



Contribution au Processus de Révision du PLU de la ville d'Uzès

Document déposé en mairie le 29 juin 2010
comme suite à la présentation au public du PADD

Sommaire

Préambule

1 Conditions de participation du public aux premières phases du processus

- 1.1 Insuffisance de la publicité
- 1.2 Accès aux documents
- 1.3 Délais d'étude du dossier
- 1.4 Concertation avec les associations

2 Contexte général de l'étude

3 Une ambition à la hauteur des enjeux et des atouts de la cité

4 Etude du Diagnostic territorial

- 4.1 Rapport de présentation
- 4.2 Diagnostic socio-économique
- 4.3 Déplacements
- 4.4 Politique de transports - Plan de déplacements
- 4.5 Nouvelles orientations de la municipalité et contournements
- 4.6 Différents projets de contournements
- 4.7 Etude du PDSU, trafic et propositions de solutions
- 4.8 Voies de liaisons inter-quartiers et contournements
- 4.9 Contournement ouest par l'ancienne voie ferrée
- 4.10 Stationnement
- 4.11 Cheminements doux
- 4.12 Energies
- 4.13 ZAC du Mas de Mèze
- 4.14 Les enjeux majeurs d'une Ville d'Art et d'Histoire
- 4.15 La lutte contre l'étalement urbain

5 Etude du Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)

- 5.1 Nouvelles zones à urbaniser
- 5.2 Infrastructures de déplacements - Réseau routier
- 5.3 Des entrées de ville en voie de dégradation
- 5.4 Voie de liaison est-ouest
- 5.5 Voie de liaison nord
- 5.6 Déviation de Montaren
- 5.7 Pôles de stationnement
- 5.8 Cheminements doux
- 5.9 Transports en commun
- 5.10 ZAC du Mas de Mèze
- 5.11 ZAC du Chemin vieux de Nîmes
- 5.12 Plan de sauvegarde et mise en valeur du Secteur Sauvegardé
- 5.13 Conclusion, nécessité de réexaminer le PADD

6 Phase suivante, Zonage et Règlement d'urbanisme

7 Conclusion

Pièces jointes en annexes

- **Annexe 1** : Extrait du Midi-Libre du 8 avril - Nouvelles orientations de la municipalité en matière de déplacements.
- **Annexe 2** : Extrait du Républicain d'Uzès du 15 avril - Nouvelles orientations de la municipalité en matière de déplacements.
- **Annexe 3** : Ensemble des projets de contournement d'Uzès (document de la mairie d'Uzès)
- **Annexe 4** : Proposition de notre association pour une Charte Architecturale.



Préambule

Notre association, Uzège - Pont du Gard Durable (nouvelle dénomination du Collectif pour le Développement Durable), regroupe une quinzaine d'associations locales à vocation environnementale, dont certaines sont agréées environnement.

Ces associations coordonnent leurs efforts en intervenant dans la vie publique locale pour la mise en œuvre des sept objectifs de leur Pacte pour le Développement Durable, en recherchant la concertation avec les élus locaux et en les soutenant dans leurs actions en faveur du Développement Durable. La Maîtrise de l'urbanisation, la Sauvegarde des terres agricoles, la Protection des paysages, des espaces naturels, de la biodiversité et du patrimoine architectural et la Mise en œuvre d'une véritable Politique des transports sont au cœur de ces objectifs. Ils rejoignent les enjeux majeurs du PADD de la révision du PLU de la ville d'Uzès.

Après avoir étudié attentivement les dossiers du Diagnostic Territorial et du Plan d'Aménagement et de Développement Durable, nos associations ont souhaité, en apportant leur présente « **Contribution à la révision du PLU de la ville d'Uzès** », permettre à la population de participer, aux côtés des élus, à la mise en œuvre du projet de développement durable de la ville-centre de son territoire.

Dans le cadre de la concertation à laquelle elles appellent les élus, nos associations pourront formuler des propositions concrètes ouvrant de nouvelles voies de réflexion.

1 Conditions de participation du public aux premières phases du processus

1.1 Insuffisance de la publicité

Nos associations reprennent les remarques déjà formulées, concernant l'insuffisance de la publicité lors du lancement des deux premières phases : l'absence d'insertion dans le journal hebdomadaire local d'informations générales et d'annonces légales le plus lu à Uzès peut faire douter de la volonté de concertation avec le public et les associations affichée par la municipalité.

1.2 Accès aux documents

La mise en ligne rapide sur le site Internet de la ville d'Uzès des dossiers du Diagnostic Territorial, du PADD et du SCoT Uzège - Pont du Gard constitue un progrès remarquable pour la mise à disposition du public des documents administratifs.

En revanche, certains documents indispensables à l'étude du projet et à la compréhension des orientations retenues ne sont pas cités, d'autres le sont, mais ne sont pas mis à disposition du public. Le document PDSU (Plan de Déplacements du Secteur d'Uzès, étudié conjointement par le Département, le SCoT, la CCU et la ville d'Uzès) indispensable à l'appréhension des problèmes de circulation à Uzès n'est ni cité, ni fourni dans le dossier. Ses conclusions principales et ses propositions de solutions ne sont pas fournies. Il n'est donné aucune information sur les flux de trafics routiers sur le secteur d'Uzès, qui ont pourtant donné lieu à plusieurs campagnes de comptage dans le cadre de cette étude. Dans le Diagnostic, il est simplement fait mention d'une étude en cours par le

département. Cette étude, en partie financée par les uzétiens, à laquelle la municipalité a été associée est maintenant terminée. Nous demandons que la dernière version du document suivant soit mise à la disposition du public : « Etude PDSU, rapport final, mis à jour le 20 juillet 2009 ».

Dans l'étude du Diagnostic, il est écrit : c'est dans l'optique de décongestionner le centre ville que la commune a lancé une étude de contournement : de quelle étude et de quel contournement s'agit-il ? Son étude n'est pas fournie, son tracé ne figure sur aucun plan. S'il s'agit de l'étude lancée par la commune et reprise par la CCU pour un contournement est, nous demandons qu'elle nous soit fournie. Le Diagnostic Territorial et le PADD ne précisent pas quelles solutions sont retenues ou envisagées pour le ou les contournements d'Uzès. Comment dans ces conditions réserver les surfaces nécessaires à leurs emprises ?

Des tracés de voies douces et de voies cyclables communales sont esquissés sur différents plans de manière imprécise et inutilisable. Nous demandons que ces projets, s'ils existent, soient mis à la disposition du public.

Il est porté dans les mêmes conditions d'imprécision un tracé de future voie verte du Conseil général. Nous demandons que ce projet de voie verte, au moins pour sa partie intéressant la commune, nous soit communiqué.

1.3 Délais d'étude du dossier

Ce n'est évidemment pas au cours des réunions publiques de présentation des documents d'étapes que les habitants et associations peuvent formuler des observations ou propositions sur un dossier qu'ils découvrent. Après ces présentations il est nécessaire de leur laisser le temps d'étudier les dossiers. Nous demandons donc que la municipalité prenne le temps nécessaire à l'étude et à la prise en compte des avis et suggestions formulés dans le Cahier d'Observations en reportant toute décision concernant le PADD à la fin juillet 2010.

1.4 Concertation avec les associations

L'élaboration d'un projet engageant l'avenir de la cité pour des décennies et touchant les citoyens dans leur vie quotidienne, doit être pour la municipalité l'occasion de mettre en place la concertation avec les habitants et les associations, préconisée par l'Association des Maires de France, dans sa « Charte des Maires pour l'Environnement ».

2 Contexte général de l'étude

Depuis de nombreuses années, l'urbanisation et la réalisation des infrastructures associées sont décidées au coup par coup, sans vision d'ensemble, ni projet à long terme.

Les orientations générales, quand elles existent, sont souvent remises en cause : un jour le contournement d'Uzès est une priorité et les infrastructures communales doivent s'inscrire dans son contexte et le lendemain la municipalité en laisse la responsabilité au Conseil Général et ne parle plus que de liaisons inter-quartiers, sans rapport avec ce projet global.

La mésentente politique avec les autres collectivités territoriales concernées (CCU, Pays et Conseil Général, notamment) aggrave la situation et est source d'atermoiements, de changements de cap et de remises en cause ou de blocage des projets.

L'étude du Diagnostic Territorial confirme les effets négatifs de cette absence de planification et de politique à long terme. Par exemple, elle souligne les points suivants dans les quartiers nouvellement urbanisés que sont les zones d'habitat pavillonnaire ou de lotissements :

- au sein de cette tâche urbaine de nombreux secteurs ne sont pas urbanisés (dents creuses, friches urbaines, espaces intersticiels...)
- cette situation est en partie le résultat d'une urbanisation à l'opportuniste créant de nombreuses entités urbaines assemblées comme une mosaïque ...
- la commune d'Uzès a connu un développement peu maîtrisé entraînant une forte consommation du territoire communal, ainsi qu'un étalement important. Ainsi de nombreux

pavillons individuels se sont implantés au coup par coup au gré des opportunités foncières. Ils contribuent à créer un tissu urbain relativement lâche et peu structuré...

- trame viaire lâche, pas de réflexion globale sur les circulations et les accès...
- aucune organisation ni réflexion générale dans l'implantation du bâti...
- pas de réflexion globale sur les circulations et les accès, aucune réflexion d'aménagement public...

Sans une référence stable, pérenne et incontestée, il est impossible d'organiser la maîtrise du foncier. Ainsi, faute de réservation des emprises nécessaires, les acquisitions de terrains pour la réalisation des équipements publics et des projets structurants devient difficile, très coûteuse, voire impossible et source de conflits potentiels avec des riverains qui pourront s'estimer lésés.

3 Une ambition à la hauteur des enjeux et des atouts de la cité

Les enjeux majeurs pour la ville, affirmant sa vocation de centre d'un territoire rural dynamique, sont bien identifiés dans le PADD :

- répondre à une demande de logements forte et diversifiée
- lutter contre l'étalement urbain et définir des limites claires à l'urbanisation
- préserver et gérer le paysage, notamment en requalifiant les entrées de ville
- préserver le patrimoine architectural, la plaine agricole et la biodiversité des milieux naturels environnants en gérant les risques naturels
- favoriser le développement économique, agricole et touristique de son bassin de vie
- organiser la circulation, le stationnement et les modes de déplacements doux

Cette nouvelle révision du PLU est la première à bénéficier des références du SCoT Uzège - Pont du Gard et de sa Charte Paysagère, ainsi que de l'étude PDSU. Forte de ces appuis remarquables, la municipalité doit se donner les moyens de se doter d'un outil d'aménagement et de gestion des espaces, au service d'un projet urbain ambitieux. Ville d'Art et d'Histoire, la cité ducale dispose de tous les atouts pour affirmer sa vocation de centre d'un bassin de vie rural dynamique qui comptera près de 40.000 habitants en 2020

4 Etude du Diagnostic territorial

4.1 Rapport de présentation

Le rapport de présentation doit évaluer les incidences notables et prévisibles des orientations du plan sur l'environnement et exposer la manière dont le plan prend en compte le souci de sa préservation et de sa mise en valeur. La réalisation des infrastructures de mobilité (circulation, stationnement, modes de déplacements doux et transports en commun) n'étant pratiquement pas abordée, cet aspect fondamental du rapport de présentation n'est pas pris en compte.

4.2 Diagnostic socio-économique

Dans le Diagnostic, il manque une vision au niveau du bassin de vie. Nous appuyons donc les remarques déjà formulées dans le Cahier d'Observations à ce sujet. En effet comment comprendre les chiffres et statistiques concernant la démographie, l'emploi, les logements, les déplacements et l'économie de la ville d'Uzès sans les situer dans le contexte du bassin de vie, alors que le Diagnostic Territorial souligne son importance : « Uzès rayonne en terme d'équipements et de services sur un bassin de près de 34.000 habitants, soit près de 70 % de la population du territoire du SCoT répartie sur 51 communes... Cette polarité est d'autant plus forte qu'elle se double d'un rôle majeur d'Uzès, tant au niveau de l'emploi que de l'équipement commercial. Cet effet de centralité induit de nombreuses conséquences en terme de besoins et de gestion des flux. ».

A titre d'exemple, comment, dans ces conditions, ne pas tenir compte des nombreuses résidences secondaires hors de la commune d'Uzès pour tirer des conclusions sur le trafic en période d'été ?

4.3 Déplacements

Comme dans la plupart des territoires ruraux ou péri-urbains, les actifs utilisent très majoritairement, dans leurs déplacements domicile-travail, leur voiture particulière (65 %), alors que près de 25 % d'entre eux, soit ne se déplacent pas, soit marchent à pied et seulement 1,2 % utilisent un moyen de transport en commun.

Les autres types de déplacements ne sont pas analysés.

Peu d'alternatives étant proposées, c'est donc bien le « tout-voiture » qui s'impose avec son lot d'encombres à certaines heures et certaines périodes de l'année.

Pour y remédier, la municipalité dit avoir lancé une étude de contournement routier, non fournie.

4.4 Politique de transports - Plan de déplacements

Avant de parler de solutions d'infrastructure et de contournement routier, il convient de définir une politique de transports à l'échelle du territoire, fondée sur :

- l'identification des bassins de vie
- l'étude des besoins de mobilité des habitants permanents et temporaires (notamment par la réalisation d'enquêtes origine - destination) pour leurs différents types de déplacements (travail, courses, loisirs, tourisme saisonnier, etc...)
- l'étude de plusieurs scénarios et solutions :
 - o pas de contournement routier
 - o un contournement routier en rase campagne, ayant une vocation première de liaison Alès - Avignon au niveau du département
 - o un contournement de type urbain, pouvant être constitué d'un ensemble cohérent de voies de liaison inter-quartiers
- un choix politique et stratégique entre les différents scénarios privilégiant certains modes de transports (individuels, collectif, doux...)
- l'élaboration d'un plan de déplacements dans une approche multimodale

Cette approche a été abordée dans le Plan de Déplacements du Secteur d'Uzès. Bien que cette étude PDSU ne soit ni citée, ni mise à disposition du public par la municipalité (voir § 1.2), nos associations ont pu y avoir accès par d'autres canaux et s'y référer.

Une nouvelle étude de mobilité doit être entreprise par les soins du SCoT, au niveau du territoire Uzège - Pont du Gard. Mais ses conclusions ne seront pas connues dans des délais compatibles avec le calendrier prévisionnel de révision du PLU.

4.5 Nouvelles orientations de la municipalité et contournements

N'ayant pas trouvé d'accord avec le Département pour l'étude et la réalisation d'un contournement routier, la municipalité a réorienté sa politique de mobilité.

A l'occasion de la réunion de présentation au public du PADD, le 7 avril, le maire en a tracé les grandes lignes : construire des liaisons inter-quartiers et privilégier les modes de déplacements doux (voir les compte-rendus de cette réunion dans le journal Midi-Libre du 8 avril et dans le Républicain d'Uzès du 15 avril, joints en annexes 1 et 2).

Cette « nouvelle politique » nécessite la réservation des emprises des projets retenus et donc leur étude (au stade de l'avant-projet sommaire), parallèlement à la révision du PLU :

- liaisons inter-quartiers
- organisation du stationnement en cohérence avec les déplacements complémentaires associés
- aménagements spécifiques aux transports en commun
- cheminements piétonniers
- pistes cyclables, etc...

Dans cette vision, que deviennent les différents projets de contournement d'Uzès, qualifiés dans le Diagnostic Territorial d'objectifs majeurs de la commune ?

Sont-ils simplement rebaptisés voies de liaisons inter-quartiers, modifiés ou abandonnés ?

Le non-positionnement de la municipalité sur ce sujet, notamment, dans le Diagnostic Territorial et dans le PADD est d'autant plus surprenant que le PDSU souligne sa criticité :

- déficience du maillage du réseau routier dans Uzès
- sans aménagement de voirie, il est à attendre à moyen terme une saturation généralisée d'Uzès
- la réalisation d'un contournement est nécessaire et il y a urgence

4.6 Différents projets de contournements

L'annexe 3 montre les différents projets de contournements envisagés autour d'Uzès :

- contournement est, de la RD 981 Avignon à la RD 982 Bagnols sur Cèze passant par la garrigue entre Uzès et St-Maximin
- contournement ouest, de la RD 981 Avignon à la RD 981 Alès. Plusieurs tracés sont envisagés dans le PDSU : tracé proche d'Uzès utilisant l'ancienne voie ferrée, tracé médian et tracé éloigné de la ville. Ce contournement ouest se décompose en deux tronçons : tronçon ouest de la RD 981 Alès aux RD 982 Arpaillargues et 22 La Calmette dont la réalisation est envisagée rapidement pour desservir la ZAC du Mas de Mèze et le tronçon sud entre les RD 982 Arpaillargues et 22 La Calmette et la RD981 Avignon.
- contournement nord, de la RD 981 Alès à la RD 982 Bagnols sur Cèze. La liaison Mayac - Mas de Mèze, actuellement étudiée par la municipalité, pourrait constituer le premier tronçon de la solution la plus proche de la ville de ce contournement.

4.7 Etude du PDSU, trafic et propositions de solutions

L'étude distingue trois types de trafic :

- trafic de transit (origine et destination hors de la zone étudiée)
- trafic d'échange (origine ou destination au sein de la zone étudiée)
- trafic interne (origine et destination à l'intérieur de la zone étudiée).

En considérant les ZAC de Montaren et de Pont des Charrettes comme extérieures à Uzès, le trafic de transit représente 35 %, le trafic d'échange représente 50 % et le trafic interne seulement 15 %.

En élargissant le périmètre de la ville, de manière à englober dans Uzès les ZAC de Montaren et Pont des Charrettes, le trafic de transit est finalement faible, il représente 15 % du trafic total, dont la moitié pour le seul transit Alès - Remoulins qui ne représente donc que 8 % des déplacements au sein d'Uzès. Quasiment tous les flux en transit empruntent la section RD 981 Champ de Mars qui est saturée.

En final, l'étude PDSU confirme la nécessité d'un contournement constitué des tronçons suivants :

- tronçon sud du contournement ouest entre la RD 981 Remoulins et les RD 982 Arpaillargues
- tronçon ouest du contournement ouest entre les RD 982 Arpaillargues et la RD 981 Alès
- contournement nord entre la RD 981 (Alès) et la RD 982 (Bagnols)

Elle infirme l'utilité d'un contournement est.

Faute de réalisation d'infrastructures nouvelles et compte tenu des prévisions d'augmentation de population, la ville serait paralysée dès 2015, en raison du blocage total du secteur Pompidou, Chauvin, Libération aux heures de pointe.

Par ailleurs, le PDSU souligne la saturation du tronçon de la RD 981 entre le Champ de Mars et la voie Pompidou, passage obligé de bon nombre d'usagers et dysfonctionnement principal du réseau routier dans Uzès. Un contournement doit donc permettre d'éviter ce secteur.

Après analyse des différents scénarios, le PDSU préconise de réaliser, en première étape, le contournement ouest, plus attractif car il permet de supporter plus de mouvements que ce soit en transit ou en échange avec les secteurs proches d'Uzès.

Jugée vitale, la section sud, route de Remoulins / route d'Arpaillargues, est à réaliser en premier.

La variante courte (la plus proche d'Uzès) est plus attractive que les variantes plus éloignées de la ville, car elle permet de capter les transits internes entre les secteurs proches d'Uzès (entre les ZAC de Montaren, du Mas de Mèze et de Pont des Charrettes, notamment) et porterait un moindre préjudice à l'environnement et aux terres agricoles, si son tracé est judicieusement choisi.

Le PDSU souligne également la déficience du maillage routier au sein de la ville d'Uzès, limitant les possibilités de déviation ou de changement de trajet, en cas de blocage sur un itinéraire.

Un exemple illustre bien cet inconvénient majeur : la zone allant du Mas Carreiron au nord, jusqu'à l'ancienne voie ferrée au sud n'est pourvue d'aucune voie structurante en dehors de la RD 981 et constitue une barrière infranchissable de 2 km de long et près de 1 km de large. Un projet de contournement ou de voie de liaisons inter-quartiers doit participer à la correction de cette anomalie.

4.8 Voies de liaisons inter-quartiers et contournements

Aux yeux du SCoT, une voie de liaisons inter-quartiers se différencie d'une voie de contournement routier par les points suivants :

- elle ne cherche pas à prendre prioritairement en compte le trafic de transit

- participant à la desserte des zones urbanisées, à la diffusion du trafic dans les différents quartiers, ainsi qu'aux échanges inter-quartiers, elle prend en compte le trafic d'échange et le trafic interne à la zone urbaine étudiée.
- son tracé se trouve au sein du tissu urbain, c'est un boulevard urbain
- ses caractéristiques techniques réduites sont de type urbain

Si l'on considère le « Grand Uzès » en intégrant, comme des quartiers, les pôles de vie que sont les communes ou quartiers périphériques (Pont des Charrettes, St-Quentin la Poterie, St-Siffret, St-Maximin, Montaren), les liaisons inter-quartiers, mises bout à bout pourront constituer une sorte de contournement urbain, réalisé progressivement par la municipalité, sans vraiment l'annoncer. Est-ce là, la nouvelle vision de la commune qui, dans ce cas, se limiterait à un changement de terminologie et de maître d'ouvrage, avec réduction des caractéristiques techniques ?

Après la réalisation des liaisons inter-quartiers ouest de part et d'autre du rond-point du Mas de Mèze, leur prolongement vers le sud, par le contournement ouest sur l'emprise disponible de l'ancienne voie ferrée, ne s'imposera-t-il pas de manière naturelle et inéluctable ? Mais est-ce la meilleure solution ? Qui en sera le maître d'ouvrage, la commune, la CCU ou le département ?

La municipalité doit se positionner clairement sur l'abandon ou non des contournements et préciser les différentes voies de liaison qu'elle projette de réaliser et suivant quelles priorités.

Alors qu'il est précisé, dans le Diagnostic Territorial, que l'un des objectifs majeurs de la commune est de créer des liaisons entre les principales pénétrantes, il n'est fourni aucun plan ni aucune esquisse de ces projets, dont certains sont pourtant très avancés (la liaison Mayac - Mas de Mèze a déjà fait l'objet d'une enquête publique en vue de sa réalisation).

Nous demandons que les tracés de ces voies soient portés sur les plans du PADD et que tous les documents les concernant soient mis à disposition du public (voir le document de la mairie, joint en annexe 3, montrant l'ensemble de ces projets).

La fonction « contournement » de certaines de ces voies de liaison doit être prise en compte dans leur étude et leur réalisation. Notamment, leur étude d'impact devra comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme de contournement (cf Article R122-3, IV du Code de l'Environnement)

4.9 Contournement ouest par l'ancienne voie ferrée

Actuellement, seule son amorce semble confirmée comme voie structurante de la ZAC du Mas de Mèze. Ce projet de contournement peut apporter une solution à l'écoulement du trafic de transit, souci du département, mais ne devrait plus vraiment répondre aux nouvelles préoccupations de la municipalité : liaisons inter-quartiers, amélioration du stationnement par création de pôles proches du centre ville, desserte des projets d'urbanisation (notamment, « l'énorme projet de ZAC du Chemin vieux de Nîmes »), déplacements doux, développement de la voie verte...

Par ailleurs, ce projet soulève une vive opposition de la part d'habitants soucieux de protection de l'environnement. Cette opposition est renforcée par la crainte d'une urbanisation progressive et non maîtrisable le long de son parcours, totalement contraire aux préconisations du SCoT.

En effet, comme le souligne le Diagnostic Territorial, il traverserait un territoire très sensible :

- zone à risque d'inondation fort (voir plan p.81)
- glacis naturel et agricole renforçant l'identité de la ville historique dont le SCoT recommande la préservation (voir p. 96 du Diagnostic)
- zone agricole à protéger, très proche de la ZNIEF de la ripisylve des Seynes.
- site, encore assez peu marqué par les activités humaines, et menacé par l'expansion d'Uzès.
- présence d'une zone archéologique sensible (voir p.139)
- coupure verte à préserver ou à réaménager (voir plan de la p.101)

La réalisation d'un contournement sur l'ancienne voie ferrée présenterait les inconvénients suivants :

- l'emprise au sol est insuffisante pour donner de bonnes caractéristiques à la voie, apporter le traitement paysager qui s'imposerait dans cette zone à protéger et autoriser la création de voies douces et de promenade.
- l'élargissement de l'emprise SNCF détruirait des ouvrages relevant du petit patrimoine (murs de pierre sèche, petits ponts, etc...) et poserait de réels problèmes avec les riverains.
- cette voie ne desservirait aucune zone à urbaniser adjacente, ne participerait pas bien à la diffusion du trafic vers le centre ville et n'aurait donc pas de réelle vocation de liaison inter-

quartiers, actuellement privilégiée par la municipalité : mauvaise prise en compte du trafic d'échange et du trafic interne

- son tracé ne favoriserait pas l'implantation de parcs relais de stationnement préconisés par l'étude PDSU pour limiter le trafic interne (voir § 4.10 ci-après).

Tout semble donc concourir à réserver à cette zone naturelle et agricole une vocation de tourisme, de promenade, de loisir et de poumon vert de la ville d'Uzès.

Dans ce secteur, l'ancienne voie ferrée retrouverait ainsi la vocation de voie verte qu'elle a déjà entre Uzès et Remoulins à destination des piétons, cyclistes et cavaliers (vocation équine renforcée par la proximité des haras nationaux). Cette voie verte fait maintenant partie des priorités de la municipalité. Un projet alternatif de voie de liaisons inter-quartiers, desservant les quartiers urbanisés existants et les zones à urbaniser, est donc à rechercher dans le cadre des nouvelles orientations de la municipalité.

4.10 Stationnement

Le stationnement est un enjeu majeur pour l'accessibilité au centre ville qui a vocation à devenir piétonnier. Les habitations du centre historique sont dépourvues de garages. Les véhicules de leurs occupants encombrant les rues de la ville.

L'ensemble des zones de stationnement au sein d'Uzès se concentre autour du rond-point Libération, Pompidou, Chauvin entraînant rapidement sa saturation et le blocage de la circulation.

Les zones de stationnement proches du centre ville sont saturées. Les zones plus éloignées ne sont pas reliées par des cheminements piétonniers accueillants et en site propre.

Le système de navettes, expérimenté pour le marché du samedi matin, ne satisfait pas les utilisateurs qui le boudent car il génère des attentes et n'apporte pas la souplesse d'utilisation souhaitée. Une telle organisation ne peut se concevoir que pour des flux concentrés et importants. Elle doit donc être réservée à des occasions ou des événements particuliers ou exceptionnels générant une grande affluence ponctuelle, comme les foires, la fête votive, les expositions, les festivals, les marchés importants, etc...

Pour ces occasions, il peut être envisagé d'utiliser des stationnements éloignés, pouvant être habituellement réservés à d'autres fins, comme le pôle à créer dans la zone d'activité du Mas de Mèze. De plus les navettes généreraient des frais fixes de fonctionnement importants qui pèseraient sur les finances publiques locales, si elles venaient à être généralisées.

La mise à disposition de nouveaux terrains proches du centre ville, à l'occasion des programmes collectifs d'urbanisation (ZAC, lotissements), n'a pas été suffisamment utilisée pour la réalisation d'équipements collectifs (voir la ZAC Chauvin, par exemple).

Le PDSU confirme cette analyse en préconisant la création de :

- parcs relais : en bordure de contournement avec accès au centre par navettes TC (marché du samedi)
- parcs de persuasion : en bordure du centre ville, accès à Uzès à pied en moins de 10 minutes

4.11 Cheminements doux

Le centre historique de la ville, se prête particulièrement bien à une vocation piétonnière.

Pour le reste de la commune, la volonté de privilégier les déplacements doux étant très récente, elle ne s'est encore que très peu concrétisée par des réalisations, ou même par de vrais projets.

Il convient donc qu'une réflexion globale soit menée parallèlement à la révision du PLU de manière à dégager des projets permettant de réserver des emprises.

Compte tenu de l'absence de pistes cyclables et de l'étroitesse des RD rendant dangereuse la circulation à vélo, ce mode de déplacement doux est quasi inexistant à Uzès.

Les murs de pierres sèches sont une des caractéristiques des chemins communaux et doivent être préservés ou reconstitués.

4.12 Energies

A juste titre, le Diagnostic considère comme primordial d'éviter la mise en place de dispositifs de panneaux solaires dans les espaces agricoles les plus sensibles.

Comment comprendre dans ces conditions que la municipalité ait décidé le 11 février 2010 (soit, après la rédaction du Diagnostic) d'autoriser la mise en place de panneaux solaires sur des bâtiments agricoles d'une surface allant jusqu'à 2200 m² dans toutes les zones agricoles.

Ce point doit être revu dans le cadre de la révision du PLU.

4.13 ZAC du Mas de Mèze

Des entreprises se sont récemment implantées dans cette zone, en construisant des bâtiments, parfois très grands, apportant des contraintes importantes à l'aménagement futur du secteur qu'il convient donc d'organiser rapidement.

Les constructions récemment réalisées ne présentent aucune unité architecturale.

4.14 Les enjeux majeurs d'une Ville d'Art et d'Histoire

Tous les enjeux majeurs identifiés dans le Diagnostic Territorial sont déterminants pour l'avenir de la commune. Tout doit donc être fait pour rechercher les vraies solutions permettant d'y répondre.

Certains, qui pourraient être considérés comme moins essentiels, doivent s'imposer comme des priorités pour l'épanouissement durable d'une cité récemment promue Ville d'Art et d'Histoire :

- la revalorisation des entrées de ville (qui se dégradent malgré les bonnes intentions affichées depuis des années), même au prix d'acquisitions foncières et de quelques démolitions limitées
- la maîtrise de la construction d'établissements commerciaux et la limitation des accès le long des routes départementales, voies principales d'accès à la ville
- l'identification claire et la valorisation des limites ville / campagne
- le traitement paysager des infrastructures et des espaces publics disponibles
- la sauvegarde et la reconstitution des alignements d'arbres le long des voies
- la préservation du patrimoine architectural, agricole (au besoin par le classement en Zones Agricoles Protégées de certaines terres) et naturel (espaces boisés classés).
- la priorité à accorder aux modes de déplacements doux

4.15 La lutte contre l'étalement urbain

Bien qu'elle soit affichée comme un enjeu territorial majeur depuis plusieurs années, tant par le SCoT que par la municipalité, la densification urbaine est encore très peu mise en pratique.

Ainsi, les nouveaux bâtiments de la très récente extension du collège du Redounet ne comportent pas d'étage et consomment inutilement des terrains très proches du centre-ville, donc très rares et chers. Actuellement l'hôpital du Mas Carreiron valorise très mal son très grand domaine foncier tout proche du centre-ville. Une réflexion doit être menée avec l'Assistance Publique, propriétaire des lieux, sur l'évolution de cet établissement et une meilleure utilisation de son immense parc foncier.

5 Etude du Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)

5.1 Nouvelles zones à urbaniser

Dans son enjeu 3, « Uzès, un territoire préservé », le PADD rappelle que le SCoT préconise une urbanisation réfléchie et maîtrisée de ses communes avec un étalement maximal de 15 % de la tâche urbaine existante et une urbanisation prioritaire des dents creuses.

Le PADD ne doit pas se limiter à ces généralités. Il doit donner et justifier le calcul détaillé de la surface de la tâche urbaine existante et de la superficie que représentent les dents creuses et les zones que la municipalité envisage d'urbaniser en la comparant à ce ratio de 15 %.

L'implantation nouvelle de grands établissements industriels, artisanaux et commerciaux hors des zones d'activités prévues à cet effet doit être interdit ou fortement réglementé.

5.2 Infrastructures de déplacements - Réseau routier

Le PADD se limite à l'énumération des enjeux, sans préciser aucune orientation, ni aucune esquisse de solutions. Il doit être repris pour intégrer les nouvelles orientations de la municipalité (voir § 4.5 ci-dessus) et lever les doutes et ambiguïtés concernant l'avenir des anciens projets de contournement est, ouest et nord et pour préciser les voies de liaison à retenir, afin de réserver les emprises dans le plan de zonage du nouveau PLU. Une réflexion sur les infrastructures de déplacements ne peut ignorer les conclusions très pertinentes de l'étude PDSU.

Le PADD affirme que la commune a pour objectifs de préserver le patrimoine et les milieux naturels et de proscrire l'urbanisation au sein de la trame verte. En p.5, il préconise de valoriser les bords de la rivière les Seynes à des fins récréatives de loisirs et de promenades, ce qui est incompatible avec le projet de contournement ouest par l'ancienne voie ferrée.

5.3 Des entrées de ville en voie de dégradation

Alors que le constat dressé dans le Diagnostic Territorial est déjà très alarmant et indigne d'une Ville d'Art et d'Histoire, aucune proposition concrète n'est esquissée dans le PADD.

S'ils sont bien dimensionnés et si leur aménagement paysager est bien conçu les ronds-points (ou carrefours giratoires) peuvent utilement concourir à la requalification des entrées de ville.

Mais, que dire de ronds-points laissés sans plantations et où les murs de pierres sèches ont laissé place à des clôtures bariolées et à des murs en blocs de béton revêtus d'un enduit grossier ou non revêtus et déjà couverts de tags et de publicités ?

5.4 Voie de liaison est-ouest

Prenant acte des points suivants :

- conclusions de l'étude PDSU :
 - o nécessité d'améliorer le maillage routier dans Uzès
 - o nécessité de réaliser d'urgence un contournement ouest permettant, notamment, de shunter la section Champ de Mars, Pompidou, Chauvin de la RD 381
 - o variante courte de ce contournement plus attractive, car elle permet de mieux capter le transit interne à l'agglomération uzétienne
- nouvelles orientations de la municipalité privilégiant les voies de liaisons inter-quartiers ou boulevards urbains
- prescriptions du SCoT : sauvegarde des terres agricoles, des paysages et de l'environnement
- inconvénients, soulignés dans le § 4.9, de la réalisation d'un contournement proche d'Uzès sur l'emplacement de l'ancienne voie ferrée,

la municipalité doit rechercher les meilleurs tracés de voies de liaisons inter-quartiers permettant d'améliorer la circulation dans Uzès et de définir des priorités de réalisation.

L'étude de ces voies doit être menée parallèlement à la révision du PLU, afin de réserver des zones non-aedificandi pour un faisceau de possibilités de tracés.

Nos associations sont prêtes à apporter leur contribution, en formulant des propositions concrètes dans le cadre d'une concertation organisée par la municipalité.

5.5 Voie de liaison nord

L'étude du PDSU recommande la réalisation du contournement nord en deuxième étape, après le contournement ouest. La variante courte de ce projet de contournement (privilégiée par le PDSU et la municipalité) se compose de deux tronçons :

- tronçon ouest, voie de liaison Mayac - Mas de Mèze, qui a déjà fait l'objet d'une enquête publique.
- tronçon nord entre Mayac et la RD 982 Bagnols, qui reprendrait certaines voies existantes.

Il appartient à la municipalité de répondre aux cinq réserves expresses formulées en 2009 par le commissaire enquêteur lors de l'enquête publique sur le tronçon Mayac - Mas de Mèze : étude complémentaire sur la fonction maillon du contournement, réévaluation du niveau de trafic et de bruit, étude paysagère complémentaire en section courante, perspectives à terme du développement urbain attendu dans ce secteur et incidence de la voie nouvelle sur ce développement, réexamen du tracé.

Il revient également à la municipalité de lancer rapidement l'étude du deuxième tronçon nord, dans la concertation avec la population et les associations concernées, afin de définir un projet permettant de réserver les emprises. En effet ce secteur est sensible en raison de la présence d'un collège, de l'urbanisation existante et du risque inondation de sa partie nord

5.6 Déviation de Montaren

Dans la traversée de Montaren (école communale en bordure de route) et dans la section comprise entre Montaren et le rond-point du Mas de Mèze à Uzès, la RD 981 est très dangereuse et a occasionné plusieurs accidents mortels, récemment encore. Elle est très étroite et bordée d'alignement de platanes centenaires, ce qui rend très difficiles et dangereux la circulation et les croisements de PL.

En vue d'en améliorer la sécurité, le Département ne pourra faire l'économie d'un réaménagement rapide de cette portion d'itinéraire. Nous préconisons l'étude conjointe par le Département, la CCU, le SCoT, les municipalités d'Uzès et de Montaren et nos associations, d'une déviation de Montaren, réutilisant l'emprise de l'ancienne voie ferrée, entre le Mas de Mèze à Uzès (raccordement sur le rond-

point déjà prévu à l'entrée de la ZAC) et la déviation de Serviers. Cette voie nouvelle pourrait être aisément reliée à la zone commerciale des Sablas à Montaren, au niveau du rond-point existant. Le tronçon déclassé de la RD 981 actuelle, conservant ses alignements de platanes (recommandation du SCoT), pourrait être transformé en voie verte avec priorité aux déplacements doux et trafic VL de desserte locale à vitesse très réduite. Il devient urgent de réserver les emprises pour la réalisation de cette déviation, face à l'urbanisation progressive de ce secteur.

Le PDSU considère que la création d'une déviation sud de Montaren aurait un impact positif.

5.7 Pôles de stationnement

Le PDSU préconise l'aménagement de parcs de persuasion en bordure du centre ville permettant un accès à pied en moins de 10 minutes. Des pôles de stationnement doivent donc être créés aux entrées de ville proches du centre, à l'occasion des nouveaux programmes d'urbanisation : dans la ZAC du Mas d'Azur et au nord de la ZAC du Chemin vieux de Nîmes près de l'avenue G.Pompidou, etc...

Des cheminements piétons, agréables et ombragés, si possible en site propre et éclairés, doivent être aménagés pour les relier au centre historique. Par exemple, pour la zone de stationnement à créer au nord de la ZAC du Chemin vieux de Nîmes, la voie piétonnière conduisant au centre-ville peut emprunter la petite rue des Capucins vieux.

Les parcs de persuasion existants (Refuge, Serrebonnet) doivent être aménagés et reliés au centre ville par des cheminements piétonniers confortables utilisant soit des quartiers anciens (quartier des Bourgades pour le Refuge), soit des sites propres, ombragés, éclairés et accueillants.

Le PDSU préconise également la construction de parcs relais en bordure des contournements (en ZAC du Mas de Mèze, par exemple) permettant un accès au centre ville par navette pour les occasions particulières, marchés importants par exemple.

Tant pour le confort des usagers que pour leur intégration paysagère, tous ces parcs de stationnement doivent être largement plantés d'arbres d'essences méditerranéennes, dispensant une ombre généreuse. Des parcs de stationnement payant souterrains supplémentaires doivent être construits à proximité du centre historique pour le stationnement longue durée des résidents du secteur sauvegardé, dont les habitations sont dépourvues de garages, ainsi que pour le stationnement visiteurs de très courte durée.

5.8 Cheminements doux

Dans ses nouvelles orientations, la municipalité a fait une priorité des déplacements doux.

Le PDSU préconise l'aménagement d'itinéraires cyclables structurants et continus vers les principaux générateurs de trafic, en particulier, accès aux collèges, liaisons Montaren / Uzès et St-Quentin / Uzès. Il préconise également que des pistes cyclables soient aménagées dans le tracé des contournements.

Des pistes cyclables doivent donc être prévues dans l'étude des nouvelles liaisons inter-quartiers et des ZAC, pour relier les différents quartiers entre eux et avec le centre ville et pour rejoindre les pistes cyclables de rase campagne et la voie verte qui doit être prolongée au delà d'Uzès, vers l'ouest.

Pour permettre de circuler dans la ville sans utiliser de véhicule, il est primordial de prévoir, des cheminements piétonniers reliant au centre-ville, les parcs de stationnement périphériques, les nouvelles zones d'urbanisation, les résidences hôtelières, etc...

5.9 Transports en commun

Comme préconisé par le PDSU, la nécessaire réflexion sur les transports en commun doit inclure la prise en compte d'arrêts en sites propres, de zones de stationnement / stockage des bus / cars et de parcs relais afin de réserver les emprises nécessaires.

5.10 ZAC du Mas de Mèze

Les accès directs des riverains, à la voie de liaison inter-quartiers qui traversera la zone, sont à proscrire. Un maillage de voies secondaires (avec réalisation éventuelle de contre-allées) doit être créé pour permettre ces accès et desservir les différentes parcelles.

Le tracé de la voie de liaison structurante et son raccordement au réseau existant doivent être adaptés au schéma routier retenu pour la suite de son parcours. L'aménagement paysager des espaces publics doit, notamment, comporter des alignements d'arbres le long des voies.

L'aménagement de cette voie nouvelle doit être l'occasion d'organiser la continuité de la voie verte au-delà d'Uzès, vers l'ouest, en direction des Cévennes.

Le règlement d'urbanisme de la zone devra prévoir des prescriptions pour les constructions et abords :

- aménagement paysager et plantations à l'intérieur des différents lots.
- prescriptions architecturales visant à l'homogénéité des constructions
- type, couleurs et qualité des clôtures (intégration au paysage), des enseignes, etc...

En effet, cette zone doit être suffisamment attractive pour attirer les activités (garages automobiles principalement) qui polluent les entrées de ville.

Des pôles de stationnement réservés aux usagers de la zone resteront accessibles au public pour servir de parcs relais, lors d'évènements générant une affluence exceptionnelle (foires, marchés, fêtes, etc...). Dans ces occasions, l'utilisation de navettes vers le centre-ville est une bonne solution.

5.11 ZAC du Chemin vieux de Nîmes

L'importance de cette opération justifie d'apporter un soin particulier à l'étude de son aménagement :

- constitution d'un pôle de vie locale avec commerces, services et activités
 - création d'équipements publics à l'usage de tous (stationnements, espaces verts...)
 - aménagement de cheminements doux (piétonniers et cyclistes, notamment à l'emplacement du Chemin vieux de Nîmes) reliant le centre-ville au réseau de chemins de promenades et à la future voie verte du département.
 - sauvegarde du petit patrimoine (murets de pierres le long du Chemin vieux, par exemple)
 - aménagement paysager incluant la requalification de l'entrée de ville par la RD 981 / 979 et intégrant la contrainte de création d'un bassin de rétention des eaux du Redounet
 - organisation des accès aux routes départementales existantes et aux futures voies de liaison.
- La desserte de cette ZAC ne peut, en effet, être assurée par la seule voie Pompidou

5.12 Plan de sauvegarde et mise en valeur du Secteur Sauvegardé

Le PADD ne dit rien sur l'extension du Secteur Sauvegardé, ni sur l'étude et la mise en œuvre de son Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV). Ce secteur ne doit pas devenir un musée sans vie. Pour lutter contre le départ des activités tertiaires vers les zones périphériques de la ville, une réflexion doit être menée pour organiser et favoriser le maintien des activités existantes et l'implantation d'activités nouvelles.

Par ailleurs, comme l'avait suggéré l'adjoint président de la commission municipale du secteur sauvegardé, nous demandons la participation à la Commission Locale du Secteur Sauvegardé (CLSS), des deux personnalités issues du monde associatif, dont l'expérience et la compétence sont incontestables et qui ont posé leur candidature à cette commission.

5.13 Conclusion, nécessité de réexaminer le PADD

Le PADD est beaucoup trop succinct et incomplet. Il se limite à l'énumération de quelques « enjeux majeurs » déduits du bilan du Diagnostic Territorial et à des généralités, paraphrasant les orientations générales du SCoT appliquées au contexte local. Dans ces conditions, il est à craindre que ces préconisations générales restent des vœux pieux, sacrifiant à la religion du développement durable parce qu'elle est actuellement à la mode, sans réelle conviction, ni volonté de répondre aux enjeux majeurs du territoire.

Aucune donnée chiffrée ne permet de dégager des règles directrices concrètes pour l'urbanisation. Aucune orientation précise, ni aucun schéma directeur ne sont retenus pour les infrastructures et les équipements collectifs. L'ambiguïté reste totale concernant l'avenir des projets routiers structurants précédemment étudiés, qui sont simplement cités sans que l'on sache s'ils seront maintenus, abandonnés ou modifiés. Il n'est tiré aucune conclusion concrète des changements d'orientation annoncés par la municipalité à l'occasion de la présentation du PADD.

L'étude de circulation à laquelle la municipalité a participé pendant deux ans n'est pas mentionnée. Il n'est pas tenu compte des conclusions de cette étude PDSU, pourtant très pertinentes.

Pour le stationnement, la solution de facilité proposée (poches de stationnement en entrée de ville avec système de navettes) ne répond ni aux besoins des habitants, ni aux attentes des visiteurs et touristes. Comment, dans ces conditions, décider des zones à urbaniser et prévoir les emprises pour les équipements structurants majeurs, rendus nécessaires par le développement de la ville et l'accroissement prévu de sa population ?

Nous demandons donc que l'étude du PADD soit totalement reconsidérée en toute transparence et en concertation avec les habitants et les associations compétentes désireuses d'apporter leur contribution.

6 Phase suivante, Zonage et Règlement d'urbanisme

Les paragraphes qui précèdent montrent que la révision du PLU doit être l'occasion d'une rupture avec les pratiques anciennes dénoncées dans le Diagnostic Territorial, en mettant réellement en oeuvre les prescriptions et recommandations du SCoT et de sa Charte Paysagère et en mettant à profit les conclusions de l'étude PDSU.

La phase suivante de Zonage et d'élaboration des Documents graphiques devra traduire la volonté d'organisation rigoureuse de l'occupation des sols, de prévision à long terme des équipements publics structurants et d'aménagement durable de la ville.

Le Diagnostic Territorial et le PADD n'abordent pas l'aspect architectural du bâti moderne, souvent indigne du patrimoine historique de la cité ducale, en dehors du secteur sauvegardé. Après le travail des urbanistes, doit venir le temps des architectes pour garantir la construction harmonieuse de la ville. Nous proposons que des hommes de l'art (Architecte Conseil de la ville, CAUE, Agence d'Urbanisme ou tous autres spécialistes) participent à l'établissement des prescriptions détaillées du Règlement d'urbanisme, concernant le bâti lui-même (cohérence des styles, façades, murs, enduits, toitures, ouvertures, ferronneries, devantures commerciales, etc...), ses annexes (abords, espaces verts, plantations, clôtures, signalétique et enseignes, charte graphique, mobilier urbain public et privé, etc...) et les équipements et espaces publics.

De même, l'aménagement paysager de la ville doit être mieux pris en compte. La conception des espaces verts, le traitement paysager des infrastructures et des espaces publics et privés, l'aménagement des entrées de ville, les plantations dans le tissu urbain et la valorisation des limites ville / campagne doivent être organisés et précisément encadrés dans des recommandations et des prescriptions du Règlement d'urbanisme, qui doit être étudié avec la participation de paysagistes. Nous demandons que le processus d'élaboration du Règlement d'urbanisme organise l'intervention de ces compétences pour assurer la cohérence du nouveau bâti avec le patrimoine architectural et historique et avec l'environnement paysager, naturel et agricole, de cette « ville à la campagne ».

Préconisant que l'architecture devienne acteur de l'aménagement urbain, notre Association UPG Durable a rédigé une « Proposition pour une Charte Architecturale », préfigurant les grandes orientations d'un nouveau complément au SCoT, au même titre que la Charte Paysagère. Nous proposons que les principales préconisations de cette ébauche de charte soient utilisées lors de la rédaction des prescriptions et recommandations du Règlement d'urbanisme. Nous joignons ce document en annexe 4. Il est également disponible sur notre site Internet : www.uzege-pontdugard.org.

7 Conclusion

Gérer la complexité du développement durable est l'un des enjeux majeurs de la modernité. C'est pourquoi l'Association des Maires de France demande à ses adhérents de mettre en oeuvre les meilleures pratiques et de fédérer les énergies au service d'une nouvelle dynamique collective en faveur du développement durable. Nos associations sont prêtes à répondre à cet appel. Pour permettre à toutes les compétences de s'exprimer, nous demandons à la municipalité de créer une Commission extra-municipale de révision du PLU permettant, entre autres, à notre Association UPG Durable de participer à ce processus organisant le rayonnement durable de la ville-centre du territoire Uzège - Pont du Gard. En final, la mise en pratique, bien organisée, de la concertation et de la participation des habitants et des associations, dès le début du processus, fera gagner un temps précieux en évitant les divergences d'appréciations au moment de l'enquête publique, qui entraînent inévitablement des remises en cause trop tardives.