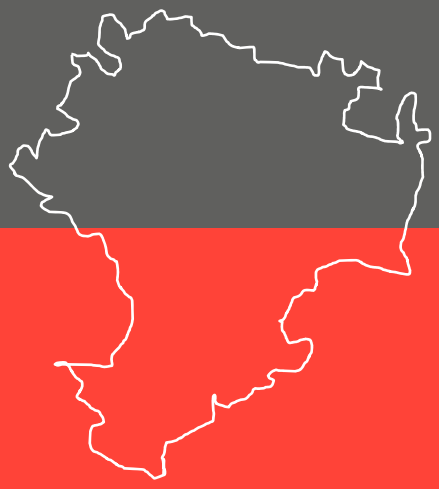
V1
Mai 2017

SCOT SUD GARD

ENSEMBLE, CONSTRUISONS
LE TERRITOIRE DE DEMAIN



Projet d'Aménagement et de Développement Durables

2

SOMMAIRE

SOMMAIRE **3**

Préambule **5**

Axe 1 |Un territoire de ressources **7**

Axe 2 |Un territoire organisé et solidaire **17**

Axe 3 |Un territoire « actif » **31**

Axe 4 |Un territoire en « réseaux » **49**

Un territoire riche de ses identités multiples, de ses paysages très variés, de ses cultures typiques…

Préambule

1 OBJECTIF FEDERATEUR : maintenir le cadre de vie du territoire…

A travers la multitude des travaux menés avec les élus et acteurs locaux dans le cadre de la construction de ce projet, **une valeur essentielle a émergé et a été partagée : il s'agit de la qualité du cadre de vie.**

Cette valeur est le fondement de l'attractivité du territoire et le projet de SCoT doit encadrer le développement du territoire dans le respect de cette valeur partagée.

Cette valeur renvoie à la qualité des paysages locaux, au patrimoine (naturel, architectural et historique) mais aussi aux tissus urbains des villes et villages qui composent ce territoire et dont les développements récents ont tendance à banaliser.

C'est à la lumière de cet objectif fédérateur que les choix réalisés et inscrits dans ce projet de territoire ont été réalisés.

1 IMPERATIF : s'appuyer sur l'identité composite du territoire

Le territoire du SCoT Sud Gard est composite. Il s'est construit autour d'une diversité de paysages, de cultures, de sensibilités qu'il est nécessaire aujourd'hui de conjuguer avec un avenir commun et cohérent. Le SCoT Sud Gard, c'est la fusion de valeurs propres à ce territoire : Camargue, garrigues, mer, romanité, village de caractères, style architectural, étangs, roselières, culture taurine, élevage, rempart histoire etc...

Cette pluralité, parfois synonyme de concurrence territoriale ou de frein à une cohésion des politiques publiques, doit devenir un véritable atout d'attractivité et s'accorder avec des ambitions de développement économique, touristique et urbain dont l'efficacité naîtra nécessairement d'une coordination autour d'un projet de territoire commun.

1 REALITE : un développement inéluctable mais un encadrement à prévoir pour en limiter les impacts sur le cadre de vie…

Depuis l'approbation du premier SCoT Sud Gard, le territoire a subi une pression démographique et foncière continue. Avec une croissance annuelle moyenne de 1% et la production de 3000 logements par an environ, les prévisions du document de planification ont été respectées.

A l'inverse, les orientations relatives à l'armature urbaine du territoire ont eu peu d'effets sur la répartition géographique de ses développements. Certains territoires, peu équipés à l'accueil de cet accroissement démographique, ont connu de fortes croissances, subissent aujourd'hui un décalage entre les développements résidentiels et leur offre en matière d'équipements publics et en services à la population.

Les élus, associés à la construction du projet du SCoT, se sont accordés sur le maintien de la dynamique actuelle à l'horizon de ce second SCoT.

Le SCoT prévoit donc le maintien d'une croissance d'environ 1% par an à l'échelle de l'ensemble du périmètre.

La population du territoire est de 374 378 habitants au recensement officiel de 2012. La population à l'horizon 2030 est estimée à 448 000 habitants.

Entre 2013 et 2030, cela représente un accueil de 73 600 habitants nouveaux sur le territoire et la production de 54 000 logements (en prenant en considération les besoins générés par le desserrement des ménages et le taux de rotation des logements), soit 3000 logements par an.

Avec la croissance observée entre 2013 et 2018 (date estimée de l'arrêt du SCoT), il restera finalement 38 000 logements à produire entre 2018 et 2030).

Le SCoT propose de maintenir la dynamique observée depuis l'approbation du 1er SCoT mais propose de construire une véritable stratégie d'encadrement spatial de ce développement. Les élus se sont accordés pour :

> Moduler la répartition des dynamiques démographiques et urbaines au regard de la capacité du territoire ;

> Coordonner l'accueil de la population et des emplois avec le développement d'une offre de transport en commun performante.

1 AMBITION : renforcer son rôle de « porte d'entrée » de la Région Occitanie et de « carrefour » entre le couloir rhodanien et l'arc méditerrannéen

Le territoire du SCoT bénéficie d'une situation stratégique au croisement de 3 grandes Régions : La nouvelle grande Région Occitanie, Provence-Alpes-Côte d'Azur et Rhône Alpes. Cette situation place le territoire au carrefour des flux de biens et de voyageurs nationaux ou européens et le positionne comme le 4ème pôle urbain de la Région Occitanie.

Jusqu'à aujourd'hui, le territoire n'a pas su capitaliser sur les opportunités offertes par cette situation géographique. A l'heure de la mondialisation et de la globalisation des flux, il est important que le territoire Sud Gard se positionne sur son rôle au creuset de ces deux grands axes de communication structurants.

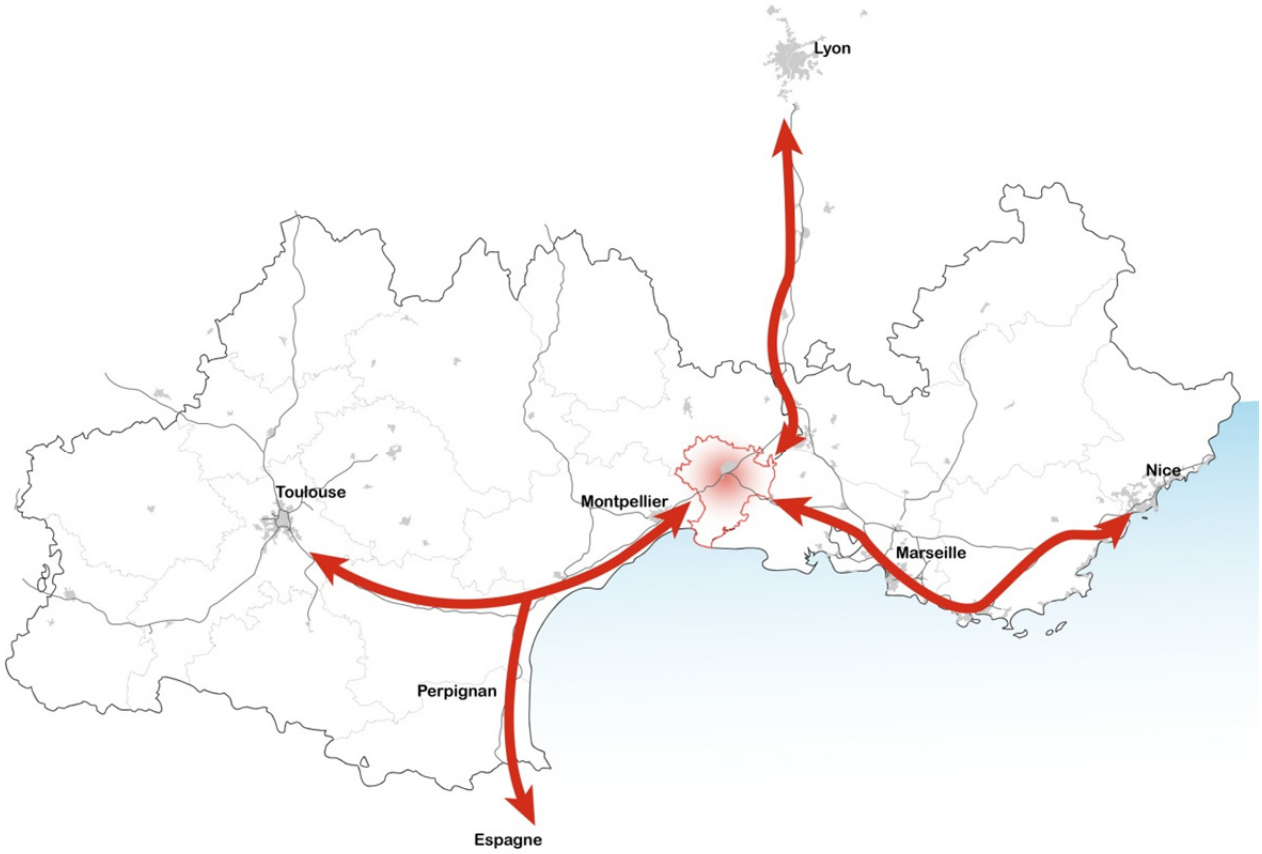
Le SCoT propose ainsi une véritable stratégie de développement économique qui s'appuie sur tous les fondements de la construction de ce territoire. Il propose d'organiser, structurer la réponse aux besoins économiques sur le territoire dans le respect de la qualité du cadre de vie local et anticipe le développement de filières pourvoyeuses d'emplois de façon à accompagner le développement du territoire d'une réflexion sur les dynamiques économiques et touristiques futures

1 déclinaison du projet dans le temps…

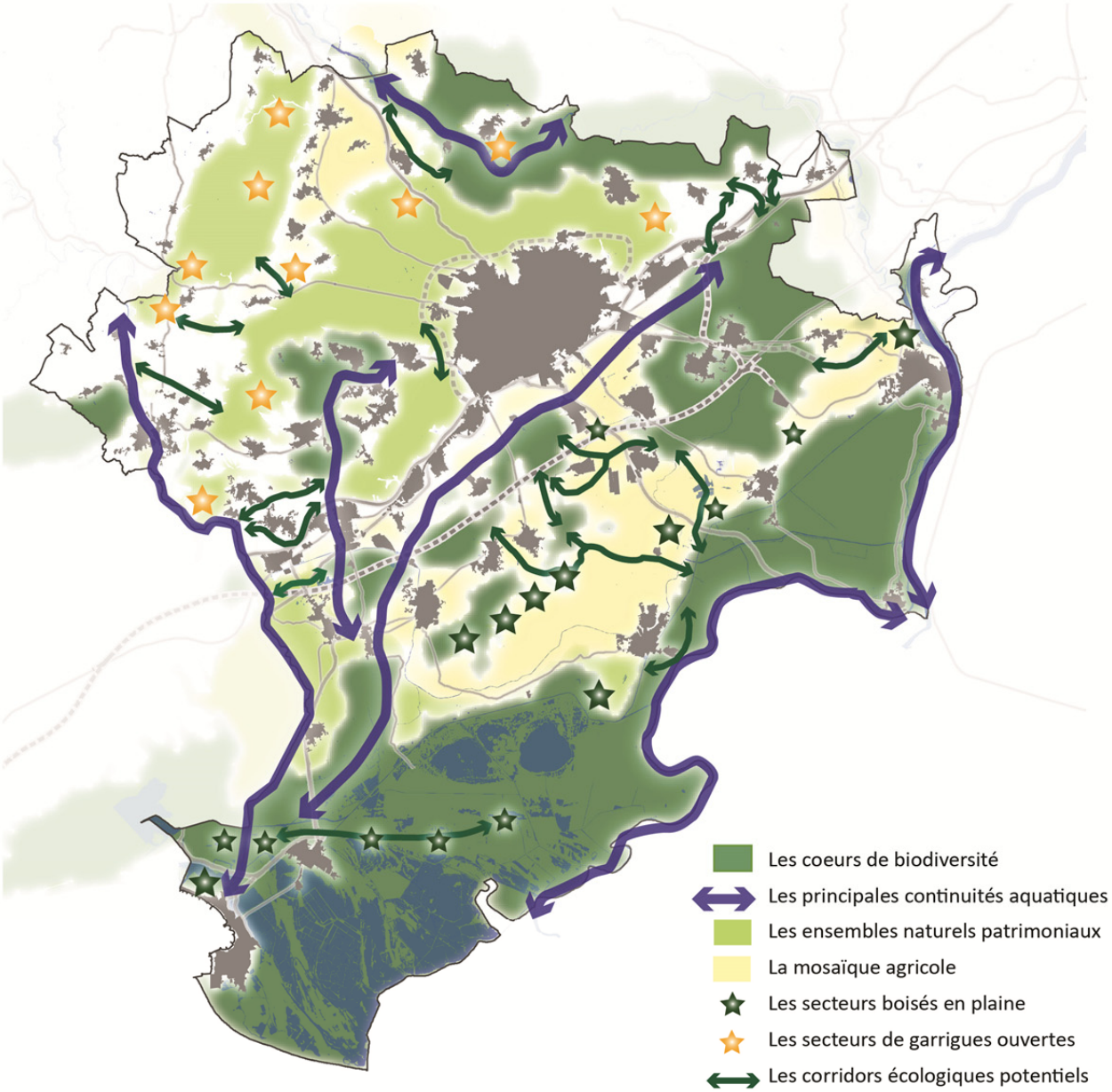
Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables du SCoT propose de décliner ces orientations fondamentales au sein de ses différents objectifs thématiques, dans le respect d'un projet global et cohérent et dans la continuité des orientations du 1er SCoT.

L'horizon temporel du SCoT est porté à 2030. Le Document d'Orientations et d'Objectifs cherchera à prioriser les orientations à mettre en œuvre à court et moyen terme de façon à moduler le développement du territoire dans le temps.

6



Axe 1 |
Un territoire de ressources


Les coeurs de biodiversité
Les principales continuités aquatiques
Les ensembles naturels patrimoniaux
La mosaïque agricole
Les secteurs boisés en plaine
Les secteurs de garrigues ouvertes
Les corridors écologiques potentiels

8

Objectif 1 | Préserver le socle environnemental et paysager du territoire

1.1 | Objectif : Préserver l'armature verte et bleue du Sud du Gard : la valoriser pour renforcer la qualité du cadre de vie

Après avoir opposé pendant longtemps les espaces urbains aux espaces naturels et agricoles, le regard tend aujourd'hui à s'inverser pour construire un projet de territoire qui prenne appui sur les multiples potentialités offertes par les milieux agricoles et naturels. Il s'agit de reconnaître les fonctions environnementales, paysagères, productives, sociales, économiques de ces espaces pour mieux les intégrer au projet de développement urbain.
86 % du territoire du SCoT est constitué d'espaces agricoles, naturels et de milieux humides et aquatiques. Ces derniers jouent un rôle majeur dans la qualité du cadre de vie qui est l'un des principaux atouts du Sud du Gard. Ils concourent ainsi à la dynamique économique en tant que facteurs d'attractivité, par le biais de l'agriculture et du tourisme et sont essentiels au bon fonctionnement écologique d'un territoire support d'une biodiversité exceptionnelle reconnue à un national et international.
L'armature verte et bleue du Sud du Gard met en évidence des qualités environnementales, paysagères sur lesquelles le développement du territoire s'appuiera pour répondre à un objectif de préservation et de valorisation visant le renforcement de la qualité du cadre de vie. Elle prend en compte à la fois le Schéma Régional de Cohérence Ecologique Languedoc-Roussillon mais aussi le patrimoine local que représentent la mosaïque agricole, les grands massifs des garrigues et du Bois des Lens, la plaine humide de Camargue, la basse vallée du Vidourle, les milieux de garrigue ouverte, les boisements en plaine ainsi que l'ensemble du réseau hydrographique et des espaces qui lui sont associés (ripisylves et zones humides).
La mise en œuvre de projets d'aménagement répondant au cadre réglementaire « Eviter, Réduire, Compenser » ainsi que l'objectif de limitation de la consommation d'espaces affiché dans le SCoT permettra de préserver l'armature verte et bleue du Sud du Gard tout en envisageant un développement urbain respectueux des grands équilibres naturels et agricoles.
En tant que composantes majeures du cadre de vie, les qualités paysagères du Sud du Gard et de ses différentes entités seront à préserver en veillant à la bonne intégration des nouveaux aménagements et à la déclinaison à leur échelle des enjeux pointés dans l'armature verte et bleue.
Le SCoT a par ailleurs souhaité inscrire les espaces soumis aux risques naturels dans l'armature verte et bleue et ainsi afficher une ambition de valorisation de ces territoires. L'importance des territoires agricoles est également soulignée puisqu'il s'agira de maintenir une mosaïque agricole favorable à la biodiversité sur les principales entités agricoles du Sud du Gard et de conforter le rôle de l'agriculture méditerranéenne dans le maintien des qualités paysagères.

1.2 | Favoriser l'appropriation des espaces de la trame verte et bleue par les acteurs et les usagers (y compris les zones exposées au risque…)

Les paysages du territoire du SCoT sont fragiles. La plupart des espaces naturels et agricoles vecteurs de paysage sont vulnérables face au développement urbain, à une fréquentation croissante et aux effets du changement climatique.

Pourtant les paysages du SCoT Sud Gard sont producteurs d'aménités et de ressources nécessaires à nos usages et notre économie : en eau, en aliments, en biodiversité.

Ces ressources sont impactées par le développement urbain. Depuis 2006, les espaces naturels et agricoles ont diminué respectivement de 25 ha/an et 162 ha/an. Certaines espèces et certains milieux naturels vont aussi être fragilisés par les effets du changement climatique sur le niveau des précipitations, sur la recomposition de leurs milieux de vie et de reproduction.

La simple protection ou classement ne suffit pas à réduire cette vulnérabilité. Il est aujourd'hui nécessaire de redonner plus de valeurs aux paysages en les rendant plus productifs, en leurs donnant plus d'usages.

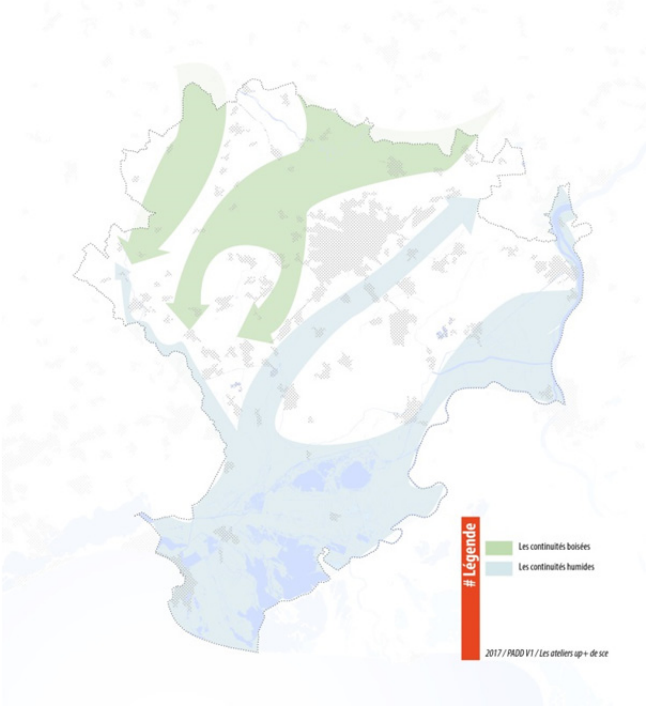
Les espaces urbains doivent aujourd'hui apprendre à conjuguer leur devenir avec la valorisation des espaces agricoles et naturels. Les premiers étant l'espace producteur de valeur et les deuxièmes l'espace contemplatif à préserver et donc à figer. Ces deux espaces doivent au contraire s'enrichir mutuellement, se rendre des services : écologiques, économiques (et notamment touristiques), climatiques, productifs... Afin de se valoriser mutuellement.

1.3 | Préserver et valoriser les « vecteurs paysagers » du territoire

Dans un territoire où l'urbanisation représente 14% du territoire, les espaces naturels 25% et l'agriculture 50%, la place du paysage est cruciale dans l'équilibre à trouver entre développement urbain, espaces à préserver, espaces à reconquérir et place de l'eau. Afin de maintenir un paysage de qualité il faut lui donner plus de valeur.

> **La protection et la valorisation des paysages locaux devront d'abord passer par un renforcement de la place de l'agriculture** : Un paysage agricole vivant produit des aliments de haute qualité pour des consommateurs informés. Si ce paysage est amputé de sa vocation nourricière et s'il n'est plus protégé, il est alors menacé par l'urbanisation.

> **Pour donner plus de "valeur" aux paysages, au-delà des paysages agricoles, le SCoT doit permettre aux espaces de nature d'être le support d'usages et d'activités** : les paysages « utiles » participent au fonctionnement du territoire et à son attractivité : il s'agit des lignes de force du socle géographique local (les reliefs et lignes de crêtes en particulier mais aussi cours d'eau), il s'agit également des espaces reconnus : la Camargue, le front de mer, les gorges du gardon, les villages perchés, etc..... Ils fournissent divers services à la société, contrairement à ceux qui optimisent une seule et unique fonction, par exemple la fonction résidentielle ou la production alimentaire.



Les continuités paysagères et d'espaces de nature

Développer les fonctionnalités du paysage local permettra de lui donner plus de valeur et donc de le préserver. Le SCoT entend dépasser la simple « protection » de ces espaces mais initie une démarche active visant à rendre compte des biens que produit cette richesse paysagère par :

- Développement des usages de découverte et de randonnées ;

10

- Valorisation de ce paysage comme vecteur touristique majeur et en lui permettant d'être un support actif de ce développement touristique ;
- Valorisation du paysage comme source de régulation thermique et bien être des tissu urbains, par introduction de la nature en ville ;
- Le développement des sources d'énergie renouvelable dès lors que la sensibilité du site le permet ;
- Aménagement d'aires de loisirs…

Objectif 2 | Maintenir les espaces agricoles comme « supports » d'une activité agricole productive et éviter leur surconsommation par l'éparpillement des développements urbains

Les espaces naturels structurants du territoire sont aujourd'hui reconnus et bénéficient de classements par inventaire ou protection (ZNIEFF, Natura 2000…) sur lesquels le SCoT s'appuie pour définir les espaces structurants de son armature verte et bleue.

A l'inverse, les espaces agricoles, au-delà d'une reconnaissance des terroirs locaux à travers les nombreuses appellations d'origine contrôlées (Costières de Nîmes ou Coteaux du Languedoc) ou protégées existantes (Taureau de Camargue, Olives de Nîmes ou Pélardon des Cévennes), font l'objet de peu de protection et sont aujourd'hui fortement soumis à la pression foncière et, par conséquent, à la déprise agricole.

L'espace agricole et le support d'une activité économique productive en difficulté. Le SCoT propose des pistes de réflexion quant aux moyens à mettre en œuvre pour redynamiser l'activité (cf. chapitre : un territoire actif), mais sa priorité est de limiter la consommation foncière des espaces agricoles et de limiter les usages incompatibles avec la fonctionnalité nourricière de l'espace agricole.

Le tissu agricole du territoire Sud Gard n'est pas identique et homogène sur l'ensemble du périmètre, mais à l'instar de la géographie et des paysages locaux, il est pluriel (des Costières et ses vignes et cultures aux élevages de taureaux en Camargue ou ses rizières et salins, les vignes et maraichages de la Gardonnenque et du Sommiérois...).

La qualité agronomique des sols, la présence de réseaux d'irrigation en eau brute, la valeur économique des sols (classements AOC), leur rôle dans le paysage et les pressions que ces terres subissent diffèrent d'un secteur à un autre et obligent à proposer des orientations différenciées.

C'est pourquoi le SCoT fixe des ambitions globales à l'échelle de tous les espaces agricoles, mais il fixe également des orientations par secteur.

11 #

A l'échelle globale, le SCoT propose de limiter les pressions sur l'espace agricole :
> En favorisant en priorité la réponse aux besoins résidentiels et économique au sein du tissu urbain existant ;
> En produisant des extensions urbaines moins consommatrices d'espaces et plus respectueuses des dynamiques agricoles ;
> En limitant strictement les développements au sein de la zone agricole que ceux nécessaires à l'activité et en incitant les regroupements (hameaux agricoles).

Par secteurs (carte ci-après), le SCoT propose les orientations suivantes :

> **Le plateau des Costières** est un secteur agricole structurant et reconnu. Il joue un rôle économique, écologique et paysager (notamment sur les coteaux) mais a subi une forte déprise agricole accentuée par les travaux nécessaires à la voie LGV qui traverse le plateau. Le SCoT propose pour ce secteur de permettre le maintien de son rôle touristique en complément des activités agricoles qui devront être maintenues et renforcées, notamment en s'appuyant sur le réseau d'eau brute (BRL) qui dessert la zone.

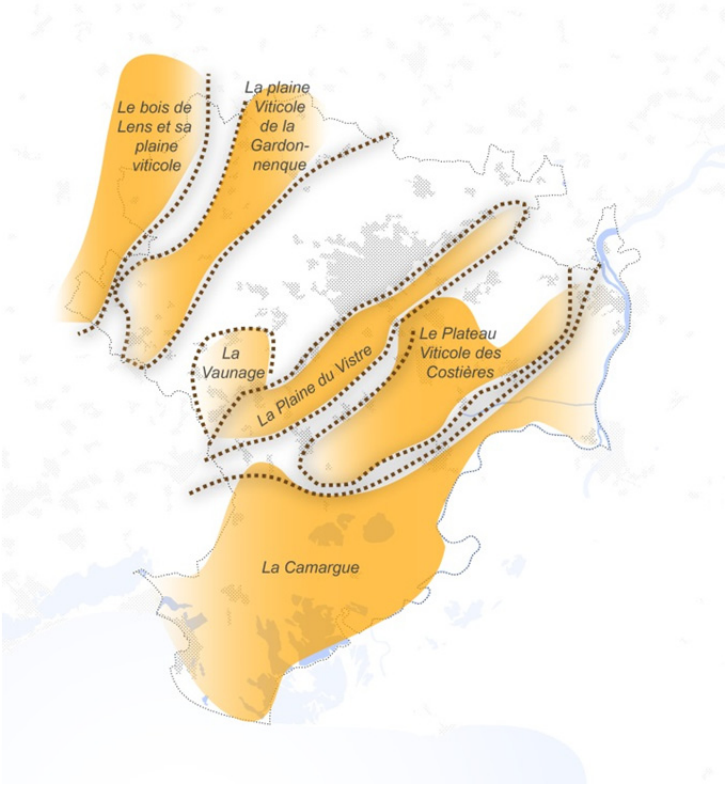
12

> **La plaine alluviale du Rhône** est un secteur partiellement littoral donc préservé de la pression foncière (excepté la plaine de Beaucaire) en raison des principes de la loi littoral et la présence d'un risque inondation et submersion marine qui limite les constructions. Il s'agit d'un secteur principalement orienté vers l'élevage (malgré quelques cultures de type rizières) qu'il est nécessaire d'accompagner. Le SCoT propose de limiter strictement les constructions en zone agricole, les besoins devront être répondu au sein des tissus urbains ou en continuité des agglomérations existantes (sauf exceptions liés aux conflits d'usage) et de valoriser l'usage touristique du secteur, en complément de la vocation agricole principale du secteur. Les Salins devront faire l'objet d'une réflexion quant à leur valorisation de manière à assurer la pérennité de cet espace structurant dans le paysage et l'économie locale.

> La plaine du Vistre est en grande partie concernée par le risque inondation. Elle propose des terres fertiles et irriguées et une proximité avec les zones urbaines les plus densément peuplées propices au développement d'une agriculture de proximité. Le SCoT propose de limiter strictement les constructions en zone agricole, les besoins devront être répondu au sein des tissus urbains ou en continuité des agglomérations existantes (sauf exceptions liés aux conflits d'usage). Il propose également de valoriser la proximité avec la ville et les bassins de vie et d'emplois par une réflexion sur le développement de circuits-courts, de l'industrie agro-alimentaire notamment, pour lesquels les besoins devront être prévus au sein des espaces économiques (ZAE) projeté du secteur. Enfin, dans ce secteur, la qualité paysagère et le respect du cadre de vie naîtra du maintien d'un paysage formé par une alternance ville/nature/agriculture.

> **La Vaunage** présente un paysage de qualité marqué en particulier par la présence de l'agriculture. Composé de terres fertiles et irriguées, l'espace agricole est le support d'une agriculture active mais fortement soumises la pression foncière. Le SCoT entend préserver strictement cet espace agricole comme vecteur paysager majeur, pour cela il est important de limiter strictement les constructions en zone agricole (même pour les agriculteurs), affirmer le rôle touristique de ce secteur mais organiser les développements touristiques au sein des villages, et valoriser la proximité avec la ville par le développement de circuits-courts.

> **Enfin, la plaine agricole de la Gardonnenque, du Sommiérois et du Bois de Lens** sont le support d'une activité dynamique malgré quelques freins au développement de cette activité : en particulier une relation complexe entre agriculture et ressource en eau (en qualité et quantité). L'agriculture joue un rôle multiple sur ces secteurs : paysage, limitation du feu de forêt… Sur ces secteur, le SCoT propose d'inciter à une agriculture raisonnée (cultures nécessitant peu d'eau / limitation de l'usage des pesticides) et de renforcer leur contribution au développement touristique notamment en raison de leur proximité avec des sites majeurs (Pont du Gard, Uzès, Sommières…).



Les « secteurs » agricoles.

Objectif 3 | Préserver et gérer de façon durable les ressources du territoire

3.1 | Proposer un projet respectueux de la ressource en eau

L'eau est une ressource sensible sur le territoire en raison de la diversité de ses formes et de son impact sur le quotidien des locaux : eaux superficielles et souterraines nécessaires à la consommation, eau brute, eaux de baignades, canaux, eaux maritimes... Au vue des changements climatiques, l'économie d'eau est un enjeu important pour ne pas tarir les ressources locales mais aussi pour ne pas fragiliser les équilibres entre l'amont et l'aval du bassin versant.

L'eau est aussi très présente au regard des effets qu'elle induit sur l'espace, le paysage et la sécurité des biens et des personnes : le risque d'inondation est très élevé sur le territoire du SCoT (46% de la surface du SCoT). La résilience du territoire face aux risques était un enjeu partagé par les élus du territoire.

Il s'agit donc de :

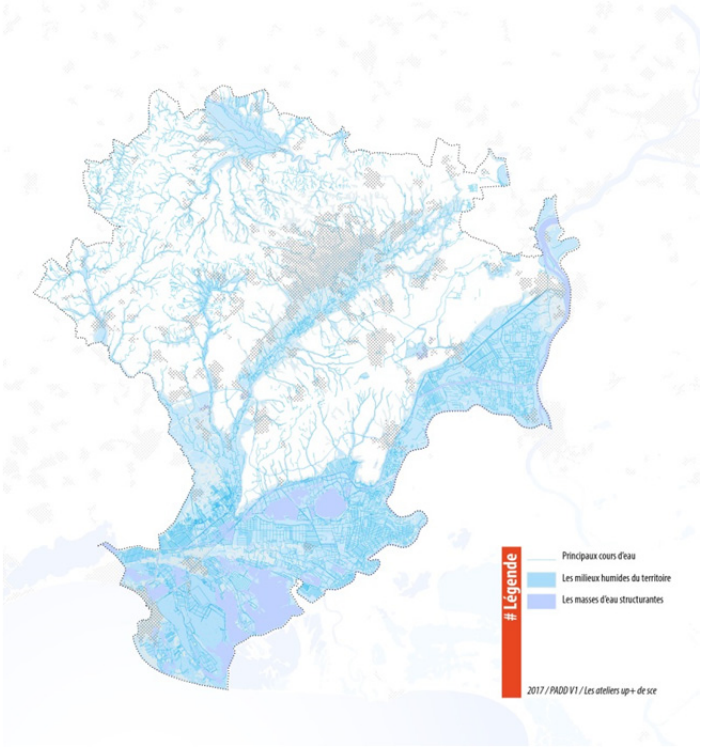
> Organiser le développement urbain du territoire de manière à éviter strictement l'exposition de nouvelles populations aux risques ;

> Remettre l'eau au cœur des projets d'aménagements par un travail sur la perméabilisation des sols, par l'implantation de bassins à ciel ouvert, par la réutilisation dans l'espace public des eaux de pluies est un enjeu fort des développements urbains futurs que le SCoT s'engage à encadrer et ce, de manière à initier :

- Une prise de conscience de la présence de l'eau et donc du risque sur le territoire et dans les villes et villages ;
- Une régulation climatique et lutte contre les effets de chaleur ;
- Une valeur ludique et de loisirs des espaces contraints pouvant être aménagés comme espaces récréatifs ou productifs ;
- Une plus-value pour l'espace public en travaillant sur des ouvrages hydrauliques mutualisables avec des usages complémentaires (jeux, modes doux, etc...).

3.2 | Les cours d'eaux comme vecteurs de « connexions » et de découverte du territoire

Au-delà des cours d'eau majeurs, il existe sur le territoire un réseau de cours d'eau secondaire de plus faible débit voire intermittent une grande partie de l'année.
Ces systèmes hydrologiques des ruisseaux et des petites rivières parfois asséchées l'été ont un réel potentiel pour relier les zones urbaines des fonds de vallées aux massifs paysagers et structurer ainsi le lien urbain/paysage. La mise en place de cheminements doux le long des rivières et des ruisseaux permettrait de remettre la présence de l'eau dans la carte mentale des habitants, de préserver et entretenir le lit des rivières.
Ces liens physiques permettraient de créer des connexions entre les différents espaces urbains. Ils, auront également un effet bénéfique sur la biodiversité des milieux urbains en créant des corridors écologiques dans les zones urbaines denses.



L'eau sur le territoire, cours d'eaux et risques associés…

3.3. Préserver la qualité des eaux

La vulnérabilité croissante des milieux aquatiques et l'objectif d'atteinte du bon état des masses d'eau du SDAGE RMC imposent également des efforts accrus en matière de réduction des pollutions et de préservation des milieux aquatiques et des zones humides.
Plusieurs facteurs concourent à ces pressions :
> les rejets par temps de pluie. Dans ce contexte et afin de contribuer à l'atteinte du bon état des masses d'eau superficielles fixé par la directive cadre sur l'eau, le SCoT propose de limiter l'imperméabilisation des sols et maîtriser les ruissellements d'eau pluviale à l'échelle des bassins versants et mettre en cohérence les capacités de collecte et de traitement avec les capacités d'accueil des nouvelles populations.
> Les rejets d'assainissement. Les équipements dédiés au traitement des rejets d'assainissement doivent être améliorés sur le territoire de façon à limiter les impacts sur le territoire. L'usage de l'assainissement autonome doit également être raisonné au regard de la capacité des sols à le recevoir.
> L'usage de pesticides dans les pratiques agricoles. Le SCoT incite à des pratiques respectueuses de l'environnement et au développement d'une agriculture raisonnée en faveur d'une nouvelle image des cultures locales et d'un impact limité sur les masses d'eau et l'environnement.
En complément de ces orientations, le SCoT propose de poursuivre la mise en œuvre des périmètres de protection des captages du territoire.

3.4 | Promouvoir la sobriété énergétique

Le passage d'une société fondée sur la consommation abondante d'énergies fossiles à une société plus sobre et plus écologique s'impose aujourd'hui.
La diminution des consommations d'énergie, nécessaire pour tous les domaines de la vie quotidienne, participe à cet objectif, permettant d'imaginer une transition énergétique dans de bonnes conditions.
Concrètement, il s'agit de permettre les économies d'énergie, d'accompagner l'optimisation de nos systèmes de production et d'encourager le plus possible les énergies renouvelables et de récupération.
Il s'agit ainsi de promouvoir un modèle énergétique qui permette de satisfaire de manière durable, équitable et sûre, pour les hommes et leur environnement, les besoins

en énergie des citoyens et de l'économie dans une société sobre en énergie et en carbone. Ainsi, tous les gisements d'énergies renouvelables et de récupération présents localement doivent être mobilisés et valorisés, notamment pour les besoins du parc bâti existant et futur sur l'aire du SCoT : énergie solaire thermique et photovoltaïque, biomasse, récupération des calories perdues (eaux usées, chaleur industrielle, etc.), géothermie superficielle et profonde, etc. Le recours au développement de parcs photovoltaïques ou éoliens pourra être envisagé sur le territoire en cohérence avec la sensibilité environnementale et paysagère du territoire. Une grille d'évaluation des projets devra être réfléchie de manière à favoriser le développement de ce type d'équipements dans les secteurs les plus propices et les moins impactant sur l'environnement et les paysages.

En parallèle, un effort considérable doit être réalisé en matière de maîtrise des consommations énergétiques, tant pour les besoins de chauffage que de climatisation. Concernant la mutation énergétique du territoire, les réseaux de chaleur constituent le meilleur moyen de produire de l'énergie renouvelable en milieu urbain de façon suffisante. Le potentiel de développement de ce type d'infrastructure devra être envisagé pour tous développement urbain d'envergure.

3.5 | Limiter la consommation foncière du territoire

La surconsommation foncière doit être modérée. Cela passe par une conception renouvelée du développement des espaces urbains des villes comme des villages. Une trame viaire adaptée aux modes de déplacement alternatifs à la voiture, des choix de localisation d'équipements collectifs en continuité de l'urbanisation existante, une programmation restrictive des réseaux d'assainissement et la promotion des services numériques sont aptes à rendre plus « soutenable » le fonctionnement de ces espaces (y compris par la réduction des émissions de gaz à effet de serre).

La sobriété foncière est le parent de la sobriété énergétique. La rationalisation de la consommation d'espace permet de limiter l'étalement urbain, donc les déplacements motorisés, et de donner ainsi plus de crédibilité aux offres alternatives que sont les transports en commun et les modes doux.

3.6 | Anticiper et répondre aux besoins en eau potable en cohérence avec la ressource locale

Au-delà du risque de plus en plus prégnant de dégradation qualitative et quantitative des nappes profondes, le territoire doit pouvoir répondre aux besoins en eau potable liés aux développements futurs en cohérence avec la capacité des ressources du territoire et notamment les nappes.

Les effets attendus du changement climatique (pression plus forte sur la ressource en eau en raison d'une aridité accrue et allongée dans le temps) ont, en outre, un effet amplificateur sur la tension entre offre et demande en eau potable, notamment en raison de la baisse de productivité des sources.

La satisfaction des besoins nouveaux et d'une partie des besoins existants devra se faire :

> Par une optimisation des usages : amélioration de la performance des réseaux, maîtrise des consommations, recours à des ressources alternatives pour les usages qui le permettent et dans un contexte économique acceptable, optimisation des usages publics ;

> Par une diversification des ressources en eaux : la mise en œuvre de ressource de substitution (potabilisation de l'eau brute notamment, comme par exemple en s'appuyant sur des initiatives locales tel que le projet Aqua Régordane).

16

3.7 | Favoriser une utilisation économe et rationnelle des matériaux afin de préserver les ressources et de éviter le recours à l'importation

A l'échelle régionale, il est estimé qu'à partir de 2022, la demande en granulats sera supérieure à la capacité de production autorisée actuelle des carrières. L'extension des carrières existantes, l'augmentation de la production autorisée et l'ouverture de nouvelles carrières devront être envisagés pour couvrir les besoins régionaux.

Sur l'agglomération nîmoise, la demande en 2008 est couverte par l'exploitation de carrières se situant à plus de 20 km. En 2020, toutes les carrières de granulats situées dans un rayon de 40 km couvriront tout juste les besoins de la métropole en reconduisant les productions actuelles.

Au regard des ambitions de développement urbain et démographique projetées, l'approvisionnement du territoire en matériaux de construction constitue un besoin essentiel à satisfaire.

Face à la forte sollicitation actuelle et dans l'optique de pouvoir répondre aux besoins futurs, un équilibre entre préservation de ces ressources et maîtrise des impacts environnementaux négatifs liés à l'importation de matériaux est à trouver.

Dans cette perspective, plusieurs possibilités sont à envisager concomitamment pour tendre vers une exploitation rationnelle et économe des matériaux de construction :

> Une priorisation affirmée à l'extension des sites existants avant l'ouverture à de nouveaux ;

> Le développement du recyclage des matériaux de démolition, le développement de l'écoconstruction (filière bois-construction) et d'une économie circulaire ;

> Le développement de modes de transports alternatifs au fret routier : fret ferroviaire et voie d'eau (canal du Rhône à Sète) ;

> Une meilleure prise en compte des ressources locales dans les documents d'urbanisme et une réflexion cohérente à l'échelle intercommunale sur la remise en état des sites en fin d'exploitation et leur valorisation au sein de projets collectifs et leur ouverture au public.

Axe 2 |
Un territoire organisé et solidaire

18

PREAMBULE : proposer un projet qui conjugue le global et le local où comment l'organisation territoriale peut être une source de préservation des identités et aménités locales mais aussi de « continuités »…

Le territoire du SCoT Sud Gard existe de la pluralité des identités et aménités locales. Ce postulat, bien qu'aujourd'hui vecteur de cloisonnement des politiques sectorielles entre collectivités aux compétences et frontières fluctuantes, constitue le fondement du projet de territoire du SCoT.

La géographie, la topographie, les cultures (tant sociales qu'agraires), les paysages, les sensibilités environnementales, la desserte locale par les transports publics sont autant de critères qui définissent des « portions » de territoire que les dynamiques sociales et économiques ont structuré, organisé au fil d'un temps relativement long et que l'emballement démographique et urbain récent tendent à déséquilibrer.

Ces portions de territoire constituent une échelle adaptée à une organisation territoriale de proximité, à la déclinaison d'orientations globales structurantes mais pour lesquels une contribution différenciée est souhaitable, dans le respect des capacités de chacun. Ces portions de territoire sont ici appelés « bassins de proximité ». Ils constituent une échelle adaptée à la constitution d'un projet de territoire nécessairement global.

L'armature urbaine du SCoT a, selon cette orientation, été adaptée pour participer à la structuration de ces bassins et doter le SCoT d'un outil pertinent pour encadrer les dynamiques à l'œuvre.

Des Bassins aux continuités…

La dualité Local>Global initié par le projet du SCoT ne tend pas à « superposer » des espaces aux orientations différenciées mais entend initier une véritable dynamique de cohésion et de solidarité à l'échelle du territoire Sud Gard. Cette cohésion se traduit, dans un premier temps, par une véritable adaptation des orientations aux caractéristiques et capacités d'accueil des bassins, mais la cohésion territoriale naîtra aussi de l'acceptation que chaque bassin ne peut être autosuffisant et qu'il devra nécessairement interagir à l'échelle globale pour l'accès à certaines ressources (emplois, services, équipements, matériaux, biens et productions agricoles, etc....).

Le rééquilibrage territorial pour le SCoT Sud Gard ne vise pas à uniformiser les développements sur l'ensemble du territoire mais à encadrer l'adéquation entre développements et capacités à les accueillir, sans impacter la qualité du cadre de vie… Les développements récents ont démontré une difficulté à canaliser les pressions démographiques et foncières vers les territoires les plus propices à les recevoir (Cf. bilan du SCoT de 2007).

Au-delà de cette volonté fondamentale d'encadrer les dynamiques, cette cohésion doit être matérialisée par des projets communs et fédérateurs qui tisseront, à terme, de véritables continuités entre ces différents bassins. Ces continuités, qui doivent être déclinées et traduites sur l'ensemble du périmètre du SCoT et en cohérence avec les territoires limitrophes, sont de plusieurs ordres :

> **Des continuités ou complémentarités de paysages et d'espaces de nature structurants et identitaires**… qu'il s'agisse du Bois de Lens, des garrigues de Nîmes, du Plateau des Costières ou des plaines alluviales du Vistre ou du Vidourle, ces espaces tissent des continuités, contribuent à l'image qualitative du territoire et de son cadre de vie et initie des relations spécifiques entre les bassins. Ces espaces sont souvent considérés comme des éléments cloisonnant, des « ruptures » territoriales générées par des contraintes de topographie ou de risques naturels. Le SCoT propose, au-delà de leur intérêt écologique, de les valoriser comme des vecteurs de cohésion ;

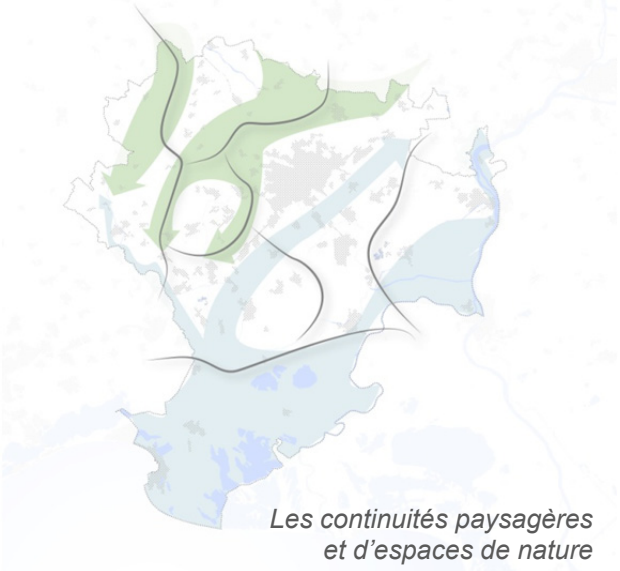
> **Des continuités de services et en particulier de services de transports collectifs** : les élus et acteurs du territoire se sont accordés sur l'enjeu de coordonner l'aménagement du territoire avec le développement d'une offre de transport en commun renforcée et efficace. Le territoire du SCoT Sud Gard peut aujourd'hui tirer avantage de l'héritage de son passé et appuyer son organisation territoriale sur la présence de son étoile ferroviaire. Ce réseau d'infrastructures constitue une opportunité que peu de territoire peut aujourd'hui bénéficier. L'étoile ferroviaire est aujourd'hui support de services différenciés et contraints. Elle présente cependant un potentiel rare de renforcement de cette offre et doit être considérée comme le vecteur d'urbanité nouvelle initiée par le SCoT, assurée par une cohérence entre le renforcement des services de transports et l'organisation des développements urbains. Le SCoT s'attachera, à travers ce projet, à proposer les conditions nécessaires au développement d'une offre de services efficaces sur l'ensemble du territoire.

> **Des lieux d'échanges organisés et intermodaux** (gares, pôles d'échanges multimodaux, parkings relais, etc…) joueront un rôle de « lien » entre les bassins de proximité. Complémentaires aux réseaux linéaires de communication, les ruptures de charge entre chaque mode sont autant de lieux à enjeux et d'interfaces à créer entre les différentes échelles de la pratique de l'espace (du national au local en passant par le régional)…

> **Continuités urbaines Vs éparpillement urbain** : En cohérence avec les axes de renforcement des transports publics (l'étoile ferroviaire en particulier), le SCoT propose de favoriser le renforcement de l'urbanisation le long de ces axes de manière à éviter un éparpillement urbain néfaste à l'organisation d'une mobilité des courtes-distances, acteur d'une surconsommation des ressources locales (notamment le foncier agricole) et impactant pour le paysage local. Le SCoT encadrera les conditions de mise en œuvre de ces corridors urbains, dans le respect des équilibres locaux.

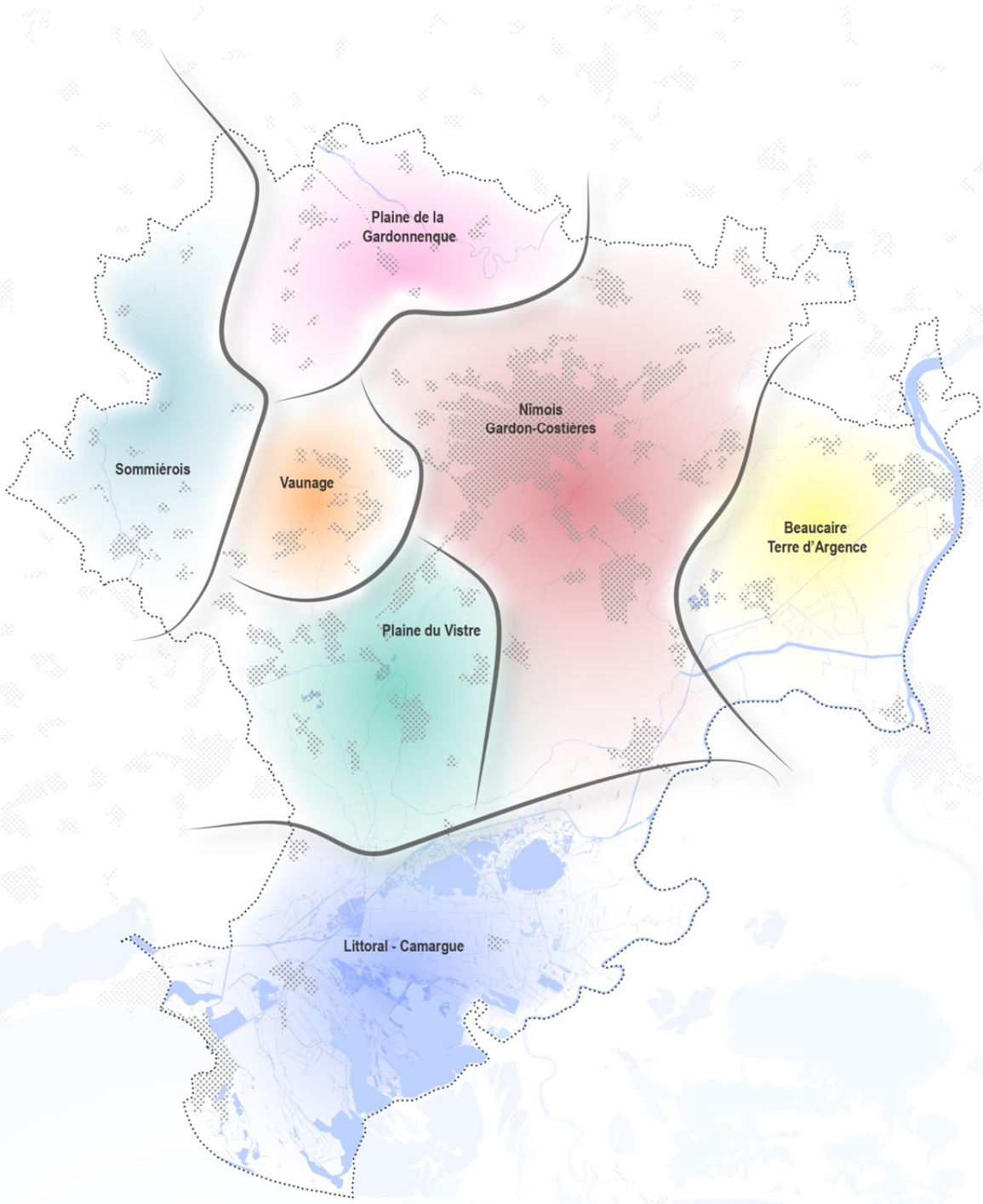
Des bassins aux continuités, un projet global pour le SCoT Sud Gard…

Les bassins de proximité



Les continuités paysagères et d'espaces de nature

Les axes prioritaires de renforcement des services publics de transport



2017 / PADD V1 / Les ateliers up+ de sce

Les 7 bassins de proximité

- Le Nîmois - Gardon - Costières
- La Vaunage
- Beaucaire - Terre d'Argence
- La plaine de la Gardonnenque
- La plaine du Vistre
- Le sommiérois
- Le littoral / Camargue

Les bassins de proximité : une échelle adaptée à la gestion territoriale

Le territoire du SCoT Sud Gard se caractérise par la diversité de ses formations géologiques, géographiques et de ses paysages mais aussi de ses cultures, identités et dynamiques économiques et sociodémographiques. Le croisement de ses différents critères ont permis de définir des bassins composés de communes aux caractéristiques relativement homogènes et organisés autour d'une polarité exerçant un rayonnement sur les autres communes du bassin en raison de son offre en fonctions urbaines.

Ces bassins ne correspondent pas aux EPCI présents sur le territoire. Ils ont été définis par croisement entre plusieurs critères :

> La géographie ;

> La sensibilité environnementale (paysage, risques, milieux, etc…) ;

> Le fonctionnement territorial et les flux de déplacements de proximité (quotidiens ou hebdomadaires), c'est-à-dire les relations entre les villes et villages pour accéder aux fonctions urbaines (commerces, équipements et services mais aussi animations) ;

> L'accessibilité (tous modes mais en priorité aux transports collectifs) ;

> La capacité d'accueil pour de nouveaux logements, quartiers et de nouvelles activités économiques, commerciales, services et équipements en extension et renouvellement (information non disponible ou partiellement disponible…).

Les bassins de proximité constituent un support pertinent à la déclinaison des orientations du SCoT : les objectifs établis à l'échelle globale du SCoT Sud Gard pourront ensuite être déclinés / adaptés à l'échelle des bassins de proximité (contribution à l'accueil de la population, de la production de logements, de logements sociaux, d'emplois, commerces, d'équipements…)...

> Cet outil intervient pour répondre à la volonté d'encadrer es développements futures au regard de la capacité de chaque bassin.

Un bassin se structure autour d'une polarité dont les fonctions urbaines sont (ou devront être) renforcées au profit des autres villages du bassin.

En matière de déplacement, les objectifs sont de favoriser les déplacements de proximité à l'échelle de chaque bassin, prioriser les déplacements de courtes distances et initier une réflexion sur les modalités d'organisation des transports publics. Chaque polarité de bassins devra être connectée au cœur d'agglomération par un service de transport public performant. A l'échelle de chaque bassin, le rabattement doit être organisé dans une logique de favoriser les déplacements de« proximité »…

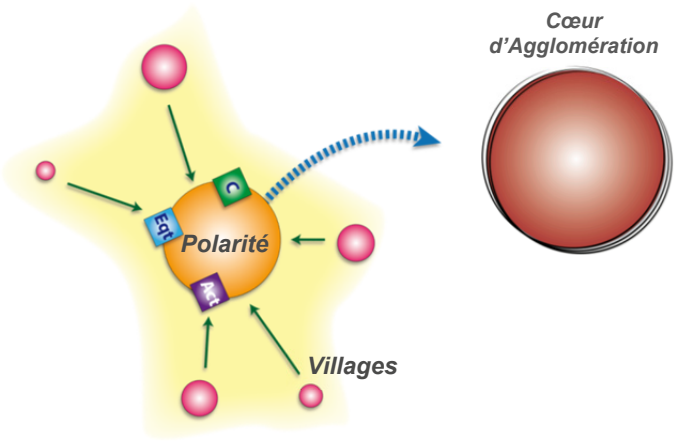


Schéma de synthèse du fonctionnement « projeté » d'un bassin de vie

Objectif 1 | S'appuyer sur les bassins de proximité pour moduler les dynamiques socio-démographiques et la production de logements

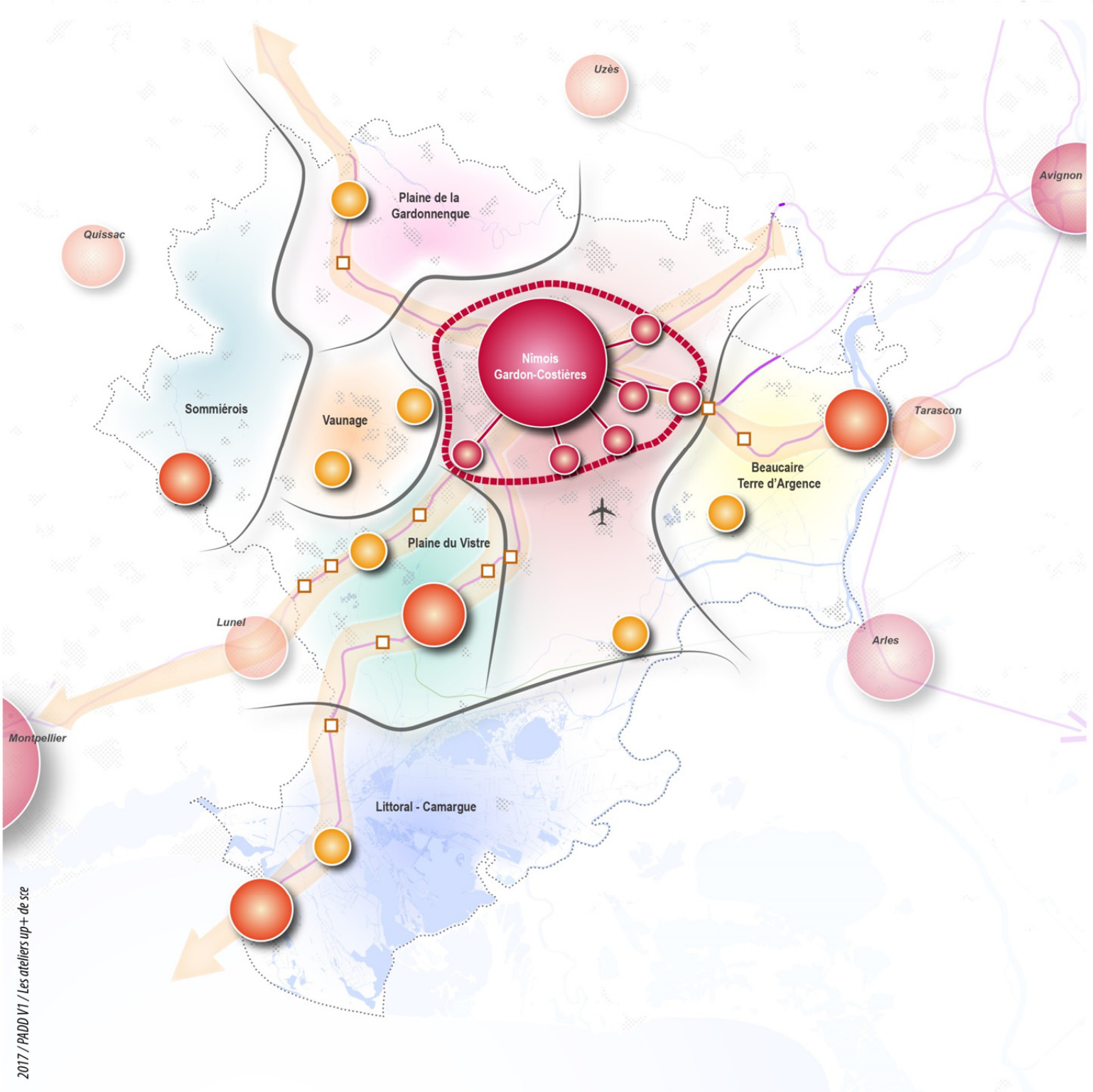
En s'appuyant sur les dynamiques passées et la capacité d'accueil et la sensibilité environnementale et paysagère de chacun des bassins, la production de logement estimée à l'horizon 2030 sera modulée de manière à :

> Renforcer le rôle du bassin central du Nîmois et organiser ce bassin en lien avec une mobilité renforcée et organisée ;

> Maintenir les dynamiques urbaines sur les bassins de la plaine du Vistre et de l'Argence en lien avec le renforcement des transports ferroviaires (Ligne TER Nîmes-Montpellier et pôle gare de Manduel/Redessan) ;

> Permettre un développement modéré des bassins du Sommiérois et de la plaine de la Gardonnenque ;

> Préserver les bassins de la Vaunage et de Littoral-Camargue en cohérence avec leur sensibilité paysagère et leur exposition aux risques.



L'armature urbaine du territoire

Cœur d'Agglomération (ville centre et 1ère couronne)
Rayonnement territorial / régional)

Pôle d'équilibre
(Rayonnement à l'échelle d'un ou plusieurs bassins et interface avec les autres territoires)

Pôles structurants de bassin de proximité
(Rayonnement à l'échelle du bassin)

Autres communes connectées au réseau TC et support de développements

Objectif 2 | Faire évoluer l'armature territoriale du SCoT 1 pour l'adapter aux dynamiques observées (développement de certains territoires, renforcement de certaines communes etc…)

Une armature urbaine est un réseau de villes et villages hiérarchisés et de leurs aires d'influence au sein d'un territoire donné… Cette armature guide de manière cohérente :
> La répartition de l'accueil de la population (modulée par bassin) ;
> L'accueil des commerces et activités ;
> L'implantation des services et équipements liés aux besoins des nouveaux arrivants ;
> L'organisation des déplacements.

L'armature urbaine du 1er SCoT a fait l'objet de nombreuses séances de travail avec les élus de manière à proposer une armature hiérarchisée qui prenne en compte les évolutions structurelles, urbaines et fonctionnelles du territoire et permettre de répondre efficacement à un encadrement efficace des développements.
Cette armature est composée :
> Du Cœur d'Agglomération (ville centre et la majorité des communes de 1ère couronne) et assure un rayonnement territorial / régional ;
> Des Pôles d'équilibre, assurant un rayonnement à l'échelle de plusieurs bassins et interface avec les autres territoires) ;
> Des Pôles structurants de bassin de proximité, exerçant un rayonnement à l'échelle du bassin de proximité ;
> Des Communes connectées au réseau TC et support de développements : il s'agit du chapelet de communes inscrites au sein des corridors urbains ;
> Les autres villages du territoire.

Le SCoT propose des orientations adaptées à chaque niveau de cette armature afin de coordonner de façon cohérente les développements résidentiels avec l'offre actuelle ou future de ces polarités en fonctions urbaines (commerces, services, équipements).

Le Cœur d'Agglomération (ville centre et la majorité des communes de 1ère couronne) : Rayonnement territorial / régional
Nîmes, Milhaud, Caissargues, Rodilhan, Bouillargues, Marguerittes, Manduel / Redessan

La centralité majeure du territoire, composée de Nîmes et sa 1ère couronne. Elle fournit l'offre principale en logements, services, emplois du Sud du Gard et assure la fonction spécifique de rayonnement grâce aux grands équipements, aux fonctions métropolitaines et au commerce.

Les Pôles d'équilibre
(Rayonnement à l'échelle de plusieurs bassins et interface avec les autres territoires)
Beaucaire, Sommières, Grau-du-Roi et Vauvert
Les pôles d'équilibre exercent un rôle complémentaire à celui du cœur d'agglomération dans l'organisation du développement territorial et la structuration du territoire.
Ils exercent déjà un rayonnement supra-territorial et constituent des portes d'entrée du territoire qu'il est nécessaire de coordonner avec le fonctionnement du cœur d'agglomération.

Les Pôles structurants de bassin de proximité *(Rayonnement à l'échelle du bassin)*
Bellegarde, Saint-Géniès de Malgoirès, Calvisson, Vergèze, Aigues-Mortes et Caveirac

Ces pôles animent les bassins de vie avec des équipements et services, qui répondent aux besoins quotidiens ou hebdomadaires des habitants.
Certains d'entre eux n'ont pas encore les caractéristiques de pôles structurants de bassin de vie, mais le projet leur confère ce statut à moyen-long terme.
Certains pôles structurants de bassin de vie assurent un rôle de relais au développement du bassin de vie en appui du pôle d'équilibre (cas de Bellegarde ou Aigues-Mortes) ou du cœur d'agglomération (Saint-Gilles)

Les communes d'appui au rayonnement de certaines polarités
La Calmette, La Rouvière, Codognan, Aigues-Vives, Gallargues-le-Montueux et toute autre commune située à proximité d'un pôle structurant de bassin
En l'absence de disponibilité foncière pour satisfaire les fonctions urbaines d'un pôle structurant de bassin, il peut être accepté que d'autres communes suppléent au pôle structurant pour certaines fonctions (économique, commerciale, résidentielle, d'équipements publics)…

Les Communes connectées au réseau TC et support de développements
Toutes les communes disposant d'une gare ou d'un arrêt ferroviaire en activité ou en projet en dehors des polarités citées ci-dessus

Connectées à l'étoile ferroviaire du territoire, elles complètent le maillage urbain et organisent le renforcement des fonctions en complémentarité avec les autres polarités : offre de services et d'emplois, accueil de tous les habitants, offre en transport collectif.
Le SCoT propose qu'ils puissent accueillir une croissance démographique, leur permettant de maintenir et développer leur offre de commerces, services et équipements nécessaires aux besoins de leurs habitants. Cette croissance devra être adaptée à leur capacité d'accueil

Les autres villages du territoire
Villages organisés autour d'une polarité dont la vocation est principalement résidentielle

L'armature urbaine du territoire doit être un outil efficace de l'encadrement des développements urbains et en particulier résidentiels. Dans cette optique, les projections réalisées par bassin seront modulées dans le Document d'Orientations et d'Objectifs du SCoT entre les polarités et les autres villes et villages.

Objectif 3 | Favoriser une politique d'implantation d'équipements au plus près des habitants

Un territoire à haut niveau de services entend offrir aux habitants une couverture complète en termes d'équipements, services et commerces. En premier lieu, la recherche de proximité est un objectif majeur afin de renforcer la qualité de vie sur le territoire. Les différents services, équipements et commerces, qu'ils soient quotidiens ou métropolitains, devront être localisés au plus près des habitants et aux points d'interconnexion des réseaux de transports en commun.
En ce sens, les polarités de l'armature urbaine assureront le rôle de relais de l'offre de services, d'équipements et de la culture locale.

Objectif 4 | Changer les modes de construction des villes et villages du territoire pour favoriser des projets d'excellence urbaine et environnementale et ainsi améliorer la qualité du paysage urbain

Proposer un développement urbain cohérent avec la volonté de rapprocher les bassins de vie des fonctions urbaines du territoire : les « corridors urbains »

Afin de permettre le développement de la métropole, il convient de densifier prioritairement les corridors déjà urbanisés et traversés par les infrastructures de transport à fort potentiel de renforcement (l'étoile ferroviaire), dans un souci d'équilibre entre habitat, activités et commerces, espaces de nature et agriculture. Parce que ces corridors urbains concentrent déjà les principales infrastructures de mobilité, les réseaux d'énergie et d'eau, les lieux de travail et de formation, elles sont les lieux privilégiés de développement du SCoT.

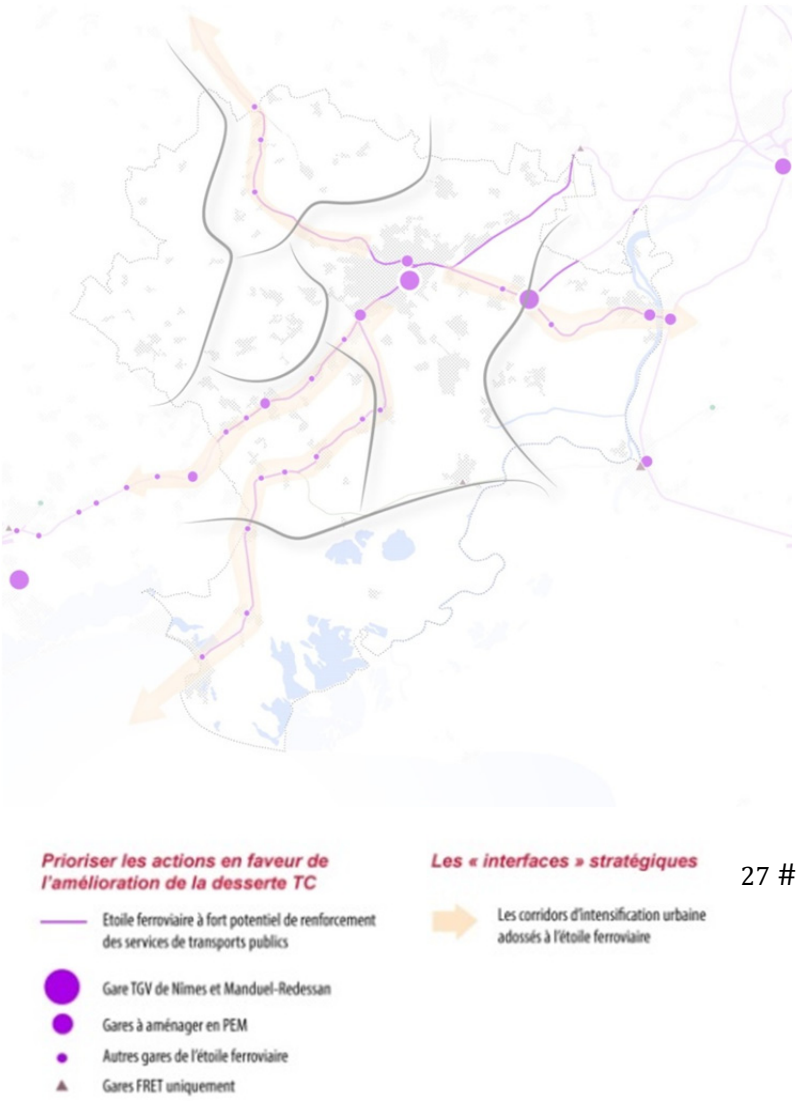
Dans ces corridors, il convient de développer de nouvelles typologies visant à intensifier les tissus urbains en lien avec l'existant :

> En centre-ville : développer un habitat adapté aux styles de vie actuels (taille, accessibilité...), aux enjeux du changement climatique et dynamiser les offres de proximité pour les rendre plus attractives et structurantes au profit d'un fonctionnement urbain des proximités ;

> Dans la ville diffuse : Réintroduire une certaine densité dans les nouvelles opérations en respectant le caractère individuel de cet habitat. Anticiper l'obsolescence de certains lotissements, favoriser l'intensification des quartiers les moins denses et prévoir un renouvellement urbain offrant plus de logements.

> **Sur l'ensemble des tissus urbains et en particulier au plus proche des centralités urbaines et des futures interfaces multimodales (gares TER et arrêts des transports en commun urbains) :** proposer des opérations de qualité sur du foncier sous exploité (friches, délaissés d'infrastructures...) et favoriser le renouvellement urbain.

La densification et le renforcement des "corridors urbains" denses en lien avec le schéma de transport devront se faire en respect de la trame verte et bleue, des espaces agricoles productifs et du chemin de l'eau.



Objectif 5 | Des cœurs de ville à protéger, revaloriser, repeupler, réactiver…

Le territoire Sud Gard est composé de 80 communes dont certaines ont déjà misé sur la reconquête de leur cœur de ville historique. Pourtant, la plupart présente une armature historique potentiellement attractive, mais où l'activité en centre-ville fait fortement défaut (emplois, services, commerces, loisirs), et où la périurbanisation est galopante.

Dans l'optique de favoriser une véritable excellence urbaine et environnementale des tissus urbains du territoire, la revalorisation de ces centres historiques apparaît comme une nécessité. Leur densité, leurs espaces publics, leurs formes urbaines compactes, semblent faits pour favoriser la mixité sociale et générationnelle, la sociabilité, la proximité et les déplacements doux. Ils peuvent par ailleurs contribuer fortement à réduire la consommation d'espace agricole et naturel.

En remettant sur le marché leurs nombreux logements vacants, ainsi qu'en (re)devenant des « modèles d'habitat compact attrayant » à proximité desquels un habitat de type intermédiaire pourra plus facilement ré-attirer les familles et autres populations qui avaient tendance à peupler le périurbain. De plus, la plupart des centres urbains du territoire présentent l'avantage d'être particulièrement adaptés aux changements climatiques : rues étroites donc ombragées, toits-terrasses pour avoir un lieu frais après le coucher du soleil…

La relance des centre anciens est un enjeu de valorisation des spécificités urbaines locales, de valorisation du patrimoine architectural et urbain et le support d'un fonctionnement urbain plus durable : un cœur de village aux constructions rénovées, aux espaces publics requalifiés attirera de nouvelles générations d'habitants qui ne peuvent acquérir un logement individuel en périphérie, assurera le maintien des équipements publics (écoles notamment) et participera à la diversité de l'offre en logements et facilitera les parcours résidentiels.

Vers une valorisation des cultures et identités locales vecteurs de dynamisation économique et touristique

L'histoire, donne à chacun de ces centres, souvent anciens, une singularité et par là même une identité, contrairement au périurbain plus récent où une certaine uniformisation tend à prédominer. Protéger et revaloriser le bâti est donc la première action à y mener. Particulièrement dans un contexte où les quartiers anciens dégradés sont nombreux. Il faudra poursuivre, approfondir et multiplier les actions de « restaurations » comme certaines villes l'ont déjà initié (Saint-Gilles par exemple).

Cependant, il convient de ne pas se concentrer uniquement sur l'image, car il pourrait dans certain cas exister un risque d'en faire « des villes musées » n'attirant finalement que les seuls touristes, car inadaptées à une résidence sur le long terme.

Le retour de l'activité économique

Pour que le centre vive et se redynamise, il lui faut des activités commerciales et des services diversifiés et de qualité, destinés aux usagers de passage comme aux résidents. Ces services ramenant à leur tour des emplois relocalisés en centre-ville. En s'appuyant sur le DAAC notamment, le SCoT proposera des outils visant à freiner ou réguler le développement de zones d'activités de périphérie et favorisera le développement des commerces et services dans les centralités urbaines.

Améliorer l'accessibilité et le cadre urbain

Pour se redévelopper, ce tissu économique et commercial doit également être facile d'accès, pour tous. Ce qui implique une réflexion et un dialogue avec les usagers sur le binôme complexe que constitue l'amélioration de l'accès en transport motorisé à ces cœurs de ville, souvent étroits et contraignants, et le développement en parallèle d'un « cadre urbain attrayant» c'est-à-dire l'aménagement d'espaces publics plutôt favorables aux piétons, nécessaire au redéveloppement du commerce et à une nouvelle attractivité résidentielle.

Des pistes telles que des parkings en périphérie, gratuits ou à forfait attractif, connectés aux centres villes par des itinéraires « paysagers », sont facilement envisageables dans des petites villes qui sont majoritairement peu étendues.

Mutualisés entre plusieurs pôles et fonctions, ils pourraient également faciliter la connexion au réseau métropolitain et l'accès vers les polarités du territoire pour les résidents des petits centres urbains revitalisés.

Une autre piste pour conjuguer cadre urbain et accessibilité, sera de démultiplier les expérimentations d'espaces « partagés », favorable aux piétons et vélos sans être

interdits aux voitures. (« Zones de rencontres » selon le code de la route).

Rénover mais aussi réadapter le logement
Parmi les causes d'abandon des centres anciens, on retrouve : la taille fréquemment insuffisante des logements et des pièces, l'inadaptation aux standards de confort actuels (logement sans salle de bain, sans chauffage, ou sans ascenseur, peu lumineux, etc.).
Cet abandon génère une vacance des logements puis, assez rapidement abouti à l'insalubrité des constructions impactant la vitalité et la qualité des cœurs anciens. La vacance sur le territoire Sud Gard représente 7 % du parc de logements, soit près de 18000 logements sur l'ensemble du périmètre du SCoT.
Une réflexion sur les moyens pour revaloriser ce parc de logements devra être menée (adaptation, fusion ou redivision des logements, acquisition, incitations financières ou répressions…).

Objectif 6 | Une limitation de la consommation foncière par mobilisation des ressources des tissus urbains existants et des projets d'extensions économes en espace
La limitation de la consommation du foncier agricole est un objectif prioritaire du SCoT et doit engendrer des orientations visant à produire de nouvelles formes d'urbanisation, qu'elle soit à vocation résidentielle, mixte ou à vocation économique principale.
Cette volonté de limitation passera par une recherche systématique des opportunités offertes par le tissu urbain actuel et la mise en œuvre des moyens favorables à la mutation des tissus urbains déqualifiés, dégradés ou sous-exploités et à l'intensification urbaine des quartiers les moins denses.
Elle passera également par la conception de projets d'extension urbaine plus denses. Il s'agira de proposer une véritable diversification des typologies bâties (résidentielles et économiques) favorable à la production de quartiers plus adaptés aux attentes de la diversité des profils des ménages du territoire.

Objectif 7 | Diversifier l'offre en logements sur le territoire
Le parc de logements du territoire se caractérise par une offre peu diversifiée et fortement marquée par son inadéquation avec les besoins actuels : une prédominance des logements de grande taille et une forte proportion de logements individuels. Ce modèle ne s'adapte plus aux mutations sociales récentes. Les jeunes ménages, les « enfants du village », les personnes âgées ne trouvent pas de biens adaptés à leur mode de vie ou à leurs moyens financiers pour habiter le territoire…
Avec une population qui a tendance à vieillir, un desserrement des ménages qui s'accentue, il est urgent de s'interroger sur les besoins de logements en forme, taille et typologies de manière à pouvoir faciliter le parcours résidentiel des ménages en restant sur le territoire et limiter l'évasion de certaines catégories de ménages vers les territoires voisins. Certaines collectivités se sont déjà emparées de cet enjeu à travers leurs différents PLH ou d'autres programmes d'amélioration de l'habitat tels que les OPAH.
Le territoire doit renforcer l'offre actuelle de manière à amorcer un rattrapage du retard pris en la matière et apporter une réponse aux besoins actuels et futurs. Près de 10 000 demandes de Logements Locatif Social n'ont pas encore été satisfaite sur le territoire. Plus de 70% de la population du Gard est elligible à un tel logement. Cette réponse doit être partagée et globale à l'échelle du territoire Sud Gard.

Outre les obligations légales en matière de production de Logements Locatifs Sociaux que doivent respecter les communes soumises à la Loi SRU (et renforcée par la Loi ALUR), le SCoT propose d'inciter à une cohésion territoriale autour de cet enjeu et prévoit que 20% de la production de logements nouveaux soient des Logements Locatifs Sociaux (soit plus de 10 000 logements).
Cette contribution à la production de logements locatifs sociaux sera portée par l'ensemble des communes du territoire.

30

Axe 3 |
Un territoire « actif »

32

Objectif 1 | Bâtir une stratégie économique SCOT 2030 : se positionner et faire évoluer le modèle économique.

1.1 | Se positionner à l'échelle extra-régionale comme un territoire pivot, autour de 13 grands domaines d'activités

En termes d'emploi, le SCoT Sud Gard constitue le 3ème pôle économique de la Grande Région Occitanie (derrière les Métropoles de Toulouse et Montpellier, et légèrement supérieur à l'agglomération Perpignanaise). Pour autant, il est nécessaire d'affirmer un rôle économique, qui doit pouvoir afficher un positionnement à l'échelle Occitanie, et même au-delà, à l'échelle de l'arc méditérannéen.

Il est difficile d'observer sur le territoire de véritables filières organisées, denses (en nombre d'entreprises et d'emplois) et spécifiques au territoire. Pour autant, 13 domaines d'activités représentent environ 2/3 des emplois salariés du territoire et constituent les principaux facteurs de spécialisation du SCoT Sud Gard :

- La Santé et le Biotechnologies
- L'Economie Numérique
- Les Energies Renouvelables
- L'Agriculture
- L'Agro-alimentaire
- Le Tourisme
- La filière Artisanat/BTP/Eco-construction
- La filière industrielle et scientifique « Gestion des risques »
- La logistique
- La Maintenance Aéronautique
- Les Activités Littorales
- Le Commerce
- Les Services à la Personne

Parmi différentes stratégies de positionnement possible, l'approche choisie par les élus est celle de la spécialisation en réseau, qui consiste à travailler l'ensemble des 13 domaines d'activités, en les maillant dans des actions communes avec des territoires voisins (Montpellier, Alès, Avignon, Gard Rhodanien). En effet, dans cette optique, le SCOT SUD GARD peut valoriser ses atouts économiques et se présenter comme un territoire situé au cœur de multiples dynamiques extra-régionales. Son positionnement est celui d'un espace économique pivot, jouant l'articulation entre les régions Occitanie/PACA/Rhône Alpes.

1.2 | Produire et Innover, éviter de tout miser sur l'économie présentielle

Le territoire accueille et va continuer à acceuillir des populations nouvelles, qui vont générer des besoins en terme d'emplois présentiels (commerces, services, santé, éducation, culture, administration). Pour autant, **il a été mesuré que cette hausse d'emplois présentiels ne permettra pas d'absorber les besoins en emplois liés à l'augmentation de la population,** quel que soit le scénario démographique.
Par conséquent, il est important que le territoire développe **une stratégie liée au développement de son économie productive car il s'agit d'emplois non dépendants de la sphère présentielle et non concurrentiels au niveau du territoire.**
Au contraire, les activités productives peuvent se conforter les unes et les autres autour d'éco-systèmes de production de d'innovation.

C'est aussi dans le secteur « productif » que l'on pourra **pallier au manque de PME (petites et moyennes entreprises), ETI (entreprises de taille intermédiaire) et de Grandes Entreprises.**

Si les tendances passées se poursuivent, le territoire génèrerait environ 4 000 emplois salariés liés à la sphère productive. Pour compenser le déficit d'emplois liés à la présence de nouveaux actifs, il faudrait que ce chiffre soit bien plus élevé en affichant un objectif de **+ 8000 à 10 000 emplois productifs à horizon 2030.**

Le territoire va aussi devoir faire face à une autre défi : **développer de l'activité productive « autrement »,** du point de vue de l'aménagement, en évitant d'associer

l'activité productive aux concepts de grandes usines impactantes (pour les paysages, pour l'environnement), tel que cela a pu être observé des années 60 à la fin des années 2000. C'est en effet autour d'un **concept « d'industries compactes », alliant production et R&D,** que la diversification vers le productif pourra se faire et pourra être compatible avec le développement durable du territoire.
Pour ce faire, le SCOT devra travailler sur **des environnements d'accueil** associant offres d'implantations qualitatives, offre d'accompagnement, offre de mise en réseau afin de favoriser un ancrage respectueux et de long terme pour les entreprises productives de demain.
Enfin, un des facteurs de réussite pour le développement de l'activité productive consiste à **développer l'offre d'innovation**, de formation et de recherche nécessaire à l'implantation et au développement de PME, ETI et Grand Comptes. Ces activités font partie de l'activité productive, en constituant un des maillages de la chaîne de création de valeur ajoutée.

1.3 | Valoriser l'agriculture comme une activité productive à part entière

34

L'agriculture trouve sa place dans plusieurs chapitres du SCOT. Il s'agit ici de marquer des orientations relatives au développement économique de la filière sur le territoire.

La première orientation est celle de la préservation des espaces agricoles, qui ne pourra se faire qu'en limitant l'urbanisation sur ces mêmes espaces ;

D'ici 2030, le territoire devra doper l'économie productive. En matière agricole, cela pose la question de la **valorisation des filières agro-alimentaires locales**. En matière de site d'appui, il est proposé de réinterroger le secteur Ouest de Nîmes (Marché Gare/Mas des Rosiers/Mas des Juifs) pour lui donner un rôle important dans la valorisation productive et commerciale des productions locales.

La valorisation passera aussi par les appellations. Il est proposé de **faire des appellations locales un des éléments majeurs d'une politique de marketing territorial** (vin, huiles, olives, fruits etc…), car elles véhiculent le nom et l'image de Nîmes et du Gard à l'échelle a minima nationale ;

A l'interface entre des axes stratégiques de déplacement et des secteurs à enjeux agricole, **le SCOT peut encourager l'émergence de zones d'activités économiques agricoles** regroupant différentes activités : lieux de production, pépinières agricoles (dans le sens de terres agricoles dédiées à l'installation de jeunes agriculteurs), lieux de vente et de visites, lieux de commercialisation/maintenance de matériel agricole ;

Enfin, il est proposé de mettre en place **des circuits et des lieux de valorisation locale, au sein même des cœurs de villes et villages.** En ce sens, la valorisation de produits locaux devient une des fonctions urbaines des communes du SCOT. (cf propositions de fonctions économiques selon l'armature urbaine, et cf propositions dans le DAAC).

1.4 | Développer le numérique et les usages du digital…

Le rapport des équipements numériques aux territoires se pose de deux manières. La première, se rapprochant d'autres problématiques d'équipements, consiste à offrir à tous les acteurs un accès aux nouvelles technologies par le biais de l'installation et de la gestion d'infrastructures dédiées, quel que soit l'endroit où l'on se trouve.

La seconde, parce que le numérique permet une forme d'ubiquité tant en termes de travail, de services publics, de réseaux sociaux ou de consommation, et concerne les mutations potentielles des mobilités et plus largement des échanges matériels et immatériels dans et à travers le territoire. Interagissant avec les flux, la répartition spatiale des hommes et des objets peut être vouée à évoluer en prenant en compte certaines formes nouvelles de travail, de consommation ou d'usages liés au numérique (e-commerce, télétravail, etc…) que le SCoT doit anticiper et accompagner.

Au-delà de ces dimensions, le numérique est un outil à développer sur le territoire pour répondre à un certain cadre de vie et aux attentes des résidents, pour développer les usages du numériques mais aussi permettre l'implantation d'entreprises de la sphère digitale.

Objectif 2 | Avoir une stratégie commerciale qui répond aux besoins estimés et qui s'accorde avec l'armature urbaine.

2.1 | Avoir une armature commerciale en lien avec l'armature urbaine.

L'objectif de cette démarche est multiple double.

- Permettre de mieux relier les populations aux équipements commerciaux, et limiter ainsi les déplacements pour certaines catégories d'achat ;
- Proposer une cohérence entre les différentes intentions de développement commercial des communes et des EPCI, afin d'éviter la cannibalisation des commerces qui pourrait entraîner la production de friches commerciales en périphérie ou en centre-ville, ce qui nuirait impérativement au fonctionnement urbain d'ensemble des communes du SCOT.

Selon ces principes, le SCOT propose une armature commerciale basée sur les définitions suivantes :

> L'offre structurante

Elle est composée de Nîmes et de sa couronne périphérique, qui constitue un sous ensemble spécifique via son centre-ville, ses portes d'entrées commerciales, et ses GMS (grandes et moyennes surfaces) qui permettent au SCOT d'éviter les évasions vers les autres grands pôles commerciaux (Montpellier, Avignon)

> L'offre d'équilibre

Elle est constituée de commerces et services de proximité, complétés par une offre commerciale spécialisée (GSS) et une offre alimentaire en périphérie. Ce niveau d'offre permet de capter du chaland à 10-15 minutes.

> L'offre support

Elle comprend des commerces et services de proximité ainsi que la présence d'alimentaire et de services en périphérie, le long des axes à l'intérieur du cœur urbain. La zone de chalandise induit des déplacements à 5-10 minutes. Malgré une offre commerciale similaire, le SCOT introduit trois types d'offre support :

1. L'offre ***"support d'agglomération"*** : qui correspond aux portes d'entrées de l'agglomération Nîmoise. Leur niveau d'offre est lié avant tout à leur positionnement le long des axes domicile/travail et à une expansion de population autour de Nîmes (effet d'agglomération)
2. L'offre ***"support d'équilibre"*** : correspond à une offre de proximité avec présence de commerces et services en périphérie, qui vient compléter l'offre souvent plus conséquente présente sur un pôle commercial d'équilibre.
3. L'offre ***"support littoral et touristique"*** : correspond à une offre de proximité avec présence de commerces et services en périphérie, dont l'existence provient notamment des dépenses touristiques saisonnières.

> L'Offre commerciale de proximité

Elle fait référence aux commerces et services du quotidien, en centre-ville, sans zone commerciale dédiée

La logique de travail est la suivante :

> Règle de principe : être en concordance entre les niveaux d'offres et l'armature urbaine.

> Règle d'adaptation : au regard des comportements d'achats, des projections de populations et des projets de transports, certains secteurs peuvent être autorisés à développer une offre commerciale légèrement différente, sous conditions, et selon un argumentaire développé dans le DAAC.

2.2 | Laisser la possibilité de se développer une autre offre commerciale structurante

Dans le DAAC, il sera précisé les conditions d'acceptation de grands projets commerciaux pouvant avoir un impact significatif sur l'aménagement du territoire.

Est concerné le secteur de Gallargues le montueux, positionné en dehors du secteur de Nîmes et de ses portes d'entrées. Ce projet, de par son envergure, pourrait être qualifié d'offre structurante, avec un impact en termes de consommation qui englobera l'échelle du SCOT et ira même au-delà.

Il appartient donc au DAAC, dans le cadre d'une armature commerciale projetée, d'inscrire ou non une deuxième offre structurante dans le SCOT, et d'en assurer les conditions, notamment en terme de desserte et de critères d'aménagement.

Objectif 3 | Fixer des critères de localisation préférentiels des commerces

3.1 | Des critères de localisation préférentiels

> **Favoriser les extensions** de zone commerciale plutôt que des créations sur des sites ex-nihilo.

> Déterminer des **conditions d'accessibilité aux sites commerciaux,** avec, selon la nature des projets, des volontés de dessertes en transports en communs et via les modes doux.

> Fixer les commerces ayant des fonctions de d'achats de proximité **au plus près des bassins de population** et du tissu urbain

> **Rendre compatible « l'effet vitrine commerciale » avec « l'effet vitrine territoriale »**, c'est-à-dire soigner la qualité des entrées de villes et des bordures de route, notamment en donnant des prescriptions architecturales, environnementales et paysagères.

> Encourager à la **mutualisation des espaces,** notamment au niveau du stationnement.

> Se fixer **un objectif d'aménagement commercial sur du tissu urbain** existant (zones en mutations, friches, dents creuses), tout en veillant à la bonne cohabitation entre les différentes activités commerciales et non commerciales du secteur d'aménagement (éviter les conflits d'usage).

3.2 | Des orientations qui devront être approfondies dans le DAAC

Pour les projets ayants un impact significatif (projets supérieurs à 1000 m² de surface de vente), le DAAC (Document d'Aménagement Artisanal et Commercial) pourra intervenir.

> Fixer de**s modalités d'élaborations des programmes des projets commerciaux** portés par des acteurs privés, pour s'assurer en amont de leur compatibilité avec les fonctions commerciales envisagées dans le DAAC.

> Dans un souci de pérennité des espaces commerciaux, et donc, d'évitement de future friches commerciales, demander aux porteurs de projets de **présenter des concepts modernes, prospectifs,** prenant en compte les nouveaux comportements d'achats, et en s'inscrivant sur une stratégie d'implantation et de renouvellement commercial de long terme sur le territoire.

> Elaborer **des modalités de concertation** des projets commerciaux, qu'ils soient compris ou non en ZAC.

> Fixer des modalités d'introduction de thématiques dans les programmes des projets commerciaux : **commerce numérique** (e-commerce, commerces connectés), mise en valeur des **productions locales.**

> Fixer des critères d'aménagement durable des projets commerciaux notamment sur les thèmes suivants : gestion économe de l'espace, énergie, modes doux, insertion paysagère, gestion des eaux pluviales.

> Proposer dans le DAAC les **outils complémentaires au SCOT,** et qui participent à l'aménagement commercial du territoire : autres documents de planification (PLU, PLUi), PDIE, PDU, travail avec les centres commerciaux existants ou en projet.

Structurer la stratégie touristique

Affirmer les destinations du territoire

- Destinations majeures
- Destinations relais
- Secteur Camarguais
- Secteur de la romanité
- Secteur des Gorges du Gardon
- Tourisme balnéaire

Enjeu de la structuration de la destination

- Ports en réseau
- Les interfaces de l'intermodalité du territoire
- Valoriser les liens inter-sites à partir des axes majeurs

Objectif 4 | Mettre en place une véritable stratégie de développement touristique

4.1 | Conforter et développer les piliers des destinations touristiques

Prolongeant la réflexion conduite au niveau national sur une organisation en destinations, deux stratégies touristiques territoriales sont engagées ou à engager sur le SCOT Sud Gard :

Autour de Nîmes et du Pont du Gard sur le thème de la Romanité.

L'entrée attendue de Nîmes sur la liste UNESCO du Patrimoine Mondial de l'Humanité doit encourager l'organisation et la promotion de la destination sur le marché international. Cette ambition doit s'accompagner d'une montée en gamme de l'offre touristique : hébergements, développement du réseau de transport local (liens Nimes- Pont du Gard notamment) ou international (liens avec les aéroports de Marseille ou Montpellier), nouvelles prestations, …

Autour de la *« Destination Camarque »*

Elle se construit sur trois départements, et s'appuie sur les sites structurants du sud Gard (station du Grau du Roi / Port Camargue, Aigues Mortes, Grand Site de France de la Camargue gardoise). Ce territoire est composé d'une somme de sites très attractifs et structurés, et les enjeux portent sur une montée en gamme de l'offre touristique (notamment dans le prolongement des actions conduites autour du tourisme durable) et sur les liens entre ces pôles : liaison douce entre Grau du Roi- Aigues Mortes – Saintes Maries, poursuite du programme engagé sur l'axe fluvial, …

4.2 | Créer et/ou conforter des destinations relais et de pôles d'équilibre touristiques

Organiser une stratégie, en s'appuyant notamment sur des marques et labels pour qualifier l'offre et accompagner sa montée en qualité : ***Saint Gilles***, autour de son abbatiale classée à l'UNESCO et son port, ***Beaucaire***, ***Sommières,*** et créer et valoriser la ***mise en réseau des villages identitaires*** (Plus Beaux Villages de France, Petites Cités de Caractère, UNESCO).

4.3 | Lier les sites dans un projet global de territoire

> S'appuyer sur les **grandes voies pour des liaisons inter sites** (Via Rhona E8, voie Domitienne, voie Régordane, liens avec le Canal de Midi, GR 700 et 653, Chemin Compostelle via Arles – Saint Gilles) et proposer ainsi une offre de mobilités douces pour découvrir le territoire.

> Poursuivre les actions engagées sur l'axe fluvial, avec notamment le développement de l'accueil dans les ports et haltes portuaires, et la mise en réseau des ports.

> Enrichir **l'offre multimodale dans les villes**, autour de l'aéroport et de la future gare LGV. Concernant l'aéroport, sont développement devra s'appuyer sur une logique de complémentarité avec les offres proposées par les territoires voisins.

> Répondre aux **enjeux de l'écomobilité** pour conforter les travaux engagés pour un tourisme durable : développement des aires de covoiturage, augmentation du nombre de parcs à vélos, augmentation du nombre de parkings relais autour de l'agglomération nîmoise, réseau de bornes électriques, location de véhicules électrique….

4.4 | Accompagner la montée en qualité du parc d'hébergements touristiques

> Accompagner l'indispensable *évolution du parc d'hébergements touristiques* pour répondre aux nouvelles attentes des clientèles, et notamment sur l'hôtellerie de plein air : emplacements plus grands, végétalisation des espaces, hébergements durables, …

> Encourager sur tout le territoire de **nouveaux types d'hébergements** (chambres d'hôtes, structures pouvant accueillir des groupes, hébergements « insolites », …)

> Compléter l'offre d'hébergements pour **prospecter certains segments de clientèles** définis : hôtels 3-4* à Nîmes pour une offre compétitive sur le marché du tourisme d'affaires, hotellerie de Luxe et très haut de gamme sur les destinations relais, aires d'accueil campings cars, structures d'accueil pour les scolaires, …

4.5 | Confirmer les actions engagées autour du tourisme durable

Aux actions déjà évoquées ci-dessus et s'inscrivant dans le champ du tourisme durable, ajoutons :

> Aménager l'accueil pour une offre touristique accessible aux **personnes handicapées,**

> Développer l'offre **Activités Pleine Nature** et valoriser la qualité des paysages et des espaces naturels

> Valoriser les productions agricoles locales,

> Développer le **e-tourisme**, avec notamment l'enjeu d'une couverture Wi-Fi des destinations touristiques.

Objectif 5 | Guider la stratégie d'aménagement économique via des principes généraux

5.1 | Revoir les allocations d'espaces entre les différentes activités économiques du territoire

Par rapport aux tendances passées, et en intégrant une nouvelle stratégie économique « SCOT 2030 », il est nécessaire de fixer des orientations pour l'allocation du foncier économique nouveau :

> Allouer plus de place à de l'activité productive, qui ne prendra pas nécessairement la forme de grandes industries impactantes en matière paysager et environnemental. Il s'agit plutôt d'avoir une offre à destination de PME et d'industries « compactes » (principalement des lots de 1 à 4 ha) pour des sites mixtes de production/bureaux/logistique sur site ;

> Augmenter l'offre en faveur de l'artisanat, avec des parcelles adaptées (format 300-1500 m²), voire des offres immobilières dédiées (villages artisans, ateliers relais) ;

> Développer l'offre d'accueil « tourisme » autour d'une définition à prendre au sens large : hébergement, loisirs, restauration. L'objectif est de venir en soutien à des projets majeurs (Nîmes UNESCO, Destination Camargue, Projet Gare LGV, autres projets d'hébergement exceptionnel) ;

> Diminuer la part de l'offre en foncier commercial pour des projets "classiques", c'est-à-dire pour des projets en supermarchés alimentaires ou en boutiques et magasins spécialisés visant une zone de chalandise interne au SCOT ;

> Faire évoluer l'offre à destination de la grande logistique (grandes parcelles de plusieurs hectares pour de la logistique de distribution non reliée à des activités propres au territoire). L'offre d'accueil logistique pourrait par contre muter vers de la logistique urbaine, la logistique e-commerce, la logistique en soutien à l'industrie (emballage, conditionnement, transports et stockages dédiés...).

5.2 | Consommer l'espace économique de manière raisonnée et cohérente

L'observation des tendances passées nous apprend qu'il se consomme sur le SCOT environ 20 ha de foncier nouveau par an, à destination de l'activité économique. Pour 2030, le DOO pourra donner des intentions de consommation qui consistent à :

> Diminuer l'enveloppe de foncier économique nouveau viabilisée en moyenne chaque année ;

> Trouver une partie des réponses foncières dans les espaces déjà urbanisés. Cela peut être :

- dans le foncier économique viabilisé et disponible (environ 110 ha à ce jour) ;
- Via un objectif chiffré de reconstruction sur l'existant via la requalification et le comblement de dents creuses ;

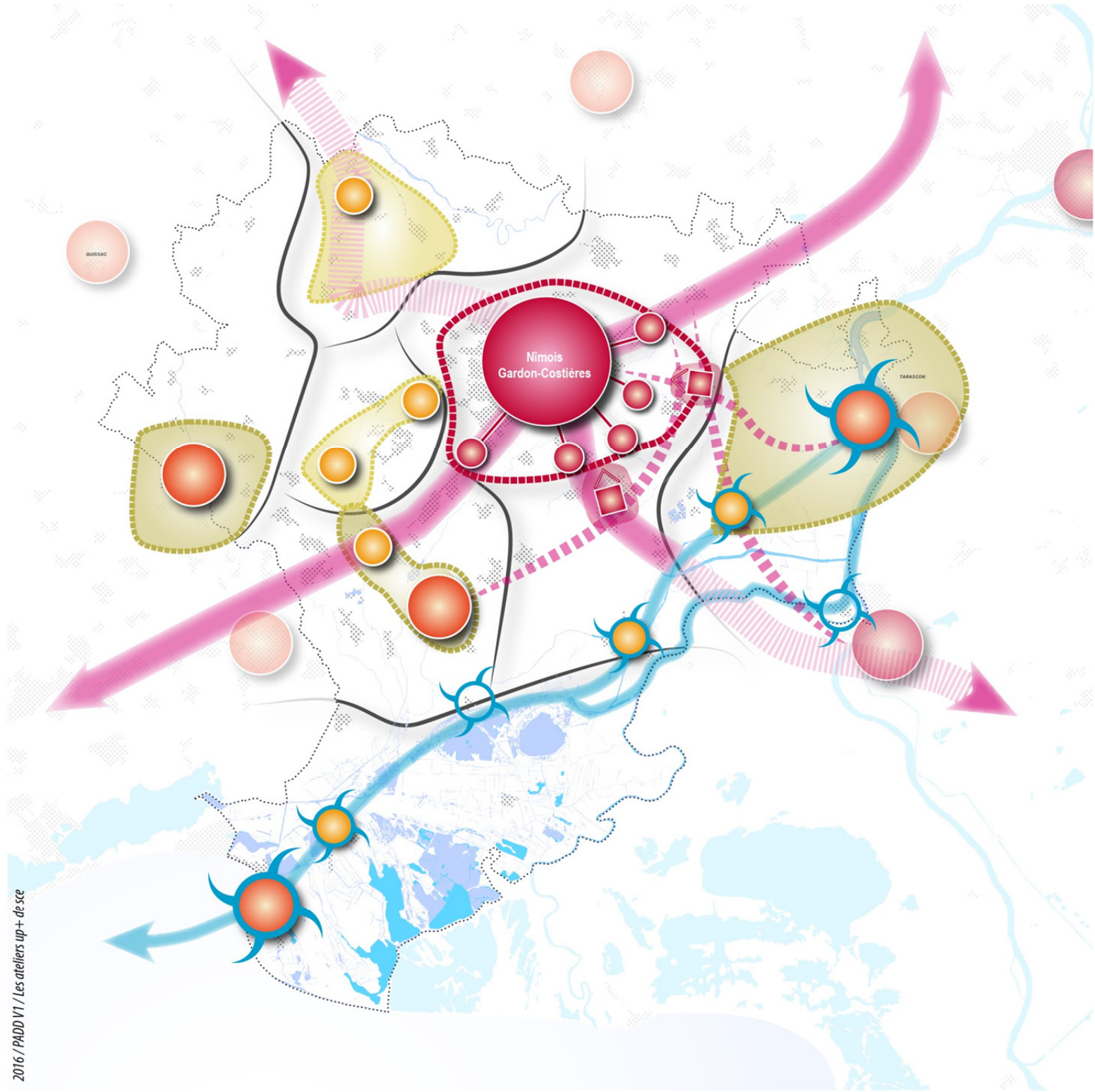
5.3 | Rééquilibrer les allocations d'espaces sur le territoire

Le souhait des élus du SCOT sur le volet économique est de ne pas concentrer la grande majorité des activités économiques sur la ville centre et sa couronne périphérique.

Les élus ont souhaité une stratégie d'aménagement reliée à l'armature urbaine, basée sur un principe de maillage territorial, adapté à partir du travail sur l'armature urbaine.

Aussi, le DOO proposera un principe de répartition du foncier économique nouveau tenant compte de ce souhait de ré-équilibrage.

A la demande des élus, le DOO précisera les conditions de priorisation des projets économiques, qui permettront de définir les projets les plus propices aux regard des objectifs économiques et généraux fixés par le SCOT.



L'armature économique du SCoT Sud Gard

- Ville centre
- Relais en couronne d'agglomération
- Pôles d'équilibre
- Pôles structurants de bassin
- Couronne de ville centre
- Aire des pôles d'équilibre
- Aire des pôles structurants de bassin
- Aire de villes d'eau en réseau
- Axe économique majeur
- Axe économique secondaire
- Axe en cours de développement à structurer
- Axe touristico-économique
- Zones de liaison entre une infrastructure de transport majorante et la ville centre

2016 / PADD V1 / Les ateliers up+ de sce

Objectif 6 | Une armature économique adossée à l'armature urbaine

6.1 | Le cœur d'agglomération

La ville centre

> Est avant tout un lieu d'accueil d'habitants et doit en contrepartie accueillir les activités présentielles nécessaires à ces populations en matière de commerces et de services ;
> Elle est aussi le lieu d'accueil des « locomotives commerciales », assurant une attractivité commerciale dans une zone de chalandise de 45 minutes à 1 heure. Ces locomotives se situent dans le centre-ville et dans des zones de périphéries mixant commerces & loisirs ;
> La ville centre est un lieu de développement de l'offre technopolitaine, c'est-à-dire des fonctions de formation, d'innovation & de recherche, au sein d'organismes publics, parapublics et d'entreprises privées. Elle est le lieu d'animation des réseaux économiques et innovants, à la fois internes au territoire, mais aussi externes (relations avec les métropoles voisines). Cette offre technopolitaine doit venir en support d'activités productives installées sur l'ensemble du territoire du SCOT ;
> Elle doit pouvoir proposer une offre d'hébergement adaptée d'une part au tourisme « classique » (patrimonial, culturel) mais aussi au tourisme d'affaires relié aux instrastructures de transport (en soutien à ses activités technopolitaines).

La couronne et les villes situées dans cette couronne :

> Ces villes doivent pouvoir accueillir et développer un niveau de commerce et de services « support d'agglomération », telle que définie dans le DAAC et à destination de leurs habitants, en adéquation avec leurs évolutions démographiques. Le DAAC précisera les conditions de localisation et d'aménagement de cette offre. Sur ces autres fonctions commerciales, notamment de portes d'entrées de l'agglomération de Nîmes et de captation des flux de domicile-travail, le DAAC précisera les orientations à donner pour les années à venir ;
> En adéquation avec la stratégie intercommunale, ces villes peuvent conforter un rôle d'accueil d'une partie des activités de la « ville centre » qui n'auraient pas pu être accueillies sur Nîmes. Il peut s'agir notamment d'offre d'hébergement, ou d'une partie de l'offre technopolitaine, à condition que ces dernières soient reliées aux infrastructures et services de transport permettant des liens forts avec la ville centre ;
> Ces villes complètent l'offre d'agglomération par une offre d'accueil d'entreprises artisanales ou de PME/PMI productives ou innovantes ;
> La couronne est un lieu privilégié pour l'accueil d'entreprises de petite logistique, qu'il s'agisse de logistique urbaine (petits transports, livraisons, colisage) ou de logistique de distribution locale. Les sites choisis pour ces activités devront avoir des conditions de desserte efficaces.
> Enfin, quel que soit le type d'offre d'accueil, il est suggéré d'étudier particulièrement le développement via la requalification et le comblement des dents creuses avant tout projet sur du foncier économique nouveau.

6.2 | Les pôles d'équilibre

Les villes « pôles d'équilibre »

> Bénéficient d'une offre commerciale « d'équilibre » telle qu'elle est définie au sein du DAAC. Il en va de même pour leur offre en matière de services aux particuliers et d'artisanat, qui doit pouvoir répondre aux besoins du bassin de population et des bassins voisins qui ne disposerait d'une offre assez développée.

> Sont un lieu privilégié pour le développement d'autres activités présentielles en dehors du commerce et des services. Par exemple, des activités culturelles, associatives, ou encore de santé, toujours liées eu développement démographique du bassin de population. Il est souhaitable que ces activités prennent place en centre-ville ou, à défaut, près d'un axe de desserte de transport en commun.
> Peuvent développer une offre tertiaire dans le tissu urbain, à destination de PME/TPE ou de télétravailleurs. Pour éviter de générer une suroffre, le développement du tertiaire

doit être réalisé de manière prudente et soumis à l'identification de porteurs de projets, ou à une étude d'opportunité validant le ou les projets.
> Peuvent fournir une offre d'hébergement touristique, en lien avec dessertes en transport en commun, des parcours touristiques, des points d'informations, et des outils de promotion touristique du territoire.
> Sont des lieux de valorisation de productions locales tant auprès de l'habitant que du touriste, via des commerces sédentaires et non sédentaires, voire des boutiques et opérations commerciales dédiées.

L'aire d'organisation économique des pôles d'équilibre

> Peut permettre d'organiser une offre de commerces et services de proximité, en accord avec les orientations prises au sein du DAAC, si ces activités n'ont pas trouvé de place dans le pôle d'équilibre ;
> Peut permettre, selon les souhaits exprimés par les intercommunalités, d'organiser une offre d'artisanat complémentaire à la ville « pôle d'équilibre », qui se trouverait en incapacité d'accueillir ces activités sur la commune. Les EPCI devront limiter le nombre de petites zones artisanales, en privilégiant la qualité d'aménagement de ces zones à leur quantité, notamment en entrée de ville et village. L'important sera qu'un artisan puisse trouver un lieu d'installation ou de développement dans un rayon de 10 minutes de route à partir de son point d'habitation.

42

6.3 | Les pôles structurants de bassin et leur aire d'organisation

Les villes « pôles structurants de bassin »

> Ces villes bénéficient d'une offre commerciale « support d'équilibre » telle qu'elle est définie au sein du DAAC. Leur offre en matière de services aux particuliers et d'artisanat doit pouvoir répondre aux besoins du bassin de population et venir en complément des pôles d'équilibre. Le développement ne se fera pas en périphérie de ville ;
> Peuvent encourager le développement d'activités culturelles, associatives, ou encore de santé, toujours liées eu développement démographique du bassin de population. Ces activités prennent place en centre-ville ;
> Peuvent développer une offre tertiaire dans le tissu urbain, à destination de TPE ou de télétravailleurs. Pour éviter de générer une suroffre, le développement du tertiaire doit être réalisé de manière prudente et soumis à l'identification de porteurs de projets, ou à une étude d'opportunité validant le ou les projets. Cette offre devra se développement principalement en centre-ville, comme par exemple, dans des « tiers lieux » dédiés ;
> Peuvent fournir une offre d'hébergement touristique, en lien avec dessertes en transport en commun, des parcours touristiques, des points d'informations, et des outils de promotion touristique du territoire.

> Sont des lieux de valorisation de productions locales tant auprès de l'habitant que du touriste, via des commerces sédentaires et non sédentaires, voire des boutiques et opérations commerciales.

Aire d'organisation des pôles structurants de bassin
> En l'absence de disponibilité foncière pour satisfaire les fonctions économiques d'un pôle structurant, il peut être accepté que d'autres communes proches suppléent à certaines fonctions pour l'accueil d'artisanat ou le maintien de quelques commerces et services de proximité.
> Les lieux choisis devront être aménagés au regard de critères de développement durable et ne pas nuire à la qualité d'entrées de villes ou de villages , notamment sur le plan paysager.

6.4 | Villes d'eau en réseau

En plus de leur rôle déjà préconisé dans l'armature urbaine, le caractère littoral et/ou fluvial de ces villes entraine d'autres orientations économiques complémentaires :

> Contraintes particulières d'aménagement à avoir quel que soit l'activité économique pour ne pas impacter la qualité des paysages, notamment des entrées de villes ou des points de vue vers ou depuis le littoral ;
> Développement autorisé d'offres touristiques visant à rallonger les durées de sujets et à diversifier les activités et services proposées aux clientèles touristiques ;
> Développement d'activités en lien avec la valorisation économique de la ressource littorale, tout en la préservant et en respectant des critères de développement durable poussés

> Présence d'une aire d'organisation qui peut permettre de ne pas raisonner uniquement à la commune, mais par groupes de communes, pour pouvoir bénéficier de l'ensemble des fonctions économiques. L'intercommunalité aura en charge l'organisation coordonnée des activités économiques sur le secteur.

6.5 | Les axes économiques

La stratégie économique va de pair avec une stratégie de valorisation économique des principaux axes passants du territoire, relié aux grandes infrastructures de transport.

Les axes économiques majeurs

Axe(s) concerné(s) : l'A9 et la partie de l'A54 entre Nîmes et L'aéroport.

> Valoriser l'axe auprès des entreprises qui en ont le plus besoin et pour lesquelles le foncier économique « bien placé » est raréfié ;

> Limiter la multiplication des grands projets et coordonner les projets sur le plan programmatique.

Axe économique secondaire

Axe(s) concerné(s) : l'A54 entre l'aéroport et Arles, la liaison Nîmes Alès. Bien que reliant des destinations majeures, le développement économique autour de ces axes reste moins important que les axes majeurs.

> Activités économiques à structurer en cohérence et le long de ces axes, et à relier aux dynamiques du cœur d'agglomération et des pôles d'équilibre ;

> Eviter la multiplication de projets et l'étalement urbain. La présence de l'axe ne justifie pas à elle seule l'attractivité économique d'un site.

Axe touristico-économique

Axe(s) concerné(s) : la « route de la mer » Gallargue/Aigues-Mortes (axe routier) et le Canal du Rhône à Sète (axe fluvial)

> Valoriser sur le plan qualitatif les portes d'entrées et de sorties vers le littoral ;

> Lieux privilégiés pour la mise en valeur des productions locales et la promotion touristique du territoire

Axe en cours de développement et à structurer

Axe(s) concerné(s) : la liaison Manduel/Beaucaire, la « route des canaux » (RD135), la liaison Arles/Bellegarde/Gare de Manduel-Redessan.

Ces espaces sont en développement, parfois « anarchique » (au grès des opportunités foncières), mais demeurent bien positionnés sur des axes passants.

> Activités économiques à structurer le long de ces axes, et à relier aux dynamiques de la ville centre

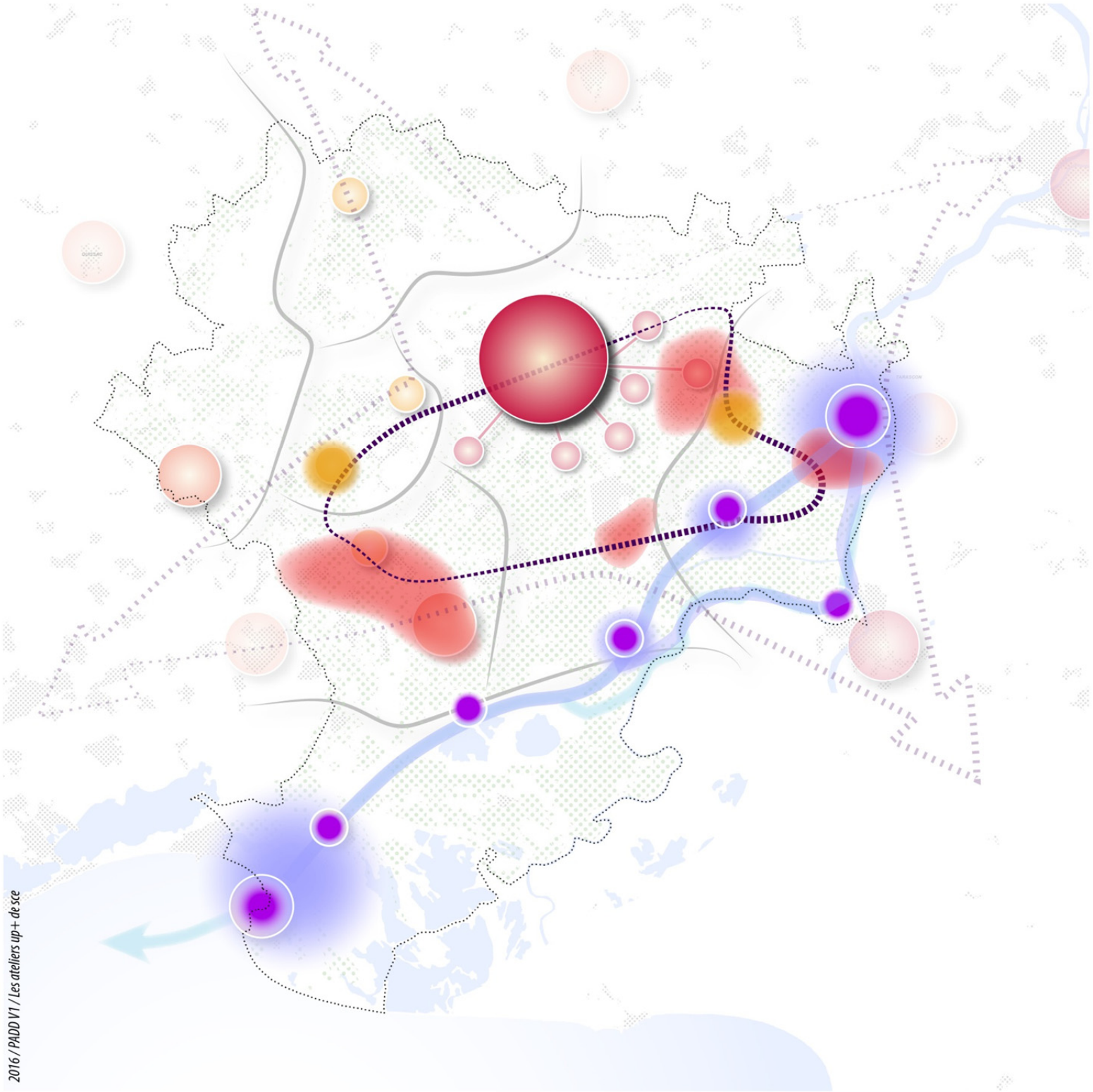
> Eviter la multiplication des projets. La présence de l'axe ne justifie pas à elle seule l'attractivité économique d'un site. Tout développement économique sur ces axes devra être justifié par des carences en foncier sur les axes économiques majeurs et secondaires (tant sur le plan quantitatif que qualitatif).

Zones de liaison entre une infrastructure de transport majorant et la ville centre.

Axe(s) concerné(s) : secteur Magna Porta (de Nîmes à Manduel/Redessan), secteur Nîmes Garons.

> Réalisation de programmation autour des espaces Gare et Aéroport

> Eviter la multiplication des projets et l'étalement urbain à l'intérieur de ces zones



2016 / PADD V1 / Les ateliers up+ de sce

Logiques de compétivité du territoire

Encourager l'économie de la connaissance

- Secteurs principaux dédiés à la formation, l'innovation et la R&D
- Secteurs secondaires dédiés à la formation, l'innovation et la R&D
- Coopération métropolitaine et territoriale

Produire et valoriser les ressources

- Secteurs de valorisation et d'expérimentation en matière d'économie littorale et fluviale
- Secteurs prioritaires pour la production agricole du territoire
- Secteurs prioritaires pour l'accueil et l'accompagnement de PME et ETI industrielles
- Rayonnement technopolitain au profit d'activités productives

Objectif 7 | Spatialiser les grands secteurs liés à la compétitivité du territoire : produire, innover, capter les flux extérieurs

7.1 | Encourager l'économie de la connaissance

La logique d'organisation spatiale

Il s'agit de prévoir ici l'accueil et l'organisation d'activités qui produisent du savoir, et qui sont en capacité de fournir des ressources cognitives aux entreprises productives du territoire. Nous pourrions nommer l'ensemble de ces activités « activité technopolitaines », regroupant :

> Les organismes de formation, publics ou privés, initiales ou continue ;

> Les organismes de recherche, publics (et adossés aux organismes de formation) ou privés (laboratoires, départements innovations d'entreprises) ;

> Les organismes et lieux « outils » pour le partage et le transfert de compétences et de savoirs : pôles de compétitivité, plateformes technologiques, showroom technologiques, fab labs…. ;

> Les centre de décisions stratégiques de PME, ETI ou Grand groupes ;

> Les bureaux d'études techniques ou d'ingénierie

> Les lieux de mise en réseau des acteurs (conférences, séminaires, ateliers etc…) ;

> Les offres immobilières dédiées : pépinières innovantes, hôtels d'entreprises innovants, technopoles, CEEI etc…

Dans le cadre de la stratégie économique SCOT 2030, l'objectif est **de structurer une offre d'accueil sur quelques sites dédiés, accueillant plusieurs dizaines d'acteurs de manière à créer des effets de réseau**. De plus, cette offre devra correspondre aux **logiques de spatialisation (critères d'implantations) de ces activités**, à savoir :

> Etre à 20/25 minutes maximum du cœur d'agglomération, avec une forte proximité d'infrastructure de transports de voyageurs, notamment des dessertes en transports publics pour faciliter les déplacements des salariés, des partenaires, des relations d'affaires, des relations d'innovation ;

> Disposer d'offres complètes « clés en main »: foncier économique, immobilier d'entreprises, services aux entreprises, services aux salariés et un cadre d'implantation valorisant (paysagement, qualité architecturale, qualité d'insertion dans l'espace…) ;

> Etre à proximité de lieu et d'évènements qui permettent d'être mis en réseaux avec des acteurs économiques et institutionnels, notamment au carrefour de 3 activités : "Recherche/Formation/Entreprises" ;

> Bénéficier d'effets de polarisation : être prêt des clients, des concurrents, des partenaires.

> Bénéficier des démarches de marketing territorial car l'image du territoire, c'est aussi une partie de l'image de l'entreprise.

Les secteurs proposés en cœur d'agglomération

> La partie Sud Est Nîmoise, secteur déjà concerné par ces activités, autour du Parc Georges BESSE et de son environnement proche.

> Le centre-ville de Nîmes, notamment autour du Triangle-Gare

> Eventuellement, selon les projets de développement travaillés (en matière de transport, de requalification, de mutation), la porte Ouest pourrait, en partie répondre à l'accueil d'activités de ce type.

> Le grand projet MAGNA PORTA, dont les contenus généraux sont en cours d'étude, est assis sur des objectifs précis. Il s'agit en effet d'imaginer le futur pôle économique en plaçant l'agriculture au cœur du projet. Cette approche alternative du développement sera la particularité forte de MAGNA PORTA qui entend favoriser une mixité harmonieuse des activités industrielles, tertiaires, touristiques avec le secteur agricole. La valorisation du terroir sera recherchée aussi à travers la réalisation d'un grand équipement exploitant les potentialités de la future gare TGV. Il est prévu d'implanter sur MAGNA PORTA une plateforme technologique ayant vocation à ancrer le territoire dans une dynamique

d'innovation. A travers la mise en valeur du RD999, MAGNA PORTA a vocation à devenir le trait d'union entre Nîmes, la ville centre, et la future gare TGV de Manduel/Redessan.

Un autre secteur proposé hors cœur d'agglomération

Les élus du SCoT ont souhaité qu'un autre secteur, situés en dehors du Cœur d'Agglomération, puisse venir contribuer à l'accueil d'activités technopolitaines.

> Sur le site du Bois de Minteau, projet de longue date, sur lequel sont prévus plusieurs milliers de m² d'immobiliers tertiaires, à destination d'entreprises innovantes et d'organismes de formation.

Pour autant, sa faisabilité est conditionnée à des variables et ses contours, notamment en termes de programmation, ne sont pas totalement définis à ce jour. Ce projet est inscrit comme **secteur à enjeux,** et devra être représenté devant le bureau du SCOT une fois affiné, et être en compatibilité avec les éléments de stratégie économique proposés dans le PADD.

46

L'enveloppe foncière représentée sera à retirer de l'enveloppe globale allouée à l'économie. Ceci pourrait redemander des arbitrages avec d'autres sites autorisés, mais qui dont la réalisation pourrait être remise en question par le développement du Bois de Minteau.

7.2 | Produire et Valoriser

La logique d'organisation spatiale

La stratégie économique SCOT 2030 met fortement en avant la nécessité de développer l'économie productive, notamment en ciblant des acteurs économiques de taille intermédiaire ou supérieure en capacité, de participer à la structuration du tissu productif. Ces activités « productives » pourraient être déterminées comme telles :

> PME/ETI/Grandes entreprises de production > équipementiers, maintenance industrielle, transformation de produits, fabrication de pièces ou de machines, fabrication de produits à destination du particulier etc….. Ces entreprises peuvent être « 100% productives », mais peuvent aussi être organisées sur un même site avec des fonctions de production et d'innovation.

> Logistique industrielle > logistique adossée ou à proximité d'un site industriel (entreposage, stockage, emballage)

> Exploitation de ressources locales et première transformation

Les principaux domaines d'activités stratégiques concernés sont les suivants :

- Santé et Silver Economie, au sens productif du terme : production d'équipements, outils de e-santé, de télémesure, domotique….
- Agriculture
- Agro-alimentaire
- Artisanat/BTP/Eco construction
- Energies renouvelables
- Environnement et Gestion des risques
- Maintenance aeronautique
- Activités littorales

L'objectif est de structurer d'ici 2030 une offre d'accueil sur quelques sites dédiés adaptée aux logiques de critères d'implantations de ces activités, à savoir :

> Etre près du bassin de compétences : salariés, cotraitance, fournisseurs, prestataires en ingénierie et études, maintenance ;

> Etre à proximité de la ressource à valoriser ou prêt d'un axe permettant de s'approvisionner et de livrer, en tenant compte des délais et de la nature des transports (parfois exceptionnels). La multimodalité est de plus en plus recherchée ;

> Disposer de grands sites (plusieurs ha)

> Avoir des solutions par rapport à des contraintes techniques parfois importantes (réseaux, hauteur de bâtiment, traitements des effluents, rejets …)

> Etre en capacité de faire évoluer le site selon le développement de l'entreprise (programmé sur plusieurs années).

> Disposer territorialement d'une offre d'accompagnement à la création et au développement d'entreprise, ainsi que d'une offre d'animation économique. Cette offre devra être comprise dans l'offre d'accueil proposée par les EPCI.

Les secteurs proposés correspondant à ces critères concernant l'activité industrielle :

> Certaines portes d'entrées de l'agglomération Nîmois (notamment Marguerittes et Grézan), sur lesquelles l'offre existe déjà, avec des capacités d'extension ;

> Le secteur Mitra/Aéroport St Gilles, également déjà thématisé en ce sens, et avec des possibilités de développement

> La sortie A9 Gallargues le Montueux, si le choix est fait par les élus d'allouer leurs espaces disponibles à de l'activité productive, comme c'est déjà le cas en partie sur la zone Pôle Actif existante. Le secteur s'étends jusqu'aux zones d'activités de Vauvert, qui pourrait également être une solution d'implantation pertinente, même si l'accès à l'A9 est moins rapide.

> Le Bassin Beaucairois, notamment le secteur Domitia. La zone CNR, en maîtrise foncière privée, constitue une réserve de long terme en l'absence de projet concret à ce jour.

Concernant le projet Coste Rouge, sa présence sur un axe « en structuration », son développement peut être envisagé sous conditions :

> D'une part, sur le volet industriel, sous condition de raréfaction de l'offre foncière sur les projets cités ci-dessus

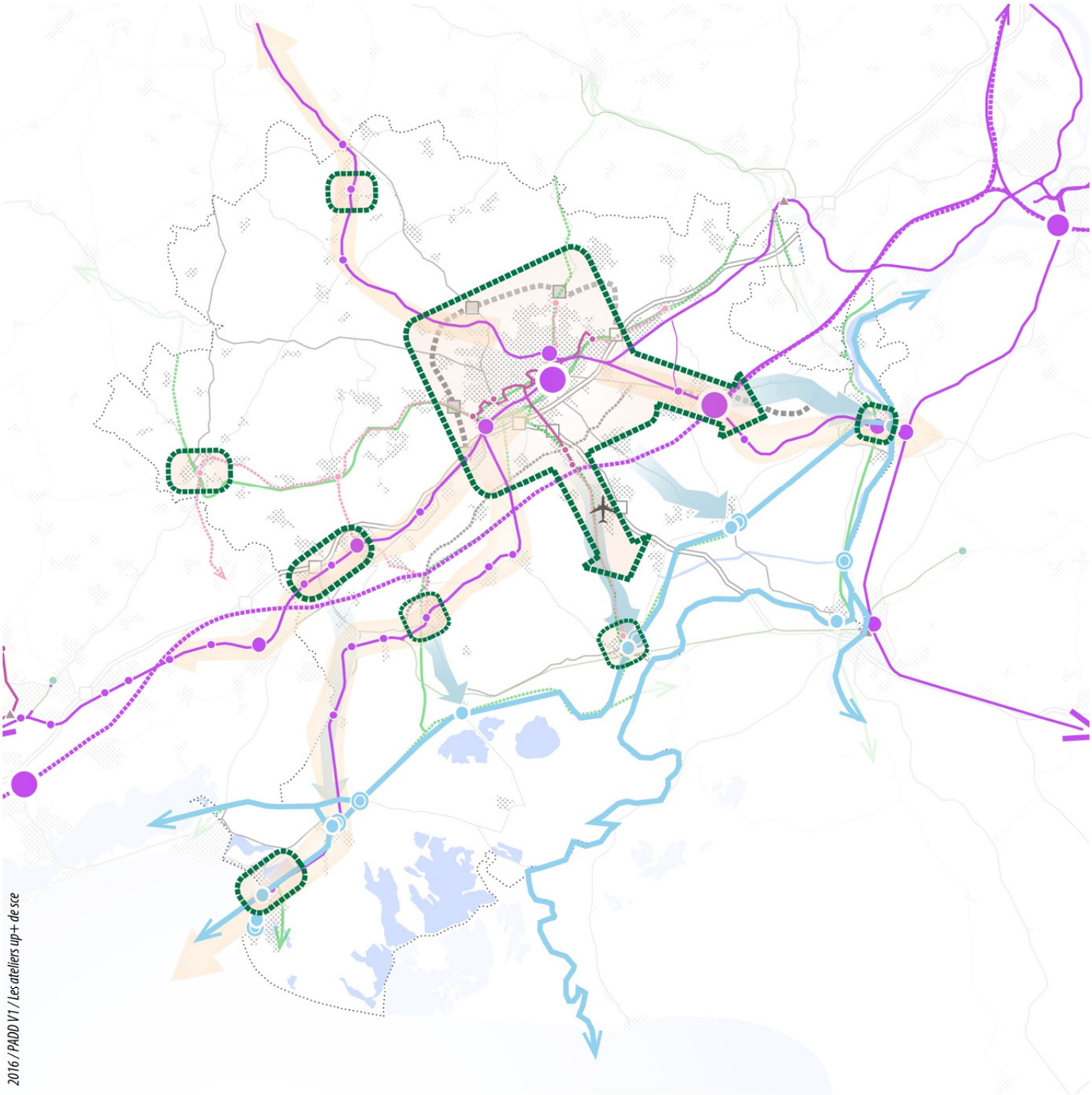
> D'autre part, sur un volet de petits productions, artisanat et services, répondant aux besoins locaux, et dans l'arbitrage à faire par l'EPCI se son « aire d'organisation » pour ce type de projets.

Les secteurs proposés correspondant à ces critères concernant l'activité littorale

Au-delà du rôle touristique et touristico-commercial qui peut être attribué au littoral, les communes situées au bord de la mer ou le long du Canal du Rhône à Sète peuvent aussi être des lieux favorables pour des activités productives en lien avec l'exploitation de la ressource maritime et fluviale. C'est déjà le cas avec les salins du midi. Le SCOT pourrait se fixer pour ambition d'asseoir différentes pistes de valorisation productive autour de l'eau et de ressources maritime comme par exemple : valorisation des produits de la mer, irrigation, utilisation de la ressource « eau » en soutien à l'activité productive, « clean tech » autour de l'eau et du littoral….

48

Axe 4 |
Un territoire en « réseaux »



2016 / PADD V1 / Les ateliers up+ de sce

Le réseau des mobilités

Prioriser les actions en faveur de l'amélioration de la desserte TC

- Ligne à Grande Vitesse
- Etoile ferroviaire à fort potentiel de renforcement des services de transports publics
- Gare TGV de Nîmes et Manduel-Redessan
- Gares à aménager en PEM
- Autres gares de l'étoile ferroviaire
- Gares FRET uniquement
- Transport en commun urbain en site propre existant et projeté
- Parking-Relais existant ou en projet connecté au TCSP urbain
- Axes d'amélioration de la performance Bus
- Parking-Relais existant ou en projet connecté au réseau de Bus
- Aéroport de Nîmes Alès Camargue Cévennes

Compléter le réseau viaire pour le rendre plus efficace

- Voie de transit d'intérêt intercommunales / relations entre les bassins de vie
- Voies de liaisons intercommunales
- Projet de contournement nord de Nîmes (moyen terme)
- Projet de contournement nord de Nîmes (long terme)
- Echangeur existant / en projet
- Projet de renforcement viaire

La navigation fluviale & nautique : une spécificité à valoriser

- Canal de navigation à valoriser
- Port existant ou en projet (pêche ou nautique)
- Port en projet et en extension

Rabattement des axes routiers sur les ports

Vers une trame dédiée aux modes actifs à «grande échelle»

- Voies vertes existantes ou à créer

Les « interfaces » stratégiques

- Les interfaces multimodales : portes d'entrées du territoire

Les corridors urbains

- Les corridors d'intensification urbaine adossés à l'étoile ferroviaire

Préambule : une mobilité à organiser à plusieurs échelles

Le territoire du SCoT, grâce à ces infrastructures (un aéroport, 2 autoroutes, une gare TGV en cours de réalisation), mais aussi de par sa position stratégique à la jonction entre l'axe rhodanien et le bassin méditerranéen est plutôt bien desservi.
Pour autant, sa topographie et le caractère diffus de son urbanisation ont rendu difficile l'irrigation du territoire. La desserte de certains secteurs diffus et éloignés est plus complexe et coûteuse que d'autres secteurs plus denses. De plus, la congestion du trafic aux portes d'entrée de la ville centre de ce territoire est un réel risque pour l'économie comme pour la santé et le bien être des habitants.

Mais si le territoire du SCoT Sud Gard est déjà bien connecté vers l'extérieur par l'air, la mer, le chemin de fer et les autoroutes, il est nécessaire aujourd'hui de penser le schéma des transports d'un bout à l'autre, jusqu'aux points de destination des usagers.

La difficulté de mise en œuvre d'une offre de transport public performant relève d'un manque de moyen des collectivités pour financer les infrastructures et services adaptés. A l'inverse, il est difficile de rentabiliser un système de transport sur un territoire caractérisé par l'éparpillement de son urbanisation.

Le territoire bénéficie d'une étoile ferroviaire qui irrigue une majeure partie des différents bassins de proximité du territoire. Cette étoile constitue une véritable opportunité pour proposer une offre alternative et efficace à la voiture particulière.
Le SCoT entend s'appuyer sur le potentiel de renforcement de cette étoile ferroviaire par des services plus performants pour mettre en œuvre les conditions nécessaires à rassembler, autour des nœuds ferroviaires, un poids de population suffisant pour permettre, sur le long terme, d'améliorer l'offre de services.

L'étoile ferroviaire n'irrigant pas tous les territoires du ScoT, elle doit être complétée par des dispositifs plus légers pour irriguer l'ensemble du territoire.
Élaborer un schéma de mobilité adaptée aux caractéristiques du territoire à la fois diffuse, polycentrique est un enjeux de première importance.

Le SCoT entend fixer les orientations nécessaires visant la mise en cohérence, dans un espace qui garde son hétérogénéité propre, les déplacements à l'échelle nationale comme à l'échelle infra-communales, les déplacements des personnes et le transport logistique.

Objectif 1 | Les échelles de la mobilité du territoire Sud Gard : vers une stratégie de développement de l'offre en transport en commun performante…

Une réflexion sur les 3 échelles dans lesquels s'imbriquent les modes de vie de ce territoire, a été menée de façon à travailler dès aujourd'hui la clarification et la hiérarchisation du réseau de transport en commun global, actuel, puis la structuration du réseau futur. Ces 3 échelles de déplacements, se complètent et interagissent en permanence l'une avec l'autre.

> **Un réseau « régional ou supra-territorial »**, qui permet au territoire d'être connecté à la Grande Région Occitanie, et aux grandes aires urbaines alentours (Aix-Marseille, Toulon, Avignon, Montpellier), et dont le territoire du SCoT est le centre de gravité. Il répond à des besoins, à une échelle sub-régionale des affaires, mais aussi des loisirs et du tourisme. Les infrastructures qui l'irriguent sont conséquentes, mais soit inachevées soit insuffisamment exploitées, optimisées et visibles à l'heure actuelle pour être suffisamment efficaces pour rivaliser avec la voiture particulière...

52

Au niveau national et international, la LGV Méditerranée complétée par le contournement Nîmes-Montpellier (2017) et la Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur (2030) permettent des liaisons vers Lyon, Paris, Bruxelles, Londres, Francfort, Barcelone, Gênes…

L'aéroport Nîmes-Alès-Camargue-Cévennes reste également une porte d'entrée essentielle pour la métropole et son environnement régional. L'enjeu dans les années à venir sera de venir connecter encore davantage l'aéroport au réseau de transport public territorial afin de proposer une offre de déplacement intégrée entre tous les modes. Son positionnement, face à l'offre des aéroports de Montpellier et Marseille devra contribuer à placer le territoire Sud Gard dans la dynamique économique européenne et lui garantir la pérennité de son développement.

Au niveau régional, l'artère principale repose sur la voie SNCF Montpellier-Nîmes et se prolonge vers les gares TGV de Manduel/Redessan (en projet) et Avignon. Avec l'ouverture prochaine du contournement Nîmes-Montpellier (2017), la LGV Méditerranée trouvera une nouvelle vocation régionale et viendra délester le réseau "historique" (voies classiques), elles permettent de renforcer les services voyageurs TER sur ces voies et d'envisager de nouveaux sillons pour le fret.

> **Un réseau « territorial »** qui correspond à l'irrigation nécessaire de ce grand territoire. Il répond déjà à des besoins de mobilité quotidiens pour beaucoup (domicile-travail, domicile-étude, achats ou loisirs occasionnels…), mais pas pour tout un chacun. Il gagnera fortement en lisibilité, en optimisation, en efficacité et en accessibilité, s'il est repensé en coordination (définition des dessertes) et unifié (tarification, communication) à l'échelle du territoire.

Le réseau territorial s'appuie quasi-essentiellement sur l'étoile ferroviaire historique qui irrigue le territoire.

Convergeant vers la gare centrale de Nîmes, ce réseau a pour vocation de devenir le support d'une offre de services de transports optimisés, renforcés et coordonnés de manière à inciter à l'usage des transports publics.

Les polarités génératrices de flux n'étant pas systématiquement positionnées à proximité des axes ferroviaires, le dispositif ferroviaire devra être complété par une offre de transports en commun plus « légère » (qui peut combiner des techniques très différentes comme les bus à haut niveau de service, les cars interurbains ou tout autre offre de service de transport collectif performant). Ceci afin de répondre aussi bien de manière plus fine aux besoins de déplacements à l'échelle urbaine que de proposer un mode de déplacement plus rapide à l'échelle territoriale.

L'axe Caveirac-Sommières ainsi que les connexions entre Calvisson-Vergèze et Vauvert sont deux itinéraires justifiant d'une réflexion sur la mise en œuvre d'un transport en commun performant.

Les navettes fluviales sont enfin un mode de déplacement collectif qui pourrait être envisagé sur le territoire en complément de l'étoile ferroviaire. Ce système présente l'avantage de compléter l'offre de transport en commun et d'attirer une nouvelle clientèle sur le réseau multimodal. Cette offre alternative pourra être étudiée en complément des offres structurantes dites « territoriales ».

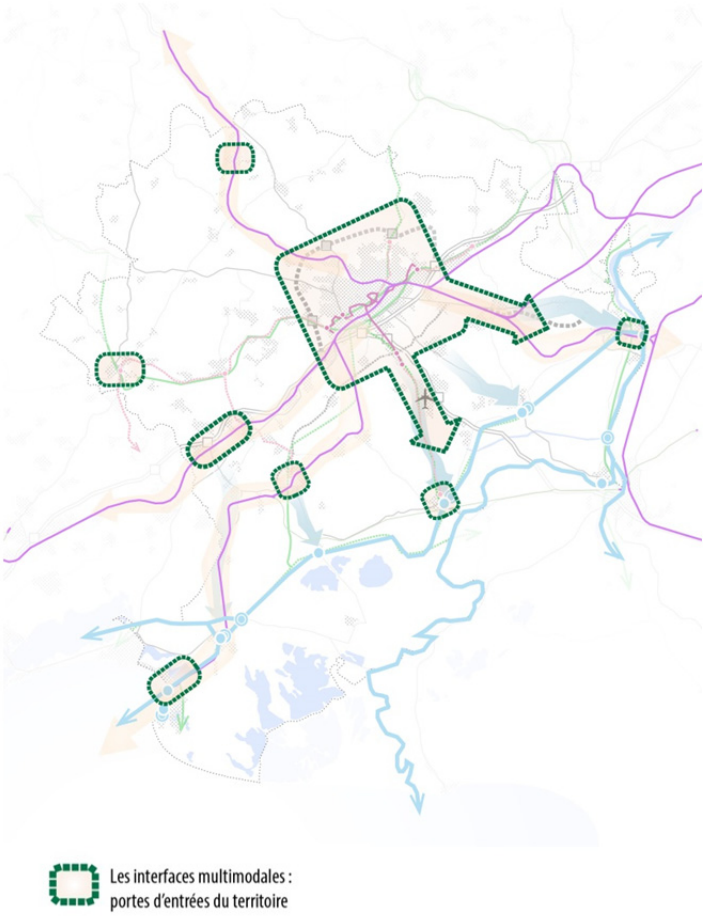
> **Un réseau « local »,** qui répond à la réalité diffuse de ce territoire, mais aussi à l'enjeu des déplacements de proximité au sein de chaque bassin (achats quotidiens, scolarité,

sociabilités, emplois ou loisirs de proximité…), qui resteront quantitativement les plus nombreux. Il est aussi le réseau «secondaire » qui permet de donner sens et de mieux rentabiliser le réseau territorial notamment en proposant une offre coordonnée (incluant dans sa définition, certains «parkings relais », point d'entrée du réseau de transport public, pour permettre une irrigation fine de l'ensemble des types de zones habitées...). Il est donc un point essentiel des réflexions à mener en matière de transport.

L'enjeu à l'échelle du territoire du SCoT Sud Gard est d'assurer les liaisons sur les derniers kilomètres. Le traitement de cet enjeu est essentiel pour assurer une réponse crédible à la demande de déplacement. C'est le maillon essentiel pour parfaire l'aménagement territorial de manière globale. Plusieurs outils sont proposés à l'échelle du territoire Sud Gard pour inciter à la considération de cet enjeu de desserte local :

> **La réflexion sur le développement d'une offre de transport en commun à l'échelle de chacun des bassins de proximité**. Combinée au réseau territorial (étoile ferroviaire principalement), une offre complémentaire permettra d'irriguer, au départ de chaque polarité, l'ensemble des villes et villages du bassin. Cette offre devra être envisagée en cohérence avec les caractéristiques de chacun des bassins (bus interurbain, transport à la demande, etc…). cette réflexion pourra être menée dans le cadre de PDU ou de Plan Locaux de Déplacements.

> **Les interfaces multimodales** ont pour ambition d'assurer une rupture de charge confortable et lisible entre les différents modes de transport, et donc de favoriser la mobilité locale. Les interfaces multimodales sont implantées sur les lieux stratégiques des axes de desserte en transport public et en interconnexion avec les autres modes (route, air, mer et canal). Ils deviennent ainsi un élément de visibilité de la mobilité territoriale mais aussi peuvent être vecteur de lisibilité des ressources que proposent le territoire (offre touristique, de loisirs, commerces, etc) : lieu de jonction entre mobilité locale et mobilité territoriale ou régionale et un lieu d'attraction et de rayonnement sur leur environnement local.



Les interfaces multimodales : des secteurs à enjeu d'intermodalité

Objectif 2 | Compléter le réseau viaire pour faciliter les déplacements et limiter les saturations

Dans la perspective d'optimiser les investissements sur le réseau routier au bénéfice d'une réduction des déplacements automobiles et d'organiser le report modal vers les modes alternatifs à la voiture particulière, il s'agit d'assurer :
> La lisibilité des itinéraires,
> De limiter les créations de voirie et d'optimiser l'efficacité et le recalibrage des infrastructures existantes par de nouvelles mesures d'exploitation : sites propres transports collectifs, voies dédiées au covoiturage, exploitation différenciée de la voirie dans le temps, etc.

La saturation des axes pénétrant de la ville centre sont un vrai frein à son attractivité économique mais aussi impactant pour la santé publique. Les projets de contournement ouest et nord de Nîmes prévus dans le 1er projet de SCoT sont donc maintenus dans le cadre de ce projet. Le contournement Ouest et sa connexion au réseau autoroutier est prioritaire.

54

Le réseau viaire du territoire Sud Gard doit enfin être renforcé pour améliorer les déplacements entre les bassins et notamment pour améliorer les connexions entre l'Est et l'Ouest du territoire sans traverser la ville-centre, notamment pour accéder au futur pôle gare de Manduel-Redessan. Le chemin des Canaux doit, en ce sens, être restructuré de façon à pouvoir assurer un rôle de transit. D'autres axes viaires assurant ce rôle de connexion et reliant les différentes polarités du territoire entre elles pourront également être consolidées (RD6572, RD3…).

Le réseau viaire projeté

Objectif 3 | Accompagner et valoriser l'offre portuaire maritime et fluviale du territoire

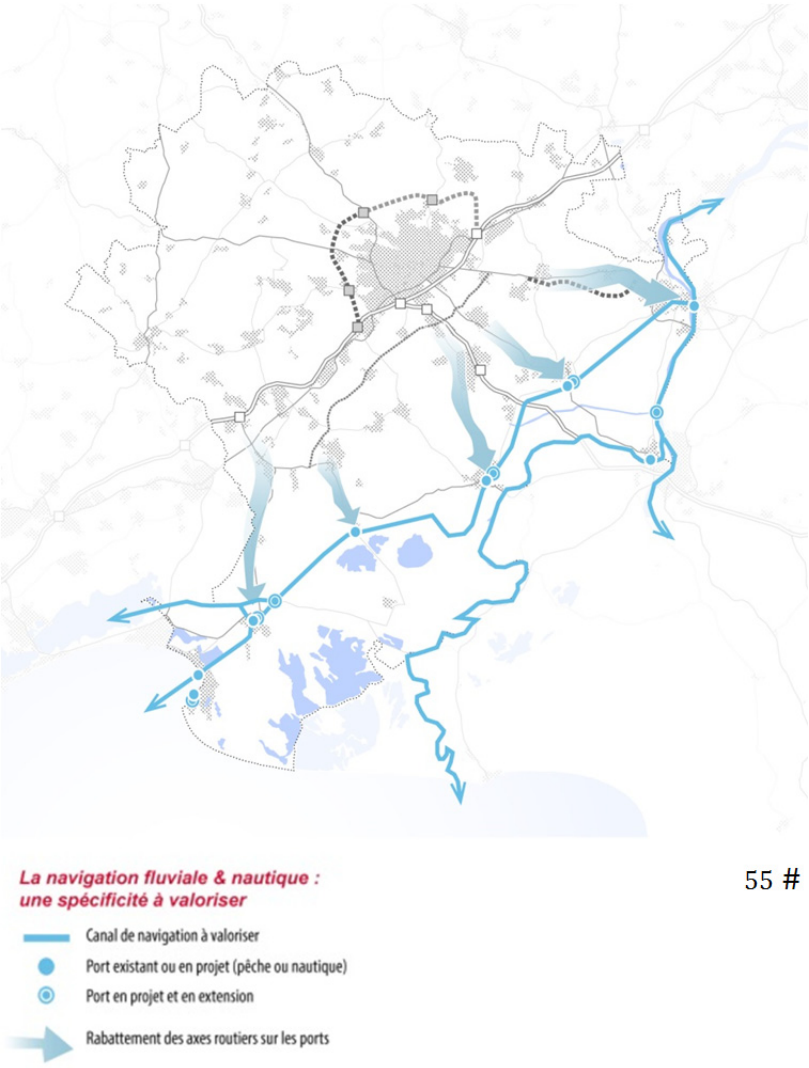
Le Sud Gard possède une façade maritime et des canaux navigables sur lesquels une offre en équipements portuaires est aujourd'hui existante et que le SCoT entend renforcer et valoriser :

> En appui au développement économique et touristique du territoire, une offre maillée et connectée en port de plaisance maritime et fluviaux doit être organisée à l'échelle de l'ensemble du territoire et en relation avec les territoires voisins (notamment en connexion avec le Rhône et le canal du Rhône à Sète). Cette offre s'appuiera sur les ports existants sur le territoire (Ports du Grau du Roi, Aigues-Mortes, Saint-Gilles, Beaucaire, Bellegarde et Gallician) qui devront être requalifiés, optimisés et mieux intégrés à la ville, mais aussi sur les ports en projet (Fourques, Saint-Laurent d'Aygouze).

> La vocation prioritaire de port de pêche devra être garantie pour le port de Pêche du Grau-du-Roi.

> L'offre en matière de loisirs légers (kite-surf, voile, etc.) devra être renforcée et organisée dans une logique de limitation des conflits d'usage et de cohérence avec la sensibilité des milieux ;

> Enfin, dans une logique de valorisation de la filière nautique et des activités de loisirs littorales, il paraît indispensable de permettre le développement d'activités économique dédiées. Les secteurs littoraux étant très contraints dans leurs capacités de développement, ces développements économiques pourront s'organiser au sein d'un Hinterland qui s'étendra le long des grands axes de communication qui donnent accès à cet espace littoral (notamment le long de la RD979 ou de la RD6113).



Les ports en réseau du territoire et leur hinterland potentiel

Objectif 4 | Promouvoir et faciliter les modes de déplacements alternatifs au sein des bassins

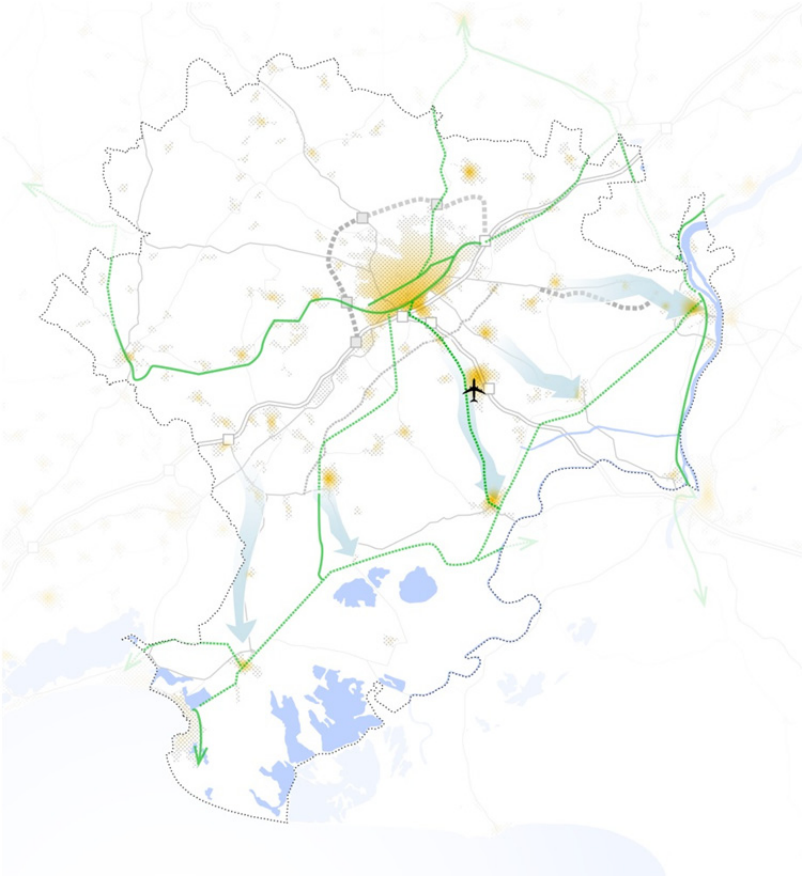
La mobilité sur le territoire et en particulier dans les bassins de proximité est principalement marquée par l'automobile. Malgré les grandes distances qui séparent les extrémités du territoire, les déplacements doux prennent tout leur intérêt dès lors qu'on organise le fonctionnement urbain à l'échelle des bassins de proximité, plus favorable en distance à la pratique de modes alternatifs à la voiture particulière tel que le vélo.

Le développement des réseaux de déplacements doux organisés autour des polarités pour les déplacements du quotidien doit être promu en identifiant un maillage de voirie de courte distance, connecté au réseau de transports en commun territorial, et assurant le confort, la sécurité, la convivialité et la continuité des itinéraires. Même si cette alternative apparaît parfois comme difficile sur certains territoires, elle reste néanmoins un enjeu sur l'ensemble du territoire Sud Gard, notamment pour les déplacements de proximité ou en complément d'autres modes de déplacements si elle s'accompagne de mesures volontaristes adaptées à chaque échelle du territoire.

56

Elle implique notamment un partage de la voirie moins favorable à l'automobile, un développement des réseaux cyclables et une amélioration des accès et du stationnement des vélos dans les gares et les pôles d'échange.

> En parallèle et à une échelle territoriale ou supra-territoriale, de grands itinéraires doux doivent être proposés pour faciliter les relations entre chaque bassin et venir compléter un maillage de pistes cyclable urbaines permettant ainsi de pénétrer les villes pour faciliter l'accès à leur centre-ville et aux différents sites d'intérêt. Grâce à ce réseau complet et maillé, l'ensemble des déplacements à vélo sont facilités et encouragés pour des déplacements en liaison avec les interfaces multimodales, ou plus simplement pour des déplacements domicile-travail, domicile-loisirs, domicile-commerces, et la desserte des établissements scolaires… Il y a là une réelle opportunité de développer le réseau cyclable à l'échelle du territoire et de rendre le vélo concurrentiel par rapport à la voiture, sur des distances pouvant aller jusqu'à une vingtaine de kilomètres.



Une trame cyclable « territoriale…

Objectif 5 | Proposer les conditions nécessaires à une nouvelle pratique du territoire

En parallèle de la stratégie d'amélioration de l'offre, il est important de proposer des outils pour « réguler » les mobilités au sein du territoire. En effet, le «simple» investissement ne sera pas suffisant pour optimiser les infrastructures publiques, il faut en parallèle créer des conditions pour favoriser la mobilité volontariste souhaitée.

La disponibilité foncière, les faibles contraintes géographiques et l'attrait de la maison individuelle se conjuguent aux effets du marché immobilier pour amplifier le mouvement d'expansion urbaine. Un des objectifs centraux du SCoT est la meilleure utilisation de l'espace. Pour cela, une attention toute particulière doit être apportée à l'articulation entre le développement urbain des territoires et les choix réalisés en matière de desserte en transports collectifs. L'intensification urbaine doit être entendue comme l'augmentation raisonnable et raisonnée du nombre d'habitants, d'emplois et de services dans des espaces définis. À l'heure de la sobriété énergétique, cette intensification urbaine est primordiale pour engager un véritable report modal de l'automobile vers le réseau de transports en commun et privilégier la vie de proximité.

> Dans le cœur d'agglomération, espace historiquement dense, l'intensification urbaine autour des lieux d'interconnexion des axes de transports de desserte fine est privilégiée (axes de desserte en TCSP existant ou en cours de réflexion).

> Autour des centralités desservies par le réseau territorial de transport en commun performant (l'étoile ferroviaire), ainsi qu'aux carrefours de ce réseau, nœuds d'interconnexion qui devront être considérés comme des nouveaux lieux de centralité, l'intensité urbaine devra aussi être privilégiée : il s'agit des corridors urbains. Aussi, plus qu'une intensification urbaine, c'est une densification conséquente qu'il faut envisager autour des principaux nœuds d'interconnexion structurants du réseau (gares et nœuds d'interconnexion principaux).

Pour les communes du territoire qui ne sont pas connectées à ce réseau territorial à fort potentiel de renforcement des services publics. Elles sont de manière générale peu denses, monofonctionnelles (pour les plus éloignées) ou faiblement pourvues en fonctions urbaines. Ces caractéristiques génèrent une augmentation des distances des trajets entre les arrêts des moyens publics et les points d'intérêts locaux.

La solution proposée est alors de favoriser la création de « micro-centralités » au sein des villages non connectés au réseau de transport territorial, dont l'objectif est de revitaliser la vie du village. Ceci consiste à la création de points d'intérêts locaux de petites tailles, temporaires ou permanents tels que des évènements à l'air libre, des magasins éphémères, des bibliothèques ou expositions etc.

Ces micro-centralités permettront surtout d'organiser les flux de transports originellement dispersés et de rendre possible la planification d'un système de mobilité promouvant les modes de déplacements doux ou à faible impact (minibus collectifs en transport à la demande par exemple). Ces points d'attraction deviennent ainsi le support d'un système de mobilité légère et durable, en connexion avec la polarité du bassin et relié au réseau territorial. Le village peut alors bénéficier d'une meilleure accessibilité et de liaisons avec la polarité et le cœur d'agglomération tout en conservant son aspect péri-urbain.

58

TABLE DES MATIERES

SOMMAIRE 3

Préambule 5

1 OBJECTIF FEDERATEUR : maintenir le cadre de vie du territoire… 5

1 IMPERATIF : s'appuyer sur l'identité composite du territoire..... 5

1 REALITE : un développement inéluctable mais un encadrement à prévoir pour en limiter les impacts sur le cadre de vie… 5

1 AMBITION : renforcer son rôle de « porte d'entrée » de la Région Occitanie et de « carrefour » entre le couloir rhodanien et l'arc méditerrannéen 6

1 déclinaison du projet dans le temps…6

Axe 1 | Un territoire de ressources..... 7

Objectif 1 | Préserver le socle environnemental et paysager du territoire 9

1.1 | Objectif : Préserver l'armature verte et bleue du Sud du Gard : la valoriser pour renforcer la qualité du cadre de vie 9

1.2 | Favoriser l'appropriation des espaces de la trame verte et bleue par les acteurs et les usagers (y compris les zones exposées au risque…) 10

1.3 | Préserver et valoriser les « vecteurs paysagers » du territoire 10

Objectif 2 | Maintenir les espaces agricoles comme « supports » d'une activité agricole productive et éviter leur surconsommation par l'éparpillement des développements urbains 11

Objectif 3 | Préserver et gérer de façon durable les ressources du territoire..... 13

3.1 | Proposer un projet respectueux de la ressource en eau 13

3.2 | Les cours d'eaux comme vecteurs de « connexions » et de découverte du territoire..... 14

3.3. Préserver la qualité des eaux... 14

3.4 | Promouvoir la sobriété énergétique..... 14

3.5 | Limiter la consommation foncière du territoire..... 15

3.6 | Anticiper et répondre aux besoins en eau potable en cohérence avec la ressource locale 16

3.7 | Favoriser une utilisation économe et rationnelle des matériaux afin de préserver les ressources et de éviter le recours à l'importation 16

Axe 2 | Un territoire organisé et solidaire 17

PREAMBULE : proposer un projet qui conjugue le global et le local où comment l'organisation territoriale peut être une source de préservation des identités et aménités locales mais aussi de « continuités »… 19

Des Bassins aux continuités…..... 19

Objectif 1 | S'appuyer sur les bassins de proximité pour moduler les dynamiques socio-démographiques et la production de logements..... 23

Objectif 2 | Faire évoluer l'armature territoriale du SCoT 1 pour l'adapter aux dynamiques observées (développement de certains territoires, renforcement de certaines communes etc…) 25

Objectif 3 | Changer les modes de construction des villes et villages du territoire pour favoriser des projets d'excellence urbaine et environnementale et ainsi améliorer la qualité du paysage urbain 27

Objectif 4 | Des cœurs de ville à protéger, revaloriser, repeupler, réactiver… 28

Objectif 5 | Une limitation de la consommation foncière par mobilisation des ressources des tissus urbains existants et des projets d'extensions économes en espace 29

Objectif 6 | Diversifier l'offre en logements sur le territoire..... 29

Axe 3 | Un territoire « actif » 31

Objectif 1 | Bâtir une stratégie économique SCOT 2030 : se positionner et faire évoluer le modèle économique. 33

59 #

1.1 | Se positionner à l'échelle extra-régionale comme un territoire pivot, autour de 13 grands domaines d'activités 33

1.2 | Produire et Innover, éviter de tout miser sur l'économie présentielle 33

1.3 | Valoriser l'agriculture comme une activité productive à part entière..... 34

Objectif 2 | Avoir une stratégie commerciale qui répond aux besoins estimés et qui s'accorde avec l'armature urbaine. 34

2.1 | Avoir une armature commerciale en lien avec l'armature urbaine. 35

2.2 | Laisser la possibilité de se développer une autre offre commerciale structurante 36

Objectif 3 | Fixer des critères de localisation préférentiels des commerces 36

3.1 | Des critères de localisation préférentiels 36

3.2 | Des orientations qui devront être approfondies dans le DAAC 36

60

Objectif 4 | Mettre en place une véritable stratégie de développement touristique 38

4.1 | Conforter et développer les piliers des destinations touristiques 38

4.2 | Créer et/ou conforter des destinations relais et de pôles d'équilibre touristiques 38

4.3 | Lier les sites dans un projet global de territoire 38

4.4 | Accompagner la montée en qualité du parc d'hébergements touristiques 38

4.5 | Confirmer les actions engagées autour du tourisme durable..... 39

Objectif 5 | Guider la stratégie d'aménagement économique via des principes généraux 39

5.1 | Revoir les allocations d'espaces entre les différentes activités économiques du territoire 39

5.2 | Consommer l'espace économique de manière raisonnée et cohérente 39

5.3 | Rééquilibrer les allocations d'espaces sur le territoire 39

Objectif 6 | Une armature économique adossée à l'armature urbaine..... 41

6.1 | Le cœur d'agglomération..... 41

6.2 | Les pôles d'équilibre 41

6.3 | Les pôles structurants de bassin et leur aire d'organisation 42

6.4 | Villes d'eau en réseau 42

6.5 | Les axes économiques 43

Objectif 7 | Spatialiser les grands secteurs liés à la compétitivité du territoire : produire, innover, capter les flux extérieurs 45

7.1 | Encourager l'économie de la connaissance 45

7.2 | Produire et Valoriser 46

Axe 4 | Un territoire en « réseaux » 49

Préambule : une mobilité à organiser à plusieurs échelles 51

Objectif 1 | Les échelles de la mobilité du territoire Sud Gard : vers une stratégie de développement de l'offre en transport en commun performante… 52

Objectif 2 | Compléter le réseau viaire pour faciliter les déplacements et limiter les saturations 54

Objectif 3 | Accompagner et valoriser l'offre portuaire maritime et fluviale du territoire 55

Objectif 4 | Promouvoir et faciliter les modes de déplacements alternatifs au sein des bassins..... 56

Objectif 5 | Proposer les conditions nécessaires à une nouvelle pratique du territoire 57

TABLE DES MATIERES 59

Sod
SUD GARD