtech 2023



La forte représentation des filières de services aux entreprises, de commerces de gros pour le secteur du BTP et de plateformes de gestion des déchets et de recyclage, invite à questionner le développement des filières de la « CleanTech/Greentech ».

1. Des filières d'avenir pour la transition écologie de l'industrie et de l'économie locale



Source : Les GreenTech Françaises - Etude annuelle BPI France - Avril 2024

2. Une stratégie de développement économique déjà engagée à l'échelle du Gard

Créée en 2019, suite à la fermeture de la centrale thermique d'Aramon, CleanTechVallée est une association qui accompagne le développement des technologies propres pour soutenir la transition écologique et la décarbonation des activités économiques sur le territoire gardois.

L'association possède un incubateur « CleanTechBooster » qui accompagne notamment les secteurs d'application suivants :

- **Technologies vertes / Cycles de l'eau** : biochimie, traitements écologiques des déchets et de l'assainissement etc.
- **Energies décarbonnées et renouvelables** et en particulier les solutions de production photovoltaïque
- **Smart grid IOT et Bâtiments économes**
- **Économie circulaire, Déconstruction, Dépollution**
- **Transports propres et mobilité verte**

Autant de filières de la CleanTech qui résonnent avec les enjeux propres au renouvellement de la Porte Ouest (déconstruction, dépollution, mobilité décarbonnée, cycle de l'eau), et avec les besoins potentiels des acteurs économiques structurants situés à proximité comme le CHU (bâtiments économes et gestion intégrée, production d'énergie)



CLEANTECH
VALLÉE



FORCES

- **Une bonne accessibilité**, porte d'entrée du territoire à l'Ouest, desservi par l'autoroute A9 ;
- **Une inscription dans un secteur actif** (le secteur Ouest de Nîmes est le principal pôle d'emploi de l'agglomération) ;
- **Un site présentant un potentiel de densification intéressant dans un secteur stratégique** ;
- Une association d'entreprises active ;
- **La présence importante de propriétaires occupants** ;
- **Un important taux de maîtrise foncière publique et outils règlementaires** et contractuels associés (ZAD, PAPAG, Convention de maîtrise EPF) permettant d'envisager la mise en oeuvre opérationnelle d'un projet d'ensemble.

=> DES ATOUTS INTRINSÈQUES (DESSERTE, LOCALISATION, MAITRISE)

FAIBLESSES

- **Un parc immobilier d'activité vieillissant** : peu d'investissements récents, pas de PC de moins de 10 ans sur le secteur ;
- **Un site très exposé et particulièrement peu adapté aux risques environnementaux** (inondations, effet d'ilôt de chaleur urbain etc.) ;
- **Une très faible densité d'emplois** (<17 emplois/Ha) ;
- **Un manque de synergie et de spécialisation** ;
- **Les entreprises qualifient l'image de la zone de « moyenne », et sont globalement insatisfaites du niveau de services et d'équipement** ;
- **Un secteur enclavé et cloisonné** (grandes infrastructures viaires, topographie).

=> LA NÉCESSITÉ D'UNE REQUALIFICATION URBAINE PROFONDE ET GLOBALE

LA PORTE OUEST EN TANT QUE ZONE D'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE

OPPORTUNITÉS

- **À l'échelle nationale, un regain d'intérêt autour de la question de la souveraineté industrielle**, et l'accueil d'entreprises productives ;
- **Les projets de mobilité et le projet de renouvellement urbain prévu sur le secteur sont une opportunité pour réinterroger la vocation de la Porte Ouest** ;
- Une entrée ouest particulièrement stratégique pour attirer des entreprises et des actifs inscrits dans la **dynamique Montpellieraine** ;
- **La proximité du CHU de Nîmes** qui affiche une volonté de renforcer son rôle d'animateur de la recherche, l'innovation et le développement économique à l'échelle locale (partenariat avec le CHU de Montpellier et inscription dans la dynamique de projet MedVallée) ;
- **Des ressources et solutions dédiées au développement de filières d'activité innovantes et à haute valeur ajoutée à l'échelle du Gard** ;
- Un véritable potentiel pour un développement économique autour de la production et de l'innovation.

=> UNE OPPORTUNITÉ DE RENOUVELLEMENT URBAIN ET DE DEVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE À HAUTE VALEUR AJOUTÉE

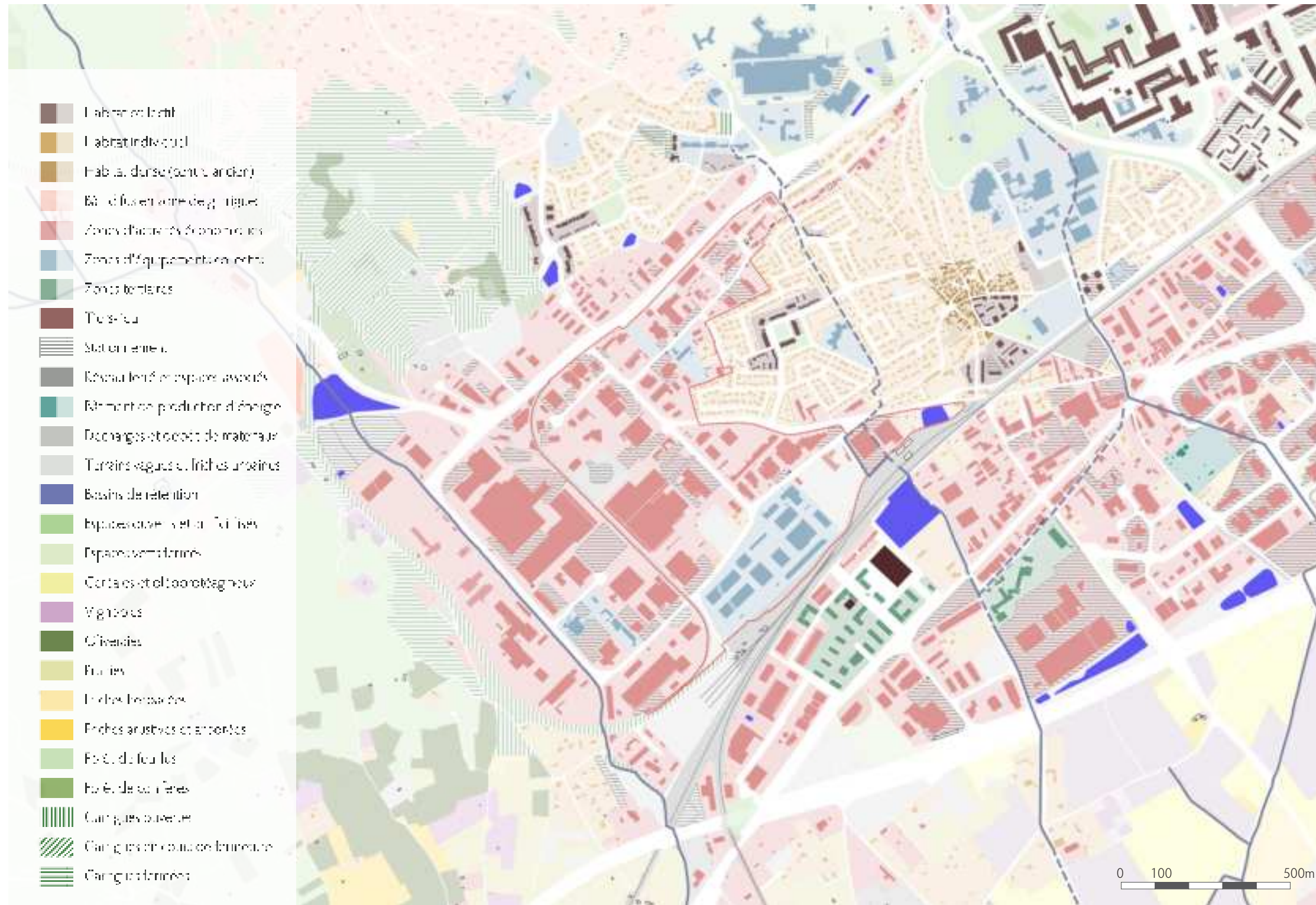
MENACES

- Une perte de l'attractivité de la zone ;
- Une amplification de la saturation (trafic et desserte) de la zone ;
- Une sous exploitation du potentiel de la zone d'activité ;
- Une déspecialisation croissante de la vocation économique du secteur ;
- Une entrée de ville dégradée et non valorisée ;
- Un risque de paupérisation et de vieillissement de la population de Mas Roman ;
- Un risque d'exposition accrue des biens et des personnes face aux aléas environnementaux en particulier si aucun aménagement de gestion hydraulique n'est entrepris ;
- Une dégradation de la zone.

=> UN ENJEU D'ADAPTATION URBAINE, ÉCONOMIQUE ET SOCIALE DU SECTEUR

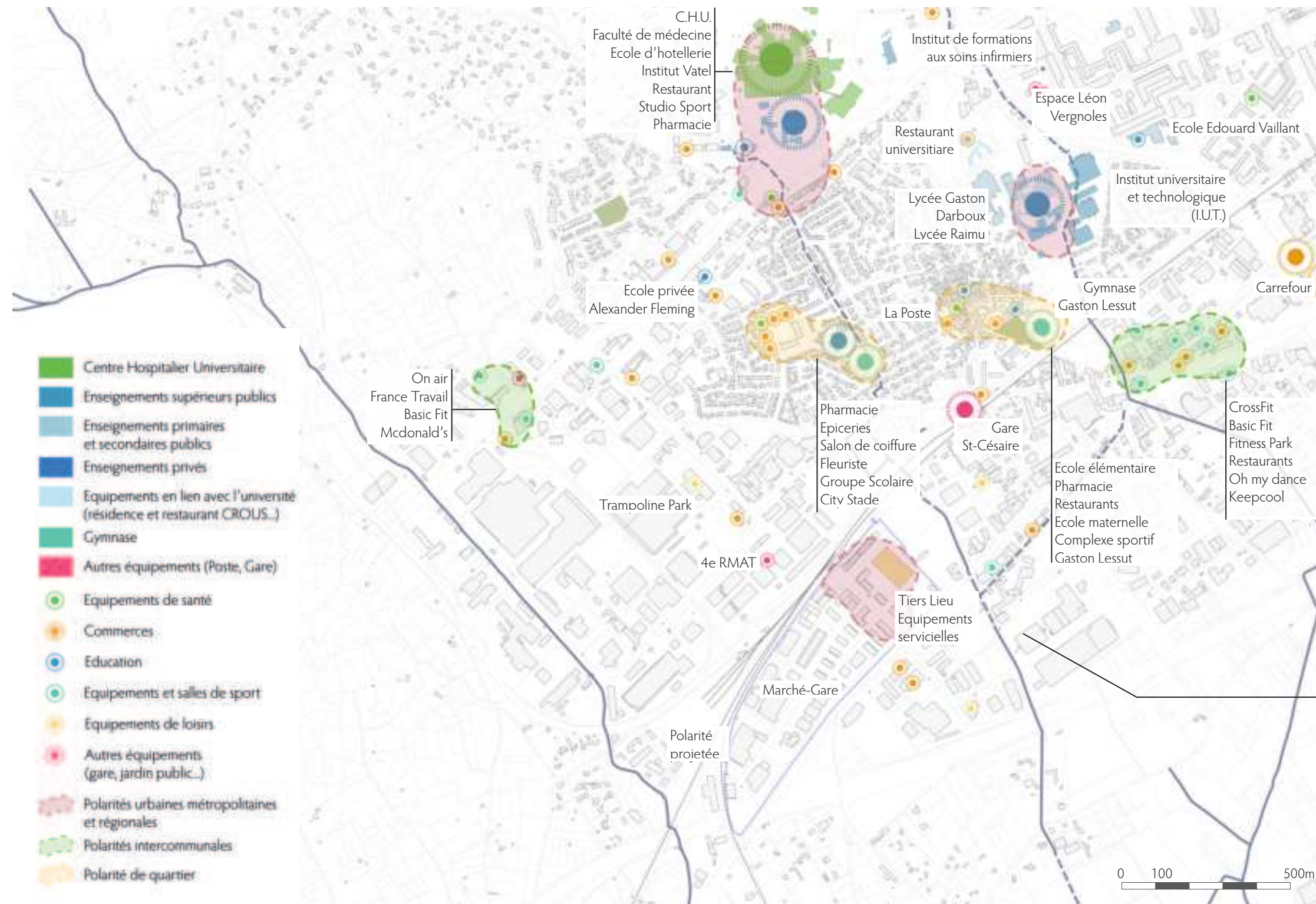
6. Le diagnostic foncier

6.1. Une logique de plaques fonctionnelles



La lecture de l'occupation du sol révèle **deux grandes zones distinctes**, caractérisées par une logique de plaques fonctionnelles, voire monofonctionnelles. On observe **une séparation nette entre les activités et les habitats**, avec quelques équipements localisés à des endroits précis. De même, les zones tertiaires sont parfois intégrées aux zones d'activités économiques. Au nord, on trouve principalement des habitations diffus, tandis que la plaine est occupée par des quartiers pavillonnaires. Les terres agricoles s'étendent au sud, derrière la languedocienne, et à l'ouest, les oliveraies dominent le paysage.

6.2. Des polarités urbaines hétérogènes



Il existe une **polarité** de proximité à **St-Césaire** et au **Mas Roman** qui est plus **vieillissante**. Une autre **polarité** se forme autour du **CHU** et de la **faculté** de médecine, avec une orientation très marquée vers la santé.

Au niveau des **carrefours**, on observe des polarités autour du **sport**, avec la présence de salles de sport comme Basic Fit, Fitness Park et KeepCool. Bien qu'il y ait une offre de **restauration ponctuelle** sur le site, elle ne constitue pas véritablement une polarité.

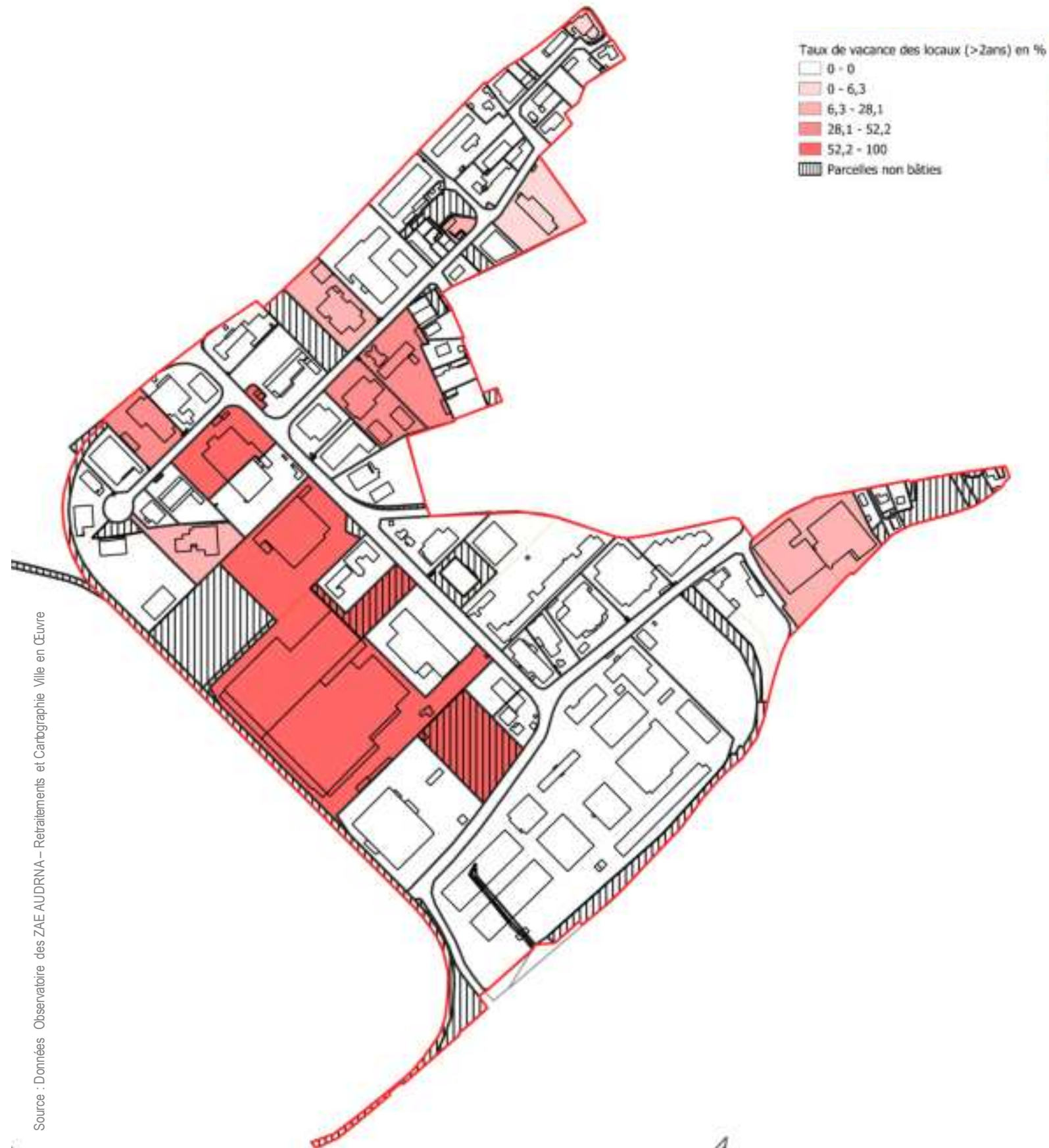
Les équipements structurants sont éloignés de la Z.I. de St-Césaire. Les écoles sont proches des zones d'habitats existantes, et l'IUT est accompagné d'un restaurant universitaire et d'une résidence universitaire. Le CHU et la faculté de médecine sont également à proximité. **Sur le site de la Porte Ouest**, à l'exception d'une école privée Alexander Fleming, et d'une déchetterie communautaire, **aucun équipement n'est présent**.

Enjeux :

- Créer de nouvelles polarités pour dynamiser le quartier et offrir les conditions de l'attractivité ;
- S'inscrire en complémentarité des services existants pour ne pas dévitaliser les zones déjà établies ;
- Promouvoir la mixité des polarités.

Les équipements ou polarités développés pourraient en outre profiter aux tissus avoisinants.

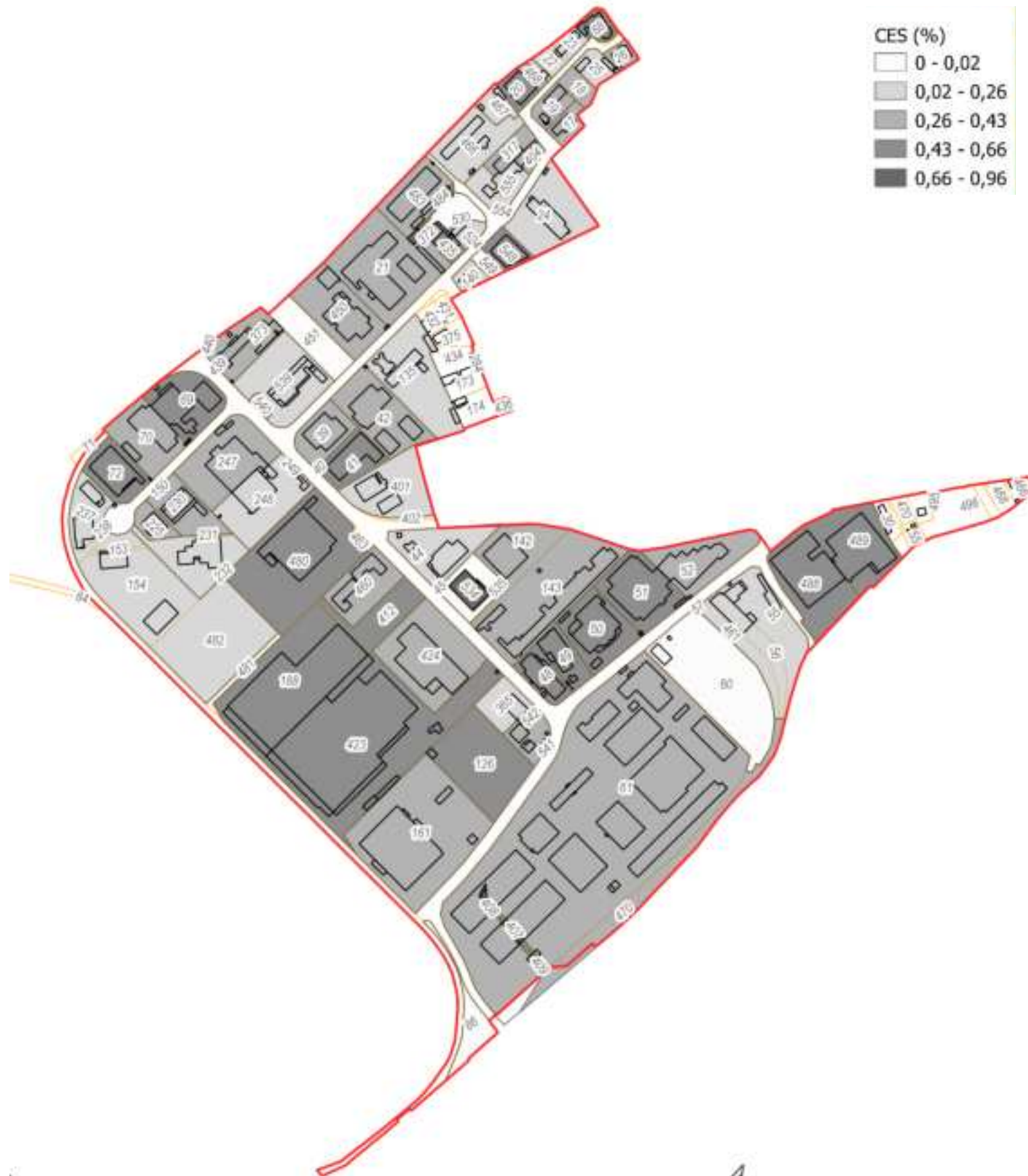
6.3. Repérage des situations de vacance



Points à retenir

- Une partie relativement importante des locaux de la zone sont entièrement ou partiellement vacants depuis plus de 2ans. Cette sous-occupation de certains locaux pose la question soit de leur vétusté ou de leur manque d'adaptation au besoins nouveaux des entreprises et questionne sur l'attractivité de certains sous-secteurs de la Porte Ouest.
- Le départ de l'entreprise Vachaud et du centre de tri postal renforcent la vacance globale du secteur.
- Cette vacance structurelle constitue une opportunité pour la remobilisation de foncier stratégique mais pose un enjeu d'animation et de gestion transitoire à court terme.

6.4. Une faible optimisation foncière au regard du Coefficient d'emprise au sol (CES)



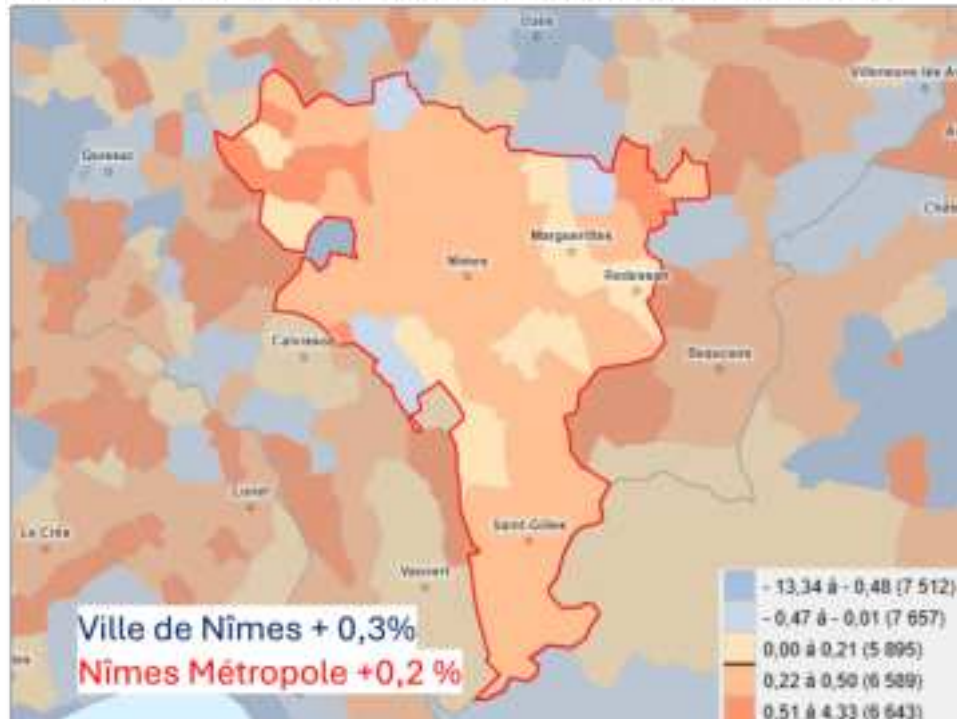
Points à retenir

- Les bâtiments d'activité de la Porte Ouest sont pour la plupart de plain-pied, avec un coefficient d'emprise au sol médian de 33%, témoignant d'une faible optimisation foncière
- Pour autant le secteur est fortement artificialisé, les espaces non-bâties étant imperméabilisés et employés pour des besoins de stationnement, de desserte, de retournement des PL.
- Cette situation laisse très peu de place à la végétation et l'infiltration des eaux pluviales et de ruissellement. Quelques friches non-bâties et faiblement imperméabilisées pourront être mobilisées pour renforcer des développements immobiliers raisonnés respectueux la présence de la pleine terre et du végétal.
- Les fonciers déjà entièrement artificialisés et imperméabilisés et peu bâtis constituent des opportunités de densification et d'optimisation foncière.

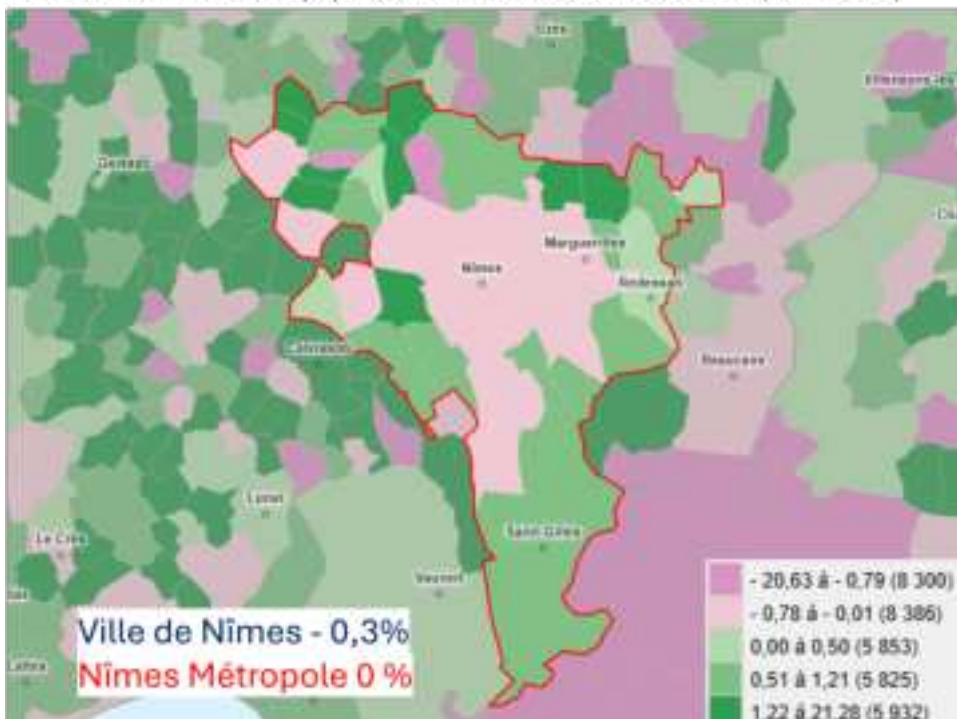
7. Le diagnostic habitat

7.1. Cadrage socio-démographique : un besoin en logement qui reste conséquent dans les prochaines décennies

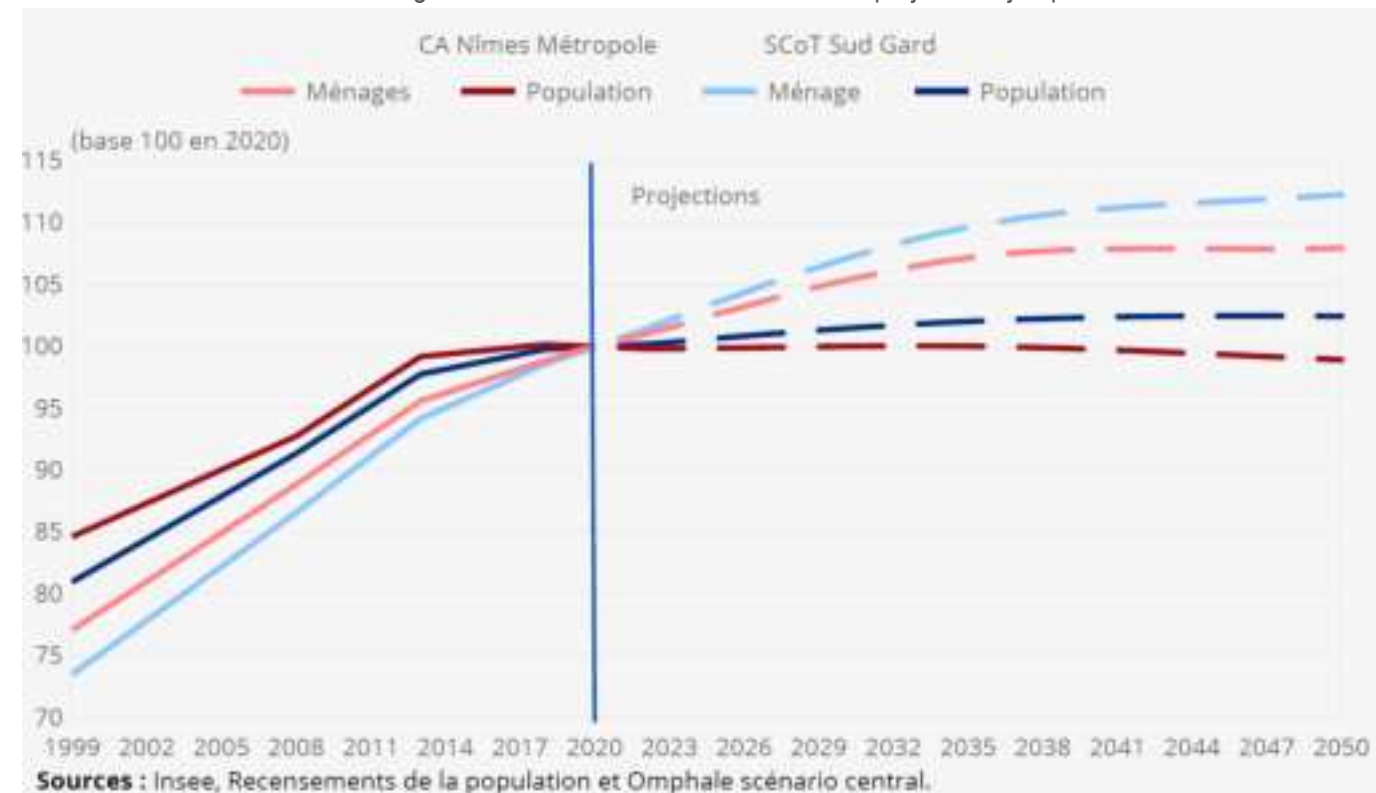
Variation annuelle de la population du au solde entrées/sorties (2016-2022)



Variation annuelle de la population du au solde entrées/sorties (2016-2022)



Evolution du nombre des ménages et des habitants de 1999 à 2020 et projections jusqu'à 2050. INSEE



Un besoin en logement qui demeure structurel sur le territoire, malgré une faible dynamique démographique

Entre 2016 et 2022, la population communale a enregistré une baisse moyenne annuelle de -0,1 %, soit une perte d'environ 560 habitants en cinq ans. Si la commune de Nîmes conserve un solde naturel positif grâce à un taux de natalité supérieur à la moyenne nationale (12,5 ‰ contre 11 ‰ en France), cela ne suffit pas à compenser un solde migratoire négatif sur la même période (-0,3 %/an), marqué par un excès de départs par rapport aux arrivées. Ce recul récent contraste fortement avec la période 2011-2016, où le solde migratoire était encore positif (+0,8 %/an).

Certains professionnels de l'immobilier évoquent cependant un regain d'attractivité post-COVID, qui s'illustre notamment dans la stabilisation du solde migratoire de la commune qui passe de -0,75%/an entre 2014 et 2020 à -0,3%/an au dernier recensement.

Des projections démographiques prévoyant une augmentation des ménages

Selon des projections démographiques (INSEE, Novembre 2024), si la dynamique démographique resterait relativement stable, le nombre de ménages devrait fortement augmenter d'ici à 2050 : on compterait 10 000 ménages

supplémentaires par rapport à 2020 à Nîmes Métropole, soit 127 500 ménages au total.

Les comportements de décohabitation seraient les principaux facteurs explicatifs de cette hausse. Par ailleurs, le nombre de ménages constitué d'une seule personne augmenterait, passant de 39% des ménages à 45% en 2050.

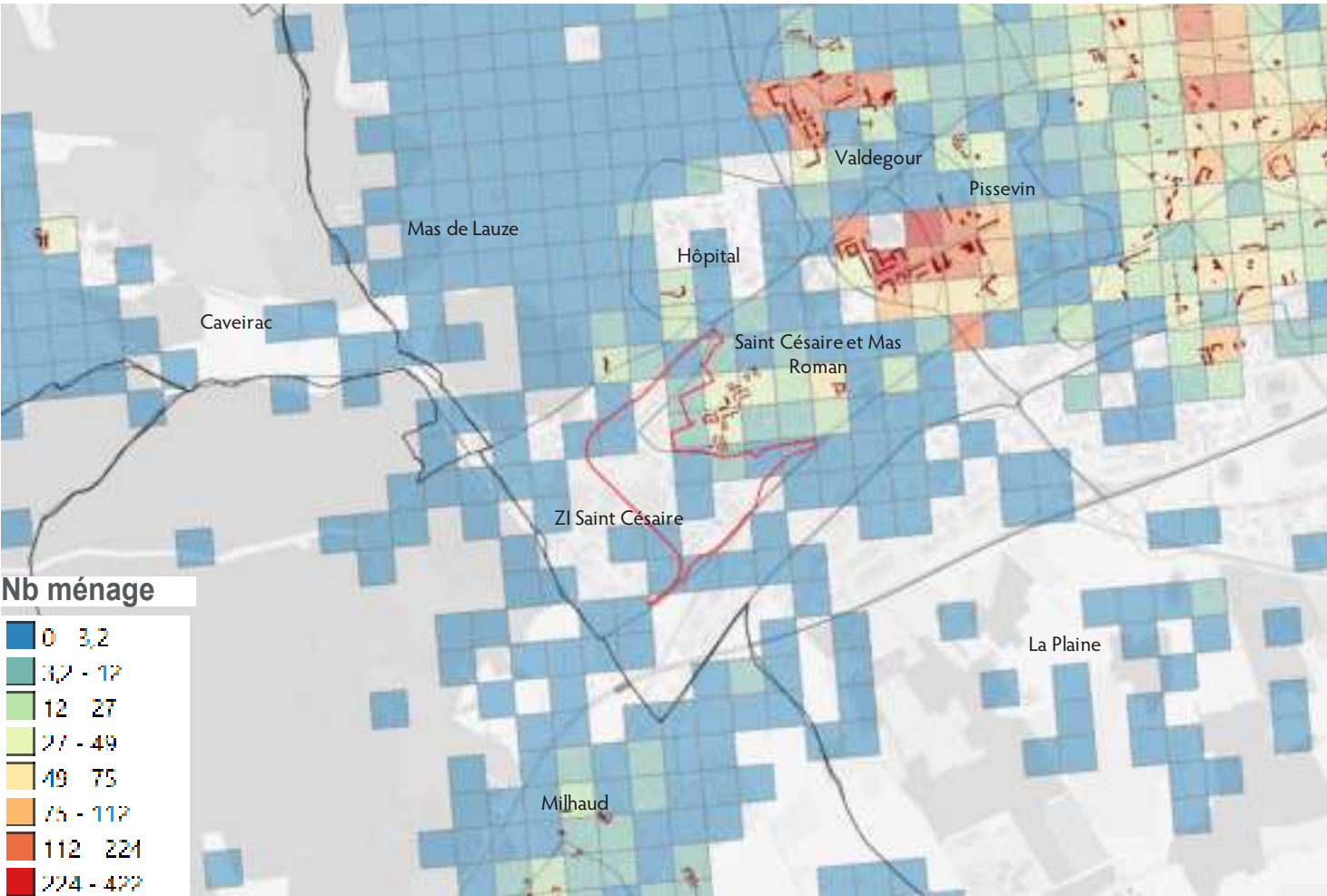
Aussi, le besoin en logement demeure important et croissant sur Nîmes, malgré la faible dynamique démographique.

Et ce pour trois raisons principales :

- le solde naturel positif actuel (et à prévoir jusqu'à 2035) appelle au maintien d'une dynamique de production neuve ;
- d'ici à 2050, le nombre de ménages devrait continuer d'augmenter, porté par le vieillissement de la population, l'évolution des structures familiales et des comportements de décohabitation ;
- dans un contexte de pression foncière accrue, la demande en logements restera soutenue, nécessitant des réponses adaptées en matière d'offre résidentielle.

7.2. Cadrage socio-démographique : la Porte Ouest une opportunité de couture entre des quartiers contrastés avec des besoins communs

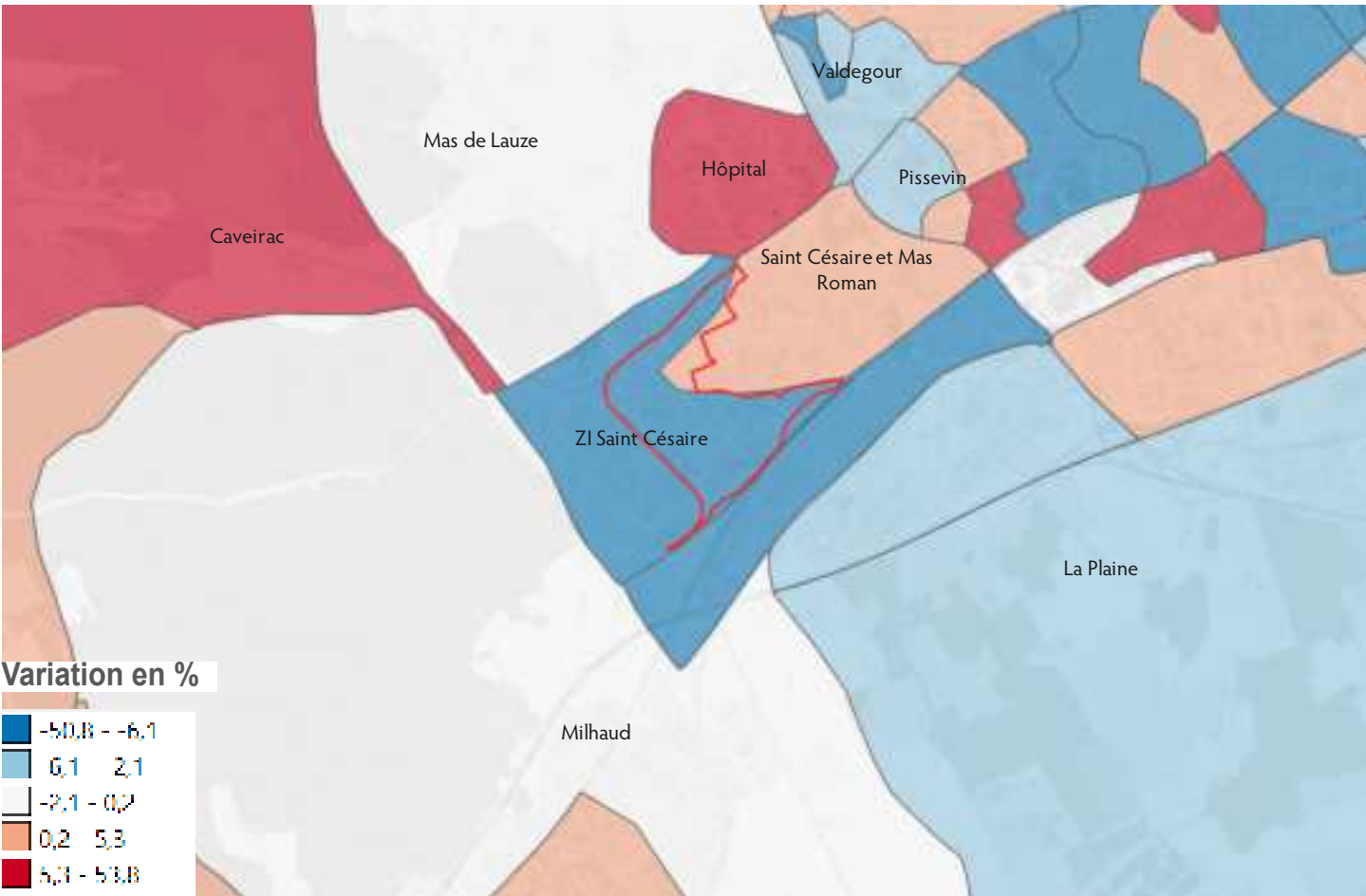
Cartographies des principaux quartiers de l'entrée ouest de Nîmes
Données carroyées sur le nombre de ménages pauvres et localisation du parc de logements sociaux



Analyse synthétique des quartiers environnants (IRIS INSEE 2020)

	Nombre d'habitants	Part de maisons	Part de logt vacant	Part de ménages emménagés depuis >10ans	Part de propriétaires	Part de locataires	Dont part de locataire du parc HLM	Part de logés à titre gratuit	Indice de vieillissement (pop de 65+/pop de moins de 20 ans)	Taux de pauvreté
Caveirac	4072	82%	6%	56%	72%	25%	6%	2%	142	12%
Milhaud	3248	72%	13%	52%	62%	37%	9%	1%	151	16%
La Plaine	1023	88%	7%	53%	68%	28%	0%	2%	147	24%
Pissevin	6074	1%	13%	48%	12%	87%	33%	1%	29	36%
Saint Césaire et Mas Roman	3711	61%	4%	51%	48%	52%	20%	1%	96	31%
Hôpital	898	94%	15%	11%	15%	86%	1%	5%	528	34%
Mas de Lauze	3024	88%	2%	61%	78%	21%	1%	1%	122	16%
Valdegour	1772	41%	5%	68%	38%	61%	16%	1%	75	14%
Zone Industrielle	118	67%	2%	57%	51%	49%	0%	0%	156	25%

Evolution de la population à l'IRIS entre 2015 et 2020



Les quartiers de l'entrée ouest de Nîmes présentent de **fortes disparités en matière de...**

- **Formes urbaines** : du quartier Pissevin aux hauteurs du Mas de Lauze on évolue d'un extrême à l'autre (entre 1% et 88% de maisons individuelles)
- **Répartition du logement social** : entre 0% et près de 60% selon le quartier
- **Niveau de vie** : forte concentration de ménages pauvres sur les quartiers d'habitat social et sur le reste de la Plaine (ZI, Saint Césaire et Mas Roman, ...). **Les quartiers du Mas Roman et de Saint Césaire font figure d'exceptions en matière de mixité sociale.**

... et des similitudes en matière de :

- **Faible vacance des logements et faible rotation du parc, et des ménages emménagés de longue date ;**
- **Vieillessement global de la population**, Attrait du quartier pour les personnes âgées, proximité du CHU, mais absence de logement spécifique sénior en dehors de l'EHPAD ;
- **des quartiers constituant un pôle étudiant majeur à l'échelle de la métropole** (Faculté de Médecine, IFMS, CFA, IUT de Nîmes, école Hôtelière Vatel etc.) **avec des besoins locatifs au delà de l'offre en résidence sociale.**

FORCES

- Avec le vieillissement de la population, le **desserrement des ménages devrait entretenir le besoin en logements à l'échelle de Nîmes Métropole sur les prochaines décennies**, en particulier dans les secteurs déjà attractifs pour les décohabitants (jeunes actifs, familles, étudiants) et pour les personnes âgées. Le secteur est par ailleurs **dépourvu en logements adaptés pour les seniors**.
- **Une localisation intéressante de la Porte Ouest :**
 - à proximité du CHU de Nîmes, **foyer d'emplois et facteur d'attractivité pour les seniors** ;
 - à proximité des établissements de formation et d'enseignement supérieur ;
 - en **accroche de quartiers pavillonnaires préexistants**, avec un **esprit de village à conserver et renforcer pour attirer de nouveaux ménages**.

=> CAPITALISER SUR LES ATOUTS ACTUELS DU SITE EN MATIÈRE D'ATTRACTIVITÉ RÉSIDENTIELLE (EMPLOIS, FORMATION, PROXIMITÉ EQUIPEMENTS DE SANTÉ)

=> OBJECTIF : RENFORCER SES ATTRAITS (ENVIRONNEMENT, CARACTÈRE VILLAGE FAMILIAL, COMMERCE/SERVICES/EQUIPEMENTS)

FAIBLESSES

- **Une baisse démographique** déjà observée à l'échelle communale due à un solde migratoire négatif.
- Une production de logements neufs portée par l'investissement en logement locatif sur Nîmes avec pour conséquences :
 - la **surreprésentation des investisseurs**, et une production récente concentrée sur l'**offre privée en collectif et insuffisamment orientée vers les logements familiaux et les produits aidés**
 - une augmentation des prix de l'immobilier (**médiane de 4050€/m²SHAB, +35% en 5 ans**), **excluant une grande partie des ménages de l'agglomération et de la ville centre**.
- **La Porte Ouest, un quartier aujourd'hui enclavé et tenu à distance** du centre de Nîmes (topographie, quartiers d'habitat social qui font frontière), qui n'est **pas identifié comme un quartier résidentiel**.

=> OPÉRER UN CHANGEMENT D'IMAGE DU QUARTIER / EFFORT DE QUALIFICATION DE LA ZONE

POSITIONNEMENT DE LA PORTE OUEST EN RÉPONSE AUX BESOINS EN LOGEMENTS

OPPORTUNITÉS

- **La production de logements reste donc un enjeu pour Nîmes**, tant en réponse à son **solde naturel positif**, au **desserrement de ses ménages**, que dans le but de **renforcer son attractivité résidentielle**.
- La Porte Ouest est **un des seuls secteurs de développement planifié en recyclage urbain** et devrait attirer les opérateurs dans le contexte du resserrement des marchés fonciers en réponse aux enjeux du ZAN ;
- De nombreux projets d'infrastructures de transport permettront **l'amélioration de la mobilité et de la desserte de la Porte Ouest** vers le centre-ville de Nîmes ou vers Montpellier, un **nouveau moteur d'attractivité résidentiel pour le quartier** ;
- **L'opportunité de créer un quartier actif et durable**, avec la perspective d'une **densification de l'emploi**, qui générera des besoins en logements.

=> METTRE À PROFIT LES PROJETS CONNEXES QUI SERVIRONT LA RÉUSSITE DE L'OPÉRATION

=> FAIRE LA COUTURE ENTRE DES QUARTIERS CONTRASTÉS AVEC DES BESOINS COMMUNS

MENACES

- **L'aggravation des risques** climatiques, et le risque de non-prise en compte des enjeux environnementaux.
- **Le risque de non réalisation des opérations de logement** du quartier en raison des contraintes conjoncturelles pesant sur la promotion immobilière et le marché du logement libre.
- **Un risque de surproduction et de mise en concurrence avec les autres projets de logement à l'échelle métropolitaine**.
- La porte Ouest et les projets connexes (développement du TCSP, marché-gare etc.) s'inscrivent dans un processus long et complexe avec un **risque de créer un environnement « en chantier » pendant de nombreuses années => Risque commercial fort pour les premières opérations**

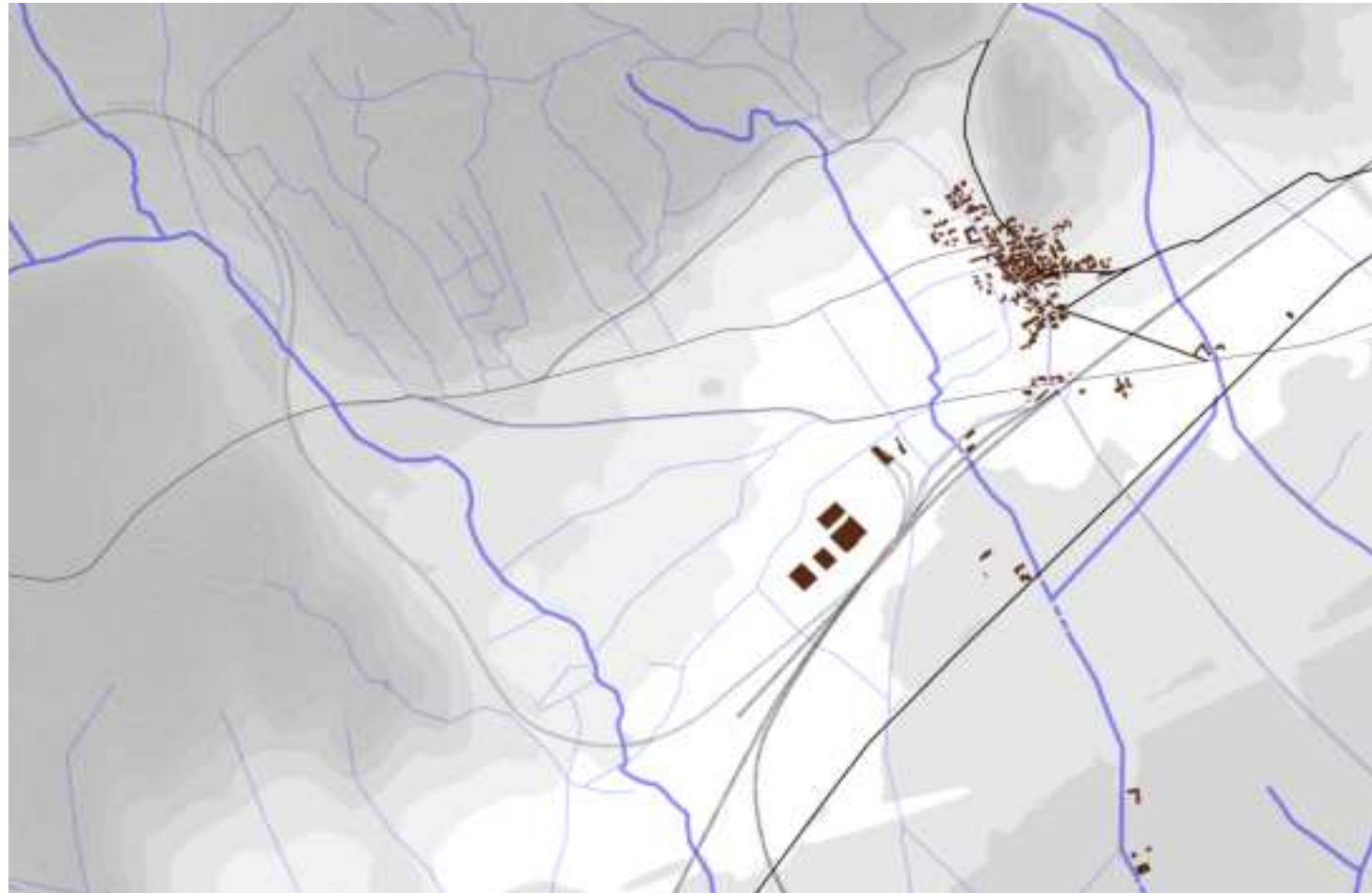
=> PHASER LES OPÉRATIONS ET DES PRODUITS DE LOGEMENTS EN FONCTION DU RISQUE COMMERCIAL

=> S'INSCRIRE EN COMPLÉMENTARITÉ DES PROJETS EXISTANTS (CIBLER LES ACTIFS, ET LES FAMILLES, PROPOSER DES FORMES URBAINES ET DES PRODUITS NOUVEAUX (BRS NOTAMMENT))

=> PROPOSER UN PROJET SUFFISAMMENT AMBITIEUX POUR RÉPONDRE AUX ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET AMÉLIORER L'IMAGE DU QUARTIER

II. Principes de composition

1. Une trame historique support de projet



Années 1940

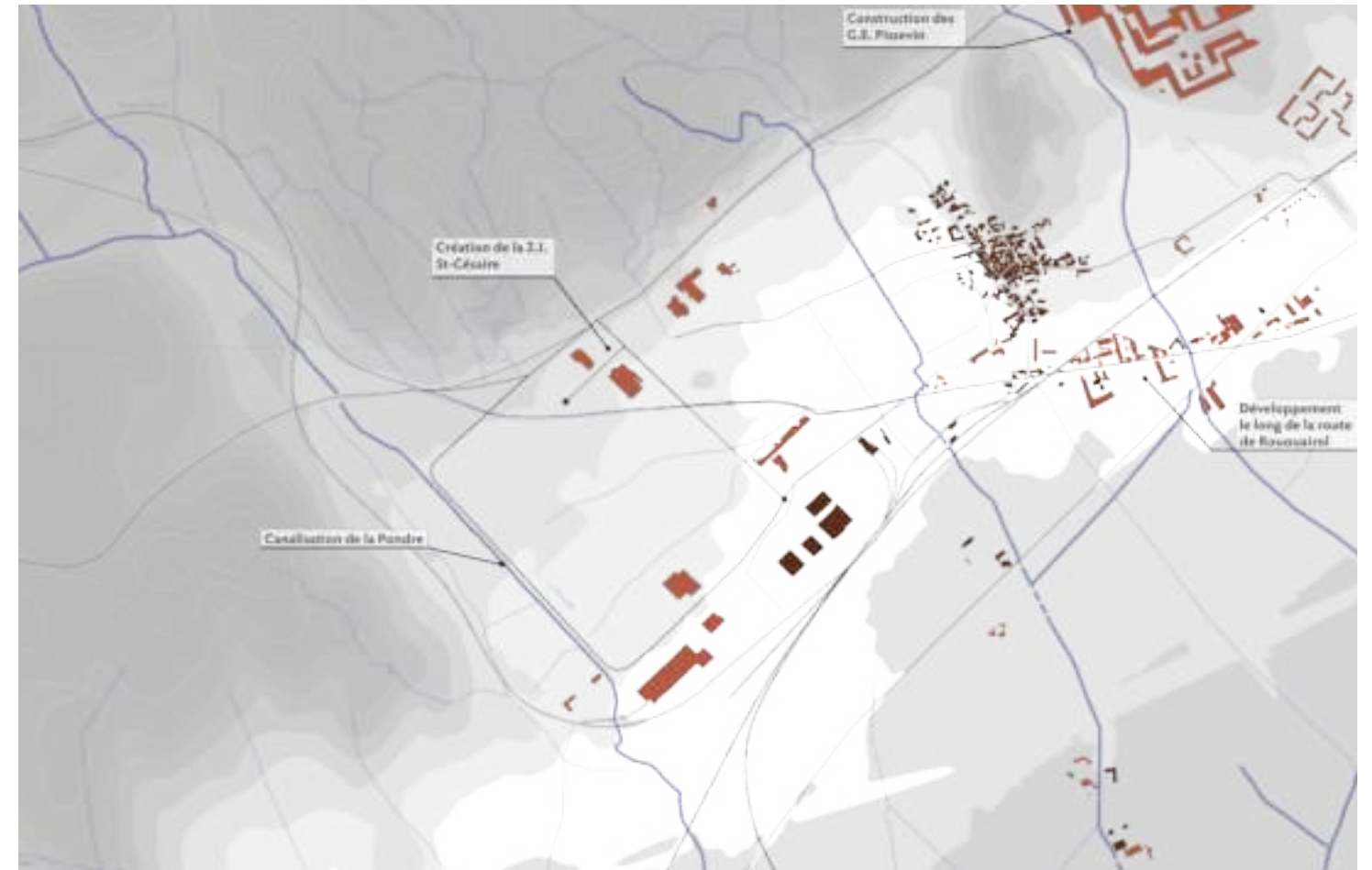
Le village de Saint-Césaire est né au Xe siècle autour d'une source (puits de Font-Césarine).

Avant la création de la zone d'activités économiques de Saint-Césaire, les abords du village étaient agricoles et dotés d'un réseau de ruisseaux transversaux connectés aux cadereaux, probablement utilisés pour l'irrigation et le drainage des eaux, suivant la topographie du site.

Au bas du coteau, la route impériale (actuelle RN 113) reliait Nîmes et les différents villages installés au bord de la plaine.

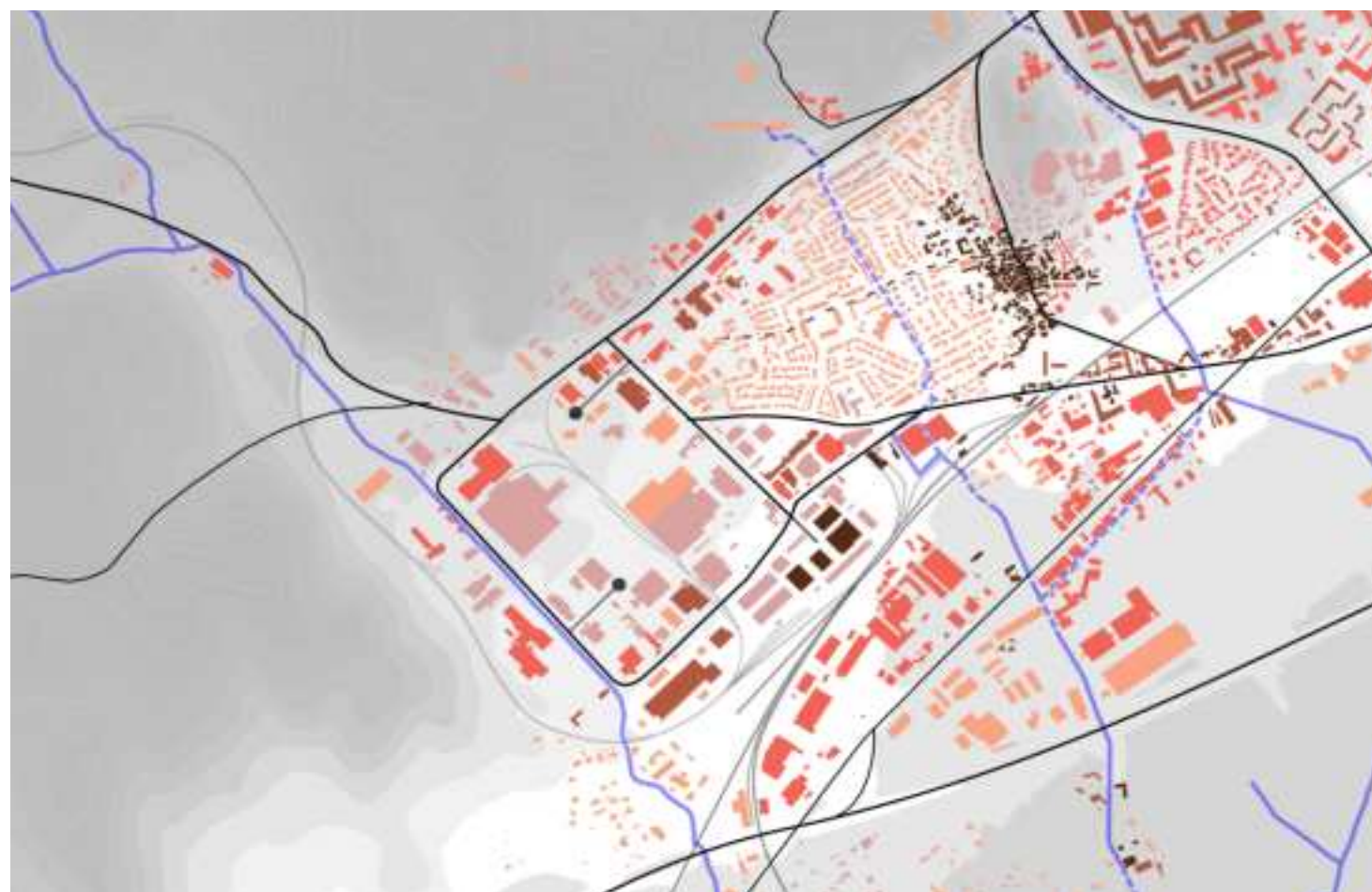
La route de Sommières à Nîmes (actuelle route de Rouquairol) cheminait en diagonale, se connectant à la route impériale au Sud du village de Saint-Césaire.

Les premières transformations de l'ère industrielle ont commencé avec l'installation du faisceau ferré, puis avec la création du site militaire (actuel Rmat) dans les années 1940.



Années 1960

À partir des années 60, la trame orthogonale de la Zone d'Activités Économiques (ZAE) a été mise en place. Les actuelles avenues Joliot Curie et Pavlov en sont l'héritage. Cela a eu pour effet l'effacement progressif des ruisseaux transversaux, et la modification du tracé de la Poudre, qui s'est retrouvée quasiment canalisée le long de la voirie, avec un tracé rectiligne.



- Années 1940
- Années 1960
- Années 1970
- Années 1980
- Années 1990

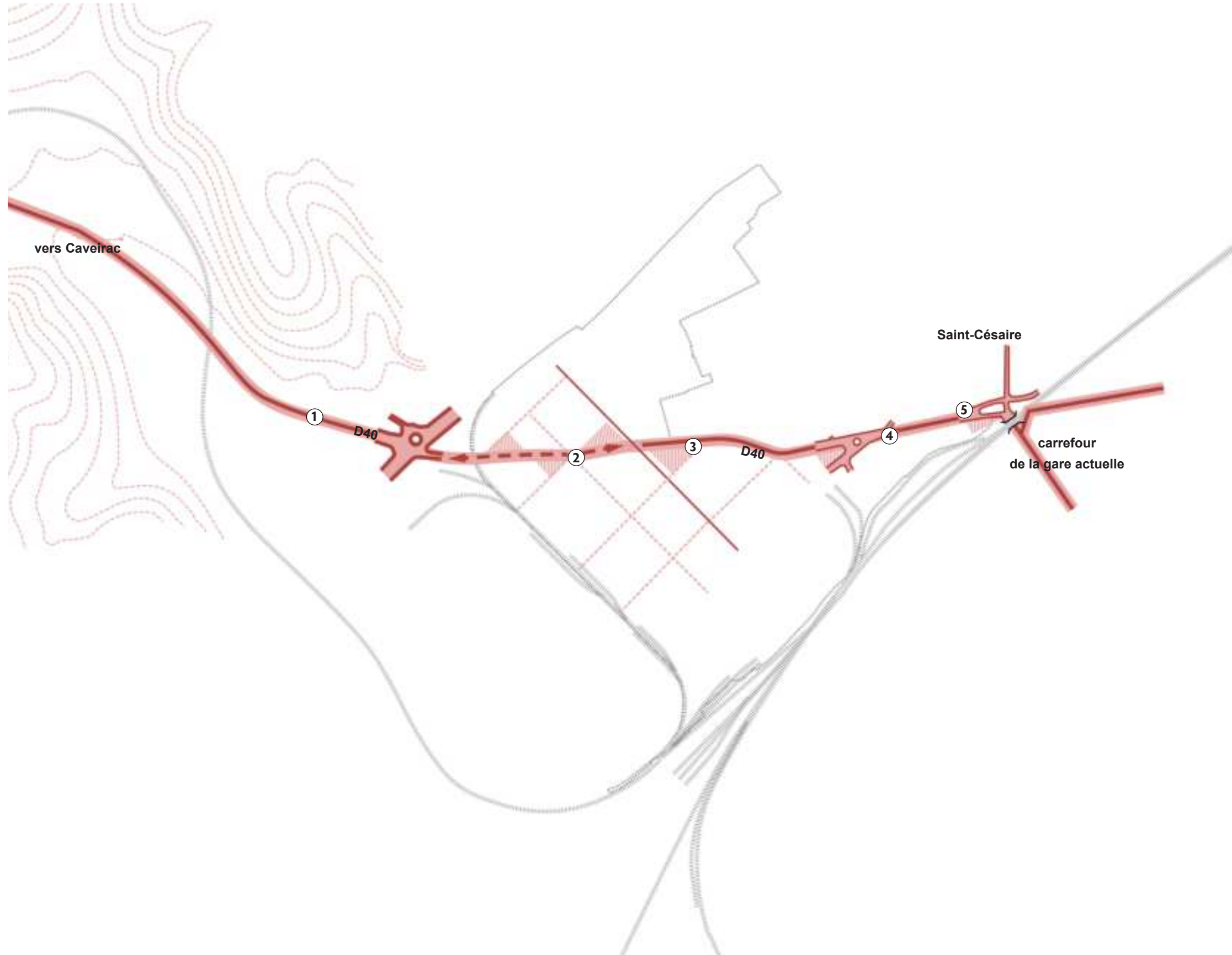
Années 1990

Au cours des années 70-80, la zone d'activités a poursuivi son développement, le tracé en diagonale de la route de Sommières a été effacé au profit de la trame orthogonale.

Dans les années 90, les zones pavillonnaires se développent en extension de Saint-Césaire, notamment avec la construction du Mas Roman.

2. Les figures d'appuis

2.1. La route de Sommières : du Rianse à Saint-Césaire



Le tracé initial de l'ancienne route de Sommières, aujourd'hui reprise en partie par le tracé de la D40, traçait une « diagonale » dans le site.

Celle-ci a été effacée en partie avec la création de la ZAE Saint-Césaire, qui a instauré « ex nihilo » une trame orthogonale. Cette diagonale reste toutefois perceptible dans le parcellaire (parcelles du Mc Donalds, et KR 152, 153, 154, 225, 230, 232).

Réaffirmer ce tracé pourrait être un élément intéressant dans le projet :

- offrir une connexion plus naturelle et directe entre la véloroute de la Vaunage et la D40 au Sud de Mas Roman, également support de lien cyclables, en évitant l'axe très passant de l'avenue Kennedy, peu adapté aujourd'hui pour les modes actifs.
- créer des situations urbaines différentes par l'interaction avec la trame orthogonale, qui permettrait d'introduire des géométries triangulaires, pouvant être associées à des espaces verts ou espaces de gestion hydraulique. D'un point de vue de la forme urbaine, ce type d'espace permettrait de créer d'autres perspectives par rapport aux bâtiments et des effets d'élargissements de l'espace public, amenant une variété sans remettre en cause la rationalité générale du plan.
- ceci permettrait d'ailleurs de retrouver un vocabulaire d'éléments récurrents sur l'ensemble du site, le parvis actuel de la gare s'inscrivant déjà dans cette forme.

1



La D40 entre Nîmes et Caveirac

2



L'ancien tracé de la route de Sommières à Nîmes, effacé avec la création de la ZI, mais encore perceptible dans le parcellaire

3



La D40 au droit de Mas Roman. Des tronçons de pistes cyclables sont dessinés part et d'autre de la D40.

4



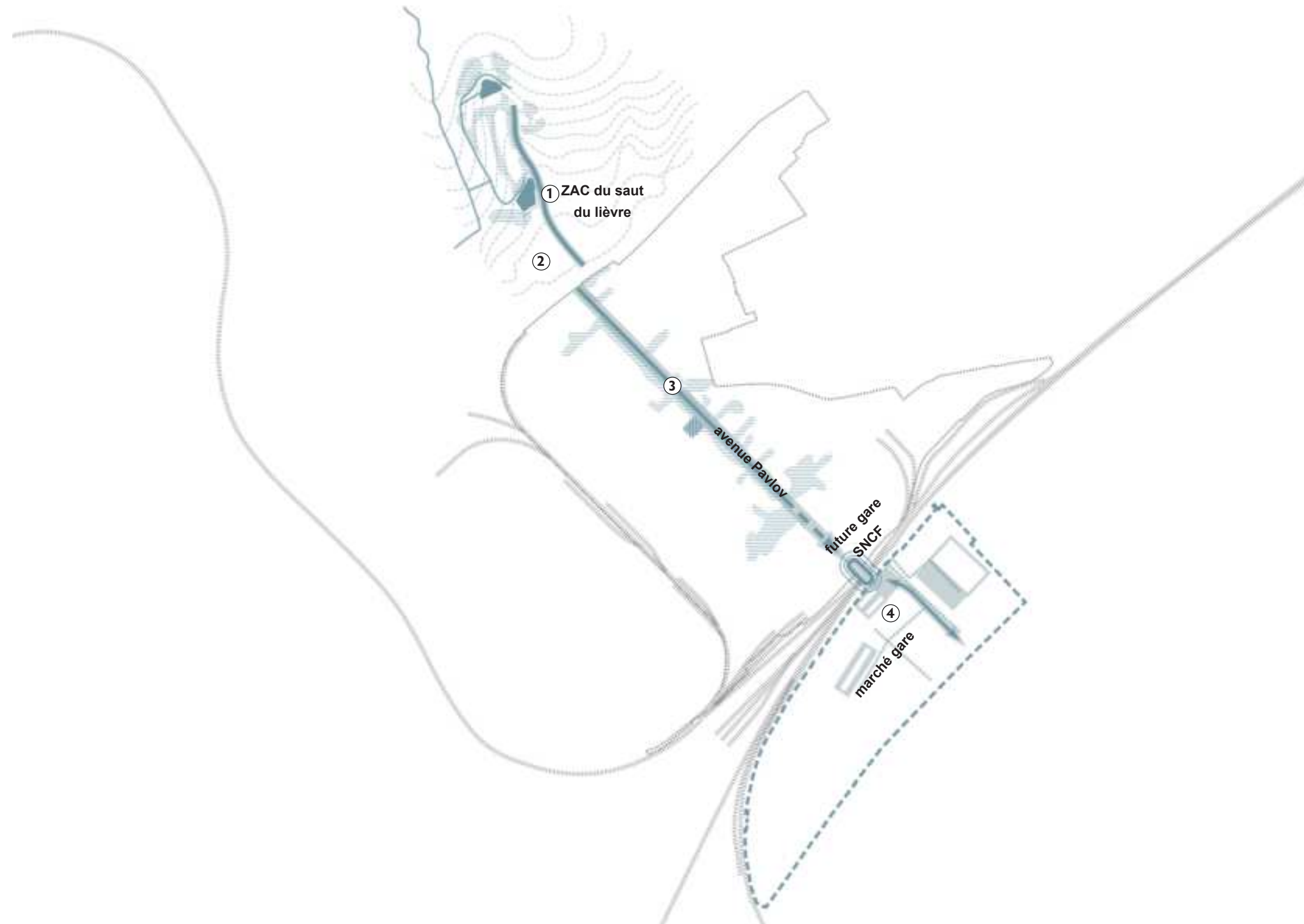
Le carrefour autour de l'îlot est très encombré, rendant la circulation difficile et peu propice à la tranquillité.

5



La gare est difficilement accessible depuis le centre de St-Césaire en raison de ses infrastructures obsolètes et inadaptées aux normes de sécurité et de mobilité actuelles.

2.2. L'avenue Pavlov : de la garrigue au marché gare



L'avenue Pavlov, créée avec la trame orthogonale de la zone d'activités, présente un tracé rectiligne, suivant la ligne de plus grande pente. Cet axe laisse percevoir la topographie : la pente est très sensible sur le site, que l'on regarde vers le Nord ou le Sud. En regardant vers le Nord, on perçoit très nettement le coteau de la garrigue. En regardant vers le Sud, lorsque l'on se trouve sur le haut de l'avenue, on perçoit l'horizon de la plaine agricole.

Au delà du lien visuel, l'axe Pavlov peut constituer un lien urbain majeur d'articulation avec les quartiers voisins :

- Au Nord du périmètre, la garrigue habitée, réaménagée en partie dans le cadre de la ZAC du Saut du Lièvre, propose des tracés moins rectilignes que ceux de la ZAE, davantage ancrés sur la topographie naturelle. La rue Louis Proust ainsi que les aménagements hydrauliques et cheminements piétons amènent un réseau plus complexe.
- Au Sud du périmètre, le projet du marché gare et le pôle multimodal de la nouvelle gare s'inscriront à l'extrémité Sud de l'axe Pavlov. La passerelle de la gare permettra une continuité urbaine et instaurera un lien piéton, cyclable, entre le projet de la porte Ouest et du marché gare, et permettant d'imaginer une polarité urbaine assise sur les deux côtés du faisceau ferré.

Il y a un enjeu ici à retrouver au travers de l'avenue Pavlov, un lien urbain entre la garrigue et la ZAE Saint-Césaire, pour favoriser les continuités urbaines, paysagères et hydrauliques.

1



La ZAC du saut du Lièvre (années 2000) : la garrigue habitée.

2



Des bassins de rétention (Romarin ci-dessus) en hauteur pour prévenir les inondations.

3



L'avenue Pavlov, vue vers la garrigue au Nord : malgré les aménagements des années 60, la géographie reste bien perceptible.

4



Le projet du marché gare : autour de la gare de Saint-Césaire repositionnée, une nouvelle polarité urbaine.

2.3. La «toile» résidentielle : Saint-Césaire et ses extensions



Le village de Saint-Césaire, installé initialement au pied d'une colline, se déploie dans un réseau de rues et ruelles non strictement orthogonales, quasiment sous la forme d'une étoile.

L'extension pavillonnaire de Mas Roman, dans un registre moins dense a également apporté une organisation radiale, centrée autour de la placette de Mas Roman.

La forme urbaine de ces deux noyaux résidentiels s'organise aujourd'hui autour de ces deux micro-polarités, qui accueillent les principaux services.

Cette organisation radiale contraste avec celle de la ZAE Saint-Césaire. Malgré la multitude de rues, les points de connexion au Mas Roman sont paradoxalement assez réduits sur la partie en interface avec la ZAE :

- au Nord seule l'avenue du maréchal Lyautey et le carrefour Laënnec constituent une porosité ;
- à l'Ouest, la rue Victorien Sardou est le seul accès, possible pour les piétons mais pas pour les véhicules ;
- le Sud de Mas Roman offre davantage de points de connexion (avenue du Maréchal Joffre, chemin du lavoir, avenue de la Gare).

Il y a donc un enjeu pour le futur projet à se raccrocher à ces quelques points de connexion, de façon à faciliter l'accessibilité piétonne et permettre une complémentarité en termes de services. Ainsi, les équipements réalisés dans le cadre du projet pourraient être utilisés par les habitants de Mas Roman et Saint-Césaire, et inversement le projet pourrait profiter des quelques polarités existantes.

①



Mas Roman, rue Victorien Sardou : un des seuls points d'accès piétons au Mas Roman à l'Ouest pouvant constituer une accroche avec le projet

②



Mas Roman, la placette : une polarité de proximité vieillissante

③



Mas Roman, avenue du maréchal Joffre : l'accès principal à Mas Roman depuis la D40. La connexion piétonne avec le projet sera également à traiter

④



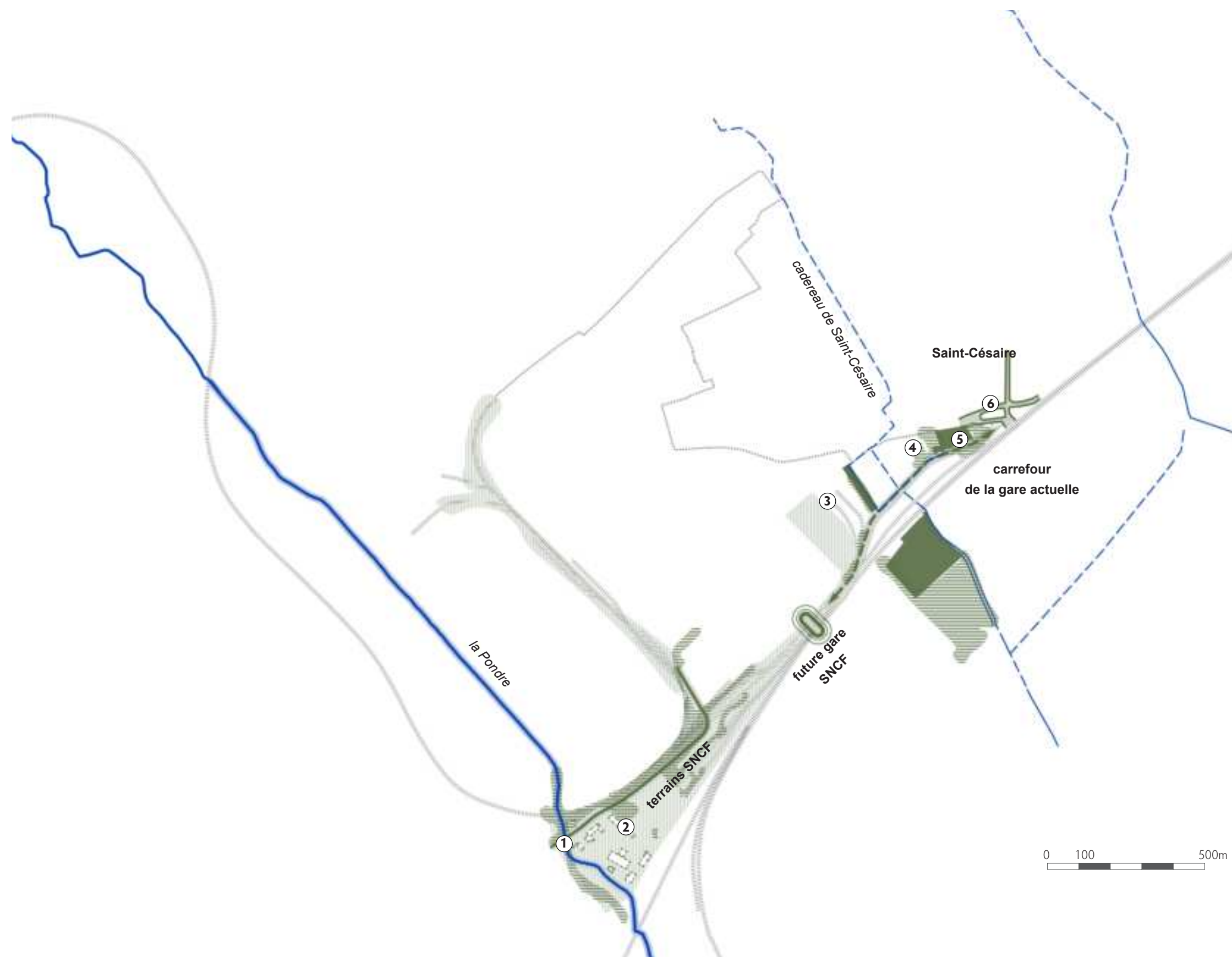
Saint-Césaire, place du Griffon : une polarité de proximité avec supérette, pharmacie, laverie, poste,

⑤



Mas Roman, Route de Rouquirol : un petit passage réservé aux mobilités actives

2.4. La frange ferroviaire : de la Pondre à Saint-Césaire



En limite Sud du périmètre, les espaces ferroviaires ont dessiné une limite importante, épaissie par l'effet de faisceau qui faisait ici converger les différentes voies. Le prolongement de l'avenue Pavlov et la création du pôle gare avec sa passerelle vont instaurer, à l'endroit le plus étroit de cette frange, un lien transversal entre deux morceaux de ville jadis séparés.

Cet espace est encore en majorité non bâti, à l'exception de sa partie Ouest, occupée par des activités au contact de la Pondre.

Il constitue ainsi une figure cohérente entre les deux cadereaux (la Pondre et cadereau de Saint-Césaire), et en position de frange entre la ZAE et les voies ferrées encore utilisées.

A terme, cet espace pourrait ainsi constituer un lien paysager Est-Ouest entre les deux cadereaux, support de mobilités douces, permettant ainsi de connecter la future gare et son pôle d'échanges à Saint-Césaire.

Cet espace pourrait en outre, en complément des aménagements qui seront prévus dans le périmètre de la porte Ouest, intégrer des espaces pour la gestion hydraulique, puisqu'il se situe au bas du site, juste en amont de la traversée des voies ferrées.

1



Le tronçon de la Pondre dans le «triangle ferroviaire» semi-naturel : une largeur importante pour une meilleure gestion des inondations.

2



Le «triangle ferroviaire» entre la ZI Saint-Césaire et la voie ferrée : un espace stratégique en termes de continuité écologique et hydraulique.

3



La partie à découvert, mais corsetée, du réseau pluvial sur foncier privé : l'expansion des crues nécessiterait plus d'espace en amont de la traversée des voies ferrées.

4



Le bassin de rétention paysager près de la gare de Saint-Césaire : un élément à réintégrer dans la continuité paysagère.

5



La place de la gare de Saint-Césaire : le déplacement de la gare est une opportunité pour repenser le lien avec le village.

6



Saint-Césaire, l'avenue de la gare : dans l'hypothèse d'un parc linéaire de la Pondre à Saint-Césaire, la figure pourrait aboutir ici pour renforcer le lien modes actifs au village et à sa polarité existante.

2.6. L'avenue Kennedy : au pied du coteau



Aménagée à flanc de coteau, l'avenue Kennedy constitue un axe d'entrée dans la métropole. Elle marque une limite difficilement franchissable entre la garrigue habitée et la ZAE Saint-Césaire.

En raison de son caractère routier et de sa vitesse (limitation 70 km/h) les points de franchissement sont limités aux carrefours: celui avec l'avenue Pavlov qui constitue le point de traversée vers le Saut du Lièvre, celui de Laënnec qui constitue le point de traversée vers le CHU Carémeau.

En raison du caractère structurant de la voie, celle-ci est doublée au Nord et au Sud par des voies assurant la desserte des activités situées de part et d'autre : au Nord une contre-allée longeant Kennedy, au Sud la rue du docteur Fleming, assurant la desserte d'une partie de la ZAE Saint-Césaire.

L'avenue Kennedy étant située en surplomb par rapport à la ZAE, la déclivité est gérée entre l'avenue et la ZAE par des murs de soutènement ou des talus.

En contrepoint, plus au Nord, des cheminements piétons s'insèrent entre les maisons dans la garrigue habitée, longeant des espaces de bosquets et des bassins paysagers.

Aussi, il serait intéressant d'amplifier cette trame paysagère, en assumant une mise à distance par rapport à l'avenue par (qui, si elle garde une fonction d'axe d'entrée structurant, ne permettra de toute façon pas des adressages directs à la manière d'une avenue urbaine, ce qui correspond plutôt au statut de Pavlov).

Le périmètre d'études ne comprend pas l'avenue Kennedy, cependant, dans le cas où celle-ci devait être transformée, il serait intéressant :

- de renforcer les connexions piétonnes existantes avec le coteau au droit des carrefours existants ;
- de créer d'éventuelles nouvelles traversées entre le carrefour Pavlov et le carrefour Laënnec.

Aussi, pour ne pas empêcher ces possibles à l'avenir, le projet de la Porte Ouest pourrait laisser la possibilité de créer ces nouvelles liaisons, en provisionnant des espaces paysagers transversaux entre l'avenue Fleming et Kennedy.

1



Au Nord de Kennedy sur le coteau : la garrigue habitée avec des continuités piétonnes et paysagères

2



L'avenue Kennedy : un axe d'entrée dans Nîmes très passant, sans traversées entre Pavlov et Laënnec, et avec plusieurs dénivelés successifs

3



La Z.A.E. St-Césaire en contrebas de l'avenue Kennedy, avec une végétation importante qui la cache.

4



Des cheminements piétons en garrigue se déploient + arboré !

5



La garrigue habitée est visible depuis l'Avenue du Dr. Fleming.

6



Aux abords du P+R Laënnec : des services très spécifiques associés au CHU (pharmacie, pompes funèbres) mais ne constituant pas une véritable polarité urbaine

2.7. La Poudre



La Poudre a été quasiment canalisée lors de la création de la ZAE Saint-Césaire, remplaçant les méandres naturels par un tracé rectiligne. Longeant l'avenue Joliot Curie, elle est aujourd'hui très contrainte, et peu perceptible dans le paysage, hormis à ses abords immédiats. La voie SNCF abandonnée en frange de la garrigue à l'Ouest constitue un espace en friche qui dédouble cette figure paysagère.

Située en dehors du périmètre d'études, son évolution future n'est pas l'objet de l'étude. Les activités installées le long de la rue et l'emprise de la rue Joliot-Curie laissent peu de marge qui permettraient d'envisager, du moins à court terme, un élargissement.

Néanmoins, il serait intéressant que le projet de la porte Ouest permette des liens paysagers avec cet espace., dans l'éventualité d'une transformation future.

En termes de liens transversaux, paysagers et modes actifs, la rue Ambroise Paré et la rue Louis Lumière constituent deux accroches potentielles. Ces deux rues sont chacune en impasse. De nouvelles liaisons piétonnes/cyclables pourraient être développées dans leur prolongement, afin de mieux connecter le périmètre du projet avec le reste de la ZAE à l'Ouest. Ceci permettrait que le projet, par les services et espaces paysagers qu'il propose, soit facilement accessible à pied et profite également au reste de la ZAE.

Dans le cadre du plan guide ces accroches sont esquissées.

1



Les bassins de rétention de Canterpdrinx pour réguler les inondations en amont de la Z.I. St-Césaire.

2



La Poudre canalisée le long de l'avenue Joliot Curie.

3



La Z.A.E. au droit de la rue Ambroise Paré.

4



L'Avenue Joliot Curie et la Poudre au droit de la rue Ambroise Paré.

5



Des passerelles enjambant la Poudre permettent de desservir les entreprises adressées sur l'avenue Joliot Curie.

6



La Poudre avec une largeur importante et un tracé semi-artificiel au sortir de la Z.I.

2.8. La trame arborée



2.9. Synthèse



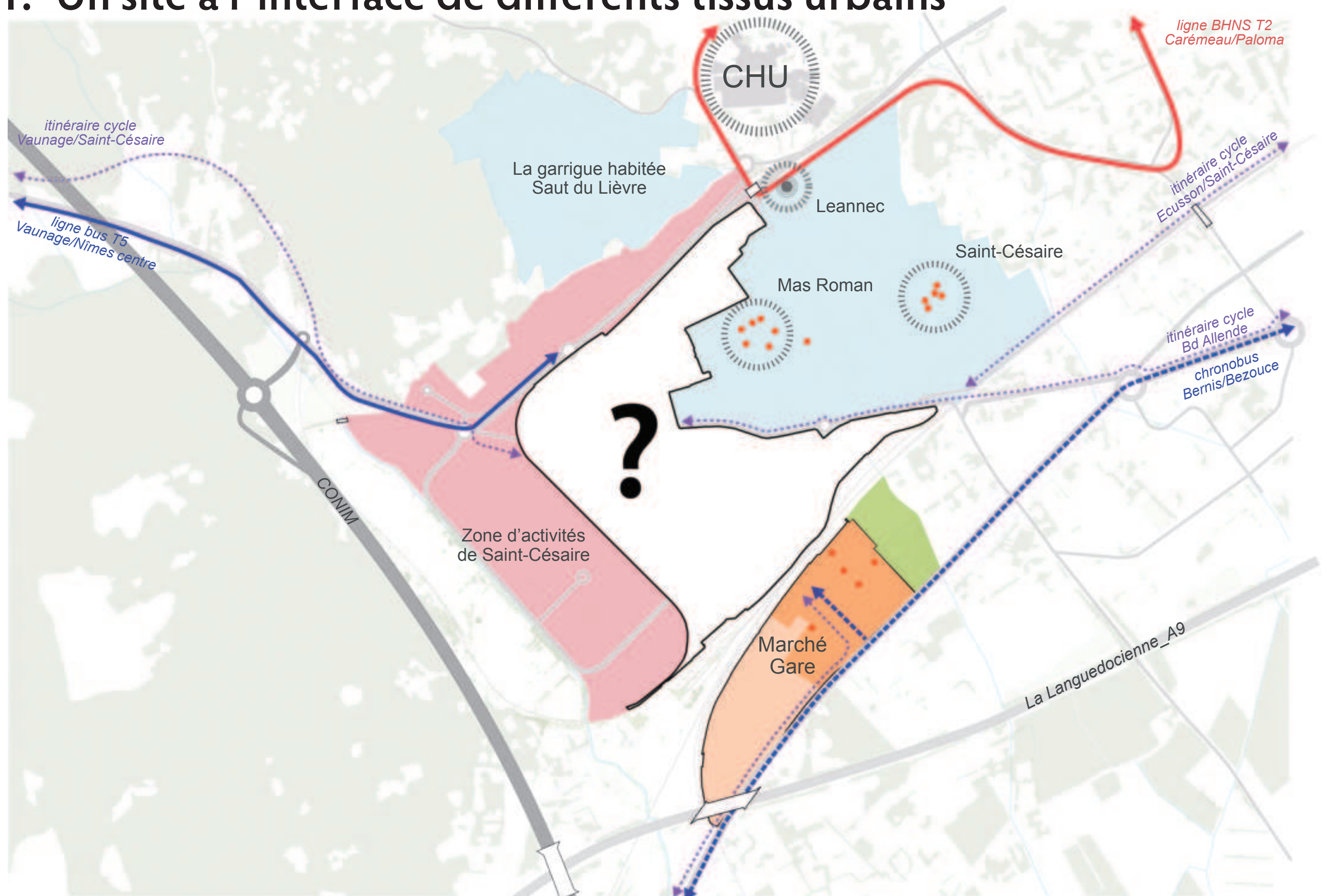
L'objectif est d'analyser le site comme un ensemble complexe afin de définir le squelette d'appui du projet. Cela implique à la fois d'isoler et de croiser les questions, de comprendre le site dans son détail et sa totalité, et de prioriser les interventions en conséquence.

Ces figures d'appui ont été définies comme ce qui suit :

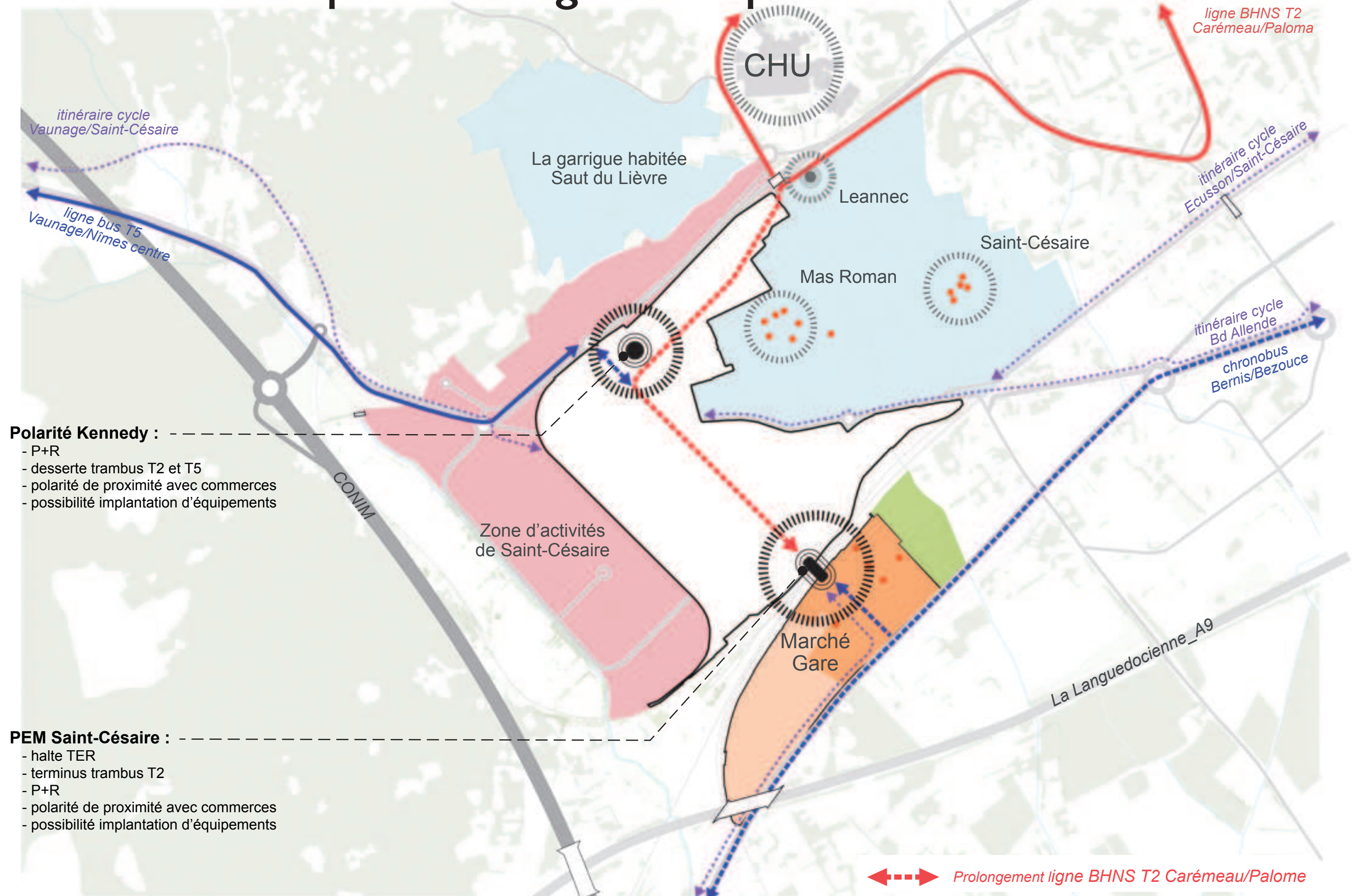
- La route de Sommières : du Rianse à Saint-Césaire
- L'avenue Pavlov : de la garrigue au marché gare
- La «toile» résidentielle : Saint-Césaire et ses extensions
- La frange ferroviaire : de la Pondre à Saint-Césaire
- L'avenue Kennedy : au pied du coteau
- La Pondre
- La trame arborée

III. Premières orientations d'aménagement

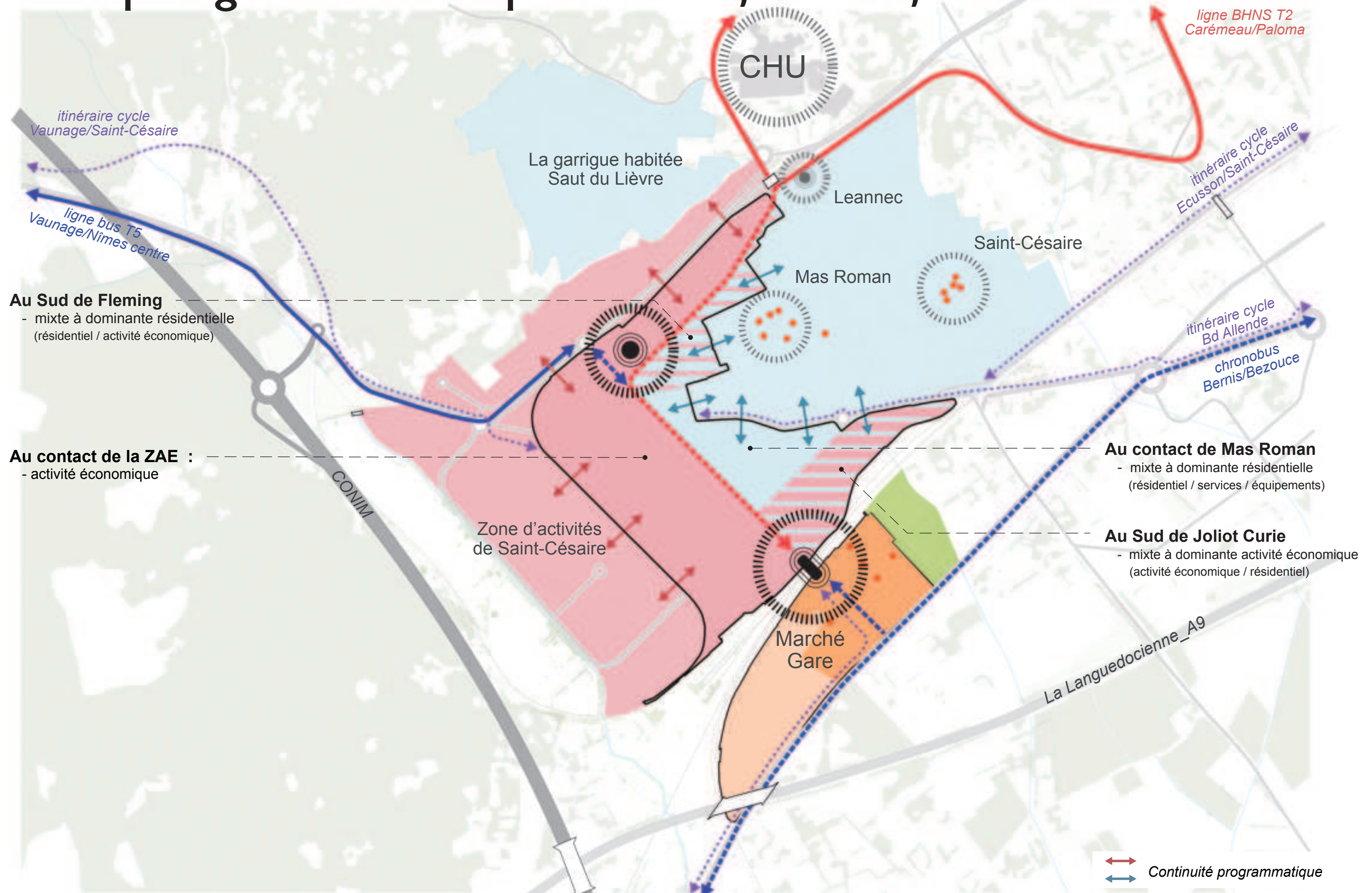
1. Un site à l'interface de différents tissus urbains



2. De nouvelles polarités engendrées par l'arrivée du TCSP



3. La préfiguration d'un quartier actif, durable, connecté et renouvelé



4. Des parcs transversaux fédérateurs

