



SENÎM

**DEPARTEMENT DU GARD
VILLE DE NIMES**



**SOCIETE D'EQUIPEMENT DE NIMES
ET SA REGION**

**ZONE D'AMENAGEMENT CONCERTÉ
DE LA GARE CENTRALE**

**P.L.U. applicable à l'intérieur
du périmètre de la ZAC**

MODIFICATIF N° 1

au PAZ approuvé par DCM du 20 décembre 1999

NOTE COMPLÉMENTAIRE A L'ETUDE D'IMPACT

Le Commissaire Enquêteur

Philippe NADAUD



P.L.U. applicable à l'intérieur du périmètre de la ZAC de la "Gare Centrale "

créée par délibération du Conseil Municipal du 26 avril 1999

MODIFICATIF n°1

au Plan d'Aménagement de la Zone

approuvé par Délibération du Conseil Municipal du 20 décembre 1999

NOTE COMPLEMENTAIRE A L'ETUDE D'IMPACT

I - INTRODUCTION

Afin de permettre l'adaptation de l'aménagement urbain – ZAC de la Gare Centrale - aux évolutions de sa réalisation technique mais aussi aux orientations de développement commercial de Nîmes, la ville de Nîmes souhaite modifier certains éléments du plan et du règlement de cette zone.

Dans le cadre de cette modification n°1 du Plan local d'Urbanisme applicable à l'intérieur du périmètre de la ZAC, il est nécessaire de produire une note complémentaire au dossier d'étude d'impact de la ZAC.

Cette note complémentaire ne constitue pas une réactualisation de l'étude d'impact, dans le sens où elle n'étudie pas un nouveau contexte physique.
Par contre, elle examine les intentions nouvelles, dues à l'évolution du projet comme au perfectionnement du programme, et mesure l'impact de ces dispositions.

Ainsi, seront listées, dans un premier temps, les modifications apportées au projet.
Ensuite, seront présentées, dans cette note, les répercussions éventuelles de ces modifications sur les effets des éléments du projet sur l'environnement local et si cela s'avérait nécessaire les éventuelles mesures réductrices complémentaires qui devraient être prises.



NOTE COMPLÉMENTAIRE A L'ETUDE D'IMPACT DE LA ZAC GARE CENTRALE



Juillet 2002



1.	<u>INTRODUCTION</u>	3
2.	<u>MODIFICATIONS APPORTEES AU PROGRAMME DE LA ZAC GARE CENTRALE</u> ..	3
2.1.	<u>Elargissement de la plate forme intermodale</u>	3
2.2.	<u>Harmonisation de la hauteur des bâtiments</u>	3
2.3.	<u>Obligation de créer une galerie pour tous les rez-de-chaussée</u>	4
2.4.	<u>Obligation d'un point haut de toiture continu sur l'ensemble de la zone</u>	4
2.5.	<u>Obligation d'un traitement uniforme de la rive de toiture</u>	4
2.6.	<u>Réduction de la constructibilité potentielle</u>	4
2.7.	<u>Création d'une zone spécifique en îlot 4</u>	4
2.8.	<u>Suppression des axes d'interruption de bâti et percées visuelles</u>	5
2.9.	<u>Implantation d'un projet à vocation d'intérêt public</u>	5
2.10.	<u>Implantation possible d'un parking sous le mail central</u>	5
2.11.	<u>Modification de l'économie générale du projet</u>	5
3.	<u>ANALYSE DES EFFETS DES NOUVEAUX ÉLÉMENTS DE PROJET</u>	6
3.1.	<u>Effets temporaires entraînés par l'opération</u>	6
3.2.	<u>Effets sur la population</u>	6
3.3.	<u>Effet sur les activités</u>	6
3.4.	<u>Effets sur les déplacements des piétons et de la circulation automobile</u>	6
3.5.	<u>Effets sur les transports en commun</u>	6
3.6.	<u>Effets sur le stationnement</u>	7
3.7.	<u>Effets sur les réseaux</u>	7
3.8.	<u>Effets sur le bâti actuel et le patrimoine</u>	7
3.9.	<u>Effets sur le tissu urbain et paysager</u>	7
3.10.	<u>Effets sur la végétation</u>	7
3.11.	<u>Effets sur le bruit</u>	7
3.12.	<u>Effets sur la qualité de l'air</u>	8
3.13.	<u>Effets sur l'hydraulique</u>	8
3.14.	<u>Effets sur la pollution des sols et du sous-sol</u>	8





1. INTRODUCTION

Dans le cadre de l'enquête publique liée à l'adoption du P.L.U (Plan Local d'Urbanisme) de la ville de Nîmes et de l'intégration des documents relatifs à la Z.A.C de la Gare Centrale à ce nouveau document, il est nécessaire de produire une note complémentaire au dossier d'étude d'impact de la Z.A.C. Son objectif est de rendre conforme le programme au regard d'éléments nouveaux et des récentes modifications de projet.

Cette note complémentaire ne constitue pas une réactualisation de l'étude d'impact, dans le sens où elle n'étudie pas un nouveau contexte physique. Par contre, elle examine des intentions nouvelles, dues à l'évolution du projet comme au perfectionnement du programme et mesure l'impact de ces dispositions.

Ainsi, seront listées, dans un premier temps, les modifications apportées au programme. Ensuite, seront présentés, dans cette note, les effets des nouveaux éléments du projet sur l'environnement local ainsi que les éventuelles mesures réductrices.

2. MODIFICATIONS APORTEES AU PROGRAMME DE LA ZAC GARE CENTRALE

L'évolution du projet, la traversée de la gare routière par les TCN, la réduction de hauteur maximale des bâtiments et du programme immobilier, demandée par la Municipalité ont apporté des modifications au projet initial.

Ces modifications n'ont aucune incidence sur le périmètre de la Z.A.C, ni sur les principes qui en ont guidé le programme. Elles portent essentiellement, sur la consolidation de la plate-forme intermodale et sur l'affirmation d'un quartier du centre ville élargi.

Ces modifications se traduisent par les points suivants :

2.1. Elargissement de la plate forme intermodale

L'emprise de la plate-forme intermodale publique est portée à 61 mètres de largeur (l'emprise initiale était de 55 mètres). Cet élargissement permettra l'aménagement d'une voie de bus en site propre autorisant le passage de trois lignes et la création d'un trottoir de 3 mètres bordant les façades Nord de la zone.

2.2. Harmonisation de la hauteur des bâtiments

Le développement du parti architectural a conduit à l'harmonisation des hauteurs des bâtiments de manière à créer un réel quartier de centre ville.

La hauteur maximale des bâtiments passe de la côte NGF 62 à la côte NGF 60,65.





Cette hauteur devient hauteur obligatoire pour tous les bâtiments (à l'exception de la Cité Judiciaire qui pourra être « objet architectural » en elle même).

Ainsi, le programme immobilier est réduit d'un étage : sur les îlots Nord, les bâtiments seront désormais de R+5, au lieu de R+6 comme prévu initialement ; à l'inverse, les bâtiments de la Pointe du Triangle gagneront des étages.

Cette mesure permet à la fois :

- de construire un réel quartier de centre ville et non plus un espace de transition entre Ecusson et «derrière les ponts»,
- d'aérer une emprise au sol qui, si la SHON autorisée avait été construite, aurait été sur-occupée.

2.3. Obligation de créer une galerie pour tous les rez-de-chaussée

Afin de créer une zone ombragée et à l'abri des intempéries le long des boutiques, l'aménagement d'une galerie de 3 mètres de profondeur pour tous les rez-de-chaussée, le long du mail central, est obligatoire.

2.4. Obligation d'un point haut de toiture continu sur l'ensemble de la zone

Le niveau haut des planchers hauts devra se trouver à la côte NGF 60,65 sur tout le triangle.

2.5. Obligation d'un traitement uniforme de la rive de toiture

Les rives de toiture seront traitées de manière identique : une pergola légère qui vient parfaire la construction. Cette mesure sera appliquée à tous les bâtiments du programme immobilier.

2.6. Réduction de la constructibilité potentielle

La constructibilité potentielle autorisée initialement était de 88 700 m².

Aujourd'hui, elle prévoit 78 000 m² (incluant les demandes administratives telle l'implantation de la Cité Judiciaire, de la CCI ou encore l'implantation du centre des congrès ou d'un équipement d'intérêt public).

Cette réduction affecte principalement le programme de commerces (qui doit concilier développement commercial consolidé du centre ville et nouveau projet commercial sur l'îlot Grill).

2.7. Création d'une zone spécifique en îlot 4

Le rez-de-chaussée de cette zone est partiellement constructible de manière à préserver et dégager des perspectives et à créer une transparence.

L'emprise au sol sous ce bâtiment (hormis les points d'appui et d'accès au bâtiment en hauteur) pourra ultérieurement être rendue publique.





2.8. Suppression des axes d'interruption de bâti et percées visuelles

Le principe de réalisation commerciale en plateau rend caduque, la plupart des «ruptures» urbanistiques. Ainsi, les axes d'interruption de bâti et percées visuelles seront supprimés. Seule la percée visuelle de l'axe Feuchères sur tout le triangle et celles de l'îlot 4 sur l'avenue Général Leclerc mettant en relation cet îlot logement avec le quartier d'habitat individuel à l'Est du triangle, seront conservées.

2.9. Implantation d'un projet à vocation d'intérêt public

Il est prévu d'aménager un centre de congrès à proximité de la zone spécifique de l'îlot 4, aménagement qui pourrait participer de la forte structuration de la pointe du Triangle.

2.10. Implantation possible d'un parking sous le mail central

Il s'agit d'un parking pouvant mixer public et privé. Les places de stationnement, exigées réglementairement, ne peuvent toutes être construites sous leurs îlots respectifs, en raison des zones polluées et de la nature des sols ; de plus, le fonctionnement du quartier pourrait nécessiter des places complémentaires.

2.11. Modification de l'économie générale du projet

L'économie générale du projet en terme de recettes dues à la vente de charges foncières sera sensiblement modifiée.

Une diminution du montant de cette rubrique est prévisible. Cependant, elle sera sans doute moins importante que ce que laisseraient soupçonner les chiffres issus du bilan initial : les charges foncières 2002 sur lesquelles on raisonne aujourd'hui, sont plus élevées que celles de 1999 (date du bilan initial).



3. ANALYSE DES EFFETS DES NOUVEAUX ELEMENTS DE PROJET

3.1. Effets temporaires entraînés par l'opération

La superficie constructible étant diminuée, on peut s'attendre à une réduction de la période de travaux qui se traduira par une réduction des nuisances au voisinage (bruit, poussières, difficultés de circulation...). Cet effet s'avèrera positif pour les habitants des quartiers environnants et les usagers du centre-ville de Nîmes.

3.2. Effets sur la population

La réduction de la surface hors œuvre nette entraînera une réduction de la capacité d'accueil des populations. Ainsi, la future population résidente est estimée à environ 600 personnes au lieu des 750 personnes initialement envisagées.

En revanche, les différents changements impliquent une augmentation du nombre de personnes employées par rapport à celui existant à l'heure actuelle. Ainsi, la Z.A.C Gare Centrale bénéficiera d'une attractivité diurne.

3.3. Effet sur les activités

En réduisant la superficie constructible destinée aux commerces de 52,9 %, le projet induit une modification sensible de la fonction commerciale de la Z.A.C.

Cette nouvelle programmation correspond plus aux tendances de développement commercial du centre ville.

La réduction de la constructibilité s'accompagne de demandes d'implantations administratives (cité judiciaire) et d'équipements d'intérêt public (centre de congrès).

Ainsi la Z.A.C. de la Gare Centrale devrait se positionner comme un secteur d'activités dynamique au sein de Nîmes et du département du Gard.

3.4. Effets sur les déplacements des piétons et de la circulation automobile

La modification de l'activité diurne entraînera une diminution des déplacements piétons et de la circulation automobile tels qu'initialement prévu.

Par ailleurs l'élargissement des emprises de la plate-forme intermodale assurera de meilleures conditions de circulation automobile (distinction voie bus/ voie véhicules particuliers) et de déplacements des piétons (création d'un trottoir).

3.5. Effets sur les transports en commun

Les effets sur la circulation des transports en commun sont très positifs. En effet, l'élargissement de la plate-forme intermodale permettra de créer un site propre au transport, ce qui favorisera la fluidité et la sécurité de leur déplacement.

La qualité du service public sera ainsi fortement améliorée.





3.6. Effets sur le stationnement

L'exploitation du sous sol du mail central autorise la création d'un parking d'environ 800 places de stationnement.

La création de ce parking permettrait de palier aux manques de places de stationnement qui n'auraient pu être construites sous les îlots, en raison des zones polluées et de la nature des sols.

3.7. Effets sur les réseaux

Aucune modification majeure n'est à attendre.

3.8. Effets sur le bâti actuel et le patrimoine

Aucun effet supplémentaire n'est à attendre.

3.9. Effets sur le tissu urbain et paysager

L'adoption d'une hauteur constante des bâtiments -la hauteur maximale ayant été diminuée- permettra une meilleure affirmation du projet envisagé dans son environnement urbain et paysager. Elle favorisera la « prolongation du centre ville » jusqu'au Sud de la Z.A.C de la gare centrale représenté par la pointe du triangle.

L'ensemble de la Z.A.C. de la Gare Centrale a bénéficié de la recherche d'un parti architectural de grande qualité, combinant à la fois esthétique et fonctionnalités, en réponse aux exigences en terme d'activités, d'équipements et d'habitat.

3.10. Effets sur la végétation

Aucune incidence sur la végétation n'est à attendre.

3.11. Effets sur le bruit

Le passage de trois lignes de bus urbains en plate-forme intermodale constitue une contrainte supplémentaire, à la fois en terme de liaison piétonne entre Parvis Sud et mail central et en terme acoustique.

Toutefois, le traitement du Parvis et de sa liaison au sud donne clairement la priorité aux piétons. L'élargissement de la plate-forme devrait « contrebalancer » l'incidence du passage des bus urbains sur les niveaux de bruit en façade des habitations. De plus, le projet prévoit peu ou pas de logements en façade Nord.

Globalement, la diminution de la superficie constructible, en particulier destinée aux activités commerciales, pourra entraîner une baisse des nuisances acoustiques engendrées initialement par les flux piétonniers et surtout automobiles.





3.12. Effets sur la qualité de l'air

La baisse de fréquentation du secteur aura un effet positif sur la qualité de l'air. On peut ainsi s'attendre à une réduction minime de la pollution de l'air sur l'ensemble du secteur concerné.

3.13. Effets sur l'hydraulique

Les transparences hydrauliques imposées dans le projet initial seront respectées et maintenues dans ce nouveau projet modifié.

3.14. Effets sur la pollution des sols et du sous-sol

Aucune incidence sur la pollution des sols et sous-sols n'est à attendre.