



ENSEMBLE, CONSTRUISONS
LE TERRITOIRE DE DEMAIN

CONSEIL SYNDICAL

PROCES VERBAL SOMMAIRE DE LA SEANCE DU LUNDI 26 JUIIN 2017

N° d'ordre : 101

Approuvé le : 11 OCT. 2017 *à l'unanimité*

PROCES VERBAL SOMMAIRE DU CONSEIL SYNDICAL
SEANCE DU LUNDI 26 JUIN 2017

Etaient présents(es) (23)

Philippe GRAS, *Président*

André BRUNDU, Bernard CLEMENT, Jean-Jacques GRANAT, Jean-François LAURENT, Fabienne RICHARD, *Vice-Président(e)s présent(e)s*

Vincent ALLIER, Nadine ANDREO, Laurent BURGOA, Marianne CREPIN, Marie-Reine DELBOS, Gilles DONADA, Alex DUMAGEL, Jean-Baptiste ESTEVE, Michel FEBRER, Marie-Françoise MAQUART, Vivian MAYOR, Maurice MOURET, Murielle NEPOTY, Thierry PESENTI, Bernard PRADIER, Jacky REY, Olivier RIGAL, *Conseillers(ères) syndicaux(ales) présent (e)s*

Etaient représentés(ées) (8 pouvoirs)

René BALANA, donne pouvoir à Jean-Baptiste ESTEVE ; Maryan BONNET donne pouvoir à Jean-François LAURENT ; Pilar CHALEYSSIN, donne pouvoir à Jacky REY ; Marc FOUCON donne pouvoir à Philippe GRAS ; Bernadette POHER donne pouvoir à Michel FEBRER ; Jacky RAYMOND donne pouvoir à Vincent ALLIER ; Catherine ROCCO donne pouvoir à Jean-Jacques GRANAT ; Pierre MAUMEJEAN donne pouvoir à Marielle NEPOTY.

Etaient excusés(ées), absents(es) (57)

Pierre GAFFARD-LAMBOND, Juan MARTINEZ, Laurent PELISSIER, Gaëtan PREVOTEAU, *Vice-Président(e)s absent(e)s*

William AIRAL, Marie-Paule ARMAND, Joseph ARTAL, Sonia AUBRY, Jean-Pierre BONDOR, Jacques BONHOMME, Sylvie COMPEYRON, Ivan COUDERC, Robert CRAUSTE, Nathalie CREPIN, Jean-Paul CUBILIER, Alain DALMAS, Jean DENAT, Jean-Luc DESCLOUX, Alain DUPONT, Arthur EDWARDS, Eline ENRIQUEZ-BOUZANQUET, Richard FLANDIN, Marilynne FOULLON, Philippe FOURNIER-LEVEL, Jean-Pierre FUSTER, Michel GABACH, Maurice GAILLARD, Gérard GIRE, Pascal GOURDEL, Théos GRANCHI, Robert HEBRARD, Michaël MANEN, Antoine MARCOS, Guy MAROTTE, Pierre MARTINEZ, Jean-Claude MAZAUDIER, Michel MISSOT, Olivier PENIN, Nicole PERRAU, Corine PONCE-CASANOVA, Thierry PROCIDA, Marie-France RAINVILLE, Serge REDER, Jean-Noël RIOS, Sophie ROULLE, André SAUZEDE, Guy SCHRAMM, Jean-Rémy SOLANA, Jean-Marc SOULAS, Joël TENA, Jean-Michel TEULADE, Gilles TIXADOR, Frédéric TOUZELLIER, Gilles TRAUJLET, Lucien VIGOUROUX, Joël VINCENT, Muriel VOLLE-ROGEL, *Conseillers(ères) syndicaux(ales) excusé(e)s ou absent(e)s*

Membres afférents : 88 Membres en exercice : 88

Le lundi 26 juin 2017 à 18h30, s'est réuni à Nîmes, au bâtiment du Colisée 1, le Conseil Syndical du Syndicat Mixte du Schéma de Cohérence Territoriale du Sud du Gard, dûment convoqué le lundi 19 juin 2017.

Début de la séance : 18h35

Désignation d'un(e) secrétaire de séance : Monsieur **Michel FEBRER**

N°	TITRE DE LA QUESTION
1	<p><u>Débat sur le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du futur SCOT Sud Gard</u></p> <p><u>RAPPORTEUR</u> : Monsieur Philippe GRAS, Président</p> <p>Monsieur Philippe GRAS, Président : Je vous rappelle qu'à la suite de la délibération qui avait été adoptée au cours du précédent mandat en 2013, qui avait prescrit la révision du SCOT de 2007 et défini les modalités de la concertation. Grâce au concours du Bureau d'études SCE et du Bureau d'études Ecovia, nous avons travaillé à l'élaboration d'un PADD. Nous avons l'obligation d'organiser un débat sur ce PADD, en cours de procédure et avant l'arrêt du projet de SCOT, qui sera mis à l'enquête publique. C'est donc ce débat qui est à l'ordre du jour. Il s'agit bien d'un débat. Il ne s'agit pas d'approuver le PADD. Il n'y a pas de vote qui sanctionne ce débat mais évidemment chacun est libre de s'exprimer et je vous invite à le faire tous sans aucune retenue. S'agissant de ce PADD, on ne va pas vous en faire une présentation synthétique puisqu'on l'a abondamment commenté, soit dans les ateliers, soit au sein du Bureau du SCOT. Simplement, il vous sera fait, toute à l'heure, par le Bureau d'études SCE un commentaire des principales cartes, qui sont des images très parlantes et qui sont une bonne base de départ pour le débat. Je rappellerai simplement qu'il y a eu de nombreux, outre les ateliers, groupes de travail etc.... qui ont été réunis à notre initiative, auxquels ont participé de nombreux élus et de nombreux agents et également les PPA (personnes publiques associées), outre cela, il y a eu des navettes, des allers-retours, entre le SCOT d'une part, les EPCI et les communes, d'autre part. Cela a permis de trancher sur les principaux débats qu'ont suscités l'élaboration de ce PADD, notamment la croissance démographique. Le taux de croissance à 1%, qui était le taux moyen proposé dans les ateliers de travail sur la population, sur la démographie et sur l'habitat. C'est ce taux moyen qui a été reconnu comme pertinent après vérification des taux de croissance d'ici 2030, fournis par chacune des communes.</p> <p>Le deuxième débat que nous avons eu était sur la trame verte et bleue. Là-dessus, nous sommes arrivés à un consensus. Je vous rappelle que cette TVB a été construite à partir du schéma régional de cohérence écologique, plus connu sous le nom de SRCE. Ce SRCE peut être complété sans aucune limite en ajoutant des corridors et des réservoirs de biodiversité, mais il peut aussi être revu à la base, en réduisant une protection ou en la supprimant, à condition bien évidemment d'en justifier, puisque ce document doit être pris en compte. Ce qui vous a été transmis avant cette séance, est le fruit de ces échanges avec chaque Etablissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI) membres et chaque commune.</p> <p>Le dernier principal débat est celui relatif au développement économique, très lié à l'armature urbaine. Là aussi je pense que ce qui va être présenté aujourd'hui est le fruit d'un consensus.</p> <p>Voici les propos liminaires que je voulais tenir.</p> <p>Monsieur Ramora, je vous cède la parole pour commenter quelques cartes et ensuite j'ouvre le débat.</p>

Monsieur Sébastien Ramora, Responsable SCE : Merci monsieur le Président. Effectivement je vais être très synthétique puisque ce PADD on l'a présenté effectivement plusieurs fois. Peut-être revenir sur des points un petit peu clés. Tout d'abord, la structure du PADD qui vous a été transmis. Un PADD qui est détaillé en quatre grands axes stratégiques.

Le premier axe : **Un territoire de ressources** – qui aborde l'ensemble des thématiques, relatif aux ressources naturelles, à l'environnement, au paysage. On y retrouve un certain nombre de thématiques à travers l'armature verte et bleue du territoire, les objectifs en matière de préservation du paysage, des ressources, du changement climatique et sa prise en compte

Un deuxième grand axe : **Un territoire organisé et solidaire** – qui permet d'aborder un certain nombre de problématiques lié à la solidarité territoriale, en matière de production de logements. C'est dans ce chapitre là que l'on définit les orientations en matière d'équilibre de production de logements à l'échelle des quatre-vingt communes, que l'on propose une nouvelle armature urbaine (je vous montrerai la cartographie juste après) et que l'on propose justement un projet pour essayer de faire en sorte que demain, le développement résidentiel puisse être fait en cohérence avec le développement des services sur le territoire et en particulier, des services de transport.

Un troisième grand axe permet de développer l'ensemble des thématiques relatif au **développement économique**, puisqu'après avoir parlé du développement résidentiel, il est important de proposer des outils en matière de production d'emplois sur le territoire, puis combattre le chômage qui est aujourd'hui existant. Donc, on retrouve une proposition de stratégie de développement économique qui aborde un certain nombre de thématiques et en particulier le tourisme, le développement des filières et puis le besoin en matière d'urbanisation liés à l'activité économique.

Et puis un dernier axe permet d'aborder l'ensemble des thématiques relatif aux déplacements, même si cette thématique est déjà beaucoup abordée dans la partie solidarité, puisqu'on est vraiment dans une logique de proposer un projet qui rapproche les bassins de vie, les bassins d'emploi, par une amélioration des déplacements et une nouvelle proposition en matière de schéma de déplacement à l'échelle à la fois territoriale mais aussi supra territoriale ; en proposant des objectifs en matière de déplacement tout mode, évidemment en transport collectif, mais aussi une amélioration des circulations automobiles et puis un développement des infrastructures liées au déplacement en mode doux.

Alors rapidement je vais passer une première cartographie peut-être, sur la trame verte et bleue. Monsieur le Président en a parlé tout à l'heure. Un travail qui a été réalisé par l'agence d'urbanisme, qui est synthétisé à travers cette cartographie. Un travail qui a été d'ailleurs beaucoup plus précis, qui a été transmis aux EPCI et qui est encore en cours de travail dans la précision. Cette carte a été synthétisée pour intégrer le PADD, puisque le travail plus précis, lui, viendra après s'intégrer dans le document prescriptif du SCOT qui est le Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO).

Donc là une première cartographie, qui synthétise les orientations en matière d'armature verte et bleue du territoire. On y retrouve évidemment les grands réservoirs de biodiversité, l'ensemble des connexions écologiques qui sont porteurs du fonctionnement écologique du territoire. Et puis, on y retrouve également des éléments plus patrimoniaux, notamment les garrigues de Nîmes, qu'on ne retrouve pas forcément dans le SRCE, mais qui sont pour autant partie prenante de cette fonctionnalité écologique. On y retrouve le dernier élément qui est le tissu agricole, qui, malgré qu'il soit émietté sur le territoire, contribue aussi au fonctionnement écologique du territoire du sud du Gard.

Une autre cartographie, peut-être pour passer sur le deuxième axe. Tout à l'heure je parlais de la question sur la solidarité et puis de l'armature urbaine. Il y a un gros travail qui a été fait depuis le SCOT n°1, qui a pris pas mal de temps. Pour lequel il y a eu encore des modifications et des ajustements il y a peu de temps. C'est la volonté justement de mettre à jour l'armature urbaine telle qu'elle était définie dans le SCOT 1, pour aller vers une armature qui soit beaucoup plus

encadrante en matière de développement urbain.

Pour rappel en fait, depuis le SCOT 1, on s'est rendu compte que les développements urbains avaient tendance à s'éparpiller sur le territoire avec du coup un impact relativement néfaste sur la consommation foncière, mais aussi néfaste sur la protection des espaces naturels et la préservation des espaces agricoles, avec un mitage assez important et puis il y a un développement assez important sur beaucoup de communes qui n'avaient pas aujourd'hui forcément la capacité d'accueil, ni les services suffisants pour pouvoir accueillir cette population. Donc l'idée c'était vraiment de pouvoir réfléchir à une armature beaucoup plus encadrante qui permette demain de mieux diriger, qui soit aussi accompagnée d'un cortège de réglementation, d'orientations, que l'on retrouvera dans le DOO, qui permettront in fine de garantir que cette armature, et bien, puisse véritablement guider demain les projets urbains sur le territoire Sud Gard et que ce développement urbain puisse correspondre à la volonté de chacun des élus, qui ont été aussi traduit dans cette armature. Donc on se retrouve avec une armature en deux temps :

En premier temps : l'idée de travailler, non pas à l'échelle des quatre-vingt communes, mais de redéfinir des sous-bassins plus à l'échelle d'une logique de proximité. D'ailleurs nous avons appelé ça des « bassins de proximité ». On a défini 7 bassins de proximité (le Nîmois-Gardon-Costières, Beaucaire-Terre d'Argence, la plaine du Vistre, le littoral/Camargue, la Vaunage, la plaine de la Gardonnenque, le Sommiérois) qui permettent vraiment déjà de proposer des orientations en matière de ventilation de la production de logements différente entre les différents bassins. Tout d'abord, parce que chaque bassin n'a pas la même capacité d'accueil et puis demain ils n'auront pas les mêmes niveaux de services non plus. L'idée c'est de pouvoir vraiment se servir de cet outil pour pouvoir répartir la population de manière cohérente, avec la sensibilité et les caractéristiques un peu hétérogènes de ces différents bassins à l'échelle des quatre-vingt communes.

Et puis le deuxième temps : c'est un travail de hiérarchisation des polarités du territoire avec plusieurs niveaux de hiérarchie que l'on retrouve avec pour chacun des niveaux de hiérarchie proposé, un rôle différent à l'échelle du territoire.

Tout d'abord, le premier niveau de la hiérarchie c'est le cœur d'agglomération du territoire qui est composé par la ville centre de Nîmes et une partie de sa première couronne. On trouve la plupart des communes que l'on retrouve sur la première couronne de Nîmes, et qui participent aussi à ce cœur d'agglomération. Cœur d'agglomération (Nîmes, Milhaud, Caissargues, Rodilhan, Bouillargues, Marguerittes, Manduel/Redessan) qui a un rayonnement, on va dire, territorial, voire régional. L'idée, dans le cadre du PADD, c'est de pouvoir renforcer le rôle de ce cœur d'agglomération de manière à ce qu'il puisse véritablement être au même niveau que d'autres polarités que l'on retrouve sur des territoires voisins, notamment Montpellier, Arles, Avignon et vraiment faire en sorte que le territoire de Nîmes puisse, à travers ce cœur d'agglomération, un peu renforcé, véritablement être attractif et organisé, structuré le développement résidentiel et économique demain sur le territoire.

Deuxième niveau dans la hiérarchie, on retrouve les pôles d'équilibre. Donc ce sont des communes qui ont un rôle d'interface déjà avec les territoires voisins et puis qui ont un rayonnement à l'échelle d'un bassin, voire plusieurs bassins. On retrouve les grandes polarités d'équilibre : Vauvert, Beaucaire, Sommières et Le Grau du Roi.

Troisième niveau dans l'armature, ce sont l'ensemble des polarités structurantes de bassin (Bellegarde, Saint-Géniès de Malgoirès, Calvisson, Vergèze, Aigues-Mortes, Caveirac). Donc on retrouve à chaque fois au moins une polarité dans chacun des bassins de proximité. Donc ces polarités-là ont un rôle vraiment de proximité, donc qui répondent vraiment à des besoins en matière d'emploi, d'équipement, de services, dans une logique de proximité à l'échelle des sept bassins de proximité.

Et puis le dernier, qui n'est pas vraiment un niveau dans la hiérarchie, mais qui est l'ensemble des communes qui sont connectées à l'ensemble des réseaux de transports en commun, qui a été défini autour de l'étoile ferroviaire, qui parcourt le territoire et qui demain, dans une idée de vouloir renforcer les transports en commun sur cette étoile ferroviaire, puisse participer à ce renforcement à proximité des transports en commun.

Alors je vais passer rapidement aussi à une thématique qui a été largement précisée par rapport au SCOT 1. C'est l'ensemble des thématiques liées au développement économique avec une première cartographie qui est liée à un projet touristique qui n'était pas présent dans le SCOT 1, qui aujourd'hui est aux prémices. L'idée est de pouvoir travailler un peu plus finement les orientations dans le DOO. Mais là l'idée c'est de pouvoir vraiment affirmer véritablement un objectif

stratégique de structuration, d'organisation et de développement de la filière touristique qui aujourd'hui existe sur le territoire, mais qui est mal exploitée, qui pourrait être mieux structurée dans tous les cas, pôle porteur de développement à l'échelle des quatre-vingt communes.

L'idée aussi est de pouvoir mieux organiser le développement économique en lien avec l'armature urbaine. Je vous ai présenté tout à l'heure l'armature du SCOT n°2. Je ne vais pas rentrer dans les détails de la cartographie en matière de développement économique, mais l'idée est de vraiment réfléchir en cohérence. D'un côté, on a une armature urbaine qui permet d'encadrer l'ensemble des fonctions urbaines liées au résidentiel, à l'équipement, aux services et aux commerces aussi. L'idée c'est de vraiment avoir une approche vraiment cohérente en matière de développement économique, pour faire en sorte encore une fois de rapprocher les bassins d'emplois, des bassins de vies.

Et puis une troisième cartographie qui permet d'illustrer le projet économique. Ceux sont l'ensemble des orientations en matière de filières de développement des filières sur le territoire. Alors on retrouve un certain nombre d'orientations liées au développement de la recherche, de l'innovation, de la formation, mais aussi tout ce qui est lié au portuaire, au nautisme sur toute la partie sud. Mais on y retrouve également, (on ne le voit pas bien sur cette cartographie), l'ensemble des éléments qui sont relatifs à l'activité agricole, qui constitue une filière comme les autres, qui nécessite d'être structurée, organisée et redynamisée à l'échelle du territoire.

Enfin, une dernière cartographie qui permet d'illustrer l'ensemble des orientations en matière de déplacements, qui est assez chargée, mais qui permet d'aborder un certain nombre de thématiques. Tout d'abord, le projet en matière de mobilité de transport en commun, je disais qui s'appuie fortement sur l'étoile ferroviaire. A la fois les axes qui sont aujourd'hui déjà utilisés, qui sont déjà en activité et qui proposent déjà des services, qui pourront demain être améliorés. L'étoile ferroviaire aussi qui comprend un certain nombre d'axes qui sont aujourd'hui désaffectés, qui pourraient demain être remis en service ou réutilisés pour une autre vocation - pourquoi pas des modes doux, pourquoi pas pour un transport en commun en site propre. En tout cas l'idée c'est de vraiment préserver les emprises - et puis l'étoile ferroviaire aussi. De par ses axes qui sont aujourd'hui uniquement utilisés pour du fret et qui demain, (je pense à la rive droite du Rhône) pourraient être ré ouverte pour du trafic voyageur et qui pourrait justement participer à améliorer l'offre de service de transports sur l'ensemble du territoire. Au-delà de l'étoile ferroviaire, l'idée c'est aussi de pouvoir mieux desservir toute la partie ouest du territoire en envisageant un transport en commun qui viendrait traverser la Vaunage et relier Sommières, pour améliorer la desserte de ce territoire là en matière de transport en commun. Et puis une connexion qui pourrait permettre de connecter cet axe depuis Calvisson aux autres axes qui sont situés dans le secteur de la plaine du Vistre notamment on pense à un axe Calvisson-Vergèze-Vauvert, qui permettrait comme ça d'avoir une meilleure desserte du territoire en transport en commun et de créer vraiment des connexions entre l'offre de transport en commun qui sera développée sur les axes ferroviaires et puis des transports en commun alternatifs qui pourraient être développés à l'échelle du territoire.

Ce projet de déplacement aborde d'autres thématiques : notamment l'amélioration du fonctionnement viaire, en confirmant certains projets, notamment les contournements nord et ouest de Nîmes. L'idée aussi d'améliorer les déplacements à destination de la future gare TGV, notamment depuis le nord-ouest vers le sud-est à travers un certain nombre de renforcements d'axes existants, qui sont déjà aujourd'hui fortement empruntés et pour lesquels les flux demain seront plus importants. Un projet de déplacements qui propose aussi des orientations en matière de stationnement à travers un certain nombre d'interfaces intermodales. C'est-à-dire des lieux qui permettront de créer des véritables interfaces entre les différents modes de transport. Entre les échangeurs d'autoroutes, notamment au niveau de Gallargues par exemple. Les futurs modes de transport en commun à la fois ferroviaire, mais aussi routier qui pourraient être développés, mais aussi pour ne pas l'oublier, les modes de transport fluviaux qui pourront être améliorés sur notre territoire et qui pourraient avoir d'autres usages qu'uniquement de la plaisance. L'idée c'est de pouvoir travailler à chaque fois sur chacun de ces sites d'interconnexion entre les différents modes de transport. Des véritables interfaces qui soient connectées et qui permettent aux usagers de pouvoir transborder d'un mode de transport à un autre de manière la plus efficace possible et tout cela dans une logique de limiter l'usage de la voiture particulière, qui ont le sait est fortement polluante sur le territoire.

Monsieur Philippe GRAS, Président : Je rappelle que ce PADD, a été approuvé à l'unanimité des membres du Bureau qui étaient présents, tous les EPCI membres étaient représentés. Il n'y a aucun EPCI qui peut se considérer comme étant minoritaire ou brimé. Il y a vraiment un consensus au sein du Bureau.

Sur ce, j'ouvre le débat.

Monsieur Vincent ALLIER, Membre du Bureau, Délégué syndical de Nîmes métropole :

Monsieur le Président, Chers collègues,

Je précise tout d'abord que mon intervention est faite au nom de la Communauté d'agglomération Nîmes Métropole, chaque commune pouvant s'exprimer sur des particularités locales. Par ailleurs, afin de ne pas monopoliser le débat et encombrer mon discours de détails qui ne remettent pas en question le projet, je précise également que, conformément à ce qui a annoncé en réunion des Personnes Publiques Associées (le 7 juin dernier), les services de Nîmes Métropole transmettront au plus tôt une série de remarques portant sur des points mineurs. Concernant l'essentiel de la position de Nîmes Métropole :

Sur la démarche, et le passage du diagnostic au PADD :

Dans son diagnostic, le SCOT Sud Gard a identifié sept secteurs, qui correspondent à autant de bassins de vie. Si cette identification semble effectivement logique dans le cadre d'un état des lieux et de la démarche en cours, elle devient beaucoup plus complexe à mettre en œuvre dans nos documents programmatifs, car ces secteurs ne coïncident pas avec les périmètres des intercommunalités. Chacune des intercommunalités qui composent le SCOT Sud Gard a sa politique en matière d'habitat ou de développement économique par exemple. Comment décliner et faire coïncider ces politiques sur un secteur ou deux, lorsque plusieurs intercommunalités sont présentes ?

Sur l'objectif de croissance de population de 1% par an : si Nîmes Métropole valide cet objectif, nous demandons qu'il soit fixé pour chaque intercommunalité dans son ensemble, charge à celles-ci de ventiler ce 1% sur son territoire et en fonction de l'armature urbaine. Ceci en cohérence avec le point précédent, mais également avec une problématique de seuils :

1% de croissance sur une commune de 1000 habitats n'a rien à voir au même pourcentage appliqué à une commune dix, voire cent fois plus importante...

Sur l'axe 1 UN TERRITOIRE DE RESSOURCES

Sur l'objectif 1, La CA Nîmes Métropole partage l'ensemble des constats et objectifs, avec néanmoins une réserve sur la définition et la cartographie des Trames Vertes et Bleues. La carte et l'armature qui nous sont proposées nous interpellent, car à la fois mal définie (par exemple il n'est aucunement précisé quelles sont les finalités de chacune –oiseaux, insectes, plantes, ou autres-) et en même temps impactant fortement notre territoire complexifiant sa déclinaison opérationnelle à travers les PLU et les opérations d'aménagement. Nous demandons donc de limiter celles-ci au Schéma Régional de Cohérence Ecologique, en supprimant notamment le corridor identifié entre Garons et Caissargues.

Sur l'axe 2 UN TERRITOIRE ORGANISE ET SOLIDAIRE

Sur l'objectif 2 qui définit les différents pôles, il nous semble indispensable de revoir le positionnement de la commune de Saint-Gilles qui a été identifiée en pôle structurant. Sans faire injure aux communes de Calvisson, Caveirac, St-Génies ou Bellegarde, il est manifeste que cette commune est d'une autre dimension.

Sur l'objectif 5 qui porte sur les cœurs de villes, il convient de relativiser le taux de vacance, qui est de 7 %, chiffre qui peut paraître élevé, mais qui est considéré par l'INSEE comme admissible, et qui est également facteur d'une moindre tension sur les prix.

Sur l'objectif 7, la CA de NM :

- Demande que la production des logements à construire soit ventilée par ECPI, (à travers les PLH)
- Valide, pour chaque commune, l'objectif de production de 20% de logements sociaux.

Sur l'axe 3 UN TERRITORE ACTIF

Concernant l'objectif 1 bâtir une stratégie économique, il semble à la lecture de cet objectif que le SCOT aura l'entière compétence en matière de développement économique. Nous savons tous ici que ce n'est pas le cas, et que ce seront les intercommunalités qui vont définir leurs stratégies. Il nous semble donc important de remettre ces intercommunalités au cœur du projet.

Sur l'objectif 4 et la stratégie de développement touristique, deux thématiques sont identifiées :

- Autour de Nîmes et la romanité ;
- Destination Camargue.

Ceci nous semble particulièrement réducteur : rien sur les gorges du Gardon, rien sur le tourisme vert.

Il est par ailleurs écrit au point 4, « compléter l'offre d'hébergement sur Nîmes, en hôtels 3-4 étoiles ».

Nous proposons de ne pas limiter à Nîmes cet objectif en allant jusqu'au 5 étoiles et sur l'ensemble du territoire du SCOT.

Sur l'objectif 5 : NM demande que les allocations d'espaces se fassent à l'échelle des EPCI. Sur l'objectif 6 l'armature économique, il est noté au point 6.3 que le développement de l'offre en matière de services dans les pôles structurants ne se fera pas en périphérie de ville. Cette phrase nous semble inquiétante car elle risque d'interdire toute forme de développement sur certaines communes.

Sur l'objectif 7 spatialiser les secteurs, Nîmes Métropole souhaite que soit identifié le secteur de la base OCVIA comme site déjà artificialisé et à potentiel de développement dont la finalité reste à définir, mais qui ne peut être occulté.

AXE 4 UN TERRITORE EN RESEAUX

Nîmes Métropole valide ces objectifs tout en restant vigilante sur leurs déclinaisons dans le DOO. Toutefois, il conviendrait d'accentuer d'avantage dans le PADD l'approche « Transports collectifs structurants » en englobant l'étoile ferroviaire et les axes TCSP (T1 –T2) dont l'objectif est de permettre d'améliorer les déplacements sur le territoire et ainsi lutter contre le phénomène d'étalement urbain.

Par ailleurs, la notion « d'axe d'amélioration de performance bus » avancée dans le PADD nous semble inquiétante car :

- Nîmes Métropole, en tant qu'Autorité Organisatrice des Mobilités, devra supporter et assumer en grande partie ces investissements sur son territoire.

- Nîmes Métropole révisé actuellement son PDU avec comme objectif d'apporter des réponses différenciées et adaptées autres que le tout « Transport Collectif » dans les secteurs périurbains et ruraux.

Aussi, NM demande que la notion de « performance de Transports en commun » soit définie de manière plus explicite de même que la notion de « schéma de mobilités ». Sur la cartographie des interfaces multimodales, il est à noter que la gare de Marguerittes n'est pas identifiée. Nîmes Métropole demande donc son inscription.

Enfin en termes de déplacements doux, nous proposons également que soit identifiée la « Véloroute » qui longe en totalité la voie du contournement Nîmes Montpellier.

En conclusion, Nîmes Métropole souligne et valide le travail réalisé jusqu'alors mais souhaite que l'ensemble des remarques précédemment citées puissent être intégrées et enrichir le projet de PADD ».

Le Président demande si d'autres élus de Nîmes métropole veulent intervenir.

Monsieur Alex DUMAGEL, Délégué syndical Nîmes métropole – Commune de Saint-Gilles :

Monsieur le Président j'aurai cinq remarques à formuler.

- La première, même si Vincent vient de l'évoquer, concernant Saint-Gilles, nous avons été étonnés du classement accordé dans le PADD du SCOT, de la commune de Saint-Gilles, passant d'un pôle urbain majeur à un pôle structurant de bassin de proximité. Cette remarque appelle un commentaire. Le PLU de la commune de Saint-Gilles prévoit une croissance démographique de + 0,9% par an. Cela représente l'accueil de 2 350 habitants supplémentaires. La commune prévoit donc une population totale de 16 000 habitants à l'horizon 2030. Aussi le PADD du SCOT prévoit une croissance démographique de l'ordre de 1% par an. Il faut par conséquent veiller à ce que ce taux ne soit pas réduit. En effet, si le taux venait à être réduit, le futur PLU de la commune ne sera plus compatible avec le SCOT en cours de révision. Cela engendrerait une nouvelle mise en révision du PLU afin de réduire notre projet démographique et de fait, réduire les superficies destinées à recevoir le développement urbain de la commune.
L'ensemble de nos projets ZAC : des Vergers et secteur sud Espeyran, seraient par conséquent réduits, voire annulés. Voilà pour ma première remarque.

- La seconde concerne l'axe territoire actif en page 38. S'agissant de l'objectif 4 « accompagner la montée en qualité du parc d'hébergements touristiques et plus précisément de la partie compléter l'offre d'hébergements pour prospecter certains segments de la clientèle définie, hôtels 3-4 étoiles à Nîmes pour une offre compétitive sur le marché du tourisme d'affaire ». Comme vous le savez, nous l'avons d'ailleurs évoqué dans les ateliers, Saint-Gilles soutient le projet Château Pérouse qui s'inscrit dans cet objectif de monter en gamme avec la proposition d'un hôtel 5 étoiles notamment destiné à un tourisme d'affaire. Il me paraît donc plus cohérent de ne pas limiter la rédaction uniquement à Nîmes en ajoutant par exemple hôtels 3-4 et 5 étoiles, comme vient de le souligner monsieur Allier, essentiellement à Nîmes ou hôtels 3-4-5 étoiles notamment à Nîmes. Ce qui permettrait d'identifier l'existence d'autres projets sur le territoire.
- Ma troisième remarque, c'est toujours le même sujet, à la page 39, s'agissant de l'objectif 5-1, « revoir l'allocation d'espaces entre les différentes activités économiques du territoire dans sa partie « développer l'offre de l'accueil touristique ». L'objectif est de venir en soutien à des projets majeurs, autres projets d'hébergements exceptionnels ».

Pourrait-on donc dans la continuité de cette dernière phrase ajouter : « notamment le projet Château Pérouse de la commune de Saint-Gilles, qui rentre dans cette catégorie des projets d'hébergements exceptionnels » ?

- Ma quatrième remarque, en page 42, s'agissant d'objectif 6-3, « les pôles structurants de bassin et d'organisation ». Les villes « pôle structurant de bassin », le PADD prévoit que le développement de l'offre en matière de services pour particuliers et l'artisanat ne devra pas se faire en périphérie de villes.

La Ville souhaiterait pouvoir héberger une petite zone professionnelle artisanale, pour répondre à la demande de ces professionnels artisans. Cette dernière mention semble être fortement restrictive, voire bloquante, pour les villes.

Notre ZAC du domaine des vergers créée, qui s'inscrit en périphérie de la ville, comprend une zone d'activités à l'extrémité. Cette donnée bloquera-t-elle cette réalisation ? Idem pour d'autres zones actuellement à l'étude. Peut-on plutôt parler de projets d'intégration à la ville ? – pour éviter d'exclure toutes potentielles réalisations en périphérie.

- Et enfin ma dernière remarque, en page 50 et 55 « s'agissant des ports existants ou en projet et des ports en projet et en extension », Saint-Gilles a un projet existant mais a

également un projet d'extension. La légende ne permet pas d'identifier les ports qui ont cette double spécificité. Le projet d'extension du port n'est pas non plus évoqué en page 55.

Voilà Monsieur le Président.

Le Président remercie Monsieur Alex DUMAGEL pour son intervention.

Monsieur Laurent BURGOA, Délégué syndical Nîmes métropole – Commune de Nîmes :

Monsieur le Président, chers collègues, tout d'abord, permettez-moi, avec ma collègue Marie-Reine DELBOS, au nom de Monsieur le Sénateur-maire, de vous remercier, Monsieur le Président, puisque chaque fois que la Ville de Nîmes vous a sollicité, par rapport à ce travail-là, vous avez répondu présent. Vous avez été à l'écoute des souhaits. Je tenais à vous dire et tenir compte aussi chaque fois des souhaits de la Ville de Nîmes. Je crois que c'est important de le dire ce soir au sein de cette enceinte.

Nous nous réjouissons du projet que vous proposez. Même nous allons au-delà, Nîmes, puisque en parlant de logements sociaux, nous dans le PLU, nous avons mis 25%. Vous voyez donc, nous sommes ambitieux. J'espère que d'autres communes pourront nous suivre dans cette ambition, puisque l'on tente de respecter notamment la loi ALUR.

Juste une petite remarque concernant OCVIA, qui a un peu surpris, mais je n'étais pas à la réunion de l'agglomération, sachant que dans le PLU de la Ville de Nîmes, nous, c'est une zone qui est agricole, que l'on souhaite la maintenir agricole. Donc il va falloir qu'on se coordonne et que dans le SCOT on respecte le PLU de la Ville de Nîmes qui...pour cette zone-là, sera une zone agricole.

Monsieur Bernard CLEMENT, Délégué syndical Nîmes métropole – Commune de Domessargues :

Deux remarques :

- La première concerne l'axe 2, objectif 7. Justement on dit « le SCOT propose d'inciter à une cohésion territoriale autour de cet enjeu et prévoit que 20% de la production de logements nouveaux soit des logements locatifs sociaux, soit + de 10 000 logements ». Et on écrit ensuite, « cette contribution à la production de logements locatifs sociaux sera portée par l'ensemble des communes du territoire ».

Quand on dit qu'elle sera portée par l'ensemble des communes du territoire, on ne peut pas omettre que l'ensemble des communes du territoire n'est pas soumis à cette obligation. Donc quelque part dans la formulation, qui personnellement me va très bien puisque ma petite commune s'est engagée dans cette voie et l'objectif des 20%, mais je crois qu'il faut que l'on fasse attention au point de vue « juridique » dans la formulation. C'est ce que je voulais dire. Moi dans l'esprit, ça me va très bien.

Le Président stipule qu'il note et qu'il répondra.

- Ensuite deuxième point, un sujet, vous le savez chers amis, qui me passionne, la question des mobilités. Donc, concernant ce sujet, c'est l'axe 4, page 51 quand on dit « le SCOT entend s'appuyer sur le potentiel de renforcement de cette étoile ferroviaire nîmoise 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 » et ensuite « 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.
- Enfin page 52, dans l'objectif 1, il est indiqué, quand on parle du réseau territorial notamment. « le réseau territorial s'appuie quasiment essentiellement sur l'étoile ferroviaire historique, qui irrigue le territoire ». Ensuite, bon, je n'entre pas dans le détail

mais on indique que 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 etc.... Ceci afin de répondre aussi bien de manière plus fine au besoin de déplacement à l'échelle urbaine, que de proposer un mode de déplacement plus rapide à échelle territoriale. L'axe Caveirac-Sommières, ainsi que les connexions entre Calvisson et Vergèze, ça a été dit tout à l'heure mais j'y reviens parce que... voilà ; et Vauvert, sont deux itinéraires justifiant d'une réflexion sur la mise œuvre d'un transport en commun performant. Moi, je souscris totalement à l'esprit de la formule mais je pense que ce qui a été dit dans le cadre des ateliers notamment et en particulier sur l'étude d'une liaison de « désenclavement » est-ouest qui partirait de la gare de Marguerittes, je dis bien de la gare de Marguerittes. Cela a été dit il est très important qu'elle y figure en tant que telle dans les équipements existants, jusqu'à Sommières. Et donc avec l'utilisation d'une partie de l'axe ferroviaire existant entre Marguerittes et Saint-Cézaire et d'une étude complémentaire entre Saint-Cézaire et Sommières, c'est ce qui avait été dit et développé pendant les ateliers consacrés à cette question, doit pouvoir faire l'objet d'une étude au minimum et ne pas exclure la possibilité de la mise en œuvre d'un véritable tram-train, comme cela l'avait été envisagé à l'origine sur une partie de la ligne T2 du Transport en Commun en Site Propre (TCSP). Mais cet axe-là ne serait pas concurrentiel de la ligne T2 du TCSP, mais tout simplement complémentaire, puisqu'il assurerait une interconnexion au niveau notamment de l'hôpital Caremeau.

Donc voilà je tenais à rappeler que c'est une idée, une proposition qui avait été largement partagée par le groupe de travail, sur cette question et si on pouvait le formuler de façon plus précise, ça serait très bien.

- Et enfin dernier point, concernant Manduel, la gare de Manduel. Je ne parle pas de Magna Porta. Mais concernant la gare de Manduel, il y a des précisions à apporter. On parle de la desserte et des travaux indispensables à réaliser sur la liaison routière et la route départementale qui va desservir la gare. Il est me semble-t-il tout aussi important de rappeler que la 3^{ème} voie est indispensable pour assurer la mise en navette entre la gare de Nîmes-Centre et la gare de Nîmes-Manduel. Et qu'exclure la faisabilité de cette 3^{ème} voie et donc la mise en œuvre d'une véritable navette ferroviaire entre Nîmes-Centre et Nîmes-Manduel serait profondément restrictif et pénalisant en tout cas pour l'avenir. L'axe, la troisième voie, je ne veux pas rentrer dans les détails d'un point de vue technique, pour celles et ceux qui connaissent ce dossier, ça ne fait l'ombre d'aucune contestation possible d'un point de vue technique en tout cas, donc cette 3^{ème} voie est aussi indispensable j'allais dire, que la route départementale qui va desservir la gare de Manduel.

Voilà les quelques points que je voulais évoquer et puis bien entendu, je ne vais pas me fâcher avec mon ami Jean-Jacques (GRANAT) qui est derrière moi...

- La question du logement se posera même si le débat au sein de la Communauté d'agglomération a eu lieu et que nos amis ont tenu à ce que soit reprécisé la vocation unique de Magna Porta. Moi je pose la question quant à l'avenir, de la localisation des travailleurs, des salariés et qui vont fréquenter ce lieu au quotidien, de façon à ce que l'on puisse imaginer que l'on ne soit pas dans l'obligation de gérer autant de transports qu'il y aura de salariés et qu'agents, personnes, clients et usagers, fréquentant la zone. Donc, sans créer de polémiques stériles, je pense que cette question méritera inévitablement d'être posée et qu'on doit pouvoir l'aborder calmement, sereinement, comme toujours, c'est vrai et c'est pour cela que nous sommes là d'ailleurs. Le quorum n'est pas atteint, les violents ne sont pas venus, donc voilà. Donc c'est tout ce que j'avais à dire pour ce soir mais c'était déjà pas mal.

Le Président : Si vous le permettez Monsieur MAYOR, je donne la parole à Monsieur GRANAT, comme il a été interpellé et puis je vous cède la parole.

Monsieur Jean-Jacques GRANAT, Délégué syndical Nîmes métropole – Commune de Manduel :

Oui, j'ai été interpellé gentiment et je voudrais juste rappeler, concernant le dernier point développé par collègue et ami, Bernard CLEMENT, qu'avant que Leins gardonnenque intègre la Communauté d'agglomération Nîmes métropole et vienne enrichir le débat, les élus, à l'unanimité, du Conseil communautaire de Nîmes métropole, ont acté qu'il n'y aurait pas du tout de logement sociaux sur le site Magna Porta – 140 hectares dédié à l'économie et au tourisme. Voilà donc en effet, ça pourra toujours après 2030 être redéveloppé, mais là je crois que c'est net, clair et précis. Merci.

Le Président comme convenu, donne la parole à Monsieur MAYOR.

Monsieur Vivian MAYOR, Délégué syndical Nîmes métropole – Commune de Marguerittes :

Je suis complètement d'accord avec ce qu'on dit mes collègues de Nîmes métropole, concernant la mobilité. Je vais rajouter un point, c'est qu'on vient de faire le tour des communes de Nîmes métropole pour établir le diagnostic de notre Plan de Déplacement Urbain. La différence que l'on peut noter par rapport au premier, qui a aujourd'hui 10 ans, c'est que bien sûr on parle toujours d'un transport en commun mais aujourd'hui de plus en plus de modes doux. Et surtout l'ensemble des élus de Nîmes métropole ont mis l'accent sur les dessertes routières. On avait bien sûr la 106, on avait la Vaunage, aujourd'hui c'est la RD42, c'est déjà la 86. On avait bien sûr, vous avez cité le contournement ouest et le contournement nord mais il n'y pas que ça. Et je crois que c'est revenu dans toutes les communes sur...., bien sûr toutes nos communes ont grossi mais les voiries sont restées pratiquement les mêmes et c'est vraiment un souci des élus des communes de Nîmes métropole. Les modes doux aussi sont revenus. Les modes doux inter-villages sur Leins gardonnenque, sur le canton de Marguerittes, vous reliez Marguerittes à Manduel et Redessan. C'est quelque chose qui est venu fréquemment et sur la Vaunage également. Voilà ce que je voulais rajouter.

Monsieur Bernard PRADIER, Délégué syndical Nîmes métropole – Commune de Lédénon :

Je serai bref. Deux remarques.

- La première en complément de ce qui a été dit, c'est qu'effectivement les routes sont peut-être sous-dimensionnées aujourd'hui, étant donné le développement de la situation et la multiplication des trajets et des transports. C'est peut-être aussi par que l'on n'a pas pensé, ou on n'a pas assez développé d'autres modes de transports et là je reviendrai essentiellement sur le ferroviaire.

Tout à l'heure vous avez parlé d'étoile ferroviaire autour de Nîmes et il y a une ligne de chemin de fer qui était très utile qui a été fermée et qu'aujourd'hui on pourrait mettre en route, c'est la rive droite du Rhône. Alors effectivement je vois qu'on pense à repositionner la gare de Marguerittes mais la gare de Marguerittes ne pourra pas être un terminal. Je crois... et c'est un peu la difficulté des communes qui sont au bout du SCOT et qui sont en lien avec la Communauté de communes du Pont du Gard, c'est qu'il faut voir un peu plus loin quand-même. Et je crois qu'aujourd'hui, repositionner une gare qui pourrait desservir 5 communes, c'est-à-dire Saint-Bonnet, Bezouce, Lédénon, Sernhac, Meynes et peut-être d'autres, avec un point central et bien je crois que ça serait une gare qui aurait de nombreux voyageurs que seraient toujours sur cette ligne et qui permettrait effectivement de diminuer le trafic sur la route, quand on voit que chaque matin il y a des bouchons à l'entrée de Marguerittes et à Saint-Gervasy. Donc voilà une solution quand-même qui pourrait se dessiner et qui a été évoquée plusieurs fois. Je crois que c'est la 4^{ème} fois que je le dis depuis les séances de travail. Je ne vois toujours rien paraître dans les documents. Je vois qu'on ne le reprend pas alors que c'est quand-même une gare qui ferait l'unanimité dans ces 5 communes qui sont concernées.

- Le deuxième point, et je serai très bref, ce sont les trames vertes et bleues. Quand on regarde la précision quand-même sur les cartes de ces trames vertes et bleues et surtout des corridors, on peut parfois s'interroger et notamment sur les deux corridors nord-est, sur les communes entre Lédenon, Saint-Bonnet et Sernhac. Et là, une fois de plus, on est à la liaison entre plusieurs communes et entre deux communautés de communes. On s'aperçoit qu'on a les corridors qui sont assez surprenants, puisqu'on arrive à avoir, je dirai une faune qui traverse les autoroutes et qui traverse les routes nationales, alors qu'il y a des passages qui sont repérés et existants, qui sont un peu plus loin et cela n'ont pas été tracés. Voilà, c'est ce genre d'anomalie flagrante qui pourrait peut-être corrigée, pour revenir vers du bon sens tout simplement.

Le Président demande s'il y a d'autres intervenants pour Nîmes métropole.

(aucun)

Le Président :

Je fais de brèves réactions à toutes les observations que j'ai entendues. Je vous remercie d'avoir formulé toutes ces observations pour que notre débat soit riche. Je remercie Laurent pour ses compliments mais il n'y a pas de traitement préférentiel, je vous le dis mais vous le savez déjà. J'ai cherché à entretenir le dialogue le plus dense avec tous les EPCI et toutes les communes et tous les élus qui ont souhaité me rencontrer ou discuter sur quelconques sujets, ont toujours trouvé ma porte ouverte.

Cela dit, je vais faire des observations sur les principales remarques. Je ne vais pas aller sur les points de détails.

S'agissant des secteurs et du fait qu'ils ne correspondent pas aux EPCI, on a déjà eu ce débat-là et on a dit et on a fait en sorte et ça se retrouve dans les documents, que les objectifs de croissance démographique seront répartis dans chacun de ces bassins mais qu'on pourra, à l'intérieur de chacun de ces bassins, retrouver à ce qui revient à telle intercommunalité ou à telle autre. S'agissant du taux de croissance bien sûr, il ne sera pas le même pour chaque EPCI et pour chaque commune. On l'a dit dès le départ et dans le document d'orientations et d'objectifs, il y aura une analyse fine qui sera faite, pour que ça soit adapté à la réalité. Depuis le départ on a dit qu'une croissance de 1%, sur une commune de 300 habitants, ça n'a pas de signification. Idem s'agissant des logements locatifs sociaux. Lorsque l'on dit que l'ensemble des communes doit participer à l'effort ça ne veut pas dire que tout le monde doit participer à cet effort de la même façon. Ces objectifs seront répartis, encore une fois, dans chacun des bassins et à travers chaque EPCI et il appartiendra ensuite aux PLH de les traduire et également, en dessous, aux PLU.

S'agissant de Saint-Gilles, puisqu'on a beaucoup parlé de Saint-Gilles, le classement de Saint-Gilles comme pôle structurant de bassin de proximité, on l'a évoqué très tôt dans nos travaux et il correspond à la définition à partir d'éléments objectifs de cette catégorie, il ne s'agit pas de d'humilier ou de brimer Saint-Gilles, ça correspond à la définition objective qu'on a tracée en commun, de chacune des catégories d'agglomération centre et pôles d'équilibre, les pôles structurants des bassins de proximité. Les objectifs de croissance démographique y permettront, on fera en sorte, dans le document d'orientations et d'objectifs, qu'ils permettent la croissance souhaitée par Saint-Gilles à travers son futur PLU.

La question de zones d'activités en périphérie, je suis d'accord, on pourra amender la rédaction en ajoutant « en priorité », pour pas que ce soit totalement bloquant et que l'on puisse avoir une marge d'adaptation.

Sur Château Pérouse, je croyais que le débat était clos. Je suis allé faire une réunion à ce sujet à Saint-Gilles. On s'est mis bien d'accord, après que le Bureau ait décidé qu'il n'y aurait pas une liste à la Prévert de toutes les zones d'activités économiques ou de tous les projets de

développement touristique du territoire, dans le PADD. Qu'on ne citait que les 2 projets principaux de développement économique que sont MINTEAU et MAGNA PORTA. C'est pour cela que nous n'avons pas évoqué non plus la base OCVIA et là-dessus le Bureau a été très clair. Donc, je suis venu en mairie de Saint-Gilles, pour expliquer que le PADD n'est pas directement opposable, ni aux PLU, ni aux ZAC, ni aux pétitionnaires d'autorisations d'urbanisme, mais simplement, il y a ensuite une obligation de cohérence entre le DOO d'une part, et le PADD d'autre part. Le PADD tel qu'il est rédigé, permet incontestablement la traduction, dans votre PLU, du projet Château Pérouse tel que vous l'avez dessiné. Donc... Sinon, c'est tout le monde qui va me dire, « on va rajouter notamment le projet Dupont, le projet...etc ... » et on va avoir un PADD qui deviendra illisible et qui n'aura plus aucune signification. Donc, on a fait cette réunion à Saint-Gilles, on était tous d'accord, il ne faut pas vouloir la ceinture et les bretelles. Je peux vous assurer que votre projet n'est pas du tout compromis, au contraire il est porté par ce PADD.

L'autre réflexion majeure ou les autres réflexions majeures, concernent les transports. Lors de la réunion qui s'est tenue ici même, il y a environ 15 jours, avec toutes les Personnes publiques associées (PPA), le Secrétaire général de la Préfecture, qui nous a fait l'honneur de sa présence, a proposé qu'on fasse une réunion avec des gens habiles pour discuter, de toutes les AOT, de toutes les personnes publiques compétentes en matière de transport, notamment la Région, notamment le Département, notamment Nîmes métropole et la SNCF etc.... Cela semble opportun. Pourquoi ? Parce que lors des ateliers qui se sont tenus, ou même lors de réunions de PPA, on n'a toujours eu, je parle principalement pour la Région, les interlocuteurs habiles et on sait tous pourquoi. J'espère qu'avec l'aiguillon de l'Etat, on sera capable d'organiser une réunion efficace de travail. Pourquoi ? Parce que vous me dites tous ou certains d'entre vous me disent « oui, mais il faut insister sur la nécessité de tel projet ou il faut réaliser des études pour vérifier la pertinence de tels projets etc... ». Nous ne sommes que le Schéma de cohérence territoriale. Si je commence à écrire dans mon SCOT que tel ouvrage d'infrastructure de transport est indispensable au développement de ce secteur, si je mets ça dans mon PADD, ça veut dire que dans mon DOO je devrais écrire « tant que cet ouvrage n'est pas n'est pas réalisé... aucun développement ». C'est ça le problème. Avant d'aller mettre en exergue la nécessité de tel ouvrage de transport, allons vérifier ou allons rechercher plus de lisibilité dans l'avenir de l'investissement des collectivités concernées pour tous ces transports d'ici 2030. Pour pas non plus nous brider et compliquer la tâche des auteurs de PLU, comme le relevait tout à l'heure Vincent.

Dernier point peut-être que j'évoquerai, c'est la trame verte et bleue. Alors la trame verte et bleue, on en a beaucoup discuté. S'agissant de Nîmes métropole, pour débloquer la situation, le Président LACHAUD m'a fait l'amitié de me recevoir pour qu'on avance, parce que je sentais bien que c'était crispé. On a, à l'issue de cette réunion, attendu les propositions de Nîmes métropole, qu'on a reçues, qui sont grosso modo « calez-vous sur le Schéma régional de cohérence écologique (SRCE) et c'est ce qu'on a fait. Alors, moi je veux bien après discuter des détails, mais les consignes qui ont été données et la carte que je lis, me semblent traduire le SRCE. S'il faut bouger un trait, on le fera, il n'y a aucune difficulté là-dessus. Mais ce qui est très clair, c'est qu'on ne descendra en dessous du SRCE que si on amène les justifications.

Voilà les observations que je souhaitais faire. Ça me semblait opportun de faire EPCI par EPCI. Qui souhaite maintenant prendre la parole ?

Beaucaire Terre d'Argence ? Pas d'observation ?.....

Monsieur Jean-Jacques GRANAT, Délégué syndical Nîmes métropole – Commune de Manduel :

Je voulais revenir sur l'intervention qu'a faite mon collègue Bernard tout à l'heure. Même si je comprends bien tout ce que tu viens de dire, il y a tout de même la problématique de la 3^{ème} voie à quai et quand-même importante. Alors, c'est vrai, tu ne peux peut-être pas l'écrire, pour que dernière ça entraîne le fait que ça peut nuire à un développement. En fait tout le monde le veut mais personne ne veut la payer... On le sait. On sait que tout le monde la trouve essentielle cette 3^{ème}

voie à quai. A un moment donné il faut que ça avance, parce que quand-même... Il faut que ça se sache. Et là si c'est une occasion de le signaler... je ne sais pas... Je préfère le dire quand-même.

Le Président :

Tu peux compter sur moi pour relayer ce discours à cette réunion, qui j'espère, sera organisée dès la rentrée mais nous sommes tous d'accord, soyons prudents à la rédaction.

Ensuite, Rhône-Vistre-Vidourle. Jean-Baptiste, on a bien reçu la correspondance qui demande une mise en cohérence de 2 cartes s'agissant de la zone d'influence autour du pôle d'équilibre, il n'y a pas de soucis. Cette traduction sera faite. C'est un problème de mise en cohérence.

D'autres observations pour Rhône-Vistre-Vidourle ?

Pas d'autres.

Alors ensuite, Pays de Sommières ? Michel ?

Monsieur Michel FEBRER, Délégué syndical Pays de Sommières – Commune de Congénies :

Tu as évoqué le Bois de Minteau au même titre que Magna Porta, voilà je crois que c'est une préoccupation de notre secteur.

Concernant la progression de population, là-dessus, ce sont des choses qui avaient été discutées. Voilà donc pas de remarques particulières.

Le Président :

Sur le Bois de Minteau, à la suite de l'intervention du Président du Pays de Sommières et lors d'un atelier ou d'un comité de rédaction du DOO, sur le développement économique, il avait été acté que ce projet serait évoqué mais que, n'étant pas mûr, son déclenchement serait conditionné par un amendement. Après, on a eu des échanges sur la rédaction. La dernière version est consensuelle et correspond tant à la position du Bureau qu'aux objectifs de la Communauté du Pays de Sommières.

D'autres prises de paroles ?...

Monsieur Jacques BOLLEGUE, Délégué syndical Nîmes métropole – Commune de La Calmette :

On a écrit un courrier... ça serait simplement pour savoir si ça serait pris en compte.

Le Président :

On a regardé attentivement. Les 20% de logements sociaux, oui évidemment ils s'appliqueront aux nouveaux permis d'aménager. Il est hors de question que cela ait un quelconque effet rétroactif.

« Citer le projet de Data Center en cours de réalisation sur Bouillargues ».

C'est ce que je disais tout à l'heure à propos du projet de Château Pérouse, dans le PADD, on ne va pas tout énoncer – tous les projets. Bien sûr ça sera pris en compte dans le DOO. Alors dans l'offre structurante, « ajouter au pôle structurant de Saint-Géniès de Malgoirès – La Calmette, la commune de La Rouvière ». Mais, il s'agit de créer un autre pôle ou d'intégrer dans la zone d'influence ? Dans la zone d'influence. Bon d'accord, ça pourra être pris en compte. Ajouter les emplacements du réseau des bornes électriques. Ça, ce n'est pas dans le PADD ... On pourra évoquer des principes dans le DOO, mais on ne va pas dessiner dans le SCOT, tous les emplacements de bornes électriques. Et parler de déséquilibre nord-sud, le contournement de Nîmes permettra un rééquilibrage et un développement de la Gardonnenque. Je suis d'accord sur le fait que le contournement permettra ce rééquilibrage mais c'est l'observation que je faisais tout à l'heure,

	<p>mettons-nous d'accord avec les investisseurs publics, les collectivités compétentes en matière d'infrastructures sur ce qui va être fait ou qui pourra être fait pour ne pas conditionner le développement de ce territoire à la réalisation du contournement.</p> <p>Voilà, c'est bon ? Je n'oublie personne ?</p> <p>Comme je vous l'ai indiqué, il n'y a pas de vote puisqu'il s'agit d'un débat. Le compte-rendu sera rédigé de façon exhaustive. Le Bureau en tirera les conséquences pour éventuellement amender et très sûrement amender le PADD tel que vous a été présenté et sachant qu'on tient à finaliser parallèlement le PADD et à entamer la rédaction du DOO. Ce qu'on a déjà fait.</p> <p>(fin du débat 19h43)</p> <p style="text-align: center;"><u>En pièce-jointe à ce compte-rendu :</u> le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)</p>
	<p><u>ECOVIA</u></p> <p>Evocation de l'aspect environnemental du PADD du SCOT Sud Gard. Présentation aux membres du Conseil syndical.</p> <p>A la suite de cette présentation, le Président demande si quelqu'un souhaite prendre la parole. Personne.</p> <p style="text-align: center;"><i>Le Président clos définitivement le débat.</i></p>
	<p>Le Président énonce les pouvoirs</p>
<p>2</p>	<p><u>Avis sur le PLU arrêté du SCOT du PAYS D'ARLES</u></p> <p><u>RAPPORTEUR</u> : Monsieur Philippe GRAS, Président</p> <p>Le CONSEIL SYNDICAL après en avoir délibéré;</p> <p style="text-align: center;"><u>DECIDE, à l'unanimité</u></p> <p style="text-align: center;"><u>Exprimés : 30</u> (dont 8 pouvoirs)</p> <p>Pour :30..... Contre : ...0..... Abstention :0.....</p> <ul style="list-style-type: none"> • De porter un avis favorable sur le projet de SCOT arrêté du Pays d'Arles. • De charger le Président de l'exécution de la présente délibération.

Avis sur le PLU arrêté de la commune de SAUZET

RAPPORTEUR : Monsieur Philippe GRAS, Président

Le CONSEIL SYNDICAL après en avoir délibéré;

DECIDE, à l'unanimité

Exprimés : 29 (dont 8 pouvoirs)

3

Pour :29..... Contre :0..... Abstention :0.....

- De porter un avis favorable sur le principe de la compatibilité avec les orientations du S.CO.T du Sud Gard pour l'objet du PLU arrêté de Sauzet sous réserve que le projet tende vers un objectif de 20% de logements locatifs sociaux au regard de la production totale de logements prévue dans le cadre des Orientations d'Aménagement et de Programmation
- De charger le Président de l'exécution de la présente délibération.

Délibération modificative numéro 1 du Budget 2017

RAPPORTEUR : Monsieur Jean-François LAURENT, Vice-président

Le CONSEIL SYNDICAL, après en avoir délibéré,

DECIDE à l'unanimité

Exprimés : 29 (dont 8 pouvoirs)

Pour : ...29..... Abstention : ... 0..... Contre :0...

4

- De porter un avis favorable à cette 1^{ère} décision modificative du budget 2017, comme suit :

Dépenses d'investissement :

Chap/ligne	intitulé	BP 2017	DM	BM
001	Solde d'exécution de la section d'investissement reporté	0 EUR	26 339,76 EUR	26 339,76 EUR

Recettes d'investissement :

Chap/ligne	intitulé	BP 2017	DM	BM
1068	Excédent de fonctionnement capital	0 EUR	26 339,76 EUR	26 339,76 EUR

- De charger le Président de l'exécution de la présente délibération.

Programme partenarial et conventions 2017 avec l'Agence d'urbanisme des régions nîmoise et alésienne

RAPPORTEUR : Monsieur Philippe GRAS, Président

DECIDE, à l'unanimité

Monsieur Philippe Gras, Monsieur Laurent Burgoa, Madame Marie-Reine Delbos ne prennent pas part au vote (- le pouvoir qu'à Monsieur Gras)

Exprimés : 25 (dont 7 pouvoirs)

Pour :25.....

Contre :0.....

Abstention :0.....

5

- D'autoriser le Président à signer la convention cadre 2017-2019 et la convention 2017 (en annexe)
- De confier à l'Agence d'Urbanisme et de Développement des régions Nimoise et Alésienne, dans le cadre de la convention relative au programme partenarial 2017, les missions suivantes pour un montant de 43 246,40 €:
 - Mettre à jour les données du diagnostic et de l'état initial de l'environnement,
 - Participer aux travaux d'élaboration du PADD et du DOO,
 - Elaborer et finaliser la trame verte et bleue + accompagner sa traduction dans le PADD et le DOO,
- De comptabiliser la dépense au titre du budget 2017.

Avenant SCE

RAPPORTEUR : Monsieur Philippe GRAS, Président

Le CONSEIL SYNDICAL après en avoir délibéré,

6

DECIDE, à l'unanimité

Exprimés : 27 (dont 8 pouvoirs)

Pour :27.....

Contre :0.....

Abstention :0.....

- de valider cet avenant, ci-joint en annexe avec le tableau de répartition des factures,
- d'autoriser le Président à signer tous documents nécessaires à la bonne réalisation de la mission d'assistance et d'expertise juridique du S.CO.T du Sud Gard et de le charger de l'exécution de la présente délibération.

Désignation d'un délégué à la Commission Locale de l'Eau (CLE) du SAGE de la Camargue gardoise

RAPPORTEUR : Monsieur Philippe GRAS, Président

Considérant la nécessité d'élire au sein du Conseil syndical du S.CO.T. du Sud du Gard un représentant délégué titulaire pour être membre de la Commission Locale de l'Eau du S.A.G.E. de la Camargue Gardoise ;

Considérant la nécessité de désigner **un représentant** du S.CO.T. Sud Gard qui siègera à la nouvelle C.L.E. de la Camargue Gardoise, au titre du collège des collectivités territoriales ;

Considérant ainsi les candidatures de :

7

Monsieur Jean Noel RIOS

Il est procédé à l'élection :

DECIDE, à l'unanimité

Exprimés : 28 (dont 8 pouvoirs)

Pour :28..... Contre :0..... Abstention :0.....

Par conséquent, a été élu à l'unanimité en séance,

Monsieur Jean Noel RIOS en tant que titulaire, représentant le Syndicat Mixte du S.CO.T. du Sud Gard, au siège de la C.L.E. de la Camargue Gardoise.

Révision allégée N°1 du PLU de Calvisson

RAPPORTEUR : Monsieur Philippe GRAS, Président

Le CONSEIL SYNDICAL après en avoir délibéré;

8

DECIDE, à l'unanimité

Exprimés : 28 (dont 8 pouvoirs)

Pour :28..... Contre :0..... Abstention :0.....

- De porter un avis favorable sur le principe de la compatibilité avec les orientations du S.CO.T du Sud Gard pour l'objet de la révision allégée n°1 du PLU de Calvisson.
- De charger le Président de l'exécution de la présente délibération.

LA SÉANCE EST LEVEE à 20h

**Le Président du Syndicat Mixte
du S.CO.T. du Sud Gard**



Philippe GRAS

Le Secrétaire de séance

Michel FEBRER