

Maitre d'ouvrage :



Ville de Nîmes

Document :

**Dossier d'Autorisation
environnementale**

N° de pièce :

Volet 2 : Mise en compatibilité du Plan
Local d'Urbanisme de la ville de Nîmes

Procédure :

Articles L153-54 et suivants et Articles
R153-15 et suivants du Code de
l'Urbanisme

Projet :

Prolongement de la Voie Urbaine Sud
Commune de NÎMES (30)

(!) EN JAUNE (pages 23,24, 25, 33, 40 et 48) : modifications sommaires effectuées en septembre 2022 pour la prise en compte de la MECDU conjointe à la DUP Pichon / parc Jacques Chirac (modification du zonage)

Septembre 2022

EGIS

40, boulevard de Dunkerque
Immeuble Totem CS61001
13567 Marseille cedex 02

Sommaire

Table des illustrations	4
Table des tableaux	4
1 - OBJET DU DOCUMENT	5
2 - GENERALITES SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME.....	6
2.1 - Mise en compatibilité	6
2.1.1 - Définition.....	6
2.1.2 - Champ d'application	6
2.2 - Mise en compatibilité du PLU de Nîmes dans le cadre de la déclaration de projet.....	7
2.2.1 - Contexte réglementaire.....	7
2.2.2 - Déroulement de la procédure	7
2.2.3 - Autres procédures liées au projet et schéma d'insertion dans la procédure administrative	9
3 - PRESENTATION DU PROJET	10
3.1 - Situation géographique	10
3.2 - Aire d'étude.....	12
3.3 - Le projet.....	13
4 - JUSTIFICATION DE L'INTERET GENERAL DU PROJET	15
4.1 - Origine du projet.....	15
4.2 - Objectifs du projet.....	15
4.3 - Impact environnemental	16
4.4 - Choix du site pour le tracé du projet	17
5 - ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU PLAN LOCAL D'URBANISME DE LA VILLE DE NIMES	18

5.1 - Principes généraux.....	19
5.2 - Rapport de présentation	19
5.3 - Projet d'Aménagement et de Développement Durable.....	20
5.4 - Orientations d'Aménagement et de Programmation.....	22
5.4.1 - L'OAP « ZAC du Mas Lombard », Zone IXAU du PLU	22
5.4.2 - L'OAP « Maleroubine », Zone IAU du PLU	24
5.5 - Dispositions applicables aux différentes zones	25
5.6 - Emplacements réservés	29
5.7 - Espaces Boisés Classés	31
5.8 - Espace de Bon Fonctionnement	31
5.9 - Marges de recul.....	32
5.10 - Protection des berges.....	33
5.11 - Plans d'aménagement de ZAC (Article L311-7 du Code de l'Urbanisme).....	34
5.12 - Trames vertes et bleues.....	34
5.13 - Zone de Protection des points de vue	35
5.14 - Zone de Servitude d'Attente de Projet.....	35
5.15 - Évaluation environnementale du document d'urbanisme.....	35
6 - DISPOSITIONS PROPOSEES POUR ASSURER LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE NIMES	36
6.1 - Préambule.....	36
6.2 - Extraits du règlement d'urbanisme.....	36
6.3 - Liste des emplacements réservés.....	44
6.4 - Plan de zonages	51
7 - COMPATIBILITE AVEC LES AUTRES DOCUMENTS D'URBANISME, PLANS ET PROGRAMMES MENTIONNES AUX ARTICLES L.131-4 ET L.131-5 DU CODE DE L'URBANISME.....	52

7.1 - Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire (SRADDT)	53
7.2 - Schéma de Cohérence Territorial (SCOT) Sud Gard.....	53
7.3 - Plan de Déplacements Urbains	54
7.4 - Plan Local des Déplacements.....	55
7.5 - Schéma Directeur Cyclable.....	56
7.6 - Schéma Régional Climat-Air-Énergie.....	57
7.7 - Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aérodrome Nîmes-Garons.....	58
7.8 - Schéma Régional de Cohérence Écologique.....	59
8 - ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE LA VILLE DE NIMES	59

Table des illustrations

Figure 1 : Localisation du projet de la Voie Urbaine Sud (vus)	11
Figure 2: Localisation de l'aire d'étude.....	13
Figure 3 : Schéma fonctionnel indicatif de la ZAC de mas lombard (périmètre de ZAC en rouge)....	23
Figure 4 : Orientations d'aménagement de Maleroubine.....	24
Figure 5 : Extrait du PLU – planche E6.....	29
Figure 6 : ZNA sur le tracé de la VUS.....	32
Figure 7 : Extrait de la planche E6 actuel du PLU et de la planche E6 modifiée	Erreur ! Signet non défini.
Figure 8 : Extrait de la planche F7 du PLU actuel et de la planche F7 modifiée	Erreur ! Signet non défini.

Table des tableaux

Tableau 1 : Liste des OAP	22
Tableau 2 : Extrait des Emplacements réservés à proximité de la VUS.....	30
Tableau 3 : Extrait du tableau modifié des ER communaux.....	Erreur ! Signet non défini.

1 - OBJET DU DOCUMENT

Le projet de la Voie Urbaine Sud (VUS) est porté par la ville de Nîmes.

Il a fait l'objet d'une demande d'examen au cas par cas pour laquelle l'autorité environnementale a rendu un avis en date du 27 février 2018 et a demandé une étude d'impact. Conformément au code de l'environnement, tout projet soumis à étude d'impact est soumis à enquête publique. Le projet étant soumis à autorisation environnementale, il est soumis à enquête publique selon le code de l'environnement. Il est à noter que le projet ne nécessite pas d'acquisitions foncières par voie d'expropriation

Le PLU de la Ville de Nîmes n'étant pas compatible avec le projet d'aménagement de la VUS, sa réalisation nécessite une mise en compatibilité du PLU.

Cette mise en compatibilité est envisagée dans le cadre d'une déclaration de projet selon le code de l'environnement qui sera réalisée de manière concomitante à l'enquête publique de l'autorisation environnementale.

L'objet du présent document concerne la mise en compatibilité du PLU de Nîmes avec le projet de prolongement de la Voie Urbaine Sud, dans le cadre d'une déclaration de projet selon le code de l'environnement.

2 - GENERALITES SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

2.1 - Mise en compatibilité

2.1.1 - Définition

La réalisation d'un projet public ou privé de travaux, de construction ou d'opération d'aménagement présentant un caractère d'utilité publique ou d'intérêt général peut nécessiter une mise en compatibilité des documents d'urbanisme. Dans ce cas, la mise en compatibilité du document d'urbanisme est nécessaire par l'intermédiaire de 3 procédures possibles :

- La **déclaration d'Utilité Publique**, en cas d'expropriation,
- La **déclaration de projet au titre de Code de l'Urbanisme (article L300-6)**, si l'objectif premier est la mise en compatibilité accélérée et simplifiée des documents d'urbanisme, pour les projets publics ne nécessitant pas d'enquête publique,
- La **déclaration de projet au titre de Code de l'Environnement (article L126-1)**, pour les projets publics nécessitant une enquête publique et dont la collectivité veut affirmer le caractère d'intérêt général.

2.1.2 - Champ d'application

La procédure de mise en compatibilité est applicable pour :

- Un Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) ;
- Un Plan Local d'Urbanisme (PLU) communal ou intercommunal ;
- Un Plan d'Occupation des Sols (POS) soumis au régime juridique des PLU.

Elle ne s'applique pas aux Cartes Communales.

2.2 - Mise en compatibilité du PLU de Nîmes dans le cadre de la déclaration de projet

2.2.1 - Contexte réglementaire

Comme vu précédemment, le projet est soumis à une procédure d'autorisation environnementale soumise à enquête publique selon le code de l'environnement.

Le PLU de la Ville de Nîmes n'étant pas compatible avec le projet d'aménagement de la VUS, sa réalisation nécessite une mise en compatibilité du PLU.

Cette mise en compatibilité est envisagée dans le cadre d'une déclaration de projet selon le code de l'environnement menée de manière concomitante à l'enquête publique de l'autorisation environnementale.

La déclaration de projet prise sur le fondement du code de l'environnement permet à la Ville de Nîmes, en sa qualité de maître d'ouvrage, d'affirmer l'intérêt général de l'opération de prolongement de la Voie Urbaine Sud.

Par ailleurs, sur le modèle de la DUP, le législateur a souhaité en 2002 qu'une déclaration de projet ne puisse pas être adoptée en cas d'incompatibilité avec le document d'urbanisme. **C'est la raison pour laquelle, à titre accessoire, la déclaration de projet du Code de l'Environnement peut déboucher sur une mise en compatibilité du PLU.**

2.2.2 - Déroulement de la procédure

Plusieurs étapes régissent le processus pour la mise en compatibilité d'un PLU dans le cadre d'une opération faisant l'objet d'une déclaration de projet selon le code de l'environnement.

2.2.2.1 - Concertation préalable au titre de l'article L103-2 du Code de l'Urbanisme

La mise en compatibilité du PLU, dans le cadre d'une déclaration de projet, n'est pas soumise à concertation préalable au titre de l'article L.103-2 du Code de l'Urbanisme.

2.2.2.2 - Droit d'initiative

Même si la mise en compatibilité du PLU aurait dû faire l'objet d'une demande d'examen au cas par cas pour une éventuelle évaluation environnementale, comme le projet est soumis à évaluation environnementale, il a été décidé de faire une évaluation environnementale commune « projet + MECPLU ».

Ainsi, on se retrouve dans le cas où la MECPLU est accompagnée d'une évaluation environnementale.

Or, en application des dispositions du code de l'environnement (article L. 121-17-1), dès lors que la procédure de mise en compatibilité est soumise à évaluation environnementale, elle entre dans le champ du droit d'initiative. Ce droit a été introduit par l'ordonnance du 3 août 2016 portant réforme des procédures destinées à assurer l'information et la participation du public à l'élaboration de certaines décisions susceptibles d'avoir une incidence sur l'environnement. Il permet au public (citoyens, collectivités territoriales ou associations) de demander l'organisation d'une concertation préalable.

En conséquence, la commune de Nîmes, responsable de la procédure de mise en compatibilité, doit prendre une délibération de prescription qui vaudra alors déclaration d'intention, comme le prévoit le II de l'article L. 121-18 du code de l'environnement.

Le droit d'initiative peut être soulevé dans un délai de 2 mois suivant la publication de l'acte valant déclaration d'intention. Dans ce cas, la décision du préfet d'imposer ou non l'organisation d'une concertation préalable est rendue dans un délai d'1 mois à compter de la réception de la demande (L.121-19 du code de l'environnement).

2.2.2.3 - Examen conjoint des personnes publiques associées

Conformément à l'article L. 153-54-2° du Code de l'Urbanisme, le dossier de mise en compatibilité du PLU fera l'objet d'une réunion d'examen conjoint de l'État, de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9 du Code de l'Urbanisme.

2.2.2.4 - Enquête publique unique

En application de l'article L.153-55 du Code de l'Urbanisme, le projet de mise en compatibilité du projet de la VUS est soumis à une enquête publique par le maire de Nîmes.

2.2.2.5 - Adoption de la déclaration de projet et approbation de la mise en compatibilité du PLU

2.2.2.5.1 - Autorité compétente

Conformément à l'article R.153-15- 1 ° du Code de l'Urbanisme, le conseil municipal de Nîmes délibèrera pour adopter la déclaration de projet, qui emportera approbation des nouvelles dispositions du PLU.

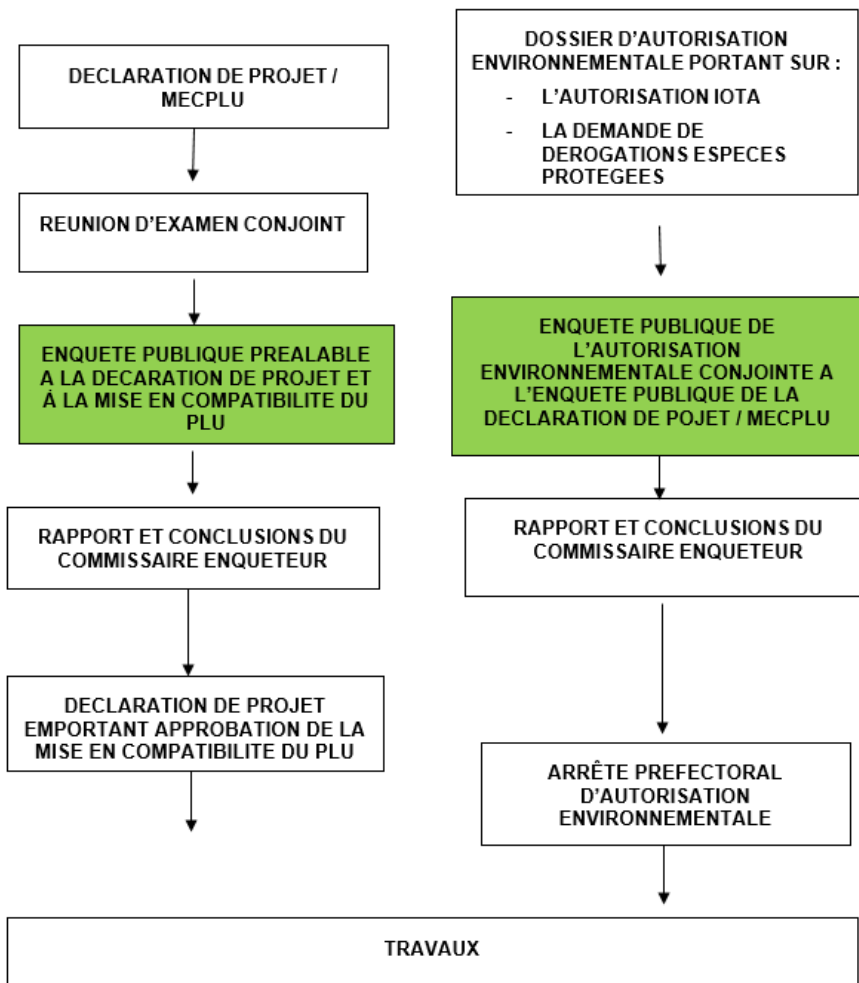
2.2.2.5.2 - Caractère exécutoire

La déclaration de projet de la VUS, nécessitant la mise en compatibilité du PLU de Nîmes, sera publiée dans les conditions prévues à l'article R.153-21 du Code de l'Urbanisme. S'appliquent ainsi les dispositions de droit commun relatives au caractère exécutoire du PLU (articles L.153-23, R.153-20), impliquant la transmission de l'acte au contrôle de légalité du préfet et son affichage pendant un mois en mairie de Nîmes. Mention de cet affichage sera insérée en caractères apparents dans un journal diffusé dans le département.

2.2.3 - Autres procédures liées au projet et schéma d'insertion dans la procédure administrative

Comme vu précédemment, le projet est soumis à autorisation environnementale (IOTA, CNPN).

Le schéma ci-dessous présente l'insertion de la procédure de mise en compatibilité du PLU avec les autres procédures concernées par le projet.



3 - PRESENTATION DU PROJET

3.1 - Situation géographique

L'opération faisant l'objet de cette étude se situe dans le département du Gard, sur la commune de Nîmes.

Distante de 50 km de Montpellier, 40 km d'Avignon et 30 km d'Arles, Nîmes bénéficie d'une situation stratégique au sein de la région et plus largement au sein de l'arc méditerranéen.

Préfecture du Gard, Nîmes est l'une des 79 communes membres du Schéma de Cohérence Territoriale SCOT du Sud du Gard, elle en est la ville centre. Elle est également l'une des 41 communes du Pays Garrigues Costières.

Depuis 2002, la ville de Nîmes fait partie, avec 38 communes environnantes, de la Communauté d'Agglomération Nîmes Métropole.

La Voie Urbaine Sud (VUS), inscrite dans le Plan de Déplacements Urbains établi par la Communauté d'Agglomération Nîmes Métropole, constitue un axe privilégié de maillage interquartiers entre le quartier Ville Active et la route de Beaucaire. Cette nouvelle infrastructure, dont une partie est d'ores et déjà réalisée, permettra lors de son bouclage de délester le boulevard Allende du flux propre à la desserte des quartiers Sud de la ville, ainsi qu'un maillage de ces quartiers par voies cyclables.

Cela concerne notamment la partie la plus chargée comprise entre la rue de la Tour de l'Évêque et la route d'Arles (30.000 véhicules / jour / sens). Il s'agit d'un axe de liaison Est - Ouest parallèle au boulevard périphérique Sud de Nîmes (bd Salvador Allende) entre ce dernier et l'Autoroute A9.

Les tronçons déjà réalisés permettent de raccorder la zone commerciale « Ville Active » à la ZAC Georges Besse II (chemin de la Tour de L'Évêque), avant de rejoindre le bd Allende. Le linéaire de voirie déjà réalisé est de 2 845 mètres.

Sur un linéaire total de 2 625 m, le prolongement de la VUS (trois tronçons à aménager) permettra la liaison jusqu'à la route de Beaucaire (RD999) :

- le tronçon 1 s'étendra de la route de Beaucaire à l'avenue Pierre Mendès France (RD 6113 route d'Arles), sur un linéaire de 1 870 m,
- le tronçon 2 s'étendra de l'avenue Pierre Mendès-France jusqu'au chemin de la Tour de l'Évêque, sur un linéaire de 755 mètres.

La localisation du projet de la Voie Urbaine Sud de Nîmes est présentée sur la figure suivante.

Localisation du projet de Voie Urbaine Sud

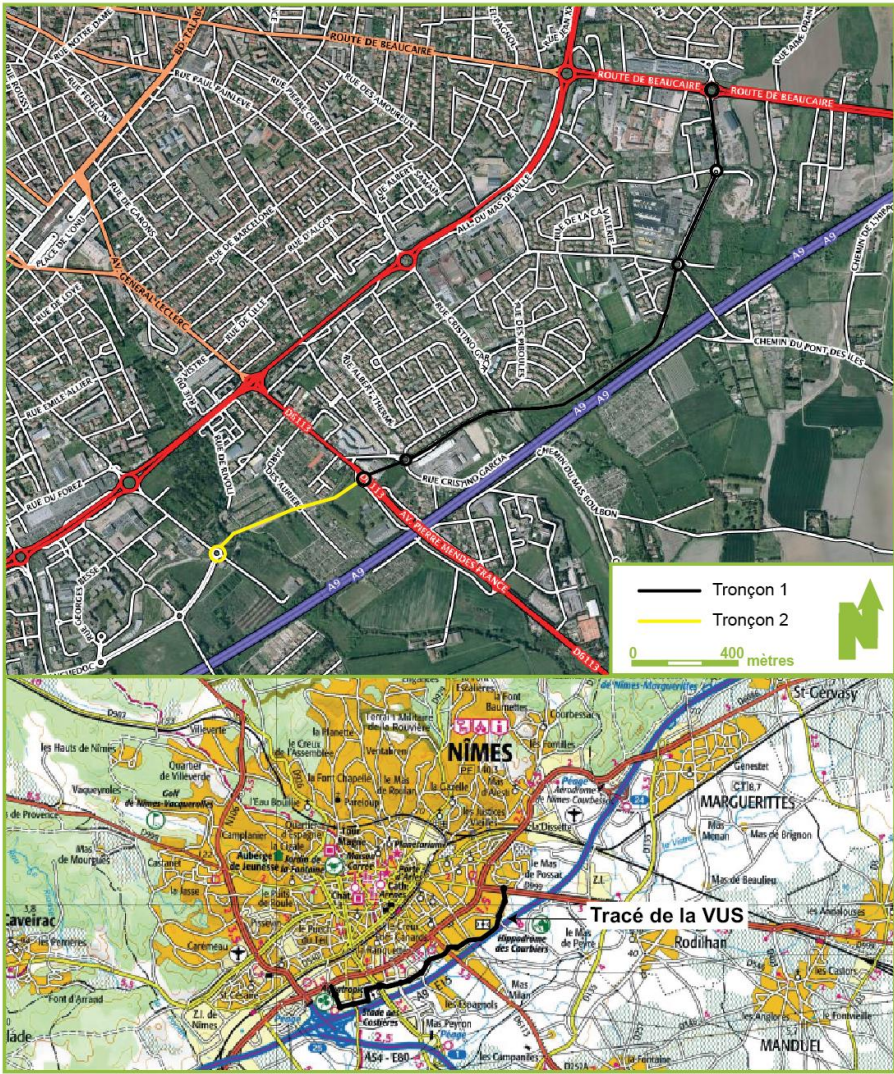


FIGURE 1 : LOCALISATION DU PROJET DE LA VOIE URBAINE SUD (VUS)

3.2 - Aire d'étude

Par définition, l'aire d'étude est la zone géographique (proche ou éloignée) susceptible d'être influencée par le projet.

L'aire d'étude directe correspond au périmètre de l'opération. Elle permet d'étudier les impacts directs du projet. Elle est limitée :

- à l'Ouest par le carrefour Avenue du Languedoc / Chemin de la Tour de l'Évêque,
- à l'Est par la route de Beaucaire (RD999),
- au Sud par l'autoroute A9,
- au Nord par l'Avenue Salvadore Allende.

L'aire d'étude, en fonction des thématiques environnementales abordées, peut prendre une dimension variable afin de rendre compte de l'ensemble des dynamiques physiques – naturelles et humaines – pouvant interagir avec le projet.

Ainsi, on distingue, en fonction des thèmes environnementaux abordés :

- l'aire d'étude étendue, retenue pour présenter des informations à grandes échelles et leur importance vis-à-vis du projet. Elle s'étend à l'échelle du territoire communal, de l'agglomération ou encore du département,
- l'aire d'étude rapprochée, retenue pour présenter la zone de desserte directe du projet (50 m de part et d'autre du linéaire de projet). Elle correspond généralement à la zone susceptible d'être impactée directement par les aménagements ou travaux.

La localisation de l'aire d'étude est représentée sur la figure suivante :

Localisation de l'aire d'étude



FIGURE 2: LOCALISATION DE L'AIRES D'ETUDE

3.3 - Le projet

Le projet consiste à prolonger le tracé de la Voie Urbaine Sud, sur la commune de Nîmes (Département du Gard). Le linéaire déjà réalisé s'étend sur 2 845 mètres et permet de raccorder la zone commerciale « Ville Active » à la ZAC Georges Besse II (chemin de la Tour de L'Évêque), avant de rejoindre le bd Allende (voir la figure 1). Le linéaire lié au prolongement de la VUS constitue 2 625 m et se compose de deux tronçons à aménager, permettant la liaison jusqu'à la route de Beaucaire (RD999).

Le tronçon 1 s'étend de la route de Beaucaire à l'avenue Pierre Mendès France (RD 6113 route d'Arles), sur un linéaire de 1 870 m et le tronçon 2 s'étend de l'avenue Pierre Mendès-France jusqu'au chemin de la Tour de l'Évêque, sur un linéaire de 755 mètres.

Le tracé emprunté par la VUS de l'extrémité ouest du projet vers l'est, est le suivant :

- tracé neuf depuis l'avenue du Languedoc jusqu'au giratoire rue des Platanettes/avenue Robert Jonis/Rue Christino Garcia ;
- tracé existant au droit de l'avenue Robert Jonis jusqu'à l'ouvrage de franchissement existant du cadereau d'Uzès ;
- tracé neuf depuis cet ouvrage jusqu'au rond-point du pont des îles ;
- tracé existant au droit de l'avenue Robert Bompard jusqu'à la Route de Beaucaire (RD999).

Un giratoire (avec hauteur maximale de remblais de 2,37 m) sera créé sur l'avenue Pierre-Mendès France.

La section aménagée entre la rue Christino Garcia et le Chemin du Pont des Iles, sera aménagée en 2x1 voies, tandis que le reste des emprises et terrassements sera réalisé en 2x2 voies.

L'ouvrage permettant le franchissement du cadereau d'Uzès existe déjà et est suffisamment dimensionné pour la voirie projetée.

Le projet nécessite cependant de réaliser un ouvrage permettant le franchissement du cadereau du Vistre de la Fontaine. L'ouvrage retenu correspond à une structure simple et non exhaustive dans le respect de la sensibilité du site. Elle est constituée :

- d'un tablier isostatique à poutrelles enrobées de 19 m de large supportant les voies de circulation routière avec terre-plein central et de 2 trottoirs dont l'un élargi, pour accueillir une bande cyclable. L'ouverture est de 31 mètres assurant la traversée du Vistre et le franchissement en rive gauche de la digue de protection hydraulique et en rive droite du futur cheminement du parc urbain ;
- de 2 massifs de culées encadrés par des murs en sol renforcé type gabions d'encrochements jusqu'à leurs raccordements au terrain naturel.

4 - JUSTIFICATION DE L'INTERET GENERAL DU PROJET

4.1 - Origine du projet

L'évolution de la ville de Nîmes vers le sud a entraîné la formation de nombreux quartiers d'habitations ainsi que de vastes zones d'activités et commerciales. Ces quartiers, situés en bordure de l'autoroute A9, ne possédaient pas d'axes structurants Est/Ouest. Les trafics inter-quartiers dans cette zone étaient donc, dans leur grande majorité, supportés par le Boulevard Salvador Allende accueillant déjà le trafic de transit et de desserte Est-Ouest de l'ensemble de la ville.

Il a donc été décidé de réaliser un axe majeur et structurant reliant l'ensemble des quartiers sud, depuis la zone « Ville active » jusqu'à la route de Beaucaire.

Un premier tronçon de la voie urbaine sud est d'ores et déjà existant et a été construit au fil des aménagements de zones d'activités ou d'habitations. Il relie le cours Jean Monnet au chemin de la Tour de l'évêque sur une longueur de 2,4 km. Ce tronçon, commencé il y a près de 40 ans, demeure actuellement incomplet et ne bénéficie donc pas de l'ensemble des reports de trafics attendus.

L'objectif de la voie urbaine sud étant de décongestionner le boulevard Allende, celui-ci ne peut être atteint qu'après réalisation du barreau manquant.

Le tronçon manquant, faisant l'objet de ce projet, a pour objectif de relier le chemin de la Tour de l'évêque à la route de Beaucaire, sur une longueur de 2,6 km.

La prolongation de la voie urbaine sud s'inscrit dans le Plan de Déplacements urbains (PDU) de Nîmes Métropole, ainsi que dans le Plan Local de Déplacement (PLD) de la Ville de Nîmes. Par ailleurs, le Schéma Directeur Cyclable de la Ville et celui des Modes Actifs intègrent ce tronçon dans les aménagements cyclables prévus.

4.2 - Objectifs du projet

La prolongation de la Voie Urbaine Sud a pour but de :

- Mailler les quartiers limitrophes du projet, situés entre le boulevard Allende et l'autoroute A9
Les quartiers sud de la ville ne sont actuellement reliés que par des voies de desserte internes. Leur gabarit et leur configuration n'ont pas vocation à accueillir un trafic inter-quartiers. En l'absence du tronçon manquant de la voie urbaine sud, ces rues supportent une densité de trafic pouvant occasionner des problèmes de sécurité des différentes catégories d'usagers telles que les piétons ou les cyclistes. Ces trafics importants occasionnent également un certain nombre de nuisances (acoustique et pollution), rédhitoires pour les riverains de ces zones, en grande partie, pavillonnaires.

Notamment, la circulation sur le chemin du Pont des îles, en traversée du quartier « Mas de Ville », sera apaisée par la mise en service de l'ouvrage.

Le quartier de la rue d'Oran, à l'ouest de la route d'Arles, pourra également être désenclavé par une liaison avec cet axe ;

- Délester le boulevard Allende du flux propre à la desserte de ces quartiers ;
- Créer des cheminements « modes actifs » le long de cette voie (voies douces), les tracés réalisés à l'ouest étant pourvus de pistes cyclables, elles seront ainsi prolongées par cet ouvrage ;
- Achever la réalisation de ce barreau prévu au Plan de Déplacement Urbain, au Plan Local de Déplacement ainsi qu'au Schéma Directeur des Modes Actifs.

4.3 - Impact environnemental

L'étude d'impact du projet détaille ces aspects en phase chantier et exploitation. On peut noter, en phase travaux, une recherche d'optimisation des matériaux.

Sur les zones où le tracé emprunte des voies existantes, des études de portance (essais de déflexion) seront réalisées en phase Projet afin de déterminer quelles structures de chaussée existantes peuvent être réutilisées. La conservation des chaussées existantes permettra de limiter l'apport de matériaux provenant de carrières extérieures et de diminuer sensiblement les effets du transport de ces matériaux.

Concernant l'exploitation de l'ouvrage, certaines améliorations des impacts des déplacements sont attendues.

Le projet prévoit l'intégration des modes de déplacement doux dans le nouvel aménagement, permettant des rejets de trafic véhicules vers des modes moins polluants. Une piste cyclable sera en effet créée pour chacun des sens de circulation et sera physiquement séparée de la circulation automobile par une bordure. Cet aménagement représente le maillon indispensable à la continuité de l'itinéraire cyclable déjà existant sur la voie urbaine sud actuelle et permettra ainsi une véritable alternative au transit Est/Ouest par le Boulevard Allende, au caractère très routier et urbanisé et au trafic trop important pour permettre une circulation apaisée des cyclistes.

Cet aménagement fait partie intégrante du Schéma Directeur des Modes Actifs adopté par la Ville de Nîmes en décembre 2019.

Concernant la circulation automobile, le délestage attendu du boulevard Allende permettra une diminution des embouteillages aux heures de pointes, sources de surconsommation de carburant.

L'aménagement de la Voie Urbaine Sud permettra également la création de nouvelles lignes de transport en commun desservant les quartiers sud de manière optimale.

L'objectif est de réduire le trafic automobile sur les liaisons inter-quartiers.

Enfin, cet aménagement inclura la réalisation d'aménagements paysagers. Cet aménagement paysager sera essentiellement constitué d'arbres-tiges feuillus adaptés au climat lorsqu'ils sont

plantés en alignement le long des voies et d'arbres de ripisylve lorsqu'ils seront plantés en bordure de bassins ou de noues.

4.4 - Choix du site pour le tracé du projet

Le choix du site pour le tracé de la Voie Urbaine Sud répond à plusieurs contraintes et hypothèses :

- La première hypothèse de création de ce tracé est la connexion avec la voie urbaine sud actuelle (Avenue du Languedoc) qui est interrompue par le Vistre de la Fontaine. Le flux Est-Ouest empruntant cet axe est donc redirigé vers le boulevard Allende dont la circulation est déjà saturée aux heures de pointe.
- La seconde hypothèse est la desserte de l'ensemble des quartiers sud de la ville, dans un espace foncier disponible très restreint.

La voie urbaine sud réclame, en effet, une largeur d'emprise importante (20 mètres en moyenne) afin d'accueillir les quatre voies de circulation nécessitées par le trafic important attendu, les voies affectées aux modes de déplacement doux, les trottoirs et les bandes plantées.

Dans la mesure du possible, le tracé reprend des axes existants comme la rue Robert Jonis et l'avenue Bompard qui seront réaménagées dans leur intégralité. L'emprise foncière disponible sur ces axes importants permet effectivement d'accueillir le gabarit de la Voie Urbaine sud.

Cependant, certains quartiers plus densément peuplés et non équipés d'axe structurant important, nécessitent d'être évités par le tracé de la voie urbaine sud. C'est le cas du quartier « Mas de Ville » qui a dû être contourné par le tracé du projet. Au droit de ce quartier, le tracé emprunte donc le seul espace laissé disponible entre la zone urbaine et l'autoroute A9.

5 - ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU PLAN LOCAL D'URBANISME DE LA VILLE DE NIMES

Le PLU de Nîmes a été approuvé le 7 juillet 2018 par le Conseil Municipal. Il a fait l'objet des procédures suivantes :

- La phase d'élaboration pendant laquelle, la Ville de Nîmes a élaboré le PLU en association avec les partenaires institutionnels tels l'État et ses services déconcentrés, le Conseil Général, le Conseil Régional, la Chambre d'Agriculture, la Chambre de Commerce et d'Industrie, la Chambre des Métiers, mais également les communes limitrophes et le public au travers d'une concertation.
- Le projet de PLU a été arrêté par délibération du Conseil municipal, et le bilan de la concertation a été tiré le 30 septembre 2017.
- Le projet de PLU arrêté a alors été transmis aux personnes publiques associées et consultées afin de recueillir leur avis officiel.
- Le projet de PLU arrêté ainsi que le projet de révision de l'assainissement collectif et non collectif ont fait l'objet d'une enquête publique unique où chacun a pu s'exprimer.
- A l'issue du rapport établi par la commission d'enquête, la Commune a pu apporter des modifications notamment pour prendre en compte les avis des personnes publiques associées, de la commission d'enquête et du public.
- Puis le projet de PLU a été approuvé par le Conseil Municipal le 7 juillet 2018.
- Le PLU est entré en application le 23 juillet 2018.

La 1^{ère} modification simplifiée du Plan Local d'Urbanisme de la Ville de Nîmes a été approuvée par délibération le 6 juillet 2019. Cette modification simplifiée a notamment pour objet d'apporter des précisions aux règlements des zones VUE, VUB et UC. En effet, même si aucune incompatibilité n'est identifiée entre le projet de la VUS et le règlement de ces zones, la Ville de Nîmes a souhaité identifier explicitement le projet de la VUS au sein des types d'occupation ou d'utilisation des sols autorisés sous conditions par le règlement de ces zones (article 2).

La 2^{ème} modification simplifiée du Plan Local d'Urbanisme de la Ville de Nîmes a été approuvée par délibération le 6 novembre 2021.

Commenté [RV1]: L'objet de cette modification ne concerne pas la zone Na / A (pépinières Pichon). Il faut être clair sur les modifications du PLU.
<https://www.nimes.fr/habitat/urbanisme-reglementation/plan-local-durbanisme.html>

+ 1ere modif prescrite en mars 2022
→ À compléter

5.1 - Principes généraux

La mise en compatibilité porte sur l'ensemble des pièces du PLU dont les dispositions ne permettraient pas la réalisation du projet :

Rapport de présentation, Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD), Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP), servitudes, règlement, documents graphiques (plan de zonage) et liste des emplacements réservés. Elle se traduira principalement par la mise en compatibilité des règlements de zones recoupées par l'emplacement réservé du projet. Elle porte sur les dispositions qui ne permettraient pas la réalisation et l'exploitation du projet.

5.2 - Rapport de présentation

Le rapport de présentation sert de base à la définition des choix retenus pour établir le PADD, les orientations d'aménagement et le règlement d'urbanisme. Il permet également l'évaluation des incidences des orientations urbanistiques du PLU sur l'environnement.

Cette pièce, non opposable du Plan Local d'Urbanisme, s'appuie sur un diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques et des besoins répertoriés en matière de développement économique, de surfaces agricoles, de développement forestier, d'aménagement de l'espace, d'environnement, d'équilibre social de l'habitat, de transports, de commerce, d'équipements et de services.

Il justifie les objectifs compris dans le PADD au regard des objectifs de consommation de l'espace fixés, le cas échéant, par le SCOT et au regard des dynamiques économiques et démographiques.

Le rapport de présentation demande à ce que la qualité environnementale soit prise en compte dans les projets de construction et de renouvellement urbain.

Le rapport de présentation du PLU de Nîmes est compatible avec le projet de prolongement de la Voie Urbaine Sud. Ce projet prend en compte l'environnement dès sa conception jusqu'à sa réalisation.

5.3 - Projet d'Aménagement et de Développement Durable

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) expose les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme à l'échelle de la commune, avec lesquelles les autres pièces du PLU doivent être cohérentes.

Les orientations générales du PADD se déclinent en 4 chapitres :

- Une ville patrimoniale, solidaire et résiliente,
- Une ville centrale attractive et fédératrice,
- Une ville équilibrée, maillée et renouvelée,
- Une ville respectueuse de ses ressources.

En particulier, la deuxième orientation (Une ville centrale attractive et fédératrice) précise qu'il est nécessaire d'intégrer les grands projets d'infrastructures et d'améliorer l'accès à la ville centre : « D'importants projets routiers et ferroviaires vont voir le jour à plus ou moins long terme sur le territoire Nimois ou en périphérie proche. Ils auront pour effet d'apaiser la ville et auront un impact sur la desserte de Nîmes. Ainsi, les contournements routiers à l'ouest, au nord et au sud de Nîmes libéreront la ville de flux de transit et permettront de repenser l'accès à la ville. » **Le prolongement de la VUS qui passe par le Sud de l'agglomération va donc dans le sens de cette deuxième orientation.** En effet, la voie urbaine sud est également un élément essentiel au bon fonctionnement des liaisons inter quartiers Sud à court terme. En déchargeant le Boulevard Allende sur sa partie centrale, elle permet d'absorber la croissance du trafic au Sud de Nîmes, notamment liée au report des trafics transitant actuellement par le centre-ville.

La troisième orientation (Une ville équilibrée, maillée et renouvelée) implique quant à elle de promouvoir les projets urbains favorisant l'inter modalité, ce qui est le cas de la VUS. En effet, le parti pris d'aménagement de la VUS intègre des pistes cyclables afin d'assurer les déplacements des vélos en toute sécurité et d'assurer la continuité des aménagements réalisés dans les précédents tronçons.

Enfin, le projet de prolongement de la VUS permettra de fluidifier le trafic et de favoriser la multimodalité. Il participera donc à l'amélioration de la qualité de l'air (orientation 4) en réduisant les émissions de gaz à effet de serre et permettra de limiter l'exposition des habitants aux nuisances, notamment sonores le long du Boulevard Allende. **D'ailleurs, une des principales traductions dans le PADD pour limiter les expositions des habitants aux nuisances est de « terminer la Voie Urbaine Sud pour apaiser le boulevard Salvador Allende ».**

Concernant les points en rapport avec le projet, le PADD indique les principales traductions :

- Favoriser le maillage des quartiers et les liaisons inter quartiers, tous modes confondus,
- Mettre en place des itinéraires piétons et cyclables, fonctionnels et agréables pour limiter l'usage de la voiture,
- Prévenir l'évolution des niveaux de bruit,
- Terminer la Voie Urbaine Sud pour apaiser le boulevard Salvador Allende,
- Poursuivre les aménagements en faveur des modes doux.

Le présent projet respecte ou vise à améliorer ces points. Il est donc compatible avec le PADD.

5.4 - Orientations d'Aménagement et de Programmation

Le PLU, approuvé le 7 juillet 2018 et modifié le 6 juillet 2019, comporte 4 OAP thématiques et 6 OAP sectorielles présentées dans le tableau ci-dessous.

TABLEAU 1 : LISTE DES OAP

OAP sectorielles	OAP thématiques
Pissevin et Valdegour, renouvellement urbain	Nature en ville, renforcement de l'armature paysagère et écologique
ZAC du Puits de Roulle	Patrimoine, valorisation de l'héritage antique et de la candidature UNESCO
Hoche Université	Commerce, vers une stratégie de redynamisation du centre-ville
ZAC du Mas Lombard	Intensification urbaine, densification et diversification le long des axes du TCSP
Maleroubine	
Mas de Teste	

Le projet de prolongement de la VUS recoupe des emprises concernées par deux opérations d'aménagement et de programmation sectorielles : l'OAP « ZAC du Mas Lombard » et l'OAP « Maleroubine ».

Les orientations des OAP doivent d'une part traduire le PADD de la commune et d'autre part, les projets doivent leur être compatibles.

5.4.1 - L'OAP « ZAC du Mas Lombard », Zone IXAU du PLU

Plusieurs opérations d'urbanisme sont menées sur la ville de Nîmes. Aux abords du tracé de la Voie Urbaine Sud, au Nord de la route de Beaucaire, en continuité du tracé projeté pour la Voie Urbaine Sud, est envisagé un programme urbain appelé Mas Lombard. Cette opération d'aménagement consiste en la création d'un éco-quartier sur 44,7 ha.

Le programme d'aménagement est le suivant :

- environ 1 150 logements, collectifs et individuels groupés, 12 000 m² d'activités commerciales et de bureaux, un groupe scolaire et des équipements sportifs de proximité, la réalisation de ce programme au sein d'un parc habité, à forte dimension paysagère et boisée recomposant l'espace agricole. Un parc sera créé en entrée de ZAC à l'Est, ainsi que de nombreuses liaisons piétonnes et cheminements réservés aux modes doux.
- le respect strict du PPRI, garantissant la sécurité hydraulique, avec des constructions exclusivement permises dans les zones d'aléa inondation classé résiduel à modéré au PPRI.
- la valorisation du patrimoine et de l'écologie avec la préservation des mas en raison de leur valeur patrimoniale et de leur intérêt écologique.

Le dossier de création de la ZAC a été approuvé en 2013. Les travaux sont envisagés à court terme. La zone ainsi que les enjeux écologiques relevés sont sur la Figure 3. L'impact majeur de cette zone est la consommation d'espace agricole pour le développement du quartier.

Le projet de VUS n'empiète cependant pas sur le périmètre de la ZAC et ne remet pas en cause les orientations de cette OAP.



FIGURE 3 : SCHEMA FONCTIONNEL INDICATIF DE LA ZAC DE MAS LOMBARD (PERIMETRE DE ZAC EN ROUGE)

5.4.2 - L'OAP « Maleroubine », Zone IAU du PLU

Les études portant sur la ZAC du Mas Lombard et sur la route de Beaucaire, ont conduit à initier une réflexion urbaine quant au devenir du quartier adjacent de Maleroubine, qui longe le prolongement de la VUS. L'OAP Maleroubine est située au Sud du centre-urbain de Nîmes entre l'A9 et la RD999 et correspond au zonage IAU.

Les orientations d'aménagement (Figure 4) du secteur s'articulent autour :

- de l'accessibilité de ce quartier avec l'aménagement de voies partagées conférant une place de choix à la dimension paysagère,
- d'un habitat diversifié entre d'habitat individuel libre ou groupé au centre du quartier (tissus existants) et des immeubles collectifs sur le flanc ouest,
- de nouveaux lieux de convivialité basés sur des places ou des jardins.



FIGURE 4 : ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT DE MALEROUBINE

L'OAP propose ainsi une certaine économie d'espace associée à une densité d'habitats, des aménagements paysagers et des cheminements doux.

L'aménagement de cette zone se fera en lien avec Mas Lombard et permettra d'équiper une zone actuellement sans réseau d'assainissement collectif et tributaire d'une desserte viaire peu structurée tout en améliorant l'entrée de ville Est ainsi que le fonctionnement interne du quartier.

Le secteur Maleroubine se situe en limite Est du premier tronçon de la VUS dont l'aménagement ne remet pas en cause les orientations de cet OAP.

Le projet est donc compatible avec les OAP « ZAC du Mas Lombard » et « Maleroubine ».

5.5 - Dispositions applicables aux différentes zones

Selon l'article L.151-8 du Code de l'Urbanisme : « Le règlement fixe, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durable, les règles générales et les servitudes d'utilisation des sols permettant d'atteindre les objectifs mentionnés aux articles L.101-1 à L.101-3. »

Article L.152-1 : « L'exécution par toute personne publique ou privée de tous travaux, constructions, aménagements, plantations, affouillements ou exhaussements des sols, et ouverture d'installations classées appartenant aux catégories déterminées dans le plan sont conformes au règlement et à ses documents graphiques.

Ces travaux ou opérations sont, en outre, compatibles, lorsqu'elles existent, avec les orientations d'aménagement et de programmation. »

Étant donné l'opération d'aménagement envisagée, une attention particulière est portée quant aux libellés des articles suivants, pour toutes les zones traversées par le projet :

- Article 1 : Types d'occupation ou d'utilisation des sols interdits,
- Article 2 : Types d'occupation ou d'utilisation des sols autorisés sous conditions.

En effet, la mise en compatibilité porte sur l'autorisation des installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement liés à la mise en œuvre de la prolongation de la Voie Urbaine Sud de Nîmes.

L'emplacement du projet traverse les zonages suivants :

- Zone A : zone agricole comprenant des secteurs de la commune, équipés ou non, à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique de ses terres ;
- Zone NT : zone naturelle à vocation sportive et de loisirs tenant compte de la qualité paysagère des lieux et des sites avoisinants ;
- Secteur Na (au sein de la zone N) : Secteur regroupant des parcs de nature en partie ouverts au public. Aux abords du projet de VUS, le secteur Na correspond au futur parc urbain paysager sur le site des anciennes pépinières Pichon : Parc Jacques Chirac.
- Zone V UE : zone qui regroupe les sites économiques mixtes ;
- Zone V UB : zone urbaine péri-centrale de moyenne densité, intermédiaire entre la zone centrale et les zones périphériques de plus faible densité ;
- Zone UCa : zone d'habitat individuel groupé correspondant à d'anciens lotissements ou des Z.A.C. d'habitats clôturées.

Le règlement de la zone A, interdit tout nouvel aménagement ou construction, à l'exception de ceux autorisés à l'article A2, soient notamment :

« Les ouvrages, constructions, installations, dépôts, affouillements et exhaussements rendus nécessaires par la réalisation de la Déviation Nord de Nîmes et des aménagements qui y sont liés (...) »

Les affouillements et exhaussements du sol, à condition qu'ils ne créent aucune gêne pour le libre écoulement des eaux ou qu'ils soient autorisés au titre des aménagements du programme CADEREAU. »

Ces parties, comprises dans l'article A2 n'autorisent pas le projet de prolongement de la VUS. Une modification du règlement devra donc être faite.

Le règlement de la zone NT, interdit toutes constructions, tous travaux ou installations non mentionnés à l'article NT2. L'article NT2 mentionne « Les ouvrages techniques et les constructions et installations à condition qu'ils soient nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif et au fonctionnement de la zone et ne dénaturent pas le caractère de la zone. »

Le projet est un ouvrage technique d'intérêt collectif et entre donc dans les travaux mentionnés à l'article NT2. Néanmoins, certains zonages du PLU précisent quels ouvrages routiers sont autorisés. Ainsi, dans un souci de cohérence, il pourrait être précisé l'ouvrage de la VUS dans le règlement de la zone NT.

Le règlement de la zone N, interdit tout nouvel aménagement ou construction, à l'exception de ceux autorisés à l'article N2, soient notamment : « Les ouvrages, constructions, installations, dépôts, affouillements et exhaussements rendus nécessaires par la réalisation de la Déviation Nord de Nîmes et des aménagements qui y sont liés (...) »

Les affouillements et exhaussements du sol, à condition qu'ils ne créent aucune gêne pour le libre écoulement des eaux ou qu'ils soient autorisés au titre des aménagements du programme CADEREAU. »

(...)

Au sein de la zone N, le secteur Na permet, en plus des types d'occupation ou d'utilisation du sol autorisés en zone N : Les aménagements légers et les objets mobiliers destinés à l'accueil, à

l'information du public ou à la pratique d'activités ludiques et sportives lorsqu'ils sont nécessaires à la gestion ou à l'ouverture au public d'espaces naturels, à condition que leur localisation et leur aspect ne dénaturent pas le caractère des sites et ne portent pas atteinte à la préservation des milieux ; Les bâtiments publics liés à l'entretien, à la sécurité et à la mise en valeur des Jardins de la Fontaine, et des espaces verts des quartiers PISSEVIN/VALDEGOUR, du bois des Espeisses, des Terres de Rouvière et du bois des Noyers, du Parc urbain paysager sur le site des anciennes pépinières Pichon et du Parc Meynier de Salinelles (DT 895) ; Les structures d'accueil liées aux activités socio-éducatives et sportives, aux activités d'éducation à l'environnement et aux activités de plein air prévues dans le secteur du Clos de Gaillard et du bois des Noyers. Le changement de destination des bâtiments existants dans le Parc urbain paysager sur le site des anciennes pépinières Pichon, tels que désignés sur le document graphique, avec possibilités d'extension de 20% de l'emprise au sol et la reconversion des serres.

Ces parties, comprises dans l'article N2 n'autorisent pas le projet de prolongement de la VUS. Une modification du règlement devra donc être faite.

Le règlement de la zone V UE autorise sous conditions :

« Dans la mesure où leur aspect et leur fonction sont compatibles avec l'environnement, toutes les installations, constructions et ouvrages techniques divers nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif, y compris les installations classées, peuvent être autorisées même si elles ne respectent pas le corps de règle de la zone. (...) La réalisation de travaux d'affouillement et d'exhaussement du sol, à condition qu'ils ne créent aucune gêne pour le libre écoulement des eaux nécessaires à la réalisation des aménagements de la ligne de TCSP et la Voie Urbaine Sud. »

De même, le règlement de la zone V UB autorise sous conditions :

« Dans la mesure où leur aspect et leur fonction sont compatibles avec l'environnement, toutes les installations, constructions et ouvrages techniques divers nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif, y compris les installations classées pour la protection de l'environnement. (...) Les travaux d'affouillement et d'exhaussement du sol nécessaires à la réalisation des aménagements dans le cadre du programme CADEREAU et pour le transport en commun en site propre (TCSP) et la Voie Urbaine Sud. »

Le règlement de la zone UCa autorise sous conditions :

« Dans la mesure où leur aspect et leur fonction sont compatibles avec l'environnement, toutes les installations et constructions nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, y compris les installations classées pour la protection de l'environnement. (...) Les travaux d'affouillement et d'exhaussement du sol nécessaires à la réalisation des aménagements dans le cadre du programme CADEREAU et pour le transport en commun en site propre (TCSP) et la Voie Urbaine Sud. »

Le projet est donc compatible avec le règlement des zones V UE, V UB et UCa.

En revanche, le projet n'est pas compatible avec le règlement de la zone A **et de la zone N (secteur Na)** et le règlement de la zone NT peut être adapté pour bien afficher la VUS.

Le projet, constitue la prolongation d'un équipement routier public d'intérêt collectif. Il rentre dans le cadre des occupations autorisées en zone V UE et V UB. La modification du règlement pour les zones V UE, V UB et UCa n'est donc pas nécessaire pour le projet.

Cependant, en zones A et N, aucune mesure comprise dans l'article A2 et l'article N2 n'autorise le projet à être localisé dans ces zones. La modification du règlement est donc nécessaire pour le projet. La précision de la VUS dans le règlement de la zone NT est également envisagée dans un souci de cohérence avec d'autres règlements de zonage.

Les modalités de mise en compatibilité seront présentées au chapitre « Dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité ».

5.6 - Emplacements réservés

Les Emplacements Réservés (ER) sont détaillés dans le Tableau 1. Les pièces graphiques du PLU concernées par le projet sont E6-E7-F7.

Un emplacement réservé existe pour la Voie Urbaine Sud. Il s'agit de l'ER 140 C d'une superficie de 22 000 m². Néanmoins cet emplacement réservé s'arrête au niveau de l'ER 62aC et ne se raccorde pas au giratoire sur lequel est prévu de se raccorder le projet de la VUS sur le chemin de la Tour de l'évêque. Un ER montrant la continuité du projet jusqu'à ce giratoire serait intéressant.

De plus, le projet empiète sur une partie de la parcelle LO 175 qu'il serait souhaitable d'intégrer dans l'ER 140 C.

Au niveau du carrefour entre l'avenue Robert Bompard et le Chemin du Pont des Iles, le projet empiète également sur la parcelle HP403. Un emplacement réservé est créé pour s'adapter au plus près du projet et garantir toutes les fonctionnalités du projet au droit du carrefour giratoire.

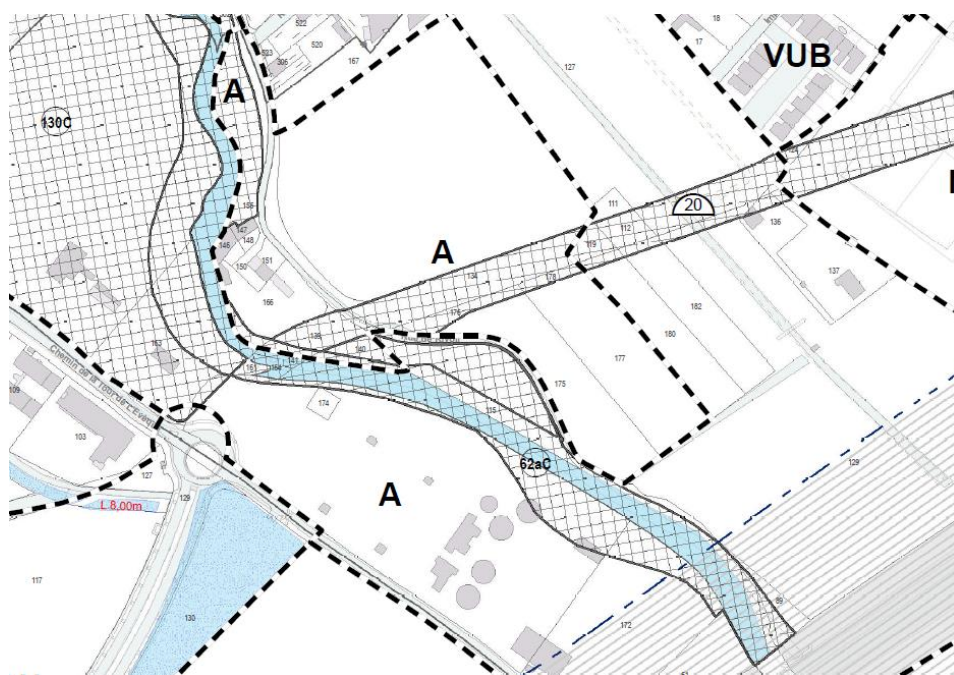


FIGURE 5 : EXTRAIT DU PLU – PLANCHE E6

D'autres ER se situent à proximité du projet mais ils ne sont pas impactés ou remis en question par le projet de VUS. Ils sont au bénéfice de la commune :

- L'ER 80 C pour la création de Voie dans le quartier de Malroubine.
- L'ER 21 C qui concerne l'aménagement d'un carrefour au droit de la RN113/Platanettes/Voie Urbaine Sud,
- L'ER130 C pour la création d'espaces verts.

TABLEAU 2 : EXTRAIT DES EMPLACEMENTS RESERVES A PROXIMITE DE LA VUS

N°	Objet	Situation	Superficie	Planche
140 C	Ouvrage public	Voie Urbaine Sud	22 000 m ²	E6
21 C	Aménagement d'un carrefour	R.N. 113 / Platanettes / Voie Urbaine Sud	1 100 m ²	E6
80 C	Création de voie	Quartier de Malroubine/Voie Urbaine Sud	5 870 m ²	F7
130 C	Création d'espaces verts	Parcelles HE609, HE683, HK99, HK121, LO41, LO163, LO160, HE592, HE376, 377,378	91 641 m ²	E6/E7

Toutefois, le projet empiète sur l'ER suivant :

N°	Objet	Situation	Superficie	Planche
62aC	Cadereau	Vistre de la Fontaine	104 046 m ²	E6 F5-F6

Néanmoins, la VUS passe au-dessus du cadereau par l'intermédiaire d'un ouvrage de franchissement du cadereau du Vistre de la Fontaine. L'ouvrage retenu correspond à une structure simple et non exhaustive dans le respect de la sensibilité du site. Elle est constituée :

- d'un tablier isostatique à poutrelles enrobées de 19 m de large supportant les voies de circulation routière avec terre-plein central et de 2 trottoirs dont l'un élargi, pour accueillir une bande cyclable. L'ouverture est de 31 mètres assurant la traversée du Vistre et le franchissement en rive gauche de la digue de protection hydraulique et en rive droite du futur cheminement du parc urbain ;
- de 2 massifs de culées encadrés par des murs en sol renforcé type gabions d'enrochements jusqu'à leurs raccordements au terrain naturel.

Cet aménagement ne remet pas en cause l'ER 62aC.

Le projet est donc compatible avec l'ER62aC.

Le projet d'élargissement de la Voie Urbaine Sud de Nîmes est compatible avec l'emplacement réservé traversé l'ER62aC et se situe en grande partie au droit de l'ER 140C dédié à la VUS.

Afin d'acter par des emplacements réservés l'ensemble du projet de la VUS, il est envisagé :

- la création d'un ER pour afficher la continuité du projet jusqu'au giratoire sur le chemin de la Tour de l'Évêque,

5.7 - Espaces Boisés Classés

Aucun Espace Boisé Classé (EBC) n'est impacté par le projet.

Le projet est sans incidence sur les EBC actuellement définis au PLU de Nîmes.

5.8 - Espace de Bon Fonctionnement

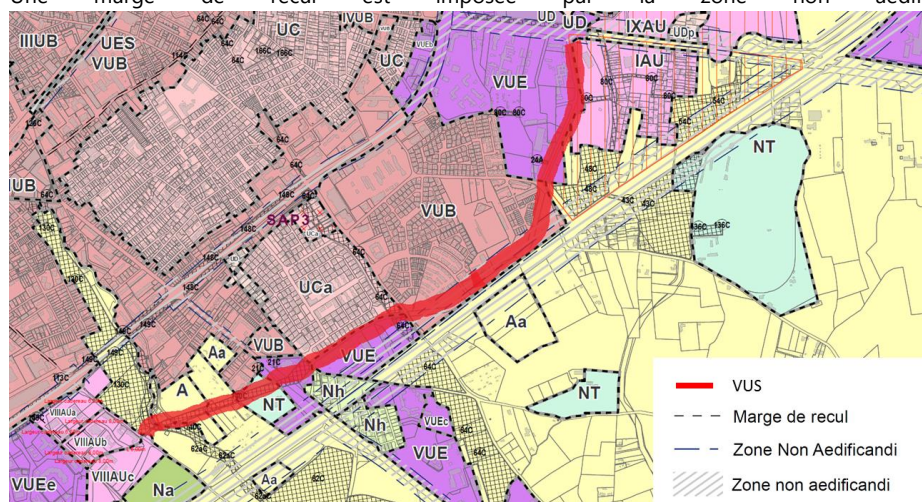
Aucun Espace de Bon Fonctionnement (EBF) n'est impacté par le projet.

Le projet est sans incidence sur les EBF actuellement définis au PLU de Nîmes.

5.9 - Marges de recul

La marge de recul est la limite d'implantation des constructions par rapport à la voie publique, parallèle à celle-ci. Elle vise à empêcher les constructions par rapport aux voies existantes.

Une marge de recul est imposée par la zone non aedificandi



(ZNA) de l'autoroute A9. D'après le règlement du PLU, pour la ZNA de l'A9, les constructions autres que les habitations doivent être implantées au-delà de 40 m par rapport au bord extérieur de la chaussée la plus proche (y compris bretelles d'accès et de sortie).

FIGURE 6 : ZNA SUR LE TRACÉ DE LA VUS

La présence d'une marge de recul vise à empêcher les constructions par rapport aux voies existantes. Elle n'empêche pas la réalisation d'un projet de voirie.

5.10 - Protection des berges

Le prolongement de la VUS recoupe deux cours d'eau :

- le cadereau du Vistre de la Fontaine, à proximité du Chemin de la Tour de l'Évêque
- le cadereau d'Uzès, au niveau de la rue Christino Garcia.

Les cadereaux, bien que certains soient souterrains, sont considérés comme des cours d'eau par la Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM) du Gard. Ils ne font pas l'objet d'usages particuliers mais ont pour exutoire le Vistre.

Le prolongement de la VUS est compatible avec le règlement du PPRI du Vistre et notamment avec la disposition « respecter les principes d'un aménagement du territoire adapté aux risques d'inondations ». Cette dernière répond aux dispositions suivantes du PGRI à l'échelle du bassin Rhône méditerranée :

- D.1-6 : Éviter d'aggraver la vulnérabilité en orientant le développement urbain en dehors des zones à risque ;
- D.1-9 : Renforcer la prise en compte du risque dans les projets d'aménagement ;
- D.1-10 : Sensibiliser les opérateurs de l'aménagement du territoire aux risques d'inondation, au travers des stratégies locales.

Le projet est donc compatible avec les orientations de la SLGRI du bassin du Vistre et plus généralement au PGRI du bassin Rhône-Méditerranée.

Les deux cours d'eau coupés par le projet sont aériens.

Par ailleurs, le projet prévoit la traversée du Vistre de la Fontaine (nouvel ouvrage) et du cadereau d'Uzès (ouvrage existant) en préservant leurs capacités d'écoulement. Le pont sur le Vistre de la Fontaine tient compte du futur recalibrage du cours d'eau. Le projet est donc compatible avec différentes orientations et ne nécessite pas de modification.

5.11 - Plans d'aménagement de ZAC (Article L311-7 du Code de l'Urbanisme)

Certaines ZAC, dont le programme d'aménagement et d'équipement était réalisé, ont été clôturées lors de la révision du PLU ou ont été intégrées.

D'après le PLU actuellement en vigueur, le projet traverse les zonages suivants :

- ZAC Haute Magaille, cette ZAC a été clôturée le 02/07/2016, elle est classée en UCa dans le PLU révisé ;
- ZAC Mas de Ville, cette ZAC a été clôturée le 12/12/2015, elle est classée en V UB dans le PLU révisé.

Aux extrémités du projet de la VUS, se situent la ZAC Mas Lombard et la ZAC Georges Besse 2 mais le projet de la VUS est compatible avec ces deux ZAC. Le projet de la VUS n'empiète pas sur le périmètre de la ZAC Mas Lombard et s'arrête sur le giratoire en limite du périmètre de la ZAC Georges Besse 2.

Ces projets sont compatibles avec ceux de la prolongation de la VUS.

5.12 - Trames vertes et bleues

Le seul corridor écologique concerné par le projet est le Vistre de la Fontaine (cours d'eau). Le projet intègre dans sa conception toutes les mesures nécessaires à la réduction maximale des impacts du projet sur la continuité écologique (ouverture de l'ouvrage, continuités boisées, non incidence hydraulique...). L'effet résiduel sur les continuités écologiques est considéré comme négligeable.

Le tracé de la VUS est concerné à son extrémité sud au niveau du Vistre de la Fontaine par le projet de requalification de 14,5 ha des anciennes pépinières Pichon en vaste parc urbain public. Les travaux sont prévus pour 2021 et l'ouverture de la première partie au nord pour 2022. Le tracé de la VUS est compatible avec le projet de requalification des anciennes pépinières Pichon.

Le projet n'a pas d'incidence significative sur les continuités écologiques présentes au niveau du Vistre de la Fontaine.

5.13 - Zone de Protection des points de vue

Aucune Zone de Protection des points de vue n'est impactée par le projet.

Le projet est sans incidence sur les Zones de Protection des points de vue actuellement définis au PLU de Nîmes

5.14 - Zone de Servitude d'Attente de Projet

Aucune Zone de Servitude d'Attente de Projet (SAP) n'est impactée par le projet.

Le projet est sans incidence sur les SAP actuellement définis au PLU de Nîmes

5.15 - Évaluation environnementale du document d'urbanisme.

Le PLU en vigueur de la ville de Nîmes comporte une évaluation environnementale.

6 - DISPOSITIONS PROPOSEES POUR ASSURER LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE NIMES

6.1 - Préambule

Le projet de prolongement de la Voie Urbaine Sud de Nîmes traverse les zonages suivants au PLU : A, N (**secteur Na**), NT, VUE, VUB et UCa.

Au regard de l'analyse de la compatibilité du PLU avec le projet de prolongement de la Voie Urbaine Sud de Nîmes, les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du PLU de la ville de Nîmes sont les suivantes :

- Modification du règlement de la zone A,
- Modification du règlement de la zone **Na-N** (**secteur Na**)
- Modification du règlement de la zone NT.

6.2 - Extraits du règlement d'urbanisme

Les règlements des zonages A, NT et Na sont concernés par la mise en compatibilité.

Seuls les extraits nécessitant d'être modifiés sont présentés dans les tableaux ci-après. Ils sont disposés en vis-à-vis dans leurs versions en vigueur (avant mise en compatibilité) et après mise en compatibilité, avec en **bleu** les éléments rajoutés.

Zonage	Avant mise en compatibilité	Après mise en compatibilité
A : Zone agricole comprenant des secteurs de la commune, équipés ou non, à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique de ses terres	<p>ARTICLE A2 : TYPES D'OCCUPATION OU D'UTILISATION DES SOLS</p> <p>AUTORISES SOUS CONDITIONS.</p> <p>1. POUR L'ENSEMBLE DE LA ZONE EXCEPTE LES SECTEURS Aa ; Ab ; Ac1, Ac2 :</p> <p>1) Les constructions et installations strictement liées et nécessaires à l'exploitation agricole ainsi que celles nécessaires au fonctionnement et à l'exploitation de la ligne de transport en commun en site propre.</p> <p>2) Les constructions des organisations agricoles à forme</p>	<p>ARTICLE A2 : TYPES D'OCCUPATION OU D'UTILISATION DES SOLS</p> <p>AUTORISES SOUS CONDITIONS.</p> <p>1. POUR L'ENSEMBLE DE LA ZONE EXCEPTE LES SECTEURS Aa ; Ab ; Ac1, Ac2 :</p> <p>1) Les constructions et installations strictement liées et nécessaires à l'exploitation agricole ainsi que celles nécessaires au fonctionnement et à l'exploitation de la ligne de transport en commun en site propre.</p> <p>2) Les constructions des organisations agricoles à forme</p>

Zonage	Avant mise en compatibilité	Après mise en compatibilité
	<p>collective, concernant notamment l'ingénierie, la production, le stockage, le traitement, la transformation et la commercialisation des produits agricoles (coopérative, SICA).</p> <p>3) Les constructions à usage d'habitation dont la présence est nécessaire (exploitants et salariés) au bon fonctionnement de l'activité agricole, dans la limite de 250 m² de surface de plancher. Ces constructions doivent être implantées dans un rayon de 50 m autour des bâtiments agricoles existants sauf lorsque le risque inondation, la topographie ou autres éléments démontrés ne permettent pas l'implantation à cette limite. Leur localisation ne doit pas porter atteinte à l'intégrité des surfaces cultivables.</p> <p>4) Les constructions de bâtiments liés à l'élevage relevant de la nomenclature ICPE à condition que leur implantation soit distante d'au moins 300 mètres des zones U et AU du PLU.</p> <p>5) Les affouillements et exhaussements de sol, les équipements à condition d'être liés et nécessaires aux exploitations agricoles ou nécessaires à l'exploitation de la ligne de transport en commun en site propre.</p> <p>6) Les ouvrages, constructions, installations, dépôts, affouillements et exhaussements rendus nécessaires par la réalisation de la Déviation Nord de Nîmes et des aménagements qui y sont liés.</p>	<p>collective, concernant notamment l'ingénierie, la production, le stockage, le traitement, la transformation et la commercialisation des produits agricoles (coopérative, SICA).</p> <p>3) Les constructions à usage d'habitation dont la présence est nécessaire (exploitants et salariés) au bon fonctionnement de l'activité agricole, dans la limite de 250 m² de surface de plancher. Ces constructions doivent être implantées dans un rayon de 50 m autour des bâtiments agricoles existants sauf lorsque le risque inondation, la topographie ou autres éléments démontrés ne permettent pas l'implantation à cette limite. Leur localisation ne doit pas porter atteinte à l'intégrité des surfaces cultivables.</p> <p>4) Les constructions de bâtiments liés à l'élevage relevant de la nomenclature ICPE à condition que leur implantation soit distante d'au moins 300 mètres des zones U et AU du PLU.</p> <p>5) Les affouillements et exhaussements de sol, les équipements à condition d'être liés et nécessaires aux exploitations agricoles ou nécessaires à l'exploitation de la ligne de transport en commun en site propre.</p> <p>6) Les ouvrages, constructions, installations, dépôts, affouillements et exhaussements rendus nécessaires par la réalisation de la Déviation Nord de Nîmes et des aménagements qui y sont liés.</p>

Zonage	Avant mise en compatibilité	Après mise en compatibilité
	<p>7) L'aménagement, la réfection des constructions existantes à la date d'approbation du PLU. (2018) y compris dans le cadre d'une habitation de l'adjonction de ses éléments complémentaires de confort/loisirs (piscines...).</p> <p>8) Les affouillements et exhaussements du sol, à condition qu'ils ne créent aucune gêne pour le libre écoulement des eaux ou qu'ils soient autorisés au titre des aménagements du programme CADEREAU.</p> <p>9) L'extension mesurée des bâtiments principaux à usage d'habitation à condition :</p> <ul style="list-style-type: none"> - de présenter une superficie de plancher existante d'au moins 50 m², - d'être accolé au bâtiment principal, - de ne pas porter atteinte au site ni de créer de voirie et d'accès nouveau, - que la surface de plancher des extensions soit plafonnée à 15 % de la surface de plancher existante et sans dépasser 150 m² d'emprise au sol après extension, par unité foncière. <p>10) La création ou l'extension mesurée des annexes (hors piscines) qui</p>	<p>Les ouvrages, installations, dépôts, affouillements et exhaussements rendus nécessaires par la réalisation du prolongement de la Voie Urbaine Sud de Nîmes et des aménagements qui y sont liés.</p> <p>7) L'aménagement, la réfection des constructions existantes à la date d'approbation du PLU. (2018) y compris dans le cadre d'une habitation de l'adjonction de ses éléments complémentaires de confort/loisirs (piscines...).</p> <p>8) Les affouillements et exhaussements du sol, à condition qu'ils ne créent aucune gêne pour le libre écoulement des eaux ou qu'ils soient autorisés au titre des aménagements du programme CADEREAU.</p> <p>9) L'extension mesurée des bâtiments principaux à usage d'habitation à condition :</p> <ul style="list-style-type: none"> - de présenter une superficie de plancher existante d'au moins 50 m², - d'être accolé au bâtiment principal, - de ne pas porter atteinte au site ni de créer de voirie et d'accès nouveau, - que la surface de plancher des extensions soit plafonnée à 15 % de la surface de plancher existante et sans dépasser 150 m² d'emprise au sol après extension, par unité foncière. <p>10) La création ou l'extension mesurée des annexes (hors piscines) qui</p>

Zonage	Avant mise en compatibilité	Après mise en compatibilité
	<p>sont liées aux bâtiments principaux à usage d'habitation, sous réserve :</p> <ul style="list-style-type: none"> - que la zone d'implantation des annexes ne soit pas éloignée de plus de 30 mètres comptés de la construction principale, - que l'emprise au sol des extensions ou création d'annexes soit plafonnée à 30 m² de surface de plancher, par unité foncière. - seules les piscines à proprement parler ne sont pas comprises dans les annexes. <p>10) Les bassins d'agrément (piscines) ne devront pas dépasser une surface de 50 m² d'emprise.</p> <p>11) Le changement de destination des bâtiments désignés sur le document graphique, dès lors qu'il :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ne compromet pas l'activité agricole ou la qualité paysagère du site, conformément à l'article L. 151-11 du Code de l'Urbanisme ; - Est à destination de l'hébergement touristique et de la restauration, de salles de réceptions ou qu'il a pour destination la transformation et la commercialisation de produits issus de l'agriculture. - Qu'il n'est pas générateur de nouvelles nuisances ou créateur de flux de véhicules dans des secteurs insuffisamment adaptés à la circulation ou au stationnement. 	<p>sont liées aux bâtiments principaux à usage d'habitation, sous réserve :</p> <ul style="list-style-type: none"> - que la zone d'implantation des annexes ne soit pas éloignée de plus de 30 mètres comptés de la construction principale, - que l'emprise au sol des extensions ou création d'annexes soit plafonnée à 30 m² de surface de plancher, par unité foncière. - seules les piscines à proprement parler ne sont pas comprises dans les annexes. <p>10) Les bassins d'agrément (piscines) ne devront pas dépasser une surface de 50 m² d'emprise.</p> <p>11) Le changement de destination des bâtiments désignés sur le document graphique, dès lors qu'il :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ne compromet pas l'activité agricole ou la qualité paysagère du site, conformément à l'article L. 151-11 du Code de l'Urbanisme ; - Est à destination de l'hébergement touristique et de la restauration, de salles de réceptions ou qu'il a pour destination la transformation et la commercialisation de produits issus de l'agriculture. - Qu'il n'est pas générateur de nouvelles nuisances ou créateur de flux de véhicules dans des secteurs insuffisamment adaptés à la circulation ou au stationnement.

Zonage	Avant mise en compatibilité	Après mise en compatibilité
	<p>- Qu'il n'altère pas les caractéristiques structurelles et architecturales des bâtiments présentant une architecture ou des éléments patrimoniaux remarquables.</p> <p>De plus, le changement de destination de ces bâtiments est également autorisé vers de l'habitation lorsque le bâtiment n'est plus lié à une exploitation agricole et qu'il ne compromet pas la qualité paysagère du site.</p> <p>Ces changements de destination seront soumis à l'avis de la Commission Départementale de la Protection des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers (C.D.P.E.N.A.F.) compétente.</p> <p>12) Dans les Espaces de Bon Fonctionnement (E.B.F.) identifiés par une trame spécifique sur les documents graphiques du règlement (plans de zonage), sont autorisés :</p> <p>- Les aménagements, travaux ou installations à condition qu'ils soient liés à l'amélioration de l'hydromorphologie, tels que les exhaussements et affouillements du sol ainsi que ceux liés à leur valorisation dans le cadre de l'ouverture au public tels que les cheminements piétonniers et cyclables, les objets mobiliers destinés à l'accueil ou à l'information du public, les postes d'observation de la faune ainsi que les équipements démontables à condition que leur localisation et leur aspect ne dénaturent pas le caractère des sites, ne compromettent pas leur qualité architecturale et paysagère et ne portent</p>	<p>- Qu'il n'altère pas les caractéristiques structurelles et architecturales des bâtiments présentant une architecture ou des éléments patrimoniaux remarquables.</p> <p>De plus, le changement de destination de ces bâtiments est également autorisé vers de l'habitation lorsque le bâtiment n'est plus lié à une exploitation agricole et qu'il ne compromet pas la qualité paysagère du site.</p> <p>Ces changements de destination seront soumis à l'avis de la Commission Départementale de la Protection des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers (C.D.P.E.N.A.F.) compétente.</p> <p>12) Dans les Espaces de Bon Fonctionnement (E.B.F.) identifiés par une trame spécifique sur les documents graphiques du règlement (plans de zonage), sont autorisés :</p> <p>- Les aménagements, travaux ou installations à condition qu'ils soient liés à l'amélioration de l'hydromorphologie, tels que les exhaussements et affouillements du sol ainsi que ceux liés à leur valorisation dans le cadre de l'ouverture au public tels que les cheminements piétonniers et cyclables, les objets mobiliers destinés à l'accueil ou à l'information du public, les postes d'observation de la faune ainsi que les équipements démontables à condition que leur localisation et leur aspect ne dénaturent pas le caractère des sites, ne compromettent pas leur qualité architecturale et paysagère et ne portent</p>

Zonage	Avant mise en compatibilité	Après mise en compatibilité
	<p>pas atteinte à la préservation des milieux.</p> <p>- Les constructions et installations nécessaires à des équipements collectifs ou à des services publics, y compris leurs réfections et extensions, dès lors qu'elles ne sont pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière dans l'unité foncière où elles sont implantées et qu'elles ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages.</p>	<p>pas atteinte à la préservation des milieux.</p> <p>- Les constructions et installations nécessaires à des équipements collectifs ou à des services publics, y compris leurs réfections et extensions, dès lors qu'elles ne sont pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière dans l'unité foncière où elles sont implantées et qu'elles ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages.</p>
<p>NT : Zone naturelle à vocation sportive et de loisirs tenant compte de la qualité paysagère des lieux et des sites avoisinants</p>	<p><u>ARTICLE NT2 : TYPES D'OCCUPATION OU D'UTILISATION DES SOLS AUTORISES SOUS CONDITIONS.</u></p> <p>1) La réhabilitation et la rénovation des constructions régulièrement édifiées existantes à la date d'approbation du PLU., à condition qu'elles soient limitées à leur volume existant et qu'elles ne dénaturent pas le caractère de la zone.</p> <p>2) Dans la zone hachurée figurant dans le document graphique, l'extension mesurée (soit 20 % maximum de l'emprise existante) des bâtiments et sanitaires accueillant du public, et existants à la date d'approbation du PLU. (2018).</p> <p>3) Les aires de stationnement liées et nécessaires aux activités admises dans le secteur.</p> <p>4) Les affouillements et exhaussements du sol, à condition qu'ils ne créent aucune gêne pour le libre écoulement des eaux, et qui ne portent pas atteinte au caractère du site et</p>	<p><u>ARTICLE NT2 : TYPES D'OCCUPATION OU D'UTILISATION DES SOLS AUTORISES SOUS CONDITIONS.</u></p> <p>1) La réhabilitation et la rénovation des constructions régulièrement édifiées existantes à la date d'approbation du PLU., à condition qu'elles soient limitées à leur volume existant et qu'elles ne dénaturent pas le caractère de la zone.</p> <p>2) Dans la zone hachurée figurant dans le document graphique, l'extension mesurée (soit 20 % maximum de l'emprise existante) des bâtiments et sanitaires accueillant du public, et existants à la date d'approbation du PLU. (2018).</p> <p>3) Les aires de stationnement liées et nécessaires aux activités admises dans le secteur.</p> <p>4) Les affouillements et exhaussements du sol, à condition qu'ils ne créent aucune gêne pour le libre écoulement des eaux, et qui ne portent pas atteinte au caractère du site et</p>

Zonage	Avant mise en compatibilité	Après mise en compatibilité
	<p>soient nécessaires aux activités autorisées dans la zone.</p> <p>5) Les ouvrages techniques et les constructions et installations à condition qu'ils soient nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif et au fonctionnement de la zone et ne dénaturent pas le caractère de la zone.</p> <p>6) Dans le secteur NTo : À l'intérieur de la zone hachurée, les aménagements et l'extension mesurée (soit 20 % maximum de l'emprise existante) d'équipements d'accueil du public (vestiaires, sanitaires, locaux d'accueil et de stockage, de mise à disposition de matériel) liés et nécessaires aux activités de loisirs et d'hébergement de plein air.</p> <p>7) Dans le secteur NTo1 : A l'intérieur de la zone hachurée les aménagements et l'extension mesurée (soit 20 % maximum de l'emprise existante) d'équipements d'accueil du public (vestiaires, sanitaires, locaux d'accueil et de stockage, de mise à disposition de matériel) liés et nécessaires aux activités golfiques.</p>	<p>soient nécessaires aux activités autorisées dans la zone.</p> <p>Les ouvrages, installations, dépôts, affouillements et exhaussements du sol, rendus nécessaires par la réalisation du prolongement de la Voie Urbaine Sud de Nîmes et des aménagements qui y sont liés, à condition qu'ils ne créent aucune gêne pour le libre écoulement des eaux et qu'ils ne portent pas atteinte au caractère du site.</p> <p>5) Les ouvrages techniques et les constructions et installations, à condition qu'ils soient nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif et au fonctionnement de la zone et ne dénaturent pas le caractère de la zone.</p> <p>6) Dans le secteur NTo : A l'intérieur de la zone hachurée, les aménagements et l'extension mesurée (soit 20 % maximum de l'emprise existante) d'équipements d'accueil du public (vestiaires, sanitaires, locaux d'accueil et de stockage, de mise à disposition de matériel) liés et nécessaires aux activités de loisirs et d'hébergement de plein air.</p> <p>7) Dans le secteur NTo1 : A l'intérieur de la zone hachurée les aménagements et l'extension mesurée (soit 20 % maximum de l'emprise existante) d'équipements d'accueil du public (vestiaires, sanitaires, locaux d'accueil et de stockage, de mise à disposition de matériel) liés et nécessaires aux activités golfiques.</p>

Zonage	Avant mise en compatibilité	Après mise en compatibilité
	<p>8) Dans le secteur NTo2 : A l'intérieur de la zone hachurée les aménagements et équipements d'accueil du public (vestiaires, sanitaires, locaux d'accueil et de stockage, de mise à disposition de matériel) liés et nécessaires au projet de « pitch ad putt » dans la limite d'une surface de plancher maximale de 100 m2 supplémentaire compatible avec les règles du P.P.R.i .</p>	<p>8) Dans le secteur NTo2 : A l'intérieur de la zone hachurée les aménagements et équipements d'accueil du public (vestiaires, sanitaires, locaux d'accueil et de stockage, de mise à disposition de matériel) liés et nécessaires au projet de « pitch ad putt » dans la limite d'une surface de plancher maximale de 100 m2 supplémentaire compatible avec les règles du P.P.R.i .</p>

<p>N : secteurs de la commune, équipés ou non, à protéger en raison soit de la qualité des sites, milieux et espaces naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique ; soit de l'existence d'une exploitation forestière ; soit de leur caractère d'espaces naturels.</p> <p>Elle comprend 2 secteurs dont le secteur Na (parcs de nature</p>	<p>ARTICLE N2 : TYPES D'OCCUPATION OU D'UTILISATION DES SOLS AUTORISES SOUS CONDITIONS. POUR L'ENSEMBLE DE LA ZONE</p> <p>1) Les exhaussements et affouillements rendus nécessaires par la réalisation de l'aménagement de la R.N. 106 et des rétablissements correspondants.</p> <p>2) Les ouvrages, constructions, installations, dépôts, affouillements et exhaussements rendus nécessaires par la réalisation de la Déviation Nord de Nîmes et des aménagements qui y sont liés.</p> <p>3) Les exhaussements et affouillements rendus nécessaires par la réalisation de bassins de rétention des eaux pluviales dans le cadre du programme CADEREAU.</p> <p>4) Les aires de stationnement liés et nécessaires aux activités admises dans le secteur.</p>	<p>ARTICLE N2 : TYPES D'OCCUPATION OU D'UTILISATION DES SOLS AUTORISES SOUS CONDITIONS. POUR L'ENSEMBLE DE LA ZONE</p> <p>1) Les exhaussements et affouillements rendus nécessaires par la réalisation de l'aménagement de la R.N. 106 et des rétablissements correspondants.</p> <p>2) Les ouvrages, constructions, installations, dépôts, affouillements et exhaussements rendus nécessaires par la réalisation de la Déviation Nord de Nîmes et des aménagements qui y sont liés.</p> <p>3) Les exhaussements et affouillements rendus nécessaires par la réalisation de bassins de rétention des eaux pluviales dans le cadre du programme CADEREAU.</p> <p>4) Les aires de stationnement liés et nécessaires aux activités admises dans le secteur.</p> <p>5) Les ouvrages, installations, dépôts, affouillements et exhaussements rendus nécessaires par la réalisation du prolongement de la Voie Urbaine Sud de Nîmes et des aménagements qui y sont liés.</p>
---	---	--

<i>en partie ouverts au public).</i>		
--	--	--

6.3 - Liste des emplacements réservés

Le tableau des emplacements réservés est indiqué dans le plan de zonage et dans une pièce spécifique. Il constitue une pièce à part du PLU qu'il convient de modifier.

Dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU, il est prévu :

- la création d'un ER pour afficher la continuité du projet jusqu'au giratoire sur le chemin de la Tour de l'évêque.

Le tableau suivant présente la liste des emplacements réservés pour le compte de la commune. Les modifications apportées pour la mise en compatibilité sont indiquées **en rouge**.

Liste des emplacements réservés

N°	OBJET	SITUATION	SUPERFICIE	PLANCHE
4C	Prolongement de la rue-Clérisseau	De la rue Ranguet à la rue Enlos-Rey	4 467 m ²	E8-D8
3C	Élargissement de voie À conserver en partie	Rue des Gazons parcelles DT 467-989 458	260 m ² 17 m ²	D8
5C	Élargissement de voie à modifier	Ch. des Primevères	640 m ² 351 m ²	C8
6C	Création de voie	Rue Arnavielle / Rue Maréchal Juin	1 000 m ²	D6
7C	Élargissement de voie	Ch. Puech de la Grue parcelles EO 284 28 171 / EO 153 170	4 200 m ² 1 099 m ²	D6
8C	Élargissement de voie	Rue Pitot Prolongée	800 m ²	E8-D8
9C	Équipement public	Rond-point-Route d'Avignon / Ave Bir-Hakeim - parcelle CY 39	833 m ²	E8-D8
10C	Élargissement de voie	Ch. des Justices Vieilles	150 m ²	E8-D8
11C	Création de voie	Entre la Route de Courbessac et la rue Jacques Baby	3 800 m ²	F8
12C	Bassin de retenue (réalisé)	Vacqueyroles	25 870 m ² 6 716 m ²	C8
13C	Création de voie	Entre la Rue Pitot Prolongée et le chemin de Serre Paradis	2 500 m ²	E8-D8
14C	Bassin de retenue (réalisé)	Cadereau du Valladae Lieu dit Bassin du "Grand Serre"	54 230 m ²	F14
16C	Élargissement de voie	Rue Delon Soubeyran	100 m ²	D7
17C	Élargissement de voie À conserver en partie	Rue Puech du Teil : EI 381 383 578 579/EI 408 409 410 411 412 426	4 000 m ² 377 m ²	D7-D8
18C	Création de voie À conserver en partie	Liaison - rue du général Koenig / Av. Notre Dame de Santa Cruz	9 577 m ² 3 267 m ²	F9
19C	Création de voie	Liaison - Av. Notre Dame de Santa Cruz / la Citadelle	3 305 m ²	F9
20C	Création de voie	Liaison - Av. Notre Dame de Santa Cruz / Rue René Rascalon	2 200 m ²	F9
21C	Aménagement d'un carrefour	R.N. 113 / Platanette / Voie Urbaine Sud	1 100 m ²	E6
22C	Élargissement de voie	Rue de la Faïence - parcelle DO 682	47 m ²	E8
24C	Équipement public	Agrandissement du cimetière de Courbessac	7 125 m ²	F10
26C	Élargissement de voie	Rue Espérandieu	220 m ²	D7
27C	Élargissement de voie	Chemin des Limites	450 m ²	D8-E8
28C	Bassin de retenue (réalisé)	Cadereau d'Alès Lieu dit "Anduze"	46 500 m ² 3 794 m ²	D9-C9
31C	Bassin de retenue	Cadereau d'Alès Lieu dit "Antiquailles"	434 480 m ² 156 276 m ²	C10-D10
32C	Bassin de retenue (réalisé)	Cadereau d'Uzès Lieu dit "Tennis de Calvas"	42 700 m ² 13 371 m ²	E10
33C	Bassin de retenue (réalisé)	Cadereau d'Uzès Lieu dit "Engances"	45 880 m ² 14 585 m ²	E10
34C	Élargissement de voie	Chemin de Calvas - pour partie AO 885	300 m ²	E10
35C	Bassin de retenue	Cadereau de la Chilonne Lieu dit "La Chilonne"	43 620 m ² 43 641 m ²	F9
36C	Bassin de retenue (réalisé)	Cadereau d'Uzès Lieu dit "L'Oliveraie"	448 525 m ² 46 143 m ²	E9-D9-D10

N°	OBJET	SITUATION	SUPERFICIE	PLANCHE
37C	Bassin de retenue	Cadereau de Valdegour-Lieu dit "Pierre-Blanche"	34 044 m ²	
39C	Bassin de retenue	Cadereau d'Alès Lieu dit "Roquemaière"	28 203 m ²	C9-D9
40C	Bassin de retenue	Cadereau de Valdegour - Les Romarins	30 400 m ² 20 885 m ²	C7
41C	Bassin de retenue (réalisé)	Cadereau de Valdegour Lieu dit "Moure Froid"	40 030 m ² 28 273 m ²	C7
42C	Bassin de retenue (réalisé)	Mas des Gardies - Les Méridiennes	4 620 m ²	C7
43C	Bassin de retenue	Mas des Courbiers	444 050 m ² 73 075 m ²	F7
48C	Bassin de retenue	Mas des Tilleuls	52 308 m ² 54 128 m ²	F7
49C	Élargissement de voie	Chemin du Sapeur	500 m ²	D8
51C	Élargissement de voie	Rue Ranguel	212 m ²	E8
52C	Élargissement de voie	Rue Demians	250 m ²	D8
53C	Élargissement de voie	Rue de Calvas DP 711 / DN-406	300 m ² 49 m ²	E8
54C	Bassin de retenue	Mas Miremand	400 200 m ² 39 457 m ²	F7
55C	Élargissement de voie	Rue Gabriel Fauré	300 m ²	E8-E9
56C	Bassin de retenue (réalisé)	Aérodrome de Courbessac	332 290 m ²	F8
57C	Bassin de retenue (réalisé)	Valat de Riquet - bassin Mingue	34 440 m ² 44 502 m ²	F9
58C	Élargissement de voie	Chemin des Charmettes	600 m ²	C7
60C	Création de logements	rue des Poètes	5 395 m ²	D6
64C	Élargissement de voie	Rue Porte de France	25 m ²	E7
62C	Bassin de retenue	Bassin "La Tour de l'Évêque" sur le Vistre de la Fontaine	58 657 m ²	E6
62aC	Cadereau	Vistre de la Fontaine	104 046 m ²	E6 F5-F6
63C	Bassins de retenue (1 est réalisé)	Lieu dit "Bois de Mittau"	48 430 m ²	D9
64C	Bassin de retenue	Cadereau d'Uzès Lieu dit "Basse Magaille Est"	109 835 m ²	E6-F6
65C	Élargissement de voie	Rue Sainte Félicité	130 m ²	E7
66C	Élargissement de voie	Rue Tour de l'Évêque	150 m ²	E7
67C	Prolongement de voie	Rue Tour de l'Évêque / Ch Mas Boudan	4 900 m ²	E6-E7
73C	Bassin de retenue	Mas Neuf	255 450 m ²	E6-E6-D8
74C	Création de voie	Ave Général Leders / Rue de Varsovie	750 m ²	E7
78C	Bassin de retenue	Mas de Cheylon-Mas Mayan	474 961 m ² 480 742 m ²	D5
78aC	Cadereau de St Césaire	Ch. du Mas Sagnier jusqu'à la route de Montpellier	26 097 m ²	D4 D5 D6
78bC	Cadereau de valdegour	partie sud du cadereau : de l'intersection avec l'avenue G Dayan à l'intersection du chemin du Mas de Cheylon	34 289 m ²	D5 D6
79C	Bassin de retenue	Mas de Vigier	28 230 m ²	C6-D5
80C	Création de voie	Quartier de Malroubine / Voie Urbaine Sud	4500 m ² 5 870 m ²	F7
84C	Création de voie	Voie Urbaine Sud Ch. du Pont des Iles / Route de Beaucaire	5 870 m ²	F7
82C	Élargissement de voie	Rue Émile Vidal	900 m ²	E6

N°	OBJET	SITUATION	SUPERFICIE	PLANCHE
83C	Élargissement de voie	Av. Dayan et rue Amavielle	522 m ²	D6
84C	Équipement public	Rue-Utrillo	4-100 m ²	D6
85C	Bassin de retenue	Cante-Perdrix	48-700 m ²	C5-C6
86C	Création de voie	Saut du Lièvre	45-000 m ²	C6
87C	Bassin de retenue	Rond-Point-de l'École	42-940 m ²	F9
89C	Élargissement de voie	Rue-Émilien-Renzas	540 m ²	D6
91C	Création de voie	Bretelles d'accès Route de Montpellier / RN 106	5 000 m ²	D6
92C	Élargissement de voie	Chemin du Lavoir	30 m ²	D6
93C	Élargissement de voie	Rue de la République	900 m ²	D7
94C	Aménagement des carrefours	Rue de la République / Rue Dhuoda	498 m ²	D7
95C	Aménagement des carrefours	Rue Henri Revoil / Rue du Vallon	150 m ²	D7
97C	Création de voie	Le Pathion-Est	44-360 m ²	C9
98C	Élargissement de voie	Ave Notre Dame de Santa Cruz	1 500 m ²	F9
100C	Aménagement d'un espace vert	Place Paul Eluard parcelle EO-108	4-700 m ²	D6
101C	Création de voie (-ancienne poche-ND)	Impasse des Groseillers	2-298 m ²	D10
102C	Création de voie (-ancienne poche-ND)	Devessas-Ouest	4-447 m ²	E10
103C	Création de voie (-ancienne poche-ND)	Chemin des Huppés	3-975 m ²	E10
104C	Élargissement de voie	Rue Meynier de Salinelles	100 m ²	D8
106C	Élargissement de voie	Angle Rue Max Raphel et Guy Araud	350 m ²	D7
107C	Aménagement des carrefours	Angle rue Dhuoda et bd Sergent Triaire	177 m ²	D7
108C	Bassin de retenue	Combe des Oiseaux	2-323 m ²	C7
109C	Bassin de retenue	Angle Route de Sauve et Chemin du Riscadou	2-302 m ²	C8
110C	Aménagement des carrefours	Rue du Forez et Rue de la Tour de l'Évêque	93 m ²	E6
111C	Élargissement de voie (-ancienne poche-ND)	Antiquailles et Mauves	6-013 m ²	D10
112C	Élargissement de voie	Impasse de l'Azur	428 m ²	E8
113C	Élargissement de voie	Rue Pierre Gamel et rue Tour de l'Évêque	897 m ²	E6
114C	Élargissement de voie	Angle Rue Paul Painlevé et Rue Sainte Pépertue	18 m ²	E7
115C	Bassin de retenue	Puits de Roulle	4-405 m ²	D7
117C	Création de fossé (R 111 3)	Chemin du Grand Bois	-4-426 m ² 9 417 m ²	C8
118aC	Création de l'Axe structurant	Entre les avenues Bir Hakeim et De Lattre de Tassigny	5-194 m ²	E8
118bC	Création de place publique	Angle avenue Bir Hakeim et rue Hélène Boucher	4-360 m ²	E8
118cC	Création de place publique	Angle avenue De Lattre de Tassigny et futur Axe structurant	290 m ²	E8
118dC	Création de parc de stationnement de surface	Le long d'une partie de la rue Pierre Bourdan	694 m ²	E8
118eC	Création de voie et mail piéton	Le long de la rue Denise Bastié	4-407 m ²	E8
118fC	Création de voie	Entre les rues Hélène Boucher et Pierre Bourdan	704 m ²	E8

N°	OBJET	SITUATION	SUPERFICIE	PLANCHE
418gC	Création de voie	Entre la rue A. Marqués et la route d'Avignon	4 428 m ²	E8
424C	Création d'un équipement	Sur la parcelle EM 53 - Bd Kennedy	4 663 m ²	D6
422C	Élargissement de voie	Sur la parcelle HE 161 - rue de Garons	84 m ²	E7
423C	Création de parc de stationnement de surface	Sur la parcelle EL 10 - avenue des Poètes	4 043 m ²	D6
125aC	créations de voies et élargissements	Secteur de renouvellement urbain IV UBc Eboué/D'Ornano	45 243 m ² 7 277 m ²	E8 - F8
125bC	Bassin de rétention paysagé	Entre la rue A. Marqués et la rue A. Camus	680 m ²	F8
425aC	Élargissement de voie	Angle rue A. Marqués et la tunnel de la route de Courbois	47 m ²	E8
425dC	Équipement public	le long de la rue André Marqués	4 920 m ²	F8
125eC	voies piétonnes	Entre la rue A. Marqués et la rue F. Eboué	554 m ²	F8
126 C	Élargissement de voie	Rue de la reinette - parcelle HE120 en entier et HE 118 en partie	359 m ²	E7
428C	Équipement public	Parcelle DB 160 - Mas des Noyers	10 548 m ²	F9
429C	Équipement public	Parcelle CN 222 - route de Courbois	48 795 m ²	F9
130 C	Espace vert	Parcelles HE 809, HE 883, HK 89, HK 121, LO 41, LO 163, LO 160, HE 592, HE 376, 377, 378	91 641 m ²	E6 / E7
131 C	Élargissement de voie	Rue Chabaud Latour	715 m ²	E8
423C	Élargissement de voie	Parcelle LB 74 - chemin du Mac Baron	363 m ²	C7
423C	Élargissement de voie	voie qui relie la rue Brillat Savarin à une voie de la ZAC du Saut du Lièvre	429 m ²	C6
424C	Élargissement de voie	Angle rue de Marcovie et bd Gal Leclerc - parcelle HE 345 en partie	45 m ²	E7
135 C	Équipement public	Rue Gal P. Koenig - parcelles CM 142, 143 en entier, CM 421 en partie.	9 543 m ²	E7
136 C	Équipement public	parcelle HP 158 (en bordure de l'hippodrome des Courbiers)	4 615 m ²	F7
137 C	Bassin de retenue	Cadereau de Valdegour Lieu dit "Coumon"	30 424 m ² 39 252 m ²	C7
138 C	Bassin de retenue	Cadereau de Camplanier Lieu dit "Méjean"	45 740 m ²	C9
139 C	Bassin de retenue	Cadereau d'Uzès Lieu dit "Terres de Rouvières"	24 818 m ²	E9
140 C	Ouvrage public	voie urbaine sud	2 344 m ² 22 000 m ²	E6
141 C	Bassins de retenue	P. A. E. Serre de Garde - chemin des Huppés - parcelles pour partie AO 42, 44, 50.	974 m ²	E10
142 C	Bassin de retenue	Cadereau d'Alès Lieu dit "Guiraudon"	19 130 m ²	D9
143 C	Bassin de retenue	Cadereau d'Alès Lieu dit "Chênes"	35 000 m ²	C9
144 C	Bassin de retenue	Cadereau d'Alès Lieu dit "Chêvefeuille"	34 509 m ²	B8
145 C	Espace vert	Mas de Teste	10 597 m ²	F9
146 C	Aménagement carrefour	parcelle DO 177, rue Clérissieu	59 m ²	E8
147 C	Bassin de retenue	Angle route de Montpellier et la voie SNCF - parcelle KL 305	6 804 m ²	C5

N°	OBJET	SITUATION	SUPERFICIE	PLANCHE
148 C	Aménagement du boulevard S. Allende - R.D. 6086 A conserver en partie	du carrefour de la route d'Arles au carrefour de la rue Salomon Reinach sauf de la rue de Bouillargues à la rue Cristino Garcia (côté Sud / Magaille)	28 592 m² 14 385 m ²	E7
149 C	Aménagement du Boulevard S. Allende - R.D. 6113 A conserver en partie	du carrefour de la route d'Arles au carrefour du Colisée sauf de l'ancienne route de Générac à l'avenue Pierre Gamel (les 2 côtés)	34 726 m² 13 250 m ²	E6-E7
150 C	Aménagement d'un carrefour sur la R.D.6086	R. D. 6086 - rue Fabre de Thierrens et rue Odélin	2 012 m ²	F8
151 C	Création de voie	Déboucher rue Sangar - parcelle CV 575	1 200 m ²	F7
152 C	Elargissement de voie	Impasse Mariette - parcelles DM 131, 388, 389, 390, 391, 392, 401, 418, 442	483 m² 614 m ²	E8
153 C	Elargissement de voie	Chemin des Justices vieilles - parcelle DE-349	242 m²	E8
154 C	Elargissement de voie	Chemin des Terres de Rouvières - parcelle AO-364	31 m²	E10
155 C	Elargissement de voie	Rue Bonfa - parcelle DP 336	272 m ²	E8
156 C	Elargissement de voie	Angle rue Alphonse de Seynes et rue Henri Espérandieu - parcelle EI 262	8 m ²	D7
157 C	Elargissement de voie	Rue Solier - parcelle EI 827	142 m ²	D7
158 C	Elargissement de voie	rue de l'Yvesèle - parcelles CH 350, 379	143 m ²	D9
159 C	Elargissement de voie	Impasse des Pomponnettes parcelles CH 322, 357.	212 m ²	E9 - D9
160 C	Equipement public	au Nord de la route de Sauve parcelles BZ 211, 807	63 574 m ²	B8 - C8
161 C	Elargissement de voie	sur un tronçon du chemin du Carreau de Lanes compris entre Petit Védelin et	2 043 m ²	C7
162 C	Création de voie	chemin de Camplanier	621 m ²	C8
163 C	Elargissement de voie	Puits de Rouille / Valdegour	765 m ²	D7
164 C	Equipement public	parcelle EB 230	1 828 m ²	D7
165 C	Equipement public	parcelle EO 150 - 15 rue des poètes	2 879 m ²	D6
166 C	Elargissement de voie	parcelles HC 814 - 450 rue Charles Gide	119 m ²	E7
167 C	Equipement pluvial	parcelles CA 20 - 682 - 1765 impasse du Petit Mas	7 097 m ²	C8
168 C	Espace vert	parcelles ED 510 - 555	2 788 m ²	D7

N°	OBJET	SITUATION	SUPERFICIE	PLANCHE
173 C	Voie Urbaine Sud	Nord-est du giratoire chemin de la Tour de l'évêque / avenue du Languedoc (parcelle LO 174)	2 300 m ²	E6

TOTAL = 1 905 859 m²

TABLEAU 3 : EXTRAIT DU TABLEAU MODIFIE DES ER COMMUNAUX

Comme vu précédemment, le projet est compatible avec l'emplacement réservé 62aC.

La mise en compatibilité du PLU comprend donc la création d'un nouvel emplacement réservé pour assoir le projet de la VUS.

6.4 - Plan de zonages

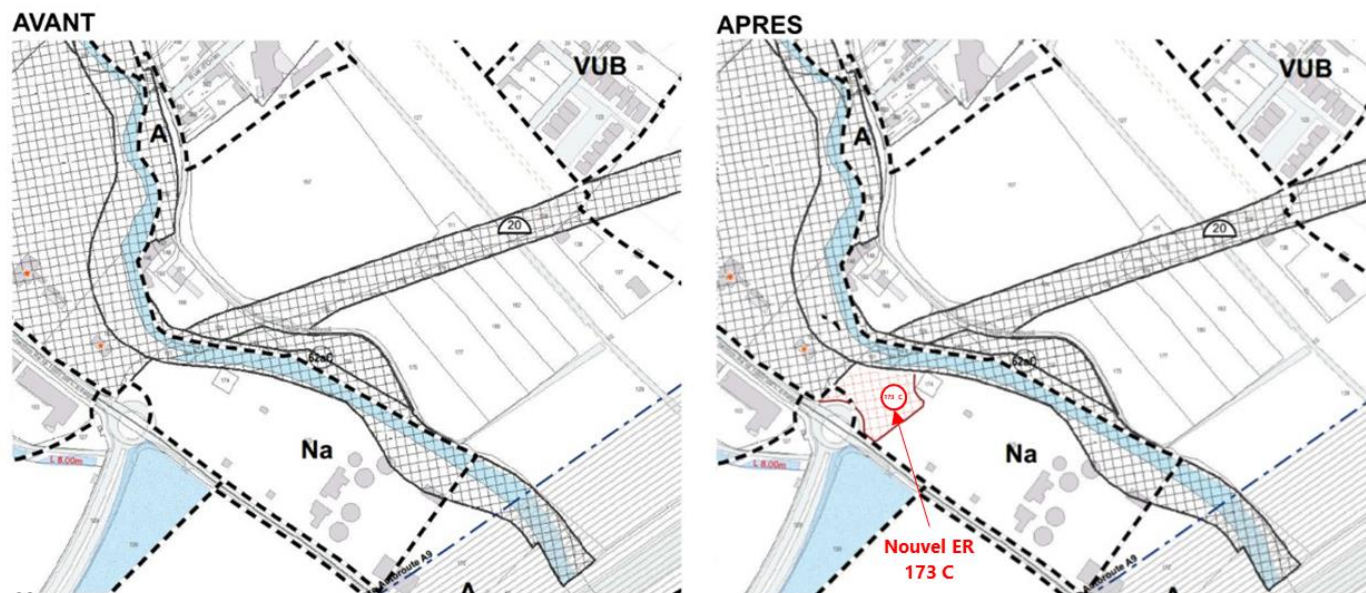


FIGURE 7 : EXTRAIT DE LA PLANCHE E6 ACTUEL DU PLU ET DE LA PLANCHE E6 MODIFIEE

7 - COMPATIBILITE AVEC LES AUTRES DOCUMENTS D'URBANISME, PLANS ET PROGRAMMES MENTIONNES AUX ARTICLES L.131-4 ET L.131-5 DU CODE DE L'URBANISME

Conformément aux articles L.131-4 et L.131-5 du code de l'urbanisme :

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

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

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

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

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

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

Les plans locaux d'urbanisme et les documents en tenant lieu prennent en compte le plan climat-air-énergie territorial prévu à l'article L. 229-26 du code de l'environnement et les schémas départementaux d'accès à la ressource forestière.

Le territoire de la ville de Nîmes est concerné par :

- Le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire (SRADDT)
- Le Schéma de Cohérence Territoriale Sud Gard
- Le Projet territorial de développement durable
- Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de Nîmes Métropole approuvé en 2007
- Le Plan Local des Déplacements (PLD)
- Le Schéma Directeur Cyclable
- Le Schéma Régional Climat-Air-Énergie (SRCAE)
- Le Plan Climat Énergie Territoire (PCET) de Nîmes Métropole
- Le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aérodrome Nîmes-Garons
- Le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE)

7.1 - Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire (SRADDT)

Le prolongement de la VUS est en lien avec le pari de la mobilité. En effet, se déplacer est nécessaire pour accéder aux ressources, faciliter un épanouissement personnel et créer de la richesse économique. La Région fait le pari d'un accroissement de la mobilité et se dote des moyens d'une mobilité durable.

- Assurer un meilleur accès aux ressources de formation, emploi, culture, loisirs...
- Favoriser les mobilités physiques et virtuelles

À ce sujet les orientations du SRADDT précisent que « *Les politiques routières régionales seront limitées aux questions les plus urgentes, considérées d'intérêt régional. Elles seront conduites de façon à ne pas générer de nouveau trafic automobile, sauf cas exceptionnels concernant les avant-pays. Elles auront pour but essentiel d'opérer des délestages, d'offrir des alternatives à des itinéraires saturés, ou de « dévier » certains flux dans l'intérêt du développement de certains territoires.* »

Le projet de prolongement de la VUS est compatible avec le SRADDT puisqu'il permettra de délester le boulevard Allende du flux propre à la desserte des quartiers sud de la ville. Par ailleurs, il permettra un maillage de ces quartiers par voie cyclable. Cette multimodalité permet d'envisager une diminution du trafic routier.

Ainsi, la mise en compatibilité du PLU de la ville de Nîmes avec le prolongement de la Voie Urbaine Sud est compatible avec SRADDT.

7.2 - Schéma de Cohérence Territorial (SCOT) Sud Gard

Nîmes constitue la ville centre du SCOT Sud Gard approuvé par délibération du conseil syndical le 7 juin 2007. Une révision du SCOT a été lancée en mai 2013.

L'une des orientations du SCOT de 2007 consiste à organiser la structuration du territoire et notamment « Appuyer le développement urbain sur les infrastructures de transport et de déplacement ». Le bouclage de la VUS est cité dans cet objectif en tant que projet important permettant de compléter la desserte et le maillage du territoire.

Le SCOT précise que l'enjeu majeur consiste à articuler les développements urbains futurs sur les réseaux existants en privilégiant les combinaisons multimodales et en optimisant l'utilisation des transports collectifs.

Dans sa version de novembre 2016, le projet de PADD élaboré dans le cadre de la révision du SCOT définit au sein de l'axe 4 « un territoire en réseaux » deux objectifs auxquels répond le prolongement de la VUS :

- Objectif 2 : Compléter le réseau viaire pour faciliter les déplacements et limiter les saturations ;
- Objectif 4 : Promouvoir et faciliter les modes de déplacements alternatifs au sein des bassins.

Le projet est donc compatible avec le SCOT en vigueur et celui en projet puisqu'il permet de fluidifier le trafic sur le boulevard Allende. De plus, des pistes cyclables seront aménagées sur tout le linéaire.

Ainsi, la mise en compatibilité du PLU de la ville de Nîmes avec le prolongement de la Voie Urbaine Sud est compatible avec le SCOT Sud Gard.

7.3 - Plan de Déplacements Urbains

Le PDU de Nîmes Métropole a été approuvé en 2007. Il s'articule en sept leviers déclinés en plusieurs actions :

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

L'élaboration de la Voie Urbaine Sud est inscrite au Plan de Déplacements Urbains, approuvé en conseil communautaire du 6 décembre 2007. Le P.D.U. définit les objectifs suivants pour cette voie :

- partager la voirie urbaine au profit des autres modes,
- organiser le rabattement sur les transports collectifs urbains du parc-relais,
- assurer le maillage entre les quartiers du sud de la ville,
- absorber les flux supplémentaires découlant de la croissance démographique.

La Voie Urbaine Sud est également un élément essentiel au bon fonctionnement des liaisons inter quartiers Sud à court terme. En déchargeant le Boulevard Allende sur sa partie centrale, elle permet d'absorber la croissance du trafic au Sud de Nîmes, notamment liée au report des trafics transitant actuellement par le centre-ville.

La révision du PDU a démarré début 2017. L'échéance de sa révision est fixée en octobre 2019.

Le projet est donc compatible avec le PDU en vigueur et celui en projet puisqu'il permet de partager la voirie urbaine au profit des autres modes, d'organiser le rabattement sur les transports collectifs urbains du parc-relais, d'assurer le maillage entre les quartiers du sud de la ville et d'absorber les flux supplémentaires découlant de la croissance démographique.

Ainsi, la mise en compatibilité du PLU de la ville de Nîmes avec le prolongement de la Voie Urbaine Sud est compatible avec le PDU.

7.4 - Plan Local des Déplacements

La Ville met en œuvre un Plan Local des Déplacements (PLD 2016-2020) qui décline localement les orientations du Plan de Déplacements Urbains de Nîmes Métropole.

Ce document de planification entre en cohérence avec le PLU notamment dans les domaines de l'organisation du schéma de voirie, de l'articulation du développement urbain avec les déplacements et de la promotion d'un cadre de vie apaisé et durable. Ces dispositions trouvent leur application par exemple dans l'instauration de zones 30 et de rencontre, la hiérarchisation et la requalification du réseau viaire, le développement et la sécurisation des modes actifs, la mise en œuvre d'une politique de stationnement adaptée au contexte urbain, la gestion des livraisons en ville.

7.5 - Schéma Directeur Cyclable

Depuis plusieurs années, la Ville de Nîmes souhaite offrir une pratique plus « douce » de son territoire par le développement de la pratique du vélo. Conformément au PDU de 2007, la Ville souhaite réduire la part modale de l'automobile en proposant des modes alternatifs (objectif d'une part modale du vélo fixée à 5,5% à l'horizon 2010 dans le PDU).

Le schéma directeur vélo de Nîmes, approuvé en 2008, s'inscrit dans cette démarche en mettant à jour la construction d'un maillage cyclable continu, sécurisé et cohérent dans le temps de façon à proposer une alternative à l'utilisation de la voiture particulière. Il constitue un engagement à long terme et constitue donc le cadre idéal pour insuffler une dynamique durable en matière de déplacements non polluants.

À partir du diagnostic, 5 grandes orientations ont été définies :

- Développer la pratique du vélo urbain :
 - Par un réseau continu, cohérent et sécurisé
 - Par la connexion entre itinéraires d'intérêt local, communautaire et départementaux
 - Par des accès cyclistes aux cœur de ville
- Favoriser le vélo urbain en appui sur des sites porteurs :
 - Par une logique d'itinéraire compte tenu des pôles générateurs
 - Par une logique d'itinéraire en valorisant le réseau à faible trafic
 - Par des itinéraires cyclables attractifs proposant une véritable alternative (gain de temps)
- Sécuriser la pratique utilitaire (sportive et de loisir) :
 - Par la cohérence avec les réseaux d'agglomération et départementaux et la sécurisation des sorties de ville
 - Par le traitement des axes accidentogènes avec des aménagements adaptés
 - Par l'optimisation et sécurisation des aménagements existants
 - Par la sécurisation de l'usage du vélo pour les scolaires
- Développer, adapter et systématiser le stationnement vélo (PLU)
- Sensibilisation du public
 - Par la communication des projets vélos amorcés
 - Par la communication sur les atouts du vélo
 - Par le développement d'offres de location de vélos.

Les critères de hiérarchisation permettent de projeter le schéma directeur à court, moyen et long terme :

- les opportunités de voiries, compte tenu de l'impact sur la circulation et le stationnement / faisabilité technique et financière ;
- l'intérêt du tronçon dans la logique d'itinéraire ;
- les projets de voirie prévus dans le secteur ;
- les possibilités d'assurer la continuité de certains itinéraires par des réalisations ponctuelles.

En remplacement du Schéma Directeur Cyclable en vigueur, un Schéma Directeur des Mobilités Actives (SDMA) est en projet, avec pour objectif une approbation pour fin 2019. Ce SDMA est compatible avec la Voie Urbaine Sud (VUS).

Ainsi, la mise en compatibilité du PLU de la ville de Nîmes avec le prolongement de la Voie Urbaine Sud est compatible avec le Schéma Directeur Cyclable.

7.6 - Schéma Régional Climat-Air-Énergie

Le Schéma Régional Climat-Air-Énergie, institué par la loi Grenelle 2 du 12 juillet 2010 représente une obligation réglementaire pour chaque région. Son objectif, est la définition des orientations à échéance 2020 et 2050 concernant la lutte contre la pollution atmosphérique et l'adaptation aux changements climatiques en matière de maîtrise de la demande en énergie, du développement des énergies renouvelables et de la réduction des gaz à effet de serre.

À l'échelle de l'ancienne région Languedoc-Roussillon, 12 orientations stratégiques ont été définies dans le SRCAE :

1. Préserver les ressources et milieux naturels dans un contexte d'évolution climatique.
2. Promouvoir un urbanisme durable intégrant les enjeux énergétiques, climatiques et de qualité de l'air.
3. Renforcer les alternatives à la voiture individuelle pour le transport des personnes.
4. Favoriser le report modal vers la mer, le rail et le fluvial pour le transport de marchandises.
5. Adapter les bâtiments aux enjeux énergétiques et climatiques de demain.
6. Développer les énergies renouvelables en tenant compte de l'environnement et des territoires.
7. La transition climatique et énergétique : une opportunité pour la compétitivité des entreprises et des territoires.
8. Préserver la santé de la population et lutter contre la précarité énergétique.

9. Favoriser la mobilisation citoyenne face aux enjeux énergétiques, climatiques et de qualité de l'air.

10. Vers une exemplarité de l'État et des collectivités territoriales.

11. Développer la recherche et l'innovation dans les domaines du climat, de l'air et de l'énergie.

12. Animer, communiquer et informer pour une prise de conscience collective et partagée.

Le projet de bouclage de la VUS est concerné par l'orientation 3 « Renforcer les alternatives à la voiture individuelle pour le transport des personnes ». En effet, les pistes cyclables et les voies piétonnes sécurisées aménagées dans le cadre du projet permettent de favoriser les déplacements doux.

Il permet également de respecter l'orientation 8 « Préserver la santé de la population et lutter contre la précarité énergétique » car il permet de réduire l'exposition de la population résident Boulevard Allende à la pollution atmosphérique en fluidifiant le trafic.

Le projet de la VUS est donc compatible avec les orientations du SRCAE de l'ancienne région Languedoc-Roussillon.

Ainsi, la mise en compatibilité du PLU de la ville de Nîmes avec le prolongement de la Voie Urbaine Sud est compatible avec le SRCAE.

7.7 - Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aérodrome Nîmes-Garons

Du fait de la présence d'un aérodrome sur la commune de Garons, la ville de Nîmes est soumise à un Plan d'Exposition au Bruit (PEB), approuvé le 26 avril 2018.

Les plans d'exposition au bruit sont des documents destinés à maîtriser l'urbanisation au voisinage des aérodromes.

En permettant l'application des dispositions des articles L112-3 à L112-17 du code de l'urbanisme, ils visent :

- à éviter d'exposer immédiatement ou à terme de nouvelles populations aux nuisances de bruit,
- et donc indirectement, à préserver l'activité aéronautique et l'équipement aéroportuaire.

Le projet est situé en dehors du zonage du PEB (à plus d'1 km).

Ainsi, la mise en compatibilité du PLU de la ville de Nîmes avec le prolongement de la Voie Urbaine Sud est compatible avec le PEB de l'aérodrome de Nîmes-Garons.

7.8 - Schéma Régional de Cohérence Écologique

Du fait de son inscription dans un paysage majoritairement urbain, le site d'étude présente peu d'enjeu vis-à-vis des continuités écologiques.

Dans le cadre du projet, la continuité écologique du Vistre la Fontaine sera préservée.

Les réservoirs de biodiversité les plus proches sont représentés au sud par la zone humide réhabilitée du Moulin Gazay et les 2 km linéaires de boisement à restaurer dans le cadre de la mesure compensatoire du projet « Contournement LGV Nîmes-Montpellier - bassin versant du Vistre ».

Aucun autre corridor et réservoir écologique n'est concerné par le projet d'extension de la voie urbaine sud.

Le projet de la VUS apparaît compatible avec le SRCE. La mise en compatibilité du PLU de la ville de Nîmes avec le prolongement de la Voie Urbaine Sud est compatible avec le SRCE.

8 - Évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU de la ville de Nîmes

Afin de simplifier le dossier, l'évaluation environnementale sera commune au projet et à la mise en compatibilité du PLU.

L'évaluation environnementale de la mise en compatibilité est donc traitée dans l'étude d'impact du dossier de Déclaration de Projet.