Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_01-DE

VILLE DE MARGUERITTES

République Française
Département du Gard
Arrondissement de Nîmes

nombre de Conseillers municipaux en exercice :
29

nombre de membres présents :
28

nombre de membres absents excusés représentés :
1

nombre de membres absents non représentés
0

date de la convocation :
7 mars 2024

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DE LA COMMUNE DE MARGUERITTES

SÉANCE DU 13 MARS 2024

L'an deux mille vingt-quatre, le treize mars à 18 heures 30, le Conseil municipal de la Commune de MARGUERITTES, régulièrement convoqué, s'est réuni à la mairie, dans la salle Claude Erignac, lieu ordinaire de ses séances, sous la présidence de Monsieur Rémi NICOLAS, Maire.

Membres présents : M. Rémi NICOLAS, Mme Patricia POUBLANC, M. Frédéric COURRENT, Mme Frédérique CONDET, M. Jean-Pierre CATHEBRAS, Mme Diane ARRIAGADA, M. Bernard CHANTRIER, Mme Audrey RANC, M. Denis CANTIER, Mme Martine REARD, Mme Joëlle HUYNH, Mme Liliane GUIRAUD, Mme Florence LIMONES, M. Eric PEREDES, M. Eric MARC, Mme Sophie GOMES, Mme Laïla ACHKAR, Mme Laure DELAMON, M. Renaud LEROI, M. Yohan MESSABIER, Mme Karine PACHAIRE, Mme Corinne CONSTANTY, M. Denis BRUYERE, M. Stéphane GUILLEMIN, Mme Julie DELVAL, Mme Myriam BOISSIERE DE CILLIA, M. Alain SAUD et Mme Margit LORBLANCHET.

Membres absents, excusés et représentés: M. Georges VIERNE (pouvoir à Mme CONDET).

Secrétaire de séance : M. Yohan MESSABIER.

Le Conseil municipal régulièrement constitué,

N° 2024/03/01 - Reprise anticipée des résultats 2023

Rapporteur : M. Renaud LEROI

1. Aspects juridiques

VU le Code général des collectivités territoriales et notamment le troisième alinéa de l'article L.1612-11 ;

VU l'article L 2312-1 du Code général des collectivités territoriales ;

VU les articles L 2311-5 et R 2311-11 du Code général des collectivités territoriales ;

CONSIDERANT que le Conseil municipal peut, au titre de l'exercice clos et avant l'adoption de son compte administratif, procéder à la reprise anticipée des résultats entre la date limite de mandatement et la date limite de vote des taux prévue à l'article 1639 A du Code général des impôts (C.G.I.),

CONSIDERANT les résultats prévisionnels de l'année 2023 ;

CONSIDERANT l'état des reports et dépenses et recettes d'investissement ;

2. Eléments de contexte

La reprise des résultats de l'exercice précédent est obligatoire. En principe, conformément à l'article L.2311-5 du Code général des collectivités territoriales, les résultats de l'année écoulée sont affectés par l'assemblée délibérante après constatation des résultats définitifs lors du vote du compte administratif.

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_01-DE

La reprise des résultats dans le budget primitif peut être réalisée selon la procédure classique (après le vote du compte administratif) ou selon la procédure particulière de la reprise anticipée (avant que le compte administratif ne soit voté). Dans ce dernier cas, les résultats de l'exercice précédent peuvent être estimés à l'issue de la journée complémentaire donc à la fin janvier, avant l'adoption du compte administratif. Ainsi, au moment du vote du budget primitif, la collectivité peut voter le budget avec reprise anticipée des résultats.

La procédure de reprise anticipée se distingue de la procédure normale en ce que l'affectation en réserve au compte 1068 reste une prévision jusqu'à la production de la délibération d'affectation de résultat définitive intervenant après le vote du compte administratif.

FONCTIONNEMENT	DEPENSES	RECETTES
Réalisation 2023	9 625 401,93 €	10 463 673,47 €
Résultat année 2023		838 271,54 €
Résultat antérieur 2022		346 738,00 €
SOLDE FINAL DE FONCTIONNEMENT		1 185 009,54 €
INVESTISSEMENT	DEPENSES	RECETTES
Réalisation 2023	4 263 449,94 €	2 743 670,29 €
Affectation 2022		850 604,60 €
TOTAL	4 263 449,94 €	3 594 274,89 €
Résultat 2023	- 669 175,05 €	
Résultat antérieur	- 154 210,90 €	
SOLDE FINAL D'INVESTISSEMENT	- 823 385.95 €	
RAR en investissement	DEPENSES	RECETTES
reste à réaliser en 2023 (à inscrire en 2024)	1 744 459,59 €	1 546 933,84 €
Solde des RAR	- 197 525,75 €	
DEFICIT INVESTISSEMENT + RAR	- 1 020 911,70 €	
Affectation pour l'investissement	840 523,54 €	
Affectation pour le fonctionnement	344 486,00 €	
Vérification	1 185 009,54 €	

3. Incidence financière

Sous réserve des conclusions du compte administratif consolidé, les résultats prévisionnels au titre de l'année 2023 sont :

- Résultat de fonctionnement cumulé estimé au 31/12/2023 : + 1 185 009,54 €
- Résultat d'investissement cumulé estimé au 31/12/2023 : - 823 385,95 €
- Solde des restes à réaliser 2023 (dépenses-recettes) : - 197 525,75 €

4. Décisions

Après avis de la commission, le Conseil municipal, après en avoir délibéré, à l'unanimité (2 abstentions : M. BRUYERE et M. GUILLEMIN) :

Article 1 : acte les résultats prévisionnels de l'année 2023.

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_01-DE

Article 2 : affecte le montant de 840.523,54 € en section d'investissement (compte 1068) et affecte le montant de 344.486,00 € en section de fonctionnement (compte 002) du budget général 2024.

Article 3 : autorise Monsieur le Maire à accomplir toutes les formalités liées à l'application de cette décision.

5. Annexe :

Etat récapitulatif des restes à réaliser dépenses/recettes

MAIRIE de MARGUERITTES (Gard)

Rémi NICOLAS

Maire de MARGUERITTES

Le Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte.
Délai et voies de recours : la présente délibération peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Nîmes (16 avenue Feuchères -- 30941 Nîmes cedex 09) dans un délai de deux mois à compter de la date de publication. Le tribunal administratif peut aussi être saisi par l'application informatique "Télérecours Citoyens" accessible par le site internet www.telerecours.fr

Rémi NICOLAS
Maire de MARGUERITTES

MAIRIE de MARGUERITTES

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_01-DE

RAR DEPENSES 2023

MIDIMEDIA	Annonce approbation modification n°2 PLU	350.00 €
ADELE SFI	Mise en compatibilité PLU	10 260.00 €
WATEAU Laure	Mise en compatibilité PLU	840.00 €
GEOSOFT	Mise en compatibilité PLU	600.00 €
202 - FRAIS LIES A LA REALISATION DES DOCUMENTS D URBANISME		**12 050.00 €**
ADELE SFI	Révision PLU (M2021 -643)	16 152.00 €
SPI GRAPHIC	Révision PLU (M2021 -643)	2 688.00 €
L'agence MTDA	Révision PLU (partie environnementale)	11 244.00 €
CMO Paysages	Désimperméabilisation cours d'école (M2022-647)	11 052.24 €
INEO	Désimperméabilisation cours d'école (M2022-647)	4 317.00 €
ABC ingénérie	Etudes et permeabilité des sols cours d'école	5 400.00 €
Alpes Controles	Végétalisation cours d'école - Service CTC	2 225.30 €
Ex&terra	MO aménagement du Parc Magne (M2022-645)	13 135.20 €
SEIRI	MO aménagement du Parc Magne (M2022-645)	11 107.20 €
KEEP SAFE	Parc Magne Mission SPS	3 402.00 €
Alpes Controles	Parc Magne mission CT	4 140.00 €
Clemencon et Freres	Diagnostic phytosanitaire arbres Parc Magne	1 080.00 €
KCOMK Architecte	MO rénovation énergétique Peyrouse (M2023-649)	792.43 €
BET DURAND	MO rénovation énergétique Peyrouse (M2023-649)	354.36 €
Apave infrastructure	Rénovation énergétique Peyrouse mission CT	456.00 €
Apave infrastructure	Rénovation énergétique Peyrouse Avenant mission CT	1 440.00 €
Agence Urbanisme	2023 ZAN	42 100.00 €
TECTA	Etudes réalisation voie d'acces ZAC de Meizerac	17 280.00 €
Agate SPL	Convention assistance MO Extension CPE	4 554.00 €
NAS architecture	Convention assistance MO Extension CPE	900.00 €
Agate SPL	Convention assistance MO création groupe scolaire	13 140.00 €
Agate SPL	Rémunération convention de mandat aménagement équipement sportif plaine	25 937.00 €
Agate SPL	Rémunération convention de mandat Réhabilitation et sécurisation Mairie	45 600.00 €
2031 - FRAIS D ETUDES		**238 496.73 €**
Berget Levrault	Logiciel RH	17 083.68 €
Technocarte	Logiciel module télépaiement CPE	5 558.94 €
2051 - CONCESSIONS ET DROITS SIMILAIRES		**22 642.62 €**
SCP GUIRAUD	Frais acquisition Axentia	76.80 €
2111- TERRAINS NUS		**76.80 €**
Ververt Export	Creation d'espace végétalisé	978.20 €
SERPE	Création ilot de fraicheur (impasse des Grapillons)	4 105.20 €
2121 - PLANTATIONS D ARBRES ET D ARBUSTES		**5 083.40 €**
Savener installation	Rénovation énergétique Peyrouse (M2023-655-5 chauffage-plomberie-eletricit	59 568.00 €
Olivier réalisation	Rénovation énergétique Peyrouse (M2023-655-3 menuiseries)	268 524.40 €
Occitanie aménagement	Rénovation énergétique Peyrouse (C2023/08 Peinture)	3 338.40 €
RIF construction	Rénovation énergétique Peyrouse (C2023/09 clos couvert - ossature bois)	1 971.60 €
Daumas TP	Parc Magne (M203-658-1 Terrassement)	144 123.80 €
LAUTIER MOUS	Parc Magne (M203-658-1 Voirie)	404 611.82 €
Santerne	Parc Magne (M203-658-1 réseaux sec)	184 866.53 €
ESR	Parc Magne (M203-658-1 signalisations)	104 357.68 €
2135 - INSTALLATIONS GENERALES AGENCEMENTS		**1 171 362.23 €**
EPTB Vistre	Diag pratique de gestion et entretien cimetière (Zéro phyto)	1 600.00 €
Daumas TP	Fosses enterrées (C2023/05 Rues Daudet-Perles-Joncquilles)	9 856.80 €
2152 - INSTALLATIONS DE VOIRIE		**11 456.80 €**
EAU DE NIMES ME	Compteur Groupe scolaire Peyrouse	1 064.22 €
EAU DE NIMES ME	Compteur Impasse des Grapillons	207.83 €
21531 - RESEAUX D ADUCTION D EAU		**1 272.05 €**
ENEDIS	Raccordement electrique Parc Magne	1 591.20 €
21534 - RESEAUX D ELECTRIFICATION		**1 591.20 €**
Santerne méditerrannée	Travaux Fibre CPE	4 100.24 €
Axians	Travaux Fibre CPE	720.00 €
21538 - AUTRES RESEAUX		**4 820.24 €**
EAU DE NIMES ME	Remplacement poteaux incendie	18 584.57 €
21568 - AUTRES MATERIELS ET OUTILLAGES D INCENDIE		**18 584.57 €**
Juan Fabien	Sculptures Parc Magne	60 000.00 €
2161 - ŒUVRES ET OBJETS D ART		**60 000.00 €**
UGAP	Banquettes - Chauffeuses - Poufs Maternelle de Marcieu	325.25 €
Papeterie Despesse	Poufs Maternelle de Marcieu	105.78 €
2184 - MOBILIER		**431.03 €**
RIVOLIER	Gilet pare-balles police mmunicipale	652.50 €
2188- AUTRES IMMOBILISATIONS CORPORELLES		**652.50 €**
LAUTIER MOUS	Travaux voirie (M635/20 Rue J.Roumanille)	44 813.81 €
LAUTIER MOUS	Travaux voirie (M635/20 Rue Daudet)	102 592.62 €
LAUTIER MOUS	Travaux voirie (M635/20 Square des libertés)	45 045.50 €
ESR	Travaux voirie (M635/20 Peinture rue X.Bichat)	3 487.49 €
2315- IMMOBILISATION EN COURS - INSTALLATIONS		**195 939.42 €**
TOTAL DES RESTES A REALISER EN DEPENSES		**1 744 459.59 €**

Rémi Nicolai
Reine de Marguerittes

MAIRIE de MARGUERITTES (Gard)

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_01-DE

RAR RECETTES 2023

FEDER	Subv Chapelle	30 000.00 €
PREFECTURE DU GARD	DETR 2022 Eclairage public LED (phase2)	101 430.00 €
PREFECTURE DU GARD	DETR 2022 Sécurisation entrée de ville	41 230.00 €
PREFECTURE DU GARD	Fonds vert 2023 Rénovation énergétique Peyrouse	113 120.00 €
Agence de l'eau	Végétalisation cours d'école maternelle Génestet	38 408.00 €
1321 - SUBVENTIONS D INVESTISSEMENT ETAT ET ETAB. NAT		**324 188.00 €**
Conseil Regional	Piste cyclable	9 294.00 €
Conseil Regional	Plaine sportive de Praden	20 000.00 €
Conseil Regional	Rénovation énergétique Mairie	40 000.00 €
1322 - SUBVENTIONS D INVESTISSEMENT REGIONS		**69 294.00 €**
Conseil Dep	Parc Magne	106 292.90 €
1323- SUBVENTION D INVESTISSEMENT DEPARTEMENT		**106 292.90 €**
NIMES METROPOLE	fds de concours Eclairage public LED (phase1 + phase 2)	78 541.85 €
NIMES METROPOLE	fds de concours Valorisation du cœur de ville (croix de missio	4 362.00 €
NIMES METROPOLE	fds de concours rénovation énergétique peyrouse	348 476.00 €
NIMES METROPOLE	Fds de concours Rue Daudet	111 497.09 €
NIMES METROPOLE	fds de concours Parc Magne	92 442.00 €
13251- SUBVENTIONS D INVESTISSEMENT NIMES METROPOLE		**635 318.94 €**
CAF	Travaux périscolaire	28 760.00 €
CAF	CPE (Acquisition mobiliers-fibre optique-installations diverses)	33 080.00 €
1326 - SUBVENTION D INVESTISSEMENT AUTRES EPL		**61 840.00 €**
Banque des Territoires	Rénovation énergétique Peyrouse	350 000.00 €
1641 - EMPRUNT		**350 000.00 €**
TOTAL DES RESTES A REALISER EN RECETTES		**1 546 933.84 €**

MAIRIE de MARGUERITTES (Gard)

Rémi Nicolas
Maire de Marguerittes

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_02-DE

MARGUERITTES

République Française
Département du Gard
Arrondissement de Nimes

nombre de Conseillers municipaux en exercice :
29

nombre de membres présents :
28

nombre de membres absents excusés représentés :
1

nombre de membres absents non représentés
0

date de la convocation :
7 mars 2024

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DE LA COMMUNE DE MARGUERITTES

SÉANCE DU 13 MARS 2024

L'an deux mille vingt-quatre, le treize mars à 18 heures 30, le Conseil municipal de la Commune de MARGUERITTES, régulièrement convoqué, s'est réuni à la mairie, dans la salle Claude Erignac, lieu ordinaire de ses séances, sous la présidence de Monsieur Rémi NICOLAS, Maire.

Membres présents : M. Rémi NICOLAS, Mme Patricia POUBLANC, M. Frédéric COURRENT, Mme Frédérique CONDET, M. Jean-Pierre CATHEBRAS, Mme Diane ARRIAGADA, M. Bernard CHANTRIER, Mme Audrey RANC, M. Denis CANTIER, Mme Martine REARD, Mme Joëlle HUYNH, Mme Liliane GUIRAUD, Mme Florence LIMONES, M. Eric PEREDES, M. Eric MARC, Mme Sophie GOMES, Mme Laïla ACHKAR, Mme Laure DELAMON, M. Renaud LEROI, M. Yohan MESSABIER, Mme Karine PACHAIRE, Mme Corinne CONSTANTY, M. Denis BRUYERE, M. Stéphane GUILLEMIN, Mme Julie DELVAL, Mme Myriam BOISSIERE DE CILLIA, M. Alain SAUD et Mme Margit LORBLANCHET.

Membres absents, excusés et représentés: M. Georges VIERNE (pouvoir à Mme CONDET).

Secrétaire de séance : M. Yohan MESSABIER.

Le Conseil municipal régulièrement constitué,

N° 2024/03/02 – Fiscalité directe locale – vote des taux d'imposition

Rapporteur : M. Renaud LEROI

1. Aspects juridiques

VU le Code général des collectivités territoriales ;

VU l'article 16 de la loi de finances 2020 qui fusionne les parts communales et départementales de taxe foncière sur les propriétés bâties et affectées aux communes en compensation de la perte de la taxe d'habitation sur les résidences principales ;

VU le Code général des impôts et notamment les articles 1636 B sexies et 1636 B septies ;

VU la délibération du Conseil municipal en date du 29 janvier 2024 prenant acte du rapport d'orientation budgétaire ;

2. Eléments de contexte

Le Conseil municipal fixe chaque année les taux des taxes directes locales :

- taxe foncière sur les propriétés bâties,
- taxe foncière sur les propriétés non bâties ;
- taxe d'habitation sur les résidences secondaires.

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_02-DE

Pour mémoire, la suppression de la taxe d'habitation sur les résidences est effective depuis 2020 pour 80 % des contribuables. Concernant les 20 % restants (déterminés en fonction d'un niveau de ressources), la suppression de cet impôt s'est effectuée en trois ans jusqu'en 2023 (réduction de 30 % en 2021, 65 % en 2022 et totalité en 2023). Ainsi depuis le 1er janvier 2023, plus aucun contribuable ne paie la taxe d'habitation sur les résidences principales.

Depuis cette réforme, les communes bénéficient chaque année à partir de l'année 2021 du transfert du taux départemental de la taxe foncière sur les propriétés bâties.

Il est proposé de ne pas augmenter les taux d'imposition de ces trois taxes (taxes foncières sur les propriétés bâties et non bâties et taxe d'habitation sur les résidences secondaires) et de les maintenir au même niveau de ceux fixés sur l'année 2023.

Il en ressort ainsi les taux suivants :

- Taxe foncière sur les propriétés bâties .....49,76 %,
  (dont 24,65 % issus de la part départementale)
- Taxe foncière sur les propriétés non bâties ..... 104 %
- Taxe d'habitation sur les résidences secondaires....15,83 %

3. Incidence financière

Sous réserve de la notification des produits prévisionnels notifiés par les services fiscaux, les recettes prévisionnelles issues de ces taxes inscrites dans le BP 2024 s'élèvent à 5 503 000 €.

4. Décisions

Après avis de la commission, le Conseil municipal, après en avoir délibéré, à l'unanimité :

Article 1 : acte le principe de conserver à l'identique les taux de fiscalité locale votés en 2023.

Article 2 : approuve les taux d'imposition des taxes directes locales fixées à 49,76 % pour la taxe foncière sur les propriétés bâties, à 104 % pour la taxe foncière sur les propriétés non bâties et à 15,83 % pour la taxe d'habitation sur les résidences secondaires.

Article 3 : autorise Monsieur le Maire à accomplir toutes les formalités liées à l'application de ces taux d'imposition.

5. Annexe

Néant

MAIRIE de MARGUERITTES (Gard)

Rémi NICOLAS
Maire de MARGUERITTES

Le Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte.
Délai et voies de recours : la présente délibération peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Nimes (16 avenue Feuchères – 30941 Nîmes cedex 09) dans un délai de deux mois à compter de la date de publication. Le tribunal administratif peut aussi être saisi par l'application informatique "Télérecours Citoyens" accessible par le site internet www.telerecours.fr

Rémi NICOLAS
Maire de MARGUERITTES

MAIRIE de MARGUERITTES (Gard)

REPUBLIQUE FRANÇAISE

Commune : Mairie de MARGUERITTES (1)

AGREGE AU BUDGET PRINCIPAL DE (2)

Numéro SIRET : 21300156300013

POSTE COMPTABLE : SGC de Nimes

M. 57

Budget primitif

Voté par nature

BUDGET : MAIRIE DE MARGUERITTES (3)

ANNEE 2024

(1) Indiquer soit le nom de la collectivité, soit le libellé de l'établissement, soit le nom du syndicat mixte relevant de l'article L. 5721-2 du CGCT.
(2) A compléter s'il s'agit d'un budget annexe.
(3) Indiquer le budget concerné : budget principal ou libellé du budget annexe.

Sommaire

I - Informations générales

A - Informations statistiques, fiscales et financières 4
B - Modalités de vote du budget 5
C1 - Exécution du budget de l'exercice précédent - Résultats 6
C2 - Exécution du budget de l'exercice précédent - RAR Dépenses 7
C3 - Exécution du budget de l'exercice précédent - RAR Recettes 8

II - Présentation générale du budget

A - Vue d'ensemble - Vote et reports 9
B1 - Présentation des AP votées 10
B2 - Présentation des AE votées 11
C1 - Equilibre financier du budget - Investissement 12
C2 - Equilibre financier du budget - Fonctionnement 15
D1 - Balance générale - Dépenses 17
D2 - Balance générale - Recettes 19

III - Vote du budget

A - Section d'investissement - Vue d'ensemble 21
A1 - Section d'investissement - Dépenses - Détail par article 25
A2.1 - Section d'investissement - Dépenses - Vue d'ensemble des opérations d'équipement 28
A2.2 - Section d'investissement - Dépenses - Détail des opérations d'équipement gérées en AP 29
A2.3 - Section d'investissement - Dépenses - Détail des opérations d'équipement gérées hors AP 30
A3 - Section d'investissement - Recettes - Détail par article 31
B - Section de fonctionnement - Vue d'ensemble 33
B1 - Section de fonctionnement - Dépenses - Détail par article 36
B2 - Section de fonctionnement - Recettes - Détail par article 41

IV - Annexes

A - Présentation croisée

A1 - Section d'investissement - Vue d'ensemble 44
A1.01 - Opérations non ventilables 47
A1.900 - Fonction 0 - Services généraux 48
A1.900-5 - Fonction 0-5 - Gestion des fonds européens 51
A1.901 - Fonction 1 - Sécurité 52
A1.902 - Fonction 2 - Enseignement, formation professionnelle et apprentissage 53
A1.903 - Fonction 3 - Culture, vie sociale, jeunesse, sports et loisirs 56
A1.904 - Fonction 4 - Santé et action sociale (hors RSA) 59
A1.904-4 - Fonction 4-4 - RSA 62
A1.905 - Fonction 5 - Aménagement des territoires et habitat 63
A1.906 - Fonction 6 - Action économique 66
A1.907 - Fonction 7 - Environnement 68
A1.908 - Fonction 8 - Transports 71
A2 - Section de fonctionnement - Vue d'ensemble 75
A2.01 - Opérations non ventilables 77
A2.930 - Fonction 0 - Services généraux 78
A2.930-5 - Fonction 0-5 - Gestion des fonds européens 83
A2.931 - Fonction 1 - Sécurité 84
A2.932 - Fonction 2 - Enseignement, formation professionnelle et apprentissage 85
A2.933 - Fonction 3 - Culture, vie sociale, jeunesse, sports et loisirs 88
A2.934 - Fonction 4 - Santé et action sociale (hors APA et RSA/Régularisation de RMI) 91
A2.934-3 - Fonction 4-3 - APA 94
A2.934-4 - Fonction 4-4 - RSA/Régularisation de RMI 95
A2.935 - Fonction 5 - Aménagement des territoires et habitat 96
A2.936 - Fonction 6 - Action économique 99
A2.937 - Fonction 7 - Environnement 101
A2.938 - Fonction 8 - Transports 104

B - Annexes patrimoniales

B1.1 - Etat de la dette - Détail des crédits de trésorerie 108
B1.2 - Etat de la dette - Répartition par nature de dette 109
B1.3 - Etat de la dette - Répartition par structure de taux 114
B1.4 - Etat de la dette - Typologie de la répartition de l'encours 115

B1.5 - Etat de la dette - Détail des opérations de couverture 116
B1.6 - Etat de la dette - Dette pour financer l'emprunt d'un autre organisme 118
B1.7 - Etat de la dette - Autres dettes 119
B2 - Méthodes utilisées pour les amortissements 120
B3.1 - Etat des provisions constituées 122
B3.2 - Etalement des provisions 124
B4 - Etat des charges transférées 125
B5 - Détail des chapitres d'opérations pour comptes de tiers 126
B6 - Prêts 128
B7.1 - Etat synthetique des engagements donnés 129
B7.2 - Etat synthetique des engagements reçus 130
B7.3 - Etat des emprunts garantis 131
B7.4 - Calcul du ratio d'endettement relatif aux emprunts garantis 133
B7.5 - Etat des contrats de crédit-bail 134
B7.6 - Etat des marchés de partenariat 135
B7.7 - Etat des recettes grevées d'affectation spéciale 136
B7.8 - Autres engagements donnés 137
B7.9 - Autres engagements reçus 138
B8 - Subventions versées 139
B9 - Etat du personnel 140
B10 - Liste des organismes dans lesquels la collectivité a pris un engagement financier 143
B11.1 - Liste des organismes de regroupement 144
B11.2 - Liste des établissements publics créés 145
B11.3 - Liste des services individualisés dans un budget annexe 146

C - Annexes budgétaires

C1.1 - Equilibre budgétaire Sans Objet
C1.2 - Equilibre budgétaire - Dépenses 147
C1.3 - Equilibre budgétaire - Recettes 148

D - Autres éléments d'information

D1 - Liste des services assujettis à la TVA et non érigés en budget annexe 150
D2.1 - Services ferroviaires régionaux des voyageurs - Volet 1 : Budget 151
D2.2 - Services ferroviaires régionaux des voyageurs - Volet 2 : Compte d'exploitation 152
D3 - Décisions en matière de taux 154
D4.1 - Etats de la répartition de la TEOM - Investissement Sans Objet
D4.2 - Etats de la répartition de la TEOM - Fonctionnement Sans Objet
D5.1 - Etats des dépenses et recettes des services d'eau et d'assainissement - Fonctionnement (2) Sans Objet
D5.2 - Etats des dépenses et recettes des services d'eau et d'assainissement - Investissement (2) Sans Objet

V - Arrêté et signatures

A - Arrêté et signatures 155

Préciser, pour chaque annexe, si l'état est joint ou sans objet.

Dans l'ensemble des tableaux, les cases grisées ne doivent pas être remplies.

Conformément à l'instruction budgétaire et comptable, il convient de mentionner que :

dans la présentation croisée, la rubrique fonctionnelle 01 – Opérations non ventilables comprend les impôts et taxes non affectés, les dotations et participations, la dette et les opérations financières, les opérations patrimoniales en investissement, les frais de fonctionnement des groupes d'élus en fonctionnement ;

les opérations d'ordre doivent figurer en italique.

(1) A utiliser également par les collectivités de moins de 3500 habitants qui mobiliseraient des AP-AE régies par l'article L.5217-10-7 du CGCT après avoir adopté un règlement budgétaire et financier conformément à l'article L. 5217-10-9. Si la collectivité opte pour ce régime, la collectivité ne renseigne pas les annexes C2.1 et C2.2 de la partie IV « Annexes ». Les projets de dotations d'AP-AE inscrits sur les annexes B1 et B2 de la partie II apparaissent alors dans les états de la partie III « Vote du budget », sinon les montants dans les champs AP-AE sont par convention de 0.

(2) Cet état ne peut être produit que par les communes dont la population est inférieure à 500 habitants et qui gèrent les services de distribution de l'eau potable et d'assainissement sous forme de régie simple sans budget annexe (art. L. 2221-11 du CGCT)

I – INFORMATIONS GENERALES — I

INFORMATIONS STATISTIQUES, FISCALES ET FINANCIERES — A

Informations statistiques	
	Valeurs
Population totale	8 713

Informations fiscales (N-2)	
	Collectivité
Indicateur de ressources fiscales ou potentiel fiscal par habitant (1)	769,95

	Informations financières – ratios	Valeurs
1	Dépenses réelles de fonctionnement / population	1 110,69
2	Recettes réelles de fonctionnement / population	1 217,32
3	Dépenses d'équipement brut / population	625,69
4	Encours de dette / population (2) (3)	844,36
5	DGF / population	194,54
6	Dépenses de personnel / dépenses réelles de fonctionnement (4)	57,56 %
7	Dépenses réelles de fonctionnement et remboursement annuel de la dette en capital / recettes réelles de fonctionnement (4)	98,90 %
8	Dépenses d'équipement brut / recettes réelles de fonctionnement	51,40 %
9	Encours de la dette / recettes réelles de fonctionnement (2) (3) (4)	69,36 %
10	Epargne brute / recettes réelles de fonctionnement (2) (4)	8,76 %

(1) A renseigner selon les dispositions législatives et réglementaires applicables à la collectivité. Informations comprises dans la fiche de répartition de la DGF de l'exercice N-1, établie sur la base des informations N-2 (transmise par les services préfectoraux).

(2) Les ratios s'appuyant sur l'encours de la dette se calculent à partir du montant de la dette au 1er janvier N.

(3) L'encours de dette doit comprendre les avances remboursables consenties au titre de l'article 25 de la loi n° 2020-935 du 30 juillet 2020 de finances rectificative pour 2020, portant attribution des avances remboursables sur les recettes fiscales prévues aux articles 1594 A et 1595 du code général des impôts

(4) Pour les syndicats mixtes, seules ces données sont à renseigner.

I – INFORMATIONS GENERALES	I
MODALITES DE VOTE DU BUDGET	B

I – L'assemblée délibérante décide de voter le présent budget :
- au niveau du chapitre (1) pour la section d'investissement ;
- au niveau du chapitre (1) pour la section de fonctionnement ;
- avec (2) vote formel sur les chapitres « opérations d'équipement » ;
- sans (2) vote formel sur chacun des chapitres.

La liste des articles spécialisés sur lesquels l'ordonnateur ne peut procéder à des virements d'article à article est la suivante :

II – En l'absence de mention au paragraphe I ci-dessus, le budget est réputé voté par chapitre, sans vote formel sur chacun des chapitres, en fonctionnement et en investissement sans vote formel pour les chapitres « opération d'équipement ».

III – Conformément à l'article L. 5217-10-6 du CGCT, l'assemblée délibérante autorise le président à opérer des virements de crédits de paiement de chapitre à chapitre, à l'exclusion des crédits relatifs aux dépenses de personnel, dans les limites suivantes (3) :
- Fonctionnement : 7.50 %
- Investissement : 7.50%

IV – En l'absence de mention au paragraphe III ci-dessus, le président est réputé ne pas avoir reçu l'autorisation de l'assemblée délibérante de pratiquer des virements de crédits de paiement de chapitre à chapitre.

V – Les provisions sont budgétaires (4).

VI – La comparaison s'effectue par rapport au budget primitif (5) de l'exercice précédent.

VII – Le présent budget a été voté avec reprise anticipée des résultats de l'exercice N-1 (6).

(1) A compléter par « du chapitre » ou « de l'article ».

(2) Indiquer « avec » ou « sans ».

(3) Au maximum dans la limite de 7,5% des dépenses réelles de chaque section.

(4) A compléter par un seul des deux choix suivants, selon les dispositions législatives et réglementaires applicables à la collectivité :

- semi budgétaire ;
- budgétaire par délibération N°… du …

(5) Indiquer « primitif » ou « cumulé ». Budget cumulé = BP + BS + DM.

(6) A compléter par un seul des trois choix suivants :
- sans reprise des résultats de l'exercice N-1 ;
- avec reprise des résultats de l'exercice N-1 après le vote du compte administratif ;
- avec reprise anticipée des résultats de l'exercice N-1.

I – INFORMATIONS GENERALES — I

EXECUTION DU BUDGET DE L'EXERCICE PRECEDENT – RESULTATS (1) — C1

	RESULTAT DE L'EXERCICE N-1				
	Dépenses	Recettes	Solde d'exécution ou résultat reporté		Résultat ou solde (A) (2)
TOTAL DU BUDGET	13 888 851,87	14 057 948,36	192 527,10	A1	361 623,59
Investissement	4 263 449,94	3 594 274,89	(3) -154 210,90	A2	-823 385,95
Fonctionnement	9 625 401,93	10 463 673,47	(4) 346 738,00	A3	1 185 009,54

	RESTES A REALISER N-1				
	Dépenses		Recettes		Solde (B)
TOTAL des RAR	I + II	1 744 459,59	III + IV	1 546 933,84	B1 -197 525,75
Investissement	I	1 744 459,59	III	1 546 933,84	B2 -197 525,75
Fonctionnement	II	0,00	IV	0,00	B3 0,00

		RESULTAT CUMULE = (A) + (B) (5)
TOTAL	**A1 + B1**	164 097,84
Investissement	**A2 + B2**	-1 020 911,70
Fonctionnement	**A3 + B3**	1 185 009,54

(1) État à compléter uniquement en cas de reprise des résultats de l'exercice N-1 après le vote du compte administratif ou en cas de reprise anticipée des résultats de l'exercice N-1.

(2) Indiquer le signe – si dépenses > recettes, et + si recettes > dépenses.

(3) Solde d'exécution de N-2 reporté sur la ligne budgétaire 001 du compte administratif N-1. Indiquer le signe – si dépenses > recettes, et + si recettes > dépenses.

(4) Résultat de fonctionnement reporté sur la ligne budgétaire 002 du compte administratif N-1. Indiquer le signe – si déficitaire, et + si excédentaire.

(5) Indiquer le signe – si déficit et + si excédent.

I – INFORMATIONS GENERALES	I
EXECUTION DU BUDGET DE L'EXERCICE PRECEDENT – RAR DEPENSES	C2

DETAIL DES RESTES A REALISER N-1 EN DEPENSES (1)

Chap. / art. (2)	Libellé	Dépenses engagées non mandatées
SECTION D'INVESTISSEMENT – TOTAL		(I) 1 744 459,59
018	RSA	0,00
10	Dotations, fonds divers et réserves	0,00
13	Subventions d'investissement (3)	0,00
16	Emprunts et dettes assimilées	0,00
18	Cpte de liaison : affectation (BA,régie)	0,00
20	Immobilisations incorporelles (sauf le 204) (3)	273 189,35
204	Subventions d'équipement versées (3) (5)	0,00
21	Immobilisations corporelles (3)	1 275 330,82
22	Immobilisations reçues en affectation (3)	0,00
23	Immobilisations en cours (sauf 2324) (3)	195 939,42
26	Participations et créances rattachées	0,00
27	Autres immobilisations financières (3)	0,00
45	Chapitres d'opérations pour compte de tiers	0,00
SECTION DE FONCTIONNEMENT – TOTAL		(II) 0,00
011	Charges à caractère général (4)	0,00
012	Charges de personnel et frais assimilés (4)	0,00
014	Atténuations de produits	0,00
016	APA	0,00
017	RSA / Régularisations de RMI	0,00
65	Autres charges de gestion courante (4)	0,00
6586	Frais fonctionnement des groupes d'élus	0,00
66	Charges financières	0,00
67	Charges spécifiques (4)	0,00

(1) Il s'agit des restes à réaliser établis conformément à la comptabilité d'engagement annuelle. A servir uniquement en cas de reprise des résultats de l'exercice précédent, soit après le vote du compte administratif, soit en cas de reprise anticipée des résultats.

Les restes à réaliser de la section de fonctionnement correspondent : en dépenses, aux dépenses engagées non mandatées et non rattachées telles qu'elles ressortissent de la comptabilité des engagements ; et en recettes, aux recettes certaines n'ayant pas donné lieu à l'émission d'un titre et non rattachées.

Les restes à réaliser de la section d'investissement correspondent : en dépenses, aux dépenses engagées non mandatées au 31/12 de l'exercice précédent telles qu'elles ressortissent de la comptabilité des engagements ; et en recettes, aux recettes certaines n'ayant pas donné lieu à l'émission d'un titre au 31/12 de l'exercice précédent.

(2) Suivant le niveau de vote retenu par l'assemblée délibérante.

(3) Hors dépenses imputées au chapitre 018.

(4) Hors dépenses imputées aux chapitres 016 et 017.

(5) Le chapitre 204 « Subventions d'équipement versées » est un chapitre globalisé regroupant les comptes 204 et 2324.

I – INFORMATIONS GENERALES	I
EXECUTION DU BUDGET DE L'EXERCICE PRECEDENT – RAR RECETTES	C3

DETAIL DES RESTES A REALISER N-1 EN RECETTES (1)

Chap. / art. (2)	Libellé	Titres restant à émettre	
SECTION D'INVESTISSEMENT – TOTAL		(III)	1 546 933,84
018	RSA		0,00
024	Produits des cessions d'immobilisations		0,00
10	Dotations, fonds divers et réserves		0,00
13	Subventions d'investissement (reçues) (3)		1 196 933,84
16	Emprunts et dettes assimilées		350 000,00
18	Cpte de liaison : affectation (BA,régie)		0,00
20	Immobilisations incorporelles (sauf 204) (3)		0,00
204	Subventions d'équipement versées (3) (5)		0,00
21	Immobilisations corporelles (3)		0,00
22	Immobilisations reçues en affectation (3)		0,00
23	Immobilisations en cours (sauf 2324) (3)		0,00
26	Participations et créances rattachées		0,00
27	Autres immobilisations financières (3)		0,00
45	Chapitres d'opérations pour compte de tiers		0,00
SECTION DE FONCTIONNEMENT – TOTAL		(IV)	0,00
70	Prod. services, domaine, ventes diverses		0,00
73	Impôts et taxes		0,00
731	Fiscalité locale		0,00
74	Dotations et participations (4)		0,00
75	Autres produits de gestion courante (4)		0,00
013	Atténuations de charges (4)		0,00
016	APA		0,00
017	RSA / Régularisations de RMI		0,00
76	Produits financiers		0,00
77	Produits spécifiques (4)		0,00

(1) Il s'agit des restes à réaliser établis conformément à la comptabilité d'engagement annuelle. A servir uniquement en cas de reprise des résultats de l'exercice précédent, soit après le vote du compte administratif, soit en cas de reprise anticipée des résultats.

Les restes à réaliser de la section de fonctionnement correspondent : en dépenses, aux dépenses engagées non mandatées et non rattachées telles qu'elles ressortissent de la comptabilité des engagements ; et en recettes, aux recettes certaines n'ayant pas donné lieu à l'émission d'un titre et non rattachées.

Les restes à réaliser de la section d'investissement correspondent : en dépenses, aux dépenses engagées non mandatées au 31/12 de l'exercice précédent telles qu'elles ressortissent de la comptabilité des engagements ; et en recettes, aux recettes certaines n'ayant pas donné lieu à l'émission d'un titre au 31/12 de l'exercice précédent.

(2) Suivant le niveau de vote retenu par l'assemblée délibérante.

(3) Hors recettes imputées au chapitre 018.

(4) Hors recettes imputées aux chapitres 016 et 017.

(5) Le chapitre 204 « Subventions d'équipement versées » est un chapitre globalisé regroupant les comptes 204 et 2324.

II – PRESENTATION GENERALE DU BUDGET — II

VUE D'ENSEMBLE DU BUDGET – VOTE ET REPORTS — A

		DEPENSES	RECETTES
VOTE	Crédits d'investissement votés au titre du présent budget (y compris le compte 1068)	4 680 800,38	5 701 712,08
	+	+	+
REPORTS	Restes à réaliser de l'exercice précédent (RAR N-1) (1)	1 744 459,59	1 546 933,84
	001 Solde d'exécution de la section d'investissement reporté (1)	(si solde négatif) 823 385,95	(si solde positif) 0,00
	=	=	=
	Total de la section d'investissement (2)	7 248 645,92	7 248 645,92

		DEPENSES	RECETTES
VOTE	Crédits de fonctionnement votés au titre du présent budget	10 960 995,00	10 616 509,00
	+	+	+
REPORTS	Restes à réaliser de l'exercice précédent (RAR N-1) (1)	0,00	0,00
	002 Résultat de fonctionnement reporté (1)	(si déficit) 0,00	(si excédent) 344 486,00
	=	=	=
	Total de la section de fonctionnement (3)	10 960 995,00	10 960 995,00

TOTAL DU BUDGET (4)	18 209 640,92	18 209 640,92

(1) A servir uniquement en cas de reprise des résultats de l'exercice précédent, soit après le vote du compte administratif, soit en cas de reprise anticipée des résultats.

Les restes à réaliser de la section de fonctionnement correspondent : en dépenses, aux dépenses engagées non mandatées et non rattachées telles qu'elles ressortissent de la comptabilité des engagements ; et en recettes, aux recettes certaines n'ayant pas donné lieu à l'émission d'un titre et non rattachées.

Les restes à réaliser de la section d'investissement correspondent : en dépenses, aux dépenses engagées non mandatées au 31/12 de l'exercice précédent telles qu'elles ressortissent de la comptabilité des engagements ; et en recettes, aux recettes certaines n'ayant pas donné lieu à l'émission d'un titre au 31/12 de l'exercice précédent.

(2) Total de la section d'investissement = RAR + solde d'exécution reporté + crédits d'investissement votés.

(3) Total de la section de fonctionnement = RAR + résultat reporté + crédits de fonctionnement votés.

(4) Total du budget = total de la section de fonctionnement + total de la section d'investissement.

II – PRESENTATION GENERALE DU BUDGET — II

PRESENTATION DES AP VOTEES — B1

AUTORISATION DE PROGRAMME (1)		Chapitre(s)	Montant
Numéro	Libellé		
TOTAL			**0,00**

« AP de dépenses imprévues » (2)	020	0,00

TOTAL GENERAL	**0,00**

(1) Il s'agit des AP nouvelles qui sont votées lors de la séance d'adoption du budget. Cela concerne des AP relatives à de nouvelles programmations pluriannuelles mais également des AP modifiant un stock d'AP existant.

(2) L'assemblée peut voter des AP de « dépenses imprévues ». Leur montant est limité à 2 % des dépenses réelles de la section correspondante. En fin d'exercice, ces AP sont automatiquement annulées si elles n'ont pas été engagées.

II – PRESENTATION GENERALE DU BUDGET — II

PRESENTATION DES AE VOTEES — B2

AUTORISATION D'ENGAGEMENT (1)		Chapitre(s)	Montant
Numéro	Libellé		
TOTAL			**0,00**

« AE de dépenses imprévues » (2)	022	0,00

TOTAL GENERAL	**0,00**

(1) Il s'agit des AE nouvelles qui sont votées lors de la séance d'adoption du budget. Cela concerne des AE relatives à de nouveaux engagements pluriannuels mais également des AE modifiant un stock d'AE existant.

(2) L'assemblée peut voter des AE de « dépenses imprévues ». Leur montant est limité à 2 % des dépenses réelles de la section correspondante. En fin d'exercice, ces AE sont automatiquement annulées si elles n'ont pas été engagées.

II – PRESENTATION GENERALE DU BUDGET	II
EQUILIBRE FINANCIER DU BUDGET – SECTION D'INVESTISSEMENT	C1

DEPENSES D'INVESTISSEMENT

Chap.	Libellé	Pour mémoire, budget précédent (1)	Restes à réaliser N-1	Propositions nouvelles (2)	Vote de l'assemblée	TOTAL (= RAR + vote)
018	RSA	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
20	Immobilisations incorporelles (sauf le 204) (y compris opérations) (3)	637 941,00	273 189,35	117 845,00	117 845,00	391 034,35
204	Subventions d'équipement versées (y compris opérations) (3) (8)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
21	Immobilisations corporelles (y compris opérations) (3)	2 586 405,88	1 275 330,82	2 619 305,38	2 619 305,38	3 894 636,20
22	Immobilisations reçues en affectation (y compris opérations) (3) (4)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
23	Immobilisations en cours (sauf 2324) (y compris opérations) (3)	1 692 794,23	195 939,42	890 000,00	890 000,00	1 085 939,42
Total des dépenses d'équipement		**4 917 141,11**	**1 744 459,59**	**3 627 150,38**	**3 627 150,38**	**5 371 609,97**
10	Dotations, fonds divers et réserves	88 000,00	0,00	5 000,00	5 000,00	5 000,00
13	Subventions d'investissement (3)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
16	Emprunts et dettes assimilées	721 000,00	0,00	812 000,00	812 000,00	812 000,00
18	Cpte de liaison : affectation (BA,régie) (5)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
26	Participations et créances rattachées	0,00	0,00	19 650,00	19 650,00	19 650,00
27	Autres immobilisations financières (3)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total des dépenses financières		**809 000,00**	**0,00**	**836 650,00**	**836 650,00**	**836 650,00**
45…	Chapitres d'opérations pour compte de tiers (6)	0,00	0,00	70 000,00	70 000,00	70 000,00
Total des dépenses réelles d'investissement		**5 726 141,11**	**1 744 459,59**	**4 533 800,38**	**4 533 800,38**	**6 278 259,97**
040	*Opérations ordre transf. entre sections (7)*	*10 000,00*		*10 000,00*	*10 000,00*	*10 000,00*
041	*Opérations patrimoniales (7)*	*566 000,00*		*137 000,00*	*137 000,00*	*137 000,00*
Total des dépenses d'ordre d'investissement		***576 000,00***		***147 000,00***	***147 000,00***	***147 000,00***

TOTAL	**6 302 141,11**	**1 744 459,59**	**4 680 800,38**	**4 680 800,38**	**6 425 259,97**
				+
D 001 SOLDE D'EXECUTION NEGATIF REPORTE OU ANTICIPE				**823 385,95**
				=
TOTAL DES DEPENSES D'INVESTISSEMENT CUMULEES				**7 248 645,92**

(1) Voir état I-B pour la comparaison par rapport au budget précédent.

(2) Proposition formulée par le président pour l'exercice N.

(3) Hors dépenses imputées au chapitre 018.

(4) En dépenses, le chapitre 22 retrace les travaux d'investissement réalisés sur les biens reçus en affectation. En recette, il retrace, le cas échéant, l'annulation de tels travaux effectués sur un exercice antérieur.

(5) A servir uniquement lorsque la collectivité effectue une dotation initiale en espèces au profit d'un service public non personnalisé qu'elle crée.

(6) Seul le total des opérations pour compte de tiers figure sur cet état (voir le détail en IV-B5).

(7) DF 023 = RI 021 ; DI 040 = RF 042 ; RI 040 = DF 042 ; DI 041 = RI 041.

(8) Le chapitre 204 « Subventions d'équipement versées » est un chapitre globalisé regroupant les comptes 204 et 2324.

II – PRESENTATION GENERALE DU BUDGET — II

EQUILIBRE FINANCIER DU BUDGET – SECTION D'INVESTISSEMENT — C1

RECETTES D'INVESTISSEMENT

Chap.	Libellé	Pour mémoire, budget précédent (1)	Restes à réaliser N-1	Propositions nouvelles (2)	Vote de l'assemblée	TOTAL (= RAR + vote)
018	RSA	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
13	Subventions d'investissement (reçues) (sauf le 138) (3)	2 530 754,23	1 196 933,84	1 496 811,00	1 496 811,00	2 693 744,84
16	Emprunts et dettes assimilées (4)	889 993,18	350 000,00	1 353 802,54	1 353 802,54	1 703 802,54
20	Immobilisations incorporelles (sauf le 204) (3)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
204	Subventions d'équipement versées (3) (13)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
21	Immobilisations corporelles (3)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
22	Immobilisations reçues en affectation (3) (5)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
23	Immobilisations en cours (sauf 2324) (3)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total des recettes d'équipement		**3 420 747,41**	**1 546 933,84**	**2 850 613,54**	**2 850 613,54**	**4 397 547,38**
10	Dotations, fonds divers et réserves (sauf 1068)	358 000,00	0,00	430 000,00	430 000,00	430 000,00
1068	Excédents de fonctionnement capitalisés (6)	850 604,60	0,00	840 523,54	840 523,54	840 523,54
138	Autres subventions invest. non transf. (3) (7)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
16	Emprunts et dettes assimilées	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
18	Cpte de liaison : affectation (BA,régie) (8)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
26	Participations et créances rattachées	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
27	Autres immobilisations financières (3)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
024	Produits des cessions d'immobilisations	100 000,00	0,00	100 000,00	100 000,00	100 000,00
Total des recettes financières		**1 308 604,60**	**0,00**	**1 370 523,54**	**1 370 523,54**	**1 370 523,54**
45…	Chapitres d'opérations pour le compte de tiers (9)	0,00	0,00	70 000,00	70 000,00	70 000,00
Total des recettes réelles d'investissement		**4 729 352,01**	**1 546 933,84**	**4 291 137,08**	**4 291 137,08**	**5 838 070,92**
021	*Virement de la section de fonctionnement (10)*	*721 000,00*		*812 000,00*	*812 000,00*	*812 000,00*
040	*Opérations ordre transf. entre sections (10) (11)*	*450 000,00*		*461 575,00*	*461 575,00*	*461 575,00*
041	*Opérations patrimoniales (10)*	*566 000,00*		*137 000,00*	*137 000,00*	*137 000,00*
Total des recettes d'ordre d'investissement		***1 737 000,00***		***1 410 575,00***	***1 410 575,00***	***1 410 575,00***
TOTAL		**6 466 352,01**	**1 546 933,84**	**5 701 712,08**	**5 701 712,08**	**7 248 645,92**

+

R 001 SOLDE D'EXECUTION POSITIF REPORTE OU ANTICIPE	**0,00**

=

TOTAL DES RECETTES D'INVESTISSEMENT CUMULEES	**7 248 645,92**

Pour information :

Il s'agit, pour un budget voté en équilibre, des ressources propres correspondant à l'excédent des recettes réelles de fonctionnement sur les dépenses réelles de fonctionnement. Il sert à financer le remboursement du capital de la dette et les nouveaux investissements de la collectivité.

AUTOFINANCEMENT PREVISIONNEL DÉGAGÉ PAR LA SECTION DE FONCTIONNEMENT (12)	**1 263 575,00**

(1) Voir état I-B pour la comparaison par rapport au budget précédent.

(2) Proposition formulée par le président pour l'exercice N.

(3) Hors recettes imputées au chapitre 018.

(4) Sauf 165, 166 et 16449.

(5) En dépenses, le chapitre 22 retrace les travaux d'investissement réalisés sur les biens reçus en affectation. En recette, il retrace, le cas échéant, l'annulation de tels travaux effectués sur un exercice antérieur.

(6) Le compte 1068 n'est pas un chapitre mais un article du chapitre 10.

(7) Le compte 138 n'est pas un chapitre mais une subdivision du chapitre 13.

(8) A servir uniquement lorsque la collectivité effectue une dotation initiale en espèces au profit d'un service public non personnalisé qu'elle crée.

(9) Seul le total des opérations pour compte de tiers figure sur cet état (voir le détail en IV-B5).

(10) DF 023 = RI 021 ; DI 040 = RF 042 ; RI 040 = DF 042 ; DI 041 = RI 041.

(11) Les comptes 15, 29, 39, 49 et 59 peuvent figurer dans le détail du chapitre si la collectivité a opté pour le régime des provisions budgétaires, conformément aux dispositions législatives et

réglementaires applicables.

(12) Solde de l'opération DF 023 + DF 042 – RF 042 ou solde de l'opération RI 021 + RI 040 – DI 040.

(13) Le chapitre 204 « Subventions d'équipement versées » est un chapitre globalisé regroupant les comptes 204 et 2324.

II – PRESENTATION GENERALE DU BUDGET	II
EQUILIBRE FINANCIER – SECTION DE FONCTIONNEMENT	C2

DEPENSES DE FONCTIONNEMENT

Chap.	Libellé	Pour mémoire, budget précédent (1)	Restes à réaliser N-1	Propositions nouvelles (2)	Vote de l'assemblée	TOTAL (= RAR + vote)
011	Charges à caractère général (3)	2 661 750,00	0,00	2 366 280,00	2 366 280,00	2 366 280,00
012	Charges de personnel et frais assimilés (3)	5 280 000,00	0,00	5 570 000,00	5 570 000,00	5 570 000,00
014	Atténuations de produits	180 000,00	0,00	220 000,00	220 000,00	220 000,00
016	APA	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
017	RSA / Régularisations de RMI	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
65	Autres charges de gestion courante (sauf 6586) (3)	1 385 884,00	0,00	1 356 140,00	1 356 140,00	1 356 140,00
6586	Frais fonctionnement des groupes d'élus	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total des dépenses de gestion courante		**9 507 634,00**	**0,00**	**9 512 420,00**	**9 512 420,00**	**9 512 420,00**
66	Charges financières	132 665,00	0,00	171 000,00	171 000,00	171 000,00
67	Charges spécifiques (3)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
68	Dotations aux provisions, dépréciations (semi-budgétaires) (3)	0,00		4 000,00	4 000,00	4 000,00
Total des dépenses réelles de fonctionnement		**9 640 299,00**	**0,00**	**9 687 420,00**	**9 687 420,00**	**9 687 420,00**
023	*Virement à la section d'investissement (4)*	*721 000,00*		*812 000,00*	*812 000,00*	*812 000,00*
042	*Opérations ordre transf. entre sections (4) (5)*	*450 000,00*		*461 575,00*	*461 575,00*	*461 575,00*
043	*Opérations ordre intérieur de la section (4)*	*0,00*		*0,00*	*0,00*	*0,00*
Total des dépenses d'ordre de fonctionnement		***1 171 000,00***		***1 273 575,00***	***1 273 575,00***	***1 273 575,00***
TOTAL		**10 811 299,00**	**0,00**	**10 960 995,00**	**10 960 995,00**	**10 960 995,00**
						+
					D 002 RESULTAT REPORTE OU ANTICIPE	**0,00**
						=
					TOTAL DES DEPENSES DE FONCTIONNEMENT CUMULEES	**10 960 995,00**

(1) Voir état I-B pour la comparaison par rapport au budget précédent.

(2) Proposition formulée par le président pour l'exercice N.

(3) Hors dépenses imputées aux chapitres 016 et 017.

(4) *DF 023 = RI 021 ; DI 040 = RF 042 ; RI 040 = DF 042 ; DF 043 = RF 043.*

(5) Les comptes 68 peuvent figurer dans le détail du chapitre si la collectivité a opté pour le régime des provisions budgétaires, conformément aux dispositions législatives et réglementaires applicables.

II – PRESENTATION GENERALE DU BUDGET	II
EQUILIBRE FINANCIER – SECTION DE FONCTIONNEMENT	C2

RECETTES DE FONCTIONNEMENT

Chap.	Libellé	Pour mémoire, budget précédent (1)	Restes à réaliser N-1	Propositions nouvelles (2)	Vote de l'assemblée	TOTAL (= RAR + vote)
013	Atténuations de charges (3)	190 000,00	0,00	205 000,00	205 000,00	205 000,00
016	APA	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
017	RSA / Régularisations de RMI	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
70	Prod. services, domaine, ventes diverses	513 000,00	0,00	550 500,00	550 500,00	550 500,00
73	Impôts et taxes (sauf le 731)	852 000,00	0,00	805 000,00	805 000,00	805 000,00
731	Fiscalité locale	5 879 050,00	0,00	6 025 000,00	6 025 000,00	6 025 000,00
74	Dotations et participations (3)	2 447 500,00	0,00	2 533 500,00	2 533 500,00	2 533 500,00
75	Autres produits de gestion courante (3)	578 002,00	0,00	487 500,00	487 500,00	487 500,00
Total des recettes de gestion courante		**10 459 552,00**	**0,00**	**10 606 500,00**	**10 606 500,00**	**10 606 500,00**
76	Produits financiers	9,00	0,00	9,00	9,00	9,00
77	Produits spécifiques (3)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
78	Reprises amort., dépréciations, prov. (semi-budgétaires) (3)	0,00		0,00	0,00	0,00
Total des recettes réelles de fonctionnement		**10 459 561,00**	**0,00**	**10 606 509,00**	**10 606 509,00**	**10 606 509,00**
042	*Opérations ordre transf. entre sections (4) (5)*	*10 000,00*		*10 000,00*	*10 000,00*	*10 000,00*
043	*Opérations ordre intérieur de la section (4)*	*0,00*		*0,00*	*0,00*	*0,00*
Total des recettes d'ordre de fonctionnement		***10 000,00***		***10 000,00***	***10 000,00***	***10 000,00***
TOTAL		**10 469 561,00**	**0,00**	**10 616 509,00**	**10 616 509,00**	**10 616 509,00**
						+
					R 002 RESULTAT REPORTE OU ANTICIPE	**344 486,00**
						=
					TOTAL DES RECETTES DE FONCTIONNEMENT CUMULEES	**10 960 995,00**

Pour information :

AUTOFINANCEMENT PREVISIONNEL DÉGAGÉ AU PROFIT DE LA SECTION D'INVESTISSEMENT (6)	**1 263 575,00**

Il s'agit, pour un budget voté en équilibre, des ressources propres correspondant à l'excédent des recettes réelles de fonctionnement sur les dépenses réelles de fonctionnement. Il sert à financer le remboursement du capital de la dette et les nouveaux investissements de la collectivité.

(1) Voir état I-B pour la comparaison par rapport au budget précédent.

(2) Proposition formulée par le président pour l'exercice N.

(3) Hors recettes imputées aux chapitres 016 et 017.

(4) *DF 023 = RI 021 ; DI 040 = RF 042 ; RI 040 = DF 042 ; DF 043 = RF 043.*

(5) Les comptes 78 peuvent figurer dans le détail du chapitre si la collectivité a opté pour le régime des provisions budgétaires, conformément aux dispositions législatives et réglementaires applicables.

(6) Solde de l'opération DF 023 + DF 042 – RF 042 ou solde de l'opération RI 021 + RI 040 – DI 040.

II – PRESENTATION GENERALE DU BUDGET — II
BALANCE GENERALE – DEPENSES — D1

DEPENSES D'INVESTISSEMENT (y compris RAR)

	INVESTISSEMENT	Opérations réelles (1)	Opérations d'ordre (2)	TOTAL
10	Dotations, fonds divers et réserves	5 000,00	*0,00*	5 000,00
13	Subventions d'investissement (3)	0,00	*0,00*	0,00
15	*Provisions pour risques et charges (4)*		*0,00*	0,00
16	Emprunts et dettes assimilées (sauf 1688 non budgétaire)	812 000,00	*0,00*	812 000,00
18	Cpte de liaison : affectation (BA,régie)	(7) 0,00		0,00
	Total des opérations d'équipement	0,00		0,00
20	Immobilisations incorporelles (sauf 204) (3) (5)	391 034,35	*0,00*	391 034,35
204	Subventions d'équipement versées (3) (5) (10)	0,00	*0,00*	*0,00*
21	Immobilisations corporelles (3) (5)	3 894 636,20	*37 000,00*	3 931 636,20
22	Immobilisations reçues en affectation (3) (5)	(8) 0,00	*0,00*	0,00
23	Immobilisations en cours (3) (sauf 2324) (5)	1 085 939,42	*78 000,00*	*1 163 939,42*
018	RSA	0,00	*0,00*	0,00
26	Participations et créances rattachées	19 650,00	*0,00*	19 650,00
27	Autres immobilisations financières (3)	0,00	*0,00*	0,00
28	*Amortissement des immobilisations (reprises)*		*0,00*	0,00
29	*Dépréciations des immobilisations (4)*		*0,00*	0,00
39	*Dépréciation des stocks et en-cours (4)*		*0,00*	0,00
3…	*Stocks et en-cours*		*0,00*	0,00
198	*Neutralisation des amortissements*		*0,00*	0,00
45	Chapitres d'opérations pour compte de tiers (6)	70 000,00	*32 000,00*	102 000,00
481	*Charges à rép. sur plusieurs exercices*		*0,00*	0,00
49	*Dépréciation des comptes de tiers (4)*		*0,00*	0,00
59	*Dépréciation des comptes financiers (4)*		*0,00*	0,00
	Dépenses d'investissement – Total	**6 278 259,97**	***147 000,00***	**6 425 259,97**

+

D 001 SOLDE D'EXECUTION NEGATIF REPORTE OU ANTICIPE	**823 385,95**

=

TOTAL DES DEPENSES D'INVESTISSEMENT CUMULEES	**7 248 645,92**

DEPENSES DE FONCTIONNEMENT (y compris RAR)

	FONCTIONNEMENT	Opérations réelles (1)	Opérations d'ordre (2)	TOTAL
011	Charges à caractère général (9)	2 366 280,00		2 366 280,00
012	Charges de personnel et frais assimilés (9)	5 570 000,00		5 570 000,00
014	Atténuations de produits	220 000,00		220 000,00
016	APA	0,00		0,00
017	RSA / Régularisations de RMI	0,00		0,00
60	*Achats et variation des stocks*		*0,00*	0,00
65	Autres charges de gestion courante (sauf 6586) (9)	1 356 140,00	*0,00*	1 356 140,00
6586	Frais fonctionnement des groupes d'élus	0,00		0,00
66	Charges financières	171 000,00	*0,00*	171 000,00
67	Charges spécifiques (9)	0,00	*0,00*	0,00
68	Dot. aux amortissements et provisions (9)	4 000,00	*461 575,00*	465 575,00
71	*Production stockée (ou déstockage)*		*0,00*	0,00
023	*Virement à la section d'investissement*		*812 000,00*	812 000,00
	Dépenses de fonctionnement – Total	**9 687 420,00**	***1 273 575,00***	**10 960 995,00**

+

D 002 RESULTAT REPORTE OU ANTICIPE	**0,00**

=

TOTAL DES DEPENSES DE FONCTIONNEMENT CUMULEES	**10 960 995,00**

(1) Y compris les opérations relatives au rattachement et les opérations d'ordre semi-budgétaires.

(2) Voir la liste des opérations d'ordre de l'instruction budgétaire et comptable M. 57.

(3) Hors dépenses imputées au chapitre 018.

(4) Ces chapitres ne sont à renseigner que si la collectivité applique le régime des provisions budgétaires, conformément aux dispositions législatives et réglementaires applicables.

(5) Hors chapitres opérations.

(6) Seul le total des opérations pour compte de tiers figure sur cet état (voir le détail en IV-B5).

(7) A utiliser uniquement dans le cas où la collectivité effectuerait une dotation initiale au profit d'un service public doté de la seule autonomie financière.

(8) A utiliser uniquement dans le cas où la collectivité effectuerait des dépenses sur des biens affectés.

(9) Hors dépenses imputées aux chapitres 016 et 017.

(10) Le chapitre 204 « Subventions d'équipement versées » est un chapitre globalisé regroupant les comptes 204 et 2324.

II – PRESENTATION GENERALE DU BUDGET — II
BALANCE GENERALE – RECETTES — D2

RECETTES D'INVESTISSEMENT (y compris RAR)

	INVESTISSEMENT		Opérations réelles (1)	Opérations d'ordre (2)	TOTAL
10	Dotations, fonds divers et réserves (sauf 1068)		430 000,00	*0,00*	430 000,00
13	Subventions d'investissement (reçues) (3)		2 693 744,84	*0,00*	2 693 744,84
15	*Provisions pour risques et charges (4)*			*0,00*	0,00
16	Emprunts et dettes assimilées (sauf 1688 non budgétaire)		1 703 802,54	*0,00*	1 703 802,54
18	Cpte de liaison : affectation (BA,régie)	(6)	0,00		0,00
20	Immobilisations incorporelles (sauf le 204) (3)		0,00	*0,00*	0,00
204	Subventions d'équipement versées (3) (9)		0,00	*0,00*	*0,00*
21	Immobilisations corporelles (3)		0,00	*0,00*	0,00
22	Immobilisations reçues en affectation (3)	(7)	0,00	*0,00*	0,00
23	Immobilisations en cours(sauf 2324) (3)		0,00	*137 000,00*	*137 000,00*
018	RSA		0,00	*0,00*	0,00
26	Participations et créances rattachées		0,00	*0,00*	0,00
27	Autres immobilisations financières (3)		0,00	*0,00*	0,00
28	*Amortissement des immobilisations*			*450 000,00*	450 000,00
29	*Dépréciations des immobilisations (4)*			*0,00*	0,00
39	*Dépréciation des stocks et en-cours (4)*			*0,00*	0,00
3…	*Stocks et en-cours*			*0,00*	0,00
45	Chapitres d'opérations pour compte de tiers (5)		70 000,00	*0,00*	70 000,00
481	*Charges à rép. sur plusieurs exercices*			*11 575,00*	11 575,00
49	*Dépréciation des comptes de tiers (4)*			*0,00*	0,00
59	*Dépréciation des comptes financiers (4)*			*0,00*	0,00
021	*Virement de la section de fonctionnement*			*812 000,00*	812 000,00
024	Produits des cessions d'immobilisations		100 000,00		100 000,00
	Recettes d'investissement – Total		**4 997 547,38**	***1 410 575,00***	**6 408 122,38**

+

R 001 SOLDE D'EXECUTION POSITIF REPORTE OU ANTICIPE	**0,00**

+

R 1068 AFFECTATION DU RESULTAT	**840 523,54**

=

TOTAL DES RECETTES D'INVESTISSEMENT CUMULEES	**7 248 645,92**

RECETTES DE FONCTIONNEMENT (y compris RAR)

	FONCTIONNEMENT	Opérations réelles (1)	Opérations d'ordre (2)	TOTAL
013	Atténuations de charges (8)	205 000,00		205 000,00
016	APA	0,00		0,00
017	RSA / Régularisations de RMI	0,00		0,00
60	*Achats et variation des stocks*		*0,00*	0,00
70	Prod. services, domaine, ventes diverses	550 500,00		550 500,00
71	*Production stockée (ou déstockage)*		*0,00*	0,00
72	*Production immobilisée*		*10 000,00*	10 000,00
73	Impôts et taxes (sauf 731)	805 000,00		805 000,00
731	Fiscalité locale	6 025 000,00		6 025 000,00
74	Dotations et participations (8)	2 533 500,00		2 533 500,00
75	Autres produits de gestion courante (8)	487 500,00	*0,00*	487 500,00
76	Produits financiers	9,00	*0,00*	9,00
77	Produits spécifiques (8)	0,00	*0,00*	0,00
78	Reprise sur amortissements et provisions (8)	0,00	*0,00*	0,00
79	*Transferts de charges*		*0,00*	0,00
	Recettes de fonctionnement – Total	**10 606 509,00**	***10 000,00***	**10 616 509,00**

+

R 002 RESULTAT REPORTE OU ANTICIPE	**344 486,00**

=

TOTAL DES RECETTES DE FONCTIONNEMENT CUMULEES	**10 960 995,00**

(1) Y compris les opérations relatives au rattachement et les opérations d'ordre semi-budgétaires.

(2) Voir la liste des opérations d'ordre de l'instruction budgétaire et comptable M. 57.

(3) Hors recettes imputées au chapitre 018.

(4) Ces chapitres ne sont à renseigner que si la collectivité applique le régime des provisions budgétaires, conformément aux dispositions législatives et réglementaires applicables.

(5) Seul le total des opérations pour compte de tiers figure sur cet état (voir le détail en IV-B5).

(6) A utiliser uniquement dans le cas où la collectivité effectuerait une dotation initiale au profit d'un service public doté de la seule autonomie financière.

(7) A utiliser uniquement dans le cas où la collectivité effectuerait des dépenses sur des biens affectés.

(8) Hors recettes imputées aux chapitres 016 et 017.

(9) Le chapitre 204 « Subventions d'équipement versées » est un chapitre globalisé regroupant les comptes 204 et 2324.

III – VOTE DU BUDGET — III

SECTION D'INVESTISSEMENT – VUE D'ENSEMBLE – DEPENSES – AP NOUVELLES ET CREDITS DE L'EXERCICE — A

DEPENSES

Chapitre		Pour mémoire, budget précédent (1)	RAR N-1 I	Vote de l'assemblée sur les AP lors de la séance budgétaire (2)	Propositions nouvelles	Vote de l'assemblée II	Pour information, dépenses gérées dans le cadre d'une AP	Pour information, dépenses gérées hors AP	TOTAL (RAR N-1 + Vote) III = I + II
TOTAL		**6 302 141,11**	**1 744 459,59**	**0,00**	**4 680 800,38**	**4 680 800,38**	**0,00**	**4 680 800,38**	**6 425 259,97**
018	RSA	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
20	Immobilisations incorporelles (sauf 204)	637 941,00	273 189,35	0,00	117 845,00	117 845,00	0,00	117 845,00	391 034,35
204	Subventions d'équipement versées (9)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
21	Immobilisations corporelles	2 586 405,88	1 275 330,82	0,00	2 619 305,38	2 619 305,38	0,00	2 619 305,38	3 894 636,20
22	Immobilisations reçues en affectation	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
23	Immobilisations en cours (sauf 2324)	1 692 794,23	195 939,42	0,00	890 000,00	890 000,00	0,00	890 000,00	1 085 939,42
	Total des opérations d'équipement (3)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total des dépenses d'équipement		**4 917 141,11**	**1 744 459,59**	**0,00**	**3 627 150,38**	**3 627 150,38**	**0,00**	**3 627 150,38**	**5 371 609,97**
10	Dotations, fonds divers et réserves	88 000,00	0,00		5 000,00	5 000,00		5 000,00	5 000,00
13	Subventions d'investissement	0,00	0,00		0,00	0,00		0,00	0,00
16	Emprunts et dettes assimilées (sauf 1688 non budgétaire)	721 000,00	0,00		812 000,00	812 000,00		812 000,00	812 000,00
18	Cpte de liaison : affectation (BA,régie)	0,00	0,00		0,00	0,00		0,00	0,00
26	Participations et créances rattachées	0,00	0,00	0,00	19 650,00	19 650,00	0,00	19 650,00	19 650,00
27	Autres immobilisations financières	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
020	Dépenses imprévues (dans le cadre d'une AP)			0,00					
Total des dépenses financières		**809 000,00**	**0,00**	**0,00**	**836 650,00**	**836 650,00**	**0,00**	**836 650,00**	**836 650,00**
45	Chapitres d'opérations pour compte de tiers (4)	0,00	0,00	0,00	70 000,00	70 000,00	0,00	70 000,00	70 000,00
Total des dépenses réelles		**5 726 141,11**	**1 744 459,59**	**0,00**	**4 533 800,38**	**4 533 800,38**	**0,00**	**4 533 800,38**	**6 278 259,97**
040	*Opérations ordre transf. entre sections (5) (6)*	*10 000,00*			*10 000,00*	*10 000,00*		*10 000,00*	*10 000,00*
041	*Opérations patrimoniales (7)*	*566 000,00*			*137 000,00*	*137 000,00*		*137 000,00*	*137 000,00*
Total des dépenses d'ordre		**576 000,00**			**147 000,00**	**147 000,00**		**147 000,00**	**147 000,00**

D001 Solde d'exécution négatif reporté ou anticipé (8)	**823 385,95**

Total des dépenses d'investissement cumulées	**7 248 645,92**

(1) Voir état I-B pour le contenu du budget précédent.

(2) Il s'agit des AP nouvelles qui sont votées lors de la séance d'adoption du budget. Cela concerne les AP relatives à de nouvelles programmations pluriannuelles mais également les AP modifiant un stock d'AP existant.

(3) Voir l'état III-A2.1 pour le détail des opérations d'équipement.

(4) Voir l'état IV-B5 pour le détail des opérations pour compte de tiers.

(5) Cf. définition du chapitre des opérations d'ordre (*DI 040 = RF 042*).

(6) Aucune prévision budgétaire ne doit figurer à l'article 192 (cf. chapitre 024 « produit des cessions d'immobilisations »).

(7) Cf. définition du chapitre des opérations d'ordre (*DI 041 = RI 041*).

(8) Le solde d'exécution reporté est le résultat constaté de l'exercice précédent qui fait l'objet d'un report et non d'un vote de l'assemblée délibérante. Inscrire en cas de reprise des résultats de l'exercice précédent (après vote du compte administratif ou si reprise anticipée des résultats).

(9) Le chapitre 204 « Subventions d'équipement versées » est un chapitre globalisé regroupant les comptes 204 et 2324.

III – VOTE DU BUDGET — III

SECTION D'INVESTISSEMENT – VUE D'ENSEMBLE – RECETTES — A

RECETTES

Chapitre		Pour mémoire, budget précédent (1)	RAR N-1 I	Propositions nouvelles	Vote de l'assemblée II	TOTAL (RAR N-1 + Vote) III = I + II
TOTAL		**5 615 747,41**	**1 546 933,84**	**4 861 188,54**	**4 861 188,54**	**6 408 122,38**
018	RSA	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
13	Subventions d'investissement (hors 138)	2 530 754,23	1 196 933,84	1 496 811,00	1 496 811,00	2 693 744,84
16	Emprunts et dettes assimilées (hors 16449, 165, 166 et 1688 non budgétaire)	889 993,18	350 000,00	1 353 802,54	1 353 802,54	1 703 802,54
20	Immobilisations incorporelles (sauf 204)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
204	Subventions d'équipement versées (9)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
21	Immobilisations corporelles	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
22	Immobilisations reçues en affectation	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
23	Immobilisations en cours (sauf 2324)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total des recettes d'équipement		**3 420 747,41**	**1 546 933,84**	**2 850 613,54**	**2 850 613,54**	**4 397 547,38**
10	Dotations, fonds divers et réserves (sauf 1068)	358 000,00	0,00	430 000,00	430 000,00	430 000,00
138	Autres subventions invest. non transf.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
16	Emprunts et dettes assimilées (16449, 165 et 166)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
18	Cpte de liaison : affectation (BA,régie)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
26	Participations et créances rattachées	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
27	Autres immobilisations financières	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
024	Produits des cessions d'immobilisations	100 000,00	0,00	100 000,00	100 000,00	100 000,00
Total des recettes financières		**458 000,00**	**0,00**	**530 000,00**	**530 000,00**	**530 000,00**
45	Chapitres d'opérations pour compte de tiers (2)	0,00	0,00	70 000,00	70 000,00	70 000,00
Total des recettes réelles		**3 878 747,41**	**1 546 933,84**	**3 450 613,54**	**3 450 613,54**	**4 997 547,38**
021	*Virement de la section de fonctionnement*	*721 000,00*		*812 000,00*	*812 000,00*	*812 000,00*
040	*Opérations ordre transf. entre sections (3) (4) (5)*	*450 000,00*		*461 575,00*	*461 575,00*	*461 575,00*
041	*Opérations patrimoniales (6)*	*566 000,00*		*137 000,00*	*137 000,00*	*137 000,00*
Total des recettes d'ordre		***1 737 000,00***		***1 410 575,00***	***1 410 575,00***	***1 410 575,00***

R001 Solde d'exécution positif reporté ou anticipé (7)	**0,00**
Affectation au compte 1068 (8)	**840 523,54**
Total des recettes d'investissement cumulées	**7 248 645,92**

(1) Voir état I-B pour le contenu du budget précédent.

(2) Voir l'état IV-B5 pour le détail des opérations pour compte de tiers.

(3) Cf. définition du chapitre des opérations d'ordre (*RI 040 = DF 042*).

(4) Les comptes 15, 29, 39, 49 et 59 peuvent figurer dans le détail du chapitre si la collectivité a opté pour le régime des provisions budgétaires, conformément aux dispositions législatives et réglementaires applicables.

(5) Aucune prévision budgétaire ne doit figurer à l'article 192 (cf. chapitre 024 « produit des cessions d'immobilisations »).

(6) Cf. définition du chapitre des opérations d'ordre (*DI 041 = RI 041*).

(7) Le solde d'exécution reporté est le résultat constaté de l'exercice précédent qui fait l'objet d'un report et non d'un vote de l'assemblée délibérante. Inscrire en cas de reprise des résultats de l'exercice précédent (après vote du compte administratif ou si reprise anticipée des résultats).

(8) Le montant inscrit doit être conforme à la délibération d'affectation du résultat. Ce montant ne fait donc pas l'objet d'un nouveau vote.

(9) Le chapitre 204 « Subventions d'équipement versées » est un chapitre globalisé regroupant les comptes 204 et 2324.

III – VOTE DU BUDGET — III

SECTION D'INVESTISSEMENT – DEPENSES – DETAIL PAR ARTICLE — A1

Chap. / art. (1)		Pour mémoire, budget précédent (2)	RAR N-1 I	Vote de l'assemblée sur les AP lors de la séance budgétaire (3)	Propositions nouvelles	Vote de l'assemblée II	Pour information Crédits gérés dans le cadre d'une AP	Pour information Crédits gérés hors AP	TOTAL (RAR N-1 + Vote) III = I + II
TOTAL		**6 302 141,11**	**1 744 459,59**	**0,00**	**4 680 800,38**	**4 680 800,38**	**0,00**	**4 680 800,38**	**6 425 259,97**
018	RSA	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
20	Immobilisations incorporelles (sauf 204)	637 941,00	273 189,35	0,00	117 845,00	117 845,00	0,00	117 845,00	391 034,35
202	Frais réalisation documents urbanisme	500,00	12 050,00		0,00	0,00	0,00	0,00	12 050,00
2031	Frais d'études	572 995,00	238 496,73		116 435,00	116 435,00	0,00	116 435,00	354 931,73
2051	Concessions, droits similaires	64 446,00	22 642,62		1 410,00	1 410,00	0,00	1 410,00	24 052,62
204	Subventions d'équipement versées (9)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2041513	Subv. Grpt : Projet infrastructure	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
21	Immobilisations corporelles	2 586 405,88	1 275 330,82	0,00	2 619 305,38	2 619 305,38	0,00	2 619 305,38	3 894 636,20
2111	Terrains nus	31 878,80	76,80		61 000,00	61 000,00	0,00	61 000,00	61 076,80
2121	Plantations d'arbres et d'arbustes	36 814,19	5 083,40		14 755,00	14 755,00	0,00	14 755,00	19 838,40
2128	Autres agencements et aménagements	893 656,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
21316	Equipements du cimetière	20 000,00	0,00		20 000,00	20 000,00	0,00	20 000,00	20 000,00
21351	Bâtiments publics	1 166 727,99	1 171 362,23		2 318 058,24	2 318 058,24	0,00	2 318 058,24	3 489 420,47
2138	Autres constructions	39 599,60	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2152	Installations de voirie	88 742,93	11 456,80		20 446,07	20 446,07	0,00	20 446,07	31 902,87
21531	Réseaux d'adduction d'eau	0,00	1 272,05		0,00	0,00	0,00	0,00	1 272,05
21534	Réseaux d'électrification	0,00	1 591,20		2 685,82	2 685,82	0,00	2 685,82	4 277,02
21538	Autres réseaux	19 913,90	4 820,24		0,00	0,00	0,00	0,00	4 820,24
21568	Autre matériel, outillage incendie	35 000,00	18 584,57		35 000,00	35 000,00	0,00	35 000,00	53 584,57
215731	Matériel roulant	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
215738	Autre matériel et outillage de voirie	0,00	0,00		5 628,00	5 628,00	0,00	5 628,00	5 628,00
2158	Autres inst.,matériel,outil. techniques	29 057,54	0,00		31 681,00	31 681,00	0,00	31 681,00	31 681,00
21611	Biens sous-jacents	0,00	60 000,00		0,00	0,00	0,00	0,00	60 000,00
21828	Autres matériels de transport	65 000,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
21838	Autre matériel informatique	29 241,76	0,00		12 090,00	12 090,00	0,00	12 090,00	12 090,00
21841	Matériel de bureau et mobilier scolaire	0,00	0,00		361,25	361,25	0,00	361,25	361,25
21848	Autres matériels de bureau et mobiliers	14 105,04	431,03		1 200,00	1 200,00	0,00	1 200,00	1 631,03

Chap. / art. (1)		Pour mémoire, budget précédent (2)	RAR N-1 I	Vote de l'assemblée sur les AP lors de la séance budgétaire (3)	Propositions nouvelles	Vote de l'assemblée II	Pour information Crédits gérés dans le cadre d'une AP	Pour information Crédits gérés hors AP	TOTAL (RAR N-1 + Vote) III = I + II
2188	Autres immobilisations corporelles	116 668,13	652,50		96 400,00	96 400,00	0,00	96 400,00	97 052,50
22	Immobilisations reçues en affectation	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
23	Immobilisations en cours (sauf 2324)	1 692 794,23	195 939,42	0,00	890 000,00	890 000,00	0,00	890 000,00	1 085 939,42
2313	Constructions	14 000,00	0,00		20 000,00	20 000,00	0,00	20 000,00	20 000,00
2315	Install., matériel et outill. technique	1 278 794,23	195 939,42		660 000,00	660 000,00	0,00	660 000,00	855 939,42
2316	Restaur. des biens histo. et culturels	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2328	Autres immobilisations incorporelles	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
238	Avances commandes immo corporelles	400 000,00	0,00		210 000,00	210 000,00	0,00	210 000,00	210 000,00
	Total des opérations d'équipement (4)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total des dépenses d'équipement		**4 917 141,11**	**1 744 459,59**	**0,00**	**3 627 150,38**	**3 627 150,38**	**0,00**	**3 627 150,38**	**5 371 609,97**
10	Dotations, fonds divers et réserves	88 000,00	0,00		5 000,00	5 000,00		5 000,00	5 000,00
10226	Taxe d'aménagement	10 000,00	0,00		5 000,00	5 000,00		5 000,00	5 000,00
1068	Excédents de fonctionnement capitalisés	78 000,00	0,00		0,00	0,00		0,00	0,00
13	Subventions d'investissement	0,00	0,00		0,00	0,00		0,00	0,00
16	Emprunts et dettes assimilées (sauf le 1688 non budgétaire)	721 000,00	0,00		812 000,00	812 000,00		812 000,00	812 000,00
1641	Emprunts en euros	721 000,00	0,00		812 000,00	812 000,00		812 000,00	812 000,00
18	Cpte de liaison : affectation (BA,régie)	0,00	0,00		0,00	0,00		0,00	0,00
26	Participations et créances rattachées	0,00	0,00	0,00	19 650,00	19 650,00	0,00	19 650,00	19 650,00
266	Autres formes de participation	0,00	0,00		19 650,00	19 650,00	0,00	19 650,00	19 650,00
27	Autres immobilisations financières	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
020	Dépenses imprévues (dans le cadre d'une AP)			0,00					
Total des dépenses financières		**809 000,00**	**0,00**	**0,00**	**836 650,00**	**836 650,00**	**0,00**	**836 650,00**	**836 650,00**
45…	Opérations pour compte de tiers (5)	0,00	0,00	0,00	70 000,00	70 000,00	0,00	70 000,00	70 000,00
458102	Village des Solidarités Conseil départementale	**0,00**	0,00		40 000,00	40 000,00	0,00	40 000,00	40 000,00

Chap. / art. (1)		Pour mémoire, budget précédent (2)	RAR N-1 I	Vote de l'assemblée sur les AP lors de la séance budgétaire (3)	Propositions nouvelles	Vote de l'assemblée II	Pour information Crédits gérés dans le cadre d'une AP	Pour information Crédits gérés hors AP	TOTAL (RAR N-1 + Vote) III = I + II
458103	Refacturation NM	**0,00**	0,00		30 000,00	30 000,00	0,00	30 000,00	30 000,00
Total des dépenses réelles		**5 726 141,11**	**1 744 459,59**	**0,00**	**4 533 800,38**	**4 533 800,38**	**0,00**	**4 533 800,38**	**6 278 259,97**
040	*Opérations ordre transf. entre sections (6)*	*10 000,00*			*10 000,00*	*10 000,00*		*10 000,00*	*10 000,00*
	Reprise sur autofinancement antérieur	*0,00*			*0,00*	*0,00*		*0,00*	*0,00*
	Charges transférées (7)	*10 000,00*			*10 000,00*	*10 000,00*		*10 000,00*	*10 000,00*
21351	*Bâtiments publics*	*10 000,00*			*10 000,00*	*10 000,00*		*10 000,00*	*10 000,00*
041	*Opérations patrimoniales (8)*	*566 000,00*			*137 000,00*	*137 000,00*		*137 000,00*	*137 000,00*
204411	*Sub nat org pub - Biens mob, mat, études*	*0,00*			*0,00*	*0,00*		*0,00*	*0,00*
21351	*Bâtiments publics*	*0,00*			*27 000,00*	*27 000,00*		*27 000,00*	*27 000,00*
2313	*Constructions*	*400 000,00*			*78 000,00*	*78 000,00*		*78 000,00*	*78 000,00*
458102	*Village des Solidarités Conseil départementale*	*166 000,00*			*32 000,00*	*32 000,00*		*32 000,00*	*32 000,00*
Total des dépenses d'ordre		**576 000,00**			**147 000,00**	**147 000,00**		**147 000,00**	**147 000,00**

(1) Détailler les articles conformément au plan de comptes.

(2) Voir état I-B pour le contenu du budget précédent.

(3) Il s'agit des AP nouvelles qui sont votées lors de la séance d'adoption du budget. Cela concerne les AP relatives à de nouvelles programmations pluriannuelles mais également les AP modifiant un stock d'AP existant.

(4) Voir état III-A2.1 pour le détail des opérations d'équipement.

(5) Il y a autant de ligne que d'opération pour compte de tiers.

(6) Cf. définition du chapitre des opérations d'ordre (DI 040 = RF 042).

(7) Aucune prévision budgétaire ne doit figurer à l'article 192 (cf. chapitre 024 « produit des cessions d'immobilisations »).

(8) Cf. définition du chapitre des opérations d'ordre (DI 041 = RI 041).

(9) Le chapitre 204 « Subventions d'équipement versées » est un chapitre globalisé regroupant les comptes 204 et 2324.

III – VOTE DU BUDGET	III
SECTION D'INVESTISSEMENT – VUE D'ENSEMBLE DES OPERATIONS D'EQUIPEMENT	A2.1

Vue d'ensemble des chapitres des opérations d'équipement

N° Opération	Libellé de l'opération	N° AP (1)	Pour mémoire réalisations cumulées au 01/01/N	RAR N-1	Propositions nouvelles	Vote de l'assemblée	Pour information Crédits gérés dans le cadre d'une AP	Pour information Crédits gérés hors AP
TOTAL			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

(1) Colonne à renseigner uniquement lorsque l'opération d'équipement est afférente à une AP.

III – VOTE DU BUDGET	III
SECTION D'INVESTISSEMENT – DETAIL DES OPERATIONS D'EQUIPEMENT	A2.2

Cet état ne contient pas d'information.

III – VOTE DU BUDGET	III
SECTION D'INVESTISSEMENT – DETAIL DES OPERATIONS D'EQUIPEMENT	A2.3

Cet état ne contient pas d'information.

III – VOTE DU BUDGET — III

SECTION D'INVESTISSEMENT – RECETTES – DETAIL PAR ARTICLE — A3

Chap. / art. (1)		Pour mémoire, budget précédent (2)	RAR N-1 I	Propositions nouvelles	Vote de l'assemblée II	TOTAL (RAR N-1 + Vote) III = I + II
TOTAL		**5 615 747,41**	**1 546 933,84**	**4 861 188,54**	**4 861 188,54**	**6 408 122,38**
018	RSA	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
13	Subventions d'investissement (hors 138)	2 530 754,23	1 196 933,84	1 496 811,00	1 496 811,00	2 693 744,84
1321	Subv. non transf. Etat, établ. nationaux	1 459 649,32	324 188,00	766 000,00	766 000,00	1 090 188,00
1322	Subv. non transf. Régions	285 479,00	69 294,00	238 000,00	238 000,00	307 294,00
1323	Subv. non transf. Départements	203 250,00	106 292,90	244 000,00	244 000,00	350 292,90
13251	Subv. non transf. GFP de rattachement	306 071,91	635 318,94	196 000,00	196 000,00	831 318,94
1326	Subv. non transf. Autres E.P.L.	84 620,00	61 840,00	52 811,00	52 811,00	114 651,00
13278	Autres fonds européens	191 684,00	0,00	0,00	0,00	0,00
16	Emprunts et dettes assimilées (hors 1688 non budgétaire) (3)	889 993,18	350 000,00	1 353 802,54	1 353 802,54	1 703 802,54
1641	Emprunts en euros	889 993,18	350 000,00	1 353 802,54	1 353 802,54	1 703 802,54
20	Immobilisations incorporelles (sauf 204) (4)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
204	Subventions d'équipement versées (4) (10)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
21	Immobilisations corporelles (4)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
22	Immobilisations reçues en affectation (4)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
23	Immobilisations en cours (sauf 2324) (4)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total des recettes d'équipement		**3 420 747,41**	**1 546 933,84**	**2 850 613,54**	**2 850 613,54**	**4 397 547,38**
10	Dotations, fonds divers et réserves (sauf 1068)	358 000,00	0,00	430 000,00	430 000,00	430 000,00
10222	FCTVA	200 000,00	0,00	300 000,00	300 000,00	300 000,00
10226	Taxe d'aménagement	158 000,00	0,00	130 000,00	130 000,00	130 000,00
138	Autres subventions invest. non transf.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
16	Emprunts et dettes assimilées (16449, 165 et 166)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
18	Cpte de liaison : affectation (BA,régie)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
26	Participations et créances rattachées	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
27	Autres immobilisations financières	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
024	Produits des cessions d'immobilisations	100 000,00	0,00	100 000,00	100 000,00	100 000,00
Total des recettes financières		**458 000,00**	**0,00**	**530 000,00**	**530 000,00**	**530 000,00**
45	Chapitres d'opérations pour compte de tiers (5)	0,00	0,00	70 000,00	70 000,00	70 000,00
Total des recettes réelles		**3 878 747,41**	**1 546 933,84**	**3 450 613,54**	**3 450 613,54**	**4 997 547,38**
021	*Virement de la section de fonctionnement*	*721 000,00*		*812 000,00*	*812 000,00*	*812 000,00*
040	*Opérations ordre transf. entre sections (6) (7) (8)*	*450 000,00*		*461 575,00*	*461 575,00*	*461 575,00*
192	*Plus ou moins-values sur cession immo.*	*0,00*		*0,00*	*0,00*	*0,00*
2111	*Terrains nus*	*0,00*		*0,00*	*0,00*	*0,00*
215731	*Matériel roulant*	*0,00*		*0,00*	*0,00*	*0,00*
2802	*Frais liés à la réalisation de document*	*0,00*		*0,00*	*0,00*	*0,00*
28031	*Frais d'études*	*0,00*		*0,00*	*0,00*	*0,00*
28033	*Frais d'insertion*	*0,00*		*0,00*	*0,00*	*0,00*

Chap. / art. (1)		Pour mémoire, budget précédent (2)	RAR N-1 I	Propositions nouvelles	Vote de l'assemblée II	TOTAL (RAR N-1 + Vote) III = I + II
2805	*Licences, logiciels, droits similaires*	*0,00*		*0,00*	*0,00*	*0,00*
28121	*Plantations d'arbres et d'arbustes*	*0,00*		*0,00*	*0,00*	*0,00*
28128	*Autres aménagements de terrains*	*0,00*		*0,00*	*0,00*	*0,00*
281311	*Bâtiments administratifs*	*0,00*		*0,00*	*0,00*	*0,00*
281312	*Bâtiments scolaires*	*0,00*		*0,00*	*0,00*	*0,00*
281318	*Autres bâtiments publics*	*0,00*		*0,00*	*0,00*	*0,00*
281351	*Bâtiments publics*	*0,00*		*0,00*	*0,00*	*0,00*
28138	*Autres constructions*	*0,00*		*0,00*	*0,00*	*0,00*
28152	*Installations de voirie*	*0,00*		*0,00*	*0,00*	*0,00*
281531	*Réseaux d'adduction d'eau*	*0,00*		*0,00*	*0,00*	*0,00*
281534	*Réseaux d'électrification*	*0,00*		*0,00*	*0,00*	*0,00*
281538	*Autres réseaux*	*0,00*		*0,00*	*0,00*	*0,00*
281568	*Autre matériel, outillage incendie*	*0,00*		*0,00*	*0,00*	*0,00*
2815731	*Matériel roulant*	*0,00*		*0,00*	*0,00*	*0,00*
28158	*Autres inst.,matériel,outil. techniques*	*0,00*		*0,00*	*0,00*	*0,00*
281828	*Autres matériels de transport*	*0,00*		*0,00*	*0,00*	*0,00*
281838	*Autre matériel informatique*	*0,00*		*0,00*	*0,00*	*0,00*
281848	*Autres matériels de bureau et mobiliers*	*0,00*		*0,00*	*0,00*	*0,00*
28188	*Autres immo. corporelles*	*438 425,00*		*450 000,00*	*450 000,00*	*450 000,00*
4817	*Indemnités de renégociation de la dette*	*11 575,00*		*11 575,00*	*11 575,00*	*11 575,00*
041	*Opérations patrimoniales (9)*	*566 000,00*		*137 000,00*	*137 000,00*	*137 000,00*
2111	*Terrains nus*	*0,00*		*0,00*	*0,00*	*0,00*
238	*Avances commandes immo corporelles*	*400 000,00*		*137 000,00*	*137 000,00*	*137 000,00*
458202	*Village des Solidarités Conseil départementale*	*166 000,00*		*0,00*	*0,00*	*0,00*
Total des recettes d'ordre		***1 737 000,00***		***1 410 575,00***	***1 410 575,00***	***1 410 575,00***

(1) Détailler les articles utilisés conformément au plan de comptes.

(2) Voir état I-B pour le contenu du budget précédent.

(3) Sauf 165, 166 et 16449.

(4) Exceptionnellement, les comptes 20, 204, 21, 22 et 23 sont en recettes réelles en cas de réduction ou d'annulation de mandats donnant lieu à reversement.

(5) Voir l'annexe IV-B5 pour le détail des opérations pour compte de tiers.

(6) Cf. définition du chapitre des opérations d'ordre (*RI 040 = DF 042*).

(7) Les comptes 15, 29, 39, 49 et 59 peuvent figurer dans le détail du chapitre si la collectivité a opté pour le régime des provisions budgétaires, conformément aux dispositions législatives et réglementaires applicables.

(8) Aucune prévision budgétaire ne doit figurer à l'article 192 (cf. chapitre 024 « produit des cessions d'immobilisations »).

(9) Cf. définition du chapitre des opérations d'ordre (*DI 041 = RI 041*).

(10) Le chapitre 204 « Subventions d'équipement versées » est un chapitre globalisé regroupant les comptes 204 et 2324.

III – VOTE DU BUDGET — III

SECTION DE FONCTIONNEMENT – VUE D'ENSEMBLE – AE NOUVELLES ET CREDITS DE L'EXERCICE — B

DEPENSES

Chap.	Libellé	Pour mémoire, budget précédent (1)	RAR N-1 I	Vote de l'assemblée sur les AE lors de la séance budgétaire (2)	Propositions nouvelles	Vote de l'assemblée II	Pour information, dépenses gérées dans le cadre d'une AE	Pour information, dépenses gérées hors AE	TOTAL (RAR N-1 + Vote) III = I + II
TOTAL		**10 811 299,00**	**0,00**	**0,00**	**10 960 995,00**	**10 960 995,00**	**0,00**	**10 960 995,00**	**10 960 995,00**
011	Charges à caractère général (3)	2 661 750,00	0,00	0,00	2 366 280,00	2 366 280,00	0,00	2 366 280,00	2 366 280,00
012	Charges de personnel et frais assimilés (3)	5 280 000,00	0,00		5 570 000,00	5 570 000,00		5 570 000,00	5 570 000,00
014	Atténuations de produits	180 000,00	0,00		220 000,00	220 000,00		220 000,00	220 000,00
016	APA	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
017	RSA / Régularisations de RMI	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
65	Autres charges de gestion courante (sauf 6586) (3)	1 385 884,00	0,00	0,00	1 356 140,00	1 356 140,00	0,00	1 356 140,00	1 356 140,00
6586	Frais fonctionnement des groupes d'élus	0,00	0,00		0,00	0,00		0,00	0,00
Total des dépenses de gestion des services		**9 507 634,00**	**0,00**	**0,00**	**9 512 420,00**	**9 512 420,00**	**0,00**	**9 512 420,00**	**9 512 420,00**
66	Charges financières	132 665,00	0,00		171 000,00	171 000,00		171 000,00	171 000,00
67	Charges spécifiques (3)	0,00	0,00		0,00	0,00		0,00	0,00
68	Dotations aux provisions, dépréciations (semi-budgétaires) (3)	0,00			4 000,00	4 000,00		4 000,00	4 000,00
022	Dépenses imprévues (dans le cadre d'une AE)			0,00					
Total des dépenses financières		**132 665,00**	**0,00**	**0,00**	**175 000,00**	**175 000,00**		**175 000,00**	**175 000,00**
Total des dépenses réelles		**9 640 299,00**	**0,00**	**0,00**	**9 687 420,00**	**9 687 420,00**	**0,00**	**9 687 420,00**	**9 687 420,00**
023	*Virement à la section d'investissement*	*721 000,00*			*812 000,00*	*812 000,00*		*812 000,00*	*812 000,00*
042	*Opérations ordre transf. entre sections (4)*	*450 000,00*			*461 575,00*	*461 575,00*		*461 575,00*	*461 575,00*
043	*Opérations ordre intérieur de la section*	*0,00*			*0,00*	*0,00*		*0,00*	*0,00*
Total des dépenses d'ordre		**1 171 000,00**			**1 273 575,00**	**1 273 575,00**		**1 273 575,00**	**1 273 575,00**

D002 Résultat reporté ou anticipé (5)	**0,00**

Total des dépenses de fonctionnement cumulées	**10 960 995,00**

(1) Voir état I-B pour le contenu du budget précédent.

(2) Il s'agit des AE nouvelles qui sont votées lors de la séance d'adoption du budget. Cela concerne les AE relatives à de nouveaux engagements pluriannuels mais également les AE modifiant un stock d'AE existant.

(3) Hors dépenses imputées aux chapitres 016 et 017.

(4) Les comptes 68 peuvent figurer dans le détail du chapitre si la collectivité a opté pour le régime des provisions budgétaires, conformément aux dispositions législatives et réglementaires applicables.

(5) Inscrire en cas de reprise des résultats de l'exercice précédent (après vote du compte administratif) ou si reprise anticipée des résultats.

III – VOTE DU BUDGET — III

SECTION DE FONCTIONNEMENT – VUE D'ENSEMBLE — B

RECETTES

Chap.	Libellé	Pour mémoire, budget précédent (1)	RAR N-1 I	Propositions nouvelles	Vote de l'assemblée II	Total (RAR N-1 + Vote) III = I + II
TOTAL		**10 469 561,00**	**0,00**	**10 616 509,00**	**10 616 509,00**	**10 616 509,00**
013	Atténuations de charges (2)	190 000,00	0,00	205 000,00	205 000,00	205 000,00
016	APA	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
017	RSA / Régularisations de RMI	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
70	Prod. services, domaine, ventes diverses	513 000,00	0,00	550 500,00	550 500,00	550 500,00
73	Impôts et taxes (sauf 731)	852 000,00	0,00	805 000,00	805 000,00	805 000,00
731	Fiscalité locale	5 879 050,00	0,00	6 025 000,00	6 025 000,00	6 025 000,00
74	Dotations et participations (2)	2 447 500,00	0,00	2 533 500,00	2 533 500,00	2 533 500,00
75	Autres produits de gestion courante (2)	578 002,00	0,00	487 500,00	487 500,00	487 500,00
Total des recettes de gestion des services		**10 459 552,00**	**0,00**	**10 606 500,00**	**10 606 500,00**	**10 606 500,00**
76	Produits financiers	9,00	0,00	9,00	9,00	9,00
77	Produits spécifiques (2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
78	Reprises amort., dépréciations, prov. (semi-budgétaires) (2)	0,00		0,00	0,00	0,00
Total des recettes financières		**9,00**	**0,00**	**9,00**	**9,00**	**9,00**
Total des recettes réelles		**10 459 561,00**	**0,00**	**10 606 509,00**	**10 606 509,00**	**10 606 509,00**
042	*Opérations ordre transf. entre sections (3) (4) (5)*	*10 000,00*		*10 000,00*	*10 000,00*	*10 000,00*
043	*Opérations ordre intérieur de la section (6)*	*0,00*		*0,00*	*0,00*	*0,00*
Total des recettes d'ordre		**10 000,00**		**10 000,00**	**10 000,00**	**10 000,00**

R002 Résultat reporté ou anticipé (7)	**344 486,00**

Total des recettes de fonctionnement cumulées	**10 960 995,00**

(1) Voir état I-B pour le contenu du budget précédent.

(2) Hors recettes imputées aux chapitres 016 et 017.

(3) Cf. définition du chapitre des opérations d'ordre (*RF 042 = DI 040*).

(4) Les comptes 78 peuvent figurer dans le détail du chapitre si la collectivité a opté pour le régime des provisions budgétaires, conformément aux dispositions législatives et réglementaires applicables.

(5) Aucune prévision budgétaire ne doit figurer aux articles 775 et 776 (cf. chapitre 024 « produit des cessions d'immobilisations »).

(6) Chapitre destiné à retracer les opérations particulières telles que les opérations de stocks ou liées à la tenue d'un inventaire permanent simplifié.

(7) Inscrire en cas de reprise des résultats de l'exercice précédent (après vote du compte administratif) ou si reprise anticipée des résultats.

III – VOTE DU BUDGET — III

SECTION DE FONCTIONNEMENT – DEPENSES – DETAIL PAR ARTICLE — B1

Chap. / art. (1)	Libellé	Pour mémoire, budget précédent (2)	RAR N-1 I	Vote de l'assemblée sur les AE lors de la séance budgétaire (3)	Propositions nouvelles	Vote de l'assemblée II	Pour information Crédits gérés dans le cadre d'une AE	Pour information Crédits gérés hors AE	TOTAL (RAR N-1 + Vote) III = I + II
TOTAL		**10 811 299,00**	**0,00**	**0,00**	**10 960 995,00**	**10 960 995,00**	**0,00**	**10 960 995,00**	**10 960 995,00**
011	Charges à caractère général (4)	2 661 750,00	0,00	0,00	2 366 280,00	2 366 280,00	0,00	2 366 280,00	2 366 280,00
60611	Eau et assainissement	55 000,00	0,00		65 000,00	65 000,00	0,00	65 000,00	65 000,00
60612	Energie - Electricité	960 000,00	0,00		480 000,00	480 000,00	0,00	480 000,00	480 000,00
60621	Combustibles	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
60622	Carburants	45 000,00	0,00		45 000,00	45 000,00	0,00	45 000,00	45 000,00
60623	Alimentation	261 000,00	0,00		30 000,00	30 000,00	0,00	30 000,00	30 000,00
60624	Produits de traitement	6 000,00	0,00		6 000,00	6 000,00	0,00	6 000,00	6 000,00
60628	Autres fournitures non stockées	6 300,00	0,00		9 100,00	9 100,00	0,00	9 100,00	9 100,00
60631	Fournitures d'entretien	35 000,00	0,00		37 000,00	37 000,00	0,00	37 000,00	37 000,00
60632	Fournitures de petit équipement	80 000,00	0,00		80 000,00	80 000,00	0,00	80 000,00	80 000,00
60633	Fournitures de voirie	10 000,00	0,00		10 000,00	10 000,00	0,00	10 000,00	10 000,00
60636	Habillement et vêtements de travail	12 000,00	0,00		12 000,00	12 000,00	0,00	12 000,00	12 000,00
6064	Fournitures administratives	10 000,00	0,00		10 000,00	10 000,00	0,00	10 000,00	10 000,00
6065	Livres, disq., cass. (biblio. Médiat.)	3 000,00	0,00		9 000,00	9 000,00	0,00	9 000,00	9 000,00
6067	Fournitures scolaires	40 000,00	0,00		38 000,00	38 000,00	0,00	38 000,00	38 000,00
6068	Autres matières et fournitures	2 300,00	0,00		2 400,00	2 400,00	0,00	2 400,00	2 400,00
611	Contrats de prestations de services	415 200,00	0,00		678 100,00	678 100,00	0,00	678 100,00	678 100,00
61358	Autres	28 000,00	0,00		32 060,00	32 060,00	0,00	32 060,00	32 060,00
61521	Entretien terrains	20 000,00	0,00		20 000,00	20 000,00	0,00	20 000,00	20 000,00
615221	Entretien, réparations bâtiments publics	35 000,00	0,00		25 000,00	25 000,00	0,00	25 000,00	25 000,00
615228	Entretien, réparations autres bâtiments	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
615231	Entretien, réparations voiries	10 000,00	0,00		10 000,00	10 000,00	0,00	10 000,00	10 000,00
615232	Entretien, réparations réseaux	10 000,00	0,00		25 000,00	25 000,00	0,00	25 000,00	25 000,00
61524	Entretien bois et forêts	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
61551	Entretien matériel roulant	30 000,00	0,00		30 000,00	30 000,00	0,00	30 000,00	30 000,00
61558	Entretien autres biens mobiliers	17 000,00	0,00		25 200,00	25 200,00	0,00	25 200,00	25 200,00
6156	Maintenance	82 000,00	0,00		114 070,00	114 070,00	0,00	114 070,00	114 070,00
6161	Multirisques	81 000,00	0,00		91 000,00	91 000,00	0,00	91 000,00	91 000,00
6182	Documentation générale et technique	3 300,00	0,00		9 700,00	9 700,00	0,00	9 700,00	9 700,00
6184	Versements à des organismes de formation	12 000,00	0,00		12 000,00	12 000,00	0,00	12 000,00	12 000,00
6185	Frais de colloques et de séminaires	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
6188	Autres frais divers	40 500,00	0,00		38 000,00	38 000,00	0,00	38 000,00	38 000,00

Chap. / art. (1)	Libellé	Pour mémoire, budget précédent (2)	RAR N-1 I	Vote de l'assemblée sur les AE lors de la séance budgétaire (3)	Propositions nouvelles	Vote de l'assemblée II	Pour information Crédits gérés dans le cadre d'une AE	Pour information Crédits gérés hors AE	TOTAL (RAR N-1 + Vote) III = I + II
62268	Autres honoraires, conseils	17 500,00	0,00		67 500,00	67 500,00	0,00	67 500,00	67 500,00
6227	Frais d'actes et de contentieux	15 000,00	0,00		15 000,00	15 000,00	0,00	15 000,00	15 000,00
6228	Divers	4 500,00	0,00		5 000,00	5 000,00	0,00	5 000,00	5 000,00
6231	Annonces et insertions	5 000,00	0,00		15 000,00	15 000,00	0,00	15 000,00	15 000,00
6232	Fêtes et cérémonies	76 500,00	0,00		94 500,00	94 500,00	0,00	94 500,00	94 500,00
6236	Catalogues et imprimés	35 000,00	0,00		41 000,00	41 000,00	0,00	41 000,00	41 000,00
6238	Divers	0,00	0,00		3 000,00	3 000,00	0,00	3 000,00	3 000,00
6247	Transports collectifs	3 600,00	0,00		4 500,00	4 500,00	0,00	4 500,00	4 500,00
6251	Voyages, déplacements et missions	700,00	0,00		700,00	700,00	0,00	700,00	700,00
6261	Frais d'affranchissement	11 000,00	0,00		10 000,00	10 000,00	0,00	10 000,00	10 000,00
6262	Frais de télécommunications	18 000,00	0,00		11 000,00	11 000,00	0,00	11 000,00	11 000,00
627	Services bancaires et assimilés	850,00	0,00		3 000,00	3 000,00	0,00	3 000,00	3 000,00
6281	Concours divers (cotisations)	8 000,00	0,00		8 000,00	8 000,00	0,00	8 000,00	8 000,00
6282	Frais de gardiennage	2 000,00	0,00		2 000,00	2 000,00	0,00	2 000,00	2 000,00
6283	Frais de nettoyage des locaux	87 500,00	0,00		74 500,00	74 500,00	0,00	74 500,00	74 500,00
62878	Remb. frais à des tiers	5 500,00	0,00		6 450,00	6 450,00	0,00	6 450,00	6 450,00
6288	Autres services extérieurs	6 500,00	0,00		6 500,00	6 500,00	0,00	6 500,00	6 500,00
63512	Taxes foncières	55 000,00	0,00		55 000,00	55 000,00	0,00	55 000,00	55 000,00
012	Charges de personnel et frais assimilés (4) (5)	5 280 000,00	0,00		5 570 000,00	5 570 000,00		5 570 000,00	5 570 000,00
6218	Autre personnel extérieur	15 000,00	0,00		10 000,00	10 000,00		10 000,00	10 000,00
6331	Versement mobilité	52 000,00	0,00		57 000,00	57 000,00		57 000,00	57 000,00
6332	Cotisations versées au F.N.A.L.	17 000,00	0,00		16 000,00	16 000,00		16 000,00	16 000,00
6336	Cotisations CNFPT et CDGFPT	50 000,00	0,00		58 000,00	58 000,00		58 000,00	58 000,00
6338	Autres impôts, taxes sur rémunérations	2 000,00	0,00		8 500,00	8 500,00		8 500,00	8 500,00
64111	Rémunération principale titulaires	2 450 000,00	0,00		2 613 000,00	2 613 000,00		2 613 000,00	2 613 000,00
64112	SFT, indemnité de résidence	90 000,00	0,00		50 000,00	50 000,00		50 000,00	50 000,00
64113	NBI	0,00	0,00		40 000,00	40 000,00		40 000,00	40 000,00
64118	Autres indemnités	509 000,00	0,00		527 000,00	527 000,00		527 000,00	527 000,00
64121	Rémunération principale	0,00	0,00		18 000,00	18 000,00		18 000,00	18 000,00
64128	Autres indemnités	0,00	0,00		6 000,00	6 000,00		6 000,00	6 000,00
64131	Rémunérations	410 000,00	0,00		328 000,00	328 000,00		328 000,00	328 000,00
64132	SFT, indemnité de résidence	0,00	0,00		6 000,00	6 000,00		6 000,00	6 000,00
64138	Primes et autres indemnités	0,00	0,00		50 000,00	50 000,00		50 000,00	50 000,00
6414	Personnel rémunéré à la vacation	0,00	0,00		19 000,00	19 000,00		19 000,00	19 000,00
6417	Rémunérations des apprentis	18 000,00	0,00		15 000,00	15 000,00		15 000,00	15 000,00
6451	Cotisations à l'U.R.S.S.A.F.	540 000,00	0,00		580 000,00	580 000,00		580 000,00	580 000,00
6453	Cotisations aux caisses de retraites	770 000,00	0,00		800 000,00	800 000,00		800 000,00	800 000,00
6454	Cotisations aux A.S.S.E.D.I.C.	16 000,00	0,00		18 000,00	18 000,00		18 000,00	18 000,00

Chap. / art. (1)	Libellé	Pour mémoire, budget précédent (2)	RAR N-1 I	Vote de l'assemblée sur les AE lors de la séance budgétaire (3)	Propositions nouvelles	Vote de l'assemblée II	Pour information Crédits gérés dans le cadre d'une AE	Pour information Crédits gérés hors AE	TOTAL (RAR N-1 + Vote) III = I + II
6455	Cotisations pour assurance du personnel	280 000,00	0,00		295 000,00	295 000,00		295 000,00	295 000,00
6456	Versement au F.N.C. supplément familial	12 000,00	0,00		6 000,00	6 000,00		6 000,00	6 000,00
6457	Cotis. sociales liées à l'apprentissage	0,00	0,00		400,00	400,00		400,00	400,00
6458	Cotis. aux autres organismes sociaux	0,00	0,00		0,00	0,00		0,00	0,00
64731	Allocations chômage versées directement	16 000,00	0,00		14 000,00	14 000,00		14 000,00	14 000,00
6474	Versement aux autres oeuvres sociales	30 000,00	0,00		30 000,00	30 000,00		30 000,00	30 000,00
6475	Médecine du travail, pharmacie	3 000,00	0,00		2 500,00	2 500,00		2 500,00	2 500,00
6478	Autres charges sociales diverses	0,00	0,00		0,00	0,00		0,00	0,00
6488	Autres	0,00	0,00		2 600,00	2 600,00		2 600,00	2 600,00
014	Atténuations de produits	180 000,00	0,00		220 000,00	220 000,00		220 000,00	220 000,00
739116	Prél. article 55 de la loi SRU	180 000,00	0,00		220 000,00	220 000,00		220 000,00	220 000,00
016	APA	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
017	RSA / Régularisations de RMI	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
65	Autres charges de gestion courante (sauf le 6586) (4)	1 385 884,00	0,00	0,00	1 356 140,00	1 356 140,00	0,00	1 356 140,00	1 356 140,00
65138	Autres secours	0,00	0,00		2 500,00	2 500,00	0,00	2 500,00	2 500,00
65311	Indemnités de fonction	126 000,00	0,00		131 000,00	131 000,00	0,00	131 000,00	131 000,00
65312	Frais de mission et de déplacement	3 000,00	0,00		3 000,00	3 000,00	0,00	3 000,00	3 000,00
65313	Cotisations de retraite	10 000,00	0,00		10 500,00	10 500,00	0,00	10 500,00	10 500,00
65314	Cotis. sécurité sociale - part patronale	8 000,00	0,00		7 800,00	7 800,00	0,00	7 800,00	7 800,00
65315	Formation	500,00	0,00		500,00	500,00	0,00	500,00	500,00
653172	Cotis.fonds financ.allocation fin mandat	0,00	0,00		100,00	100,00	0,00	100,00	100,00
6553	Service d'incendie	268 500,00	0,00		289 250,00	289 250,00	0,00	289 250,00	289 250,00
65568	Autres contributions	42 500,00	0,00		45 000,00	45 000,00	0,00	45 000,00	45 000,00
65573	Indemnité de logement des instituteurs	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
657351	Subv. fonct. GFP de rattachement	11 000,00	0,00		12 500,00	12 500,00	0,00	12 500,00	12 500,00
657362	Subv. Fonct. BA/régies	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
657363	Subv. fonct. étab. à caract. adm.	334 000,00	0,00		372 000,00	372 000,00	0,00	372 000,00	372 000,00
65741	Subv. de fonctionnement aux ménages	561 782,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
65748	Subv.fonct.autres personnes droit privé	0,00	0,00		459 390,00	459 390,00	0,00	459 390,00	459 390,00
65811	Droits d''utilisat° - informatique nuage	13 000,00	0,00		13 500,00	13 500,00	0,00	13 500,00	13 500,00
65818	Autres	0,00	0,00		1 500,00	1 500,00	0,00	1 500,00	1 500,00

Chap. / art. (1)	Libellé	Pour mémoire, budget précédent (2)	RAR N-1 I	Vote de l'assemblée sur les AE lors de la séance budgétaire (3)	Propositions nouvelles	Vote de l'assemblée II	Pour information Crédits gérés dans le cadre d'une AE	Pour information Crédits gérés hors AE	TOTAL (RAR N-1 + Vote) III = I + II
65821	Déficit des budgets annexes administrati	2 600,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
65823	Déficit BA à caract. indust. et commerc.	0,00	0,00		2 600,00	2 600,00	0,00	2 600,00	2 600,00
65888	Autres	5 002,00	0,00		5 000,00	5 000,00	0,00	5 000,00	5 000,00
6586	Frais fonctionnement des groupes d'élus	0,00	0,00		0,00	0,00		0,00	0,00
Total des dépenses de gestion des services		**9 507 634,00**	**0,00**	**0,00**	**9 512 420,00**	**9 512 420,00**	**0,00**	**9 512 420,00**	**9 512 420,00**
66	Charges financières	132 665,00	0,00		171 000,00	171 000,00		171 000,00	171 000,00
66111	Intérêts réglés à l'échéance	105 000,00	0,00		180 000,00	180 000,00		180 000,00	180 000,00
66112	Intérêts - Rattachement des ICNE	11 000,00	0,00		-19 000,00	-19 000,00		-19 000,00	-19 000,00
6615	Intérêts comptes courants et de dépôts	8 000,00	0,00		10 000,00	10 000,00		10 000,00	10 000,00
6688	Autres	8 665,00	0,00		0,00	0,00		0,00	0,00
67	Charges spécifiques (4)	0,00	0,00		0,00	0,00		0,00	0,00
673	Titres annulés (sur exercices antérieurs	0,00	0,00		0,00	0,00		0,00	0,00
68	Dotations aux provisions, dépréciations (semi-budgétaires) (4)	0,00			4 000,00	4 000,00		4 000,00	4 000,00
6815	Dot. prov. pour risques fonct. courant	0,00			1 000,00	1 000,00		1 000,00	1 000,00
6817	Dot. prov. dépréc. actifs circulants	0,00			3 000,00	3 000,00		3 000,00	3 000,00
022	Dépenses imprévues (dans le cadre d'une AE)			0,00					
Total des charges financières et spécifiques		**132 665,00**	**0,00**	**0,00**	**175 000,00**	**175 000,00**		**175 000,00**	**175 000,00**
Total des dépenses réelles		**9 640 299,00**	**0,00**	**0,00**	**9 687 420,00**	**9 687 420,00**	**0,00**	**9 687 420,00**	**9 687 420,00**
023	*Virement à la section d'investissement*	*721 000,00*			*812 000,00*	*812 000,00*		*812 000,00*	*812 000,00*
042	*Opérations ordre transf. entre sections (6) (7) (8)*	*450 000,00*			*461 575,00*	*461 575,00*		*461 575,00*	*461 575,00*
675	*Valeurs comptables immobilisations cédée*	*0,00*			*0,00*	*0,00*		*0,00*	*0,00*
6761	*Différences sur réalisations (positives)*	*0,00*			*0,00*	*0,00*		*0,00*	*0,00*
6811	*Dot. amort. immos incorporelles*	*438 425,00*			*450 000,00*	*450 000,00*		*450 000,00*	*450 000,00*
6862	*Dot. amort. charges financ. à répartir*	*11 575,00*			*11 575,00*	*11 575,00*		*11 575,00*	*11 575,00*
043	*Opérations ordre intérieur de la section (7) (9)*	*0,00*			*0,00*	*0,00*		*0,00*	*0,00*
Total des dépenses d'ordre		**1 171 000,00**			**1 273 575,00**	**1 273 575,00**		**1 273 575,00**	**1 273 575,00**

Détail du calcul des ICNE au compte 66112 (10)

Montant des ICNE de l'exercice	0,00
Montant des ICNE de l'exercice N-1	0,00
= Différence ICNE N – ICNE N-1	-19 000,00

(1) Détailler les articles utilisés conformément au plan de comptes.

(2) Voir état I-B pour le contenu du budget précédent.

(3) Il s'agit des AE nouvelles qui sont votées lors de la séance d'adoption du budget. Cela concerne les AE relatives à de nouveaux engagements pluriannuels mais également les AE modifiant un stock d'AE existant.

(4) Hors dépenses imputées aux chapitres 016 et 017.

(5) Les dépenses de frais de personnel sont exclues des autorisations d'engagement.

(6) Les comptes 68 peuvent figurer dans le détail du chapitre si la collectivité a opté pour le régime des provisions budgétaires, conformément aux dispositions législatives et réglementaires applicables.

(7) Cf. définitions des chapitres des opérations d'ordre (*DF 042 = RI 040) (DF 043 = RF 043).*

(8) Aucune prévision budgétaire ne doit figurer aux articles 675 et 676 (cf. chapitre 024 « produit des cessions d'immobilisations »).

(9) Chapitre destiné à retracer les opérations particulières telles que les opérations de stocks ou liées à la tenue d'un inventaire permanent.

(10) Si le montant des ICNE de l'exercice est inférieur au montant de l'exercice N-1, le montant du compte 66112 sera négatif.

III – VOTE DU BUDGET	III
SECTION DE FONCTIONNEMENT – RECETTES – DETAIL PAR ARTICLE	B2

Chap / art. (1)	Libellé	Pour mémoire, budget précédent (2)	RAR N-1 I	Propositions nouvelles	Vote de l'assemblée II	Total (RAR N-1 + Vote) III = I + II
TOTAL		**10 469 561,00**	**0,00**	**10 616 509,00**	**10 616 509,00**	**10 616 509,00**
013	Atténuations de charges (3)	190 000,00	0,00	205 000,00	205 000,00	205 000,00
6419	Remboursements rémunérations personnel	190 000,00	0,00	205 000,00	205 000,00	205 000,00
6459	Remb.charges sécu.sociale et prévoyance	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
6479	Rembourst sur autres charges sociales	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
016	APA	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
017	RSA / Régularisations de RMI	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
70	Prod. services, domaine, ventes diverses	513 000,00	0,00	550 500,00	550 500,00	550 500,00
70311	Concessions cimetières (produit net)	15 000,00	0,00	10 000,00	10 000,00	10 000,00
70323	Red. occupation dom. public	14 500,00	0,00	16 000,00	16 000,00	16 000,00
70388	Autres redevances et recettes diverses	15 000,00	0,00	13 000,00	13 000,00	13 000,00
7062	Redevances services à caractère culturel	5 000,00	0,00	5 000,00	5 000,00	5 000,00
70632	Redevances services à caractère loisir	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
7066	Redevances services à caractère social	110 000,00	0,00	115 000,00	115 000,00	115 000,00
7067	Redev. services périscolaires et enseign	300 000,00	0,00	340 000,00	340 000,00	340 000,00
706888	Autres	3 000,00	0,00	3 500,00	3 500,00	3 500,00
70873	Remb. frais par le CCAS/CIAS	3 000,00	0,00	1 000,00	1 000,00	1 000,00
70876	Remb. frais par le GFP de rattachement	11 500,00	0,00	15 000,00	15 000,00	15 000,00
70878	Remb. frais par des tiers	36 000,00	0,00	32 000,00	32 000,00	32 000,00
73	Impôts et taxes (sauf 731)	852 000,00	0,00	805 000,00	805 000,00	805 000,00
73211	Attribution de compensation	578 000,00	0,00	550 000,00	550 000,00	550 000,00
73212	Dotation de solidarité communautaire	84 000,00	0,00	80 000,00	80 000,00	80 000,00
732221	Fonds péréquation ress. com. et intercom	190 000,00	0,00	175 000,00	175 000,00	175 000,00
73331	Communes (FSRIF)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
731	Fiscalité locale	5 879 050,00	0,00	6 025 000,00	6 025 000,00	6 025 000,00
73111	Impôts directs locaux	5 259 050,00	0,00	5 503 000,00	5 503 000,00	5 503 000,00
73123	Taxe com add droit mut ou pub foncière	350 000,00	0,00	220 000,00	220 000,00	220 000,00
73141	Taxe sur la conso. finale d'électricité	220 000,00	0,00	260 000,00	260 000,00	260 000,00
73154	Droits de place	40 000,00	0,00	42 000,00	42 000,00	42 000,00
731721	Taxe de séjour	10 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00
7318	Autres	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
74	Dotations et participations (3)	2 447 500,00	0,00	2 533 500,00	2 533 500,00	2 533 500,00
74111	Dotation forfaitaire des communes	1 004 000,00	0,00	1 043 000,00	1 043 000,00	1 043 000,00
741121	DSR des communes	380 000,00	0,00	427 000,00	427 000,00	427 000,00
741127	DNP des communes	225 000,00	0,00	225 000,00	225 000,00	225 000,00
744	FCTVA	6 000,00	0,00	6 000,00	6 000,00	6 000,00

Chap / art. (1)	Libellé	Pour mémoire, budget précédent (2)	RAR N-1 I	Propositions nouvelles	Vote de l'assemblée II	Total (RAR N-1 + Vote) III = I + II
74718	Autres participations Etat	42 500,00	0,00	42 500,00	42 500,00	42 500,00
7473	Participation départements	10 500,00	0,00	10 500,00	10 500,00	10 500,00
747888	Autres	640 000,00	0,00	640 000,00	640 000,00	640 000,00
74833	Etat-Compens.exonération taxes foncières	125 000,00	0,00	125 000,00	125 000,00	125 000,00
74834	Etat-Compens.exonération taxe habitation	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
7484	Dotation de recensement	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
7485	Dotation pour les titres sécurisés	14 000,00	0,00	14 000,00	14 000,00	14 000,00
74888	Autres	500,00	0,00	500,00	500,00	500,00
75	Autres produits de gestion courante (3)	578 002,00	0,00	487 500,00	487 500,00	487 500,00
752	Revenus des immeubles	80 000,00	0,00	91 000,00	91 000,00	91 000,00
756	Libéralités reçues	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
75811	Redev. concessions, brevets, licences...	6 000,00	0,00	6 500,00	6 500,00	6 500,00
75813	Redev. fermiers et concessionnaires	460 000,00	0,00	370 000,00	370 000,00	370 000,00
75888	Autres	32 002,00	0,00	20 000,00	20 000,00	20 000,00
Total des recettes de gestion des services		**10 459 552,00**	**0,00**	**10 606 500,00**	**10 606 500,00**	**10 606 500,00**
76	Produits financiers	9,00	0,00	9,00	9,00	9,00
7688	Autres	9,00	0,00	9,00	9,00	9,00
77	Produits spécifiques (3)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
775	Produits des cessions d'immobilisations	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
78	Reprises amort., dépréciations, prov. (semi-budgétaires) (3)	0,00		0,00	0,00	0,00
Total des recettes réelles		**10 459 561,00**	**0,00**	**10 606 509,00**	**10 606 509,00**	**10 606 509,00**
042	*Opérations ordre transf. entre sections (4) (5) (6)*	*10 000,00*		*10 000,00*	*10 000,00*	*10 000,00*
722	*Immobilisations corporelles*	*10 000,00*		*10 000,00*	*10 000,00*	*10 000,00*
043	*Opérations ordre intérieur de la section (4) (7)*	*0,00*		*0,00*	*0,00*	*0,00*
Total des recettes d'ordre		**10 000,00**		**10 000,00**	**10 000,00**	**10 000,00**

Détail du calcul de la taxe départementale de publicité foncière pour les collectivités dites « surfiscalisées » (compte 73121) (8)

Montant brut	0,00
Compensation	0,00
Montant net	0,00

Détail du calcul des ICNE au compte 7622 (9)

Montant des ICNE de l'exercice	0,00
Montant des ICNE de l'exercice N-1	0,00
= Différence ICNE N – ICNE N-1	0,00

(1) Détailler les articles utilisés conformément au plan de comptes.

(2) Voir état I-B pour le contenu du budget précédent.

(3) Hors recettes imputées aux chapitres 016 et 017.

(4) Cf. définitions du chapitre des opérations d'ordre (*RF 042 = DI 040) (RF 043 = DF 043).*

(5) Aucune prévision budgétaire ne doit figurer aux articles 775 et 776 (cf. chapitre 024 « produit des cessions d'immobilisations »).

(6) Les comptes 78 peuvent figurer dans le détail du chapitre si la collectivité a opté pour le régime des provisions budgétaires, conformément aux dispositions législatives et réglementaires applicables.

(7) Ce chapitre est destiné à retracer les opérations particulières telles que les opérations de stocks ou liées à la tenue d'un inventaire permanent simplifié.

(8) Destiné à retracer le prélèvement de la part non départementale de la taxe.

(9) Si le montant des ICNE de l'exercice est inférieur au montant de l'exercice N-1, le montant du compte 7622 sera négatif.

IV – ANNEXES — IV

A – PRESENTATION CROISEE – SECTION D'INVESTISSEMENT – VUE D'ENSEMBLE — A1

Chapitre nature	Libellé	01 Opérations non ventilables	0 Services généraux (hors 01 et Gestion des fonds européens)	0-5 Gestion des fonds européens	1 Sécurité	2 Enseign., formation prof.,apprentissage	3 Cult., vie soc., jeun., sports, loisirs	4 Santé et action sociale (hors RSA)	4-4 RSA
DEPENSES		**836 650,00**	**361 316,00**	**0,00**	**74 000,00**	**1 186 670,85**	**743 500,00**	**221 200,00**	**0,00**
10	Dotations, fonds divers et réserves	5 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
13	Subventions d'investissement	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
16	Emprunts et dettes assimilées	812 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
18	Cpte de liaison : affectation (BA,régie)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
20	Immobilisations incorporelles (sauf 204)	0,00	56 845,00	0,00	0,00	23 400,00	0,00	0,00	0,00
204	Subventions d'équipement versées	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
21	Immobilisations corporelles	0,00	204 471,00	0,00	4 000,00	1 163 270,85	743 500,00	51 200,00	0,00
22	Immobilisations reçues en affectation	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
23	Immobilisations en cours (sauf 2324)	0,00	100 000,00	0,00	70 000,00	0,00	0,00	130 000,00	0,00
26	Participations et créances rattachées	19 650,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
27	Autres immobilisations financières	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
45	Opérations pour compte de tiers	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	40 000,00	0,00
RECETTES		**1 756 323,54**	**16 000,00**	**0,00**	**20 000,00**	**827 002,54**	**720 000,00**	**40 000,00**	**0,00**
024	Produits des cessions d'immobilisations	100 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
10	Dotations, fonds divers et réserves	1 270 523,54	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
13	Subventions d'investissement	0,00	16 000,00	0,00	20 000,00	502 000,00	477 000,00	0,00	0,00
16	Emprunts et dettes assimilées	385 800,00	0,00	0,00	0,00	325 002,54	243 000,00	0,00	0,00
18	Cpte de liaison : affectation (BA,régie)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
20	Immobilisations incorporelles (sauf 204)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
204	Subventions d'équipement versées	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
21	Immobilisations corporelles	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
22	Immobilisations reçues en affectation	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
23	Immobilisations en cours (sauf 2324)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
26	Participations et créances rattachées	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
27	Autres immobilisations financières	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
45	Opérations pour compte de tiers	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	40 000,00	0,00

IV – ANNEXES — IV

A – PRESENTATION CROISEE – SECTION D'INVESTISSEMENT – VUE D'ENSEMBLE (suite) — A1

Chapitre nature	Libellé	5 Aménagement des territoires et habitat	6 Action économique	7 Environnement	8 Transports	9 Fonction en réserve	TOTAL
DEPENSES		**428 389,46**	**0,00**	**0,00**	**682 074,07**		**4 533 800,38**
10	Dotations, fonds divers et réserves	0,00	0,00	0,00	0,00		5 000,00
13	Subventions d'investissement	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00
16	Emprunts et dettes assimilées	0,00	0,00	0,00	0,00		812 000,00
18	Cpte de liaison : affectation (BA,régie)	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00
20	Immobilisations incorporelles (sauf 204)	36 600,00	0,00	0,00	1 000,00		117 845,00
204	Subventions d'équipement versées	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00
21	Immobilisations corporelles	391 789,46	0,00	0,00	61 074,07		2 619 305,38
22	Immobilisations reçues en affectation	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00
23	Immobilisations en cours (sauf 2324)	0,00	0,00	0,00	590 000,00		890 000,00
26	Participations et créances rattachées	0,00	0,00	0,00	0,00		19 650,00
27	Autres immobilisations financières	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00
45	Opérations pour compte de tiers	0,00	0,00	0,00	30 000,00		70 000,00
RECETTES		**852 811,00**	**0,00**	**0,00**	**59 000,00**		**4 291 137,08**
024	Produits des cessions d'immobilisations	0,00	0,00	0,00	0,00		100 000,00
10	Dotations, fonds divers et réserves	0,00	0,00	0,00	0,00		1 270 523,54
13	Subventions d'investissement	452 811,00	0,00	0,00	29 000,00		1 496 811,00
16	Emprunts et dettes assimilées	400 000,00	0,00	0,00	0,00		1 353 802,54
18	Cpte de liaison : affectation (BA,régie)	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00
20	Immobilisations incorporelles (sauf 204)	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00
204	Subventions d'équipement versées	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00
21	Immobilisations corporelles	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00
22	Immobilisations reçues en affectation	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00
23	Immobilisations en cours (sauf 2324)	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00
26	Participations et créances rattachées	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00
27	Autres immobilisations financières	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00

Chapitre nature	Libellé	5 Aménagement des territoires et habitat	6 Action économique	7 Environnement	8 Transports	9 Fonction en réserve	TOTAL
45	Opérations pour compte de tiers	0,00	0,00	0,00	30 000,00		70 000,00

IV – ANNEXES

IV

A – PRESENTATION CROISEE – SECTION D'INVESTISSEMENT – PRESENTATION DETAILLEE

A1.01

01 – OPERATIONS NON VENTILABLES

Article / compte nature (1)	Libellé	01 Opérations non ventilables
DEPENSES		**836 650,00**
102	Dotations et fonds d'investissement	5 000,00
164	Emprunts auprès des éts financiers	812 000,00
266	Autres formes de participation	19 650,00
RECETTES		**1 756 323,54**
024	Produits des cessions d'immobilisations	100 000,00
102	Dotations et fonds d'investissement	430 000,00
106	Réserves	840 523,54
164	Emprunts auprès des éts financiers	385 800,00

(1) Détailler les comptes à trois chiffres.

IV – ANNEXES — IV

A – PRESENTATION CROISEE – SECTION D'INVESTISSEMENT – PRESENTATION DETAILLEE — A1.900

FONCTION 0 – Services généraux

Article / compte nature (1)	Libellé	02 Administration générale							
		020 Admin. générale de la collectivité	021 Personnel non ventilé	022 Information, communication, publicité	023 Fêtes et cérémonies	024 Aide aux associations	025 Cimetières et pompes funèbres	026 Administration générale de l'Etat	028 Autres moyens généraux
DEPENSES		**301 316,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**60 000,00**	**0,00**	**0,00**
203	Frais d'études, recherche, développement	15 435,00	0,00	0,00	0,00	0,00	40 000,00	0,00	0,00
205	Licences, procédés, droits similaires	1 410,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
213	Constructions	126 700,00	0,00	0,00	0,00	0,00	20 000,00	0,00	0,00
215	Installat°, matériel, outillage techniq.	31 681,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
218	Autres immobilisations corporelles	26 090,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
238	Avances commandes immo corporelles	100 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
RECETTES		**16 000,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
132	Subv inv rattachées aux actifs non amort	16 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

(1) Détailler les comptes à trois chiffres.

IV – ANNEXES — IV

A – PRESENTATION CROISEE – SECTION D'INVESTISSEMENT – PRESENTATION DETAILLEE — A1.900

FONCTION 0 – Services généraux (suite 1)

Article / compte nature (1)	Libellé	03 Conseils						
		031 Assemblée délibérante	032 Conseil éco.,social région./Conseil dév.	033 Conseil cult., éduc., env.	034 Conseil éco.,soc.,environ.,culture,éduc.		035 Conseil de territoire	038 Autres instances
					0341 Section éco., sociale et environnem.	0342 Section culture, éducation et sports		
DEPENSES		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
203	Frais d'études, recherche, développement	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
205	Licences, procédés, droits similaires	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
213	Constructions	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
215	Installat°, matériel, outillage techniq.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
218	Autres immobilisations corporelles	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
238	Avances commandes immo corporelles	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
RECETTES		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
132	Subv inv rattachées aux actifs non amort	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

(1) Détailler les comptes à trois chiffres.

IV – ANNEXES — IV

A – PRESENTATION CROISEE – SECTION D'INVESTISSEMENT – PRESENTATION DETAILLEE — A1.900

FONCTION 0 – Services généraux (suite 2)

Article / compte nature (1)	Libellé	04 Coop.décent.,act° interrég.,eur.,intern.					TOTAL DU CHAPITRE
		041 Action relevant de la subvention globale	042 Actions interrégionales	043 Actions européennes	044 Aide publique au développement	048 Autres actions	
DEPENSES		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**361 316,00**
203	Frais d'études, recherche, développement	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	55 435,00
205	Licences, procédés, droits similaires	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1 410,00
213	Constructions	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	146 700,00
215	Installat°, matériel, outillage techniq.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	31 681,00
218	Autres immobilisations corporelles	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	26 090,00
238	Avances commandes immo corporelles	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100 000,00
RECETTES		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**16 000,00**
132	Subv inv rattachées aux actifs non amort	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	16 000,00

(1) Détailler les comptes à trois chiffres.

IV – ANNEXES — IV

A – PRESENTATION CROISEE – SECTION D'INVESTISSEMENT – PRESENTATION DETAILLEE — A1.900-5

FONCTION 0-5 – Gestion des fonds européens

Article / compte nature (1)	Libellé	051 FSE	052 FEDER	058 Autres		TOTAL DU CHAPITRE
				0580 FEADER	0581 FEAMP	
DEPENSES		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
RECETTES		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

(1) Détailler les comptes à trois chiffres.

IV – ANNEXES — IV

A – PRESENTATION CROISEE – SECTION D'INVESTISSEMENT – PRESENTATION DETAILLEE — A1.901

FONCTION 1 – Sécurité

Article / compte nature (1)	Libellé	10 Services communs	11 Police, sécurité, justice	12 Incendie et secours	13 Hygiène et salubrité publique	18 Autres interv. protect. personnes, biens	TOTAL DU CHAPITRE
DEPENSES		**0,00**	**74 000,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**74 000,00**
218	Autres immobilisations corporelles	0,00	4 000,00	0,00	0,00	0,00	4 000,00
231	Immobilisations corporelles en cours	0,00	70 000,00	0,00	0,00	0,00	70 000,00
RECETTES		**0,00**	**20 000,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**20 000,00**
132	Subv inv rattachées aux actifs non amort	0,00	20 000,00	0,00	0,00	0,00	20 000,00

(1) Détailler les comptes à trois chiffres.

IV – ANNEXES — IV

A – PRESENTATION CROISEE – SECTION D'INVESTISSEMENT – PRESENTATION DETAILLEE — A1.902

FONCTION 2 – Enseignement, formation professionnelle et apprentissage

Article / compte nature (1)	Libellé	20 Services communs	21 Enseignement du premier degré			22 Enseignement du second degré			23 Enseignement supérieur	24 Cités scolaires
		201 Services communs	211 Ecoles maternelles	212 Ecoles primaires	213 Classes regroupées	221 Collèges	222 Lycées publics	223 Lycées privés		
DEPENSES		**40 822,00**	**361,25**	**1 075 987,60**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
203	Frais d'études, recherche, développement	0,00	0,00	23 400,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
213	Constructions	40 822,00	0,00	1 051 947,60	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
218	Autres immobilisations corporelles	0,00	361,25	640,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
RECETTES		**0,00**	**7 000,00**	**820 002,54**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
132	Subv inv rattachées aux actifs non amort	0,00	7 000,00	495 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
164	Emprunts auprès des éts financiers	0,00	0,00	325 002,54	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

(1) Détailler les comptes à trois chiffres.

IV – ANNEXES — IV

A – PRESENTATION CROISEE – SECTION D'INVESTISSEMENT – PRESENTATION DETAILLEE — A1.902

FONCTION 2 – Enseignement, formation professionnelle et apprentissage (suite 1)

Article / compte nature (1)	Libellé	25 Formation professionnelle												
		251 Insertion sociale et professionnelle	252 Formation professionnalisante personnes	253 Formation certifiante des personnes	254 Formation des actifs occupés	255 Rémunération des stagiaires	256 CNFPT Formation des actifs occupés					257 CFNPT et CDG missions spécifiques		258 Autres
							2561 Missions statutaires et règlementaires	2562 Développement des compétences	2563 Évolution et transition professionnelle	2564 Organisation des activités pédagogiques	2565 Autres	2571 Concours	2572 Missions administratives	
DEPENSES		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
203	Frais d'études, recherche, développement	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
213	Constructions	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
218	Autres immobilisations corporelles	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
RECETTES		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
132	Subv inv rattachées aux actifs non amort	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
164	Emprunts auprès des éts financiers	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

(1) Détailler les comptes à trois chiffres.

IV – ANNEXES — IV

A – PRESENTATION CROISEE – SECTION D'INVESTISSEMENT – PRESENTATION DETAILLEE — A1.902

FONCTION 2 – Enseignement, formation professionnelle et apprentissage (suite 2)

Article / compte nature (1)	Libellé	26 Apprentissage	27 Formation sanitaire et sociale	28 Autres services périscolaires et annexes					29 Sécurité	TOTAL DU CHAPITRE
				281 Hébergement et restauration scolaires	282 Sport scolaire	283 Médecine scolaire	284 Classes de découverte	288 Autre service annexe de l'enseignement		
DEPENSES		**0,00**	**0,00**	**69 500,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**1 186 670,85**
203	Frais d'études, recherche, développement	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	23 400,00
213	Constructions	0,00	0,00	23 800,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1 116 569,60
218	Autres immobilisations corporelles	0,00	0,00	45 700,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	46 701,25
RECETTES		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**827 002,54**
132	Subv inv rattachées aux actifs non amort	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	502 000,00
164	Emprunts auprès des éts financiers	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	325 002,54

(1) Détailler les comptes à trois chiffres.

IV – ANNEXES — IV

A – PRESENTATION CROISEE – SECTION D'INVESTISSEMENT – PRESENTATION DETAILLEE — A1.903

FONCTION 3 – Culture, vie sociale, jeunesse, sports et loisirs

Article / compte nature (1)	Libellé	30 Services communs	31 Culture							
			311 Activités artist.,actions et manif.cult.	312 Patrimoine	313 Bibliothèques, médiathèques	314 Musées	315 Services d'archives	316 Théâtres et spectacles vivants	317 Cinémas et autres salles de spectacles	318 Archéologie préventive
DEPENSES		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**23 500,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
213	Constructions	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
218	Autres immobilisations corporelles	0,00	0,00	0,00	23 500,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
RECETTES		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
132	Subv inv rattachées aux actifs non amort	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
164	Emprunts auprès des éts financiers	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

(1) Détailler les comptes à trois chiffres.

IV – ANNEXES	IV
A – PRESENTATION CROISEE – SECTION D'INVESTISSEMENT – PRESENTATION DETAILLEE	A1.903

FONCTION 3 – Culture, vie sociale, jeunesse, sports et loisirs (suite 1)

Article / compte nature (1)	Libellé	32 Sports (autres que scolaires)					
		321 Salles de sport, gymnases	322 Stades	323 Piscines	324 Centres de formation sportifs	325 Autres équipements sportifs ou loisirs	326 Manifestations sportives
DEPENSES		**0,00**	**0,00**	**720 000,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
213	Constructions	0,00	0,00	720 000,00	0,00	0,00	0,00
218	Autres immobilisations corporelles	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
RECETTES		**0,00**	**0,00**	**720 000,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
132	Subv inv rattachées aux actifs non amort	0,00	0,00	477 000,00	0,00	0,00	0,00
164	Emprunts auprès des éts financiers	0,00	0,00	243 000,00	0,00	0,00	0,00

(1) Détailler les comptes à trois chiffres.

IV – ANNEXES — IV

A – PRESENTATION CROISEE – SECTION D'INVESTISSEMENT – PRESENTATION DETAILLEE — A1.903

FONCTION 3 – Culture, vie sociale, jeunesse, sports et loisirs (suite 2)

Article / compte nature (1)	Libellé	33 Jeunesse (action socio-éduc.) et loisirs			34 Vie sociale et citoyenne		39 Sécurité	TOTAL DU CHAPITRE
		331 Centres de loisirs	332 Colonies de vacances	338 Autres activités pour les jeunes	341 Egalité entre les femmes et les hommes	348 Autres		
DEPENSES		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**743 500,00**
213	Constructions	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	720 000,00
218	Autres immobilisations corporelles	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	23 500,00
RECETTES		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**720 000,00**
132	Subv inv rattachées aux actifs non amort	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	477 000,00
164	Emprunts auprès des éts financiers	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	243 000,00

(1) Détailler les comptes à trois chiffres.

IV – ANNEXES — IV

A – PRESENTATION CROISEE – SECTION D'INVESTISSEMENT – PRESENTATION DETAILLEE — A1.904

FONCTION 4 – Santé et action sociale (hors RSA)

Article / compte nature (1)	Libellé	41 Santé					
		410 Services communs	411 PMI et planification familiale	412 Prévention et éducation pour la santé	413 Sécurité alimentaire	414 Dispensaires et autres éts sanitaires	418 Autres actions
DEPENSES		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
213	Constructions	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
218	Autres immobilisations corporelles	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
231	Immobilisations corporelles en cours	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
238	Avances commandes immo corporelles	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
458	Opérations sous mandat	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
RECETTES		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
458	Opérations sous mandat	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

(1) Détailler les comptes à trois chiffres.

IV – ANNEXES — IV

A – PRESENTATION CROISEE – SECTION D'INVESTISSEMENT – PRESENTATION DETAILLEE — A1.904

FONCTION 4 – Santé et action sociale (hors RSA) (suite 1)

Article / compte nature (1)	Libellé	42 Action sociale							
		420 Services communs	421 Famille et enfance				422 Petite enfance		
			4211 Actions en faveur de la maternité	4212 Aides à la famille	4213 Aides sociales à l'enfance	4214 Adolescence	4221 Crèches et garderies	4222 Multi accueil	4228 Autres actions pour la petite enfance
DEPENSES		**170 000,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**51 200,00**	**0,00**	**0,00**
213	Constructions	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	50 000,00	0,00	0,00
218	Autres immobilisations corporelles	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1 200,00	0,00	0,00
231	Immobilisations corporelles en cours	20 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
238	Avances commandes immo corporelles	110 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
458	Opérations sous mandat	40 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
RECETTES		**40 000,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
458	Opérations sous mandat	40 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

(1) Détailler les comptes à trois chiffres.

IV – ANNEXES	IV
A – PRESENTATION CROISEE – SECTION D'INVESTISSEMENT – PRESENTATION DETAILLEE	A1.904

FONCTION 4 – Santé et action sociale (hors RSA) (suite 2)

Article / compte nature (1)	Libellé	42 Action sociale						TOTAL DU CHAPITRE
		423 Personnes âgées			424 Personnes en difficulté	425 Personnes handicapées	428 Autres interventions sociales	
		4231 Forfait autonomie	4232 Autres actions de prévention	4238 Autres actions pour les personnes âgées				
DEPENSES		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**221 200,00**
213	Constructions	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	50 000,00
218	Autres immobilisations corporelles	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1 200,00
231	Immobilisations corporelles en cours	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	20 000,00
238	Avances commandes immo corporelles	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	110 000,00
458	Opérations sous mandat	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	40 000,00
RECETTES		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**40 000,00**
458	Opérations sous mandat	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	40 000,00

(1) Détailler les comptes à trois chiffres.

IV – ANNEXES	IV
A – PRESENTATION CROISEE – SECTION D'INVESTISSEMENT – PRESENTATION DETAILLEE	A1.904-4

FONCTION 4-4 – RSA

Article / compte nature (1)	Libellé	441 Insertion sociale	442 Santé	443 Logement	444 Insertion professionnelle	445 Evaluation des dépenses engagées	446 Dépenses de structure	447 RSA allocations	448 Autres dépenses au titre du RSA	TOTAL DU CHAPITRE
DEPENSES		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
RECETTES		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

(1) Détailler les comptes à trois chiffres.

IV – ANNEXES — IV

A – PRESENTATION CROISEE – SECTION D'INVESTISSEMENT – PRESENTATION DETAILLEE — A1.905

FONCTION 5 – Aménagement des territoires et habitat

Article / compte nature (1)	Libellé	50 Services communs	51 Aménagement et services urbains						
		501 Services communs	510 Services communs	511 Espaces verts urbains	512 Eclairage public	513 Art public	514 Electrification	515 Opérations d'aménagement	518 Autres actions d'aménagement urbain
DEPENSES		**0,00**	**97 600,00**	**330 789,46**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
203	Frais d'études, recherche, développement	0,00	36 600,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
211	Terrains	0,00	61 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
212	Agencements et aménagements de terrains	0,00	0,00	14 755,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
213	Constructions	0,00	0,00	304 788,64	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
215	Installat°, matériel, outillage techniq.	0,00	0,00	2 685,82	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
218	Autres immobilisations corporelles	0,00	0,00	8 560,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
RECETTES		**0,00**	**52 811,00**	**800 000,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
132	Subv inv rattachées aux actifs non amort	0,00	52 811,00	400 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
164	Emprunts auprès des éts financiers	0,00	0,00	400 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

(1) Détailler les comptes à trois chiffres.

IV – ANNEXES — IV

A – PRESENTATION CROISEE – SECTION D'INVESTISSEMENT – PRESENTATION DETAILLEE — A1.905

FONCTION 5 – Aménagement des territoires et habitat (suite 1)

Article / compte nature (1)	Libellé	52 Politique de la ville	53 Agglomérations et villes moyennes	54 Espace rural et autres espaces de dév.	55 Habitat (Logement)				
					551 Parc privé de la collectivité	552 Aide au secteur locatif	553 Aide à l'accession à la propriété	554 Aire d'accueil des gens du voyage	555 Logement social
DEPENSES		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
203	Frais d'études, recherche, développement	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
211	Terrains	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
212	Agencements et aménagements de terrains	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
213	Constructions	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
215	Installat°, matériel, outillage techniq.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
218	Autres immobilisations corporelles	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
RECETTES		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
132	Subv inv rattachées aux actifs non amort	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
164	Emprunts auprès des éts financiers	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

(1) Détailler les comptes à trois chiffres.

IV – ANNEXES — IV

A – PRESENTATION CROISEE – SECTION D'INVESTISSEMENT – PRESENTATION DETAILLEE — A1.905

FONCTION 5 – Aménagement des territoires et habitat (suite 2)

Article / compte nature (1)	Libellé	56 Actions en faveur du littoral	57 Techno. de l'information et de la comm.	58 Autres actions		59 Sécurité	TOTAL DU CHAPITRE
				581 Réserves Foncières	588 Autres actions d'aménagement		
DEPENSES		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**428 389,46**
203	Frais d'études, recherche, développement	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	36 600,00
211	Terrains	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	61 000,00
212	Agencements et aménagements de terrains	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	14 755,00
213	Constructions	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	304 788,64
215	Installat°, matériel, outillage techniq.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2 685,82
218	Autres immobilisations corporelles	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	8 560,00
RECETTES		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**852 811,00**
132	Subv inv rattachées aux actifs non amort	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	452 811,00
164	Emprunts auprès des éts financiers	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	400 000,00

(1) Détailler les comptes à trois chiffres.

IV – ANNEXES	IV
A – PRESENTATION CROISEE – SECTION D'INVESTISSEMENT – PRESENTATION DETAILLEE	A1.906

FONCTION 6 – Action économique

Article / compte nature (1)	Libellé	60 Services communs	61 Interventions économiques transversales	62 Structure d'animation et de dév. éco.	63 Actions sectorielles			
					631 Agriculture, pêche et agro-alimentaire		632 Industrie, commerce et artisanat	633 Développement touristique
					6311 Laboratoire	6312 Autres		
DEPENSES		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
RECETTES		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

(1) Détailler les comptes à trois chiffres.

IV – ANNEXES	IV
A – PRESENTATION CROISEE – SECTION D'INVESTISSEMENT – PRESENTATION DETAILLEE	A1.906

FONCTION 6 – Action économique (suite)

Article / compte nature (1)	Libellé	64 Rayonnement, attractivité du territoire	65 Insertion éco. et éco.sociale, solidaire	66 Maintien et dév. des services publics	67 Recherche et innovation	68 Autres actions	TOTAL DU CHAPITRE
DEPENSES		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
RECETTES		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

(1) Détailler les comptes à trois chiffres.

IV – ANNEXES

IV

A – PRESENTATION CROISEE – SECTION D'INVESTISSEMENT – PRESENTATION DETAILLEE

A1.907

FONCTION 7 – Environnement

Article / compte nature (1)	Libellé	70 Services communs	71 Actions transversales	72 Actions déchets et propreté urbaine					
				720 Services communs collecte et propreté	721 Collecte et traitement des déchets			722 Propreté urbaine	
					7211 Actions prévention et sensibilisation	7212 Collecte des déchets	7213 Tri, valorisation, traitement déchets	7221 Actions prévention et sensibilisation	7222 Action propreté urbaine et nettoiement
DEPENSES		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
RECETTES		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

(1) Détailler les comptes à trois chiffres.

IV – ANNEXES	IV
A – PRESENTATION CROISEE – SECTION D'INVESTISSEMENT – PRESENTATION DETAILLEE	A1.907

FONCTION 7 – Environnement (suite 1)

Article / compte nature (1)	Libellé	73 Actions en matière de gestion des eaux					74 Politique de l'air
		731 Politique de l'eau	732 Eau potable	733 Assainissement	734 Eaux pluviales	735 Lutte contre les inondations	
DEPENSES		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
RECETTES		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

(1) Détailler les comptes à trois chiffres.

IV – ANNEXES	IV
A – PRESENTATION CROISEE – SECTION D'INVESTISSEMENT – PRESENTATION DETAILLEE	A1.907

FONCTION 7 – Environnement (suite 2)

Article / compte nature (1)	Libellé	75 Politique de l'énergie					76 Préserv. patrim. naturel,risques techno.	77 Environnement infrastructures transports	78 Autres actions	TOTAL DU CHAPITRE
		751 Réseaux de chaleur et de froid	752 Energie photovoltaïque	753 Energie éolienne	754 Energie hydraulique	758 Autres actions				
DEPENSES		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
RECETTES		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

(1) Détailler les comptes à trois chiffres.

IV – ANNEXES — IV

A – PRESENTATION CROISEE – SECTION D'INVESTISSEMENT – PRESENTATION DETAILLEE — A1.908

FONCTION 8 – Transports

Article / compte nature (1)	Libellé	80 Services communs	81 Transports scolaires	82 Transports publics de voyageurs						
				820 Services communs	821 Transport sur route	822 Transport ferroviaire	823 Transport fluvial	824 Transport maritime	825 Transport aérien	828 Autres transports
DEPENSES		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
203	Frais d'études, recherche, développement	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
215	Installat°, matériel, outillage techniq.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
231	Immobilisations corporelles en cours	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
458	Opérations sous mandat	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
RECETTES		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
132	Subv inv rattachées aux actifs non amort	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
458	Opérations sous mandat	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

(1) Détailler les comptes à trois chiffres.

IV – ANNEXES — IV

A – PRESENTATION CROISEE – SECTION D'INVESTISSEMENT – PRESENTATION DETAILLEE — A1.908

FONCTION 8 – Transports (suite 1)

Article / compte nature (1)	Libellé	83 Transports de marchandises						
		830 Services communs	831 Fret routier	832 Fret ferroviaire	833 Fret fluvial	834 Fret maritime	835 Fret aérien	838 Autres transports
DEPENSES		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
203	Frais d'études, recherche, développement	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
215	Installat°, matériel, outillage techniq.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
231	Immobilisations corporelles en cours	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
458	Opérations sous mandat	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
RECETTES		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
132	Subv inv rattachées aux actifs non amort	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
458	Opérations sous mandat	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

(1) Détailler les comptes à trois chiffres.

IV – ANNEXES — IV

A – PRESENTATION CROISEE – SECTION D'INVESTISSEMENT – PRESENTATION DETAILLEE — A1.908

FONCTION 8 – Transports (suite 2)

Article / compte nature (1)	Libellé	84 Voirie							
		841 Voirie nationale	842 Voirie régionale	843 Voirie départementale	844 Voirie métropolitaine	845 Voirie communale	846 Viabilité hivernale et aléas climatiques	847 Equipements de voirie	849 Sécurité routière
DEPENSES		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**682 074,07**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
203	Frais d'études, recherche, développement	0,00	0,00	0,00	0,00	1 000,00	0,00	0,00	0,00
215	Installat°, matériel, outillage techniq.	0,00	0,00	0,00	0,00	61 074,07	0,00	0,00	0,00
231	Immobilisations corporelles en cours	0,00	0,00	0,00	0,00	590 000,00	0,00	0,00	0,00
458	Opérations sous mandat	0,00	0,00	0,00	0,00	30 000,00	0,00	0,00	0,00
RECETTES		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**59 000,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
132	Subv inv rattachées aux actifs non amort	0,00	0,00	0,00	0,00	29 000,00	0,00	0,00	0,00
458	Opérations sous mandat	0,00	0,00	0,00	0,00	30 000,00	0,00	0,00	0,00

(1) Détailler les comptes à trois chiffres.

IV – ANNEXES — IV

A – PRESENTATION CROISEE – SECTION D'INVESTISSEMENT – PRESENTATION DETAILLEE — A1.908

FONCTION 8 – Transports (suite 3)

Article / compte nature (1)	Libellé	85 Infrastructures					86 Liaisons multimodales	87 Circulations douces	89 Sécurité	TOTAL DU CHAPITRE
		851 Gares, autres infrastructures routières	852 Gares et autres infrastructures ferrov.	853 Haltes, autres infrastructures fluviales	854 Ports, autres infrastructures portuaires	855 Aéroports et autres infrastructures				
DEPENSES		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**682 074,07**
203	Frais d'études, recherche, développement	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1 000,00
215	Installat°, matériel, outillage techniq.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	61 074,07
231	Immobilisations corporelles en cours	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	590 000,00
458	Opérations sous mandat	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	30 000,00
RECETTES		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**59 000,00**
132	Subv inv rattachées aux actifs non amort	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	29 000,00
458	Opérations sous mandat	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	30 000,00

(1) Détailler les comptes à trois chiffres.

IV – ANNEXES — IV

A – PRESENTATION CROISEE – SECTION DE FONCTIONNEMENT – VUE D'ENSEMBLE — A2

Chapitre nature	Libellé	01 Opérations non ventilables	0 Services généraux (hors 01 et Gestion des fonds européens)	0-5 Gestion des fonds européens	1 Sécurité	2 Enseign., formation prof.,apprentissage	3 Cult., vie soc., jeun., sports, loisirs	4 Santé et action sociale (hors APA et RSA / Régularisation de RMI)	4-3 APA
DEPENSES		**231 000,00**	**6 863 279,00**	**0,00**	**20 430,00**	**598 151,00**	**519 270,00**	**593 790,00**	**0,00**
011	Charges à caractère général	57 000,00	696 629,00	0,00	20 430,00	582 151,00	295 570,00	141 600,00	0,00
012	Charges de personnel et frais assimilés	0,00	5 504 000,00	0,00	0,00	10 000,00	14 000,00	26 600,00	0,00
014	Atténuations de produits	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
65	Autres charges de gestion courante	0,00	661 650,00	0,00	0,00	6 000,00	209 700,00	425 590,00	0,00
6586	Frais fonctionnement des groupes d'élus	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
66	Charges financières	171 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
67	Charges spécifiques	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
68	Dotations aux provisions, dépréciations	3 000,00	1 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
RECETTES		**8 615 009,00**	**265 150,00**	**0,00**	**7 000,00**	**387 000,00**	**102 850,00**	**755 500,00**	**0,00**
013	Atténuations de charges	1 000,00	111 000,00	0,00	6 000,00	29 500,00	25 000,00	31 000,00	0,00
70	Prod. services, domaine, ventes diverses	0,00	41 150,00	0,00	1 000,00	310 000,00	38 350,00	116 000,00	0,00
73	Impôts et taxes	805 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
731	Fiscalité locale	5 983 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
74	Dotations et participations	1 826 000,00	16 000,00	0,00	0,00	47 500,00	35 500,00	608 500,00	0,00
75	Autres produits de gestion courante	0,00	97 000,00	0,00	0,00	0,00	4 000,00	0,00	0,00
76	Produits financiers	9,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
77	Produits spécifiques	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
78	Reprises amort., dépréciations, prov.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

IV – ANNEXES — IV

A – PRESENTATION CROISEE – SECTION DE FONCTIONNEMENT – VUE D'ENSEMBLE (suite) — A2

Chapitre nature	Libellé	4-4 RSA / Régularisation de RMI	5 Aménagement des territoires et habitat	6 Action économique	7 Environnement	8 Transports	9 Fonction en réserve	TOTAL
DEPENSES		**0,00**	**579 150,00**	**8 550,00**	**45 900,00**	**227 900,00**		**9 687 420,00**
011	Charges à caractère général	0,00	338 150,00	5 950,00	900,00	227 900,00		2 366 280,00
012	Charges de personnel et frais assimilés	0,00	15 400,00	0,00	0,00	0,00		5 570 000,00
014	Atténuations de produits	0,00	220 000,00	0,00	0,00	0,00		220 000,00
65	Autres charges de gestion courante	0,00	5 600,00	2 600,00	45 000,00	0,00		1 356 140,00
6586	Frais fonctionnement des groupes d'élus	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00
66	Charges financières	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		171 000,00
67	Charges spécifiques	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00
68	Dotations aux provisions, dépréciations	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		4 000,00
RECETTES		**0,00**	**390 000,00**	**55 000,00**	**1 500,00**	**27 500,00**		**10 606 509,00**
013	Atténuations de charges	0,00	0,00	0,00	1 500,00	0,00		205 000,00
70	Prod. services, domaine, ventes diverses	0,00	10 000,00	13 000,00	0,00	21 000,00		550 500,00
73	Impôts et taxes	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		805 000,00
731	Fiscalité locale	0,00	0,00	42 000,00	0,00	0,00		6 025 000,00
74	Dotations et participations	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		2 533 500,00
75	Autres produits de gestion courante	0,00	380 000,00	0,00	0,00	6 500,00		487 500,00
76	Produits financiers	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		9,00
77	Produits spécifiques	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00
78	Reprises amort., dépréciations, prov.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00

IV – ANNEXES — IV

A – PRESENTATION CROISEE – SECTION DE FONCTIONNEMENT – PRESENTATION DETAILLEE — A2.01

01 – OPERATIONS NON VENTILABLES

Article / compte nature (1)	Libellé	01 Opérations non ventilables
DEPENSES		**231 000,00**
627	Services bancaires et assimilés	2 000,00
635	Autres impôts, taxes (Admin Impôts)	55 000,00
661	Charges d'intérêts	171 000,00
681	Dot. amort. et prov. Charges de fonct.	3 000,00
RECETTES		**8 615 009,00**
641	Rémunérations du personnel	1 000,00
731	Fiscalité locale	5 983 000,00
732	Fiscalité reversée	805 000,00
741	D.G.F.	1 695 000,00
744	FCTVA	6 000,00
748	Autres attributions et participations	125 000,00
768	Autres produits financiers	9,00

(1) Détailler les comptes à trois chiffres.

IV – ANNEXES — IV

A – PRESENTATION CROISEE – SECTION DE FONCTIONNEMENT – PRESENTATION DETAILLEE — A2.930

FONCTION 0 – Services généraux

Article / compte nature (1)	Libellé	02 Administration générale							
		020 Admin. générale de la collectivité	021 Personnel non ventilé	022 Information, communication, publicité	023 Fêtes et cérémonies	024 Aide aux associations	025 Cimetières et pompes funèbres	026 Administration générale de l'Etat	028 Autres moyens généraux
DEPENSES		**6 459 499,00**	**0,00**	**57 580,00**	**47 500,00**	**136 500,00**	**450,00**	**3 950,00**	**0,00**
606	Achats non stockés de matières et fourni	215 500,00	0,00	0,00	7 000,00	2 400,00	0,00	1 400,00	0,00
611	Contrats de prestations de services	700,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	400,00	0,00
613	Locations	12 130,00	0,00	0,00	10 500,00	1 200,00	0,00	0,00	0,00
615	Entretien et réparations	104 244,00	0,00	0,00	0,00	1 500,00	450,00	2 150,00	0,00
616	Primes d'assurances	91 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
618	Divers	35 400,00	0,00	5 580,00	4 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00
622	Rémunérations intermédiaires, honoraires	68 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
623	Pub., publications, relations publiques	14 000,00	0,00	52 000,00	26 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00
625	Déplacements et missions	700,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
626	Frais postaux et frais télécommunication	15 325,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
627	Services bancaires et assimilés	200,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
628	Divers	19 950,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
633	Impôts, taxes, versements (autre orga.)	139 500,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
641	Rémunérations du personnel	3 633 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
645	Charges sécurité sociale et prévoyance	1 699 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
647	Autres charges sociales	32 500,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
653	Indemnités	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
655	Contributions obligatoires	289 250,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
657	Charges intervent° cpt prop. - Subvent°	73 700,00	0,00	0,00	0,00	131 400,00	0,00	0,00	0,00
658	Charges diverses de gestion courante	14 400,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
681	Dot. amort. et prov. Charges de fonct.	1 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
RECETTES		**200 150,00**	**0,00**	**10 000,00**	**0,00**	**0,00**	**10 000,00**	**45 000,00**	**0,00**
641	Rémunérations du personnel	111 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
703	Redevances utilisation du domaine	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	10 000,00	0,00	0,00
706	Prestations de services	150,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
708	Autres produits	2 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	29 000,00	0,00
747	Participations	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2 000,00	0,00
748	Autres attributions et participations	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	14 000,00	0,00
752	Revenus des immeubles	87 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
758	Produits divers de gestion courante	0,00	0,00	10 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

(1) Détailler les comptes à trois chiffres.

IV – ANNEXES — IV

A – PRESENTATION CROISEE – SECTION DE FONCTIONNEMENT – PRESENTATION DETAILLEE — A2.930

FONCTION 0 – Services généraux (suite 1)

Article / compte nature (1)	Libellé	03 Conseils						
		031 Assemblée délibérante	032 Conseil éco.,social région./Conseil dév.	033 Conseil cult., éduc., env.	034 Conseil éco.,soc.,environ.,culture,éduc.		035 Conseil de territoire	038 Autres instances
					0341 Section éco., sociale et environnem.	0342 Section culture, éducation et sports		
DEPENSES		**157 800,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
606	Achats non stockés de matières et fourni	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
611	Contrats de prestations de services	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
613	Locations	800,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
615	Entretien et réparations	900,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
616	Primes d'assurances	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
618	Divers	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
622	Rémunérations intermédiaires, honoraires	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
623	Pub., publications, relations publiques	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
625	Déplacements et missions	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
626	Frais postaux et frais télécommunication	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
627	Services bancaires et assimilés	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
628	Divers	3 200,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
633	Impôts, taxes, versements (autre orga.)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
641	Rémunérations du personnel	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
645	Charges sécurité sociale et prévoyance	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
647	Autres charges sociales	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
653	Indemnités	152 900,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
655	Contributions obligatoires	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
657	Charges intervent° cpt prop. - Subvent°	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
658	Charges diverses de gestion courante	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
681	Dot. amort. et prov. Charges de fonct.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
RECETTES		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
641	Rémunérations du personnel	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
703	Redevances utilisation du domaine	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
706	Prestations de services	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
708	Autres produits	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
747	Participations	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
748	Autres attributions et participations	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
752	Revenus des immeubles	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
758	Produits divers de gestion courante	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

(1) Détailler les comptes à trois chiffres.

IV – ANNEXES — IV

A – PRESENTATION CROISEE – SECTION DE FONCTIONNEMENT – PRESENTATION DETAILLEE — A2.930

FONCTION 0 – Services généraux (suite 2)

Article / compte nature (1)	Libellé	04 Coop.décent.,act° interrég.,eur.,intern.					TOTAL DU CHAPITRE
		041 Action relevant de la subvention globale	042 Actions interrégionales	043 Actions européennes	044 Aide publique au développement	048 Autres actions	
DEPENSES		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**6 863 279,00**
606	Achats non stockés de matières et fourni	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	226 300,00
611	Contrats de prestations de services	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1 100,00
613	Locations	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	24 630,00
615	Entretien et réparations	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	109 244,00
616	Primes d'assurances	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	91 000,00
618	Divers	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	44 980,00
622	Rémunérations intermédiaires, honoraires	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	68 000,00
623	Pub., publications, relations publiques	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	92 000,00
625	Déplacements et missions	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	700,00
626	Frais postaux et frais télécommunication	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	15 325,00
627	Services bancaires et assimilés	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	200,00
628	Divers	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	23 150,00
633	Impôts, taxes, versements (autre orga.)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	139 500,00
641	Rémunérations du personnel	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3 633 000,00
645	Charges sécurité sociale et prévoyance	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1 699 000,00
647	Autres charges sociales	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	32 500,00
653	Indemnités	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	152 900,00
655	Contributions obligatoires	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	289 250,00
657	Charges intervent° cpt prop. - Subvent°	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	205 100,00
658	Charges diverses de gestion courante	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	14 400,00
681	Dot. amort. et prov. Charges de fonct.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1 000,00
RECETTES		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**265 150,00**
641	Rémunérations du personnel	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	111 000,00
703	Redevances utilisation du domaine	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	10 000,00
706	Prestations de services	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	150,00
708	Autres produits	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	31 000,00
747	Participations	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2 000,00
748	Autres attributions et participations	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	14 000,00
752	Revenus des immeubles	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	87 000,00
758	Produits divers de gestion courante	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	10 000,00

(1) Détailler les comptes à trois chiffres.

IV – ANNEXES	IV
A – PRESENTATION CROISEE – SECTION DE FONCTIONNEMENT – PRESENTATION DETAILLEE	A2.930-5

FONCTION 0-5 – Gestion des fonds européens

Article / compte nature (1)	Libellé	051 FSE	052 FEDER	058 Autres		TOTAL DU CHAPITRE
				0580 FEADER	0581 FEAMP	
DEPENSES		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
RECETTES		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

(1) Détailler les comptes à trois chiffres.

IV – ANNEXES — IV

A – PRESENTATION CROISEE – SECTION DE FONCTIONNEMENT – PRESENTATION DETAILLEE — A2.931

FONCTION 1 – Sécurité

Article / compte nature (1)	Libellé	10 Services communs	11 Police, sécurité, justice	12 Incendie et secours	13 Hygiène et salubrité publique	18 Autres interv. protect. personnes, biens	TOTAL DU CHAPITRE
DEPENSES		**0,00**	**20 430,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**20 430,00**
606	Achats non stockés de matières et fourni	0,00	3 200,00	0,00	0,00	0,00	3 200,00
611	Contrats de prestations de services	0,00	11 000,00	0,00	0,00	0,00	11 000,00
613	Locations	0,00	760,00	0,00	0,00	0,00	760,00
615	Entretien et réparations	0,00	700,00	0,00	0,00	0,00	700,00
618	Divers	0,00	2 770,00	0,00	0,00	0,00	2 770,00
622	Rémunérations intermédiaires, honoraires	0,00	2 000,00	0,00	0,00	0,00	2 000,00
RECETTES		**0,00**	**7 000,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**7 000,00**
641	Rémunérations du personnel	0,00	6 000,00	0,00	0,00	0,00	6 000,00
708	Autres produits	0,00	1 000,00	0,00	0,00	0,00	1 000,00

(1) Détailler les comptes à trois chiffres.

IV – ANNEXES

A – PRESENTATION CROISEE – SECTION DE FONCTIONNEMENT – PRESENTATION DETAILLEE

IV

A2.932

FONCTION 2 – Enseignement, formation professionnelle et apprentissage

Article / compte nature (1)	Libellé	20 Services communs	21 Enseignement du premier degré			22 Enseignement du second degré			23 Enseignement supérieur	24 Cités scolaires
		201 Services communs	211 Ecoles maternelles	212 Ecoles primaires	213 Classes regroupées	221 Collèges	222 Lycées publics	223 Lycées privés		
DEPENSES		**21 770,00**	**77 565,00**	**167 566,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
606	Achats non stockés de matières et fourni	6 000,00	54 300,00	115 700,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
611	Contrats de prestations de services	400,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
613	Locations	120,00	1 100,00	1 900,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
615	Entretien et réparations	4 000,00	8 100,00	7 706,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
618	Divers	450,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
621	Personnel extérieur au service	10 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
623	Pub., publications, relations publiques	0,00	1 500,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
624	Transports biens, transports collectifs	0,00	4 500,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
626	Frais postaux et frais télécommunication	0,00	2 065,00	1 510,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
627	Services bancaires et assimilés	800,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
628	Divers	0,00	0,00	40 750,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
657	Charges intervent° cpt prop. - Subvent°	0,00	6 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
RECETTES		**3 000,00**	**14 500,00**	**5 000,00**	**0,00**	**7 000,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
641	Rémunérations du personnel	0,00	14 500,00	5 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
706	Prestations de services	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
747	Participations	3 000,00	0,00	0,00	0,00	7 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00

(1) Détailler les comptes à trois chiffres.

IV – ANNEXES — IV

A – PRESENTATION CROISEE – SECTION DE FONCTIONNEMENT – PRESENTATION DETAILLEE — A2.932

FONCTION 2 – Enseignement, formation professionnelle et apprentissage (suite 1)

Article / compte nature (1)	Libellé	25 Formation professionnelle												
		251 Insertion sociale et professionnelle	252 Formation professionnalisante personnes	253 Formation certifiante des personnes	254 Formation des actifs occupés	255 Rémunération des stagiaires	256 CNFPT Formation des actifs occupés					257 CFNPT et CDG missions spécifiques		258 Autres
							2561 Missions statutaires et règlementaires	2562 Développement des compétences	2563 Évolution et transition professionnelle	2564 Organisation des activités pédagogiques	2565 Autres	2571 Concours	2572 Missions administratives	
DEPENSES		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
606	Achats non stockés de matières et fourni	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
611	Contrats de prestations de services	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
613	Locations	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
615	Entretien et réparations	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
618	Divers	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
621	Personnel extérieur au service	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
623	Pub., publications, relations publiques	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
624	Transports biens, transports collectifs	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
626	Frais postaux et frais télécommunication	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
627	Services bancaires et assimilés	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
628	Divers	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
657	Charges intervent° cpt prop. - Subvent°	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
RECETTES		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
641	Rémunérations du personnel	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
706	Prestations de services	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
747	Participations	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

(1) Détailler les comptes à trois chiffres.

IV – ANNEXES — IV

A – PRESENTATION CROISEE – SECTION DE FONCTIONNEMENT – PRESENTATION DETAILLEE — A2.932

FONCTION 2 – Enseignement, formation professionnelle et apprentissage (suite 2)

Article / compte nature (1)	Libellé	26 Apprentissage	27 Formation sanitaire et sociale	28 Autres services périscolaires et annexes					29 Sécurité	TOTAL DU CHAPITRE
				281 Hébergement et restauration scolaires	282 Sport scolaire	283 Médecine scolaire	284 Classes de découverte	288 Autre service annexe de l'enseignement		
DEPENSES		**0,00**	**0,00**	**329 250,00**	**0,00**	**2 000,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**598 151,00**
606	Achats non stockés de matières et fourni	0,00	0,00	78 400,00	0,00	2 000,00	0,00	0,00	0,00	256 400,00
611	Contrats de prestations de services	0,00	0,00	230 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	230 400,00
613	Locations	0,00	0,00	200,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3 320,00
615	Entretien et réparations	0,00	0,00	15 200,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	35 006,00
618	Divers	0,00	0,00	5 450,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5 900,00
621	Personnel extérieur au service	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	10 000,00
623	Pub., publications, relations publiques	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1 500,00
624	Transports biens, transports collectifs	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4 500,00
626	Frais postaux et frais télécommunication	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3 575,00
627	Services bancaires et assimilés	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	800,00
628	Divers	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	40 750,00
657	Charges intervent° cpt prop. - Subvent°	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6 000,00
RECETTES		**0,00**	**0,00**	**327 500,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**30 000,00**	**0,00**	**387 000,00**
641	Rémunérations du personnel	0,00	0,00	10 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	29 500,00
706	Prestations de services	0,00	0,00	280 000,00	0,00	0,00	0,00	30 000,00	0,00	310 000,00
747	Participations	0,00	0,00	37 500,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	47 500,00

(1) Détailler les comptes à trois chiffres.

IV – ANNEXES — IV

A – PRESENTATION CROISEE – SECTION DE FONCTIONNEMENT – PRESENTATION DETAILLEE — A2.933

FONCTION 3 – Culture, vie sociale, jeunesse, sports et loisirs

Article / compte nature (1)	Libellé	30 Services communs	31 Culture							
			311 Activités artist.,actions et manif.cult.	312 Patrimoine	313 Bibliothèques, médiathèques	314 Musées	315 Services d'archives	316 Théâtres et spectacles vivants	317 Cinémas et autres salles de spectacles	318 Archéologie préventive
DEPENSES		**3 000,00**	**0,00**	**0,00**	**86 520,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
606	Achats non stockés de matières et fourni	0,00	0,00	0,00	48 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
611	Contrats de prestations de services	0,00	0,00	0,00	2 600,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
613	Locations	0,00	0,00	0,00	1 700,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
615	Entretien et réparations	0,00	0,00	0,00	4 920,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
618	Divers	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
623	Pub., publications, relations publiques	0,00	0,00	0,00	18 500,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
626	Frais postaux et frais télécommunication	0,00	0,00	0,00	500,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
628	Divers	0,00	0,00	0,00	10 300,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
647	Autres charges sociales	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
657	Charges intervent° cpt prop. - Subvent°	3 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
RECETTES		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**30 350,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
641	Rémunérations du personnel	0,00	0,00	0,00	25 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
706	Prestations de services	0,00	0,00	0,00	5 350,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
747	Participations	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
748	Autres attributions et participations	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
752	Revenus des immeubles	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

(1) Détailler les comptes à trois chiffres.

IV – ANNEXES — IV

A – PRESENTATION CROISEE – SECTION DE FONCTIONNEMENT – PRESENTATION DETAILLEE — A2.933

FONCTION 3 – Culture, vie sociale, jeunesse, sports et loisirs (suite 1)

Article / compte nature (1)	Libellé	32 Sports (autres que scolaires)					
		321 Salles de sport, gymnases	322 Stades	323 Piscines	324 Centres de formation sportifs	325 Autres équipements sportifs ou loisirs	326 Manifestations sportives
DEPENSES		**112 150,00**	**38 500,00**	**5 000,00**	**0,00**	**19 900,00**	**0,00**
606	Achats non stockés de matières et fourni	92 850,00	37 000,00	5 000,00	0,00	19 900,00	0,00
611	Contrats de prestations de services	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
613	Locations	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
615	Entretien et réparations	5 000,00	1 500,00	0,00	0,00	0,00	0,00
618	Divers	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
623	Pub., publications, relations publiques	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
626	Frais postaux et frais télécommunication	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
628	Divers	300,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
647	Autres charges sociales	14 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
657	Charges intervent° cpt prop. - Subvent°	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
RECETTES		**4 000,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
641	Rémunérations du personnel	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
706	Prestations de services	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
747	Participations	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
748	Autres attributions et participations	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
752	Revenus des immeubles	4 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

(1) Détailler les comptes à trois chiffres.

IV – ANNEXES — IV

A – PRESENTATION CROISEE – SECTION DE FONCTIONNEMENT – PRESENTATION DETAILLEE — A2.933

FONCTION 3 – Culture, vie sociale, jeunesse, sports et loisirs (suite 2)

Article / compte nature (1)	Libellé	33 Jeunesse (action socio-éduc.) et loisirs			34 Vie sociale et citoyenne		39 Sécurité	TOTAL DU CHAPITRE
		331 Centres de loisirs	332 Colonies de vacances	338 Autres activités pour les jeunes	341 Egalité entre les femmes et les hommes	348 Autres		
DEPENSES		**20 000,00**	**0,00**	**234 200,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**519 270,00**
606	Achats non stockés de matières et fourni	17 000,00	0,00	17 000,00	0,00	0,00	0,00	236 750,00
611	Contrats de prestations de services	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2 600,00
613	Locations	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1 700,00
615	Entretien et réparations	3 000,00	0,00	1 500,00	0,00	0,00	0,00	15 920,00
618	Divers	0,00	0,00	3 000,00	0,00	0,00	0,00	3 000,00
623	Pub., publications, relations publiques	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	18 500,00
626	Frais postaux et frais télécommunication	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	500,00
628	Divers	0,00	0,00	6 000,00	0,00	0,00	0,00	16 600,00
647	Autres charges sociales	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	14 000,00
657	Charges intervent° cpt prop. - Subvent°	0,00	0,00	206 700,00	0,00	0,00	0,00	209 700,00
RECETTES		**0,00**	**0,00**	**68 500,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**102 850,00**
641	Rémunérations du personnel	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	25 000,00
706	Prestations de services	0,00	0,00	33 000,00	0,00	0,00	0,00	38 350,00
747	Participations	0,00	0,00	35 000,00	0,00	0,00	0,00	35 000,00
748	Autres attributions et participations	0,00	0,00	500,00	0,00	0,00	0,00	500,00
752	Revenus des immeubles	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4 000,00

(1) Détailler les comptes à trois chiffres.

IV – ANNEXES — IV

A – PRESENTATION CROISEE – SECTION DE FONCTIONNEMENT – PRESENTATION DETAILLEE — A2.934

FONCTION 4 – Santé et action sociale (hors APA et RSA/Régularisation de RMI)

Article / compte nature (1)	Libellé	41 Santé					
		410 Services communs	411 PMI et planification familiale	412 Prévention et éducation pour la santé	413 Sécurité alimentaire	414 Dispensaires et autres éts sanitaires	418 Autres actions
DEPENSES		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
606	Achats non stockés de matières et fourni	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
611	Contrats de prestations de services	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
613	Locations	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
615	Entretien et réparations	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
618	Divers	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
622	Rémunérations intermédiaires, honoraires	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
623	Pub., publications, relations publiques	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
626	Frais postaux et frais télécommunication	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
628	Divers	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
641	Rémunérations du personnel	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
648	Autres charges de personnel	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
651	Charges interv. cpt propre - Aides pers.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
657	Charges intervent° cpt prop. - Subvent°	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
RECETTES		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
641	Rémunérations du personnel	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
706	Prestations de services	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
708	Autres produits	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
747	Participations	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

(1) Détailler les comptes à trois chiffres.

IV – ANNEXES — IV

A – PRESENTATION CROISEE – SECTION DE FONCTIONNEMENT – PRESENTATION DETAILLEE — A2.934

FONCTION 4 – Santé et action sociale (hors APA et RSA/Régularisation de RMI) (suite 1)

Article / compte nature (1)	Libellé	42 Action sociale							
		420 Services communs	421 Famille et enfance				422 Petite enfance		
			4211 Actions en faveur de la maternité	4212 Aides à la famille	4213 Aides sociales à l'enfance	4214 Adolescence	4221 Crèches et garderies	4222 Multi accueil	4228 Autres actions pour la petite enfance
DEPENSES		**443 690,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**106 600,00**	**0,00**	**0,00**
606	Achats non stockés de matières et fourni	4 800,00	0,00	0,00	0,00	0,00	24 150,00	0,00	0,00
611	Contrats de prestations de services	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	30 000,00	0,00	0,00
613	Locations	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1 000,00	0,00	0,00
615	Entretien et réparations	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4 600,00	0,00	0,00
618	Divers	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3 050,00	0,00	0,00
622	Rémunérations intermédiaires, honoraires	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	17 500,00	0,00	0,00
623	Pub., publications, relations publiques	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	500,00	0,00	0,00
626	Frais postaux et frais télécommunication	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1 600,00	0,00	0,00
628	Divers	13 200,00	0,00	0,00	0,00	0,00	200,00	0,00	0,00
641	Rémunérations du personnel	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	24 000,00	0,00	0,00
648	Autres charges de personnel	2 600,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
651	Charges interv. cpt propre - Aides pers.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
657	Charges intervent° cpt prop. - Subvent°	423 090,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
RECETTES		**1 000,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**754 300,00**	**0,00**	**0,00**
641	Rémunérations du personnel	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	31 000,00	0,00	0,00
706	Prestations de services	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	114 800,00	0,00	0,00
708	Autres produits	1 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
747	Participations	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	608 500,00	0,00	0,00

(1) Détailler les comptes à trois chiffres.

IV – ANNEXES — IV

A – PRESENTATION CROISEE – SECTION DE FONCTIONNEMENT – PRESENTATION DETAILLEE — A2.934

FONCTION 4 – Santé et action sociale (hors APA et RSA/Régularisation de RMI) (suite 2)

Article / compte nature (1)	Libellé	42 Action sociale						TOTAL DU CHAPITRE
		423 Personnes âgées			424 Personnes en difficulté	425 Personnes handicapées	428 Autres interventions sociales	
		4231 Forfait autonomie	4232 Autres actions de prévention	4238 Autres actions pour les personnes âgées				
DEPENSES		**0,00**	**0,00**	**43 500,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**593 790,00**
606	Achats non stockés de matières et fourni	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	28 950,00
611	Contrats de prestations de services	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	30 000,00
613	Locations	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1 000,00
615	Entretien et réparations	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4 600,00
618	Divers	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3 050,00
622	Rémunérations intermédiaires, honoraires	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	17 500,00
623	Pub., publications, relations publiques	0,00	0,00	41 000,00	0,00	0,00	0,00	41 500,00
626	Frais postaux et frais télécommunication	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1 600,00
628	Divers	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	13 400,00
641	Rémunérations du personnel	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	24 000,00
648	Autres charges de personnel	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2 600,00
651	Charges interv. cpt propre - Aides pers.	0,00	0,00	2 500,00	0,00	0,00	0,00	2 500,00
657	Charges intervent° cpt prop. - Subvent°	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	423 090,00
RECETTES		**0,00**	**0,00**	**200,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**755 500,00**
641	Rémunérations du personnel	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	31 000,00
706	Prestations de services	0,00	0,00	200,00	0,00	0,00	0,00	115 000,00
708	Autres produits	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1 000,00
747	Participations	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	608 500,00

(1) Détailler les comptes à trois chiffres.

IV – ANNEXES	IV
A – PRESENTATION CROISEE – SECTION DE FONCTIONNEMENT – PRESENTATION DETAILLEE	A2.934-3

FONCTION 4-3 – APA

Article / compte nature (1)	Libellé	430 Services communs	431 APA à domicile	432 APA versée aux bénéf. en établissement	433 APA versée à l'établissement	TOTAL DU CHAPITRE
DEPENSES		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
RECETTES		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

(1) Détailler les comptes à trois chiffres.

IV – ANNEXES	IV
A – PRESENTATION CROISEE – SECTION DE FONCTIONNEMENT – PRESENTATION DETAILLEE	A2.934-4

FONCTION 4-4 – RSA / Régularisation de RMI

Article / compte nature (1)	Libellé	441 Insertion sociale	442 Santé	443 Logement	444 Insertion professionnelle	445 Evaluation des dépenses engagées	446 Dépenses de structure	447 RSA allocations	448 Autres dépenses au titre du RSA	TOTAL DU CHAPITRE
DEPENSES		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
RECETTES		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

(1) Détailler les comptes à trois chiffres.

IV – ANNEXES — IV

A – PRESENTATION CROISEE – SECTION DE FONCTIONNEMENT – PRESENTATION DETAILLEE — A2.935

FONCTION 5 – Aménagement des territoires et habitat

Article / compte nature (1)	Libellé	50 Services communs	51 Aménagement et services urbains						
		50 Services communs	510 Services communs	511 Espaces verts urbains	512 Eclairage public	513 Art public	514 Electrification	515 Opérations d'aménagement	518 Autres actions d'aménagement urbain
DEPENSES		**0,00**	**232 850,00**	**285 300,00**	**61 000,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
606	Achats non stockés de matières et fourni	0,00	350,00	25 900,00	36 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00
611	Contrats de prestations de services	0,00	0,00	213 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
613	Locations	0,00	650,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
615	Entretien et réparations	0,00	5 900,00	31 000,00	25 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00
628	Divers	0,00	350,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
641	Rémunérations du personnel	0,00	0,00	15 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
645	Charges sécurité sociale et prévoyance	0,00	0,00	400,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
658	Charges diverses de gestion courante	0,00	5 600,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
739	Reverst. et restit. sur impôts et taxes	0,00	220 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
RECETTES		**0,00**	**380 000,00**	**10 000,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
708	Autres produits	0,00	0,00	10 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
758	Produits divers de gestion courante	0,00	380 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

(1) Détailler les comptes à trois chiffres.

IV – ANNEXES — IV

A – PRESENTATION CROISEE – SECTION DE FONCTIONNEMENT – PRESENTATION DETAILLEE — A2.935

FONCTION 5 – Aménagement des territoires et habitat (suite 1)

Article / compte nature (1)	Libellé	52 Politique de la ville	53 Agglomérations et villes moyennes	54 Espace rural et autres espaces de dév.	55 Habitat (Logement)				
					551 Parc privé de la collectivité	552 Aide au secteur locatif	553 Aide à l'accession à la propriété	554 Aire d'accueil des gens du voyage	555 Logement social
DEPENSES		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
606	Achats non stockés de matières et fourni	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
611	Contrats de prestations de services	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
613	Locations	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
615	Entretien et réparations	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
628	Divers	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
641	Rémunérations du personnel	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
645	Charges sécurité sociale et prévoyance	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
658	Charges diverses de gestion courante	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
739	Reverst. et restit. sur impôts et taxes	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
RECETTES		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
708	Autres produits	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
758	Produits divers de gestion courante	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

(1) Détailler les comptes à trois chiffres.

IV – ANNEXES — IV

A – PRESENTATION CROISEE – SECTION DE FONCTIONNEMENT – PRESENTATION DETAILLEE — A2.935

FONCTION 5 – Aménagement des territoires et habitat (suite 2)

Article / compte nature (1)	Libellé	56 Actions en faveur du littoral	57 Techno. de l'information et de la comm.	58 Autres actions		59 Sécurité	TOTAL DU CHAPITRE
				581 Réserves Foncières	588 Autres actions d'aménagement		
DEPENSES		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**579 150,00**
606	Achats non stockés de matières et fourni	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	62 250,00
611	Contrats de prestations de services	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	213 000,00
613	Locations	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	650,00
615	Entretien et réparations	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	61 900,00
628	Divers	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	350,00
641	Rémunérations du personnel	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	15 000,00
645	Charges sécurité sociale et prévoyance	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	400,00
658	Charges diverses de gestion courante	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5 600,00
739	Reverst. et restit. sur impôts et taxes	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	220 000,00
RECETTES		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**390 000,00**
708	Autres produits	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	10 000,00
758	Produits divers de gestion courante	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	380 000,00

(1) Détailler les comptes à trois chiffres.

IV – ANNEXES — IV

A – PRESENTATION CROISEE – SECTION DE FONCTIONNEMENT – PRESENTATION DETAILLEE — A2.936

FONCTION 6 – Action économique

Article / compte nature (1)	Libellé	60 Services communs	61 Interventions économiques transversales	62 Structure d'animation et de dév. éco.	63 Actions sectorielles			
					631 Agriculture, pêche et agro-alimentaire		632 Industrie, commerce et artisanat	633 Développement touristique
					6311 Laboratoire	6312 Autres		
DEPENSES		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**2 600,00**
606	Achats non stockés de matières et fourni	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
615	Entretien et réparations	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
658	Charges diverses de gestion courante	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2 600,00
RECETTES		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
703	Redevances utilisation du domaine	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
731	Fiscalité locale	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

(1) Détailler les comptes à trois chiffres.

IV – ANNEXES

IV

A – PRESENTATION CROISEE – SECTION DE FONCTIONNEMENT – PRESENTATION DETAILLEE

A2.936

FONCTION 6 – Action économique (suite)

Article / compte nature (1)	Libellé	64 Rayonnement, attractivité du territoire	65 Insertion éco. et éco.sociale, solidaire	66 Maintien et dév. des services publics	67 Recherche et innovation	68 Autres actions	TOTAL DU CHAPITRE
DEPENSES		**5 950,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**8 550,00**
606	Achats non stockés de matières et fourni	4 550,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4 550,00
615	Entretien et réparations	1 400,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1 400,00
658	Charges diverses de gestion courante	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2 600,00
RECETTES		**55 000,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**55 000,00**
703	Redevances utilisation du domaine	13 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	13 000,00
731	Fiscalité locale	42 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	42 000,00

(1) Détailler les comptes à trois chiffres.

IV – ANNEXES — IV

A – PRESENTATION CROISEE – SECTION DE FONCTIONNEMENT – PRESENTATION DETAILLEE — A2.937

FONCTION 7 – Environnement

Article / compte nature (1)	Libellé	70 Services communs	71 Actions transversales	72 Actions déchets et propreté urbaine					
				720 Services communs collecte et propreté	721 Collecte et traitement des déchets			722 Propreté urbaine	
					7211 Actions prévention et sensibilisation	7212 Collecte des déchets	7213 Tri, valorisation, traitement déchets	7221 Actions prévention et sensibilisation	7222 Action propreté urbaine et nettoiement
DEPENSES		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
606	Achats non stockés de matières et fourni	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
615	Entretien et réparations	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
655	Contributions obligatoires	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
RECETTES		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
641	Rémunérations du personnel	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

(1) Détailler les comptes à trois chiffres.

IV – ANNEXES — IV

A – PRESENTATION CROISEE – SECTION DE FONCTIONNEMENT – PRESENTATION DETAILLEE — A2.937

FONCTION 7 – Environnement (suite 1)

Article / compte nature (1)	Libellé	73 Actions en matière de gestion des eaux					74 Politique de l'air
		731 Politique de l'eau	732 Eau potable	733 Assainissement	734 Eaux pluviales	735 Lutte contre les inondations	
DEPENSES		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
606	Achats non stockés de matières et fourni	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
615	Entretien et réparations	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
655	Contributions obligatoires	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
RECETTES		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
641	Rémunérations du personnel	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

(1) Détailler les comptes à trois chiffres.

IV – ANNEXES — IV

A – PRESENTATION CROISEE – SECTION DE FONCTIONNEMENT – PRESENTATION DETAILLEE — A2.937

FONCTION 7 – Environnement (suite 2)

Article / compte nature (1)	Libellé	75 Politique de l'énergie					76 Préserv. patrim. naturel,risques techno.	77 Environnement infrastructures transports	78 Autres actions	TOTAL DU CHAPITRE
		751 Réseaux de chaleur et de froid	752 Energie photovoltaïque	753 Energie éolienne	754 Energie hydraulique	758 Autres actions				
DEPENSES		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**45 900,00**	**0,00**	**0,00**	**45 900,00**
606	Achats non stockés de matières et fourni	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	600,00	0,00	0,00	600,00
615	Entretien et réparations	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	300,00	0,00	0,00	300,00
655	Contributions obligatoires	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	45 000,00	0,00	0,00	45 000,00
RECETTES		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**1 500,00**	**0,00**	**0,00**	**1 500,00**
641	Rémunérations du personnel	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1 500,00	0,00	0,00	1 500,00

(1) Détailler les comptes à trois chiffres.

IV – ANNEXES — IV

A – PRESENTATION CROISEE – SECTION DE FONCTIONNEMENT – PRESENTATION DETAILLEE — A2.938

FONCTION 8 – Transports

Article / compte nature (1)	Libellé	80 Services communs	81 Transports scolaires	82 Transports publics de voyageurs						
				820 Services communs	821 Transport sur route	822 Transport ferroviaire	823 Transport fluvial	824 Transport maritime	825 Transport aérien	828 Autres transports
DEPENSES		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
606	Achats non stockés de matières et fourni	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
611	Contrats de prestations de services	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
615	Entretien et réparations	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
628	Divers	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
RECETTES		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
703	Redevances utilisation du domaine	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
708	Autres produits	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
758	Produits divers de gestion courante	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

(1) Détailler les comptes à trois chiffres.

IV – ANNEXES — IV

A – PRESENTATION CROISEE – SECTION DE FONCTIONNEMENT – PRESENTATION DETAILLEE — A2.938

FONCTION 8 – Transports (suite 1)

Article / compte nature (1)	Libellé	83 Transports de marchandises						
		830 Services communs	831 Fret routier	832 Fret ferroviaire	833 Fret fluvial	834 Fret maritime	835 Fret aérien	838 Autres transports
DEPENSES		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
606	Achats non stockés de matières et fourni	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
611	Contrats de prestations de services	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
615	Entretien et réparations	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
628	Divers	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
RECETTES		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
703	Redevances utilisation du domaine	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
708	Autres produits	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
758	Produits divers de gestion courante	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

(1) Détailler les comptes à trois chiffres.

IV – ANNEXES — IV

A – PRESENTATION CROISEE – SECTION DE FONCTIONNEMENT – PRESENTATION DETAILLEE — A2.938

FONCTION 8 – Transports (suite 2)

Article / compte nature (1)	Libellé	84 Voirie							
		841 Voirie nationale	842 Voirie régionale	843 Voirie départementale	844 Voirie métropolitaine	845 Voirie communale	846 Viabilité hivernale et aléas climatiques	847 Equipements de voirie	849 Sécurité routière
DEPENSES		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**227 900,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
606	Achats non stockés de matières et fourni	0,00	0,00	0,00	0,00	14 500,00	0,00	0,00	0,00
611	Contrats de prestations de services	0,00	0,00	0,00	0,00	190 000,00	0,00	0,00	0,00
615	Entretien et réparations	0,00	0,00	0,00	0,00	20 200,00	0,00	0,00	0,00
628	Divers	0,00	0,00	0,00	0,00	3 200,00	0,00	0,00	0,00
RECETTES		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**27 500,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
703	Redevances utilisation du domaine	0,00	0,00	0,00	0,00	16 000,00	0,00	0,00	0,00
708	Autres produits	0,00	0,00	0,00	0,00	5 000,00	0,00	0,00	0,00
758	Produits divers de gestion courante	0,00	0,00	0,00	0,00	6 500,00	0,00	0,00	0,00

(1) Détailler les comptes à trois chiffres.

IV – ANNEXES — IV

A – PRESENTATION CROISEE – SECTION DE FONCTIONNEMENT – PRESENTATION DETAILLEE — A2.938

FONCTION 8 – Transports (suite 3)

Article / compte nature (1)	Libellé	85 Infrastructures					86 Liaisons multimodales	87 Circulations douces	89 Sécurité	TOTAL DU CHAPITRE
		851 Gares, autres infrastructures routières	852 Gares et autres infrastructures ferrov.	853 Haltes, autres infrastructures fluviales	854 Ports, autres infrastructures portuaires	855 Aéroports et autres infrastructures				
DEPENSES		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**227 900,00**
606	Achats non stockés de matières et fourni	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	14 500,00
611	Contrats de prestations de services	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	190 000,00
615	Entretien et réparations	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	20 200,00
628	Divers	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3 200,00
RECETTES		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**27 500,00**
703	Redevances utilisation du domaine	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	16 000,00
708	Autres produits	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5 000,00
758	Produits divers de gestion courante	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6 500,00

(1) Détailler les comptes à trois chiffres.

IV – ANNEXES	IV
ANNEXES PATRIMONIALES – ETAT DE LA DETTE – DETAIL DES CREDITS DE TRESORERIE	B1.1

B1.1 – DETAIL DES CREDITS DE TRESORERIE (1)

Nature (Pour chaque ligne, indiquer le numéro de contrat)	Date de la décision de réaliser la ligne de trésorerie (2)	Montant maximum autorisé au 01/01/N	Montant des tirages N-1	Montant des remboursements N-1		Encours restant dû au 01/01/N
				Intérêts (3)	Remboursement du tirage	
5191 Avances du Trésor						
5192 Avances de trésorerie						
51931 Lignes de trésorerie						
102780085100026365971	26/06/2023	750 000,00	680 000,00	2 522,54	0,00	70 000,00
2023900749U00001	01/08/2023	500 000,00	250 000,00	655,84	0,00	250 000,00
51932 Lignes de trésorerie liées à un emprunt						
5194 Billets de trésorerie						
5198 Autres crédits de trésorerie						
519 Crédits de trésorerie (Total)		**1 250 000,00**	**930 000,00**	**3 178,38**	**0,00**	**320 000,00**

(1) Circulaire n° NOR : INTB8900071C du 22/02/1989.

(2) Indiquer la date de la délibération de l'assemblée autorisant la ligne de trésorerie ou la date de la décision de l'ordonnateur de réaliser la ligne de trésorerie sur la base d'un montant maximum autorisé par l'organe délibérant (article M. 4221-5 du CGCT).

(3) Il s'agit des intérêts comptabilisés au compte 6615.

IV – ANNEXES

ANNEXES PATRIMONIALES – ETAT DE LA DETTE – REPARTITION PAR NATURE DE DETTE

IV

B1.2

B1.2 – REPARTITION PAR NATURE DE DETTE (hors 16449 et 166)

Nature (Pour chaque ligne, indiquer le numéro de contrat)	Emprunts et dettes à l'origine du contrat													
	Organisme prêteur ou chef de file	Date de signature	Date d'émission ou date de mobilisation (1)	Date du premier rembour-sement	Nominal (2)	Type de taux d'intérêt (3)	Index (4)	Taux initial		Devise	Péri-odicité des rembour-sements (6)	Profil d'amor-tissement (7)	Possibilité de rembour-sement anticipé O/N	Caté-gorie d'em-prunt (8)
								Niveau de taux (5)	Taux actuariel					
163 Emprunts obligataires (Total)					**0,00**									
164 Emprunts auprès des établissements financiers (Total)					**12 699 667,23**									
1641 Emprunts en euros (total)					12 699 667,23									
10278089650002087760 1	CAISSE REGIONALE CM	01/12/2021		30/11/2022	300 000,00	F		0,650	0,648		A	X Echéance constante	O	A-1
10278089650002087760 2	CAISSE REGIONALE CM	01/12/2021		01/12/2022	300 000,00	F		0,850	0,848		A	X Echéance constante	O	A-1
2023 rénovation energetique peyrouse	CAISSE DES DEPOTS & CONSIGNATION	30/11/2023		29/02/2024	350 000,00	F		3,400	3,421		T	X Echéance constante		A-1
26365902	CAISSE REGIONALE CM	28/08/2018		30/11/2018	500 000,00	F		1,300	1,300		T	X Echéance constante		A-1
3201/0022002	Agence France Locale	01/12/2023		22/03/2024	270 000,00	F		4,040	4,102		T	X Echéance constante		A-1
5234089/TN6158	SCOP Caisse Régionale de Crédit Agricole du Languerdoc	14/12/2022		01/10/2023	200 000,00	F		3,250	3,252		A	X Echéance constante		A-1
A172002S	CAISSE EPARGNE NIMES	08/09/2020		25/11/2020	1 660 158,68	F		1,710	1,732		T	X Echéance constante		A-1
MIN210300	DEXIA CREDIT LOCAL	22/12/2003		01/08/2005	85 347,00	R	EURIBOR03M	0,000	1,464		T	P		A-1
MIN252745	DEXIA CREDIT LOCAL	09/11/2007		01/02/2009	1 000 000,00	R	E-LIBOR12M	0,040	2,439		T	P		A-1
MIN258695	DEXIA CREDIT LOCAL	14/05/2008		01/04/2010	1 080 000,00	R	EURIBOR03M	0,090	0,932		A	P		A-1
MON268600	DEXIA CREDIT LOCAL	19/03/2010		01/04/2011	2 654 161,55	R	E-LIBOR12M	4,680	4,680		A	P		A-1
MON269075	DEXIA CREDIT LOCAL	18/05/2010		01/11/2010	300 000,00	F		3,420	3,420		T	X Echéance constante		A-1
MON273396	DEXIA CREDIT LOCAL	19/11/2010		01/03/2011	344 700,00	F		2,750	2,750		T	X Echéance constante		A-1
MON273397	DEXIA CREDIT LOCAL	19/11/2010		01/03/2011	44 000,00	F		2,750	2,750		T	X Echéance constante		A-1
MON275687	DEXIA CREDIT LOCAL	30/11/2010		01/12/2011	52 258,00	F		2,540	2,540		T	X Echéance constante		A-1
MON275688	DEXIA CREDIT LOCAL	30/11/2010		01/12/2011	9 042,00	F		2,540	2,540		T	X Echéance constante		A-1
MON510987EUR	LA BANQUE POSTALE	19/10/2016		30/11/2017	500 000,00	F		1,000	1,000		A	X Echéance constante		A-1
MON518872	LA BANQUE POSTALE	29/12/2017		01/04/2018	376 000,00	F		1,240	1,240		T	C		A-1

Nature (Pour chaque ligne, indiquer le numéro de contrat)	Emprunts et dettes à l'origine du contrat													
	Organisme prêteur ou chef de file	Date de signature	Date d'émission ou date de mobilisation (1)	Date du premier rembour-sement	Nominal (2)	Type de taux d'intérêt (3)	Index (4)	Taux initial		Devise	Pério-dicité des rembour-sements (6)	Profil d'amor-tissement (7)	Possibilité de rembour-sement anticipé O/N	Caté-gorie d'em-prunt (8)
								Niveau de taux (5)	Taux actuariel					
MON521353EUR	CAISSE FRANCAISE DE FINANCEMENT	01/02/2018		01/06/2018	324 000,00	R	E-LIBOR03M	0,460	0,820		T	C		A-1
MON527287RUR	LA BANQUE POSTALE	19/06/2019		01/12/2019	600 000,00	F		1,000	1,000		T	X Echéance constante		A-1
MON537521EUR/0539171/001	LA BANQUE POSTALE	02/06/2021		01/08/2022	500 000,00	F		0,950	0,964		A	C		A-1
MON543765EUR	LA BANQUE POSTALE	20/12/2022		01/01/2023	550 000,00	F		3,380	3,429		A	C		A-1
N°3200/0022002	Agence France Locale	01/12/2023		22/03/2024	700 000,00	F		3,820	3,876		T	X Echéance constante		A-1
1643 Emprunts en devises (total)					0,00									
16441 Emprunts assortis d'une option de tirage sur ligne de trésorerie (total)					0,00									
165 Dépôts et cautionnements reçus (Total)					**0,00**									
167 Emprunts et dettes assortis de conditions particulières (Total)					**0,00**									
1671 Avances consolidées du Trésor (total)					0,00									
1672 Emprunts sur comptes spéciaux du Trésor (total)					0,00									
1675 Dettes pour METP et PPP (total)					0,00									
1676 Dettes envers locataires-acquéreurs (total)					0,00									
1678 Autres emprunts et dettes (total)					0,00									
168 Emprunts et dettes assimilés (Total)					**0,00**									
1681 Autres emprunts (total) (9)					0,00									
1682 Bons à moyen terme négociables (total)					0,00									

Nature (Pour chaque ligne, indiquer le numéro de contrat)	Emprunts et dettes à l'origine du contrat													
	Organisme prêteur ou chef de file	Date de signature	Date d'émission ou date de mobilisation (1)	Date du premier rembour-sement	Nominal (2)	Type de taux d'intérêt (3)	Index (4)	Taux initial		Devise	Pério-dicité des rembour-sements (6)	Profil d'amor-tissement (7)	Possibilité de rembour-sement anticipé O/N	Caté-gorie d'em-prunt (8)
								Niveau de taux (5)	Taux actuariel					
1687 Autres dettes (total)					0,00									
Total général					**12 699 667,23**									

(1) Si un emprunt donne lieu à plusieurs mobilisations, indiquer la date de la première mobilisation.

(2) Nominal : montant emprunté à l'origine.

(3) Type de taux d'intérêt : F : fixe ; V : variable simple ; C : complexe ; R : préfixé (c'est-à-dire un taux variable qui n'est pas seulement défini comme la simple addition d'un taux usuel de référence et d'une marge exprimée en point de pourcentage).

(4) Mentionner le ou les types d'index (ex : Euribor 3 mois).

(5) Indiquer le niveau de taux à l'origine du contrat.

(6) Indiquer la périodicité des remboursements : A : annuelle , B : bimestrielle, T : trimestrielle, X autre.

(7) Indiquer C pour amortissement constant, P pour amortissement progressif, F pour *in fine*, X pour autres à préciser.

(8) Catégorie d'emprunt à l'origine. Exemple A-1 (cf. la classification des emprunts suivant la typologie de la circulaire IOCB1015077C du 25 juin 2010 sur les produits financiers offerts aux collectivités territoriales).

(9) Y compris les avances remboursables consenties au titre de l'article 25 de la loi n°2020-935 du 30 juillet 2020 de finances rectificative pour 2020, portant attribution des avances remboursables sur les recettes fiscales prévues aux articles 1594 A et 1595 du code général des impôts

IV – ANNEXES

ANNEXES PATRIMONIALES – ETAT DE LA DETTE – REPARTITION PAR NATURE DE DETTE

IV

B1.2

B1.2 – REPARTITION PAR NATURE DE DETTE (hors 16449 et 166) (suite)

Nature (Pour chaque ligne, indiquer le numéro de contrat)	Emprunts et dettes au 01/01/N											
						Taux d'intérêt			Annuité de l'exercice			
	Couverture ? O/N (11)	Montant couvert	Catégorie d'emprunt après couverture éventuelle (12)	Capital restant dû au 01/01/N	Durée résiduelle (en années)	Type de taux (13)	Index (14)	Niveau de taux d'intérêt à la date de vote du budget (15)	Capital	Charges d'intérêt (16)	Intérêts perçus (le cas échéant) (17)	ICNE de l'exercice
163 Emprunts obligataires (Total)		**0,00**		**0,00**					**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
164 Emprunts auprès des établissements financiers (Total)		**0,00**		**7 356 868,02**					**810 569,47**	**171 936,67**	**0,00**	**36 196,06**
1641 Emprunts en euros (total)		0,00		7 356 868,02					810 569,47	171 936,67	0,00	36 196,06
102780896500020877601		0,00	A-1	261 664,37	12,83	F		0,648	19 354,90	1 700,82	0,00	138,08
102780896500020877602		0,00	A-1	278 266,30	22,92	F		0,848	11 005,60	2 365,26	0,00	192,94
2023 rénovation energetique peyrouse		0,00	A-1	350 000,00	24,83	F		3,421	9 106,08	11 637,36	0,00	1 049,17
26365902		0,00	A-1	335 957,13	9,58	F		1,300	32 533,56	4 209,28	0,00	347,39
3201/0022002		0,00	A-1	270 000,00	29,92	F		4,102	4 732,98	10 836,90	0,00	267,92
5234089/TN6158		0,00	A-1	189 442,28	13,75	F		3,252	10 900,85	6 156,87	0,00	1 450,65
A172002S		0,00	A-1	1 294 719,00	10,08	F		1,732	116 581,48	21 394,76	0,00	2 014,62
MIN210300		0,00	A-1	39 957,59	11,33	R	EURIBOR03M	1,464	3 215,57	833,10	0,00	0,00
MIN252745		0,00	A-1	542 199,03	11,58	R	E-LIBOR12M	2,439	43 511,37	10 982,81	0,00	33,25
MIN258695		0,00	A-1	371 293,97	5,25	R	EURIBOR03M	0,932	58 775,61	14 223,53	0,00	213,29
MON268600		0,00	A-1	475 465,95	1,25	R	E-LIBOR12M	4,680	231 934,71	22 622,67	0,00	8 666,67
MON269075		0,00	A-1	43 391,36	1,58	F		3,420	24 477,96	1 172,28	0,00	107,81
MON273396		0,00	A-1	54 543,60	1,92	F		2,750	26 898,21	1 224,15	0,00	63,35
MON273397		0,00	A-1	6 962,07	1,92	F		2,750	3 433,52	156,24	0,00	8,09
MON275687		0,00	A-1	11 122,87	2,67	F		2,540	3 955,48	245,04	0,00	15,17
MON275688		0,00	A-1	1 924,58	2,67	F		2,540	684,41	42,39	0,00	2,63
MON510987EUR		0,00	A-1	275 933,96	7,83	F		1,000	33 302,55	2 759,34	0,00	208,93
MON518872		0,00	A-1	231 866,59	9,00	F		1,240	25 066,68	2 758,59	0,00	641,08
MON521353EUR		0,00	A-1	199 800,00	9,17	R	E-LIBOR03M	0,820	21 600,00	2 891,95	0,00	68,31
MON527287RUR		0,00	A-1	439 024,03	10,67	F		1,000	38 880,10	4 244,74	0,00	333,45
MON537521EUR/0539171/001		0,00	A-1	433 333,34	12,58	F		0,964	33 333,33	4 185,28	0,00	1 594,62
MON543765EUR		0,00	A-1	550 000,00	24,00	F		3,429	22 000,00	19 054,75	0,00	18 143,84
N°3200/0022002		0,00	A-1	700 000,00	14,92	F		3,876	35 284,52	26 238,56	0,00	634,80
1643 Emprunts en devises (total)		0,00		0,00					0,00	0,00	0,00	0,00

Nature (Pour chaque ligne, indiquer le numéro de contrat)	Emprunts et dettes au 01/01/N											
						Taux d'intérêt			Annuité de l'exercice			
	Couverture ? O/N (11)	Montant couvert	Catégorie d'emprunt après couverture éventuelle (12)	Capital restant dû au 01/01/N	Durée résiduelle (en années)	Type de taux (13)	Index (14)	Niveau de taux d'intérêt à la date de vote du budget (15)	Capital	Charges d'intérêt (16)	Intérêts perçus (le cas échéant) (17)	ICNE de l'exercice
16441 Emprunts assortis d'une option de tirage sur ligne de trésorerie (total) (10)		0,00		0,00					0,00	0,00	0,00	0,00
165 Dépôts et cautionnements reçus (Total)		**0,00**		**0,00**					**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
167 Emprunts et dettes assortis de conditions particulières (Total)		**0,00**		**0,00**					**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
1671 Avances consolidées du Trésor (total)		0,00		0,00					0,00	0,00	0,00	0,00
1672 Emprunts sur comptes spéciaux (total)		0,00		0,00					0,00	0,00	0,00	0,00
1675 Dettes pour METP et PPP (total)		0,00		0,00					0,00	0,00	0,00	0,00
1676 Dettes envers locataires-acquéreurs (total)		0,00		0,00					0,00	0,00	0,00	0,00
1678 Autres emprunts et dettes (total)		0,00		0,00					0,00	0,00	0,00	0,00
168 Emprunts et dettes assimilés (Total)		**0,00**		**0,00**					**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
1681 Autres emprunts (total)		0,00		0,00					0,00	0,00	0,00	0,00
1682 Bons à moyen terme négociables (total)		0,00		0,00					0,00	0,00	0,00	0,00
1687 Autres dettes (total)		0,00		0,00					0,00	0,00	0,00	0,00
Total général		**0,00**		**7 356 868,02**					**810 569,47**	**171 936,67**	**0,00**	**36 196,06**

(10) S'agissant des emprunts assortis d'une ligne de trésorerie, il faut faire ressortir le remboursement du capital de la dette prévue pour l'exercice correspondant au véritable endettement.

(11) Si l'emprunt est soumis à couverture, il convient de compléter le tableau « détail des opérations de couverture ».

(12) Catégorie d'emprunt. Exemple A-1 (cf. la classification des emprunts suivant la typologie de la circulaire IOCB1015077C du 25 juin 2010 sur les produits financiers offerts aux collectivités territoriales).

(13) Type de taux d'intérêt après opérations de couverture : F : fixe ; V : variable simple ; C : complexe (c'est-à-dire un taux variable qui n'est pas seulement défini comme la simple addition d'un taux usuel de référence et d'une marge exprimée en point de pourcentage).

(14) Mentionner l'index en cours au 01/01/N après opérations de couverture.

(15) Taux après opérations de couverture éventuelles. Pour les emprunts à taux variable, indiquer le niveau à la date de vote du budget.

(16) Il s'agit des intérêts dus au titre du contrat initial et comptabilisés à l'article 66111 « Intérêts réglés à l'échéance » (intérêts décaissés) et intérêts éventuels dus au titre du contrat d'échange éventuel et comptabilisés à l'article 668.

(17) Indiquer les intérêts éventuellement reçus au titre du contrat d'échange éventuel et comptabilisés au 768.

IV – ANNEXES — IV

ANNEXES PATRIMONIALES – ETAT DE LA DETTE – REPARTITION DES EMPRUNTS PAR STRUCTURE DE TAUX — B1.3

B1.3 – REPARTITION DES EMPRUNTS PAR STRUCTURE DE TAUX (HORS A1)

Emprunts ventilés par structure de taux selon le risque le plus élevé (Pour chaque ligne, indiquer le numéro de contrat) (1)	Organisme prêteur ou chef de file	Nominal (2)	Capital restant dû au 01/01/N (3)	Type d'indices (4)	Durée du contrat	Dates des périodes bonifiées	Taux minimal (5)	Taux maximal (6)	Coût de sortie (7)	Taux maximal après couver-ture éventu-elle (8)	Niveau du taux à la date de vote du budget (9)	Intérêts à payer au cours de l'exercice (10)	Intérêts à percevoir au cours de l'exercice (le cas échéant) (11)	% par type de taux selon le capital restant dû
Echange de taux, taux variable simple plafonné (cap) ou encadré (tunnel) (A)														
TOTAL (A)		0,00	0,00						0,00			0,00	0,00	0,00
Barrière simple (B)														
TOTAL (B)		0,00	0,00						0,00			0,00	0,00	0,00
Option d'échange (C)														
TOTAL (C)		0,00	0,00						0,00			0,00	0,00	0,00
Multiplicateur jusqu'à 3 ou multiplicateur jusqu'à 5 capé (D)														
TOTAL (D)		0,00	0,00						0,00			0,00	0,00	0,00
Multiplicateur jusqu'à 5 (E)														
TOTAL (E)		0,00	0,00						0,00			0,00	0,00	0,00
Autres types de structures (F)														
TOTAL (F)		0,00	0,00						0,00			0,00	0,00	0,00
TOTAL GENERAL		0,00	0,00						0,00			0,00	0,00	0,00

(1) Répartir les emprunts selon le type de structure de taux (de A à F selon la classification de la charte de bonne conduite) en fonction du risque le plus élevé à courir sur toute la durée de vie du contrat de prêt et après opérations de couverture éventuelles.

(2) Nominal : montant emprunté à l'origine. En cas de couverture partielle d'un emprunt, indiquer séparément sur deux lignes la part du nominal couvert et la part non couverte.

(3) En cas de couverture partielle d'un emprunt, indiquer séparément sur deux lignes la part du capital restant dû couvert et la part non couverte.

(4) Indiquer la classification de l'indice sous-jacent suivant la typologie de la circulaire du 25 juin 2010 sur les produits financiers (de 1 à 6). 1 : Indice zone euro / 2 : Indices inflation française ou zone euro ou écart entre ces indices / 3 : Ecart indice zone euro / 4 : Indices hors zone euro ou écart d'indices dont l'un est hors zone euro / 5 : écarts d'indices hors zone euro / 6 : autres indices.

(5) Taux hors opération de couverture. Indiquer le montant, l'index ou la formule correspondant au taux minimal du contrat de prêt sur toute la durée du contrat.

(6) Taux hors opération de couverture. Indiquer le montant, l'index ou la formule correspondant au taux maximal du contrat de prêt sur toute la durée du contrat.

(7) Coût de sortie : indiquer le montant de l'indemnité contractuelle de remboursement définitif de l'emprunt au 01/01/N ou le cas échéant, à la prochaine date d'échéance.

(8) Montant, index ou formule.

(9) Indiquer le niveau de taux après opérations de couverture éventuelles. Pour les emprunts à taux variables, indiquer le niveau du taux à la date de vote du budget.

(10) Indiquer les intérêts à payer au titre du contrat initial et comptabilisés à l'article 66111 et des intérêts éventuels à payer au titre du contrat d'échange et comptabilisés à l'article 668.

(11) Indiquer les intérêts à percevoir au titre du contrat d'échange et comptabilisés au 768.

IV – ANNEXES	IV
ANNEXES PATRIMONIALES – ETAT DE LA DETTE – TYPOLOGIE DE LA REPARTITION DE L'ENCOURS	B1.4

B1.4 – TYPOLOGIE DE LA REPARTITION DE L'ENCOURS (1)

Structure / Indices sous-jacents		(1) Indices zone euro	(2) Indices inflation française ou zone euro ou écart entre ces indices	(3) Ecarts d'indices zone euro	(4) Indices hors zone euro et écarts d'indices dont l'un est un indice hors zone euro	(5) Ecarts d'indices hors zone euro	(6) Autres indices
(A) Taux fixe simple. Taux variable simple. Echange de taux fixe contre taux variable ou inversement. Echange de taux structuré contre taux variable ou taux fixe (sens unique). Taux variable simple plafonné (*cap*) ou encadré (*tunnel*)	Nombre de produits	23	0	0	0	0	
	% de l'encours	100,01	0,00	0,00	0,00	0,00	
	Montant en euros	7 356 868,02	0,00	0,00	0,00	0,00	
(B) Barrière simple. Pas d'effet de levier	Nombre de produits	0	0	0	0	0	
	% de l'encours	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
	Montant en euros	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
(C) Option d'échange (*swaption*)	Nombre de produits	0	0	0	0	0	
	% de l'encours	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
	Montant en euros	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
(D) Multiplicateur jusqu'à 3 ; multiplicateur jusqu'à 5 capé	Nombre de produits	0	0	0	0	0	
	% de l'encours	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
	Montant en euros	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
(E) Multiplicateur jusqu'à 5	Nombre de produits	0	0	0	0	0	
	% de l'encours	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
	Montant en euros	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
(F) Autres types de structures	Nombre de produits						0
	% de l'encours						0,00
	Montant en euros						0,00

(1) Cette annexe retrace le stock de dette au 01/01/N après opérations de couverture éventuelles.

IV – ANNEXES

ANNEXES PATRIMONIALES – ETAT DE LA DETTE – DETAIL DES OPERATIONS DE COUVERTURE

IV

B1.5

B1.5 – DETAIL DES OPERATIONS DE COUVERTURE (1)

Instruments de couverture (Pour chaque ligne, indiquer le numéro de contrat)	Emprunt couvert			Instrument de couverture								Primes éventuelles	
	Référence de l'emprunt couvert	Capital restant dû au 01/01/N	Date de fin du contrat	Organisme co-contractant	Type de couverture (3)	Nature de la couverture (change ou taux)	Notionnel de l'instrument de couverture	Date de début du contrat	Date de fin du contrat	Périodicité de règlement des intérêts (4)	Montant des commissions diverses	Primes payées pour l'achat d'option	Primes reçues pour la vente d'option
Taux fixe (total)		0,00					0,00				0,00	0,00	0,00
Taux variable simple (total)		0,00					0,00				0,00	0,00	0,00
Taux complexe (total) (2)		0,00					0,00				0,00	0,00	0,00
Total		0,00					0,00				0,00	0,00	0,00

(1) Si un instrument couvre plusieurs emprunts, distinguer une ligne par emprunt couvert.

(2) Il s'agit d'un taux variable qui n'est pas défini comme la simple addition d'un taux usuel de référence et d'une marge exprimée en point de pourcentage.

(3) Indiquer s'il s'agit d'un *swap*, d'une option (*cap*, *floor*, *tunnel*, *swaption*).

(4) Indiquer la périodicité de règlement des intérêts : A : annuelle, M : mensuelle, B : bimestrielle, S : semestrielle, T : trimestrielle, X : autre.

IV – ANNEXES	IV
ANNEXES PATRIMONIALES – ETAT DE LA DETTE – DETAIL DES OPERATIONS DE COUVERTURE	B1.5

B1.5 – DETAIL DES OPERATIONS DE COUVERTURE (1) (suite)

Instruments de couverture (Pour chaque ligne, indiquer le numéro de contrat)	Effet de l'instrument de couverture								
	Référence de l'emprunt couvert	Taux payé		Taux reçu (7)		Charges et produits constatés depuis l'origine du contrat		Catégorie d'emprunt (8)	
		Index (5)	Niveau de taux (6)	Index	Niveau de taux	Charges c/668	Produits c/768	Avant opération de couverture	Après opération de couverture
Taux fixe (total)						0,00	0,00		
Taux variable simple (total)						0,00	0,00		
Taux complexe (total) (2)						0,00	0,00		
Total						0,00	0,00		

(5) Indiquer l'index utilisé ou la formule de taux.

(6) Pour les emprunts à taux variable, indiquer le niveau à la date de vote du budget.

(7) A compléter si l'instrument de couverture est un *swap*.

(8) Catégorie d'emprunt. Exemple A-1 (cf. la classification des emprunts suivant la typologie de la circulaire IOCB1015077C du 25 juin 2010 sur les produits financiers offerts aux collectivités territoriales).

IV – ANNEXES	IV
ANNEXES PATRIMONIALES – ETAT DE LA DETTE – DETTE POUR FINANCER L'EMPRUNT D'UN AUTRE ORGANISME	B1.6

B1.6 – DETTE POUR FINANCER L'EMPRUNT D'UN AUTRE ORGANISME (1)

REPARTITION PAR PRÊTEUR	Dette en capital à l'origine (2)	Dette en capital au 01/01/N	Annuité à payer au cours de l'exercice	Dont	
				Intérêts (3)	Capital
TOTAL	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Auprès des organismes de droit privé	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Auprès des organismes de droit public	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Dette provenant d'émissions obligataires (ex : émissions publiques ou privées)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

(1) Il s'agit des cas où une collectivité ou un établissement public accepte de prendre en charge l'emprunt au profit d'un autre organisme sans qu'il y ait pour autant transfert du contrat.
(2) La dette en capital à l'origine correspond à la part de dette prise en charge par la collectivité.
(3) Il s'agit des intérêts dus au titre du contrat initial et comptabilisés à l'article 66111 et des intérêts éventuels dus au titre du contrat d'échange et comptabilisés à l'article 668.

IV – ANNEXES	IV
ANNEXES PATRIMONIALES – ETAT DE LA DETTE – AUTRES DETTES	B1.7

B1.7 – AUTRES DETTES

(Issues des engagements juridiques pris autres que ceux destinés à financer la prise en charge d'un emprunt)

LIBELLES	Montant initial de la dette	Dépenses de l'exercice	Dette restante

IV – ANNEXES — IV

ANNEXES PATRIMONIALES – METHODES UTILISEES POUR LES AMORTISSEMENTS — B2

METHODES UTILISEES POUR LES AMORTISSEMENTS

Procédure d'amortissement (linéaire, dégressif, variable)	CHOIX DE L'ASSEMBLEE		Délibération du
	Biens de faible valeur- Seuil unitaire en deçà duquel les immobilisations de peu de valeur s'amortissent sur un an : 1000.00 €		08-06-2023
	Catégories de biens amortis	**Durée (en années)**	
L	Appareils de levage ascenceurs	25	08/06/2023
L	Attribution de compensation d'investissement	15	08/06/2023
L	Autres agencements et aménagement de terrains	20	08/06/2023
L	Autres constructions	15	08/06/2023
L	Autres immobilisations incorporelles	10	08/06/2023
L	Camions et véhicules industriels	10	08/06/2023
L	Camions et véhicules industriels d'occasion	5	08/06/2023
L	Equipement cimetiere	30	08/06/2023
L	Equipement de cuisine	15	08/06/2023
L	Equipement sportif	15	08/06/2023
L	Equipements de garages et ateliers	10	08/06/2023
L	Frais de recherche et developpement	5	08/06/2023
L	Frais d'études non suivis de réalisation	5	08/06/2023
L	Frais d'insertion non suivis de réalisation	5	08/06/2023
L	Frais liés à la réalisation de doc urbanisme + cadastre	5	08/06/2023
L	Installations de voirie	20	08/06/2023
L	Installations et appareils de chauffage	15	08/06/2023
L	Livres/CD/DVD	5	08/06/2023
L	Materiel de téléphonie	5	08/06/2023
L	Materiels classiques	10	08/06/2023
L	Materiels et outillages de voirie	10	08/06/2023
L	Plantations, arbres, arbustes	15	08/06/2023
L	Subvention d'équipement	5	08/06/2023
L	Subvention d'équipement	30	08/06/2023
L	Subvention d'équipement	15	08/06/2023
L	Véhicules legers	7	08/06/2023
L	Véhicules legers d'occasion	5	08/06/2023
L	2051 Concessions et droits similaires	2	08/06/2023
L	2135 Inst. générales, agencements et aménagements des constru	15	08/06/2023
L	2158 - Autres installations techniques	25	08/06/2023
L	2158 - Materiels et outillages techniques	6	08/06/2023

Procédure d'amortissement (linéaire, dégressif, variable)	CHOIX DE L'ASSEMBLEE		Délibération du
L	21831 - Materiels de bureau	5	08/06/2023
L	21838 - Materiels de bureau	5	08/06/2023
L	21841 - Mobiliers	15	08/06/2023
L	218418 - Mobliers	15	08/06/2023

IV – ANNEXES — IV

ANNEXES PATRIMONIALES – ETAT DES PROVISIONS CONSTITUEES AU 01/01/N — B3.1

PROVISIONS CONSTITUEES AU 01/01/N

Nature de la provision	Montant de la provision de l'exercice (1) A	Date de constitution de la provision	Montant des provisions constituées au 01/01/N B	Montant total des provisions constituées C = A + B	Montant des reprises de l'exercice D	SOLDE E = C - D
PROVISIONS SEMI-BUDGETAIRES (2)						
Provisions pour risques et charges (3)	**0,00**		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
Provisions pour litiges	**0,00**		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
Provisions pour pertes de change	**0,00**		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
Provisions pour gros entretiens ou grandes révisions	**0,00**		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
Provisions pour garanties d'emprunt	**0,00**		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
Autres provisions pour risques	**0,00**		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
Dépréciations (3)	**0,00**		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
- des immobilisations	**0,00**		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
- des stocks et encours	**0,00**		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
- des comptes de tiers	**0,00**		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
- des comptes financiers	**0,00**		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
Total des provisions semi-budgétaires	**0,00**		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
PROVISIONS BUDGETAIRES (2)						
Provisions pour risques et charges (3)	**1 000,00**		**0,00**	**1 000,00**	**0,00**	**1 000,00**
Provisions pour litiges	**0,00**		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
Provisions pour pertes de change	**0,00**		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
Provisions pour gros entretiens ou grandes révisions	**0,00**		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
Provisions pour garanties d'emprunt	**0,00**		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
Autres provisions pour risques	**1 000,00**		**0,00**	**1 000,00**	**0,00**	**1 000,00**
Contencieux	1 000,00	26/02/2024	0,00	1 000,00	0,00	1 000,00
Dépréciations (3)	**3 000,00**		**0,00**	**3 000,00**	**0,00**	**3 000,00**
- des immobilisations	**0,00**		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
- des stocks et encours	**0,00**		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
- des comptes de tiers	**3 000,00**		**0,00**	**3 000,00**	**0,00**	**3 000,00**
Creances irrecouvrables	3 000,00	26/02/2024	0,00	3 000,00	0,00	3 000,00
- des comptes financiers	**0,00**		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**

Nature de la provision	Montant de la provision de l'exercice (1) A	Date de constitution de la provision	Montant des provisions constituées au 01/01/N B	Montant total des provisions constituées C = A + B	Montant des reprises de l'exercice D	SOLDE E = C - D
Total des provisions budgétaires	**4 000,00**		**0,00**	**4 000,00**	**0,00**	**4 000,00**
TOTAL PROVISIONS	**4 000,00**		**0,00**	**4 000,00**	**0,00**	**4 000,00**

(1) Provision nouvelle ou abondement d'une provision déjà constituée.

(2) A renseigner selon que la collectivité applique le régime des provisions semi-budgétaires ou budgétaires, conformément aux dispositions législatives et réglementaires afférentes.

(3) Indiquer l'objet de la provision (exemples : provision pour litiges au titre du procès, provisions pour dépréciation des immobilisations de l'équipement).

IV – ANNEXES	IV
ANNEXES PATRIMONIALES – ETALEMENT DES PROVISIONS	B3.2

B3.2 – ETALEMENT DES PROVISIONS (1)

Nature de la provision	Objet	Montant total de la provision à constituer	Durée	Montant des provisions constituées au 01/01/N	Provision constituée au titre de l'exercice	Montant restant à provisionner

(1) Il s'agit des provisions figurant dans le tableau précédent « Etat des provisions » qui font l'objet d'un étalement, conformément aux dispositions législatives et réglementaires applicables à la collectivité.

IV – ANNEXES	IV
ANNEXES PATRIMONIALES – ETAT DES CHARGES TRANSFEREES	B4

ETAT DES CHARGES TRANSFEREES

Exercice	Nature de la dépense transférée	Durée de l'étalement (en mois)	Date de la délibération	Montant de la dépense transférée au compte 481 (I)	Montant amorti au titre des exercices précédents (II)	Montant de la dotation aux amortissements de l'exercice (c/6812) (III)	Solde (1)
TOTAL				**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**

(1) Correspond au montant de la charge restant à amortir = I – (II + III).

Exercice	Nature de la dépense transférée	Durée de l'étalement (en mois)	Date de la délibération	Montant de la dépense transférée au compte 481 (I)	Montant amorti au titre des exercices précédents (II)	Montant de la dotation aux amortissements de l'exercice (c/6862) (III)	Solde (1)
TOTAL				**115 749,40**	**34 725,00**	**11 575,00**	**69 449,40**
2021	Pénalités de renégociation de la dette	120	15/12/2021	115 749,40	34 725,00	11 575,00	69 449,40

(1) Correspond au montant de la charge restant à amortir = I – (II + III).

IV – ANNEXES	IV
ANNEXES PATRIMONIALES – DETAIL DES OPERATIONS POUR COMPTE DE TIERS	B5

CHAPITRE D'OPERATIONS POUR COMPTE DE TIERS (Détail) (1)

N° opération : 45802 — **Intitulé de l'opération : Village des Solidarités Conseil départementale** — **Date de la délibération :**

	Pour mémoire réalisations cumulées au 01/01/N (2)	RAR N-1 (3)	Nouveaux crédits votés	Total (4)
DEPENSES (a)	**80 568,23**	**0,00**	**72 000,00**	**72 000,00**
458102 Dépenses nouvelles (5)	19 047,49	0,00	0,00	0,00
040 *Travaux réalisés par le personnel du mandataire (contrepartie 791)*	0,00	0,00	0,00	0,00
041 *Opérations d'ordre à l'intérieur de la section*	61 520,74	0,00	72 000,00	72 000,00
Annulations sur dépenses (c) (6)	0,00	0,00	0,00	0,00
Dépenses nettes (a – c)	**80 568,23**	**0,00**	**72 000,00**	**72 000,00**
RECETTES (b)	**80 568,23**	**0,00**	**40 000,00**	**40 000,00**
Financement par le mandant et par d'autres tiers (7)	0,00	0,00	0,00	0,00
040 *Financement par le mandataire (contrepartie 6742)*	80 568,23	0,00	40 000,00	40 000,00
041 *Financement par emprunt à la charge du tiers (contrepartie 2763)*	0,00	0,00	0,00	0,00
Annulations sur recettes (d) (6)	0,00	0,00	0,00	0,00
Recettes nettes (b - d)	**80 568,23**	**0,00**	**40 000,00**	**40 000,00**

N° opération : 45803 — **Intitulé de l'opération : Refacturation NM** — **Date de la délibération :**

	Pour mémoire réalisations cumulées au 01/01/N (2)	RAR N-1 (3)	Nouveaux crédits votés	Total (4)
DEPENSES (a)	**0,00**	**0,00**	**30 000,00**	**30 000,00**
458103 Dépenses nouvelles (5)	0,00	0,00	30 000,00	30 000,00
040 *Travaux réalisés par le personnel du mandataire (contrepartie 791)*	0,00	0,00	0,00	0,00
041 *Opérations d'ordre à l'intérieur de la section*	0,00	0,00	0,00	0,00
Annulations sur dépenses (c) (6)	0,00	0,00	0,00	0,00
Dépenses nettes (a – c)	**0,00**	**0,00**	**30 000,00**	**30 000,00**
RECETTES (b)	**0,00**	**0,00**	**30 000,00**	**30 000,00**
458203 Financement par le mandant et par d'autres tiers (7)	0,00	0,00	30 000,00	30 000,00
040 *Financement par le mandataire (contrepartie 6742)*	0,00	0,00	0,00	0,00
041 *Financement par emprunt à la charge du tiers (contrepartie 2763)*	0,00	0,00	0,00	0,00
Annulations sur recettes (d) (6)	0,00	0,00	0,00	0,00
Recettes nettes (b - d)	**0,00**	**0,00**	**30 000,00**	**30 000,00**

(1) Ouvrir un cadre par opération pour compte de tiers.

(2) Ensemble des réalisations connues (hors restes à réaliser).

(3) A remplir uniquement en cas de reprise des résultats de l'exercice précédent, soit après le vote du compte administratif, soit en cas de reprise anticipée des résultats.

(4) Total = Restes à réaliser N-1 + Nouveaux crédits votés.

(5) Inscrire le chapitre et la nature des travaux.

(6) Le chapitre 45 doit être détaillé conformément au plan de comptes, tant en dépenses qu'en recettes.

(7) Indiquer le chapitre.

IV – ANNEXES	IV
ANNEXES PATRIMONIALES – ETAT DES PRETS	B6

Prêts (compte 274)

Bénéficiaires	Date de la délibération	Encours restant dû au 01/01/N	Montant de l'annuité à recouvrer		ICNE de l'exercice
			Capital	Intérêts	
Assortis d'intérêts (total)		0,00	0,00	0,00	0,00
Non assortis d'intérêts (total)		0,00	0,00		

IV – ANNEXES	IV
ANNEXES PATRIMONIALES – ENGAGEMENTS HORS BILAN	B7.1

ETAT SYNTHETIQUE DES ENGAGEMENTS DONNES

Article		Dette en capital à l'origine	Dette en capital au 01/01/N	Annuité à verser au cours de l'exercice
8015	**Emprunts garantis (1)**	2 835 089,74	1 807 909,20	
8016	**Contrats de crédit-bail (2)**	25 369,97	8 315,33	7 267,32
8017	**Subvention à verser en annuité (3)**	0,00	0,00	0,00
8018	**Autres engagements donnés**			
	Marchés de partenariat (4)		0,00	0,00
	Au profit d'organismes publics (3)	0,00	0,00	0,00
	Au profit d'organismes privés (3)	0,00	0,00	0,00
	Dans le cadre d'une délégation de service public (3)	0,00	0,00	0,00
	Engagements liés à des opérations d'urbanisme et d'aménagement (3)	0,00	0,00	0,00

(1) A compléter depuis l'état des emprunts garantis.

(2) A compléter depuis l'état des contrats de crédit-bail.

(3) A compléter depuis l'état des autres engagements données.

(4) A compléter depuis l'état des marchés de partenariat.

IV – ANNEXES	IV
ANNEXES PATRIMONIALES – ENGAGEMENTS HORS BILAN	B7.2

ETAT SYNTHETIQUE DES ENGAGEMENTS RECUS (1)

Article		Créance en capital à l'origine	Créance en capital au 01/01/N	Annuité à recevoir au cours de l'exercice
8026	**Redevance de crédit-bail à recevoir (crédit-bail immobilier)**	0,00	0,00	0,00
8027	**Subvention à recevoir par annuité**	0,00	0,00	0,00
8028	**Autres engagements reçus**			
	Recette grevée d'affectation spéciale (2)		0,00	
	Engagements reçus des entreprises	0,00	0,00	0,00
	A l'exception de ceux reçus des entreprises	0,00	0,00	0,00

(1) A remplir depuis l'état relatif aux autres engagements reçus.

(2) A remplir depuis l'état relatif aux recettes grevées d'affectation spéciale. Le montant de la créance en capital au 01/01/N correspond au reste à employer au 01/01/N, l'annuité à recevoir au cours de l'exercice correspond au solde entre les restes à employer au 01/01/N et les restes à employer au 31/12/N.

IV – ANNEXES

IV

ANNEXES PATRIMONIALES – ENGAGEMENTS HORS BILAN

B7.3

ETAT DES EMPRUNTS GARANTIS

Désignation du bénéficiaire	Année de mobilisation et profil d'amortissement de l'emprunt (1)		Objet de l'emprunt garanti	Organisme prêteur ou chef de file	Montant initial	Capital restant dû au 01/01/N	Durée résiduelle	Périodicité des remboursements (2)	Taux initial			Taux à la date de vote du budget (6)			Catégorie d'emprunt (7)	Indices ou devises pouvant modifier l'emprunt	Annuité garantie au cours de l'exercice	
	Année	Profil							Taux (3)	Index (4)	Taux actuariel (5)	Taux (3)	Index (4)	Niveau de taux			En intérêts (8)	En capital
Total des emprunts contractés par des collectivités ou des EP (hors logements sociaux)					**0,00**	**0,00**											**0,00**	**0,00**
Total des emprunts autres que ceux contractés par des collectivités ou des EP (hors logements sociaux)					**2 580 239,46**	**1 691 136,77**											**41 401,23**	**78 967,79**
PUBLIC. DEPART H.L.M. DU GARD	2000	X Echéance progressive	OPDHLM du GARD 16 LGT TOURMALINE	C.D.C. MINJOZ	502 334,76	214 086,29	8,67	A	F		4,300	F		4,300	-		9 205,71	19 982,33
UN TOIT POUR TOUS	2010	X Echéance constante	H.L.M. UN TOIT POUR TOUS	C.D.C. MINJOZ	250 443,74	77 438,14	4,33	A	F		2,450	F		2,450	-		1 897,23	14 747,10
UN TOIT POUR TOUS	2013	X Echéance constante	Pret locatif à usage social (parvis des arenes)	C.D.C. MINJOZ	513 601,16	425 958,89	29,33	A	F		2,350	F		2,350	-		10 010,03	9 936,44
UN TOIT POUR TOUS	2013	X Echéance constante	Pret locatif à usage social (parvis des arenes)	C.D.C. MINJOZ	80 596,37	70 992,95	39,33	A	F		2,350	F		2,350	-		1 668,33	1 088,79
UN TOIT POUR TOUS	2013	X Echéance constante	Plus construction démolition (parvis des arenes)	C.D.C. MINJOZ	320 763,55	266 027,63	29,33	A	F		2,350	F		2,350	-		6 251,65	6 205,68
UN TOIT POUR TOUS	2013	X Echéance constante	Plus construction démolition (parvis des arenes)	C.D.C. MINJOZ	53 652,51	47 259,55	39,33	A	F		2,350	F		2,350	-		1 110,60	724,80
UN TOIT POUR TOUS	2010	X Echéance constante	Un toit pour tous	C.D.C. MINJOZ	23 017,75	7 161,13	4,33	A	F		2,550	F		2,550	-		182,61	1 361,02
UN TOIT POUR TOUS	2010	X Echéance constante	HLM un toit pour tous	C.D.C. MINJOZ	149 814,97	46 323,29	4,17	A	F		2,450	F		2,450	-		1 134,92	8 821,69

Désignation du bénéficiaire	Année de mobilisation et profil d'amortissement de l'emprunt (1)		Objet de l'emprunt garanti	Organisme prêteur ou chef de file	Montant initial	Capital restant dû au 01/01/N	Durée résiduelle	Périodicité des remboursements (2)	Taux initial			Taux à la date de vote du budget (6)			Catégorie d'emprunt (7)	Indices ou devises pouvant modifier l'emprunt	Annuité garantie au cours de l'exercice	
	Année	Profil							Taux (3)	Index (4)	Taux actuariel (5)	Taux (3)	Index (4)	Niveau de taux			En intérêts (8)	En capital
UN TOIT POUR TOUS	2013	X Echéance constante	Pret locatif social préfinance	C.D.C. MINJOZ	12 849,25	11 318,20	39,33	A	F		2,350	F		2,350	-		265,98	173,58
UN TOIT POUR TOUS	2010	X Echéance constante	HLM un toit pour tous	C.D.C. MINJOZ	49 022,67	14 327,34	3,00	A	F		3,620	F		3,620	-		518,65	3 393,09
UN TOIT POUR TOUS	2013	X Echéance constante	Pret locatif social préfinance (parvis des arenes)	C.D.C. MINJOZ	101 565,48	84 082,41	29,33	A	F		2,300	F		2,300	-		1 933,90	1 977,00
UN TOIT POUR TOUS	2013	X Echéance constante	Pret locatif aide intégration (parvis des arenes)	C.D.C. MINJOZ	362 815,98	291 853,77	29,33	A	F		1,550	F		1,550	-		4 523,73	7 715,13
UN TOIT POUR TOUS	2013	X Echéance constante	Pret locatif aide intégration (parvis des arenes)	C.D.C. MINJOZ	66 900,05	57 291,98	39,33	A	F		1,550	F		1,550	-		888,03	1 044,60
UN TOIT POUR TOUS	2013	X Echéance constante	Pret locatif social préfinance	C.D.C. MINJOZ	92 861,22	77 015,20	29,33	A	F		2,350	F		2,350	-		1 809,86	1 796,54
Total des emprunts contractés pour des opérations de logement social					**254 850,28**	**116 772,43**											**3 682,24**	**9 422,45**
Fonciere d habitat et humanism	2013	C	Fonciere habitat et humanisme	C.D.C. MINJOZ	36 650,00	27 487,50	29,42	A	F		1,050	F		1,050	-		289,41	916,25
PUBLIC. DEPART H.L.M. DU GARD	2000	X Echéance progressive	OPDHLM du GARD 7 LGTS TOURMALINE	C.D.C. MINJOZ	218 200,28	89 284,93	8,67	A	F		3,800	F		3,800	-		3 392,83	8 506,20
TOTAL GENERAL					**2 835 089,74**	**1 807 909,20**											**45 083,47**	**88 390,24**

(1) Indiquer C pour amortissement constant, P pour amortissement progressif, F pour in fine, X pour autres (à préciser).

(2) Indiquer la périodicité des remboursements A : annuelle ; B : bimestrielle ; T : trimestrielle ; X : autre.

(3) Type de taux d'intérêt : F : fixe ; V : variable simple ; C : complexe ; R : préfixé (c'est-à-dire un taux variable qui n'est pas seulement défini comme la simple addition d'un taux usuel de référence et d'une marge exprimée en point de pourcentage).

(4) Indiquer le type d'index (ex. EURIBOR 3 mois …).

(5) Taux annuel, tous frais compris.

(6) Taux hors opération de couverture. Pour les emprunts à taux variable, indiquer le niveau à la date de vote du budget.

(7) Catégorie d'emprunt hors opération de couverture. Exemple A-1 (cf. la classification des emprunts suivant la typologie de la circulaire IOCB1015077C du 25 juin 2010 sur les produits financiers offerts aux collectivités territoriales).

(8) Il s'agit des intérêts dus au titre du contrat initial et comptabilisés à l'article 66111 « Intérêts réglés à l'échéance » (intérêts décaissés).

IV – ANNEXES	IV
ANNEXES PATRIMONIALES – ENGAGEMENTS HORS BILAN	B7.4

CALCUL DU RATIO D'ENDETTEMENT RELATIF AUX GARANTIES D'EMPRUNT

Calcul du ratio (1)	Valeur en euros	
Total des annuités déjà garanties à échoir dans l'exercice (2)	A	133 473,71
Total des premières annuités entières des nouvelles garanties de l'exercice (2)	B	0,00
Annuité nette de la dette de l'exercice (3)	C	982 506,14
Provisions pour garanties d'emprunts	D	0,00
Total des annuités d'emprunts garantis de l'exercice	**I = A + B + C - D**	**1 115 979,85**
Recettes réelles de fonctionnement	**II**	**10 606 509,00**

Part des garanties d'emprunt accordées au titre de l'exercice en % (4)	**I / II**	**10,52**

(1) Ratio défini aux articles L. 4253-1 ou L. 3231-4 ou L. 2252-1 du CGCT, conformément aux dispositions législatives applicables à la collectivité.

(2) Hors opérations visées par l'article L. 4253-2 ou L. 3231-4-4 ou L. 2252-2 du CGCT, conformément aux dispositions législatives applicables à la collectivité.

(3) Cf. définition de l'article D. 1511-30 du CGCT.

(4) Les garanties d'emprunt accordées au titre d'un exercice ne doivent pas représenter plus de 50 % des recettes réelles de fonctionnement de ce même exercice.

IV – ANNEXES	IV
ANNEXES PATRIMONIALES – ENGAGEMENTS HORS BILAN	B7.5

ETAT DES CONTRATS DE CREDIT-BAIL RESTANT A COURIR (MOBILIER ET IMMOBILIER)

Type et nature du bien ayant fait l'objet du contrat	Exer- cice d'ori- gine du con- trat	Désignation du crédit bailleur	Durée du contrat (en mois)	Montant de la redevance de l'exercice	Montant de la redevance sur la totalité du contrat	Montant des redevances restant à courir					
						N+1	N+2	N+3	N+4	Cumul restant (exercice N+5 et suivants)	Total (1)
Crédits-bails mobiliers					**25 369,97**	**4 747,32**	**3 568,01**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**8 315,33**
6 photocopieurs (2 maries- 1 Facs - 2 ST - 1 médiathèque)	2019	BNP PARIBAS LEASE GROUP	5	2 520,00	7 560,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Photocopieur maternelle de marcieu	2020	CM CIC LEASINGS SOLUTIONS	5	1 045,00	3 396,25	1 045,00	261,25	0,00	0,00	0,00	1 306,25
Photocopieurs (Police + Elus)	2020	CM CIC LEASINGS SOLUTIONS	5	964,80	3 618,00	964,80	723,60	0,00	0,00	0,00	1 688,40
Photocopieur urbanisme	2021	CM CIC LEASINGS SOLUTIONS	5	648,00	2 592,00	648,00	648,00	0,00	0,00	0,00	1 296,00
Photocopieur CPE	2021	CM CIC LEASINGS SOLUTIONS	5	308,72	1 080,52	308,72	154,36	0,00	0,00	0,00	463,08
Photocopieur Elémentaire peyrouse	2021	CM CIC LEASINGS SOLUTIONS	5	1 780,80	7 123,20	1 780,80	1 780,80	0,00	0,00	0,00	3 561,60
Crédits-bails immobiliers				**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
Total				**7 267,32**	**25 369,97**	**4 747,32**	**3 568,01**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**8 315,33**

(1) Total = (N+1, N+2, N+3, N+4) + cumul restant.

IV – ANNEXES	IV
ANNEXES PATRIMONIALES – ENGAGEMENTS HORS BILAN	B7.6

ETAT DES MARCHES DE PARTENARIAT

Libellé du contrat	Année de signature du marché	Organismes cocontractants	Nature des prestations prévues par le marché	Durée du marché (en mois)	Date fin de marché	Date mise en service équipement	Montant total prévu au titre du marché (TTC)	Annuité versée sur l'exercice	Montant de la rémunération du cocontractant restant à verser pour la durée restante du marché de partenariat (3)				
									Part investissement		Part fonctionnement II	Part financement III	TOTAL I + II + III
									Part totale (4)	Dont part nette (5) I			
Marchés de partenariat (1)													
SOUS-TOTAL							0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Marchés globaux de performance énergétiques avec tiers de financement (2)													
SOUS-TOTAL							0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTAL							**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**

(1) Article L. 1112-1 du Code de la commande publique

(2) Article 1er de la loi n° 2023-222 du 30 mars 2023

(3) Montant de la rémunération restant à verser au 01/01/N

(4) Montant total de la rémunération relative à l'investissement restant à verser au 01/01/N

(5) Montant inscrit à la colonne précédente déduction faite des participations d'autres collectivités publiques.

IV – ANNEXES	IV
ANNEXES PATRIMONIALES – ENGAGEMENTS HORS BILAN	B7.7

ETAT DES RECETTES GREVEES D'UNE AFFECTATION SPECIALE

Tableau récapitulatif des recettes grevées d'une affectation spéciale

Libellé (1)	Restes à employer au 01/01/N	Montant recettes	Montant dépenses	Restes à employer au 31/12/N
Total	0,00	0,00	0,00	0,00

(1) Par exemple, taxe d'aménagement, taxe de séjour, FEDER, dons et legs grevés d'une affectation, toutes recettes grevées d'une affectation spéciale et non ventilables ou recettes ventilables mais pour lesquelles la collectivité souhaite un niveau de détail plus fin que dans la présentation croisée.

(2) Ouvrir un tableau par recette grevée d'une affectation spéciale et reproduire le tableau autant de fois que nécessaire pour décrire l'ensemble des recettes grevées d'une affectation spéciale.

(3) Reste à employer au 31/12/N = reste à employer au 01/01/N + total recettes de l'exercice – total dépenses de l'exercice.

IV – ANNEXES	IV
ANNEXES PATRIMONIALES – ENGAGEMENTS HORS BILAN	B7.8

ETAT DES AUTRES ENGAGEMENTS DONNES

Année d'origine	Nature de l'engagement	Organisme bénéficiaire	Durée en années	Périodicité	Dette en capital à l'origine	Dette en capital au 1/1/N	Annuité à verser au cours de l'exercice
TOTAL					0,00	0,00	0,00
8017 Subventions à verser en annuités					0,00	0,00	0,00
8018 Autres engagements donnés					0,00	0,00	0,00
Au profit d'organismes publics					0,00	0,00	0,00
Au profit d'organismes privés (1)					0,00	0,00	0,00
Engagements liés à des délégations de service public					0,00	0,00	0,00
Engagements liés à des opérations d'urbanisme et d'aménagement					0,00	0,00	0,00

(1) Concernant les garanties accordées à l'Agence France Locale (Article L.1611-3-2 du CGCT) :

- l' « Organisme bénéficiaire » de la garantie est toute personne titulaire d'un « titre éligible » émis ou créé par l'Agence France Locale ;
- la rubrique « Périodicité » n'est pas remplie car la garantie n'a pas de périodicité. La garantie est d'une durée totale indiquée à la colonne qui précède ;
- la colonne « Dette en capital à l'origine » correspond au montant total de la garantie accordée aux titulaires d'un titre éligible ;
- la colonne « Dette en capital au 1/1/N » correspond au montant résiduel de la garantie au 1/1/N ;
- la colonne « Annuité à verser au cours de l'exercice » n'est pas remplie car l'octroi de la garantie n'implique pas que des versements annuels aient lieu. Des versements ne seront effectués qu'en cas d'appel de la garantie.

IV – ANNEXES	IV
ANNEXES PATRIMONIALES – ENGAGEMENTS HORS BILAN	B7.9

ETAT DES AUTRES ENGAGEMENTS RECUS

Année d'origine	Nature de l'engagement	Organisme émetteur	Durée en années	Périodicité	Créance en capital à l'origine	Créance en capital au 01/01/N	Annuité à recevoir au cours de l'exercice
TOTAL					0,00	0,00	0,00
8026 Redevance de crédit-bail restant à recevoir (crédit-bail immobilier)					0,00	0,00	0,00
8027 Subventions à recevoir par annuités (annuités restant à recevoir)					0,00	0,00	0,00
8028 Autres engagements reçus					0,00	0,00	0,00
A l'exception de ceux reçus des entreprises					0,00	0,00	0,00
Engagements reçus des entreprises					0,00	0,00	0,00

IV – ANNEXES	IV
ANNEXES PATRIMONIALES – SUBVENTIONS VERSEES	B8

SUBVENTIONS VERSEES DANS LE CADRE DU VOTE DU BUDGET

Article (1)	Subventions (2)	Objet (3)	Nom de l'organisme	Nature juridique de l'organisme	Montant de la subvention
INVESTISSEMENT (total)					**0,00**
FONCTIONNEMENT (total)					**843 890,00**
657362	2024	Subvention fonctionnement	CCAS de MARGUERITTES	Autre personne de droit privé	384 500,00
65748	2024	Subventions Ecoles	DIVERS	Commune	6 000,00
65748	2024	Subventions diverses associations	DIVERS	Commune	246 390,00
65748	2024	Convention Cadre + ALP + subv exceptionnelle	ESCAL	Association	207 000,00

(1) Indiquer l'article d'imputation de la subvention.
(2) Dénomination ou numéro éventuel de la subvention.
(3) Objet pour lequel est versée la subvention.

IV – ANNEXES	IV
ANNEXES PATRIMONIALES – ETAT DU PERSONNEL AU 01/01/N	B9

B9 – ETAT DU PERSONNEL AU 01/01/N

GRADES OU EMPLOIS (1)	CATEGORIES (2)	EMPLOIS BUDGETAIRES (3)			EFFECTIFS POURVUS SUR EMPLOIS BUDGETAIRES EN ETPT (4)		
		EMPLOIS PERMANENTS À TEMPS COMPLET	EMPLOIS PERMANENTS À TEMPS NON COMPLET	TOTAL	AGENTS TITULAIRES	AGENTS NON TITULAIRES	TOTAL
EMPLOIS FONCTIONNELS (a)		**1,00**	**0,00**	**1,00**	**1,00**	**0,00**	**1,00**
Directeur général des services	A	1,00	0,00	1,00	1,00	0,00	1,00
Directeur général adjoint des services		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Directeur général des services techniques		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Directeur départemental - SDIS		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Directeur départemental adjoint - SDIS		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Emplois créés au titre de l'article L. 313-1 du CGFP		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
FILIERE ADMINISTRATIVE (b)		**18,00**	**2,00**	**20,00**	**16,72**	**0,00**	**16,72**
Adjoint administratif	C	2,00	0,00	2,00	1,00	0,00	1,00
Adjoint administratif ppal 1° cl	C	5,00	1,00	6,00	5,86	0,00	5,86
Adjoint administratif ppal 2° cl	C	5,00	1,00	6,00	4,86	0,00	4,86
Attaché	A	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Attaché Territorial	A	2,00	0,00	2,00	1,00	0,00	1,00
Attaché principal	A	1,00	0,00	1,00	1,00	0,00	1,00
Rédacteur	B	2,00	0,00	2,00	2,00	0,00	2,00
Rédacteur principal 1° cl.	B	1,00	0,00	1,00	1,00	0,00	1,00
FILIERE TECHNIQUE (c)		**49,00**	**15,00**	**64,00**	**53,65**	**2,00**	**55,65**
Adjoint technique	C	14,00	10,00	24,00	17,77	1,00	18,77
Adjoint technique ppal 1° cl	C	5,00	0,00	5,00	5,00	0,00	5,00
Adjoint technique ppal 2° cl	C	10,00	5,00	15,00	12,88	0,00	12,88
Adjoint technique ppal 2°cl	C	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Adjoint tecnique ppal 2°cl	C	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Agent de maitrise	C	4,00	0,00	4,00	3,00	0,00	3,00
Agent de maîtrise	C	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Agent de maîtrise principal	C	11,00	0,00	11,00	11,00	0,00	11,00
Ingénieur	A	1,00	0,00	1,00	0,00	1,00	1,00
Ingénieur Pal 1°Cl	A	1,00	0,00	1,00	1,00	0,00	1,00
Ingénieur hors classe	A	1,00	0,00	1,00	1,00	0,00	1,00
Technicien ppal 1ère classe	B	1,00	0,00	1,00	1,00	0,00	1,00
Technicien ppal 2ème classe	B	1,00	0,00	1,00	1,00	0,00	1,00
FILIERE SOCIALE (d)		**2,00**	**0,00**	**2,00**	**2,00**	**0,00**	**2,00**
Agent spéc. ppal 1cl écoles mat.	C	1,00	0,00	1,00	1,00	0,00	1,00
Educateur jeunes enfants	A	1,00	0,00	1,00	1,00	0,00	1,00
Educateur jeunes enfants 2° cl.	A	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
FILIERE MEDICO-SOCIALE (e)		**3,00**	**1,00**	**4,00**	**2,80**	**1,00**	**3,80**

GRADES OU EMPLOIS (1)	CATEGORIES (2)	EMPLOIS BUDGETAIRES (3)			EFFECTIFS POURVUS SUR EMPLOIS BUDGETAIRES EN ETPT (4)		
		EMPLOIS PERMANENTS À TEMPS COMPLET	EMPLOIS PERMANENTS À TEMPS NON COMPLET	TOTAL	AGENTS TITULAIRES	AGENTS NON TITULAIRES	TOTAL
Auxil. puériculture classe sup	C B	2,00	0,00	2,00	1,00	1,00	2,00
Infirmier de classe normale	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Infirmier soins gén. classe norm	A	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Infirmier soins gén. classe sup.	A	0,00	1,00	1,00	0,80	0,00	0,80
Puéricultrice Hors Classe	A	1,00	0,00	1,00	1,00	0,00	1,00
FILIERE MEDICO-TECHNIQUE (f)		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
FILIERE SPORTIVE (g)		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
FILIERE CULTURELLE (h)		**6,00**	**0,00**	**6,00**	**5,00**	**1,00**	**6,00**
Adjoint du patrimoine	C	2,00	0,00	2,00	2,00	0,00	2,00
Adjoint du patrimoine ppal 1° cl	C	1,00	0,00	1,00	1,00	0,00	1,00
Adjoint du patrimoine ppal 2° cl	C	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Assistant de conserv ppal 1° cl.	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Assistant de conserv ppal 2° cl.	B	1,00	0,00	1,00	1,00	0,00	1,00
Assistant de conservation	B	2,00	0,00	2,00	1,00	1,00	2,00
Bibliothécaire principal	A	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
FILIERE ANIMATION (i)		**10,00**	**11,00**	**21,00**	**15,88**	**0,00**	**15,88**
Adjoint d'animation	C	6,00	11,00	17,00	12,88	0,00	12,88
Adjoint d'animation ppal 1° cl	C	2,00	0,00	2,00	2,00	0,00	2,00
Adjoint d'animation ppal 2° cl	C	1,00	0,00	1,00	1,00	0,00	1,00
Animateur principal 2e Cl.	B	1,00	0,00	1,00	0,00	0,00	0,00
Animateur principal de 2° classe	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Animateur principal de 2°classe	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Animateur principal de 2ème classe	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
FILIERE POLICE (j)		**6,00**	**0,00**	**6,00**	**5,00**	**0,00**	**5,00**
Brigadier chef principal	**C**	**5,00**	**0,00**	**5,00**	**5,00**	**0,00**	**5,00**
Gardien-Brigadier	**C**	**1,00**	**0,00**	**1,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
FILIERE SAPEURS-POMPIERS (k)		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
EMPLOIS NON CITES (l) (5)		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
TOTAL GENERAL (b + c + d + e + f + g + h + i + j + k + l)		**94,00**	**29,00**	**123,00**	**101,05**	**4,00**	**105,05**

(1) Les grades ou emplois sont désignés conformément à la circulaire n° NOR : INTB9500102C du 23 mars 1995. Les emplois fonctionnels sont également comptabilisés dans leur filière d'origine.

(2) Catégories : A, B ou C.

(3) Emplois budgétaires créés par l'assemblée délibérante. Les emplois permanents à temps complet sont comptabilisés pour une unité, les emplois à temps non complet sont comptabilisés à hauteur de la quotité de travail prévue par la délibération créant l'emploi.

(4) Equivalent temps plein annuel travaillé (ETPT). Le décompte est proportionnel à l'activité des agents, mesurée par leur quotité de temps de travail et par leur période d'activité sur l'année :

ETPT = Effectifs physiques * quotité de temps de travail * période d'activité dans l'année

Exemple : un agent à temps plein (quotité de travail = 100 %) présent toute l'année correspond à 1 ETPT ; un agent à temps partiel, à 80 % (quotité de travail = 80 %) présent toute l'année correspond à 0,8 ETPT ; un agent à temps partiel, à 80 % (quotité de travail = 80 %) présent la moitié de l'année (ex : CDD de 6 mois, recrutement à mi-année) correspond à 0,4 ETPT (0,8 * 6 / 12).

(5) Emplois dont les missions ne correspondent pas à un cadre d'emploi existant.

IV – ANNEXES	IV
ANNEXES PATRIMONIALES – ETAT DU PERSONNEL AU 01/01/N	B9

B9 – ETAT DU PERSONNEL AU 01/01/N (suite)

AGENTS NON TITULAIRES EN FONCTION AU 01/01/N	CATEGORIES (1)	SECTEUR (2)	REMUNERATION (3)		CONTRAT	
			Indice (8)	Euros	Fondement du contrat (4)	Nature du contrat (5)
Agents occupant un emploi permanent (6)				**0,00**		
Adjoint technique	C	TECH		0,00	A	CDD
Assistant de conservation	B	CULT		0,00	A	CDD
Attaché	A	ADM		0,00	A	CDD
Auxil. puériculture classe sup	B	MS		0,00	A	CDD
Ingénieur	A	TECH		0,00	A	CDD
Agents occupant un emploi non permanent (7)				**0,00**		
TOTAL GENERAL				**0,00**		

(1) CATEGORIES: A, B et C.

(2) SECTEUR ADM : Administratif.
TECH : Technique.
URB : Urbanisme (dont aménagement urbain).
S : Social.
MS : Médico-social.
MT : Médico-technique.
SP : Sportif.
CULT : Culturel
ANIM : Animation.
POL : Police.
POMP : Sapeurs-pompiers.
X : Emplois non cités.

(3) REMUNERATION : Référence à un indice brut (indiquer le niveau de l'indice brut) de la fonction publique ou en euros annuels bruts (indiquer l'ensemble des éléments de la rémunération brute annuelle).

(4) CONTRAT : Motif du contrat (code général de la fonction publique - CGFP) :
332-23-1° : Accroissement temporaire d'activité pour une durée maximale de douze mois.
332-23-2° : Accroissement saisonnier d'activité pour une durée maximale de six mois.
332-24 : Contrat de projet pour une durée minimale d'un an et une durée maximale fixée par les parties dans la limite de six ans
332-13 : Remplacement d'un fonctionnaire autorisé à servir à temps partiel ou indisponible.
332-14 : Vacance temporaire d'un emploi.
332-8-1° : Absence de cadre d'emplois de fonctionnaires susceptibles d'assurer les fonctions correspondantes.
332-8-2° : Justifié par les besoins des services ou la nature des fonctions, sous réserve qu'aucun fonctionnaire territorial n'a pu être recruté dans les conditions prévues par le CGFP.
332-8-3° : Communes de moins de 1 000 habitants et groupements de communes regroupant moins de 15 000 habitants.
332-8-4° : Communes nouvelles issues de fusion de communes de moins de 1 000 habitants, pendant trois ans suivant la création, et le cas échéant, jusqu'au premier renouvellement du conseil municipal.
332-8-5° : Autres collectivités territoriales ou établissements mentionnés à l'article L. 4, pour les emplois dont la quotité de temps de travail est inférieure à 50 %.
332-8-6° : Emplois des communes (- 2 000 hab.) et des groupements de communes (-10 000 hab.) dont la création ou suppression dépend de la décision d'une autorité.
327-5 : Contractuel territorial sur emploi permanent - peut être nommé en qualité de fonctionnaire stagiaire par l'autorité territoriale.
332-10 : Contrat à durée indéterminée en application de l'article L. 332-8 avec un agent contractuel territorial qui justifie d'une durée de services publics de six ans au moins.
332-11 : Contrat à durée indéterminée lorsque l'agent contractuel territorial concerné remplit avant l'échéance de son contrat les conditions d'ancienneté mentionnées à l'article L. 332-10.
326_352 : Modalités particulières : recrutement sans concours, parcours d'accès à la fonction publique, personnes en situation de handicap (CGFP art. L326 et L.352).
343-1_343-3 : Emplois supérieurs de la fonction publique territoriale (emplois fonctionnels de direction).
333-1_333-10 : Collaborateurs de cabinet.
333-12 : Collaborateurs de groupes d'élus.
A : Autres

(5) Indiquer si l'agent contractuel est titulaire d'un contrat à durée déterminée (CDD) ou d'un contrat à durée indéterminée (CDI). Les contrats particuliers devront être labellisés « A / autres » et feront l'objet d'une précision (ex : « contrats aidés »).

(6) Occupent un emploi permanent de la fonction publique territoriale, les agents non titulaires recrutés sur le fondement des articles 332-8, 332-13, 332-14, 326, 352 du CGFP , ainsi que les agents qui sont titulaires d'un contrat à durée indéterminée pris sur le fondement des articles 327-5, 332-10 et 332-11 du CGFP.

(7) Occupent un emploi non permanent de la fonction publique territoriale, les agents non titulaires recrutés sur le fondement des articles 332-23, 332-24, 333-1 à 333-10 et 333-12.

(8) Si un contrat fixe comme référence de rémunération un traitement hors échelle, il convient de mentionner le chevron conformément à l'article 6 décret 85-1148 du 20 octobre 1985.

IV – ANNEXES	IV
ANNEXES PATRIMONIALES LISTE DES ORGANISMES DANS LESQUELS LA COLLECTIVITE A PRIS UN ENGAGEMENT FINANCIER	B10

LISTE DES ORGANISMES DANS LESQUELS LA COLLECTIVITE A PRIS UN ENGAGEMENT FINANCIER

Les documents financiers et comptables de ces organismes sont mis à la disposition du public à (1).
Toute personne a le droit de demander communication à ses frais.

Nature de l'engagement (2)	Nom de l'organisme	Raison sociale de l'organisme	Nature juridique de l'organisme	Montant de l'engagement
Délégation de service public (3) (4)				
04/05/2021 - Concession	MCAUTO30 MDA	MCAUTO30 MDA	Société Française	0,00
Détention d'une part du capital				
01/12/2023 -	Agence France Locale	Agence France Locale		60 300,00
Garantie ou cautionnement d'un emprunt				
Subventions supérieures à 75 000 € ou représentant plus de 50 % du produit figurant au compte de résultat de l'organisme				
01/01/2024 - Subvention	ESCAL	ESCAL	Association	207 000,00
01/01/2024 - subvention	CCAS de MARGUERITTES	CCAS de MARGUERITTES	C.C.A.S.	384 500,00
Autres				

(1) Hôtel de la collectivité et autres lieux publics désignés par la collectivité.

(2) Indiquer la date de la décision (délibérations, contrats ou décisions de l'exécutif).

(3) Préciser la nature de la délégation (concession, affermage, régie intéressée…).

(4) Les délégations pour lesquels un engagement hors bilan est constaté font l'objet d'une reprise dans l'état relatif aux autres engagements donnés.

IV – ANNEXES	IV
ANNEXES PATRIMONIALES – LISTE DES ORGANISMES DE REGROUPEMENT	B11.1

LISTE DES ORGANISMES DE REGROUPEMENT AUXQUELS ADHERE LA COLLECTIVITE

DESIGNATION DES ORGANISMES	Date d'adhésion	Mode de participation (1)	Montant du financement
Syndicats mixtes (article L. 5721-2 du CGCT)			
SIVU DES GARRIGUES		SFP	10 000,00
SMEG		SFP	1 000,00
Synd interc des hautes terres du vistres		SFP	34 000,00
EPCI			
Autres organismes de regroupement			

(1) Indiquer si le financement est fait par TPZ, TPU, TPU + fiscalité additionnelle ou sans fiscalité propre.

IV – ANNEXES	IV
ANNEXES PATRIMONIALES – LISTE DES ETABLISSEMENTS PUBLICS CREES	B11.2

LISTE DES ETABLISSEMENTS PUBLICS CREES

Catégorie d'établissement (1)	Intitulé / objet de l'établissement	Date de création	Date de délibération	Nature de l'activité (SPIC/SPA)	TVA (oui / non)

(1) Il s'agit de recenser les établissements publics créés par la collectivité pour l'exploitation directe d'un service public relevant de sa compétence.

Pour rappel, la collectivité a l'obligation de constituer une régie si le service concerné est de nature industrielle et commerciale (cf. article L. 1412-1 du CGCT) ou la faculté de constituer une régie si le service concerné est de nature administrative et n'est pas de ceux qui, par leur nature ou par la loi, ne peuvent être assurés que par la collectivité elle-même (cf. article L. 1412-2 du CGCT).

Les régies ainsi créées peuvent, au choix de la collectivité, être dotées :

- soit de la personnalité morale et de l'autonomie financière ;
- soit de la seule autonomie financière.

Cependant, il convient de préciser que seules les régies dotées de la personnalité morale et de l'autonomie financière sont dénommées établissement public et doivent être recensées dans cet état.

IV – ANNEXES	IV
ANNEXES PATRIMONIALES – LISTE DES SERVICES INDIVIDUALISES DANS UN BUDGET ANNEXE	B11.3

LISTE DES SERVICES INDIVIDUALISES DANS UN BUDGET ANNEXE

Catégorie de services (1)	Intitulé / objet du service	Date de création	Date de délibération	N° SIRET	Nature de l'activité (SPIC/SPA)	TVA (oui / non)

(1) Exemples de catégories : régie à seule autonomie financière, opérations d'aménagement, service social et médico-social.

IV – ANNEXES	IV
ANNEXES BUDGETAIRES EQUILIBRE BUDGETAIRE – DEPENSES	C1.2

DEPENSES A COUVRIR PAR DES RESSOURCES PROPRES

Art. (1)	Libellé (1)	Propositions nouvelles	Vote (2)	
DEPENSES TOTALES A COUVRIR PAR DES RESSOURCES PROPRES = A + B		**817 000,00**	I	**817 000,00**
16 Emprunts et dettes assimilées (A)		**812 000,00**		**812 000,00**
1631	Emprunts obligataires	0,00		0,00
1641	Emprunts en euros	812 000,00		812 000,00
1643	Emprunts en devises	0,00		0,00
16441	Opérations afférentes à l'emprunt	0,00		0,00
1671	Avances consolidées du Trésor	0,00		0,00
1672	Emprunts sur comptes spéciaux du Trésor	0,00		0,00
1678	Autres emprunts et dettes	0,00		0,00
1681	Autres emprunts	0,00		0,00
1682	Bons à moyen terme négociables	0,00		0,00
1687	Autres dettes	0,00		0,00
Dépenses et transferts à déduire des ressources propres (B)		**5 000,00**		**5 000,00**
10…	*Reprise de dotations, fonds divers et réserves*			
10…	Reversement de dotations, fonds divers et réserves			
10226	Taxe d'aménagement	5 000,00		5 000,00
1068	Excédents de fonctionnement capitalisés	0,00		0,00
139	*Subv. invest. transférées cpte résultat*	*0,00*		*0,00*

(1) Détailler les chapitres budgétaires par article conformément au plan de comptes.

(2) Crédits de l'exercice votés lors de la séance.

IV – ANNEXES	IV
ANNEXES BUDGETAIRES EQUILIBRE BUDGETAIRE – RECETTES	C1.3

RESSOURCES PROPRES

Art. (1)	Libellé (1)	Propositions nouvelles	Vote (2)
RECETTES (RESSOURCES PROPRES) = a + b		**1 803 575,00**	**III** **1 803 575,00**
Ressources propres externes de l'année (a)		**430 000,00**	**430 000,00**
10222	FCTVA	300 000,00	300 000,00
10226	Taxe d'aménagement (3)	130 000,00	130 000,00
10227	Versement pour sous densité	0,00	0,00
10228	Autres fonds d'investissement	0,00	0,00
13146	Attributions compensation investissement	0,00	0,00
13156	Attributions compensation investissement	0,00	0,00
13246	Attributions compensation investissement	0,00	0,00
13256	Attributions compensation investissement	0,00	0,00
138	Autres subventions invest. non transf.	0,00	0,00
26…	Participations et créances rattachées		
27…	Autres immobilisations financières		
Ressources propres internes de l'année (b) (4)		**1 373 575,00**	**1 373 575,00**
15…	*Provisions pour risques et charges*		
169	*Primes de remboursement des obligations*	*0,00*	*0,00*
26…	*Participations et créances rattachées*		
27…	*Autres immobilisations financières*		
28…	*Amortissement des immobilisations*		
2802	*Frais liés à la réalisation de document*	*0,00*	*0,00*
28031	*Frais d'études*	*0,00*	*0,00*
28033	*Frais d'insertion*	*0,00*	*0,00*
2805	*Licences, logiciels, droits similaires*	*0,00*	*0,00*
28121	*Plantations d'arbres et d'arbustes*	*0,00*	*0,00*
28128	*Autres aménagements de terrains*	*0,00*	*0,00*
281311	*Bâtiments administratifs*	*0,00*	*0,00*
281312	*Bâtiments scolaires*	*0,00*	*0,00*
281318	*Autres bâtiments publics*	*0,00*	*0,00*
281351	*Bâtiments publics*	*0,00*	*0,00*
28138	*Autres constructions*	*0,00*	*0,00*
28152	*Installations de voirie*	*0,00*	*0,00*
281531	*Réseaux d'adduction d'eau*	*0,00*	*0,00*
281534	*Réseaux d'électrification*	*0,00*	*0,00*
281538	*Autres réseaux*	*0,00*	*0,00*
281568	*Autre matériel, outillage incendie*	*0,00*	*0,00*
2815731	*Matériel roulant*	*0,00*	*0,00*
28158	*Autres inst.,matériel,outil. techniques*	*0,00*	*0,00*
281828	*Autres matériels de transport*	*0,00*	*0,00*
281838	*Autre matériel informatique*	*0,00*	*0,00*
281848	*Autres matériels de bureau et mobiliers*	*0,00*	*0,00*
28188	*Autres immo. corporelles*	*450 000,00*	*450 000,00*
29…	*Dépréciations des immobilisations*		
31…	*Matières premières (et fournitures) (5)*		
33…	*En-cours de production de biens (5)*		
35…	*Stocks de produits (5)*		
39…	*Dépréciation des stocks et en-cours*		
481…	*Charges à rép. sur plusieurs exercices*		
4817	*Indemnités de renégociation de la dette*	*11 575,00*	*11 575,00*
49…	*Dépréciation des comptes de tiers*		
59…	*Dépréciation des comptes financiers*		
024	Produits des cessions d'immobilisations	100 000,00	100 000,00
021	*Virement de la section de fonctionnement*	*812 000,00*	*812 000,00*

(1) Les comptes 15, 169, 26, 27, 28, 29, 39, 481, 49 et 59 sont à détailler conformément au plan de comptes.

(2) Crédits de l'exercice votés lors de la séance.

(3) Le compte 10226 peut être utilisé uniquement par les communes et les établissements publics à fiscalité propre.

(4) Les comptes 15, 29, 39, 49 et 59 sont présentés uniquement si la collectivité applique le régime des provisions budgétaires, conformément aux dispositions législatives et réglementaires afférentes.

(5) Les comptes 31, 33 et 35 ne peuvent être utilisés que pour les budgets utilisant la comptabilité de stock. Par conséquent, seuls les budgets retraçant les dépenses et les recettes d'un lotissement ou d'une ZAC peuvent utiliser les comptes susmentionnés.

IV – ANNEXES	IV
AUTRES ELEMENTS D'INFORMATION – LISTE DES SERVICES ASSUJETTIS A LA TVA ET NON ERIGES EN BUDGET ANNEXE	D1

LISTE DES SERVICES ASSUJETTIS A LA TVA ET NON ERIGES EN BUDGET ANNEXE

Catégorie de services	Intitulé / objet du service	Date de création	Date de délibération	Nature de l'activité (SPIC/SPA)

IV – ANNEXES	IV
AUTRES ELEMENTS D'INFORMATION SERVICES FERROVIAIRES REGIONAUX DE VOYAGEURS – VOLET 1 : BUDGET	D2.1

VOLET 1 – BUDGETAIRE (circulaire n° LBL/B/03/10082/C du 11 décembre 2003)

DEPENSES			RECETTES		
FONCTIONNEMENT	**Chapitre**	**Montant**	**FONCTIONNEMENT**	**Chapitre**	**Montant**
Contribution régionale d'équilibre d'exploitation TTC		0,00	Compensation financière versée par l'Etat au titre de l'exploitation		0,00
Autres		0,00	Compensation financière au titre des tarifs sociaux fixés par l'Etat		0,00
			Matériel		0,00
Sous-total Fonctionnement		**0,00**	**Sous-total Fonctionnement**	(B)	**0,00**

INVESTISSEMENT	Chapitre	Montant			
Matériel		0,00			
Autres		0,00			
Sous-total Investissement		**0,00**	**Effort propre de la Région (A – B)**	(C)	**0,00**

TOTAL DEPENSES	(A)	0,00	TOTAL RECETTES (B + C)	0,00

IV – ANNEXES	IV
AUTRES ELEMENTS D'INFORMATION SERVICES FERROVIAIRES REGIONAUX DE VOYAGEURS – VOLET 2 : COMPTE D'EXPLOITATION	D2.2

Volet 2 – Compte TER SNCF (1) par la collectivité (circulaire n°LBL/B/03/10082/C du 11 décembre 2003)

Produits d'exploitation courante :	
Produits du trafic	0,00
Produits annexes au trafic	0,00
Compensations des réductions tarifaires	0,00
Travaux pour Tiers	0,00
Produits hors trafic	0,00
Total chiffre d'affaires	**0,00**
Versements des Collectivités	0,00
Production immobilisée et stockée	0,00
Total produits d'exploitation courante	**0,00**

Charges d'exploitation courante :	
Personnel – Masse salariale	0,00
Consommations intermédiaires	0,00
Péage RFF	0,00
Impôts, taxes et versements assimilés	0,00
Total charges d'exploitation courante	**0,00**

Facturations majeures :	
Achats stockés	0,00
Impôts et taxes hors FAP	0,00
Maintenance matériel roulant	0,00
Traction trains, conduite et logistique	0,00
Echange de locomotives entre Activités	0,00
Energie de traction électrique	0,00
Energie de traction diesel	0,00
Entretien/maintenance des installations fixes	0,00
Prestations télécoms	0,00
Echange de matériel roulant entre Activités	0,00
Prestations trains	0,00
Contribution de service Activité Gare	0,00
Transport en service	0,00
Total facturations majeures	**0,00**
Prestations de main d'œuvre inter-domaines :	0,00
- Dont Etablissements autres que EEX	0,00
- Dont Etablissements EEX	0,00
Autres facturations	0,00
Total facturations internes	**0,00**
TOTAL CHARGES (2)	**0,00**

Contributions aux ECE	0,00

EXCEDENT BRUT D'EXPLOITATION (3)	**0,00**

Dotations aux amortissements	0,00
Reprise de subvention et écart de réévaluation	0,00
Variation des provisions/transfert de charges	0,00
Autres produits et charges de gestion courante	0,00
Total dotations, reprises, transferts et autres	**0,00**

RESULTAT D'EXPLOITATION (4)	**0,00**

Résultat financier	0,00

RESULTAT COURANT (5)	**0,00**

Résultat spécifique	0,00

RESULTAT NET (6)	**0,00**

(1) A compléter par « approuvé » ou « non approuvé ».

(2) Total charges = total charges d'exploitation courante + total facturations majeures + total facturations internes.

(3) Excédent brut d'exploitation = total produits d'exploitation courante – total charges.

(4) Résultat d'exploitation = excédent brut d'exploitation – contribution aux ECE - total dotations, reprises, transferts et autres.

(5) Résultat courant = résultat d'exploitation + résultat financier.

(6) Résultat net = résultat courant + résultat spécifique.

Cette annexe correspond au modèle de présentation du compte d'exploitation figurant dans la convention SNCF, elle est donc susceptible de subir des modifications à l'initiative de la SNCF.

IV – ANNEXES	IV
AUTRES ELEMENTS D'INFORMATION – DECISIONS EN MATIERE DE TAUX DES CONTRIBUTIONS	D3

Libellés		Base notifiée (si connue à la date de vote)	Variation de la base / (N-1) (%)	Taux, coefficient ou forfait appliqués par décision de l'assemblée délibérante (%, unité ou €)	Variation du taux / N-1 (%)	Produit voté par l'assemblée délibérante	Variation du produit / N-1 (%)
Part régionale des ressources							
TICPE (part définie à l'art. 265 du code des douanes)	SP	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Gazole	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TICPE (majoration définie à l'art. 265 A *bis* du code des douanes)	SP	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Gazole	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Taxe sur les permis de conduire		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Taxe sur les certificats d'immatriculation des véhicules		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Taxe spéciale de consommation de produits pétroliers (1)		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Taxe sur le transport public aérien et maritime (1)		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Taxe relative à l'octroi de mer (1)		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Droits assimilés au droit d'octroi de mer auxquels sont soumis les rhums et spiritueux (1)		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Part départementale des ressources							
Taxe d'aménagement		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Taxe de publicité foncière et droit d'enregistrement		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Taxe sur la consommation finale d'électricité		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Taxe sur les remontées mécaniques des zones de montagne		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Part communale des ressources							
TFPB		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TFPNB		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
CFE		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Taxe d'habitation sur les résidences secondaires		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTAL		**0,00**	**0,00**			**0,00**	**0,00**

(1) Taxes perçues par les collectivités d'Outre-mer.

(2) Détailler les taxes pour lesquelles la collectivité a un pouvoir de modulation.

V – ARRETE ET SIGNATURES	V
ARRETE ET SIGNATURES	A

Nombre de membres en exercice : 0
Nombre de membres présents : 0
Nombre de suffrages exprimés : 0
VOTES :
Pour : 0
Contre : 0
Abstentions : 0

Date de convocation : 22/02/2024

Présenté par Le Maire (1),
A Marguerittes, le 13/03/2024

Délibéré par l'assemblée (2), réunie en session Ordinaire
A Marguerittes, le 13/03/2024
Les membres de l'assemblée délibérante (2),(3).

.

Certifié exécutoire par Le Maire (1), compte tenu de la transmission en préfecture, le , et de la publication le

A Marguerittes, le

(1) Indiquer « la présidente » ou « le président ».
(2) Indiquer la nature de l'assemblée délibérante : du conseil régional de …, de la Collectivité territoriale unique de …, de la métropole de …, du Conseil syndical de …
(3) L'ajout des signataires est désormais facultatif.

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_03-BF

VILLE DE MARGUERITTES

République Française
Département du Gard
Arrondissement de Nîmes

nombre de Conseillers municipaux en exercice :
29

nombre de membres présents :
28

nombre de membres absents excusés représentés :
1

nombre de membres absents non représentés
0

date de la convocation :
7 mars 2024

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DE LA COMMUNE DE MARGUERITTES

SÉANCE DU 13 MARS 2024

L'an deux mille vingt-quatre, le treize mars à 18 heures 30, le Conseil municipal de la Commune de MARGUERITTES, régulièrement convoqué, s'est réuni à la mairie, dans la salle Claude Erignac, lieu ordinaire de ses séances, sous la présidence de Monsieur Rémi NICOLAS, Maire.

Membres présents : M. Rémi NICOLAS, Mme Patricia POUBLANC, M. Frédéric COURRENT, Mme Frédérique CONDET, M. Jean-Pierre CATHEBRAS, Mme Diane ARRIAGADA, M. Bernard CHANTRIER, Mme Audrey RANC, M. Denis CANTIER, Mme Martine REARD, Mme Joëlle HUYNH, Mme Liliane GUIRAUD, Mme Florence LIMONES, M. Eric PEREDES, M. Eric MARC, Mme Sophie GOMES, Mme Laïla ACHKAR, Mme Laure DELAMON, M. Renaud LEROI, M. Yohan MESSABIER, Mme Karine PACHAIRE, Mme Corinne CONSTANTY, M. Denis BRUYERE, M. Stéphane GUILLEMIN, Mme Julie DELVAL, Mme Myriam BOISSIERE DE CILLIA, M. Alain SAUD et Mme Margit LORBLANCHET.

Membres absents, excusés et représentés: M. Georges VIERNE (pouvoir à Mme CONDET).

Secrétaire de séance : M. Yohan MESSABIER.

Le Conseil municipal régulièrement constitué,

N° 2024/03/03 – Budget primitif 2024

Rapporteur : M. Renaud LEROI

1. Aspects juridiques

VU l'article L 5217-10 et suivants du Code général des collectivités territoriales ;

VU l'article L 2312-1 du Code général des collectivités territoriales :

VU l'article L 2313-1 du Code général des collectivités territoriales ;

VU l'article L 1612-1 et suivants du Code général des collectivités territoriales ;

VU la délibération du Conseil municipal du 14 juin 2023 approuvant l'application de la nomenclature budgétaire et comptable M 57 ;

VU la délibération du Conseil municipal du 14 juin 2023 fixant les durées des amortissements en M 57 ;

VU la délibération du Conseil municipal du 11 octobre 2023 approuvant le règlement budgétaire et financier ;

VU les orientations budgétaires présentées lors du Conseil municipal du 29 janvier 2024 ;

2. Eléments de contexte

Le budget primitif retrace l'ensemble des autorisations budgétaires prévisionnelles ouvertes en dépenses et en recettes au titre de l'année 2024.

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_03-BF

Le compte administratif 2023 n'étant pas consolidé à la date du vote du budget primitif 2024, le résultat 2023 y est intégré par anticipation, dans une volonté de transparence et afin d'éclairer au mieux l'exercice budgétaire 2024.

La construction du budget 2024 de la commune maintient les objectifs fixés depuis plusieurs années : haut niveau de service public et d'investissement, pas d'augmentation de la fiscalité, efforts de gestion afin de garantir un niveau d'épargne brute qui maintient la capacité de désendettement de la commune.

- Concernant le fonctionnement, l'équilibre entre recettes et dépenses s'établit à hauteur de 10 960 995 €.

Le budget 2024 reste fortement impacté par les effets de l'inflation, notamment sur l'énergie, même si celle-ci est anticipée en recul par rapport à 2023 (3,5 % contre plus de 7 %), et par une baisse générale de l'activité. Cette évolution impacte l'ensemble des chapitres en dépenses comme en recettes, les effets positifs et négatifs tendant à se neutraliser et donc à ne pas modifier les grands équilibres structurels du budget.

Cependant, la première volonté affirmée par le budget 2024 est de ne pas augmenter les charges des familles et des entreprise en maintenant cette année encore inchangé le taux de la fiscalité locale sur les ménages (49,76 % pour la taxe sur le foncier bâti et 104 % pour le foncier non bâti).

Après la hausse spectaculaire subie en 2023, les dépenses d'énergie refluent en 2024 avec une baisse de 50 % de BP à BP (26,88 % par rapport au réalisé) qui ne permet pas de cependant de retrouver les valeurs de 2022, malgré les économies de consommation réalisées à la suite de nombreux travaux effectués.
Les charges à caractère général de la commune sont donc globalement en baisse de 12,5 %. La diminution des dépenses d'énergie étant pour une part consommée par l'inflation et pour une autre part consacrée à développer nos services du quotidien, notamment le nettoiement et l'entretien des espaces publics de la commune.
Le chapitre 65 reste stable (en baisse de 1,6 %) malgré des efforts importants dédiés au Centre Communal d'Action Sociale (+ 11,4 %) et au Service Départemental d'Incendie et de Secours (+ 7,8 %).

La pénalité financière de la commune pour carence de logements sociaux pèse chaque année un peu plus lourdement sur son budget. Elle augmente de 22.2 % pour atteindre 220 000 € en 2024. Elle s'ajoute, pour cette année et la prochaine, au « pic » du coût de la dette, en capital et en intérêt, tel qu'exposé lors du Débat d'Orientation Budgétaire et lié aux dernières annuités des emprunts contractés et renégociés en 2010.

Enfin, le budget Ressources humaines est en hausse de 5,49 % sous l'effet conjugué du GVT (Glissement Vieillesse Technicité, + 2 %), de la révision des indices décidée par l'Etat et des choix de la collectivité en faveur de ses agents (prime inflation) et de sa qualité de service : recrutement d'un policier municipal supplémentaire, d'un chargé de mission pour la création de l'Etablissement Public Administratif, …

Avec une inflation moindre, la revalorisation des bases fiscales décidée par l'Etat ne connaît pas la même dynamique en 2024 qu'en 2023 (3,5 % contre 7,1 %). A ceci s'ajoute la baisse spectaculaire des transactions et constructions immobilières et donc la baisse annoncée et constatée de droits de mutation à titre onéreux (37 % de BP à BP, 21 % par rapport au réalisé). Le produit des taxes et de la fiscalité sera donc peu dynamique en 2024 : + 1,5 %.

La même prudence est observée sur les dotations avec une hausse (+ 4 %) limitée aux strictes annonces de l'Etat et sur le produit des services (+ 7 %) en lien avec une revalorisation des prestations de la CAF.

Enfin, les produits de gestion courante sont intégrés à l'euro près des loyers tels que connus au 1er janvier de cette année.

Les tableaux ci-dessous résument le BP 2024 pour la section de fonctionnement :

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_03-BF

Dépenses de fonctionnement

Dépenses de fonctionnement		
Chapitre	BP 2023	BP 2024
011- Charges à caractère général	2 661 750,00 €	2 366 280,00 €
012- Charges de personnel	5 280 000,00 €	5 570 000,00 €
014- Atténuation de produits	180 000,00 €	220 000,00 €
022- Dépenses imprévues	5 000,00 €	
65- Autres charges courantes	1 380 884,00 €	1 356 140,00 €
66- Charges financières	132 665,00 €	171 000,00 €
67- Charges exceptionnelles	5 000,00 €	
68– Dotations aux provisions		4 000,00 €
TOTAL DEPENSES REELLES	9 645 299,00 €	9 687 420,00 €
023- Virement prévisionnel à la section d'investissement	721 000,00 €	812 000,00 €
042- Opérations d'ordre transfert entre sections	450 000,00 €	461 575,00 €
TOTAL DEPENSES	10 816 299,00 €	10 960 995,00 €

Recettes de fonctionnement :

Recettes de fonctionnement		
Chapitre	BP 2023	BP 2024
013- Atténuation de charges	190 000,00 €	205 000,00 €
70- Produits des services, du domaine et ventes directes	513 000,00 €	550 500,00 €
73- Impôts et taxes	6 731 050,00 €	805 000,00 €
731- Fiscalité locale		6 025 000,00 €
74- Dotations et participations	2 447 500,00 €	2 533 500,00 €
75- Autres produits de gestion courante	546 002,00 €	487 500,00 €
76- Produits financiers	9,00 €	9,00 €
77- Produits exceptionnels	32 000,00 €	
TOTAL RECETTES REELLES	10 459 561,00 €	10 606 509,00 €
042- Opérations d'ordre transfert entre sections	10 000,00 €	10 000,00 €
TOTAL RECETTES	10 469 561,00 €	10 616 509,00 €
002- Résultats prévisionnels anticipés	346 738,00€	344 486,00€
TOTAL	10 816 299,00 €	10 960 995,00 €

- Concernant l'investissement, le maintien d'un haut niveau de dépenses réelles est réaffirmé cette année. Le montant total des dépenses s'établit à hauteur de 4 533 800 € pour l'année 2024.

Le maintien de cet effort d'investissement traduit la volonté de la commune de rénover ses équipements, d'assurer sa transition énergétique, de réussir son renouvellement urbain et de doter son territoire des bâtiments, outils et services de l'avenir.

Cet effort reste appuyé sur la capacité de la commune à respecter le principe de financer ses investissements par 1/3 des recettes issues de subventions, 1/3 issues de l'autofinancement et 1/3 de l'emprunt.

Ce principe intègre en 2024 quatre grands projets pour environ 1,6 millions d'euros : la végétalisation des cours des écoles Peyrouse, la rénovation énergétique de l'école De Marcieu et celle de la piscine municipale, marquant la forte identité éducative du budget 2024 de la commune, mais aussi le lancement de la revalorisation du cœur de ville avec la démolition de la « maison bleue » place du Calvaire.

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_03-BF

Les programmes de rénovation de la voirie, de déploiement de la vidéo protection, de végétalisation sont poursuivis.

Investissements 2024	
Végétalisation cours Ecoles Peyrouse	208 134 €
Rénovation énergétique Ecole De Marcieu	605 000 €
Rénovation piscine municipale	720 000 €
Démolition Maison Bleue	100 000 €
Voirie	600 000 €
Accueil Mairie	100 000 €
Vidéo protection	70 000 €
Extension du cimetière	40 000 €
Végétalisation du Cœur de Ville	10 000 €
Containers enterrés	20 000 €
Colombarium	20 000 €

Les tableaux ci-dessous résument le BP 2024 pour la section d'investissement :

Recettes d'investissement :

Recettes d'investissement		
Chapitre	BP 2023	BP 2024
13- Subventions d'investissement	1 779 526,00 €	1 496 811,00 €
16- Emprunts, dettes et assimilés	889 993,18 €	1 353 802,54 €
TOTAL des recettes d'équipement	2 669 519,18 €	2 850 613,54 €
10- Dotations fonds divers réserves	358 000,00 €	430 000,00 €
024- Produits des cessions d'immobilisations	100 000,00 €	100 000,00 €
45– Opérations pour comptes de tiers		70 000,00 €
TOTAL RECETTES REELLES	3 127 519,18 €	3 450 613,54 €
021- Virement prévisionnel de la section de fonctionnement	721 000,00 €	812 000,00 €
040- Opération d'ordre transfert entre section	450 000,00 €	461 575,00 €
041- Opérations patrimoniales	566 000,00 €	137 000,00 €
TOTAL RECETTES	4 864 519,18 €	4 861 188,54 €
Restes à réaliser	751 228,23 €	1 546 933,84 €
Affectation au compte 1068	850 604,60 €	840 523,54 €
TOTAL	6 466 352,01 €	7 248 645,92 €

Dépenses d'investissement :

Dépenses d'investissement		
Chapitre	BP 2023	BP 2024
20- Immobilisations incorporelles	405 570,00 €	117 845,00 €
21- Immobilisations corporelles	2 445 867,00 €	2 617 955,38 €
23- Immobilisations en cours	1 094 000,00 €	890 000,00 €
TOTAL des dépenses d'équipement	3 945 437,00 €	3 625 800,38 €
10- Dotations divers fonds de réserve	88 000,00 €	5 000,00 €
16- Emprunts et dettes assimilées	721 000,00 €	812 000,00 €

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_03-BF

Dépenses d'investissement		
Chapitre	BP 2023	BP 2024
26– Participation et créances rattachées		21 000,00 €
020- Dépenses imprévues	10 000,00 €	
45– Opérations pour comptes de tiers		70 000,00 €
TOTAL DEPENSES REELLES	4 764 437,00 €	4 533 800,38 €
040- Opérations d'ordre transfert entre sections	10 000,00 €	10 000,00 €
041- Opérations patrimoniales	566 000,00 €	137 000,00 €
TOTAL DEPENSES	5 340 437,00 €	4 680 800,38 €
Restes à réaliser	971 704,11 €	1 744 459,59 €
Solde d'exécution négatif reporté ou anticipé	154 210,90 €	823 385,95 €
TOTAL	6 466 352,01 €	7 248 645,92 €

4. Décisions

Après avis de la commission, le Conseil municipal, après en avoir délibéré, par 24 voix "pour", 2 voix "contre" (M. BRUYERE et M. GUILLEMIN) et 3 abstentions (Mme BOISSIERE DE CILLIA, M. SAUD et Mme LORBLANCHET) :

Article 1 : **approuve** le budget primitif général 2024, recettes de la section de fonctionnement, chapitre par chapitre de la manière suivante :

Recettes de fonctionnement	
Chapitre	BP 2024
013- Atténuation de charges	205 000,00 €
70- Produits des services, du domaine et ventes directes	550 500,00 €
73- Impôts et taxes	805 000,00 €
731- Fiscalité locale	6 025 000.00 €
74- Dotations et participations	2 533 500.00 €
75- Autres produits de gestion courante	487 500,00 €
76- Produits financiers	9,00 €
TOTAL RECETTES REELLES	10 606 509,00 €
042- Opérations d'ordre transfert entre sections	10 000,00 €
TOTAL RECETTES	10 616 509,00 €
002- Résultats prévisionnels anticipés	344 486,00€
TOTAL	10 960 995,00 €

Article 2 : **approuve** le budget primitif général 2024, dépenses de la section de fonctionnement, chapitre par chapitre de la manière suivante :

Dépenses de fonctionnement	
Chapitre	BP 2024
011- Charges à caractère général	2 366 280,00 €
012- Charges de personnel	5 570 000,00 €
014- Atténuation de produits	220 000,00 €
65- Autres charges courantes	1 356 140,00 €
66- Charges financières	171 000,00 €

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_03-BF

Dépenses de fonctionnement	
Chapitre	BP 2024
68- Dotations aux provisions	4 000,00€
TOTAL DEPENSES REELLES	9 687 420,00 €
023- Virement prévisionnel à la section d'investissement	812 000,00 €
042- Opérations d'ordre transfert entre sections	461 575,00 €
TOTAL DEPENSES	10 960 995,00€

Article 3 : approuve le budget primitif général 2024, recettes de la section d'investissement, chapitre par chapitre, de la manière suivante :

Recettes d'investissement		
Chapitre	BP 2024	Pour info RAR/chapitre
13- Subventions d'investissement	1 496 811,00 €	1 196 933,84 €
16- Emprunts, dettes et assimilés	1 353 802,54 €	350 000,00 €
TOTAL des recettes d'équipement	2 850 613,54 €	
10- Dotations fonds divers réserves	430 000,00 €	
024- Produits des cessions d'immobilisations	100 000,00 €	
45– Opérations pour comptes de tiers	70 000,00 €	
TOTAL RECETTES REELLES	3 450 613,54 €	
021- Virement prévisionnel de la section de fonctionnement	812 000,00 €	
040- Opérations d'ordre transfert entre section	461 575,00 €	
041- Opérations patrimoniales	137 000,00 €	
TOTAL RECETTES	4 861 188,54 €	
Restes à réaliser	1 546 933,84 €	
Affectation section investissement (compte 1068)	840 523,54 €	
TOTAL	7 248 645,92 €	1 546 933,84 €

Article 4 : approuve le budget primitif général 2024, dépenses de la section d'investissement, chapitre par chapitre de la manière suivante :

Dépenses d'investissement		
Chapitre	BP 2024	Pour info RAR/chapitre
20- Immobilisations incorporelles	117 845,00 €	273 189,35 €
21- Immobilisations corporelles	2 617 955,38 €	1 275 330,82 €
23- Immobilisations en cours	890 000,00€	195 939,42 €
TOTAL des dépenses d'équipement	3 625 800,38 €	1 744 459,59 €
10- Dotations fonds divers réserves	5 000,00 €	
16- Emprunts et dettes assimilées	812 000,00 €	
26- Participations et créances rattachées	21 000,00 €	
45– Opérations pour comptes de tiers	70 000,00 €	
TOTAL DEPENSES REELLES	4 533 800,38 €	
040- Opérations d'ordre transfert entre sections	10 000,00 €	
041- Opérations patrimoniales	137 000,00 €	
TOTAL DEPENSES	4 680 800,38 €	
Restes à réaliser	1 744 459,59 €	
Solde d'exécution négatif reporté ou anticipé	823 385,95 €	
TOTAL	7 248 645,92 €	1 744 459,59 €

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_03-BF

Article 5 : autorise Monsieur le Maire à engager toutes les formalités nécessaires à l'exécution du budget primitif 2024.

5. Annexe

Budget primitif 2024.

MAIRIE de MARGUERITTES (Gard)

Rémi NICOLAS

Maire de MARGUERITTES

Le Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte.
Délai et voies de recours : la présente délibération peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Nimes (16 avenue Feuchères – 30941 Nîmes cedex 09) dans un délai de deux mois à compter de la date de publication. Le tribunal administratif peut aussi être saisi par l'application informatique "Télérecours Citoyens" accessible par le site internet www.telerecours.fr

Rémi NICOLAS
Maire de MARGUERITTES

MAIRIE de MARGUERITTES (Gard)

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_04-DE

VILLE DE MARGUERITTES

République Française
Département du Gard
Arrondissement de Nîmes

nombre de Conseillers municipaux en exercice :
29

nombre de membres présents :
28

nombre de membres absents excusés représentés :
1

nombre de membres absents non représentés
0

date de la convocation :
7 mars 2024

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DE LA COMMUNE DE MARGUERITTES

SÉANCE DU 13 MARS 2024

L'an deux mille vingt-quatre, le treize mars à 18 heures 30, le Conseil municipal de la Commune de MARGUERITTES, régulièrement convoqué, s'est réuni à la mairie, dans la salle Claude Erignac, lieu ordinaire de ses séances, sous la présidence de Monsieur Rémi NICOLAS, Maire.

Le Conseil municipal régulièrement constitué,

Membres présents : M. Rémi NICOLAS, Mme Patricia POUBLANC, M. Frédéric COURRENT, Mme Frédérique CONDET, M. Jean-Pierre CATHEBRAS, Mme Diane ARRIAGADA, M. Bernard CHANTRIER, Mme Audrey RANC, M. Denis CANTIER, Mme Martine REARD, Mme Joëlle HUYNH, Mme Liliane GUIRAUD, Mme Florence LIMONES, M. Eric PEREDES, M. Eric MARC, Mme Sophie GOMES, Mme Laïla ACHKAR, Mme Laure DELAMON, M. Renaud LEROI, M. Yohan MESSABIER, Mme Karine PACHAIRE, Mme Corinne CONSTANTY, M. Denis BRUYERE, M. Stéphane GUILLEMIN, Mme Julie DELVAL, Mme Myriam BOISSIERE DE CILLIA, M. Alain SAUD et Mme Margit LORBLANCHET.

Membres absents, excusés et représentés: M. Georges VIERNE (pouvoir à Mme CONDET).

Secrétaire de séance : M. Yohan MESSABIER.

N° 2024/03/04 – Avancement de grades et promotion interne – modification du tableau des emplois

Rapporteur : M. Frédéric COURRENT

1. Aspects juridiques

VU le Code général des collectivités territoriales ;

VU les décrets portant statut particulier des cadres d'emplois concernés ;

VU la délibération du 14 décembre 2007 fixant les ratios d'avancement de grade ;

VU les orientations et les critères généraux à prendre en compte pour les avancements (Lignes Directrices de Gestion) établis le 14 avril 2021 ;

VU l'arrêté I/B-2023-116 fixant la liste d'aptitude d'accès au grade de technicien territorial au titre de la promotion interne ;

VU l'avis du comité social territorial réuni en date du 6 mars 2024 ;

CONSIDERANT qu'il est nécessaire de modifier des emplois permanents pour répondre aux nécessités du service,

2. Eléments de contexte

Dans la continuité des entretiens d'évaluation des agents, réalisés en fin d'année 2023, et dans un souci d'améliorer et d'optimiser en permanence l'organisation des services municipaux, le tableau des emplois est modifié dans le cadre des avancements de grades avec effet au 1er septembre 2024.

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_04-DE

Nombre de postes à ouvrir	GRADE
2	Adjoint administratif principal 1re classe (dont 1 TNC 30 h)
7	Adjoint technique principal 1re classe (dont 3 TNC 30 h)
2	Adjoint technique principal 2e classe
1	Adjoint territorial du patrimoine principal 2e classe
2	Agent de maîtrise principal

Considérant l'inscription d'un agent sur la liste d'aptitude au titre de la promotion interne 2023 au grade de technicien territorial avec effet au 1er avril 2024 :

POSTE FERMÉ	POSTE OUVERT
1 Adjoint technique principal 1re classe (TC)	1 technicien territorial (TC)

3. Incidence financière

Les crédits nécessaires sont prévus au budget primitif 2024.

4. Décisions

Après avis de la commission, le Conseil municipal, après en avoir délibéré, à l'unanimité :

Article 1 : **modifie** le tableau des emplois en conséquence.

Article 2 : **autorise** Monsieur le Maire à signer les actes afférents.

Article 3 : **inscrit** les crédits nécessaires au budget.

Article 4 : autorise Monsieur le Maire à prendre toutes les mesures nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

5. Annexe

Néant

MAIRIE de MARGUERITTES (Gard)

Rémi NICOLAS

Maire de MARGUERITTES

Le Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte.
Délai et voies de recours : la présente délibération peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Nimes (16 avenue Feuchères – 30941 Nimes cedex 09) dans un délai de deux mois à compter de la date de publication. Le tribunal administratif peut aussi être saisi par l'application informatique "Télérecours Citoyens" accessible par le site internet www.telerecours.fr

Rémi NICOLAS
Maire de MARGUERITTES

MAIRIE de MARGUERITTES (Gard)

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_05-DE

MAIRIE DE MARGUERITTES

République Française
Département du Gard
Arrondissement de Nîmes

nombre de Conseillers municipaux en exercice :
29

nombre de membres présents :
28

nombre de membres absents excusés représentés :
1

nombre de membres absents non représentés
0

date de la convocation :
7 mars 2024

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DE LA COMMUNE DE MARGUERITTES

SÉANCE DU 13 MARS 2024

L'an deux mille vingt-quatre, le treize mars à 18 heures 30, le Conseil municipal de la Commune de MARGUERITTES, régulièrement convoqué, s'est réuni à la mairie, dans la salle Claude Erignac, lieu ordinaire de ses séances, sous la présidence de Monsieur Rémi NICOLAS, Maire.

Membres présents : M. Rémi NICOLAS, Mme Patricia POUBLANC, M. Frédéric COURRENT, Mme Frédérique CONDET, M. Jean-Pierre CATHEBRAS, Mme Diane ARRIAGADA, M. Bernard CHANTRIER, Mme Audrey RANC, M. Denis CANTIER, Mme Martine REARD, Mme Joëlle HUYNH, Mme Liliane GUIRAUD, Mme Florence LIMONES, M. Eric PEREDES, M. Eric MARC, Mme Sophie GOMES, Mme Laïla ACHKAR, Mme Laure DELAMON, M. Renaud LEROI, M. Yohan MESSABIER, Mme Karine PACHAIRE, Mme Corinne CONSTANTY, M. Denis BRUYERE, M. Stéphane GUILLEMIN, Mme Julie DELVAL, Mme Myriam BOISSIERE DE CILLIA, M. Alain SAUD et Mme Margit LORBLANCHET.

Membres absents, excusés et représentés: M. Georges VIERNE (pouvoir à Mme CONDET).

Secrétaire de séance : M. Yohan MESSABIER.

Le Conseil municipal régulièrement constitué,

N° 2024/03/05 – Recrutement de vacataires

Rapporteur : M. Frédéric COURRENT

1. Aspects juridiques

VU le Code général des collectivités territoriales ;

2. Eléments de contexte

Le service de restauration collective, dans le cadre des ALP, fait appel à des animateurs et à des agents de service afin d'encadrer ou d'aider au service des enfants sur les temps méridiens et/ou les temps d'activités et d'accueil. Il s'agit d'emplois non permanents et soumis à des variations en fonction du nombre d'enfant. Certains de ces emplois étaient occupés par des agents en CDD. Afin de se conformer à la réglementation, il convient de transformer ces emplois en vacations.

Trois conditions cumulatives caractérisent la notion de vacataire :

- la spécificité dans l'exécution de l'acte (l'agent est engagé pour une mission précise, un acte déterminé) ;
- la discontinuité dans le temps. Les missions doivent correspondre à un besoin ponctuel de la collectivité ;
- la rémunération liée à l'acte pour lequel l'agent a été recruté.

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_05-DE

Ces agents n'intervenant en principe de façon non permanente que 4 jours par semaine pendant les périodes scolaires uniquement sur un temps limité au service et à l'encadrement des élèves, la notion de vacation correspond donc parfaitement aux emplois nécessaires au bon fonctionnement des services.

3. Incidence financière

Le taux de l'heure de vacation est fixé à 14,50 €.
Le coût annuel pour une année scolaire complète est d'environ 104 000 €.
Le taux de vacation de la journée de cohésion est fixé à 80 €.
L'impact budgétaire est intégré dans le budget 2024.

4. Décisions

Après avis de la commission, le Conseil municipal, après en avoir délibéré, à l'unanimité :

Article 1 : autorise Monsieur le Maire à recruter des vacataires pour une durée correspondante à l'année scolaire.

MAIRIE de MARGUERITTES (Gard)

Rémi NICOLAS

Maire de MARGUERITTES

Le Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte.
Délai et voies de recours : la présente délibération peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Nimes (16 avenue Feuchères – 30941 Nîmes cedex 09) dans un délai de deux mois à compter de la date de publication. Le tribunal administratif peut aussi être saisi par l'application informatique "Télérecours Citoyens" accessible par le site internet www.telerecours.fr

Rémi NICOLAS
Maire de MARGUERITTES

MAIRIE de MARGUERITTES (Gard)

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_06-DE

VILLE DE MARGUERITTES

République Française
Département du Gard
Arrondissement de Nîmes

nombre de Conseillers municipaux en exercice :
29

nombre de membres présents :
28

nombre de membres absents excusés représentés :
1

nombre de membres absents non représentés
0

date de la convocation :
7 mars 2024

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DE LA COMMUNE DE MARGUERITTES

SÉANCE DU 13 MARS 2024

L'an deux mille vingt-quatre, le treize mars à 18 heures 30, le Conseil municipal de la Commune de MARGUERITTES, régulièrement convoqué, s'est réuni à la mairie, dans la salle Claude Erignac, lieu ordinaire de ses séances, sous la présidence de Monsieur Rémi NICOLAS, Maire.

Membres présents : M. Rémi NICOLAS, Mme Patricia POUBLANC, M. Frédéric COURRENT, Mme Frédérique CONDET, M. Jean-Pierre CATHEBRAS, Mme Diane ARRIAGADA, M. Bernard CHANTRIER, Mme Audrey RANC, M. Denis CANTIER, Mme Martine REARD, Mme Joëlle HUYNH, Mme Liliane GUIRAUD, Mme Florence LIMONES, M. Eric PEREDES, M. Eric MARC, Mme Sophie GOMES, Mme Laïla ACHKAR, Mme Laure DELAMON, M. Renaud LEROI, M. Yohan MESSABIER, Mme Karine PACHAIRE, Mme Corinne CONSTANTY, M. Denis BRUYERE, M. Stéphane GUILLEMIN, Mme Julie DELVAL, Mme Myriam BOISSIERE DE CILLIA, M. Alain SAUD et Mme Margit LORBLANCHET.

Membres absents, excusés et représentés: M. Georges VIERNE (pouvoir à Mme CONDET).

Secrétaire de séance : M. Yohan MESSABIER.

Le Conseil municipal régulièrement constitué,

N° 2024/03/06 – Tableau des emplois permanents et fonctionnels

Rapporteur : M. Frédéric COURRENT

1. Aspects juridiques

VU le Code général des collectivités territoriales ;

VU le tableau des emplois au 1er janvier 2024 annexé au budget primitif 2024 ;

VU le décret n° 87-1004 du 16 décembre 1987 modifié relatif aux collaborateurs de cabinet des autorités territoriales ;

VU l'avis du comité social territorial réuni en date du 6 mars 2024 ;

CONSIDERANT qu'il est nécessaire de modifier des emplois permanents pour répondre aux nécessités du service et répondre aussi à l'effectivité des missions exercées ;

2. Eléments de contexte

- Dans le cadre de la modification d'emplois :

Conformément à l'article L.313-1 du Code général de la fonction publique, les emplois de chaque collectivité ou établissement sont créés par l'organe délibérant de la collectivité ou de l'établissement. Il appartient donc au Conseil municipal de fixer l'effectif des emplois nécessaires au fonctionnement des services. Les emplois non fermés dans le cadre des avancements de grades sont modifiés ainsi à compter du 1er septembre 2024 :

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_06-DE

ANCIEN EMPLOI / GRADE / TPS DE TRAVAIL	NOUVEL EMPLOI / GRADE / TPS DE TRAVAIL
Agent espaces verts / Adjoint Technique/ TC	Agent technique polyvalent / Adjoint technique / TC
Agent de nettoyage / Adjoint Technique/ TC	Agent d'entretien polyvalent / Adjoint technique / TC
Agent de nettoyage / Adjoint Technique Pal 2e cl / TC	Agent d'entretien polyvalent / Adjoint technique / TC
Agent de nettoyage / Adjoint Technique Pal 2e cl / TC	Agent d'entretien polyvalent / Adjoint technique / TC
Agent de nettoyage / Adjoint Technique Pal 2e cl / TNC 30 h	Agent d'entretien polyvalent / Adjoint technique / TNC 28 h
Agent des espaces verts / Adjoint Technique Pal 2e cl / TC	Agent d'entretien polyvalent / Adjoint technique / TNC 17 h 30
Agent ATSEM / Adjoint technique Pal 2e cl / TC	Agent de cuisine polyvalent / Adjoint technique / TNC 20 h

- Dans le cadre d'un départ à la retraite au 1er juillet 2024, l'emploi suivant est modifié en vue d'un prochain recrutement

ANCIEN EMPLOI / GRADE / TPS DE TRAVAIL	NOUVEL EMPLOI / GRADE / TPS DE TRAVAIL
Agent de réfectoire / Adjoint technique Pal 2e cl/ TNC 28 h	Agent d'entretien polyvalent / Filière technique - Cadre d'emploi des adjoints techniques / TNC 28 h

- Dans le cadre de la réorganisation des services d'entretien, l'emploi suivant est modifié à compter du 1er avril 2024 :

ANCIEN EMPLOI / GRADE / TPS DE TRAVAIL	NOUVEL EMPLOI / GRADE / TPS DE TRAVAIL
Agent anim-entretien / Adjoint technique / TNC 25 h	Agent anim-entretien / Adjoint technique / TNC 28 h

Dans l'hypothèse où le recrutement de fonctionnaires s'avérerait infructueux, ces emplois pourront être pourvus par un agent contractuel, conformément aux conditions fixées par les articles L.332-8 et L.332-14 du Code général de la fonction publique.

Dans l'hypothèse de recrutement d'agents contractuels au titre de l'article L.332-8 suscité, il est précisé que :

- Le contractuel sera recruté par voie de contrat à durée déterminée pour une durée de 3 ans renouvelable 1 fois.
- La rémunération sera déterminée en prenant en compte, notamment, les fonctions occupées, la qualification requise pour leur exercice, la qualification détenue par l'agent ainsi que son expérience.

- Dans le cadre de l'effectivité des missions exercées, création d'un emploi de collaborateur de cabinet :

EMPLOI GELE/ GRADE / TPS DE TRAVAIL	NOUVEL EMPLOI / GRADE / TPS DE TRAVAIL
Directeur communication / Attaché principal/ TC 35 h	Collaborateur de cabinet /Attaché Principal/ TC 35 h

Conformément à l'article 7 du décret n° 87-1004 du 16 décembre 1987 relatif aux collaborateurs de cabinet des autorités territoriales le montant des crédits sera déterminé de façon à ce que :

- d'une part, le traitement indiciaire ne puisse en aucun cas être supérieur à 90 % du traitement correspondant à l'indice terminal de l'emploi administratif fonctionnel de direction le plus élevé de la collectivité occupé par le fonctionnaire en activité ce jour ;
- d'autre part, le montant des indemnités ne puisse en aucun cas être supérieur à 90 % du montant maximum du régime indemnitaire institué par l'assemblée délibérante de la collectivité et servi au titulaire de l'emploi fonctionnel.

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_06-DE

A noter que l'emploi fonctionnel de collaborateur de cabinet est lié à la durée du mandat électoral du Maire. Il peut être occupé par un fonctionnaire territorial par voie de détachement, sur contrat. De ce fait, cette création de poste n'induit pas un poste supplémentaire. Le poste actuel occupé par l'agent en position de détachement sera quant à lui gelé.

3. Incidence financière

Les crédits votés au budget primitif 2024 permettent de mettre en œuvre cette évolution du tableau des emplois.

4. Décisions

Après avis de la commission, le Conseil municipal, après en avoir délibéré, à l'unanimité :

Article 1 : **modifie** les emplois permanents et le tableau des emplois en conséquence.

Article 2 : **autorise** Monsieur le Maire à engager les procédures nécessaires à la mise en œuvre du tableau de l'évolution des emplois et signer les actes afférents.

Article 3 : **autorise** Monsieur le Maire à prendre toutes les mesures nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

5. Annexe

Tableau des emplois.

MAIRIE de MARGUERITTES (Gard)

Rémi NICOLAS

Maire de MARGUERITTES

Le Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte.
Délai et voies de recours : la présente délibération peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Nîmes (16 avenue Feuchères – 30941 Nîmes cedex 09) dans un délai de deux mois à compter de la date de publication. Le tribunal administratif peut aussi être saisi par l'application informatique "Télérecours Citoyens" accessible par le site internet www.telerecours.fr

Rémi NICOLAS
Maire de MARGUERITTES

MAIRIE de MARGUERITTES (Gard)

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_06-DE

ACTOTUM	35		1			X		X	1				Adjoint technique		
COORDONNATRICE SCOLAIRE	35		1			X		X	1				Agent de Maîtrise Pal		
CUISINE CENTRALE															
RESPONSABLE CUISINE CENTRALE	35		1		X	X	X		1				Adjoint technique		
CUSINIER	35		1			X		X	1				Agent de Maîtrise Pal		
CUISINIER	35		1			X		X	1				Agent de Maîtrise Pal		
AGENT DE CUISINE	35		1			X		X	1				Adjoint technique		
AGENT TECHNIQUE POLYVALENT	35		1			X	X			1		en cours recrut	Adjoint technique		
AGENT DE CUISINE POLYVALENT	20		0,57			X	X			1		en cours recrut	Adjoint technique		
SCOLAIRE / PERISCOLAIRE / ENTRETIEN															
DIRECTION ADJOINTE PERISCOLAIRE	35		1			X			1				Agent de maîtrise		
DIRECTION ADJOINTE PERISCOLAIRE	30		0,86			X			1				Adjoint technique		
ATSEM	35		0,9			X		X	1				Atsem Pal 1ère cl	90%	31,5
ATSEM		30	0,86			C		X	1				Adjoint techn Pal 1ère cl		
ATSEM		30	0,86			X		X	1				Adjoint techn Pal 1ère cl		
ATSEM	35		0,5			X		X	1				Adjoint techn Pal 1ère cl	50%	17,5
ATSEM		30	0,86			X		X	1				Adjoint d'animation		
ATSEM		30	0,86			X		X	1				Adjoint d'animation		
ATSEM		30	0,86			X		X	1				Adjoint d'animation		
ATSEM		30	0,86			X		X	1				Adjoint d'animation		
ATSEM		30	0,86			X		X	1				Adjoint d'animation		
ATSEM		30	0,86			X		X	1				Adjoint d'animation		
ATSEM		30	0,86			X		X	1				Adjoint d'animation		
ATSEM		19,25	0,55			X		X	1				Adjoint d'animation		
AGENT REFECTOIRE/ANIM		28	0,8			X		X	1				Adjoint d'animation		
AGENT REFECTOIRE		28	0,8			X		X	1				Adjoint technique		
AGENT D'ENTRETIEN POLYVALENT		28	0,8			X	X		1				Cadre emploi adjoints techniques		
AGENT REFECTOIRE / ENTRETIEN	35		1			X		X	1				Adjoint techn Pal 1ère cl		
AGENT ANIM / ENTRETIEN	35		0,8			X		X	1				Adjoint techn Pal 1ère cl	80%	28
AGENT ANIM / ENTRETIEN		28	0,8				X		1				Adjoint technique		
AGENT ANIM / ENTRETIEN	35		1			X		X	1				Adjoint technique		
AGENT ANIM / ENTRETIEN		15	0,42			X		X	0,42				Adjoint technique		
AGENT REFECTOIRE		30	0,86			X		X	1				Adjoint technique		
AGENT REFECTOIRE		30	0,86			X		X	1				Adjoint techn Pal 1ère cl		
AGENT ANIMATION		17,5	0,5			X		X	1				Adjoint technique		
AGENT ANIM/ENTRETIEN		20	0,57			X		X	1				Adjoint technique		
AGENT D'ANIMATION		25	0,71			X			1				Adjoint d'animation		
AGENT ENTRETIEN		28	0,8			X		X	1				Adjoint technique		
AGENT ANIM/ENTRETIEN en détachement 6 mois		19	0			X				1		DISPO	Adjoint technique		
AGENT ENTRETIEN POLYVALENT	35		1			X	X			1		en cours recrut	Adjoint technique		
AGENT ENTRETIEN POLYVALENT	35		1			X	X			1		en cours recrut	Adjoint technique		
AGENT ENTRETIEN POLYVALENT	35		1			X	X			1		en cours recrut	Adjoint technique		
AGENT ENTRETIEN POLYVALENT		28	0,8			X	X			1		en cours recrut	Adjoint technique		
AGENT ENTRETIEN POLYVALENT		17,5	0,5			X	X			1		en cours recrut	Adjoint technique		
SERVICES TECHNIQUES															
RESPONSABLE SERVICE TECHNIQUE			1		X			X	1				Technicien Pal 2e cl		
SECRETAIRE / ASSISTANTE	35		1		X	X		X	1				Adjoint administratif Pal 2e cl		
COORDONNATEUR EQUIPES	35		0		X	X		X	1				Agent de maîtrise Pal		
MAGASINIER	35		1			X		X	1				Adjoint technique		
AGENT D'ATELIER	35		1			X		X	1				Adjoint technique Pal 2e cl		
AGENT D'ATELIER	35		0			X		X		1		DISPO	Adjoint technique Pal 2e cl		
PLOMBIER	35		0			X		X	1				Adjoint technique		
DESSINATEUR	35		0		X	X		X		1		DISPO	Agent de maîtrise		

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_06-DE

ABLEAU DES EMPLOIS ET DES EFFECTIFS DE LA COMMUNE DE MARGUERITTES

CM 13/03/2024

EMPLOI/ POSTE	Temps de travail hebdomadaire de l'emploi créé en heures		EMPLOIS						Emploi pourvu	Emploi non pourvu	CDD	Motif vacance	Grade de l'agent qui occupe le poste	(1)	
				Catégorie hiérarchique			Emploi pouvant être pouvu par un contractuel (L332-8 du CGFP)								
	TC	TNC	En ETP	A	B	C	oui	non						Quotité	Tps en heures
COLLABORATEUR DE CABINET	35		1	X			X			1	Durée mandat		Attaché Pal		
DIRECTION GENERALE															
IRECTEUR GENERAL DES ERVICES	35		1	X				X	1				Ingénieur hors classe		
IRECTEUR DE LA OMMUNICATION	35		1	X				X	1			détachement sur collaborateur de cabinet	Attaché principal		
ONTRAT DE PROJET - MISE N ŒUVRE EPA	35		1	X			X			1	OUI	en cours recrutement	Attaché		
SSISTANTE DE DIRECTION	35		1		X			X	1				Rédacteur Pal 1ère cl		
HARGE DE MISSION ITOYEN /PROTOCOLE	35		1		X	X	X		1				Adjoint d'animation		
POLICE MUNICIPALE															
ESPONSABLE POLICE UNICIPALE	35		1			X			1				Brigadier chef principal		
OLICIER MUNICIPAL	35		1			X			1				Brigadier chef principal		
OLICIER MUNICIPAL	35		1			X			1				Brigadier chef principal		
OLICIER MUNICIPAL	35		1			X			1				Brigadier chef principal		
OLICIER MUNICIPAL	35		1			X			1				Brigadier chef principal		
OLICIER MUNICIPAL (RESP DJ)	35		0			X	X		1				Gardien brigadier		
PÔLE DEVELOPPEMENT TERRITORIAL															
IRECTION DE PÔLE DT	35		1	X				X	1				Ingénieur Principal		
HARGE DES GRANDS ROJETS	35		1		X			X	1				Technicien Pal 1ère cl		
HARGE DEVELOPPEMENT OCAL DURABLE	35		1	X	X		X		1		OUI		Ingénieur		
OORDONNATEUR PROJET OC-TERR	35		1		X		X			1		en cours recrutement	Animateur Pal 2e cl		
DMINISTRATEUR RESEAUX	35		1			X		X	1				Adjoint Techn Pal 1ère cl		
HARGE SPORT/FEST	35		1			X		X	1				Adjoint Anim Pal 1ère cl		
HARGE CULTURE	35		1		X			X	1				Rédacteur		
EGISSEUR STUDIO	35		0,8			X		X	1				Adjoint animation Pal 2e cl	80%	28
ARDE VERT	35		1			X		X	1				Agent de maîtrise Pal		
ARDE VERT	35		1			X		X	1				Adjoint technique		
MEDIATHEQUE															
ESPONSABLE EDIATHEQUE	35		1		X			X	1				Assistant de conservation du patrimoine Pal 2e cl		
ESPONSABLE SECTEUR EUNESSE	35		1		X			X	1				Assistant de conservation du patrimoine		
ESPONSABLE ADJOINT ECTEUR JEUNESSE	35		1			X	X		1				Adjoint de conservation du patrimoine		
ESPONSABLE ADJOINT ECTEUR ADULTES	35		1			X			1				Adjoint de conservation du patrimoine Pal 1ère		
GENT SECTEUR UMERIQUE	35		1			X			1				Adjoint de conservation du patrimoine Pal 2e cl		
ESPONSABLE SECTEUR UMERIQUE	35		1		X	X	X		1		OUI		Adjoint de conservation du patrimoine		
POLE A LA POPULATION															
IRECTION DE POLE	35		1	X				X	1				Attaché		
GENT URBANISME	35		1			X		X	1				Adjoint admin Pal 1ère cl		
NSTRUCTEUR URBANISME	*35*		*0*		*X*	*X*		*X*		*1*		*DISPO*	*Adjoint administratif*		
NSTRUCTEUR URBANISME	35		1		X	X		X	1				Adjoint admin Pal 1ère cl		
GENT ETAT CIVIL/ACCUEIL	35		1			X		X	1				Adjoint admin Pal 2e cl		
GENT ETAT CIVIL/ACCUEIL	30		0,86			X		X	1				Adjoint admin Pal 1ère cl		
GENT ETAT CIVIL/ACCUEIL	30		0,86			X		X	1				Adjoint admin Pal 1ère cl		
GENT ACCUEIL	35		1			X		X	1				Agent de Maîtrise Pal		
POLE ADMINISTRATION GENERALE															
IRECTION DE PÔLE	35		1	X	X	X		X	1				Adjoint admin Pal 1ère cl		
ESPONSABLE FINANCES	35		1		X	X		X	1				Adjoint admin Pal 1ère cl		
ESPONSABLE PAIE	35		1		X	X		X	1				Adjoint admin		
ESPONSABLE COMMANDE UBLIQUE	35		1		X	X		X	1				Rédacteur		
SSISTANTE COMPTABLE	35		1			X		X	1				Adjoint admin Pal 2e cl		
SSISTANTE COMPTA/COMM UBLIQUE	35		1			X	X			1		en cours recrutement	Cadre d'emploi adj. Adm		
ESPONSABLE SCOLAIRE / SSOCIATIONS	35		1			X		X	1				Adjoint admin Pal 1ère cl		

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_06-DE

CHEF EQUIPE VOIRIE/CHARROIE	35		1			X		X	1				Agent de maitrise principal		
CHEF EQUIPE ESPACES VERTS	35		1			X		X	1				Agent de maitrise principal		
CHEF EQUIPE BATIMENTS	35		1			X		X	1				Agent de maitrise principal		
CHEF EQUIPE NETTOYAGE	35		1			X		X	1				Agent de maitrise principal		
AGENT BATIMENT	35		1			X		X	1				Agent de maitrise principal		
AGENT BATIMENT	35		1			X		X	1				Agent de maitrise Pal		
AGENT BATIMENT	35		1			X		X	1				Adjoint technique		
AGENT VOIRIE / CHARROIE	35		1			X		X	1				Agent de maitrise principal		
AGENT VOIRIE / CHARROIE	35		1			X		X	1				Agent de maitrise principal		
AGENT ESPACES VERTS	35		1			X		X	1				Adjoint technique		
AGENT ESPACES VERTS	35		1			X		X	1				Adjoint technique		
AGENT ESPACES VERTS	35		1			X		X	1				Adjoint technique Pal 2e cl		
AGENT ESPACES VERTS	35		1			X		X	1				Adjoint technique Pal 2e cl		
AGENT ESPACES VERTS	35		1			X		X	1				Adjoint technique Pal 1ère cl		
AGENT ESPACES VERTS	35		1			X		X	1				Adjoint technique Pal 2e cl		
AGENT VOIRIE/ EPAREUSE	35		1			X	X		1		OUI		Adjoint technique		
AGENT NETTOYAGE	35		1			X		X	1				Adjoint technique Pal 1ère cl		
AGENT NETTOYAGE	35		1					X	1				Adjoint technique Pal 1ère cl		
AGENT NETTOYAGE	35		1					X	1				Adjoint technique Pal 2e cl		
AGENT NETTOYAGE	35		1					X	1				Adjoint technique Pal 2e cl		
AGENT NETTOYAGE	35		1					X	1				Adjoint technique Pal 1ère cl		
AGENT NETTOYAGE	35		1			X		X	1				Adjoint technique Pal 2e cl		
ENTRE PETITE ENFANCE															
DIRECTRICE CRECH	35		1	X				X	1				Puéricultrice hors classe		
SECRETAIRE / ASSISTANTE	35		1			X		X	1				Adjoint admin Pal 1ère cl		
INFIRMIERE	35		0,8	X				X	1				Infirmière en soins Gx de cl sup	80%	28
EDUCATRICE JEUNES ENFANTS	35		1	X				X	1				EJE		
AUXILIAIRE DE PUERICULTURE	35		1		X		X		1		OUI		AUXILAIRE DE PUERICULTURE		
AUXILIAIRE DE PUERICULTURE	35		0,8		X			X	1				AUXILAIRE DE PUERICULTURE	80%	28
AGENT D'ANIMATION PECHE	35		1			X		X	1				Adjoint admin Pal 1ère cl		
AGENT D'ANIMATION PECHE	35		1			X		X	1				Adjoint d'animation		
AGENT D'ANIMATION PECHE	*35*		*0*			*X*	*X*			*1*		*DISPO*	*Adjoint d'animation*		
AGENT D'ANIMATION PECHE	35		1			X		X	1				Adjoint d'animation		
AGENT D'ANIMATION PECHE		28	0,8			X		X	1				Adjoint d'animation		
AGENT D'ANIMATION PECHE	35		1			X	X		1				Adjoint d'animation		
AGENT D'ANIMATION PECHE	35		1			X	X		1				Adjoint d'animation		
AGENT DE REFECTOIRE		25	0,71			X		X	1				Adjoint technique		
AGENT ENTRETIEN		20	0,58			X	X		0,58				Adjoint technique		
TOTAUX	3505	704,25	113,35						113	16					
									129						

MODIFS EMPLOIS
AV GRADES
CREA

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_07-DE

VILLE DE MARGUERITTES

République Française
Département du Gard
Arrondissement de Nîmes

nombre de Conseillers municipaux en exercice :
29

nombre de membres présents :
28

nombre de membres absents excusés représentés :
1

nombre de membres absents non représentés
0

date de la convocation :
7 mars 2024

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DE LA COMMUNE DE MARGUERITTES

SÉANCE DU 13 MARS 2024

L'an deux mille vingt-quatre, le treize mars à 18 heures 30, le Conseil municipal de la Commune de MARGUERITTES, régulièrement convoqué, s'est réuni à la mairie, dans la salle Claude Erignac, lieu ordinaire de ses séances, sous la présidence de Monsieur Rémi NICOLAS, Maire.

Membres présents : M. Rémi NICOLAS, Mme Patricia POUBLANC, M. Frédéric COURRENT, Mme Frédérique CONDET, M. Jean-Pierre CATHEBRAS, Mme Diane ARRIAGADA, M. Bernard CHANTRIER, Mme Audrey RANC, M. Denis CANTIER, Mme Martine REARD, Mme Joëlle HUYNH, Mme Liliane GUIRAUD, Mme Florence LIMONES, M. Eric PEREDES, M. Eric MARC, Mme Sophie GOMES, Mme Laïla ACHKAR, Mme Laure DELAMON, M. Renaud LEROI, M. Yohan MESSABIER, Mme Karine PACHAIRE, Mme Corinne CONSTANTY, M. Denis BRUYERE, M. Stéphane GUILLEMIN, Mme Julie DELVAL, Mme Myriam BOISSIERE DE CILLIA, M. Alain SAUD et Mme Margit LORBLANCHET.

Membres absents, excusés et représentés: M. Georges VIERNE (pouvoir à Mme CONDET).

Secrétaire de séance : M. Yohan MESSABIER.

Le Conseil municipal régulièrement constitué,

N° 2024/03/7 – 4e tranche de travaux d'extension du dispositif de vidéoprotection

Rapporteur : M. Frédéric COURRENT

1. Aspects juridiques

VU le Code Général des Collectivités ;

VU la délibération du 05/06/2019, dans laquelle le Conseil municipal décidait de mutualiser son dispositif de vidéoprotection avec celui géré par Nîmes Métropole dans le cadre du service commun proposé par la direction des usages et infrastructures numériques de l'agglomération ;

VU la délibération du 14/06/2023 dans laquelle le Conseil municipal décidait de la réalisation d'une troisième phase d'extension du dispositif de vidéosurveillance ;

CONSIDERANT le diagnostic réalisé le 25 janvier 2024 référencé n° 74356/060/2024 ;

2. Eléments de contexte

Dans le cadre de cette mutualisation avec les services de Nîmes Métropole, le déploiement des dispositifs des systèmes de vidéosurveillance demeure une priorité. La présente délibération concerne le lancement d'une quatrième phase d'extension du dispositif de vidéosurveillance pour laquelle un diagnostic a été réalisé.

Ce diagnostic concerne 2 sites. Sur ces 2 sites, 7 caméras supplémentaires sont prévues en 2024, à savoir :

1. Parc Magne
2. Secteur Genestet- accès ZAC de Mezeirac

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_07-DE

A noter qu'une fois ces installations réalisées, au total la commune bénéficiera de 39 sites équipés, soit au total 72 équipements déployés.

3. Incidence financière

Le coût estimé de ces nouvelles installations est d'environ 56 000 € HT.

4. Décisions

Après avis de la commission, le Conseil municipal, après en avoir délibéré, à l'unanimité :

Article 1 : autorise Monsieur le Maire à confirmer sa volonté de réaliser la 4e phase de travaux d'extension du dispositif de vidéoprotection de la commune.

Article 2 : autorise Monsieur le Maire à solliciter auprès de Monsieur le Préfet du Gard l'attribution d'une subvention au titre du fonds interministériel de prévention de la délinquance, au taux de 30 %.

Article 3 : autorise Monsieur le Maire à solliciter auprès de Monsieur le Président de la communauté d'agglomération de Nîmes Métropole l'attribution d'une subvention au titre des fonds de concours, au taux de 20 %.

Article 4 : autorise Monsieur le Maire à signer tout document relatif à ce dossier.

5. Annexe

Néant

MAIRIE de MARGUERITTES (Gard)

Rémi NICOLAS

Maire de MARGUERITTES

Le Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte.
Délai et voies de recours : la présente délibération peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Nimes (16 avenue Feuchères – 30941 Nimes cedex 09) dans un délai de deux mois à compter de la date de publication. Le tribunal administratif peut aussi être saisi par l'application informatique "Télérecours Citoyens" accessible par le site internet www.telerecours.fr

Rémi NICOLAS
Maire de MARGUERITTES

MAIRIE de MARGUERITTES (Gard)

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_08-DE

VILLE DE MARGUERITTES

République Française
Département du Gard
Arrondissement de Nîmes

nombre de Conseillers municipaux en exercice :
29

nombre de membres présents :
28

nombre de membres absents excusés représentés :
1

nombre de membres absents non représentés
0

date de la convocation :
7 mars 2024

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DE LA COMMUNE DE MARGUERITTES

SÉANCE DU 13 MARS 2024

L'an deux mille vingt-quatre, le treize mars à 18 heures 30, le Conseil municipal de la Commune de MARGUERITTES, régulièrement convoqué, s'est réuni à la mairie, dans la salle Claude Erignac, lieu ordinaire de ses séances, sous la présidence de Monsieur Rémi NICOLAS, Maire.

Membres présents : M. Rémi NICOLAS, Mme Patricia POUBLANC, M. Frédéric COURRENT, Mme Frédérique CONDET, M. Jean-Pierre CATHEBRAS, Mme Diane ARRIAGADA, M. Bernard CHANTRIER, Mme Audrey RANC, M. Denis CANTIER, Mme Martine REARD, Mme Joëlle HUYNH, Mme Liliane GUIRAUD, Mme Florence LIMONES, M. Eric PEREDES, M. Eric MARC, Mme Sophie GOMES, Mme Laïla ACHKAR, Mme Laure DELAMON, M. Renaud LEROI, M. Yohan MESSABIER, Mme Karine PACHAIRE, Mme Corinne CONSTANTY, M. Denis BRUYERE, M. Stéphane GUILLEMIN, Mme Julie DELVAL, Mme Myriam BOISSIERE DE CILLIA, M. Alain SAUD et Mme Margit LORBLANCHET.

Membres absents, excusés et représentés: M. Georges VIERNE (pouvoir à Mme CONDET).

Secrétaire de séance : M. Yohan MESSABIER.

Le Conseil municipal régulièrement constitué,

N° 2024/03/08 – Subventions aux associations

Rapporteur : Mme Audrey RANC

Il est précisé que M. BRUYERE ne prend pas part au débat, ni au vote.

1. Aspects juridiques

VU le Code général des collectivités territoriales ;

VU la délibération n° 11 du 14 avril 2021 du Conseil municipal ;

VU l'avis de la commission d'évaluation des subventions ;

2. Eléments de contexte

Afin de permettre aux associations locales intervenant sur le territoire communal d'exercer leurs activités dans les meilleures conditions, la ville a choisi de voter l'ensemble des subventions à la même date et dans la continuité du vote du budget.

Le vote des subventions intervient traditionnellement « en bloc ». Cependant, les recommandations juridiques visant à prévenir tout risque de conflit d'intérêt ont conduit à différencier les attributions de subvention à des associations ou structures dont un ou plusieurs élus sont membres.

Cette délibération individualise les subventions à toutes les associations qui ne sont pas dans ce cas pour un total de 39.750 € au titre des subventions de fonctionnement et 2.000 € au titre des subventions d'investissement.

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_08-DE

3. Incidence financière

Les dépenses issues de cette décision sont prévues sur la ligne 6574 du budget de fonctionnement de la commune et sur le budget d'investissement de la commune.

4. Décisions

Après avis de la commission, le Conseil municipal, après en avoir délibéré, à l'unanimité :

Article 1 : attribue aux différentes associations marguerittoises ou intervenant sur le territoire de la commune des subventions de fonctionnement pour un montant total de 39.750 € et des subventions d'investissement pour un montant de 2.000 € réparties selon les tableaux joints à la délibération.

Article 2 : autorise Monsieur le Maire à signer tout document permettant l'exécution de cette délibération.

5. Annexes

Tableau de répartition des subventions.
Tableau de valorisation des équipements mis à disposition.

MAIRIE de MARGUERITTES (Gard)

Rémi NICOLAS

Maire de MARGUERITTES

Le Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte.
Délai et voies de recours : la présente délibération peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Nimes (16 avenue Feuchères – 30941 Nimes cedex 09) dans un délai de deux mois à compter de la date de publication. Le tribunal administratif peut aussi être saisi par l'application informatique "Télérecours Citoyens" accessible par le site internet www.telerecours.fr

Rémi NICOLAS
Maire de MARGUERITTES

MAIRIE de MARGUERITTES (Gard)

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_08-DE

Subventions de fonctionnement	
Li Coute Negre	700 €
Le Nid d'elles	150 €
Le pouvoir de l'humain	300 €
Association des Parents d'Elèves primaire De Marcieu	400 €
Marguerythmes	2 500 €
Ecole de Musique Françoise Chabrant	18 000 €
Confrérie des forgerons couteliers	300 €
Orchestre de chambre Monique Zammit	250 €
Entente Sportive Marguerittoise	9 000 €
Union Cycliste Bességeoise	3 000 €
Judo Club de Marguerittes	800 €
Les Gardoiz'elles	150 €
Marguerittes GRS	1 500 €
Aïkido Marguerittes	500 €
Vélo Club Marguerittois	400 €
FNACA	300 €
Futsal Marguerittois	1 500 €
TOTAL	39 750 €

Subventions d'investissement	
Li Coute Negre	500 €
Light in Box	400 €
No Soucy	500 €
La Boule Marguerittoise	300 €
Les Archers de Marguerittes	300 €
TOTAL	2 000 €

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_08-DE

Valorisation annuelle des mises à disposition d'équipements municipaux

Association	Valeur
Li Coute Negre	1 349,46 €
Amicales Rencontres	599,76 €
UNC	510,84 €
FNACA	1 161,00 €
CSM Handball	18 932,94 €
ESM	35 769,01 €
Margueritte GRS	9 656,28 €
MRC	24 757,75 €
Tennis Club	5 465,05 €
Judo Club	4 435,38 €
Aïkido	4 543,56 €
Futsal	3 505,14 €
GV Claire Cour	2 770,20 €
Les Archers de Marguerittes	34 877,70 €
Club Taurin La Bouvina	6 752,40 €
Ecole de Musique	3 272,59 €
Atelier Peinture à l'Huile	385,56 €
La Souleiado	714,95 €
Marguerythmes	714,96 €
TOTAL	**160 174,53 €**

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_09-DE

VILLE DE MARGUERITTES

République Française
Département du Gard
Arrondissement de Nîmes

nombre de Conseillers municipaux en exercice :
29

nombre de membres présents :
28

nombre de membres absents excusés représentés :
1

nombre de membres absents non représentés
0

date de la convocation :
7 mars 2024

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DE LA COMMUNE DE MARGUERITTES

SÉANCE DU 13 MARS 2024

L'an deux mille vingt-quatre, le treize mars à 18 heures 30, le Conseil municipal de la Commune de MARGUERITTES, régulièrement convoqué, s'est réuni à la mairie, dans la salle Claude Erignac, lieu ordinaire de ses séances, sous la présidence de Monsieur Rémi NICOLAS, Maire.

Membres présents : M. Rémi NICOLAS, Mme Patricia POUBLANC, M. Frédéric COURRENT, Mme Frédérique CONDET, M. Jean-Pierre CATHEBRAS, Mme Diane ARRIAGADA, M. Bernard CHANTRIER, Mme Audrey RANC, M. Denis CANTIER, Mme Martine REARD, Mme Joëlle HUYNH, Mme Liliane GUIRAUD, Mme Florence LIMONES, M. Eric PEREDES, M. Eric MARC, Mme Sophie GOMES, Mme Laïla ACHKAR, Mme Laure DELAMON, M. Renaud LEROI, M. Yohan MESSABIER, Mme Karine PACHAIRE, Mme Corinne CONSTANTY, M. Denis BRUYERE, M. Stéphane GUILLEMIN, Mme Julie DELVAL, Mme Myriam BOISSIERE DE CILLIA, M. Alain SAUD et Mme Margit LORBLANCHET.

Membres absents, excusés et représentés: M. Georges VIERNE (pouvoir à Mme CONDET).

Secrétaire de séance : M. Yohan MESSABIER.

Le Conseil municipal régulièrement constitué,

N° 2024/03/09 – Subvention à l'association Marguerittes Rugby Club

Rapporteur : Mme Audrey RANC

Il est précisé que Mme DELAMON, membre de l'association, ne prend pas part au débat, ni au vote.

1. Aspects juridiques

VU le Code général des collectivités territoriales ;

VU la délibération n° 11 du 14 avril 2021 du Conseil municipal ;

VU l'avis de la commission d'évaluation des subventions ;

2. Eléments de contexte

Afin de permettre aux associations locales intervenant sur le territoire communal d'exercer leurs activités dans les meilleures conditions, la ville a choisi de voter l'ensemble des subventions à la même date et dans la continuité du vote du budget.

Cette délibération individualise la subvention à l'association Marguerittes Rugby Club pour un montant de 4.000 €.

3. Incidence financière

La dépense issue de cette décision est prévue sur la ligne 6574 du budget de fonctionnement de la commune.

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_09-DE

4. Décisions

Après avis de la commission, le Conseil municipal, après en avoir délibéré, à l'unanimité :

Article 1 : attribue à l'association Marguerittes Rugby Club une subvention de fonctionnement de 4.000 €.

Article 2 : autorise Monsieur le Maire à signer tout document permettant l'exécution de cette délibération.

5. Annexe

Néant

MAIRIE de MARGUERITTES (Gard)

Rémi NICOLAS

Maire de MARGUERITTES

Le Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte.
Délai et voies de recours : la présente délibération peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Nimes (16 avenue Feuchères – 30941 Nîmes cedex 09) dans un délai de deux mois à compter de la date de publication. Le tribunal administratif peut aussi être saisi par l'application informatique "Télérecours Citoyens" accessible par le site internet www.telerecours.fr

Rémi NICOLAS
Maire de MARGUERITTES

MAIRIE de MARGUERITTES (Gard)

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_10-DE

VILLE DE MARGUERITTES

République Française
Département du Gard
Arrondissement de Nîmes

nombre de Conseillers municipaux en exercice :
29

nombre de membres présents :
28

nombre de membres absents excusés représentés :
1

nombre de membres absents non représentés
0

date de la convocation :
7 mars 2024

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DE LA COMMUNE DE MARGUERITTES

SÉANCE DU 13 MARS 2024

L'an deux mille vingt-quatre, le treize mars à 18 heures 30, le Conseil municipal de la Commune de MARGUERITTES, régulièrement convoqué, s'est réuni à la mairie, dans la salle Claude Erignac, lieu ordinaire de ses séances, sous la présidence de Monsieur Rémi NICOLAS, Maire.

Membres présents : M. Rémi NICOLAS, Mme Patricia POUBLANC, M. Frédéric COURRENT, Mme Frédérique CONDET, M. Jean-Pierre CATHEBRAS, Mme Diane ARRIAGADA, M. Bernard CHANTRIER, Mme Audrey RANC, M. Denis CANTIER, Mme Martine REARD, Mme Joëlle HUYNH, Mme Liliane GUIRAUD, Mme Florence LIMONES, M. Eric PEREDES, M. Eric MARC, Mme Sophie GOMES, Mme Laïla ACHKAR, Mme Laure DELAMON, M. Renaud LEROI, M. Yohan MESSABIER, Mme Karine PACHAIRE, Mme Corinne CONSTANTY, M. Denis BRUYERE, M. Stéphane GUILLEMIN, Mme Julie DELVAL, Mme Myriam BOISSIERE DE CILLIA, M. Alain SAUD et Mme Margit LORBLANCHET.

Membres absents, excusés et représentés: M. Georges VIERNE (pouvoir à Mme CONDET).

Secrétaire de séance : M. Yohan MESSABIER.

Le Conseil municipal régulièrement constitué,

N° 2024/03/10 – Subvention à l'association Tennis Club Marguerittois

Rapporteur : Mme Audrey RANC

Il est précisé que M. LEROI, membre de l'association, ne prend pas part au débat, ni au vote.

1. Aspects juridiques

VU le Code général des collectivités territoriales ;

VU la délibération n° 11 du 14 avril 2021 du Conseil municipal ;

VU l'avis de la commission d'évaluation des subventions ;

2. Eléments de contexte

Afin de permettre aux associations locales intervenant sur le territoire communal d'exercer leurs activités dans les meilleures conditions, la ville a choisi de voter l'ensemble des subventions à la même date et dans la continuité du vote du budget.

Cette délibération individualise la subvention à l'association Tennis Club Marguerittois pour un montant de 2.000 €.

3. Incidence financière

La dépense issue de cette décision est prévue sur la ligne 6574 du budget de fonctionnement de la commune.

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_10-DE

4. Décisions

Après avis de la commission, le Conseil municipal, après en avoir délibéré, à l'unanimité :

Article 1 : attribue à l'association Tennis Club Marguerittois une subvention de fonctionnement de 2.000 €.

Article 2 : autorise Monsieur le Maire à signer tout document permettant l'exécution de cette délibération.

5. Annexe

Néant

MAIRIE de MARGUERITTES (Gard)

Rémi NICOLAS

Maire de MARGUERITTES

Le Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte.
Délai et voies de recours : la présente délibération peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Nimes (16 avenue Feuchères – 30941 Nimes cedex 09) dans un délai de deux mois à compter de la date de publication. Le tribunal administratif peut aussi être saisi par l'application informatique "Télérecours Citoyens" accessible par le site internet www.telerecours.fr

Rémi NICOLAS
Maire de MARGUERITTES

MAIRIE de MARGUERITTES (Gard)

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_11-DE

VILLE DE MARGUERITTES

République Française
Département du Gard
Arrondissement de Nîmes

nombre de Conseillers municipaux en exercice :
29

nombre de membres présents :
28

nombre de membres absents excusés représentés :
1

nombre de membres absents non représentés
0

date de la convocation :
7 mars 2024

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DE LA COMMUNE DE MARGUERITTES

SÉANCE DU 13 MARS 2024

L'an deux mille vingt-quatre, le treize mars à 18 heures 30, le Conseil municipal de la Commune de MARGUERITTES, régulièrement convoqué, s'est réuni à la mairie, dans la salle Claude Erignac, lieu ordinaire de ses séances, sous la présidence de Monsieur Rémi NICOLAS, Maire.

Membres présents : M. Rémi NICOLAS, Mme Patricia POUBLANC, M. Frédéric COURRENT, Mme Frédérique CONDET, M. Jean-Pierre CATHEBRAS, Mme Diane ARRIAGADA, M. Bernard CHANTRIER, Mme Audrey RANC, M. Denis CANTIER, Mme Martine REARD, Mme Joëlle HUYNH, Mme Liliane GUIRAUD, Mme Florence LIMONES, M. Eric PEREDES, M. Eric MARC, Mme Sophie GOMES, Mme Laïla ACHKAR, Mme Laure DELAMON, M. Renaud LEROI, M. Yohan MESSABIER, Mme Karine PACHAIRE, Mme Corinne CONSTANTY, M. Denis BRUYERE, M. Stéphane GUILLEMIN, Mme Julie DELVAL, Mme Myriam BOISSIERE DE CILLIA, M. Alain SAUD et Mme Margit LORBLANCHET.

Membres absents, excusés et représentés: M. Georges VIERNE (pouvoir à Mme CONDET).

Secrétaire de séance : M. Yohan MESSABIER.

Le Conseil municipal régulièrement constitué,

N° 2024/03/11 – Subvention à l'association Gymnastique volontaire Claire Cour

Rapporteur : Mme Audrey RANC

Il est précisé que Mme GUIRAUD et Mme GOMES, membres de l'association, ne prennent pas part au débat, ni au vote.

1. Aspects juridiques

VU le Code général des collectivités territoriales ;

VU la délibération n° 11 du 14 avril 2021 du Conseil municipal ;

VU l'avis de la commission d'évaluation des subventions ;

2. Eléments de contexte

Afin de permettre aux associations locales intervenant sur le territoire communal d'exercer leurs activités dans les meilleures conditions, la ville a choisi de voter l'ensemble des subventions à la même date et dans la continuité du vote du budget.

Cette délibération individualise la subvention à l'association Gymnastique volontaire Claire Cour pour un montant de 500 €.

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_11-DE

3. Incidence financière

La dépense issue de cette décision est prévue sur la ligne 6574 du budget de fonctionnement de la commune.

4. Décisions

Après avis de la commission, le Conseil municipal, après en avoir délibéré, à l'unanimité :

Article 1 : attribue à l'association Gymnastique volontaire Claire Cour une subvention de fonctionnement de 500 €.

Article 2 : autorise Monsieur le Maire à signer tout document permettant l'exécution de cette délibération.

5. Annexe

Néant

MAIRIE de MARGUERITTES (Gard)

Rémi NICOLAS

Maire de MARGUERITTES

Le Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte.
Délai et voies de recours : la présente délibération peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Nimes (16 avenue Feuchères – 30941 Nimes cedex 09) dans un délai de deux mois à compter de la date de publication. Le tribunal administratif peut aussi être saisi par l'application informatique "Télérecours Citoyens" accessible par le site internet www.telerecours.fr

Rémi NICOLAS
Maire de MARGUERITTES

MAIRIE de MARGUERITTES (Gard)

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_12-DE

Ville de MARGUERITTES

République Française
Département du Gard
Arrondissement de Nîmes

nombre de Conseillers municipaux en exercice :
29

nombre de membres présents :
28

nombre de membres absents excusés représentés :
1

nombre de membres absents non représentés
0

date de la convocation :
7 mars 2024

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DE LA COMMUNE DE MARGUERITTES

SÉANCE DU 13 MARS 2024

L'an deux mille vingt-quatre, le treize mars à 18 heures 30, le Conseil municipal de la Commune de MARGUERITTES, régulièrement convoqué, s'est réuni à la mairie, dans la salle Claude Erignac, lieu ordinaire de ses séances, sous la présidence de Monsieur Rémi NICOLAS, Maire.

Membres présents : M. Rémi NICOLAS, Mme Patricia POUBLANC, M. Frédéric COURRENT, Mme Frédérique CONDET, M. Jean-Pierre CATHEBRAS, Mme Diane ARRIAGADA, M. Bernard CHANTRIER, Mme Audrey RANC, M. Denis CANTIER, Mme Martine REARD, Mme Joëlle HUYNH, Mme Liliane GUIRAUD, Mme Florence LIMONES, M. Eric PEREDES, M. Eric MARC, Mme Sophie GOMES, Mme Laïla ACHKAR, Mme Laure DELAMON, M. Renaud LEROI, M. Yohan MESSABIER, Mme Karine PACHAIRE, Mme Corinne CONSTANTY, M. Denis BRUYERE, M. Stéphane GUILLEMIN, Mme Julie DELVAL, Mme Myriam BOISSIERE DE CILLIA, M. Alain SAUD et Mme Margit LORBLANCHET.

Membres absents, excusés et représentés: M. Georges VIERNE (pouvoir à Mme CONDET).

Secrétaire de séance : M. Yohan MESSABIER.

Le Conseil municipal régulièrement constitué,

N° 2024/03/12 – Subvention à l'Association des Sports Equestres de Marguerittes

Rapporteur : Mme Audrey RANC

Il est précisé que M. GUILLEMIN, membre de l'association, ne prend pas part au débat, ni au vote.

1. Aspects juridiques

VU le Code général des collectivités territoriales ;

VU la délibération n° 11 du 14 avril 2021 du Conseil municipal ;

VU l'avis de la commission d'évaluation des subventions ;

2. Eléments de contexte

Afin de permettre aux associations locales intervenant sur le territoire communal d'exercer leurs activités dans les meilleures conditions, la ville a choisi de voter l'ensemble des subventions à la même date et dans la continuité du vote du budget.

Cette délibération individualise la subvention à l'association des sports équestres de Marguerittes pour un montant de 250 €.

3. Incidence financière

La dépense issue de cette décision est prévue sur la ligne 6574 du budget de fonctionnement de la commune.

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_12-DE

4. Décisions

Après avis de la commission, le Conseil municipal, après en avoir délibéré, à l'unanimité :

Article 1 : attribue à l'association des sports équestres de Marguerittes une subvention de fonctionnement de 250 €.

Article 2 : autorise Monsieur le Maire à signer tout document permettant l'exécution de cette délibération.

5. Annexe

Néant

MAIRIE de MARGUERITTES (Gard)

Rémi NICOLAS

Maire de MARGUERITTES

Le Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte.
Délai et voies de recours : la présente délibération peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Nimes (16 avenue Feuchères – 30941 Nimes cedex 09) dans un délai de deux mois à compter de la date de publication. Le tribunal administratif peut aussi être saisi par l'application informatique "Télérecours Citoyens" accessible par le site internet www.telerecours.fr

Rémi NICOLAS
Maire de MARGUERITTES

MAIRIE de MARGUERITTES (Gard)

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_13-DE

VILLE DE MARGUERITTES

République Française
Département du Gard
Arrondissement de Nîmes

nombre de Conseillers municipaux en exercice :
29

nombre de membres présents :
28

nombre de membres absents excusés représentés :
1

nombre de membres absents non représentés
0

date de la convocation :
7 mars 2024

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DE LA COMMUNE DE MARGUERITTES

SÉANCE DU 13 MARS 2024

L'an deux mille vingt-quatre, le treize mars à 18 heures 30, le Conseil municipal de la Commune de MARGUERITTES, régulièrement convoqué, s'est réuni à la mairie, dans la salle Claude Erignac, lieu ordinaire de ses séances, sous la présidence de Monsieur Rémi NICOLAS, Maire.

Membres présents : M. Rémi NICOLAS, Mme Patricia POUBLANC, M. Frédéric COURRENT, Mme Frédérique CONDET, M. Jean-Pierre CATHEBRAS, Mme Diane ARRIAGADA, M. Bernard CHANTRIER, Mme Audrey RANC, M. Denis CANTIER, Mme Martine REARD, Mme Joëlle HUYNH, Mme Liliane GUIRAUD, Mme Florence LIMONES, M. Eric PEREDES, M. Eric MARC, Mme Sophie GOMES, Mme Laïla ACHKAR, Mme Laure DELAMON, M. Renaud LEROI, M. Yohan MESSABIER, Mme Karine PACHAIRE, Mme Corinne CONSTANTY, M. Denis BRUYERE, M. Stéphane GUILLEMIN, Mme Julie DELVAL, Mme Myriam BOISSIERE DE CILLIA, M. Alain SAUD et Mme Margit LORBLANCHET.

Membres absents, excusés et représentés: M. Georges VIERNE (pouvoir à Mme CONDET).

Secrétaire de séance : M. Yohan MESSABIER.

Le Conseil municipal régulièrement constitué,

N° 2024/03/13 – Subvention à l'association club taurin La Bouvina

Rapporteur : Mme Audrey RANC

Il est précisé que M. NICOLAS, Mme POUBLANC, Mme CONDET, Mme ARRIAGADA, M. CHANTRIER, Mme LIMONES, M. PEREDES, M. MESSABIER et M. BRUYERE, membres de l'association, ne prennent pas part au débat, ni au vote.

1. Aspects juridiques

VU le Code général des collectivités territoriales ;

VU la délibération n° 11 du 14 avril 2021 du Conseil municipal ;

VU l'avis de la commission d'évaluation des subventions ;

2. Eléments de contexte

Afin de permettre aux associations locales intervenant sur le territoire communal d'exercer leurs activités dans les meilleures conditions, la ville a choisi de voter l'ensemble des subventions à la même date et dans la continuité du vote du budget.

Cette délibération individualise la subvention à l'association Club Taurin La Bouvina pour un montant de 12.000 €.

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_13-DE

3. Incidence financière

La dépense issue de cette décision est prévue sur la ligne 6574 du budget de fonctionnement de la commune.

4. Décisions

Après avis de la commission, le Conseil municipal, après en avoir délibéré, à l'unanimité ;

Article 1 : attribue à l'association club taurin La Bouvina une subvention de fonctionnement de 12.000 €.

Article 2 : autorise Monsieur le Maire à signer tout document permettant l'exécution de cette délibération.

5. Annexe

Néant

MAIRIE de MARGUERITTES (Gard)

Rémi NICOLAS

Maire de MARGUERITTES

Le Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte.
Délai et voies de recours : la présente délibération peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Nimes (16 avenue Feuchères – 30941 Nimes cedex 09) dans un délai de deux mois à compter de la date de publication. Le tribunal administratif peut aussi être saisi par l'application informatique "Télérecours Citoyens" accessible par le site internet www.telerecours.fr

Rémi NICOLAS
Maire de MARGUERITTES

MAIRIE de MARGUERITTES (Gard)

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_14-DE

VILLE DE MARGUERITTES

République Française
Département du Gard
Arrondissement de Nîmes

nombre de Conseillers municipaux en exercice :
29

nombre de membres présents :
28

nombre de membres absents excusés représentés :
1

nombre de membres absents non représentés
0

date de la convocation :
7 mars 2024

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DE LA COMMUNE DE MARGUERITTES

SÉANCE DU 13 MARS 2024

L'an deux mille vingt-quatre, le treize mars à 18 heures 30, le Conseil municipal de la Commune de MARGUERITTES, régulièrement convoqué, s'est réuni à la mairie, dans la salle Claude Erignac, lieu ordinaire de ses séances, sous la présidence de Monsieur Rémi NICOLAS, Maire.

Membres présents : M. Rémi NICOLAS, Mme Patricia POUBLANC, M. Frédéric COURRENT, Mme Frédérique CONDET, M. Jean-Pierre CATHEBRAS, Mme Diane ARRIAGADA, M. Bernard CHANTRIER, Mme Audrey RANC, M. Denis CANTIER, Mme Martine REARD, Mme Joëlle HUYNH, Mme Liliane GUIRAUD, Mme Florence LIMONES, M. Eric PEREDES, M. Eric MARC, Mme Sophie GOMES, Mme Laïla ACHKAR, Mme Laure DELAMON, M. Renaud LEROI, M. Yohan MESSABIER, Mme Karine PACHAIRE, Mme Corinne CONSTANTY, M. Denis BRUYERE, M. Stéphane GUILLEMIN, Mme Julie DELVAL, Mme Myriam BOISSIERE DE CILLIA, M. Alain SAUD et Mme Margit LORBLANCHET.

Membres absents, excusés et représentés: M. Georges VIERNE (pouvoir à Mme CONDET).

Secrétaire de séance : M. Yohan MESSABIER.

Le Conseil municipal régulièrement constitué,

N° 2024/03/14 – Subvention à l'association La Souleiado de Margarido

Rapporteur : Mme Audrey RANC

Il est précisé que Mme CONDET et M. BRUYERE, membres de l'association, ne prennent pas part au débat, ni au vote.

1. Aspects juridiques

VU le Code général des collectivités territoriales ;

VU la délibération n° 11 du 14 avril 2021 du Conseil municipal ;

VU l'avis de la commission d'évaluation des subventions ;

2. Eléments de contexte

Afin de permettre aux associations locales intervenant sur le territoire communal d'exercer leurs activités dans les meilleures conditions, la ville a choisi de voter l'ensemble des subventions à la même date et dans la continuité du vote du budget.

Cette délibération individualise la subvention à l'association La Souleiado de Margarido pour un montant de 700 €.

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_14-DE

3. Incidence financière

La dépense issue de cette décision est prévue sur la ligne 6574 du budget de fonctionnement de la commune.

4. Décisions

Après avis de la commission, le Conseil municipal, après en avoir délibéré, à l'unanimité :

Article 1 : attribue à l'association La Souleiado de Margarido une subvention de fonctionnement de 700 €.

Article 2 : autorise Monsieur le Maire à signer tout document permettant l'exécution de cette délibération.

5. Annexe

Néant

MAIRIE de MARGUERITTES (Gard)

Rémi NICOLAS

Maire de MARGUERITTES

Le Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte.
Délai et voies de recours : la présente délibération peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Nîmes (16 avenue Feuchères – 30941 Nîmes cedex 09) dans un délai de deux mois à compter de la date de publication. Le tribunal administratif peut aussi être saisi par l'application informatique "Télérecours Citoyens" accessible par le site internet www.telerecours.fr

Rémi NICOLAS
Maire de MARGUERITTES

MAIRIE de MARGUERITTES (Gard)

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_15-DE

VILLE DE MARGUERITTES

République Française
Département du Gard
Arrondissement de Nîmes

nombre de Conseillers municipaux en exercice :
29

nombre de membres présents :
28

nombre de membres absents excusés représentés :
1

nombre de membres absents non représentés
0

date de la convocation :
7 mars 2024

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DE LA COMMUNE DE MARGUERITTES

SÉANCE DU 13 MARS 2024

L'an deux mille vingt-quatre, le treize mars à 18 heures 30, le Conseil municipal de la Commune de MARGUERITTES, régulièrement convoqué, s'est réuni à la mairie, dans la salle Claude Erignac, lieu ordinaire de ses séances, sous la présidence de Monsieur Rémi NICOLAS, Maire.

Membres présents : M. Rémi NICOLAS, Mme Patricia POUBLANC, M. Frédéric COURRENT, Mme Frédérique CONDET, M. Jean-Pierre CATHEBRAS, Mme Diane ARRIAGADA, M. Bernard CHANTRIER, Mme Audrey RANC, M. Denis CANTIER, Mme Martine REARD, Mme Joëlle HUYNH, Mme Liliane GUIRAUD, Mme Florence LIMONES, M. Eric PEREDES, M. Eric MARC, Mme Sophie GOMES, Mme Laïla ACHKAR, Mme Laure DELAMON, M. Renaud LEROI, M. Yohan MESSABIER, Mme Karine PACHAIRE, Mme Corinne CONSTANTY, M. Denis BRUYERE, M. Stéphane GUILLEMIN, Mme Julie DELVAL, Mme Myriam BOISSIERE DE CILLIA, M. Alain SAUD et Mme Margit LORBLANCHET.

Membres absents, excusés et représentés: M. Georges VIERNE (pouvoir à Mme CONDET).

Secrétaire de séance : M. Yohan MESSABIER.

Le Conseil municipal régulièrement constitué,

N° 2024/03/15 – Subvention à l'association club sportif marguerittois de handball

Rapporteur : Mme Audrey RANC

Il est précisé que Mme LORBLANCHET, membre de l'association, ne prend pas part au débat, ni au vote.

1. Aspects juridiques

VU le Code général des collectivités territoriales ;

VU la délibération n° 11 du 14 avril 2021 du Conseil municipal ;

VU l'avis de la commission d'évaluation des subventions ;

2. Eléments de contexte

Afin de permettre aux associations locales intervenant sur le territoire communal d'exercer leurs activités dans les meilleures conditions, la ville a choisi de voter l'ensemble des subventions à la même date et dans la continuité du vote du budget.

Cette délibération individualise la subvention à l'association club sportif marguerittois de handball pour un montant de 12.000 €.

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_15-DE

3. Incidence financière

La dépense issue de cette décision est prévue sur la ligne 6574 du budget de fonctionnement de la commune.

4. Décisions

Après avis de la commission, le Conseil municipal, après en avoir délibéré, à l'unanimité :

Article 1 : attribue à l'association club sportif marguerittois de handball une subvention de fonctionnement de 12.000 €.

Article 2 : autorise Monsieur le Maire à signer tout document permettant l'exécution de cette délibération.

5. Annexe

Néant

MAIRIE de MARGUERITTES (Gard)

Rémi NICOLAS

Maire de MARGUERITTES

Le Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte.
Délai et voies de recours : la présente délibération peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Nimes (16 avenue Feuchères – 30941 Nimes cedex 09) dans un délai de deux mois à compter de la date de publication. Le tribunal administratif peut aussi être saisi par l'application informatique "Télérecours Citoyens" accessible par le site internet www.telerecours.fr

Rémi NICOLAS
Maire de MARGUERITTES

MAIRIE de MARGUERITTES (Gard)

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_16-DE

VILLE DE MARGUERITTES

République Française
Département du Gard
Arrondissement de Nîmes

nombre de Conseillers municipaux en exercice :
29

nombre de membres présents :
28

nombre de membres absents excusés représentés :
1

nombre de membres absents non représentés
0

date de la convocation :
7 mars 2024

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DE LA COMMUNE DE MARGUERITTES

SÉANCE DU 13 MARS 2024

L'an deux mille vingt-quatre, le treize mars à 18 heures 30, le Conseil municipal de la Commune de MARGUERITTES, régulièrement convoqué, s'est réuni à la mairie, dans la salle Claude Erignac, lieu ordinaire de ses séances, sous la présidence de Monsieur Rémi NICOLAS, Maire.

Membres présents : M. Rémi NICOLAS, Mme Patricia POUBLANC, M. Frédéric COURRENT, Mme Frédérique CONDET, M. Jean-Pierre CATHEBRAS, Mme Diane ARRIAGADA, M. Bernard CHANTRIER, Mme Audrey RANC, M. Denis CANTIER, Mme Martine REARD, Mme Joëlle HUYNH, Mme Liliane GUIRAUD, Mme Florence LIMONES, M. Eric PEREDES, M. Eric MARC, Mme Sophie GOMES, Mme Laïla ACHKAR, Mme Laure DELAMON, M. Renaud LEROI, M. Yohan MESSABIER, Mme Karine PACHAIRE, Mme Corinne CONSTANTY, M. Denis BRUYERE, M. Stéphane GUILLEMIN, Mme Julie DELVAL, Mme Myriam BOISSIERE DE CILLIA, M. Alain SAUD et Mme Margit LORBLANCHET.

Membres absents, excusés et représentés: M. Georges VIERNE (pouvoir à Mme CONDET).

Secrétaire de séance : M. Yohan MESSABIER.

Le Conseil municipal régulièrement constitué,

N° 2024/03/16- Subvention à l'association Office Municipal de l'Environnement, du Tourisme et du Patrimoine

Rapporteur : Mme Audrey RANC

Il est précisé que M. NICOLAS, M. CATHEBRAS et Mme BOISSIERE DE CILLIA, membres de l'association, ne prennent pas part au débat, ni au vote.

1. Aspects juridiques

VU le Code général des collectivités territoriales ;

VU la délibération n° 11 du 14 avril 2021 du Conseil municipal ;

VU l'avis de la commission d'évaluation des subventions ;

2. Eléments de contexte

Afin de permettre aux associations locales intervenant sur le territoire communal d'exercer leurs activités dans les meilleures conditions, la ville a choisi de voter l'ensemble des subventions à la même date et dans la continuité du vote du budget.

Cette délibération individualise la subvention à l'association Office municipal de l'environnement, du patrimoine et du tourisme pour un montant de 4 000 €.

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_16-DE

3. Incidence financière

La dépense issue de cette décision est prévue sur la ligne 6574 du budget de fonctionnement de la commune.

4. Décisions

Après avis de la commission, le Conseil municipal, après en avoir délibéré, à l'unanimité :

Article 1 : **attribue** à l'association Office Municipal de l'Environnement, du Patrimoine et du Tourisme une subvention de fonctionnement de 4.000 €.

Article 2 : **autorise** Monsieur le Maire à signer tout document permettant l'exécution de cette délibération.

5. Annexe

Néant

MAIRIE de MARGUERITTES (Gard)

Rémi NICOLAS

Maire de MARGUERITTES

Le Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte.
Délai et voies de recours : la présente délibération peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Nîmes (16 avenue Feuchères – 30941 Nîmes cedex 09) dans un délai de deux mois à compter de la date de publication. Le tribunal administratif peut aussi être saisi par l'application informatique "Télérecours Citoyens" accessible par le site internet www.telerecours.fr

Rémi NICOLAS
Maire de MARGUERITTES

MAIRIE de MARGUERITTES (Gard)

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_17-DE

VILLE DE MARGUERITTES

République Française
Département du Gard
Arrondissement de Nîmes

nombre de Conseillers municipaux en exercice :
29

nombre de membres présents :
28

nombre de membres absents excusés représentés :
1

nombre de membres absents non représentés
0

date de la convocation :
7 mars 2024

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DE LA COMMUNE DE MARGUERITTES

SÉANCE DU 13 MARS 2024

L'an deux mille vingt-quatre, le treize mars à 18 heures 30, le Conseil municipal de la Commune de MARGUERITTES, régulièrement convoqué, s'est réuni à la mairie, dans la salle Claude Erignac, lieu ordinaire de ses séances, sous la présidence de Monsieur Rémi NICOLAS, Maire.

Membres présents : M. Rémi NICOLAS, Mme Patricia POUBLANC, M. Frédéric COURRENT, Mme Frédérique CONDET, M. Jean-Pierre CATHEBRAS, Mme Diane ARRIAGADA, M. Bernard CHANTRIER, Mme Audrey RANC, M. Denis CANTIER, Mme Martine REARD, Mme Joëlle HUYNH, Mme Liliane GUIRAUD, Mme Florence LIMONES, M. Eric PEREDES, M. Eric MARC, Mme Sophie GOMES, Mme Laïla ACHKAR, Mme Laure DELAMON, M. Renaud LEROI, M. Yohan MESSABIER, Mme Karine PACHAIRE, Mme Corinne CONSTANTY, M. Denis BRUYERE, M. Stéphane GUILLEMIN, Mme Julie DELVAL, Mme Myriam BOISSIERE DE CILLIA, M. Alain SAUD et Mme Margit LORBLANCHET.

Membres absents, excusés et représentés: M. Georges VIERNE (pouvoir à Mme CONDET).

Secrétaire de séance : M. Yohan MESSABIER.

Le Conseil municipal régulièrement constitué,

N° 2024/03/17 – Subvention à l'association Office Municipal des Sports

Rapporteur : M. Frédéric COURRENT

Il est précisé que M. NICOLAS et Mme RANC, membres de l'association, ne prennent pas part au débat, ni au vote.

1. Aspects juridiques

VU le Code général des collectivités territoriales ;

VU la délibération n° 11 du 14 avril 2021 du Conseil municipal ;

VU l'avis de la commission d'évaluation des subventions ;

2. Eléments de contexte

Afin de permettre aux associations locales intervenant sur le territoire communal d'exercer leurs activités dans les meilleures conditions, la ville a choisi de voter l'ensemble des subventions à la même date et dans la continuité du vote du budget.

Cette délibération individualise la subvention à l'association Office Municipal des Sports pour un montant de 5.000 €.

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_17-DE

3. Incidence financière

La dépense issue de cette décision est prévue sur la ligne 6574 du budget de fonctionnement de la commune.

4. Décisions

Après avis de la commission, le Conseil municipal, après en avoir délibéré, à l'unanimité :

Article 1 : attribue à l'association Office Municipal des Sports une subvention de fonctionnement de 5.000 €.

Article 2 : autorise Monsieur le Maire à signer tout document permettant l'exécution de cette délibération.

5. Annexe

Néant

MAIRIE de MARGUERITTES (Gard)

Rémi NICOLAS

Maire de MARGUERITTES

Le Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte.
Délai et voies de recours : la présente délibération peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Nîmes (16 avenue Feuchères – 30941 Nimes cedex 09) dans un délai de deux mois à compter de la date de publication. Le tribunal administratif peut aussi être saisi par l'application informatique "Télérecours Citoyens" accessible par le site internet www.telerecours.fr

Rémi NICOLAS
Maire de MARGUERITTES

MAIRIE de MARGUERITTES (Gard)

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_18-DE

VILLE DE MARGUERITTES

République Française
Département du Gard
Arrondissement de Nîmes

nombre de Conseillers municipaux en exercice :
29

nombre de membres présents :
28

nombre de membres absents excusés représentés :
1

nombre de membres absents non représentés
0

date de la convocation :
7 mars 2024

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DE LA COMMUNE DE MARGUERITTES

SÉANCE DU 13 MARS 2024

L'an deux mille vingt-quatre, le treize mars à 18 heures 30, le Conseil municipal de la Commune de MARGUERITTES, régulièrement convoqué, s'est réuni à la mairie, dans la salle Claude Erignac, lieu ordinaire de ses séances, sous la présidence de Monsieur Rémi NICOLAS, Maire.

Membres présents : M. Rémi NICOLAS, Mme Patricia POUBLANC, M. Frédéric COURRENT, Mme Frédérique CONDET, M. Jean-Pierre CATHEBRAS, Mme Diane ARRIAGADA, M. Bernard CHANTRIER, Mme Audrey RANC, M. Denis CANTIER, Mme Martine REARD, Mme Joëlle HUYNH, Mme Liliane GUIRAUD, Mme Florence LIMONES, M. Eric PEREDES, M. Eric MARC, Mme Sophie GOMES, Mme Laïla ACHKAR, Mme Laure DELAMON, M. Renaud LEROI, M. Yohan MESSABIER, Mme Karine PACHAIRE, Mme Corinne CONSTANTY, M. Denis BRUYERE, M. Stéphane GUILLEMIN, Mme Julie DELVAL, Mme Myriam BOISSIERE DE CILLIA, M. Alain SAUD et Mme Margit LORBLANCHET.

Membres absents, excusés et représentés: M. Georges VIERNE (pouvoir à Mme CONDET).

Secrétaire de séance : M. Yohan MESSABIER.

Le Conseil municipal régulièrement constitué,

N° 2024/03/18 – Subvention à l'association Office Municipal des Fêtes

Rapporteur : M. Frédéric COURRENT

Il est précisé que M. NICOLAS, Mme RANC et M. MESSABIER, membres de l'association, ne prennent pas part au débat, ni au vote.

1. Aspects juridiques

VU le Code général des collectivités territoriales ;

VU la délibération n° 11 du 14 avril 2021 du Conseil municipal ;

VU l'avis de la commission d'évaluation des subventions ;

2. Eléments de contexte

Afin de permettre aux associations locales intervenant sur le territoire communal d'exercer leurs activités dans les meilleures conditions, la ville a choisi de voter l'ensemble des subventions à la même date et dans la continuité du vote du budget.

Cette délibération individualise la subvention à l'association Office Municipal des Fêtes pour un montant de 15.000 €.

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_18-DE

3. Incidence financière

La dépense issue de cette décision est prévue sur la ligne 6574 du budget de fonctionnement de la commune.

4. Décisions

Après avis de la commission, le Conseil municipal, après en avoir délibéré, à l'unanimité :

Article 1 : attribue à l'association Office Municipal des Fêtes une subvention de fonctionnement de 15.000 €.

Article 2 : autorise Monsieur le Maire à signer tout document permettant l'exécution de cette délibération.

5. Annexe

Néant

MAIRIE de MARGUERITTES (Gard)

Rémi NICOLAS

Maire de MARGUERITTES

Le Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte.
Délai et voies de recours : la présente délibération peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Nimes (16 avenue Feuchères – 30941 Nîmes cedex 09) dans un délai de deux mois à compter de la date de publication. Le tribunal administratif peut aussi être saisi par l'application informatique "Télérecours Citoyens" accessible par le site internet www.telerecours.fr

Rémi NICOLAS
Maire de MARGUERITTES

MAIRIE de MARGUERITTES (Gard)

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_19-DE

VILLE DE MARGUERITTES

République Française
Département du Gard
Arrondissement de Nîmes

nombre de Conseillers municipaux en exercice :
29

nombre de membres présents :
28

nombre de membres absents excusés représentés :
1

nombre de membres absents non représentés
0

date de la convocation :
7 mars 2024

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DE LA COMMUNE DE MARGUERITTES

SÉANCE DU 13 MARS 2024

L'an deux mille vingt-quatre, le treize mars à 18 heures 30, le Conseil municipal de la Commune de MARGUERITTES, régulièrement convoqué, s'est réuni à la mairie, dans la salle Claude Erignac, lieu ordinaire de ses séances, sous la présidence de Monsieur Rémi NICOLAS, Maire.

Membres présents : M. Rémi NICOLAS, Mme Patricia POUBLANC, M. Frédéric COURRENT, Mme Frédérique CONDET, M. Jean-Pierre CATHEBRAS, Mme Diane ARRIAGADA, M. Bernard CHANTRIER, Mme Audrey RANC, M. Denis CANTIER, Mme Martine REARD, Mme Joëlle HUYNH, Mme Liliane GUIRAUD, Mme Florence LIMONES, M. Eric PEREDES, M. Eric MARC, Mme Sophie GOMES, Mme Laïla ACHKAR, Mme Laure DELAMON, M. Renaud LEROI, M. Yohan MESSABIER, Mme Karine PACHAIRE, Mme Corinne CONSTANTY, M. Denis BRUYERE, M. Stéphane GUILLEMIN, Mme Julie DELVAL, Mme Myriam BOISSIERE DE CILLIA, M. Alain SAUD et Mme Margit LORBLANCHET.

Membres absents, excusés et représentés: M. Georges VIERNE (pouvoir à Mme CONDET).

Secrétaire de séance : M. Yohan MESSABIER.

Le Conseil municipal régulièrement constitué,

N° 2024/03/19 – Subvention à l'association Union Nationale des Combattants de Marguerittes

Rapporteur : M. Frédéric COURRENT

Il est précisé que M. BRUYERE, M. GUILLEMIN et Mme DELVAL, membres de l'association, ne prennent pas part au débat, ni au vote.

1. Aspects juridiques

VU le Code général des collectivités territoriales ;

VU la délibération n° 11 du 14 avril 2021 du Conseil municipal ;

VU l'avis de la commission d'évaluation des subventions ;

2. Eléments de contexte

Afin de permettre aux associations locales intervenant sur le territoire communal d'exercer leurs activités dans les meilleures conditions, la ville a choisi de voter l'ensemble des subventions à la même date et dans la continuité du vote du budget.

Cette délibération individualise la subvention à l'association Union Nationale des Combattants de Marguerittes pour un montant de 600 €.

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_19-DE

3. Incidence financière

La dépense issue de cette décision est prévue sur la ligne 6574 du budget de fonctionnement de la commune.

4. Décisions

Après avis de la commission, le Conseil municipal, après en avoir délibéré, à l'unanimité :

Article 1 : **attribue** à l'association Union Nationale des Combattants de Marguerittes une subvention de fonctionnement de 600 €.

Article 2 : **autorise** Monsieur le Maire à signer tout document permettant l'exécution de cette délibération.

5. Annexes

Néant

MAIRIE de MARGUERITTES (Gard)

Rémi NICOLAS

Maire de MARGUERITTES

Le Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte.
Délai et voies de recours : la présente délibération peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Nîmes (16 avenue Feuchères – 30941 Nîmes cedex 09) dans un délai de deux mois à compter de la date de publication. Le tribunal administratif peut aussi être saisi par l'application informatique "Télérecours Citoyens" accessible par le site internet www.telerecours.fr

Rémi NICOLAS
Maire de MARGUERITTES

MAIRIE de MARGUERITTES (Gard)

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_20-DE

VILLE DE MARGUERITTES

République Française
Département du Gard
Arrondissement de Nîmes

nombre de Conseillers municipaux en exercice :
29

nombre de membres présents :
28

nombre de membres absents excusés représentés :
1

nombre de membres absents non représentés
0

date de la convocation :
7 mars 2024

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DE LA COMMUNE DE MARGUERITTES

SÉANCE DU 13 MARS 2024

L'an deux mille vingt-quatre, le treize mars à 18 heures 30, le Conseil municipal de la Commune de MARGUERITTES, régulièrement convoqué, s'est réuni à la mairie, dans la salle Claude Erignac, lieu ordinaire de ses séances, sous la présidence de Monsieur Rémi NICOLAS, Maire.

Membres présents : M. Rémi NICOLAS, Mme Patricia POUBLANC, M. Frédéric COURRENT, Mme Frédérique CONDET, M. Jean-Pierre CATHEBRAS, Mme Diane ARRIAGADA, M. Bernard CHANTRIER, Mme Audrey RANC, M. Denis CANTIER, Mme Martine REARD, Mme Joëlle HUYNH, Mme Liliane GUIRAUD, Mme Florence LIMONES, M. Eric PEREDES, M. Eric MARC, Mme Sophie GOMES, Mme Laïla ACHKAR, Mme Laure DELAMON, M. Renaud LEROI, M. Yohan MESSABIER, Mme Karine PACHAIRE, Mme Corinne CONSTANTY, M. Denis BRUYERE, M. Stéphane GUILLEMIN, Mme Julie DELVAL, Mme Myriam BOISSIERE DE CILLIA, M. Alain SAUD et Mme Margit LORBLANCHET.

Membres absents, excusés et représentés: M. Georges VIERNE (pouvoir à Mme CONDET).

Secrétaire de séance : M. Yohan MESSABIER.

Le Conseil municipal régulièrement constitué,

N° 2024/03/20 – Subvention à l'association Le Marathon de la prématurité

Rapporteur : Mme Patricia POUBLANC

Il est précisé que Mme GUIRAUD et Mme LIMONES, membres de l'association, ne prennent pas part au débat, ni au vote.

1. Aspects juridiques

VU le Code général des collectivités territoriales ;

VU la délibération n° 11 du 14 avril 2021 du Conseil municipal ;

VU l'avis de la commission d'évaluation des subventions ;

2. Eléments de contexte

Afin de permettre aux associations locales intervenant sur le territoire communal d'exercer leurs activités dans les meilleures conditions, la ville a choisi de voter l'ensemble des subventions à la même date et dans la continuité du vote du budget.

Cette délibération individualise la subvention à l'association Le marathon de la prématurité pour un montant de 300 €.

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_20-DE

3. Incidence financière

La dépense issue de cette décision est prévue sur la ligne 6574 du budget de fonctionnement de la commune.

4. Décisions

Après avis de la commission, le Conseil municipal, après en avoir délibéré, à l'unanimité :

Article 1 : attribue à l'association Le marathon de la prématurité une subvention de fonctionnement de 300 €.

Article 2 : autorise Monsieur le Maire à signer tout document permettant l'exécution de cette délibération.

5. Annexes

Néant

MAIRIE de MARGUERITTES (Gard)

Rémi NICOLAS

Maire de MARGUERITTES

Le Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte.
Délai et voies de recours : la présente délibération peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Nîmes (16 avenue Feuchères – 30941 Nîmes cedex 09) dans un délai de deux mois à compter de la date de publication. Le tribunal administratif peut aussi être saisi par l'application informatique "Télérecours Citoyens" accessible par le site internet www.telerecours.fr

Rémi NICOLAS
Maire de MARGUERITTES

MAIRIE de MARGUERITTES (Gard)

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_21-DE

VILLE DE MARGUERITTES

République Française
Département du Gard
Arrondissement de Nîmes

nombre de Conseillers municipaux en exercice :
29

nombre de membres présents :
28

nombre de membres absents excusés représentés :
1

nombre de membres absents non représentés
0

date de la convocation :
7 mars 2024

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DE LA COMMUNE DE MARGUERITTES

SÉANCE DU 13 MARS 2024

L'an deux mille vingt-quatre, le treize mars à 18 heures 30, le Conseil municipal de la Commune de MARGUERITTES, régulièrement convoqué, s'est réuni à la mairie, dans la salle Claude Erignac, lieu ordinaire de ses séances, sous la présidence de Monsieur Rémi NICOLAS, Maire.

Membres présents : M. Rémi NICOLAS, Mme Patricia POUBLANC, M. Frédéric COURRENT, Mme Frédérique CONDET, M. Jean-Pierre CATHEBRAS, Mme Diane ARRIAGADA, M. Bernard CHANTRIER, Mme Audrey RANC, M. Denis CANTIER, Mme Martine REARD, Mme Joëlle HUYNH, Mme Liliane GUIRAUD, Mme Florence LIMONES, M. Eric PEREDES, M. Eric MARC, Mme Sophie GOMES, Mme Laïla ACHKAR, Mme Laure DELAMON, M. Renaud LEROI, M. Yohan MESSABIER, Mme Karine PACHAIRE, Mme Corinne CONSTANTY, M. Denis BRUYERE, M. Stéphane GUILLEMIN, Mme Julie DELVAL, Mme Myriam BOISSIERE DE CILLIA, M. Alain SAUD et Mme Margit LORBLANCHET.

Membres absents, excusés et représentés: M. Georges VIERNE (pouvoir à Mme CONDET).

Secrétaire de séance : M. Yohan MESSABIER.

Le Conseil municipal régulièrement constitué,

N° 2024/03/21 – Subvention à l'association Amicales rencontres

Rapporteur : Mme Patricia POUBLANC

Il est précisé que M. BRUYERE, membre de l'association, ne prend pas part au débat, ni au vote.

1. Aspects juridiques

VU le Code général des collectivités territoriales ;

VU la délibération n° 11 du 14 avril 2021 du Conseil municipal ;

VU l'avis de la commission d'évaluation des subventions ;

2. Eléments de contexte

Afin de permettre aux associations locales intervenant sur le territoire communal d'exercer leurs activités dans les meilleures conditions, la ville a choisi de voter l'ensemble des subventions à la même date et dans la continuité du vote du budget.

Cette délibération individualise la subvention à l'association Amicales rencontres pour un montant de 700 €.

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_21-DE

3. Incidence financière

La dépense issue de cette décision est prévue sur la ligne 6574 du budget de fonctionnement de la commune.

4. Décisions

Après avis de la commission, le Conseil municipal, après en avoir délibéré, à l'unanimité :

Article 1 : attribue à l'association Amicales rencontres une subvention de fonctionnement de 700 €.

Article 2 : autorise Monsieur le Maire à signer tout document permettant l'exécution de cette délibération.

5. Annexe

Néant

MAIRIE de MARGUERITTES (Gard)

Rémi NICOLAS

Maire de MARGUERITTES

Le Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte.
Délai et voies de recours : la présente délibération peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Nîmes (16 avenue Feuchères – 30941 Nîmes cedex 09) dans un délai de deux mois à compter de la date de publication. Le tribunal administratif peut aussi être saisi par l'application informatique "Télérecours Citoyens" accessible par le site internet www.telerecours.fr

Rémi NICOLAS
Maire de MARGUERITTES

MAIRIE de MARGUERITTES (Gard)

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_22-DE

VILLE DE MARGUERITTES

République Française
Département du Gard
Arrondissement de Nîmes

nombre de Conseillers municipaux en exercice :
29

nombre de membres présents :
28

nombre de membres absents excusés représentés :
1

nombre de membres absents non représentés
0

date de la convocation :
7 mars 2024

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DE LA COMMUNE DE MARGUERITTES

SÉANCE DU 13 MARS 2024

L'an deux mille vingt-quatre, le treize mars à 18 heures 30, le Conseil municipal de la Commune de MARGUERITTES, régulièrement convoqué, s'est réuni à la mairie, dans la salle Claude Erignac, lieu ordinaire de ses séances, sous la présidence de Monsieur Rémi NICOLAS, Maire.

Membres présents : M. Rémi NICOLAS, Mme Patricia POUBLANC, M. Frédéric COURRENT, Mme Frédérique CONDET, M. Jean-Pierre CATHEBRAS, Mme Diane ARRIAGADA, M. Bernard CHANTRIER, Mme Audrey RANC, M. Denis CANTIER, Mme Martine REARD, Mme Joëlle HUYNH, Mme Liliane GUIRAUD, Mme Florence LIMONES, M. Eric PEREDES, M. Eric MARC, Mme Sophie GOMES, Mme Laïla ACHKAR, Mme Laure DELAMON, M. Renaud LEROI, M. Yohan MESSABIER, Mme Karine PACHAIRE, Mme Corinne CONSTANTY, M. Denis BRUYERE, M. Stéphane GUILLEMIN, Mme Julie DELVAL, Mme Myriam BOISSIERE DE CILLIA, M. Alain SAUD et Mme Margit LORBLANCHET.

Membres absents, excusés et représentés: M. Georges VIERNE (pouvoir à Mme CONDET).

Secrétaire de séance : M. Yohan MESSABIER.

Le Conseil municipal régulièrement constitué,

N° 2024/03/22 – Subvention à l'association Cultivons la marguerite

Rapporteur : M. Jean-Pierre CATHEBRAS

Il est précisé que M. BRUYERE et Mme BOISSIERE DE CILLIA, membres de l'association, ne prennent pas part au débat, ni au vote.

1. Aspects juridiques

VU le Code général des collectivités territoriales ;

VU la délibération n° 11 du 14 avril 2021 du Conseil municipal ;

VU l'avis de la commission d'évaluation des subventions ;

2. Eléments de contexte

Afin de permettre aux associations locales intervenant sur le territoire communal d'exercer leurs activités dans les meilleures conditions, la ville a choisi de voter l'ensemble des subventions à la même date et dans la continuité du vote du budget.

Cette délibération individualise la subvention à l'association Cultivons la Marguerite pour un montant de 400 €.

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_22-DE

3. Incidence financière

La dépense issue de cette décision est prévue sur la ligne 6574 du budget de fonctionnement de la commune.

4. Décisions

Après avis de la commission, le Conseil municipal, après en avoir délibéré, à l'unanimité :

Article 1 : attribue à l'association Cultivons la marguerite une subvention de fonctionnement de 400 €.

Article 2 : autorise Monsieur le Maire à signer tout document permettant l'exécution de cette délibération.

5. Annexes

Néant

MAIRIE de MARGUERITTES (Gard)

Rémi NICOLAS

Maire de MARGUERITTES

Le Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte.
Délai et voies de recours : la présente délibération peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Nimes (16 avenue Feuchères – 30941 Nimes cedex 09) dans un délai de deux mois à compter de la date de publication. Le tribunal administratif peut aussi être saisi par l'application informatique "Télérecours Citoyens" accessible par le site internet www.telerecours.fr

Rémi NICOLAS
Maire de MARGUERITTES

MAIRIE de MARGUERITTES (Gard)

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_23-DE

Ville de MARGUERITTES

République Française
Département du Gard
Arrondissement de Nîmes

nombre de Conseillers municipaux en exercice :
29

nombre de membres présents :
28

nombre de membres absents excusés représentés :
1

nombre de membres absents non représentés
0

date de la convocation :
7 mars 2024

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DE LA COMMUNE DE MARGUERITTES

SÉANCE DU 13 MARS 2024

L'an deux mille vingt-quatre, le treize mars à 18 heures 30, le Conseil municipal de la Commune de MARGUERITTES, régulièrement convoqué, s'est réuni à la mairie, dans la salle Claude Erignac, lieu ordinaire de ses séances, sous la présidence de Monsieur Rémi NICOLAS, Maire.

Membres présents : M. Rémi NICOLAS, Mme Patricia POUBLANC, M. Frédéric COURRENT, Mme Frédérique CONDET, M. Jean-Pierre CATHEBRAS, Mme Diane ARRIAGADA, M. Bernard CHANTRIER, Mme Audrey RANC, M. Denis CANTIER, Mme Martine REARD, Mme Joëlle HUYNH, Mme Liliane GUIRAUD, Mme Florence LIMONES, M. Eric PEREDES, M. Eric MARC, Mme Sophie GOMES, Mme Laïla ACHKAR, Mme Laure DELAMON, M. Renaud LEROI, M. Yohan MESSABIER, Mme Karine PACHAIRE, Mme Corinne CONSTANTY, M. Denis BRUYERE, M. Stéphane GUILLEMIN, Mme Julie DELVAL, Mme Myriam BOISSIERE DE CILLIA, M. Alain SAUD et Mme Margit LORBLANCHET.

Membres absents, excusés et représentés: M. Georges VIERNE (pouvoir à Mme CONDET).

Secrétaire de séance : M. Yohan MESSABIER.

Le Conseil municipal régulièrement constitué,

N° 2024/03/23 – Subvention à l'association La Diane marguerittoise

Rapporteur : M. Jean-Pierre CATHEBRAS

Il est précisé que M. MARC et M. SAUD, membres de l'association, ne prennent pas part au débat, ni au vote.

1. Aspects juridiques

VU le Code général des collectivités territoriales ;

VU la délibération n° 11 du 14 avril 2021 du Conseil municipal ;

VU l'avis de la commission d'évaluation des subventions ;

2. Eléments de contexte

Afin de permettre aux associations locales intervenant sur le territoire communal d'exercer leurs activités dans les meilleures conditions, la ville a choisi de voter l'ensemble des subventions à la même date et dans la continuité du vote du budget.

Cette délibération individualise la subvention à l'association La Diane marguerittoise pour un montant de 1 500 €.

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_23-DE

3. Incidence financière

La dépense issue de cette décision est prévue sur la ligne 6574 du budget de fonctionnement de la commune.

4. Décisions

Après avis de la commission, le Conseil municipal, après en avoir délibéré, à l'unanimité :

Article 1 : attribue à l'association La Diane marguerittoise une subvention de fonctionnement de 1.500 €.

Article 2 : autorise Monsieur le Maire à signer tout document permettant l'exécution de cette délibération.

5. Annexes

Néant

MAIRIE de MARGUERITTES (Gard)

Rémi NICOLAS

Maire de MARGUERITTES

Le Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte.
Délai et voies de recours : la présente délibération peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Nimes (16 avenue Feuchères – 30941 Nîmes cedex 09) dans un délai de deux mois à compter de la date de publication. Le tribunal administratif peut aussi être saisi par l'application informatique "Télérecours Citoyens" accessible par le site internet www.telerecours.fr

Rémi NICOLAS
Maire de MARGUERITTES

MAIRIE de MARGUERITTES (Gard)

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_24-DE

VILLE DE MARGUERITTES

République Française
Département du Gard
Arrondissement de Nîmes

nombre de Conseillers municipaux en exercice :
29

nombre de membres présents :
28

nombre de membres absents excusés représentés :
1

nombre de membres absents non représentés
0

date de la convocation :
7 mars 2024

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DE LA COMMUNE DE MARGUERITTES

SÉANCE DU 13 MARS 2024

L'an deux mille vingt-quatre, le treize mars à 18 heures 30, le Conseil municipal de la Commune de MARGUERITTES, régulièrement convoqué, s'est réuni à la mairie, dans la salle Claude Erignac, lieu ordinaire de ses séances, sous la présidence de Monsieur Rémi NICOLAS, Maire.

Membres présents : M. Rémi NICOLAS, Mme Patricia POUBLANC, M. Frédéric COURRENT, Mme Frédérique CONDET, M. Jean-Pierre CATHEBRAS, Mme Diane ARRIAGADA, M. Bernard CHANTRIER, Mme Audrey RANC, M. Denis CANTIER, Mme Martine REARD, Mme Joëlle HUYNH, Mme Liliane GUIRAUD, Mme Florence LIMONES, M. Eric PEREDES, M. Eric MARC, Mme Sophie GOMES, Mme Laïla ACHKAR, Mme Laure DELAMON, M. Renaud LEROI, M. Yohan MESSABIER, Mme Karine PACHAIRE, Mme Corinne CONSTANTY, M. Denis BRUYERE, M. Stéphane GUILLEMIN, Mme Julie DELVAL, Mme Myriam BOISSIERE DE CILLIA, M. Alain SAUD et Mme Margit LORBLANCHET.

Membres absents, excusés et représentés: M. Georges VIERNE (pouvoir à Mme CONDET).

Secrétaire de séance : M. Yohan MESSABIER.

Le Conseil municipal régulièrement constitué,

N° 2024/03/24 – Subvention à l'association comité de quartier Cœur de Marguerittes

Rapporteur : Mme Florence LIMONES

Il est précisé que Mme POUBLANC, M. BRUYERE, M. GUILLEMIN et Mme BOISSIERE DE CILLIA, membres de l'association, ne prennent pas part au débat, ni au vote.

1. Aspects juridiques

VU le Code général des collectivités territoriales ;

VU la délibération n° 11 du 14 avril 2021 du Conseil municipal ;

VU l'avis de la commission d'évaluation des subventions ;

2. Eléments de contexte

Afin de permettre aux associations locales intervenant sur le territoire communal d'exercer leurs activités dans les meilleures conditions, la ville a choisi de voter l'ensemble des subventions à la même date et dans la continuité du vote du budget.

Cette délibération individualise la subvention à l'association comité de quartier Cœur de Marguerittes pour un montant de 150 €.

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_24-DE

3. Incidence financière

La dépense issue de cette décision est prévue sur la ligne 6574 du budget de fonctionnement de la commune.

4. Décisions

Après avis de la commission, le Conseil municipal, après en avoir délibéré, à l'unanimité :

Article 1 : attribue à l'association comité de quartier Cœur de Marguerittes une subvention de fonctionnement de 150 €.

Article 2 : autorise Monsieur le Maire à signer tout document permettant l'exécution de cette délibération.

5. Annexes

Néant

MAIRIE de MARGUERITTES (Gard)

Rémi NICOLAS

Maire de MARGUERITTES

Le Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte.
Délai et voies de recours : la présente délibération peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Nîmes (16 avenue Feuchères – 30941 Nîmes cedex 09) dans un délai de deux mois à compter de la date de publication. Le tribunal administratif peut aussi être saisi par l'application informatique "Télérecours Citoyens" accessible par le site internet www.telerecours.fr

Rémi NICOLAS
Maire de MARGUERITTES

MAIRIE de MARGUERITTES (Gard)

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_25-DE

VILLE DE MARGUERITTES

République Française
Département du Gard
Arrondissement de Nîmes

nombre de Conseillers municipaux en exercice :
29

nombre de membres présents :
28

nombre de membres absents excusés représentés :
1

nombre de membres absents non représentés
0

date de la convocation :
7 mars 2024

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DE LA COMMUNE DE MARGUERITTES

SÉANCE DU 13 MARS 2024

L'an deux mille vingt-quatre, le treize mars à 18 heures 30, le Conseil municipal de la Commune de MARGUERITTES, régulièrement convoqué, s'est réuni à la mairie, dans la salle Claude Erignac, lieu ordinaire de ses séances, sous la présidence de Monsieur Rémi NICOLAS, Maire.

Membres présents : M. Rémi NICOLAS, Mme Patricia POUBLANC, M. Frédéric COURRENT, Mme Frédérique CONDET, M. Jean-Pierre CATHEBRAS, Mme Diane ARRIAGADA, M. Bernard CHANTRIER, Mme Audrey RANC, M. Denis CANTIER, Mme Martine REARD, Mme Joëlle HUYNH, Mme Liliane GUIRAUD, Mme Florence LIMONES, M. Eric PEREDES, M. Eric MARC, Mme Sophie GOMES, Mme Laïla ACHKAR, Mme Laure DELAMON, M. Renaud LEROI, M. Yohan MESSABIER, Mme Karine PACHAIRE, Mme Corinne CONSTANTY, M. Denis BRUYERE, M. Stéphane GUILLEMIN, Mme Julie DELVAL, Mme Myriam BOISSIERE DE CILLIA, M. Alain SAUD et Mme Margit LORBLANCHET.

Membres absents, excusés et représentés: M. Georges VIERNE (pouvoir à Mme CONDET).

Secrétaire de séance : M. Yohan MESSABIER.

Le Conseil municipal régulièrement constitué,

N° 2024/03/25 – Subvention à l'association Atelier de peinture à l'huile

Rapporteur : Mme Frédérique CONDET

Il est précisé que Mme DELAMON, membre de l'association, ne prend pas part au débat, ni au vote.

1. Aspects juridiques

VU le Code général des collectivités territoriales ;

VU la délibération n° 11 du 14 avril 2021 du Conseil municipal ;

VU l'avis de la commission d'évaluation des subventions ;

2. Eléments de contexte

Afin de permettre aux associations locales intervenant sur le territoire communal d'exercer leurs activités dans les meilleures conditions, la ville a choisi de voter l'ensemble des subventions à la même date et dans la continuité du vote du budget.

Cette délibération individualise la subvention à l'association Atelier de peinture à l'huile pour un montant de 250 €.

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_25-DE

3. Incidence financière

La dépense issue de cette décision est prévue sur la ligne 6574 du budget de fonctionnement de la commune.

4. Décisions

Après avis de la commission, le Conseil municipal, après en avoir délibéré, à l'unanimité :

Article 1 : attribue l'association Atelier de peinture à l'huile une subvention de fonctionnement de 250 €.

Article 2 : autorise Monsieur le Maire à signer tout document permettant l'exécution de cette délibération.

5. Annexes

Néant

MAIRIE de MARGUERITTES (Gard)

Rémi NICOLAS

Maire de MARGUERITTES

Le Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte.
Délai et voies de recours : la présente délibération peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Nîmes (16 avenue Feuchères – 30941 Nîmes cedex 09) dans un délai de deux mois à compter de la date de publication. Le tribunal administratif peut aussi être saisi par l'application informatique "Télérecours Citoyens" accessible par le site internet www.telerecours.fr

Rémi NICOLAS
Maire de MARGUERITTES

MAIRIE de MARGUERITTES (Gard)

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_26-DE

VILLE DE MARGUERITTES

République Française
Département du Gard
Arrondissement de Nimes

nombre de Conseillers municipaux en exercice :
29

nombre de membres présents :
28

nombre de membres absents excusés représentés :
1

nombre de membres absents non représentés
0

date de la convocation :
7 mars 2024

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DE LA COMMUNE DE MARGUERITTES

SÉANCE DU 13 MARS 2024

L'an deux mille vingt-quatre, le treize mars à 18 heures 30, le Conseil municipal de la Commune de MARGUERITTES, régulièrement convoqué, s'est réuni à la mairie, dans la salle Claude Erignac, lieu ordinaire de ses séances, sous la présidence de Monsieur Rémi NICOLAS, Maire.

Membres présents : M. Rémi NICOLAS, Mme Patricia POUBLANC, M. Frédéric COURRENT, Mme Frédérique CONDET, M. Jean-Pierre CATHEBRAS, Mme Diane ARRIAGADA, M. Bernard CHANTRIER, Mme Audrey RANC, M. Denis CANTIER, Mme Martine REARD, Mme Joëlle HUYNH, Mme Liliane GUIRAUD, Mme Florence LIMONES, M. Eric PEREDES, M. Eric MARC, Mme Sophie GOMES, Mme Laïla ACHKAR, Mme Laure DELAMON, M. Renaud LEROI, M. Yohan MESSABIER, Mme Karine PACHAIRE, Mme Corinne CONSTANTY, M. Denis BRUYERE, M. Stéphane GUILLEMIN, Mme Julie DELVAL, Mme Myriam BOISSIERE DE CILLIA, M. Alain SAUD et Mme Margit LORBLANCHET.

Membres absents, excusés et représentés: M. Georges VIERNE (pouvoir à Mme CONDET).

Secrétaire de séance : M. Yohan MESSABIER.

Le Conseil municipal régulièrement constitué,

N° 2024/03/26 – Renouvellement de la convention service de prévention spécialisée

Rapporteur : Mme Laïla ACHKAR

1. Aspects juridiques

VU le Code de l'action sociale et des familles

VU les dispositions de l'article L1111-2 du CGCT

2. Eléments de contexte

Dans le cadre du Conseil Local de Sécurité et de Prévention de la Délinquance (CLSPD) et de l'axe 1 de l'ancienne stratégie de prévention de la délinquance, la commune de Marguerittes a souhaité engager un partenariat avec l'association Samuel Vincent dès 2010. L'objectif était d'installer un service de prévention spécialisée en veillant à respecter le travail spécifique des autres partenaires sociaux de la commune, en ciblant les 16/25 ans mais aussi les collégiens.

La prévention spécialisée consiste à mettre en place un dispositif d'aide individualisé ou collectif à disposition des jeunes et des familles dans leur lieu de vie. Elle se situe en amont dès la prise en charge sociale missionnée par l'aide sociale à l'enfance. Elle a pour mission de prévenir la marginalisation et de faciliter la promotion sociale des jeunes et des familles.

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_26-DE

La prévention de la délinquance est une priorité de la ville de Marguerittes. La convention pour la mise en place d'une mission de prévention spécialisée qui s'appliquait sur la commune prendra fin au 31 mars 2024. La commune souhaite aujourd'hui poursuivre son action de prévention et soutenir l'équipe de prévention spécialisée. Il convient donc de renouveler cette convention parvenue à échéance sur la base des bilans semestriels transmis par l'association.

Samuel Vincent accompagne la commune pour :

- soutenir les familles dans l'exercice de leur responsabilité parentale ;
- prendre en compte l'intérêt du jeune inscrit dans sa famille ;
- accueillir, accompagner, soutenir le jeune dans sa globalité en prenant en compte l'identité psychique, affective, sociale et culturelle de celui-ci, en adoptant leurs réponses à ses besoins et ceux de sa famille et ceci sans, si possible de rupture avec son environnement.

3. Incidence financière

Le montant de la subvention, 38.590 €, est inscrit au budget général de la commune.

4. Décisions

Après avis de la commission, le Conseil municipal, après en avoir délibéré, à l'unanimité :

Article 1 : approuve le renouvellement pour l'année 2024 de l'engagement partenarial avec l'association Samuel Vincent, par voie de conventionnement annuel.

Article 2 : approuve une subvention d'un montant de 38. 590 € au service de prévention spécialisée géré par l'association Samuel Vincent pour assurer la continuité de cette mission de prévention durant la période de la convention (2024/2025).

Article 3 : autorise Monsieur le Maire ou son représentant à signer la convention correspondante qui s'appliquera du 01/04/2024 au 31/03/2025.

5. Annexes

Convention de partenariat

MAIRIE de MARGUERITTES (Gard)

Rémi NICOLAS

Maire de MARGUERITTES

Le Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte.
Délai et voies de recours : la présente délibération peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Nîmes (16 avenue Feuchères – 30941 Nîmes cedex 09) dans un délai de deux mois à compter de la date de publication. Le tribunal administratif peut aussi être saisi par l'application informatique "Télérecours Citoyens" accessible par le site internet www.telerecours.fr

Rémi NICOLAS
Maire de MARGUERITTES

MAIRIE de MARGUERITTES (Gard)

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_27-DE

VILLE DE MARGUERITTES

République Française
Département du Gard
Arrondissement de Nîmes

nombre de Conseillers municipaux en exercice :
29

nombre de membres présents :
28

nombre de membres absents excusés représentés :
1

nombre de membres absents non représentés
0

date de la convocation :
7 mars 2024

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DE LA COMMUNE DE MARGUERITTES

SÉANCE DU 13 MARS 2024

L'an deux mille vingt-quatre, le treize mars à 18 heures 30, le Conseil municipal de la Commune de MARGUERITTES, régulièrement convoqué, s'est réuni à la mairie, dans la salle Claude Erignac, lieu ordinaire de ses séances, sous la présidence de Monsieur Rémi NICOLAS, Maire.

Membres présents : M. Rémi NICOLAS, Mme Patricia POUBLANC, M. Frédéric COURRENT, Mme Frédérique CONDET, M. Jean-Pierre CATHEBRAS, Mme Diane ARRIAGADA, M. Bernard CHANTRIER, Mme Audrey RANC, M. Denis CANTIER, Mme Martine REARD, Mme Joëlle HUYNH, Mme Liliane GUIRAUD, Mme Florence LIMONES, M. Eric PEREDES, M. Eric MARC, Mme Sophie GOMES, Mme Laïla ACHKAR, Mme Laure DELAMON, M. Renaud LEROI, M. Yohan MESSABIER, Mme Karine PACHAIRE, Mme Corinne CONSTANTY, M. Denis BRUYERE, M. Stéphane GUILLEMIN, Mme Julie DELVAL, Mme Myriam BOISSIERE DE CILLIA, M. Alain SAUD et Mme Margit LORBLANCHET.

Membres absents, excusés et représentés: M. Georges VIERNE (pouvoir à Mme CONDET).

Secrétaire de séance : M. Yohan MESSABIER.

Le Conseil municipal régulièrement constitué,

N° 2024/03/27 – Renouvellement de la convention cadre ESCAL / Ville de Marguerittes pour 2024

Rapporteur : M. Jean-Pierre CATHEBRAS

Il est précisé que M. NICOLAS, Mme POUBLANC, M. COURRENT, Mme CONDET, Mme RANC, M. CANTIER, Mme ACHKAR, M. BRUYERE, Mme BOISSIERE DE CILLIA et Mme LORBLANCHET ne prennent pas part au débat, ni au vote.

1. Aspects juridiques

VU le décret n° 2001-495 du 6 juin 2001 relatif au seuil au-delà duquel une subvention doit être assortie d'une convention ;

VU l'article L1611-4 du CGCT relatif au contrôle de l'utilisation des subventions ;

VU l'article L2311-7 du CGCT relatif à l'individualisation des subventions ;

CONSIDERANT le projet social de l'ESCAL 2021-2025 voté le 24 novembre 2021 ;

CONSIDERANT la volonté de poursuivre son soutien auprès du centre social ESCAL, et après échanges techniques, la ville de Marguerittes propose de renouveler la convention cadre ESCAL/Mairie (+ annexes 1 à 12), ainsi que la convention périscolaire pour une année de plus.

2 – Contexte

L'ESCAL est un acteur et partenaire majeur pour la mise en œuvre de la politique sociale et culturelle sur le territoire de la commune. Aussi, la commune souhaite poursuivre son partenariat avec l'ESCAL au travers des actions menées à destination de l'enfance et la jeunesse, des familles et des associations.

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_27-DE

Ces actions sont déclinées sous la forme de deux conventions, à savoir :

- Une convention cadre et ses 12 annexes ;
- Une convention pour le périscolaire.

Soucieuse de garantir à l'ESCAL les moyens nécessaires à son fonctionnement et aux actions menées, le montant prévu au budget a été réparti comme ci-dessous :

CONVENTION CADRE	Montants
1 - Animation globale et pilotage du Projet Social ESCAL	8 973,00
2 - Coordination PEDT ville et Ingénierie Educative	11 000,00
3 - Soutien à la parentalité	1 700,00
4 - Cofinancement FONJEP	10 000,00
5 - Soutien aux loisirs 03-05 ans (Praden)	6 000,00
6 - Soutien aux loisirs 06-11 ans (Praden)	16 800,00
7 - Soutien aux loisirs 12-17 ans (séjours courts)	13 300,00
8 - Fête cool – fête votive	2 500,00
9 -PRE/Recherche d'emploi	8 727,00
10 - Ludothèque (organisée à la médiathèque)	3 000,00
11 - Animation et coordination du CM des Enfants	15 000,00
12 - Cofinancement accompagnement à la scolarité (collège)	20 000,00
TOTAL SUBVENTION CONVENTION CADRE VOTEE	117 000.00

CONVENTION PERISCOLAIRE	Montants
Subvention et fonctionnement Accueil Loisirs Périscolaire	90 000,00
TOTAL SUBVENTION PERISCOLAIRE VOTEE	90 000,00

TOTAL GENERAL	207 000,00

➢ Projet de versement :

Convention cadre et 12 annexes		Subvention allouée	Versements		
			mars	septembre	décembre
Annexe 01	*Animation Globale et Pilotage du PS*	8 973 €	3 500 €	3 500€	1 973€
Annexe 02	*Coordination PEDT et Ingénierie Educative*	11 000 €	4 500 €	4 500 €	2 000 €
Annexe 03	*Soutien à la parentalité*	1 700 €	1 700 €		
Annexe 04	*Cofinancement FONJEP*	10 000 €	10 000 €		
Annexe 05	*Soutien LOISIRS 03-05 ans*	6 000 €	2 500 €	2 500 €	1 000 €
Annexe 06	*Soutien LOISIRS 06-11 ans*	16 800 €	5 000 €	5 000 €	6 800 €
Annexe 07	*Soutien LOISIRS 12-17 ans*	13 300 €	5 000 €	5 000 €	3 300 €
Annexe 08	*Fête cool*	2 500 €	2 500 €		
Annexe 09	*PRE / Recherche d'Emploi*	8 727 €	3 000 €	3 000 €	2 727 €
Annexe 10	*Ludothèque*	3 000 €	1 500 €		1 500 €
Annexe 11	*Animation et Coordination CME*	15 000 €	10 000 €		5 000 €
Annexe 12	*Cofinancement accompagnement à la scolarité*	20 000 €	20 000 €		

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_27-DE

Convention Périscolaire	Subvention allouée	Versements		
		mars	septembre	1er semestre 2025
Prestation Accueil Loisirs Périscolaire	90 000 €	40 000 €	35 000 €	15 000 €

3. Incidence financière

Considérant les inscriptions de crédit au compte 6574 du budget primitif 2024, il est proposé au Conseil municipal de bien vouloir voter les subventions suivantes correspondant aux diverses actions organisées par l'ESCAL en partenariat avec la ville de Marguerittes, pour un montant de 207.000 €.

4. Décisions

Après avis de la commission, le Conseil municipal, après en avoir délibéré, à l'unanimité :

Article 1 : approuve les conventions cadre et périscolaire et les annexes à la convention cadre à intervenir pour l'année 2024.

Article 2 : approuve le montant de la subvention à voter pour l'année 2024, comme présenté ci-dessus, pour un montant total de 207.000 €.

Article 3 : autorise Monsieur le Maire à signer la convention après réception du rapport du Commissaire aux comptes attestant le bilan comptable de l'ESCAL pour l'année 2023.

Article 4 : approuve les modalités de versement de ces subventions comme présenté ci-dessus.

5 - Annexes

Projet de versement 2024
Conventions

MAIRIE de MARGUERITTES (Gard)

Rémi NICOLAS

Maire de MARGUERITTES

Le Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte.
Délai et voies de recours : la présente délibération peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Nîmes (16 avenue Feuchères – 30941 Nîmes cedex 09) dans un délai de deux mois à compter de la date de publication. Le tribunal administratif peut aussi être saisi par l'application informatique "Télérecours Citoyens" accessible par le site internet www.telerecours.fr

Rémi NICOLAS
Maire de MARGUERITTES

MAIRIE de MARGUERITTES (Gard)

Envoyé en préfecture le 19/03/2024
Reçu en préfecture le 19/03/2024
Publié le 19/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-CONV_2024_03_28-CC

VILLE DE MARGUERITTES C.C.A.S.

VILLE DE MARGUERITTES

CONVENTION DE PARTENARIAT ENTRE LA VILLE DE MARGUERITTES ET LE CENTRE COMMUNAL D'ACTION SOCIALE - RENOUVELLEMENT

ENTRE

La ville de Marguerittes représentée par Rémi NICOLAS, Maire de Marguerittes

ET

Le Centre Communal d'Action Sociale représenté par Patricia POUBLANC, Vice-Présidente

IL EST CONVENU CE QUI SUIT

PREAMBULE

POLITIQUE SOCIALE DE LA VILLE - La Ville a pour objectif le développement d'une politique sociale sur l'ensemble du territoire communal en complément des dispositifs existants mis en œuvre par l'Etat et le Conseil Départemental du Gard et, ce, en faveur de la globalité de la population, tous âges confondus.

STRUCTURE SOCIALE - Pour assurer cet objectif, la ville s'appuie notamment sur le centre communal d'action sociale (CCAS) qui est un établissement public local dont le rôle est d'animer et de coordonner une action générale de prévention et de développement social dans la commune, en liaison étroite avec les institutions publiques et privées. Les attributions d'un CCAS sont définies par le Code de l'Action Sociale et des Familles (CASF).

Les compétences exercées par le CCAS s'inscrivent dans un cadre large puisque ses actions s'étendent au-delà des personnes en difficulté, en situation de handicap et/ou âgées.

Dans un souci de clarification, la ville et le CCAS ont décidé de conclure une convention définissant, outre celles qui lui sont dévolues par la loi, les missions confiées par la Ville au CCAS.

Envoyé en préfecture le 19/03/2024
Reçu en préfecture le 19/03/2024
Publié le 19/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-CONV_2024_03_28-CC

POLITIQUE SOCIALE DE LA VILLE

Article 1 – Objet

La présente convention a pour but de définir :

- d'une part, le champ d'action du CCAS en vertu des textes qui en déterminent le cadre et de rappeler les actions développées par le Conseil d'Administration,
- d'autre part, la nature des missions confiées par la ville de Marguerittes au CCAS,
- enfin, la nature, l'étendue et les modalités d'octroi des concours apportés par la ville au CCAS et inversement.

Article 2 – Les attributions du CCAS

2A - Les missions légales et règlementaires du CCAS

Les CCAS, au même titre que l'Etat, les collectivités territoriales, les organismes de sécurité sociale et les établissements sociaux et médico-sociaux, doivent mettre en place « une politique destinée à connaitre, à prévenir et à supprimer toutes les situations pouvant engendrer des exclusions ».

Pour cela, le CCAS procède, au cours de l'année civile qui suit chaque renouvellement général des conseils municipaux, à une Analyse des Besoins Sociaux de l'ensemble de la population et notamment des familles, des jeunes, des personnes âgées, des personnes handicapées et des personnes en difficulté. Cette analyse donne lieu à un rapport présenté au Conseil d'Administration qui lui permet de mettre en œuvre une action sociale générale et des actions spécifiques.

Les attributions obligatoires

- Procédure de domiciliation
- Instruction des demandes d'Aide Sociale Légale
  - Placement Personnes Agées
  - Placement Personnes Handicapées
  - Aide-Ménagère
  - Obligation Alimentaire
  - Allocation Compensatrice
  - Portage de repas
  - Instruction du RSA
  - Aide médicale d'Etat
- Lutte contre l'exclusion

Les attributions facultatives du CCAS de Marguerittes

- Commission permanente (aides d'urgence)
- Epicerie Solidaire
- Aides aux loisirs (mercredi, vacances, colonie…)
- Bons de Noël

Envoyé en préfecture le 19/03/2024
Reçu en préfecture le 19/03/2024
Publié le 19/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-CONV_2024_03_28-CC

- Suivi et accompagnement des bénéficiaires du RSA
- Suivi des demandes de logements sociaux

➢ Sous convention avec le Département :
- L'action collective d'insertion « Coup de Pouce »
(Ateliers : jardin, alimentation santé, informations collectives sur l'accès aux droits et aux soins, intergénérationnels, couture, café des parents, sorties culturelles et découvertes d'autres structures)
- Le chantier d'insertion « Les Oliviers »
(Réhabilitation et entretien du patrimoine de la garrigue, entretien et cueillette des olives, jardin, participation aux divers travaux et projets sur la commune)

➢ Sous convention partenariale avec Samuel Vincent et le Département :
- Action de soutien à la parentalité « Trait d'Union »

➢ Gestion d'établissement :
- Résidence Autonomie « Le Colombier » : 30 logements

2B - Les missions confiées par la ville de Marguerittes au CCAS

➢ La tenue du registre des personnes à risque (Plan canicule). Participation aux plans d'alerte et d'urgence (canicule, grand froid, inondation, contexte sanitaire…)

➢ Le Point Info Familles, Le Point Relais CAF, France Services.

➢ Ces dispositifs s'adressent à toute la population qui peut bénéficier d'un relais avec les institutions (CAF, CPAM, CARSAT) et de la possibilité d'effectuer toutes les démarches en ligne, y compris celles auprès de la Préfecture.

Article 3 – La participation de la ville de Marguerittes

La ville de Marguerittes participe au fonctionnement du CCAS de 4 manières différentes :
3a – la mise à disposition de locaux et de terrains,
3b – la prise en charges des contributions volontaires représentant notamment : personnels, fluides des bâtiments, assurances bâtimentaires… – les interventions des services municipaux au profit du CCAS,
3c – le versement de la subvention annuelle d'équilibre,
3d – le versement d'une subvention relative à l'encadrement des salariés en insertion du chantier d'insertion « Les Oliviers ».

3a – La mise à disposition de locaux et de terrains

Envoyé en préfecture le 19/03/2024
Reçu en préfecture le 19/03/2024
Publié le 19/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-CONV_2024_03_28-CC

Pour permettre au CCAS d'assumer ses fonctions, la ville de Marguerittes met à sa disposition à titre précaire et gratuit des locaux et des terrains recevant des activités différentes.
Dans ce document, ne sont présentées que les grandes lignes ; les modalités précises d'occupation devront faire l'objet d'une autre convention entre la ville et le CCAS.

Immeuble situé 18 avenue de la république ; siège du CCAS/accueil du public
Rez-de-chaussée : Services administratifs (accueil du CCAS, France Services), un bureau de permanences des partenaires, Epicerie solidaire, petite réserve et une pièce d'activités (cuisine)
1er étage : une salle de réunion, service social, service communication, service gestion et direction, soit 5 bureaux.

La Combe des Bourguignons ; Chantier d'insertion « Les Oliviers »
Un maset de 95 m² environ est mis à la disposition des salariés du chantier du lundi au jeudi. Ce lieu permet de recevoir les réunions de travail, les réunions d'information. Il sert aussi de salle de repos et restauration pour les salariés déjeunant sur place. Il est équipé de toilettes et de douche.

Une parcelle de terrain non bâtie cadastrée AM n° 1, située au lieu-dit « Moulin Cabriet », d'une surface totale de 1 670 m². Par convention, cette parcelle est partagée avec l'association « Cultivons la Marguerite » qui en occupe 80 m².

Le C.C.A.S est propriétaire du bâtiment de la Résidence Autonomie « Le Colombier ». Il gère donc les lieux de manière autonome.

3b – La prise en charge de dépenses supplétives – les interventions des services municipaux au profit du CCAS

La ville prend en charge l'entretien ménager des locaux occupés par le CCAS à l'exclusion de l'Epicerie solidaire qui met en place des ateliers « rangement » et du chantier d'insertion qui nettoie les lieux tous les jeudis après-midi.

L'entretien technique de l'immeuble situé 18 avenue de la République et du maset de la Combe des Bourguignons est assuré par les services techniques de la ville.

La commune prend en charge dans ces deux bâtiments : les fluides consommés (eau, électricité…) et les contrats de maintenance des équipements fixes installés par ses soins.

Pour tous travaux de modifications, d'aménagement ou de distribution de locaux mis à disposition, l'accord préalable écrit de la ville sera nécessaire.
Ces travaux seront faits aux frais du CCAS sauf accord entre les parties ou si ces travaux sont nécessaires à la mise en place d'une mission confiée par la ville.

Le personnel mis à disposition par la ville :
A titre onéreux pour la résidence autonomie : en fonction des besoins (maladie, accident, congés) et si aucune solution n'est trouvée avec le personnel en place, le CCAS

Envoyé en préfecture le 19/03/2024
Reçu en préfecture le 19/03/2024
Publié le 19/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-CONV_2024_03_28-CC

fait appel à la mairie pour effectuer des remplacements. Il rembourse, sur son budget annexe, le coût de la prestation sur présentation d'un mémoire établi par la ville.

3c – Le versement de la subvention annuelle d'équilibre

➢ Le Conseil d'Administration du CCAS décide chaque année au regard du rapport d'activité de l'année écoulée, de l'analyse des besoins sociaux et des projets à venir, du montant nécessaire à solliciter auprès de la ville pour mener à bien les missions confiées. Puis, il sollicite le Conseil Municipal par courrier, avec copie de la délibération, l'octroi d'une subvention annuelle qui rendra possible l'équilibre budgétaire du CCAS.

➢ Au regard de ces éléments, la ville de Marguerittes versera annuellement au CCAS une subvention d'équilibre réévaluée chaque année dans le cadre des réunions budgétaires municipales.

➢ Modalité de versement de la subvention :

La subvention de la ville sera versée par douzième, mensuellement (le 15 de chaque mois) au CCAS.
Durant les 3 premiers mois (jusqu'au vote du budget municipal), le versement mensuel sera équivalent au douzième de la subvention de l'année n-1.
Les autres versements représenteront le neuvième du solde à verser. Le solde étant égal à la subvention de l'année N moins les sommes versées au cours des 3 premiers mois divisée par 9.

3d – Le versement d'une subvention relative à l'aide à l'encadrement des salariés en insertion du chantier d'insertion « Les Oliviers »

Afin de pouvoir assurer une continuité de service, la ville versera une subvention équivalente à 0.34 ETP d'un agent employé par le CCAS, assurant les fonctions de suppléant de l'encadrant technique du chantier d'insertion.
Versement : la somme sera versée en deux fois sur présentation d'un état de frais :

- 1er versement fin juin,
- 2ème versement fin décembre.

Article 4 – Engagement du CCAS

Le CCAS s'engage à remplir les missions confiées par la ville tant en matière de politique sociale générale que de missions plus spécifiques.
Le CCAS élabore un rapport annuel par service, qualitatif et quantitatif, présentant les différentes activités réalisées.

Article 5 – Le matériel

Le matériel municipal peut être utilisé conjointement entre les Services Techniques et le chantier d'Insertion en fonction des besoins.

Envoyé en préfecture le 19/03/2024
Reçu en préfecture le 19/03/2024
Publié le 19/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-CONV_2024_03_28-CC

L'objectif étant d'optimiser les moyens et matériels à utiliser entre le CCAS et les Services Techniques ; un roulement pourra être mis en place entre les deux services.
Un registre d'emprunt pourra être mis en place afin que les salariés du chantier du CCAS et les gardes verts de la mairie puissent continuer à travailler en toute intelligence. Le magasinier de la commune pourra être identifié comme référent et ainsi tenir un registre d'emprunts pour la gestion du petit matériel. Un inventaire exhaustif est tenu sur place (maset).

Article 6 – Instance commune

La ville et le CCAS ont une instance commune ; le Comité Social Territorial (CST).

Article 7 – Dispositif de suivi de la présente convention

Le rapport annuel qualitatif et quantitatif du CCAS, présentant les activités réalisées par service, sera transmis à la ville durant le 1er trimestre de l'année n+1.

Article 8 – Durée de la convention

La présente convention est conclue pour une période d'un an, à compter du 01/01/2024. Elle est renouvelable pour une même durée par tacite reconduction.
Toute modification fera l'objet d'un avenant ou d'une nouvelle convention.

Article 9 – Litiges relatifs à la présente convention

Tout litige pouvant survenir dans le cadre de l'application de la présente convention relèvera de la compétence du Tribunal administratif de Nîmes.
Les parties s'engagent toutefois à rechercher préalablement une solution amiable au litige.

Patricia POUBLANC,

Vice-présidente du CCAS de Marguerittes

Rémi NICOLAS,

MAIRIE de MARGUERITTES (Gard)

Maire de Marguerittes

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_28-DE

VILLE DE MARGUERITTES

République Française
Département du Gard
Arrondissement de Nîmes

nombre de Conseillers municipaux en exercice :
29

nombre de membres présents :
28

nombre de membres absents excusés représentés :
1

nombre de membres absents non représentés
0

date de la convocation :
7 mars 2024

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DE LA COMMUNE DE MARGUERITTES

SÉANCE DU 13 MARS 2024

L'an deux mille vingt-quatre, le treize mars à 18 heures 30, le Conseil municipal de la Commune de MARGUERITTES, régulièrement convoqué, s'est réuni à la mairie, dans la salle Claude Erignac, lieu ordinaire de ses séances, sous la présidence de Monsieur Rémi NICOLAS, Maire.

Membres présents : M. Rémi NICOLAS, Mme Patricia POUBLANC, M. Frédéric COURRENT, Mme Frédérique CONDET, M. Jean-Pierre CATHEBRAS, Mme Diane ARRIAGADA, M. Bernard CHANTRIER, Mme Audrey RANC, M. Denis CANTIER, Mme Martine REARD, Mme Joëlle HUYNH, Mme Liliane GUIRAUD, Mme Florence LIMONES, M. Eric PEREDES, M. Eric MARC, Mme Sophie GOMES, Mme Laïla ACHKAR, Mme Laure DELAMON, M. Renaud LEROI, M. Yohan MESSABIER, Mme Karine PACHAIRE, Mme Corinne CONSTANTY, M. Denis BRUYERE, M. Stéphane GUILLEMIN, Mme Julie DELVAL, Mme Myriam BOISSIERE DE CILLIA, M. Alain SAUD et Mme Margit LORBLANCHET.

Membres absents, excusés et représentés: M. Georges VIERNE (pouvoir à Mme CONDET).

Secrétaire de séance : M. Yohan MESSABIER.

Le Conseil municipal régulièrement constitué,

N° 2024/03/28 – Renouvellement de la convention de partenariat Mairie / CCAS

Rapporteur : Mme Patricia POUBLANC

1. Aspects juridiques

VU les dispositions des articles L123-4 et L123-5 du Code de l'action sociale,

2. Eléments de contexte

La Ville a pour objectif le développement d'une politique sociale sur l'ensemble du territoire communal en complément des dispositifs existants mis en œuvre par l'Etat et le Conseil Départemental du Gard et ce en faveur de la globalité de la population, tous âges confondus.

Pour atteindre cet objectif, la Ville s'appuie notamment sur le centre communal d'action sociale (CCAS) qui est un établissement public local dont le rôle est d'animer et de coordonner une action générale de prévention et de développement social dans la commune, en liaison étroite avec les institutions publiques et privées. Les attributions d'un CCAS sont définies par le Code de l'Action Sociale et des Familles (CASF). Le CCAS, dont le fonctionnement, l'organisation et les missions lui sont propres, est donc un partenaire incontournable de la politique communale d'action sociale.

Les compétences exercées par le CCAS s'inscrivent dans un cadre large puisque ses actions s'étendent au-delà des personnes en difficulté, en situation de handicap et/ou âgées.

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_28-DE

Dans un souci de clarification, la Ville et le CCAS ont décidé de conclure une convention définissant, outre celles qui lui sont dévolues par la loi, les missions confiées par la Ville au CCAS.

3. Incidence financière

- La subvention annuelle d'équilibre pour l'année 2024 pour un montant de 372.000 € ;
- La prise en charge à 0.34 ETP d'un agent employé par le CCAS, assurant les fonctions de suppléant de l'encadrant technique du chantier d'insertion.

4. Décisions

Après avis de la commission, le Conseil municipal, après en avoir délibéré, à l'unanimité :

Article 1 : approuve le renouvellement de la convention CCAS/Mairie pour 2024.

Article 2 : autorise Monsieur le Maire ou son représentant à signer la convention correspondante qui s'appliquera du 01/01/2024 au 31/12/2024.

Article 3 : alloue une subvention annuelle d'un montant de 372.000 € au CCAS durant la période de la convention (2024).

Article 4 : prend en charge à équivalence de 0,34 ETP un agent employé par le CCAS assurant les fonctions de suppléant de l'encadrant technique du chantier d'insertion.

Article 5 : rappelle que les conséquences financières de cette délibération sont prévues dans le budget général.

5. Annexes

Convention de partenariat.

MAIRIE de MARGUERITTES (Gard)

Rémi NICOLAS

Maire de MARGUERITTES

Le Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte.
Délai et voies de recours : la présente délibération peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Nîmes (16 avenue Feuchères – 30941 Nîmes cedex 09) dans un délai de deux mois à compter de la date de publication. Le tribunal administratif peut aussi être saisi par l'application informatique "Télérecours Citoyens" accessible par le site internet www.telerecours.fr

Rémi NICOLAS
Maire de MARGUERITTES

MAIRIE de MARGUERITTES (Gard)

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_29-DE

VILLE DE MARGUERITTES

République Française
Département du Gard
Arrondissement de Nîmes

nombre de Conseillers municipaux en exercice :
29

nombre de membres présents :
28

nombre de membres absents excusés représentés :
1

nombre de membres absents non représentés
0

date de la convocation :
7 mars 2024

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DE LA COMMUNE DE MARGUERITTES

SÉANCE DU 13 MARS 2024

L'an deux mille vingt-quatre, le treize mars à 18 heures 30, le Conseil municipal de la Commune de MARGUERITTES, régulièrement convoqué, s'est réuni à la mairie, dans la salle Claude Erignac, lieu ordinaire de ses séances, sous la présidence de Monsieur Rémi NICOLAS, Maire.

Membres présents : M. Rémi NICOLAS, Mme Patricia POUBLANC, M. Frédéric COURRENT, Mme Frédérique CONDET, M. Jean-Pierre CATHEBRAS, Mme Diane ARRIAGADA, M. Bernard CHANTRIER, Mme Audrey RANC, M. Denis CANTIER, Mme Martine REARD, Mme Joëlle HUYNH, Mme Liliane GUIRAUD, Mme Florence LIMONES, M. Eric PEREDES, M. Eric MARC, Mme Sophie GOMES, Mme Laïla ACHKAR, Mme Laure DELAMON, M. Renaud LEROI, M. Yohan MESSABIER, Mme Karine PACHAIRE, Mme Corinne CONSTANTY, M. Denis BRUYERE, M. Stéphane GUILLEMIN, Mme Julie DELVAL, Mme Myriam BOISSIERE DE CILLIA, M. Alain SAUD et Mme Margit LORBLANCHET.

Membres absents, excusés et représentés: M. Georges VIERNE (pouvoir à Mme CONDET).

Secrétaire de séance : M. Yohan MESSABIER.

Le Conseil municipal régulièrement constitué,

N° 2024/03/29 – Renouvellement de la convention avec le CIDFF

Rapporteur : Mme Patricia POUBLANC

1. Aspects juridiques

VU les dispositions de l'article L1111-2 du Code général des collectivités territoriales ;

2. Eléments de contexte

Dans le cadre du Contrat Local de Sécurité et de Prévention de la Délinquance (CLSPD), la commune a souhaité engager, dès 2016, un partenariat avec le Centre d'Information sur les Droits des Femmes et des Familles (CIDFF). Cette décision fait suite aux réunions partenariales du CLSPD où les partenaires locaux ont recensé les besoins du territoire et construit un plan d'action en adéquation avec les plans nationaux de prévention de la délinquance. Il s'agit d'améliorer l'adéquation des actions en direction des victimes aux besoins identifiés localement, de permettre un accueil, une protection et une prise en charge des victimes.

De par son agrément reconnu par l'État, le CIDFF a une mission visant l'information sur les droits pour tout public et le développement d'actions spécifiques pour les femmes victimes de violence.

La gravité et la multiplicité des violences faites aux femmes constituent un phénomène d'ampleur, en particulier celles commises au sein du couple. Dans le cadre de la lutte contre les violences faites aux femmes, la commune de Marguerittes s'engage à travers la mise en place d'une permanence juridique mensuelle

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_29-DE

accessible sur le territoire. D'autre part, la commune est inscrite dans le schéma départemental de la prévention et la lutte contre les violences conjugales.

La commune souhaite aujourd'hui poursuivre son action de lutte contre les violences conjugales, auprès des femmes et des familles, et soutenir le CIDFF. Il convient donc de renouveler cette convention.

3. Incidence financière

Le montant de la subvention, 3.234 €, est inscrit au budget général de la commune.

4. Décisions

Après avis de la commission, le Conseil municipal, après en avoir délibéré, à l'unanimité :

Article 1 : approuve le renouvellement pour l'année 2024 de l'engagement partenarial avec le Centre d'Information sur les Droits des Femmes et des Familles, par voie de conventionnement annuel.

Article 2 : approuve une subvention d'un montant de 3.234 € au CIDFF pour assurer la continuité de cette mission d'information durant la période de la convention.

Article 3 : autorise Monsieur le Maire ou son représentant à signer la convention correspondante qui s'appliquera du 01/01/2024 au 31/12/2025.

Article 4 : rappelle que les conséquences financières de cette délibération sont prévues dans le budget général.

5. Annexes

Convention de partenariat

MAIRIE de MARGUERITTES (Gard)

Rémi NICOLAS

Maire de MARGUERITTES

Le Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte.
Délai et voies de recours : la présente délibération peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Nîmes (16 avenue Feuchères – 30941 Nîmes cedex 09) dans un délai de deux mois à compter de la date de publication. Le tribunal administratif peut aussi être saisi par l'application informatique "Télérecours Citoyens" accessible par le site internet www.telerecours.fr

Rémi NICOLAS
Maire de MARGUERITTES

MAIRIE de MARGUERITTES (Gard)

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_30-DE

VILLE DE MARGUERITTES

République Française
Département du Gard
Arrondissement de Nîmes

nombre de Conseillers municipaux en exercice :
29

nombre de membres présents :
28

nombre de membres absents excusés représentés :
1

nombre de membres absents non représentés
0

date de la convocation :
7 mars 2024

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DE LA COMMUNE DE MARGUERITTES

SÉANCE DU 13 MARS 2024

L'an deux mille vingt-quatre, le treize mars à 18 heures 30, le Conseil municipal de la Commune de MARGUERITTES, régulièrement convoqué, s'est réuni à la mairie, dans la salle Claude Erignac, lieu ordinaire de ses séances, sous la présidence de Monsieur Rémi NICOLAS, Maire.

Membres présents : M. Rémi NICOLAS, Mme Patricia POUBLANC, M. Frédéric COURRENT, Mme Frédérique CONDET, M. Jean-Pierre CATHEBRAS, Mme Diane ARRIAGADA, M. Bernard CHANTRIER, Mme Audrey RANC, M. Denis CANTIER, Mme Martine REARD, Mme Joëlle HUYNH, Mme Liliane GUIRAUD, Mme Florence LIMONES, M. Eric PEREDES, M. Eric MARC, Mme Sophie GOMES, Mme Laïla ACHKAR, Mme Laure DELAMON, M. Renaud LEROI, M. Yohan MESSABIER, Mme Karine PACHAIRE, Mme Corinne CONSTANTY, M. Denis BRUYERE, M. Stéphane GUILLEMIN, Mme Julie DELVAL, Mme Myriam BOISSIERE DE CILLIA, M. Alain SAUD et Mme Margit LORBLANCHET.

Membres absents, excusés et représentés: M. Georges VIERNE (pouvoir à Mme CONDET).

Secrétaire de séance : M. Yohan MESSABIER.

Le Conseil municipal régulièrement constitué,

N° 2024/03/30 – Dénomination de l'espace Ivette ROUJON

Rapporteur : Mme Patricia POUBLANC

1. Aspects juridiques

VU le Code général des collectivités territoriales ;

VU la délibération n° 9 du 26 janvier 2022 du Conseil municipal ;

CONSIDERANT l'accord total de la famille ;

2. Eléments de contexte

Le Conseil municipal a approuvé, à l'unanimité, le 26 janvier 2022 le projet de création d'un « Village des solidarités » destiné à réunir et proposer aux habitants de la commune sur un même lieu l'ensemble des services de solidarité et d'animation : Etat avec France Services, Conseil départemental avec le centre médico-social, Mairie avec le Centre Communal d'Action Sociale et le centre social ESCAL.

La commune de Marguerittes a, de longue date, pour tradition de donner le nom de ses citoyens les plus remarquables, à ses équipements publics.

Après consultation de la famille qui a répondu positivement à sa demande, la commune souhaite dénommer ce futur ensemble « Espace Ivette ROUJON » pour rendre hommage à cette grande dame de la commune,

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_30-DE

récemment disparue, qui fut notamment une fonctionnaire municipale appréciée et la présidente fondatrice du centre social ESCAL.

3. Incidence financière

Néant

4. Décisions

Après avis de la commission, le Conseil municipal, après en avoir délibéré, à l'unanimité (2 abstentions : M. BRUYERE et M. GUILLEMIN) :

Article 1 : approuve le principe d'appeler « Espace Ivette ROUJON » le futur village des solidarités.

Article 2 : autorise Monsieur le Maire à signer tout document permettant l'exécution de cette délibération.

5. Annexes

Néant

MAIRIE de MARGUERITTES (Gard)

Rémi NICOLAS

Maire de MARGUERITTES

Le Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte.
Délai et voies de recours : la présente délibération peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Nimes (16 avenue Feuchères – 30941 Nimes cedex 09) dans un délai de deux mois à compter de la date de publication. Le tribunal administratif peut aussi être saisi par l'application informatique "Télérecours Citoyens" accessible par le site internet www.telerecours.fr

Rémi NICOLAS
Maire de MARGUERITTES

MAIRIE de MARGUERITTES (Gard)

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_31-DE

VILLE DE MARGUERITTES

République Française
Département du Gard
Arrondissement de Nîmes

nombre de Conseillers municipaux en exercice :
29

nombre de membres présents :
28

nombre de membres absents excusés représentés :
1

nombre de membres absents non représentés
0

date de la convocation :
7 mars 2024

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DE LA COMMUNE DE MARGUERITTES

SÉANCE DU 13 MARS 2024

L'an deux mille vingt-quatre, le treize mars à 18 heures 30, le Conseil municipal de la Commune de MARGUERITTES, régulièrement convoqué, s'est réuni à la mairie, dans la salle Claude Erignac, lieu ordinaire de ses séances, sous la présidence de Monsieur Rémi NICOLAS, Maire.

Membres présents : M. Rémi NICOLAS, Mme Patricia POUBLANC, M. Frédéric COURRENT, Mme Frédérique CONDET, M. Jean-Pierre CATHEBRAS, Mme Diane ARRIAGADA, M. Bernard CHANTRIER, Mme Audrey RANC, M. Denis CANTIER, Mme Martine REARD, Mme Joëlle HUYNH, Mme Liliane GUIRAUD, Mme Florence LIMONES, M. Eric PEREDES, M. Eric MARC, Mme Sophie GOMES, Mme Laïla ACHKAR, Mme Laure DELAMON, M. Renaud LEROI, M. Yohan MESSABIER, Mme Karine PACHAIRE, Mme Corinne CONSTANTY, M. Denis BRUYERE, M. Stéphane GUILLEMIN, Mme Julie DELVAL, Mme Myriam BOISSIERE DE CILLIA, M. Alain SAUD et Mme Margit LORBLANCHET.

Membres absents, excusés et représentés: M. Georges VIERNE (pouvoir à Mme CONDET).

Secrétaire de séance : M. Yohan MESSABIER.

Le Conseil municipal régulièrement constitué,

N° 2024/03/31 – Subvention à Un Toit pour tous

Rapporteur : Mme Joëlle HUYNH

1. Aspects juridiques

VU le Code général des collectivités territoriales ;

CONSIDERANT la demande d'Un Toit pour tous pour une aide financière de la commune pour l'acquisition des logements sociaux sur le programme "Les Villas St Antoine" ;

CONSIDERANT la volonté de la commune de rattraper sa carence en Logements Locatifs Sociaux (LLS) ;

CONSIDERANT par ailleurs que ce montant sera déductible du prélèvement pour déficit LLS (année N+2), conformément aux articles L302-7 et R302-16 de Code de la construction et de l'habitation ;

2. Eléments de contexte

La société 2BC a obtenu un permis de construire pour la réalisation d'un programme de 13 logements (Villas St Antoine), dont 4 LLS à la rue de l'Abrivado/ rue Biou Lou Rami, face aux arènes.

Un Toit pour tous s'est porté acquéreur des 4 LLS. Dans le cadre du financement de cette acquisition et afin d'être éligible pour une aide financière de la Région Occitanie à hauteur de 5.000 €, Un Toit pour tous doit obtenir une subvention au moins équivalente de la part de la commune.

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_31-DE

La commune souhaite s'engager dans cette démarche qui contribuera à se mettre en conformité avec ses obligations en matière de production de LLS.

Ce montant sera déductible du prélèvement pour déficit LLS à l'année N+2 comme il est prévu aux articles L302-7 et R302-16 de Code de la construction et de l'habitation.

3. Incidence financière

Subvention d'un montant de cinq mille euros (5. 000 €).

4. Décisions

Après avis de la commission, le Conseil municipal, après en avoir délibéré, à l'unanimité (2 abstentions : M. BRUYERE et M. GUILLEMIN) :

Article 1 : se prononce favorablement à l'octroi d'une aide financière d'un montant de 5.000 € à Un Toit pour tous.

Article 2 : autorise Monsieur le Maire à signer tout document permettant l'exécution de cette délibération.

5. Annexe

Néant.

MAIRIE de MARGUERITTES (Gard)

Rémi NICOLAS

Maire de MARGUERITTES

Le Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte.
Délai et voies de recours : la présente délibération peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Nimes (16 avenue Feuchères – 30941 Nimes cedex 09) dans un délai de deux mois à compter de la date de publication. Le tribunal administratif peut aussi être saisi par l'application informatique "Télérecours Citoyens" accessible par le site internet www.telerecours.fr

Rémi NICOLAS
Maire de MARGUERITTES

MAIRIE de MARGUERITTES (Gard)

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_32-DE

VILLE DE MARGUERITTES

République Française
Département du Gard
Arrondissement de Nîmes

nombre de Conseillers municipaux en exercice :
29

nombre de membres présents :
28

nombre de membres absents excusés représentés :
1

nombre de membres absents non représentés
0

date de la convocation :
7 mars 2024

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DE LA COMMUNE DE MARGUERITTES

SÉANCE DU 13 MARS 2024

L'an deux mille vingt-quatre, le treize mars à 18 heures 30, le Conseil municipal de la Commune de MARGUERITTES, régulièrement convoqué, s'est réuni à la mairie, dans la salle Claude Erignac, lieu ordinaire de ses séances, sous la présidence de Monsieur Rémi NICOLAS, Maire.

Membres présents : M. Rémi NICOLAS, Mme Patricia POUBLANC, M. Frédéric COURRENT, Mme Frédérique CONDET, M. Jean-Pierre CATHEBRAS, Mme Diane ARRIAGADA, M. Bernard CHANTRIER, Mme Audrey RANC, M. Denis CANTIER, Mme Martine REARD, Mme Joëlle HUYNH, Mme Liliane GUIRAUD, Mme Florence LIMONES, M. Eric PEREDES, M. Eric MARC, Mme Sophie GOMES, Mme Laïla ACHKAR, Mme Laure DELAMON, M. Renaud LEROI, M. Yohan MESSABIER, Mme Karine PACHAIRE, Mme Corinne CONSTANTY, M. Denis BRUYERE, M. Stéphane GUILLEMIN, Mme Julie DELVAL, Mme Myriam BOISSIERE DE CILLIA, M. Alain SAUD et Mme Margit LORBLANCHET.

Membres absents, excusés et représentés: M. Georges VIERNE (pouvoir à Mme CONDET).

Secrétaire de séance : M. Yohan MESSABIER.

Le Conseil municipal régulièrement constitué,

N° 2024/03/32 – Désignation d'un opérateur suite à préemption par l'Etablissement Public Foncier

Rapporteur : Mme Joëlle HUYNH

1. Aspects juridiques

VU le Code général des collectivités territoriales ;

CONSIDERANT la préemption par l'Etablissement Public Foncier (EPF) des parcelles AH 903-904 et 905 situées 15 et 15 bis rue du Moulin (biens bâtis composés de 2 logements loués) dans le cadre de la convention carence référencée 0647GA2021 ;

CONSIDERANT le positionnement d'Habitat du Gard pour une opération d'acquisition amélioration sur ces biens ;

CONSIDERANT qu'il convient de désigner cet opérateur en repreneur de ces logements ;

2. Eléments de contexte

La commune a reçu une Déclaration d'Intention d'Aliéner (DIA) sur des biens situés 15 et 15 bis rue du Moulin. Les biens étant situés dans le périmètre EPF, la DIA leur a été transmise pour une éventuelle préemption conformément à la convention carence.

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_32-DE

A la suite de la consultation de plusieurs bailleurs sociaux par l'EPF et la visite des biens, seul Habitat du Gard s'est positionné favorablement et a proposé une opération d'acquisition-amélioration (réfection toiture, sanitaires, chauffage sans modification des logements actuels).

L'EPF, bénéficiaire du droit de préemption, a préempté au prix de la DIA, soit 156.000 € et l'acte notarié correspondant a été signé le 18/12/2023.

La commune doit à présent désigner Habitat du Gard comme opérateur à qui l'EPF cèdera les biens.

3. Incidence financière

Néant

4. Décisions

Après avis de la commission, le Conseil municipal, après en avoir délibéré, à l'unanimité (2 abstentions : M. BRUYERE et M. GUILLEMIN) :

Article 1 : **désigne** Habitat du Gard comme opérateur pour la reprise des biens préemptés par l'EPF au 15 et 15 bis rue du Moulin à Marguerittes.

Article 2 : autorise Monsieur le Maire à signer tout document permettant l'exécution de cette délibération.

5. Annexes

Néant.

MAIRIE de MARGUERITTES (Gard)

Rémi NICOLAS

Maire de MARGUERITTES

Le Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte.
Délai et voies de recours : la présente délibération peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Nîmes (16 avenue Feuchères – 30941 Nîmes cedex 09) dans un délai de deux mois à compter de la date de publication. Le tribunal administratif peut aussi être saisi par l'application informatique "Télérecours Citoyens" accessible par le site internet www.telerecours.fr

Rémi NICOLAS
Maire de MARGUERITTES

MAIRIE de MARGUERITTES (Gard)

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_33-DE

VILLE DE MARGUERITTES

République Française
Département du Gard
Arrondissement de Nîmes

nombre de Conseillers municipaux en exercice :
29

nombre de membres présents :
28

nombre de membres absents excusés représentés :
1

nombre de membres absents non représentés

date de la convocation :
7 mars 2024

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DE LA COMMUNE DE MARGUERITTES

SÉANCE DU 13 MARS 2024

L'an deux mille vingt-quatre, le treize mars à 18 heures 30, le Conseil municipal de la Commune de MARGUERITTES, régulièrement convoqué, s'est réuni à la mairie, dans la salle Claude Erignac, lieu ordinaire de ses séances, sous la présidence de Monsieur Rémi NICOLAS, Maire.

Membres présents : M. Rémi NICOLAS, Mme Patricia POUBLANC, M. Frédéric COURRENT, Mme Frédérique CONDET, M. Jean-Pierre CATHEBRAS, Mme Diane ARRIAGADA, M. Bernard CHANTRIER, Mme Audrey RANC, M. Denis CANTIER, Mme Martine REARD, Mme Joëlle HUYNH, Mme Liliane GUIRAUD, Mme Florence LIMONES, M. Eric PEREDES, M. Eric MARC, Mme Sophie GOMES, Mme Laïla ACHKAR, Mme Laure DELAMON, M. Renaud LEROI, M. Yohan MESSABIER, Mme Karine PACHAIRE, Mme Corinne CONSTANTY, M. Denis BRUYERE, M. Stéphane GUILLEMIN, Mme Julie DELVAL, Mme Myriam BOISSIERE DE CILLIA, M. Alain SAUD et Mme Margit LORBLANCHET.

Membres absents, excusés et représentés: M. Georges VIERNE (pouvoir à Mme CONDET).

Secrétaire de séance : M. Yohan MESSABIER.

Le Conseil municipal régulièrement constitué,

N° 2024/03/33 – Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat – Renouvellement Urbain (OPAH-RU) 2024 / 2029

Rapporteur : M. Denis CANTIER

1. Aspects juridiques

VU le Code de la construction et de l'habitation, notamment ses articles L303-1 et suivants ;

VU le 7e Plan Départemental d'Action pour le Logement et l'Hébergement des Personnes Défavorisées adopté par arrêté du Préfet et du Président du Département du Gard le 9 décembre 2018 ;

VU le Programme Local de l'Habitat (PLH) 2019-2024 approuvé par délibération du 2 décembre 2019 par la Communauté d'Agglomération de Nîmes Métropole. ;

2. Eléments de contexte

Dans le cadre de son 3e Programme Local de l'Habitat (PLH), la Communauté d'Agglomération de Nîmes Métropole s'est engagée dans une politique volontariste d'intervention sur le parc privé ancien. Parmi les enjeux : l'amélioration du confort, la résorption de l'insalubrité, la lutte contre la vacance, l'adaptation à la perte d'autonomie et bien sûr la performance énergétique, ce dernier objectif obéissant tant à des considérations écologiques (endiguement du réchauffement climatique) qu'économiques (maîtrise des charges des ménages).

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_33-DE

Dans cette optique, la Communauté d'Agglomération, de concert avec les communes, souhaite mettre en place une démarche proactive. A la suite d'une première analyse d'ampleur menée par l'Agence d'Urbanisme de la Région Nîmoise et Alésienne (AUDRNA), elle a lancé une étude pré-opérationnelle d'OPAH-RU (Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat – Renouvellement Urbain) multisite "Cœurs de bourgs" sur cinq communes de son territoire : Clarensac, Générac, Manduel, Marguerittes et Milhaud. Menée à cheval entre 2022 et 2023, cette étude, préfigurant un dispositif d'accompagnement à la rénovation globale, a confirmé l'intérêt communautaire à agir sur ces communes.

Ainsi, la mise en œuvre d'une Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat – Renouvellement Urbain- est apparue comme le dispositif le plus approprié. En adéquation avec les objectifs du Programme Local de l'Habitat mais également du projet de territoire propre aux communes, le présent dispositif a pour but de répondre aux enjeux suivants, identifiés et partagés par l'ensemble des communes :

1. Enrayer les processus de dégradation des centres et impulser une requalification durable des logements ;
2. Rééquilibrer l'offre de logement et la mixité sociale dans les centres anciens ;
3. Éradiquer le bâti énergivore et les situations de précarité qui en découlent ;
4. Contraindre les propriétaires des bâtiments les plus dégradés et dont la situation est aujourd'hui totalement bloquée à réaliser des réhabilitations pérennes ;
5. Protéger le patrimoine caractéristique des centres anciens.

Les objectifs sur 5 ans dans le périmètre des 5 communes sont les suivants : 145 logements réhabilités répartis comme suit :

- 45 propriétaires occupants :
- 14 travaux lourds ;
- 4 travaux de « petite LHI » (lutte contre l'habitat indigne) ;
- 12 travaux de maintien à domicile ;
- 15 travaux en faveur des économies d'énergie.

- 85 logements propriétaires bailleurs :
- 48 travaux lourds, logements indignes ou très dégradés ;
- 12 travaux pour la sécurité et la salubrité ;
- 12 travaux sur logements dégradés - suite contrôle RSD (Règlement Sanitaire Départemental) ou contrôle de la décence ;
- 7 travaux de transformation d'usage ;
- 6 travaux en faveur des économies d'énergie.

- 5 copropriétés dégradées - 15 logements

Ces objectifs quantitatifs, ainsi que les modalités de financement des travaux font l'objet d'une convention multi partenariale, ayant reçu un avis favorable de la DREAL en date du 4 janvier 2024 et mise à disposition du public du 5 janvier au 6 février 2024, ainsi qu'un vote des conseils municipaux des villes concernées et du conseil communautaire. Ce n'est qu'à l'issue de ces validations qu'elle pourra être signée et devenir exécutoire.

En parallèle de ces démarches, une consultation pour le choix d'un opérateur chargé du suivi et animation du dispositif d'OPAH – RU « Cœurs de Bourgs » sera lancée par la Communauté d'Agglomération.

<u>Volets d'action pour la ville de Marguerittes</u> :

- <u>Volet urbain</u>

Grâce à la mobilisation des quatre piliers que sont les volets préventif, incitatif, coercitif et curatif, l'OPAH-RU accompagne la dynamique de projet urbain déjà mise en œuvre par la commune au travers du contrat Bourgs Centres Occitanie.

La commune travaille actuellement sur la mise en place d'un périmètre délimité des abords sur le centre ancien en concertation avec les Architectes Bâtiments de France. Par ailleurs, une réflexion est engagée sur la

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_33-DE

circulation et le stationnement sur le centre historique avec un projet de liaisons douces des arènes jusqu'à la mairie en passant par le projet de requalification autour de l'avenue de la République, le Parc Magne et le futur aménagement du Pôle d'Echange Multimodal.

- Volet foncier

Une intervention foncière forte et volontaire est nécessaire.
Les immeubles et îlots très dégradés identifiés dans l'étude pré-opérationnelle constituent un gisement notable dans l'optique d'une requalification et une redynamisation des centres historiques. Leur traitement ne peut se faire qu'avec la conjugaison des moyens incitatifs, coercitifs, curatifs et préventifs que permet la mise en place d'une OPAH-RU selon une stratégie coordonnée.

La commune a choisi de prioriser l'intervention foncière sur :
- 2 îlots :
  - L'îlot délimité par la Grand rue et la rue de la Citadelle dit "îlot de la Citadelle - Grand Rue" comprenant 2 parcelles (cadastrées AH 179 et AH 182)
  - L'îlot délimité par les rues Jean Pascal et l'impasse Joseph de la Baume dit "îlot Joseph de la Baume" comprenant 3 parcelles cadastrées (AH 108, AH 109 et AH 110)

- 3 immeubles :
  - 33 rue du Moulin - AH 255 et AH 693
  - 1 place du château - AH 274

- Volet immobilier

L'un des principaux enjeux est d'améliorer l'offre de logements sur les centres anciens, tant à l'acquisition qu'à la location, afin de répondre à la demande, de rééquilibrer le peuplement de ces secteurs vers plus de mixité sociale et de répondre aux exigences de la loi SRU/ 3DS.

L'OPAH-RU permettra ainsi de subventionner les propriétaires occupants modestes et très modestes, de financer la réhabilitation de logements locatifs, d'aider les copropriétés en difficultés, de remettre sur le marché des logements vacants et de restaurer et embellir les façades.

- Volet lutte contre l'habitat indigne et très dégradé

L'étude pré-opérationnelle a mis en évidence une présence importante de l'habitat indigne et très dégradé sur les périmètres des cinq centres :
  - 27,5 % des immeubles suspectés de dégradation importante et/ou d'une situation d'habitat indigne sur Marguerittes.

Le prestataire qui sera retenu pour animer l'OPAH-RU devra participer à la mise en œuvre des moyens destinés à traiter ces situations. L'objectif est de traiter les situations de mise en sécurité, d'insalubrité et de non-décence présents sur les périmètres de l'OPAH-RU via un partenariat efficient de l'ensemble des acteurs du secteur, en mobilisant l'ensemble des leviers offerts par l'OPAH-RU. In fine, l'engagement de travaux de qualité sera recherché.

- Volet copropriété en difficulté

Il conviendra de traiter de manière globale et cordonnée l'ensemble des difficultés des copropriétés identifiées, ou qui seront identifiées dans un second temps, et d'apporter un accompagnement juridique, administratif, technique et financier aux copropriétés.

- Volet rénovation énergétique et lutte contre la précarité énergétique

La loi Climat et Résilience du 22 août 2021 impose désormais des mesures en vue de réduire le nombre de logements énergivores, et ce en favorisant leur rénovation énergétique. L'objectif étant que l'ensemble des logements considérés comme « passoires thermiques » soient rénovés d'ici dix ans :

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_33-DE

- Interdiction de toute augmentation ou révision annuelle de loyer dans les logements classés F et G, sauf après réalisation de travaux de rénovation énergétique depuis le 01/09/2022.
- Depuis le 1er janvier 2023, interdiction de louer un logement produisant + de 450KwH EF / m² par an ;
- À compter du 1er janvier 2025, interdiction de louer un logement en classe G ;
- À compter du 1er janvier 2028, interdiction de louer un logement en classe F ;
- À compter du 1er janvier 2034, interdiction de louer un logement en classe E.

Le volet « énergie et précarité énergétique » vaut protocole territorial permettant d'engager des crédits de l'ANAH sur le territoire de l'opération programmée, en complément d'autres aides publiques ou privées.

La lutte contre la précarité énergétique et les logements énergivores est un enjeu majeur et une priorité nationale. Le périmètre opérationnel n'échappe pas à cette problématique :

- Sur Clarensac, Générac, Milhaud et Manduel, 60 % des logements du centre ancien présentent une étiquette E, F ou G. Ce taux est estimé à 46 % sur Marguerittes ;
- Au total, 1.900 logements sont estimés être classés en E, F ou G sur les 5 centres anciens ici concernés ;
- 150 ménages ont été identifiés comme en situation probable de précarité énergétique par l'étude pré-opérationnelle.

- Volet travaux pour l'autonomie de la personne dans l'habitat

Le diagnostic a mis en évidence la présence d'un parc de logement inadapté aux personnes à mobilité réduite ainsi que la surreprésentation d'une population âgée dans les centres anciens. L'adaptation des logements au vieillissement et à la perte d'autonomie (handicap et dépendance) fait par ailleurs partie des priorités locales et nationales de l'ANAH. En ce sens, ce volet vise à accompagner les ménages âgés et/ou handicapés dans la réalisation de travaux d'adaptation et d'accessibilité de leur logement au vieillissement, au handicap ou la perte d'autonomie.

- Volet social

Ce volet a pour ambition principale d'accueillir et de maintenir une population diversifiée dans les centres anciens des cinq communes en garantissant une offre de logements adaptée, répondant aux niveaux de ressources de locataires ou propriétaires occupants, en les accompagnant sur le plan social le cas échéant. Ce volet est particulièrement lié à la lutte contre l'habitat indigne et la précarité énergétique, et constitue une action transversale à l'atteinte des objectifs de l'OPAH-RU.

Par ailleurs, il repose également sur l'accompagnement des ménages les plus fragiles en situation de mal logement et précarité, en vue de leur relogement provisoire ou définitif. En cela, il concerne aussi bien les propriétaires occupants et bailleurs que les occupants de logements en situation de fragilité.

- Volet patrimonial et environnemental

La commune dispose d'un périmètre de protection des monuments historiques permettant de veiller à la qualité architecturale des réhabilitations menées. Afin d'en améliorer la portée et l'efficacité, la commune s'est d'ores et déjà engagée dans une démarche pour la mise en place d'un périmètre délimité des abords (PDA) en concertation avec les Architectes Bâtiments de France.

La CA NM et les cinq communes ont fait le choix de mettre en œuvre une opération façades apportant des aides incitatives allant de 40 % à 50 % des dépenses HT. Cette aide à la rénovation des façades reste conditionnée au fait que cette dernière soit visible depuis l'espace public et que les logements qui composent l'immeuble répondent aux normes de décence en vigueur. Un objectif de 70 façades traitées a été fixé. Un règlement spécifique en la matière sera élaboré au démarrage de l'opération.

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_33-DE

Détail du financement valorisant le ravalement des façades :

Nîmes Métropole apportera les aides suivantes :

- → Une subvention de 25 % (dans la limite de 100 €/m² de travaux pris en compte et d'un maximum de 3.000 € de subvention par façade) pour les propriétaires bailleurs, les propriétaires occupants non éligibles à l'ANAH et les copropriétés.
- → Une subvention de 35 % (dans la limite de 100 €/m² de travaux pris en compte et d'un maximum de 5.000 € de subvention par façade) pour les propriétaires occupants éligibles à l'ANAH.

Les communes apporteront les aides suivantes :

- → Une subvention de 15 % (dans la limite de 100 €/m² de travaux pris en compte et d'un maximum de 5.000 € de subvention par façade) pour les propriétaires bailleurs et occupants.

Objectif : 70 façades bénéficieront de l'aide aux ravalements de Nîmes Métropole et des communes dont 19 pour Marguerittes.

3. Incidence financière

La participation financière de la commune est estimée à 25.650 € sur 5 ans pour les aides aux ravalements des façades et 782.000 € dans le cadre des stratégies foncières de recyclage sur 10 ans (hors fonds complémentaires mobilisables). Cette stratégie foncière peut être accompagnée par l'Etablissement Public Foncier régional.

4. Décisions

Après avis de la commission, le Conseil municipal, après en avoir délibéré, à l'unanimité :

Article 1 : **approuve** la convention d'OPAH-RU 2024-2029 ci-annexée.

Article 2 : **autorise** Monsieur le Maire ou son représentant à signer les conventions avec l'ensemble des partenaires sollicités et les éventuels futurs avenants à ces conventions.

5. Annexes

Convention d'Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat – Renouvellement Urbain (OPAH-RU) 2024-2029

MAIRIE de MARGUERITTES (Gard)

Rémi NICOLAS

Maire de MARGUERITTES

Le Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte.
Délai et voies de recours : la présente délibération peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Nîmes (16 avenue Feuchères – 30941 Nîmes cedex 09) dans un délai de deux mois à compter de la date de publication. Le tribunal administratif peut aussi être saisi par l'application informatique "Télérecours Citoyens" accessible par le site internet www.telerecours.fr

Rémi NICOLAS
Maire de MARGUERITTES

MAIRIE de MARGUERITTES (Gard)

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_34-DE

VILLE DE MARGUERITTES

République Française
Département du Gard
Arrondissement de Nîmes

nombre de Conseillers municipaux en exercice :
29

nombre de membres présents :
28

nombre de membres absents excusés représentés :
1

nombre de membres absents non représentés
0

date de la convocation :
7 mars 2024

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DE LA COMMUNE DE MARGUERITTES

SÉANCE DU 13 MARS 2024

L'an deux mille vingt-quatre, le treize mars à 18 heures 30, le Conseil municipal de la Commune de MARGUERITTES, régulièrement convoqué, s'est réuni à la mairie, dans la salle Claude Erignac, lieu ordinaire de ses séances, sous la présidence de Monsieur Rémi NICOLAS, Maire.

Membres présents : M. Rémi NICOLAS, Mme Patricia POUBLANC, M. Frédéric COURRENT, Mme Frédérique CONDET, M. Jean-Pierre CATHEBRAS, Mme Diane ARRIAGADA, M. Bernard CHANTRIER, Mme Audrey RANC, M. Denis CANTIER, Mme Martine REARD, Mme Joëlle HUYNH, Mme Liliane GUIRAUD, Mme Florence LIMONES, M. Eric PEREDES, M. Eric MARC, Mme Sophie GOMES, Mme Laïla ACHKAR, Mme Laure DELAMON, M. Renaud LEROI, M. Yohan MESSABIER, Mme Karine PACHAIRE, Mme Corinne CONSTANTY, M. Denis BRUYERE, M. Stéphane GUILLEMIN, Mme Julie DELVAL, Mme Myriam BOISSIERE DE CILLIA, M. Alain SAUD et Mme Margit LORBLANCHET.

Membres absents, excusés et représentés: M. Georges VIERNE (pouvoir à Mme CONDET).

Secrétaire de séance : M. Yohan MESSABIER.

Le Conseil municipal régulièrement constitué,

N° 2024/03/34 – Convention de mise en œuvre d'une médiation entre M. Patrice SCHWOB et la commune

Rapporteur : M. Denis CANTIER

1. Aspects juridiques

VU le Code général des collectivités territoriales ;

CONSIDERANT la décision d'opposition à la déclaration préalable n° DP 030 156 23 00074 en date du 9 juin 2023 de M. SCHWOB pour l'ouverture d'un portail sur la rue Vincent pour des motifs de sécurité du fait de la présence de coussins berlinois ;

CONSIDERANT que M. SCHWOB, à la suite du rejet tacite de son recours gracieux par la commune, a formé un recours contentieux devant le Tribunal administratif ;

CONSIDERANT que, sur proposition du Président du Tribunal administratif, M. SCHWOB et la commune ont accepté de passer par une médiation ;

CONSIDERANT qu'il convient de signer une convention de mise en œuvre de la médiation ;

2. Eléments de contexte

M. SCHWOB a déposé une déclaration préalable pour la réalisation de l'ouverture d'un mur de clôture et de l'installation d'un portail sur la rue Vincent.

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_34-DE

Une décision d'opposition a été prise le 9 juin 2023 pour des motifs de sécurité du fait de la présence de coussins berlinois au droit de ce nouvel accès.

M. SCHWOB a formé un recours gracieux le 18 juin 2023, rejeté tacitement par la commune.

M. SCHWOB a déposé un recours contentieux devant le Tribunal administratif le 15 septembre 2023 pour demander l'annulation de la décision d'opposition.

Le président du Tribunal administratif a proposé de passer par une médiation.

M. SCWHOB a signifié son accord le 13 octobre 2023 et la commune le 25 octobre 2023.

La juridiction a désigné Monsieur Vincent BORIE, membre de l'Association Nationale des Médiateurs et de l'Institut d'Expertise, d'Arbitrage et de Médiation, en tant que médiateur.

Une convention de mise en œuvre de la médiation doit être signée par les parties.

3. Incidence financière

Coût de la médiation : 1.080 € TTC la réunion plénière, paiement partagé par moitié par les parties, soit 540 € TTC pour chacune d'entre elles.

4. Décisions

Après avis de la commission, le Conseil municipal, après en avoir délibéré, à l'unanimité :

Article 1 : autorise Monsieur le Maire à signer la convention de mise en œuvre de la médiation,

Article 2 : autorise Monsieur le Maire à signer tout document permettant l'exécution de cette délibération.

5. Annexes

Convention de mise en œuvre de la médiation.

MAIRIE de MARGUERITTES (Gard)

Rémi NICOLAS

Maire de MARGUERITTES

Le Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte.
Délai et voies de recours : la présente délibération peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Nîmes (16 avenue Feuchères – 30941 Nîmes cedex 09) dans un délai de deux mois à compter de la date de publication. Le tribunal administratif peut aussi être saisi par l'application informatique "Télérecours Citoyens" accessible par le site internet www.telerecours.fr

Rémi NICOLAS
Maire de MARGUERITTES

MAIRIE de MARGUERITTES (Gard)

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_34-DE

VINCENT BORIE Médiateur
ANM – IEAM

Convention de mise en œuvre de la médiation

Entre :

- M. Patrice SCHWOB
  41 quater rue Vincent
  30320 Marguerittes

- Commune de MARGUERITTES
  Hôtel de Ville
  14 rue Gustave de Chanaleilles- 30320 Marguerittes
  Représentée par son maire, Monsieur Rémi Nicolas

Dénommés ci-après les « médiés »,
Il a été arrêté et convenu ce qui suit :

Article 1 : DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Les médiés déclarent être d'accord pour s'engager dans un processus de médiation. Ils déclarent comprendre que la médiation n'est pas une action juridictionnelle et que le rôle du médiateur est de les aider à parvenir à trouver par eux-mêmes une solution éclairée et librement consentie.

Dans cette perspective, les médiés s'engagent à discuter dans un climat de coopération, de respect mutuel et à proposer des solutions qui tiennent compte de leurs intérêts respectifs.

Les médiés ont accepté sa désignation juridictionnelle de Monsieur Vincent BORIE, membre de l'Association Nationale des Médiateurs -ANM-, et de l'Institut d'Expertise, d'Arbitrage et de Médiation -IEAM-.
Dénommé ci-après le « médiateur »,

Les médiés reconnaissent et acceptent que le médiateur intervient comme un tiers neutre, impartial et indépendant, avec pour rôle unique de faciliter le dialogue afin de permettre aux médiés, avec l'assistance de leurs conseils, de trouver une solution amiable, éclairée et librement consentie à leur différend.

Afin de faciliter ces discussions, les parties conviennent de suspendre et/ou de ne pas engager de nouvelles procédures juridictionnelles pendant la durée de la médiation.

ARTICLE 2 : PRINCIPE DE CONFIDENTIALITÉ

Les médiés reconnaissent avoir compris que la médiation est un processus totalement confidentiel, et qu'en conséquence :

- Les propos, propositions, suggestions et documents issus des entretiens de médiation sont couverts par une confidentialité totale, à moins d'accords spécifiques les en déliant en tout ou partie. Le médiateur peut demander aux médiés de signer un engagement spécifique de confidentialité et il peut exiger que cet engagement soit étendu à tous les participants associés au processus de médiation, qu'ils soient sachants, experts, ou présentés comme ayant un intérêt direct ou indirect à la résolution du conflit.

- Ils ne peuvent en aucun cas demander au médiateur de venir témoigner devant une juridiction, ou dans toute autre procédure.

PS.

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_34-DE

Il convient de rappeler qu'en application des dispositions légales, Il peut être fait exception au principe de confidentialité, notamment lorsque la révélation de l'existence de l'accord de médiation ou la divulgation de son contenu est nécessaire à sa mise en œuvre.

ARTICLE 3 : ORGANISATION DU PROCESSUS DE MÉDIATION

Les médiés sont conscients que la médiation est un processus volontaire et qu'à tout moment de la discussion, ils conservent le droit, de même que le médiateur, de :

- mettre fin à la médiation
- consulter un conseil *(en cas de présence d'un conseil, celui-ci devra suivre les règles de la médiation)*
- consulter un expert, un sachant technique, etc. qui dans ce cas sera astreint aux mêmes règles de confidentialité qu'il s'engagera également à suivre.

Le médiateur dispose du droit, ce que les médiés renoncent à contester, d'organiser le processus de médiation, notamment en organisant des entretiens individuels et des réunions plénières.

Les médiés déclarent comprendre et accepter que :

- Le médiateur, dont le rôle unique est de permettre aux médiés, avec l'aide de leur Conseil, de trouver une solution librement consentie à leur différend, ne pourront avoir leur responsabilité engagée ultérieurement en cas de contestation éventuelle de cet accord.

- Compte tenu de la spécificité de leur mission, le médiateur ne sont pas tenus à une obligation de résultat mais uniquement à une obligation de moyen.

Les médiés reconnaissent avoir librement accepté la désignation juridictionnelle du médiateur, et qu'aucun motif ne s'oppose à sa désignation. En conséquence, ils renoncent expressément, de manière définitive et irrévocable, par la présente, à contester cette désignation.

ARTICLE 4 : OBJET DE LA MÉDIATION

Ayant pris connaissance des règles de la médiation exposées ci-dessus, les médiés déclarent soumettre à la médiation les différends faisant l'objet de l'ORDONNANCE du 15 novembre 2023, du Tribunal Judiciaire de NÎMES , N°2304257-1.

ARTICLE 5 : DATE ET LIEU DE LA MÉDIATION

Le lieu et la date des réunions plénières seront définis en concertation après avec les parties et leurs conseils.
En cas de difficulté, le médiateur aura la possibilité de convoquer selon l'option qui lui aura semblé la plus favorable au fil des échanges avec les parties et les conseils.

ARTICLE 6 : HONORAIRES DU MÉDIATEUR

Chaque réunion plénière sera facturée 900 € HT ; Soit 1080 € TTC.
Ce montant forfaitaire comprend :

- la gestion administrative de la médiation ; les entretiens préalables et séparés.
- la réunion plénière, prévue sur une durée avoisinant 3 heures.

Ce forfait ne comprend pas :

- le coût des frais annexes , et notamment une éventuelle location de salle.

Sauf meilleur accord entre les parties, le paiement de cette somme sera partagé par moitié ; soit 540 € TTC pour chacune d'entre elles. Ce paiement sera effectué, par chaque partie, ***Impérativement avant la première plénière.***

- soit par envoi – avec AR - d'un chèque directement au médiateur : Mr Vincent BORIE, médiateur.
- soit par virement, selon le RIB communiqué en annexe à la présente convention.

Cette disposition sera appliquée pareillement, pour les éventuelles autres réunions.

PS

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_34-DE

VINCENT BORIE Médiateur
ANM – IEAM

§§§

Les médiés sont informées que la médiation ne peut commencer qu'après la validation de la présente convention.

Fait à NÎMES, le 17.01.2024

En 2 exemplaires originaux *à retourner (en PDF) au médiateur.*

Après avoir paraphé chaque page, apposer sa signature précédée de la mention manuscrite « lu et approuvé, bon pour accord de la médiation »

- M. Patrice SCHWOB

lu et approuvé, bon pour accord

- Commune de MARGUERITTES

MAIRIE de MARGUERITTES (Gard)

lu et approuvé bon pour accord de médiation.

- LE MEDIATEUR, Vincent BORIE

9 avenue Feuchères - 30000 NÎMES - vgborie@orange.fr - +33 (0) 660 47 43 42 – SIREN 352 682 496
arkimede.fr

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_35-DE

VILLE DE MARGUERITTES

République Française
Département du Gard
Arrondissement de Nîmes

nombre de Conseillers municipaux en exercice :
29

nombre de membres présents :
28

nombre de membres absents excusés représentés :
1

nombre de membres absents non représentés
0

date de la convocation :
7 mars 2024

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DE LA COMMUNE DE MARGUERITTES

SÉANCE DU 13 MARS 2024

L'an deux mille vingt-quatre, le treize mars à 18 heures 30, le Conseil municipal de la Commune de MARGUERITTES, régulièrement convoqué, s'est réuni à la mairie, dans la salle Claude Erignac, lieu ordinaire de ses séances, sous la présidence de Monsieur Rémi NICOLAS, Maire.

Membres présents : M. Rémi NICOLAS, Mme Patricia POUBLANC, M. Frédéric COURRENT, Mme Frédérique CONDET, M. Jean-Pierre CATHEBRAS, Mme Diane ARRIAGADA, M. Bernard CHANTRIER, Mme Audrey RANC, M. Denis CANTIER, Mme Martine REARD, Mme Joëlle HUYNH, Mme Liliane GUIRAUD, Mme Florence LIMONES, M. Eric PEREDES, M. Eric MARC, Mme Sophie GOMES, Mme Laïla ACHKAR, Mme Laure DELAMON, M. Renaud LEROI, M. Yohan MESSABIER, Mme Karine PACHAIRE, Mme Corinne CONSTANTY, M. Denis BRUYERE, M. Stéphane GUILLEMIN, Mme Julie DELVAL, Mme Myriam BOISSIERE DE CILLIA, M. Alain SAUD et Mme Margit LORBLANCHET.

Membres absents, excusés et représentés: M. Georges VIERNE (pouvoir à Mme CONDET).

Secrétaire de séance : M. Yohan MESSABIER.

Le Conseil municipal régulièrement constitué,

N° 2024/03/35 – Plan de mobilité de Nîmes Métropole – avis de la commune

Rapporteur : M. Eric PEREDES

1. Aspects juridiques

VU le Code général des collectivités territoriales ;

VU l'article L1214-15 du Code des transports qui précise que le Plan De Mobilité doit être soumis pour avis aux conseils municipaux ;

VU l'article R1214-4 du Code des transports qui précise que l'avis sur le projet de Plan de Mobilité doit être prononcé dans un délai de 3 mois à compter de la date de transmission du projet ;

VU la délibération n° 2023-06-026 du Conseil Communautaire de Nîmes Métropole en date du 6 novembre 2023 arrêtant le projet du Plan de Mobilité ;

CONSIDERANT le projet de Plan de Mobilité arrêté transmis pour avis le 29 janvier 2024 sachant que la commune dispose de 3 mois pour se prononcer sur le projet ;

2. Eléments de contexte

Le Plan de Mobilité (PDM) est un document cadre permettant de définir les grandes orientations de la politique de mobilité du territoire de Nîmes Métropole pour les 10 prochaines années. Il détermine les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes, du transport des marchandises, la circulation et le stationnement relevant de la compétence de l'autorité organisatrice de la mobilité.

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_03_35-DE

Dans le cadre du processus de validation du PDM, les communes membres de l'agglomération sont appelées à émettre un avis sur le projet comptant 24 actions réparties au sein de 7 axes stratégiques.

Ces 7 axes stratégiques répondent à 4 objectifs principaux, à savoir :

- Réduire la part modale de l'usage de la voiture de 63 % à 50 % ;
- Augmenter la part modale des transports en commun de 7 % à 11 % ;
- Augmenter la part modale de marche à pied de 26 % à 30 % ;
- Augmenter la part modale de vélo de 3 % à 9 %.

3. Incidence financière

Pas d'incidence financière.

4. Décisions

Après avis de la commission, le Conseil municipal, après en avoir délibéré, à l'unanimité (1 abstention : Mme DELVAL) :

Article 1 : acte les objectifs, les enjeux et le plan d'actions proposés dans le Plan De Mobilité.

Article 2 : émet un avis favorable sur le Plan de Mobilité proposé par Nîmes Métropole.

5. Annexes

- annexe 1 : Plan de Mobilité de Nîmes Métropole,
- annexe 2 : évaluation environnementale,
- annexe 3 : délibération du Conseil communautaire de Nîmes Métropole.

MAIRIE de MARGUERITTES (Gard)

Rémi NICOLAS

Maire de MARGUERITTES

Le Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte.
Délai et voies de recours : la présente délibération peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Nîmes (16 avenue Feuchères – 30941 Nîmes cedex 09) dans un délai de deux mois à compter de la date de publication. Le tribunal administratif peut aussi être saisi par l'application informatique "Télérecours Citoyens" accessible par le site internet www.telerecours.fr

Rémi NICOLAS
Maire de MARGUERITTES

MAIRIE de MARGUERITTES (Gard)

PLAN DE MOBILITE DE NIMES METROPOLE



nîmes métropole

Gestion du document	
Titre de l'étude :	Plan de Mobilité de Nîmes Métropole
Maitre d'ouvrage :	Nîmes Métropole
Auteurs principaux :	Mathilde Lemesle, Lorène Honoré
Autre(s) rédacteur(s) :	Kevin Pereira (Interface Transport), Marie Lalire

Distribution				
Version	**Revu par**	**Date de parution**	**Distribution**	**Modifications apportées**
1.0	Alexandre Bréèrette	13 janv. 23	Nîmes Métropole	
2.0	Alexandre Bréèrette	16 oct. 23	Nîmes Métropole	Prise en compte des remarques des partenaires

nîmes métropole

Sommaire

1 La démarche du Plan de Mobilité 5

a. Un nouveau regard sur la mobilité 5

b. La démarche de révision du Plan de Mobilité 11

c. Une articulation nécessaire avec le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) 18

d. Le principe de compatibilité avec les autres documents de planification 21

2 Où en est-on aujourd'hui ? 26

a. Synthèse du diagnostic et des enjeux 26

b. Synthèse de l'état initial de l'environnement 52

c. Bilan du précédent PDU 56

3 Les ambitions du Plan de Mobilité 60

a. Des enjeux majeurs fixant le cap 60

b. Une déclinaison en 7 axes 61

c. Le scénario PDM choisi 67

4 Plan d'action 71

5 Mise en œuvre et suivi du PDM 159

a. Des maîtrises d'ouvrage multiples 159

b. Financement 159

c. Echéancier et partenariats 162

6 Sigles 170

nîmes métropole

7 Annexe Accessibilité 173
a. L'accessibilité au cœur des déplacements 173
b. Le cadre réglementaire 173
c. Synthèse des schémas et plans en cours ou finalisés 176
d. La stratégie de mise en accessibilité du territoire 181
e. Les Plans d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics réalisés 192
8 Annexe Evaluation environnementale 193

1 La demarche du Plan de Mobilite

a. Un nouveau regard sur la mobilité

Un précédent Plan de Déplacements Urbains (PDU) adopté en 2007

Le Plan de Mobilité, obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants, est un document stratégique à 10 ans qui détermine les principes régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement dans le périmètre du Ressort Territorial de l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM). En tant qu'AOM, Nîmes Métropole a la charge de son élaboration, en coordination avec les autres acteurs du territoire (Région Occitanie, Département du Gard...). Le PDM fait l'objet d'une évaluation, et le cas échéant, d'une révision, tous les 5 ans.

Un premier PDU sur le territoire de Nîmes Métropole a été élaboré entre 2003 et 2006 et adopté à l'automne 2007. Ce PDU a donné lieu à la réalisation de nombreuses actions : création d'une ligne de transport en commun en site propre (TCSP), restructuration du réseau de transport en commun, tarification combinée, création de parcs-relais ; création de services vélos (consignes, locations...) ; réalisation d'une étude stationnement sur le centre-ville de Nîmes ; réalisation du livre blanc des marchandises ; accompagnement à la mise en œuvre de plans de mobilité d'entreprise...

Toutefois, l'ensemble du plan d'actions n'a pas été réalisé, illustrant la nécessité de réviser son contenu, en prenant en compte les évolutions observées sur le territoire et les évolutions réglementaires. Cette révision est ainsi l'opportunité de redéfinir les priorités d'actions pour l'ensemble des acteurs impliqués.

Sa révision permet également l'intégration de tout le périmètre de Ressort Territorial, étendu depuis 2017 à l'ex-Communauté de Communes de Leins-Gardonnenque.

De plus, les grands projets d'infrastructures (réalisation récente de la ligne à grande vitesse ferroviaire Nîmes-Montpellier et de la gare TGV-TER Nîmes-Pont-du-Gard, lignes urbaines tram-bus T1, T2, T3 et T4) ou d'urbanisation modifient fortement l'organisation des déplacements sur le territoire, en relation avec les pôles voisins. Cette opportunité est à saisir afin de proposer un développement harmonieux du territoire à terme.

A l'instar d'autres villes françaises, la part d'usage de la voiture apparaît prédominante, et la propension à se

déplacer de façon durable à terme, nécessite de déployer un panel d'actions variées, articulé autour de projets de transports structurants et du développement de la multimodalité. Ainsi, le Plan de Mobilité doit permettre d'offrir davantage de choix de modes de déplacements à l'usager de demain, variable en fonction de ses motifs et des trajets effectués. La validation du premier Plan vélo de Nîmes Métropole, adopté en conseil communautaire du 25 septembre 2023, va clairement dans cette direction.

L'évaluation du PDU de 2013

Cette évaluation a mis en évidence plusieurs éléments guidant la feuille de route du nouveau PDM :

- Disposer d'une connaissance fine des pratiques de déplacements en réalisant une enquête ménages déplacements ainsi qu'une enquête cordon (réalisées en 2015),
- Partager une culture commune de la mobilité autour d'un observatoire des déplacements,
- Mieux appréhender l'ensemble des modes de déplacements et favoriser l'intermodalité,
- Proposer un PDM plus opérationnel, priorisé et phasé dans le temps,
- Prendre en compte les nouveaux projets structurants,
- Mieux articuler urbanisme et déplacements.

Un Plan de Mobilité inscrit dans un cadre législatif

Le contenu et le régime du Plan de Mobilité sont régis par les dispositions du code des transports (Articles L. 1214-1 et suivants et leurs dispositions règlementaires d'application), en application des lois suivantes :

- La Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982, qui crée l'outil de Plan de Déplacements Urbains (PDU),
- La Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) du 30 décembre 1996, qui souligne l'équilibre durable entre les besoins en mobilité et la nécessité de protéger l'environnement et la santé,
- La Loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) du 13 décembre 2000, mettant en cohérence les différentes politiques de la Ville,
- La Loi du 11 février 2005 relative à l'égalité des droits et des chances, la participation citoyenne et la citoyenneté des personnes handicapées qui rend obligatoire l'insertion d'une annexe accessibilité au sein des PDM pour garantir la mobilité des personnes handicapées,
- Les Lois Grenelle 1 et 2 (respectivement du 3 août 2009 et 12 juillet 2010) qui rendent obligatoires la réalisation de l'annexe environnementale, exposant notamment les incidences du projet sur l'environnement,

- La loi MAPTAM du 27 janvier 2014, qui clarifie les conditions d'exercice de certaines compétences des collectivités en instaurant des chefs de file,
- La loi NOTREe du 7 août 2015 portant sur la « Nouvelle Organisation Territoriale de la république », impliquant la création des Autorités Organisatrices de la Mobilité,
- La loi du 17 août 2015 relative à la loi de Transition Energétique pour la Croissance Verte, rendant obligatoire le développement des énergies dites « propres »,
- La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) du 24 décembre 2019, transformant en profondeur la politique des mobilités, dans l'objectif de transports plus faciles, moins coûteux et plus propres ; renommant le Plan de Déplacements Urbains (PDU) en Plan de Mobilité (PDM),
- La Loi Climat et résilience du 22 août 2021 vient renforcer certaines thématiques des PDM, notamment sur l'accessibilité des données mobilité, sur le covoiturage, ainsi que sur la sécurisation des itinéraires piétons et cyclables.

Frise chronologique du contexte législatif (source : Explain)



Des orientations élargies à la suite des évolutions législatives

Les orientations du PDM ont été élargies avec l'arrivée de la LOM, notamment avec la prise en compte de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite et handicapées (loi pour l'égalité des chances), les incidences sur l'environnement (lois Grenelle, transition énergétique…), et la dimension intercommunale avec une cohérence entre les documents de planification.

La loi apporte les précisions suivantes :

- Le Plan de Déplacements Urbains devient le Plan De Mobilité ;
- Les zones blanches de transport sont supprimées, avec une compétence mobilité « à la carte » pour les Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) ;
- La Région devient chef de file de la mobilité. Des bassins de mobilité sont créés pour chaque Région, avec un contrat opérationnel de mobilité, permettant de s'accorder entre les parties prenantes sur des actions communes : pôles d'échange multimodaux (PEM), aide à la conception et mise en place d'infrastructures de transport ou services de mobilité par les Autorités Organisatrices de la Mobilité…
- Un comité des partenaires est associé à chaque AOM (Autorité Organisatrice de la Mobilité).

Sur le territoire de Nîmes Métropole, la répartition des compétences est représentée sur le schéma suivant.

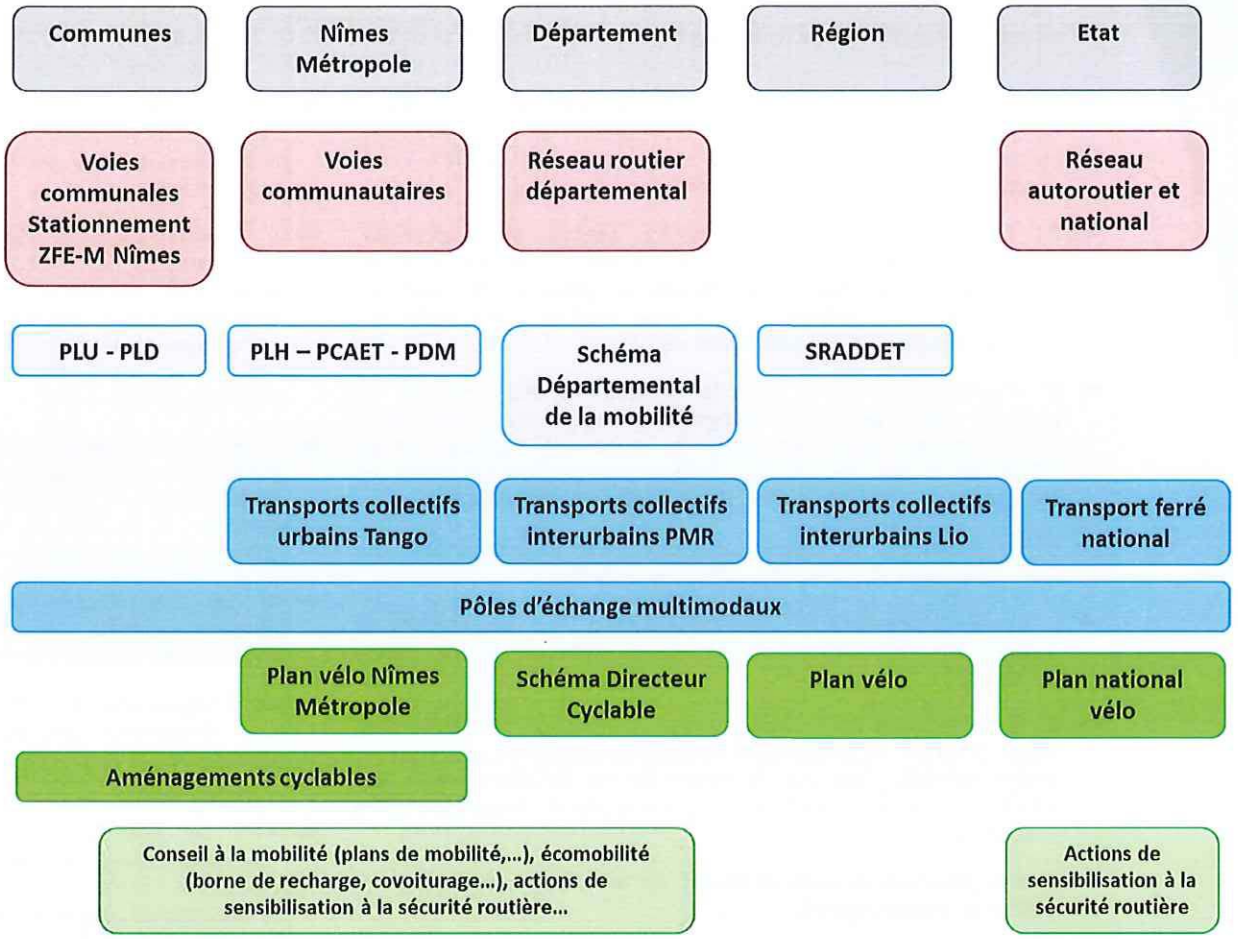


Schéma des compétences des acteurs du territoire

Depuis la Loi LOM (article L.1214-2 du Code des transports), des objectifs supplémentaires ont été assignés au Plan de Mobilité.

Les orientations obligatoires fixées par le Code des Transports (Article L1214-2 du code des transports - version au 25 août 2021)

- 1° L'équilibre durable entre les **besoins en matière de mobilité** et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la **santé**, d'autre part, « ... » ; en tenant compte de la nécessaire **limitation de l'étalement urbain**, « ... » ;
- 2° Le renforcement de la **cohésion sociale et territoriale**, notamment l'amélioration de l'accès aux **services de mobilité** des habitants des territoires moins denses ou ruraux et des quartiers prioritaires de la politique de la ville ainsi que des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite ;
- 3° L'amélioration de la **sécurité** de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport et en effectuant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton, un cycliste ou un **utilisateur d'engin de déplacement personnel** ;
- 4° La diminution du trafic automobile et le développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur ;
- 5° Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, « ... ».
- 6° L'amélioration de **l'usage du réseau principal de voirie** dans l'agglomération, y compris les infrastructures routières nationales et départementales, par une répartition de son affectation entre les différents modes de transport et des mesures d'information sur la circulation ;
- 7° L'organisation du **stationnement** sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement, « ... » ;
- 7° **bis** La localisation des **parcs de rabattement** à proximité des gares ou entrées de ville, le nombre de places de stationnement de ces parcs, « ... », et la mise en place de stationnements sécurisés pour les vélos et engins de déplacement personnel ;
- 8° L'organisation des **conditions d'approvisionnement** de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales et des particuliers, « ... », dans une perspective multimodale ;
- 9° L'amélioration des mobilités quotidiennes des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces divers employeurs, notamment dans le cadre d'un **plan de mobilité employeur** ou en accompagnement du dialogue social « ... », à encourager et faciliter l'usage des transports en commun et le recours au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives « ... » ;
- 9° **bis** L'amélioration des **mobilités quotidiennes des élèves et des personnels des établissements scolaires**, en incitant ces établissements à encourager et faciliter l'usage des transports en commun et le recours au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives ;
- 9° **ter** L'amélioration des conditions de **franchissement des passages à niveau**, notamment pour les cyclistes, les piétons et les véhicules de transport scolaire ;
- 10° L'organisation d'une **tarification et d'une billettique intégrées** pour l'ensemble des déplacements, incluant sur option le stationnement en périphérie et favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes ;
- 11° La réalisation, la configuration et la localisation **d'infrastructures de charge** destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables ; ainsi que la localisation du réseau d'avitaillement à carburant alternatif « ... ». Le plan de mobilité peut tenir lieu de schéma directeur de développement des infrastructures de recharges ouvertes au public pour les véhicules électriques et les véhicules hybrides rechargeables « ... ».

Le Plan de Mobilité doit prétendre d'une part à un équilibre durable entre les besoins de mobilité et de facilités d'accès, et d'autre part à la protection de l'environnement et de la santé. Il vise ainsi à diminuer les émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique, la pollution de l'air et sonore, ainsi que la préservation de la biodiversité.

Il est également soumis à des objectifs renforcés et des volets spécifiques, notamment sur la continuité et la sécurisation des itinéraires cyclables et piétons, et la desserte fluviale ou ferroviaire.

Ainsi, la LOM modifie et renforce les compétences des EPCI, avec une possibilité d'action sur l'ensemble des services de mobilité :

- Services réguliers de transport public de personnes ;
- Services à la demande de transport public de personnes ;
- Services de transport scolaire ;
- Services relatifs aux mobilités actives (ou contribution à leur développement) ;
- Services relatifs aux usages partagés de véhicules terrestres à moteur (ou contribution à leur développement) ;
- Services de mobilité solidaire (personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale, personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite).

b. La démarche de révision du Plan de Mobilité

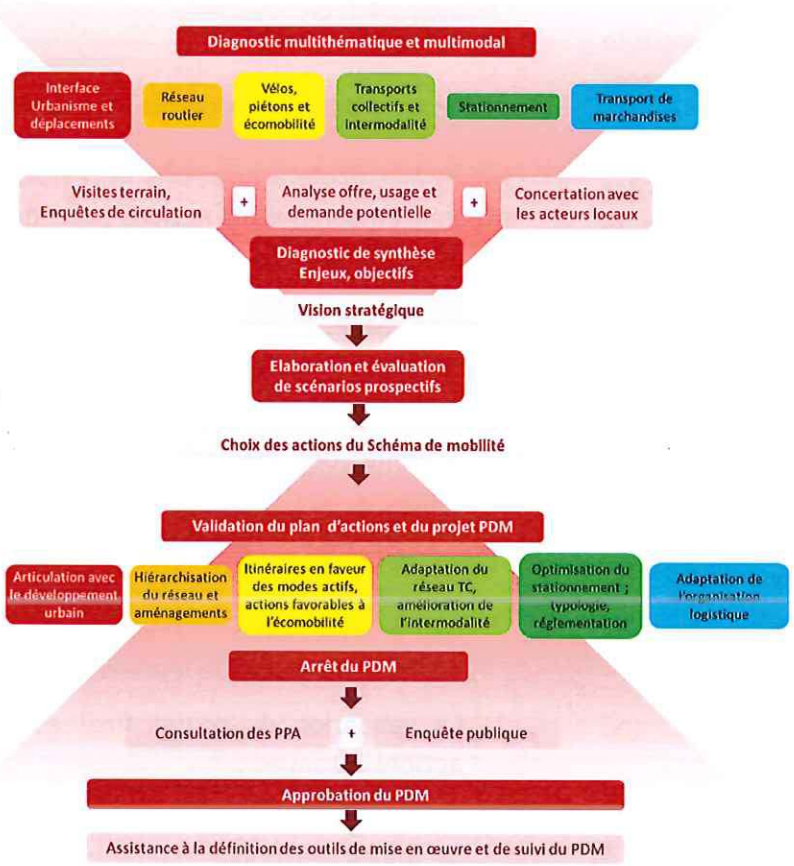
Les étapes de la révision du Plan de Mobilité

Nîmes Métropole a entrepris la révision de son PDU, en prenant en compte les actions précédemment inscrites, et les évolutions observées.

Dans ce cadre, la démarche s'articule autour des étapes suivantes :

1. La réalisation d'un diagnostic, sur l'organisation actuelle des déplacements issue notamment de l'analyse de l'EMD, afin de déterminer les enjeux et de fixer les orientations du Plan de Mobilité ;
2. La proposition de plusieurs scénarios contrastés et leur analyse. Les scénarios ont été évalués au regard de leur efficacité, de leurs impacts et de leurs coûts ;
3. La validation du projet final et formalisation des actions retenues ;
4. L'arrêt du projet PDM par le conseil communautaire de Nîmes Métropole ;

5. La consultation du projet de PDM révisé auprès des personnes publiques associées puis la conduite d'une enquête publique ;
6. L'approbation du PDM dans sa version définitive par le conseil communautaire de Nîmes Métropole.



Etapes d'élaboration du Plan de Mobilité (source : Explain)

La concertation des acteurs

La formalisation de cette approche globale a été élaborée dans le **cadre d'une concertation et d'une coordination avec l'ensemble des acteurs.**

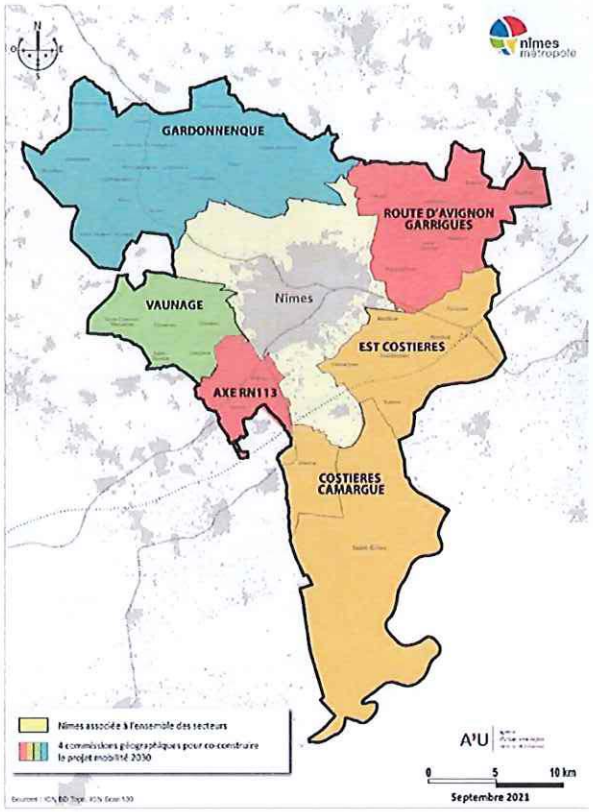
La **concertation** a joué un rôle essentiel, comme vecteur d'efficacité de la démarche, en permettant une plus forte mobilisation des diverses parties prenantes (partenaires institutionnels, grand public, acteurs de la société civile, du monde économique...). Ainsi, tout au long de l'élaboration du PDM, les différents acteurs de la mobilité ont été sollicités :

- **Concertation des citoyens :**
  - *Agglo Forum* : entre 2017 et 2018, 3 ateliers de concertation ont été menés dans le cadre de l'Agglo Forum (ancien Conseil de développement). Acteurs et citoyens ont été mobilisés sur les phases de diagnostic et de scénario du PDM.
  - *Restructuration du réseau Tango* : début 2022, lors de la consultation menée dans le cadre de l'élaboration du nouveau réseau Tango, le projet de PDM était l'un des sujets soumis à la concertation. 13 ateliers répartis par secteur géographique et à destination des citoyens ont été organisés avec 246 participants.
  - *Comité des partenaires* : en décembre 2022, le projet de PDM a été exposé aux membres du Comité des partenaires de Nîmes Métropole.

- *Conseil de développement* : lors de 2 réunions datant de juillet et septembre 2022, le projet de PDM a été expliqué aux membres de la commission PDM du Conseil de développement de Nîmes Métropole. Une rencontre entre les élus référents du projet et les membres du Conseil de développement a également été organisée en mars 2023. La commission a rendu un avis provisoire sur le projet de PDM qui a été pris en compte dans la version finale du PDM.

- **Concertation des acteurs de la mobilité :**
  - *Réunion bilatérale* : à chaque étape de l'élaboration du projet de PDM, des réunions techniques ont été organisées entre les services techniques de l'agglomération et ceux des principaux acteurs de la mobilité : DDTM, Région et Département. Des rencontres régulières avec les services techniques de la ville de Nîmes ont également eu lieu.
  - *Comité partenarial* : lors de 4 rencontres, l'ensemble des acteurs, élus et techniciens, de la mobilité ont été conviés afin de partager les avancées du projet de PDM.

- **Concertation des élus :**
  - *Comité de suivi* : cette instance réunie les élus de Nîmes Métropole ayant des délégations en lien avec la mobilité, ainsi que les services techniques de l'agglomération en charge du projet.
  - *Commission géographique* : à chaque étape d'élaboration du projet, des réunions à destination des maires ont été organisées. L'agglomération a été divisée en 4 secteurs géographiques (Gardonnenque, Vaunage, Costières et Route d'Avignon/Garrigues/RN113). Les maires ont été réunis par secteur. Une réunion avec l'ensemble des maires a également eu lieu en décembre 2022 afin de leur présenter le plan d'actions du PDM.



Commissions géographiques du PDM (source : A'U)

Plusieurs actions de communication auprès du grand public (presse, journaux d'information de la collectivité, Internet…) ont été également mises en place.

Enfin, une enquête publique permettant de consulter l'ensemble des habitants, sera réalisée une fois le projet arrêté.



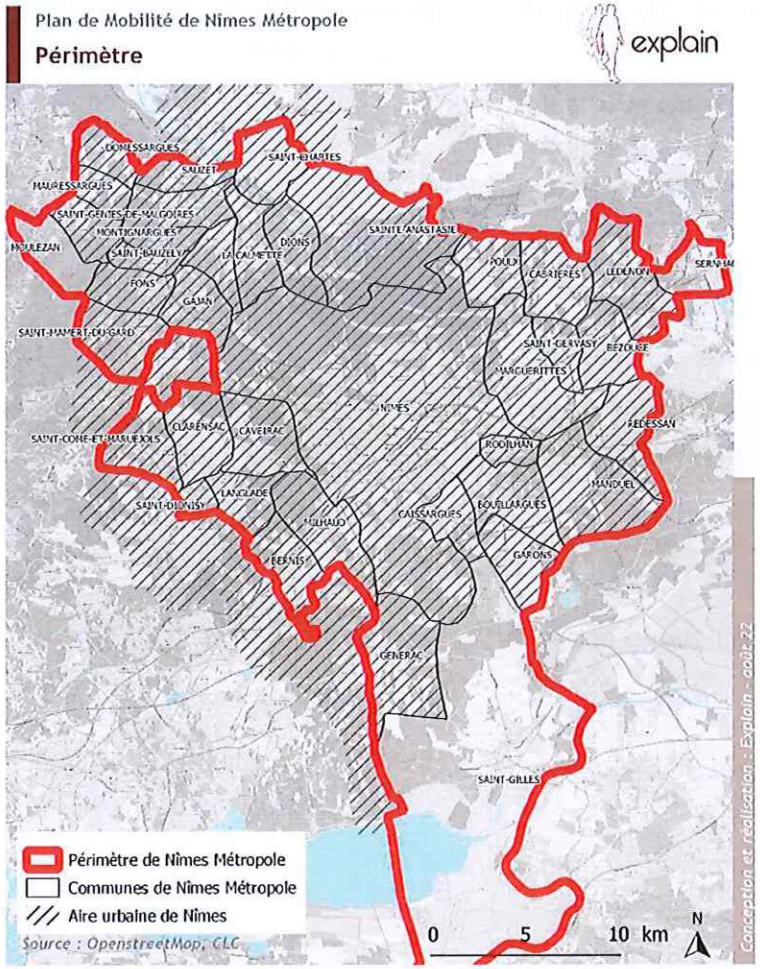
Informations sur le PDU diffusées sur le site internet de Nîmes Métropole



Concertation menée lors de la phase de diagnostic (aggloforum et ateliers territoriaux)

Le périmètre de la révision

Le Plan de Mobilité est établi sur le **périmètre de Nîmes Métropole**, tel que défini à la suite de l'extension du 1er janvier 2017. Le périmètre comporte 39 communes, dont les communes de l'ex-Communauté de Communes de Leins-Gardonnenque.



Périmètre de Nîmes Métropole

L'organisation institutionnelle

Pour formaliser la procédure de révision du Plan de Mobilité, les instances suivantes ont été mises en place tout au long du projet :

- Un **comité partenarial** regroupant les élus et techniciens des collectivités et des partenaires : Nîmes Métropole, Ville de Nîmes, SCoT Sud Gard, Département du Gard, DREAL, DDTM du Gard, SNCF, Autoroutes du Sud de la France (ASF - filiale de Vinci Autoroutes), chambres consulaires du Gard, syndicat mixte des transports publics du bassin d'Alès, Agence Régionale de la Santé, Région Occitanie, chambre des métiers et de l'artisanat du Gard, ATMO Occitanie (observatoire de la qualité de l'air), ADEME (agence de la transition écologique), Agence d'Urbanisme région nîmoise et alésienne.
- Des **commissions géographiques** réunissant les communes de Nîmes Métropole. Ces commissions ont été consultées en phase de diagnostic (1) et de scénarios (2).
- Un **comité de pilotage** interne composé des élus de Nîmes Métropole et de la ville de Nîmes, consulté à chaque étape du projet.

Le calendrier de la révision

Le projet a été marqué par les étapes suivantes :

Janvier 2017 : engagement de la révision, présentation de la démarche du Plan de Mobilité. Définition et

consultation du comité de pilotage et du comité partenarial.

Février à novembre 2017 : Réalisation du diagnostic du territoire et de la mobilité. Réalisation d'ateliers participatifs, de commissions géographiques et d'un comité partenarial. Définition des enjeux.

Décembre 2017 à juillet 2018 : Définition des scénarios. Réalisation d'ateliers participatifs, de commissions géographiques et d'un comité partenarial.

Septembre 2018 à mars 2022 : Constitution du projet de PDM. Modélisation et évaluation du projet retenu. Réalisation d'ateliers de concertation.

Avril 2022 : Validation du projet final et constitution du plan d'action.

Mai 2022 à janvier 2023 : Rédaction du plan d'action. Consultation du comité de pilotage et du comité partenarial.

Février à Mars 2023 : rédaction du projet de révision du PDM et de l'évaluation environnementale.

Novembre 2023 : Arrêt du projet en conseil communautaire

Novembre 2023 : Consultation des personnes publiques associées et bilan de la concertation.

Janvier 2024 : Réalisation de l'enquête publique.

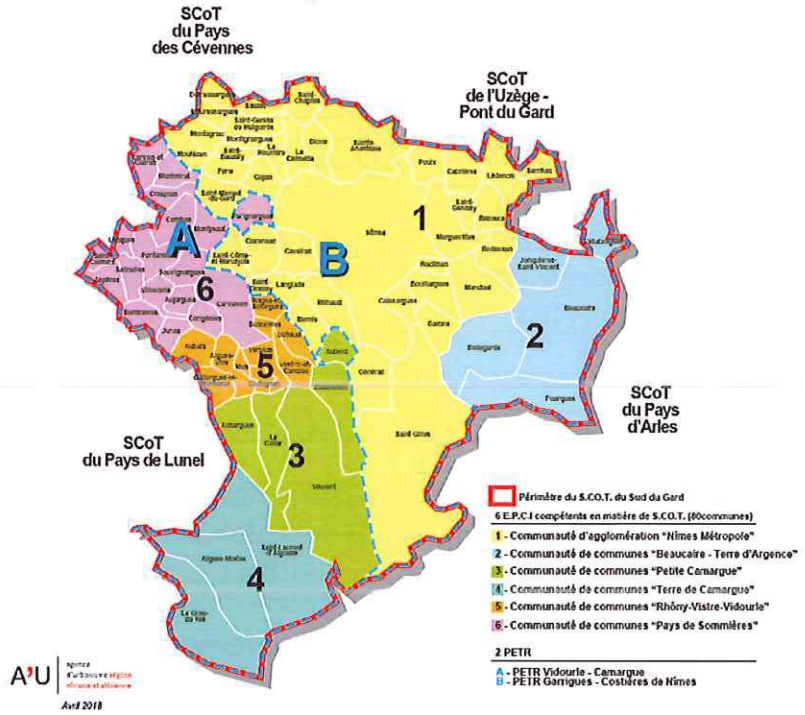
Février 2024 : Approbation définitive du PDM en conseil communautaire.



Frise chronologique de l'élaboration du PDM

c. Une articulation nécessaire avec le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)

Le SCoT Sud Gard approuvé en 2019 s'impose aux documents de planification et aux documents d'urbanisme locaux, avec un **rapport de compatibilité**. La notion de compatibilité n'est pas définie précisément par les textes, toutefois la doctrine et la jurisprudence permettent de la distinguer de la notion de conformité. Un document est considéré compatible avec un document de portée supérieure lorsqu'il n'est pas contraire à ses orientations ou principes fondamentaux et qu'il contribue, à leur réalisation. Il ne doit donc pas y avoir d'opposition entre les documents et les dispositions du PDM ne doivent pas faire obstacle à l'application des dispositions du SCoT. Ce SCoT porte sur un périmètre de 6 EPCI, dont celui de Nîmes Métropole, tel qu'illustré sur la carte ci-dessous.

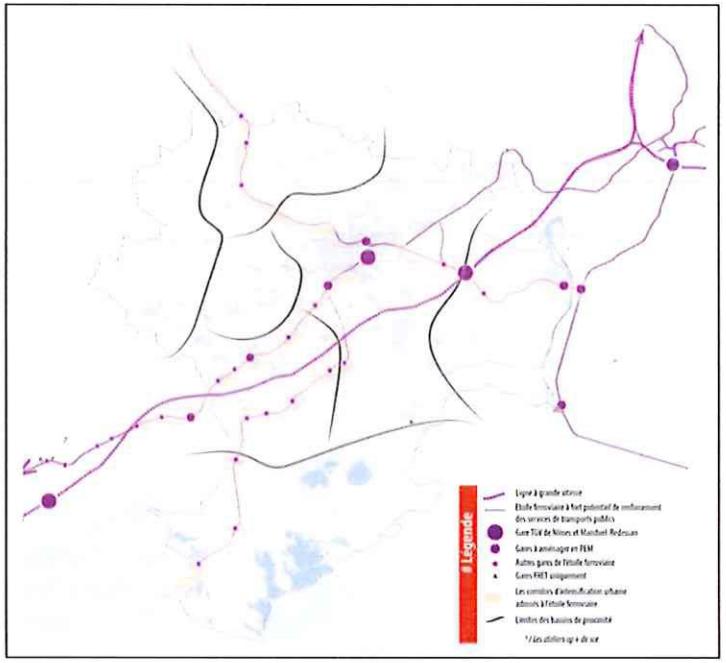


Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) du SCoT, décliné de façon localisée et chiffrée par le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO), s'appuie sur les fondements suivants pour un projet à l'horizon 2030 :

- **Maintenir le cadre de vie du territoire** (qualité paysagère, patrimoniale et urbaine) ;
- **S'appuyer sur l'identité composite du territoire** (en termes de paysages, de cultures et de sensibilités) ;
- **Renforcer le rôle de porte d'entrée de la région Occitanie** (notamment par le développement économique et touristique).

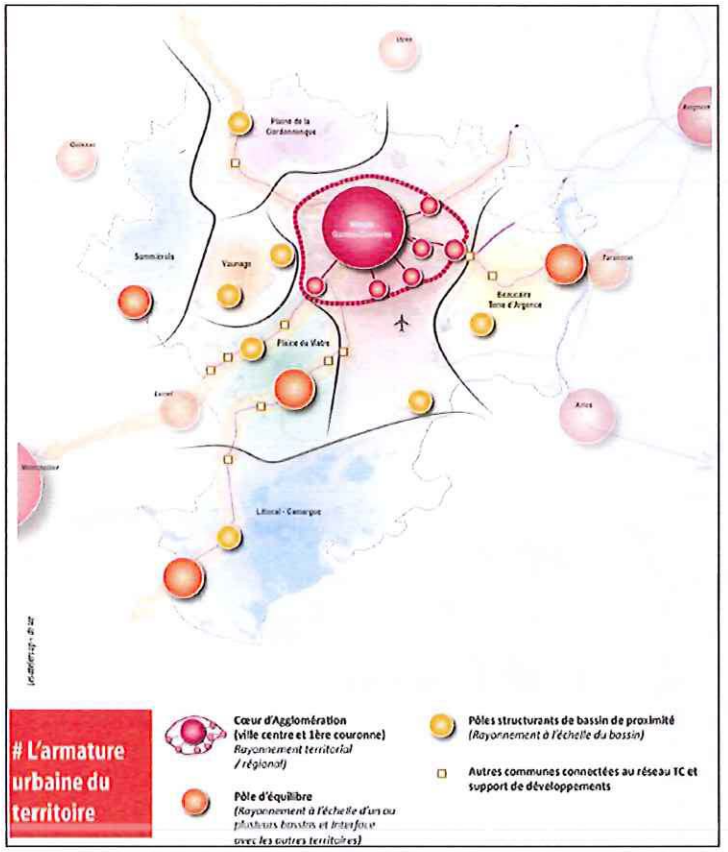
Pour y répondre, le projet s'articule autour de quatre axes :

- Un **territoire de ressources** : préserver et valoriser le socle environnemental et paysager du territoire ; maintenir les espaces agricoles en évitant leur surconsommation par l'éparpillement des développements urbains ; préserver et gérer de façon durable les ressources (ressource en eau, sobriété énergétique, consommation foncière...) ;
- Un **territoire organisé et solidaire conjuguant le global et le local** : s'appuyer sur les intercommunalités de proximité pour moduler les dynamiques socio-démographiques et la production de logements ; adapter l'armature territoriale du SCoT aux dynamiques observées (développement, renforcement de certaines communes...) ; favoriser l'implantation d'équipements au plus près des habitants ; changer les modes de construction pour favoriser des projets d'excellence urbaine et environnementale ; protéger, revaloriser, repeupler et réactiver les cœurs de ville... ;
- Un **territoire « actif »** : se positionner et faire évoluer le modèle économique autour de grands domaines d'activités (santé, numérique, énergies renouvelables, agriculture...) ; avoir une stratégie commerciale répondant aux besoins estimés et s'accordant avec l'armature urbaine (d'une offre structurante à une offre de proximité) ; fixer des critères de localisation préférentiels des commerces ; mettre en place une véritable stratégie de développement touristique... ;
- Un **territoire « en réseaux » pour organiser la mobilité à plusieurs échelles** : développer une offre en transport en commun performante, compléter le réseau viaire pour faciliter les déplacements et limiter les saturations ; accompagner et valoriser l'offre portuaire maritime et fluviale ; promouvoir et faciliter les modes de déplacements alternatifs à la voiture ; proposer les conditions nécessaires à une nouvelle pratique du territoire.



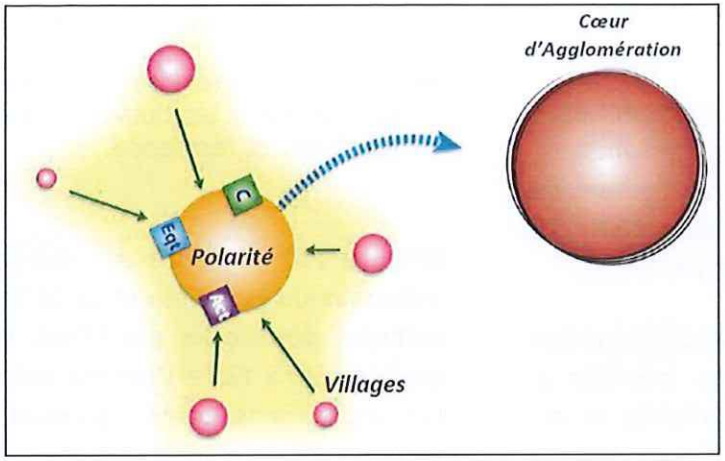
Axes prioritaires de développement des services publics de transport (source : PADD 2019)

L'armature urbaine inscrite au SCoT constitue donc un élément clef d'organisation des mobilités qui s'articulent autour d'axes de transport collectifs structurants, notamment l'étoile ferroviaire.



(source : PADD 2019)

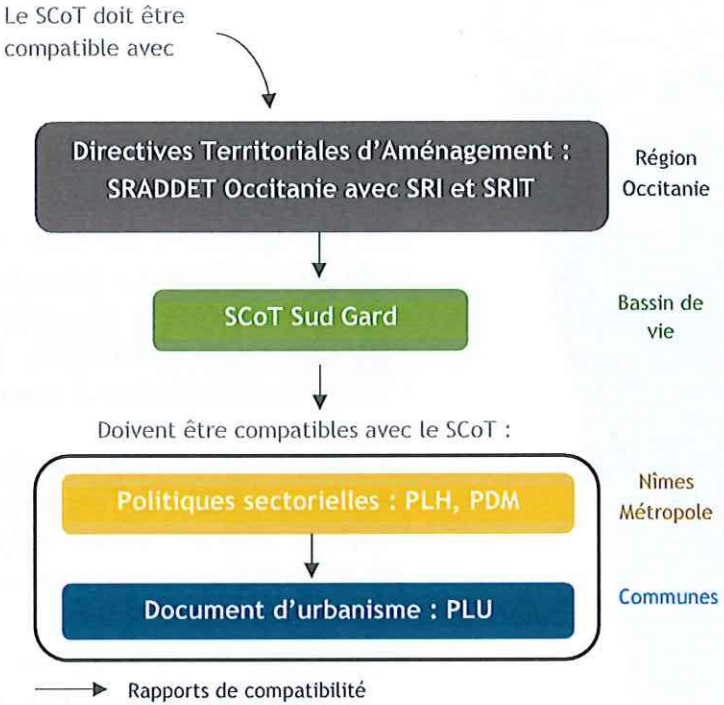
Par ailleurs, chaque polarité au sein de bassins de vie devra être connectée au cœur d'agglomération par un service de transport public performant. La logique de rabattement à l'échelle de chaque bassin devra favoriser les déplacements de proximité telle qu'illustré sur le schéma suivant.



(source : PADD, 2019)

d. Le principe de compatibilité avec les autres documents de planification

Soumis à enquête publique, le Plan de Mobilité est un document opposable qui engage Nîmes Métropole et ses partenaires sur leur stratégie en matière de mobilité pour les 10 années à venir. Il s'inscrit lui-même dans un ensemble de politiques et documents de planification de l'aménagement et de protection de l'environnement, à différentes échelles.



Le PDM **s'articule avec les documents cadres compatibles avec le SCoT.** Le SCoT intègre les documents de planification supérieurs, notamment ceux liés aux enjeux environnementaux et est l'unique référence pour les politiques sectorielles et les documents d'urbanisme.

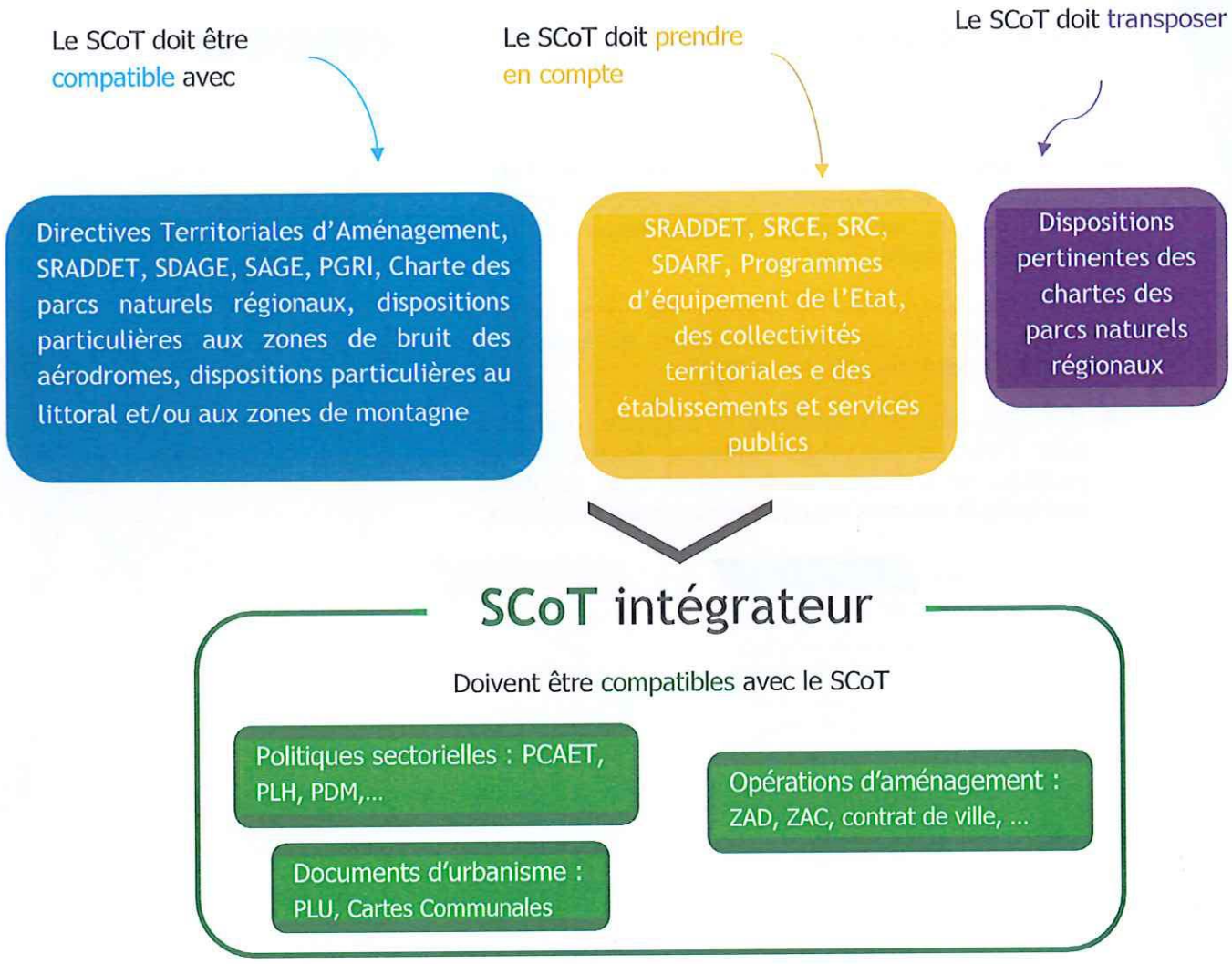
La Région définit des objectifs particuliers en termes de mobilité, tels que la garantie de l'accès à des mobilités du quotidien pour tous les usagers (par des modes innovants de transport collectif, les modes actifs...), la limitation de la consommation énergétique (objectif de diminution de 40% de la consommation d'énergie finale liée au transport de personnes et de marchandises d'ici 2040 notamment).

Elle fixe également des objectifs à plus large échelle, visant à renforcer le potentiel de rayonnement des territoires, à travers la consolidation des connexions régionales avec l'extérieur, et la valorisation de l'ouverture économique et touristique des territoires.

Le SRADDET de la Région Occitanie a été approuvé en septembre 2022. Ce document fixe les priorités à l'horizon 2040 en termes d'équilibre territorial et de désenclavement des territoires ruraux, d'implantation d'infrastructures, d'habitat, de transports et d'intermodalité, d'énergie, de biodiversité ou encore de lutte contre le changement climatique. Il **définit des règles à suivre en matière d'organisation des transports des voyageurs et de marchandises :**

- Densifier et développer des projets structurants autour des pôles d'échanges multimodaux stratégiques définis par la planification locale,
- Améliorer la performance des réseaux de transports collectifs,
- Optimiser les services de transports collectifs,
- Favoriser le développement de la livraison du dernier kilomètre par une logistique efficace et durable,
- Maximiser le potentiel de densification et de reconversion des zones logistiques et prioriser les nouvelles zones au niveau des embranchements ferroviaires, fluviaux et portuaires.
- Sa révision a été engagée en février 2023, notamment pour intégrer les nouvelles orientations issues de la loi climat et résilience.

Enfin, le PDM doit être en cohérence avec les objectifs nationaux du Plan vélo et de la Stratégie nationale bas carbone, développés par l'Etat. Ceux-ci fixent la part modale vélo à 12% à l'échelle nationale à horizon 2030. Les déclinaisons locales, pouvant différer des 12% en fonction des caractéristiques des territoires, sont à élaborer au travers des Plans de Mobilité.

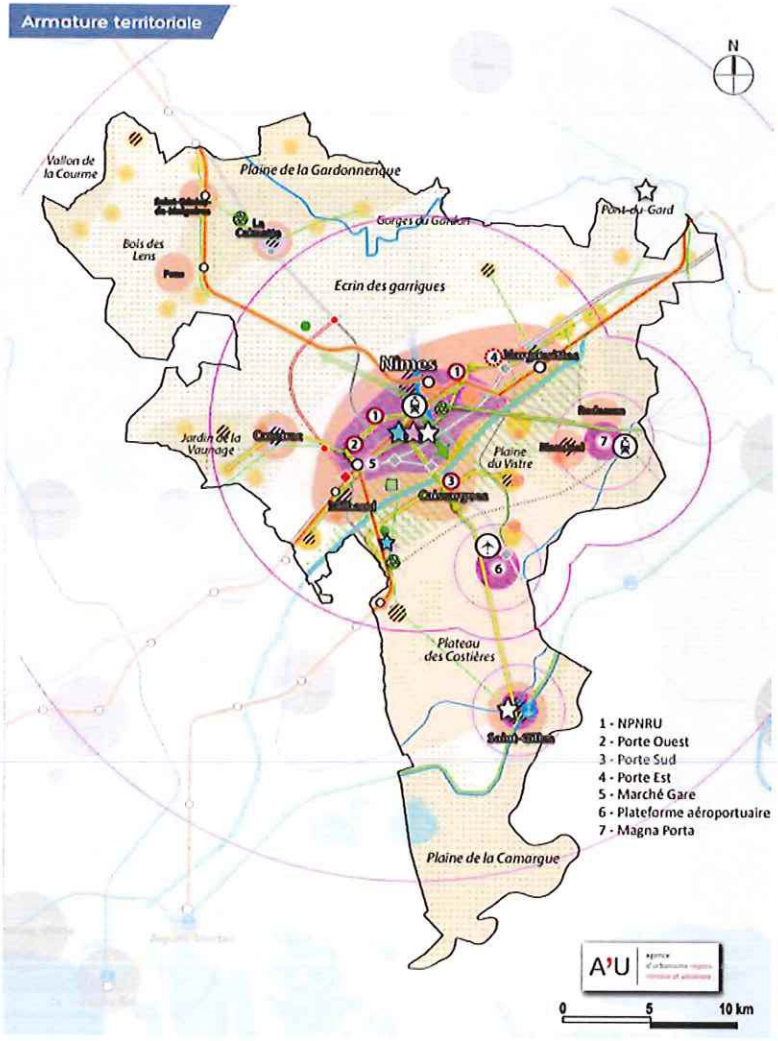


Compatibilité et prise en compte des documents cadre (source : SCoT 2019)

Le PDM est guidé par le **projet de territoire Nîmes Eco Métropole 2032**, approuvé le 15 mai 2023, dont voici les principales orientations :

- Une **agglomération connectée et structurée** : inscrite dans la transition énergétique et écologique, réfléchie dans une approche écosystémique avec une mobilité partagée.
- Une **agglomération dynamique et productive** : compétitive et créatrice d'emplois en valorisant atouts et potentialités du territoire
- Une **agglomération solidaire et engagée** : solidaire pour s'adapter aux crises sanitaires, écologiques et sociales, et corriger des faiblesses d'un territoire marqué par certains déséquilibres urbains et sociaux.





(source : Projet territoire Nîmes Métropole 2032)

Le **Plan Climat Air Energie Territorial** (PCAET) de Nîmes Métropole, adopté en conseil communautaire du 25 septembre 2023, a été élaboré en parallèle du PDM.

Le PCAET s'oriente autour de 4 grandes orientations :



(source : PCAET de Nîmes Métropole)

Il reprend dans son axe 2 « une mobilité décarbonée et accessible à tous » la totalité du plan d'actions du PDM.

Enfin, le PDM a été élaboré en cohérence avec le **Schéma départemental des mobilités.**

Adopté le 21 avril 2023, ce Schéma a pour objectif d'affirmer la politique de mobilité du Conseil départemental du Gard, afin de mettre en œuvre des services publics permettant de toujours mieux relier les hommes et les territoires. Il définit les principes de gestion et d'entretien du patrimoine routier (routes et voies vertes) permettant de mettre en cohérence le niveau de service des voies et les besoins des usagers.

Le Schéma des mobilités s'appuie sur les **4 grands axes permettant de structurer l'intervention de la collectivité :**

- **préparer** le réseau gardois aux enjeux de demain (construction, participation et équipement des grandes infrastructures de mobilité),
- **moderniser** et sécuriser les déplacements quotidiens,
- **exploiter,** entretenir et gérer le patrimoine routier,
- **créer** un réseau d'itinéraires cyclables structurant le territoire départemental.



nîmes métropole

2 OU EN EST-ON AUJOURD'HUI ?

a. Synthèse du diagnostic et des enjeux

Urbanisme

Nîmes Métropole est un territoire étendu, **polarisé par la Ville de Nîmes**, ainsi que par les pôles extérieurs de Montpellier, Avignon, Alès et Arles. Le territoire bénéficie d'un climat favorable et d'un **positionnement stratégique au cœur d'une région touristique**.

La Communauté d'Agglomération Nîmes Métropole compte **39 communes** situées dans le Département du Gard, et près de 258 000 habitants[1].

Nîmes est la principale commune de l'agglomération, avec environ 60% de la population totale du territoire. En dehors de celle-ci, les communes les plus denses sont celles de la frange Est et Ouest.

Sa configuration géographique a conduit à un dynamisme économique important. Les emplois sont fortement concentrés sur Nîmes (la commune concentre environ 77% des emplois de Nîmes Métropole en 2019), et dans une moindre mesure sur les communes de Bouillargues, Caissargues, Garons, Manduel, Marguerittes, Milhaud et Saint-Gilles (plus de 1 400 emplois par commune, soit plus de 13% des emplois pour l'ensemble des 7 communes), induisant des concentrations de flux vers ces bassins d'emplois.

L'armature urbaine[2] est définie par :

- Un **cœur d'agglomération** (ville centre et les communes en cœur d'agglomération), qui assure un rayonnement territorial et/ou régional ;
- D'un **pôle secondaire**, Saint-Gilles (2ème ville la plus importante de l'agglomération) ;
- Des **pôles relais et communes de premières couronnes**, formant des polarités fortes dans un bassin de vie avec une autonomie importante;
- Des **communes de 1ère couronne**, en interface entre le cœur d'agglomération et un ou plusieurs bassins de vie, bien desservies, formant des polarités relais en termes de services et d'activités économiques avec une commune, ou proche du cœur d'agglomération ;

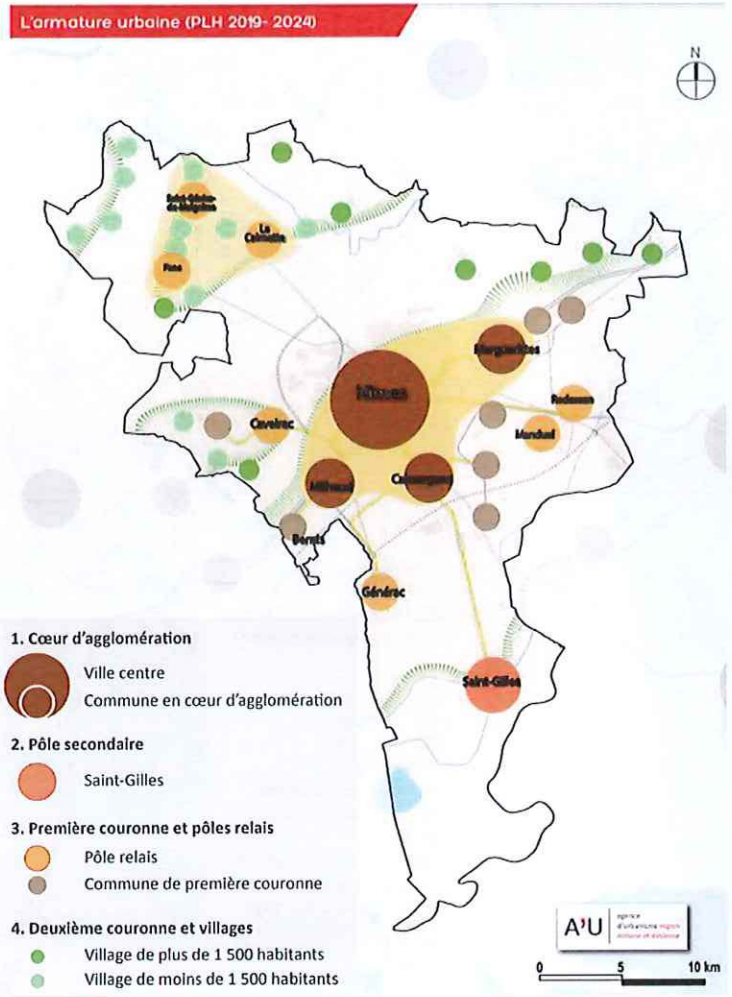
[1] Source : Recensement Général de la Population – INSEE 2019

[2] Armature urbaine définie par le projet de territoire Nîmes Métropole 2032

- Des **communes de 2ème couronne (villages),** à l'écart des grands axes de communication, ayant principalement une vocation résidentielle avec une offre de services et de commerces de proximité in situ ou mutualisée.

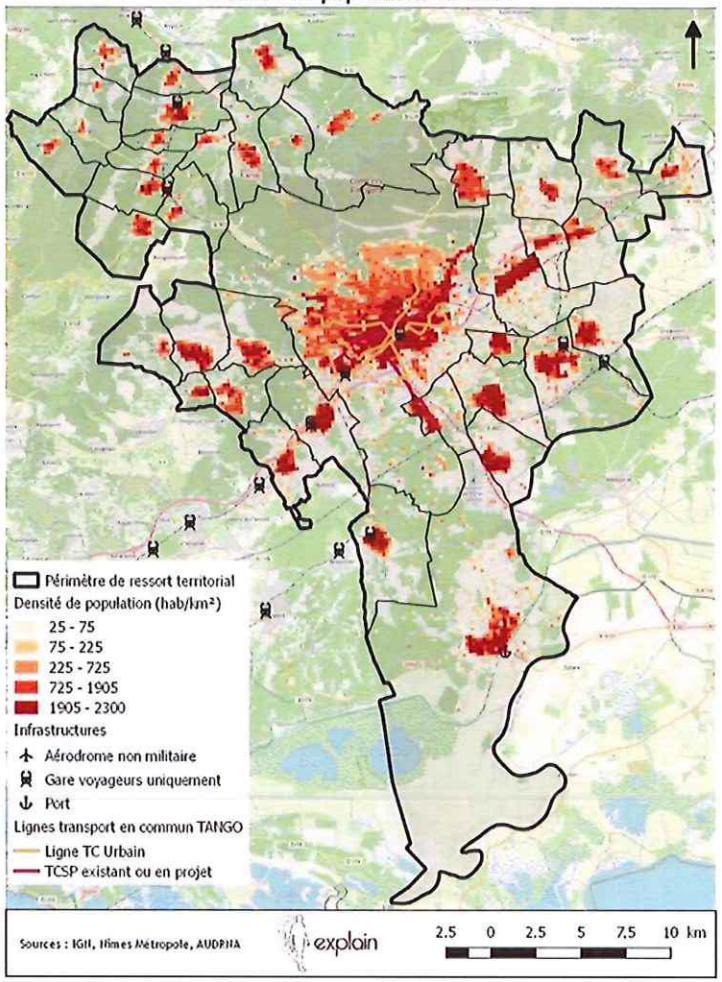
Cette armature urbaine est consolidée par des projets urbains fortement articulés avec les transports collectifs :

- Les quartiers NPNRU (grands ensembles d'habitat collectif à Nîmes) ;
- Les quartiers urbains durables mixtes (Porte Ouest à Nîmes, Porte Sud à Caissargues) ;
- Les pôles d'activités économiques structurants (Plateforme aéroportuaire à Saint-Gilles / Garons), ZAC Magna Porta à Manduel, ZAC Marché Gare à Nîmes).



(source : Projet territoire Eco Nîmes Métropole 2032)

Densité de population en 2019



Le territoire dispose de nombreux pôles générateurs de déplacements :

- **Des pôles d'enseignements.** Les structures pour la petite enfance et du premier degré sont assez homogènes et bien réparties spatialement sur l'ensemble des communes du territoire. La ville-centre concentre majoritairement les établissements d'enseignement professionnel et supérieur. Des pôles d'études secondaires et supérieurs sont également présents principalement à Nîmes. Les communes de la première couronne telles que Marguerittes et Rodilhan accueillent plusieurs de ces établissements.

- **Des pôles économiques**, avec de nombreuses zones d'activités, industrielles et commerciales, situées principalement sur Nîmes, autour de la gare Saint-Césaire, Milhaud, Caissargues, Garons, Marguerittes et Bouillargues.

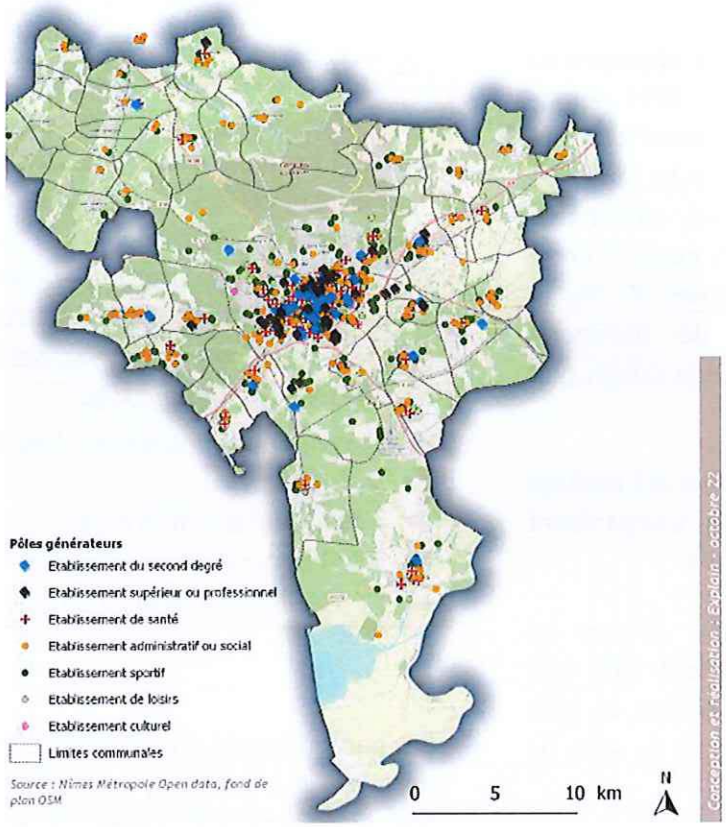
- **Des pôles administratifs.** Les administrations régionales et départementales sont centralisées sur Nîmes. Pour les autres communes, on observe la présence de services municipaux.

- **Des pôles de santé**, centralisés sur Nîmes, avec 20 sites de santé d'importance communautaire.

- **Des pôles touristiques**, avec des sites d'intérêts patrimoniaux (les arènes, la maison carrée, la Tour Magne) à Nîmes..., l'Abbatiale de Saint-Gilles classée au patrimoine mondiale de l'Unesco, des équipements de loisirs et sportifs, et des centres culturels (musée, théâtre...).

Plan de Mobilité de Nîmes Métropole

Pôles générateurs de déplacements



Mobilités

Nîmes Métropole se trouve au **croisement de grands axes de transports** : étoile ferroviaire, axes autoroutiers, nationaux et départementaux, canal du Rhône à Sète. Ces axes facilitent l'accès aux principaux pôles générateurs du territoire, et assure une liaison directe avec les territoires limitrophes.

Le territoire se caractérise par un **usage prédominant de la voiture** sur les autres moyens de transport : 80,6% des déplacements domicile-travail en lien avec Nîmes Métropole sont effectués en voiture en 2019[3] ; 81,5% des ménages de Nîmes Métropole possèdent au moins une voiture en 2019[4]. Ce qui s'explique par l'absence de solutions alternatives efficaces, et un relief important limitant le développement des modes actifs.

Également, la croissance démographique soutenue (+0,85 % habitants entre 2013 et 2019) et économique (+1% d'emplois au lieu de travail entre 2013 et 2019) du territoire a généré un phénomène de périurbanisation, induisant un allongement des durées de déplacements. Pour autant, cette croissance démographique s'essouffle quelque peu avec une perte de 3 000 habitants sur la ville de Nîmes entre 2014 et 2022. On observe néanmoins une croissance qui reste positive ou dynamique sur certaines

[3] Source : https://www.observatoire-des-territoires.gouv.fr/

[4] Source : Logement en 2019 - Recensement de la population – Base infracommunale

communes périurbaines. Les **flux routiers** ont augmenté, cause d'**encombrements** et de **nuisances**, notamment aux heures de pointe.

Le taux de motorisation (part des ménages disposant au moins d'une voiture) est de 81,5% en 2019 sur le territoire de Nîmes Métropole, en cohérence avec les taux observés sur la Région (85,3%) et sur le territoire national 81%). Quasiment toutes les communes possèdent un taux de motorisation en 2019 compris entre 90% et 100%, excepté la commune de Nîmes (74,5%) et de St-Gilles (87,2%), où les offres de transports alternatifs sont plus nombreuses, et le tissu urbain plus dense.

Une Enquête Ménages Déplacements (EMD) a été réalisée en 2015. Celle-ci montre que les **flux s'organisent principalement en étoile autour de Nîmes.**

Les déplacements internes (ayant pour origine ou destination Nîmes Métropole) représentent 90% des déplacements totaux effectués sur le territoire, et dont la moitié se fait uniquement en interne à la ville de Nîmes.

Les distances parcourues sont en moyenne assez courtes sur le territoire : distance moyenne de déplacement de 4,4km[5]. Les principaux déplacements se font sur la commune de Nîmes, puis sur les secteurs de Costières, Vistre-Costières et Gardonnenque.

*L'**Enquête Ménages Déplacements** (EMD) est destinée à renseigner les pouvoirs publics, et à recueillir des données sur les pratiques de déplacement des habitants et d'utilisation des transports, sur un territoire défini.*
L'EMD de Nîmes Métropole s'est déroulée du 4 novembre 2014 au 6 mars 2015 sur le périmètre de la Communauté d'Agglomération de Nîmes Métropole, auquel ont été ajoutées les communes comprises dans l'aire urbaine de Nîmes, soit 121 120 ménages :

- *56 communes enquêtées dont 29 limitrophes à Nîmes Métropole ;*
- *2 558 ménages interrogés ;*
- *5 373 personnes enquêtées ;*
- *18 598 déplacements analysés.*

Les parts modales présentent de fortes disparités suivant les secteurs. Au global, environ 64% des déplacements se font en voiture, 27% à pied, 7% en transport en commun, et 2% en deux roues (vélo, deux-roues motorisés).

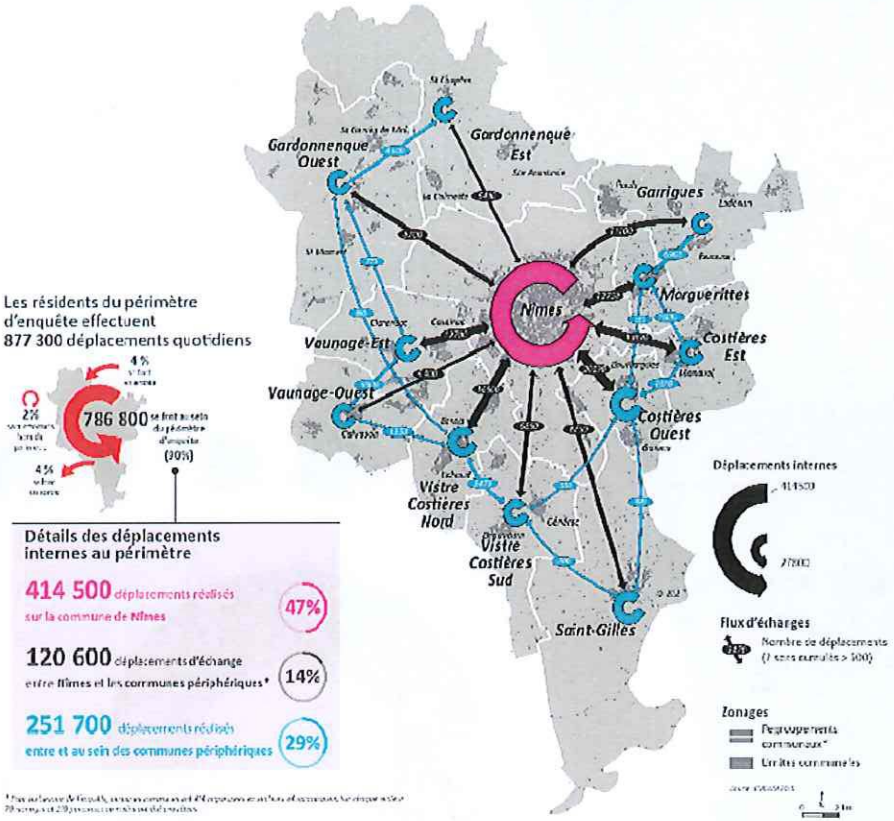
[5] Source : EMD 2015

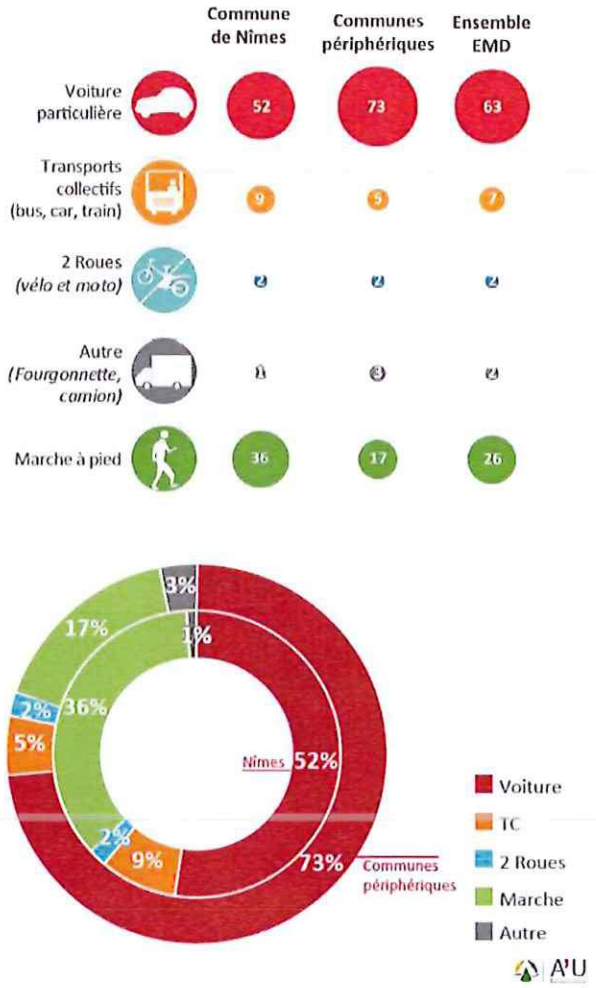
Si la part modale des TC est relativement faible pour une agglomération de cette taille, la part modale de la marche est très forte. Nîmes se distingue sur ce sujet en raison de sa densité d'urbanisation plus élevée, offrant des distances de déplacements à pied plus courtes.

Les transports collectifs sont globalement peu utilisés pour les trajets de plus de 5 km (soit entre 10% et 14% selon les secteurs d'après l'EMD).

Qu'est-ce qu'une part modale?

La part modale d'un mode de déplacement est le nombre de déplacements effectués pour ce mode rapporté au nombre total de déplacements.





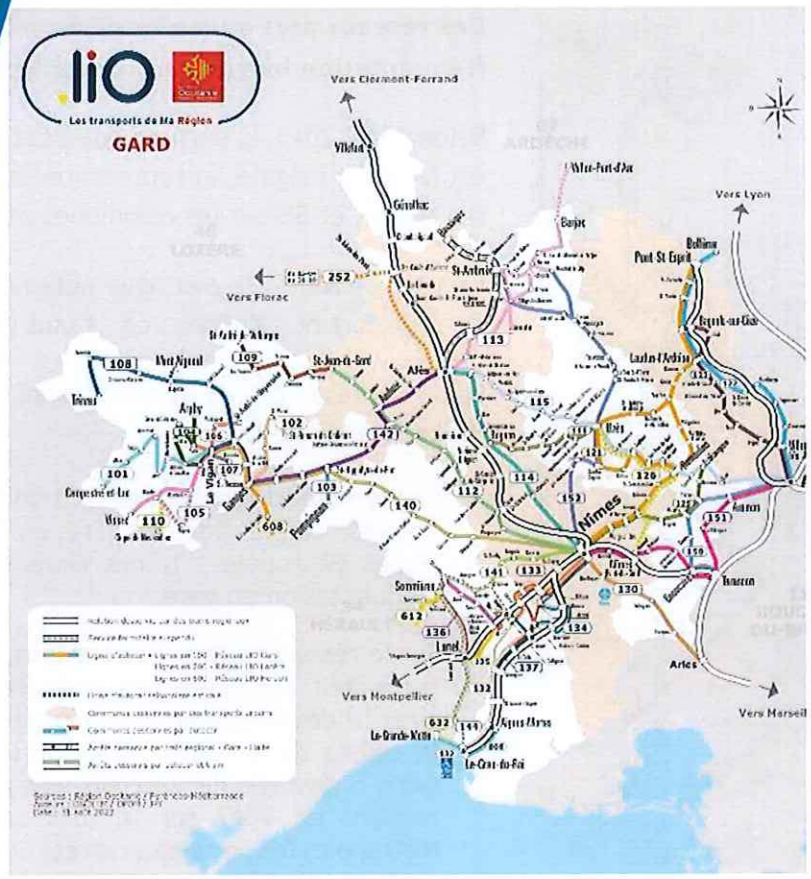
Principaux besoins de déplacements (source : EMD, 2015)

Zoom sur les transports collectifs

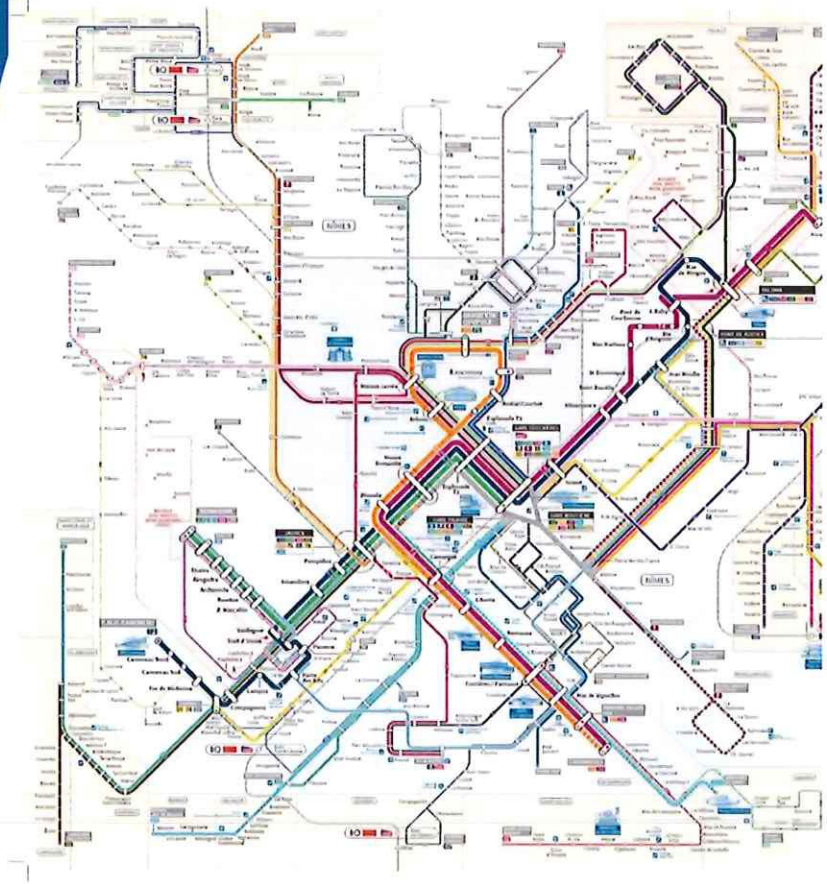
Une superposition de réseaux

A l'échelle de Nîmes Métropole, le réseau de transports en commun se compose :

- D'une **étoile ferroviaire** à 5 branches :
  - L'axe Nîmes-Montpellier-Barcelone, le plus fréquenté. La réalisation récente du contournement Nîmes Montpellier s'accompagne de l'ouverture de la nouvelle gare TGV-TER Nîmes-Pont du Gard en 2020, reliée à la gare de Nîmes Feuchères par plus de 40 trains par jour.
  - L'axe Nîmes-Alès, faisant l'objet d'un contrat d'axe finalisé en 2012, en cours d'actualisation, et ayant conduit à une amélioration de l'offre.
  - L'axe Nîmes-Grau du Roi faisant l'objet d'un contrat d'axe engagé en 2021.
  - L'axe Nîmes-Tarascon - Marseille ou Lyon et Paris.
  - L'axe rive droite du Rhône, utilisé principalement pour le trafic de marchandises, et ayant réouvert aux voyageurs en 2022.
- D'un **réseau routier régional liO**, organisé en étoile autour de Nîmes (transféré par le département du Gard à la Région Occitanie en 2017, suite à la Loi Notre) ; et transportant majoritairement des élèves habitant l'extérieur de Nîmes Métropole vers les établissements scolaires situés sur Nîmes Métropole.



- D'un **réseau urbain Tango**, dont le nouveau réseau a été mis en œuvre en septembre 2022. Ce nouveau réseau a été conçu par le biais d'une consultation citoyenne. L'objectif de ce nouveau réseau est d'augmenter le nombre d'habitants utilisant quotidiennement les transports en commun. Il comprend :
  - 4 lignes structurantes (T1, T2, T3 & T4),
  - 24 lignes régulières urbaines et interurbaines,
  - 15 lignes de proximité,
  - 2 navettes spécifiques reliant des équipements de transports : Nîmes gare routière <> Aéroport, Nîmes Gare routière <> Gare Nîmes Pont du Gard.
  - Un service à la demande Allobus sur les secteurs de Nîmes Ouest, Nîmes Est et Garrigues Marguerittes,
  - Un service de transport à la demande pour les personnes à mobilité réduite : Handigo.



Réseau de transport en commun Tango

Des réseaux plus ou moins performants, avec une fréquentation inégale sur le territoire

Selon l'EMD 2015, la part modale des transports collectifs est faible et inégale, et représente **9%** des déplacements sur Nîmes, et **5%** sur les communes périphériques.

La Ville de Nîmes se distingue notamment par une offre de transport plus concentrée et plus performante.

Selon les réseaux, les fréquentations se répartissent de la façon suivante :

- Sur le **réseau ferroviaire**, 2,8 millions de voyageurs ont été comptabilisés en gare, en 2022 à l'échelle de Nîmes Métropole[6]. Nîmes Gare totalise 85% de la fréquentation en gare.
- Sur le **réseau routier interurbain**, la fréquentation a fortement augmenté ces dernières années, en lien avec le développement de l'offre commerciale et à la baisse de la tarification sur le département du Gard : passage de 250 000 voyages en 2009 à 1,3 millions en 2017 sur le département. Sur Nîmes Métropole, les principaux arrêts desservis sont la gare routière de Nîmes, les établissements scolaires de Milhaud, Nîmes et Saint-Chaptes. Le réseau routier interurbain répond majoritairement aux besoins scolaires.
- Sur le **réseau urbain (Tango)**, 11,6 millions de validations ont été comptabilisées en 2022. En 2016,

[6] Source : SNCF Open data

le nombre de voyages annuels s'élevait à 14,6 millions, dont 2,8 millions sur les lignes périurbaines[7]. La fréquentation apparaît plus forte sur le cœur urbain, où le réseau urbain est plus performant, avec des dessertes plus fréquentes et plus régulières.

Une amélioration des conditions d'intermodalité et de multimodalité

L'ensemble de gares a fait l'objet d'aménagement dans le cadre de projet de pôles d'échanges multimodaux, à l'exception de Milhaud. Plusieurs parcs relais ont été réalisés dans Nîmes Métropole ou sont en projet.

Qu'est-ce que l'intermodalité ?

L'intermodalité implique l'utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement. On cherche généralement à limiter l'autosolisme (une seule personne dans la voiture) en développant l'articulation des mobilités alternatives.

Qu'est-ce que la multimodalité ?

La multimodalité désigne la présence de différents moyens de transport entre deux lieux. Dans le domaine du déplacement de personne, la multimodalité désigne le comportement d'individus qui comparent les modes de transports entre eux et qui, en fonction des circonstances, peuvent être amenés à utiliser des modes de transport différents.

La lisibilité du système tarifaire et billettique contribue également à l'amélioration du service pour l'usager. Aujourd'hui, il existe :

- Kartatoo Pro et Kartatoo Études : abonnement 31 jours ou annuel ; TER illimité + transport urbain d'une zone de départ et d'une zone d'arrivée.
- Carte Bang : formule tarifaire multi-réseaux (pass journée, abonnements mensuels et annuels), fonctionnant sur le réseau Lio et les deux réseaux urbains de Nîmes et Alès.

Zoom sur les modes actifs

La pratique des modes actifs

Les mobilités actives peuvent être développées pour des motifs variés, sur de courtes et moyennes distances : utilitaire (scolaire, travail, démarches, achats divers),

[7] Source : Rapport d'activités 2016

loisir (détente et promenade), tourisme, sportif (randonnée, cyclotourisme...). Par ailleurs, le climat chaud et ensoleillé de Nîmes Métropole apparaît favorable aux pratiques de la marche et du vélo.

Qu'est-ce que les modes actifs ?

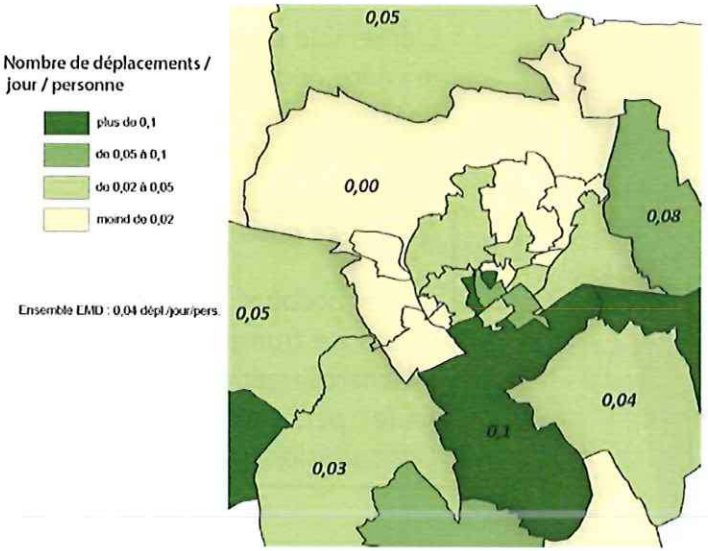
La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM du 24 décembre 2019) donne la définition des mobilités actives par : *« Art. L. 1271-1.-Les mobilités actives, notamment la marche à pied et le vélo, sont l'ensemble des modes de déplacement pour lesquels la force motrice humaine est nécessaire, avec ou sans assistance motorisée. »*

Selon l'Enquête Ménages Déplacements (EMD) de 2015, la part modale du vélo est très faible sur le territoire, soit 1,2% des déplacements, pouvant en partie s'expliquer par l'absence d'aménagements cyclables, le manque de sécurité et de continuité des aménagements, en particulier à proximité des établissements scolaires et des zones d'emplois.

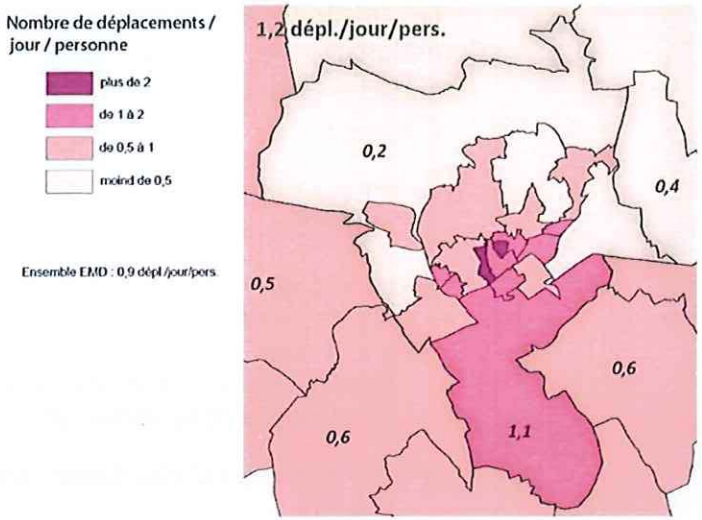
La part modale de la marche est plus élevée, soit 26,2%. De fortes disparités territoriales apparaissent, avec une part modale marche à pied de 36% sur Nîmes, et de 17% sur les communes périphériques.

L'enquête révèle des **pratiques plus importantes** dans le **centre** et le **sud de la commune** de Nîmes (plus faible au nord, liée au relief).

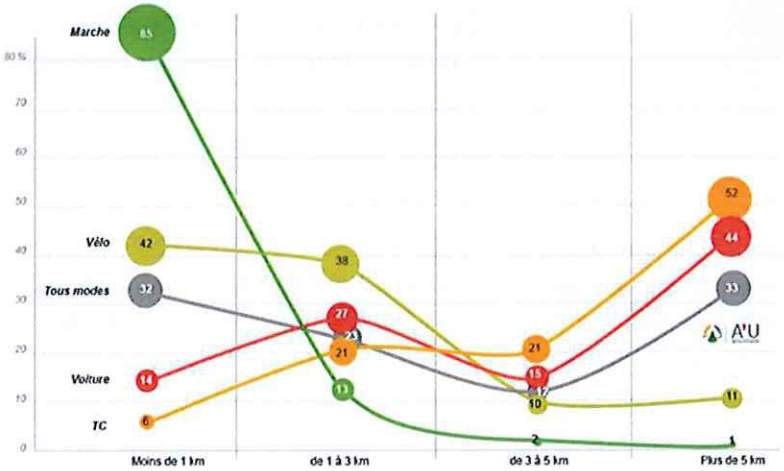
Par ailleurs, la répartition des déplacements en voiture particulière inférieurs à 5 km illustre le **potentiel de report modal de la voiture vers les modes actifs.**



Nombre de déplacements à vélo par jour et par personne (source : EMD, 2015)



Nombre de déplacements à pied par jour et par personne (source : EMD, 2015)



Parts modales selon la distance (source : EMD 2015)

Les aménagements cyclables

La faible pratique du vélo s'explique notamment par le **manque d'itinéraires aménagés** et leur **état** (vétustes, peu qualitatifs, parfois non conformes). Certains aménagements ont été réalisés par Nîmes Métropole dans le cadre de projets de voirie ou de transports collectifs en site propre, en général sur trottoirs, générant des conflits d'usages avec les piétons. Plusieurs couloirs bus ne sont pas autorisés à la circulation des vélos. Également, l'absence d'une programmation d'aménagement coordonnée entre l'ensemble des gestionnaires de voirie, et plus largement une absence de culture partagée représentent un frein au développement de la pratique cyclable malgré des initiatives engagées dans le cadre du plan vélo de Nîmes Métropole en 2021-2022.


Développer une culture vélo sur l'ensemble de nos territoires

Le vélo à la reconquête des villes

Favoriser un urbanisme cyclable

Objectifs et engagements nationaux

A'U

Une grande partie du territoire est pourtant propice au vélo, en particulier à Nîmes, et le Vélo à Assistance Electrique (VAE) présente un véritable potentiel de développement pour les secteurs nord de la communauté d'agglomération, où le relief apparaît plus important. Pour autant, les comptages cyclistes montrent l'émergence d'un usage utilitaire.

Le territoire est traversé par plusieurs **véloroutes nationales et européennes**, avec des sections partiellement aménagées, en cours de travaux ou d'étude :

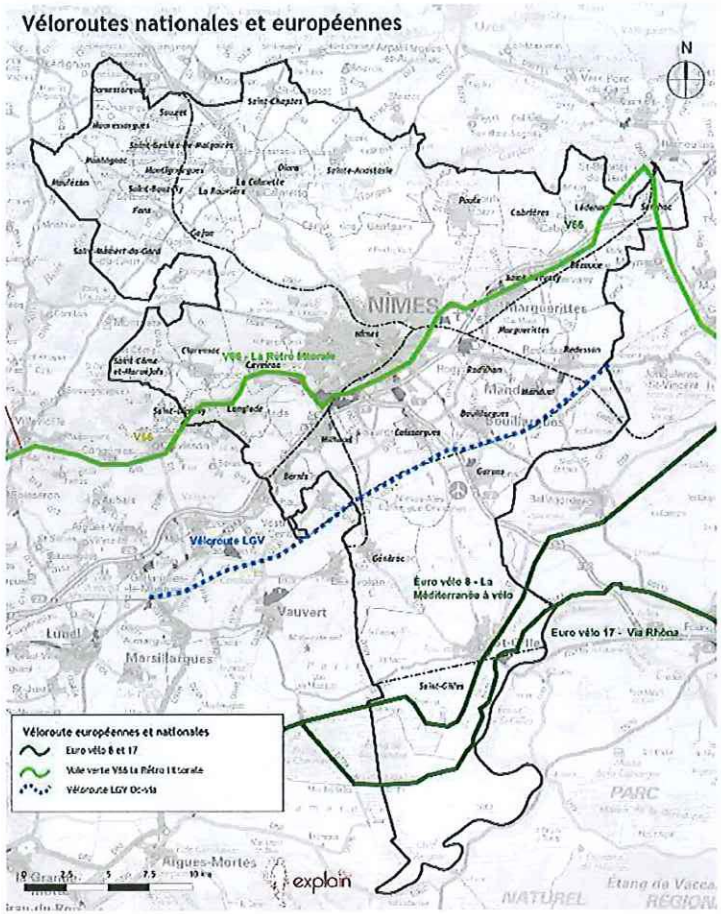
- L'EV17, « ViaRhôna » ou « du Lac Léman à la Mer », et l'EV8 ou « Méditerranée » reliant Chypre à Cadix ;
- La V66 ou « Rétro - Littorale » reliant Sommières à Comps, via Nîmes, la V70 ou « Redorgane » assurant une liaison nord - sud entre Palavas-les-Flots et Nevers, desservant Nîmes à l'ouest, et notamment le futur musée de la Romanité ;
- La Véloroute Oc'Via, desservant Nîmes, La Bastide et Vauvert.

Qu'est-ce qu'une véloroute ?

Une véloroute est un itinéraire cyclable de moyenne ou longue distance, continu (sans interruption, y compris dans les villes) et adapté à la circulation à vélo (sécurité, balisage).

En 2004, une **voie verte** a été développée sur le secteur de la Vaunage reliant sur 28 km la commune de Fontanès (hors Nîmes Métropole) à celle de Caveirac.

nîmes métropole



Carte des véloroutes

Les services et équipements pour les vélos

Nîmes Métropole a équipé les principaux pôles d'échange en stationnements cyclables sécurisés. L'usage y est important en gare, les parcs relais sont moins fréquentés par les cyclistes. Une politique tarifaire a également été instaurée en faveur des abonnés Tango.

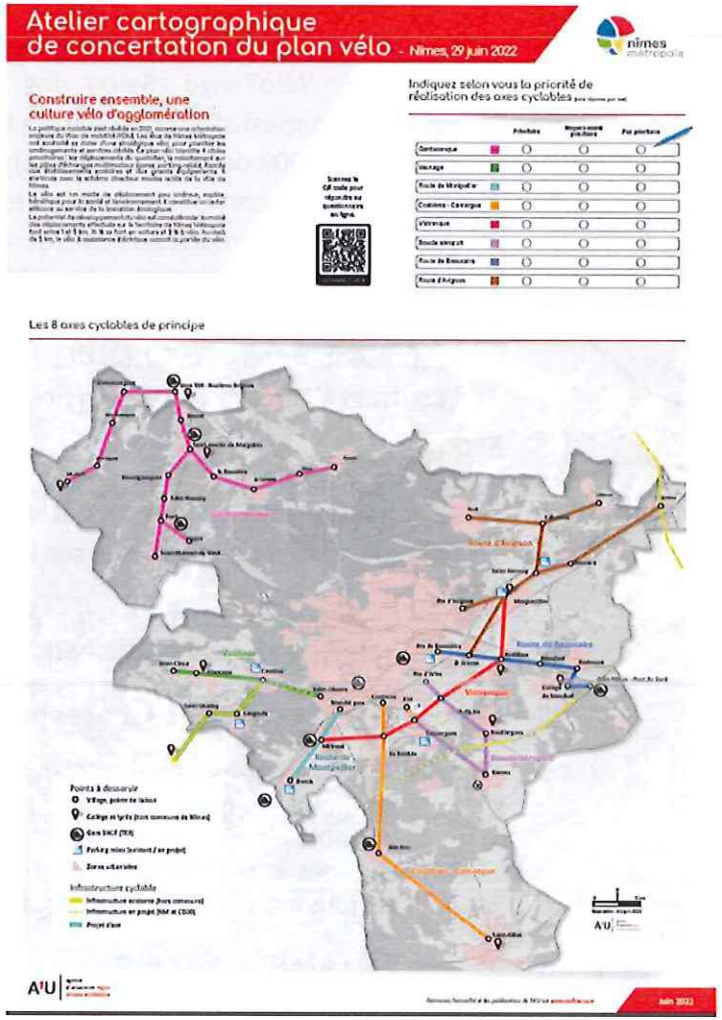
La collectivité incite les usagers à une pratique utilitaire du vélo, à travers la mise en place d'un service de location, VéloTango. Selon une enquête réalisée en 2022, le dispositif touche particulièrement les femmes (58,1% des 500 derniers clients totaux - contrats longues durées) et concerne l'ensemble des tranches d'âge, avec un âge moyen compris entre 46 et 48 ans, et une majorité d'actifs et d'habitants de Nîmes (88,9% des 500 derniers clients totaux - contrats longues durées). Les VAE représentent environ 70,6% des vélos utilisés (nombre de contrats VAE réalisés sur le nombre de contrats totaux).

Les projets cyclables

Les politiques publiques incitatives sont à l'œuvre, pour déployer les aménagements sur le territoire :

- La Région Occitanie a adopté, en 2020, un Plan Vélo permettant sa participation financière pour la réalisation de pistes cyclables sécurisées et le développement de services pour les cyclotouristes ;
- Le Département du Gard propose des aides financières pour la réalisation d'aménagements cyclables à l'échelle départementale, un accès aux collèges entre 500 m et 3 km et un accompagnement au jalonnement des boucles de cyclo-découvertes ;
- Nîmes Métropole a élargi en juin 2021 la définition de l'intérêt communautaire en matière de voirie

communautaire et de parcs de stationnement pour la création et l'aménagement de pistes cyclables. En parallèle, le plan vélo en cours devrait être adopté en mars 2023 ;



- La commune de Nîmes met en œuvre son Schéma Directeur modes actifs à l'horizon 2030, adopté en décembre 2019.

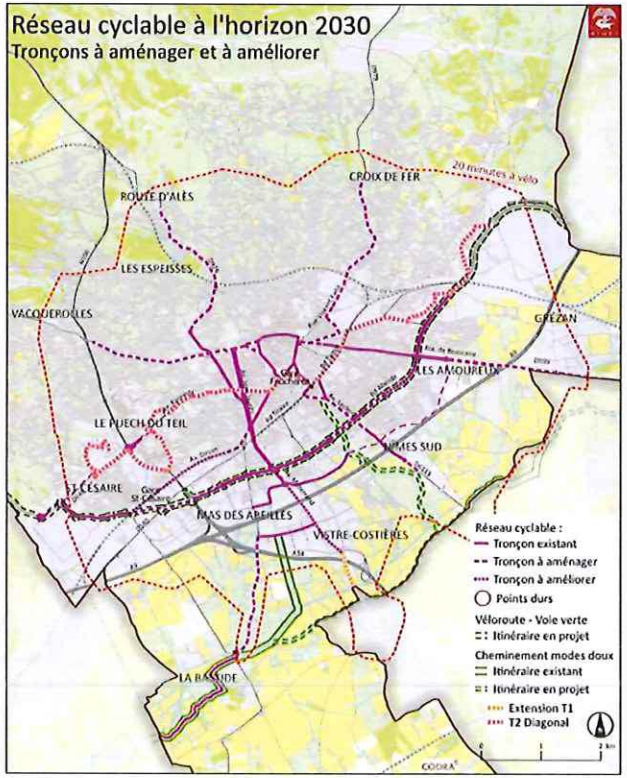


Schéma directeur cyclable de Nîmes à l'horizon 2030 (source : www.nimes.fr)

La marche à pied : itinéraires et pratiques

Nîmes Métropole a aménagé des zones apaisées sur son territoire (Nîmes, Bezouce, Sernhac, Poulx, Milhaud,

Saint-Côme-et-Maruéjols, Générac, au niveau des écoles de Cabrières, Redessan...), mais de façon générale, les aménagements sont caractérisés par un **manque de cohérence de traitement, et par une confusion avec les zones règlementées à 30 km/h.**

En dehors du centre-ville de Nîmes, la **prise en compte des piétons est limitée dans les autres quartiers nîmois et dans les centres-bourgs**. La marche n'est pas facilitée en raison des **trottoirs souvent étroits et peu accessibles**, encombrés parfois par du mobilier urbain, peu entretenus et sécurisés aux abords des établissements scolaires, et des cheminements peu accessibles pour les Personnes à Mobilité Réduite. Cette problématique se retrouve dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville, notamment les quartiers NPNRU (secteurs Valdegour-Pissevin, Mas de Mingue et Chemin Bas d'Avignon-Clos d'Orville), marqués des aménagements non conformes ou inadaptés (relief).

De nombreux quartiers pavillonnaires, souvent en impasse, ne sont pas propices à la pratique de la marche et au rabattement sur les arrêts transports collectifs.

Toutefois, les grands projets urbains de Nîmes Métropole (requalification des quartiers prioritaires, Hoche Université, secteur Saint-Césaire, création de la ligne T3...) accordent une large place aux modes actifs.

Les sentiers pédestres contribuent également à l'encouragement de la marche et peuvent constituer des opportunités pour les déplacements utilitaires s'ils sont situés à proximité des générateurs de déplacements (écoles, zones d'activités, équipements sportifs et de loisirs...).

Nîmes a instauré un plan de signalisation piétonne indiquant les temps de parcours sur un périmètre resserré autour du centre-ville. Des aménagements de cœur de ville ont également été réalisés à Saint-Gilles, Garons, Manduel, Poulx, Caissargues...

Toutefois, on observe ces dernières années, une prise de conscience en faveur d'une circulation apaisée se traduisant par la réalisation de nombreux plans locaux de déplacements (PLD) : Marguerittes, Bezouce, Bernis, Milhaud, Manduel, Générac, Saint-Gilles.

Une accessibilité du territoire pour tous qui se développe

Plusieurs communes ont réalisé leur Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE), notamment la ville de Nîmes. Toutefois, l'absence de suivi des réalisations ne permet pas d'apprécier l'avancement des aménagements, et d'identifier les secteurs où le besoin est important.

Qu'est-ce que l'accessibilité ?

L'accessibilité dans le domaine du transport renvoie au droit pour tous d'accéder aux systèmes de transport, et en partie à la question des personnes handicapées et à mobilité réduite.

Définition des personnes handicapées et à mobilité réduite (Loi du 11 février 2005) :

« Toute personne ayant des difficultés pour utiliser les transports publics, telles que, par exemple, les personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels, les personnes en fauteuil roulant, les personnes handicapées de membres, les personnes de petite taille, les personnes âgées, les femmes enceintes, les personnes transportant des bagages lourds et des personnes avec enfants… »

Zoom sur l'écomobilité

Qu'est-ce que l'écomobilité ?

L'écomobilité recouvre plusieurs concepts :

- *Les **nouvelles mobilités** : covoiturage, autopartage, gyropode, hoverboard, gyroroue, trottinette électrique, pédibus, vélobus, télétravail, livraison du dernier kilomètre, utilisation des Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication (NTIC…),*
- *Le report vers des **modes moins polluants** : marche à pied, vélo, véhicules propres…,*
- *Les actions spécifiques visant à **modifier les pratiques** : plans de mobilité, conseil en mobilité, plan de communication, plan piéton, flotte de véhicules propres pour les salariés, vélo-école…*

Globalement, un manque de communication est constaté sur l'offre existante, restant à développer. Nîmes Métropole agit néanmoins depuis plusieurs années en faveur de la réalisation de **plans de mobilité d'entreprise** : convention, club, réduction tarifaire sur le réseau de transport collectif urbain…

Une **quarantaine de bornes de recharge électriques** est implantée sur le territoire de Nîmes Métropole. Chaque AOM (Autorité Organisatrice de la Mobilité) dispose d'un plan de renouvellement de son matériel roulant, qui intègre ces réflexions environnementales.

Zoom sur le transport routier

Organisation du réseau

La Communauté d'Agglomération de Nîmes Métropole se situe au **cœur d'un carrefour autoroutier** entre l'Italie, l'Espagne et l'Europe du Nord. Elle est donc desservie par des réseaux d'intérêt national, régional et départemental, dont le fonctionnement est globalement fluide.

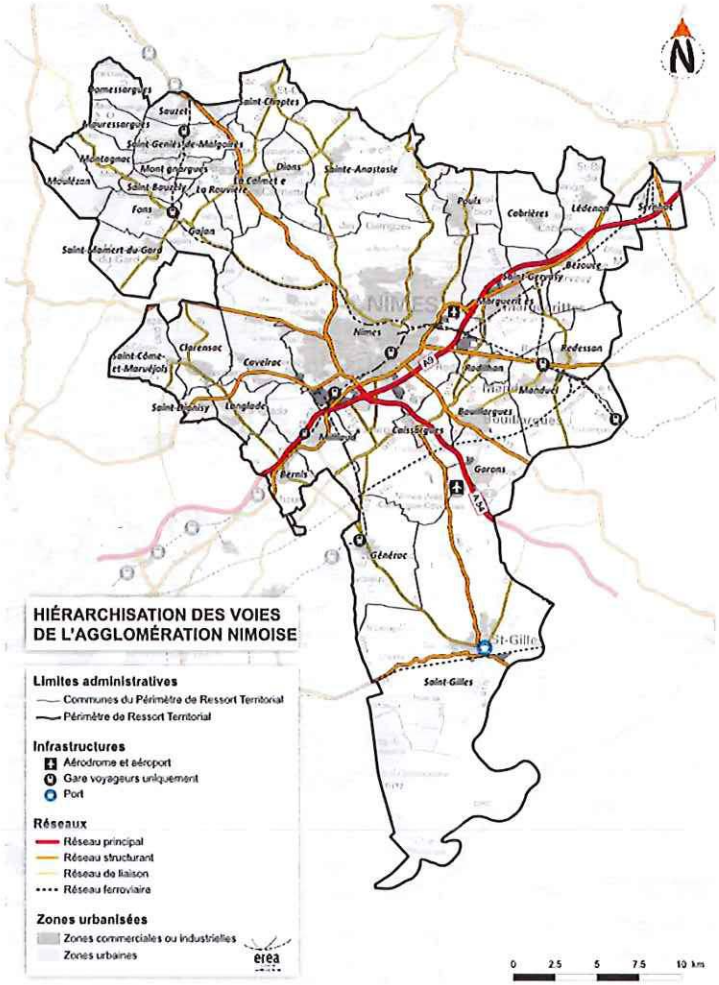
Le réseau routier principal est composé des autoroutes A9 et A54, connectées à un réseau d'axes structurants. Dans le prolongement de l'A9 et en l'absence de contournement complet, la RN106 fait office de contournement Ouest où se mêlent tous les types de trafics, et l'avenue Allende fait office de contournement Sud même si sa mutation en boulevard urbain est partiellement engagée mais reste dans l'attente de la création de la voie urbaine sud pour soulager une partie de son trafic. Ces axes supportent ainsi un trafic important, notamment en heure de pointe. Le réseau routier, contraint par le relief et l'habitat, manque notamment de lisibilité sur la ville de Nîmes, en raison d'un manque de hiérarchisation du réseau viaire, avec des fonctions claires associées aux principales voies de circulations.

D'autres voies, essentiellement départementales, viennent se greffer sur ce réseau structurant. Elles ont de fortes caractéristiques routières, ne laissant que peu de place aux modes alternatifs à la voiture. L'absence de contournement Ouest et Nord de la ville implique des trafics de transit et d'échange en centre-ville, sur des voies non adaptées.

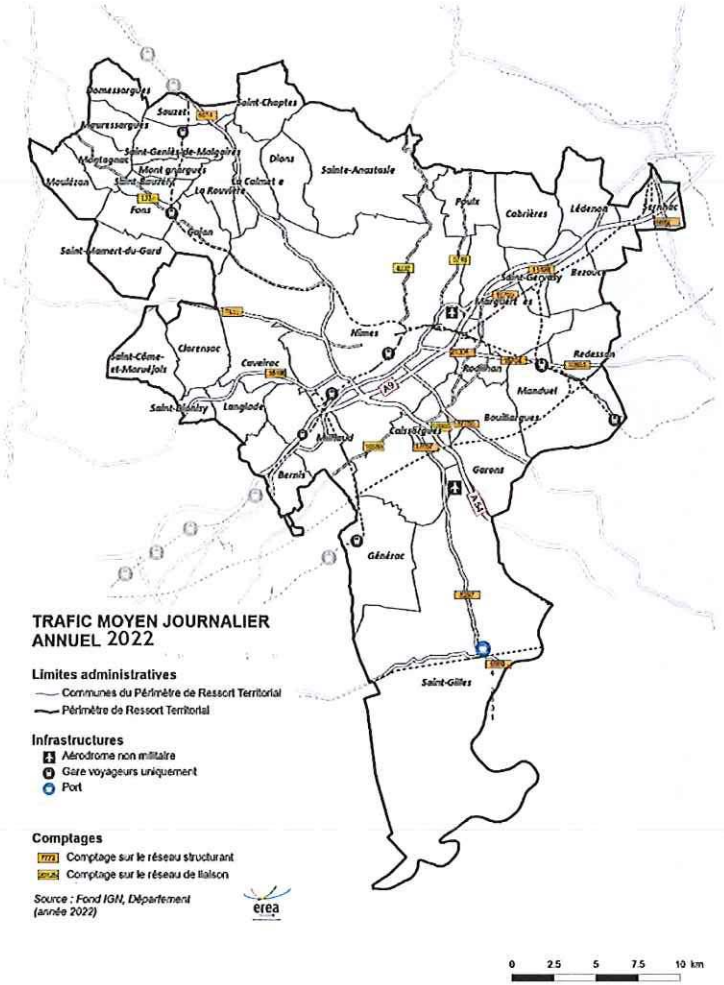
Les voies de liaison entre les communes sont principalement assurées par le **maillage des routes départementales** qui, dans de nombreux cas, traversent le cœur des villes et des villages. Les voies rurales sont régulièrement utilisées pour relier les communes entre elles, alors que ce réseau n'est pas adapté.

Plusieurs routes sont dangereuses, surtout pour les **cyclistes** du fait de l'absence d'aménagements ou d'aménagements non sécurisés compte tenu de l'importance des flux de circulation.

Après une hausse de trafic observée entre 2011 et 2016, le trafic est **en baisse** entre 2016 et 2019/2022 sur les **principales voies d'accès à Nîmes** (D40, D6086, N113, N106), avec par exemple 29 000 véhicules par jour sur la N106, 18 000 véhicules par jour sur la D40, 18 000 véhicules sur la N113 au niveau de Bernis et 16 000 véhicules sur la D6086 en 2022 (source : CD30 2011-2016 et 2022, DREAL Occitanie 2019). Les axes autoroutiers voient par contre leur croissance se poursuivre avec 90 000 véhicules par jour sur l'A9 à l'ouest de Nîmes, 52 000 véhicules par jour sur l'A9 à l'est de Nîmes et 41 000 véhicules par jour sur l'A54.



Hiérarchisation du réseau routier



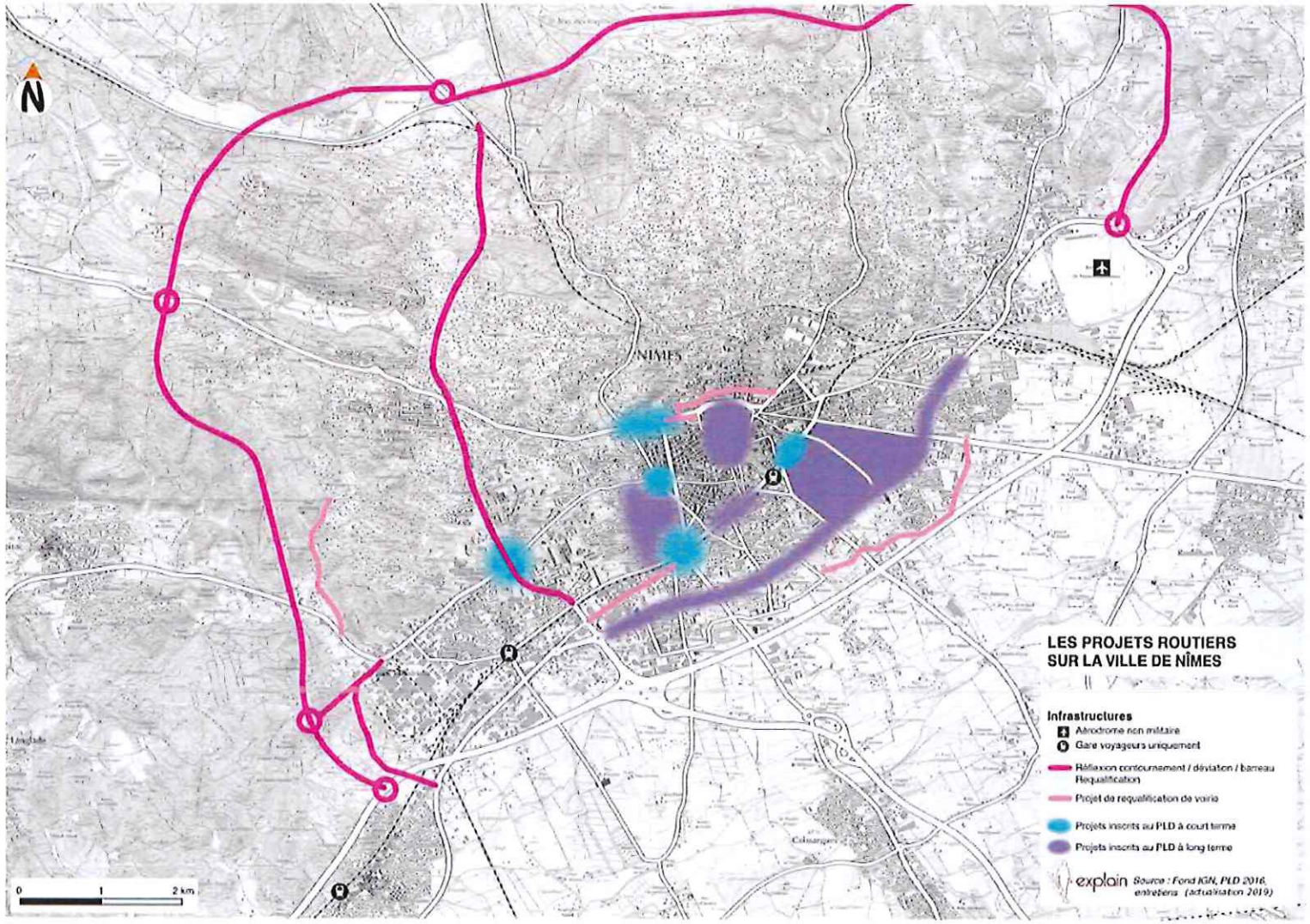
Trafic moyen journalier annuel (sources : IGN, Département du Gard)

Projets routiers et réflexions

Plusieurs **projets** sur **Nîmes, inscrits au PLD ou au PLU**, vont vers une **diminution de l'usage de la voiture en transit** et une **redéfinition de l'usage de la voirie**. Ces projets témoignent de l'émergence d'une coordination entre les acteurs.

A l'échelle de la communauté d'**agglomération**, quelques **projets** sont programmés, et susceptibles d'entraîner une hausse des trafics routiers :

- Le contournement ouest de Nîmes (CONIM), par la création d'une nouvelle liaison routière entre la route d'Alès et l'A9, afin de libérer les axes routiers de Nîmes du trafic de transit, et de rendre leur usage aux voiries locales. Le contournement doit permettre de répondre à la situation d'engorgement de la RN106 de la traversée urbaine de Nîmes.
- Le barreau entre la RD40 et la RN113 en cohérence avec le CONIM. La création d'un barreau routier entre la ZI St Césaire et le sud-ouest doit permettre :
  - La modernisation et le désenclavement de la Zone Industrielle St Césaire et de l'accès au CHU de Nîmes ;
  - Un accès direct depuis le sud ou l'ouest de l'agglomération à la Z.I sans faire de détour par les voies RN106 puis la RD40 ou RD640 (avenue Kennedy) déjà fortement sujettes aux encombrements en période de pointe ;
  - Un allégement des trafics supportés par la RD40, la RD640 et les chemins locaux environnants.
- L'aménagement et la sécurisation de la route d'Arles et la RD999.
- La déviation au sud de Jonquières-Saint-Vincent (hors périmètre de Nîmes Métropole) ;
- Le passage à 2x2 voies de la RN106 actuelle, au nord de Nîmes ;
- La finalisation de la voie urbaine sud de Nîmes.
- La déviation nord. Si son horizon de mise en service arrive après le CONIM et donc au-delà de l'échéance du PDM, la procédure est en cours sous maîtrise d'ouvrage du Département du Gard. Cette déviation aurait pour fonction de soulager une partie du trafic de transit au nord de Nîmes, notamment entre les routes d'Alès et les route d'Uzès.
- D'autres axes à requalifier et figurant dans les fiches actions.

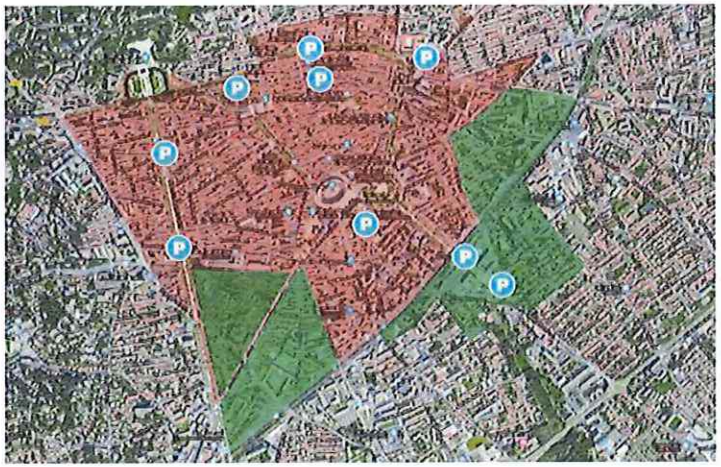


(Source : Plan Local de Déplacements de la Ville de Nîmes, 2019)

Zoom sur le stationnement voiture

Ville de Nîmes

La Ville de Nîmes compte **5 150 places payantes sur voirie**, et **4 800 places en ouvrage** (réparties sur 9 parkings).



La tarification distingue les places sur voirie et les places en parking en ouvrage :

- Sur voirie : gratuité de 30 minutes (une seule fois par jour par véhicule) et de 2h le samedi, stationnement payant de 9h à 12h du lundi au samedi et de 14h à 19h du lundi au vendredi avec tarification zonale (zone rouge / verte), abonnements résidents / professionnels ;
- Sur les parkings : tarification au quart d'heure plus coûteuse sur les courtes durées, ce qui n'incite pas à leur usage et favorise la suroccupation sur voirie ; abonnements et forfaits de nuit / formules soirs et week-ends / professionnels, gratuité en parc-relais pour les abonnés Tango, de 30 minutes, et de 2 heures le samedi (sauf gare).

Sur l'hypercentre de Nîmes, 91% des places sont occupées en moyenne. Une **suroccupation** est également observée sur la voirie, avec un report sur des places non autorisées ou sur l'offre gratuite environnante, ainsi que sur certains parkings (Maison Carrée, Planas et Gare). Un **manque de place pour les cars touristiques** a également été relevé. Cette suroccupation est source de conflits d'usage et d'insécurité.

Le contrôle est globalement faible, impactant ainsi la disponibilité et la rotation de l'offre entre les usagers.

Communes périphériques

Le stationnement est soumis à des contraintes importantes : **taux de motorisation élevés, pression résidentielle, manque de foncier, volonté de proximité, stationnement des poids-lourds, insécurité, absence d'aires de covoiturage...** Pour y faire face, certaines communes ont créé des **zones réglementées ou bleues**. De nouvelles pratiques témoignent de l'amorce d'un changement de comportement :

stationnement spontané de covoitureurs, location entre particuliers…

Plusieurs projets de création ou d'extension de stationnement et de zones bleues se sont développés, notamment sur les communes de Garons, Manduel, Marguerittes ou encore Saint-Gilles.

De nombreuses **attentes** ont par ailleurs été **exprimées par les acteurs locaux** : création de **stationnements en périphérie pour limiter les flux de transit**, mise en place de **plateformes collaboratives de partage**, définition d'une **stratégie tarifaire, vidéo-verbalisation…**

Zoom sur le stationnement vélo

Nîmes Métropole équipe les principaux pôles d'échanges en stationnements vélos sécurisés. 3 consignes à vélos sont réparties sur le territoire :

- 1 consigne sur le P+R A54 : 20 places disponibles (accès gratuit à tout détenteur d'une carte TANGO)
- 1 consigne sur le P+R Costières/Parnasse : 20 places disponibles (accès gratuit à tout détenteur d'une carte TANGO)
- 1 consigne à l'Espace VéloTANGO à la gare de Nîmes : 110 places disponibles.

Un usage important des stationnements est observé au pôle gare. Mais les observations montrent une faible fréquentation des consignes collectives des P+R, même si les arceaux sont davantage utilisés sur le P+R A54[8].

En complément, 18 box à vélos individuels et gratuits sont répartis sur le territoire de Nîmes Métropole : P+Bus Calvas et Gare de St Césaire, Fons, Milhaud, Saint Geniès de Malgoirès, etc.



Consignes à vélo du P+R Parnasse et A54 (source : erea-conseil)

De nombreux arceaux vélo sont également présents à Nîmes, aux abords des principales polarités du centre-ville, et des lignes de transports urbaines.

[8] Source : entretien avec Nîmes Métropole



Localisation des stationnements vélo (source : nimes.fr, 2023)

Zoom sur la mobilité des marchandises

La **route** est le **principal mode d'approvisionnement** pour Nîmes Métropole : la part des poids lourds sur les routes nationales représente plus de 5% du trafic moyen journalier annuel en 2015[9]. Pourtant, il existe un réseau ferroviaire, avec un pôle ferroviaire fret et des embranchements fret désormais inutilisés, et un réseau fluvial (la présence d'écluses sur le canal du Rhône engendre des contraintes élevées).

Une part du trafic transite par la communauté d'agglomération sur l'**axe ferroviaire Montpellier - Nîmes - Arles**, et dans une moindre mesure sur l'**axe Nîmes - Avignon - Valence**. Le territoire se situe sur le **corridor de fret européen « Méditerranée » Est-Ouest**, qui se connecte au corridor « Mer du Nord Méditerranée » en dehors de son territoire, à l'Est.

Des industries, commerces de gros et entreprises de grande distribution sont proches des voies ferrées et du canal du Rhône à Sète, localisation qui pourrait potentiellement nourrir une réflexion sur l'opportunité d'un **report modal**.

Les **activités** génératrices de flux (essentiellement tertiaires et petits commerces) sont fortement **concentrées sur la commune de Nîmes : 62% des établissements** et en particulier sur l'Ecusson. Les communes de **Saint-Gilles** et **Marguerittes** concentrent environ **8% des mouvements** en **2017**[10].

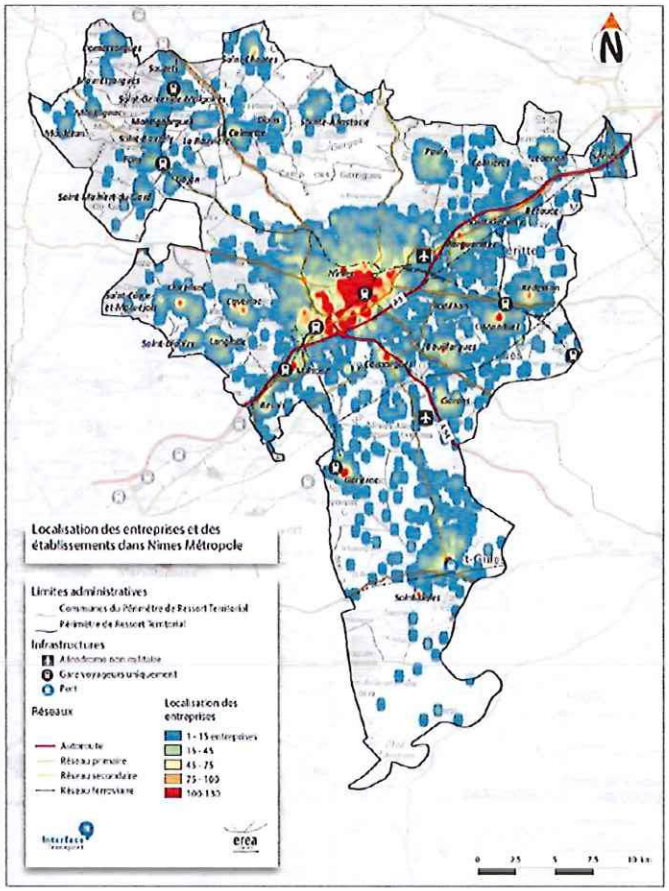
Qu'est-ce qu'un mouvement de marchandises

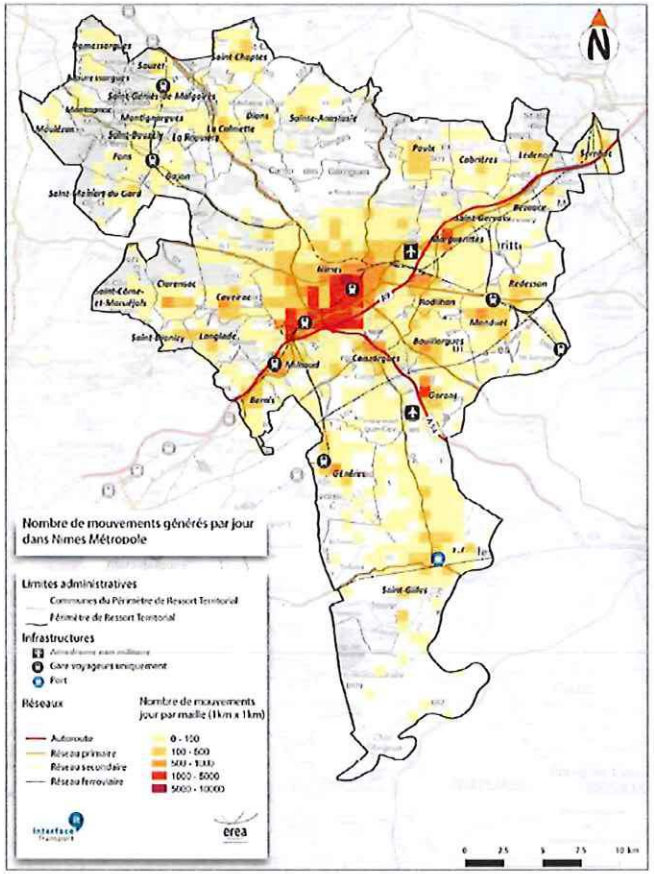
Un mouvement de marchandises se définit par une réception, une expédition ou une réception conjointe à une expédition effectuée à l'aide d'un véhicule motorisé ou mécanisé.

[9] Source : DREAL OCCITANIE

[10] Source : 2017 – INSEE – fichier SIRENE

Le mode de livraison de marchandises en tournée (parcours comportant plus d'un point de livraisons et/ou enlèvements) génère **32% des mouvements** de marchandises sur l'agglomération. Il s'agit du **mode d'organisation privilégié (67%)**, révélant une certaine **optimisation des flux en milieu urbain.**





Localisation des entreprises et des établissements, nombre de mouvements générés par jour dans Nîmes Métropole (source : INSEE, fichier SIRENE, 2017, exploitation par Interface Transport)

La **réglementation** des **livraisons en centre-ville** est globalement considérée comme **peu lisible** pour les usagers et les professionnels du transport.

De même, le **nombre d'aires de livraison** est **jugé insuffisant** par les acteurs interrogés, bien qu'elles paraissent fournies sur les boulevards et les voies pénétrantes. Elles sont pour la plupart **inadaptées** : trop courtes ou trop étroites, avec un marquage au sol non-conforme à l'instruction interministérielle ou non-uniforme, induisant des **difficultés de contrôle**.

En 2009, une **charte des livraisons** a été rédigée par la Ville de Nîmes, Nîmes Métropole, la Chambre de Commerce et d'Industrie et la Fédération Nationale des Transports Routiers, dans le cadre du **Livre Blanc « Le transport et la livraison de marchandises dans le centre-ville de Nîmes »**. Si cette charte a permis de constituer une base de connaissance, sa rédaction n'a pas été suivie d'effets, et tous les acteurs du territoire n'en sont pas informés.

Aujourd'hui, les **acteurs locaux** sont en **attente d'une concertation** à ce sujet.

Zoom sur la sécurité des déplacements

L'analyse des statistiques d'accidentologie corporel **entre 2016 et 2020** a montré une **baisse significative du nombre d'accidents annuel**, mais avec une **concentration** des accidents sur la **période de pointe du soir** (16h-19h).

Qu'est-ce qu'un accident corporel ?

Un accident corporel de la circulation (mortel ou non-mortel) :

- *Provoque au moins une victime (usager ayant nécessité de soins médicaux) ;*
- *Survient sur une voie ouverte à la circulation publique ;*
- *Implique au moins un véhicule.*

Année	2020	2019	2017	2016	Evolution du nombre d'accidents entre 2016 et 2020
Nombre accidents Nîmes Métropole	140	156	203	225	-38 %
Nombre accidents Région	3 145	3 929	4 085	3 825	-18%
Nombre accidents France	45 121	56 016	58 613	57 522	-22%

Evolution du nombre d'accidents, France/Occitanie/Nîmes Métropole depuis 2016 (source : onisr.securite-routiere.gouv.fr)

Le nombre d'usagers tués est légèrement en baisse, et le nombre de blessés hospitalisés a baissé de manière constante et significative.

Les usagers les plus impliqués sont les véhicules légers (75% des accidents), les piétons (3%) et les deux roues, en particulier les vélos (1%). Ces deux dernières sont considérées comme vulnérables.

En 2015, Les accidents sont surtout localisés sur la commune de Nîmes (71% des accidents).

b. Synthèse de l'état initial de l'environnement

Une qualité de l'air correcte mais améliorable

ATMO Occitanie dispose d'un Inventaire Régional Spatialisé, outil estimant les émissions des principaux polluants atmosphériques et gaz à effet de serre pour les années 2010 à 2018. Cet outil permet ainsi de connaître finement les niveaux des polluants atmosphériques.

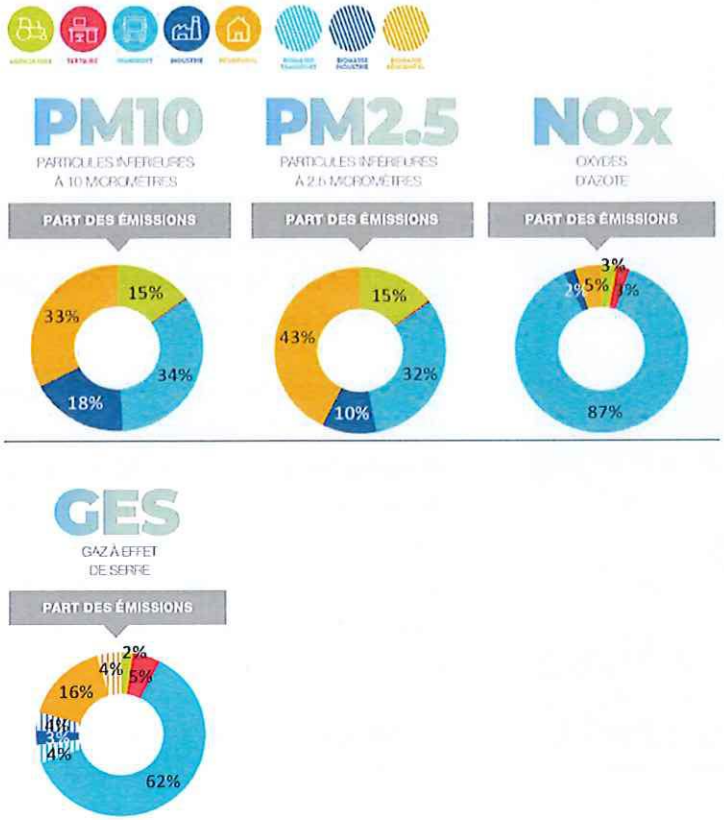
Les indices de qualité de l'air à Nîmes Métropole sont majoritairement bons sur l'année 2019, mais un tiers de cette période se déroule tout de même avec un indice de qualité de l'air inférieur à « moyen ».

Le niveau de particules fines est la première cause de cette dégradation de la qualité de l'air puis l'ozone est la seconde cause.



Indices de qualité de l'air de Nîmes Métropole en 2019 – Source : ATMO Occitanie

Au sein de la métropole de Nîmes, **les transports routiers représentent le premier poste pour les NO_x (Oxyde d'azote), les gaz à effet de serre et les PM_{10} (particules fines), le second pour les $PM_{2,5}$.**



Émissions de Nîmes Métropole en 2019 – Source : ATMO Occitanie

A noter que les principaux polluants atmosphériques ont diminué entre 2010 et 2019, entre -22 et -33%, avec néanmoins une forte variabilité pour la pollution à l'ozone.

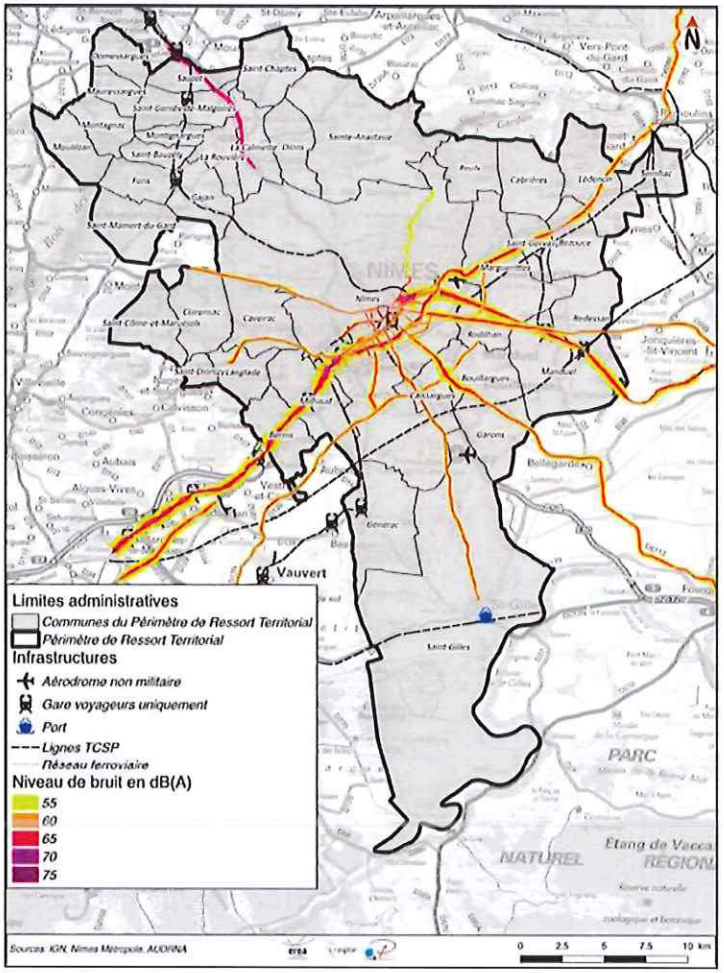
Un territoire traversé par des axes bruyants

Le trafic routier et représentent un potentiel important de nuisances sonores. Des valeurs limites de bruit en fonction du type de source du bruit (aérodrome, route, voie ferrée, activité industrielle) et de la période (jour et nuit) ont été fixées en France[11].

Près de 25 000 habitants de Nîmes sont exposés à un niveau de bruit supérieur aux valeurs limites définies par la loi sur la journée. Cet enjeu de bruit concerne tout particulièrement le secteur de Nîmes, mais également toute la partie Est (Marguerittes, Rodilhan, Manduel, …) et sud-Est du territoire (Bouillargues, Caissargues, …). Les nuisances sonores sont principalement générées par la N113, la RN 106, la D99 et les perpendiculaires à ces axes.

Le trafic ferroviaire, pour sa part, impacte 500 personnes de jour, et 2 700 de nuit.

[11] Article R-572-6 du code de l'environnement



Carte de bruit stratégique de type A (zones exposées à plus de 55 décibels).

Milieux naturels, patrimoine et paysages

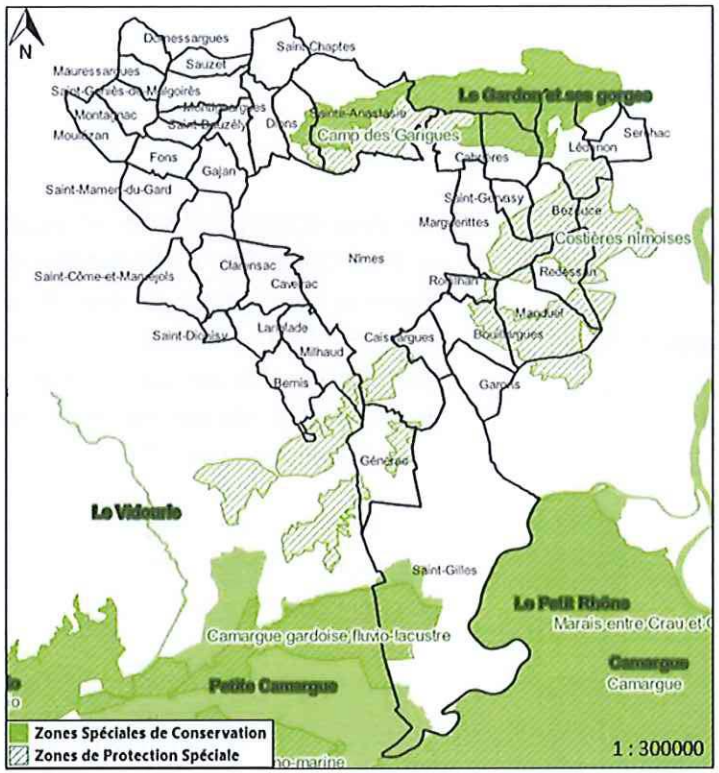
Le territoire est caractérisé par une grande diversité de paysages, façonnée par le relief, la nature du sous-sol et l'occupation du sol, ce qui constitue une richesse et un atout pour renforcer son attractivité et proposer un cadre de vie agréable à ses habitants.

Cette diversité de paysages a également œuvré au développement d'une très grande diversité d'habitats naturels, supports d'une richesse biologique importante sur le territoire. Deux réserves de biosphère sont situées en partie sur le territoire métropolitain : les gorges du Gardon et la Camargue.

Afin de préserver ce patrimoine exceptionnel, un réseau d'espaces d'inventaire et de protection s'est progressivement mis en place sur le territoire autours de Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) (12 zones de type I et 5 de type II), de zones Natura 2000 (3 zones spéciales de conservation - directive Habitat - et 4 zones de protection spéciales - directive oiseaux -).

En complément de ce réseau d'espaces d'inventaire et de protection des milieux naturels, des chartes paysagères ont été mises en place. Elles concernent trois unités du territoire : les garrigues de Nîmes, les coteaux et plaines des Costières et la Vaunage.

Ces chartes paysagères s'inscrivent dans une politique paysagère menée par Nîmes Métropole depuis 2004 et répondent à une volonté de préserver et d'améliorer la qualité du cadre de vie des habitants et de renforcer l'attractivité du territoire.



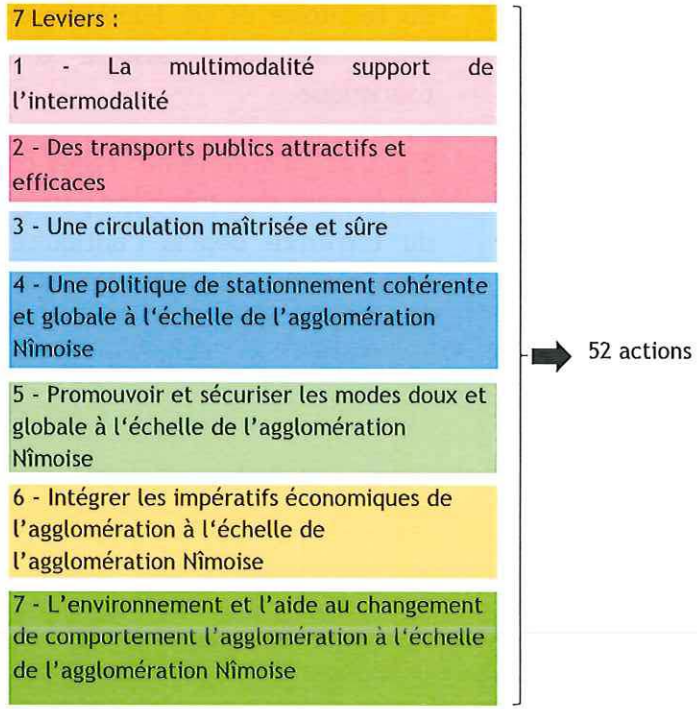
Cartographie des sites Natura 2000 sur le territoire d'étude

Différentes pressions viennent cependant menacer ce cadre paysager, notamment le développement de l'urbanisation et de la péri-urbanisation (grignotage de la garrigue par les quartiers résidentiels par exemple). On note aussi une dynamique de fermeture des espaces ouverts / semi-ouverts du fait de la déprise agricole, avec un risque de disparition de milieux caractéristiques du territoire et un appauvrissement des paysages de Nîmes Métropole associé à une perte d'intérêt touristique.

Enfin, la ville de Nîmes et les communes périphériques bénéficient d'un très riche patrimoine bâti lié à l'histoire du territoire depuis l'antiquité : pas moins de **130 monuments inscrits ou classés au titre des monuments historiques** ont été recensés sur le territoire.

c. Bilan du précédent PDU

Le précédent PDU avait établi 52 actions réparties suivant 7 leviers d'actions opérationnels :



L'horizon 2013 était défini pour la mise en place des actions.

Levier 1 : La multimodalité support de l'intermodalité

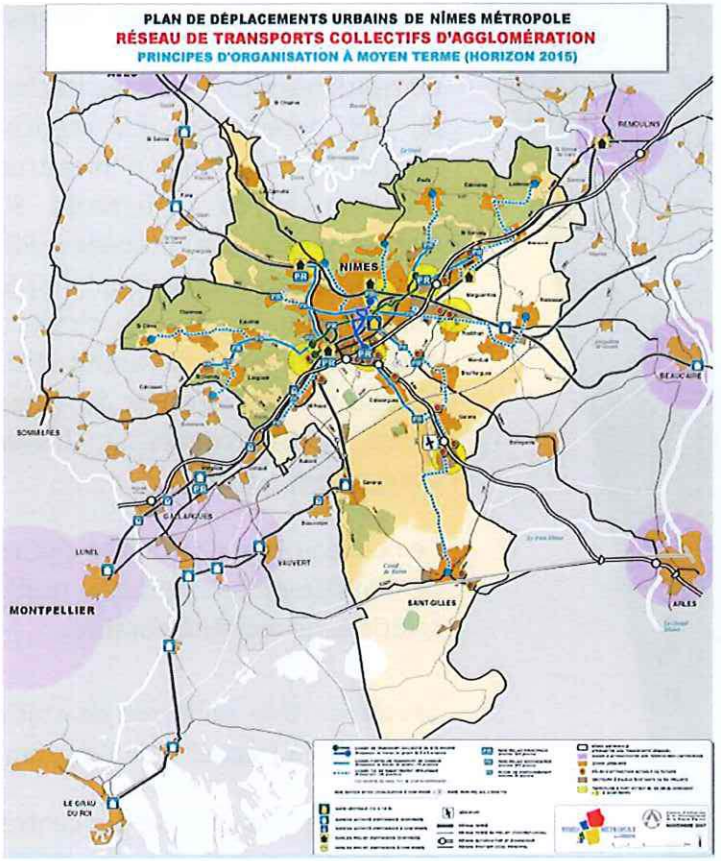
La mise en œuvre du PDU 2007 a permis d'améliorer l'intermodalité sur le territoire nîmois. La billettique a été transformée avec la création d'un nouveau système de billettique et d'un abonnement combiné train / bus, facilitant les déplacements sur le territoire de Nîmes Métropole. Des bornes d'information dynamique voyageur ont été implantées afin d'améliorer l'expérience de voyage sur les réseaux.

Les lieux d'intermodalité ont également connu de belles améliorations via la rénovation de la gare centrale de Nîmes et de sa gare routière. En complément, des parcs relais (A54/Caissargues, Costières/Parnasse, Calvas, Paloma, Pont de Justice), et des poches de rabattement vers le réseau de bus ont été créés, notamment en lien avec la nouvelle ligne T2.

Ces développements forment un socle solide sur lequel s'appuyer et faire progresser la multimodalité au cours du prochain Plan de Mobilité.

Levier 2 : Des transports publics attractifs et efficaces

L'ancien PDU a permis de réaliser des actions en faveur des transports en commun, avec le développement de TCSP bénéficiant d'infrastructures dédiées et de fréquences attractives. De plus, depuis août 2022, le réseau Tango a été restructuré, avec pour objectif de contribuer au développement de l'usage des transports collectifs et poursuivre l'engagement de la communauté d'agglomération vers la nécessaire transition écologique. La mise en service du deuxième tronçon de la ligne de tram'bus T2 qui relie la gare de Nîmes Centre à Paloma et la création des lignes T3 et T4 ont permis d'apporter de nouvelles réponses aux besoins de mobilités des habitants. L'objectif est d'augmenter le nombre d'utilisateurs des transports en commun en proposant des itinéraires plus rapides, plus fiables et plus simples.



Enjeux et orientations du précédent PDU (source : PDU, novembre 2007)

Levier 3 : Une circulation maîtrisée et sûre

Ce troisième axe n'a pas eu l'écho des deux précédents, du fait notamment des retards et des reports de réalisation des projets d'infrastructures et d'une faible évolution des comportements. Si des études ont été menées au cours du précédent PDU, les concrétisations ont tardé à apparaître ou n'ont pas été encore réalisées (modification du plan de circulation de Nîmes centre, élaboration d'une hiérarchisation du réseau, mise en adéquation des vitesses, aménagement des principaux points accidentogènes...), limitant les incitatifs au changement de mode.

Ce nouveau Plan de Mobilité doit reprendre ces objectifs de maîtrise de la circulation routière pour apporter des solutions de mobilité durable.

Levier 4 : Une politique de stationnement cohérente et globale à l'échelle de l'agglomération Nîmoise

Les réalisations ont été concentrées par secteur (cœur de Nîmes, communes de Manduel, Marguerittes ou encore Saint-Gilles) mais n'ont pas fait l'objet d'une réflexion concertée et cohérente sur l'ensemble du territoire métropolitain.

Levier 5 : Promouvoir et sécuriser les modes doux

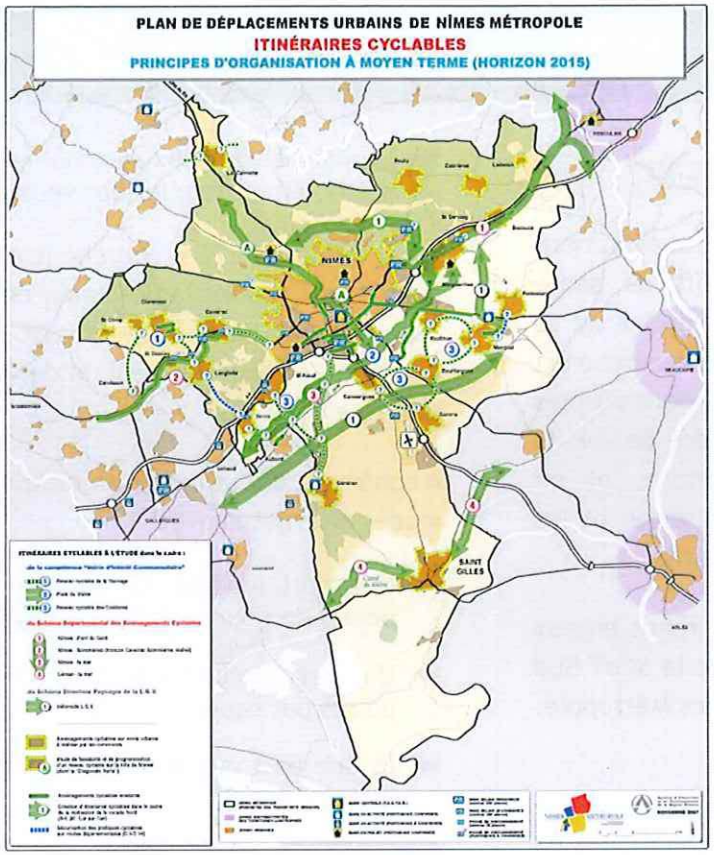
Le précédent PDU a permis une prise de conscience sur le développement des modes actifs, la création d'infrastructures dédiées et la sécurisation des aménagements. De nombreuses actions ont été engagées comme notamment la mise en place de services vélo en location, vélo Tango, sur la commune de Nîmes.

Des consignes vélos ont vu le jour dans les pôles d'échanges multimodaux et dans les parcs relais.

Le développement d'itinéraires cyclables a cependant pris du retard avec un faible linéaire d'infrastructures réalisées. Ces grands axes guideront ainsi le nouveau Plan de Mobilité.

Les actions de promotion des modes actifs ont été peu développées, ne contribuant pas à l'essor de l'usage des vélos.

Concernant l'accessibilité, de nombreuses communes ont réalisé un plan d'accessibilité de la voirie, ont travaillé à la sécurisation des abords des écoles et à l'amélioration des espaces de stationnement dédiés aux PMR.



Enjeux et orientations du précédent PDU (source : PDU, novembre 2007)

Levier 6 : Intégrer les impératifs économiques de l'agglomération

Des réflexions ont été menées sur l'accueil des cars de tourisme dans la ville de Nîmes ainsi que sur le stationnement des véhicules de livraison, notamment au travers de la rédaction d'un « Livre Blanc des Marchandises en Ville ». Néanmoins, les actions concrètes tardent encore à être mises en œuvre.

Levier 7 : L'environnement et l'aide au changement de comportement

Sur cet axe, seule l'incitation à la réalisation de Plans de Mobilité d'entreprise et d'administration a été initiée.

Le présent PDM a pour objectif de poursuivre les objectifs du précédent PDU, avec une dimension environnementale plus forte, et des actions plus volontaristes concernant les modes actifs et la transition énergétique.

Certaines actions débutées après le PDU sont également à poursuivre et à renforcer dans les années à venir, comme l'accompagnement des entreprises et administration aux Plan de Mobilité Employeur, ou les actions de communication et de sensibilisation.

3 LES AMBITIONS DU PLAN DE MOBILITE

a. Des enjeux majeurs fixant le cap

Le PDM de Nîmes Métropole doit anticiper les évolutions futures en tenant compte des impératifs de santé publique et de protection de l'environnement. Il ne se réduit pas à une logique stricte de flux. La démarche est au contraire globale et doit faire face à de multiples enjeux, en lien avec l'amélioration du cadre de vie, la diminution de la dépendance à la voiture, et en recherchant une cohérence entre l'urbanisation et les possibilités de desserte en transports collectifs.

Les élus de Nîmes Métropole ont fixé les grands enjeux de ce Plan de Mobilité, en cohérence avec le SCoT Sud Gard et le projet de territoire 2032 de Nîmes Métropole. Ces enjeux concernent :

- Une meilleure **articulation entre urbanisme et déplacements** prenant en compte les spécificités du territoire.

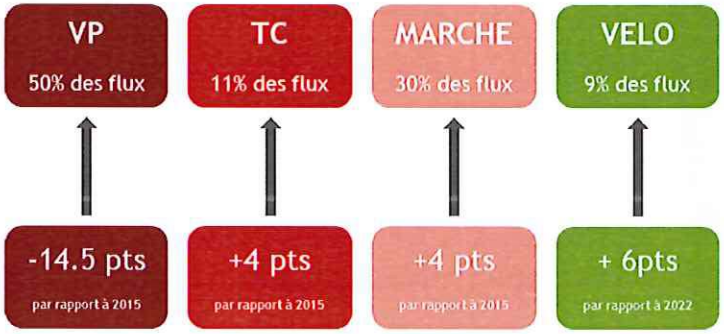
Cet enjeu porte sur l'aménagement du territoire, en cohérence avec la densité de population, le tissu urbain et fonctionnel, et la desserte en transport en commun. Il vise une réorganisation du territoire en fonction des polarités existantes et des systèmes de transports déployés.

- La maîtrise des flux automobiles **au profit des modes actifs**, en particulier des vélos.

Les objectifs du PDM cherchent à réduire l'usage de la voiture et à limiter la prépondérance de ce mode. Ainsi, l'objectif est de réduire la part modale de la voiture particulière, pour que seul un déplacement sur deux soit réalisé en voiture.

A contrario, des objectifs ambitieux sont retenus pour les modes alternatifs avec :

- Une part modale TC de 11%, en progression de 4 points de pourcentage par rapport à 2015 ;
- Une part modale marche à pied de 30%, qui gagne 4 points par rapport à 2015 ;
- Et une part modale vélo bondissant à 9% (contre 3% estimés en 2022).



Ces chiffres correspondent à des moyennes attendues sur l'ensemble du périmètre de Nîmes Métropole. Des variations sont attendues en fonction des territoires.

- Le développement de **l'attractivité des transports collectifs.**

L'objectif est de gagner 4 points de part modale en faveur des transports collectifs, grâce au développement d'un réseau unifié et attractif reposant sur l'étoile ferroviaire nîmoise, un réseau urbain structurant et le développement de hubs de mobilité améliorant la connexion aux réseaux de transport et facilitant l'intermodalité.

- Le développement des moyens de déplacements **économes et les moins polluants**, notamment en faveur des modes actifs.

À l'échelle du périmètre du Plan de Mobilité, les objectifs politiques visés en termes de parts modales sont de 9% pour le vélo à l'horizon 2032 (contre 3 % en 2022) et de 30% pour la marche à pied (contre 26 % en 2015).

Cet enjeu s'appuie sur les pratiques émergentes du vélo et de la marche à pied pour relever le défi d'une culture partagée, et développer leur usage au quotidien, principalement à Nîmes, mais également sur l'ensemble de la communauté d'agglomération.

- L'aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération, afin de rendre plus efficace son usage, notamment en l'affectant aux différents modes de transport.

Le Plan de Mobilité doit reposer sur la mise en œuvre d'un réseau métropolitain hiérarchisé, permettant d'apaiser et de partager la voirie dans un objectif d'amélioration du cadre de vie.

- La prise en compte de la logistique pour un développement du **fret durable et d'une logistique urbaine décarbonée.**

b. Une déclinaison en 7 axes

Découlant des enjeux fixés par les élus de Nîmes Métropole, 7 axes stratégiques ont été retenus et ont guidé l'élaboration du projet de Plan de Mobilité.

Axe A : Anticiper l'aménagement du territoire en cohérence avec l'organisation des déplacements

L'axe 1 agit sur l'aménagement du territoire, en cohérence avec la densité de population, le tissu urbain et fonctionnel, et la desserte en transport en commun. Il vise une réorganisation du territoire en fonction des polarités existantes et des systèmes de transports déployés.

La cohérence entre les politiques d'urbanisme et de logement, et les services de mobilité est recherchée, au travers de :

- L'amélioration de la coordination entre les acteurs pour articuler développement urbain et projets de transport ;
- L'encouragement de la mixité habitats-emplois-services ;
- La limitation de l'étalement urbain ;
- La construction d'une politique de stationnement coordonnée à l'échelle de Nîmes Métropole.

Axe B : Impulser le changement en faveur des modes actifs

L'axe 2 a pour objectif d'accompagner l'évolution des comportements vers un plus grand usage des modes actifs, que ce soit la marche à pied ou le vélo, notamment via le développement de leur usage au quotidien, principalement à Nîmes, mais également sur l'ensemble de la communauté d'agglomération.

La place des modes actifs doit être affirmée grâce au développement d'un réseau cyclable continu (y compris véloroutes pour un usage de loisir), sécurisé et maillé, au développement des équipements de stationnement et services et à un accompagnement de ces mesures par des actions de communication, de valorisation et de sensibilisation à tous les usagers.

Il s'agit ainsi de développer la pratique cyclable et piétonne sur le territoire de Nîmes Métropole pour la rendre concurrentielle à la voiture particulière, en se basant sur :

- La mise en œuvre du plan vélo intégrant la constitution d'un maillage cyclable en priorité pour les déplacements quotidiens ;
- La mise en œuvre du plan vélo intégrant le développement de services, d'équipements et de mesures incitatives pour les vélos ;
- L'accompagnement des communes, pour un maillage local continu autour des pôles générateurs ;
- L'apaisement des centres-bourgs ;
- La valorisation et la continuité des itinéraires touristiques et de loisirs ;
- L'amélioration du confort et de la sécurité de la marche et de la lisibilité des itinéraires.

Axe C : Rendre les transports collectifs plus attractifs pour tous

L'axe 3 vise un réseau de transports collectifs unifié, attractif et acteur de la transition énergétique, reposant sur un réseau structurant hiérarchisé, développé autour du renforcement de l'étoile ferroviaire et de

l'amélioration de l'attractivité du réseau de transport collectif urbain. L'offre périurbaine est organisée en rabattement sur l'offre structurante, pour améliorer les temps de parcours. Cet axe se traduit ainsi par :

- Le renforcement de l'offre ferroviaire et la création de nouvelles haltes ;
- Le renforcement d'une desserte efficace du cœur d'agglomération et sur les autres communes, et le développement des usages autres que scolaires ;
- Le renforcement d'une desserte efficace vers le cœur d'agglomération ;
- Le développement des usages autres que scolaires sur le réseau périurbain ;
- L'amélioration de la vitesse des transports en commun ;
- Le développement d'un réseau de transports collectifs moins polluant.

Axe D : Améliorer l'accessibilité des déplacements

L'axe 4 a pour objectif de faciliter l'accessibilité via le développement de l'intermodalité et de la multimodalité, à travers :

- La programmation de pôles d'échanges multimodaux et attractifs pour les usagers ;
- La programmation de nouveaux parcs-relais ;
- L'amélioration de l'expérience voyageur ;
- L'amélioration de l'accès et de l'attractivité aux réseaux de transport en commun et aux services de mobilité, notamment aux personnes à mobilité réduite ;
- Le développement de services tous modes et de connexions modes actifs.

L'axe privilégie également une coordination et une programmation des politiques d'accessibilité, en fonction des besoins sur le territoire, et en cohérence avec les réseaux de transport et les points d'intermodalité du territoire, à travers :

- La mise en œuvre et l'accompagnement des communes dans la mise en accessibilité de l'espace public ;
- La poursuite de la réalisation des schémas directeurs d'accessibilité pour les transports en commun ;
- L'information et la sensibilisation des acteurs sur l'accessibilité du territoire.

Axe E : Maîtriser les flux routiers pour libérer de l'espace au profit des mobilités durables

L'axe 4 agit sur la hiérarchisation et l'aménagement du réseau routier de demain, pour donner davantage de place aux modes alternatifs à la voiture particulière. Il

vise une programmation cohérente des projets routiers, et une requalification de l'espace public permettant un meilleur partage de la voirie ainsi que le développement des usages partagés de la voiture. Cet axe repose ainsi sur :

- L'aménagement de la voirie en intégrant les mobilités alternatives et en cohérence avec la hiérarchisation de la voirie ;
- La diminution du trafic de transit en zone urbaine ;
- La requalification des entrées de ville, des principaux boulevards et des centres-bourgs en faveur des modes alternatifs à l'automobile ;
- La sécurisation des déplacements tous modes et l'amélioration de la mixité ;
- Le développement du covoiturage, et la valorisation de l'autopartage ;
- L'intégration de nouveaux usages sur les grandes infrastructures routières ;
- Le partage des connaissances en matière de mobilité sur le territoire.

Axe F : Rationaliser le transport de marchandises

L'axe vise le développement du fret et d'une logistique durable, à travers :

- L'harmonisation des réglementations et leur respect en accord avec les acteurs concernés et d'évoluer vers une logistique durable ;
- L'encouragement des pratiques logistiques vertueuses, notamment le report modal du fret de la route vers des modes massifiés et/ou non-polluants ;
- Le développement d'un maillage en stations d'avitaillement multi-énergies ;
- L'encouragement des entreprises qui circulent avec des véhicules faiblement émissifs sur le territoire.

Axe G : Poursuivre une mise en œuvre collective et efficiente du Plan de Mobilité

L'axe vise un suivi efficace de l'avancement des actions du Plan de Mobilité. Il favorise la collecte de données, en faveur d'un suivi de l'évolution des pratiques de mobilités sur le territoire, via l'élargissement du rôle de l'observatoire des mobilités. Enfin, il permet la capitalisation des connaissances et une diffusion auprès de tous les publics, à travers :

- La mise en place d'une instance de gouvernance du Plan de Mobilité ;
- Le suivi des actions du PDM et ses effets ;
- La poursuite d'une bonne connaissance des pratiques de déplacement sur le territoire ;
- Le renforcement du conseil en mobilité ;

- L'incitation à la réalisation de plans de mobilité pour les entreprises, les établissements scolaires et les administrations ;
- Le développement d'actions de communication et de sensibilisation.

En cohérence avec les axes définis, le tableau suivant synthétise les principaux enjeux évoqués lors de la phase de diagnostic, par grande thématique.

Thématiques	Enjeux
Interface urbanisme et mobilités	Améliorer la coordination entre les acteurs pour articuler développement urbain et projets de transport ; Affiner les objectifs de développement urbain dans les documents cadre, pour freiner la périurbanisation et renforcer la polarisation ; Apporter des réponses en matière de mobilités différenciées selon les configurations territoriales.
Réseaux de transport collectifs et intermodalité	Poursuivre le développement de l'offre ferroviaire ; Développer les usages pendulaires sur le réseau routier interurbain ; Conforter une desserte efficace du cœur urbain autour d'une armature TCSP et développer les usages autres que scolaires sur le réseau périurbain ; Renforcer l'intermodalité et le développement des Nouvelles Technologies de l'information et de la Communication.
Modes actifs	Développer la pratique utilitaire du vélo et renforcer la marche en s'accordant sur les aménagements adaptés en fonction des contextes; Développer les équipements de stationnement adaptés, notamment sur les lieux d'intermodalité ; Communiquer en s'appuyant sur l'émergence de la pratique cyclable pour créer une culture vélo partagée par tous.
Ecomobilité	Développer le covoiturage, en étudiant finement les pratiques : création de parkings sécurisés et identification d'outils adaptés de mise en relation ; Renforcer le conseil en mobilité et sensibiliser tous les acteurs, notamment pour lever les freins psychologiques à la pratique du covoiturage pour les déplacements quotidiens et mobiliser les entreprises et administrations ;
Circulation routière	Etablir une programmation cohérente des projets de voirie à l'échelle métropolitaine et communale ; Décider ou non de la réalisation des grandes infrastructures routières, visant à alléger le trafic de centre-ville et à requalifier le cœur urbain en faveur des modes alternatifs à l'automobile ; Aménager de façon cohérente le réseau en fonction du cadre de vie recherché et pour permettre un meilleur partage de la voirie avec les autres modes : traitement paysager des abords, cheminements doux, infrastructures pour les vélos et les transports en commun...
Sécurité routière	Maintenir la tendance à la baisse du nombre global annuel d'accidents pour améliorer la sécurité pour tous ; Identifier les problématiques et les leviers d'action dans les secteurs à forte concentration d'accidents
Stationnement	Construire une politique de stationnement coordonnée à l'échelle de Nîmes Métropole et pouvant être intégrée dans les Plans Locaux d'Urbanisme ; Inciter les acteurs publics et privés à proposer des solutions de mutualisation.
Transport de marchandises	Proposer des solutions logistiques pour le « dernier kilomètre » ; Limiter les nuisances dans les bourgs traversés par des poids lourds ; Améliorer la connaissance sur la thématique marchandises et communiquer avec l'ensemble des acteurs sur la thématique logistique urbaine.
Environnement	Améliorer la qualité de l'air et réduire les incidences sur la santé de la population par la réduction des émissions de polluants, dont les concentrations sont particulièrement élevées à proximité des axes structurants du territoire et au sein de la ville centre ; Diminuer les consommations énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre ; Protéger les grands paysages et le patrimoine local à forte valeur touristique ; Diminuer le bruit lié aux infrastructures de transport, en favorisant le report modal et les motorisations alternatives.

c. Le scénario PDM choisi

Qu'est-ce qu'un scénario d'un PDM ?

- *Un ensemble d'orientations cohérentes rassemblées dans un schéma de principe.*
- *Une présentation didactique et schématique d'évolution possible du système des déplacements.*
- *Un support de discussion en vue d'affiner les souhaits stratégiques des décideurs.*
- *Une cible à long terme (environ 10 ans).*

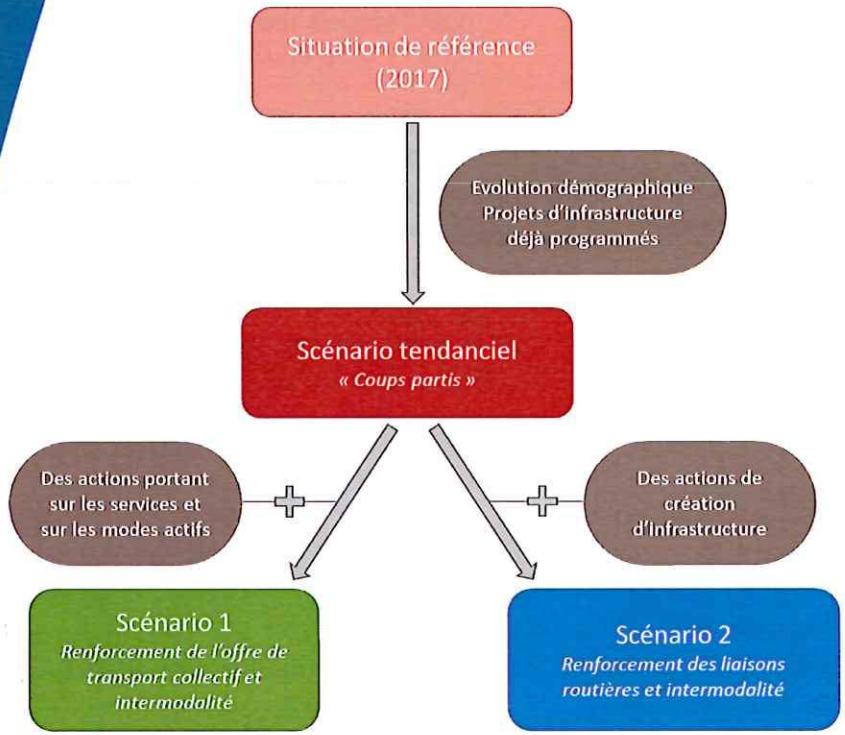
Sur la base des enjeux et axes stratégiques validés par Nîmes Métropole, un travail de développement de scénarios a été réalisé. Ce travail consistait dans un premier temps à déterminer **l'horizon le plus probable** à l'horizon 2032 :

- En termes de population et d'emplois sur le territoire métropolitain, en lien avec les projets urbains portés par les communes et la Métropole en intégrant l'inventaire des projets de Nîmes (restitué par l'A'U) et assurant 2 fois par an un suivi précis des projets toutes vocations confondues avec des éléments de programmation et de phasage ;
- En termes de projets de transports déjà amenés à se réaliser en dehors du contexte du Plan de Mobilité : il s'agit en effet de projets déjà actés et engagés pour lesquels leur mise en service est inéluctable et interviendra en dehors du cadre du PDM.

Cette vision a, par la suite, été appelée **scénario tendanciel**. Elle permet de constituer une situation de référence à laquelle comparer les scénarios envisagés pour le PDM et d'identifier ainsi les impacts et les leviers de ce PDM.

A la suite de la construction de ce scénario, deux scénarios ont été développés :

- Un **scénario n°1, renforcement de l'offre de transport collectif et intermodalité**, avec un volet ambitieux sur les transports collectifs (ferroviaire et transports en commun), visant également une politique volontariste en faveur des modes actifs ;
- Un **scénario n°2, renforcement de l'infrastructure routière et de l'intermodalité**, intégrant un fort développement des infrastructures routières, notamment en lien avec les contournements de Nîmes et un réseau de transport collectif structurant connecté aux grandes infrastructures routières.



Ces deux scénarios ont pu être testés et évalués à l'aide d'un **modèle multimodal de déplacements**, permettant de quantifier les apports de chacun des scénarios par rapport à la situation actuelle en termes **d'évolution de la mobilité, d'évolution des comportements** (et notamment de l'usage des différents modes) et **l'impact en termes de circulation**. Cet outil technique est venu compléter les enseignements de la concertation et les analyses qualitatives menées sur l'impact attendu des scénarios.

Qu'est-ce qu'un modèle multimodal de déplacement ?

Un modèle multimodal de déplacements est un outil technique permettant de représenter de façon simplifiée la mobilité sur un territoire donné, en estimant les flux sur le territoire et en estimant les choix d'itinéraires et de mode que les usagers peuvent faire.

En complément des données de mobilité, **l'impact financier et environnemental** des scénarios a été mesuré et les trois scénarios ont été évalués à la lueur de l'ensemble de ces critères.

Le travail de modélisation a permis de montrer que sous certaines hypothèses d'évolution des conditions de la mobilité, les deux scénarios permettaient de **faire évoluer les parts modales vers une mobilité plus partagée et plus durable**. Le scénario 1 permettait un report plus massif vers les transports en commun.

Pour les objectifs de parts modales de la marche et du vélo, une forte amélioration semble pouvoir être atteinte par des **politiques volontaristes** de réaménagement des centres et des zones urbanisées en faveur de la mobilité de proximité.

Le scénario 2 montre que le traitement des difficultés du réseau routier par des mesures « d'écoulement » même

très ambitieuses ne saurait résoudre l'ensemble des difficultés observées à ce jour.

De nombreux échanges et ateliers de travail avec les partenaires et les élus ont permis d'esquisser un **scénario préférentiel** combinant des actions des trois scénarios évalués.

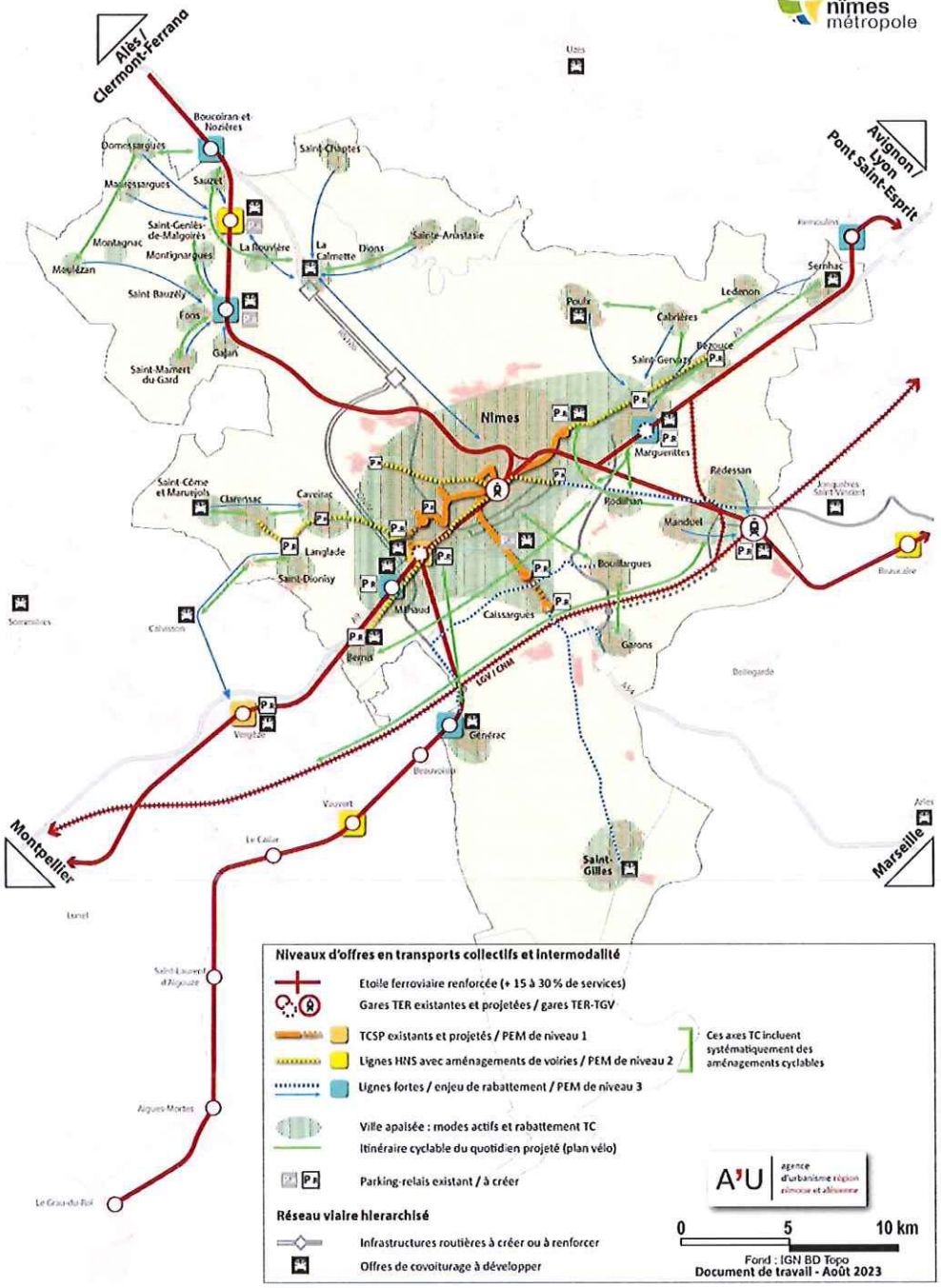
Ce scénario préférentiel comprend entre-autre des actions de développement :

- de **réseaux de transports en commun structurants**, notamment avec la mise en œuvre d'axes de transports en commun en site propre (TCSP), plus fiables, le renfort de l'étoile ferroviaire, avec une amélioration des correspondances, et une amélioration du confort de voyage ;
- de la **pratique du vélo et de la marche à pied**, notamment via un meilleur partage de l'espace public et une pacification des centres-bourgs ;
- d'**infrastructures routières permettant de circonscrire le trafic de transit** et de réaménager les axes structurants pour une meilleure intégration urbaine ;
- de **nouveaux services de mobilité** en lien avec l'intermodalité, le covoiturage, ou encore les plans de mobilité employeurs...

Ainsi, le projet final se compose d'un panaché d'actions principalement constitutives du scénario 1 avec quelques actions du scénario 2.

Le scénario retenu a été testé au moyen du modèle multimodal de trafic et a fait l'objet d'une évaluation des coûts et des impacts environnementaux, afin d'estimer les impacts des politiques de mobilité.

Plan de Mobilité Nîmes Métropole 2032 - Armature intermodale



4 PLAN D'ACTION

Le plan d'actions présente, pour chacun des thèmes, les actions à caractère opérationnel du Plan de Mobilité de Nîmes Métropole. Ces actions sont réparties selon les 7 axes retenus à l'issue du diagnostic. Elles doivent permettre de répondre aux orientations et objectifs visés. Elles ont été développées en se basant sur :

- Les enjeux relevés en phase de diagnostic et auprès des acteurs locaux ;
- Les phases de concertation et échanges avec les acteurs institutionnels et les acteurs publics ;
- Les obligations de la Loi d'Orientation des Mobilités.

Afin de faciliter la mise en œuvre ultérieure du plan d'action, chacune des actions envisagées est présentée sous forme d'une fiche action, contenant :

- Un rappel de la thématique et de l'objectif ;
- Un constat permettant de saisir la portée de l'action ;
- Une description de l'action ;
- Une échéance prévisible de réalisation ;
- Une indication de la maîtrise d'ouvrage et des partenaires théoriques ;

Tout en tenant compte des aléas potentiels d'une mise en action, notamment au regard des décisions prises par chacun des maîtres d'ouvrage, les échéances de réalisation des actions ont été fixées comme suit :

- A court terme (2025) ;
- A moyen terme (2028) ;
- A long terme (2032).

AXE A. Anticiper l'aménagement du territoire en cohérence avec l'organisation des déplacements		
1	Accompagnement des acteurs du territoire vers une meilleure cohérence entre urbanisme et mobilité	p. 74
2	Evolution des politiques de stationnement dans les communes	p. 77

AXE B. Impulser le changement en faveur des modes actifs		
3	Constitution d'un maillage cyclable en lien avec le Plan Vélo	p. 81
4	Développement de services et de mesures incitatives pour les vélos	p. 85
5	Amélioration du confort des modes actifs et de la lisibilité des itinéraires	p. 91

AXE C. Rendre les transports collectifs plus attractifs pour tous		
6	Vers un système de RER métropolitain avec un maillage de pôles d'échanges multimodaux	p. 96
7	Affirmation d'un réseau de lignes fortes connectées aux parkings relais	p. 103
8	Encourager la transition énergétique : évolution vers un parc roulant moins polluant	p. 107

Axe D. Améliorer l'accessibilité des déplacements		
9	Poursuite et développement des démarches de mise en accessibilité des réseaux de transport collectif	p. 109
10	Amélioration de l'accès aux services de mobilité des personnes à mobilité réduite habitant les territoires des quartiers prioritaires de la politique de la ville et les territoires ruraux	p. 112
11	Développement de hubs de mobilité	p. 115
12	Faciliter l'accès à la mobilité pour tous	p. 120
13	Amélioration des conditions de voyage tous réseaux	p. 122

AXE E. Maîtriser les flux routiers pour libérer de l'espace au profit des mobilités durables		
14	Mise en œuvre d'une programmation cohérente des projets routiers	p. 126
15	Requalification des entrées de ville, des principaux boulevards et des centres bourgs en faveur des modes alternatifs à la voiture	p. 130
16	Développement du covoiturage et de l'autopartage	p. 133
17	Etude du développement des nouveaux usages des grandes infrastructures routières sur les grands corridors de déplacement	p. 137
18	Bâtir une stratégie Zone à Faible Emission - mobilité (ZFE-m) / Territoire de vigilance	p. 140

AXE F. Rationaliser le transport de marchandises		
19	Actions en faveur d'une logistique durable	p. 143
20	Accompagner les professionnels dans leur transition énergétique	p. 146

AXE G. Poursuivre une mise en œuvre collective et efficiente du Plan De Mobilité		
21	Mise en place d'une gouvernance de suivi du Plan De Mobilité	p. 148
22	Développement du conseil en mobilité	p. 150
23	Partager une culture commune au sein du club mobilité partenarial de l'Agence d'urbanisme, région nîmoise et alésienne	p. 153
24	Création d'un observatoire de suivi du Plan De Mobilité	p. 156

AXE A. Anticiper l'aménagement du territoire en cohérence avec l'organisation des déplacements

Action A - 1 Accompagnement des acteurs du territoire vers une meilleure cohérence entre urbanisme et mobilité

Description de l'action

L'organisation territoriale est étroitement liée à l'organisation des déplacements. Il convient de travailler en amont sur l'armature urbaine, pour optimiser la mobilité.

La coordination des politiques d'aménagement et de transports s'appuiera sur :

- Le Schéma de Cohérence Territoriale Sud Gard.
- Le **projet de territoire 2032** de Nîmes Métropole, et son armature territoriale.
- Le **Programme Local de l'Habitat** dont la révision sera engagée en 2023.
- La **poursuite des contrats d'axes engagés** (contrat d'axe Nîmes/Alès, Nîmes/Le-Grau-du-Roi).

Pour cela, il s'agira notamment sur les contrats d'axes ferroviaires existants :

- De cartographier les pôles d'échanges multimodaux concernés par la densification, et où la cohérence urbanisme-transport doit être renforcée.
- De prévoir des accès piétons et cyclables dans les documents d'urbanisme (emplacements réservés, OAP...).
- De calibrer les services associés en fonction des besoins de déplacements le long de l'axe de transport public.

Les contrats d'axes pourront s'étendre sur d'autres branches de l'étoile ferroviaire, comme l'axe Nîmes/Pont-Saint-Esprit.

- **L'inventaire des projets interactifs** de Nîmes Métropole (outil de visualisation de données).
- La mise en place **d'actions de coordination avec les EPCI voisins**, via des réunions de travail, pour faciliter et veiller à la mise en cohérence des réseaux de déplacements, des services de mobilité et des projets urbains.
- La **réalisation d'études de mobilité** sur les secteurs complexes, notamment : requalification du secteur « Marché Gare », aménagement du secteur Porte Ouest de Nîmes, aménagement du secteur Porte Sud de Nîmes, aménagement du secteur Hoche université, aménagement du secteur Mas Lombard, densification et requalification des zones d'activité

économiques (ZAE) de Nîmes Métropole ; ainsi que tout autre projet jugé complexe, sur Nîmes Métropole.

Pour les communes concernées par des contrats d'axe, les termes du contrat seront explicités, et une description claire des attendus sera précisée.

Dans le cadre de l'élaboration et de la révision des documents d'urbanisme, il s'agira également de **favoriser le développement de la mixité habitats-emplois-services, les déplacements de proximité, l'usage de la marche et du vélo, et de limiter l'étalement urbain**. Pour cela :

- Les documents cadres, notamment le SCoT Sud Gard, devront encourager l'implantation et le développement de commerces de proximité dans les tissus d'habitat urbain, afin de redynamiser les centres villes et centres bourgs.
- Nîmes Métropole proposera un **appui technique et un accompagnement** auprès des communes souhaitant intégrer les enjeux de mobilité dans les PLU (Plans Locaux d'Urbanisme).

Pour chaque PLU accompagné, **un avis sera systématiquement exprimé par Nîmes Métropole**, dans l'objectif d'assurer une cohérence sur le territoire. Nîmes Métropole définira un **référent technique** chargé de répondre aux questions des collectivités, concernant notamment :

- Les seuils de densité à favoriser dans les zones de densification urbaine, en fonction de la desserte en transport collectif (transports collectifs + gares) existante et future, et en compatibilité avec le Scot et le PLH.
- Le type d'habitat à privilégier (logements sociaux, accession sociale, logement de petite taille, ...).
- La requalification d'espaces urbains favorables aux modes actifs (limitation des stationnements sur voirie, générosité des espaces piéton et réservation de surfaces d'espaces public pour les modes actifs au détriment de la voiture...), notamment à proximité des pôles d'échange, en favorisant la mixité urbaine, en développant les services tous modes, en limitant les distances de déplacements, et en améliorant le rabattement piéton et cycle.
- Les équipements pour la sécurisation et le stationnement des vélos et modes actifs en général (emplacements réservés...).
- Les critères de choix d'implantation des logements locatifs sociaux et hébergements spécifiques, au regard des objectifs du PLH de Nîmes Métropole. Les logements devront se situer à proximité des lignes de transports collectifs, ou des zones d'emplois et d'équipements publics avec un accès aisé à pied ou à vélo.
- La déclinaison du Plan Vélo de Nîmes Métropole pour aménager des zones apaisées et des cheminements piétons et cyclables, avec une précision sur les infrastructures à mettre en place en fonction du tissu urbain et du trafic routier en présence.

- Une réglementation harmonisée des normes de stationnement à l'échelle de l'EPCI et déclinée de manière coordonnée au sein des communes.
- La prise en compte de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite.

Les PLU devront également contribuer à la densification et au renouvellement urbain dans les centre-bourg, et le long des axes de transports majeurs, en adéquation avec les objectifs fixés par la Loi Climat et Résilience. Les projets d'aménagements portés par Nîmes Métropole, et les secteurs à potentiel d'urbanisation autour des axes de transports seront identifiés et pris en compte. **Une cartographie du niveau de desserte et d'accessibilité tous modes** autour des points d'arrêts structurants sera réalisée pour identifier les zones propices au développement de projets d'aménagement.

Objectifs

- ✓ Créer une gouvernance adaptée pour améliorer la coordination entre les acteurs afin d'articuler développement urbain et projets de transport
- ✓ Accompagner la mise en œuvre du Plan de Mobilité dans les Plans Locaux d'Urbanisme
- ✓ Renforcer la cohérence entre développement urbain et les modes alternatifs à la voiture
- ✓ Favoriser la mixité urbaine

Pilotes

Nîmes Métropole et A'U

Partenaires

Communes, EPCI voisins, Région, Etat

Calendrier de mise en œuvre

En continu

Coût estimé

45 000 k€

Indicateurs de suivi

- Evolution du nombre d'habitants, de logements, et d'emplois, aux abords des axes structurants de transports
- Nombre d'avis exprimés par Nîmes Métropole sur les PLU accompagnés
- Nombre d'études de mobilité réalisées
- Réalisation d'une carte stratégique d'accessibilité aux gares/haltes
- Recensement et poursuite des contrats d'axe

Action A - 2 Evolution des politiques de stationnement dans les communes

Description de l'action

Accompagner et coordonner les règles de stationnement privé

Une réflexion intercommunale sera engagée sur l'évolution et l'harmonisation des normes de stationnement dans les PLU (Plans Locaux d'Urbanisme) qui ambitionnera :

- D'harmoniser les normes de stationnement motorisé lors de la rédaction des PLU, afin de proposer une offre de stationnement privée en adéquation avec les services et infrastructures de mobilité existants. Une réflexion sera menée sur l'ensemble des communes, pour favoriser la réduction des normes de stationnement motorisé privé dans les cœurs urbains, et aux abords des axes de transports collectifs.
- De permettre dans les zones urbaines et à urbaniser de pouvoir recourir à des zones de stationnement motorisé mutualisées.
- De recommander des normes de stationnement vélo au sein des immeubles de logements, en fonction de la surface de plancher, et de la localisation de l'équipement.

Evolution des politiques de stationnement

L'évolution des politiques de stationnement doit agir en cohérence avec les actions liées aux transports collectifs et aux modes actifs. Le stationnement doit permettre une bonne accessibilité, en faveur d'une réelle politique de report modal et de libération de l'espace.

En ce sens, les actions suivantes seront mises en place sur la commune de Nîmes :

- La **révision de la tarification du stationnement sur voirie**. Une étude sera réalisée, sur les secteurs les plus desservis de la ville, pour ajuster la tarification du stationnement payant en centre-ville, en fonction des tarifs appliqués sur des agglomérations similaires. Une cohérence sera assurée avec les tarifs du réseau Tango (ticket 1h à 1,6€), en faveur d'une incitation à l'usage des transports collectifs.
- **L'extension de la zone de stationnement payante** aux abords des pôles d'échanges urbains proches du centre-ville : Jaurès, Camargue, Talabot.
- La mise en place d'un **jalonnement dynamique** en périphérie de Nîmes et dans le cœur de ville, pour orienter les usagers vers les lignes de TCSP, les parcs-relais et les parkings ou PEM en ouvrage existants.

Sur le reste du territoire, des mesures en faveur de la rotation des véhicules seront mises en place. Des zones de stationnement à durée limitée (ex : zone bleue) seront implantées ou étendues :

- Dans les **centre-bourgs** dynamiques et commerçants, pour améliorer l'attractivité des commerces, en assurant une plus forte rotation du stationnement, et moins de véhicules ventouses.
- Autour des **pôles de mobilité** majeurs implantés en milieu urbain : gares, haltes, parcs-relais, pôles d'échanges.

Les zones seront aménagées avec un marquage bleu et l'inscription « zone bleue » au sol. Des panneaux de signalisation indiquant la durée de stationnement autorisé seront ajoutés. L'implantation de ces zones devra s'accompagner d'une communication sur le fonctionnement de la zone.

Également, des places de stationnement pourront être supprimées à proximité des pôles de mobilité et dans les centres-bourgs, en faveur d'un stationnement vélo ou de la création de cheminements piétons sécurisés.

Respect de la réglementation du stationnement

La politique de stationnement s'accompagnera de la mise en place d'actions complémentaires pour lutter contre le non-respect de la réglementation, sur l'ensemble du territoire métropolitain :

- Le renforcement des contrôles manuels ;
- L'utilisation de contrôles automatiques et innovants : vidéoverbalisation, bornes automatiques. Ces dispositifs seront implantés sur des zones stratégiques où la fréquentation est importante.
- De développer des équipements dissuasifs sur les trottoirs : plots, barrières ou potelets. Ces aménagements seront déployés principalement dans les centres-urbains et à proximité d'équipements publics (établissements scolaires, mairies...) ;
- D'améliorer la lisibilité de la réglementation par une signalétique et un marquage adapté et explicite.

Politique cohérente pour les parcs relais et les hubs de mobilité

Les pôles d'échanges multimodaux existants, les aires de covoiturage et leurs usages seront évalués, pour développer un véritable réseau de hubs de mobilité (cf action D-11).

Développement de services de recharges pour les véhicules électriques en faveur de l'intermodalité

Premièrement, un état des lieux exhaustif de l'offre publique et privée de bornes IRVE sera effectué. Il s'agira ensuite, de localiser les zones stratégiques pour l'implantation de bornes IRVE. Les lieux suivants seront étudiés en priorité :

- Les grandes zones d'emplois. Un travail sera effectué en partenariat avec les entreprises réalisant un Plan de Mobilité Employeur (cf. action G.22).

- Les zones d'activités et commerciales.
- Les zones de densification urbaine.

Qu'est-ce qu'une borne IRVE ?

Il s'agit d'une Infrastructure de Recharge pour les Véhicules Electriques. Les bornes se composent d'une ou plusieurs bornes permettant la recharge des véhicules électriques ou hybrides rechargeables.



Point de charge sur candélabre, Roche-sur-Yon (source : ADEME, 2019) ; Dispositif IRVE à Arcachon (source : Explain)

Il existe un objectif gouvernemental de 1 million de bornes sur le territoire Français d'ici à 2030, soit une borne pour 70 habitants. Rapporté à l'échelle du Pays de Nîmes Métropole, cela représente un objectif de 3 700 bornes de recharge sur le territoire environ. Actuellement, 119 bornes IRVE sont recensées sur le territoire (source : chargemap.com). Cet objectif étant très ambitieux, il apparait opportun de planifier un déploiement important sur le long terme de bornes électriques, avec une priorisation pour les bornes à installer à court terme. L'implantation et la gestion des bornes pourront se faire via des entreprises privées (Izivia (EDF), engie, Total...).

Objectifs

- ✓ Construire une politique de stationnement coordonnée à l'échelle de Nîmes Métropole
- ✓ Encourager l'usage de véhicules à faibles émissions de polluants au travers de l'intermodalité

Pilotes

Nîmes Métropole, Communes

Partenaires

Syndicat d'énergie, opérateurs privés, entreprises

Calendrier de mise en œuvre

Court à long terme

Coût estimé

250 k€

Indicateurs de suivi

- Nombre de places de stationnement payantes et à durée limitée
- Evolution du nombre de Procès-verbaux
- Pourcentage de véhicules de transport collectif à faibles émissions (%) sur la flotte totale
- Nombre de bornes IRVE implantées, ou autres infrastructures de recharge pour les véhicules électriques dans les parcs relais

AXE B. Impulser le changement en faveur des modes actifs

Action B - 3 Constitution d'un maillage cyclable en lien avec le Plan Vélo

Description de l'action

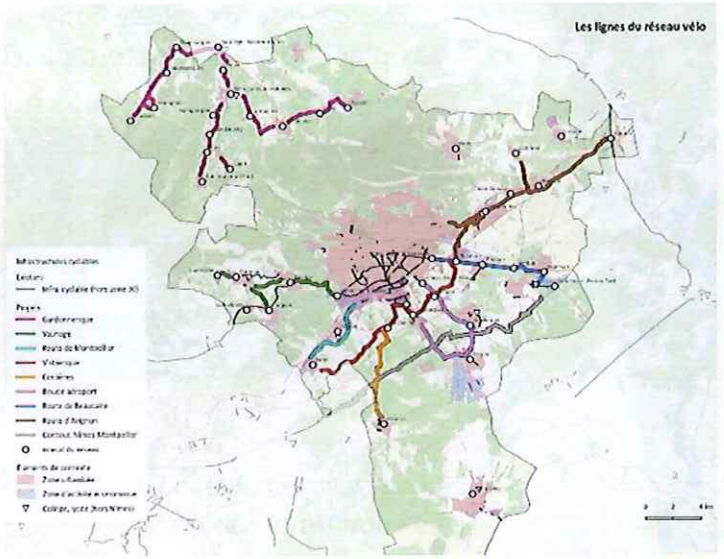
Le territoire de Nîmes Métropole nécessite un maillage cohérent, continu et sécurisé pour rendre la pratique cyclable attractive au quotidien.

<u>Poursuivre la mise en œuvre du plan vélo de Nîmes Métropole</u>

L'action vise à poursuivre la **mise en œuvre du plan vélo de Nîmes** approuvé en 2022. 163 km d'itinéraires cyclables sont inscrits (hors véloroute) au sein du territoire à l'horizon 2035, et 110 km seront réalisés à horizon 2030.

Les axes du Plan Vélo sont :

- Aménager les liaisons intercommunales
- Relier les PEM
- Développer l'éco mobilité scolaire
- Relier et développer les liaisons dans les zones d'activité économiques (ZAE).



Plan Vélo Nîmes Métropole à l'horizon 2035 (source : Nîmes Métropole)

Les aménagements cyclables seront mis en cohérence avec les aménagements prévus dans le schéma directeur modes actifs de Nîmes approuvé en 2019, et les voies vertes en projet dans le schéma départemental des aménagements cyclables du Gard, notamment en cas d'intersection entre les itinéraires.

Les aménagements en sites propres (pistes cyclables ou voies vertes) seront privilégiés dès que la largeur des voies le permet. Des aménagements temporaires pourront être installés, afin de juger l'efficacité de l'aménagement avant sa mise en place définitive.

Il pourra être proposé des aménagements type chaussée à voie centrale banalisée lorsque l'emprise ne permet pas d'aménager une piste cyclable, par exemple sur le secteur gardonnenque.



Exemples d'aménagements en sites propres qualitatifs et sécurisés (source : Explain)

Les aménagements existants jugés dangereux seront mis aux normes et sécurisés.

Accompagner les communes, pour un maillage local continu autour des pôles générateurs

Les itinéraires structurants s'accompagnent d'un **développement du maillage cyclable local**, au plus près de la population et des pôles stratégiques. Il s'agit d'assurer des liaisons cyclables de rabattement, entre les centralités urbaines de proximité (centre-bourg, secteur densément urbanisé et peuplé) et les pôles d'intermodalités (gare et halte ferroviaire, pôle d'échange multimodal, parc-relais, principaux arrêts de transports collectifs...), et pôles générateurs principaux. A 800 mètres autour de ces lieux, les accès sont facilités aux vélos, via des aménagements cyclables ou des aménagements partagés.

La réalisation d'aménagements sécurisés est privilégiée aux abords de l'ensemble des établissements scolaires, et des principales zones d'emplois, pour favoriser le développement de la pratique cyclable quotidienne.

Ces aménagements pourront s'appuyer sur les initiatives locales existantes. Les voies à faible trafic seront privilégiées pour une mise en œuvre plus rapide.

Ces actions au sein des communes se feront via un accompagnement en ingénierie de la part de Nîmes Métropole notamment lors de l'élaboration de plans locaux de déplacements (PLD), de plan communal vélo, d'élaboration de PLU, des projets urbains structurants.

Aménager des zones partagées et apaisées dans les centres-bourgs

Des zones apaisées seront à développer ou à étendre dans les centres urbains et les traversées de centre-bourg, en articulation avec le maillage cyclable, afin de résorber les discontinuités (cf. Action B.5 : « Amélioration du confort des modes actifs et de la lisibilité des itinéraires »).

Définir une charte d'aménagement cyclable

Une **charte d'aménagement** spécifiquement cyclable sera **rédigée, partagée aux différents partenaires** (gestionnaires de voirie), pour assurer une cohérence globale. Elle précisera notamment les aménagements qu'il convient de réaliser en fonction des milieux traversés, des usagers ciblés et du trafic routier (par exemple : zones de rencontre, zones 30, vélo rue). Cette charte respectera, à minima les préconisations à jour fournies par le CEREMA, Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement, et serait **signée par les communes de Nîmes Métropole**.

Des partenariats entre tous les acteurs impliqués seront organisés pour accélérer la réalisation et la mise en cohérence des aménagements cyclables (cf. action G.21 : « Mise en place d'une gouvernance de suivi du Plan De Mobilité »). La charte visera à guider les acteurs en proposant une gamme et des principes d'aménagements pour assurer la continuité et la lisibilité des itinéraires cyclables. La charte ne concernera pas les aménagements existants, sauf si un réaménagement ou une requalification de l'axe est prévu.

Lors de projets cyclables, la concertation en amont avec des associations d'usagers sera intéressante à développer, pour une meilleure compréhension des besoins et des attentes.

Valoriser et assurer la continuité avec les itinéraires touristiques et de loisirs

Les itinéraires à vocation de loisirs ou de tourisme seront valorisés :

- Pour les itinéraires cyclables du Plan Vélo en intersection avec les itinéraires touristiques, une **connexion sera aménagée** pour faciliter l'accès aux : Eurovéloroute - La Méditerranée à vélo, Eurovéloroute - Via Rhôna, Véloroute LGV, et voies vertes nationales (V66, V70). Également, le **jalonnement sera renforcé** pour orienter les usagers vers ces itinéraires (cf. action B.4).
- Un **travail partenarial** sera assuré avec le syndicat Mixte Vistre Vistrenque (EPTB), concernant l'itinéraire à double vocation quotidienne et de loisirs : l'itinéraire cyclable le long du Vistre.

Observer les usages

Afin de réaliser le suivi et de quantifier le développement de l'usage des vélos, le développement de comptages automatiques sur les principaux axes du plan vélo doit être programmée dès la mise en œuvre des infrastructures, sur un plan pluriannuel.

Plusieurs technologies sont disponibles pour réaliser les comptages vélo :

- Les comptages automatiques par tube pneumatique, spécial piste cyclable ;
- Les comptages par caméra ;

- Les comptages permanents par boucle à induction, spécial vélo. Ces derniers sont à installer dans l'infrastructure.

Objectifs

- ✓ Développer la pratique cyclable quotidienne
- ✓ Poursuivre la mise en œuvre du plan vélo de Nîmes Métropole
- ✓ Accompagner les communes, pour un maillage local continu autour des pôles générateurs
- ✓ Définir une charte d'aménagement cyclable
- ✓ Valoriser et assurer la continuité avec les itinéraires touristiques et de loisirs

Pilotes

Nîmes Métropole, Communes, A'U

Partenaires

Etat, Région, ADEME (Agence de la transition écologique), communes, associations d'usagers

Calendrier de mise en œuvre

- Aménagement de l'axe de la Vaunage - Saint-Césaire - Saint Côme de Maruéjols (9,2km) : 2025
- Aménagement de l'axe de la Gardonnenque - Saint-Mamert -Nozières (27,8km) : 2023
- Aménagement de l'axe Route de Montpellier - Nîmes-Milhaud (5,8km) : 2026
- Aménagement de l'axe de la Vistrenque - Mihaud-Marguerittes (16,7km) : 2027-2030
- Aménagement de la boucle de l'Aéroport - Nîmes - Garons -Saint-Gilles (12km) et Nîmes - Bouillargues (4,5km) : 2027-2030 et 2024
- Aménagement de l'axe Route de Beaucaire - Nîmes-Gare Nîmes Pont du Gard (9,7km) : 2027-2030
- Aménagement de l'axe Route d'Avignon - Nîmes-Sernhac (18,4km) : 2027-2030

Coût estimé

6 180 k€

Indicateurs de suivi

- Linéaires cyclables aménagés par type d'aménagement (km)
- Linéaire de zones apaisées (km)
- Fréquentation des aménagements cyclables (nombre de cyclistes par jour sur les nouveaux axes du plan vélo - 1 comptage / axe du schéma directeur cyclable)

Action B - 4 Développement de services et de mesures incitatives pour les vélos

Description de l'action

L'incitation à l'utilisation du vélo passe aussi par le développement de nombreux services et équipements.

Services de prêt ou de location de vélo

Les services existants seront renforcés, et de nouveaux services vont faire l'objet d'études et d'expérimentations :

- Une **augmentation de la flotte de vélos loués par le service VéloTango** (principalement au sein des parkings P+R, et en gare) dont 80% des vélos prêtés seront des VAE (Vélo à Assistance Electrique). Des locations de courtes, moyennes et longues durées seront proposées. L'augmentation de la flotte s'accompagnera également, de la mise en **location de vélos-cargo**.

- Une **mise en œuvre d'un système de location de vélos en libre-service** sur le territoire nîmois, afin d'offrir aux usagers une plus grande flexibilité. Le VLS sera également proposé dans les communes proches de Nîmes, en cohérence avec les aménagements cyclables à réaliser par Nîmes Métropole dans le cadre du Plan Vélo. Il est prévu à terme une flotte VLS de 250 vélos 100% VAE. Les localisations préférentielles des stations et leurs capacités seront préalablement identifiées, en concertation avec les communes concernées. Sa mise en œuvre pourrait passer par une **phase d'expérimentation** avec des stations amovibles, dans l'objectif d'observer les usages et de réadapter les emplacements si besoin. Un produit intermodal avec la gare et le tram-bus encouragerait davantage les pratiques.

A la mise en place du système de location de vélos en libre-service, il est prévu de redéployer le dispositif existant des vélos en location longue durée (VéloTango) vers les communes périphériques et les entreprises du territoire. Une **mise à disposition de services de prêt de vélos à assistance électrique** sera proposée par la ville de Nîmes et sur les principales communes de l'agglomération : Milhaud, Caissargues, Marguerittes, Saint-Gilles, Fons / Saint-Geniès-de-Malgoires / La Calmette, Manduel / Redessan et Générac. Des points de retrait seront créés dans les communes périphériques pour la distribution des vélos en location longue durée (VéloTango).

Qu'est-ce qu'un vélo cargo ?

Un vélo cargo est un vélo destiné à transporter des charges ou des personnes plus importantes que sur un vélo classique.



Vélo-cargo (Source : Explain, CEREMA)

Qu'est-ce qu'un système de vélo en libre-service :

Il s'agit d'un système mettant à disposition du public des vélos, gratuitement ou non, via des stations accessibles sur l'espace public.



Station VAE en libre-service à St-Nazaire (Source : www.saintnazaire.fr) et à Dijon (Source : Cykléo)

[12] Rapport PAMA transmis par Nîmes Métropole

Faire connaître les primes existantes pour l'aide à l'achat de vélos à assistance électrique

- Le subventionnement VéloTango ou un subventionnement équivalent pourra être mis en place, et s'appliquera également aux nouveaux services proposés.
- Nîmes Métropole communiquera sur les aides de l'Etat et de la Région existantes pour l'acquisition d'un vélo électrique[12].

Développement de stationnements vélo adaptés

L'implantation de dispositifs de stationnement adaptés en fonction des besoins (arceau, abri, abri ou local sécurisé) participe à l'encouragement de la pratique cyclable sur le territoire. Pour développer un stationnement vélo efficace, il faudra être vigilant quant à la qualité des stationnements proposés en fonction des usages et à leur proximité avec les points d'intérêt. En ce sens, les actions suivantes seront réalisées :

- Le développement du stationnement sécurisé en gare ainsi que dans toutes les haltes du territoire et au niveau des P+R. Un minimum de 10 places doit être observé. Sur la gare de Nîmes, la LOM fixe un objectif de 200 places[13] de stationnement vélo sécurisé en 2024.

[13] Décret n° 2021-741 du 8 juin 2021 pris en application de l'article L. 1272-2 du code des transports, relatif au stationnement sécurisé des vélos en gare.

- Une augmentation de l'offre de stationnement suivant l'offre actuelle, officiellement recensée dans le plan vélo, et sauvage (c'est-à-dire sur des dispositifs non-prévus, tels que le mobilier urbain) en accompagnement de la hausse des usages. Une attention particulière sera apportée au choix du matériel de stationnement qui est lié principalement à la durée de stationnement (courte, moyenne ou longue durée) : un antivol sur un arceau peut suffire pour une courte durée (commerce de proximité) ; mais plus la durée sera importante, et plus il devra être protégé, éclairé et sécurisé.
- Les parcs pourront prévoir une possibilité d'extension afin d'anticiper une augmentation de la demande.
- Le développement de stationnements sécurisés, et non-sécurisés adaptés pour les vélos-cargos. Les stationnements composés d'une barre horizontale à 50 cm du sol seront privilégiés.







L'implantation de stationnement vélo pourra s'accompagner de **consignes à vélo sécurisées** dans les gares et les pôles multimodaux.

<u>Développement de services complémentaires</u>

Les actions suivantes seront réalisées :

- L'implantation de services dans les gares et les pôles multimodaux, tels que : des **casiers**, des **stations de gonflage**, des **bornes de recharge pour les VAE** ou encore des **espaces de réparation en libre-service.**
- Le développement d'**ateliers de réparation**, en s'appuyant sur le tissu associatif local, et via une **aide financière** qui pourra être mise en place par Nîmes Métropole.
- La **valorisation et la promotion des acteurs du territoire**, proposant une **offre de réparation et de vente de vélos d'occasions** (ex : ACEE, Resourcerie de Nîmes).
- La mise à disposition de **matériels destinés aux cyclistes** (fontaine à eau, station de gonflage, ateliers de réparation en libre-service...), notamment à proximité des itinéraires cyclables structurants.




Atelier Vélostation, Strasbourg / Pompes à vélo, Bordeaux (source : dna.fr / sudouest.fr)

- Le renforcement des animations « **vélo-école** » afin de proposer des sessions d'apprentissage (pour les primo-apprenants) ou de remises en selle (pour les usagers sachant pédaler mais ne circulant pas à vélo), dans l'objectif de généraliser la pratique sur l'agglomération. Cette mesure sera mise en place en particulier dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville.

La réalisation de veilles et/ ou d'expérimentations sur les solutions de cyclo logistique (vélo cargo, triporteur électrique, vélo remorque, taxi-vélo, …). Les veilles s'accompagneront de la promotion de la cyclo-logistique auprès du grand public et des entreprises susceptibles d'avoir recours à ce mode de livraison. Ces actions de promotions pourront être complétées par la réalisation de places de stationnement dédiées à la livraison par vélo-cargo.





Vélo-école (source : fub.fr), Triporteur électrique (Source : CEREMA)

Valorisation des grands itinéraires et des itinéraires touristiques

Un plan de jalonnement continu sera élaboré, pour garantir des itinéraires plus lisibles et sécurisés pour les usagers. Ce plan devra respecter la **réglementation en vigueur** et prévoir le niveau d'information (position, destination, durée), la localisation d'implantation des panneaux, et la coordination entre les actions d'installation, afin d'assurer une cohérence sur le territoire.

Accompagnement au développement des engins de déplacements personnels

Qu'est-ce qu'un engin de déplacement personnels ou engins de déplacement individuel ?

Ce sont des véhicules de petite dimension, motorisés ou sans moteur. Ils regroupent des engins tels que les des trottinettes, skateboard, gyropodes, monoroues ou les hoverboards. Considérés auparavant dans la réglementation comme des jouets (et donc interdits d'usage dans l'espace public), les engins de déplacement individuel sont désormais entrés dans le code de la route.





Stationnement pour les trottinettes (source : cofradis-collectivites.fr ; abri-plus.com)

L'accompagnement du développement des engins de déplacements personnels se fera par la sensibilisation des usagers, notamment dans les établissements scolaires. Des veilles sur les nouvelles mobilités seront programmées pour renforcer les connaissances sur le sujet et agir en conséquence.

Il s'agira également de développer des espaces signalisés et dédiés au stationnement pour les engins de déplacements personnels motorisés, afin de les intégrer pleinement dans l'espace public et de limiter le stationnement gênant. En outre, des espaces de stationnement pour les engins de déplacements personnels seront créés en gares et dans les parcs-relais.

Objectifs

- ✓ Favoriser la pratique cyclable
- ✓ Mettre en place des services de prêt ou de location de vélo
- ✓ Attribuer des primes à l'achat de vélos
- ✓ Développer des stationnements vélo adaptés et de services complémentaires
- ✓ Valoriser les grands itinéraires touristiques
- ✓ Accompagner le développement des engins de déplacements personnels

Pilotes

Nîmes Métropole, Communes

Partenaires

Etat, Communes, ADEME, Département, Région, Feder, associations

Calendrier de mise en œuvre

En continu / A voir calendrier de mise en œuvre du plan vélo
Mise en place du dispositif VLS : 2025

Coût estimé

Mise en place du dispositif VLS : 900 k€
Augmentation du stationnement : 200 k€
Développement des services vélo : 20 k€

Indicateurs de suivi

- Quantité de VéloTango et vélos libre-service disponibles et loués
- Fréquentation des stations en libre-service (expérimentation)
- Quantité de services vélos développés (bornes de gonflage, atelier réparation, ...)
- Nombre de places de stationnement vélo créés, en distinguant vélos-cargo et engins de déplacement personnels
- Nombre d'inscriptions à la vélo-école

AXE B. Impulser le changement en faveur des modes actifs

Action B - 5 Amélioration du confort des modes actifs et de la lisibilité des itinéraires

Description de l'action

La pratique de la marche est déjà fortement plébiscitée au sein de l'agglomération, en particulier dans le centre et le sud de la commune de Nîmes. Les aménagements existants manquent cependant de cohérence et de sécurité dans leur traitement. Dans le reste de l'agglomération, le potentiel de développement de la marche apparaît important au sein des centres villes, aux alentours des établissements scolaires et aux abords des pôles d'échanges et des lieux touristiques.

<u>Actualisation de la charte de modération de la vitesse et intégration des modes actifs</u>

Une **évolution de la charte de modération de la vitesse** (datant du précédent PDU), **avec intégration des modes actifs** (piétons, vélos) sera réalisée, pour intégrer les normes et les préconisations actuelles. Les nouveaux engins de déplacement personnels et les nouvelles obligations réglementaires qui en découlent seront intégrés.

La compétence mobilité étant partagée entre les Communes, Nîmes Métropole, le Département et la Région, la charte, destinée aux élus et techniciens des collectivités signataires, doit permettre **d'homogénéiser et d'harmoniser les aménagements sur le territoire**, afin de définir les caractéristiques qualitatives minimales.

Elle peut fixer plus largement les orientations en termes **d'équipements** (mises aux normes d'accessibilité, jalonnement, balisage, mobilier urbain, éléments paysagers...), de **communication** et de **sensibilisation** (développement du pédibus...) suivant les publics visés, ou encore de services innovants (applications mobiles, affichage dynamique, ambassadeurs de la marche ou du vélo...).

Un **comité dédié aux modes actifs** réunira périodiquement tous les acteurs concernés dans la mise en œuvre, en vue de réaliser les études nécessaires et la programmation dans le temps, et de définir le partage financier.

Aménagements en faveur des modes actifs

Les actions suivantes sont proposées :

- Le développement d'aménagements dédiés aux modes actifs permettant de relier les **arrêts de transport en commun** avec les **principales zones d'emploi, d'achat et d'habitat.**
- La généralisation des zones apaisées à l'ensemble des centres-bourgs des communes périphériques. L'aménagement de **zones de circulation apaisée** permet de donner davantage de place aux modes actifs. Des zones 30, zones de rencontre ou aires piétonnes seront aménagées en fonction du contexte urbain et de l'usage observés. Des principes d'aménagement **adaptés à la réglementation** aux entrées et sorties de zones devront être annoncés par une signalisation, avec une cohérence d'aménagement et avec une généralisation des doubles-sens cyclables sur les zones apaisées.



Aire piétonne, La Roche-sur-Yon / zone de rencontre, Dinan (Source : Explain)

- Un apaisement des vitesses de circulation et une sécurisation des traversées piétonnes aux abords des établissements scolaires.
- L'implantation de mobilier urbain, pour donner envie de se déplacer davantage à pied. Les mobiliers pourront être des passages piétons ludiques en zone apaisée, des espaces paysagers, ou du marquage artistique tout en garantissant une cohérence des aménagements à l'échelle de Nîmes Métropole. Une attention particulière sera portée à la conformité des aménagements vis-à-vis de l'accessibilité pour les Personnes à Mobilité Réduite.

S'inspirer de l'urbanisme tactique

Pour faciliter la mise en place des aménagements envers les modes actifs et pour assurer un développement rapide, des premiers aménagements pourraient être identifiés et développés avec des aménagements temporaires. Cette approche a le double avantage de **faciliter la mise en œuvre** des aménagements et **d'avoir un retour d'expérience** sur l'efficacité et les usages de l'infrastructure avant de pérenniser les aménagements.

Cette approche s'est vue popularisée en France lors des confinements liés à la pandémie COVID 19, où de nombreux aménagements cyclables notamment ont pu être rapidement mis en place. Leur réaménagement a ensuite été échelonné dans le temps en priorisant les aménagements les plus utilisés. D'autres aménagements temporaires au contraire ont été abandonnés ou retravaillés pour davantage correspondre aux besoins des usagers.

Mise en place d'expérimentations innovantes en matière de jalonnement et de sensibilisation des habitants

Des expérimentations temporaires pourront être menées autour de la technique du « nudge », visant à changer les comportements par incitation douce. Ces expérimentations pourront porter sur du mobilier mobile sera installé à des endroits stratégiques pour évaluer leur utilité, avant d'installer des mobiliers définitifs.

L'objectif est de tester différents dispositifs pour identifier ceux qui pourraient être intéressant pour le territoire de Nîmes Métropole et ensuite proposer aux communes, si elles le souhaitent, leur adoption.

Qu'est-ce que le Nudge ?

Initiés par les pays anglo-saxons en 2008, les nudges sont des outils incitatifs permettant d'influencer les choix et les comportements des usagers.



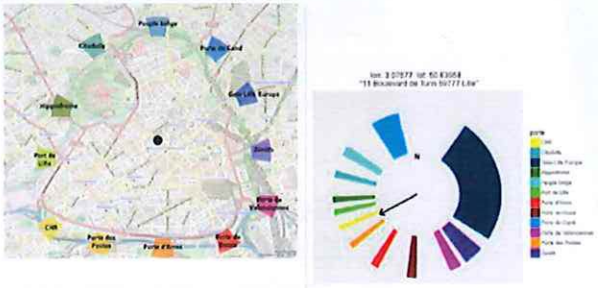
Exemple de nudges - passage piéton incitatif à la réduction des vitesses (Source : demainlaville.com)

Il pourra s'agir :

- De **jalonnement** via des mobiliers urbains dédiés à l'orientation des piétons, de la chromorientation, de la mise en place de revêtement de couleur, ou des pictogrammes indiquant les difficultés sur le parcours (pente, escaliers...) sont des exemples intéressants à expérimenter.

Qu'est-ce que la chromorientation ?

Il s'agit d'un jalonnement innovant qui consiste à attribuer des couleurs selon des localités définies au niveau des intersections, et par des potelets surmontés d'indicateurs donnant des informations sur la proximité des lieux et les directions.



Localité et rosace d'orientation *(source : Cerema)*

- D'actions en matière de **revêtement** et de **marquage au sol** pouvant contribuer à la sécurité des piétons. La sécurité des piétons sera également renforcée la nuit dans les secteurs non-éclairés, avec des **éclairages instinctifs** aux passages piétons et aux points durs dangereux (notamment lorsque la

commune pratique la modulation ou l'extinction nocturne de l'éclairage public), ou **traversées avec un effet optique 3D**. Ces mesures sont susceptibles de provoquer le ralentissement des automobilistes à l'approche d'une traversée.



Jalonnement piéton innovant (Source : S-pass, demainlaville.com)

Réalisation d'actions de sensibilisation et de communication

En parallèle des mesures d'aménagement et de jalonnement, des actions de **sensibilisation**, de **communication** et d'**animation** seront réalisées, pour permettre de mieux identifier les besoins des usagers et d'encourager les comportements en faveur de la marche. Ces actions pourront prendre la forme de :

- Documents de communication (flyers, brochure, affiche, ...) présentant les infrastructures relatives aux piétons, et une sensibilisation sur les durées de parcours, et les bienfaits de la marche. Afin de limiter l'impact environnemental, les impressions sur du papier recyclé et avec des encres écologiques seront préférées.
- Balades partagées et marches exploratoires.
- Evènements de promotion de la mobilité active (semaine de la mobilité, ...).
- De campagnes d'information et de sensibilisation auprès de la population et des scolaires (sensibilisation à la sécurité routière, à la santé, ...).
- Pédibus et d'actions festives et d'animation à destination des scolaires.

Objectifs

- ✓ Redonner de l'espace aux piétons, orienter les usagers, inciter à la marche et sécuriser les cheminements
- ✓ Proposer aux usagers une agglomération aux voiries apaisées
- ✓ Renforcer l'attractivité des centres villes
- ✓ Améliorer la qualité de l'air

Pilote

Nîmes Métropole

Partenaires

Communes, Département

Calendrier de mise en œuvre

Actualisation de la charte de modération des vitesses et intégration des modes actifs : court terme

Aménagement des centres-bourgs : moyen terme à long terme

Jalonnement innovant/ludique : Court à long terme

Actions de communication et sensibilisation : En continu

Coût estimé

25,5 M€

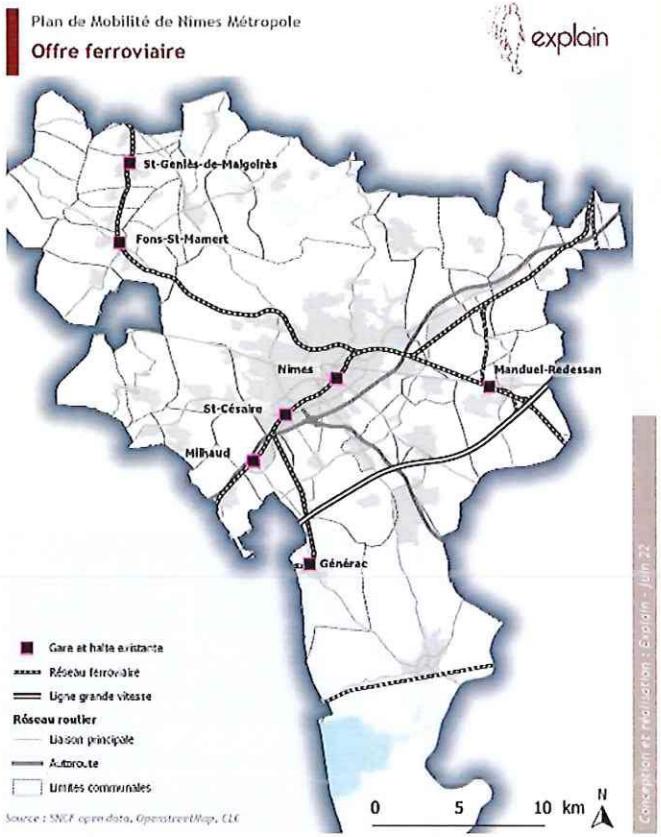
Indicateurs de suivi

- Nombre de centres-bourgs ayant fait l'objet d'un réaménagement en faveur des modes actifs
- Révision de la charte de modération de la vitesse et intégration des modes actifs
- Linéaire piéton jalonné
- Quantité de mobiliers urbains expérimentés
- Actions de sensibilisation/communication réalisées

Action C - 6 Vers un système de RER métropolitain avec un maillage de PEM

Description de l'action

Nîmes Métropole est un pôle d'attraction important de la Région Occitanie et attire de nombreux déplacements depuis les territoires voisins. Cette attraction rend souhaitable la poursuite et le renforcement de l'attractivité du mode ferroviaire, **associé à des PEM, qui** permettrait d'améliorer les connexions vers les territoires voisins et au-delà vers le reste de la Région et ainsi d'accroître encore l'usage des transports collectifs, grâce notamment à l'amélioration de l'accès aux services régionaux de transport ferroviaire, via des réflexions sur des créations de nouvelles haltes et via le développement de pôles d'échanges multimodaux.



Réseau ferroviaire (Source : Nîmes Métropole)

Mener des réflexions en faveur de la création d'un RER métropolitain

L'étoile ferroviaire nîmoise a un rôle central dans la desserte du territoire métropolitain mais également au-delà vers les autres pôles du département et de la région. Le développement des services ferroviaires régionaux de voyageurs, compétence de la Région Occitanie, axés vers une desserte périurbaine, intervilles et de maillage régional est un axe majeur pour les transports en commun nîmois. Des réflexions seront engagées entre Nîmes Métropole, la Région et SNCF Réseau, sur les opportunités de développement d'un RER métropolitain.

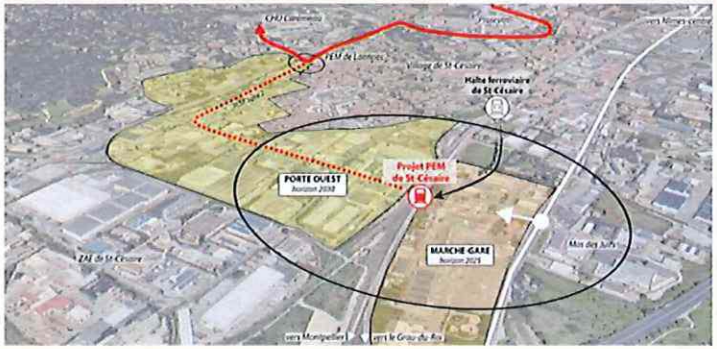
Ces études doivent faire transparaître le potentiel sur le cadencement, l'augmentation des circulations, la diamétralisation des lignes et le développement de nouvelles haltes urbaines.

En complément de ces réflexions, des améliorations des services ferroviaires sont d'ores et déjà envisagés à l'horizon du Plan de Mobilité. Ces actions concernent l'ensemble des axes de l'étoile ferroviaire et sont présentées ci-après.

Renforcement de l'offre ferroviaire sur l'axe Nîmes - Montpellier

L'offre sur la ligne Avignon - Nîmes - Montpellier sera améliorée pour limiter le trafic routier en constante augmentation. Les **fréquences seront renforcées** pour augmenter **l'offre de 30%.**

En complément de ce renfort d'offre, la halte Saint-Césaire sera déplacée. En effet, la halte est actuellement difficilement accessible et insuffisamment connectée au réseau de transport en commun urbain. Son déplacement permettra une **meilleure accessibilité**, routière comme en modes actifs et la possibilité d'une meilleure connexion avec le réseau de transport en commun urbain. Le déplacement de la halte s'accompagnera de la création d'un pôle d'échanges multimodal, **véritable porte d'entrée de l'agglomération** pour les usagers en provenance des territoires voisins. La future halte permettra également une connexion avec les ITE (Installations terminales embranchées) de la zone d'activité permettant de promouvoir le fret ferroviaire.



Déplacement de la gare de Saint-Césaire (Source : Nîmes Métropole)

Renforcement de l'offre ferroviaire sur l'axe Nîmes - Alès

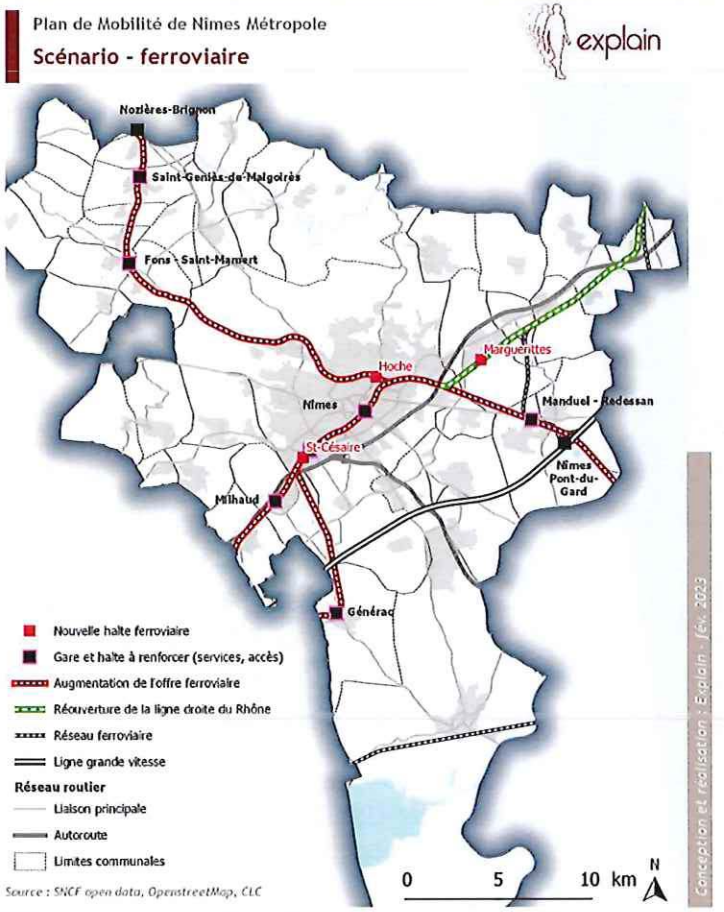
L'axe ferroviaire Nîmes-Alès présente à certains moments de la journée des périodes de saturation. Les **fréquences seront renforcées** pour augmenter **l'offre de 20%.**

Une réflexion est à mener sur l'opportunité de création d'une nouvelle halte à proximité de l'université de Nîmes, Hoche Université, à un horizon plus lointain que celui du PDM. D'ici là, il conviendra d'anticiper les acquisitions foncières nécessaires pour assurer à terme la mise en service de la halte Hoche Université.

La requalification du secteur Hoche à Nîmes constituerait alors un projet majeur pour le territoire de Nîmes Métropole. Ce projet comprendrait en effet la création d'un important campus universitaire, attirant de nombreux étudiants et chercheurs.

Renforcement de l'offre ferroviaire sur l'axe Nîmes - Le Grau-du-Roi

- A partir de 2025, la desserte sera renforcée sur l'axe Nîmes - Grau-du-Roi, avec 3 allers-retours supplémentaires souhaités par la Région, par une expérimentation de circulation de trains avec batteries embarquées.
- Au-delà de l'horizon 2025, la réalisation d'un contrat d'axe permettra le renfort des fréquences entre Nîmes et Le Grau-du-Roi et en particulier entre Nîmes et Vauvert. En lien avec le développement urbain et l'évolution des pratiques de mobilités, le niveau de desserte pourra être renforcé et la ligne pourra être modernisée.



Développement de l'offre ferroviaire (Source : Explain)

Renforcement de la ligne de la Rive Droite du Rhône

La ligne reliant Nîmes à Pont-Saint-Esprit, en rive droite du Rhône a été fermée aux circulations voyageurs il y a 50 ans. Elle est réouverte depuis 2022, avec 5 allers-retours en train par jour à la réouverture. Cette **remise en exploitation de trains liO** entre Nîmes-Centre, Avignon-Centre et Pont-Saint-Esprit permet d'améliorer l'accessibilité depuis les territoires du quart nord-est de la métropole, en proposant **un service rapide et attractif.**

Un **renforcement de l'offre par la Région Occitanie à raison de 8 allers-retours par jour**, permettra d'améliorer fortement l'attractivité de la ligne. Ce renforcement s'accompagnera de la **réouverture de toutes les haltes** de la ligne (Remoulins, Marguerittes).

La **halte de Marguerittes** sera réaménagée pour accueillir un pôle d'échange multimodal et proposer des correspondances efficaces avec le réseau urbain. En complément d'une ligne structurante sur la route d'Avignon et lorsque le PEM sera pleinement réalisé, celui-ci fera office de réseau urbain dans le centre-ville de la commune de Marguerittes.

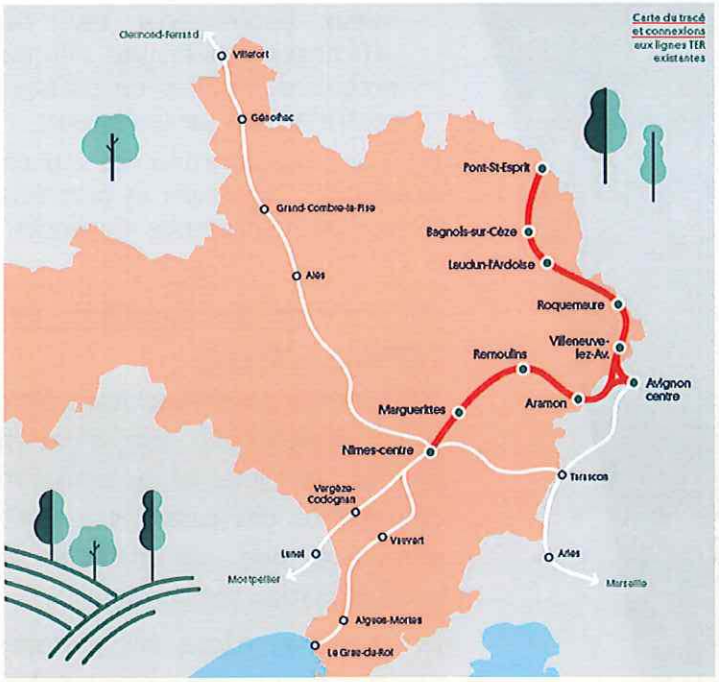


Schéma de la réouverture de la ligne en Rive Droite du Rhône (Source : SNCF Réseau)

Améliorer l'expérience voyageur

La création ou l'amélioration des pôles d'échange multimodaux (PEM) nécessite en parallèle une amélioration de l'expérience voyageur, dans le cadre de gares et de haltes faisant l'objet d'un projet de PEM, grâce :

- A **l'information dynamique en temps réel**, pour accompagner les voyageurs et leur permettre de

mieux appréhender leur temps d'attente. Les affichages dynamiques informeront les usagers des prochains horaires de passages et des potentielles perturbations sur le réseau ;

- A une **amélioration des espaces d'attente**, avec des espaces ombragés et permettant de d'assoir, ainsi que par la présence d'agences commerciales.

<u>Amélioration des conditions de franchissement des passages à niveaux</u>

Les conditions de franchissement des passages à niveau seront traitées en vue d'une sécurisation pour les piétons, les cycles et les transports scolaires. Le niveau de sécurité des passages à niveau sera évalué, pour permettre une identification des besoins et une programmation temporelle.

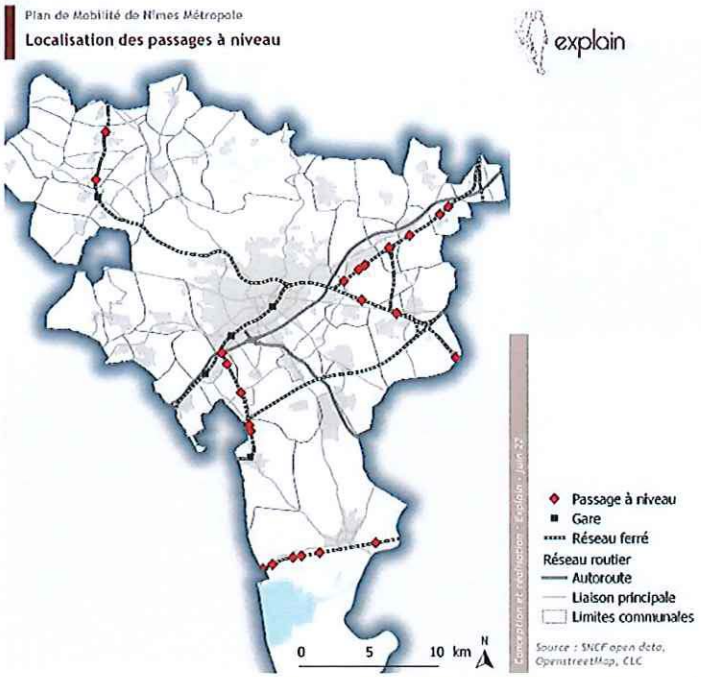
Le niveau de risque aux passages à niveau augmente théoriquement avec l'augmentation du nombre de trains en circulation sur l'axe Rive droite du Rhône. L'enjeu est de traiter les passages à niveau par des aménagements de sécurité visant à compenser cette augmentation théorique du niveau de risque accru.

En résumé, le niveau de risque à l'horizon de la réouverture complète de la ligne Rive droite du Rhône ne doit pas être dégradé par rapport au niveau de risque actuel considéré sur cet axe ferroviaire.

Une priorité sera donnée aux passages à niveau situés dans les zones de gare, ceux empruntés par les lignes de transports scolaires, ainsi que les passages à niveau disposant d'un flux piéton/vélo important, notamment :

- Le passage à niveau sur le boulevard Allende sur l'axe St-Césaire- Grau-du-Roi à sécuriser
- Le passage à niveau sur l'axe St-Geniès-de-Malgoirès - Vergèze, sur la commune de Saint-Geniès, à sécuriser

Dans le cadre de la réouverture des circulations voyageurs sur la ligne en Rive Droite du Rhône, la sécurisation des passages à niveau est comprise dans le projet, ce qui concerne au total 7 passages à niveau sur le territoire de Nîmes Métropole.



Localisation des passages à niveau sur le territoire de Nîmes Métropole (Source : Explain)

Objectifs

- ✓ Faciliter et améliorer la mobilité en transport en commun moyenne distance depuis les territoires voisins
- ✓ Inciter à une mobilité plus vertueuse

Pilotes

Nîmes Métropole, Région, SNCF Réseaux et Etat

Partenaire

Département, Communes

Calendrier prévisionnel de mise en œuvre

Offre ferroviaire

- Renforcement de la ligne Rive Droite du Rhône sur Nîmes Métropole : 2026
- Renforts de fréquences sur la ligne Nîmes - Le Grau-du-Roi : 2025
- Renforts de fréquence sur Nîmes - Montpellier : 2025-2028
- Renforts de fréquence sur Nîmes - Alès : 2025-2028

Gares, haltes et PEM

- Nozières : 2026
- Marguerittes : 2026
- Milhaud : 2027
- Saint-Césaire : 2032

Coût estimé

- Nozières : 400 k€
- Marguerittes : 670 k€
- Milhaud : 560 k€
- Saint-Césaire : 20 M€ (avec déplacement gare)

Indicateurs de suivi

- Nombre de services quotidien par axe et par gare
- Fréquentation des gares et haltes dans le périmètre de Nîmes Métropole
- Nombre de passages à niveaux sécurisés pour les modes actifs

AXE C. Rendre les transports collectifs plus attractifs pour tous

Action C - 7 Affirmation d'un réseau de lignes fortes connectées aux parkings relais

Description de l'action

L'offre de transports en commun est répartie sur 3 réseaux complémentaires : le réseau ferroviaire régional, le réseau de cars interurbains régionaux (liO) et le réseau métropolitain (Tango). Pour faciliter la compréhension de l'offre et améliorer sa lisibilité, l'offre de transport est **structurée autour d'un réseau armature équipé de P+R.** Celui-ci est constitué de lignes performantes, rapides et capacitaires. Il s'agit sur le périmètre urbain des lignes de transports en commun en site propre (TCSP) et sur le périmètre interurbain du réseau ferroviaire.

L'ensemble de ces services forme l'armature du réseau de transport en commun de la métropole. Des lignes de rabattement, de desserte locale, de transport à la demande et de services scolaires viennent ensuite le compléter pour étendre l'attractivité du réseau de transports collectifs sur l'ensemble du territoire métropolitain.

Le réseau armature se caractérise alors par une forte performance des lignes, avec des niveaux de service élevés et des temps de parcours optimisés, l'organisation d'un maillage et le développement de pôles de correspondance et pôles d'échanges développés à cet effet.

Conforter le réseau armature

A l'horizon du PDM le réseau armature se verra étoffé :

- Grâce au **développement de TCSP** via des prolongements et des renforts des lignes mises en service jusqu'en 2022 ;
- Grâce aux **évolutions du réseau TER**, tel que présenté dans la fiche action C.6 ;
- Par la mise en service de lignes fortes.

En septembre 2022 le réseau Tango restructuré présente déjà 4 lignes structurantes :

- La ligne T1 circulant entre le centre-ville de Nîmes et Caissargues (TCSP) ;
- La Ligne T2 circulant entre le CHU Caremeau et la salle de spectacle Paloma (TCSP) ;
- La ligne T3 circulant entre le quartier Valdegour et la gare Feuchères, empruntant les infrastructures du T2 (Ligne forte) ;

- Et la ligne T4 circulant entre Caissargues et Marguerittes, empruntant successivement les infrastructures du T1 puis du T2 (Ligne forte).

A l'horizon du PDM, ce réseau structurant sera développé grâce :

- Au prolongement au sud de Caissargues. Ce prolongement viendra conforter l'accessibilité de la commune et permettra de développer un véritable pôle de correspondance pour les lignes périurbaines en rabattement depuis le sud du territoire ;
- A la création d'une branche de TCSP venant desservir la gare de Saint-Césaire, toujours dans la même logique de complémentarité entre le train et le réseau urbain, mais également pour soutenir les développements urbains sur ce secteur à forts enjeux.

A l'horizon post PDM, le réseau sera également développé jusqu'à Hoche Université avec la création d'une branche de TCSP pour desservir ce quartier, avec une réflexion sur une future halte d'interconnexion entre le TCSP et le réseau de trains liO, et les enjeux d'amélioration de la complémentarité entre le train et le réseau urbain structurant pour faciliter l'accès depuis les communes périphériques, mais également depuis l'extérieur de la métropole.

En complément de ces lignes, quatre secteurs ont été identifiés pour le développement de lignes fortes avec amélioration de la vitesse commerciale et création de nouveaux P+R :

- L'axe Vaunage sur la RD40 (ligne T5) ;
- L'axe RN113 ;
- L'axe Védelin - Mas Lombard ;
- L'axe Route d'Avignon - Marguerittes - Bezouce.

Mettre en cohérence l'ensemble du réseau de transport autour du réseau armature

Le réseau armature va fortement améliorer l'accessibilité en cœur d'agglomération et le long des pénétrantes. En complémentarité avec ce réseau structurant, trois types de services sont proposés :

- Des **lignes de rabattement** sur chaque commune, permettant une connexion entre les zones d'habitat et le pôle d'échange multimodal le plus proche, ou vers les arrêts du réseau structurant les plus proches. Ces lignes disposeront d'une fréquence de passage attractive en heure de pointe pour faciliter le déplacement des actifs quotidiennement.
- Des **lignes de transport à la demande** pour compléter la demande en milieu rural, ou dans les zones peu desservies par les lignes régulières de transport en commun.
- En complément de ce maillage, il est essentiel de conserver des **lignes à vocation scolaire**, permettant de proposer une desserte adaptée et claire à destination des scolaires.

Les lignes de rabattement

Une logique de rabattement sur les lignes fortes sera suivie avec les lignes du réseau métropolitain, mais aussi avec les lignes de cars du réseau régional.

Complémentarité avec le réseau régional

Une **réflexion sur l'articulation entre desserte par le réseau régional et desserte par le réseau de transport urbain des territoires périurbains en lien avec la Région** sera menée. Celle-ci aura pour objectif d'identifier les opportunités, forces, faiblesses, afin de compléter l'armature précédente et d'améliorer une complémentarité entre les services existants.

Les **évolutions de l'offre TER** pourraient améliorer l'accessibilité en transports en commun, en direction du centre de Nîmes pour les communes de Saint-Mamert-du-Gard, Fons-Outre-Gardon, Saint-Geniès-de-Malgoirès, Marguerittes, Manduel, Saint-Césaire, Générac et Milhaud (cf. fiche action C.6).

Le développement d'une **tarification intégrée ou intermodale** (cf. fiche action C.13) permettrait également d'améliorer la complémentarité des modes et de faciliter la lecture de l'offre de transport pour les communes périphériques.

Amélioration de la vitesse des transports en commun routiers

Globalement, l'attractivité des transports en commun sera améliorée par la réalisation d'aménagements en faveur de la régularité et de la vitesse des transports collectifs.

En cœur d'agglomération, les aménagements concerneront essentiellement les corridors des TCSP. Sur les principaux axes pénétrant sur Nîmes, après la réalisation d'études de faisabilité et de circulation, les aménagements suivants pourront être réalisés :

- La **création de sites propres** (voies dédiées à la circulation des bus), lorsque les emprises foncières le permettent. Des aménagements de vitesses commerciales seront privilégiés sur les axes les plus congestionnés (RD40, RN113, Bd Sergent Triaire, Bd Talabot, Rte de Beaucaire, ...). Une attention particulière sera apportée aux possibilités de créations de sites propres au niveau des accès des gares ferroviaires, pôles d'échange et parcs-relais, pour faciliter l'intégration des bus dans la circulation routière, ainsi que le long des lignes fortes.
- L'implantation de systèmes de priorité bus aux principaux carrefours à feux, lorsque les emprises ne permettent pas d'implanter des sites propres sur l'ensemble du linéaire.



Exemple de site propre bus à Besançon et au Luxembourg (source : Explain)

Objectifs

- ✓ Apporter une meilleure lisibilité au réseau de transports en commun et de ses parkings relais
- ✓ Améliorer l'offre et son efficacité
- ✓ Conforter une desserte efficace vers le cœur d'agglomération et sur les autres communes
- ✓ Développer les usages autres que scolaires, en particulier sur le réseau périurbain

Pilote

Nîmes Métropole

Partenaires

Communes, Gestionnaires de voirie, Région

Calendrier de mise en œuvre

- Prolongement au sud de Caissargues : 2026
- Prolongement à la gare de Saint-Césaire : 2030
- Prolongement à Saint-Gervasy ou Bezouce : 2030
- Axe Vaunage : 2024
- Axe RN113 : horizon CONIM
- Axe Védelin - Mas Lombard : 2026

Coût estimé

20 650 k€

Indicateurs de suivi

- Evolution de l'offre de transport en veh.km, par catégorie de service
- Données de fréquentation
- Linéaire d'amélioration de vitesse commerciale

Action C - 8 Encourager la transition énergétique : évolution vers un parc roulant moins polluant

Description de l'action

En réponse aux enjeux environnementaux et sanitaires, cette action prévoit le renouvellement des véhicules par des **modes de déplacements moins polluants** sur les réseaux de transports collectifs, par la mise en œuvre d'une **stratégie énergétique durable et décarbonée.**

Renouvellement du parc roulant

Il s'agira pour les réseaux de transports collectifs :

- D'accompagner et d'impulser le développement des filières énergétiques alternatives, en lien avec les actions en faveur d'une **logistique durable** (action F.19), et des transports collectifs (axe C).
- De faire évoluer le mix énergétique[14]pour diminuer l'impact des énergies fossiles. Pour cela, en 2025 **100% des Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) c'est-à-dire les lignes T1 à T4 du réseau Tango, seront renouvelés en véhicules électriques.** Les bus réformés pourront être donnés à la ville de Fimela au Sénégal (avec laquelle Nîmes Métropole à un partenariat), ou être revendus (totalement ou en pièces).
- De participer au développement d'une énergie circulaire, alliant croissance et préservation de l'environnement, en **minimisant le gaspillage et la quantité de matières premières utilisées**, par le recyclage, la réutilisation et la réparation (éco-conception). Un pacte d'engagement des acteurs des infrastructures de mobilité sera élaboré afin d'œuvrer à limiter les impacts de ces aménagements sur l'environnement.



Bus électriques, en circulation à Limoges, Lyon et Saint-Etienne (source : Cerema)

[14] Le mix énergétique désigne la répartition des différentes sources d'énergies primaires utilisées pour les besoins énergétiques d'un territoire. Il intègre les énergies fossiles (pétrole, gaz naturel, charbon), le nucléaire, les déchets non renouvelables et les diverses énergies renouvelables (bois, biocarburants, hydraulique, éolien...).

Développement de services de recharges pour les transports en commun et en faveur de l'intermodalité

Des bornes de recharges électriques seront implantées en priorité dans les lieux suivants :

- Dans les parkings-relais, et les gares ferroviaires, à destination des usagers quotidiens dans transports collectifs.
- Dans les dépôts et les terminus des bus, pour faciliter la recharge des véhicules.

En complément, l'installation **d'ombrières photovoltaïques** (structure permettant de fournir de l'ombre aux véhicules, tout en produisant de l'électricité) sera privilégiée sur les parcs-relais. Ces ombrières pourront servir à l'alimentation des bornes électriques.



Parking relais avec Ombrières (source : grenoblealpesmetropole.fr)

Objectifs

- ✓ Agir en faveur d'un réseau de transports collectifs moins polluant
- ✓ Encourager l'usage de véhicules à faibles émissions de polluants au travers de l'intermodalité
- ✓ Mise en conformité avec la future Zone à Faible Emission (ZFE)/territoire de vigilance

Pilotes

Nîmes Métropole et communes

Partenaires

Syndicat d'énergie du Gard, opérateurs privés

Calendrier de mise en œuvre

Court à long terme

Coût estimé

Ombrières : 1 M€
Matériel roulant : 60 M€

Indicateurs de suivi

- Pourcentage de véhicules de transport collectif à faibles émissions (%) sur la flotte totale
- Nombre de bornes IRVE implantées, ou autres infrastructures de recharge pour les véhicules électriques dans les parcs relais
- Surface de panneaux photovoltaïques implantés sur des P+R (m^2)

AXE D. Améliorer l'accessibilité des déplacements

Action D - 9 Poursuite et développement des démarches de mise en accessibilité des réseaux de transport collectif

Description de l'action

<u>Mise en œuvre, poursuite et accompagnement des communes dans la mise en accessibilité de l'espace public</u>

Les communes de plus de 1 000 habitants doivent élaborer les Plans de Mise en Accessibilité de la Voirie (PAVE), conformément à la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées. Une concertation avec les acteurs locaux, les associations d'usagers et les personnes en situation de handicap sera privilégiée lors de la définition des plans.

La mise en accessibilité de l'espace public autour des établissements scolaires, des lieux de forte fréquentation, et des quartiers prioritaires de la politique de la ville, sera programmée en priorité.

Nîmes Métropole pourra accompagner la réalisation et la finalisation des PAVE :

- En apportant une assistance technique permettant de lever les points bloquants (aide à la programmation, mise en place d'outils de suivi), ou en accompagnant au lancement de la procédure (identifications des leviers organisationnels et financiers).
- En fournissant un appui programmatique afin de coordonner les PAVE et les Schémas Directeurs d'Accessibilité - Agendas d'Accessibilité Programmés (SDA Ad'Ap), et de réaliser conjointement les travaux de mise en accessibilité.
- En fournissant la charte d'aménagement des points d'arrêts réalisée par Nîmes Métropole, comportant une partie sur l'aménagement des cheminements piétons et des traversées.
- En identifiant et en communiquant sur les moyens financiers mobilisables pour accompagner les communes à la réalisation des PAVE. Plus particulièrement, en informant les communes sur les modalités du fonds de concours géré par Nîmes Métropole.
- En valorisant les communes vertueuses qui peuvent servir d'exemples.

Qu'est-ce que le PAVE (Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et de l'Espace Public) ?

Ce plan fixe les dispositions susceptibles de rendre accessible aux personnes handicapées ou à mobilité réduite l'ensemble des circulations piétonnes et des aires de stationnement présentes sur le territoire de la commune.

Qu'est-ce que le SD'AP (Schéma Directeur d'Accessibilité - Agenda d'Accessibilité Programmé) ?

Ce schéma est un outil de programmation de la mise en accessibilité d'un réseau de transport collectif. Il est porté par les Autorités Organisatrices de la Mobilité (Région, Département, EPCI).

Poursuivre la réalisation des SDA ad'ap

En complément des SDA Ad'Ap déjà réalisés par le département, la Région et l'Etat, le Schéma de Nîmes Métropole, datant de 2015, sera mis à jour, en intégrant les communes de l'ancienne Communauté de Communes de Leins-Gardonnenque.

Assurer une mise en œuvre coordonnée

La réalisation des plans, schémas et programmes liés à l'accessibilité sera assurée via la définition d'un programme de suivi des actions. Ce dernier concernera les éléments suivants :

- Les Plans de Mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE) portés par les communes de l'agglomération,
- Les Schémas Directeurs d'Accessibilité - Agenda d'Accessibilité Programmés (SDA Ad'Ap) du Département, de la Région et de l'Etat,
- Le Schéma Directeur d'Accessibilité - Agenda d'Accessibilité Programmé de Nîmes Métropole.

Il s'agira de réaliser un document de suivi des actions de mises en accessibilité de la voirie et des accès aux arrêts de transports en commun à l'échelle de Nîmes Métropole, en partenariat avec l'ensemble des acteurs concernés. Le document sera mis à jour régulièrement.

Informer et sensibiliser les acteurs sur l'accessibilité du territoire

Le suivi des documents de programmation permettra de répertorier la géolocalisation des arrêts de transport en commun accessibles (carte déjà existante à mettre à jour) et des cheminements piétons accessibles. Les informations seront synthétisées sur une carte, en vue de la diffusion aux usagers rencontrant des difficultés de déplacements.

Sur le réseau TANGO, des opérations de sensibilisation seront mises en place à destination :

- Des usagers via des campagnes de communication ou autres évènements de sensibilisation,
- Des Personnes à Mobilité Réduite via des réunions d'échanges et d'informations,
- Des conducteurs via des formations. Un plan de formation sera proposé en coordination avec le délégataire, et à formaliser dans la prochaine délégation de service public.

Objectifs

- ✓ Mettre en œuvre, poursuivre et accompagner les communes dans la mise en accessibilité de l'espace public
- ✓ Poursuivre la réalisation des schémas directeurs d'accessibilité pour les transports en commun
- ✓ Informer et sensibiliser les acteurs sur l'accessibilité du territoire

Pilote

Nîmes Métropole

Partenaires

Communes, Etat, associations, délégataire

Calendrier de mise en œuvre

En continu

Coût estimé

Mesure non évaluée à ce stade

Indicateurs de suivi

- Nombre de PAVE finalisés et commencés
- Nombre de lignes et d'arrêts de transports collectifs accessibles sur le territoire
- Nombre d'actions de sensibilisation réalisées
- Nombres de conducteurs formés aux enjeux de l'accessibilité

AXE D. Améliorer l'accessibilité des déplacements

Action D - 10 Amélioration de l'accès aux services de mobilité des personnes à mobilité réduite habitant les territoires des quartiers prioritaires de la politique de la ville et les territoires ruraux

Description de l'action

L'accès aux services de mobilité nécessite d'être facilité pour les habitants des territoires des quartiers prioritaires de la politique de la ville, des habitants des zones peu desservies par les transports en commun, ainsi que des personnes en situation de handicap, ou dont la mobilité est réduite.

Une amélioration de l'accès aux arrêts de transports en commun

L'action vise une amélioration de l'accès aux transports commun. Il s'agira d'identifier les points d'arrêts prioritaires, notamment sur le réseau structurant, ainsi que les points d'arrêt et les cheminements depuis les quartiers prioritaires de la politique de la ville, les lieux d'intermodalité, et les arrêts les plus fréquentés. Autour de ces points, les aménagements suivants seront mis en œuvre :

- Aménagement de cheminements piétons courts et confortables, et de traversées piétonnes conformes aux normes d'accessibilité PMR.
- Aménagement de liaisons cyclables continues sécurisées (cf. action B.3).
- Poursuite de l'équipement en stationnement vélos adaptés au contexte (cf. action B.4).

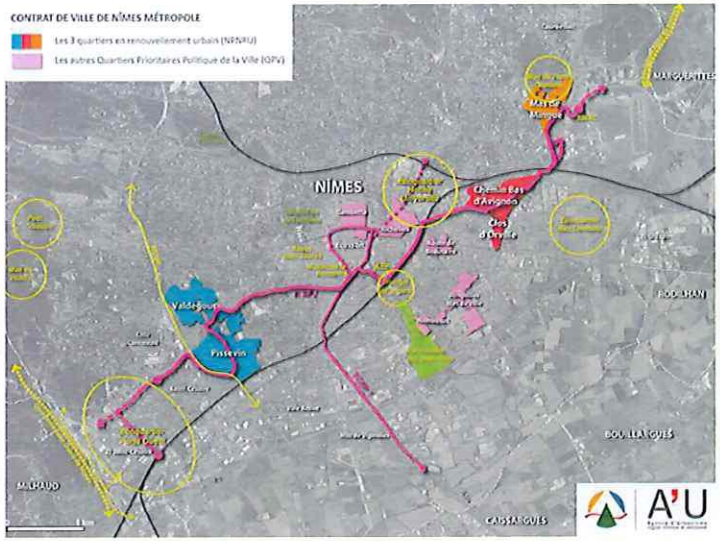
Ces actions se feront en cohérence avec le schéma directeur cyclable de Nîmes, le plan vélo de Nîmes Métropole, les PAVE et les SDA Ad'Ap des collectivités du territoire.

Une mise en cohérence de l'espace public avec les actions du NPRNU

Une mise en accessibilité de l'espace public sera programmée et réalisée, en cohérence avec les actions du NPRNU (Nouveau Projet National de Renouvellement Urbain) du territoire :

- Pissevin - Valdegour à Nîmes

- Chemin-Bas d'Avignon - Clos d'Orville à Nîmes
- Mas de Mingue à Nîmes.



Les quartiers prioritaires politiques de la ville de Nîmes (source : Nîmes.fr)

Une recherche de solutions de transport pour les personnes à mobilité réduite en zone rurale

Une étude sera menée sur la recherche de solutions adaptées à la mobilité des personnes à mobilité réduite en zone peu dense et rurale, notamment via la réalisation d'une étude sur la création d'un système de transport à la demande à destination des personnes âgées, ou une extension du système HandiGO à d'autres usagers à mobilité réduite.

Une amélioration de l'accès à l'information

- Des outils numériques et matériels seront développés, pour l'information des personnes aveugles ou malvoyantes, comme :
- Un système d'information audio à développer sur le site Tango.
- L'édition d'un guide d'information papier avec des caractères de plus grande taille, ou en braille.

Objectifs

✓ Favoriser l'accès aux réseaux de transport en commun et services de mobilité, notamment aux personnes à mobilité réduite

Pilote

Nîmes Métropole

Partenaires

Communes, Etat, Département

Calendrier de mise en œuvre

Mise en accessibilité : Court à long terme
Développement d'outils d'information : moyen terme

Coût estimé

Etude de mobilité : 40 k€
Outil numérique : 50 k€
Cheminements piétons : 35 M€

Indicateurs de suivi

- Linéaire de cheminements piétons accessible
- Outils d'information développés à destination des personnes en situation de handicap
- Réalisation d'une étude de solutions de mobilité en zone rurale

Action D - 11 Développement de hubs de mobilité

Description de l'action

Afin d'encourager le report modal, et en réponse aux attentes des usagers et des acteurs locaux, l'objectif est d'améliorer l'accès à la mobilité depuis la périphérie et d'accueillir les **véhicules particuliers en amont du cœur de Nîmes**, de manière à éviter le stationnement de moyenne et longue durée en centre-ville

L'accès aux services de mobilité se fait principalement au travers de hubs de mobilité regroupant des infrastructures et des services variés. En ce sens, une amélioration et un développement des lieux multimodaux est à prévoir sur le territoire. Ces hubs de mobilités peuvent se développer selon différentes configurations : pôles d'échanges associés à des gares ou haltes ferroviaires, pôles d'échanges en lien avec le réseau armature de TCSP, parc-relais en rabattement sur le réseau structurant et les lignes fortes de transports en commun.

Des hubs de mobilités pour améliorer l'accessibilité et la multimodalité

Il s'agira d'aménager de **nouveaux hubs de mobilité**, véritables **lieux de vie** et de **mutualisation des services**, permettant une économie de moyen pour la collectivité. Cela se traduira tout d'abord par une amélioration de l'accessibilité au pôle et des conditions de dépose des voyageurs, avec notamment la création ou la sécurisation de cheminements piétonniers, d'aménagements cyclables, de stationnements vélos et engins de déplacement personnel sécurisés (cf Action B.4), de places de covoiturage et d'autopartage (cf Action E.16), de bornes de recharge des véhicules électriques...



Accessibilité en gare : Bande podotactile, places réservées au covoiturage - Molsheim, stationnement vélo - halte ferroviaire du Clapier (Source : Cerema)

Développer des pôles d'échanges aux niveaux des gares et haltes ferroviaires

Afin de rendre les gares plus accueillantes et accessibles, les actions suivantes seront réalisées :

- Assurer un jalonnement routier et modes actifs lisible et fréquent, autour des gares.
- **Poursuivre l'affichage multimodal dynamique** dans toutes les gares et haltes faisant l'objet d'un projet de PEM. Les affichages dynamiques informeront les usagers des prochains horaires de passages des trains et des autres transports collectifs locaux, ainsi que des potentielles perturbations sur les réseaux.
- Implanter des services multimodaux attractifs.
- **Améliorer le cadre paysager**, pour le rendre plus accueillant, par de la végétation, et du mobilier urbain.
- **Aménager** des cheminements **piétons accessibles** et des cheminements **cyclables sécurisés** (cf. action B.3 et D.10).
- **Améliorer l'accessibilité PMR** aux bâtiments voyageurs et aux quais (cf. action D.9).

La programmation de ces pôles ne doit pas se limiter à une stricte fonctionnalité de mobilité, et ils auront également vocation à accueillir une **offre de services** tels que des commerces du quotidien, des casiers pour colis, des espaces de travail (coworking par exemple), des services à la personne, avec des crèches ou garderies par exemple.



Espace de Co-working à Dijon et micro-crèche Les Tchu-tchu Chérubins à Roanne (Source : Gare & Connexion, Les Chérubins)

Le développement de ces pôles est prévu à moyen et long terme sur les gares et haltes suivantes :

- A moyen terme (horizon 2026) : Nozières, Milhaud et Marguerittes ;
- A long terme (horizon à 10 ans) : Saint Césaire.

Développer un maillage de points d'intermodalité, en lien avec le réseau armature de transports en commun

Le développement de points d'intermodalité à **proximité immédiate des lignes structurantes des transports collectifs**, via des parcs relais (P+R) est une réponse à développer en complément des pôles d'échanges multimodaux développés aux gares. Les P+R ont principalement une vocation de rabattement en voiture ou à vélo sur le réseau structurant. Ce sont des aménagements plus réduits par rapport aux pôles d'échanges multimodaux.

Selon leur taille, leur localisation et la pertinence d'une offre de services, les parcs-relais seront intégrés dans un **référentiel** indiquant le **niveau d'équipement attendu.** Chaque P+R doit proposer à minima les services suivants :

- Stationnement voiture sécurisé par de la vidéoprotection ;
- Stationnement dédié pour du covoiturage ;
- Aménagement d'une dépose-minute performante, sujet souvent sous-estimé dans les hubs de mobilité ;
- Emplacements pour de l'autopartage ;
- Bornes de rechargement électrique, de préférence avec ombrières solaires ;
- Stationnement vélo en arceaux ;
- Consigne sécurisée pour les vélos et les engins de déplacement personnel ;
- Espace d'attente abrité ;
- Information dynamique pour les voyageurs ;
- Distributeurs automatiques de titres de transport.

Des services complémentaires pourront être mis en place en fonction des besoins : stationnement voiture sous barrière pour éviter les conflits d'usages, vente de titre, stationnement taxi ou borne d'appel, offre de location de vélo...



Parcs-relais aménagés à Nîmes Métropole (Source : Explain)

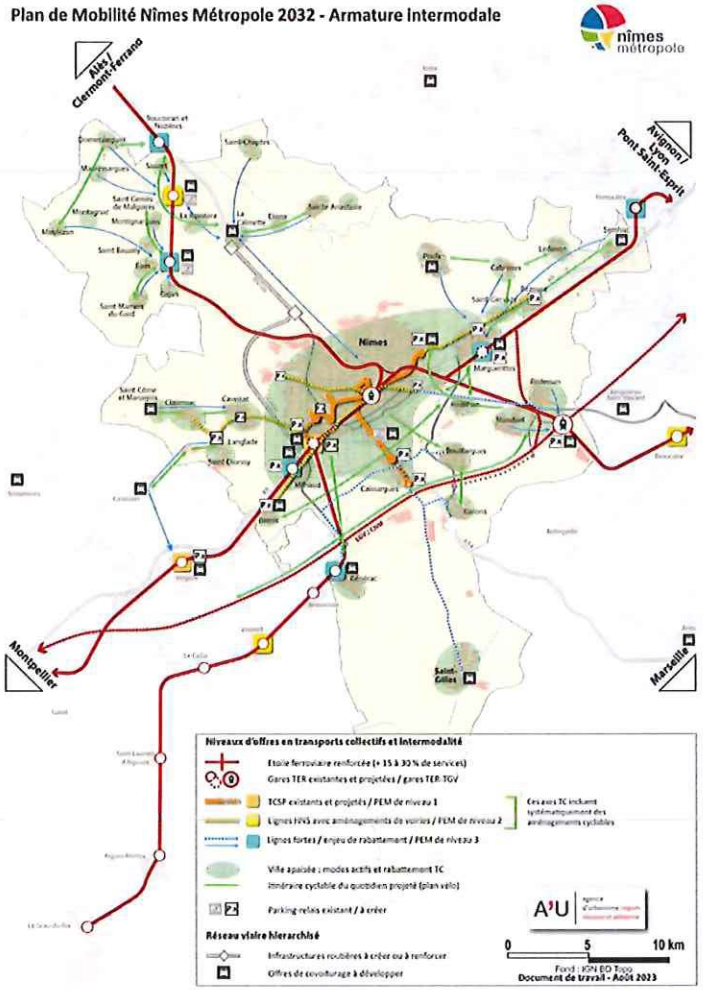
Les parkings relais pourront être aménagés durablement, avec :

- De la **végétalisation**, permettant de fournir de l'ombre et faciliter l'infiltration des eaux de pluie. Les végétaux seront choisis de préférence en cohérence avec le contexte local et en faveur de l'absorption des polluants ;
- Des places de stationnements aménagées avec des **revêtements perméables** et/ou clairs. Pour les PLU accompagnés, Nîmes Métropole pourra émettre un avis sur les revêtements à privilégier (cf. action A.1) ;
- Des **ombrières photovoltaïques** pour l'alimentation de bornes électriques (action C.8). Une étude pourra être menée sur la faisabilité de mettre en place des ombrières sur les parkings relais.

Afin d'encourager les automobilistes à se garer dans les parcs relais pour utiliser un mode de déplacement alternatif, les aménagements pourront prévoir :

- L'implantation de **panneaux sur les principales pénétrantes** et une **signalétique efficace** pour rejoindre les équipements, et les distinguer suivant leurs fonctionnalités et services proposés (à étudier sous couvert de la conformité réglementaire et de la faisabilité technique) ;
- Une **capacité évolutive** des parcs pour s'adapter aux besoins et à leurs évolutions dans le temps et complétés, le cas échéant, par un réseau de parcs de stationnement de proximité et /ou mutualisé avec des aires de covoiturage ;
- Des « **point relais** » ou des consignes pouvant constituer des atouts supplémentaires en termes d'attractivité et d'incitation à faire de ces lieux à la fois des espaces de l'intermodalité et de services.

De nouveaux parcs relais sont ainsi programmés pour les communes / arrêts de Langlade, Mas Lombard, Goéland, Marguerittes, Saint-Geniès, Fons, Générac, Bernis et Caveirac.



Réseau armature et intermodalité (Source : A'U)

Objectifs

- ✓ Développer des pôles d'échanges multimodaux et multiservices
- ✓ Améliorer l'accès et l'attractivité des gares et haltes
- ✓ Faciliter les déplacements multimodaux
- ✓ Inciter au report modal et limiter l'usage de la voiture

Pilote

Nîmes Métropole

Partenaires

Commune, Région, SNCF Gares & Connexions, Département

Calendrier de mise en œuvre

PEM
Nozières : 2026
Marguerittes : 2026
Milhaud : 2027
Saint-Césaire : 2032

P+R :
Langlade : 2024
Goéland : 2025
Caveirac : 2025
Mas Lombard : 2026, en lien avec le développement urbain
Bernis : 2026

Coût estimé

Langlade : 1,6 M€
Goéland : 890 k€
Caveirac : 800 k€
Mas Lombard : 1 M€
Bernis : 450 k€

Indicateurs de suivi

- Nombres de gares et haltes équipées avec des services multimodaux, et type d'équipements
- Nombres de gares et haltes accessibles
- Surface offerte à des activités non liées à la mobilité
- Nombres de PEM équipés d'information dynamique
- Nombre de P+R livrés
- Nombre total de places disponibles en P+R
- Taux de remplissage des P+R

Action D - 12 Faciliter la mobilité pour tous

Description de l'action

L'accès pour tous aux services et infrastructures de mobilité est un enjeu essentiel sur le territoire. L'accessibilité des déplacements est traitée de manière transversale dans le plan de mobilité. La présente fiche synthétise les différentes actions mentionnées.

L'accessibilité des déplacements est corrélée aux **déploiements de lieux d'échanges et d'intermodalité (cf. actions D.11 et C.6)**, facilitant l'accès à différents modes de transport. Pour cela, l'offre et les services de mobilité seront améliorés :

- Au sein des gares et haltes ;
- A proximité des pôles d'échanges urbains (desservis par des lignes de transport en commun structurantes) ;
- A proximité des parcs-relais ;
- A proximité des aires de covoiturage.

L'accessibilité de ces hubs de mobilités ne se limite pas au strict périmètre de ces hubs. La réflexion doit porter sur le périmètre urbain à proximité de ces hubs de mobilité (cf. action A1). Ainsi, les **liaisons modes actifs** seront aménagées sur un secteur plus large permettant ainsi **un accès facilité pour toute personne située à moins de 800 mètres d'un hub de mobilité.** Ces mesures doivent intégrer :

- La création de liaisons cyclables de rabattement, entre les centralités urbaines de proximité (centre-bourg, secteur densément urbanisé et peuplé) et les pôles d'intermodalités. A 800 mètres autour de ces lieux, les accès sont facilités aux vélos, via des aménagements cyclables ou des aménagements partagés (action B.3) ;
- L'aménagement de cheminements piétons courts et confortables, et de traversées piétonnes conformes aux normes d'accessibilité PMR (actions B.5, D.9 et D.10).

Outre l'aménagement de pôles d'échanges, le **déploiement de services tous modes** est privilégié :

- Stationnement tous modes : voiture, vélo, borne de recharge électrique (actions C.8 et D.11) ;
- Station vélo en libre-service (action B.4) ;
- Affichage dynamique (action D.11) ;

- Distributeurs automatiques de titres de transport (action D.11) ;
- Jalonnement modes actifs (actions B.5 et B.4).

L'accès à l'information est également facilité via (cf. actions D.10 et D.13):

- La mise en place d'une information en temps réel, grâce à une centrale d'information multimodale, rassemblant les informations sur l'ensemble des réseaux ;
- Le déploiement d'outils numériques et matériels pour l'information des personnes aveugles ou malvoyantes ;
- L'harmonisation des systèmes de billettique, pour tendre vers un support unique, donnant l'accès aux réseaux de transport en commun, aux parcs-relais et aux consignes sécurisées vélo.
- Le développement du MaaS (Mobility as a service), via une application de calcul d'itinéraire en temps réel, commune à tous les modes de transport (bus, train, vélo...).

Objectifs

- ✓ Favoriser le report modal et l'accès aux réseaux de transports tous modes
- ✓ Construire une mobilité résiliente

Pilote

Nîmes Métropole

Partenaires

Commune, Région, SNCF Gares & Connexions, Département

Calendrier de mise en œuvre

Voir les fiches actions correspondantes

Coût estimé

Coûts définis dans les autres fiches actions

Indicateurs de suivi

Voir les fiches actions correspondantes

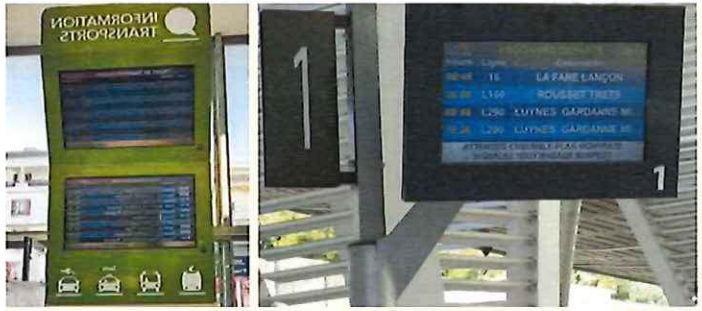
Action D - 13 Amélioration des conditions de voyage tous réseaux

Description de l'action

Pour être attractif, les réseaux de transports collectifs doivent être faciles d'accès pour les usagers. L'amélioration de l'expérience voyageur doit ainsi passer par une meilleure information à destination des usagers, une coordination entre les réseaux, et une simplification notamment sur le plan tarifaire, pour une meilleure lisibilité.

Information en temps réel

Afin de promouvoir et d'améliorer la connaissance sur l'offre de transport, il s'agit de proposer une **information multimodale** en temps réel entre les réseaux liO et Tango. Cette information doit être disponible dans les agences commerciales, sur les bornes aux arrêts TCSP, à bord des véhicules. Les applications et sites pourront intégrer des informations sur les connexions avec le réseau cyclable.



Information multimodale en temps réel en gares d'Hendaye et d'Aix-en-Provence (Source : CEREMA)

En lien avec le développement de l'information en temps réel, la généralisation du **Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information Voyageurs (SAEIV)** unifié sur l'ensemble des réseaux, permettra de :

- Mieux connaître les conditions d'exploitation du réseau et donc d'en améliorer sa performance ;
- Renforcer la qualité de services, et notamment la régularité des horaires, de la vitesse de trajet et de l'information en temps réel.

Qu'est-ce qu'un système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information Voyageurs (SAEIV)

Un SAEIV est un système informatique et de radios dont l'objectif principal est de suivre en temps réel les véhicules et donc de connaître les conditions de circulation et les temps de parcours. Ce système permet, pour l'exploitant, de faire face en temps réel aux perturbations de manière adaptée (information des conducteurs, gestion des déviations et des correspondances en cas d'irrégularité d'un service…) et d'assurer le maintien de la sécurité des usagers et du personnel (gestion des accidents, suivi des réseaux de vidéosurveillance …). Il permet également d'analyser le fonctionnement des réseaux pour identifier les problèmes récurrents et proposer des solutions adaptées afin de rendre le service plus efficace et plus fiable.

<u>Evolution vers une intégration tarifaire</u>

L'intégration tarifaire a pour objectif final d'avoir un seul titre de transport permettant de se déplacer au même tarif dans Nîmes Métropole quel que soit le mode (bus, car, train).

La première étape à moyen terme est tout d'abord d'harmoniser les systèmes de billettique pour permettre d'avoir un seul et même support pour l'ensemble des réseaux. En effet, s'il existe déjà des offres multimodales, les supports des abonnements sont différents :

- **Kartatoo Pro** et **Kartatoo Études** (abonnements mensuels et annuels) :
  - Interzone, permettant des trajets en train liO illimités sur un parcours choisi et le transport urbain d'une zone de départ et d'une zone d'arrivée. La carte est utilisable sur le réseau Tango.
  - Intrazone, permettant des trajets en train et car liO illimités sur un parcours choisi et le transport urbain sur son ressort territorial. La carte est utilisable sur le réseau Tango.

  Ces abonnements sont cependant vendus uniquement par la SNCF ;
- **Pass Bang**, correspondant à des abonnements mensuels ou annuel avec des trajets illimités sur les réseaux liO Car, Tango et Ales'y.

Ce support unique doit également donner l'accès aux parcs relais et aux consignes sécurisées vélo.

L'étape suivante, à plus long terme, est de réfléchir à un développement une gamme tarifaire intégrée sur le périmètre de Nîmes Métropole. Cette gamme se substituerait aux titres intermodaux et proposerait, que ce soit pour les abonnements comme pour les tickets unités, la possibilité de prendre les trams, les bus, les cars et les trains, au sein de Nîmes Métropole et de faire des correspondances, sans aucun surcoût.

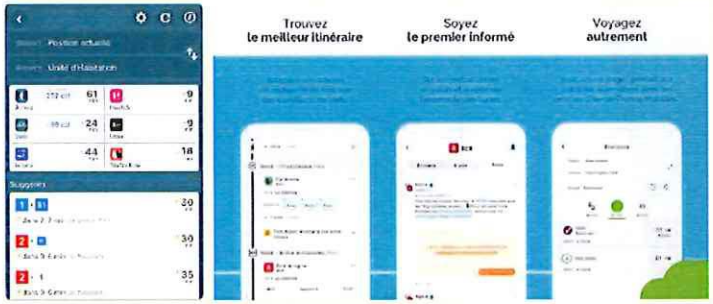
Développer une application de MaaS (Mobility as a Service)

Qu'est-ce que le MaaS, Mobility as a Service ?

Le MaaS est un concept qui a pour but de faciliter le trajet de l'individu en centralisant l'ensemble des possibilités multimodales sur une unique plateforme via une application. L'utilisateur peut ainsi entrer son lieu de départ et d'arrivée et l'application proposera des suggestions de trajets pouvant être multimodaux, s'adaptant aux critères de l'utilisateur et intégrant les conditions de circulation via les informations en temps réel des différents modes et réseaux.

En plus de la suggestion, le MaaS a pour but de permettre la planification et le payement sur la plateforme. Ainsi l'utilisateur peut réserver et payer la totalité de son trajet multimodal directement sur la plateforme.

La première étape consiste ainsi à développer un service d'accompagnement à la définition des itinéraires à destination des usagers via une application commune à tous les modes de transport (bus, train, vélo...). Ce calcul d'itinéraire doit prendre en compte l'information en temps réel et adapter les itinéraires aux éventuels incidents sur le réseau. Le coût associé à chaque trajet est mis en avant ainsi que le temps de parcours et le temps de marche afin de donner toutes les informations nécessaires à un choix éclairé. Cette application doit faciliter l'accès au transport en permettant de calculer l'itinéraire et d'avoir accès à tous les services au sein d'une même application (possibilité d'acheter titre de transport tous réseaux confondus gérés par Nîmes Métropole et de le valider, d'acheter ton service vélo). Sera également proposé un compte mobilité permettant de créer un compte unique pour accéder à tous les services mobilité. Enfin, un service d'open paiement et post paiement seront aussi proposés.



Exemples d'applications : citymapper pour Marseille, Navigo pour l'Île de France (Source : citymapper, Île de France Mobilités)

Plateforme de données mobilité

Cet outil permettra d'adapter l'offre de transport en fonction des informations exploitées via la plateforme. Un mode simulateur permettra de travailler sur les

réseaux : création et suppression de lignes, analyses des tarifs, etc.

Objectifs

- ✓ Rendre attractif les transports en commun et améliorer l'expérience voyageur

Pilote

Nîmes Métropole

Partenaires

Région, exploitants

Calendrier de mise en œuvre

Mise en place d'une application MaaS : 2024
Mise en place de la plateforme de données mobilité : 2024
Mise en place de l'open paiement : 2025
Information en temps réel : moyen terme (2027)
Harmonisation billettique avec support unique : moyen terme (2027)
Gamme tarifaire unique : long terme (2030)

Coût estimé

Mise en place d'une application MaaS : 200 k€
Mise en place de la plateforme de données mobilité : 400k€

Indicateurs de suivi

- Nombre de téléchargement de l'application
- Création de la centrale d'information
- Nombre d'arrêts équipés d'information voyageur en temps réel
- Nombre de supports uniques de billettique vendus

AXE E. Maîtriser les flux routiers pour libérer de l'espace au profit des mobilités durables

Action E - 14 Mise en œuvre d'une programmation cohérente des projets routiers

Description de l'action

De nombreux projets sont prévus sur le territoire de Nîmes Métropole. Une coordination des projets de voirie est donc nécessaire pour constituer un réseau routier adapté et sécurisé sur l'agglomération nîmoise. Cette coordination doit passer par une programmation cohérente des projets routiers, et l'intégration des mobilités alternatives (piétons, vélos, covoiturage, transports en commun).

Réalisation des projets routiers en faveur d'une diminution du trafic de transit dans les centre-bourgs

Il s'agira d'assurer une programmation cohérente des projets routiers en cours, visant une diminution de l'usage de la voiture en transit sur des voies non adaptées, ou une redéfinition de l'usage de la voirie. Ces projets concernent :

- Le contournement ouest de Nîmes (CONIM), par la création d'une nouvelle liaison routière entre la route d'Alès et l'A9, afin de libérer les axes routiers de Nîmes du trafic de transit, et de rendre leur usage aux voiries locales. Le contournement doit permettre de répondre à la situation d'engorgement de la RN106 de la traversée urbaine de Nîmes. L'axe sera une 2X2 voies, limitée à 110 km/h, avec 4 embranchements au niveau de la : RN106, RD999, RD40 et de l'autoroute A9. Ce projet présente plusieurs enjeux majeurs pour le développement du territoire :
  - Raccorder le pays Cévenol à l'arc autoroutier méditerranéen ;
  - Contribuer au développement de l'ouest de l'agglomération nîmoise, en termes d'urbanisation et de projets de transports ;
  - Mieux organiser les déplacements à l'échelle du sillon gardois voire, créer une dynamique entre Alès et Nîmes, qui serait rendue possible par une requalification à moyen terme de la RN106 en boulevard urbain.
- Le barreau entre la RD40 et la RN113 en cohérence avec le CONIM. La création d'un barreau routier entre la zone industrielle St Césaire et le sud-ouest doit permettre :
  - La modernisation et le désenclavement de la Zone Industrielle St Césaire et de l'accès au CHU de Nîmes ;

- Un accès direct depuis le sud ou l'ouest à l'agglomération à la Z.I sans faire de détour par les voies RN106 puis la RD40 ou RD640 (avenue Kennedy) déjà fortement sujettes aux encombrements en période de pointe ;
- Un allégement des trafics supportés par la RD40, la RD640 et les chemins locaux environnants.

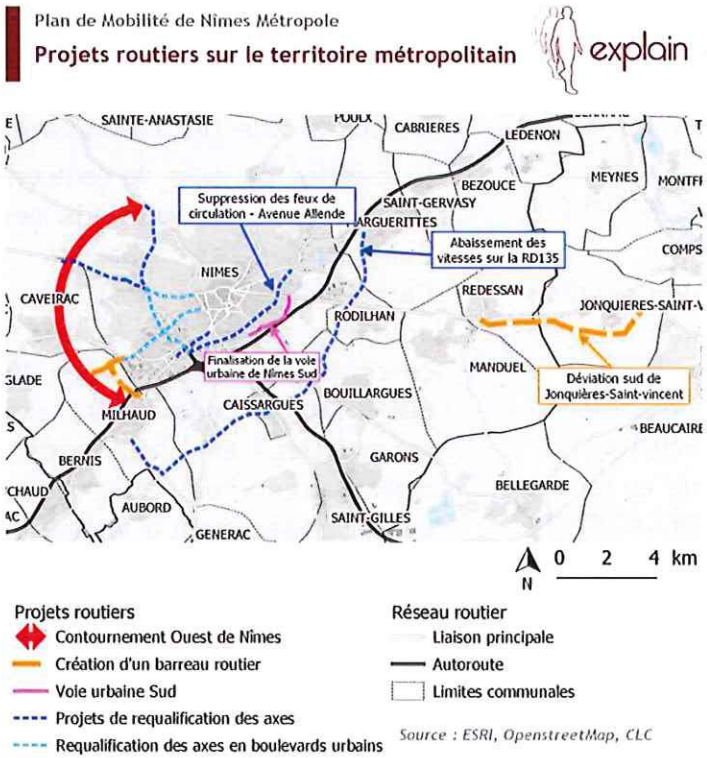
- La déviation au sud de Jonquières-Saint-Vincent (hors périmètre de Nîmes Métropole) ;
- Le passage à 2x2 voies de la RN106 actuelle, au nord de Nîmes, avec requalification en boulevard urbain ;
- La finalisation de la voie urbaine sud de Nîmes ;
- La déviation nord. Si son horizon de mise en service arrive après le CONIM et donc au-delà de l'échéance du PDM, la procédure est en cours sous maîtrise d'ouvrage du Département du Gard. Cette déviation aurait pour fonction de soulager une partie du trafic de transit au nord de Nîmes, notamment entre les routes d'Alès et les route d'Uzès.

En complément certains axes majeurs de la métropole bénéficient d'une requalification des espaces pour optimiser la capacité, fluidifier le trafic et éviter le report sur la voirie locale attenante. Parmi ces projets de requalification figurent la route de Montpellier et la RN113. Un abaissement de la vitesse est également prévu sur l'axe de la RD135 de Marguerittes à Milhaud.

Ces projets routiers devront intégrer systématiquement des réflexions sur l'aménagement d'infrastructures en faveur des mobilités alternatives (piétons, vélo, transports collectifs, covoiturage).

La création de voies de contournement permettra une requalification des voies urbaines locales, en faveur de l'intégration des mobilités alternatives, et de l'accessibilité pour tous, en particulier pour les personnes à mobilité réduite. Sont ainsi directement concernées les voies radiales RN106, RD999 et D40, D 6086, RN113. Celles-ci ont alors la vocation à être reconverties en boulevards urbains avec des aménagements de voirie adéquats, permettant de baisser efficacement la vitesse.

Un aménagement similaire est prévu entre Nîmes et Marguerittes, sur la RD6086, où les vitesses sont abaissées à 50 km/h.



Projets routiers sur le territoire métropolitain

Poursuite de la mise en œuvre du PLD de Nîmes

Il s'agira de poursuivre la mise en place des actions définies dans le PLD (Plan Local de Déplacement) de la Ville de Nîmes datant de 2016, en délimitant le cœur de protection du centre-ville. Les objectifs et les études menées en vue d'apaiser les voies de desserte seront rappelés. Ce PLD traite des différents points durs de circulation et propose de mettre en œuvre un réseau de voirie plus lisible, hiérarchisé, avec une identification précise des fonctions des principales voies de circulation. En ce sens, la hiérarchisation du réseau routier sera retravaillée, afin d'identifier le rôle des voies principales.

Les autres PLD des communes de Nîmes Métropole (existants ou en cours) : Bernis, Milhaud, Marguerittes, Générac, Manduel, Milhaud, Saint-Gilles, Bezouce, permettent également d'apaiser la circulation localement.

Elargissement de la charte de modération des vitesses à une charte d'aménagement en fonction de la hiérarchisation du réseau routier

En cohérence avec la hiérarchisation du PLD, la charte de modération de la vitesse et des modes actifs intégrera des principes d'aménagements tous modes en fonction du type de voie et de l'usage. Les aménagements cohérents en faveur des cyclistes, piétons, et transports en commun y seront définis (sites propres, priorité aux feux, aménagements cyclables, itinéraires poids-lourds, ...).

Ce travail permettra l'identification des axes susceptibles d'être requalifiées, en faveur d'une libération de l'espace public, ou d'une intégration des mobilités alternatives à la voiture.

Objectifs

- ✓ Aménager la voirie en intégrant les mobilités alternatives
- ✓ Réaliser des aménagements cohérents avec la hiérarchisation de la voirie
- ✓ Diminuer le trafic de transit en zone urbaine

Pilotes

Nîmes Métropole, gestionnaires de voirie (Etat pour la RN106 et RN113, département, communes pour les boulevards urbains après transfert)

Partenaires

Nîmes Métropole, gestionnaires de voirie (Etat, département, communes)

Calendrier de mise en œuvre

Moyen à long terme

Coût estimé

CONIM : 44 756 k€
Voie urbaine sud : 7,9 M€
Requalifications en boulevards urbains : 17 M€
Requalifications et suppressions de feux : 3,2 M€
Abaissement des vitesses : 850 k€

Indicateurs de suivi

- Consommation d'espaces naturels et agricoles
- Linéaire de voirie requalifié en faveur des modes alternatifs (site propre, voie cyclable, piétonisation, requalification des boulevards urbains)
- Linéaire de voirie sécurisé (évolution de la vitesse maximale)
- Linéaire de voirie crée
- Report modal effectif selon chaque mode

AXE E. Maîtriser les flux routiers pour libérer de l'espace au profit des mobilités durables

Action E - 15 Requalification des entrées de ville, des principaux boulevards et des centres bourgs en faveur des modes alternatifs à la voiture

Description de l'action

Aujourd'hui, les entrées de villes et grands boulevards urbains sont aménagés en priorisant la voiture, au détriment des autres modes de transports présents, et peuvent engendrer une insécurité, voir un danger.

L'objectif est d'aménager de façon cohérente et sécurisée le réseau routier, en améliorant la mixité modale, et en favorisant un apaisement des vitesses de circulation en cœur urbain, sur les boulevards, et aux entrées de ville, de manière coordonnée sur le territoire de Nîmes Métropole.

Apaisement des vitesses de circulation

L'action vise à apaiser les vitesses de circulation pour sécuriser et faciliter les déplacements tous modes en milieu urbain. Il s'agira de :

- **Mettre en place des zones apaisées, et renforcer les zones apaisées existantes dans les centres-villes et centres-bourgs.** La mise en place et le type d'aménagements dépendront du tissu urbain, de la population et de l'attractivité commerçante. Ces zones seront aménagées avec notamment une signalisation adaptée, du marquage au sol, et des infrastructures en faveur de la réduction des vitesses. En zone apaisée, toutes les chaussées seront à double-sens pour les cyclistes (sauf dispositions prises par l'autorité investie du pouvoir de police). L'ensemble des centres-bourgs de la métropole est ainsi concerné par cette action ;
- Mettre en place des zones apaisées ou des mesures de réduction de la vitesse de circulation des véhicules **motorisés à proximité des établissements scolaires**, pour sécuriser les traversées des élèves.
- Sécuriser les carrefours avec, lorsque le niveau de trafic le permet, la réalisation de carrefour hollandais (à minima à titre expérimental sur quelques carrefours).

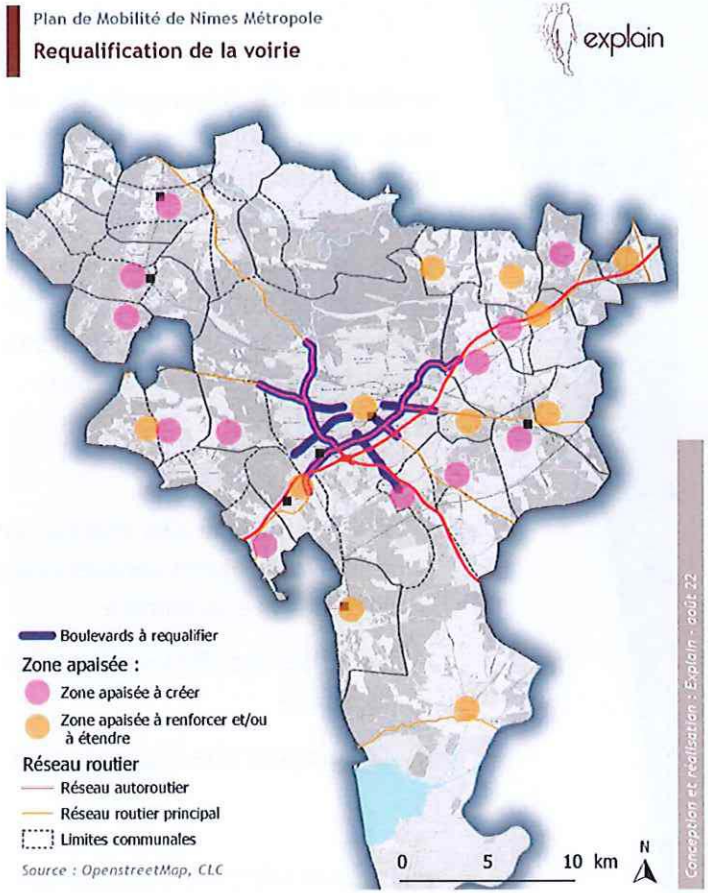


Les typologies de zones apaisées (zone 30, zone de rencontre, aire piétonne)

Requalification des entrées de ville et des principaux boulevards

Un travail de réaménagement des entrées de l'aire urbaine sera effectué, avec :

- Une **amélioration de la qualité paysagère** (végétation, jalonnement routier plus urbain (à étudier sous couvert de la conformité réglementaire et la faisabilité technique), ...), pour rendre plus agréable et moins « autoroutier » les principales pénétrantes à Nîmes, et favoriser le déplacement des autres modes de déplacements.
- Une réflexion sur la mise en place d'aménagements continus et confortables en faveur des modes actifs (vélos, piéton), ainsi que des traversées sécurisées pour limiter les coupures urbaines.
- Une **mise en cohérence des vitesses de circulation**, en lien avec la densité du tissu urbain et les fonctionnalités urbaines (résidentielles, commerciales, ...).
- Ces requalifications s'appuieront sur la charte actualisée de modération de la vitesse et d'intégration des modes doux (cf. action E.14).



Localisation des zones préférentielles pour la mise en place des actions (source : Explain)

Sensibilisation à la sécurité routière

L'aménagement de la voirie, s'accompagnera de la réalisation de campagnes de sensibilisation auprès de tous les usagers, sur la sécurité routière, et sur la cohabitation entre les modes de transports.

Une action spécifique portera sur la réalisation d'un Code de la rue pour sensibiliser au partage de la voirie, favoriser la cohabitation des modes, accompagner au changement et réduire l''accidentologie (prévoir un focus dédié au code de la rue).

Objectifs

- ✓ Requalification des entrées de ville, des principaux boulevards et des centres bourgs en faveur des modes alternatifs à la voiture
- ✓ Sécuriser les déplacements tous modes et améliorer la mixité
- ✓ Développer une agglomération apaisée

Pilotes

Gestionnaires de voirie (Etat, Département, communes)

Partenaires

Nîmes Métropole

Calendrier de mise en œuvre

Aménagement des zones apaisées : moyen terme

Requalification des entrées de ville/boulevards : long terme

Sensibilisation : en continu

Coût estimé

Créations de zones de rencontre : cf action B.5
Signalétique et aménagements de réduction de la vitesse : 170 k€

Indicateurs de suivi

- Linéaire de voirie apaisée
- Linéaire de voirie requalifié
- Nombre de campagnes de sensibilisation menées (et nombre de personnes sensibilisées)

AXE E. Maîtriser les flux routiers pour libérer de l'espace au profit des mobilités durables

Action E - 16 Développement du covoiturage et de l'autopartage

Description de l'action

L'usage plus raisonné de la voiture, doit s'accompagner d'infrastructures et de solutions de transports alternatives, aussi bien dans les secteurs urbains (où l'on cherche à diminuer l'emprise de la voiture) que dans les secteurs plus ruraux (où les solutions de transports en commun sont les moins développées).

L'objectif est de développer les actions en faveur d'une mobilité plus durable, en s'appuyant sur les initiatives émergentes entre particuliers, afin d'optimiser l'usage de la voiture, et ainsi réduire les pollutions, congestions et nuisances sur le territoire de Nîmes Métropole.

<u>Développer les aires de covoiturage</u>

Il s'agira de poursuivre le développement des aires de covoiturage avec la création a minima d'une dizaine d'aires. Une étude interne sera réalisée avec A'U, à une échelle intercommunale afin d'établir une politique cohérente de localisation de ces équipements. Les aires seront aménagées principalement :

- A proximité des grands axes routiers et autoroutiers stratégiques, où les déplacements sont les plus importants : autoroute A9, autoroute A54 et RN106, RN133.
- Aux gares et haltes, pour faciliter les déplacements du dernier kilomètre entre la gare et le domicile.
- A proximité des centralités urbaines pour faciliter l'accès aux covoiturés,
- Aux P+R et PEM
- La Calmette (proche 106).

En cohérence avec la loi Climat et Résilience (objectif de zéro artificialisation nette en 2050), l'aménagement d'aires ou de places de covoiturage sera privilégié sur des espaces déjà artificialisés, ou mutualisé avec des parkings existants.

Ces aires respecteront la signalisation routière obligatoire et partageront une signalisation labellisée et homogène. Les aires de covoiturage (existantes, et en projet) seront aménagées avec des services multimodaux : du jalonnement routier et modes actifs (cf. action B.5), des aménagements cyclables, des

stationnements vélos (cf. action B.4) et à proximité d'arrêts de transport collectif.



Signalisation pour les aires de covoiturage (Source : CEREMA)

- Expérimenter des lignes virtuelles de covoiturage
- Des expérimentations de lignes virtuelles de covoiturage pour les trajets du quotidien seront réalisées. Ces lignes seront aménagées avec des points d'arrêt identifiés, en lien avec les démarches existantes, telles que les applications mobiles :
- BlaBlaLines, utilisée sur des parcours de 30 km en moyenne, sur des lignes définies progressivement dès qu'un nombre suffisant de conducteurs effectuent le même trajet dans les deux sens, mais sans point d'arrêt matérialisé.
- Fleetme, dont l'offre est intégrée au réseau de transport en commun : les informations sur la ligne, son tracé et ses horaires sont intégrées à l'information du réseau en temps réel. Ce service a été expérimenté sur les villes d'Avignon, Auxerre, Beauvais et Grenoble en 2016 et 2017, et est proposé aux collectivités et aux opérateurs de transport.

Un travail préalable sera effectué avec les territoires voisins pour déterminer les axes à privilégier. Les axes suivants seront étudiés : Nîmes-Arles, Nîmes-Alès, Nîmes-Remoulins, Nîmes-Tarascon, Nîmes-Sommières.

Ces expérimentations se feront en cohérence avec l'étude de voies dédiées au covoiturage (cf. Action E.17).

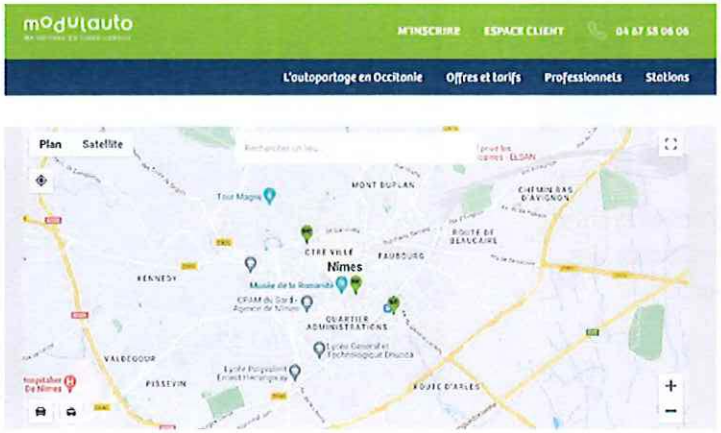
Développer et valoriser l'autopartage

Un service d'autopartage « modulauto » a été lancé sur la ville de Nîmes, mettant à disposition de ses abonnés des voitures en libre-service.

Qu'est-ce que l'autopartage ?
C'est l'utilisation partagée d'une flotte de véhicules (en libre-service) par différents usagers.

Dans un premier temps, il s'agit de soutenir le développement de ce service d'autopartage via la publication des brochures, campagnes publicitaires, et la mention du site internet « modulauto » sur le site de la ville de Nîmes.

Deuxièmement, il s'agit de développer l'autopartage sur le territoire, en priorité sur la ville de Nîmes, et sur les pôles urbains secondaires. Pour cela, des places de stationnement et des véhicules seront mis à disposition aux abords des gares, des grands équipements de santé, ou dans les P+R présents en zone urbaine.



Interface du site modulauto (source : www.modulauto.net)

Des actions de communication seront mises en place pour faire connaître auprès du grand public, les solutions de location de voiture entre particulier, de type : Ouicar, Getaround.

Valoriser les usages partagés de la voiture, au sein des Plans de Mobilité Employeur (PDM-e) ou Administration (PDM-a)

Il s'agit de poursuivre et d'amplifier les actions mises en place depuis plusieurs années en faveur de la réalisation de plans de mobilité d'entreprise et administration : convention, club, réduction tarifaire sur le réseau de transport collectif urbain, événements.

Qu'est-ce que les PDM-e et PMD-a ?

Il s'agit d'un outil de connaissance et d'action consistant à réaliser un diagnostic de la mobilité pour la structure concernée, et à mettre en œuvre des actions visant à promouvoir une gestion durable des déplacements liés à l'activité de la structure. En concertation avec les agents et salariés, il s'agit d'encourager les solutions alternatives à l'usage individuel de la voiture particulière pour se déplacer.

Ces actions seront complétées par :

- Des actions de promotion des sites institutionnels existants de mise en relation des covoitureurs/covoiturés.
- Des actions d'information sur le panel de solutions de mobilités existantes sur le territoire auprès des employés. Notamment, autour des moyens déployés par la collectivité en faveur des pratiques du covoiturage et de l'autopartage (tarifs alignés sur ceux des transports en commun, paiement direct entre covoitureurs, ...).
- Un accompagnement technique à l'aménagement de places de covoiturage au sein des entreprises.
- Des actions de sensibilisation aux enjeux climatiques et de santé.

- La création d'une boîte à outils composée de supports méthodologiques, de fiches pratiques et d'outils de communication...



Pages d'accueil du site de mise en relation des covoitureurs du Département du Gard, et du site de service régional des transports collectifs de la Région Occitanie (source : covoiturage.gard.fr ; lio.laregion.fr)

Objectifs

- ✓ Promouvoir et développer les usages de la voiture « partagée »
- ✓ Partager les connaissances en matière de mobilités sur le territoire

Pilote

Nîmes Métropole

Partenaires

Région, Département, opérateurs privés, Communes, ASF

Calendrier de mise en œuvre

- Développement du covoiturage et expérimentation : Moyen terme
- Valorisation de l'autopartage : court terme
- Valorisation, promotion des usages partagés de la voiture : En continu

Coût estimé

Places de covoiturage : 50 k€
Communication : 40 k€

Indicateurs de suivi

- Aires de covoiturage créées
- Véhicules disponibles en autopartage
- Fréquentation des stations d'autopartage et des lignes virtuelles de covoiturage
- Campagnes de sensibilisation/information réalisées

AXE E. Maîtriser les flux routiers pour libérer de l'espace au profit des mobilités durables

Action E - 17 Etude du développement de nouveaux usages des grandes infrastructures routières sur les grands corridors de déplacement

Description de l'action

<u>Etudier l'opportunité d'intégration de nouveaux usages sur les grandes infrastructures routières</u>

Le territoire de Nîmes Métropole est structuré par la traversée de grandes infrastructures routières :

- L'autoroute A9 permettant une traversée Ouest-Est du territoire ;
- L'autoroute A54 et la route nationale RN106, permettant une traversée Nord-Sud ;
- Ces axes permettent une circulation express, avec une capacité allant de 2x2 à 2x3 voies, et se connectent aux échangeurs Nîmes-Ouest et Nîmes Est, principales portes d'entrée du territoire. Utilisés exclusivement par les véhicules légers motorisés et le trafic de marchandises, ces axes offrent également une opportunité intéressante pour l'intégration et le développement des mobilités alternatives.

En ce sens, une **étude** sera menée sur les **potentielles évolutions de ces axes**, notamment en termes **d'intégrations de nouveaux usages**. Les usages suivants seront investigués :

- Développement de **voies dédiées au covoiturage** (au moins 2 personnes par véhicules) et **taxis** ;
- Développement de voies dédiées aux cars.

L'étude devra intégrer les faisabilités suivantes :

- La **mobilisation d'une voie de circulation** pour l'intégration de nouveaux usages, ou **l'aménagement de la bande d'arrêt d'urgence** en voie spécialisée partagée. Les véhicules d'intervention et de secours seront autorisés sur ces voies.
- La mise en place d'une **gestion dynamique** de la voie, avec des **panneaux à messages variables**, permettant de modifier les conditions d'utilisation de la voie, en fonction de la congestion routière ou des périodes horaires (par exemple : voie dédiée au covoiturage uniquement de 7h à 9h).

Cette étude sera menée en concertation avec les intercommunalités voisines concernées par ces axes.



Exemple de fonctionnement d'une voie dynamique réservée au covoiturage (Source : APRR - Autoroutes Paris-Rhin-Rhône)



Voie dédiée au bus et véhicules de secours sur l'autoroute A10 (Source : Le Parisien)

En fonction des conclusions de l'étude, une **réflexion sera menée sur l'opportunité de créer des lignes de transport en commun express** ou de faire circuler des lignes déjà existantes sur ces axes. Cette réflexion concernera les lignes du réseau Tango, et les lignes régionales. Les impacts en termes de régularité, et de gain de temps seront étudiés, ainsi que les possibilités de création de gares routières.

Mener des réflexions sur la gratuité de l'autoroute

L'étude s'accompagnera d'une réflexion sur la gratuité de l'autoroute A9 entre les échangeurs Nîmes-Ouest et Nîmes-Est. Cette mesure doit permettre un allègement du trafic automobile sur l'avenue Salvador Allende, en cohérence avec la requalification la voirie (cf. action E.15).

Favoriser l'utilisation des véhicules moins polluants

Pour favoriser l'utilisation des véhicules électriques, notamment sur de longues distances, des bornes de recharges pour les véhicules électriques seront implantées :

- Sur les aires de repos de Nîmes-Marguerittes,
- A proximité des échangeurs : Nîmes-Ouest, Nîmes-Centre (parkings-relais), Nîmes-Est et Garons.

Objectifs

✓ Etudier le développement de nouveaux usages sur les grands corridors de déplacements

Pilotes

Nîmes Métropole, Etat, Région, EPCI voisins

Partenaires

ASF, syndicat d'énergie du Gard

Calendrier de mise en œuvre

Court terme

Coût estimé

50 k€

Indicateurs de suivi

- Etude réalisé
- Nombre de bornes de recharge électriques implantées

AXE E. Maîtriser les flux routiers pour libérer de l'espace au profit des mobilités durables

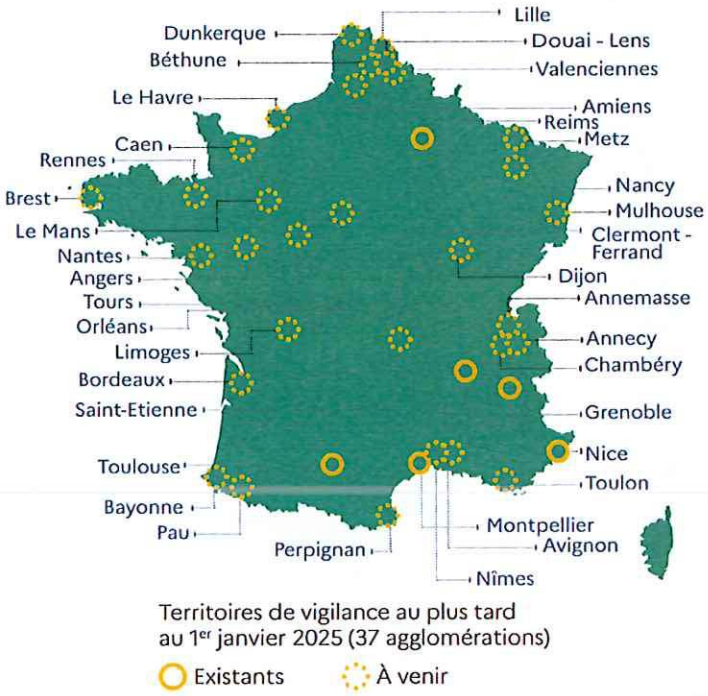
Action E - 18 Bâtir une stratégie Zone à Faible Emission - mobilité (ZFE-m) / Territoire de vigilance

Description de l'action

Dans un objectif de réduction de la pollution atmosphérique et d'amélioration de la santé publique, la création de Zone à Faible Emission a été prévue par la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019, puis renforcée par la loi Climat et Résilience du 22 aout 2021. Un Comité ministériel du 10 juillet 2023 est venu préciser les obligations liées à la ZFE et a introduit le terme de « territoire de vigilance ».

Une ZFE est une zone comportant des voies routières où la circulation des véhicules les plus polluants est restreinte de manière pérenne selon des modalités spécifiques (catégories de véhicules, plages horaires, jours déterminés) définies par la collectivité avec l'objectif de réduire les émissions.

Un territoire en vigilance respecte les seuils réglementaires de qualité de l'air et en ce sens n'est soumise qu'à une seule obligation : la restriction de circulation des voitures immatriculées jusqu'au 31 décembre 1996 (non classés) avant le 1er janvier 2025.



Cartographie des territoires en vigilance (Source : dossier de presse du comité ministériel du 10 juillet 2023)

La ville de Nîmes fait partie des territoires en vigilances. Si la ZFE de Nîmes n'est pas encore définie car en cours d'élaboration, son périmètre a été établi : il concerne la totalité du territoire communal.

Cette fiche action synthétise les mesures explicitées dans les autres thématiques qui permettent de réduire les émissions de polluants atmosphériques liés au secteur des transports.

Améliorer la qualité de l'air

Les actions suivantes pourront être mises en place pour accompagner la mise en œuvre progressive de la ZFE de Nîmes, faciliter son acceptation sociale et proposer aux usagers des solutions alternatives multimodales pour se déplacer :

- Renouvellement du parc de véhicule collectif (cf. action C.8) ;
- Installation de bornes de recharges électrique et/ou gaz naturel véhicule (cf. action C.8), ainsi que des ombrières photovoltaïques ;
- Actions en faveur d'une logistique durable (cf. action F.19) ;
- Accompagnement les professionnels dans leur transition énergétique (cf. action F.20) ;
- Optimisation des flux logistiques (cf. action F.21) ;
- Développement des services vélo et mise en œuvre du plan vélo de Nîmes Métropole (cf. action B.4) ;
- Renforcement de l'offre en TCSP et P+R au sein des communes de premières couronnes (cf. action C.7) ;



Présentation des objectifs d'une ZFE (Source : Réseau action climat)

Dans une moindre mesure, le report modal vers la marche pour les déplacements de proximité (Cf. action B.5) et l'essor de l'intermodalité (Cf. actions D.11) participeront à l'amélioration de la qualité de l'air, notamment aux abords des gros axes routiers et dans le cœur d'agglomération.

Objectifs

- ✓ Améliorer la qualité de l'air
- ✓ Favoriser le report modal
- ✓ Garantir l'accès à la mobilité pour tous

Pilotes

Ville de Nîmes et Nîmes Métropole

Partenaires

Communes, Département, ATMO Occitanie

Calendrier de mise en œuvre

Moyen terme

Coût estimé

En régie Nîmes Métropole et budgété dans d'autres actions du PDM

Indicateurs de suivi

- Emissions de CO_2 (tonnes/an) liées au secteur des transports
- Evolution de la motorisation du parc automobile privé
- Part de la population desservie en TCSP

AXE F. Rationnaliser le transport de marchandises

Action F - 19 Actions en faveur d'une logistique durable

Description de l'action

La logistique est un sujet transversal en lien avec l'économie, le commerce, l'innovation, le foncier, la voirie, la circulation, l'aménagement ainsi que l'environnement. Elle et essentiel au développement et à l'attractivité du territoire

Des évolutions législatives font peser de nouvelles contraintes et imposent aux collectivités de se saisir de la question (LOM, Loi climat et résilience).

Améliorer la connaissance sur l'ensemble des problématiques liées à la logistique

Afin de cibler les actions à mettre en place, il serait pertinent de réaliser une enquête marchandises en ville. Cette étude permettrait de mieux connaitre les habitudes de déplacements liées à la logistique. Dans un second temps, un observatoire sera mis en place (indicateurs : occupation de la voirie, trafic, nuisances et pollutions, etc.).

Mettre en place un espace de dialogue sur la logistique urbaine

Nîmes Métropole, en co-pilotage avec la ville de Nîmes, proposera la mise en place d'un organe de concertation et d'échanges réunissant les acteurs publics et privés (collectivités, Région, SCoT, chambres consulaires, agence d'urbanisme, association de transporteurs, etc.) La première étape pourra être la présentation des résultats de l'étude d'opportunité sur la logistique urbaine de Nîmes (réalisée par ELV Mobilités et Logicités en 2022) afin de partager un état des lieux et d'identifier les principaux enjeux.

Faire de Nîmes Métropole un acteur exemplaire de la logistique urbaine durable

Les collectivités sont donneuses d'ordre pour de nombreuses opérations logistiques lors de marchés de travaux pour leur patrimoine, pour des projets d'aménagement et pour leurs marchés de fournitures.

La commande publique étant règlementée par le Code des Marchés publics, la mise en œuvre de cette action

doit se faire dans un cadre règlementaire défini. Pour les marchés de fournitures, l'action pourrait se structurer comme suit :

- Sensibilisation des agents en charge des marchés de fournitures ;
- Intégration systématique de clauses de recours à des modes de transport spécifiques, clauses encouragées par l'article 13 de la loi n 2014-856 du 31 juillet 2014 modifiée relative à l'économie sociale et solidaire. Ce texte définit l'obligation d'adopter et de publier un schéma de promotion des achats publics socialement responsables.

En ce qui concerne les marchés de travaux, l'intégration de modes de transport alternatifs à la route (ferroviaire et fluvial) peut se faire de plusieurs manières. La première étape reste cependant le lancement d'études de faisabilité concernant la mise en place de ces solutions dites massifiées pour l'approvisionnement ou les expéditions sur les chantiers par la collectivité maître d'ouvrage. Si ces études se révèlent favorables, la collectivité peut intégrer des clauses (incitation ou imposition) de recours aux modes massifiés dans les marchés de travaux. Les maîtres d'ouvrage doivent donc au préalable recenser les chantiers sur lesquels ils souhaitent lancer les études de faisabilité. En parallèle de l'intégration de clauses incitatives ou coercitives, les collectivités peuvent intégrer des critères en faveur des modes massifiés dans l'analyse des offres et faire valoir leur droit de préférence[15], en cas d'égalité des prix ou d'équivalence des offres, au profit des candidats favorisant l'utilisation de transports massifiés ou de tout mode de transport non polluant.

Enfin, il est possible d'envisager la mise en place d'un dispositif spécial permettant d'assurer une bonne gestion des flux de circulation entrant et sortant pour les chantiers d'envergure au sein de périmètres contraints de la Métropole.

Dans la Métropole de Lyon, un dispositif baptisé Reguly a été mis en place pour ***coordonner la logistique de plusieurs chantiers*** *dans le cadre du réaménagement du quartier Part-Dieu.*
S'appuyant sur la solution Teamoty Logistics, Reguly permet de ***centraliser et d'organiser les demandes de livraisons de 17 chantiers en simultané****, avec une fréquence allant jusqu'à 1 camion toutes les 3 minutes. Reguly s'inscrit dans une* ***mission plus globale de gestion des chantiers et des nuisances associées*** *(aide à la circulation des riverains, suivi d'indicateurs environnementaux, vision globale des impacts chantiers pour la collectivité) confiée à la firme Mobility by Colas.*

[15] Article 36 de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte, 2015

Réaliser un schéma pour une logistique urbaine durable et innovante

Nîmes Métropole et la ville de Nîmes étudieront la possibilité de mettre en place un schéma directeur de la logistique. Il pourra s'appuyer sur les réflexions engagées dans le cadre du projet de territoire de Nîmes Métropole 2032 qui identifie :

- Un site dédié à la logistique métropolitaine à Nîmes sud,
- Un site dédié à la logistique urbaine à Porte ouest.

En complément, il est préconisé de mener une étude prospective pour mieux appréhender ce sujet complexe qui dépasse largement les frontières de Nîmes Métropole.

Cette étude prospective poursuivra 3 objectifs :

- Confirmer et dimensionner ces 2 sites,
- Le cas échéant, faire émerger de nouveaux sites, par exemple celui de Courbessac,
- Étudier le potentiel des sites déjà embranchés (Grezan, Saint-Césaire).

En tout état de cause, il est convenu par principe, que tout site dédié à la logistique urbaine sera connecté à un embranchement fret.

Objectif

✓ Encourager les pratiques logistiques vertueuses, notamment le report modal du transport routier vers des modes massifiés et/ou non polluants

Pilote

Nîmes Métropole

Partenaires

Ville de Nîmes, Collectivités, Région, SCoT, chambres consulaires, agence d'urbanisme, association de transporteurs

Calendrier de mise en œuvre

Moyen terme

Coût estimé

Enquêtes et schéma logistique : 80 k€
Autres actions : 45 k€

Indicateurs de suivi

- Nombre de marchés de travaux ayant donné lieu à la réalisation d'une étude de faisabilité pour la mise en place de maillons massifiés pour l'approvisionnement/évacuation du chantier
- Nombre de marchés de travaux intégrant un/des maillons massifiés

AXE F. Rationnaliser le transport de marchandises

Action F - 20 Accompagner les professionnels dans leur transition énergétique

Description de l'action

Plusieurs sources d'énergie sont potentiellement valorisables pour le transport de marchandises : gaz naturel pour véhicules et électromobilité, hydrogène ou encore divers agro-carburants (HVO/GTL, B100, ED95, ...).

Leur développement est à la fois conditionné par l'offre constructeurs et par la densité du réseau de stations d'avitaillement, mais aussi, éventuellement, par une réglementation locale qui favorise certaines énergies par rapport à d'autres.

Dans le cadre de la mise en œuvre de la présente action, la collectivité peut donc activer plusieurs leviers.

Développement des infrastructures d'avitaillement

Nîmes Métropole pourra jouer un rôle dans le développement des stations d'avitaillement, en élaborant un schéma directeur pour le déploiement de stations gaz/hydrogène/etc., et en identifiant du foncier susceptible d'être confié à des développeurs.

Favoriser les démarches vertueuses via la ZFE

Enfin, l'accompagnement à la transition énergétique pourra consister à favoriser les entreprises les plus vertueuses, de manière directe ou indirecte, par la mise en place de mesures réglementaires.

La ville de Nîmes est un territoire en vigilance et en ce sens devrait restreindre la circulation des voitures immatriculées jusqu'au 31 décembre 1996 (non classés) avant le 1er janvier 2025. La métropole de Nîmes sera donc bel et bien concernée et les professionnels qui sillonnent le territoire, pour s'y conformer, devront investir dans des véhicules de moins en moins polluants. La ville de Nîmes sera maître d'ouvrage pour la ZFE relevant de son périmètre communal. Le ciblage des publics concernés et la gestion des dérogations à la réglementation seront des sujets cruciaux à traiter dans le cadre du déploiement de ce dispositif.

Donner des facilités d'accès aux véhicules vertueux

Une autre mesure, non obligatoire mais qui pourrait également contribuer à discriminer les entreprises qui

investissent dans des moyens roulants plus respectueux de l'environnement, consisterait à donner des facilités d'accès selon le type de véhicule utilisé. Typiquement, pour les zones autorisées aux livraisons sur une tranche horaire définie, celle-ci pourrait être élargie pour les livreurs circulant avec un véhicule pas/peu émissif.

Objectifs

- ✓ Œuvrer au développement d'un maillage en stations d'avitaillement multi-énergies
- ✓ Favoriser les entreprises qui circulent avec des véhicules faiblement émissifs dans leur desserte du territoire

Pilote

Nîmes Métropole et ville de Nîmes (ZFE)

Partenaires

Composante station : Energéticiens, distributeurs de carburant, transporteurs de marchandises, enseignes de la grande distribution, financeurs potentiels, Syndicat Mixte d'Energie du Gard (SMEG 30)
Composante accompagnement : Région Occitanie, fédérations des transporteurs, opérateurs de statons, collectivités, entreprises possédant des poids-lourds pour du transport de marchandises

Calendrier de mise en œuvre

Moyen terme

Coût estimé

Mesure non évaluée à ce stade - à déterminer notamment avec les partenaires privés pour les stations d'avitaillement

Indicateurs de suivi

- Evolution du nombre de stations d'avitaillement multi-énergies sur le territoire

AXE G. Poursuivre une mise en œuvre collective et efficiente du Plan De Mobilité

Action G - 21 Mise en place d'une gouvernance de suivi du Plan De Mobilité

Description de l'action

Création d'une instance de gouvernance du Plan de Mobilité

L'avancement et l'évaluation du Plan de Mobilité seront effectués au sein d'une instance de gouvernance, de suivi et d'évaluation du PDM. Cette instance sera organisée et animée par Nîmes Métropole. Elle vise à regrouper tous les maîtres d'ouvrage et partenaires liés aux actions du PDM.

Cette instance sera composée :

- D'un comité partenarial, qui coordonnera les financements, la programmation temporelle et spatiale, les maîtres d'ouvrage et partenaires techniques et financiers. Le comité pourra orienter la mise en œuvre de certaines actions, ou la révision du Plan de Mobilité si nécessaire. Il sera composé de tous les partenaires impliqués dans les actions du Plan de Mobilité.
- D'un comité technique chargé de mettre à jour l'observatoire de suivi du PDM (cf. action G.24), répertoriant l'avancement et l'efficacité des actions du PDM. Le comité se réunira 1 fois par an.
- D'un comité de pilotage restreint à Nîmes Métropole, qui se réunira 2 fois par an.

Le comité partenarial se réunira périodiquement, 1 fois par an pour :

- Faire l'état des lieux de l'avancement du Plan de Mobilité ;
- Coordonner et programmer les actions restantes ;
- Définir les adaptations éventuelles, tout en préservant les objectifs fixés ;
- Un bilan annuel sera élaboré à la suite du comité partenarial.

En complément, des réunions thématiques ou multithématiques pourront être organisées pour renforcer la coordination entre les acteurs des différents secteurs (urbanisme, circulation routière, réseaux de transports en commun, ...).

Objectifs

✓ Création d'une instance de gouvernance du Plan de Mobilité

Pilote

Nîmes Métropole

Partenaires

Communes, Département, Région, DDTM, DREAL, EPCI voisins, CCI, SCoT Sud Gard, A'U

Calendrier de mise en œuvre

En continu

Coût estimé

En régie Nîmes Métropole

Indicateurs de suivi

- Nombre de réunions (comité partenarial, comité technique, comité de pilotage) de l'instance de suivi du PDM par an

Action G - 22 Développement du conseil en mobilité

Description de l'action

Le développement du conseil en mobilité s'inscrit en complémentarité d'une meilleure gouvernance, afin de garantir une cohérence d'action sur l'ensemble de l'agglomération nîmoise, en promouvant les mobilités alternatives à l'autosolisme, et en accompagnant les initiatives des acteurs locaux (institutions publiques, acteurs privés, grand public...), notamment par le partage des connaissances et des expériences sur le territoire.

Elaboration de deux conseils en mobilité

Deux conseils en mobilité seront élaborés :

- Le premier pour le grand public
- Le deuxième pour les institutions publiques et les acteurs privés avec une animation du réseau de partenaires, et l'incitation à la réalisation de Plans mobilités pour les entreprises, les établissements scolaires et administrations.

Incitation à la réalisation de PDMe et PDMa

L'incitation à la réalisation de Plans de mobilités employeurs, établissements scolaires, et administrations, doit se faire en renforçant le rôle du conseiller en mobilité de Nîmes Métropole :

- Prise de contact avec les administrations, établissements scolaires, et entreprises de plus de 50 salariés, pour les informer sur les négociations annuelles obligatoires depuis la Loi d'Orientation des Mobilités (à travers le forfait mobilités durables, la prise en charge de tout ou partie des frais de carburant, et de recharge des véhicules électriques, hybrides ou hydrogène).
- En complément des actions menées par Nîmes Métropole pour l'animation des plans de mobilités, incitation aux démarches, telles que le club regroupant des entreprises (dont la SNCF, La Poste, la Ville de Nîmes et le CHU), et partage des expériences par l'animation régulière du réseau d'acteurs concernés.
- Accompagnement à la réalisation des Plans de mobilité : assistance téléphonique, participation aux réunions, élaboration ou diffusion d'outils.
- Suivi et évaluation des plans de mobilité réalisés, pour dégager les freins à la mise en œuvre et les clefs

de réussite, en lien avec l'évolution des pratiques et l'appréciation des usagers.

- Incitation à la non-mobilité (télétravail, téléformation, télémédecine...), et à la gestion du temps (modification des horaires de travail, lissage des horaires).
- Chrono-aménagement, lissage des horaires pour désengorger les périodes de pointe.
- Réalisation des plans de mobilité d'administration de Nîmes Métropole et de Nîmes. Il s'agit également de développer le forfait mobilités durables, dont le décret du 09 mai 2020 vient préciser les modalités de mise en œuvre pour les agents de droit public.

Création d'une plateforme de communication

Le conseil en mobilité s'accompagnera par la création d'une plateforme numérique, regroupant toutes les informations et outils en lien avec la mobilité du territoire. La plateforme permettra la diffusion d'évènements en lien avec la mobilité, menés par la collectivité ou par des associations.

Développement d'actions de communication et de sensibilisation

Il s'agira de mettre en place les actions de communication et de sensibilisation suivantes :

- Développement d'une palette d'outils, pour dépasser la communication classique (affiches, flyers, radios, ...) et proposition d'animations proactives impliquant un public large ou ciblé, notamment auprès des usagers des territoires moins denses ou ruraux, et des quartiers prioritaires de la politique de la Ville...: jeux-concours, actions collaboratives, crowsourcing, ateliers de concertation participatifs, challenges mobilité interentreprises, balades urbaines, déjeuners de travail, « une semaine sans ma voiture », « savoir rouler », «code de la rue».
- Organisation d'événements (fête du vélo, « mai à vélo »), ou création de journées spécifiques : journée sans voiture, à l'école sans ma voiture... ;
- Poursuite du dispositif Aggloforum sur les projets de mobilités inscrits dans le PDM (en complément de la concertation établie sur le BHNS, le stationnement vélos, les parcs relais, les gares...), afin de faciliter la participation citoyenne sur l'ensemble des actions.
- Mobilisation régulière par Nîmes Métropole des acteurs locaux (associations de commerçants, associations cyclistes, fédération de transporteurs routiers...) pour constituer des acteurs relais, diffuseurs de bonnes pratiques auprès des habitants et acteurs économiques du territoire.
- Partage de bonnes pratiques de mobilité entre collectivités, par des visites terrain sur l'agglomération et d'autres territoires exemplaires.
- Réalisation de campagnes de sensibilisation à cibler en fonction des publics et des objectifs visés par le Plan de Mobilité en report modal.

Lors de ces évènements, les participants pourront être incités à y venir avec des transports alternatifs à la voiture. Également, l'usage de papiers recyclés et d'encres écologiques seront préférés lors de la publication de supports d'informations physiques.



Illustrations de campagne de communication (Source : Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie)

Objectifs

- ✓ Renforcer le conseil en mobilité
- ✓ Inciter à la réalisation de PDM-e et PDM-a
- ✓ Créer une plateforme de communication
- ✓ Développer des actions de communication et de sensibilisation

Pilote

Nîmes Métropole

Partenaires

Communes, entreprises, administrations, associations

Calendrier de mise en œuvre

En continu

Coût estimé

En régie Nîmes Métropole

Indicateurs de suivi

- Nombre d'outils de communication diffusés
- Nombre d'actions de sensibilisation mises en place
- Nombre d'évènements organisés

AXE G. Poursuivre une mise en œuvre collective et efficiente du Plan De Mobilité

Action G - 23 Partager une culture commune au sein du club mobilité partenarial de l'Agence d'urbanisme, région nîmoise et alésienne

Description de l'action

La connaissance fine et actualisée de la mobilité sur le territoire de Nîmes Métropole et au-delà constitue un enjeu majeur. Cette connaissance est indispensable notamment pour :

- Observer les évolutions tendancielles pouvant influer sur les pratiques de mobilité ;
- Communiquer avec les partenaires et les acteurs concernés ;
- Adapter l'offre de mobilité et l'intermodalité en fonction des besoins.

Cette connaissance du territoire facilite les décisions en termes de politique de mobilité.

Un observatoire de la mobilité existe déjà à l'échelle du Gard et au-delà : « Le Panorama de la mobilité ». Il est mis en œuvre et animé par l'Agence d'urbanisme région nîmoise et alésienne (A'U) à la demande de ses partenaires. Ce Panorama de la mobilité est suivi dans une instance de l'A'U : le Club Mobilité.

Ce Club mobilité, qui se réunit annuellement, facilite les échanges entre AOM et acteurs de la mobilité en permettant un partage d'informations autour de revues de projets et de thèmes choisis.

Les intervenants présents lors des Clubs sont des acteurs du territoire (EPCI, Région, DDTM, Département du Gard/ex...), des intervenants extérieurs (experts thématiques) ou l'A'U.

Chaque club traite d'une problématique en lien avec la construction du panorama de la mobilité. Depuis 2018, année de sa création les thèmes suivants ont été abordés :

- le volet mobilité dans le SRADDET Occitanie 2040 ;
- les itinéraires cyclables : quelle coordination entre les différents réseaux ?
- présentation annuelle du panorama de la mobilité ;
- le covoiturage public : retours d'expériences ;
- Nouvelles mobilités : une opportunité pour l'ensemble de nos territoires ?
- Présentation de la Loi d'orientations des mobilités et des enjeux locaux en matière de déplacements ;
- Suite à la LOM : comment sont couverts aujourd'hui les besoins en mobilité de nos territoires ?

Pour les années à venir, de nouveaux thèmes seront proposés en accord avec les partenaires du Club mobilité. Nîmes Métropole pourra être force de proposition et soumettre des sujets en cohérence avec les grandes orientations de son Plan de mobilité. A titre d'exemple, les thèmes suivants pourraient être abordés :

- Quelle évolution de l'étoile ferroviaire nîmoise : retours d'expériences de RER métropolitains ;
- L'analyse de la pratique de la marche sur le territoire ;
- Le stationnement : levier des politiques de mobilité et outil de reconquête des espaces publics ;
- Quelles évolutions des pratiques de mobilité post-covid ?
- Vers une logistique urbaine durable.

Le Panorama de la mobilité sera complété en conséquence.



Panorama de la mobilité partenarial de l'A'U (Source : A'U)

Objectifs

- ✓ Améliorer la connaissance des pratiques des usagers et des évolutions prévisibles en se basant sur le Panorama de la mobilité de l'A'U
- ✓ Fédérer les partenaires de la mobilité sur le territoire
- ✓ Partager une culture commune de la mobilité

Pilotes

A'U

Partenaires

Nîmes Métropole, Alès Agglomération et le Syndicat Mixte des Transports Publics du Bassin d'Alès, Région Occitanie, Département du Gard, Pôle Métropolitain Nîmes-Alès, les SCoT et EPCI membres de l'Agence, ville de Nîmes et d'Alès, Ademe, DDTM, DREAL

Calendrier de mise en œuvre

En continu

Coût estimé

Nîmes Métropole, membre-adhérent de l'agence d'urbanisme (A'U), participe annuellement, au titre de sa cotisation, au financement du programme partenarial de travail de l'A'U, dans lequel sont inscrits « panorama et club mobilité »

Indicateurs de suivi

- Nombre de club mobilité réalisés
- Nombre d'indicateurs du panorama de la mobilité renseignés

Action G - 24 Création d'un observatoire de suivi du Plan De Mobilité

Description de l'action

Dans le cadre du suivi et de l'évaluation continue du Plan de Mobilité, l'efficacité de chaque action doit pouvoir s'illustrer, afin de mesurer l'avancement des actions, et l'atteinte des objectifs fixés. La création d'un outil permanent de suivi des actions programmées et des impacts réels sur les pratiques de mobilité apparaît donc nécessaire.

Création d'un observatoire du suivi du Plan de Mobilité

Il s'agira de créer un outil de suivi des actions du PDM. Cet outil pourra prendre la forme d'un tableau de bord, récapitulant :

- Les actions, et leurs objectifs ;
- Les acteurs concernés ;
- Les indicateurs de suivi (pour l'avancement des actions) et d'évaluation (pour l'efficacité des actions) ;
- Le degré d'avancement des actions.

L'outil sera mis à jour régulièrement, afin d'établir à minima, un bilan annuel de l'avancée du PDM. Il pourra être utilisé et présenté lors des réunions annuelles avec l'instance de gouvernance du PDM (cf. action G.21).

Le suivi des actions permettra de vérifier leur réalisation, leur efficacité par rapport aux objectifs fixés, et apportera une aide à la décision, afin d'orienter la mise en œuvre, voire d'engager d'éventuelles mesures correctrices.

Le suivi et l'évaluation se feront via le renseignement des indicateurs. Pour chaque indicateur, il devra être précisé sa définition, l'état de référence, l'objectif visé, sa périodicité, son périmètre, et le ou le(s) fournisseur(s) de données.

Cet outil pourra alimenter l'observatoire des mobilités (cf. action G.24) et réciproquement.

En complément, un observatoire de suivi sera créé. Il visera à regrouper et à croiser les données des différents acteurs pour mesurer l'avancement et l'efficacité des actions. Les objectifs de cet observatoire de suivi seront définis par l'instance de gouvernance du PDM (cf. action G.21) regroupant tous les acteurs concernés :

- Centralisation et consolidation des données ;
- Partage régulier des informations ;
- Communication auprès des acteurs.

L'observatoire pourra s'accompagner d'un système d'information géographique (SIG), pour constituer une base de données géolocalisées. Il permettra d'illustrer géographiquement l'évolution de certains indicateurs.

Communication auprès du grand public sur les données issues de l'observatoire du Plan de Mobilité

L'évolution et l'efficacité des projets liés au Plan de Mobilité seront communiquées au grand public, via des **supports de communication locaux** : communiqué de presse, journal de l'agglomération et journal des communes concernées par les projets, site internet de l'agglomération.

Poursuite de la bonne connaissance des pratiques de déplacement sur le territoire

Pour assurer le suivi des indicateurs et comprendre les évolutions des mobilités sur le territoire, une **Enquête Ménages Déplacements** sera lancée à moyen terme (horizon 5 ans maximum), selon la méthodologie du CEREMA. L'enquête se déroule alors en face-à-face ou par téléphone.

Enquête
MENAGES DEPLACEMENTS

Enquête Ménages Déplacements réalisée sur le territoire de Nîmes Métropole en 2015

Une enquête complémentaire, à l'horizon du PDM pourra être réalisée pour évaluer finement l'impact sur la mobilité. Cette enquête complémentaire pourra se faire via une méthode modernisée, avec une enquête en ligne complémentaire par exemple.

Qu'est-ce qu'une Enquête Ménages Déplacement (EMD) ?

Une EMD est une enquête destinée à renseigner les pouvoirs publics, et à recueillir des données sur les pratiques de déplacement des habitants et d'utilisation des transports, sur un territoire défini. Elle est réalisée selon les méthodologies dites « standard Cerema ».

Une enquête ménages déplacement avait été réalisée sur l'aire métropolitaine de Nîmes en 2015.

Objectifs

- ✓ Suivre l'avancée des actions du Plan de Mobilité et ses effets
- ✓ Communiquer sur les données issues de l'observatoire du Plan de Mobilité
- ✓ Poursuivre une bonne connaissance des pratiques de déplacement

Pilotes

Nîmes Métropole, A'U

Partenaires

Communes

Calendrier de mise en œuvre

En continu

Coût estimé

En régie Nîmes Métropole

Indicateurs de suivi

- Nombre d'actions inscrites au PDM réalisées
- Degré d'avancement du plan d'actions du PDM
- Mesure des impacts des actions du PDM
- Nombre de publications dans les journaux locaux

5 MISE EN ŒUVRE ET SUIVI DU PDM

a. Des maîtrises d'ouvrage multiples

La Communauté d'Agglomération Nîmes Métropole, la Région Occitanie, le Département du Gard, l'État et les Communes sont les principaux maîtres d'ouvrage des actions à réaliser au titre de la mise en œuvre du PDM.

Des partenariats techniques peuvent également être mis en place avec d'autres institutions dans le cadre d'actions ne relevant pas directement d'une maîtrise d'ouvrage institutionnelle, comme par exemple pour les thèmes des Plan de Mobilité d'Entreprise, le transport de marchandises ou le trafic autoroutier et ferroviaire.

Nîmes Métropole, chargé de l'élaboration et de la révision du PDM, n'est donc pas le seul garant de la réussite du PDM et de l'atteinte des objectifs fixés par le document.

De l'adhésion à ce PDM dépend en partie sa réussite.

En termes de financement, il est précisé que les coûts d'investissement et d'exploitation de chaque action relèvent de la ou des maîtrise(s) d'ouvrage(s) concernée(s).

Les actions pour le réseau de transports en commun interurbains, incluant le développement des services ferroviaires et des cars interurbains seront financées par le Conseil Régional Occitanie et SNCF Réseau ainsi que par Nîmes Métropole.

Des financements peuvent être mis en œuvre entre AOM dans le cadre de projets répondant au développement de l'intermodalité : billettique, pôles d'échanges multimodaux, information voyageur...

En ce qui concerne les réseaux routiers, les gestionnaires de voiries financeront les opérations inscrites au PDM, considérant que certaines opérations pourraient faire l'objet de financements partenariaux.

Enfin, les financements nécessaires aux aménagements pour les modes actifs intègrent d'une part les investissements consacrés aux opérations nouvelles et, d'autre part, l'entretien et la mise à niveau des équipements existants.

b. Financement

Le plan d'actions du PDM se compose de 24 actions de portée et d'avancement très divers : certaines sont

encore à l'étape d'idée ou d'intention (*exemple sur l'action 1, avec les intentions de coordination des politiques d'aménagements et de transports*), tandis que d'autres ont fait l'objet d'études techniques plus ou moins poussées (*exemples des actions 6, 7 et 14, sur les projets routiers, les projets TCSP ou ferroviaires*). Certaines actions peuvent renvoyer à des études complémentaires (*exemple de l'action 17 renvoyant à une étude sur le développement de nouveaux usages sur les grandes infrastructures routières, et l'action 20 sur le développement du fret alternatif*) tandis que d'autres renvoient à des principes opérationnels (*exemple de l'action 16 sur la création d'aires de covoiturage*) ou encore d'autres relèvent davantage de préconisations et de chartes (*exemple de l'action 15, sur l'actualisation de la charte de modération de la vitesse et l'intégration des modes actifs*). Par ailleurs, certaines propositions correspondent à des actions nouvelles (*actions 21 et 24 sur le suivi du PDM*), d'autres à la poursuite d'actions déjà engagées (*action 3 sur la poursuite du plan vélo*).

La mise en œuvre du plan d'actions du PDM n'entraînera donc pas forcément que des dépenses nouvelles mais peut se traduire par la réorientation des budgets de fonctionnement et d'investissement des collectivités et autres maîtres d'ouvrage concernés. Seules les dépenses nouvelles ont ici été estimées, les coups partis sont également mentionnés même s'ils constituent des dépenses déjà engagées.

Enfin, pour un certain nombre d'actions, les coûts sont intégrés dans les coûts globaux de l'aménagement de l'espace public et peuvent donc difficilement être individualisés (par exemple les coûts concernant l'accessibilité des voiries inclus dans les budgets communaux). Pour certaines actions dont l'état de maturation des projets ne permet pas de chiffrer précisément, une fourchette des coûts a été mentionnée.

La répartition entre les différents financeurs potentiels ainsi que la détermination de l'ensemble des sources de financement (notamment les subventions) ne peuvent être fixées à ce stade de maturation des projets. Afin de garantir la faisabilité financière des actions, les principaux volumes financiers mentionnés ont été travaillés de concert avec l'ensemble des parties prenantes (Région Occitanie, Département du Gard, Nîmes Métropole, Etat, Communes…).

Les estimations financières constituent des ordres de grandeur, sujets à évolution en fonction de multiples paramètres : faisabilité technique complexe, opportunité offerte par un nouveau dispositif financier, résultats d'études à venir… Les évolutions réglementaires à venir pourront faire évoluer le plan d'actions. C'est pourquoi un dispositif d'évaluation régulière du PDM est prévu, avec une évaluation à 5 ans, permettant de juger des avancées réalisées dans la mise en œuvre, afin de parvenir aux objectifs fixés.

Financement par grande thématique

Pour l'axe A. Anticiper l'aménagement du territoire en cohérence avec l'organisation des déplacements, le coût estimé comprend la mise en place d'un agent à mi-temps pour le suivi des actions de la fiche A1, en lien avec les communes, à hauteur de 45 k€ sur une durée de 3 ans ainsi que d'un agent de contrôle du stationnement dans Nîmes à 250 k€ sur 10 ans.

Pour l'axe B. Impulser le changement en faveur des modes actifs, les coûts reprennent les coûts du Plan Vélo, à la hauteur de 6,18 M€. Ce budget est complété par les services annexes comprenant également le stationnement et la mise en place d'un dispositif de vélo en libre-service, pour un total de 1,12 M€.

Enfin, la pacification des centre-bourgs et le développement d'aménagements modes actifs est estimé autour de 25,5 M€.

Pour l'axe C. Rendre les transports collectifs plus attractifs pour tous et l'axe D. Améliorer l'accessibilité des déplacements, le coût de développement et de réaménagement des PEM, des parcs-relais et des autres hubs de mobilité est important avec un budget estimé à 21,63 M€. Les développements d'infrastructure pour les prolongements de TCSP et les mises en service des lignes fortes sont estimés à 20,65 M€. Enfin, le renouvellement du matériel roulant vers un parc plus propre a été budgété à 60 M€ sur l'ensemble des 10 ans.

La mise en place d'un système de MaaS associé à une plateforme de données est estimée à 600 k€.

Enfin, l'amélioration des accès aux transports collectifs depuis les quartiers de politique de ville et depuis les communes rurales est évaluée à 35 M€.

Concernant l'axe E. Maîtriser les flux routiers pour libérer de l'espace au profit des mobilités durables, les créations d'infrastructures et les requalifications de voirie visant à offrir un meilleur partage de la voirie et un abaissement des vitesses sont estimées à 74 M€.

Le transport de marchandises, via l'axe F. Rationaliser le transport de marchandises, a un budget estimé à hauteur de 125 k€, incluant la mise en place d'un référent technique à mi-temps (pour 3 ans) et la réalisation d'enquêtes et d'études.

Enfin, le suivi du Plan de Mobilité, via l'axe G. Poursuivre une mise en œuvre collective et efficiente du Plan De Mobilité, sera principalement réalisé en régie par Nîmes Métropole et l'Agence d'urbanisme A'U via la dotation annuelle de Nîmes Métropole.

c. Echéancier et partenariats

La mise en œuvre du plan d'actions du PDM relève d'une multiplicité d'acteurs publics et privés, selon des temporalités diverses et suppose la définition de partenariats à géométrie variable. Cette diversité d'acteurs implique par ailleurs une diversité de financements.

Les tableaux présentés ci-après, ne visent pas à l'exhaustivité mais permettent de présenter une vision synthétique de ces partenariats et de l'échéancier prévisionnel, en précisant les maîtres d'ouvrages et les partenaires associés à court (moins de 2 ans), à moyen (entre 2 et 5 ans) et à long terme (plus de 5 ans). Plusieurs maîtres d'ouvrage pouvant être concernés, les modalités de partenariat et de financement ne peuvent parfois pas être anticipées.

Cette programmation pourra donc évoluer dans le temps, notamment en raison des évolutions législatives en cours pouvant toucher à l'organisation des collectivités territoriales et à leurs compétences.

Axe A : Anticiper l'aménagement du territoire en cohérence avec l'organisation des déplacements						
	Libellé de l'action	Pilote	Partenaires	Court terme	Moyen terme	Long terme
1	Accompagnement des acteurs du territoire vers une meilleure cohérence entre urbanisme et mobilité	Nîmes Métropole et A'U	Communes, EPCI voisins, Région, Etat	Action en continu sur toute la durée du Plan de Mobilité		
2	Evolution des politiques de stationnement dans les communes	Nîmes Métropole, Communes	Syndicat d'énergie, opérateurs privés, entreprises	Action en continu sur toute la durée du Plan de Mobilité		

Axe B : Impulser le changement en faveur des modes actifs						
	Libellé de l'action	Pilote	Partenaires	Court terme	Moyen terme	Long terme
3	Constitution d'un maillage cyclable en lien avec le Plan Vélo	Nîmes Métropole, Communes, A'U	Etat, Région, ADEME (Agence de la transition écologique), communes, associations d'usagers	Axe Gardonnenque - St-Mamert - Nozières (2023) Boucle Nîmes - Bouillargues (2024) Axe de la Vaunage - St-Césaire - St Côme de Maruéjols (2025) Route de Montpellier - Nîmes- Milhaud (2026)	Axe de la Vistrenque - Milhaud-Marguerittes (2027-2030) Boucle de l'Aéroport - Nîmes -Garons - St-Gilles (2027-2030) Route de Beaucaire - Nîmes-Gare Nîmes Pont du Gard (2027-2030) Route d'Avignon - Nîmes- Sernhac (2027-2030)	
4	Développement de services et de mesures incitatives pour les vélos	Nîmes Métropole, Communes	Etat, Communes, ADEME, Département, Région, associations	Dispositif VLS (2025)		
5	Amélioration du confort des modes actifs et de la lisibilité des itinéraires	Nîmes Métropole	Communes, Département	Charte jalonnement Communication	Aménagement des centres-bourg jalonnement Communication	Aménagement des centres-bourg jalonnement Communication

Axe C. Rendre les transports collectifs plus attractifs pour tous						
	Libellé de l'action	Pilote	Partenaires	Court terme	Moyen terme	Long terme
6	Vers un système de RER métropolitain avec un maillage de PEM	Nîmes Métropole, Région, SNCF Réseaux et Etat	Département, Communes	Ligne Rive Droite du Rhône (2026) Ligne Nîmes - Le Grau-du-Roi (2024)	Ligne Nîmes - Montpellier (2025-2028) Ligne Nîmes - Alès (2025-2028)	
7	Affirmation d'un réseau de lignes fortes connectées aux P+R	Nîmes Métropole	Communes, Gestionnaires de voirie, Région	Axe Védelin - Mas Lombard (2026) Axe Vaunage (2024) Prolongement au sud de Caissargues (2026)	Prolongement à la gare de Saint-Césaire (2030) Prolongement à St-Gervasy ou Bezouce (2030)	
8	Encourager la transition énergétique : évolution vers un parc roulant moins polluant	Nîmes Métropole et communes	Syndicat d'énergie du Gard, opérateurs privés	Action en continu sur toute la durée du Plan de Mobilité		

Axe D. Améliorer l'accessibilité des déplacements						
	Libellé de l'action	Pilote	Partenaires	Court terme	Moyen terme	Long terme
9	Poursuite et développement des démarches de mise en accessibilité des réseaux de transport collectif	Nîmes Métropole	Communes, Etat, associations, délégataire	Action en continu sur toute la durée du Plan de Mobilité		
10	Amélioration de l'accès aux services de mobilité des PMR habitant les territoires des quartiers prioritaires de la politique de la ville et des territoires ruraux	Nîmes Métropole	Communes, Etat, Département	Mise en accessibilité	Développement d'outils d'information	
11	Développement de hubs de mobilité	Nîmes Métropole	Commune, Région, SNCF Gares & Connexions, Département	PEM Nozières (2024) Marguerittes (2026) P+R Langlade (2024) Goéland (2025) Caveirac (2026) Mas Lombard (2026), en lien avec le développement urbain Bernis (2026)	PEM Milhaud (2027) Saint-Césaire (2028)	

12	Faciliter l'accès à la mobilité pour tous	Nîmes Métropole	Commune, Région, SNCF Gares & Connexions, Département	Actions réparties sur les autres actions du Plan de Mobilité		
13	Amélioration des conditions de voyage tous réseaux	Nîmes Métropole	Région, exploitants	Mise en place d'une application MaaS (2024) Mise en place de la plateforme de données mobilité (2024) Mise en place de l'open paiement (2025)	Information en temps réel (2027) Harmonisation billettique avec support unique (2027)	Gamme tarifaire unique (2030)

Axe E. Maîtriser les flux routiers pour libérer de l'espace au profit des mobilités durables						
	Libellé de l'action	Pilote	Partenaires	Court terme	Moyen terme	Long terme
14	Mise en œuvre d'une programmation cohérente des projets routiers	Nîmes Métropole, gestionnaires de voirie (Etat, département, communes)	Nîmes Métropole, gestionnaires de voirie (Etat, département, communes)	Voie urbaine sud	Suppression des feux bd Allende Abaissement des vitesses RD135	CONIM Requalification RN106
15	Requalification des entrées de ville, des principaux boulevards et des centres bourgs en faveur des modes alternatifs à la voiture	Gestionnaires de voirie (Département, communes)	Nîmes Métropole	Sensibilisation	Aménagement des zones apaisées Sensibilisation	Requalification des entrées de ville/boulevards Sensibilisation
16	Développement du covoiturage et de l'autopartage	Nîmes Métropole	Région, Département, opérateurs privés, Communes, ASF	Valorisation de l'autopartage Valorisation, promotion des usages partagés de la voiture	Développement du covoiturage et expérimentation Valorisation, promotion des usages partagés de la voiture	Valorisation, promotion des usages partagés de la voiture
17	Etude du développement des nouveaux usages des grandes infrastructures routières sur les grands corridors de déplacement	Nîmes Métropole, Etat, Région, EPCI voisins	ASF, syndicat d'énergie du Gard	Etudes de mobilité		
18	Bâtir une stratégie Zone à Faible Emission - mobilité (ZFE-m) / Territoire de vigilance	Ville de Nîmes et Nîmes Métropole	Communes, Département, ATMO Occitanie		Stratégie ZFE-m	

Axe F. Rationaliser le transport de marchandises						
	Libellé de l'action	Pilote	Partenaires	Court terme	Moyen terme	Long terme
19	Actions en faveur d'une logistique durable	Nîmes Métropole	Collectivités, Région, SCoT, chambres consulaires, agence d'urbanisme, association de transporteurs	Action en continu sur toute la durée du Plan de Mobilité		
20	Accompagner les professionnels dans leur transition énergétique	Nîmes Métropole et ville de Nîmes (ZFE)	Composante station : Energéticiens, distributeurs de carburant, transporteurs de marchandises, enseignes de la grande distribution, financeurs potentiels, Syndicat Mixte d'Energie du Gard (SMEG 30)		Mise en œuvre de stations multi-énergies	

Axe G. Poursuivre une mise en œuvre collective et efficiente du Plan de Mobilité						
	Libellé de l'action	Pilote	Partenaires	Court terme	Moyen terme	Long terme
21	Mise en place d'une gouvernance de suivi du Plan De Mobilité	Nîmes Métropole	Communes, Département, Région, DDTM, DREAL, EPCI voisins, CCI, SCoT Sud Gard, A'U	Action en continu sur toute la durée du Plan de Mobilité		
22	Développement du conseil en mobilité	Nîmes Métropole	Communes, entreprises, administrations, associations	Action en continu sur toute la durée du Plan de Mobilité		
23	Partager une culture commune au sein du club mobilité partenarial de l'Agence d'urbanisme, région nîmoise et alésienne	Nîmes Métropole, A'U	-	Action en continu sur toute la durée du Plan de Mobilité		
24	Création d'un observatoire de suivi du Plan De Mobilité	Nîmes Métropole, A'U	Communes	Action en continu sur toute la durée du Plan de Mobilité		
				Enquête ménage Déplacements		

6 SIGLES

- **ADEME** : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie
- **ASF** : Autoroutes du Sud de la France (filiale de Vinci Autoroutes)
- **AOM** : Autorité Organisatrice de la Mobilité
- **BHNS** : Bus à Haut Niveau de Service
- **CEREMA** : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
- **CCI** : Chambre de Commerce et d'Industrie
- **CONIM** : Contournement Ouest de Nîmes Métropole
- **DDTM** : Direction Départementale des Territoires et de la Mer (service déconcentré de l'État français)
- **DOO** : Document d'Orientation et d'Objectifs
- **DREAL** : Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (service déconcentré de l'État français)
- **EMD** : Enquête Ménages Déplacements
- **EPCI** : Etablissement Public de Coopération Intercommunale
- **IGN** : Institut Géographique National
- **INSEE** : Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques
- **IRVE** : Installation de recharge de véhicule électrique
- **LOM** : Loi d'Orientation des Mobilités

- **NPRNU** : Nouveau Projet National de Renouvellement Urbain
- **PAVE** : Plan d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics
- **PCAET** : Plan Climat Air Energie Territorial
- **PEM** : Pôle d'Echange Multimodal
- **PDM** : Plan de Mobilité
- **PDU** : Plan de Déplacements Urbains
- **PGRI** : Plan de Gestion des Risques d'Inondation
- **PLD** : Plan Local de Déplacement
- **PLH** : Programme Local de l'Habitat
- **PLU(i)** : Plan Local d'Urbanisme (intercommunal)
- **PMR** : Personne à Mobilité Réduite
- **PPA** : Personnes Publiques Associées
- **RER** : Réseau Express Régional
- **REVe** : Réseau Express Vélo
- **SAEIV** : Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information Voyageurs
- **SAGE** : Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux
- **SCoT** : Schéma de Cohérence Territoriale
- **SDARF** : Schémas Départementaux d'Accès à la Ressources Forestière
- **SRC** : Schémas Régionaux des Carrières
- **SRCE** : Schémas Régionaux de Cohérence Ecologique

- **SDA-AD-AP** : Schéma Directeur d'Accessibilité - Agenda d'Accessibilité Programmation
- **SDAGE** : Schémas Directeurs d'Aménagement et de Gestion des Eaux
- **SRADDET** : Schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires
- **SRIT** : Schéma Régional des Infrastructures et des Transports
- **TC** : Transports en Commun
- **TCSP** : Transport en Commun en Site Propre
- **TER** : Train Express Régional
- **VAE** : Vélo à Assistance Electrique
- **VLS** : Vélo en libre-service
- **ZAC** : Zone d'Aménagement Concerté
- **ZAD** : Zone d'Aménagement Différé
- **ZAE** : Zones d'Activités Economiques
- **ZFE** : Zone à Faibles Emissions

7 ANNEXE ACCESSIBILITE

a. L'accessibilité au cœur des déplacements

La loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » engage les collectivités ou Établissement Public de Coopération Intercommunale à :

- Élaborer des schémas directeurs d'accessibilité des transports (SDA),
- Elaborer des plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE),
- Constituer des commissions communales ou intercommunales d'accessibilité,
- Intégrer un volet « accessibilité » aux Plans de Mobilité.

La Loi du 11 février 2005 s'intéresse à l'ensemble des handicaps, qu'ils soient permanents ou temporaires. Il faut donc tenir compte de l'ensemble des personnes à mobilité réduite : les personnes âgées, les personnes accompagnant de jeunes enfants ou avec des poussettes, ou toute personne gênée temporairement dans sa mobilité.

L'accessibilité est déclinée dans plusieurs thématiques du PDM. La présente annexe vise à identifier l'état de l'accessibilité sur le territoire et à proposer une stratégie dans le temps. Elle énonce les objectifs auxquels répondre pour améliorer l'accessibilité et la continuité de la chaîne du déplacement.

L'annexe se compose des parties suivantes :

- La présentation du cadre réglementaire,
- L'avancement des plans et schémas d'accessibilité,
- Les enjeux et la définition de la stratégie d'accessibilité du territoire de Nîmes Métropole,
- Les PAVE annexés des communes.

b. Le cadre réglementaire

Les fondements réglementaires

La mise en accessibilité de la voirie, des établissements recevant du public et des réseaux de transports collectifs est un enjeu de solidarité nationale et de cohésion sociale. Agir pour l'accessibilité de tous, c'est également agir pour une mobilité inclusive, affirmée dans la Loi

d'Orientation des Mobilités, et améliorer le confort de marche pour tous.

L'article L1214-2 du Code des Transports précise que « Le plan de mobilité vise à assurer :

- L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part, (...)
- Le renforcement de la cohésion sociale et territoriale, notamment l'amélioration de l'accès aux réseaux de transports publics des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite (...) ;
- L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport et en effectuant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton, un cycliste ou un utilisateur d'engin de déplacement personnel ;
- L'organisation du stationnement (...), notamment en définissant les emplacements réservés aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite (...) ».

Plusieurs autres articles du Code des Transports traitent de l'accessibilité, avec en particulier :

- L'article L1111-1 : « Le système des transports doit satisfaire les besoins des usagers et rendre effectif le droit qu'à toute personne, y compris celle dont la mobilité est réduite ou souffrant d'un handicap, de se déplacer et la liberté d'en choisir les moyens, y compris ceux faisant appel à la mobilité active, ainsi que la faculté qui lui est reconnue d'exécuter elle-même le transport de ses biens ou de le confier à l'organisme ou à l'entreprise de son choix. »
- L'article L1112-1 : « (...) les services de transport collectif sont rendus accessibles aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite (...) ». « L'accessibilité du service de transport est assurée par l'aménagement des points d'arrêt prioritaires compte tenu de leur fréquentation, des modalités de leur exploitation, de l'organisation des réseaux de transport et des nécessités de desserte suffisante du territoire. »

La Loi « Handicap » introduit deux notions essentielles.

La première est la notion de « personne à mobilité réduite » : Toutes les formes de handicap et toutes les situations de mobilité réduite doivent être considérées. Cette définition inclut ***l'ensemble des personnes qui éprouvent des difficultés à se déplacer, de manière provisoire ou permanente.*** *Sont concernées les personnes ayant un handicap physique, sensoriel, mental, cognitif, psychique, ainsi que toutes les personnes ayant des difficultés pour utiliser les transports publics, y compris les personnes de petite taille, personnes âgées, femmes enceintes, personnes transportant des bagages lourds et personnes avec enfants.*

La deuxième est la notion de « chaîne de déplacement » : La continuité du déplacement doit être assurée dans son intégralité. La logique d'accessibilité concerne à la fois le cadre bâti (logements, établissements recevant du public), la voirie, l'aménagement des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité.

La loi du 11 février 2005

La loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » a été adoptée pour donner une nouvelle impulsion à l'intégration dans la société des personnes handicapées et à mobilité réduite. En passant d'un contexte incitatif à un cadre prescriptif, la loi introduit d'importantes évolutions :

- L'extension du champ d'application de la Loi à la voirie et aux espaces publics,
- La prise en compte de tous les types de handicap,
- L'introduction de la notion de chaîne de déplacement : celle-ci comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transports, ainsi que leur intermodalité, l'objectif étant d'éliminer toute rupture au cours du déplacement,
- La mise en place d'outils,
- L'institution d'une obligation de résultat : la loi impose des délais pour la mise en œuvre des différentes obligations,
- La mise en place d'une procédure de dépôt de plainte en matière d'obstacles à la libre circulation des personnes à mobilité réduite par les autorités organisatrices de la mobilité.

Principales prescriptions techniques issues du décret du 21 décembre 2006 et de l'arrêté du 15 janvier 2007, découlant de la Loi du 11 février 2005 :

- *Une pente inférieure à 12% pour monter à bord d'un véhicule de transport collectif,*
- *Un revêtement de sol non meuble et non glissant,*
- *Une largeur minimum d'un trottoir égale à 1,4 mètre (hors mobilier ou obstacle) et 1,2 mètre (avec aucun mur ou obstacle de part et d'autre du cheminement), un dévers inférieur à 2%,*
- *Une pente de 5% maximum (si pente > 4%, un palier de repos est aménagé en haut et en bas de chaque plan incliné et tous les 10 mètres en cheminement continu),*
- *Des abaissées de trottoirs au droit des traversées piétonnes, avec des ressauts dont la hauteur ne peut être supérieure à 2 centimètres,*
- *Des bandes d'éveil de vigilance (normes NF P98-351),*
- *Des dimensions adaptées du mobilier urbain,*
- *Des contrastes visuels,*
- *Des caractéristiques géométriques nécessaires pour les places de stationnement et les arrêts de transport collectif,*
- *La pose de répétiteurs sonores sur les feux de signalisation…*
- *Au moins 2% d'emplacements de stationnement réservés aux titulaires de la Carte Mobilité Inclusion sur le domaine public, avec 3,3m minimum de largeur par emplacement, et un devers transversal inférieurs à 2%.*

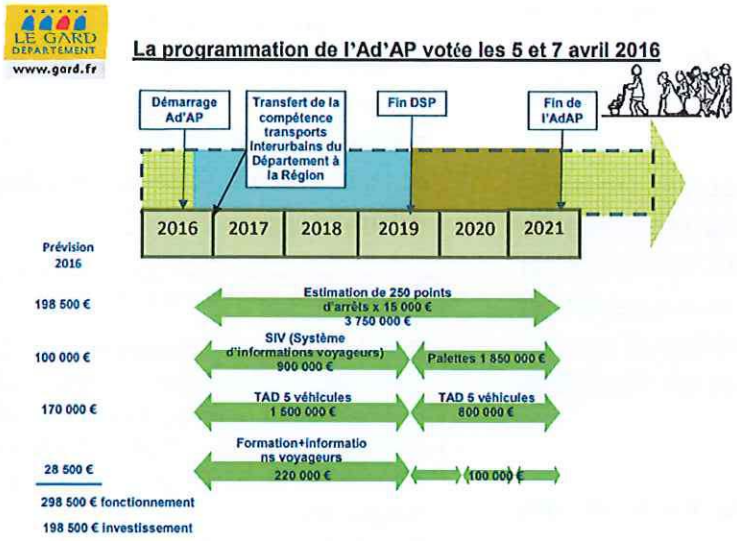
c. Synthèse des schémas et plans en cours ou finalisés

La Loi « Handicap » a rendu obligatoire plusieurs outils de planification de l'accessibilité :

- Le **Schéma Directeur d'Accessibilité des services de transports publics** - Agenda d'Accessibilité Programmée (SD'AP), qui est élaboré par chaque Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM)
- Le **Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics** (PAVE), qui est élaboré par les communes, et qui fixe les dispositions susceptibles de rendre accessible aux personnes handicapées et à mobilité réduite l'ensemble des circulations piétonnes.
- **L'annexe « accessibilité »** du Plan de Mobilité.

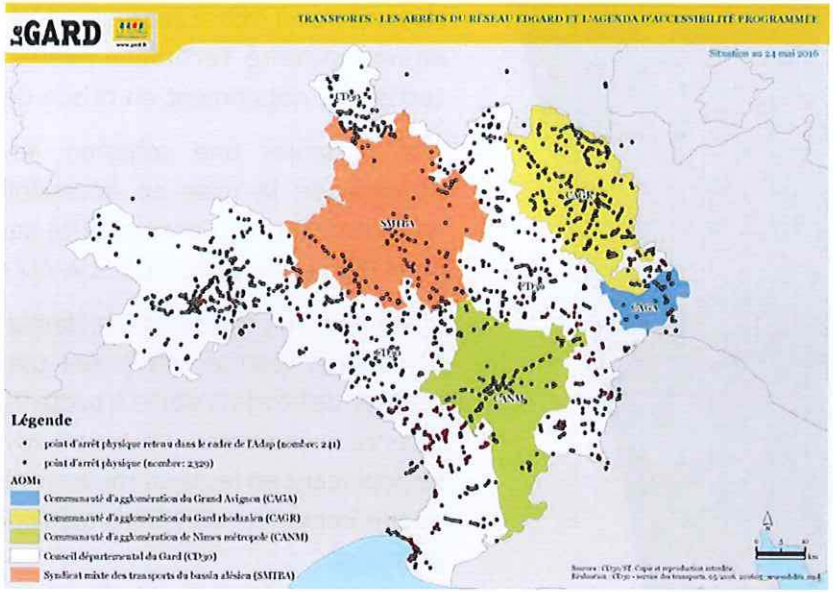
Schéma Directeur d'Accessibilité du Gard

Le Schéma Directeur d'Accessibilité du Gard (2016-2021) prévoyait une mise en accessibilité d'environ 250 points d'arrêts prioritaires sur le territoire du Gard, dont plus d'une centaine sur le périmètre de Nîmes Métropole.



Programmation temporelle de l'Ad'AP du Gard (juin 2016)

Les arrêts du réseau Edgar à rendre accessibles sont les suivants :



Carte des points d'arrêts à rendre accessibles (situation au 24 mai 2016) Ad'AP du Gard – Juin 2016

Schéma Directeur d'Accessibilité de Nîmes Métropole

De nombreux arrêts ont été mis en accessibilité ces dernières années sur le réseau Tango. En 2015, le réseau comptait environ 40% d'arrêts accessibles (source : Ad'ap transport Nîmes Métropole 2015).

Avec la restructuration du réseau de transport en commun, et la mise en service des lignes T1 et T2, les

arrêts concernés ont également pu être mis en accessibilité.

Néanmoins, il existe toujours de nombreux arrêts classés en Impossibilité Technique Avérée sur la partie nord du territoire, notamment en raison de la pente.

Afin d'assurer une cohésion, et une programmation efficace de la mise en accessibilité, une commission intercommunale d'accessibilité se réunit régulièrement pour la mise en œuvre du SDA-AD'AP.

Également, un transport à la demande pour les personnes à mobilité réduite, offre aux usagers la possibilité de réaliser des trajets porte à porte 7jours/7. Ce service est réservé exclusivement aux non-voyants et aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant, résidant dans n'importe quelle commune de Nîmes Métropole, et sur inscription préalable.

Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics

La Loi du 11 février 2005 prescrit dans chaque commune de plus de **1 000 habitants** la rédaction d'un document de programmation, le Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics (PAVE). Ce plan fixe au minimum, les dispositions susceptibles de rendre accessible aux personnes handicapées et à mobilité réduite l'ensemble des circulations piétonnes (dans les rues, places, parcs et jardins) et des aires de stationnement présentes sur le territoire d'une commune (que ces circulations et aires relèvent de la voirie communale, intercommunale, départementale, nationale ou de voies privées ouvertes à la circulation publique). Par défaut, la compétence de l'élaboration du PAVE relève de la commune et le PAVE est élaboré à l'initiative du maire. Mais les EPCI compétents en matière de mobilité peuvent prendre cette initiative également. La loi prévoit que ce Plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics, fasse partie intégrante du PDM lorsqu'il existe.

Communes concernées par les PAVE :

Bernis, Bezouce, Bouillargues, Cabrières, Caissargues, Caveirac, Clarensac, Fons, Garons, Générac, La Calmette, Langlade, Lédenon, Manduel, Marguerittes, Milhaud, Nîmes, Poulx, Redessan, Rodilhan, Sainte-Anastasie, Saint-Chaptes, Saint-Dionisy Saint-Geniès-de-Malgoirès, Saint-Gervasy, Saint-Gilles, Saint-Mamert-du-Gard, et Sernhac.

Actuellement, aucun bilan des PAVE et de leur mise en œuvre n'est réalisé. Le tableau suivant synthétise les principaux éléments recueillis.

Bilan et avancée des PAVE

Commune	Etat actuel du PAVE	Actions prévues
Nîmes	En cours	Mise en accessibilité de la voirie
Bernis	*Non connu*	-
Bezouce	Pas de PAVE	-
Bouillargues	En cours	Mise en accessibilité de la voirie
Cabrières	Pas de PAVE	-
Caissargues	*Non connu*	-
Caveirac	Pas de PAVE	-
Clarensac	*Non connu*	-
Dions	Pas de PAVE	
Domessargues	*Non connu*	-
Fons	En cours	Mise en accessibilité de la voirie
Gajan	Pas de PAVE	-
Garons	En cours	Mise en accessibilité de la voirie
Générac	*Non connu*	-
La Calmette	Pas de PAVE	-
Langlade	Pas de PAVE	-
La Rouvière	En cours (PAVE volontaire)	Mise en accessibilité de la voirie
Lédenon	*Non connu*	-
Manduel	*Non connu*	-
Marguerittes	En cours	Mise en accessibilité de la voirie, d'un groupe scolaire et de la mairie
Mauressargues	*Non connu*	-
Milhaud	*Non connu*	-
Montagnac	*Non connu*	-
Montignargues	*Non connu*	-
Moulézan	*Non connu*	-
Poulx	*Non connu*	-
Redessan	*Non connu*	-
Rodilhan	Pas de PAVE	-
St-Bauzély	*Non connu*	-
Ste-Anastasie	*Non connu*	-
St-Chaptes	Pas de PAVE	-

St-Dionisy	*Non connu*	-
St-Geniès-de-Malgoirès	*Non connu*	-
St-Gervasy	*Non connu*	-
St-Gilles	Pas de PAVE	-
St-Mamert-du-Gard	*Non connu*	-
Sauzet	*Non connu*	-
Sernhac	Pas de PAVE	-

Globalement, il est observé sur le territoire :

- Une accessibilité peu aisée sur la voirie et les espaces publics, en raison de la topographie, de la qualité des cheminements et de l'encombrement des trottoirs (stationnement illicite, mobilier...).
- Un nombre de places de stationnement PMR insuffisant.

d. La stratégie de mise en accessibilité du territoire

Les enjeux

Sur la base de l'état des lieux réalisé, les enjeux spécifiques relatifs à l'amélioration de l'accessibilité PMR ont été identifiés :

- Suivre et programmer la mise en accessibilité du territoire ;
- Coordonner les différents schémas de mise en accessibilité ;
- Rendre accessible pour tous les principaux points d'accès aux services de mobilité et réseaux de transport ;

Les actions du PDM

L'accessibilité pour tous est une préoccupation principale du Plan de Mobilité. L'accessibilité est abordée de manière **transversale** dans le plan d'action. Les pages suivantes retranscrivent les mesures en lien avec la mise en accessibilité du territoire et des services de mobilité.

Les principales actions du PDM relatives à l'amélioration de l'accessibilité correspondent aux actions 9, 10 et 12 ; l'action 5 relative à l'amélioration de la marche y contribue également fortement.

Dans une moindre mesure, d'autres actions du PDM y participent également s'agissant d'une préoccupation constante en matière de mobilité. Ainsi, la liste suivante, récapitule les principales actions concernées :

- Action A.1 - Accompagnement des acteurs du territoire vers une meilleure cohérence entre urbanisme et mobilité
- Action A.2 - Evolution des politiques de stationnement dans les communes
- Action B.5 - Amélioration du confort des modes actifs et de la lisibilité des itinéraires
- Action C.6 - Vers un système de RER métropolitain avec un maillage de PEM

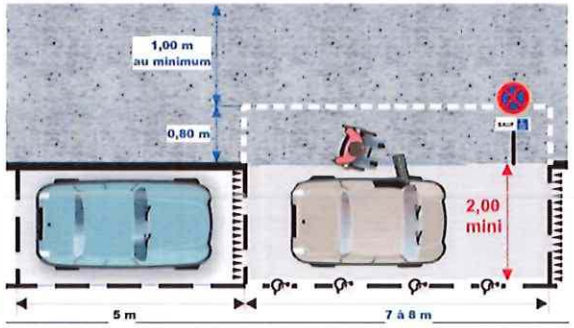
- Action D.9 - Poursuite et développement des démarches de mise en accessibilité des réseaux de transport collectif
- Action D.10 - Amélioration de l'accès aux services de mobilité des PMR habitant les territoires des quartiers prioritaires de la politique de la ville et des territoires ruraux
- Action D.11 – Développement des hubs de mobilité
- Action D.12 - Faciliter l'accès à la mobilité pour tous

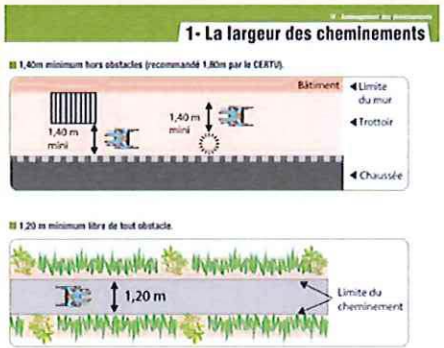
Enfin, il s'agira principalement d'assurer le suivi de la mise en œuvre des PAVE et SD'AP en cohérence, grâce à l'outil de suivi du PDM dans l'action 24.

Le contenu détaillé de chaque action figure dans le plan d'actions dont une synthèse est présentée ci-après.

Synthèse des actions en faveur d'une accessibilité pour tous

Action	Objectifs et enjeux	Descriptif	Maître d'ouvrage et partenaires	Budget prévisionnel
Action A.1 - Accompagnement des acteurs du territoire vers une meilleure cohérence entre urbanisme et mobilité	• Créer une gouvernance adaptée pour améliorer la coordination entre les acteurs afin d'articuler développement urbain et projets de transport • Accompagner la mise en œuvre du Plan de Mobilité dans les Plans Locaux d'Urbanisme • Renforcer la cohérence entre développement urbain et les modes alternatifs à la voiture • Favoriser la mixité urbaine	• Coordination des projets urbains et de mobilité par des échanges entre les acteurs impliqués, en amont des réalisations : • Dans le cadre des PLU, un **avis sera systématiquement** exprimé par Nîmes Métropole, dans l'objectif d'assurer une cohérence sur le territoire. Nîmes Métropole définira un référent technique chargé de répondre aux questions des collectivités. Les questions pourront concerner la **requalification des espaces urbains à proximité des pôles d'échange, en améliorant le rabattement des modes actifs, et en faveur d'une mise en accessibilité.** • Les PLU devront également contribuer à la densification et au renouvellement urbain dans les centre-bourg, et le long des axes de transports majeurs. Une **cartographie du niveau de desserte et d'accessibilité tous modes autour des points d'arrêts structurants** sera réalisée pour identifier les zones propices au développement de projets d'aménagement.	• Nîmes Métropole • A'U • Communes	45 k€

Action	Objectifs et enjeux	Descriptif	Maître d'ouvrage et partenaires	Budget prévisionnel
Action A.2 - Evolution des politiques de stationnement dans les communes	• Respecter les 2% de places PMR minimum par commune.	• Optimisation du nombre de places de stationnement publiques et privées, en cohérence avec les usages souhaités ; et évolution des règles du stationnement payant et à durée limitée : ◦ Mise aux normes et/ou de la création de places de stationnement à destination des Personnes à Mobilité Réduite, pour respecter les 2% de places de stationnement spécifiques réglementaires par commune. Cette action nécessitera d'effectuer un recensement au préalable des places de stationnement sur le territoire. Un travail pourra se faire prioritairement aux abords des pôles d'intermodalité, et grands points d'intérêts du territoire.  *Exemple de dimensionnement de place de stationnement longitudinal à destination des PMR (Source : Décrets n ° 2006-1657 et 2006-1658, arrêté du 15 janvier 2007 modifié le 18 septembre 2012)*	• Nîmes Métropole • Communes	250 k€

Action	Objectifs et enjeux	Descriptif	Maître d'ouvrage et partenaires	Budget prévisionnel
Action B.5 - Amélioration du confort des modes actifs et de la lisibilité des itinéraires	• Redonner de l'espace aux piétons, et sécuriser les cheminements	• Actualisation de la charte de modération de la vitesse et de l'intégration des modes actifs. Cette charte inclura les **largeurs minimales à respecter et les types d'aménagements piétons** à mettre en place, pour une mise en accessibilité adaptée à tous les usagers. • Traitement de l'espace public en priorité : ◦ Entre les points d'arrêts des lignes de transport structurantes, et les principales zones d'emploi, d'achat et d'habitat ; ◦ A proximité des établissements scolaires ; ◦ Au sein des zones apaisées ; Dans ces zones, une attention particulière sera accordée à l'implantation de mobilier urbain, qui ne devra pas faire obstacle à la mobilité des piétons.  *Charte d'aménagement des points d'arrêts sur le territoire de Nîmes Métropole - SDA -Nîmes Métropole*	• Nîmes Métropole • Communes • Département	25,5 M€

Action	Objectifs et enjeux	Descriptif	Maître d'ouvrage et partenaires	Budget prévisionnel
Action C.6 - Vers un système de RER métropolitain avec un maillage de PEM	• Sécuriser le franchissement des passages à niveau.	• Amélioration **des conditions de franchissement des passages à niveau pour les piétons, les cycles et les transports scolaires.** Le niveau de sécurité des passages à niveau sera évalué, pour permettre une identification des besoins et une programmation temporelle. Les passages à niveau seront aménagés avec de la **signalisation, des barrières et/ou des feux** indiquant le passage d'un train. Des **espaces dédiés aux piétons** seront créés à chaque passage à niveau pour séparer le flux piéton du flux voiture. Une priorité sera donnée aux passages à niveau empruntés par les lignes de transports scolaires, ainsi que les passages à niveau disposant d'un flux piéton/vélo important, notamment : - Le passage à niveau sur le boulevard Allende sur l'axe St-Césaire- Grau-du-Roi à sécuriser - Le passage à niveau sur l'axe St-Geniès-de-Malgoirès - Vergèze, sur la commune de Saint-Geniès, à sécuriser	• SNCF • Département • Nîmes Métropole • Communes	21,630 k€

Action C.9 - Poursuite et développement des démarches de mise en accessibilité des réseaux de transport collectif	• Mettre en œuvre, poursuivre et accompagner les communes dans la mise en accessibilité de l'espace public • Poursuivre la réalisation des schémas directeurs d'accessibilité pour les transports en commun • Informer et sensibiliser les acteurs sur l'accessibilité du territoire	• Poursuite des PAVE, pour les communes de plus de 1 000 habitants. Une concertation avec les acteurs locaux, les associations d'usagers et les personnes en situation de handicap sera privilégiée lors de la définition des plans. Accompagnement des communes par Nîmes Métropole, via une assistance technique, en identifiant les subventions mobilisables et en fournissant la charte d'aménagement des points d'arrêts réalisée par Nîmes Métropole, comportant une partie sur l'aménagement des cheminements piétons et des traversées. • Mise en accessibilité de l'espace public autour des établissements scolaires, des lieux de forte fréquentation, et des quartiers prioritaires de la politique de la ville, sera programmée en priorité. • Mise à jour du SDA - ADAP de Nîmes Métropole datant de 2015, en intégrant les communes de l'ancienne Communauté de Communes de Leins-Gardonnenque. • Création et mise à jour d'un document de suivi des actions de mises en accessibilité de la voirie et des transports en commun à l'échelle de Nîmes Métropole, en partenariat avec l'ensemble des acteurs concernés. Le suivi permettra de répertorier la géolocalisation des arrêts de transport en commun accessibles (carte déjà existante à mettre à jour) et des cheminements piétons accessibles. Les informations seront synthétisées sur une carte, en vue de la diffusion aux usagers rencontrant des difficultés de déplacements. • Réalisation d'opération de sensibilisation sur le réseau TANGO, à destination : - Des usagers via des campagnes de communication ou autres évènements de sensibilisation, - Des Personnes à Mobilité Réduite via des réunions d'échanges et d'informations, - Des conducteurs via des formations. Un plan de formation sera proposé en coordination avec le délégataire, et à formaliser dans la prochaine délégation de service public.	• Nîmes Métropole • Etat • Communes • Département • Associations • Délégataire	Inclus dans les PAVE

Action	Objectifs et enjeux	Descriptif	Maître d'ouvrage et partenaires	Budget prévisionnel
Action D.10- amélioration de l'accès aux services de mobilité des PMR habitant les territoires des quartiers prioritaires de la politique de la ville et des territoires ruraux	• Favoriser l'accès aux réseaux de transport en commun et services de mobilité, notamment aux personnes à mobilité réduite	• Amélioration de l'accès aux arrêts de transports en commun. Les points d'arrêts prioritaires seront identifiés, notamment sur le réseau structurant, ainsi que les points d'arrêt et les cheminements depuis les quartiers prioritaires de la politique de la ville, les lieux d'intermodalité, et les arrêts les plus fréquentés. Autour de ces points, des **cheminements piétons courts et confortables** seront aménagés, ainsi que **des traversées piétonnes conformes aux normes d'accessibilité PMR.** • **Mise en accessibilité de l'espace public** en cohérence avec les actions du NPRNU (Nouveau Projet National de Renouvellement Urbain) du territoire : *Pissevin - Valdegour à Nîmes ; Chemin-Bas d'Avignon - Clos d'Orville à Nîmes ; Mas de Mingue à Nîmes.* • Réalisation d'une étude sur la recherche de **solutions adaptées** à la mobilité des personnes à mobilité réduite **en zone peu dense et rurale** (*exemple : système de transport à la demande à destination des personnes âgées, ou une extension du système HandiGO à d'autres usagers à mobilité réduite*). • Mise en place **d'outils numériques et matériels pour l'information des personnes aveugles ou malvoyantes**, comme : - Un système d'information audio à développer sur le site Tango. - L'édition d'un guide d'information papier avec des caractères de plus grande taille, ou en braille.	• Nîmes Métropole • Communes • Département • Etat	35 M€

Action	Objectifs et enjeux	Descriptif	Maitre d'ouvrage et partenaires	Budget prévisionnel
Actions D.11 et D.12 - Développement de hubs de mobilité, et facilité l'accès à la mobilité pour tous	• Améliorer l'accessibilité aux pôles d'intermodalité	• Amélioration de **l'accessibilité aux abords des différents lieux d'intermodalité du territoire** de type : *pôles d'échanges associés à des gares ou haltes ferroviaires, pôles d'échanges en lien avec le réseau armature de TCSP, parc-relais en rabattement sur le réseau structurant et les lignes fortes de transports en commun.* • **Création ou sécurisation des cheminements piétonniers**, et **mise en accessibilité des traversées** piétonnes, aux abords de ces hubs de mobilité. Les aménagements seront réalisés avec : du revêtement podotactile sans obstacle et non-glissant, des largeurs de trottoirs conformes et adaptées à la fréquentation piétonne, des abaissés de trottoirs aux intersections.  *Exemple de bande de guidage podotactile (Source : Cerema)* • Mise en place d'un **jalonnement routier et modes actifs lisible** et fréquent, autour des hubs de mobilité. • Poursuite de la mise **en accessibilité des bâtiments voyageurs et des quais** dans les gares et les haltes ferroviaires. • Respect des **2% minimum de places dédiées aux PMR** (Personnes à Mobilité Réduite) sur le nombre de places totales pour les véhicules motorisés, au sein des hubs de mobilité.	• Nîmes Métropole • Commune • Région • SNCF Gares & Connexions • Département	Budget total pour les PEM de 21,6 M€

Action	Objectifs et enjeux	Descriptif	Maitre d'ouvrage et partenaires	Budget prévisionnel
Action G.24 - Création d'un observatoire de suivi du Plan De Mobilité	• Suivre l'avancée des actions du Plan de Mobilité et ses effets	• Création d'un **outil de suivi** des actions du Plan de Mobilité. Cet outil pourra prendre la forme d'un tableau de bord, récapitulant : - Les actions, et leurs objectifs ; - Les acteurs concernés ; - Les indicateurs de suivi (pour l'avancement des actions) et d'évaluation (pour l'efficacité des actions) ; - Le degré d'avancement des actions. L'outil sera mis à jour régulièrement. Le suivi des actions permettra de vérifier leur réalisation, leur efficacité par rapport aux objectifs fixés, et apportera une aide à la décision, afin d'orienter la mise en œuvre, voire d'engager d'éventuelles mesures correctrices. • Création d'un **observatoire des données**, qui visera à regrouper et à croiser les données des différents acteurs. L'observatoire pourra s'accompagner d'un système d'information géographique, pour constituer une **base de données géolocalisées, notamment pour les données liées à l'accessibilité.** Il permettra d'illustrer géographiquement l'évolution de certains indicateurs.	• Nîmes Métropole • A'U • Communes	En régie Nîmes Métropole

La programmation

La programmation dans le temps des actions liées à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite est synthétisée dans le tableau ci-dessous :

Echéancier prévisionnel

Action	Court terme	Moyen terme	Long terme
Action A.1 - Accompagnement des acteurs du territoire vers une meilleure cohérence entre urbanisme et mobilité			
Action A.2 - Evolution des politiques de stationnement dans les communes			
Action B.5 - Amélioration du confort des modes actifs et de la lisibilité des itinéraires			
Action C.6 - Vers un système de RER métropolitain avec un maillage de PEM			
Action D.9 - Poursuite et développement des démarches de mise en accessibilité des réseaux de transport collectif			
Action D.10 - Amélioration de l'accès aux services de mobilité des PMR habitant les territoires des quartiers prioritaires de la politique de la ville et des territoires ruraux			
Action D.11 - Développement de hubs de mobilité			
Action D.12 - Facilité l'accès à la mobilité pour tous			
Action G.24 - Création d'un observatoire de suivi du Plan De Mobilité			

Les actions liées à l'accessibilité pour tous seront mises en place sur du court à long terme, en cohérence avec la temporalité des actions correspondantes.

e. Les Plans d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics réalisés

Les PAVE sont présentés en annexe du rapport de PDM.

8 ANNEXE EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

L'évaluation environnementale est présentée en annexe du rapport de PDM.

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DU PLAN DE MOBILITE DE LA METROPOLE DE NIMES ET ACTUALISATION DE L'ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

Maître d'ouvrage :

Métropole de Nîmes

Rapport d'évaluation

- Octobre 2023 -

Mathilde REDON –
MREnvironnement
Études et évaluations environnementales
Tel : 06 76 50 32 94
SIRET : 822 751 319 00044

ECO2 Initiative
Études et conseil sur les stratégies climat
Tel : 01 85 09 15 59
SIRET : 491 421 434 000 52
La Ruche - 24 rue de l'Est, 75020

SOMMAIRE

1 CADRAGE DE L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE 8

1.1 L'évaluation environnementale du PdM 8

1.2 Le cadrage règlementaire de l'évaluation environnementale 9

2 ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT 11

2.1 Caractéristiques physiques du territoire 11

2.1.1 Climat actuel 11

2.1.2 Relief et Géologie 11

2.2 Patrimoines paysager et bâti 13

2.2.1 Une diversité d'unités paysagères 13

2.2.1.1 Garrigues de Nîmes 15

2.2.1.2 Camargue des marais 15

2.2.1.3 Coteaux et Plaine des Costières 15

2.2.1.4 Nîmes et le rebord des Garrigues 16

2.2.1.5 Plaine du Gardon 16

2.2.1.6 Vallon de la Courme 16

2.2.1.7 La Vaunage 16

2.2.2 Un riche patrimoine historique 17

2.2.2.1 Monuments historiques 17

2.2.2.2 Sites Classés et Sites Inscrits 18

2.2.2.3 Opérations Grands Sites 19

2.2.2.4 Périmètres de protection ou de mise en valeur 20

2.2.2.5 Zones de protection archéologiques 21

2.2.2.6 Zone de protection 21

2.3 La protection de la biodiversité et des milieux naturels 22

2.3.1 Les Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) 22

2.3.2 Les Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux (ZICO) 23

2.3.3 Les Arrêtés Préfectoraux de Protection de Biotope (APB) 24

2.3.4 Les réserves de biosphère UNESCO 25

2.3.5 Les Espaces Naturels Sensibles du département 26

2.3.6 Le réseau Natura 2000 26

2.4 La trame verte et bleue 31

2.4.1 Définition 31

2.4.2 Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) de l'ancienne région Languedoc-Roussillon 32

2.4.3 La trame verte et bleue du SCoT Sud Gard 33

2.5 Ressource en eau 36

2.5.1 Hydrographie 36

2.5.2 Les principaux outils pour la gestion de la ressource en eau 37

2.5.2.1 A l'échelle du bassin hydrographique - le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Rhône-Méditerranée 2022-2027 37

2.5.2.2 A l'échelle du bassin versant – les Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) 38

2.5.2.3 Les contrats de milieux 39

2.5.2.4 Les zonages réglementaires 40

2.5.3 Qualité de l'eau 40

2.5.3.1 Des eaux souterraines sensibles à la pollution par les nitrates et les pesticides 40

2.5.3.2 Des eaux superficielles soumises à de nombreuses pressions 41

2.6 Risques naturels et technologiques 43

2.6.1 Les risques majeurs 43

2.6.2 Risque d'inondations 44

2.6.3 Risque sismique 46

2.6.4 Le risque de feu de forêt 47

2.6.5 Le risque de mouvements de terrain 48

2.6.6 Le Risque d'exposition au Radon 49

2.6.7 Le risque industriel – les Installations classées 50

2.6.8 Le risque lié au transport de matières dangereuses (TMD) 54

2.6.9 Le risque minier 56

2.6.10 Le risque de rupture de barrage 57

2.7 Les pollutions et les nuisances 58

2.7.1 Sites et sols pollués 58

2.7.2 Les nuisances sonores 59

2.7.2.1 Les Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de l'Etat 59

2.7.2.2 Les Plans de Prévention du Bruit communaux 62

2.7.2.3 Le classement sonore des infrastructures de transport 63

2.7.3 La qualité de l'air 65

4.1.1.1 Le contexte 65

2. **Les obligations réglementaires** 68

3. **Les données sur le territoire** 68

2.7.4 Consommation d'énergie et gaz à effet de serre 70

2.7.4.1 Les consommations d'énergie 70

2.7.4.2 Les émissions de GES 73

3 ANALYSE DE L'ARTICULATION DU PDM AVEC LES DOCUMENTS DE RANG SUPERIEUR 75

3.1 Description de la méthode 75

3.2 Compatibilité avec les règles générales du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des territoires (SRADDET) 75

3.3 Compatibilité avec les objectifs du SRADDET de la Région Occitanie 79

3.4 Compatibilité avec les objectifs du PPA inscrit dans le SCoT Sud Gard 80

5 JUSTIFICATION DES CHOIX REALISES – LES INCIDENCES DE LA STRATEGIE 82

4.1 Rappel des principaux objectifs de protection de l'environnement que doit prendre en compte le PdM 82

4.1.1 Les principaux textes internationaux en matière de qualité de l'air, énergie et climat 82

4.1.2 Les principaux textes européens en matière de qualité de l'air, énergie et climat 83

4.1.3 Les principaux textes nationaux en matière de qualité de l'air, énergie et climat 84

5.2 Les différents paramètres pris en compte dans les scénarios envisagés 85

5.2.1 L'évolution tendancielle de la population et de l'emploi à l'horizon 2032 85

5.2.2 Les projets d'infrastructures de transport 86

5.2.3 L'évolution des comportements et de la répartition des parts modales 87

5.3 Les scénarios comparés et leurs impacts sur l'évolution des déplacements et des parts modales 87

5.3.1 Le scénario 0 87

5.3.2 Les scénarios initiaux non retenus 92

5.3.2.1 Scénario « Étoile ferroviaire » - scénario 1 92

5.3.2.2 Scénario « routier » - scénario 2 94

5.3.3 Le scénario PdM retenu – un compromis entre le scénario « routier » et le scénario « étoile ferroviaire » 96

5.3.3.1 Définition et contenu du scénario retenu 96

5.3.3.2 Impacts du scénario retenu sur l'évolution des parts modales et les déplacements 100

5.4 Déclinaison des axes stratégiques en actions 104

5.4.1 Prise en compte des enjeux environnementaux dans le scénario retenu 106

6 ANALYSE DETAILLEE DES INCIDENCES DU PDM SUR L'ENVIRONNEMENT – ANALYSE DU PROGRAMME D'ACTION 108

6.1 Analyse des incidences par types d'intervention 108

6.1.1 Regroupement des opérations par types d'interventions 108

6.1.2 Analyse des incidences par types d'intervention 110

6.1.2.1 Méthode 110

6.1.2.2 Analyse des incidences par types d'interventions 110

6.1.3 Synthèse des incidences par types d'intervention 117

6.2 Analyse des incidences par actions 120

6.2.1 Méthode 120

6.2.2 Action n° 1 - Accompagnement des acteurs du territoire vers une meilleure cohérence entre urbanisme et mobilité 120

6.2.3 Action n° 2 - Evolution des politiques de stationnement dans les communes 121

6.2.4 Action n° 3 - Constitution d'un maillage cyclable, en lien avec le Plan Vélo 123

6.2.5 Action n° 4 - Développement de services et de mesures incitatives pour les vélos 124

6.2.6 Action n° 5 - Amélioration du confort des modes actifs et de la lisibilité des itinéraires 126

6.2.7 Action n° 6 - Vers un système de RER métropolitain 127

6.2.8 Action n° 7 - Affirmation d'une armature du réseau de transport collectif autour de lignes fortes 129

6.2.9 Action n° 8 - Encourager la transition énergétique : évolution vers un parc roulant moins polluant 131

6.2.10 Action n° 9 - Poursuite et développement des démarches de mise en accessibilité des réseaux de transport collectif 133

6.2.11 Action n° 10 - Amélioration de l'accès aux services de mobilité des personnes à mobilité réduite habitant les territoires des quartiers prioritaires de la politique de la ville et des territoires ruraux 134

6.2.12 Action n° 11 - Développement des hubs de mobilité 135

6.2.13 Action n° 12 - Faciliter l'accès à la mobilité pour tous 137

6.2.14 Action n° 13 - Amélioration des conditions de voyage tous réseaux 139

6.2.15 Action n° 14 - Mise en œuvre d'une programmation cohérente des projets routiers . 140

6.2.16 Action n° 15 - Requalification des entrées de ville, des principaux boulevards et des centres bourgs en faveur des modes alternatifs à la voiture 143

6.2.17 Action n° 16 - Développement du covoiturage et de l'autopartage 145

6.2.18 Action n° 17 - Etude du développement des nouveaux usages des grandes infrastructures routières sur les grands corridors de déplacement 147

6.2.19 Action n° 18 - Bâtir une stratégie Zone à Faible Emission - mobilité (ZFE-m) / Territoire de vigilance 148

6.2.20 Action n° 19 - Actions en faveur d'une logistique durable 150

6.2.21 Action n° 20 - Accompagner les professionnels dans leur transition énergétique 152

6.2.22 Action n° 21 - Mise en place d'une gouvernance de suivi du Plan De Mobilité 153

6.2.23 Action n° 22 - Développement du conseil en mobilité 154

6.2.24 Action n° 23 – Partager une culture commune au sein du club mobilité partenarial de l'Agence d'urbanisme, région nîmoise et alésienne 156

6.2.25 Action n° 24 – Création d'un observatoire de suivi du Plan De Mobilité 157

6.3 Analyse des incidences sur les émissions de GES 158

6.4 Synthèse des incidences du programme d'actions 160

7 ANALYSE DES INCIDENCES SUR LE RESEAU NATURA 2000 166

8 LES MESURES D'EVITEMENT, REDUCTION, COMPENSATION DES INCIDENCES 169

8.1 Introduction 169

8.2 Proposition de mesures d'atténuation des incidences 169

9 DISPOSITIF DE SUIVI DES EFFETS DE LA MISE EN ŒUVRE DU DOCUMENT SUR L'ENVIRONNEMENT 174

9.1 Indicateurs de suivi de l'Etat de l'Environnement 175

9.2 Indicateurs de suivi de la mise en œuvre des actions du PdM 177

9.3 Indicateurs de suivi des effets des actions du PdM sur l'environnement 179

10 RESUME NON TECHNIQUE 182

10.1 Présentation de l'évaluation environnementale et méthode de mise en œuvre .. 182

10.1.1 L'évaluation environnementale du PdM 182

10.1.2 Méthode de réalisation de l'évaluation environnementale 183

10.1.2.1 Mise à jour de l'état initial de l'environnement 183

10.1.2.2 Analyse de la compatibilité du PdM avec les documents cadres de rang supérieur 184

10.1.2.3 La justification du choix du scénario retenu 184

10.1.2.4 Analyse détaillée des incidences du PdM sur l'environnement 185

10.1.2.5 Analyse des incidences sur le réseau Natura 2000 189

10.1.2.6 Proposition de mesures d'évitement-réduction-compensation des incidences 189

10.1.2.7 Elaboration du dispositif de suivi 190

10.2 Synthèse des objectifs du PdM 191

10.3 Résumé de l'Etat Initial de l'Environnement 193

10.3.1 Un territoire résolument méditerranéen et à la structure géologique hétérogène 193

10.3.2 Un patrimoine paysager et bâti diversifié 193

10.3.3 Un riche patrimoine historique 196

10.3.4 Un territoire largement couvert par des zonages de protection et de connaissance de la biodiversité et des milieux naturels 196

10.3.4.1 Les Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) 197

10.3.4.2 Les Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux (ZICO) 198

10.3.4.3 Les Arrêtés Préfectoraux de Protection de Biotope (APB) 198
10.3.4.4 Les réserves de biosphère UNESCO 199
10.3.4.5 Les Espaces Naturels Sensibles du département 199
10.3.4.6 Le réseau Natura 2000 199
10.3.5 La trame verte et bleue 201
10.3.6 La ressource en eau 203
10.3.6.1 Un réseau hydrographique dense 203
10.3.6.2 Des outils pour la gestion de la ressource en eau 204
10.3.6.3 Un territoire couvert par des zonages réglementaires pour la préservation de la ressource 204
10.3.6.4 Des eaux souterraines et superficielles sensibles aux pollutions diffuses 205
10.3.7 Les risques naturels et technologiques 205
10.3.7.1 Des aléas naturels marqués, qui peuvent représenter une véritable contrainte localement 205
10.3.7.2 Des risques technologiques à ne pas négliger 209
10.3.8 Les pollutions et les nuisances 211
10.3.8.1 Un territoire comprenant plusieurs sites potentiellement pollués 211
10.3.8.2 Un territoire traversé par des axes bruyants 211
10.3.8.3 Une qualité de l'air qui peut être améliorée sur le territoire 213
10.3.8.4 Consommation d'énergie et émissions de gaz à effet de serre 214
10.4 Résumé de l'évaluation environnementale 215
10.4.1 La justification des choix – analyse des incidences de la stratégie retenue sur l'environnement 215
10.4.2 Analyse de l'articulation du PdM avec les documents de rang supérieur 216
10.4.3 Analyse détaillée des incidences du PdM sur l'environnement – l'analyse du programme d'actions 217
10.4.4 Analyse des incidences sur le réseau Natura 2000 219
10.4.5 Synthèse des mesures proposées pour éviter / réduire / compenser les incidences négatives du PdM 220
10.4.6 Dispositif de suivi 223
10.4.6.1 Indicateurs de suivi de l'Etat de l'Environnement 223
10.4.6.2 Indicateurs de suivi de la mise en œuvre des actions du PdM 224
10.4.6.3 Indicateurs de suivi des effets des actions du PdM sur l'environnement 224

1 CADRAGE DE L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

1.1 L'évaluation environnementale du PdM

Selon l'article L1214-3 du Code des Transports, l'établissement d'un Plan de déplacements urbains est obligatoire dans les ressorts territoriaux des autorités organisatrices de la mobilité inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, listées à l'article L221-2 du Code de l'Environnement. La métropole de Nîmes fait partie des agglomérations qui doivent établir un Plan de Mobilités.

Le Plan de Mobilités succède au Plan de Déplacements Urbains, suite à la promulgation de la Loi d'Orientation des Mobilités de janvier 2021.

Les objectifs d'un Plan de mobilités tels que fixés dans la loi sont les suivants :

1° L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part ;

2° Le renforcement de la cohésion sociale et urbaine (amélioration de l'accès aux transports pour les personnes âgées et/ou à mobilité réduite)

3° L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements

4° La diminution du trafic automobile

5° Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants

6° L'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération

7° L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement

8° L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales

9° L'amélioration des mobilités quotidiennes des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces divers employeurs

10° L'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements

11° La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

Le PdM est généralement organisé en quatre parties : le diagnostic, la stratégie territoriale, le programme d'actions et le dispositif de suivi-évaluation. Dans le cas présent, un diagnostic a déjà été réalisé en 2017 ; sur les sujets environnementaux il doit être réactualisé dans le cadre de cette étude.

Le PdM fait partie des plans et programmes soumis à évaluation environnementale en application de l'article R122-17 du Code de l'Environnement.

La réalisation d'une évaluation environnementale est une opportunité de mieux prendre en compte les enjeux environnementaux et humains du territoire dans l'élaboration du document, et d'anticiper les éventuels effets positifs et négatifs du document une fois qu'il sera mis en œuvre.

L'évaluation environnementale permet notamment de veiller à ce que l'ensemble des obligations réglementaires liées à la préservation de l'environnement soient respectées, afin de définir un projet qui respecte au plus près les objectifs de développement durable. Plus précisément, les objectifs sont de :

- vérifier que l'ensemble des enjeux environnementaux et humains identifiés sur le territoire auront bien été pris en compte,
- analyser tout au long du processus d'élaboration du document les effets potentiels des choix réalisés sur toutes les composantes de l'environnement naturel et humain,
- permettre les inflexions nécessaires pour garantir la compatibilité des choix réalisés avec les objectifs environnementaux,
- dresser un bilan factuel à terme des effets de la mise en œuvre du PdM sur l'environnement naturel et humain.

1.2 Le cadrage règlementaire de l'évaluation environnementale

L'évaluation environnementale des plans et programmes a été définie par la directive européenne du 27 juin 2001 relative à l'Evaluation des Incidences de certains Plans et Programmes sur l'Environnement. En application des principes de l'Union Européenne, cette directive développe une approche préventive pour éviter d'éventuels effets négatifs sur l'environnement grâce à des mesures correctives prises avant l'arrêt des projets.

Plusieurs décrets précisent les dispositions d'application de la Directive européenne, notamment l'article R122-20 du code l'environnement, qui définit le contenu de l'évaluation environnementale comme suit :

1° Une **présentation résumée des objectifs du PdM**, de son contenu et, s'il y a lieu, de son **articulation avec d'autres plans, schémas, programmes ou documents de planification** et, le cas échéant, si ces derniers ont fait, feront ou pourront eux-mêmes faire l'objet d'une évaluation environnementale ;

2° Une **description de l'état initial de l'environnement** sur le territoire concerné, les **perspectives de son évolution probable** si le plan n'est pas mis en œuvre, les principaux enjeux environnementaux de la zone dans laquelle s'appliquera le plan et les caractéristiques environnementales des zones qui sont susceptibles d'être touchées par la mise en œuvre du plan. Les zonages environnementaux existants seront identifiés ;

3° Les **solutions de substitution raisonnables** permettant de répondre à l'objet du plan dans son champ d'application territorial. Chaque hypothèse fait mention des avantages et inconvénients qu'elle présente, notamment au regard des 1° et 2° ;

4° **L'exposé des motifs** pour lesquels le projet de plan a été retenu notamment au regard des objectifs de protection de l'environnement.

5° L'exposé :

a) Des **effets notables probables de la mise en œuvre du plan sur l'environnement**, et notamment, s'il y a lieu, sur la santé humaine, la population, la diversité biologique, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, le bruit, le climat, le patrimoine culturel architectural et archéologique et les paysages. Les effets notables probables sur l'environnement sont regardés en fonction de leur caractère positif ou

négatif, direct ou indirect, temporaire ou permanent, à court, moyen ou long terme ou encore en fonction de l'incidence née du cumul de ces effets. Ils prennent en compte les effets cumulés du plan avec d'autres plans, schémas, programmes ou documents de planification ou projets de plans, schémas, programmes ou documents de planification connus ;

b) De **l'évaluation des incidences Natura 2000** mentionnée à l'article L. 414-4 ;

6° La **présentation successive des mesures** prises pour :

a) Eviter les incidences négatives du plan sur l'environnement et la santé humaine ;

b) Réduire l'impact des incidences mentionnées au a) ci-dessus n'ayant pu être évitées ;

c) Compenser, lorsque cela est possible, les incidences négatives notables du plan sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits. S'il n'est pas possible de compenser ces effets, la personne publique responsable justifie cette impossibilité.

Les mesures prises au titre du b du 5° sont identifiées de manière particulière.

7° La **présentation des critères, indicateurs et modalités**-y compris les échéances-retenus (**dispositif de suivi)** :

a) Pour vérifier, après l'adoption du plan, la correcte appréciation des effets défavorables identifiés au 5° et le caractère adéquat des mesures prises au titre du 6° ;

b) Pour identifier, après l'adoption du plan, à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et permettre, si nécessaire, l'intervention de mesures appropriées ;

8° Une **présentation des méthodes utilisées** pour établir le rapport sur les incidences environnementales et, lorsque plusieurs méthodes sont disponibles, une explication des raisons ayant conduit au choix opéré ;

9° Un **résumé non technique** des informations ci-dessus afin de rendre le rapport environnemental compréhensible du grand public en vue de l'enquête publique à laquelle celui-ci sera soumis.

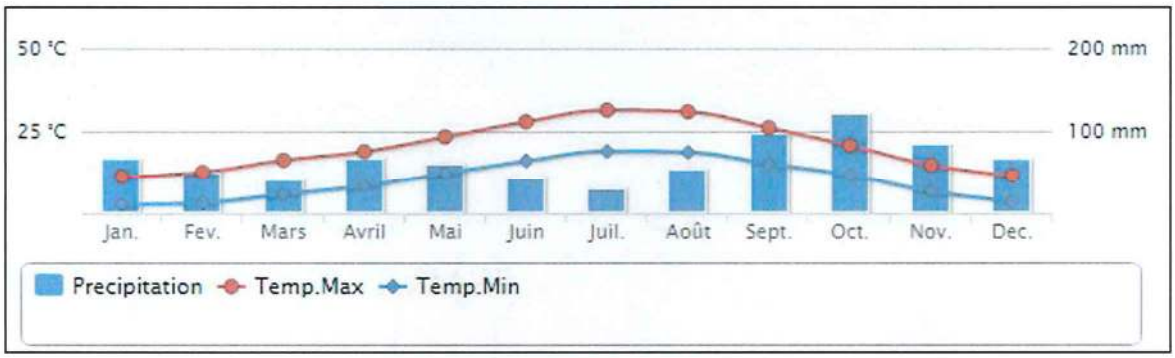
2 ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

2.1 Caractéristiques physiques du territoire

2.1.1 Climat actuel

Le climat du territoire est de type méditerranéen, caractérisé par des étés chauds et secs et des hivers doux. La température moyenne annuelle oscille entre 10,2 °C et 20,2 °C. La pluviométrie est d'environ 763 mm par an, mais est très irrégulière. L'été est marqué par de fortes sécheresses tandis que le printemps et l'automne bénéficient de précipitations abondantes. L'ensoleillement est fort avec plus de 2 660 heures d'ensoleillement en moyenne par an.

Le vent dominant est le Mistral, qui souffle du nord.



Température et précipitations sur la commune de Nîmes (source : Météo France).

2.1.2 Relief et Géologie

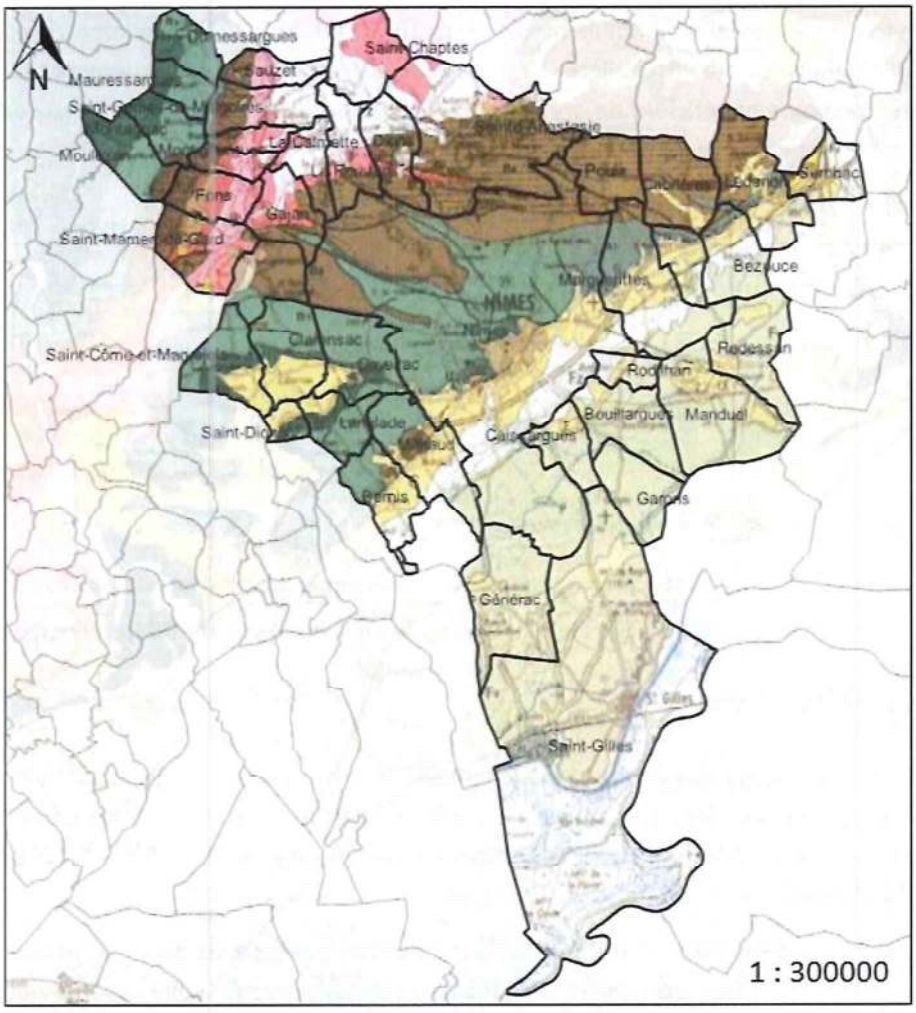
La structure géologique du sud du Gard est à l'origine d'une grande variété de sols aux typologies marquées qui confère au département et au territoire d'étude un intérêt majeur en termes de ressources minérales. De nombreuses activités extractives s'y sont développées, en adéquation avec les objectifs du Schéma départemental des carrières.

Dans la partie ouest du territoire, s'étend la zone des Garrigues. Cette dernière est composée de plateaux calcaires et collines de faciès Urgonien (Crétacé moyen), voire hauteriviens (Crétacé inférieur), dont l'altitude moyenne est comprise entre 200 et 300 mètres. Ces collines et plateaux sont entrecoupés par une alternance de bassins marneux ou alluviaux de plus basse altitude (50 à 150 mètres). Ces marnes sont associées à des calcaires « miroitants » au niveau des Sommières, où elles sont riches en coquilles de mollusques, débris de bryozoaires et d'échinodermes.

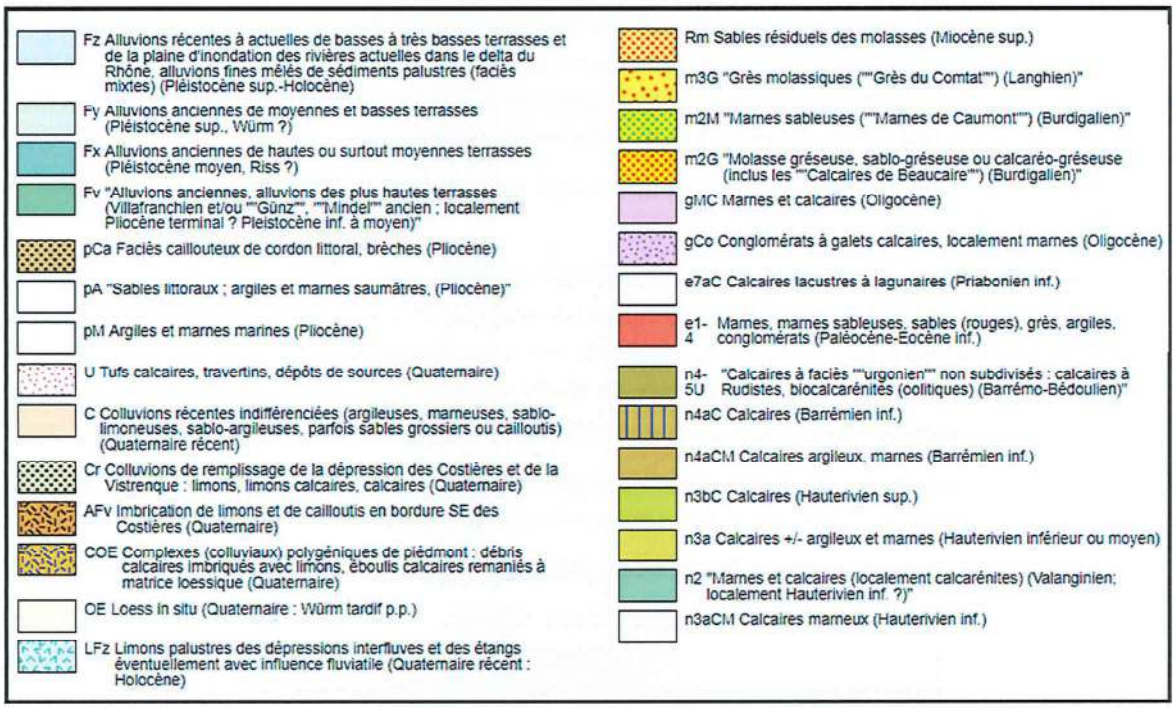
La plaine des Garrigues est ensuite interrompue brusquement par la faille de Nîmes, qui est associée à un affaissement soudain de l'ensemble des formations géologiques qui supportent les Costières. Cette faille délimite un fossé d'effondrement profond appelé « graben », qui correspond à la Vistrenque. Ce fossé est délimité au sud-est par une zone positive appelée « horst » dans laquelle on peut observer des formations crétacées qui disparaissent sous la Costière. Ensuite, le socle s'enfonce peu à peu en direction de la Méditerranée en formant une succession de horst et de graben recouverts progressivement par des alluvions quaternaires.

Les vallées du Gardon et du Vidourle sont caractérisées par une association des sols d'alluvions fluviatiles. Cette association est également présente dans la plaine du Vistre et dans la vallée du Rhôny. Plus au sud, en ''Petite Camargue'', cette association présente un caractère salin.

Au nord de Nîmes, le domaine des Garrigues est caractérisé par une association de rendzines rouges, sols rouges méditerranéens et lithosols. La Costière de Nîmes est composée de deux types d'association des sols : une association de sols rouges méditerranéens et une association de sols bruns méditerranéens.



Géologie sur le territoire d'étude (source : BRGM, Carte géologique image de la France au 1/250000).



Les enjeux liés aux caractéristiques physiques du territoire
Le climat du territoire est plutôt chaud et ensoleillé, ce qui est plutôt propice au développement des modes de déplacements actifs. Le relief est peu marqué dans la partie sud du territoire, ce qui facilite aussi les déplacements actifs. Il est par contre davantage marqué dans la partie nord, sur les coteaux. La géologie du territoire est assez hétérogène et contrastée du nord au sud, assurant des conditions favorables au développement d'une grande richesse écologique.

2.2 Patrimoines paysager et bâti

2.2.1 Une diversité d'unités paysagères

Le territoire est caractérisé par une grande diversité de paysages, façonnée par le relief, la nature du sous-sol et l'occupation du sol.

Sept unités paysagères sont identifiées sur le territoire de la Métropole de Nîmes :

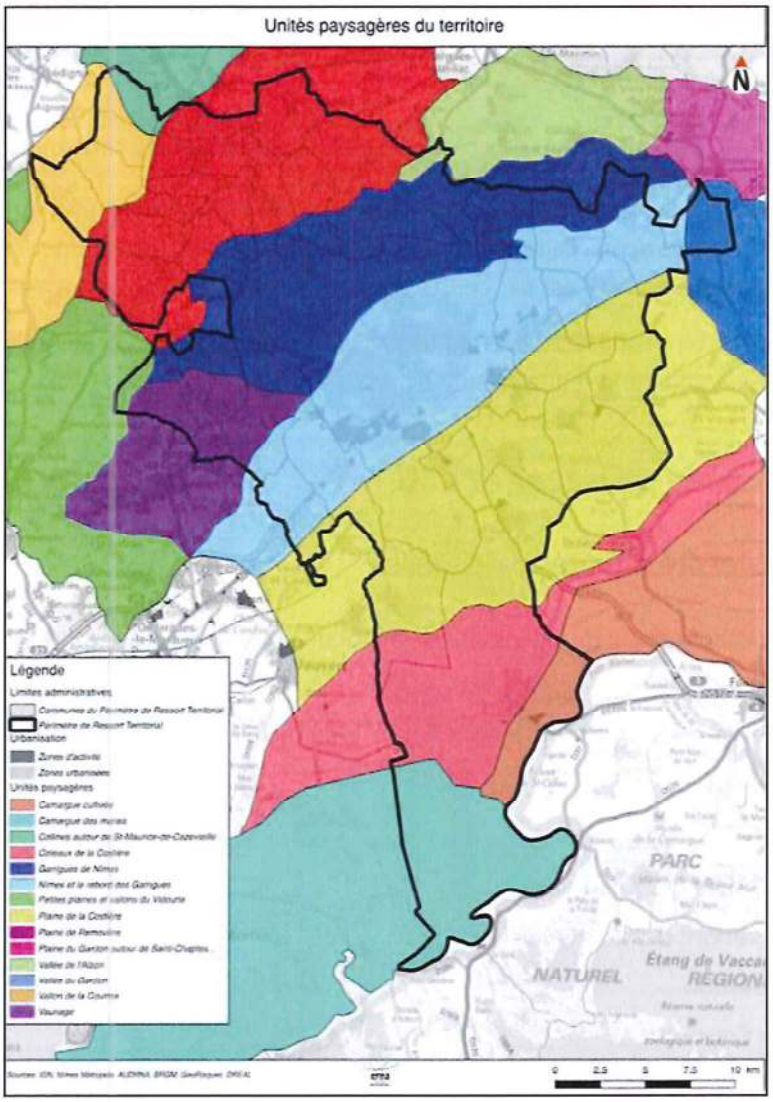
- Garrigues de Nîmes
- Camargue des marais
- Coteaux et Plaine des Costières
- Nîmes et le rebord des Garrigues
- Plaines du Gardon
- Vallon de la Courme
- La Vaunage.

Trois de ces unités paysagères bénéficient de la mise en œuvre d'une **Charte paysagère et environnementale** : Garrigues de Nîmes, Coteaux et plaines des Costières et la Vaunage. Ces chartes s'inscrivent dans une politique paysagère menée par Nîmes Métropole depuis 2004 et qui vise à faire « du paysage un outil de développement et d'amélioration du territoire ».

Elles répondent à une volonté de préserver et d'améliorer la qualité du cadre de vie des habitants et de renforcer l'attractivité du territoire.

La charte a vocation à constituer un cadre commun définissant un projet de paysage partagé entre les principaux acteurs de la transformation du territoire, elle doit être un outil de contractualisation. Il s'agit bien de construire un projet global, à l'échelle intercommunale, avec les acteurs du territoire, et ancré sur une appropriation locale des projets. La charte vise à :

- informer et sensibiliser les acteurs locaux à l'identité et à la particularité des paysages ;
- engager une dynamique locale en faveur de la diversité des paysages et de la biodiversité par une concertation entre les différents acteurs agissant sur le territoire ;
- lutter contre la fermeture des milieux, la banalisation et l'uniformisation des paysages ;
- proposer des outils de gestion des paysages et des milieux.



Unités paysagères du territoire (source : Etat initial de l'environnement, 2017).

2.2.1.1 Garrigues de Nîmes

Le massif des garrigues de Nîmes repose sur de vastes plateaux calcaires, marqués par de nombreux événements de relief, qui dominent les plaines des Costières et de la Gardonnenque. Il est délimité au nord par le paysage spectaculaire des Gorges du Gardon, la plaine des Costières au sud et la plaine du Vidourle à l'ouest.

On observe la présence de villages sur les pentes extérieures, de quelques espaces agricoles, mais surtout d'un caractère naturel important.

Cette entité paysagère est couverte par la charte paysagère et environnementale des garrigues intercommunales de Nîmes Métropole et **bénéficie du label réserve mondiale de biosphère.**

La **charte** des garrigues intercommunales de Nîmes est centrée autour de 5 axes :

- prévenir les risques naturels (en particulier risque feu de forêt et risque inondation) ;
- favoriser une diversité paysagère (en maintenant une agriculture traditionnelle et des garrigues ouvertes) ;
- rétablir une relation ville/nature (en préservant les paysages grâce à la maîtrise du bâti et en gérant les abords de villages) ;
- révéler la géographie particulière du massif (en requalifiant les paysages autour des infrastructures et des projets d'infrastructures) ;
- développer un tourisme durable en garrigue (en développant les itinéraires de découvertes, aménageant des points de vue et mettant en valeur des aires d'accueil du public).

2.2.1.2 Camargue des marais

Cette unité paysagère est caractérisée par la présence de nombreux étangs et marais. Les travaux d'assainissement de certains espaces ont permis le développement de la culture du riz et de céréales. Entre ces espaces d'eau et les espaces agricoles se trouvent des pâturages accueillant les taureaux de Camargue. Cette unité paysagère fait partie de la **Réserve de Biosphère de Camargue**.

Cette unité paysagère n'a pas fait l'objet d'une charte.

2.2.1.3 Coteaux et Plaine des Costières

Les costières forment une plaine agricole avec un relief hétérogène accueillant des vignes, des vergers et des cultures maraîchères. Le terrain est principalement formé de sables, de galets et de marnes formant un sol caractéristique.

Au nord, au contact de Nîmes, se trouve la plaine et en se dirigeant vers le sud, on atteint les zones de coteaux.

Le développement urbain et la transformation de villages en bourgs voire en villes consomment au fur et à mesure les terres agricoles et présente un risque de « banalisation » du paysage.

La **charte** des costières de Nîmes est centrée autour de 3 axes :

- Préserver les ressources naturelles et la biodiversité ;
- Gérer l'identité rurale et agricole du territoire ;
- Valoriser l'activité agricole par le tourisme et la communication.

2.2.1.4 *Nîmes et le rebord des Garrigues*

Cette entité paysagère est fortement marquée par le développement de la ville centre. Le centre-ville de Nîmes s'est développé au pied du coteau depuis l'antiquité, et aujourd'hui la ville s'agrandit sur les pentes des garrigues par le développement de quartiers résidentiels.

Le développement urbain est par ailleurs contraint par les infrastructures de transport (autoroute, routes nationales, chemin de fer) ainsi que par les zones inondables liées au Vistre.

2.2.1.5 *Plaine du Gardon*

Organisée autour du Gardon et de ses affluents, la Gardonnenque est une plaine agricole cultivée de vigne et céréales. Les villages sont implantés sur les reliefs doux de la rive gauche.

2.2.1.6 *Vallon de la Courme*

Vallon traversé par la Courme occupé essentiellement par le Bois des Lens composé de chênes verts, de landes et de garrigues. On relève également un vallon agricole (vignes et céréales) bordé de collines boisées.

2.2.1.7 *La Vaunage*

La plaine de la Vaunage forme un étonnant bassin en creux, incisé dans le massif calcaire de la garrigue à l'ouest de Nîmes. Elle est l'équivalent, en plus vaste, de la plaine de Lussan incisée dans le massif calcaire du même nom au nord d'Uzès.

Elle est drainée par le Rhôny, qui " s'échappe " de la Vaunage par un étroit pertuis vers Vergèze pour déboucher dans la plaine beaucoup plus ouverte du Vistre.

La Vaunage prend grossièrement la forme d'un parallélépipède d'une dizaine de kilomètres de longueur du nord au sud pour sept de large.

La **charte** du Vaunage est constituée de cinq axes de travail :

- Conforter le cœur agricole de la Vaunage ;
- Valoriser la biodiversité des garrigues sur les coteaux ;
- Préserver le cadre de vie des villages et des bourgs ;
- Améliorer l'image de la Vaunage depuis les routes ;
- Prendre en compte les paysages agricoles et naturels comme patrimoine de la Vaunage.

Les enjeux liés aux paysages
Le territoire est caractérisé par une grande diversité de paysages, qui constitue une richesse et un atout pour renforcer son attractivité et proposer un cadre de vie agréable à ses habitants. Différentes pressions viennent cependant menacer ce cadre paysager, notamment le développement de l'urbanisation et de la péri-urbanisation (grignotage de la garrigue par les quartiers résidentiels par exemple). On note aussi une dynamique de fermeture des espaces ouverts / semi-ouverts du fait de la déprise agricole, avec un risque de disparition de milieux caractéristiques du territoire et un appauvrissement des paysages de Nîmes Métropole associé à une perte d'intérêt touristique. Des

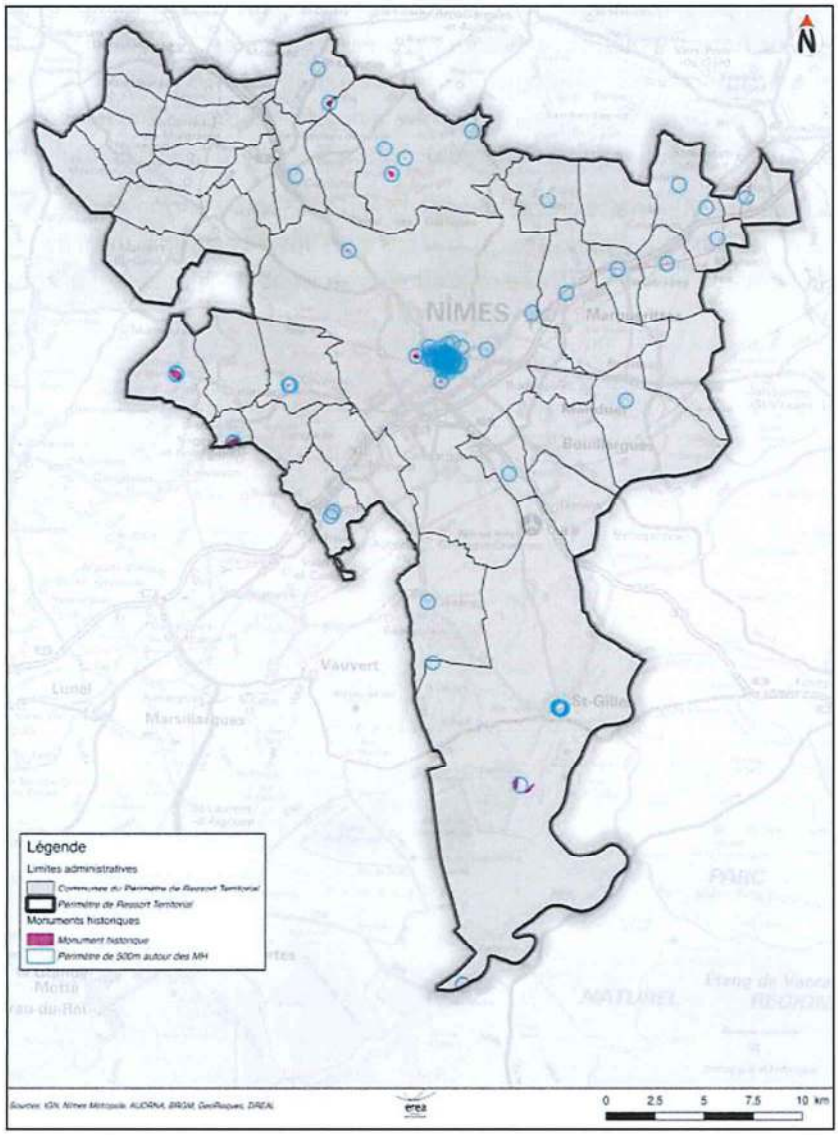
outils permettant de protéger ces paysages se sont développés sur le territoire par le biais des Réserves de Biosphères et des chartes de paysage (trois unités paysagères sont couvertes par une charte).

Toutefois, la situation reste fragile. La prise en compte des enjeux paysagers dans le développement de nouvelles infrastructures de transport constitue un enjeu fort pour le territoire.

2.2.2 Un riche patrimoine historique

2.2.2.1 Monuments historiques

La ville de Nîmes et les communes périphériques bénéficient d'un très riche patrimoine bâti lié à l'histoire du territoire depuis l'antiquité : pas moins de 130 monuments inscrits ou classés au titre des monuments historiques ont été recensés sur le territoire.



Localisation des monuments historiques sur le territoire d'étude (source : Etat initial de l'environnement, 2017).

La large majorité des **monuments historiques classés** est située sur la commune de Nîmes (17 des 25 MH classés), parmi lesquels se trouvent : les Arènes de Nîmes, la Cathédrale Notre-Dame, la Porte d'Arles (dite d'Auguste), ...

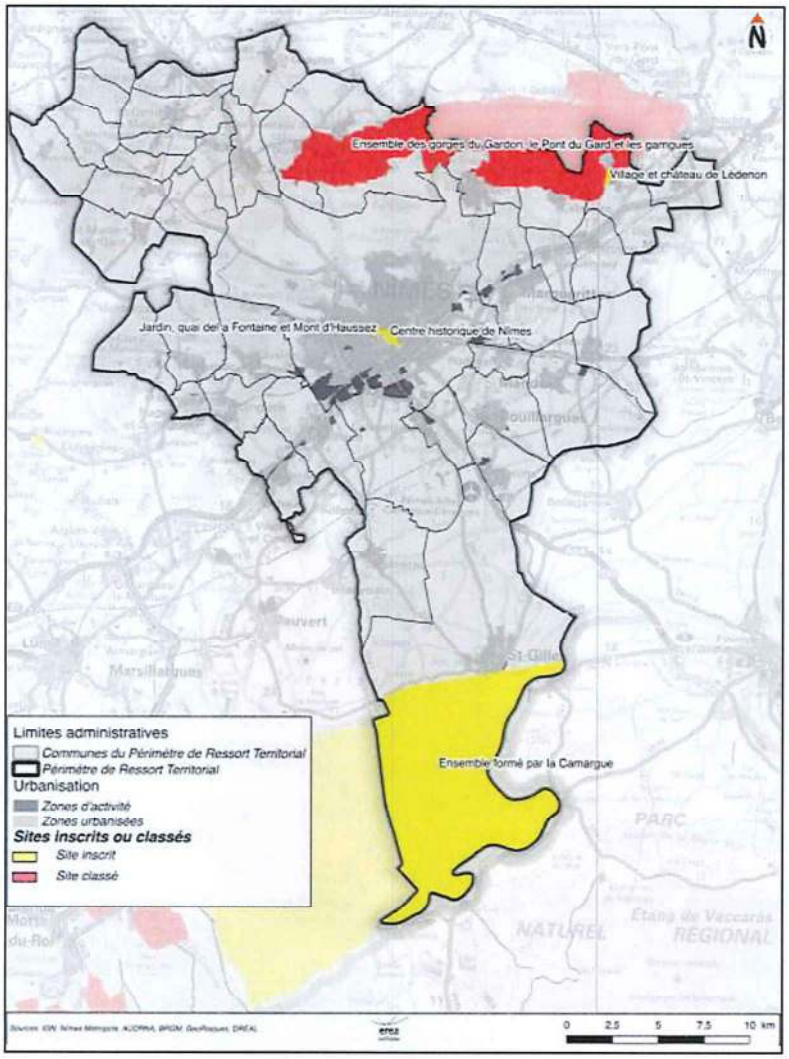
Sur le périmètre d'étude, d'autres monuments ont été classés sur les communes de Caveirac, Manduel, Saint-Gilles, Saint-Anastasie, Saint-Dionizy et Saint-Côme-et-Maruéjols.

2.2.2.2 Sites Classés et Sites Inscrits

Les sites, inscrits ou classés, constituent *« des monuments naturels et des sites dont la conservation ou la préservation présente, au point de vue artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque, un intérêt général »* (article L.341-1 du code du patrimoine).

L'inscription entraîne, pour les maîtres d'ouvrages, l'obligation d'informer l'administration de tous projets de travaux de nature à modifier l'état ou l'aspect du site, quatre mois au moins avant le début de ces travaux. L'Architecte des bâtiments de France émet un avis simple. En site classé, toute modification de l'état ou l'aspect du site est soumise à autorisation spéciale, délivrée, en fonction de la nature des travaux, soit par le ministre chargé des sites, soit par le préfet du département.

Le périmètre d'étude compte **un site classé**, qui comprend l'ensemble formé par les Gorges du Gardon, le Pont du Gard et les garrigues nîmoises, et **quatre sites inscrits** : Village et château de Lédenon, Jardin, quai de la Fontaine et Mont d'Haussez, Centre Historique de Nîmes, et Ensemble formé par la Camargue.



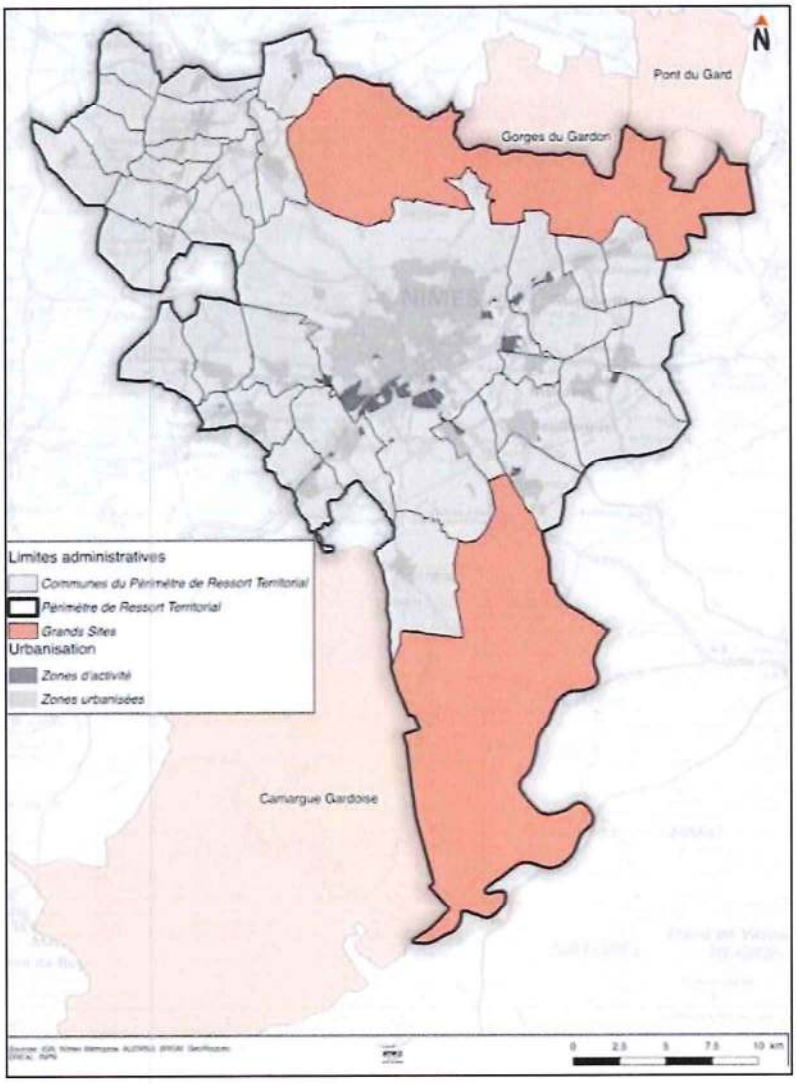
Localisation des sites classés et inscrits au titre de leur qualité environnementale ou paysagère (source : Etat initial de l'environnement, 2017).

2.2.2.3 Opérations Grands Sites

Le ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie peut décerner ce label afin de promouvoir la bonne conservation et la mise en valeur des sites naturels classés français de grande notoriété et de très forte fréquentation. Cette réglementation est intégrée dans le Code de l'environnement depuis la loi Grenelle 2 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement.

Associant 17 sites membres à sa création en 2000, le Réseau des Grands Sites de France en compte aujourd'hui 40, qui accueillent près de 32 millions de visiteurs.

Sur le territoire d'étude **deux sites ont été labélisés**, il s'agit du Pont du Gard et de la Camargue Gardoise, et un troisième est en cours d'habilitation, il s'agit des Gorges du Gardon.



Localisation des Opérations Grands sites sur le territoire (source : Etat initial de l'environnement, 2017).

2.2.2.4 *Périmètres de protection ou de mise en valeur*

Un **Secteur Sauvegardé** est une mesure de protection fine des ensembles urbains « présentant un caractère historique, esthétique ou de nature à justifier la conservation, la restauration et la mise en valeur de tout ou partie d'un ensemble d'immeubles » (Article L.313-2 du Code de l'Urbanisme).

L'objectif est de conserver les formes urbaines et architecturales anciennes, tout en permettant leur évolution harmonieuse, au regard des fonctions urbaines contemporaines et en relation avec l'ensemble de la ville. Le Secteur Sauvegardé s'accompagne d'un **Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV)**, avec lequel les documents d'urbanisme doivent être compatibles. Il encadre, avec des règles et des prescriptions spéciales, tout aménagement, transformation ou construction.

Dans le cas d'une ZPPAUP (Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager), les périmètres de protection disparaissent au profit d'une seule délimitation plus pertinente. La ZPPAUP constitue une servitude annexée au PLU et s'impose aux opérations de construction et d'aménagement menées dans son périmètre. Elle est un outil de protection et de mise en valeur du

patrimoine qui ne se limite pas au seul patrimoine bâti. Depuis 2010, les AMVAP (Aires de Mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine) remplacent progressivement les ZPPAUP.

D'après les informations transmises par les services de la DRAC Occitanie en 2017, le territoire comprend **un Secteur Sauvegardé sur la commune de Nîmes et une ZPPAUP sur la commune de Bernis.**

2.2.2.5 Zones de protection archéologiques

Plusieurs communes du territoire disposent de **Zones de Présomption de Prescriptions archéologiques (ZPPA)** : Caveirac, Nîmes, Milhaud, Saint-Côme-et-Maruéjols. Il s'agit de zones où il existe un risque significatif d'atteinte au patrimoine archéologique et où le préfet de région est obligatoirement saisi : - soit de tous les permis de construire, d'aménager, de démolir, ainsi que des décisions de réalisation de zone d'aménagement concerté, - soit de ces mêmes dossiers "lorsqu'ils portent sur des emprises au sol supérieures à un seuil défini par l'arrêté de zonage".

2.2.2.6 Zone de protection

Les Zones de protection sont issues de l'article 17 - Titre III du Code de l'environnement (loi du 2 mai 1930 modifiée).

Une zone de protection est une partie du territoire dont le caractère de monument naturel ou les caractères « historique, artistique, scientifique, légendaire ou pittoresque » nécessitent, au nom de l'intérêt général, la conservation. Le classement est une protection forte qui correspond à la volonté de strict maintien en l'état du site désigné, ce qui n'exclut ni la gestion ni la valorisation. Généralement consacré à la protection d'espaces « naturels », le classement intègre aussi des espaces bâtis qui présentent un intérêt architectural certain.

Les activités n'ayant pas d'emprise sur le sol (chasse, etc.) continuent à s'exercer librement en site classé. Le camping et le caravaning, l'affichage publicitaire, l'implantation de nouvelles lignes électriques aériennes sont interdits.

Ces zones ne peuvent plus être créées depuis la réforme des protections au titre des paysages. Les zones de protection antérieures ont soit été transformées en sites classés, soit en ZPPAUP (Aires de Mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine dorénavant), soit supprimées. Cependant, les zones de protection restantes conservent toutes leurs protections réglementaires telles que définies dans l'article 17 - Titre III du code l'environnement.

Sur l'aire d'étude, **une Zone de Protection datant de 1957 est toujours existante**, il s'agit du site : « Panorama découvert des terrasses de la tour Magne », situé sur la commune de Nîmes.

Les enjeux de préservation du patrimoine bâti
La métropole de Nîmes est caractérisée par un patrimoine bâti et historique exceptionnel du fait de la richesse de son histoire depuis l'antiquité. Ainsi, le territoire d'étude ne compte pas moins de 130 Monuments Historiques, un secteur sauvegardé, une ZPPAUP, 1 site classé et 3 sites inscrits et homologués par l'Opération Grand Site pour 2 sites, et plusieurs zones avec un risque significatif d'atteinte au patrimoine archéologique.

2.3 La protection de la biodiversité et des milieux naturels

La diversité des conditions pédologiques et édaphiques, et le gradient d'altitude marqué par la présence de coteaux au nord, ont favorisé le développement d'une très grande diversité d'habitats naturels, supports d'une richesse biologique importante sur le territoire.

Afin de préserver ce patrimoine exceptionnel, un réseau d'espaces d'inventaire et de protection s'est progressivement mis en place sur le territoire ; il comprend aujourd'hui :

- **12** Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) de type I,
- **5** ZNIEFF de type II,
- **3** Zones Spéciales de Conservation (Natura 2000 – Directive Habitats) et **4** Zones de Protection Spéciale (Natura 2000 – Directive Oiseaux),
- **2** Réserves de Biosphère,
- **2** Arrêté préfectoraux de protection de Biotope,
- **3** Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux (ZICO),
- **11** Zones de préemption au titre des Espaces Naturels Sensibles de département.

Le territoire se situe également en bordure :

- du **Parc Naturel Régional de Camargue** (situé en bordure sud-est de la commune de Saint-Gilles) ;
- de la **Réserve Naturelle Régionale des Gorges du Gardon** (limitrophe aux communes de Poulx et de Sainte-Anastasie).

2.3.1 Les Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF)

Bien que ne constituant pas un outil de protection réglementaire, le classement en ZNIEFF constitue un inventaire généralisé et régionalisé de la faune et de la flore qui a pour objectif d'encourager la prise en compte du patrimoine naturel dans la politique d'aménagement et de développement d'un territoire. Les inventaires ZNIEFF sont créés et portés à la connaissance des maîtres d'ouvrage en l'application des articles L.310-1 et L.411-5 du Code de l'Environnement. Deux types de zones sont différenciés :

- Les **ZNIEFF de type I** sont des sites identifiés et délimités parce qu'ils contiennent des espèces ou au moins un type d'habitat naturel de grande valeur écologique, locale, régionale, nationale ou européenne ;
- Les **ZNIEFF de type II** concernent des ensembles naturels, riches et peu modifiés avec des potentialités biologiques importantes. Elles peuvent inclure plusieurs zones de type I ponctuelles et des milieux intermédiaires de valeur moindre, mais possédant un rôle fonctionnel et une cohérence écologique et paysagère.

Le territoire comprend 12 ZNIEFF de type I et 5 ZNIEFF de type II dont les caractéristiques sont détaillées dans les tableaux ci-après.

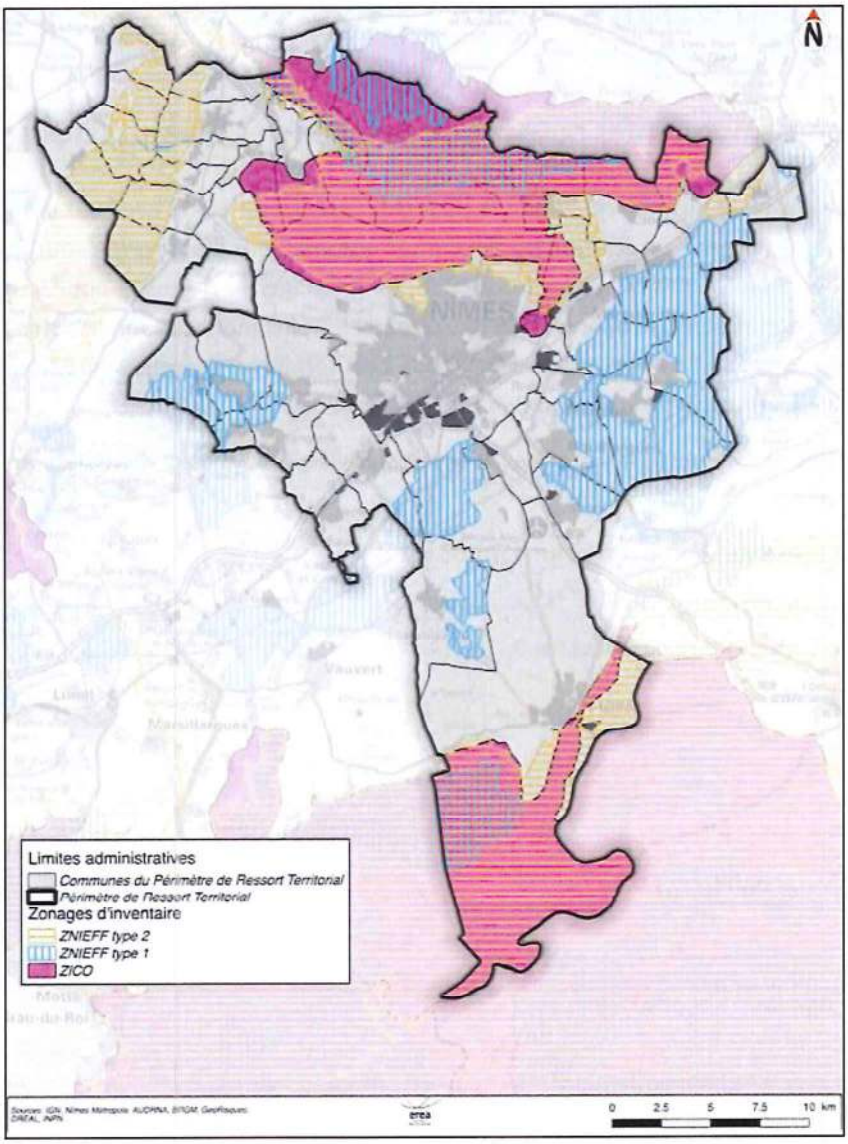
2.3.2 Les Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux (ZICO)

Les ZICO sont issues de la mise en œuvre de la Directive Oiseaux de 1979. Elles ont été identifiées lors d'un programme piloté par l'association BirdLIFE International pour leur intérêt pour la protection de certaines espèces d'oiseaux (aires de reproduction, d'hivernage ou de relais pour la migration). Les sites les plus appropriés pour la conservation des oiseaux les plus menacés sont classés totalement ou partiellement en Zones de Protection Spéciales (ZPS). Ces dernières, associées aux Zones Spéciales de Conservation (ZSC), constituent le réseau des sites Natura 2000.

Les ZICO n'ont pas de valeur règlementaire, elles reflètent davantage des secteurs à fort potentiel de biodiversité aviaire.

Trois ZICO sont présentes sur le territoire d'étude :

- « Gorges du Gardon »,
- « Petite Camargue fluvio-lacustre »,
- « Camargue ».



Zonages d'inventaire du patrimoine naturel (source : INPN, réalisation : EREA).

2.3.3 Les Arrêtés Préfectoraux de Protection de Biotope (APB)

Un **biotope** correspond à une aire géographique bien délimitée, dont les caractéristiques (géologiques, hydrologiques, climatiques, sonores, etc.) sont nécessaires à l'alimentation, la reproduction ou encore le repos de certaines espèces.

Il s'agit d'un milieu indispensable à l'existence d'espèces faunistiques et / ou floristiques. La protection des biotopes est assurée par des arrêtés préfectoraux en référence au décret n° 77 – 1295 du 25 novembre 1997, pris pour l'application des mesures liées à la protection des espèces prévues par la loi n° 76 – 629 du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature (articles R.411-15 à R.415-1 du Code de l'Environnement).

Toute action pouvant porter atteinte à l'équilibre biologique du milieu visé est interdite.

Le territoire d'étude comprend **deux APB** :

- Les Gorges du Gardon (FR3800180), site d'environ 330 ha situé au nord de Nîmes, C'est en creusant son cheminement à travers le massif urgonien durant 6 millions d'années que le Gardon a façonné des paysages très pittoresques et souvent spectaculaires qui accueillent notamment l'Aigle de bonelli ;
- Le Domaine d'Escattes (FR3800873) site de 20 ha à proximité immédiate du centre de Nîmes, il accueille plusieurs espèces végétales d'intérêt (Staphisaigre, Tulipe de l'Écluse, Rosier de France, ...) ainsi que des amphibiens et reptiles.

2.3.4 Les réserves de biosphère UNESCO

Les réserves de biosphère sont « des sites de soutien pour la science au service de la durabilité » – des lieux où il s'agit de tester des approches interdisciplinaires afin de comprendre et de gérer les changements et les interactions entre systèmes sociaux et écologiques, y compris la prévention des conflits et la gestion de la biodiversité.

La candidature des réserves de biosphère est présentée par les gouvernements nationaux et restent placées sous la juridiction souveraine des États où elles se trouvent. Leur statut est reconnu au plan international. Il existe 669 réserves de biosphère dans 120 pays, dont 20 sites transfrontières.

Les réserves de biosphère sont dotées de trois zones interdépendantes visant à remplir trois fonctions liées, qui sont complémentaires et se renforcent mutuellement :

- L'aire centrale comprend un écosystème strictement protégé qui contribue à la conservation des paysages, des écosystèmes, des espèces et de la variation génétique ;
- La zone tampon entoure ou jouxte les aires centrales et est utilisée pour des activités compatibles avec des pratiques écologiquement viables susceptibles de renforcer la recherche, le suivi, la formation et l'éducation scientifiques ;
- La zone de transition est la partie de la réserve où sont autorisées davantage d'activités, ce qui permet un développement économique et humain socio-culturellement et écologiquement durable.

Deux Réserves de biosphère sont présentes sur le territoire d'étude :

- Les Gorges du Gardon (zone de transition) ;
- La Camargue (zone de transition et zone tampon).

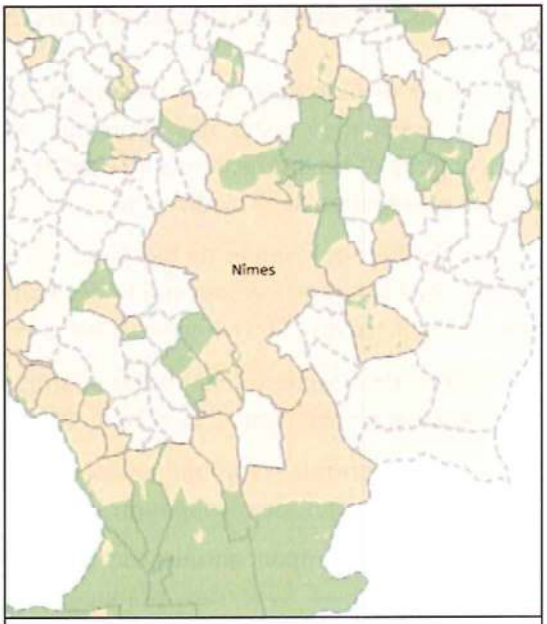
Entre le fleuve Rhône et la mer Méditerranée, la Réserve de biosphère de Camargue couvre l'ensemble du delta biogéographique du Rhône depuis sa révision effectuée en 2006. Zone naturelle immense, elle se situe entre deux régions très densément peuplées aux portes des agglomérations de Montpellier, Nîmes, Arles et Marseille et du site industriel de Fos-sur-Mer. Cette réserve de biosphère s'étend sur 193000 ha répartis sur le Gard et les Bouches du Rhône.

La Réserve de biosphère des gorges du Gardon s'étend sur plus de 45 000 hectares mariant garrigues, plaines agricoles et yeuseraies, constituant un haut lieu de la biodiversité dont les pouvoirs publics ont souhaité garantir la préservation en instaurant différentes mesures réglementaires dès les années 1980, telles que la classification du site selon la loi du 2 mai 1930 et une partie de celui-ci en Réserve naturelle régionale. C'est en 2015 que le site a été classé Réserve de biosphère.

2.3.5 Les Espaces Naturels Sensibles du département

La désignation d'Espaces Naturels Sensibles (ENS) constitue le principal outil à disposition des départements pour préserver les milieux naturels. Il est associé à un droit de préemption, qui peut être directement exercé par le département ou délégué à d'autres structures comme le Conservatoire du littoral ou les communes, et à la perception de la Taxe d'Aménagement, qui permet de financer ou de co-financer l'achat de terrains ou l'aménagement et l'entretien d'espaces naturels qui ont vocation à être ouverts au public.

Dans le département du Gard, 65 communes bénéficient de la présence de zones de préemption ENS, dont **11 situées dans le périmètre du ressort territorial**.



Zones de préemption ENS Gard (source : https://sig.gard.fr/)

2.3.6 Le réseau Natura 2000

Le réseau paneuropéen Natura 2000 a pour objectif d'assurer le maintien ou le rétablissement dans un état de conservation favorable des habitats naturels et des habitats d'espèces de la faune et de la flore sauvage d'intérêt communautaire. Il doit permettre de répondre aux objectifs de la convention mondiale sur la préservation de la biodiversité (adoptée au sommet de la Terre, Rio 1992). Le réseau s'appuie sur deux types de sites :

1/ Les **zones de protection spéciales (ZPS)**, désignées au titre de la directive européenne 79/409/CEE du 2 avril 1979 dite directive « Oiseaux » (actualisée par la directive 2009/147/CE du Parlement européen et du conseil du 30 novembre 2009). Cette directive veille notamment à assurer le maintien et/ou la restauration dans un bon état de conservation des populations d'oiseaux et de leurs habitats ;

2/ les **zones Spéciales de Conservation (ZSC)**, désignées au titre de la directive européenne 92/43/CEE du conseil du 21 mai 1992 dite « Directive Habitats-Faune-Flore ». Cette directive a pour objet de contribuer à préserver la biodiversité au travers de la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages.

Afin de veiller à la bonne atteinte des objectifs de préservation de la biodiversité sur ces sites, les plans ou projets susceptibles d'impacter directement ou indirectement les habitats naturels ou les espèces ayant justifié la désignation du site doivent faire l'objet d'une évaluation des incidences Natura 2000.

Le PdM de Nîmes Métropole est concerné, un chapitre dédié à l'analyse des incidences du PdM sur le réseau Natura 2000 est intégré dans le rapport d'évaluation.

Le territoire comprend en effet pour partie sept sites Natura 2000 dont les principales caractéristiques sont rassemblées dans le tableau suivant :

Principales caractéristiques des sites Natura 2000 du ressort territorial.

Nom du site	Code	Surface ha	Description simplifiée	Principales pressions	Communes concernées
Zones de Protection Spéciales (Directive Oiseaux)					
Gorges du Gardon	FR9110081	7 024	Le Gardon a entaillé dans les calcaires durs de l'arrière-pays nîmois de profondes gorges bordées de falaises intéressantes pour l'avifaune rupestre, mais aussi pour les chiroptères. Dans le cours supérieur des gorges, le Gardon s'assèche en été, mais il reste toujours en eau en aval. La ripisylve était de belle qualité, mais les inondations catastrophiques de septembre 2002 ont causé d'importants dégâts à cette dernière. La ZPS se développe également sur les plateaux calcaires qui entourent les gorges. On y rencontre des garrigues dont la colonisation par le chêne kermes progresse depuis la disparition des troupeaux, ainsi que de belles formations de chêne vert. La ZPS abrite trois espèces de rapaces remarquables, l'Aigle de Bonelli, le Circaète Jean-le-Blanc et le Vautour percnoptère. Le Busard cendré, le grand-duc, ainsi que la plupart des passereaux des garrigues méditerranéennes se rencontrent dans le massif.	. Sports de plein air . Pollution des eaux de surface . Dérangement de la faune . Phénomènes naturels : inondations et incendies.	Cabrières Fons Lédenon Poulx Sainte-Anastasie
Camargue gardoise fluvio-lacustre	FR9112001	5 716	Le site comprend une vaste zone (2600 ha) de marais dulçaquicoles constituée par les étangs du Charnier, du Grey et du Scamandre ceinturés par la plus vaste étendue de roselières de la région (1760 ha). Sur le pourtour de la phragmitaie4, on rencontre une multitude de milieux très diversifiés, le plus souvent étroitement imbriqués en mosaïque. L'importance de cette zone humide pour le patrimoine naturel national et international est soulignée par le recouvrement de 10% de ce site par une protection par la convention RAMSAR5. La richesse des biotopes associée à la relative tranquillité et à la taille du site confèrent à ce complexe d'étangs un intérêt majeur sur le plan ornithologique. Dix-neuf mâles chanteurs du Butor étoilé (*Botaurus stellaris*) y ont été dénombrés récemment, représentant environ 1% de la population nationale et 0,25 % de la population européenne. Le site contient également plusieurs colonies de Hérons pourprés (*Ardea purpurea*) totalisant 200-430 nids selon les années, soit jusqu'à 20% des effectifs nationaux et 5% des effectifs européens. Enfin 16 couples de *Glareola pratincola* ont niché sur le site l'année dernière.	. Activités humaines : chasse, pêche . Espèces exotiques envahissantes . Modification du régime de mise en eau . Phénomènes naturels : incendies, eutrophisation	Saint-Gilles

Nom du site	Code	Surface ha	Description simplifiée	Principales pressions	Communes concernées
Costières nîmoises	FR9112015	13 479	Bordée au sud par la Petite Camargue, les Costières nîmoise s'étendent selon une large bande orientée nord-est/sud-ouest. Seule la partie « plaine et plateau » des Costières est couverte par le projet de site Natura 2000. Celui-ci, composé de 6 îlots, concerne 27 communes). Les habitats utilisés par les espèces d'oiseaux justifiant la désignation du site sont des habitats ouverts. Ils sont gérés principalement par l'agriculture, orientée vers diverses productions (grandes cultures, viticulture, arboriculture, maraîchage). Ces diverses cultures, associées aux friches et jachères, et la variété du parcellaire confèrent au paysage un caractère en mosaïque très favorable à ces oiseaux. Parmi les espèces menacées les plus présentes sur ce site, citons l'Outarde canepetière avec 300 à 400 individus, le Rollier d'Europe, l'Œdicnème criard ou encore le Circaète Jean-le-Blanc.	. Urbanisation et réseaux routiers/ferrés . Extraction de sables et de graviers	Bernis Bezouce Bouillargues Caissargues Générac Lédenon Manduel Marguerittes Milhaud Nîmes Rédessan Rodilhan Saint-Gervasy
Camp des garrigues	FR9112031	2 085	Le site concerne une partie du camp militaire dit « des Garrigues », au nord de Nîmes. Il appartient au vaste massif calcaire dans lequel le Gardon a taillé de profondes gorges. La végétation varie de la garrigue à chêne kermes et de pelouses rases sur les affleurements calcaires jusqu'à des boisements feuillus et des pelouses plus humides au fond des quelques vallons inclus dans la ZPS. Parmi les espèces les plus rencontrées sur le site, on recense, la Fauvette pitchou, l'Alouette lulu et le Busard cendré.	. Chasse . Incendies	Dions Nîmes Poulx Sainte-Anastasie
Zones Spéciales de Conservation (Directive Habitats)					
Le Gardon et ses gorges	FR9101395	7 009	La diversité des caractères morphologiques de ce site explique la diversité des habitats et des espèces qu'on peut y rencontrer. Outre les formations typiques des garrigues méditerranéennes, les ripisylves restent encore très intéressantes malgré les dégâts causés par les crues de 2002 et 2003, avec des variantes à Arbre de Judée remarquables. Elles permettent au Castor de trouver refuge et nourriture. Les nombreuses grottes permettent d'accueillir une bonne diversité de Chiroptères. Dans les gorges se trouvent des formations de Chênes verts avec des espèces particulièrement rares (Cyclamen des Baléares). L'extension du site en 2006 a permis d'intégrer au périmètre plusieurs cavités naturelles de grand intérêt pour les Chiroptères, elle permet également d'assurer une meilleure représentation des habitats forestiers, ainsi que des espaces agricoles périphériques qui participent pleinement à l'équilibre écologique de l'ensemble du site.	. Incendies / inondations . Pollution des eaux de surface . Perturbations humaines diverses . Sports nautiques / escalade, alpinisme, spéléologie	Cabrières Fons Lédenon Poulx Sainte-Anastasie

Nom du site	Code	Surface ha	Description simplifiée	Principales pressions	Communes concernées
Le petit Rhône	FR9101405	806	Site de grande importance pour la remontée des poissons migrateurs, parfaitement complémentaire du Grand Rhône. L'axe fluvial assure un rôle majeur de corridor, notamment pour les poissons migrateurs. La partie aval, entièrement incluse dans le département des Bouches-du-Rhône et composante de l'ensemble camarguais, est moins artificialisée et présente de ce fait des habitats favorables pour de nombreuses espèces, en particulier le castor et la cistude.	. Navigation . Dépôt de déchets et de matériaux divers . Sports nautiques . Mise en culture . Pollution des eaux de surface . Espèces exotiques envahissantes	Saint-Gilles
Petite Camargue	FR9101406	34 412	Ce site, indissociable de la Camargue provençale, est une grande zone humide littorale sur la côte méditerranéenne qui est soumise aux influences de la mer (lagunes et dunes côtières actives) et des eaux douces (cours d'eau, marais, étangs). Il comprend deux ensembles très intéressants : - D'une part une zone laguno-marine où s'étend un vaste système dunaire très actif et très complet. Ce site englobe également l'ensemble du site de production des salins d'Aigues-Mortes, à cheval sur les départements du Gard et des Bouches-du-Rhône ; - D'autre part une zone fluvio-lacustre constituée de marais et d'étangs doux à saumâtres. Cet ensemble constitue un système dépressionnaire recevant par gravité les eaux du Rhône, du plateau des Costières, du Vistre et du Vidourle. Il comprend de grands étangs peu ou pas salés entourés par une importante roselière de plus de 2500 ha. Elle est un site majeur pour l'avifaune.	. Urbanisation / création de voies de communication . Pollution des eaux de surface / modification du fonctionnement hydrographique . Mise en culture et modification des pratiques culturales . Erosion . Envasement . Sports de plein air / piétinement / fréquentation	Saint-Gilles

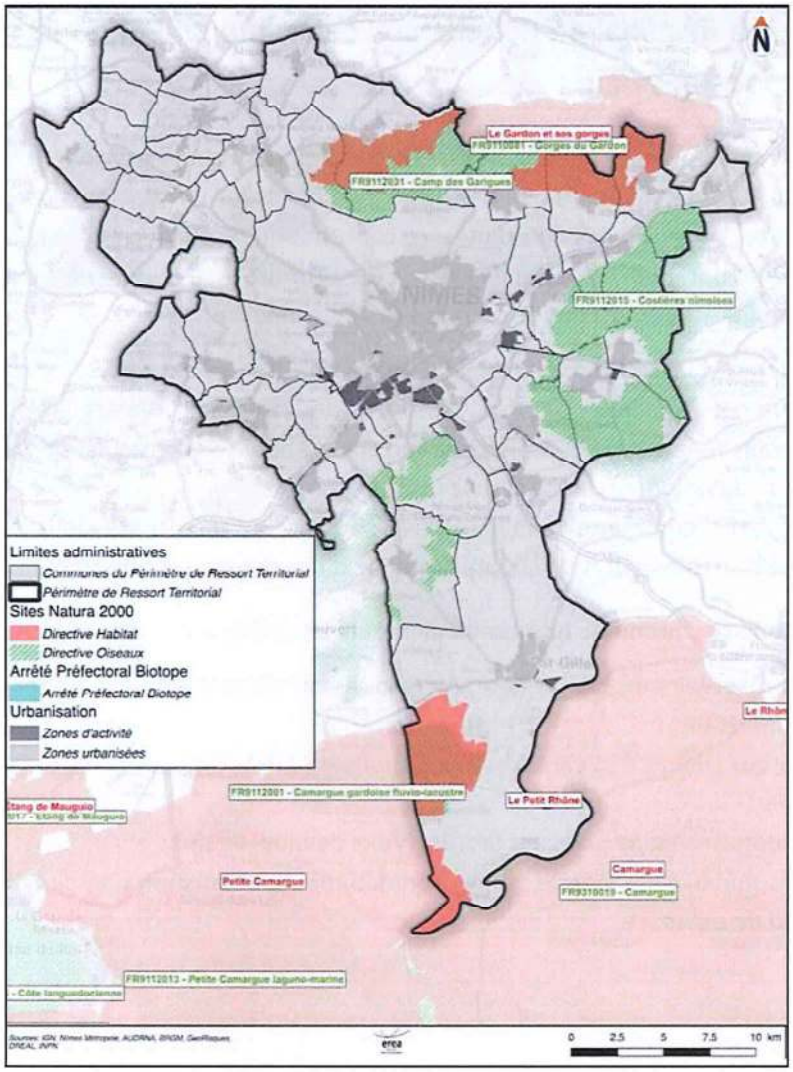
Liste des ZNIEFF de type I présentes dans le périmètre du ressort territorial.

Code MNHN	Nom	Surface (ha)	Communes concernées au sein du ressort territorial
910030345	Gardon aval	1 105,89	Sernhac
910011550	Gorges du Gardon	5 231,4	Nîmes, Sainte-Anastasie, Cabrières, Poulx, Dions
910011530	Etangs du Charnier et du Scamandre	4 301,05	Saint-Gilles
910030344	Rivière du Gardon entre Moussac et Russan	682,42	Calmette, Sainte-Anastasie, Saint-Geniès-de-Malgoirès, Dions, Saint-Chaptes, Sauzet
910030034	Costières de Générac	389,39	Nîmes, Générac
910011516	Plaine de Manduel et Meynes	9 783,38	Bezouce, Bouillargues, Saint-Gervasy, Redessan, Manduel, Marguerittes, Rodilhan, Garons, Lédenon

Code MNHN	Nom	Surface (ha)	Communes concernées au sein du ressort territorial
910030360	Plaines de Caissargues et Aubord	1 602,85	Nîmes, Caissargues,
910030343	Plaine de Saint-Chaptes	2 279,14	Sainte-Anastasie, Saint-Chaptes
910011527	Puechs Lachet et de Dardaillon	167,6	Générac
910011572	Cuvette de Clarensac et Calvisson	2 641,07	Caveirac, Clarensac, Saint-Dionisy, Saint-Côme-et-Maruéjols, Langlade
910030035	Costières de Beauvoisin	1 029,55	Bernis
910030385	Vallon du Rouvegade	10,46	Montagnac, Montignargues, Saint-Geniès-de-Malgoirès

Liste des ZNIEFF de type II présentes dans le périmètre du ressort territorial.

Code MNHN	Nom	Surface (ha)	Communes concernées
930012415	Camargue fluvio-lacustre et laguno-marine	82 788,4	En bordure de la commune de Saint-Gilles
910011775	Vallée moyenne des Gardons	1 847,81	Calmette, Sainte-Anastasie, Saint-Geniès-de-Malgoirès, Dions, Saint-Chaptes, Sauzet
910011553	Bois de Lens	8 318,18	Mauressargues, Domessargues, Montagnac, Saint-Mamert-du-Gard, Moulézan, Montignargues, Saint-Geniès-de-Malgoirès, Saint-Bauzély, Fons, Sauzet
910011531	Camargue gardoise	42 422,28	Saint-Gilles
910011543	Plateau Saint-Nicolas	15 838,33	Nîmes, Calmette, Sernhac, Sainte-Anastasie, Cabrières, Poulx, Marguerittes, Dions, Rouvière, Gajan, Lédenon



Zonages de protection au sein du ressort territorial (source : INPN, réalisation EREA).

2.4 La trame verte et bleue

2.4.1 Définition

La trame verte et bleue est un outil d'aménagement du territoire qui a pour objectif de faciliter la prise en compte et la préservation des milieux naturels et de la biodiversité dans le cadre des projets d'aménagement du territoire.

La définition de la trame verte et bleue d'un territoire s'appuie à la fois sur l'identification des réservoirs de biodiversité, qui correspondent aux habitats naturels favorables à un groupe d'espèces donné (par exemple, les espèces forestières), et des corridors écologiques assurant la connexion entre ces réservoirs.

Les principaux outils existants sur le territoire de la métropole de Nîmes pour l'étude de la trame verte et bleue est le Schéma régional de cohérence écologique de l'ancienne région Languedoc-Roussillon et la trame verte et bleue du SCoT Sud Gard.

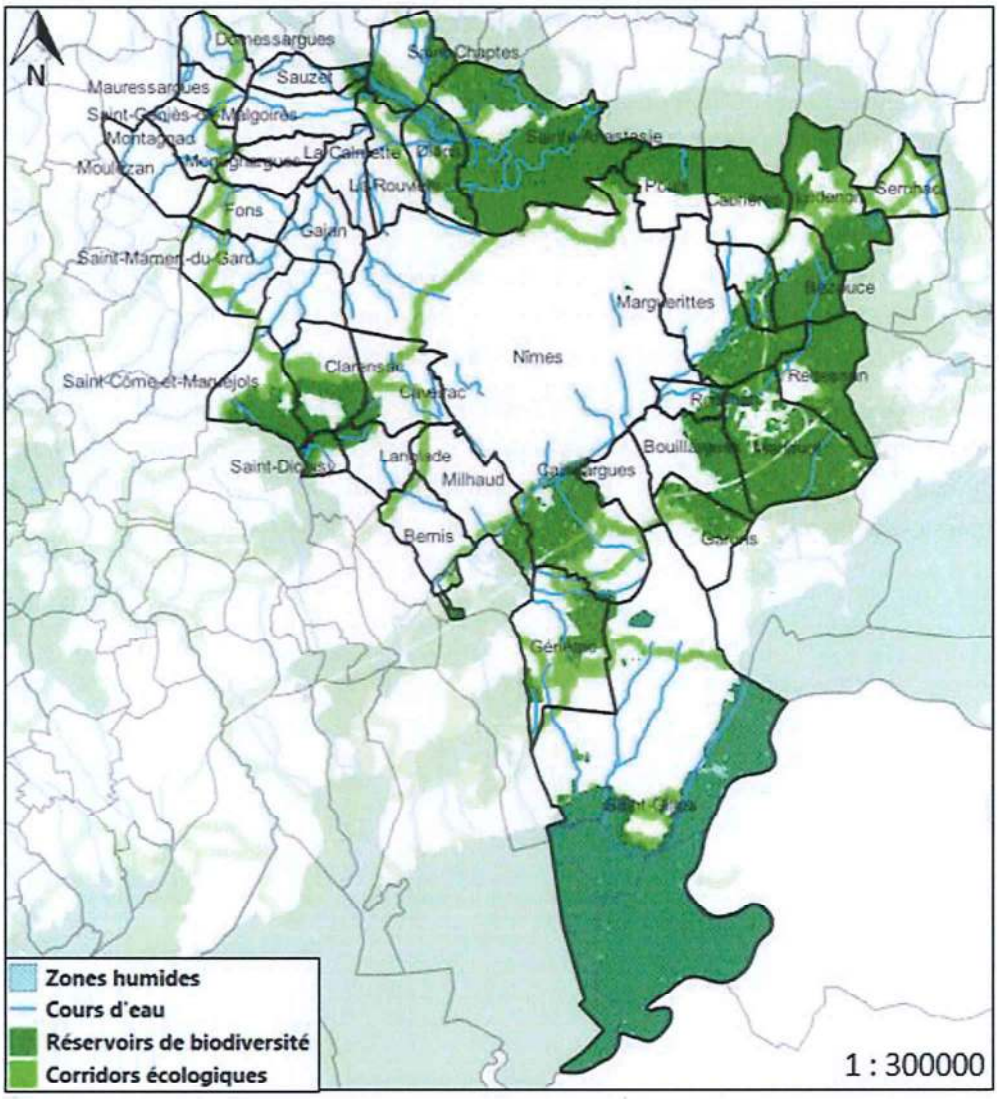
2.4.2 Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) de l'ancienne région Languedoc-Roussillon

Le SRCE de l'ancienne région Languedoc-Roussillon a été élaboré sur la base d'un maillage hexagonal de 500 m de côté. Ce type de maillage a permis de combiner des informations issues de différentes sources et produites à des échelles différentes. La contribution de chaque maille à la conservation de la biodiversité et à la continuité écologique générale du territoire est évaluée sur la base d'un ensemble d'indicateurs combinés sous la forme de deux indices principaux :

- Indice global d'importance écologique, basé sur les indicateurs suivants : fonctionnalité écologique des milieux naturels, densité de paysages remarquables, responsabilité patrimoniale, fonctionnalité écologique liée aux pratiques agricoles, fonctionnalité écologique des milieux aquatiques continentaux ;
- Indice global d'empreinte humaine, basé sur des indicateurs de densité des transports, d'étalement urbain, d'état de la population de d'infrastructures énergétiques.

Le territoire d'étude comprend de nombreux éléments identifiés à l'échelle régionale, incluant :

- Plusieurs réservoirs de biodiversité, correspondant notamment aux ZNIEFF de type I et aux sites Natura 2000 ;
- De nombreux cours d'eau corridors, correspondant aux principaux cours d'eau permanents du territoire ;
- Des corridors écologiques reliant les réservoirs de biodiversité ;
- Des zones humides de grande ampleur, notamment sur la commune de Saint-Gilles, dans la partie sud du territoire.



Eléments du Schéma régional de cohérence écologique présents au niveau de la métropole de Nîmes (source : Picto-Occitanie).

2.4.3 La trame verte et bleue du SCoT Sud Gard

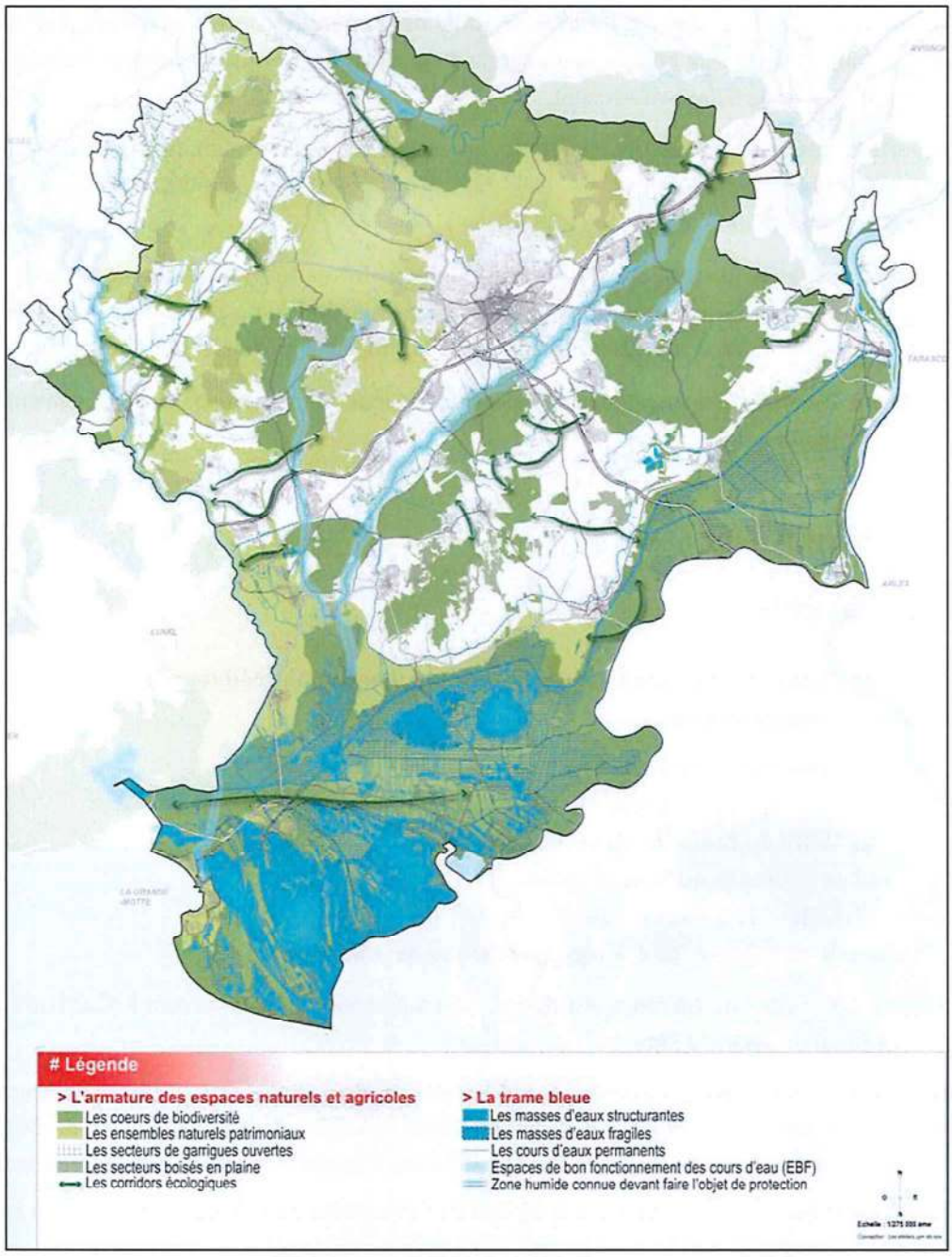
Le ressort territorial comprend également de nombreux éléments de l'armature écologique identifiés à l'échelle du SCoT Sud Gard, pour lesquels le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) définit des prescriptions spécifiques :

- Des **cœurs de biodiversité**, qui doivent être préservés en priorité : toute urbanisation y est par principe interdite sauf justification spécifique ;
- Des **ensembles naturels patrimoniaux**, dont la préservation doit être garantie. Ces derniers peuvent faire l'objet d'une urbanisation seulement si cela permet d'éviter l'urbanisation d'autres secteurs de la trame verte et bleue ;
- Des **secteurs de garrigues ouvertes**, qui doivent être maintenus et confortés ;
- Des **secteurs boisés en plaine**, qui doivent être protégés et gérés durablement ;

- Des **corridors écologiques**, qui doivent être maintenus voire restaurés lorsqu'ils sont dégradés. L'urbanisation doit y être évitée ; des dispositions permettant la perméabilité des ouvrages et des aménagements doivent être prévues ;
- Un **réseau hydrographique et ses espaces associés**, qui doivent être protégés.

Au sein de ces espaces sont autorisés les actions et aménagements visant à leur préservation et leur mise en valeur. Les autres aménagements et constructions peuvent y être ponctuellement admis à condition de ne pas compromettre la fonctionnalité des corridors écologiques et de remplir certaines conditions (nécessaires à l'exploitation agricole ou forestière, nécessaires à des équipements collectifs d'intérêt général, vocation touristique, de loisir, pédagogique, etc.).

Tous les aménagements prévus au sein de la TVB doivent faire l'objet d'une analyse des incidences sur les milieux qui doit conduire, le cas échéant, à la mise en place de mesures d'évitement, de réduction, et, en dernier recours, de compensation. Une compensation à hauteur de 200% des surfaces consommées est demandée pour les milieux relevant du SDAGE Rhône-Méditerranée.



Trame verte et bleue du SCoT Sud Gard (source : https://www.scot-sud-gard.fr/).

Les enjeux liés à la biodiversité et aux milieux naturels
De par la diversité des conditions climatiques, géologiques et pédologiques, le territoire est caractérisé par une grande richesse de milieux naturels, support d'une biodiversité particulièrement riche. De nombreux outils ont été mis en place progressivement pour préserver ce patrimoine. Le territoire compte aujourd'hui : 12 Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) de type I, 5 ZNIEFF de type II, 3 Zones Spéciales de Conservation (Natura 2000 – Directive Habitats) et 4 Zones de Protection Spéciale (Natura 2000 – Directive Oiseaux), 2 Réserves de Biosphère, 2 Arrêté préfectoraux de protection de Biotope, 3 Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux (ZICO) et 11 Zones de préemption au titre des Espaces Naturels Sensibles de département. Le territoire se

situe également en bordure du Parc Naturel Régional de Camargue (situé en bordure sud-est de la commune de Saint-Gilles) et de la Réserve Naturelle Régionale des Gorges du Gardon (limitrophe aux communes de Poulx et de Sainte-Anastasie).

La trame verte et bleue définie au niveau régional dans le SRCE et au niveau de la métropole dans le SCoT permet également d'identifier les éléments à protéger pour maintenir la fonctionnalité écologique globalement du territoire.

Les principales menaces identifiées comprennent la transformation des garrigues à cause de la disparition des troupeaux, la conservation d'une mosaïque agricole sur le plateau des Costières, mais également la péri-urbanisation, qui grignote peu à peu les milieux naturels périphériques.

Le maintien des continuités écologiques voire leur rétablissement représente donc également un enjeu pour le projet de PdM.

2.5 Ressource en eau

2.5.1 Hydrographie

La métropole de Nîmes se situe dans le bassin hydrographique Rhône-Méditerranée et à cheval sur **six bassins versants topographiques** :

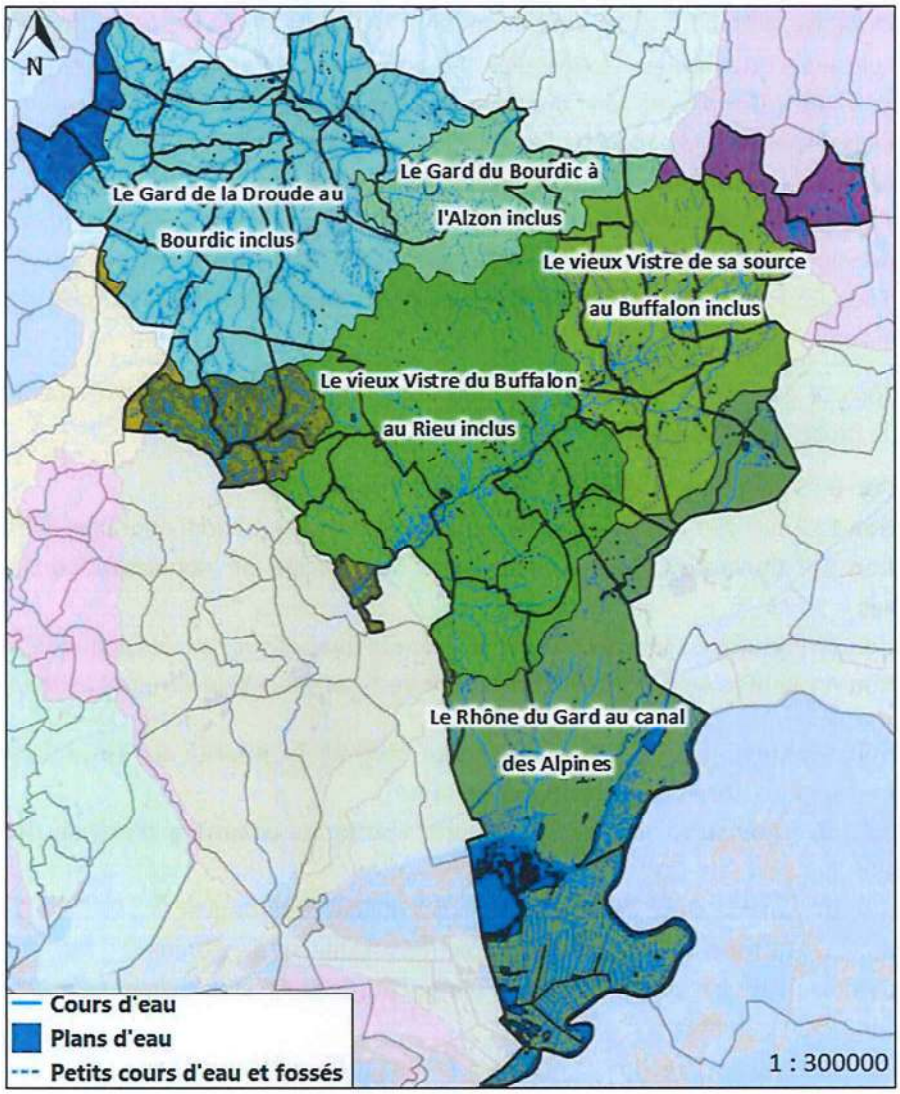
- Le Vieux Vistre du Buffalon au Rieu inclus,
- Le Rhône du Gard au canal des Alpines,
- Le Vieux Vistre de sa source au Buffalon inclus,
- Le Gard de la Droude au Bourdic inclus,
- Le Gard du Bourdic à l'Alzon inclus,
- Le Vidourle du ruisseau de Crieulon au ruisseau de Brie inclus.

Le réseau hydrographique du territoire est dense. Les cours d'eau principaux sont le Gard ou Gardon, le Vistre, et le canal du Rhône à Sète.

Le **Gard ou Gardon** prend naissance par la confluence des Gardons d'Alès et d'Anduze. Son sous-bassin versant représente environ 250 km2 et il rejoint le Rhône au niveau de Vallabrègues et de Beaucaire. Ses principaux affluents sont la Droude, le Bourdic, l'Auriol, l'Esquielle, la Braune et le Briançon.

Le **Vistre** reçoit les eaux d'un bassin versant de 580 km² et se jette dans le Canal du Rhône à Sète. Il a subi de nombreux aménagements et ressemble aujourd'hui à un canal.

Le **canal du Rhône à Sète** date du début du XIXème siècle. Il parcourt d'environ 72 km entre Beaucaire et le bassin de Thau et permet une navigation rapide entre le Rhône et le bassin de Thau puis plus à l'ouest sur le Canal du Midi.



Réseau hydrographique et bassins versants au sein du ressort territorial (source : BD TOPAGE, 2020).

2.5.2 Les principaux outils pour la gestion de la ressource en eau

2.5.2.1 A l'échelle du bassin hydrographique - le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Rhône-Méditerranée 2022-2027

Issu de l'application de la Directive Cadre sur l'Eau (DCE), le SDAGE donne les grandes orientations pour la gestion de l'eau à l'échelle du bassin hydrographique. Il a pour objectif d'assurer une gestion équilibrée de la ressource en eau et de préserver les milieux aquatiques et humides. Il définit pour cela des objectifs d'atteinte de bon état pour l'ensemble des masses d'eau du bassin hydrographique, avec obligation de résultats. Le SDAGE 2022-2027 est le quatrième SDAGE initié suite à la promulgation de la Loi sur l'eau du 30 décembre 2006. Il devait initialement être le dernier, donc avec une obligation de résultat au plus tard avant 2027. Cependant, ce SDAGE prévoit une échéance jusqu'en 2033 pour la remise en bon état de certaines masses d'eau posant des problèmes de « faisabilité technique » ou des « coûts disproportionnés ».

Ce SDAGE s'organise, comme le précédent, en neuf orientations fondamentales dont certaines sont déclinées en plusieurs orientations. Les intitulés et le contenu des orientations est très proche de ceux du SDAGE 2016-2021. Des adaptations ont toutefois été apportées, en particulier pour renforcer la contribution des dispositions du SDAGE à l'adaptation au changement climatique, et pour renforcer la prise en compte des enjeux socio-économiques et l'efficacité des actions pour atteindre les objectifs environnementaux. Les dispositions apportent également des précisions sur les modalités de mise en œuvre des principes de préservation et de non-dégradation de la ressource en eau et des milieux aquatiques. Elles visent aussi à renforcer la cohérence de l'aménagement du territoire avec les enjeux de gestion de l'eau.

Ces orientations se déclinent en différentes dispositions, dont la mise en œuvre opérationnelle est facilitée par le programme de mesures, associé au SDAGE.

- **Orientation 0** : S'adapter aux effets du changement climatique
- **Orientation 1** : Privilégier la prévention et les interventions à la source pour plus d'efficacité
- **Orientation 2** : Concrétiser la mise en œuvre du principe de non-dégradation des milieux aquatiques
- **Orientation 3** : Prendre en compte les enjeux économiques et sociaux des politiques de l'eau
- **Orientation 4** : Renforcer la gouvernance locale de l'eau pour assurer une gestion intégrée des enjeux
- **Orientation 5** : Lutter contre les pollutions en mettant la priorité sur les pollutions par les substances dangereuses et la protection de la santé
- Orientation 5A : Poursuivre les efforts de lutte contre les pollutions d'origine domestique et industrielle
- Orientation 5B : Lutter contre l'eutrophisation des milieux aquatiques
- Orientation 5C : Lutter contre les pollutions par les substances dangereuses
- Orientation 5D : Lutter contre la pollution par les pesticides par des changements conséquents dans les pratiques actuelles
- Orientation 5E : Evaluer, prévenir et maîtriser les risques pour la santé humaine
- **Orientation 6** : Préserver et restaurer le fonctionnement des milieux aquatiques et des zones humides
- Orientation 6A : Agir sur la morphologie et le décloisonnement pour préserver et restaurer les milieux aquatiques
- Orientation 6B : Préserver, restaurer et gérer les zones humides
- Orientation 6C : Intégrer la gestion des espèces de la faune et de la flore dans les politiques de gestion de l'eau
- **Orientation 7** : Atteindre l'équilibre quantitatif en améliorant le partage de la ressource en eau et en anticipant l'avenir
- **Orientation 8** : Augmenter la sécurité des populations exposées aux inondations en tenant compte du fonctionnement naturel des milieux aquatiques.

2.5.2.2 *A l'échelle du bassin versant – les Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE)*

Le territoire est concerné par la présence de **trois SAGE** :

- SAGE Gardons,
- SAGE Vistre – Nappes Vistrenque et Costières,

- SAGE Camargue gardoise.

Le **SAGE Gardons** est porté par l'Etablissement Public Territorial de Bassin Gardons. Il couvre un bassin versant de 2 157 km² dont le cours d'eau principal est le Gardon sur une longueur de 144 km. Il se situe à cheval sur deux départements, le Gard et la Lozère. Le principal objectif de ce SAGE est de « Créer une dynamique de gestion de l'eau à l'échelle du bassin versant dans un contexte particulièrement difficile lié à l'abandon d'un projet de barrage écrêteur de crue, soutien d'étiage qui opposait amont et aval du bassin. »

Les thèmes majeurs sur ce bassin versant sont : les inondations, la gestion quantitative de la ressource en eau, les extractions, la qualité des eaux et la dégradation des milieux naturels.

Le **SAGE Vistre** est porté par l'Etablissement Public Territorial de Bassin Vistre Vistrenque. Il couvre une superficie de 785 km² incluant le bassin versant du Vistre et quatre nappes souterraines de la Vistrenque et des Costières (nappe de la Vistrenque, nappe de Bellegarde et nappes de Saint-Gilles). Les principaux objectifs de ce SAGE sont :

- Assurer une gestion en bien commun des nappes d'eau souterraines afin de permettre leur préservation et leur utilisation pérenne, avec pour usage privilégié l'alimentation en eau potable, et prévenir les éventuels conflits d'usages à venir.
- Lutter contre les inondations et améliorer la qualité des eaux superficielles en redonnant aux cours d'eau une morphologie permettant un fonctionnement naturel et l'accueil d'une vie écologique satisfaisante.
- Favoriser la réappropriation du bassin versant par la population.

Le **SAGE Camargue gardoise** est porté par le Syndicat Mixte pour la protection et la gestion de la Camargue Gardoise. Il s'étend entre le Petit Rhône et le Vidourle, depuis la plaine de Beaucaire-Fourques-Bellegarde jusqu'au Grau du Roi. Sur le territoire d'étude, il concerne uniquement la partie sud (commune de Saint-Gilles). Ce SAGE comprend une grande diversité de zones humides (marais, lagunes, prairies inondables, prés salés, sansouires) ainsi que des étangs et lagunes, rivières, littoral méditerranéen et rizières (jouant un rôle écologique important car inondées temporairement).

Les thèmes majeurs traités par ce SAGE sont :

- La préservation, restauration et gestion durable des zones humides du territoire et les activités socio-économiques qui leur sont liées ;
- Suivre et reconquérir la qualité des eaux et des milieux aquatiques ;
- Gérer le risque sur un territoire inondable en continuité hydraulique avec d'autres territoires ;
- Assurer une gouvernance locale de l'eau en tenant compte des interactions hydrauliques avec les territoires voisins.

2.5.2.3 Les contrats de milieux

Un **contrat de milieu** (généralement contrat de rivière, mais également de lac, de baie ou de nappe) est un accord technique et financier entre partenaires concernés pour une gestion globale, concertée et durable à l'échelle d'une unité hydrographique cohérente. Il s'agit d'un programme d'action volontaire d'une durée de 5 ans avec engagement financier contractuel. Le contrat de milieu constitue, aux côtés des SAGE, un des outils pertinents pour la mise en œuvre du SDAGE. Il peut aussi être une déclinaison opérationnelle d'un SAGE.

Le nord du territoire d'étude est couvert par le **2ème Contrat de milieu Gardons** porté par l'Etablissement Public Territorial de Bassin Gardons et courant sur la période 2017-2022 (tout juste achevé donc). Ce contrat de milieu avait pour objectif de faciliter la mise en œuvre des objectifs du SAGE Gardons.

2.5.2.4 Les zonages réglementaires

Ces zonages sont instaurés par des textes réglementaires pris par l'État. Ils peuvent concerner un territoire national, régional, départemental ou bien un bassin hydrographique, ou encore des cours d'eau, voir des tronçons de cours d'eau.

Le territoire d'étude est concerné par les classements suivants :

- **Zone vulnérable à la pollution par les nitrates :** Ces zones sont caractérisées par une teneur en nitrates > 50 µg/l (norme de potabilité) ou comprise entre 25 et 50 µg/l. Elles font l'objet d'un programme d'action arrêté par le préfet de département qui définit les contraintes des agriculteurs dans la zone vulnérable concernée. Toute la partie Est du territoire est classée en zone vulnérable à la pollution par les nitrates : *Nîmes, Marguerittes, Bezouce, Saint-Gervasy, Lédenon, Sernhac, Redessan, Manduel, Rodilhan, Bouillargues, Caissargues, Garons, Saint-Gilles, Générac, Milhaud et Bernis.*
- **Zone sensible à l'eutrophisation** : elle correspond aux secteurs qui sont particulièrement sensibles aux pollutions. Il s'agit notamment des zones qui sont sujettes à l'eutrophisation et dans lesquelles les rejets de phosphore, d'azote, ou de ces deux substances, doivent être réduits. *Toute la métropole de Nîmes à l'exception d'une partie des communes de Saint-Gilles, Générac, Garons, Manduel et Rédessan est classée en zone sensible* ;
- **Zone de répartition des eaux (ZRE)** : il s'agit d'une zone comprenant des bassins, sous-bassins, fractions de sous-bassins hydrographiques ou des systèmes aquifères, caractérisée par une insuffisance, autre qu'exceptionnelle, des ressources par rapport aux besoins. Dans une ZRE, les seuils d'autorisation et de déclaration des prélèvements dans les eaux superficielles comme dans les eaux souterraines sont abaissés, et les prélèvements d'eau supérieurs à 8m³/h sont soumis à autorisation. *Seules les communes de Moulézan, Montagnac, Mauressargues et une partie de Domessargues sont classées en ZRE.*

2.5.3 Qualité de l'eau

2.5.3.1 Des eaux souterraines sensibles à la pollution par les nitrates et les pesticides

Le sous-sol du ressort territorial comprend les masses d'eau souterraines suivantes :

- Alluvions anciennes de la Vistrenque et des Costieres (FRDG101) ;
- Calcaires du crétacé supérieur des garrigues nîmoises et extension sous couverture (FRDG117) ;
- Calcaires urgoniens des garrigues du Gard BV du Gardon (FRDG128) ;
- Molasses miocènes du bassin d'Uzes (FRDG220) ;
- Alluvions du moyen Gardon + Gardons d'Ales et d'Anduze (FRDG322) ;
- Alluvions du Rhône du confluent de la Durance jusqu'à Arles et Beaucaire + alluvions du Bas Gardon (FRDG323) ;
- Marnes, calcaires crétacés et calcaires jurassiques sous couvert du dôme de Lédignan (FRDG519).

Certaines de ces masses d'eau sont **vulnérables à la pollution par les nitrates et les pesticides d'origine agricole.** Toutes les communes disposant de points de mesure sont concernées à l'exception de Rodilhan, Bernis, Bezouce, et Générac.

Stations de mesure et qualité des eaux souterraines sur le territoire d'étude (source : https://rhone-mediterranee.eaufrance.fr/).

Code masse d'eau	Stations mesure	Commune	Etat chimique 2021 (le plus mauvais état recensé dans les points de mesure)	Pressions identifiées
FRDG101	BSS002EVVA	RODILHAN	Bon état	
FRDG101	BSS002ETZD BSS002ETYG BSS002ETZB	REDESSAN	Etat médiocre	Nitrates
FRDG101	BSS002ESLL BSS002ESKR	BERNIS	Bon état	
FRDG101	BSS002EVYG BSS002EVEH BSS002EVDH	CAISSARGUES	Etat médiocre	Nitrates
FRDG101	BSS002EVEN BSS002EVEP	NIMES	Etat médiocre	Nitrates
FRDG101	BSS002ETZE	BEZOUCE	Bon état	
FRDG101	BSS002EVYL BSS002EVUW	BOUILLARGUES	Etat médiocre	Nitrates
FRDG101	BSS002GVEC	GENERAC	Bon état	
FRDG101	BSS002ETZG BSS002ETUB	LEDENON	Etat médiocre	Pesticides, nitrates
FRDG101	BSS002EVVE BSS002EVWU	MANDUEL	Etat médiocre	Nitrates
FRDG101	BSS002ETGB BSS002ETUQ	MARGUERITTES	Etat médiocre	Pesticides, nitrates
FRDG101	BSS002GVEP BSS002GVFU	SAINT-GILLES	Etat médiocre	Nitrates
FRDG117	BSS002ESPJ	NIMES	Bon état	
FRDG128	Pas de station sur le territoire		Bon état	
FRDG220	Pas de station sur le territoire		Etat médiocre	Pesticides, nitrates
FRDG322	BSS002DLZR	STE ANASTASIE	Etat médiocre	Pesticides
FRDG323	BSS002GVHN	SAINT-GILLES	Bon état	
FRDG519	Pas de station sur le territoire		Etat médiocre	Autre

2.5.3.2 Des eaux superficielles soumises à de nombreuses pressions

Les eaux superficielles présentent également des dégradations liées à des pollutions diverses, essentiellement d'origine agricole. A noter que les ruissellements d'eaux résiduaires urbaines polluées vers les cours d'eau, qui sont favorisés par l'imperméabilisation des sols, sont aussi susceptibles de dégrader la qualité des eaux.

Masse d'eau	Station mesure	Code station	Etat écologique 2022	Etat chimique 2022	Pressions identifiées
FRDR11553	VISTRE DE LA FONTAINE A NIMES	6193250	Mauvais état (non atteinte bon état)	Mauvais état (non atteinte bon état)	Ammonium, nitrites, phosphates
FRDR133	VISTRE A AUBORD	6193500	Etat moyen	Mauvais état (non atteinte bon état)	Nitrites, phosphates
FRDR2009	PETIT RHONE A ST-GILLES 1	6131900	Etat moyen	Bon état	
FRDR3108a	CANAL DU RHONE A SETE A ST-GILLES	6131910	Etat moyen	Bon état	
FRDR379	GARD A ST-CHAPTES	6129700	Etat moyen	Mauvais état (non atteinte bon état)	Mercure

CANAL DU RHONE A SETE A ST-GILLES

	2022
Physico-chimie	
Bilan de l'oxygène	MOY
Température	MOY
Nutriments azotés	BE
Nutriments phosphorés	BE
Acidification	TBE
Polluants spécifiques	BE
Biologie	
Invertébrés benthiques	
Diatomées	IND
Macrophytes	
Poissons	
Hydromorphologie	
Pressions Hydromorphologiques	
Etat écologique	
Potentiel écologique	MOY
ETAT CHIMIQUE	BE

GARD A ST-CHAPTES

	2022
Physico-chimie	
Bilan de l'oxygène	BE
Température	IND
Nutriments azotés	TBE
Nutriments phosphorés	TBE
Acidification	BE
Polluants spécifiques	BE
Biologie	
Invertébrés benthiques	
Diatomées	BE
Macrophytes	
Poissons	
Hydromorphologie	
Pressions Hydromorphologiques	
Etat écologique	
Potentiel écologique	MOY
ETAT CHIMIQUE	MAUV

VISTRE DE LA FONTAINE A NIMES

	2022
Physico-chimie	
Bilan de l'oxygène	BE
Température	IND
Nutriments azotés	MAUV
Nutriments phosphorés	MAUV
Acidification	TBE
Polluants spécifiques	BE
Biologie	
Invertébrés benthiques	MAUV
Diatomées	MOY
Macrophytes	
Poissons	
Hydromorphologie	
Pressions Hydromorphologiques	
Etat écologique	MAUV
Potentiel écologique	
ETAT CHIMIQUE	MAUV

PETIT RHONE A ST-GILLES

	2022
Physico-chimie	
Bilan de l'oxygène	TBE
Température	IND
Nutriments azotés	TBE
Nutriments phosphorés	BE
Acidification	TBE
Polluants spécifiques	BE
Biologie	
Invertébrés benthiques	
Diatomées	BE
Macrophytes	
Poissons	
Hydromorphologie	
Pressions Hydromorphologiques	
Etat écologique	
Potentiel écologique	MOY
ETAT CHIMIQUE	BE

Etat des masses d'eau superficielles disposant de données sur le territoire en 2022 (nb : la station 6193500 ne se situe pas au sein du ressort territorial mais à proximité immédiate) ; source : https://rhone-mediterranee.eaufrance.fr/).

Les enjeux liés à la ressource en eau

La ressource en eau du territoire est vulnérable aux pollutions d'origines agricoles, domestiques et industrielles (cours d'eau et nappes souterraines), et fait également l'objet d'une pression quantitative significative. Le territoire est notamment classé en Zone sensible à l'eutrophisation et en zone de répartition des eaux, et toute la partie Est est classée en zone vulnérable à la pollution par les nitrates.

L'imperméabilisation des sols est susceptible d'aggraver la dégradation de la qualité des cours d'eau par ruissellement d'eaux résiduaires urbaines polluées. Le développement de nouvelles infrastructures de transport devra s'accompagner de réflexions sur la réduction de l'imperméabilisation, et une meilleure restitution de la ressource à la nappe pour assurer une meilleure résilience face à l'évolution du climat.

2.6 Risques naturels et technologiques

2.6.1 Les risques majeurs

Dans chaque département, le Dossier Départemental sur les Risques Majeurs (DDRM) réunit les informations disponibles, techniques ou historiques sur les risques majeurs, naturels et technologiques susceptibles de se produire afin d'informer la population des mesures de prévention et de sauvegarde prévues.

Un risque majeur peut être défini comme *« la possibilité d'un événement d'origine naturelle ou anthropique, dont les effets peuvent mettre en jeu un grand nombre de personnes, occasionner des dommages importants et dépasser les capacités de réaction de la société »*.

Un risque est issu de la combinaison à un moment donné de la présence d'un enjeu (ex : population ou infrastructures présentes en un endroit donné) et d'un aléa, correspondant à la survenance d'un évènement naturel ou anthropique susceptible d'avoir un impact sur l'enjeu en présence. Le risque se définit par sa fréquence et sa magnitude et se classe en différentes catégories allant « d'incident » à « catastrophe majeure » en fonction du nombre de personnes impactées et de l'ampleur des dégâts matériels occasionnés.

La prévention des risques s'appuie sur la connaissance de l'enjeu et de l'aléa et, en ce qui concerne les risques naturels, sur les données historiques retraçant les phénomènes ayant eu lieu sur le territoire dans le passé.

Les **Plans de Prévention des Risques Naturels (PPRn)**, institués par la loi Barnier de 1995, constituent un des principaux outils de prévention des risques naturels. Ils ont pour objectif d'identifier les zones à risques et définissent des mesures permettant de réduire la vulnérabilité des enjeux, notamment en réglementant l'occupation du sol et les usages.

Les **Plans de Prévention des Risques Technologiques (PPRT)**, institués par la loi du 30 juillet 2003, constituent quant à eux un des principaux outils de prévention des risques technologiques. Ils concernent essentiellement les sites classés SEVESO « seuil haut » ou « avec servitudes ».

Les communes doivent également mettre en place un document de prévention au niveau communal : le **Plan Communal de Sauvegarde** (PCS), qui inclut le **Document d'Information Communal sur les Risques Majeurs** (DICRIM), qui constitue le socle en matière d'information préventive et de connaissance du risque.

Récapitulatif des risques identifiés sur les communes du territoire.

Communes	Risques Naturels					Risques technologiques				
	Inondation	Feu de forêt	Mouvements de terrain	Sismique	Radon	Minier	Rupture de barrage	ICPE	TMD Canalisations	TMD routes
Bernis	X (PPRI)	X	X	Faible	1				X	X
Bezouce	X (PPRI)	X	X	**Modéré**	1					X
Bouillargues	X (PPRI)	X	X	Faible	1				X	X
Cabrières	X (PPRI)	X (PPRN)	X	**Modéré**	1					X
Caissargues	X (PPRI)	X	X	Faible	1				X	X
Caveirac	X (PPRI)	X (PPRN)	X	Faible	1				X	X

Communes	Risques Naturels					Risques technologiques				
	Inondation	Feu de forêt	Mouvements de terrain	Sismique	Radon	Minier	Rupture de barrage	ICPE	TMD Canalisations	TMD routes
Clarensac	X (PPRI)	X (PPRN)	X	Faible	1				X	X
Dions	X (PPRI)	X	X	Faible	1		X			X
Domessargues	X (PPRI)	X	X	Faible	1				X	X
Fons	X (PPRI)	X	X	Faible	1				X	X
Gajan	X (PPRI)	X	X	Faible	1					X
Garons	X	X	X	Faible	1				X	X
Générac	X (PPRI)	X	X	Faible	1				X	X
La Calmette	X (PPRI)	X	X	Faible	1		X			X
La Rouvière	X (PPRI)	X	X	Faible	1		X			X
Langlade	X (PPRI)	X (PPRN)	X	Faible	1					X
Lédenon	X (PPRI)	X	X	**Modéré**	**2**			X		X
Manduel	X (PPRI)	X	X	Faible	1				X	X
Marguerittes	X (PPRI)	X	X	Faible	1				X	X
Mauressargues	X (PPRI)	X	X	Faible	1					X
Milhaud	X (PPRI)	X	X	Faible	1				X	X
Montagnac	X	X	X	Faible	1					X
Montignargues	X (PPRI)	X	X	Faible	1				X	X
Moulézan	X (PPRI)	X	X	Faible	1					X
Nîmes	X (PPRI)	X	X	Faible	1				X	X
Poulx	X (PPRI)	X (PPRN)	X	**Modéré**	1					X
Redessan	X (PPRI)		X	**Modéré**	1				X	X
Rodilhan	X (PPRI)		X	Faible	1					X
Saint-Bauzély	X	X	X	Faible	1				X	X
Saint-Chaptes	X (PPRI)	X	X	Faible	1		X			X
Saint-Côme-et-Maruéjols	X (PPRI)	X	X	Faible	1				X	X
Saint-Dionisy	X (PPRI)	X	X	Faible	1				X	X
Saint-Geniès-de-Malgoirès	X (PPRI)	X	X	Faible	1		X		X	X
Saint-Gervasy	X (PPRI)	X	X	**Modéré**	1					X
Saint-Gilles	X (PPRI)	X	X	Très faible	1		X	X	X	X
Saint-Mamert-du-Gard	X (PPRI)	X	X	Faible	1				X	X
Sainte-Anastasie	X (PPRI)	X	X	Faible	1		X			X
Sauzet	X (PPRI)	X	X	Faible	1		X		X	X
Sernhac	X (PPRI)	X	X	**Modéré**	1		X			X

2.6.2 Risque d'inondations

Une inondation peut être définie comme « une submersion, rapide ou lente, d'une zone habituellement hors d'eau. Le risque d'inondation est la conséquence de deux composantes :

- L'eau qui peut sortir de son lit habituel d'écoulement ou apparaître (remontées de nappes phréatiques, submersion marine...) ;
- l'homme qui s'installe dans la zone inondable pour y implanter toutes sortes de constructions, d'équipements et d'activités et qui contribue à rejeter plus vite dans les cours d'eau les eaux de précipitation (imperméabilisation des sols, réseaux d'eaux pluviales). »

Sur le territoire de Nîmes Métropole, il apparaît que **les secteurs autour du Vistre sont particulièrement concernés par le risque d'inondation**. Les communes concernées par le risque et le niveau d'aléa affectant chaque commune sont indiqués dans le tableau ci-après :

Commune	Aléa fort	Aléa moyen	Aléa faible
Bernis	X		X
Bezouce	X		X
Bouillargues	X	X	
Caissargues		X	
Caveirac		X	
Dions		X	
Lédenon	X		X
Manduel	X		X
Marguerittes	X	X	X
Milhaud	X		X
Nîmes	X	X	X
Redessan	X		X
Sainte-Anastasie		X	
Saint-Gervasy	X		X
Rodilhan	X	X	X

Tableau récapitulatif du niveau d'aléa inondation auquel est soumis chaque commune du périmètre (Source : DDRM Gard).

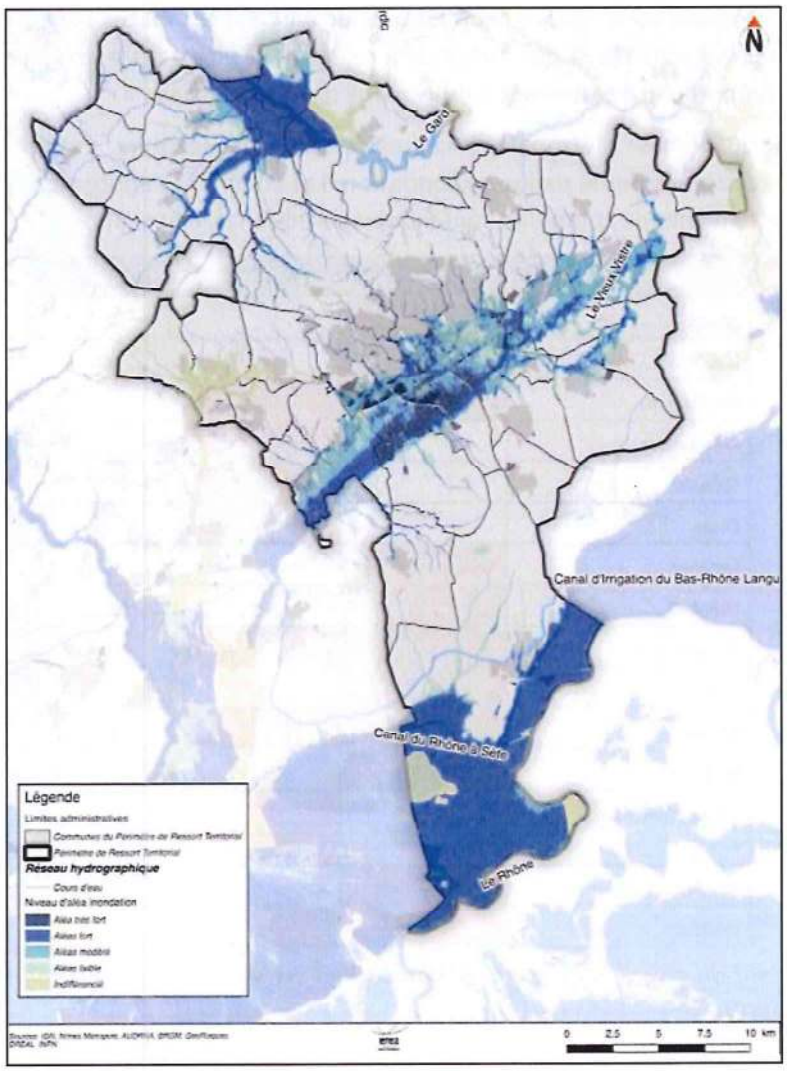
Afin de prendre en compte le risque d'inondation dans les aménagements futurs, plusieurs Plan de Prévention du Risque inondation (PPRi) ont été approuvés ou sont en cours d'élaboration sur le territoire d'étude. Presque toutes les communes sont couvertes par un PPRi sauf Gazons, Montagnac et Saint-Baulézy.

Ces différents documents se composent d'une cartographie précise du risque et d'un règlement encadrant les possibilités d'aménagement et de construction dans les zones soumises au risque inondation.

Aussi, dans le cadre de sa mission « Observatoire des risques », l'agence d'urbanisme de la région nîmoise et alésienne a produit une couche de référence des zones inondables à l'échelle du département du Gard en partenariat avec les services de la DDTM et du Conseil Général.

Cette couche géographique propose la synthèse de plusieurs sources d'information et constitue une base de référence des zones inondables à l'échelle du département dont la dernière mise à jour a été effectuée en mars 2015. Le parti pris a été de considérer les zones inondables d'un point de vue règlementaire, puisque ce sont les impacts sur l'urbanisme qui sont principalement visés dans le cadre des études conduites par l'A'U. Ce sont par ailleurs les enveloppes inondables que les élus ont

l'habitude de manipuler et celles qui correspondent à une réglementation des droits à construire sur le territoire.



Cartographie de l'aléa inondation sur la métropole de Nîmes (source : données départementales).

Les infrastructures de transport et en particulier les routes goudronnées entrainent une imperméabilisation des sols augmentant les effets de ruissellement et entraînant potentiellement une hausse du risque d'inondation. L'urbanisation, en fonction de sa forme, peut également créer un effet de barrière à l'écoulement des eaux.

Le risque d'inondation touchant une grande partie du territoire, il affecte également les axes de circulation et notamment le réseau routier, amenant parfois jusqu'à des cas de mortalité.

2.6.3 Risque sismique

Un séisme correspond à une fracturation brutale des roches en profondeur le long de failles dans la croûte terrestre (rarement en surface). Cette rupture s'accompagne de la libération soudaine d'une grande quantité d'énergie qui entraîne des vibrations importantes du sol qui sont ensuite transmises aux fondations des bâtiments.

Un séisme se caractérise notamment par sa magnitude (quantité d'énergie libérée par le séisme), son intensité (mesure des effets et dommages causés par le séisme) et sa fréquence. Il peut s'accompagner d'autres phénomènes tout aussi dévastateurs comme des glissements de terrain ou des chutes de blocs.

Le zonage sismique de la France répartit les communes dans cinq zones selon la probabilité d'occurrence des séismes, de la zone de sismicité 1 (risque très faible) à la zone de sismicité 5 (risque fort). Les zones de sismicité 2 à 5 font l'objet de règles spécifiques de construction qui s'appliquent aux nouveaux bâtiments et aux bâtiments anciens remplissant certaines conditions.

Magnitude (échelle de Richter)	Effets du tremblement de terre
Inférieure à 3,5	Le séisme est non ressenti, mais enregistré par les sismographes.
De 3,5 à 5,4	Le séisme est souvent ressenti, mais sans dommage.
De 5,4 à 6	Légers dommages aux bâtiments bien construits, mais peut causer des dommages majeurs à d'autres bâtisses.
De 6,1 à 6,9	Peut être destructeur dans une zone de 100 km à la ronde.
De 7 à 7,9	Tremblement de terre majeur pouvant causer de sérieux dommages sur une large surface.
Supérieure à 8	Très grand séisme pouvant causer de très grands dommages dans des zones de plusieurs centaines de kilomètres.

Les effets des séismes en fonction de leur magnitude (source : BRGM).

Sur le territoire d'étude, **sept communes présentent un aléa modéré et toutes les autres un aléa faible sauf la commune de Saint-Gilles qui présente un aléa très faible**. Les règles de construction parasismiques s'appliquent donc aux bâtiments et ponts à « risque normal ».

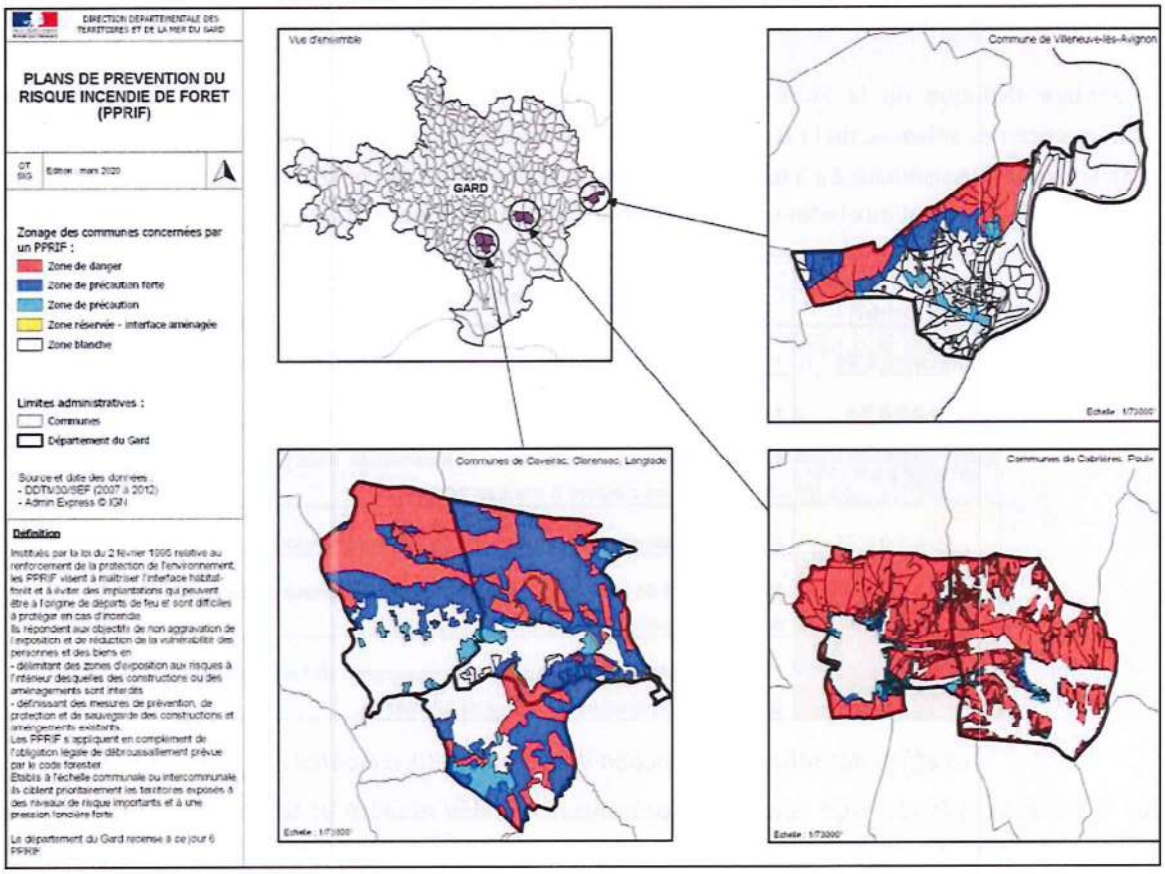
2.6.4 Le risque de feu de forêt

Un feu de forêt correspond à un feu d'une surface minimale d'un hectare qui entraîne la destruction d'au moins une partie des étages arbustif et/ou arboré. Pour se propager, un feu de forêt a besoin : d'une source d'énergie ou de mise à feu (étincelle, foudre...), d'un apport d'oxygène (le vent), et d'un combustible (végétation). La sensibilité au feu varie selon de nombreux facteurs qui incluent la nature de la végétation, la structure du peuplement, l'état de sécheresse de la végétation et du sol, la température, la vitesse du vent, etc.

Un feu de forêt peut prendre différentes formes : feu de sol (matière organique au sol), feu de surface (strates basses de la végétation) ou feu de cime (partie supérieure des arbres).

Toutes les communes du territoire sont concernées par un risque de feu de forêt, à l'exception des communes de Redessan et Rodilhan. **Les communes de Cabrières, Caveirac, Clarensac, Langlade et Poulx disposent d'un Plan de prévention du risque (PPRIF)** ; ces communes sont considérées comme très sensibles par rapport au risque d'incendie de forêt du fait de leur localisation géographique, de leur dynamisme démographique et de leur localisation dans une zone présentant un aléa incendie très élevé. Les PPRIF identifient les zones directement exposées au risque mais également les zones dans lesquelles certaines occupations du sol seraient susceptibles d'aggraver le risque. Ils réglementent

également l'occupation du sol dans les zones à risque où ils peuvent interdire les nouvelles constructions.



Cartographie de l'aléa feu de forêt sur les communes disposant d'un Plan de prévention dans le département du Gard (6 communes dont 5 sur le territoire d'étude).

2.6.5 Le risque de mouvements de terrain

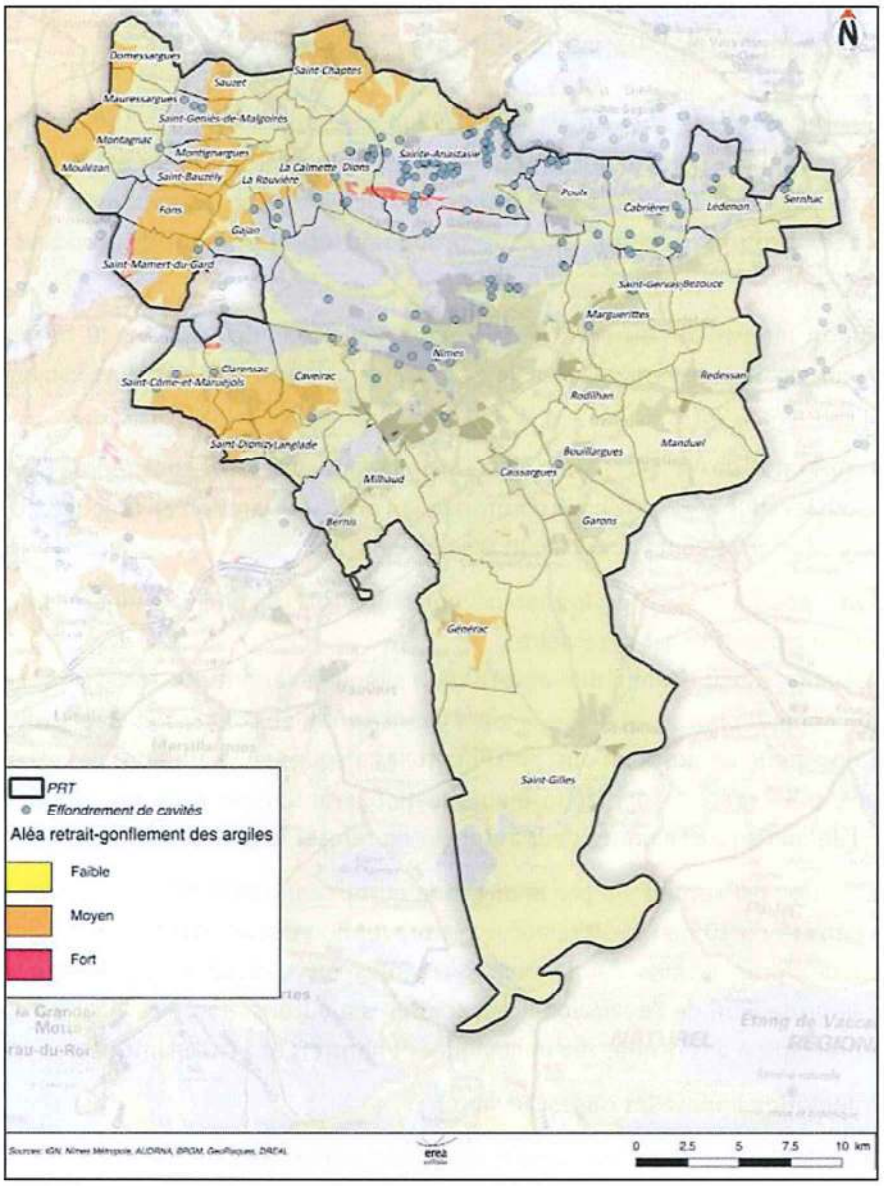
Un mouvement de terrain est un déplacement plus ou moins brutal du sol ou du sous-sol : il est fonction de la nature et de la disposition des couches géologiques. Il est généralement dû à des processus lents de dissolution ou d'érosion favorisés par l'action de l'eau, du vent, du gel, de la végétation et de l'homme.

Le niveau de risque est étroitement lié à la vitesse de déplacement : les mouvements lents sont ainsi distingués des mouvements rapides :

- Les mouvements lents : affaissements, glissements de talus, phénomènes de gonflement ou de retrait lié aux changements d'humidité des sols argileux ;
- Les mouvements rapides : effondrement, chute de blocs, écroulement de masses rocheuses, ravinement.

Sur le territoire d'étude, **la majorité des communes ne sont exposées qu'à un aléa retrait-gonflement d'argiles faible, sauf certaines communes du nord-ouest qui sont affectées par un aléa moyen**. Le risque de retrait-gonflement des argiles est lié au comportement des terrains argileux, qui se gonflent en présence d'eau et inversement se rétractent en période de sécheresse. Ce phénomène engendre des mouvements de sols créant des dommages aux habitations.

Concernant le risque d'effondrement de cavités souterraines, ce sont les communes du nord du Périmètre d'étude qui sont largement concernées.



Cartographie de l'aléa argiles et effondrement de cavités sur le territoire d'étude.

2.6.6 Le Risque d'exposition au Radon

Le radon est un gaz radioactif d'origine naturelle qui provient de la désintégration de l'uranium. Il est émis par les roches granitiques présentes dans le sous-sol. C'est une substance dangereuse pour la santé lorsqu'elle s'accumule dans les espaces clos (habitat ou établissements recevant du public) où elle constitue une source d'exposition chronique aux rayonnements ionisants qui favorise l'apparition des cancers du poumon lors d'une exposition sur le long terme.

Le moyen le plus simple de lutter contre ce risque est d'aérer régulièrement et d'avoir une bonne ventilation, ainsi que d'améliorer l'étanchéité des murs et des planchers.

Toutes les communes du territoire sont en catégorie 1 (potentiel très faible) sauf Lédenon, qui est en catégorie 2.

2.6.7 Le risque industriel – les Installations classées

Le risque industriel survient en cas d'accident sur un site industriel entraînant des conséquences immédiates graves pour le personnel, les populations avoisinantes, les biens et/ou l'environnement. Les deux principaux types d'industries à risques sont les industries chimiques et pétrochimiques (utilisant des dérivés du pétrole) qui stockent, produisent et/ou utilisent des produits susceptibles d'entraîner un risque.

Toute exploitation industrielle ou agricole susceptible de créer des risques ou de provoquer des pollutions ou nuisances, notamment pour la sécurité et la santé des riverains est une installation classée.

Les activités relevant de la législation des installations classées sont énumérées dans une nomenclature qui les soumet à un régime d'autorisation ou de déclaration en fonction de l'importance des risques ou des inconvénients qui peuvent être engendrés :

- **Déclaration** : pour les activités les moins polluantes et les moins dangereuses. Une simple déclaration en préfecture est nécessaire ;
- **Enregistrement** : conçu comme une autorisation simplifiée visant des secteurs pour lesquels les mesures techniques pour prévenir les inconvénients sont bien connues et standardisées ;
- **Autorisation** : pour les installations présentant les risques ou pollutions les plus importants. L'exploitant doit faire une demande d'autorisation avant toute mise en service, démontrant l'acceptabilité du risque. Le préfet peut autoriser ou refuser le fonctionnement.

Cette réglementation est complétée par la **directive européenne SEVESO**, retranscrite dans le droit français dans l'arrêté du 10 mai 2000 relatif « à la prévention des accidents majeurs impliquant des substances ou des préparations dangereuses présentes dans certaines catégories d'installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation » et la loi du 30 juillet 2003 relative « à la prévention des risques technologiques et naturels et à la réparation des dommages ».

Ainsi, la réglementation impose les règles suivantes :

- Pour les installations relevant du régime de la déclaration (seuil bas), l'exploitant est tenu de respecter les prescriptions générales et techniques contenues dans un arrêté type visant l'activité correspondante ;
- Pour les installations relevant du régime de l'autorisation (AS ou seuil haut), l'existence des risques technologiques majeurs doit être prise en compte dans les documents d'urbanisme qui peuvent instaurer des servitudes d'utilité publique.

Cent installations relevant de la législation ICPE sont présentes sur le territoire d'étude, dont **deux avec un statut SEVESO : HYDRAPRO SAS sur la commune de Lédenon (SEVESO seuil haut), et CARREFOUR SUPPLY CHAIN sur la commune de Saint-Gilles (SEVESO seuil bas).**

Liste des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) sur le territoire d'étude (source : https://www.georisques.gouv.fr/risques/installations).

Commune	Nom Installation	Adresse	Statut ICPE	Statut SEVESO
BERNIS	CAVE COOP Costières et soleil		Autorisation	Non Seveso
BEZOUCE	COMMUNAUTE AGGLOMERATION NIMES METROPOLE	Bezouce Moulin à vent /	Enregistrement	Non Seveso
BOUILLARGUES	COMMUNAUTE AGGLOMERATION NIMES METROPOLE	Déchèterie de Bouillargues	Autorisation	Non Seveso
BOUILLARGUES	VIGNERONS CREATEURS (BOUILLARG		Enregistrement	Non Seveso
CAISSARGUES	COMMUNAUTE AGGLOMERATION NIMES METROPOLE	Lieu-dit Legrin	Enregistrement	Non Seveso
CAVEIRAC	COMMUNAUTE AGGLOMERATION NIMES METROPOLE	Décheterie de Caveirac	Autorisation	Non Seveso
CAVEIRAC	GSM	Deveze de Bouzanquet - Le Jal	Autorisation	Non Seveso
FONS	CAVE COOPERATIVE DE FONS OUTRE GARDON		Enregistrement	Non Seveso
GARONS	ACCIMMO-PIERRE (ex NEXIMMO 106)	Chemin de la courbade	Autorisation	Non Seveso
GARONS	ASICS EUROPE BV	Lieu dit Grande Terre Chemin de St Estèv	Autorisation	Non Seveso
GARONS	BRASSART Roselyne	Mas les roses	Autorisation	Non Seveso
GARONS	CALCAIRES REGIONAUX (LES) SARL	Chemin de Galicante - Zone artisanale	Enregistrement	Non Seveso
GARONS	COMMUNAUTE AGGLOMERATION NIMES METROPOLE	Lieu-dit L'Embu	Enregistrement	Non Seveso
GENERAC	VIGNOBLES DU SOLEIL (GENERAC)		Enregistrement	Non Seveso
LA CALMETTE	LAFARGE GRANULATS FRANCE	Fontaine de Mourgue Chauvel	Autorisation	Non Seveso
LA CALMETTE	LAFARGE HOLCIM GRANULATS	Lieux-dits Fontaine de Mourgue et Chauvel	Enregistrement	Non Seveso
LA CALMETTE	SEU ENROBAGE DE L'UZEGE	Fontaine de Mourgues	Enregistrement	Non Seveso
LA ROUVIERE	CARRISUD	Puech de la Cabanne - Garenne Vallonguette - Combilion	Autorisation	Non Seveso
LA ROUVIERE	COMMUNAUTE AGGLO NIMES METROPOLE	Route de Fons - Les Vaures	Enregistrement	Non Seveso
LEDENON	**HYDRAPRO SAS**	**lieu dit de Pazac Route de Meyne**	**Autorisation**	**Seveso seuil haut**
LEDENON	PURFER	Gare S.N.C.F. de Ledenon	Autorisation	Non Seveso
LEDENON	SCA VVH (site de Ledenon)		Enregistrement	Non Seveso
MANDUEL	SEDEM 30 SARL	Route de Bellegarde	Enregistrement	Non Seveso
MANDUEL	STÉ CALCAIRES RÉGIONAUX (ex Guintoli)	L'Etang et Jasse des Cabres	Autorisation	Non Seveso
MANDUEL	VIGNERONS CREATEURS		Enregistrement	Non Seveso
MARGUERITTES	AVI D OC	MARCASSAN NORD	Autorisation	Non Seveso

Commune	Nom Installation	Adresse	Statut ICPE	Statut SEVESO
MARGUERITTES	COMMUNAUTE AGGLOMERATION NIMES METROPOLE	Lieu-dit Trahusse	Enregistrement	Non Seveso
MARGUERITTES	SARL NIM'TOUT TERRAIN	234, Chemin bas de Marguerittes	Enregistrement	Non Seveso
MARGUERITTES	SIKA FRANCE SA	ZAC du TEC	Enregistrement	Non Seveso
MARGUERITTES	SUEZ RV MEDITERRANEE (exSITA SUD SA)	Route de Poulx	Autorisation	Non Seveso
MARGUERITTES	VIGNERONS DE MARGUERITTES (SCA)		Enregistrement	Non Seveso
MILHAUD	COMMUNAUTE AGGLOMERATION NIMES METROPOLE	Lieu-dit Farges	Enregistrement	Non Seveso
MILHAUD	CREAVIE Sarl	5982 route de Générac	Enregistrement	Non Seveso
MONTAGNAC	MONTAGNAC DOMESSARGUES (SCA)		Enregistrement	Non Seveso
MOULEZAN	LES VIGNERONS D ELEINS	CAVE COOPERATIVE	Enregistrement	Non Seveso
MOULEZAN	OMYA	Lieu-dit Les Lens	Autorisation	Non Seveso
MOULEZAN	PIERRE DE TAILLE DU MIDI (PTM)	Visseau du Corbeau	Autorisation	Non Seveso
MOULEZAN	SAS POLYCOR FRANCE	Visseau du Corbeau et la Combe Posada (bois des lens)	Autorisation	Non Seveso
NIMES	Association ENVIE-GARD	143, chemin du Mas de Cheylon	Autorisation	Non Seveso
NIMES	ATELIER NIMOIS DE METALLISATION PASTICOL	620, avenue de Pavlov	Autorisation	Non Seveso
NIMES	AU BONHEUR DES 4'PATTES		Autorisation	Non Seveso
NIMES	AUCHAN HYPERMARCHES LOGISTIQUE	1608, avenue Joliot Curie	Enregistrement	Non Seveso
NIMES	BS ENVIRONNEMENT	143, avenue Frédéric Bartholdi	Enregistrement	Non Seveso
NIMES	CARREFOUR-HYPERMARCHE-FRANCE	405, chemin bas de Montpellier	Autorisation	Non Seveso
NIMES	CARREFOURS NIMES SUD	Route d'Arles	Enregistrement	Non Seveso
NIMES	CHU de Nîmes Hôpital Caremeau	Place du Professeur Debré	Enregistrement	Non Seveso
NIMES	CIAF (ex CREMANIM)	MARCHE GARE	Autorisation	Non Seveso
NIMES	COMMUNAUTE AGGLOMERATION NIMES METROPOLE	Lieu-dit Les Lauzières	Autorisation	Non Seveso
NIMES	COMMUNAUTE AGGLOMERATION NIMES METROPOLE	101 avenue Docteur Fleming - St Césaire	Autorisation	Non Seveso
NIMES	COMMUNAUTE AGGLOMERATION NIMES METROPOLE	Avenue Robert Bompart	Enregistrement	Non Seveso
NIMES	DANAY INVESTMENT SNC	335, rue Soufflot	Enregistrement	Non Seveso
NIMES	DELTA BC SARL	556, chemin du Mas de Cheylon	Enregistrement	Non Seveso
NIMES	DURAND RECUPERATION SAS	83, avenue Joliot Curie	Autorisation	Non Seveso
NIMES	ESTHIMA	ACTIPARC LE GREZAN	Autorisation	Non Seveso
NIMES	EURL TERREIL François	2, Route de Russan	Autorisation	Non Seveso
NIMES	FGH (futur Sud Broyage recyclage)	1349, avenue Joliot Curie	Autorisation	Non Seveso

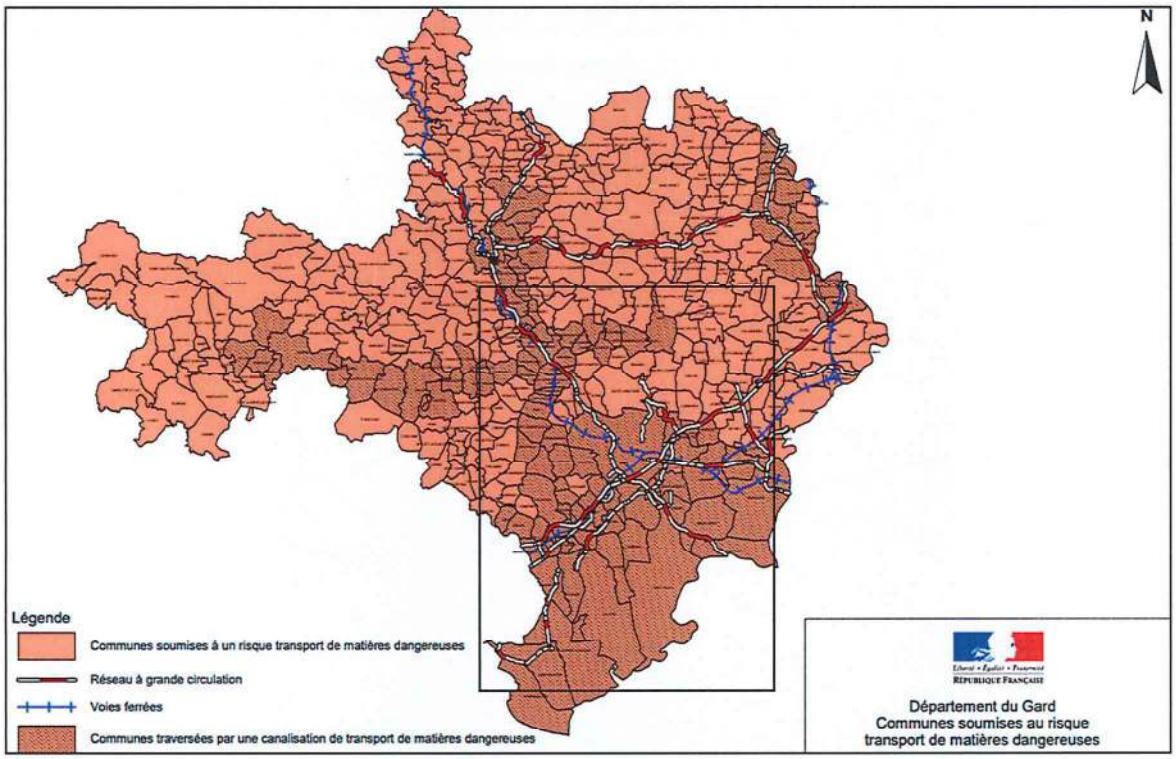
Commune	Nom Installation	Adresse	Statut ICPE	Statut SEVESO
NIMES	LAFARGE GRANULATS -CROZEL TP	Villeverte	Autorisation	Non Seveso
NIMES	LANGUEDOC LAVAGE SARL	707 rue Bacchus	Autorisation	Non Seveso
NIMES	LIB INDUSTRIE	Avenue Kennedy	Enregistrement	Non Seveso
NIMES	MAIRIE de NIMES (ISDI Les Lauzières)	Route de Sauve - Les Lauzières	Enregistrement	Non Seveso
NIMES	MAIRIE de NIMES (Les Lauzières)	Les Lauzières - Décharge	Autorisation	Non Seveso
NIMES	MAISON JOHANES BOUBEE (SAS)	ZAC GREZAN	Enregistrement	Non Seveso
NIMES	MAJ - ELIS PROVENCE	BP 39010	Enregistrement	Non Seveso
NIMES	MIDI STEAK (SA)	Marché Gare	Enregistrement	Non Seveso
NIMES	NICOLLIN LR (ex ONYX)	224, rue Louis lumière	Enregistrement	Non Seveso
NIMES	NIMERGIE SAS	Rue de la chaufferie	Autorisation	Non Seveso
NIMES	OPTIROC	1431, chemin du Mas de Sorbier	Enregistrement	Non Seveso
NIMES	PAPREC RESEAU	Mas de Mayan - Carrière du Mas de Cheylon	Enregistrement	Non Seveso
NIMES	RECYCL'AUTO PIECES NIMES	1172 chemin de l'aérodrome	Enregistrement	Non Seveso
NIMES	SA ASKLE	200, rue Charles Tellier	Autorisation	Non Seveso
NIMES	SA COVED	4038, Route de Montpellier	Enregistrement	Non Seveso
NIMES	SALA GRANITS	Petit Roc Taille	Autorisation	Non Seveso
NIMES	SARL C.V.M	Puech Vert Ouest (Les Lauzières)	Enregistrement	Non Seveso
NIMES	SA SAVONNERIE DE NIMES	1284, chemin du Mas des Sorbier	Autorisation	Non Seveso
NIMES	SELE	Barutel	Autorisation	Non Seveso
NIMES	SNCF MOBILITES - Technicentre LR	481, rue Max Chabaud - Courbessac	Enregistrement	Non Seveso
NIMES	Société EVOLIA	Impasse des Jasons	Autorisation	Non Seveso
NIMES	Sté CARRIERE ROMAINE ROQUEMAILLERE	Villeverte	Autorisation	Non Seveso
NIMES	TLS Recyclage (ex Gas)	lieu-dit Maleroubine Ouest	Enregistrement	Non Seveso
REDESSAN	CELLIER DU BONDAVIN (SCA)(LE)		Enregistrement	Non Seveso
REDESSAN	COMMUNAUTE AGGLOMERATION NIMES METROPOLE	Lieu-dit Tavernolle	Enregistrement	Non Seveso
SERNHAC	Garage RICHARD	280 chemin de la Gravière	Autorisation	
SERNHAC	MAIRIE de SERNHAC	Lieu-dit la Soubeyranne	Autorisation	Non Seveso
ST BAUZELY	BERMOND NUTRITION SAS	256 chemin des Bois	Enregistrement	Non Seveso
ST BAUZELY	DUC (SA)	Lauret et Barjagole	Autorisation	Non Seveso
ST GENIES DE MALGOIRES	VIGNERONS DU MALGOIRES (ST GENIES DE MA		Enregistrement	Non Seveso
ST GILLES	BERT	ZAC MITRA	Enregistrement	
ST GILLES	**CARREFOUR SUPPLY CHAIN**	**ZAC de Mitra**	**Autorisation**	**Seveso seuil bas**

Commune	Nom Installation	Adresse	Statut ICPE	Statut SEVESO
ST GILLES	COMMUNAUTE AGGLOMERATION NIMES METROPOLE	Lieu-dit Rivet & Fontaine Gilliène	Enregistrement	Non Seveso
ST GILLES	DISTAGRI	Z.I. Route de Fourques	Autorisation	Seveso seuil haut
ST GILLES	FIC	ZAC Mitra	Enregistrement	Non Seveso
ST GILLES	GIRAUD SAS	Le Mazet St Benezet Les Cotes	Enregistrement	Non Seveso
ST GILLES	LOCARCHIVES SAS	ZAC Mitra - chemin du Mazet	Enregistrement	Non Seveso
ST GILLES	SABENA TECHNICS FNI	Aéroport de Nîmes-Arles-Camargue	Enregistrement	Non Seveso
ST GILLES	SCA SUD CEREALES	Chemin d'espeyran	Autorisation	Non Seveso
ST GILLES	SPIE BATIGNOLLES MALET	Le mazet, st Benezet, les cotes	Enregistrement	Non Seveso
ST GILLES	VIGNERONS CREATEURS (ST GILLES)	Port Sud	Enregistrement	Non Seveso
ST GILLES	VOIES NAVIGABLES DE FRANCE	Dépôt n° 1A	Enregistrement	Non Seveso
STE ANASTASIE	COMMUNAUTE AGGLOMERATION NIMES METROPOLE	Lieu-dit Les Eugnes	Enregistrement	Non Seveso
STE ANASTASIE	TIXABETON	Lieu-dit Beaulieu	Enregistrement	Non Seveso

2.6.8 Le risque lié au transport de matières dangereuses (TMD)

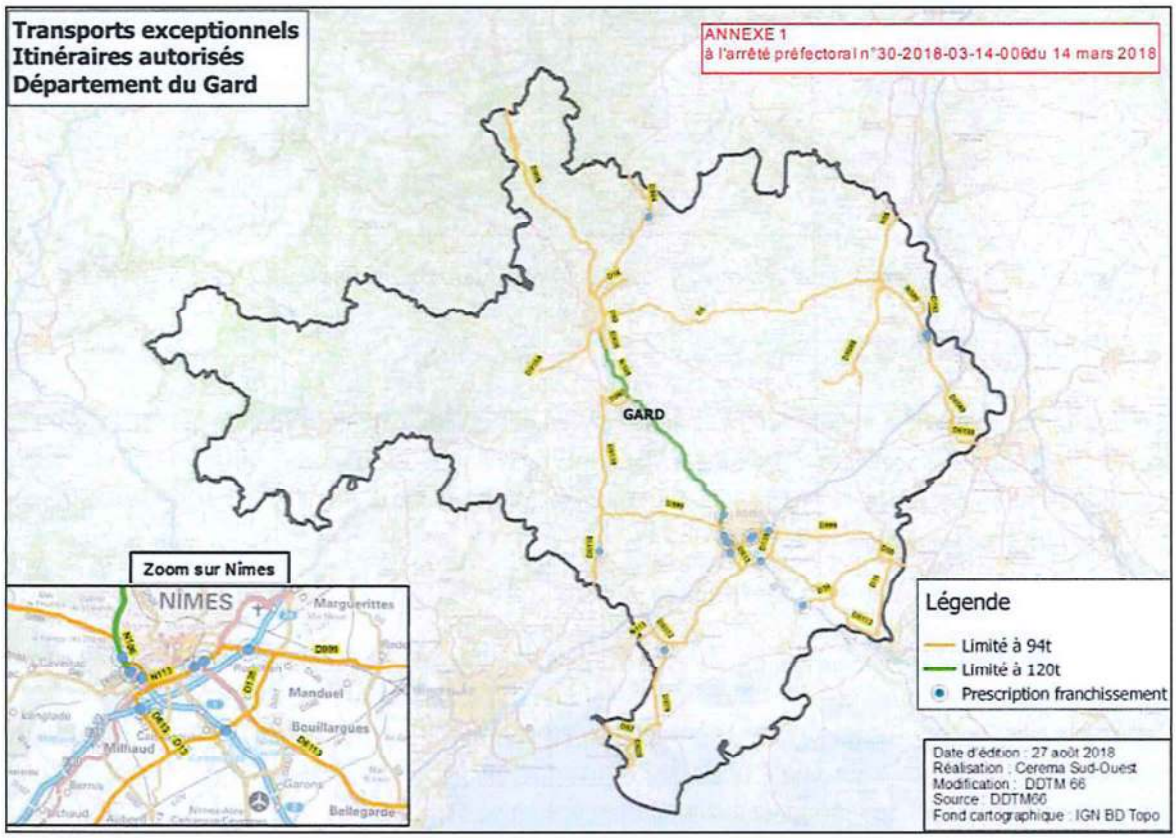
Ce risque survient suite à un accident au cours du transport d'une matière dangereuse, c'est-à-dire qui peut présenter un danger grave pour l'homme, les biens ou l'environnement, par voie routière, ferroviaire, voie d'eau ou canalisation. Ce risque peut se traduire par un incendie, une explosion ou la création d'un nuage toxique. Il peut être lié à du transport par route, par rail, par voie d'eau ou par canalisation.

Toutes les communes du ressort territorial sont concernées par un risque de transport de matières dangereuses, que ce soit par route ou par canalisation.

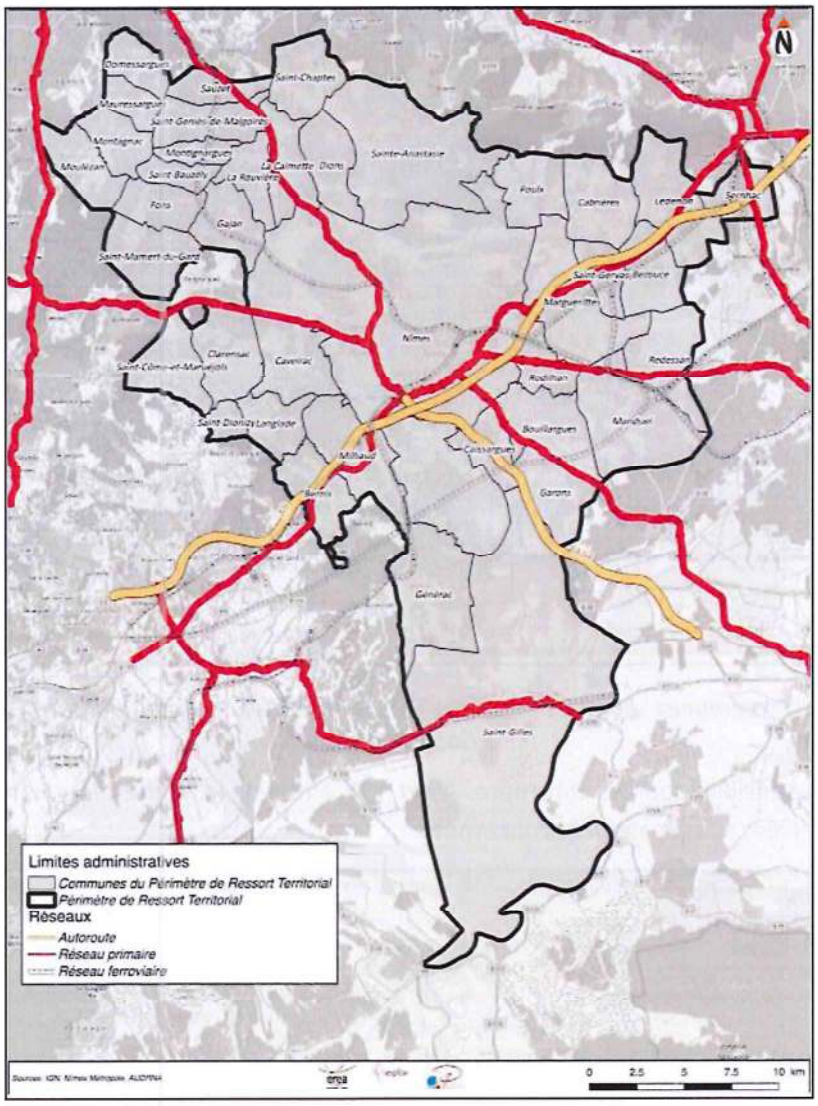


Localisation des communes soumises au risque TMD dans le département du Gard (source : DDRM Gard, 2021).

Les axes les plus sensibles sont les autoroutes A9 et A54, ainsi que les routes nationales RN 106 et RN 113. Les voies ferrées sont également concernées.



Localisation des itinéraires de transports exceptionnels du département du Gard (Arrêté de mars 2018) – source : https://www.securite-routiere.gouv.fr/.



Axes terrestres principaux en lien avec le risque TMD au sein du périmètre du ressort territorial.

2.6.9 Le risque minier

Le risque minier est lié à l'évolution des cavités issues des anciennes mines (la plupart étant fermées sur le territoire français), généralement laissées abandonnées et sans entretien à la fin de l'exploitation. La présence de ces cavités peut induire différents types de risques qui peuvent affecter les personnes et les biens :

- Mouvements au niveau des fronts de taille ;
- Affaissements d'une succession de couches de terrain ;
- Effondrement avec dislocation et chute des terrains surplombant les anciennes cavités ;
- Fontis ou effondrement localisé au niveau du « toit » des anciennes cavités.

Les impacts possibles sur les personnes et les biens sont de différentes natures : dégâts sur le bâti, dégradation des réseaux de communication, perturbation de la circulation des eaux souterraines, explosions suite à l'accumulation de gaz, pollution des eaux, etc.

Aucune commune du ressort territorial n'est concernée par un risque minier.

2.6.10 Le risque de rupture de barrage

La rupture d'un barrage correspond à la destruction partielle ou totale d'un barrage. Les causes peuvent être techniques (défaut de conception ou de fonctionnement), naturelles (crues exceptionnelles, glissements de terrain, etc.) ou humaines (études préalables insuffisantes, manque d'entretien, etc.).

Suite au décret 2007-1735 du 11 décembre 2007, les ouvrages hydrauliques sont classés en quatre catégories :

- Classe A : $H \geq 20$ m
- Classe B si non classé en A et si $H \geq 10$ m et $H^2 * \sqrt{V} \geq 200$
- Classe C ni non classé en A ou B et si $H \geq 5$ m et $H^2 * \sqrt{V} \geq 20$
- Classe D si non classé en A, B ou C et si $H \geq 2$ m.

Où H est la hauteur du barrage et V le volume d'eau retenue en million de m^3.

Neuf communes du ressort territorial sont concernées par un risque de rupture de barrage.

Les communes de Sauzet, Saint-Geniès-de-Malgoires, Saint Chaptes, La Calmette, Dions, Sainte Anastasie et Sernhac sont concernées par un risque d'onde de submersion du barrage de Sainte-Cécile d'Andorge.

La commune de Sernhac est également concernée par un risque d'onde de submersion des barrages de Sainte-Croix et de Serre-Ponçon, tout comme la commune de Saint-Gilles.

Les communes de Saint-Geniès-de-Malgoirès, La Calmette, Dions, Sauzet, Saint Chaptes sont concernées par un risque de submersion du barrage de Saint-Geniès-de-Malgoirès.

Synthèse des enjeux liés aux risques
Le territoire d'étude est concerné par la présence de plusieurs aléas naturels et risques technologiques : inondations, risque sismique, risque de feu de forêts (pour quelques communes uniquement), aléa retrait-gonflement des argiles dans le quart Nord-Ouest, risque d'effondrement de cavités souterraines, mais aussi risque industriel (100 ICPE sur le territoire), risque de rupture de barrages... Le risque d'inondation est particulièrement prégnant sur le territoire. La prise en compte des Plans de prévention des risques et de toute information utile sur le risque (Atlas des zones inondables, Plans communaux de sauvegarde, etc.) est donc un enjeu fort dans le cadre du développement du territoire.

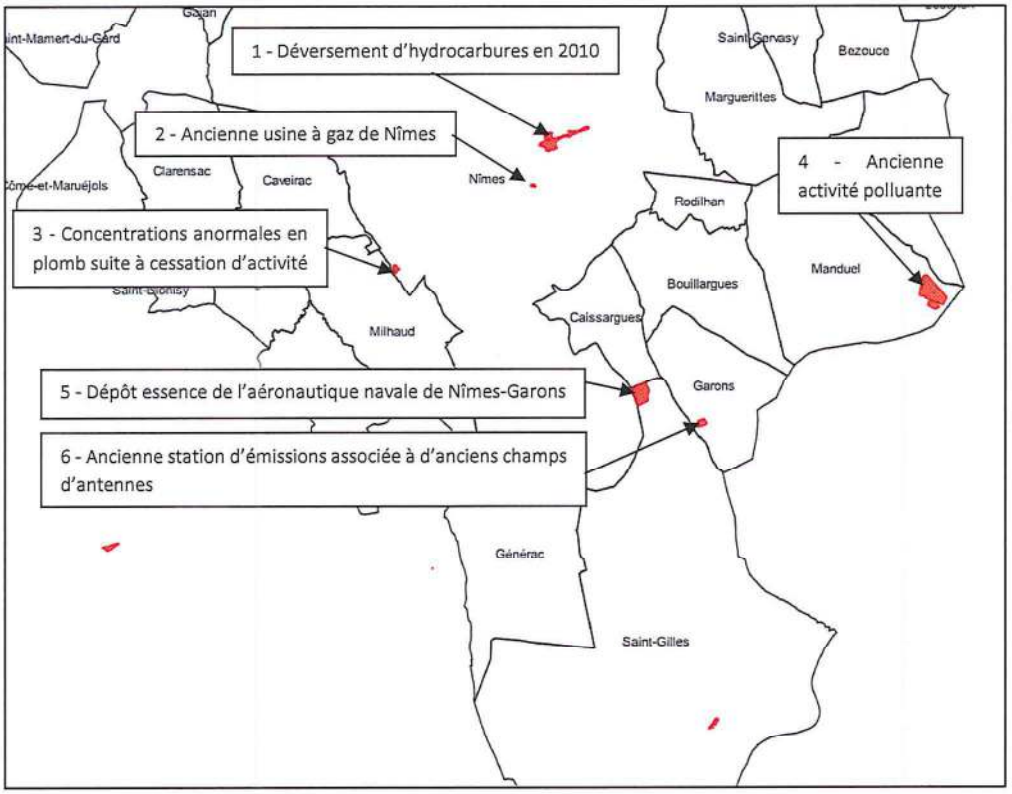
2.7 Les pollutions et les nuisances

2.7.1 Sites et sols pollués

La prise en compte de la présence de sols pollués sur le territoire est nécessaire pour s'assurer de l'adéquation des futurs projets avec l'état des sols. Une politique nationale de gestion et de réaménagement des sites et sols pollués a été formalisée dans la note ministérielle du 8 février 2007 et ses annexes (mise à jour dans une nouvelle note du 19 avril 2017). Elle précise que l'exploitant d'un site est le premier responsable de la remise en état pour un usage a minima industriel. Si le site pollué est repris par un aménageur, ce dernier doit entreprendre les diagnostics et les actions nécessaires pour le rendre compatible avec le nouvel usage dans le respect des outils mis en place.

Différentes bases de données fournissent les informations sur les Sites pollués ou potentiellement pollués (BASOL), les Secteurs d'information sur les sols (SIS) introduits par l'article L.125-6 du code de l'environnement et les Anciens sites industriels et activités de service (BASIAS).

Les sites et sols pollués recensés dans la base de données BASOL sur le territoire apparaissent sur la carte ci-dessous :



Localisation des sites et sols pollués au sein du ressort territorial (source : https://www.georisques.gouv.fr/donnees/bases-de-donnees/sites-et-sols-pollues-ou-potentiellement-pollues).

La base de données BASIAS, quant à elle, recense **439 anciens sites industriels et d'activités de service susceptible d'avoir généré des pollutions** sur le territoire.

2.7.2 Les nuisances sonores

Les impacts des nuisances sonores sur la santé humaine sont maintenant bien documentés (troubles du sommeil, stress, pertes auditives, etc.). Les principales sources de nuisances sonores « terrestres » sont le trafic routier et les industries (relativement peu présentes sur le territoire). Le secteur des transports serait responsable à 80 % de ces nuisances, dont 68 % engendrés par les seuls transports routiers (source : ADEME).

Le bruit est généralement mesuré en décibel A : le décibel A « dB(A) » est une unité de mesure du bruit. Sa variation n'est pas linéaire : un doublement du bruit ressenti (par l'oreille) correspond à une augmentation de 3 dB (A). Par exemple, 60 dB(A) + 60 dB(A) = 63 dB(A).

L'unité pondérée « A » permet de tenir compte de la sensibilité de l'oreille humaine en fonction de la fréquence du son.

L'échelle des niveaux de bruit présentée ci-après permet de visualiser les différents seuils de bruit dans la vie courante.



Echelle de bruit en décibels (source : Assemblée nationale).

2.7.2.1 Les Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de l'Etat

Différents outils ont été mis en place pour prévenir les effets du bruit. Au niveau européen, la Directive relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement (Directive 2002/49/CE du 25 juin 2002) impose, pour les grandes infrastructures, les grandes agglomérations et les grands aéroports, l'élaboration de cartes stratégiques du bruit. A partir de ce diagnostic, des **plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE)** sont élaborés pour déterminer les actions nécessaires à mettre en œuvre. Ces actions ont notamment pour objectif de résorber les points noirs de bruit : réduction du bruit à la source et/ou renforcement acoustique des façades.

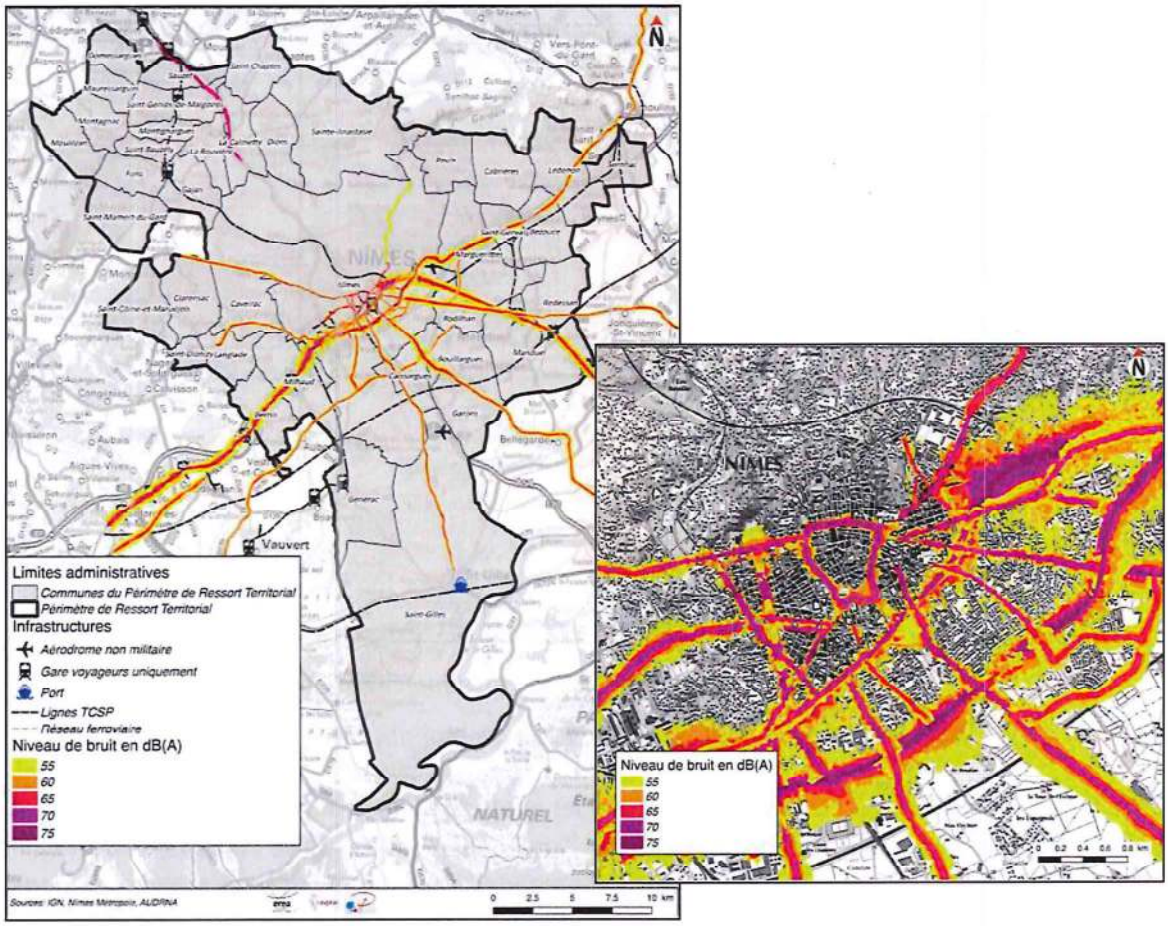
Dans le département du Gard, les cartes de bruit concernant les grandes infrastructures de transport terrestre concernées par la 1ère échéance de la Directive, soit les routes écoulant un trafic supérieur à 16 400 véhicules/jour et les voies ferrées d'un trafic supérieur à 164 trains/jour ont été arrêtées en

2009. Les cartes de bruit 2ème échéance de la directive (PPBE 2ème échéance), soient les infrastructures du réseau routier non concédé dont le trafic dépasse 8200 véhicules/jour et les infrastructures ferroviaires comptant plus de 82 passages de trains/jour, ont été approuvées par arrêtés préfectoraux en date du 16 novembre 2012 et du 26 novembre 2013.

Ces cartes ont permis d'identifier les bâtiments dits "sensibles" (d'habitation, de santé, d'enseignement) exposés à un niveau de bruit supérieur aux valeurs limites définies par la loi (article R-572-6 du code de l'environnement).

Les différentes cartes de bruit produites soulignent que **l'enjeu de bruit concerne tout particulièrement le secteur de Nîmes, mais également toute la partie Est (Marguerittes, Rodilhan, Manduel, ...) et sud-est du territoire (Bouillargues, Caissargues, ...).**

Le secteur sud du centre-ville est particulièrement impacté par les nuisances sonores d'origine routière. Les nuisances sonores sont principalement générées par la N113, la D99 et les perpendiculaires à ces 2 axes.



Carte de bruit stratégique de type A (zones exposées à plus de 55 décibels).

Plusieurs points noirs de bruit ont été identifiés au sein du ressort territorial :

<u>Pour le réseau routier national non concédé :</u>

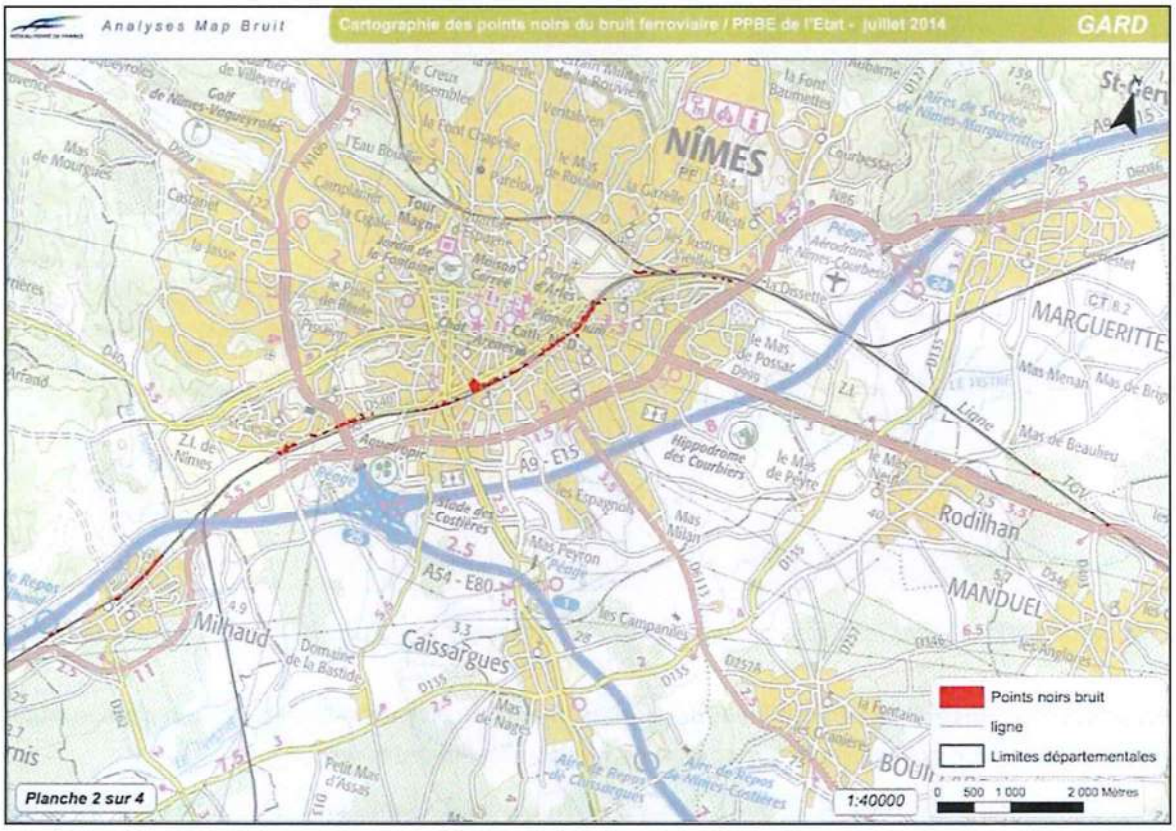
- 7 bâtiments et 15 personnes sur la commune de Nîmes ;
- 2 bâtiments et 8 personnes sur la commune de Bernis.

Pour le réseau routier national concédé (A54 et A9) :

- 20 PNB sur la commune de Nîmes ;
- 5 PNB sur la commune de Caissargues ;
- 38 PNB sur la commune de Bernis ;
- 35 PNB sur la commune de Milhaud ;
- 3 PNB sur la commune de Marguerittes ;
- 1 PNB sur la commune de Saint-Gervasy ;
- 1 PNB sur la commune de Sernhac.

Pour le réseau ferré :

- 6 PNB sur la commune de Manduel ;
- 4 PNB sur la commune de Marguerittes ;
- 30 PNB sur la commune de Milhaud ;
- 718 PNB sur la commune de Nîmes.



Plusieurs actions correctives ont été mises en œuvre pour supprimer les différents points noirs du bruit et le PPBE prévoit également de nouveaux travaux afin d'éliminer de nouveaux PNB :

- Réalisation de murs antibruit le long des axes autoroutiers (action en cours) ;
- Réalisation de protection individuelle pour les Points Noirs de Bruit (action en cours) ;
- Réfection de couches de roulement ;
- Dématérialisation des actes administratifs pour réduire le nombre de déplacements ;
- Flotte de véhicule de service ;
- Améliorer le vitrage des établissements d'enseignement.

2.7.2.2 *Les Plans de Prévention du Bruit communaux*

Plusieurs communes du ressort territorial ont pris l'initiative de réaliser un PPBE (notamment Nîmes, Bernis ou Caissargues).

Ces différents PPBE communaux permettent une analyse fine des populations et établissements impactés par le bruit dans l'environnement.

Le **PPBE de la ville de Nîmes, approuvé en Octobre 2015**, souligne qu'un nombre important d'habitants sont soumis à des niveaux de bruit élevés tel que le révèle le tableau ci-après :

Commune : **Nîmes**
Population : **143917**

Nombre d'habitants exposés au bruit

SITUATION DE REFERENCE

Classes d'exposition - Lden

Période 24h	Bruit routier		Bruit ferroviaire		Bruit industriel	
Population exposée	Nb	%	Nb	%	Nb	%
A moins de 50 dB(A)	4200	3%	127200	90%	138600	98%
Entre 50 dB(A) et 55 dB(A)	11000	8%	6200	4%	1300	1%
Entre 55 dB(A) et 60 dB(A)	22700	16%	2300	2%	400	0%
Entre 60 dB(A) et 65 dB(A)	51700	37%	2300	2%	300	0%
[illegible]	36900	26%	2100	2%	100	0%
[illegible]	13300	9%	600	0%	0	0%
[illegible]	900	1%	100	0%	0	0%

Classes d'exposition - Ln

Période nocturne	Bruit routier		Bruit ferroviaire		Bruit industriel	
Population exposée	Nb	%	Nb	%	Nb	%
A moins de 50 dB(A)	31900	23%	123800	88%	0	0%
Entre 50 dB(A) et 55 dB(A)	44900	32%	8300	6%	0	0%
Entre 55 dB(A) et 60 dB(A)	47200	34%	3200	2%	0	0%
Entre 60 dB(A) et 65 dB(A)	15400	11%	2800	2%	0	0%
[illegible]	1300	1%	1900	1%	0	0%
[illegible]	0	0%	700	1%	0	0%
[illegible]	0	0%	100	0%	0	0%

Population affectée par les différents niveaux de bruit analysés sur la ville de Nîmes (source : données PPBE 2015).

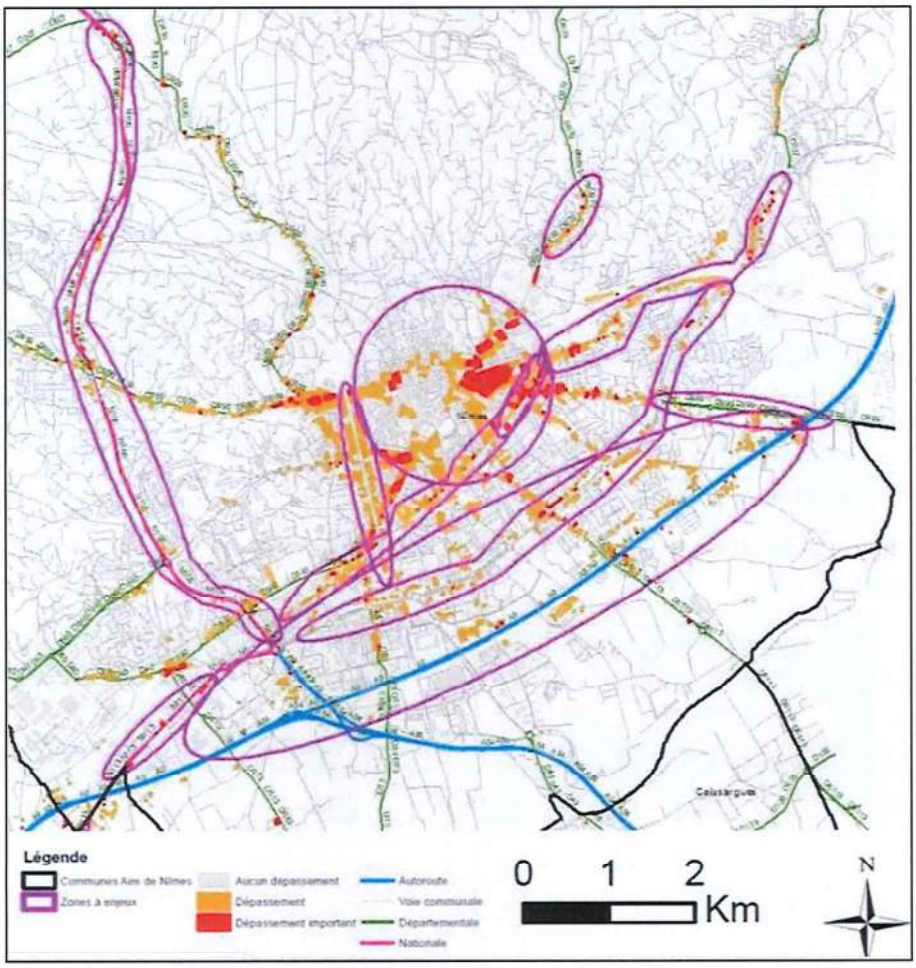
La principale source de bruit entraînant des dépassements de niveaux prescrits par la réglementation est le bruit routier, puis dans une proportion beaucoup plus limitée le ferroviaire.

Il est à noter donc que **près de 25 000 habitants de Nîmes sont soumis à un niveau de bruit d'origine routière supérieur aux limites sur la journée**. Le trafic routier entraîne également le dépassement des seuils pour 21 établissements d'enseignement en journée, 4 établissements de santé, dont 2 dont le niveau est également supérieur aux limites de nuit.

Le trafic ferroviaire, pour sa part, impacte 500 personnes de jour, et 2 700 de nuit.

Une **carte des zones à enjeux** a également été dessinée afin de localiser les zones sur lesquelles un effort maximal de réduction des trafics et des nuisances doit être apporté.

Cette cartographie souligne la concentration des zones à enjeux dans la partie sud de la commune autour du centre-ville (l'écusson), mais également le long d'axes routiers structurants de la ville comme l'Avenue Jean-Jaurès, la D999, la D6113 ou encore la D1127.



Carte des zones à enjeu sonore de Nîmes (source : PPBE Nîmes, 2015).

2.7.2.3 *Le classement sonore des infrastructures de transport*

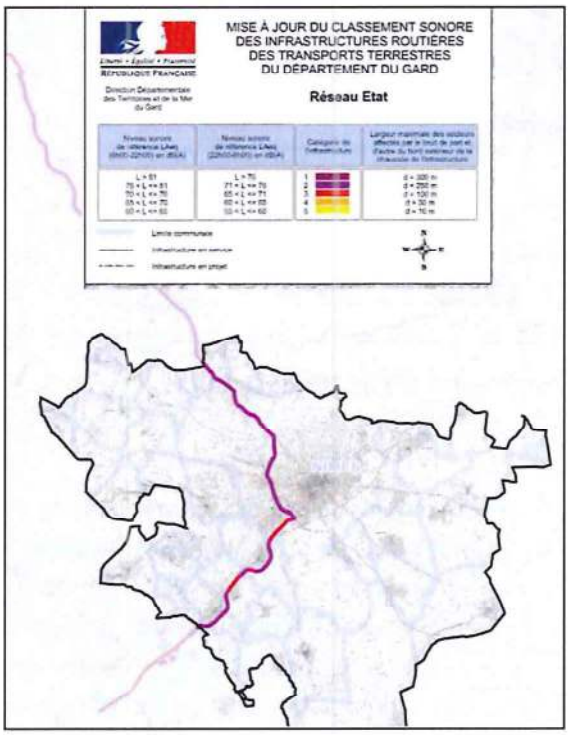
En complément des PPBE, la réglementation instaure un **classement sonore des infrastructures de transport terrestre** sur la base de projections de trafic à long terme. Cette classification a un rôle préventif. Ce classement sonore des infrastructures, mis en place en application de la loi du 31 décembre 1992, classe les infrastructures de transport en cinq niveaux, de la plus bruyante (catégorie 1) à la plus calme (catégorie 5). Suivant le classement lié à un niveau de bruit, les constructions des bâtiments d'habitation, d'enseignement, de santé, de soins et d'action sociale ainsi que les bâtiments d'hébergement à caractère touristique à construire dans ces secteurs, doivent présenter un isolement acoustique renforcé.

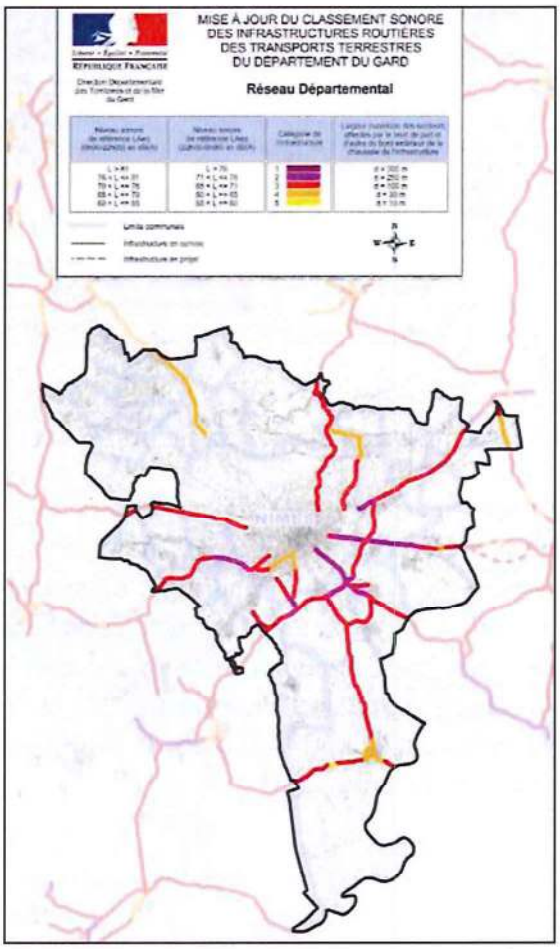
Niveau sonore de référence Laeq (6 h-22 h) en dB (A)	Niveau sonore de référence Laeq (22 h-6 h) en dB (A)	Catégorie de l'infrastructure	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure (1)
L > 81	L > 76	1	d = 300 m
76 < L ou à 81	71 < L ou à 76	2	d = 250 m
70 < L ou à 76	65 < L ou à 71	3	d = 100 m
65 < L ou à 70	60 < L ou à 65	4	d = 30 m
60 < L ou à 65	55 < L ou à 60	5	d = 10 m

Selon ce classement sonore, le territoire est **traversé par plusieurs axes bruyants** : la RN 106 et la RN 113 (réseau national non concédé) sont classées en catégorie 2 sur l'essentiel de leur linéaire et en catégorie 3 sur de courtes sections. Une isolation acoustique renforcée doit donc être mise en place pour les nouveaux bâtiments d'habitation ou recevant du public dans une bande de 250m autour de ces 2 axes.

La plupart des routes départementales sont classées en catégorie 3 ; la distance sensible au bruit de part et d'autre de ces axes est de 100 mètres.

Les cartes ci-après présentent le classement sonore des routes nationales et départementales sur le territoire d'étude.





Classement sonore des infrastructures de transport terrestre : routes nationales (à gauche) ; routes départementales (à droite).

Les enjeux en termes de nuisances sonores
Les transports constituent la principale source de nuisances sonores sur le territoire, avec des impacts qui peuvent être délétères sur la santé. Les nuisances sont plus marquées dans le secteur de Nîmes, dans la partie Est du territoire (Marguerittes, Rodilhan, Manduel, ...) et dans le Sud-Est (Bouillargues, Caissargues, ...). Plusieurs axes bruyants font l'objet d'un classement dans le classement sonore des infrastructures de transports terrestres : la RN 106, la RN 113 (catégorie 2) et la plupart des routes départementales qui sont classées en catégorie 3. De nombreux points noirs de bruit ont également été identifiés sur le territoire. Rien que sur la commune de Nîmes, près de 25 000 personnes sont soumises à un niveau de bruit d'origine routière supérieur aux limites sur la journée. Le trafic ferroviaire, pour sa part, impacte 500 personnes de jour, et 2 700 de nuit. Des cartes des zones à enjeux ont été produites pour localiser les zones sur lesquelles un effort maximal de réduction des trafics et des nuisances doit être apporté. Le développement des infrastructures de transport devra prendre en compte cette problématique afin de ne pas amplifier davantage le niveau de nuisances sur l'agglomération.

2.7.3 La qualité de l'air

4.1.1.1 Le contexte

La pollution de l'air est aujourd'hui la 3ème cause de mortalité en France après le tabac (plus de 75 000 morts/an) et l'alcool (41 000 décès + 30 000 cancers par an) : 40 000 décès par an sont en lien avec la pollution aux particules fines[1]

L'impact sanitaire de la pollution de l'air est principalement lié à l'exposition tout au long de l'année à des niveaux moyens de pollution, plutôt qu'à des pics ponctuels de pollution. L'exposition d'une population à un risque sanitaire lié à une pollution de l'air, c'est le croisement entre :

- la concentration de polluant,
- la durée d'exposition de cette population,
- et la nocivité du polluant.

On peut noter les points suivants :

- 85 % des décès dus aux particules fines sont liés à la pollution chronique. Pas plus de 15 % sont donc liés aux épisodes de pics de pollution[2].

➔ C'est le niveau de fond sur lequel il faut travailler, et l'exposition des populations.

- Les études scientifiques se focalisent aujourd'hui sur l'effet d'un polluant, mais les effets combinés des polluants, non encore suffisamment explorés, peuvent être plus délétères.
- L'ANSES (Agence Nationale de Sécurité Sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail) préconise entre autres :
    - L'adoption de valeurs limites plus protectrices : particules (PM_{10} et $PM_{2.5}$),

[1] https://www.santepubliquefrance.fr/presse/2021/pollution-de-l-air-ambiant-nouvelles-estimations-de-son-impact-sur-la-sante-des-francais

[2] Sylvia Medina – Santé Publique France – juin 2016.

- L'établissement de normes sur les pics de pollution aux $PM_{2,5}$.

Les impacts sanitaires des polluants principaux sont détaillés ci-dessous.

LES PRINCIPAUX POLLUANTS

Polluants	Origine	Impact sur l'Environnement	Impact sur la santé
OXYDES D'AZOTE (NOx) (NO + NO_2)	**Toutes combustions à hautes températures** de combustibles fossiles (charbon, fioul, essence ...). Le monoxyde d'azote (NO) rejeté par les pots d'échappement s'oxyde dans l'air et se transforme en dioxyde d'azote (NO_2) qui est à 90% un polluant «secondaire».	rôle de précurseur dans la formation d'ozone dans la basse atmosphère, contribuent aux pluies acides qui affectent les végétaux et les sols, contribuent à la concentration de nitrates dans les sols.	NO_2 : gaz irritant pour les bronches (augmente la fréquence et la gravité des crises chez les asthmatiques et favorise les infections pulmonaires infantiles), NO non toxique pour l'homme aux concentrations environnementales.
HYDROCARBURES AROMATIQUES POLYCYCLIQUES (HAP) ET COMPOSÉS ORGANIQUES VOLATILS (COV)	Combustions incomplètes, utilisation de solvants (peintures, colles) et de dégraissants, produits de nettoyage, remplissage de réservoirs automobiles, de citernes ...	précurseurs dans la formation de l'ozone, précurseurs d'autres sous-produits à caractère oxydant (PAN, acide nitrique, aldéhydes ...).	Effets divers selon les polluants dont irritations et diminution de la capacité respiratoire, Considérés pour certains comme cancérogènes pour l'homme (benzène, benzo-(a)pyrène), Nuisances olfactives fréquentes.
OZONE (O_3)	Polluant secondaire, produit dans l'atmosphère sous l'effet du rayonnement solaire par des réactions complexes entre certains polluants primaires (NOx, CO et COV) et principal **indicateur de l'intensité de la pollution photochimique.**	perturbe la photosynthèse et conduit à une baisse de rendement des cultures (5 à 10% pour le blé en Ile-de-France, selon l'INRA), nécroses sur les feuilles et les aiguilles d'arbres forestiers, oxydation de matériaux (caoutchoucs, textiles, ...), contribue à l'effet de serre.	Gaz irritant pour l'appareil respiratoire et les yeux, Associé à une augmentation de la mortalité au moment des épisodes de pollution (Étude ERPURS/ORS Ile-de-France).
PARTICULES ou poussières en suspension (PM)	Combustions industrielles ou domestiques, transport routier diesel, origine naturelle (volcanisme, érosion ...). Classées en fonction de leur taille : • PM10 : particules de diamètre inférieur à 10 µm (retenues au niveau du nez et des voies aériennes supérieures) • PM2,5 : particules de diamètre inférieur à 2,5 µm (pénètrent profondément dans l'appareil respiratoire jusqu'aux alvéoles pulmonaires)	contribuent aux salissures des bâtiments et des monuments : • coût du ravalement des bâtiments publics d'Ile-de-France 1,5 à 7 milliards de francs par an (Source PROA Ile-de-France), • coût du nettoyage du Louvre en 1995 : de l'ordre de 30 millions de francs (Source PROA Ile-de-France).	Irritation et altération de la fonction respiratoire chez les personnes sensibles, Peuvent être combinées à des substances toxiques voire cancérigènes comme les métaux lourds et des hydrocarbures, Associées à une augmentation de la mortalité pour causes respiratoires ou cardiovasculaires (ERPURS/ORS Ile-de-France).
DIOXYDE DE SOUFRE (SO_2)	**Combustions** de combustibles fossiles (fioul, charbon, lignite, gazole...) contenant du **soufre.** La nature émet aussi des produits soufrés (volcans).	contribue aux pluies acides qui affectent les végétaux et les sols, dégrade la pierre (cristaux de gypse et croûtes noires de micro particules cimentées).	Irritation des muqueuses de la peau et des voies respiratoires supérieures (toux, gêne respiratoire, troubles asthmatiques).
MONOXYDE DE CARBONE (CO)	**Combustions incomplètes** (gaz, charbon, fioul ou bois), dues à des installations mal réglées (chauffage domestique) et provenant principalement des gaz d'échappement des véhicules.	participe aux mécanismes de formation de l'ozone, se transforme en gaz carbonique CO_2 et contribue ainsi à l'effet de serre.	Intoxications à fortes teneurs provoquant maux de tête et vertiges voir le coma et la mort pour une exposition prolongée). Le CO se fixe à la place de l'oxygène sur l'hémoglobine du sang.
MÉTAUX LOURDS plomb (Pb), mercure (Hg), arsenic (As), cadmium (Cd), nickel (Ni)	Proviennent de la **combustion** des charbons, pétroles, ordures ménagères mais aussi de certains **procédés industriels** (production du cristal, métallurgie, fabrication de batteries électriques). Plomb : principalement émis par le trafic automobile jusqu'à l'interdiction totale de l'essence plombée (01/01/2000).	contamination des sols et des aliments, s'accumulent dans les organismes vivants dont ils perturbent l'équilibre biologique.	S'accumulent dans l'organisme, effets toxiques à plus ou moins long terme, Affectent le système nerveux, les fonctions rénales hépatiques, respiratoires ...

AUTRES SOURCES DE NUISANCES

POLLENS	**Éléments reproducteurs** produits par les organes mâles des plantes, se dispersent soit grâce aux insectes (roses, pissenlits, marguerites, arbres fruitiers), soit par le vent (graminées, oseille, armoise, ambroisie, cyprès, bouleau).		Allergie saisonnière au pollen des arbres, plantes, herbacées et graminées (pollinose ou rhume des foins) : • concerne 10 à 30% de la population, • les pollens les plus allergisants sont : bouleau, aulne, noisetier, platane, olivier, frêne, chêne, graminées, plantain, armoise, ambroisie ...
ODEURS	**Substances chimiques** de composition très variable comme certains COV, **parfois uniquement détectables par le nez** humain (outil le plus sensible mais **subjectif**).		Agréables ou désagréables (caractère subjectif), Peuvent être une atteinte au bien-être, Ne sont pas forcément liées au risque sanitaire, Ne font pas partie des critères de toxicité.

Source : http://www.airparif.asso.fr/_pdf/tableau-polluants-origine-impacts.pdf

2. Les obligations réglementaires

La réglementation impose des « valeurs limites » réglementaires à ne pas dépasser pour chaque polluant, et propose également des « objectifs de qualité » qui sont des valeurs plus basses, s'approchant des seuils de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS). Les lignes directrices de l'OMS concernant la qualité de l'air constituent l'évaluation la plus largement reconnue et la plus actuelle des effets de la pollution aérienne sur la santé. Elles préconisent des objectifs de qualité de l'air qui réduisent fortement les risques sanitaires et ont été actualisées en 2021.

Les normes comportent à la fois des valeurs annuelles et quotidiennes ou horaires. La comparaison des valeurs annuelles entre les principales normes françaises et seuils OMS est présentée ci-dessous.

		Valeurs Guides OMS 2021 recommandées en µg/m³	Valeurs Guides OMS 2005 recommandées en µg/m³	Valeurs limites européennes réglementaires en µg/m³
Particules $PM_{2,5}$	Moyenne annuelle	5	10	25
	24h	15	25	-
Particules PM_{10}	Moyenne annuelle	15	20	40
	24h	45	50	50 à ne pas dépasser + de 35 j/an
Dioxyde d'azote NO_2	Moyenne annuelle	10	40	40
	24h	25	-	200 à ne pas dépasser + de 18 h/an
Ozone O_3	Pic saisonnier	60	-	-
	24h	100	100	-

Comparaison des valeurs annuelles entre les normes françaises et les seuils OMS

Source : Association Inspire

3. Les données sur le territoire

Atmo Occitanie dispose d'un Inventaire Régional Spatialisé, outil estimant les émissions des principaux polluants atmosphériques et gaz à effet de serre, permettant d'élaborer des scénarii prospectifs afin d'évaluer les politiques publiques d'amélioration de la qualité de l'air.

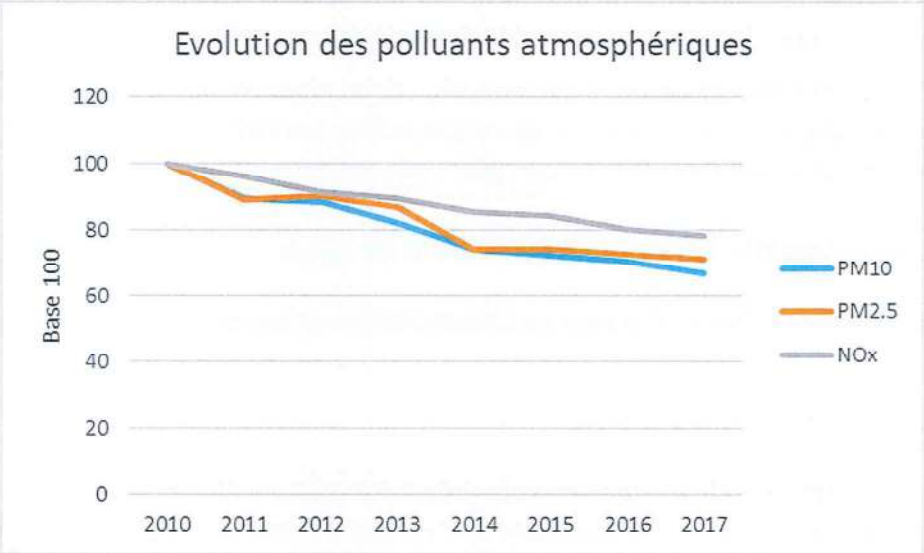
Les polluants atmosphériques surveillés sont les suivants :

- Composés Organiques Volatils Non Méthaniques (COVNM),
- Ammoniac (NH3),
- Dioxyde d'azote (NOx),
- Particules fines (PM_{10} et $PM_{2,5}$),
- Dioxyde de soufre (SO2).

		Polluants (tonnes)					
Année	Secteur	NOX	PM10	PM2.5	COVNM	SO2	NH3
2018	Agricole	85.252	19.746	6.519	6.672	0.096	213.834
2018	Autres transports	34.447	19.059	8.804	3.860	0.939	0.003
2018	Déchets	31.791	13.588	13.206	10.198	1.040	0.992
2018	Industriel	91.706	79.089	19.820	538.637	0.754	0.040
2018	Résidentiel	123.459	154.257	151.071	919.882	22.354	0.813
2018	Tertiaire	63.376	1.198	1.197	4.015	8.167	0.000
2018	Transport routier	2324.702	151.664	107.618	164.639	4.804	18.569

Émissions de Nîmes Métropole en 2018 – Source : ATMO Occitanie

Les transports routiers représentent le premier poste pour les Nox et les PM_{10}, le second pour les $PM_{2,5}$.



Évolution des émissions de polluants atmosphériques de Nîmes métropole – Source : ATMO Occitanie

Les principaux polluants atmosphériques ont diminué entre 2010 et 2017, entre -22 et -33%.

A l'échelle du département du Gard, le bilan réalisé en 2022 montre que plusieurs seuils réglementaires associés à la préservation de la santé n'ont pas été respectés, et que les concentrations en particules, dioxyde d'azote et ozone augmentent légèrement par rapport à la période précédente. Ainsi, toute la population du département est concernée par des dépassements de seuils fixés pour l'ozone (objectif de qualité et/ou valeur limite), plus de 6 habitants sur 10 sont concernés par des dépassements de l'objectif de qualité pour les particules fines, et on observe localement des dépassements de la valeur limite pour le dioxyde d'azote.

Le département a été touché par 7 épisodes de pollution en 2022, dont trois liés à l'ozone et quatre aux particules PM_{10}.

Au sein de la métropole de Nîmes, les seuils de qualité de l'air ont été généralement respectés en 2022, sauf pour l'ozone, situation amplifiée par la canicule estivale particulièrement forte cette année-

là. Au sein de la zone urbaine de Nîmes, jusqu'à 1 300 personnes sont exposées à un dépassement de la valeur limite pour le dioxyde d'azote (Nox). Le principal responsable de ces émissions est le secteur des transports, qui représentait 62% des émissions de dioxyde d'azote en 2020. Le deuxième secteur le plus émetteur de dioxyde d'azote est le secteur industriel (23%).

Les particules, elles, sont majoritairement émises par le secteur résidentiel (régulation thermique des bâtiments), qui représentait en 2020 58% des émissions de particules fines $PM_{2,5}$ et 41% des particules PM_{10}. Les transports ne représentaient « que » 22% des émissions de PM_{10} et 21% des émissions de $PM_{2,5}$.

Plus de précision (bilans détaillés par polluants) sont disponibles dans le diagnostic du PCAET.

Les enjeux en termes de qualité de l'air
Les transports routiers représentent le premier poste pour les Nox (62% en 2020) et le deuxième poste pour les particules fines **$PM_{2,5}$ (21%)**. La réduction des émissions de polluants sur ce poste passe par : - la sobriété (diminuer la quantité de déplacement, et leur longueur) : réduction des trafics (transports en commun, déplacement doux, co-voiturage, etc.) ; - l'efficacité (favoriser les véhicules les moins émissifs) : développement de motorisations alternatives (électrique, GPL) qui jouent sur les émissions liées aux carburants mais pas sur celles liées à l'usure des pneus et plaquettes de frein (particules notamment).

2.7.4 Consommation d'énergie et gaz à effet de serre

Le diagnostic du PCAET détaille finement les consommations d'énergie et les émissions de GES du territoire.

2.7.4.1 Les consommations d'énergie

La consommation totale sur le territoire est voisine de 4 380 GWh en 2019, en retenant un décompte « cadastral » des consommations énergétiques des transports (Prise en compte des consommations liées à tous les flux de transport dans les limites administratives de l'EPCI ; ces flux peuvent être internes ou traversant le territoire (transit), liés au transport de marchandises ou de personnes).

Au niveau de la consommation par habitant de la CA de Nîmes Métropole (17 MWh/hab), on observe que celle-ci est 20% inférieure à celle de la Région Occitanie (21,6 MWh/hab, avec un dernier bilan datant de 2017) et inférieure également à celle de la France métropolitaine (24,1 MWh/an). Cette faiblesse relative des consommations par habitant s'explique par au moins 2 facteurs : le climat doux qui limite les consommations d'énergie liée au chauffage (dans l'habitat et le tertiaire) ainsi que la faible présence de l'industrie.

Les bâtiments (en cumulant les secteurs résidentiels et tertiaires) sont le premier lieu de consommation d'énergie du territoire, avec 51% du bilan énergétique territorial.

Les transports routiers sont un secteur prépondérant de consommation d'énergie du territoire (44% du bilan énergétique cadastral). 34% des consommations routières sont liées aux circulations sur les autoroutes du territoire : réduire les vitesses sur ces axes constitue un levier important de réduction du bilan énergétique territorial.

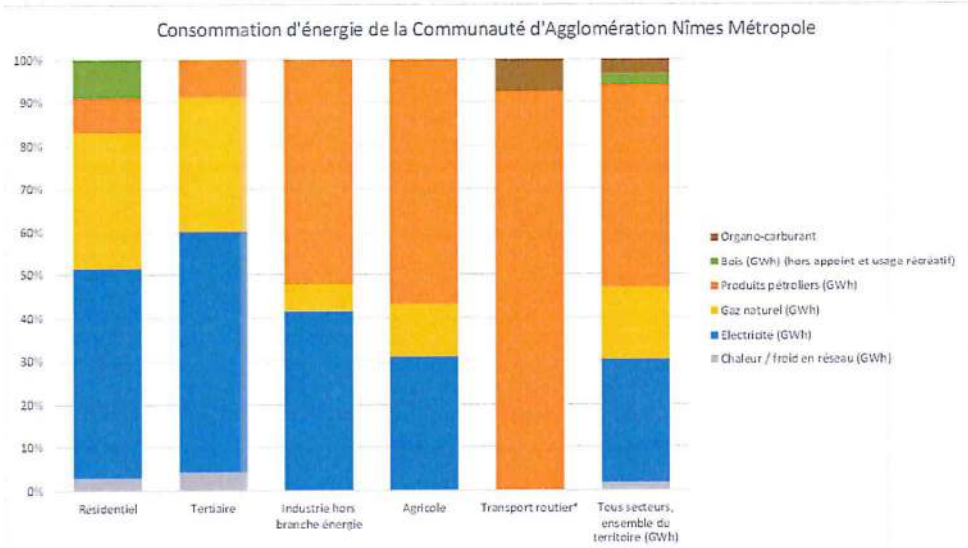
Avec une vision territoriale, 70% des consommations énergétiques du territoire sont directement imputables aux résidents et entreprises du territoire (pour leur hébergement et leur mobilité quotidienne) : les acteurs territoriaux sont les premiers responsables du bilan énergétique du territoire.

Les produits pétroliers, notamment pour les usages de transport, sont la première source d'énergie du territoire, avec 64% du bilan cadastral. Un objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre passera nécessairement par une stratégie de substitution énergétique de ces produits énergétiques fossiles. Actuellement, 12,5% des consommations énergétiques du territoire proviennent d'énergies renouvelables.

Le tableau suivant présente les consommations d'énergie finale sur le territoire de Nîmes Métropole en 2019.

GWh	Chaleur en réseau	Électricité	Gaz naturel	Produits pétroliers	Bois	Organo-Carburant	TOTAL	Part dans la consommation
Résidentiel	42	660	434	107	122	-	1 364	31%
Tertiaire	40	512	284	81	-	-	916	21%
Industrie hors branche énergie[9]	-	57	8	71	-	-	136	3%
dont déchets							*NC*	
Agriculture	-	15	6	27	-	-	48	1%
Transport routier*	-	-	-	1 768	-	146	1 914	44%
dont autoroutes				*600*		*50*	*650*	*15%*
*dont mobilité quotidienne et locale des résidents***	-	-	-	*700*	-	*60*	*760*	*17%*
Autres transports[10]	-	-	-	-	-	-	-	non disp.
NIMES METROPOLE	82	1 243	732	2 054	122	146	4 378	100%
Consommation d'énergie finale par habitant en 2019 - NIMES METROPOLE							17 MWh/habitant	
Consommation d'énergie finale par habitant en 2017 - OCCITANIE							21.6 MWh/habitant	
Consommation d'énergie finale par habitant en 2019 - FRANCE							24.1 MWh/habitant	

Consommations d'énergie finales de Nîmes Métropole en 2019 - Source : diagnostic du PCAET (Burgeap)



Mix énergétique des différents secteurs d'activité 2019 – Sources : diagnostic du PCAET (Burgeap)

Le diagnostic du PCAET présente une analyse fine des consommations d'énergie par secteur.

2.7.4.2 Les émissions de GES

Les émissions de gaz à effet de serre sur le territoire (émissions directes, cadastrales) ont atteint 1 175 ktéq CO2 en 2018.

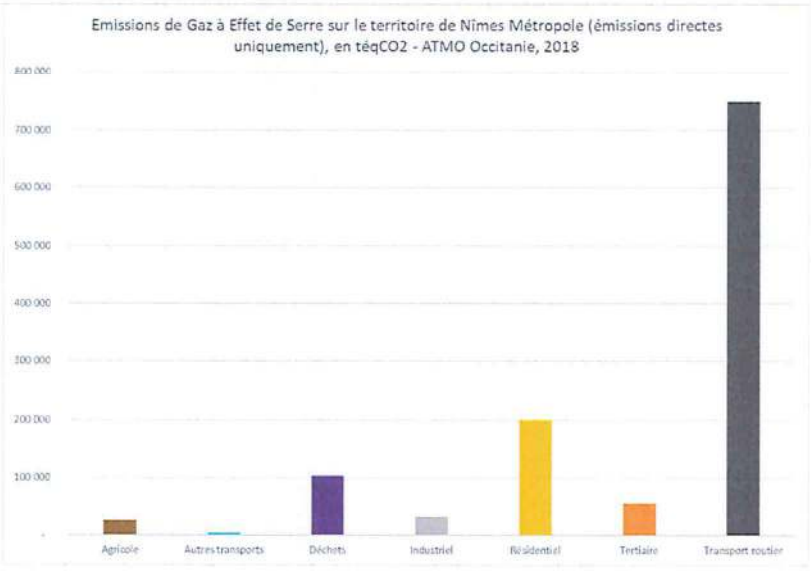
Les transports routiers parcourant le territoire (vision cadastrale), avec 750 ktéqCO2 émises par an sont le principal contributeur de gaz à effet de serre du territoire, à l'origine de 64% des émissions. Près d'un tiers de ces émissions des transports sont liées aux flux de véhicules sur les autoroutes parcourant le territoire.

Les bâtiments, résidentiels et tertiaires, sont le lieu d'émissions de 270 ktéqCO2, soit 23% des émissions du territoire.

Les émissions liées au traitement des déchets (100 ktéqCO2) et à l'agriculture (25 ktéqCO2 liés à l'usage des engins agricoles) représentent 10% des émissions du territoire.

Autrement dit, plus de 90% des émissions de gaz à effet de serre du territoire sont d'origine énergétique.

Rapporté au nombre d'habitant, cet inventaire des émissions basé sur une approche territoriale s'élèvent à 4,55 téqCO2 par habitant et par an. Ce ratio d'émission est inférieur à la moyenne régionale (voisine de 6 téqCO2/habitant) ainsi qu'à la moyenne nationale d'émissions territoriales (voisine de 7 téqCO2/hab). Ces bilans ne tiennent pas compte des émissions contenues dans les produits consommés importés sur le territoire.



Les enjeux en termes d'économies d'énergie et de GES

La consommation d'énergie et les émissions de GES rapportées par habitants restent relativement faibles sur le territoire, notamment du fait de la faible présence de l'industrie mais aussi du climat doux, qui réduit les besoins en chauffage des bâtiments (résidentiel et tertiaire).

Les bâtiments sont quand même la première source de consommation énergétique (51 %), suivis par les transports (44% dont 34% liés aux déplacements sur autoroute). Les bâtiments représentent

également 23 % des émissions de GES du territoire et les transports 64 % ; 90% des émissions de GES du territoire sont d'origine énergétique.

Les principaux leviers à mobiliser pour améliorer le bilan carbone du territoire dans le cadre de l'élaboration du PdM sont le développement de modes de transports moins carbonés ou partagés et l'isolation thermique des bâtiments.

3 ANALYSE DE L'ARTICULATION DU PDM AVEC LES DOCUMENTS DE RANG SUPERIEUR

3.1 Description de la méthode

En accord avec l'article L1214-7 du Code des Transports, le PdM doit être compatible avec :

- Le PPA inscrit dans les orientations du **SCoT Sud Gard** ;
- La planification régionale de l'intermodalité, inscrite dans le **fascicule des règles du SRADDET ;**
- Les objectifs du SRADDET qui concernent les thématiques climat-air-énergie (et remplacent l'ancien SRCAE).

En outre, le PdM doit prendre en compte les objectifs du Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET).

Il doit aussi veiller à ne pas remettre en cause les orientations générales du SCoT Sud Gard, au-delà de celles ciblées spécifiquement sur la qualité de l'air (PPA).

Par ailleurs, un Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) est en cours d'élaboration sur la métropole de Nîmes. Les évaluateurs veilleront à assurer la cohérence entre les objectifs stratégiques et les actions proposées dans les deux documents.

3.2 Compatibilité avec les règles générales du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des territoires (SRADDET)

Après son adoption par le Conseil régional le 30 juin 2022, le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) de la Région Occitanie a été approuvé par le Préfet de Région en septembre 2022. Avec ce schéma, la Région formalise pour l'aménagement du territoire 3 défis déclinés en 11 règles, ainsi qu'en 9 objectifs généraux puis en 27 objectifs thématiques.



Organisation des règles du SRADDET Occitanie.

Règles du SRADDET	N° règles	Principaux objectifs opérationnels du PDM y contribuant
Rééquilibrage régional		
Des solutions de mobilité pour tous	Règle n°1 - Pôles d'échanges multimodaux stratégiques	- Amélioration de la cohérence urbanisme - mobilité (fiche action n°1) - Développement des pôles d'échanges multimodaux autour des gares et haltes ferroviaires, en complément d'un réseau de points d'intermodalité (fiche action n°11)
	Règle n°2 - Réseaux de transports collectifs	- Amélioration de l'accès aux pôles d'échanges multimodaux (lignes de rabattement, desserte vélo / piéton, etc.) (fiches actions n°11, 12) - Restructuration et développement du réseau de transports collectifs autour de lignes fortes (fiche action n°7) - Amélioration de l'expérience des usagers dont création d'une tarification intégrée (fiches actions n°6, 10, 12, 13) - Projet de création d'un RER métropolitain et renforcement de la desserte ferroviaire existante (fiche action n°6) - Amélioration de la mise en accessibilité des réseaux de transports collectifs (fiches actions n°9, 10) - Mise en œuvre du plan vélo, soutien à l'usage du vélo y compris services de location de vélos et aides à l'achat de vélos (fiches actions n°3, 4, 5)
	Règle n°3 - Services de mobilité	- Projet de création d'un RER métropolitain en lien avec la Région (fiche action n°6) - Renforcement de l'offre ferroviaire sur les axes existants (fiche action n°6)

Règles du SRADDET	N° règles	Principaux objectifs opérationnels du PDM y contribuant
		- Mise en œuvre coordonnée des plans, schémas, programmes liés à l'accessibilité/mobilité de l'échelle locale à l'échelle régionale (fiche action n°9) - Développement des réseaux de transports collectifs y compris en zones périurbaines, en complémentarité avec le réseau régional (fiche action n°7) - Développement d'une information en temps réel et coordonnée entre les réseaux locaux et régionaux pour les voyageurs (TER, LiO, Tango) (fiche action n°13) - Evolution vers une tarification unique multimodale (fiche action n°13)
Des services disponibles sur tous les territoires	Règle n°4 - Centralités	- Mise en cohérence urbanisme et mobilité (définition des seuils de densité en fonction de la desserte en transports collectifs, développement de la mixité habitats-emplois-service en lien avec le développement des mobilités alternatives...) (fiche action n°1) - Mutualisation des services au sein des pôles multimodaux (fiche action n°11)
	Règle n°5 - Logistique des derniers kilomètres	- Intégration de modes de transports alternatifs à la route dans le cadre des marchés de travaux, amélioration des flux (fiches actions n°16, n°17 et n°19) - Développement de services complémentaires permettant de faciliter le rabattement vers les réseaux de transports collectifs (lignes de rabattement, transports à la demande, maillage scolaire mais aussi amélioration des équipements pour les piétons, vélos, etc. améliorant l'expérience déplacement entre le domicile et les réseaux de transports) (fiches actions n°4, n°5, n°7, n°10, n°11)
	Règle n°6 - Commerces	Non directement concerné. Le développement des services / commerces du quotidien au sein des pôles de mobilité contribue à la mise en œuvre de cette règle (fiche action n°11)
Des logements adaptés aux besoins des territoires		Non concerné
Un rééquilibrage du développement régional		Non concerné
Des coopérations territoriales renforcées	Règle n°10 - Coopération territoriale	- Mise en œuvre coordonnée des plans, schémas, programmes liés à l'accessibilité/mobilité de l'échelle locale à l'échelle régionale (fiche action n°9) - Développement des réseaux de transports collectifs y compris en zones périurbaines, en complémentarité avec le réseau régional (fiche action n°7) - Développement d'une information en temps réel et coordonnée entre les réseaux locaux et régionaux pour les voyageurs (TER, LiO, Tango) (fiche action n°13)

Règles du SRADDET	N° règles	Principaux objectifs opérationnels du PDM y contribuant
		- Projet de création d'un RER métropolitain en lien avec la Région (fiche action n°6)
Nouveau modèle de développement		
Réussir le zéro artificialisation nette à l'échelle régionale à horizon 2040	Règle n°12 - Qualité urbaine	- Mesures pour l'amélioration de la qualité paysagère et environnementale des parkings relais et pôles multimodaux (végétalisation, surfaces perméables...) (fiche action n°11) - Amélioration de la qualité paysagère des entrées de ville (végétalisation notamment) pour rendre les modes de déplacements actifs plus attractifs (fiche action n°15)
	Règle n°15 - Zones logistiques	Non directement concerné. Cependant, le PdM comprend un objectif d'étude de faisabilité de recours à des modes de transports massifiés ferré et/ou fluvial dans le cadre des marchés de travaux, avec la volonté de développer le recours à ces modes de transports de marchandises alternatif (fiche action n°19). Cet objectif contribue indirectement à la mise en œuvre de cette règle du SRADDET.
Atteindre la non perte nette de biodiversité		Non concerné
La première Région à énergie positive	Règle n°19 - Consommation énergétique (-40% pour les transports à l'horizon 2040 ; 100% des besoins en énergie couverts par des énergies renouvelables)	- Objectif d'évolution des parts modales en faveur de modes de déplacements moins consommateurs d'énergie que la voiture individuelle, encore largement plébiscitée sur le territoire (marche à pied, vélo, transports collectifs, autopartage...) -> toutes les fiches actions - Remplacement de 100% des Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) en véhicules électriques. (fiche action n°8) - Réalisation d'un schéma directeur pour le déploiement de stations gaz/hydrogène/etc (fiche action n°20) - Alimentation des nouvelles bornes de recharge des véhicules électriques par des panneaux photovoltaïques (ombrières sur les parkings-relais, etc.) (fiches actions n°8, 11, 18) - Mise en place d'une stratégie Zone à Faible Emission (fiche action 18)
	Règle n°20 - - Développement des ENR	Non directement concerné mais l'installation d'ombrières solaires sur les parkings-relais et parkings des pôles multimodaux (fiches actions n°8, 11, 18) contribue à la mise en œuvre de cette règle
Un aménagement adapté aux risques et respectueux de la ressource en eau	Règle n°22 - Santé environnementale	- Toutes les actions du PdM ont vocation à favoriser un report modal vers des modes de déplacements moins émetteurs de polluants atmosphériques et donc meilleurs pour la santé. La rationalisation des transports et l'apaisement des vitesses de déplacement et du trafic devraient favoriser une diminution globale des nuisances sonores, ce qui aura également un effet bénéfique sur la santé.
	Règle n°23 - Risques	Prise en compte dans le cadre des études d'impacts des projets d'infrastructures.

Règles du SRADDET	N° règles	Principaux objectifs opérationnels du PDM y contribuant
Un littoral vitrine de la résilience		Non concerné
Réduire la production des déchets avant d'optimiser leur gestion	Règle n°27 - Economie circulaire	- Participation au développement d'une "énergie circulaire" en minimisant le gaspillage et la quantité de matières premières utilisées pour la mise en place des infrastructures de mobilité (recyclage, réutilisation, éco-conception...) (fiche action n°8)

Le PdM contribue donc positivement à toutes les règles du SRADDET portant des thématiques en lien avec la finalité du PdM, soit 13 règles en tout sur 32. **Le PdM est donc compatible avec le SRADDET qui fixe des objectifs pour la région Occitanie à long terme, et participe à l'atteinte d'une grande part de ses objectifs.**

3.3 Compatibilité avec les objectifs du SRADDET de la Région Occitanie

Le PdM étant compatible avec toutes les règles du SRADDET qui le concernent, il est également, de fait, compatible avec les objectifs stratégiques correspondants. **Le PdM contribue en particulier à la mise en œuvre des objectifs en italique gras dans le tableau ci-dessous.**

Objectifs généraux du SRADDET	Objectifs thématiques
Favoriser le développement et la promotion sociale	***Mobilités - Garantir l'accès à des mobilités du quotidien pour tous les usagers***
	Services - Favoriser l'accès à des services de qualité
	Habitat - Développer un habitat à la hauteur de l'enjeu des besoins et de la diversité sociale
Concilier développement et excellence environnementale	Foncier - Réussir le zéro artificialisation nette à l'échelle régionale à l'horizon 2040
	Eau et risques - Concilier accueil et adaptation du territoire régional aux risques présents et futurs
	Santé - Penser l'aménagement du territoire au regard des enjeux de santé des populations
Devenir une région à énergie positive	Consommation du bâti - Baisser de 20% la consommation énergétique finale des bâtiments d'ici 2040
	Consommation des transports - Baisser de 40% la consommation d'énergie finale des transports de personnes et de marchandises d'ici 2040
	Production d'ENR - Multiplier par 2,6 la production d'énergies renouvelables d'ici 2040
Construire une région équilibrée pour ses territoires	***Métropoles - Des métropoles efficaces et durables***
	Territoires d'équilibres / centralités - Développer les nouvelles attractivités
	Coopérations - Renforcer les synergies territoriales

Objectifs généraux du SRADDET	Objectifs thématiques
Inscrire les territoires ruraux et de montagne au cœur des dynamiques régionales	Offre territoriale - Garantir dans les massifs et les territoires de faibles densités un socle de services et l'accès aux ressources extérieures
	Complémentarité - Inciter aux coopérations entre territoires et avec les espaces métropolitains
	Economie rurale et de montagne - Accompagner la transition et le développement des économies dans les territoires ruraux et de montagne
Partager et gérer durablement les ressources	Biodiversité - Préserver et restaurer la biodiversité et les fonctions écologiques pour atteindre la non perte nette de biodiversité
	Milieux aquatiques - Préserver et restaurer la fonctionnalité des milieux aquatiques et des zones humides
	Déchets - Du déchet à la ressource en 2040 : réduire la production de déchets et optimiser la gestion des recyclables
Renforcer le potentiel de rayonnement de tous les territoires	***Grandes infrastructures - Optimiser les connexions régionales vers l'extérieur***
	Métropoles - Consolider les moteurs métropolitains
	Développement - Valoriser l'ouverture économique et touristique de tous les territoires et consolider les relations interrégionales et internationales
Faire de l'espace méditerranéen un modèle de développement vertueux	Ouverture méditerranéenne - Construire et faire vivre les coopérations méditerranéennes de la région Occitanie
	Economie bleue - Développer l'économie bleue et le tourisme littoral dans le respect des enjeux de préservation et de restauration de la biodiversité
	Résilience - Faire du littoral une vitrine de la résilience
Faire de l'Occitanie une région exemplaire face au changement climatique	***Logistique - Favoriser le développement du fret ferroviaire, fluvial et maritime et du secteur logistique***
	Economie durable - Accompagner l'économie régionale dans la transition écologique et climatique
	Biens communs - Pérenniser les ressources nécessaires au développement actuel et futur de la région

3.4 Compatibilité avec les objectifs du PPA inscrit dans le SCoT Sud Gard

Le PPA de la Zone Urbaine de Nîmes couvre un périmètre géographique constitué de l'ensemble des communes du Schéma de Cohérence Territorial (SCoT) Sud-Gard. Ce périmètre comprend 81

communes et s'étend sur 1 685 km² pour une population totale de 376 920 habitants soit environ 52% de la population du département de Gard.

Adopté en 2016, le PPA a fait l'objet d'une évaluation à 5 ans, soit courant 2021, conformément à l'article R.222-30 du code de l'environnement. ATMO Occitanie a produit un rapport d'évaluation qui montre que si les émissions de polluants ont diminué, les objectifs du PPA ne sont pas encore atteints.

Concernant le volet transport, les actions co-pilotées par Nîmes Métropole dans le PPA sont les suivantes.

N°	Intitulé	Porteur
2	Inciter les gestionnaires d'infrastructures routières à étudier les effets de l'abaissement des vitesses de circulation	DREAL, NM
5	Améliorer les modalités de livraisons des marchandises en ville	NM, Ville de Nîmes
6	Fixer des objectifs en termes de réduction des émissions lors de la révision des PDU	NM

On voit que le PdM est en accord avec les actions du PPA portées par Nîmes Métropole, puisque les objectifs en termes de GES sont quantifiés, et que les objectifs en termes de diminution des polluants de l'air sont estimés, et feront l'objet d'une analyse précise ultérieure d'ATMO Occitanie.

De plus, le PdM comprend des actions visant à améliorer/optimiser la logistique du transport de marchandises et à favoriser l'évolution de ces transports vers des modes massifiés et alternatifs de type transport fluvial et ferroviaire.

5 JUSTIFICATION DES CHOIX REALISES – LES INCIDENCES DE LA STRATEGIE

Conformément à la réglementation, cette partie a pour objectif d'expliquer les choix qui ont été faits tout au long de l'élaboration du PdM, et de montrer en quoi ces choix sont cohérents avec les objectifs de protection de l'environnement définis aux niveaux international, européen et national.

Nous rappelons donc dans un premier temps les objectifs de protection de l'environnement auxquels doit répondre le PdM. Nous analysons ensuite les différents scénarios envisagés et les raisons ayant conduit au choix du scénario retenu au regard de ces objectifs environnementaux et des impacts prévisibles sur l'environnement.

4.1 Rappel des principaux objectifs de protection de l'environnement que doit prendre en compte le PdM

4.1.1 Les principaux textes internationaux en matière de qualité de l'air, énergie et climat

Les objectifs internationaux en matière de protection de l'environnement sont établis sur la base de différentes conventions et protocoles. Nous présentons ici uniquement ceux qui ont été ratifiés par la France et dont les thématiques correspondent à celles abordées dans le cadre de l'élaboration du PdM.

Convention-cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques (1992)

L'objectif de cette Convention est de « stabiliser les concentrations de gaz à effet de serre dans l'atmosphère à un niveau qui empêche toute perturbation anthropique dangereuse du système climatique ». Elle précise que ce niveau devra être atteint dans un délai suffisant pour que les écosystèmes puissent s'adapter naturellement aux changements climatiques, que la production alimentaire ne soit pas menacée et que le développement économique puisse se poursuivre d'une manière durable.

Protocole de Montréal

Cet accord international fait suite à la Convention de Vienne sur la protection de la couche d'ozone de 1985. Son objectif est de réduire et à terme d'éliminer complètement les substances qui réduisent la couche d'ozone. Il a été signé par la Communauté Economique Européenne en 1987. Ce protocole impose la suppression de l'utilisation de plusieurs composés appauvrissant la couche d'ozone comme les Chlorofluorocarbures, définitivement éliminés en 2009 sauf cas exceptionnels.

L'accord de Paris sur le climat

Cet accord fait suite à la Conférence de Paris sur le climat et à la Convention-cadre des Nations Unies sur le changement climatique. Il est entré en vigueur le 4 novembre 2016 et a été ratifié par presque tous les pays membres de l'ONU. Le principal objectif de cet accord est de limiter le réchauffement climatique à l'horizon 2100 « bien en dessous de 2 °C par rapport aux niveaux préindustriels » et de « poursuivre les efforts pour limiter la hausse des températures à 1,5 °C ». Il s'agit également de

ralentir les investissements dans les énergies fossiles et d'atteindre la neutralité carbone ; c'est-à-dire d'équilibrer la capacité de stockage des puits de carbone avec les émissions de GES.

4.1.2 Les principaux textes européens en matière de qualité de l'air, énergie et climat

Directive 2002/91/CE sur l'efficacité énergétique

Cette directive, adoptée en 2012, fixe des objectifs globaux d'efficacité énergétique pour l'Europe, qui doit notamment limiter sa consommation d'énergie à 1,474 Mtep d'énergie primaire ou 1,078 Mtep d'énergie finale avant 2020 soit 20% d'économies d'énergie. Cette Directive a été mise à jour en juin 2018 avec un nouvel objectif de 32,5% d'économies d'énergies à 2030.

Directive 2009/28/EC sur les sources d'énergie renouvelable

Cette directive vise à promouvoir le développement des énergies renouvelables. La part d'énergie renouvelable dans la consommation finale d'énergie par un Etat devait correspondre au minimum à son objectif national pour 2020. Pour la France, l'objectif était de produire, en 2020, 23% de son énergie à partir de sources renouvelables, dont 10% dans le secteur des transports. Pour information, l'objectif global pour l'Union Européenne était de 20% d'énergies renouvelables en 2020.

Directive européenne sur la performance énergétique des bâtiments

Cette directive stipulait notamment que tous les nouveaux bâtiments devaient être à consommation énergétique quasi nulle au 31 décembre 2020. Des exigences minimales de performance énergétique doivent être établies par les Etats Membres pour les nouveaux bâtiments, pour la rénovation des bâtiments existants et pour le remplacement d'éléments de construction. L'objectif à long terme est de réduire les émissions des bâtiments européens de 80 à 95% d'ici à 2050, par rapport à 1990.

Directive pour la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe

Cette directive vise à réduire les émissions de particules et des principaux polluants atmosphériques (ozone, dioxyde d'azote, benzène, monoxyde de carbone, etc.), notamment en fixant des valeurs seuils et valeurs limites à ne pas dépasser. Elle incite les Etats membres à prendre les mesures nécessaires pour atteindre les objectifs fixés en matière de qualité de l'air et, si possible, d'atteindre les valeurs cibles et objectifs à long terme. A noter qu'en lien avec l'application de cette directive, la France a été poursuivie en 2011 pour non-respect des valeurs limites de qualité de l'air pour les PM_{10}.

Le Cinquième programme d'action pour l'environnement

L'un des objectifs de ce programme d'action, approuvé en 1993, est que toute personne soit protégée de façon efficace contre les risques pour la santé liés à la pollution de l'air et que les niveaux tolérés de pollution prennent en compte la protection de l'environnement. Le programme exige aussi que les valeurs de référence de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) deviennent obligatoires au niveau communautaire.

4.1.3 Les principaux textes nationaux en matière de qualité de l'air, énergie et climat

Le Plan climat national

La Plan Climat, actualisé tous les deux ans, détaille le plan d'actions prévu par la France pour atténuer les effets du changement climatique. L'objectif central est de diviser par quatre les émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2050. Depuis 2004, première année de lancement du Plan, des politiques et mesures concernant le climat ont été adoptées de façon progressive en étant le plus souvent intégrées au sein d'autres politiques publiques. Le Grenelle de l'environnement, en 2007 a largement renforcé la politique climatique de la France en traduisant dans la Loi des objectifs ambitieux en matière de climat pour tous les secteurs de l'économie.

La Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE)

Cette loi cadre, parue le 30 décembre 1996 vise à rationaliser l'utilisation de l'énergie et à définir une politique publique intégrant l'air en matière de développement urbain. Cette loi reconnaît notamment à chacun le droit de respirer un air qui ne nuise pas à la santé.

Les lois Grenelle 1 et 2 (Loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement)

Le Grenelle de l'Environnement est un ensemble de débats politiques qui ont eu lieu de septembre à décembre 2007 en vue de prendre des décisions à long terme dans les domaines de l'environnement et du développement durable. Ces décisions concernaient notamment la préservation de la biodiversité, l'intégration du concept de trame verte et bleue dans les politiques publiques, la diminution des émissions de gaz à effet de serre et l'amélioration de l'efficacité énergétique. Ces débats ont abouti au vote de deux lois, la loi dite « Grenelle 1 », promulguée le 3 août 2009 et la loi « Grenelle 2 », promulguée le 12 juillet 2010. La loi Grenelle 1 définit des orientations dans différents domaines (transports, bâtiment, énergie, urbanisme, biodiversité, agriculture, recherche, risques, santé et environnement, déchets, etc.) en vue d'atteindre les objectifs fixés. La loi Grenelle 2 traduit concrètement ces orientations dans les différents codes législatifs (Environnement, Urbanisme...) afin de les rendre opérationnelles.

La Stratégie nationale bas carbone (SNBC 2)

La stratégie nationale bas-carbone (SNBC) est la feuille de route de la France pour réduire ses émissions de gaz à effet de serre. Elle comprend :

- un objectif de long terme : la **neutralité carbone** ;
- une trajectoire pour y parvenir ;
- 41 recommandations couvrant tous les secteurs d'activité et sur des sujets transversaux (empreinte carbone, investissements, dynamiques des territoires, R&D, éducation et formation).

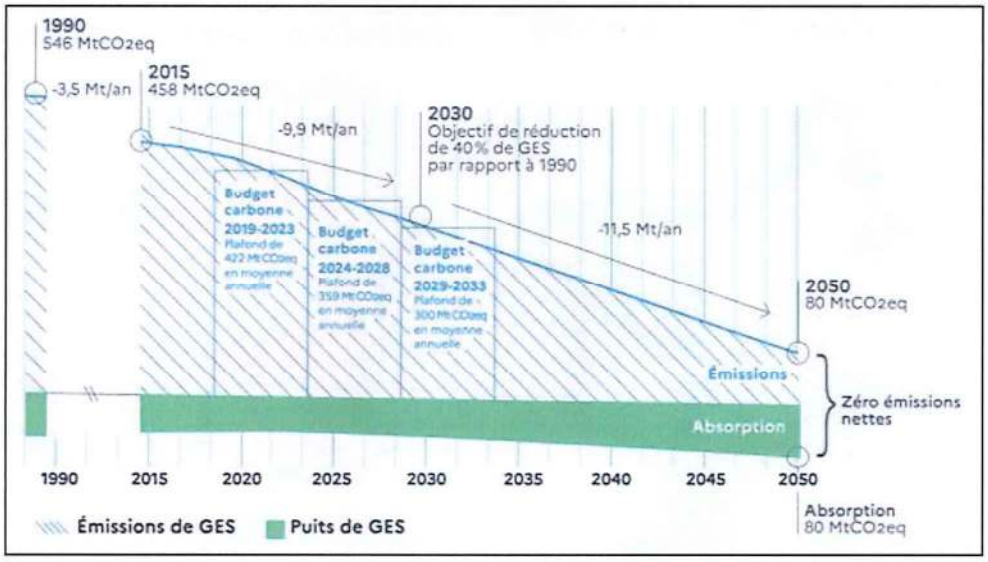


Illustration des objectifs chiffrés de la Stratégie nationale bas-carbone (source : Stratégie nationale bas-carbone).

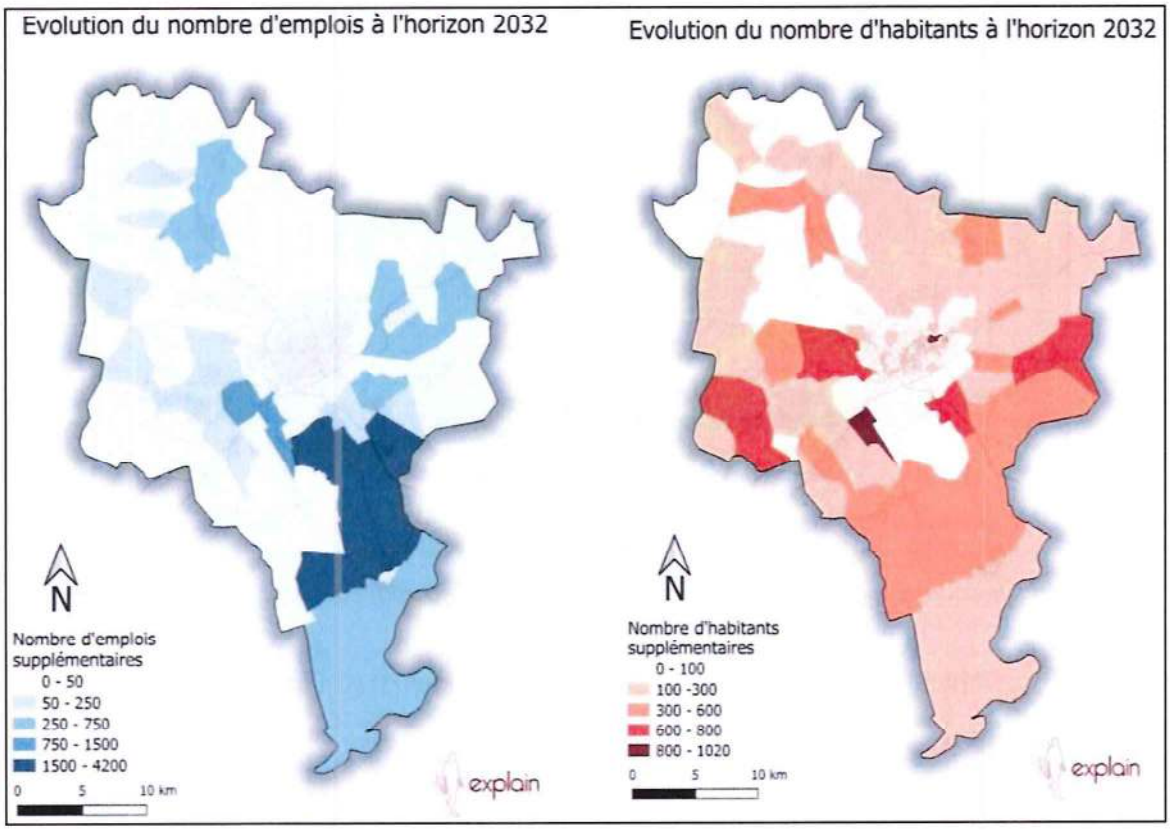
5.2 Les différents paramètres pris en compte dans les scénarios envisagés

5.2.1 L'évolution tendancielle de la population et de l'emploi à l'horizon 2032

A l'horizon 2032, si la tendance actuelle se poursuit, la métropole de Nîmes devrait accueillir environ 32 000 habitants supplémentaires pour 15 000 emplois de plus.

Ces paramètres sont déterminants pour le choix du scénario puisqu'ils conditionnent l'augmentation du trafic sur la métropole, la majorité des déplacements se faisant toujours en véhicule individuel.

Ils ont été pris en compte dans tous les scénarios.



5.2.2 Les projets d'infrastructures de transport

Différents types de projets d'infrastructures de transport ont été pris en compte pour la définition des scénarios. Ces derniers incluent les projets déjà lancés avant la mise en place du PdM (les « coups partis », pris en compte dans le scénario « au fil de l'eau » mais aussi dans les autres scénarios envisagés), et les projets envisagés dans le cadre de la mise en œuvre du PdM, avec des variantes selon les scénarios.

Il s'agit des projets suivants, qui sont détaillés dans les tableaux de comparaison des scénarios au fil de l'eau et retenu ci-dessous :

- Projets de transports en commun en site propre (TCSP), chronobus et lignes fortes,
- Projets ferroviaires et parcs relais,
- Projets routiers,
- Projets pour les modes actifs et les nouvelles mobilités.

Les projets pris en compte sont les projets de court et moyen terme, qui s'inscrivent dans le pas de temps du PdM, qui devrait avoir une durée de vie de 10 ans. Les projets de long terme avec un horizon supérieur à 10 ans ont été volontairement écartés.

La définition des projets à prendre en compte s'est basée sur un travail de concertation avec l'agence d'urbanisme de la région nîmoise et alésienne (AUDRNA) et sur la base d'une enquête réalisée auprès des ménages de la métropole en 2015, qui a notamment permis de définir les parts modales associées à chaque mode de transport.

5.2.3 L'évolution des comportements et de la répartition des parts modales

Les comportements de report de parts modales n'évoluent pas forcément de façon linéaire avec le développement des différents types d'infrastructures de transport (routiers, modes actifs, etc.).

Ainsi, par exemple, la mise en service d'un itinéraire cyclable aménagé peut permettre de déclencher des déplacements en vélo sur des trajets non pratiqués sur ce mode actuellement.

Afin de prendre en compte ce phénomène, pour tous les scénarios testés, davantage de flexibilité a été intégrée dans la modélisation, permettant au modèle de générer des flux sur de nouvelles relations pour les modes dont les niveaux de service augmentent sensiblement.

La part modale de la marche à pied, déjà très forte pour les trajets de courtes distances sur le territoire, a été revue à la baisse dans le scénario retenu, considérant que le développement des modes actifs serait davantage portée par le vélo, pour lequel il y a plus de marge d'évolution.

Également, un bonus au temps de parcours en vélo est appliqué aux trajets aménagés. Le bonus dépend de la distance parcourue : il commence à 40% pour les distances les plus courtes pour ne représenter que 5% pour un trajet de 10 km et s'annuler au-delà de 15 km.

De la même façon, un bonus « centre-ville » a été mis en place pour représenter un environnement de type urbain favorable aux modes actifs. Ce bonus est modulé selon la distance parcourue : il est appliqué à plein jusqu'à 2 km, puis décroit à 40% à 5 km, 20% entre 5km et 10km et s'annule au-delà de 10 km.

5.3 Les scénarios comparés et leurs impacts sur l'évolution des déplacements et des parts modales

5.3.1 Le scénario 0

Ce scénario représente la situation en l'absence de mise en place du PdM. Il est basé, d'une part, sur les évolutions de la population et de l'emploi selon les tendances actuelles (2018) sur la métropole de Nîmes, et d'autre part sur les « coups partis » en termes d'évolution des infrastructures de transports y compris modes actifs et d'aménagement urbain.

Par rapport à un scénario « au fil de l'eau » strict, il intègre, comme précisé ci-dessus, davantage de flexibilité en termes d'évolution des parts modales pour prendre en compte les évolutions de comportements. Le scénario « fil de l'eau » n'intègre également pas les « coups partis » en termes d'évolution des infrastructures routières.

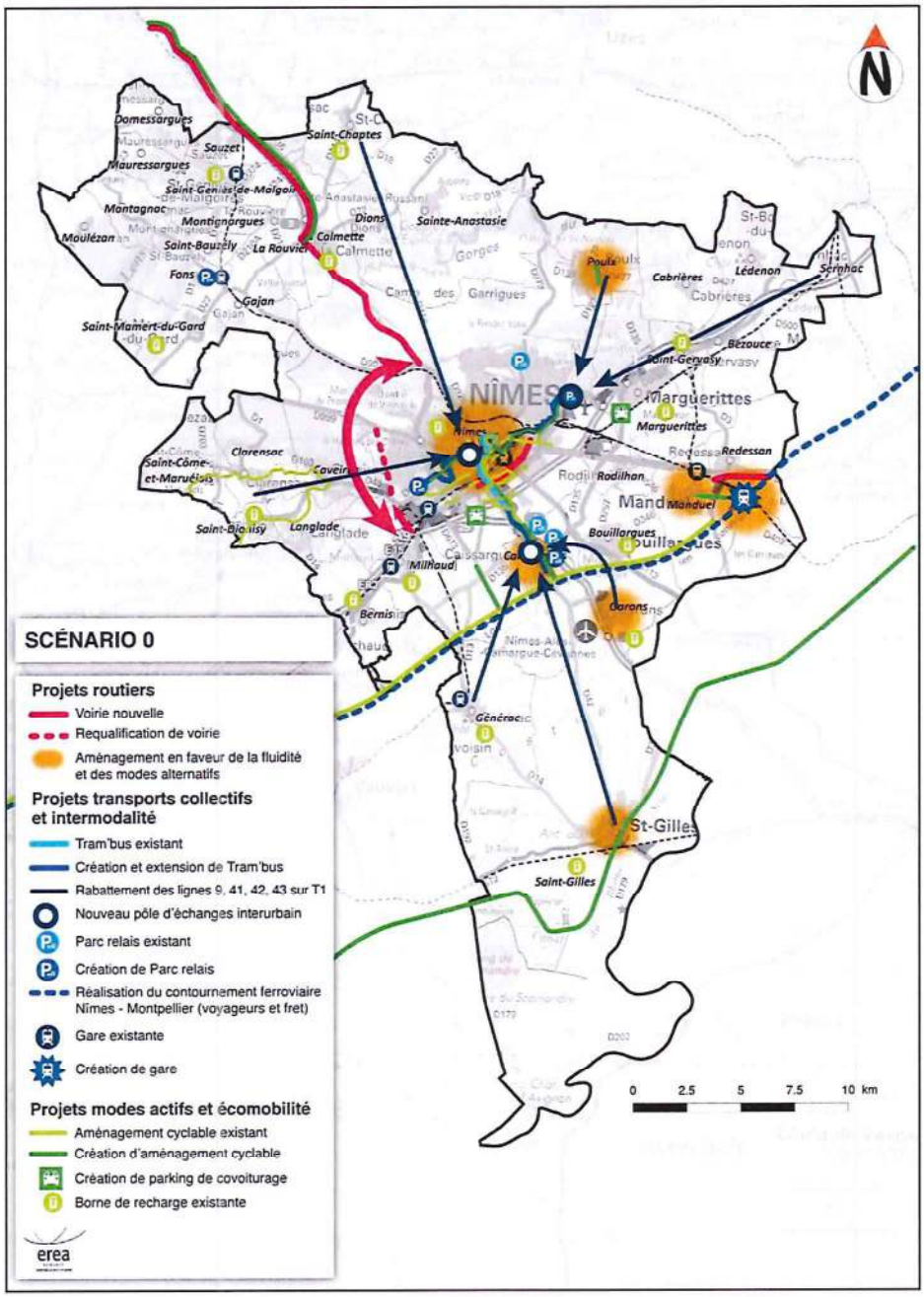
Les projets qui étaient déjà envisagés sur la métropole avant l'élaboration du PdM sont synthétisés dans le tableau suivant.

Types de projets	Liste des projets "coups partis"	
Projets de transports en commun en site propre (TCSP), chronobus et lignes fortes,		
	TCSP	Extension du T1 au sud de Caissargues
		Mise en service du T2 avec terminus au parking relais de Laennec via le CHU

Types de projets	Liste des projets "coups partis"	
Projets de transports en commun en site propre (TCSP), chronobus et lignes fortes,		
		Mise en service du T4 entre Caissargues et Marguerittes
	Chronobus et lignes fortes	Axe RN113 : Séparation de la ligne 11 en deux tronçons, est (terminus Pont de Justice) et ouest (terminus gare Feuchères)
		Express Vaunage (ex ligne 51) avec terminus Font-Barin à Langlade
		Terminus des lignes 12, 21 et 22 à Pont de justice en rabattement sur le T2
		Terminus des lignes 42 et 41 au niveau du T1 sud
		Maintien de la ligne 9
		Suppression de la ligne 32
Projets ferroviaires et parcs relais		
	Projets ferroviaires	Ouverture de la gare nouvelle de Nîmes-Pont du Gard
		Réouverture de la ligne de la Rive droite du Rhône et de la gare de Marguerittes
		Renforcement de l'offre sur l'axe Nîmes-le Grau du Roi
	Parcs relais	Création de 3 parcs relais (2 aux terminus de T2 et 1 à Caissargues sur le T1)
Projets routiers		Mise en service du barreau RD 40 - RN 113
		Mise à deux voies sans feux de l'avenue Allende
		Requalification de l'avenue du Maréchal Juin
		Requalification du chemin du Carreau de Lanes et du chemin du Mas de Védelin
		Suppression d'une des deux voies de circulation entre le square Antonin et les jardins de la Fontaine
		A St Gilles, projet d'ampleur de requalification des espaces publics et de la voirie de tout le centre-ville
		A Manduel, requalification du Chemin de Saint-Paul, voie communale, en voie intercommunal. La requalification du centre bourg est engagée
		Entre Nîmes et Marguerittes, abaissement de la vitesse à 50km/h sur la départementale

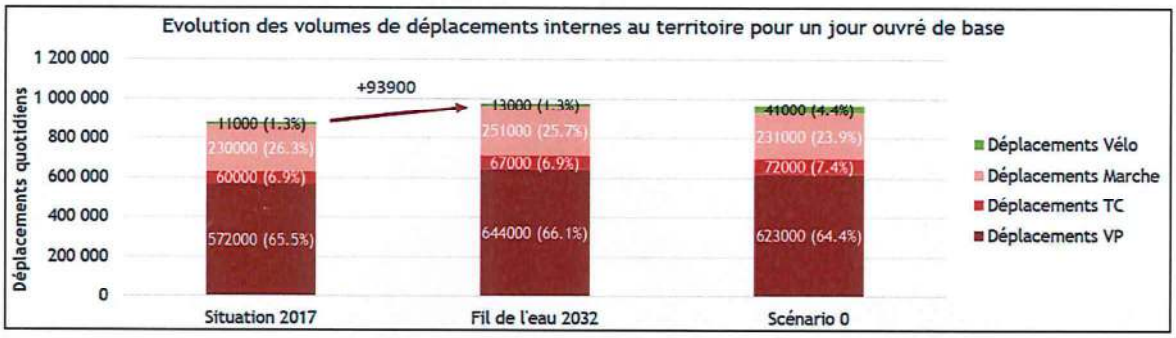
Types de projets	Liste des projets "coups partis"	
Projets de transports en commun en site propre (TCSP), chronobus et lignes fortes,		
		Mise en service du contournement ouest sur des caractéristiques de voie de 7m limitée à 80 km/h
		Requalification des radiales (RN106, RD999 et D40) en boulevards urbains à l'intérieur du contournement
Projets pour les modes actifs et les nouvelles mobilités		Mise en œuvre de 3 aménagements court terme du plan vélo
		Aménagement cyclables supplémentaires le long du T2 et de l'extension du T1
		Liaisons douces en lien avec les projets urbains / écoquartiers
		Densification et renouvellement urbain dans tous les centres-bourgs et le long des axes majeurs pour les communes de Marguerittes, Milhaud, Générac, Saint Gilles, Bezouce, Caverac. Et également Manduel, Bernis
		Rues piétonnes
		Zones 30 - généralisation sur Nîmes

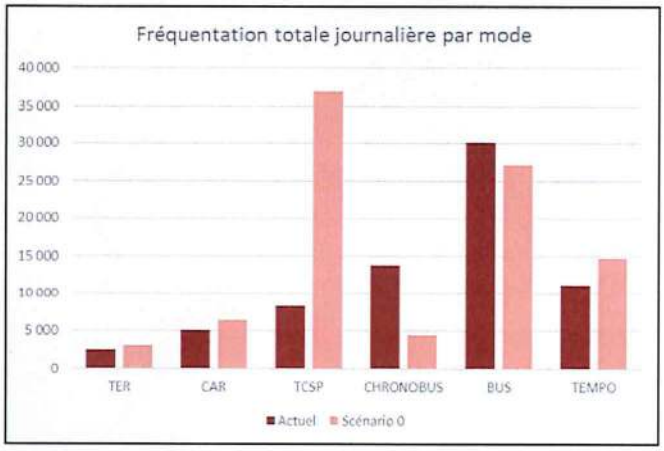
Par rapport à la situation initiale (2017), le scénario au fil de l'eau « adapté » (scénario 0) conduit à une **augmentation significative des déplacements à l'horizon 2032** (+ 94 000 déplacements), surtout portée par les communes limitrophes à Nîmes. Dans cette situation, le nombre total de déplacements par jour atteindrait presque le million.



Représentation cartographique des évolutions du réseau de transports prévues dans le cadre du scénario de référence (scénario « 0 »).

Sur les 94 000 déplacements supplémentaires, environ 12 000 seraient effectués en transports en commun (+ 0,5 points de part modale) grâce aux projets de développement des transports en commun déjà prévus avant l'élaboration du PdM (les « coups partis »).





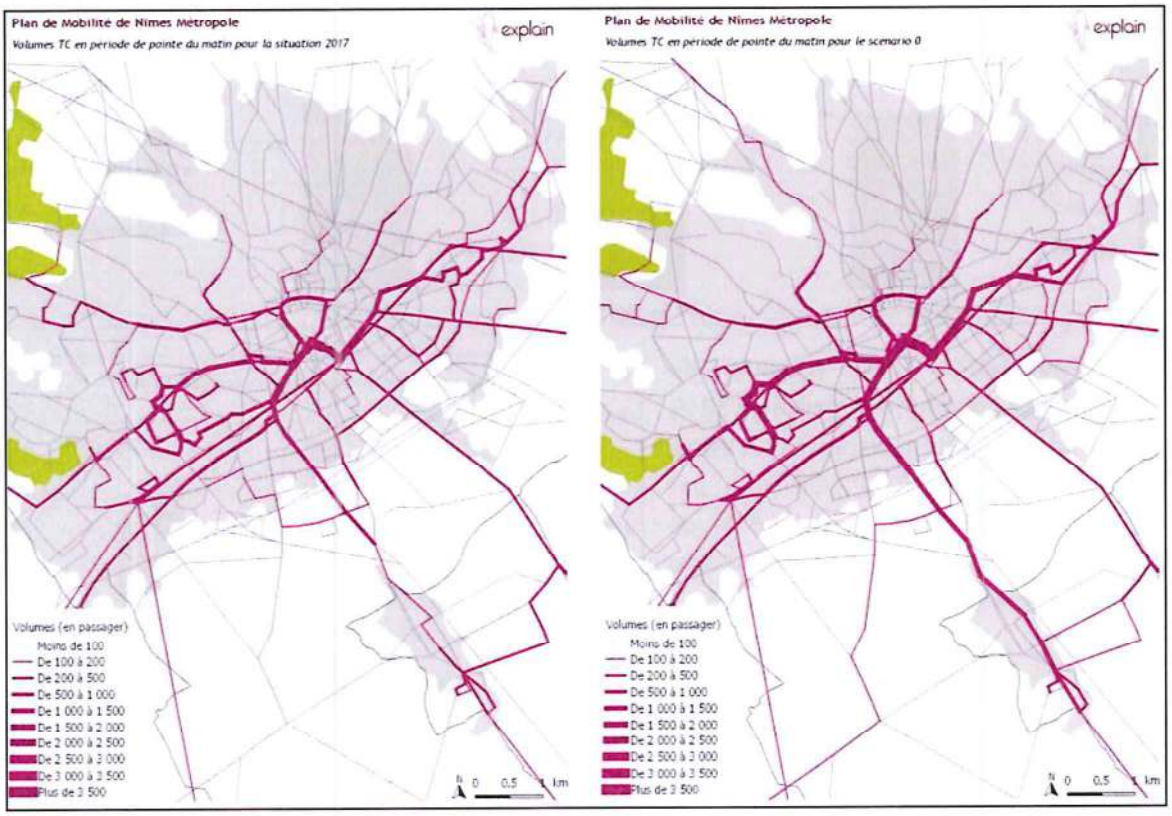
La fréquentation des réseaux de transports en commun augmente de 30 %, portée par une forte croissance de l'usage des trois lignes de TCSP. On note par exemple une augmentation de 60% de l'usage de la ligne T2 par rapport à son exploitation en chronobus.

Seul l'usage de la ligne chronobus diminue mais cela est dû au transfert de la ligne 2 en T2.

L'évolution de la croissance sur les autres lignes du réseau (hors TCSP) est plus contrastée du fait des changements d'itinéraires qui étaient déjà prévus et de la non desserte de certains centre-bourgs.

Concernant les modes actifs, on note également **un gain de part modale significatif pour le vélo** (+ 3,1 points), dans la continuité de la tendance relevée en 2017.

Le trafic routier augmente aussi fortement, avec + 51 000 déplacements routiers quotidiens, amplifiant les difficultés liées à la congestion du trafic qui étaient déjà perceptibles en 2017. Le contournement ouest de Nîmes (CONIM) et le report modal sur certaines lignes de TC (notamment les TCSP) permettent de limiter les embouteillages sur certains axes comme la RN 106. Cependant, le gain de parts modales sur les modes de déplacements non routiers reste limité : seulement + 0,5 points pour le réseau TC dans son ensemble et + 3,5 points pour le vélo par rapport à 2017.



Comparaison du niveau de charge du réseau de transport en commun en période de pointe du matin entre 2017 (situation de référence) et le scénario 0.

5.3.2 Les scénarios initiaux non retenus

5.3.2.1 Scénario « Étoile ferroviaire » - scénario 1

Ce scénario était basé sur le renforcement de l'offre de transport collectif en intermodalité. Il s'appuyait d'une part sur une politique volontariste en termes de développement des modes actifs et d'autre part sur la réalisation de quelques aménagements routiers, essentiellement basés sur le réseau existant, à l'exception du contournement ouest.

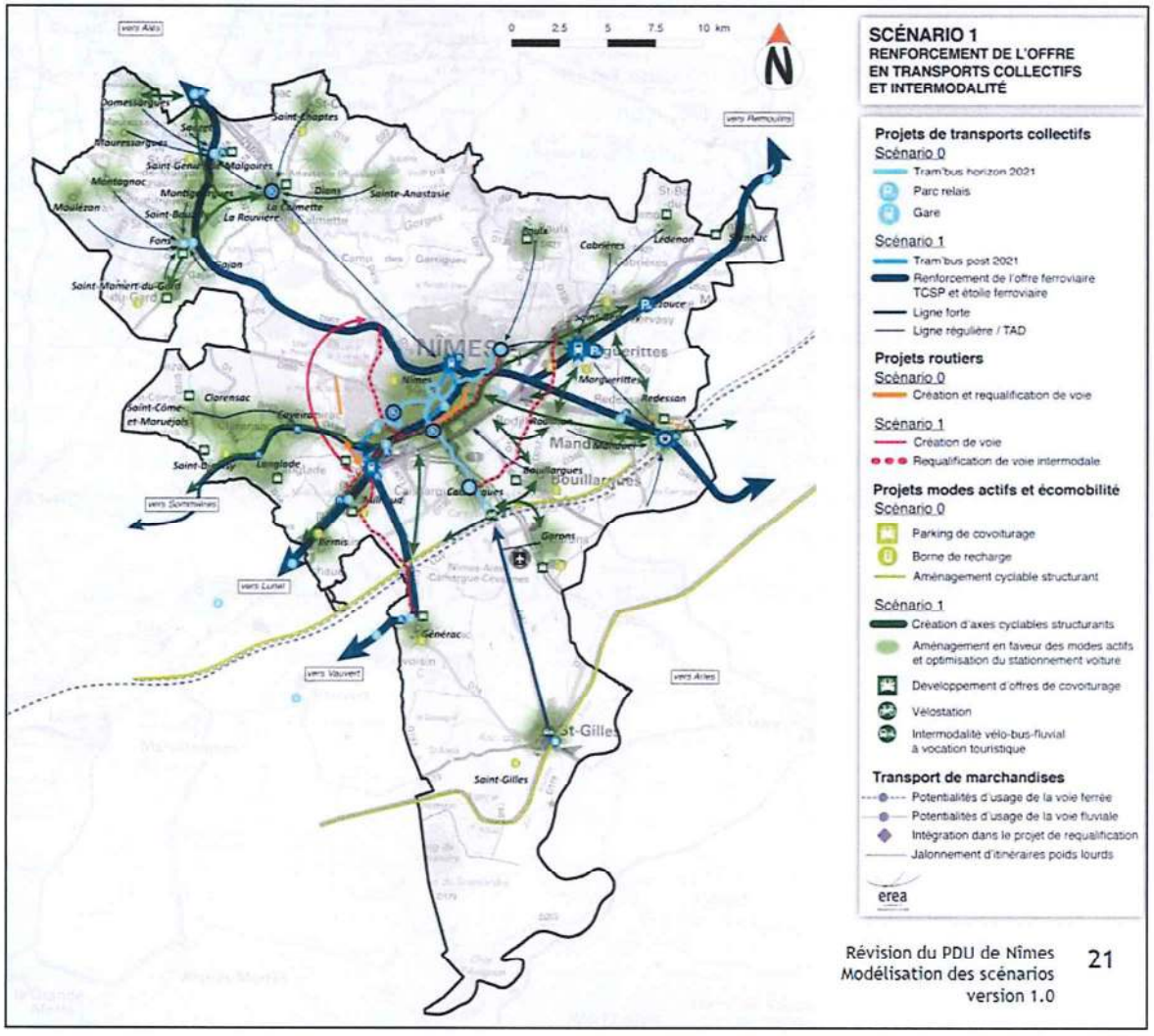
Par rapport à la situation existante, **les principales améliorations apportées par ce scénario étaient les suivantes** :

- Renforcement du réseau TER : 1/3 de fréquence en plus sur chacun des axes,
- Création de la gare de Hoche, déplacement de la gare de St-Cézaire,
- Réouverture de la ligne de la Rive droite du Rhône et de la gare de Marguerittes : 1 train par heure en période de pointe,
- Réorganisation du réseau Trambus,
- Créations de parcs relais supplémentaires,
- Renfort des lignes 11, 9 (fréquence au quart d'heure), lignes Vaunage : 51 et 41 (dep) en rabattement (fréquence 15 min), ligne 41 et 42 (Caissargues-St-Gilles) (fréquence 30 min),
- Requalification de la RD135 de Marguerittes à Milhaud (via RD 262),

- Mise en service du contournement ouest sur des caractéristiques de voie de 7m (chaussée large), 1 voie par sens, limitée à 80 km/h.

En complément, ce scénario prévoyait les mesures suivantes :

- Densification et renouvellement urbain dans tous les centres-bourgs et le long des axes majeurs, Ecomobilité,
- Aménagements pour les modes actifs, nouveaux services ciblant les déplacements courts,
- Amélioration de l'intermodalité entre modes actifs et transports collectifs,
- Libération d'espaces publics pour contraindre le stationnement.



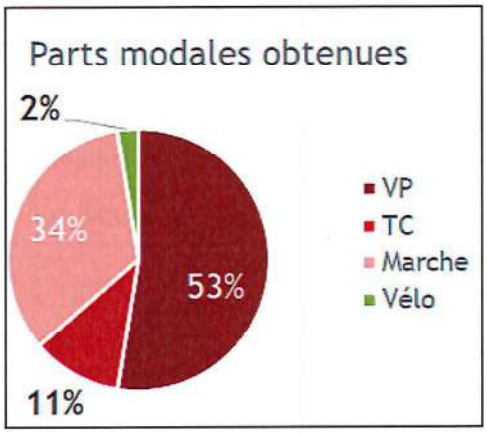
Ce scénario aurait permis **l'augmentation de la part modale des transports en commun sur la journée de 3,4 points** (+ 27 000 déplacements) par rapport au scénario 0 et de 4,2 points par rapport à la situation de référence 2017. Cette augmentation est plus forte sur les déplacements vers et depuis la périphérie qu'en interne en cœur d'agglomération.

La part modale du vélo augmente de 1,3 points, ce qui correspond à un doublement des déplacements en vélo. Cette augmentation concerne surtout les déplacements internes (moins de distance à parcourir). On note également une **très forte augmentation de la marche à pied,** essentiellement pour les déplacements internes.

La mise en service du contournement ouest influe très peu sur la part modale des transports en commun.

Les principales conséquences de ce scénario, avec ou sans contournement, étaient les suivantes :

- Une amélioration de la circulation sur de nombreux axes routiers (encore plus marquée avec le contournement que sans) ;
- Une forte progression de l'usage des TER et des bus à haut niveau de service (BHNS) ;
- Une nette diminution du nombre de kilomètres réalisés en véhicule particulier ;
- Une forte augmentation de la fréquentation sur certaines lignes de transports en commun, en particulier la Vaunage (+ 50 %) et la ligne 42 St-Gilles-Caissargues (+ 60 %).

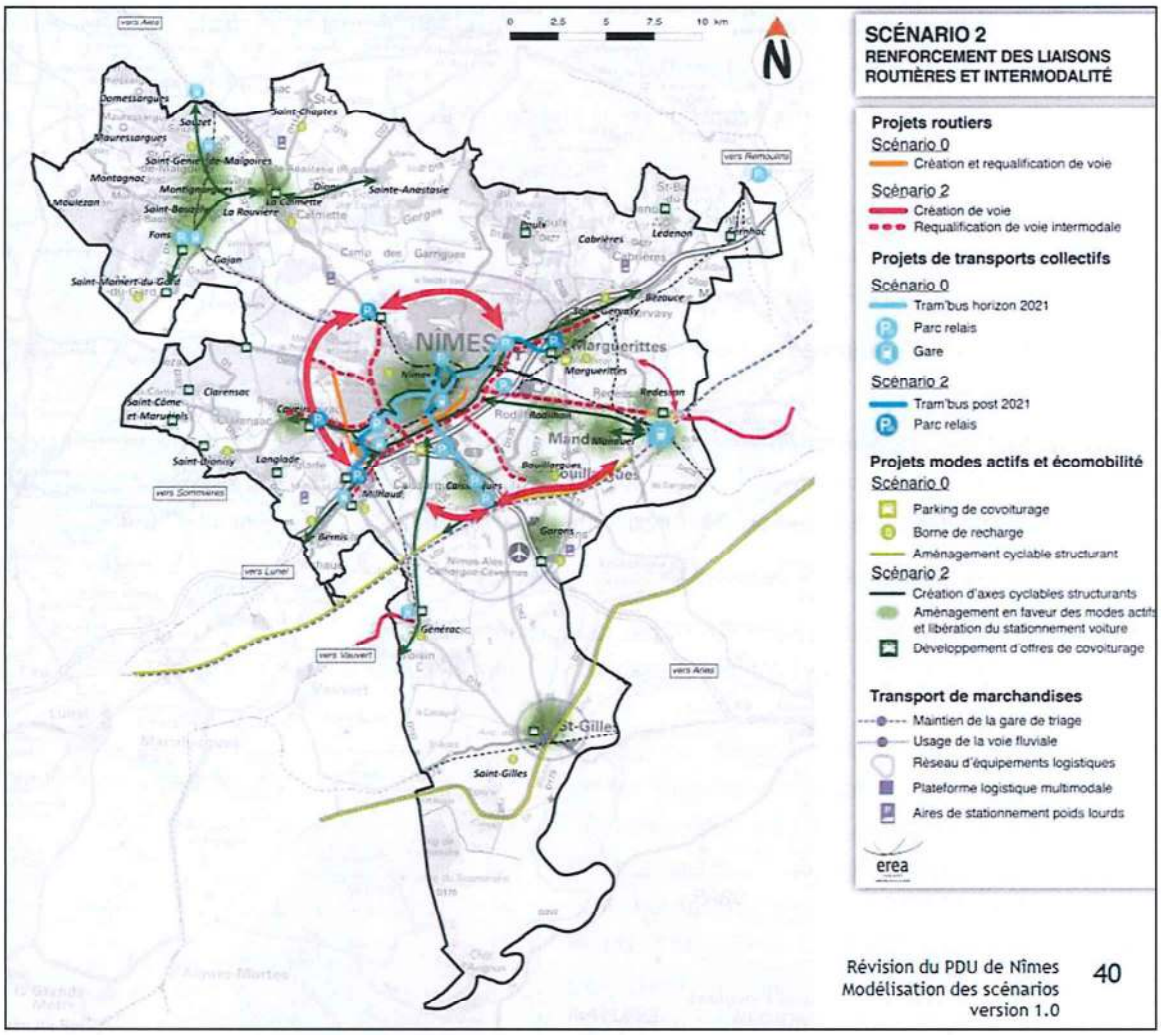


La principale limite de ce scénario est qu'il ne prenait pas en compte certains projets routiers structurants. La part modale du vélo était aussi considérée comme trop difficile à atteindre.

5.3.2.2 Scénario « routier » - scénario 2

Ce scénario était basé sur le renforcement de l'infrastructure routière en intermodalité. Il s'appuyait sur la réalisation de nouvelles infrastructures routières conséquentes et sur un réseau Trambus amélioré, comme dans le cas du scénario 1.

Il s'appuyait aussi sur une politique volontariste en matière de développement des modes actifs, mais moins que dans le scénario 1.



Les principaux aménagements envisagés dans le cadre de la mise en œuvre de ce scénario étaient les suivants :

- Réorganisation du réseau Trambus,
- Création de la gare de Hoche,
- Créations de parcs relais supplémentaires,
- Création de contournements ouest, nord et sud,
- Création de déviations sud-ouest,
- Déviation de Jonquières (hors périmètre),
- Requalification des radiales (RN106, RD999 et D40) en boulevards urbains à l'intérieur du contournement ouest.

En complément, ce scénario prévoyait également les mesures suivantes (en comparaison avec le scénario 1) :

- Densification et renouvellement urbain dans certains centres-bourgs et le long des axes TC en site propre, écomobilité moindre,
- Aménagements pour les modes actifs sur des itinéraires principaux, moins de desserte fine,

- Pas d'amélioration particulière de l'intermodalité entre modes actifs et transports collectifs (desserte fine des modes actifs manquante),
- Libération d'espaces publics pour contraindre le stationnement moindre.

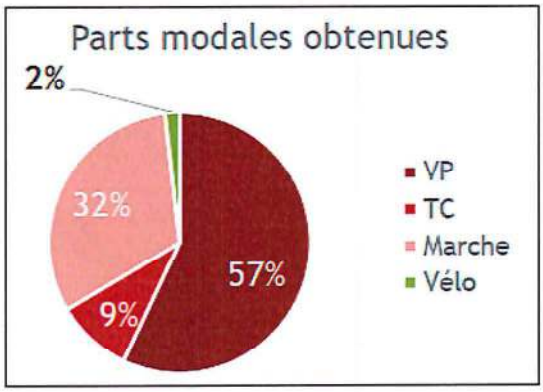
La mise en œuvre de ce scénario aurait permis une **nette augmentation de la marche à pied** en lien avec une amélioration des centres-bourgs. La progression de la marche à pied concerne essentiellement les centres-bourgs et reste moins prononcée que dans le scénario 1.

La **part modale du vélo augmente aussi pour les déplacements internes**, mais, là aussi, moins que dans le scénario 1.

La **part modale des transports en commun augmente peu** dans le scénario complet (avec les trois contournements : ouest, nord et sud) : + 1,7 points seulement par rapport au scénario 0. La variante avec le contournement ouest seul permettait d'avoir la part modale TC la plus forte (+ 2 points).

Les principales conséquences de ce scénario sont les suivantes :

- Augmentation de la fréquentation des TC par rapport au scénario 0,
- Forte baisse du nombre de kilomètres réalisés en véhicule particulier mais moins que dans le scénario 1,
- La réalisation des contournements permet de fluidifier nettement le trafic, notamment sur les pénétrantes et certaines radiales. Cependant, les axes du sud restent chargés, la circulation sur l'Avenue Allende reste chargée, surtout le soir et le contournement de Milhaud sur la RN113 est très sollicité car il sert de jonction entre les contournements du nord et de l'ouest et ceux du sud. La RD135 conserve aussi une partie de ses difficultés. Ainsi, même s'ils contribuent à améliorer la situation, l'ensemble des problèmes ne peut être levé par ces infrastructures.



La principale limite de ce scénario, très axé sur le développement de nouvelles infrastructures routières, est qu'il ne permet pas de résoudre tous les problèmes de congestion du trafic et laisse trop peu de place aux mobilités douces.

5.3.3 Le scénario PdM retenu – un compromis entre le scénario « routier » et le scénario « étoile ferroviaire »

5.3.3.1 Définition et contenu du scénario retenu

Le scénario retenu est un compromis entre les deux scénarios initiaux. Le volet transports en commun y a aussi été fortement renforcé.

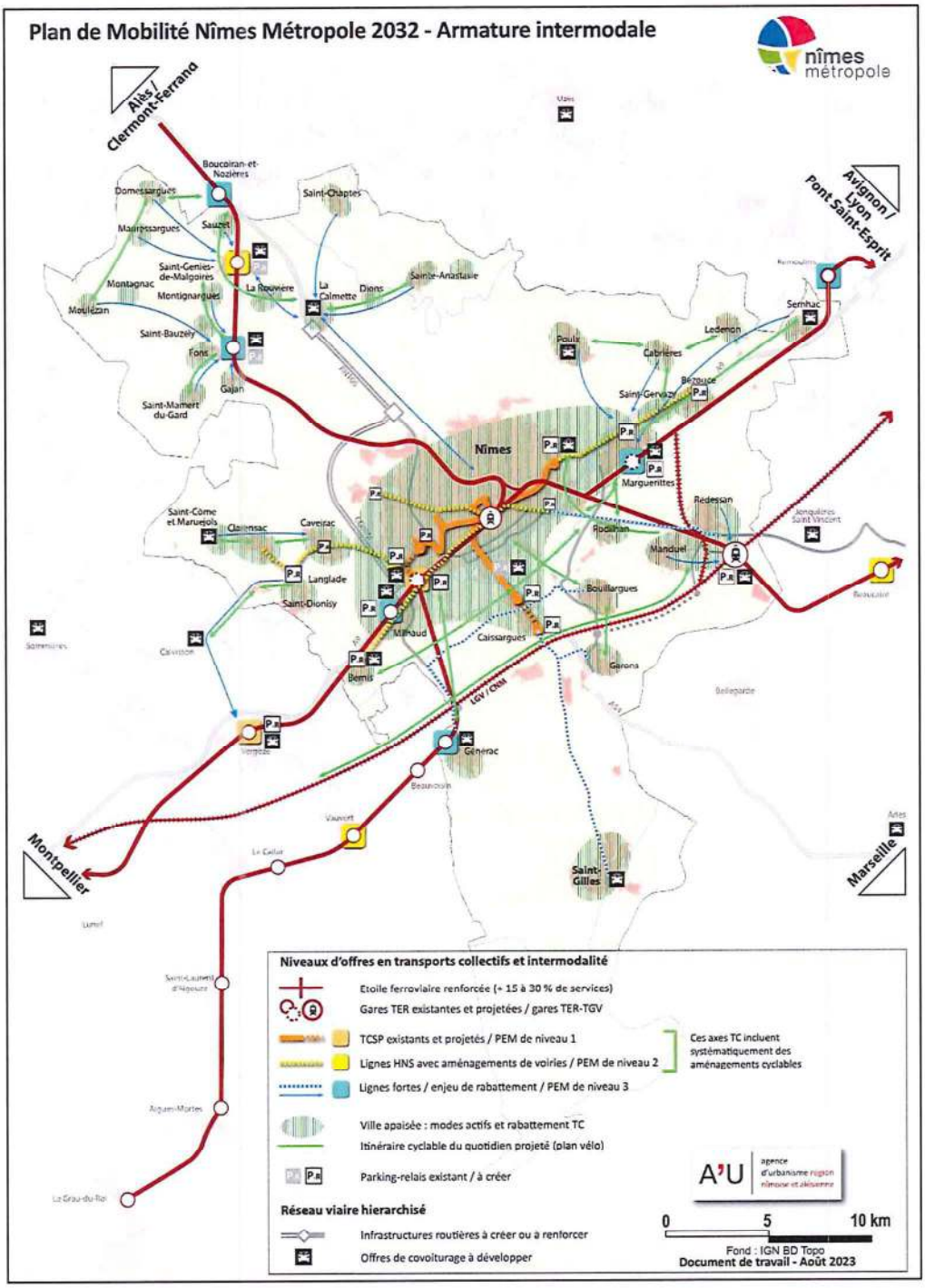
La définition des parts modales à atteindre dans le cadre de ce scénario s'est appuyée d'une part sur les objectifs cibles définis au niveau national, et d'autre part sur le positionnement actuel de

MREnvironnement Mathilde REDON
eco2 INITIATIVE

l'intercommunalité par rapport aux autres EPCI de plus de 100 000 habitants. Les objectifs ont également été fixés en cohérence avec le projet du SCoT Sud Gard.

Le PdM vise ainsi une **augmentation de 4 points de la part modale des transports en commun par rapport à 2015 (7% -> 11%), une augmentation de 4 points de la part modale de la marche à pied 30% contre 26% en 2015), et une forte augmentation de la part modale du vélo, pour atteindre 9% contre 3% encore en 2022** (pour rappel, les objectifs nationaux du Plan Vélo et de la Stratégie nationale bas carbone fixent la part modale du vélo à 12%).

Ces objectifs s'accompagnent d'une **diminution attendue de 14,5% de l'usage de la voiture individuelle** par rapport à 2015.



Représentation de l'armature multimodale de la métropole dans le cadre de la mise en œuvre du scénario PdM.

La comparaison entre ce scénario et le scénario 0 est basée sur deux approches de modélisation :

- La modélisation classique des effets de modification des réseaux mécanisés ;
- La modélisation par analogie d'effets de politiques d'aménagement en faveur des modes non mécanisés.

La modélisation permet d'estimer les principaux impacts des choix réalisés en termes de mobilités et de comprendre les leviers qui peuvent être mobilisés pour agir sur les impacts et l'atteinte des objectifs fixés dans le PdM.

Les tableaux suivants récapitulent les projets pris en compte dans les deux scénarios comparés.

Projets	Scénario 0	Scénario PDM
Modifications du réseau de transport en commun		
TCSP		
Extension du T1 au sud de Caissargues	X	X
Mise en service du T2 avec terminus au parking relais de Laennec via le CHU	X	X
Mise en service du T3 entre Galilée et la gare Feuchère	X	X
Mise en service du T4 entre Caissargues et Marguerittes	X	X
Mise en service du T5 - Express Vaunage (ex ligne 51) avec terminus à Clarensac	X	X
Missions supplémentaires du T2 terminus gare St-Cézaire		X
Chronobus & lignes fortes		
Axe RN113 : Séparation de la ligne 11 en deux tronçons, est (terminus Pont de Justice) et ouest (terminus gare Feuchères)	X	X
Terminus des lignes 12, 21 et 22 à Pont de justice en rabattement sur le T2	X	X
Terminus des lignes 42 et 41 au niveau du T1 sud	X	X
Maintien de la ligne 9	X	
Suppression de la ligne 32	X	
Modification du tracé de la ligne 31 - ligne forte		X
Renforcement des lignes 41 et 42 (Caissargues-St-Gilles) - lignes fortes		X
Modification du tracé de la ligne 43 - ligne forte		X

Projets	Scénario 0	Scénario PDM
Modifications du réseau de transport en commun		
Projets ferroviaires		
Ouverture de la gare nouvelle de Nîmes-Pont du Gard	X	X
Réouverture de la ligne de la Rive droite du Rhône et de la gare de Marguerittes	X	X
Renforcement de l'offre sur l'axe Nîmes-le Grau du Roi	X	X
Renforcement du réseau TER existant : 1/3 de fréquence en plus sur tous les axes		X
Déplacement de la gare de St-Cézaire		X
Parcs relais		
Création de 3 parcs relais (2 aux terminus de T2 et 1 à Caissargues sur le T1)	X	X
Créations de parcs relais supplémentaires : Fons, Hoche, Milhaud, Caveirac, Marguerittes, La Calmette, Saint-Geniès, Manduel, Langlade, Générac, Bezouce, St-Cézaire		X

Projets	Scénario 0	Scénario PDM
Modifications du réseau routier		
Mise en service du bareau RD40 - RN113	X	X
Mise à deux voies sans feux de l'avenue Allende	X	X
Requalification de l'avenue du Maréchal Juin	X	X
Requalification du chemin du Carreau de Lanes et du chemin du Mas de Védelin	X	X
Suppression d'une des deux voies de circulation entre le square Antonin et les jardins de la Fontaine	X	X
A St Gilles, projet d'ampleur de requalification des espaces publics et de la voirie de tout le centre-ville	X	X
A Manduel, requalification du Chemin de Saint-Paul, voie communale, en voie intercommunal. La requalification du centre bourg est engagée	X	X
Entre Nîmes et Marguerittes, abaissement de la vitesse à 50km/h sur la départementale	X	X
Mise en service du contournement ouest sur des caractéristiques de voie de 7m limitée à 80 km/h	X	X
Requalification des radiales (RN106, RD999 et D40) en boulevards urbains à l'intérieur du contournement	X	X
Finalisation de la voie urbaine sud		X
Elargissement de la rue Clérisseau entre la rue Porte d'Alès et la rue Bachalas		X
Requalification de la RD135 de Marguerittes à Milhaud (via RD262)		X
Déviation de Joncquières		X

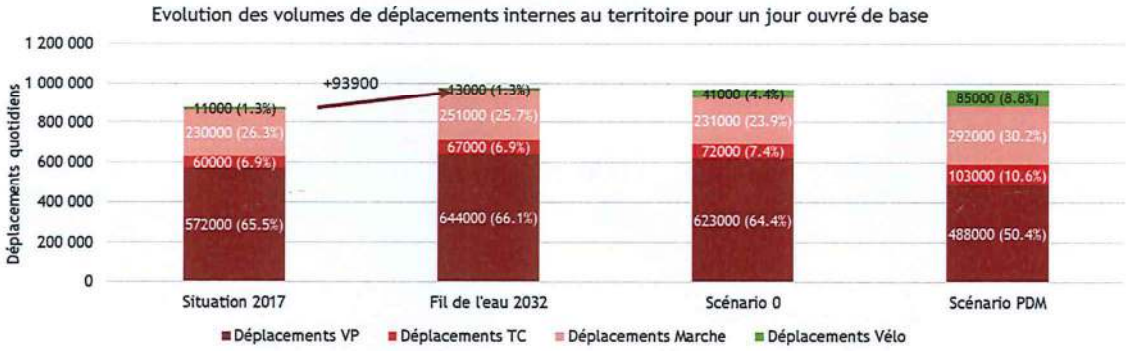
Projets	Scénario 0	Scénario PDM
Aménagements pour les mobilités actives et les nouvelles mobilités		
Mise en œuvre de 3 aménagements court terme du plan vélo	X	X
Aménagement cyclables supplémentaires le long du T2 et de l'extension du T1	X	X
Mise en œuvre de l'intégralité du Plan vélo		X
Liaisons douces en lien avec les projets urbains / écoquartiers	X	X
Densification et renouvellement urbain dans tous les centres-bourgs et le long des axes majeurs pour les communes de Marguerittes, Milhaud, Générac, Saint Gilles, Bezouce, Caverac. Et également Manduel, Bernis	X	X
Densification et renouvellement urbain dans tous les centres-bourgs et le long des axes majeurs sur toutes les autres communes de la métropole		X
Développement modéré du covoiturage		X
Aménagements pour les modes actifs le long des aménagements du Plan Vélo, nouveaux services ciblant les déplacements courts		X
Amélioration de l'intermodalité entre modes actifs et transports collectifs		X
Rues piétonnes	X	X
Zones 30 - généralisation sur Nîmes	X	X

5.3.3.2 Impacts du scénario retenu sur l'évolution des parts modales et les déplacements

Comme le scénario 0, ce scénario se traduit (prévisions de la modélisation) par une augmentation significative des déplacements sur le territoire. Cependant, la répartition des parts modales est différente, avec davantage de report sur les transports en commun et le vélo.

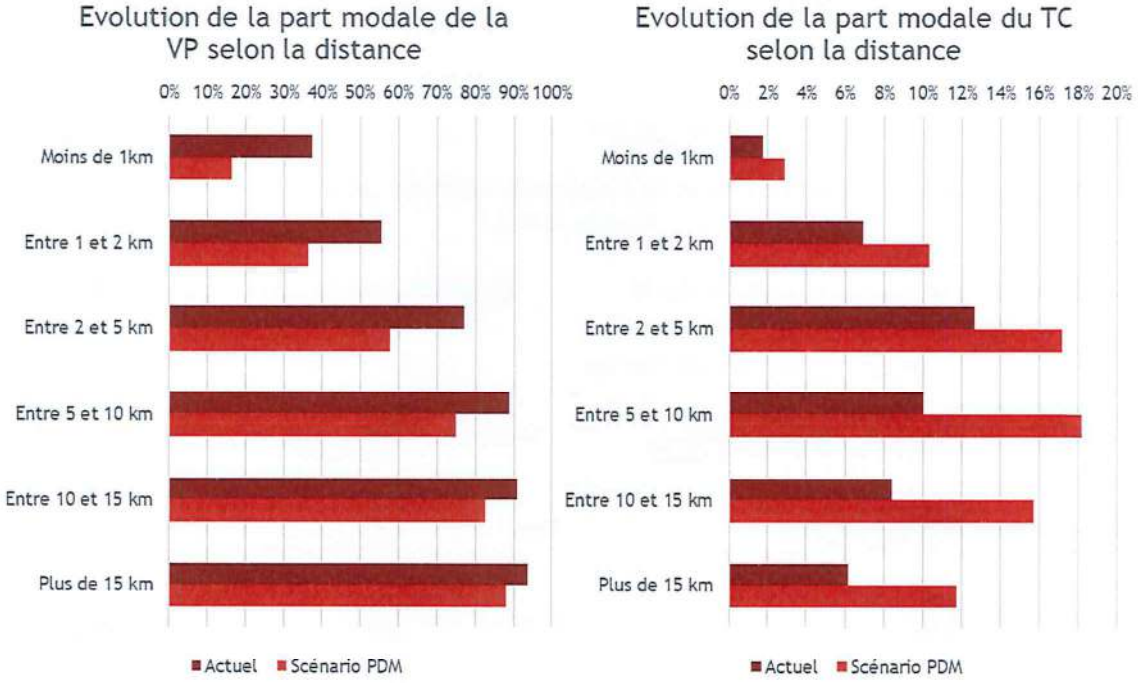
Par rapport au scénario 0, ce scénario permet une augmentation de 3,2 points de la part modale des TC (soit + 31 000 déplacements TC sur la journée, + 3,7 points par rapport à la situation de 2017). Cette augmentation est surtout visible au niveau des échanges entre le centre de la métropole et les communes périphériques. L'évolution en cœur d'agglomération est moins marquée, sauf sur le secteur de Marguerittes. Les échanges les plus forts concernent les TER ; en effet, les services ferroviaires connaissent globalement une forte croissance du fait des hausses de fréquences, des ouvertures de haltes ferroviaires et d'une meilleure connexion au réseau de TC urbain.

Les TCSP et lignes chronobus présentent aussi une forte augmentation de la fréquentation, notamment liée à une augmentation de la fréquence des transports.



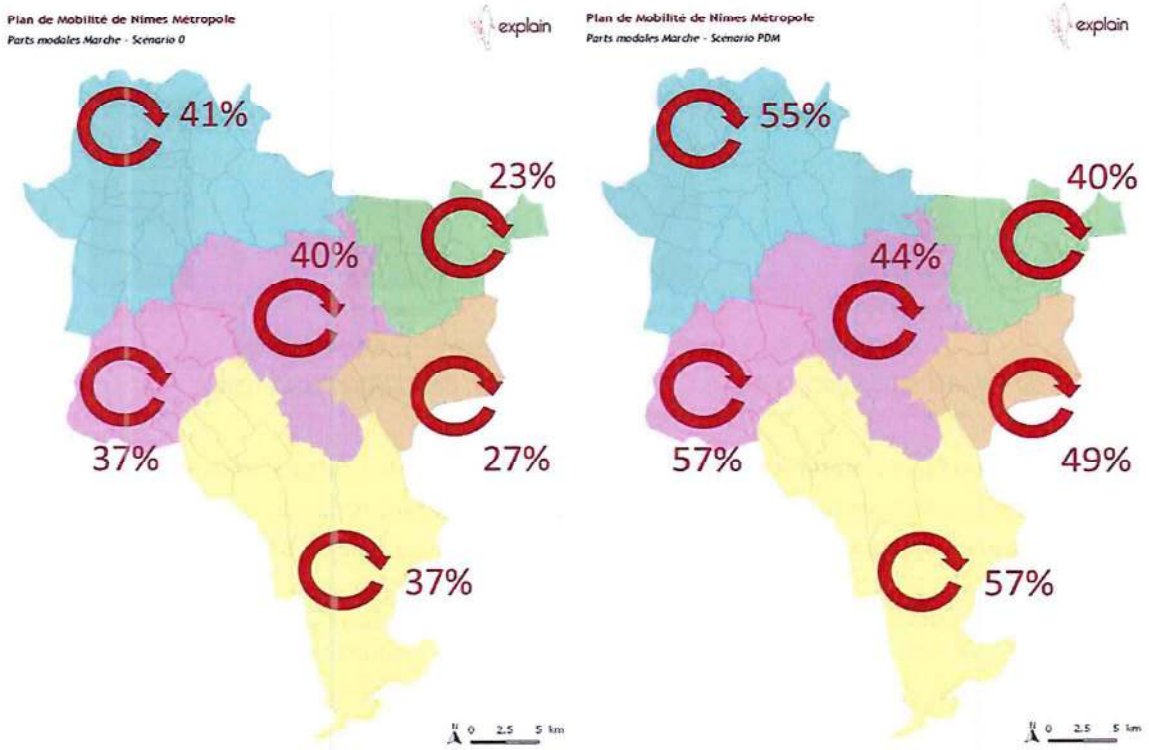
Evolution du volume de déplacements par modes en fonction des différents scénarios étudiés (source : Explain, 2023).

La distance est un facteur déterminant dans les reports modaux : on constate ainsi un recul beaucoup plus net de l'usage de la voiture individuelle pour les courtes distances que pour les distances > 5 km. L'usage des transports en commun voit une forte augmentation au-delà de 5 km.

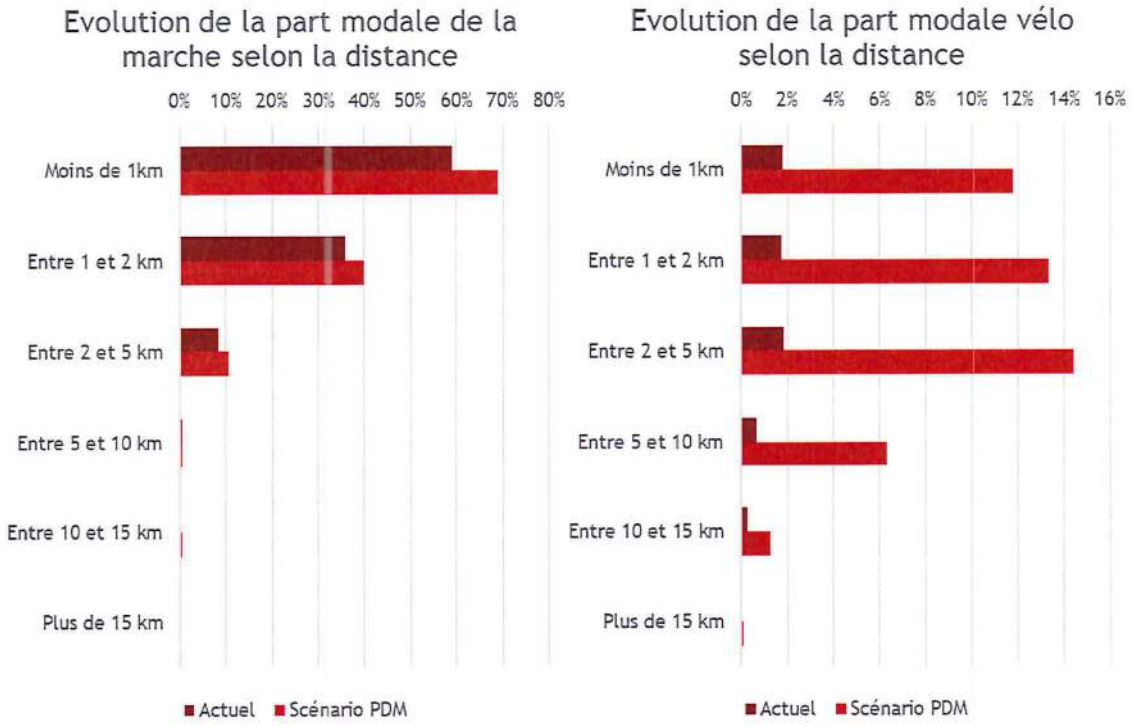


La part modale du vélo augmente de 4,4 points par rapport au scénario 0, soit un doublement des déplacements en vélo. L'augmentation par rapport à 2017 est de 7,5 points soit une multiplication par 8. L'usage du vélo progresse surtout pour les déplacements internes, en lien avec la mise en œuvre du Plan vélo. On constate aussi une augmentation vers la périphérie mais moins marquée, et surtout orientée vers le sud où le relief est moins contraignant. L'augmentation la plus marquée du vélo concerne les trajets compris entre 2 et 5 km ; la part modale du vélo varie ainsi entre 6 et 14 % en fonction de la distance, ce qui permet d'atteindre les 9% ciblés au global.

La marche à pied augmente de 6,3 points, surtout sur les trajets de courte distance. Cette progression est principalement liée aux rénovations urbaines, qui se généralisent sur le territoire. L'augmentation est plus forte sur les secteurs périphériques que sur le centre de l'agglo, où la marche était déjà bien développée.



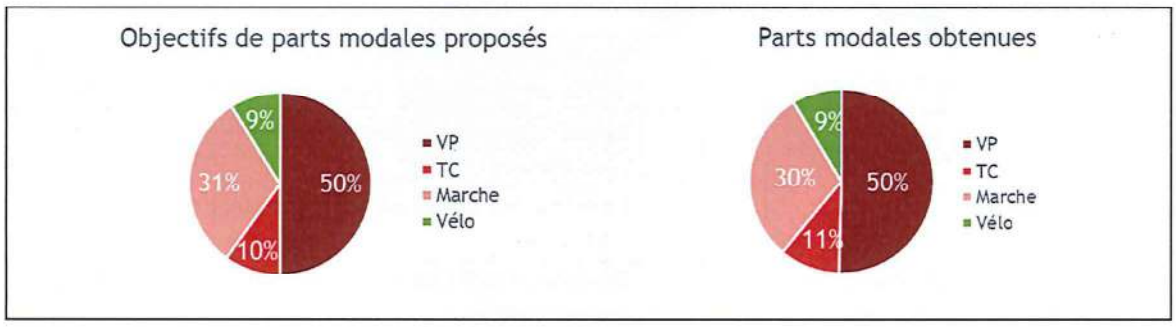
Evolution de la part modale de la marche à pied en fonction des secteurs du territoire (source : Explain, 2023).



En conséquence de ces reports modaux, **l'usage de la voiture individuelle baisse nettement par rapport au scénario 0 sur le territoire.** Les kilomètres parcourus sur le réseau routier baissent de 15 %,

malgré une augmentation pour les transports en commun, qui absorbent une partie plus importante des déplacements.

Au final, **le scénario retenu permet d'atteindre globalement les objectifs fixés en termes de répartition des parts modales.**



Les principales conclusions suite à la comparaison avec le scénario 0 sont les suivantes :

- Le doublement de la part modale des TC entraîne une forte fréquentation sur les transports en commun ;
- Avec une part modale baissant de 37% à 16% pour les déplacements de moins de 1 km, l'usage de la voiture devient marginal pour la très courte distance ;
- Sur la moyenne et la longue distance, la voiture reste majoritaire mais moins hégémonique, notamment concurrencée par les TC et le vélo ;
- L'ensemble des reports permet d'apaiser globalement le réseau routier métropolitain ;
- Des investissements complémentaires doivent encore être réalisés pour renforcer la part modale du vélo, qui atteint péniblement son objectif.

5.4 Déclinaison des axes stratégiques en actions

Le scénario retenu (stratégie du PDM) est décliné en différentes actions réparties en 7 axes, qui vont permettre la mise en œuvre concrète des objectifs fixés :

Axes stratégiques	N° action	Actions
AXE A. Anticiper l'aménagement du territoire en cohérence avec l'organisation des déplacements	1	Accompagnement des acteurs du territoire vers une meilleure cohérence entre urbanisme et mobilité
	2	Evolution des politiques de stationnement dans les communes
AXE B. Impulser le changement en faveur des modes actifs	3	Constitution d'un maillage cyclable, en lien avec le Plan Vélo
	4	Développement de services et de mesures incitatives pour les vélos
	5	Amélioration du confort des modes actifs et de la lisibilité des itinéraires
AXE C. Rendre les transports collectifs plus attractifs pour tous	6	Vers un système de RER métropolitain avec un maillage de pôles d'échanges multimodaux
	7	Affirmation d'un réseau de lignes fortes connectées aux parkings relais
	8	Encourager la transition énergétique : évolution vers un parc roulant moins polluant
Axe D. Améliorer l'accessibilité des déplacements	9	Poursuite et développement des démarches de mise en accessibilité des réseaux de transport collectif
	10	Amélioration de l'accès aux services de mobilité des personnes à mobilité réduite habitant les territoires des quartiers prioritaires de la politique de la ville et les territoires ruraux
	11	Développement des hubs de mobilité
	12	Faciliter l'accès à la mobilité pour tous
	13	Amélioration des conditions de voyage tous réseaux
AXE E. Maîtriser les flux routiers pour libérer de l'espace au profit des mobilités durables	14	Mise en œuvre d'une programmation cohérente des projets routiers
	15	Requalification des entrées de ville, des principaux boulevards et des centres bourgs en faveur des modes alternatifs à la voiture
	16	Développement du covoiturage et de l'autopartage
	17	Etude du développement des nouveaux usages des grandes infrastructures routières sur les grands corridors de déplacement
	18	Bâtir une stratégie Zone à Faible Emission - mobilité (ZFE-m) / Territoire de vigilance
AXE F. Rationaliser le transport de marchandises	19	Actions en faveur d'une logistique durable
	20	Accompagner les professionnels dans leur transition énergétique

Axes stratégiques	N° action	Actions
AXE G. Poursuivre une mise en œuvre collective et efficiente du Plan De Mobilité	21	Mise en place d'une gouvernance de suivi du Plan De Mobilité
	22	Développement du conseil en mobilité
	23	Partager une culture commune au sein du club mobilité partenarial de l'Agence d'urbanisme, région nîmoise et alésienne
	24	Création d'un observatoire de suivi du Plan De Mobilité

Les actions sont présentées sous la forme de fiches-action présentant pour chacune un rappel de la thématique, un constat permettant de saisir la portée de l'action, une description du contenu de l'action, les objectifs à atteindre en termes d'évolution des pratiques et des infrastructures de transports, les indicateurs retenus pour le suivi-évaluation, le budget prévu, et les partenaires identifiés. L'analyse détaillée des incidences du PdM est réalisée sur la base du contenu des fiches-action.

5.4.1 Prise en compte des enjeux environnementaux dans le scénario retenu

Le tableau suivant récapitule la manière dont les actions du PdM prennent en compte les enjeux environnementaux identifiés dans l'état initial de l'environnement.

Thématiques	Enjeux identifiés	Prise en compte dans le PdM
Milieu physique	Pas d'enjeu clefs à prendre en compte dans le PdM	
Patrimoine historique et bâti	Accès aux sites historiques et au patrimoine bâti patrimonial et amélioration de leur mise en valeur	Pas de prise en compte directe car ce n'est pas l'objet du PdM, cependant, le développement des modes actifs en centres bourgs, l'amélioration de l'aménagement des pénétrantes et l'amélioration du cadre de vie urbain (végétalisation des voies, installation de mobilier urbain, etc.) devrait permettre une meilleure valorisation des monuments et davantage inciter les gens à s'y intéresser.
Paysages	Prise en compte des enjeux paysagers dans le développement de nouvelles infrastructures de transport	Plusieurs actions du PdM prévoient des améliorations du cadre de vie, y compris paysager : végétalisation des espaces, installation de mobilier urbain, aménagement de cheminements piétons, requalification des entrées de ville pour les rendre plus agréables...
Biodiversité et milieux naturels	Maintien des continuités écologiques	Pas directement pris en compte dans le PdM mais, à l'exception du contournement Ouest (qui est, de plus, du ressort de l'Etat), et du projet de requalification de la RD 135 au Sud de la métropole, les projets d'amélioration du réseau de transport concernent des zones déjà artificialisées et à distance des zones à enjeux de biodiversité du territoire.
Ressource en eau	Réduction de l'imperméabilisation des sols permettant un meilleur retour à la nappe et une amélioration de la résilience face à l'évolution du climat	Les aménagements paysagers prévus au niveau des pôles multimodaux et parkings relais incluent la mise en place de revêtements perméables et la végétalisation des espaces, permettant de faciliter l'infiltration des eaux de pluie.
Risques naturels et technologiques	Prise en compte des Plans de prévention des risques et de toute information utile sur le risque (Atlas des zones inondables, Plans communaux de sauvegarde, etc.)	
Nuisances sonores	Réduire l'augmentation des nuisances sonores liées à l'évolution des transports et de la population	Toutes les actions du PdM contribuent à réduire le nombre de véhicules en circulation, et surtout le nombre de véhicules personnels thermiques, avec un impact positif attendu sur la réduction des nuisances sonores.

Thématiques	Enjeux identifiés	Prise en compte dans le PdM
Qualité de l'air	Réduire les émissions de polluants atmosphériques sur le territoire	Les reports modaux que devraient permettre la mise en œuvre des actions du PdM vont globalement dans le sens d'une réduction des émissions de particules et d'oxydes d'azotes, principaux polluants atmosphériques émis par les transports.
Consommation d'énergie et GES	Aller vers une amélioration du bilan carbone du territoire, s'appuyant sur la réduction des vitesses sur les autoroutes, le développement de modes de transports moins carbonés ou partagés et l'isolation thermique des bâtiments.	Toutes les actions du PdM visent à favoriser les reports modaux vers des modes de transports moins carbonés et moins consommateurs d'énergie (vélo, marche à pied, transports en commun à motorisation alternative...).

Synthèse de la prise en compte des enjeux environnementaux dans le PdM.

6 ANALYSE DETAILLEE DES INCIDENCES DU PDM SUR L'ENVIRONNEMENT – ANALYSE DU PROGRAMME D'ACTION

6.1 Analyse des incidences par types d'intervention

6.1.1 Regroupement des opérations par types d'interventions

Bien que variées, les actions du PdM présentent des modes d'interventions récurrents avec des incidences de même nature sur l'environnement. Dans ce contexte, il est possible d'utiliser des types d'interventions qui permettent de normaliser l'identification des incidences et d'éviter des répétitions dans l'analyse. Cette typologie permet aussi d'avoir une vision globale de la nature des interactions à prévoir entre le PdM et l'environnement. Elle est détaillée dans le tableau ci-dessous.

Typologie des interventions utilisée pour l'analyse des incidences du PdM sur l'environnement.

Types d'interventions	Description	N° fiches actions
Accompagnement aux communes et autres acteurs locaux, développement de partenariats entre acteurs	Accompagner le développement de filières énergétiques alternatives, pacte d'engagement avec les acteurs des infrastructures de mobilité pour en limiter les impacts sur l'environnement, assistance technique pour mise en œuvre des Plans de Mise en Accessibilité de la Voirie (PAVE), accompagnement de Nîmes métropole aux autres communes pour l'intégration de clauses environnementales dans la commande publique, création d'une instance de gouvernance du PdM, conseils en mobilité, mobilisation d'acteurs locaux pour relayer l'information (associations, etc.), aide à la rationalisation et adaptation du stationnement pour soutenir le transfert modal, accompagnement au développement de la non mobilité (télétravail, téléformation, etc.), soutien au développement du service d'autopartage…	1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 16, 19, 21, 22
Réalisation d'études spécifiques ; observation, suivi et contrôle des usages	Etude sur la recherche de solutions adaptées pour la mobilité des PMR, expérimentations sur la cyclo-logistique, étude pour l'intégration de nouveaux usages sur les grands axes routiers (voies dédiées au covoiturage ou aux cars, etc.), études sur l'intégration de modes de transports alternatifs à la route pour les marchés de travaux, étude sur le développement du transport ferroviaire ou fluvial de marchandises, suivi et évaluation de la mise en œuvre des Plans de mobilité, analyse des pratiques de mobilité et de l'évolution des usages via l'observatoire de la mobilité (Le Panorama de la mobilité), suivi de l'évolution des mobilités à faibles émissions, mise en place d'un observatoire de suivi de la mise en œuvre du PdM, etc.	1, 2, 3, 4, 6, 9, 10, 17, 19, 22, 23, 24

Types d'interventions	Description	N° fiches actions
Développement de nouveaux outils numériques	Systèmes d'information audio pour les personnes aveugles ou malvoyantes, affichage multimodal dynamique, centrale d'information multimodale, application de calcul d'itinéraires en temps réel, généralisation du système d'aide à l'exploitation et à l'information voyageurs, développement de lignes virtuelles de covoiturage, plateforme numérique de communication…	11, 12, 13, 16, 22
Modification des pratiques (itinéraires, horaires, mise à disposition de véhicules) pour favoriser le développement de mobilités alternatives	Renouvellement du parc de véhicules collectifs par des véhicules moins émetteurs, Accès facilité à la ZFE pour les véhicules vertueux, amélioration des temps de parcours et du cadencement, création de nouvelles lignes de transports collectifs, renforcement des lignes fortes, mise à disposition de voitures en libre-service (service « modulauto »), harmonisation des systèmes de billettique puis tarification intégrée unique pour 1 heure permettant de faciliter l'intermodalité transports en communs et vélo, réflexion sur la gratuité de l'autoroute entre Nîmes ouest et Nîmes est.	2, 4, 6, 7, 8, 13, 16, 17, 18, 19, 20
Réalisation d'aménagements en milieu urbain pour le développement de mobilités alternatives	Création de locaux vélos sécurisés, parcs de stationnement vélo, installation mobilier urbain, aménagements de cheminements adaptés pour les PMR, aménagement de pistes cyclables, requalification de voiries existantes (avenue Allende, avenue du Maréchal Juin…), création de stationnements dédiés pour le co-voiturage et de parkings relais, création d'arrêts pour le réseau virtuel de covoiturage, développement d'un réseau de stations de ravitaillement en carburants alternatifs (GNV, hydrogène, bornes de recharges pour les véhicules électriques, etc.),	2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 14, 15, 16, 17, 18, 20
Soutien financier à des personnes ou des dispositifs	Subventionnement pour les usagers du service VéloTango…	4
Sensibilisation des usagers, promotion des modes de déplacements alternatifs	Informer et sensibiliser les acteurs sur l'accessibilité du territoire, sensibilisation à la sécurité routière et à la cohabitation entre les modes de transports (Code de la rue), communication sur l'autopartage, réalisation de Plans de mobilité d'entreprises, sensibilisation aux enjeux climatiques et de santé, création d'une boîte à outils, sensibilisation des agents en charge des marchés publics, organisation d'évènements ou de journées spécifiques, diffusion des publications annuelles du Panorama des mobilités	4, 5, 9, 15, 16, 19, 22, 23
Travaux de construction d'équipements	Création de nouvelles haltes ferroviaires, création de parkings relais et d'infrastructures de services, création de nouvelles stations d'avitaillement en carburants alternatifs, création de nouvelles liaisons routières (CONIM, passage à 2*2 voies de la RD 106 au nord de Nîmes…), création d'aires de co-voiturage -> a priori sur des espaces déjà artificialisés, implantation de commerces, d'espaces de travail partagés, de services à la personne au niveau des parkings relais, etc.…	6, 11, 14, 16, 20

Types d'interventions	Description	N° fiches actions
Amélioration de la signalisation et de l'accessibilité, sécurisation des déplacements	Sécurisation des cheminements piétons et des aménagements cyclables, plan de jalonnement continu des itinéraires touristiques cyclables, amélioration de la signalisation pour faciliter le rabattement des automobilistes sur les parcs-relais, création de liaisons cyclables de rabattement, Charte de modération des vitesses / mise en place de zones apaisées, sécurisation de carrefours	4, 6, 11, 12, 14, 15
Mesures d'amélioration du cadre de vie et de réduction de l'impact environnemental des mobilités alternatives	Végétalisation des espaces, parkings perméables, installation d'ombrières au niveau des parcs relais (notamment pour l'alimentation des bornes de recharge électriques), mise en place de dispositifs favorisant l'économie circulaire des infrastructures de mobilité	8, 11, 15, 18
Adaptation des règles de la commande publique	Intégration de clauses environnementales spécifiques	19

6.1.2 Analyse des incidences par types d'intervention

6.1.2.1 Méthode

L'analyse des incidences a d'abord été conduite par types d'interventions. Chaque type d'intervention identifié fait l'objet d'un tableau de synthèse présentant ses incidences directes et indirectes sur l'environnement.

La synthèse des incidences par types d'intervention est ensuite présentée sous la forme d'un tableau croisant les types d'interventions du PdM avec les principales thématiques environnementales préalablement identifiées. Le travail consiste ensuite à identifier systématiquement les impacts potentiels correspondants. À chaque intersection entre un type d'interventions et une thématique, un impact (de très positif à très négatif) est donc déterminé.

Cette première analyse permet de faciliter l'identification des incidences par action par la suite.

6.1.2.2 Analyse des incidences par types d'interventions

Cette analyse est présentée sous la forme de tableaux synthétiques par types d'interventions. Les items en vert accompagnés d'un signe « (+) » représentent une incidence positive sur l'environnement ; les items en rouge accompagnés d'un signe « (-) » représentent une incidence négative.

Type d'intervention : Accompagnement aux communes et autres acteurs locaux, développement de partenariats entre acteurs	
Impacts directs possibles	- Meilleure information des acteurs locaux sur les dispositifs existants et les outils qui peuvent être mobilisés (+) - Meilleure prise en compte de la réglementation et respect des règles de partage de l'espace entre usagers (+) - Evolution des comportements vers des habitudes plus respectueuses de l'environnement (diminution de l'usage des véhicules personnels notamment) - Développement de synergies entre acteurs (+)

Type d'intervention : Accompagnement aux communes et autres acteurs locaux, développement de partenariats entre acteurs	
Impacts indirects possibles	Impacts indirects à long terme liés à la finalité des actions mises en place : - Diminution de la consommation d'énergie et des émissions de GES (+) - Diminution des émissions de polluants atmosphériques (+) - Impacts positifs sur la santé du développement des modes actifs (+) - Apaisement des mobilités avec un effet positif sur les nuisances sonores (+) Impacts possibles liés à l'incitation à l'achat de véhicules plus « propres » : - Production de déchets liée à la mise au rebut des véhicules thermiques (-) - Consommation de ressources, d'énergie et émissions de GES pour la fabrication des véhicules « nouvelle génération » (hybrides, hydrogène, électriques, etc.) - Diminution des émissions de CO2 et de polluants atmosphériques (+)
Thématiques environnementales concernées	- Consommation d'énergie et émissions de gaz à effet de serre - Ressources naturelles - Qualité de l'air - Santé - Nuisances sonores - Production de déchets
Actions concernées	1, 2, 3, 4, 8, 9, 11, 16, 19, 21, 22

Type d'intervention : Réalisation d'études spécifiques ; observation, suivi et contrôle des usages	
Impacts directs possibles	- Amélioration des connaissances sur les dynamiques de mobilités et sur les usages (+) - Découverte de nouvelles solutions alternatives (+) - Collecte de données chiffrées permettant de renforcer la sensibilisation des usagers (+) - Amélioration des dispositifs de contrôle des usagers à vocation pédagogique ou permettant de réduire le nombre d'infractions à impact négatif sur l'environnement (+) Incidences directes liées à la mise en place de dispositifs de suivi / observation des usages : - Impacts liés à la fabrication des appareils de comptage : consommation d'énergie et de ressources, émissions de GES, etc. (-) - Déplacements des personnes en charge des suivis : pollution de l'air, consommation d'énergie, etc. (-)
Impacts indirects possibles	Impacts indirects à long terme liés à la finalité des actions mises en place : - Meilleure prise en compte des usages dans la définition des nouveaux itinéraires, horaires, etc. conduisant à une démultiplication du report modal -> diminution de la consommation d'énergie et des émissions de GES, diminution des émissions de polluants atmosphériques, impacts positifs sur la santé (+) - Amélioration de l'inclusion sociale des PMR (+) - Apaisement des mobilités avec un effet positif sur les nuisances sonores (+)

Type d'intervention : Réalisation d'études spécifiques ; observation, suivi et contrôle des usages	
	- Si les études conduisent à la création de nouvelles infrastructures : consommation de ressources naturelles, d'énergie, consommation d'espace, nuisances sonores, etc. (-)
Thématiques environnementales concernées	- Consommation d'énergie et émissions de gaz à effet de serre - Qualité de l'air - Santé - Nuisances sonores
Actions concernées	2, 3, 6, 10, 17, 19, 20, 22, 23, 24

Type d'intervention : Développement de nouveaux outils numériques	
Impacts directs possibles	- Consommation d'énergie pour le fonctionnement des appareils électroniques, le stockage de données, l'affichage numérique et la fabrication des nouvelles interfaces (-) - Amélioration de l'expérience déplacements des usagers favorisant le report modal sur des modes actifs (+) - Fluidification du trafic (+)
Impacts indirects possibles	- Amélioration de la qualité de l'air (+) - Diminution de la consommation d'énergie et des émissions de GES (+) - Effet positif sur la santé (+) - Intégration sociale des personnes en situation de handicap (+) - Apaisement des nuisances sonores avec la fluidification du trafic et le report modal sur des transports moins bruyants (bus à hydrogène ou électriques, vélo, etc.) - Emissions de GES liées à la consommation énergétique des outils numériques, au stockage des données et à la fabrication des nouvelles interfaces (-) - Consommation de ressources (métaux rares, etc.) pour la fabrication des nouvelles interfaces (-) - Production de déchets liée à l'obsolescence rapide des appareils électroniques (-)
Thématiques environnementales concernées	- Changement climatique / énergie / GES - Qualité de l'air - Santé humaine - Nuisances sonores - Ressources minérales et ressource en eau - Production de déchets
Actions concernées	10, 11, 12, 13, 16, 22

Type d'intervention : Modification des pratiques (itinéraires, horaires, mise à disposition de véhicules) pour favoriser le développement de mobilités alternatives	
Impacts directs possibles	- Amélioration de l'expérience déplacements des usagers favorisant le report modal sur des modes actifs (+) - Obsolescence anticipée de véhicules collectifs « anciens » pour remplacement par véhicules moins émetteurs -> production de déchets (-)

	- Consommation de ressources, énergie et émissions de GES pour la fabrication des nouveaux véhicules en libre-service et des véhicules collectifs « nouvelle génération » (à hydrogène, électriques, etc.) (-)
Impacts indirects possibles	Impacts indirects à long terme liés à la finalité des actions proposées : - Amélioration de la qualité de l'air (+) - Diminution de la consommation d'énergie et des émissions de GES (+) - Effet positif sur la santé (+) - Amélioration du cadre de vie par une meilleure lisibilité des informations liées aux déplacements (+)
Thématiques environnementales concernées	- Changement climatique / énergie / GES - Qualité de l'air - Santé humaine - Ressources naturelles - Production de déchets - Cadre de vie
Actions concernées	2, 6, 7, 8, 11, 13, 16, 17, 18, 19

Type d'intervention : Réalisation d'aménagements en milieu urbain pour le développement de mobilités alternatives	
Impacts directs possibles	- Amélioration de l'expérience déplacements des usagers favorisant le report modal sur des modes actifs ou des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle thermique (véhicules électriques, auto-stop, transports en commun, etc.) (+) - Consommation de ressources naturelles pour la création des nouvelles infrastructures (-) - Consommation d'énergie, émissions de GES, émissions de poussières, etc. lors des travaux de mise en place des nouveaux équipements (-)
Impacts indirects possibles	- Amélioration de la qualité de l'air (+) - Diminution de la consommation d'énergie et des émissions de GES (+) - Effet positif sur la santé (+) - Réduction des nuisances sonores en cœur d'agglo en lien avec la diminution du trafic de véhicules particuliers (+) - Amélioration des équipements modes actifs -> effet positif sur la vie quotidienne des citadins (+) - Amélioration de l'inclusion sociale des personnes en situation de handicap (+) - Possible consommation d'espace en milieu déjà artificialisé (concurrence avec consommation d'espace pour habitat ?) (-)
Thématiques environnementales concernées	- Changement climatique / énergie / GES - Qualité de l'air - Santé humaine - Nuisances sonores - Ressources naturelles - Consommation d'espace - Cadre de vie
Actions concernées	1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 10, 11, 12, 14, 16, 17, 18, 19

Type d'intervention : Soutien financier à des personnes ou à des dispositifs	
Impacts directs possibles	- Amélioration de la qualité de l'air (+) - Diminution des émissions de particules et de GES (+) - Diminution de la consommation d'énergie (+)
Impacts indirects possibles	- Effet positif sur la santé (+) - Production de déchets liée à la mise au rebut des véhicules diesel utilisés pour le transport de marchandises (-) - Consommation de ressources, d'énergie et émissions de GES pour la fabrication des véhicules « nouvelle génération » (hybrides, hydrogène, électriques, etc.)
Thématiques environnementales concernées	- Changement climatique / énergie - Qualité de l'air - Santé humaine - Ressources naturelles - Production de déchets
Actions concernées	4, 19

Type d'intervention : Sensibilisation, promotion des modes de déplacements alternatifs	
Impacts directs possibles	- Meilleure information de la population sur les enjeux et les risques liés à pollution de l'air et au changement climatique (+) - Meilleure connaissance des outils à disposition et des différentes options par la grand public (+) - Evolution vers des comportements plus respectueux de l'environnement (+) Incidences liées aux déplacements et à l'impression des documents pendant les campagnes de sensibilisation, ainsi qu'à l'augmentation de l'usage des outils numériques : - Consommation d'énergie dont énergie fossile (-) - Émission de GES et de particules (-) - Nuisances sonores (-) - Consommation de papier et donc de ressources naturelles (bois, eau, énergie) (-) - Pollution de l'air (solvants encre) (-)
Impacts indirects possibles	- Effet positif sur la santé (+) - Amélioration de la qualité de l'air (+) - Diminution de la consommation d'énergie et des émissions de GES (+) - Réduction des nuisances sonores liées au trafic automobile
Thématiques environnementales concernées	- Changement climatique / énergie / GES - Santé humaine - Qualité de l'air - Nuisances - Ressources naturelles
Actions concernées	4, 5, 9, 15, 16, 19, 22, 23

Type d'intervention : Travaux de construction d'équipements	
Impacts directs possibles	Impacts temporaires en phase chantier : - Consommation de ressources naturelles (matériaux) (-) - Consommation d'eau (-) - Consommation d'énergie et émissions de GES (-) - Nuisances sonores (-) - Émissions de poussières (-) - Emissions de particules fines (groupes électrogènes) (-) - Production de déchets (-) Impacts à long terme liés à la construction des nouvelles infrastructures : - Consommation d'espace (-) - Possible destruction localisée de milieux naturels et d'habitats d'espèces (-) - Rupture de continuités écologiques par la création de nouvelles liaisons routières (-) - Impact paysager des nouvelles infrastructures (-)
Impacts indirects possibles	Impacts à long terme liés à la facilitation de l'usage des modes de transports alternatifs (train, vélo, covoiturage) : - Diminution des GES et des émissions de particules (+) - Diminution de la consommation d'énergie (+) - Diminution des nuisances sonores grâce à la fluidification du trafic et réduction dans les centres bourgs (+) - Amélioration de la qualité de l'air (+) - Effet positif sur la santé (amélioration de la qualité de l'air et déplacements actifs) (+)
Thématiques environnementales concernées	- Milieux naturels / biodiversité - Ressource en eau - Qualité de l'air - Changement climatique / énergie / GES - Nuisances sonores - Santé humaine - Paysage / cadre de vie
Actions concernées	6, 7, 11, 14, 16

Type d'intervention : Amélioration de la signalisation et de l'accessibilité, sécurisation des déplacements	
Impacts directs possibles	- Amélioration de l'expérience utilisateur des usagers favorisant le report modal (+) - Apaisement des vitesses de déplacements en centre-ville (+) - Consommation de ressources naturelles (matériaux), d'énergie et émissions de GES pour la construction des infrastructures de sécurité (-)
Impacts indirects possibles	- Amélioration de la qualité de l'air (+) - Réduction des risques liés à l'usage des mobilités douces (+) - Diminution des émissions de particules et de GES (+) - Diminution des nuisances sonores (+)
Thématiques environnementales concernées	- Changement climatique / énergie - Qualité de l'air - Santé humaine - Nuisances sonores
Actions concernées	6, 11, 12, 14, 15

Type d'intervention : Mesures d'amélioration du cadre de vie et de réduction de l'impact environnemental des mobilités alternatives	
Impacts directs possibles	- Amélioration de la qualité paysagère et de la végétalisation des entrées de ville et principaux axes (+) - Cadre de vie amélioré (ombre, fraîcheur, verdure...) -> incitation à la mobilité douce (+) - Désimperméabilisation des sols -> meilleure infiltration de l'eau et réduction des ruissellements chargés de polluants (+)
Impacts indirects possibles	- Amélioration de la qualité de l'air grâce à l'effet « filtrant » de la végétation et à l'évolution des usages (+) - Diminution des émissions de particules et de GES grâce au développement des mobilités douces et à la décarbonation de l'énergie utilisée pour l'alimentation des bornes de recharge (+) - Amélioration de la qualité des cours d'eau (+) - Effet positif sur le cycle de l'eau en favorisant l'infiltration (+) - Amélioration de la résilience des milieux urbains face au changement climatique (lutte contre les îlots de chaleur...) (+) - Renforcement de la trame verte urbaine grâce à la végétalisation (+) - Réduction du risque d'inondation grâce à l'amélioration de l'infiltration de l'eau (désimperméabilisation) (+) - Consommation d'énergie et de ressources naturelles et émissions de GES pour la production des panneaux solaires des ombrières (-)
Thématiques environnementales concernées	- Changement climatique / énergie - Qualité de l'air - Santé humaine - Ressource en eau - Paysage / cadre de vie - Biodiversité - Risques naturels
Actions concernées	8, 11, 15, 18

Type d'intervention : Adaptation des règles de la commande publique	
Impacts indirects possibles	Impacts liés à la nature des clauses introduites dans les cahiers des charges : - Diminution de l'usage de véhicules thermiques pour les marchés publics de travaux, fournitures, etc. -> diminution de la consommation d'énergie, des GES et des particules ; amélioration de la qualité de l'air (+) - Développement de modes de transports alternatifs à la route dans le cadre des marchés publics (transport ferré ou fluvial...) - Risque de mise au rebut accélérée de véhicules thermiques diesels notamment par les entreprises -> production de déchets et consommation de ressources et d'énergie pour la production des nouveaux véhicules moins émetteurs (-).
Thématiques environnementales concernées	- Changement climatique / énergie / GES - Qualité de l'air - Production de déchets - Ressources naturelles
Actions concernées	19

6.1.3 Synthèse des incidences par types d'intervention

Synthèse des incidences par types d'intervention

Types d'intervention	Milieux naturels / biodiversité / consommation d'espace		Paysage / cadre de vie		Ressources naturelles		Qualité de l'air		Consommation d'énergie et GES		Production de déchets		Bruit		Santé		Risques naturels		Incidence globale
Accompagnement aux communes et autres acteurs locaux, développement de partenariats entre acteurs						(-)	++		++	(-)		(-)	(+)		(+)				(+)
Réalisation d'études spécifiques ; observation, suivi et contrôle des usages							(+)	(-)	(+)	(-)			(+)		(+)				(+)
Développement de nouveaux outils numériques						(-)	(+)		(+)	- -		(-)	(+)		(+)				(+)
Modification des pratiques (itinéraires, horaires, mise à disposition de véhicules) pour favoriser le développement de mobilités alternatives			(+)				++		++	(-)		(-)	(+)		(+)				++
Réalisation d'aménagements en milieu urbain pour le développement de mobilités alternatives		(-)	(+)			- -	++	(-)	++	(-)			(+)	(-)	(+)				(+)
Soutien financier à des personnes ou des dispositifs						(-)	(+)		(+)	(-)		- -	(+)		(+)				(-)
Sensibilisation des usagers, promotion des modes de déplacements alternatifs						(-)	(+)	(-)	(+)	(-)			(+)	(-)	(+)				(+)
Travaux de construction d'équipements		- -		(-)		- -	(+)	--	(+)	- -		(-)	(+)	(-)	(+)				- -

Types d'intervention	Milieux naturels / biodiversité / consommation d'espace		Paysage / cadre de vie		Ressources naturelles		Qualité de l'air		Consommation d'énergie et GES		Production de déchets		Bruit		Santé		Risques naturels		Incidence globale
Amélioration de la signalisation et de l'accessibilité, sécurisation des déplacements						(-)	++		++	(-)			(+)		(+)				++
Mesures d'amélioration du cadre de vie et de réduction de l'impact environnemental des mobilités alternatives	(+)		++		(+)	(-)	++		(+)	(-)			(+)		(+)		(+)		++
Adaptation des règles de la commande publique						(-)	(+)		(+)	(-)		--	(+)						(-)

Légende

++	Impact positif direct et/ou significatif
(+)	Impact positif indirect ou faible
(-)	Impact négatif indirect ou faible
--	Impact négatif direct et/ou significatif

En conclusion, **l'impact global des types d'intervention apparaît comme étant très positif sur l'environnement**, en particulier sur la qualité de l'air, l'énergie et les gaz à effet de serre. Des impacts positifs sur la santé, la réduction des nuisances sonores, mais aussi le cadre de vie, la consommation foncière et les ressources naturelles peuvent être attendus. **Les impacts négatifs recensés restent faibles au regard des effets positifs attendus** ; ils concernent principalement :

- La production de déchets liée à la mise au rebut anticipée de véhicules thermiques au profit de véhicules « nouvelle génération » (carburants alternatifs) ;
- La consommation de ressources naturelles et d'énergie liée à la fabrication des véhicules à motorisation alternative, à la fabrication des panneaux solaires pour les ombrières et à celle des équipements divers ;
- La consommation d'espace et les impacts liés aux travaux pour la création de nouvelles infrastructures (routes, haltes ferroviaires, parkings-relais, aires de covoiturage, etc.) ;

- Les impacts liés aux petits chantiers en milieu urbain : installation de nouveaux équipements pour les vélos, création de cheminements piétons / cycles, création de nouveaux arrêtes de bus... ;
- Les impacts liés au développement des outils numériques, qui sont très consommateurs d'énergie (utilisation, affichage dynamique, et surtout, stockage des données) ;
- Les impacts liés au déploiement de campagnes de sensibilisation : déplacements, impression de documents, usage d'outils numériques.

6.2 Analyse des incidences par actions

6.2.1 Méthode

L'analyse réalisée pour chaque action s'intéresse dans un premier temps aux incidences de la finalité de l'action sur l'environnement ; il s'agit de l'incidence de l'objectif de l'action sans préjuger de la manière dont elle va être mise en œuvre, et dans un deuxième temps aux incidences de sa mise en œuvre au travers des types d'intervention envisagés pour la mise en œuvre de l'action.

Les incidences globales de l'action sont ensuite synthétisées.

Le budget total prévu pour chaque action est rappelé puisque celui-ci peut influencer le niveau d'incidence de l'action sur l'environnement : une action bénéficiant d'un budget élevé est susceptible d'avoir un impact plus fort sur l'environnement qu'une action à faible budget. Cette information a été autant que possible intégrée dans l'analyse.

6.2.2 Action n° 1 - Accompagnement des acteurs du territoire vers une meilleure cohérence entre urbanisme et mobilité

Incidences environnementales de la finalité de l'action

Rappel des objectifs de l'action :

- Créer une gouvernance adaptée pour améliorer la coordination entre les acteurs afin d'articuler développement urbain et projets de transport,
- Accompagner la mise en œuvre du Plan de Mobilité dans les Plans Locaux d'Urbanisme,
- Renforcer la cohérence entre développement urbain et les modes alternatifs à la voiture,
- Favoriser la mixité urbaine.

Cette action devrait donc faciliter le report modal et contribuer à augmenter la densité de population habitant dans des secteurs desservis par les transports en commun et/ou dans des secteurs où les services/équipements sont accessibles en modes actifs.

Un impact direct est donc à attendre à terme sur la réduction de la consommation d'énergie, les émissions de gaz à effet de serre (GES) et de polluants atmosphériques. Le développement des modes actifs a également un impact positif sur la santé et sur les nuisances sonores, la majorité des nuisances en milieu urbain étant liées au trafic automobile.

La mise en œuvre de cette action nécessite notamment l'évolution des documents d'urbanisme afin de mettre en adéquation la localisation des axes de transports en commun et des équipements/services avec les zones d'habitat. Des études spécifiques sont également prévues dans le cas des secteurs complexes du point de vue de la desserte multimodale. Les impacts attendus ne seront donc sans doute visibles que sur le long terme.

Incidences de l'action	
	Potentiellement très positive mais sur le long terme

Budget total prévu	Non évalué

Incidences environnementales opérationnelles

Types d'interventions concernés :

- **Accompagnement aux communes et autres acteurs locaux, développement de partenariats entre acteurs** : appui technique pour intégration des enjeux de mobilité dans les documents d'urbanisme, actions de coordination entre EPCI pour mise en cohérence des réseaux, élaboration d'une cartographie de desserte tous modes, etc.,
- **Réalisation d'études spécifiques** : inventaire des projets interactifs, études de mobilité sur les secteurs complexes.

Types d'intervention	Incidence globale
Accompagnement aux communes et autres acteurs locaux, développement de partenariats entre acteurs	(+)
Réalisation d'études spécifiques	(+)

Conclusion sur les impacts de l'action

Cette action devrait avoir un **effet très positif indirect sur le long terme et global sur la qualité de l'air, la réduction de la consommation d'énergie et des émissions de GES**, avec un effet indirect sur l'amélioration de la santé (notamment grâce à la diminution des émissions de particules et au développement des modes actifs). La prise en compte des itinéraires de desserte en transports collectifs et le rapprochement entre les habitants et les services / commerces est un des leviers les plus efficaces à terme pour faciliter le report modal sur des alternatives au véhicule individuel thermique. La mise en adéquation des besoins avec l'offre de desserte est également un préalable nécessaire à une évolution vertueuse des comportements.

6.2.3 Action n° 2 - Evolution des politiques de stationnement dans les communes

Incidences environnementales de la finalité de l'action

Rappel des objectifs de l'action :

- Construire une politique de stationnement coordonnée à l'échelle de Nîmes Métropole,
- Encourager l'usage de véhicules à faibles émissions de polluants au travers de l'intermodalité.

Il s'agit en particulier d'aller vers une meilleure rationalisation de l'espace dédié au stationnement voiture, avec en toile de fond la loi Climat et Résilience qui incite fortement à économiser le foncier. Cette action prévoit ainsi de réfléchir à des solutions de stationnement mutualisé, et organisé de façon à favoriser le report modal ; moins de véhicules en centre urbain générant une baisse des besoins en stationnements et donc moins de consommation d'espace. L'évolution de la tarification et de la durée du stationnement autorisé est aussi prévue (mise en place de zones bleues notamment). Ces mesures s'accompagnent d'un renforcement des mesures de contrôle. Une conversion des places de

stationnement existantes en stationnements dédiés aux modes actifs et aux véhicules électriques (équipés de bornes de recharge) est également envisagée.

Ces objectifs devraient favoriser une transition progressive vers l'usage de modes actifs ou de véhicules électriques. Les impacts attendus sur l'environnement sont positifs mais essentiellement indirects et à moyen terme puisqu'il faudra sans doute plusieurs années pour que de nouvelles habitudes vertueuses se mettent en place. La mise en place de la ZFE devrait bien sûr accélérer la transition vers des véhicules/moyens de transports plus propres en milieu urbain.

Incidence globale de l'action	
	Indirectement positive à moyen terme
Budget total prévu	Non évalué

Incidences environnementales opérationnelles

Types d'interventions concernés :

- **Accompagnement aux communes et autres acteurs locaux, développement de partenariats entre acteurs** : harmonisation des normes de stationnement...
- **Réalisation d'études spécifiques ; observation, suivi et contrôle des usages** : renforcement des contrôles du stationnement...
- **Réalisation d'aménagements en milieu urbain pour le développement de mobilités alternatives** : mise en place d'équipements dissuasifs pour empêcher le stationnement sauvage sur les trottoirs, mise en place de zones bleues...
- **Modification des pratiques (itinéraires, horaires, mise à disposition de véhicules) pour favoriser le développement de mobilités alternatives** : révision de la tarification du stationnement sur la commune de Nîmes.

Types d'intervention	Incidence globale
Accompagnement aux communes et autres acteurs locaux, développement de partenariats entre acteurs	(+)
Réalisation d'études spécifiques	(+)
Réalisation d'aménagements en milieu urbain pour le développement de mobilités alternatives	(+)
Modification des pratiques (itinéraires, horaires, mise à disposition de véhicules) pour favoriser le développement de mobilités alternatives	++

Conclusion sur les impacts de l'action

Cette action devrait avoir un **impact indirect mais positif sur les thématiques environnementales associées aux transports : consommation d'énergie, émissions de GES, qualité de l'air mais aussi santé et nuisances sonores.**

La rationalisation du stationnement devrait également générer une diminution des besoins de foncier et donc contribuer à la marge à une réduction de la consommation d'espace, avec des impacts positifs

sur la préservation de la qualité paysagère du territoire et son fonctionnement écologique. La réduction des surfaces dédiées au stationnement contribue aussi à limiter l'augmentation des surfaces imperméabilisées sur le territoire (partant du principe que les stationnements sont encore souvent équipés de revêtements imperméables), avec un effet positif sur la ressource en eau (meilleur rechargement des nappes, moins de saturation des réseaux et réduction des ruissellements).

6.2.4 Action n° 3 - Constitution d'un maillage cyclable, en lien avec le Plan Vélo

Incidences environnementales de la finalité de l'action

Rappel des objectifs de l'action :

- Développer la pratique cyclable quotidienne,
- Poursuivre la mise en œuvre du plan vélo de Nîmes Métropole,
- Accompagner les communes, pour un maillage local continu autour des pôles générateurs,
- Apaiser les centres-bourgs,
- Définir une charte d'aménagement cyclable,
- Valoriser et assurer la continuité avec les itinéraires touristiques et de loisirs.

Cette action vise ainsi à rendre la pratique du vélo plus confortable et attractive au quotidien pour favoriser l'augmentation de la part modale de ce mode de déplacement.

La métropole de Nîmes dispose d'un plan vélo approuvé récemment (2022), qui comprend la réalisation / matérialisation de 163 km de pistes cyclables.

En cohérence avec le Schéma directeur des modes actifs de Nîmes et le Schéma départemental des aménagements cyclables du Gard, il s'agit d'aménager en priorité les zones urbanisées denses, les grands axes intercommunaux, et les coupures urbaines. Les aménagements en site propre sont privilégiés quand la largeur des voies le permet. Il s'agit également de sécuriser les aménagements existants et de favoriser le développement de maillages locaux sécurisés permettant de desservir les équipements. La connexion avec les itinéraires cyclables de loisirs existants est également prévue.

Incidence de l'action	
	Très positive à court terme
Budget total prévu	14 000 000 €

Incidences environnementales opérationnelles

Types d'interventions concernés :

- **Accompagnement aux communes et autres acteurs locaux, développement de partenariats entre acteurs** : mise en place d'une charte cyclable, concertation avec les associations d'usagers...
- **Réalisation d'études spécifiques ; observation, suivi et contrôle des usages** : installation de compteurs automatiques, comptages par caméras...
- **Réalisation d'aménagements en milieu urbain pour le développement de mobilités alternatives** : aménagement de zones partagées, réalisation d'aménagements sécurisés...

Types d'intervention	Incidence globale
Accompagnement aux communes et autres acteurs locaux, développement de partenariats entre acteurs	(+)
Réalisation d'études spécifiques	(+)
Réalisation d'aménagements en milieu urbain pour le développement de mobilités alternatives	(+)

Conclusion sur les impacts de l'action

Cette action aura un **impact positif à court terme** en facilitant grandement la pratique du vélo sur le territoire (les problématiques de sécurité et du manque d'équipements adaptés sont un frein majeur au développement de la pratique du vélo).

Le report modal vers le vélo entraîne un impact positif sur toutes les thématiques environnementales liées aux transports.

A noter que la mise en place des petits équipements envisagés (bandes cyclables sécurisées, parkings à vélos...) ne devrait pas avoir d'impact sur les autres compartiments de l'environnement (paysage, biodiversité, eau, etc.) puisqu'ils se situent en milieu déjà artificialisé et représentent des emprises au sol limitées.

6.2.5 Action n° 4 - Développement de services et de mesures incitatives pour les vélos

Incidences environnementales de la finalité de l'action

Rappel des objectifs de l'action :

- Favoriser la pratique cyclable,
- Mettre en place des services de prêt ou de location de vélo,
- Attribuer des primes à l'achat de vélos,
- Développer des stationnements vélo adaptés et de services complémentaires,
- Valoriser les grands itinéraires touristiques,
- Accompagner le développement des engins de déplacements personnels.

Cette action, comme la précédente, vise à favoriser l'augmentation de la part modale du vélo à l'échelle métropolitaine. Les leviers mobilisés, cependant, sont différents : il s'agit ici davantage de renforcer les équipements existants (amélioration des dispositifs de stationnement notamment) et de faciliter l'accès à « l'outil » vélo, et, de manière plus générale, aux engins de déplacements personnels (trottinette, skateboards...), y compris pour des publics ayant des besoins spécifiques (vélos cargos, expérimentation sur les solutions de cyclo-logistique, etc.)

Cela passe par exemple par un renforcement du service de location de vélos, le prêt de vélos à assistance électrique, etc. Un soutien financier est envisagé dans certains cas, en plus des aides pouvant être obtenues de la Région ou de l'Etat. Des actions de sensibilisation des usagers et le développement de services complémentaires sont également prévus comme la mise en place

d'ateliers de réparation ou la mise en place de matériels dédiés aux cyclistes (fontaines à eau, stations de gonflage, etc.).

Incidence de l'action	
	Très positive à court terme
Budget prévu	Mise en place dispositif de vélos en libre-service : 900 k€

Incidences environnementales opérationnelles

Types d'interventions concernés :

- **Accompagnement aux communes et autres acteurs locaux, développement de partenariats entre acteurs :** accompagnement au développement des engins de déplacements personnels...
- **Réalisation d'études spécifiques ; observation, suivi et contrôle des usages :** veille et expérimentation sur la cyclo-logistique
- **Modification des pratiques (itinéraires, horaires, mise à disposition de véhicules) pour favoriser le développement de mobilités alternatives :** mise à disposition de services de prêt de vélos à assistance électrique par la ville de Nîmes et sur les principales communes de l'agglomération, augmentation de la flotte de vélos loués sur une longue durée par le service VéloTango...
- **Réalisation d'aménagements en milieu urbain pour le développement de mobilités alternatives :** implantation de nouveaux stationnements vélos, mise en place de consignes dans les gares, implantation de services dans les gares et les pôles multimodaux...
- **Soutien financier à des personnes ou des dispositifs :** subventions pour l'achat de vélos à assistance électrique et pour le développement d'ateliers de réparation...
- **Amélioration de la signalisation et de l'accessibilité, sécurisation des déplacements :** amélioration de la continuité du jalonnement pour les itinéraires touristiques cyclables, mise en cohérence de la signalétique vélo sur le territoire...
- **Sensibilisation des usagers, promotion des modes de déplacements alternatifs :** création de vélos-écoles, sensibilisation des usagers...

Types d'intervention	Incidence globale
Accompagnement aux communes et autres acteurs locaux, développement de partenariats entre acteurs	(+)
Réalisation d'aménagements en milieu urbain pour le développement de mobilités alternatives	(+)
Modification des pratiques (itinéraires, horaires, mise à disposition de véhicules) pour favoriser le développement de mobilités alternatives	++
Soutien financier à des personnes ou des dispositifs	-
Sensibilisation des usagers, promotion des modes de déplacements alternatifs	(+)

Conclusion sur les impacts de l'action

Comme la précédente, cette action devrait nettement favoriser le report modal de la voiture individuelle (majoritairement thermique) sur le vélo, avec des **effets très positifs à court terme sur la consommation d'énergies fossiles, les émissions de polluants atmosphériques et de GES, ainsi que sur les nuisances sonores** (moins de voitures en circulation = moins de bruit, bien que ce point puisse être nuancé par l'augmentation en parallèle de la population sur le territoire) et sur la santé (plus de vélo = plus de sport).

Le soutien à l'achat de nouveaux vélos (électriques ou non, mais surtout électriques en raison de la présence d'une batterie) peut générer des impacts indirects sur certains compartiments de l'environnement, puisque **la fabrication de vélos neufs consomme des matériaux, de l'eau et de l'énergie**. Il faut aussi compter l'énergie nécessaire à leur transport jusqu'à leur lieu de vente ou de mise en location et les déchets générés par la mise au rebut des vieux vélos après utilisation.

La mise en place d'ateliers de réparation et d'un réseau de vélos d'occasion devrait réduire les besoins en matériel neuf.

6.2.6 Action n° 5 - Amélioration du confort des modes actifs et de la lisibilité des itinéraires

Incidences environnementales de la finalité de l'action

Rappel des objectifs de l'action :

- Redonner de l'espace aux piétons, orienter les usagers, inciter à la marche et sécuriser les cheminements,
- Proposer aux usagers une agglomération aux voiries apaisées,
- Renforcer l'attractivité des centres villes,
- Améliorer la qualité de l'air.

Cette action vise à renforcer l'attractivité de l'usage des modes actifs dans les centres villes. Il s'agit notamment de renforcer la sécurisation des déplacements (piétons en particulier), notamment en réduisant la vitesse automobile en centre urbain par la création de zones partagées et de zones apaisées (zones 30, aires piétonnes...), d'assurer une meilleure lisibilité des itinéraires modes actifs notamment pour l'accès aux principaux équipements, et de renforcer le confort des usagers modes actifs par la mise en place d'aménagements dédiés (signalisation, double-sens cyclables, etc.).

Incidence de l'action	
	Très positive à court terme
Budget total prévu	Non évalué

Incidences environnementales opérationnelles

Types d'interventions concernés :

- **Accompagnement aux communes et autres acteurs locaux, développement de partenariats entre acteurs** : actualisation de la charte de modération de la vitesse pour assurer une harmonisation des aménagements sur le territoire...
- **Réalisation d'aménagements en milieu urbain pour le développement de mobilités alternatives :** implantation de mobilier urbain type passages à piétons ludiques, aménagements paysagers, etc., jalonnements pour l'orientation des piétons, mise en place d'éclairages instinctifs aux passages piétons...
- **Sensibilisation des usagers, promotion des modes de déplacements alternatifs :** réalisation d'expérimentations temporaires (marquages, mobilier urbain mobiles, etc.) pour changer les comportements...

Types d'intervention	Incidence globale
Accompagnement aux communes et autres acteurs locaux, développement de partenariats entre acteurs	(+)
Réalisation d'aménagements en milieu urbain pour le développement de mobilités alternatives	(+)
Sensibilisation des usagers, promotion des modes de déplacements alternatifs	(+)

Conclusion sur les impacts de l'action

Cette action devrait avoir un **impact à court terme sur la réduction du trafic automobile en centre-ville.** L'ampleur de l'impact est difficile à estimer, mais prenant en compte les autres actions prévues pour soutenir le développement de la pratique du vélo, le rapprochement entre les zones d'habitation et les équipements/commerces, services, etc., **l'impact devrait être très positif sur la qualité de l'air, la consommation d'énergie et le climat (moins d'émissions de GES).**

Comme évoqué précédemment, le développement des modes actifs a aussi un impact positif sur la santé, notamment dans le cadre d'une pratique régulière.

La réduction de la vitesse de circulation devrait aussi avoir un effet significatif sur la réduction des nuisances sonores (moins de freinage – accélération par exemple).

6.2.7 Action n° 6 - Vers un système de RER métropolitain

Incidences environnementales de la finalité de l'action

Rappel des objectifs de l'action :

- Faciliter et améliorer la mobilité en transport en commun moyenne distance depuis les territoires voisins,
- Inciter à une mobilité plus vertueuse.

Il s'agit notamment d'améliorer le cadencement (augmentation de la fréquence de 30% sur l'axe Avignon-Nîmes-Montpellier et + 20% sur l'axe Nîmes-Alès par exemple), de créer de nouvelles haltes ferroviaires (nouvelle halte au niveau de l'université de Nîmes), et des pôles d'échanges multimodaux (aménagement de la halte de Marguerittes, Saint-Césaire).

La création d'un RER métropolitain va faire l'objet d'études d'opportunité, en complément d'une amélioration des services ferroviaires existants : déplacement de la halte de Saint-Césaire pour faciliter son accessibilité...

L'amélioration de l'expérience des voyageurs est aussi prévue, avec le renforcement du cadencement des axes stratégiques mais aussi la mise en place d'un affichage d'information dynamique en temps réel, une amélioration des espaces d'attente, l'amélioration des conditions de franchissement des passages à niveaux, etc.

Incidence de l'action	
	Positive à moyen terme (le temps de réaliser tous les aménagements envisagés)
Budget total prévu	21 630 000 €

Incidences environnementales opérationnelles

Types d'interventions concernés :

- **Réalisation d'études spécifiques ; observation, suivi et contrôle des usages :** étude d'opportunité pour la création d'un RER métropolitain...
- **Modification des pratiques (itinéraires, horaires, mise à disposition de véhicules) pour favoriser le développement de mobilités alternatives :** amélioration du cadencement sur plusieurs lignes ferroviaires stratégiques, information dynamique en temps réel sur la circulation des trains,
- **Réalisation d'aménagements en milieu urbain pour le développement de mobilités alternatives :** dispositifs d'amélioration du franchissement des passages à niveaux, réaménagement de la halte de Marguerittes pour accueillir un pôle d'échanges multimodal...
- **Travaux de construction d'équipements :** déplacement de la halte de Saint-Césaire avec création d'un pôle multimodal...
- **Amélioration de la signalisation et de l'accessibilité, sécurisation des déplacements :** mise en place de barrière et de feux au niveau des passages à niveaux...

Types d'intervention	Incidence globale
Réalisation d'études spécifiques	(+)
Réalisation d'aménagements en milieu urbain pour le développement de mobilités alternatives	(+)
Modification des pratiques (itinéraires, horaires, mise à disposition de véhicules) pour favoriser le développement de mobilités alternatives	++
Travaux de construction d'équipements	- -
Amélioration de la signalisation et de l'accessibilité, sécurisation des déplacements	++

Conclusion sur les impacts de l'action

Une fois les augmentations de cadencement et les aménagements prévus réalisés, **cette action devrait fortement inciter à un report modal de la voiture individuelle vers le train, reconnu comme étant**

moins émetteur de CO2 et de polluants atmosphériques (environ 32 fois moins selon l'ADEME). Un impact positif est donc attendu sur ces thématiques environnementales. Le train consomme également nettement moins d'énergie et cette dernière est en grande partie décarbonée (la plus grande partie des locomotives fonctionnent à l'électricité, majoritairement produite à partir de sources peu carbonées en France); l'impact sur la consommation d'énergie devrait donc être significatif, même en prenant en compte l'augmentation du cadencement (et la possible augmentation du nombre de trains en circulation mais qui devrait rester très faible, l'idée étant de maximiser l'usage des véhicules déjà en circulation).

Par contre, cette action va nécessiter la réalisation de **travaux de construction**. Le secteur concerné par la halte de Saint-Césaire, nouvel emplacement, se situe dans des zones déjà artificialisées, loin de tout espaces de protection ou d'inventaire de la biodiversité. Cependant, **en fonction de l'emprise spatiale, des incidences négatives sont à attendre** sur la consommation d'espace, les milieux naturels et la biodiversité, sur la qualité paysagère, mais aussi la consommation de matériaux de construction, d'eau et d'énergie, les nuisances diverses (émissions de poussières pendant les chantiers, bruit...). L'impact sur la consommation d'espace reste relatif puisqu'on se situe dans des secteurs déjà artificialisés. Par contre, en ce qui concerne la biodiversité, même les opérations de constructions en milieu urbain ou le grignotage d'espaces agricoles relativement intensifs entraînent des impacts puisque, selon leur nature, ces milieux peuvent héberger ou servir de zones de nourrissage ou de support de déplacement à de nombreuses espèces. De plus, toute construction entraîne la destruction localisée des espèces végétales et des espèces animales peu mobiles présentes. A cela s'ajoutent d'autres effets issus du cumul des infrastructures sur le territoire (et de l'augmentation de la population sur le territoire) : dérangement des espèces (bruit, lumière), disparition ou perturbation de l'utilisation des zones de nourrissage ou de repos, rupture de corridors de déplacement des espèces, pollution/dégradation des milieux de vie en lien avec l'augmentation de la fréquentation du territoire et avec l'augmentation des sources de pollution (eaux usées, augmentation du risque de dépôt de déchets sauvages, etc.). Sachant qu'il est prévu (avec de nombreux effets positifs sur l'environnement) de densifier l'habitat aux abords des axes desservis par les transports en communs, ces dernières incidences ne sont généralement pas négligeables.

Afin de réduire ces incidences, il est précisé que les nouveaux aménagements devront s'intégrer dans le contexte paysager et environnemental local, avec une végétalisation des espaces et une priorité donnée aux revêtements perméables pour leur donner un aspect moins minéral. La végétalisation des espaces permettra de maintenir une certaine continuité de la trame verte dans l'espace urbain avec des effets positifs sur la biodiversité locale et sur le cadre de vie.

Les « petits » aménagements visant à améliorer la signalisation et la sécurité des voyageurs n'entraînent pas ce type d'incidences du fait de leur faible emprise spatiale. Ils nécessitent toutefois la consommation de ressource et d'énergie pour leur production mais cela reste négligeable au regard des incidences engendrées par les travaux de construction d'infrastructures de plus grande ampleur.

6.2.8 Action n° 7 - Affirmation d'une armature du réseau de transport collectif autour de lignes fortes

Incidences environnementales de la finalité de l'action

Rappel des objectifs de l'action :

- Apporter une meilleure lisibilité au réseau de transports en commun,
- Améliorer l'offre et son efficacité,
- Conforter une desserte efficace vers le cœur d'agglomération et sur les autres communes,
- Développer les usages autres que scolaires, en particulier sur le réseau périurbain.

L'idée est de développer un réseau armature ancré sur les réseaux existants et leur renforcement, et de renforcer les liens avec la périphérie en développant des lignes fortes. La réalisation des objectifs va notamment se baser sur le renforcement des lignes fortes existantes (TCSP notamment avec des augmentations de fréquences voire des prolongations de certaines lignes), la création de nouvelles lignes TCSP, une amélioration du cadencement des TER et des mesures d'amélioration de la vitesse de circulation des transports en commun. Une évolution de la dénomination des services est également prévue pour renforcer la lisibilité de l'offre, ainsi que la mise en place de lignes de transport complémentaires venant renforcer l'offre : lignes de rabattement vers le réseau structurant, lignes de transport à la demande, mise en valeur des lignes de transport scolaire.

Ces actions, en agissant sur les principaux freins qui limitent l'accès aux transports en commun pour une partie de la population, devraient nettement favoriser le report modal de la voiture individuelle vers les transports en commun.

Incidence de l'action	
	Très positive à moyen terme (le temps de mettre en place les améliorations envisagées)
Budget total prévu	Non évalué

Incidences environnementales opérationnelles

Types d'interventions concernés :

- **Modification des pratiques (itinéraires, horaires, mise à disposition de véhicules) pour favoriser le développement de mobilités alternatives :** renforts de fréquences sur l'axe Vaunage, évolution du nom des services pour plus de lisibilité...
- **Réalisation d'aménagements en milieu urbain pour le développement de mobilités alternatives :** prolongation de lignes de bus, création de nouvelles lignes...

Types d'intervention	Incidence globale
Réalisation d'aménagements en milieu urbain pour le développement de mobilités alternatives	(+)
Modification des pratiques (itinéraires, horaires, mise à disposition de véhicules) pour favoriser le développement de mobilités alternatives	++

Conclusion sur les impacts de l'action

Cette action devrait **nettement favoriser le report modal de la voiture individuelle vers les transports en commun, entraînant une diminution du nombre de véhicules en circulation sur la route** (même en prenant en considération le fait que la création de nouvelles lignes et le renforcement du cadencement sur des lignes existantes peut entraîner une augmentation du nombre de véhicules de transports collectifs en circulation). Ces transports en commun vont, de plus, être progressivement remplacés par des véhicules moins polluants (motorisations alternatives -> voir action n°8). Cette action devrait donc avoir un effet très positif sur la réduction des émissions de GES et de polluants atmosphériques, ainsi qu'un effet positif sur la consommation d'énergie, et en particulier d'énergie fossile. L'amélioration de la qualité de l'air pourra avoir des effets positifs sur la santé des habitants de la métropole.

A noter que la prolongation des lignes existantes de transports en commun ou la création de nouvelles lignes n'engendre en principe pas d'impacts sur la consommation foncière, ou la préservation des paysages et des milieux naturels car elles empruntent le réseau routier existant.

6.2.9 Action n° 8 - Encourager la transition énergétique : évolution vers un parc roulant moins polluant

Incidences environnementales de la finalité de l'action

Rappel des objectifs de l'action :

- Agir en faveur d'un réseau de transports collectifs moins polluant,
- Encourager l'usage de véhicules à faibles émissions de polluants au travers de l'intermodalité,
- Mise en conformité avec la future Zone à Faible Emission (ZFE).

Il s'agit notamment de remplacer 100% des bus à haut niveau de service (BHNS) du réseau Tango (lignes T1 à T4) par des véhicules électriques, de développer la production d'énergies renouvelables (ombrières solaires sur les parkings-relais par exemple) et de réduire l'impact global des infrastructures de transport sur l'environnement en accompagnant au développement d'une économie circulaire de ces infrastructures (amélioration du recyclage, réduction du gaspillage et de la quantité de matières premières utilisées...). La décarbonation du parc de véhicules collectifs s'accompagnera de l'installation de bornes de recharge pour les véhicules électriques, qui seront placées à des endroits stratégiques comme les dépôts de bus, les parkings-relais, etc.

Ces actions devraient conduire à une nette diminution de l'usage des énergies fossiles dans les transports en commun, avec des effets directement bénéfiques sur le climat. La mise en place de solutions de production d'énergies renouvelables pour le rechargement des véhicules électriques contribue également à la décarbonatation de l'énergie utilisée pour les transports, et l'engagement dans une démarche de "circularisation" de la mobilité présente de nombreux effets positifs sur l'environnement (moins d'extraction de matériaux et de consommation de ressources naturelles notamment).

Incidence de l'action	
	Positive à court terme
Budget total prévu	Non évalué

Incidences environnementales opérationnelles

Types d'interventions concernés :

- **Accompagnement aux communes et autres acteurs locaux, développement de partenariats entre acteurs :** pacte d'engagement avec les acteurs des infrastructures de mobilité pour aller dans le sens d'une "énergie circulaire"
- **Modification des pratiques (itinéraires, horaires, mise à disposition de véhicules) pour favoriser le développement de mobilités alternatives :** remplacement d'une partie de la flotte de véhicules collectifs par des véhicules à motorisation décarbonée,
- **Réalisation d'aménagements en milieu urbain pour le développement de mobilités alternatives :** installation de bornes de recharge pour les véhicules électriques,
- **Mesures d'amélioration du cadre de vie et de réduction de l'impact environnemental des mobilités alternatives :** installation d'ombrières photovoltaïques au niveau des parcs relais pour faire de l'ombre et alimenter les bornes de recharge des véhicules électriques.

Types d'intervention	Incidence globale
Accompagnement aux communes et autres acteurs locaux, développement de partenariats entre acteurs	(+)
Réalisation d'aménagements en milieu urbain pour le développement de mobilités alternatives	(+)
Modification des pratiques (itinéraires, horaires, mise à disposition de véhicules) pour favoriser le développement de mobilités alternatives	++
Mesures d'amélioration du cadre de vie et de réduction de l'impact environnemental des mobilités alternatives	++

Conclusion sur les impacts de l'action

Sur le fond, cette action est bénéfique au climat en minimisant la consommation d'énergies fossiles au profit d'énergies décarbonées et renouvelables. Un impact positif est donc à attendre sur les émissions de GES (CO_2 notamment), mais aussi sur la qualité de l'air (les énergies alternatives émettent moins de polluants, particules, etc. que les énergies fossiles, voire pas du tout en phase d'utilisation des véhicules). De même, l'alimentation des bornes de recharge des véhicules électriques avec de l'énergie solaire produite localement (ombrières des parkings relais) contribue à décarboner l'énergie utilisée pour les transports (même si, de manière générale, en France, l'énergie électrique est déjà globalement peu carbonée).

Certaines technologies mentionnées, comme les moteurs à hydrogène, restent encore à se développer, mais il semble s'agir d'une solution vertueuse pour l'environnement.

Cependant, **le renouvellement de 100% de la flotte des véhicules BHNS du réseau Tango va générer une consommation significative de matériaux et de ressources naturelles pour la construction des nouveaux véhicules** (rappelons par exemple que la fabrication des batteries pour les véhicules électriques est très polluante et consomme des métaux rares, extraits dans des conditions pas toujours

exemplaires à l'autre bout du monde, et les batteries elles-mêmes parcourent souvent des milliers de kilomètres avant d'être montées sur les véhicules).

Les bus réformés seront donnés à la ville de Fimela au Sénégal, avec laquelle la métropole de Nîmes a un partenariat, ce qui leur permettra d'avoir une seconde vie, et de réduire la production de « déchets » qu'aurait engendré la mise au rebut de ces véhicules.

6.2.10 Action n° 9 - Poursuite et développement des démarches de mise en accessibilité des réseaux de transport collectif

Incidences environnementales de la finalité de l'action

Rappel des objectifs de l'action :

- Mettre en œuvre, poursuivre et accompagner les communes dans la mise en accessibilité de l'espace public,
- Poursuivre la réalisation des schémas directeurs d'accessibilité pour les transports en commun,
- Informer et sensibiliser les acteurs sur l'accessibilité du territoire.

Cette action vise à améliorer l'accessibilité aux transports en commun, et, plus généralement, à l'espace public, pour les personnes en situation de handicap.

Cette action devrait avoir un fort impact positif d'ordre social pour les personnes concernées, en facilitant leurs déplacements, par contre, elle ne devrait générer que peu d'impact sur l'environnement puisque l'évolution des parts modales associées restera anecdotique et elle ne s'accompagne pas de la construction d'équipement ou d'infrastructures significatives.

Incidence de l'action	
→	Impact anecdotique
Budget total prévu	Non évalué

Incidences environnementales opérationnelles

Types d'interventions concernés :

- **Accompagnement aux communes et autres acteurs locaux, développement de partenariats entre acteurs :** accompagnement à la réalisation et à la finalisation des Plans de mise en accessibilité, mise à jour du Schéma Directeur d'Accessibilité de Nîmes métropole...
- **Réalisation d'études spécifiques ; observation, suivi et contrôle des usages :** mise en place d'un programme de suivi des actions, suivi des documents de programmation...
- **Sensibilisation des usagers, promotion des modes de déplacements alternatifs :** sensibilisation des usagers y compris les personnes à mobilité réduite, formation des conducteurs...

Types d'intervention	Incidence globale
Accompagnement aux communes et autres acteurs locaux, développement de partenariats entre acteurs	(+)
Réalisation d'études spécifiques ; observation, suivi et contrôle des usages	(+)
Sensibilisation des usagers, promotion des modes de déplacements alternatifs	(+)

Conclusion sur les impacts de l'action

Même si les types d'interventions mobilisés ont globalement un impact indirect positif sur l'environnement, l'impact généré par cette action devrait rester faible, en raison du public spécifique concerné par cette action.

6.2.11 Action n° 10 - Amélioration de l'accès aux services de mobilité des personnes à mobilité réduite habitant les territoires des quartiers prioritaires de la politique de la ville et des territoires ruraux

Incidences environnementales de la finalité de l'action

Rappel des objectifs de l'action :

- Favoriser l'accès aux réseaux de transport en commun et services de mobilité, notamment aux personnes à mobilité réduite.

Il s'agit en particulier de permettre l'accès au réseau structurant de transports en commun et, de manière plus générale, de fournir des solutions de transports publics, pour les personnes habitant dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville ou dans les zones peu desservies en transports en commun. Il s'agit aussi de renforcer l'accès aux transports en commun pour les personnes à mobilité réduite.

Cette action devrait se traduire par une amélioration de l'accès aux arrêts de bus/autres transports existants, par une meilleure mise en accessibilité de l'espace public, une amélioration de l'accès à l'information et la possible mise en place d'un transport à la demande.

Cette action devrait ainsi permettre à une partie des populations ciblées de se reporter plus facilement sur les transports publics pour les déplacements quotidiens. Toutefois, au-delà de l'aspect social, l'impact global sur l'environnement, y compris sur les thématiques liées au climat, devrait rester faible par rapport aux autres actions du PdM.

Incidence de l'action	
⇨	Impact positif mais faible
Budget total prévu	Non évalué

Incidences environnementales opérationnelles

Types d'interventions concernés :

- **Réalisation d'études spécifiques ; observation, suivi et contrôle des usages :** étude pour la mise en place d'un transport à la demande en zone peu dense et rurale, notamment pour les personnes à mobilité réduite,
- **Réalisation d'aménagements en milieu urbain pour le développement de mobilités alternatives :** aménagement de cheminements piétons et de liaisons cyclables, installation de stationnements vélos...

Types d'intervention	Incidence globale
Réalisation d'études spécifiques	(+)
Réalisation d'aménagements en milieu urbain pour le développement de mobilités alternatives	(+)

Conclusion sur les impacts de l'action

Même si cette action a un rôle social majeur, elle ne présente qu'un faible potentiel de report modal sur les transports publics au détriment de la voiture individuelle suite aux aménagements prévus. L'impact global attendu sur l'environnement est donc faible, notamment au regard d'autres actions du PdM qui concernent des secteurs beaucoup plus peuplés et où le potentiel de report modal est bien plus significatif. Cela n'enlève évidemment pas l'intérêt social des objectifs poursuivis pour les populations concernées.

6.2.12 Action n° 11 - Développement des hubs de mobilité

Incidences environnementales de la finalité de l'action

Rappel des objectifs de l'action :

- Développer des pôles d'échanges multimodaux et multiservices,
- Améliorer l'accès et l'attractivité des gares et haltes,
- Faciliter les déplacements multimodaux,
- Inciter au report modal et limiter l'usage de la voiture.

Cette action va se traduire par le renforcement des pôles d'échanges multimodaux existants, qui deviendront de véritables "hubs" de mobilité associant dispositifs facilitant le report modal (parkings, places de covoiturage et autopartage, etc.) et services divers. Ces pôles verront leur accessibilité améliorée ainsi que l'information des usagers et le cadre urbain proposé (végétalisation, etc.).

Des pôles d'échanges seront également développés au niveau des gares, avec une forte amélioration des équipements proposés, de la signalisation et du cadre de vie pour rendre plus attractif le report modal. Afin de compléter le maillage de points d'intermodalité, des parkings relais seront mis en place à proximité immédiate des lignes structurantes de transports collectifs. Un référentiel permettant de classer ces pôles en fonction de leur niveau de service, leur taille, leur localisation, etc. sera proposé pour faciliter leur identification et inciter les automobilistes à s'y rendre. De nombreux services et aménagements sont prévus pour assurer l'attractivité de ces pôles.

Cette action devrait permettre de réduire significativement le nombre de véhicules particuliers venant et stationnant en cœur d'agglomération, avec un impact attendu qui pourrait être très significatif sur la diminution des polluants atmosphériques, et la réduction des émissions de GES. Un impact positif sur la consommation d'énergie est aussi à attendre.

De plus, les mesures d'amélioration du cadre de vie qui sont proposées devraient améliorer l'intégration paysagère des nouveaux équipements ou améliorer celle des équipements existants, avec un effet positif sur les paysages, la nature en ville et la gestion de l'eau (en privilégiant les revêtements perméables).

Incidence de l'action	
	Positive à moyen terme (le temps que les habitants s'approprient les nouveaux équipements)
Budget total prévu	4 740 000 €

<u>Incidences environnementales opérationnelles</u>

Types d'interventions concernés :

- **Développement de nouveaux outils numériques :** développement de l'affichage multimodal dynamique dans les haltes et gares,
- **Réalisation d'aménagements en milieu urbain pour le développement de mobilités alternatives :** création ou sécurisation de cheminements piétonniers, aménagements cyclables, amélioration de l'accès PMR, création de stationnements dédiés pour le covoiturage...
- **Travaux de construction d'équipements :** développement de pôles multiservices au niveau de certaines haltes et gares, création de parkings-relais...
- **Amélioration de la signalisation et de l'accessibilité, sécurisation des déplacements :** amélioration du jalonnement routier et modes actifs, sécurisation de cheminement piétons / cycles...
- **Mesures d'amélioration du cadre de vie et de réduction de l'impact environnemental des mobilités alternatives :** végétalisation des espaces, stationnements avec des revêtements perméables, installation d'ombrières photovoltaïques pour alimenter les bornes de recharge des voitures électriques...

Types d'intervention	Incidence globale
Développement de nouveaux outils numériques	(+)
Réalisation d'aménagements en milieu urbain pour le développement de mobilités alternatives	(+)
Mesures d'amélioration du cadre de vie et de réduction de l'impact environnemental des mobilités alternatives	++
Travaux de construction d'équipements	- -
Amélioration de la signalisation et de l'accessibilité, sécurisation des déplacements	++

Conclusion sur les impacts de l'action

Cette action devrait fortement inciter les automobilistes au report modal. La concentration des services au niveau des pôles de multimodalité va permettre aux habitants de réaliser davantage de tâches du quotidien au même endroit, ce qui devrait, de plus, contribuer à limiter les déplacements.

Cette action devrait avoir un **impact très positif sur la diminution de la consommation d'énergie et des GES, ainsi que sur l'amélioration de la qualité de l'air**. Ces effets positifs ne concernent toutefois que le centre de la métropole, à l'intérieur du périmètre délimité par les pôles et parkings relais.

Le développement de nouveaux pôles relais et des services au niveau de ces pôles va nécessairement s'accompagner de la construction de nouvelles infrastructures. **Ces travaux devraient générer, localement, des impacts négatifs en termes de consommation d'espace, de protection des paysages et de la biodiversité**. Des impacts en termes de consommation de ressources naturelles et d'énergie sont aussi à prévoir pour la réalisation des nouvelles infrastructures. Dans ce cadre-là, la recherche de solutions alternatives comme le recyclage des matériaux ou la rationalisation des matières premières utilisées prévue dans l'action 8 permettrait de réduire nettement l'impact environnemental de ces nouveaux aménagements.

Les aménagements paysagers envisagés pour améliorer localement le cadre de vie (végétalisation des espaces, perméabilisation des stationnements, production d'énergie renouvelable...) contribueront aussi à amoindrir l'impact global de ces nouveaux aménagements sur l'environnement. La végétalisation et la priorité donnée aux revêtements perméables, pourra aussi avoir un impact positif bien que faible sur la régulation du risque d'inondation et la gestion de la ressource en eau en permettant l'infiltration de l'eau et le rechargement de la nappe. La végétalisation des espaces urbains joue aussi un rôle majeur pour améliorer la résilience de ces espaces urbains par rapport à l'évolution du climat (résorption des îlots de chaleur par exemple) et pour assurer le maintien de différents services écosystémiques en milieu urbain (supports pour la biodiversité dont le service de pollinisation, ombrage, valeur esthétique, etc.).

Le développement des outils numériques, par contre, engendre des impacts négatifs qu'il est difficile d'éviter : consommation d'énergie et de matériaux parfois rares pour la fabrication des équipements, consommation d'énergie (fonctionnement et surtout, stockage des données), mauvaises conditions de recyclage en fin de vie, obsolescence rapide des équipements... Bien qu'on ne puisse nier leur intérêt pour améliorer l'information aux usagers, le choix doit se tourner vers des équipements économes en énergie, et aussi durables que possible.

6.2.13 Action n° 12 - Faciliter l'accès à la mobilité pour tous

Incidences environnementales de la finalité de l'action

Rappel des objectifs de l'action :

- Favoriser le report modal et l'accès aux réseaux de transports tous modes,
- Construire une mobilité résiliente.

Cette action reprend les objectifs portés par les actions précédentes en termes de mise en accessibilité des hubs de mobilité et des pôles multimodaux. Il s'agit ainsi de faciliter le rabattement piétons / vélos

/ voitures vers ces pôles en améliorant la signalisation, l'information des usagers, l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite et le jalonnement. La création de stationnements adaptés pour ces différents modes de transports et l'installation de nouveaux services au niveau des pôles sont aussi envisagés pour renforcer leur attractivité.

Cette action n'apporte donc en elle-même pas d'impacts supplémentaires par rapport aux précédentes qui devraient favoriser à court/moyen terme le report modal sur des modes de transports moins polluants et moins consommateurs d'énergie.

Incidence de l'action	
→	Impact négligeable
Budget total prévu	4 740 000 € pour les actions dont le coût a été évalué

Incidences environnementales opérationnelles

Types d'interventions concernés :

- **Développement de nouveaux outils numériques :** mise en place d'une information en temps réel et d'un affichage dynamique, déploiement d'outils numériques pour l'information des personnes aveugles ou malvoyantes, développement du MaaS pour le calcul d'itinéraires...
- **Réalisation d'aménagements en milieu urbain pour le développement de mobilités alternatives :** création de nouvelles liaisons cyclables de rabattement, aménagement de cheminements piétons, création de stationnements tous modes...
- **Amélioration de la signalisation et de l'accessibilité, sécurisation des déplacements :** amélioration du jalonnement modes actifs...

Types d'intervention	Incidence globale
Développement de nouveaux outils numériques	(+)
Réalisation d'aménagements en milieu urbain pour le développement de mobilités alternatives	(+)
Amélioration de la signalisation et de l'accessibilité, sécurisation des déplacements	++

Conclusion sur les impacts de l'action

Cette fiche action recoupe complètement des interventions déjà portées par les fiches actions précédentes ; elle n'aura donc pas d'impacts supplémentaires sur l'environnement.

De manière générale, une meilleure accessibilité et attractivité des pôles multimodaux devrait favoriser l'usage des modes actifs et des transports collectifs au détriment de la voiture individuelle, y compris pour des publics présentant des handicaps (mobilité réduite, malvoyants...) : un impact positif est donc à attendre sur la réduction de la consommation d'énergies fossiles, la réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques. Cela est d'autant plus vrai qu'il est prévu de remplacer une partie des véhicules de transports en commun par des véhicules électriques (dont 100% des BHNS du réseau Tango).

L'incitation au report modal va passer essentiellement par une amélioration des infrastructures existantes et donc par la réalisation de travaux en zones déjà artificialisées, donc globalement peu impactants pour l'environnement. L'amélioration de la signalisation et du jalonnement ne devrait également pas avoir d'incidence négative significative sur l'environnement en dehors de la consommation d'énergie et de ressources nécessaires à la production du matériel de signalisation et à leur installation.

Les actions prévues prévoient également l'équipement des stationnements avec des bornes de recharge pour les véhicules électriques; cela devrait inciter davantage les usagers à basculer vers des véhicules électriques, avec toutefois des impacts controversés sur l'environnement (véhicules certes décarbonés en utilisation mais très consommateurs d'énergie, de ressources naturelles dont ressources rares et émetteurs de GES pour leur fabrication).

Le développement de nouveaux outils et interfaces numériques, bien mis en avant dans cette fiche action, va générer des impacts négatifs non négligeables sur la consommation d'énergie (notamment pour la réalisation des calculs d'itinéraires et le stockage des données), la consommation de ressources naturelles, dont des métaux rares pour la fabrication des interfaces informatiques et numériques, et des émissions de GES.

Ces incidences restent toutefois faibles au regard de l'impact globalement positif de la réduction de l'usage des véhicules individuels thermiques.

6.2.14 Action n° 13 - Amélioration des conditions de voyage tous réseaux

Incidences environnementales de la finalité de l'action

Rappel des objectifs de l'action :

- Rendre attractifs les transports en commun et améliorer l'expérience voyageur.

Cette fiche action reprend également des éléments déjà proposés dans les fiches précédentes : l'amélioration proposée de l'attractivité passe notamment par l'amélioration de l'information des usagers (création d'une centrale d'information multimodale, développement de l'information en temps réel sur différents supports numériques, généralisation du système d'aide à l'exploitation et à l'information voyageurs...). Il s'agit également d'évoluer vers une grille tarifaire unique, permettant de se déplacer au même tarif quel que soit le mode de transport utilisé.

Toutes ces initiatives devraient contribuer à inciter les usagers à se reporter davantage sur les transports collectifs pour leurs déplacements, avec, comme pour les fiches actions précédentes, des effets positifs sur la réduction de la consommation d'énergies fossiles, l'amélioration de la qualité de l'air et la réduction des émissions de GES. Des impacts indirects sur la santé et sur la réduction des nuisances sonores peuvent également être attendus.

Incidence de l'action	
	Impact négligeable car redondant avec impacts des fiches précédentes
Budget total prévu	600 000 €

Incidences environnementales opérationnelles

Types d'interventions concernés :

- **Développement de nouveaux outils numériques :** développement d'une application de MaaS (Mobility as a Service), développement de l'information voyageurs en temps réel, création d'une centrale d'information multimodale...
- **Modification des pratiques (itinéraires, horaires, mise à disposition de véhicules) pour favoriser le développement de mobilités alternatives :** évolution des conditions tarifaire pour aller vers une tarification unique.

Types d'intervention	Incidence globale
Développement de nouveaux outils numériques	(+)
Modification des pratiques (itinéraires, horaires, mise à disposition de véhicules) pour favoriser le développement de mobilités alternatives	++

Conclusion sur les impacts de l'action

Les interventions prévues dans cette fiche action apparaissent comme redondantes par rapport à ce qui est déjà proposé dans les fiches action précédentes.

Les interventions proposées vont aller dans le sens d'un report modal facilité vers des modes de transports plus vertueux (transports en commun, moins polluants, etc.), avec des impacts positifs sur différents compartiments de l'environnement comme détaillé plus haut. Le développement de nouveaux outils numériques pourra, par contre, engendrer des impacts négatifs (consommation d'énergie et de ressources naturelles, etc.). Cependant, l'incidence globale de cette fiche action apparaît comme négligeable puisqu'elle ne prévoit pas de mesures supplémentaires par rapport à ce qui est déjà proposé dans les fiches précédentes.

6.2.15 Action n° 14 - Mise en œuvre d'une programmation cohérente des projets routiers

Incidences environnementales de la finalité de l'action

Rappel des objectifs de l'action :

- Aménager la voirie en intégrant les mobilités alternatives,
- Réaliser des aménagements cohérents avec la hiérarchisation de la voirie,
- Diminuer le trafic de transit en zone urbaine.

Il s'agit principalement de revoir le maillage routier de l'agglomération afin de désengorger les axes principaux (création de déviations, requalification d'axes existants, meilleure hiérarchisation du réseau routier en lien avec les objectifs du Plan Local de Déplacements de la ville de Nîmes...) et de laisser plus de place aux modes de déplacements alternatifs sur les voiries situées en cœur d'agglomération. Il est également prévu que les nouveaux axes routiers créés intègrent des voies spécifiques aux transports alternatifs, en lien avec l'intégration de principes d'aménagements tous modes dans la Charte

existante de modération des vitesses. Ces principes doivent être hiérarchisés en fonction de la nouvelle hiérarchisation du réseau routier.

Ces interventions devraient à la fois contribuer à fluidifier le trafic automobile et à faciliter et sécuriser les déplacements en modes actifs.

On devrait donc avoir globalement un impact positif sur le report modal vers des modes de déplacements plus vertueux, avec des effets positifs sur les thématiques de l'environnement en lien avec le climat et la qualité de l'air. A contrario, la fluidification du trafic automobile, en rendant les trajets en voiture moins contraignants, pourrait avoir l'effet inverse et donc atténuer les effets positifs escomptés.

Incidence de l'action	
→	Impact globalement neutre
Budget total prévu	268 000 000 € (dont 16,7% pour la métropole de Nîmes,

Incidences environnementales opérationnelles

Types d'interventions concernés :

- **Réalisation d'aménagements en milieu urbain pour le développement de mobilités alternatives :** suppression des feux de circulation sur l'avenue Allende, requalification de l'avenue du Maréchal Juin...
- **Travaux de construction d'équipements :** création du contournement ouest de Nîmes, création d'un barreau routier entre la RD 40 et la RN 113, passage à 2*2 voies de la RD 106...
- **Amélioration de la signalisation et de l'accessibilité, sécurisation des déplacements :** intégration de principes d'aménagements tous modes dans la charte de modération des vitesses pour mieux intégrer les besoins liés aux modes de déplacements alternatifs à la voiture.

Types d'intervention	Incidence globale
Réalisation d'aménagements en milieu urbain pour le développement de mobilités alternatives	(+)
Travaux de construction d'équipements	- -
Amélioration de la signalisation et de l'accessibilité, sécurisation des déplacements	++

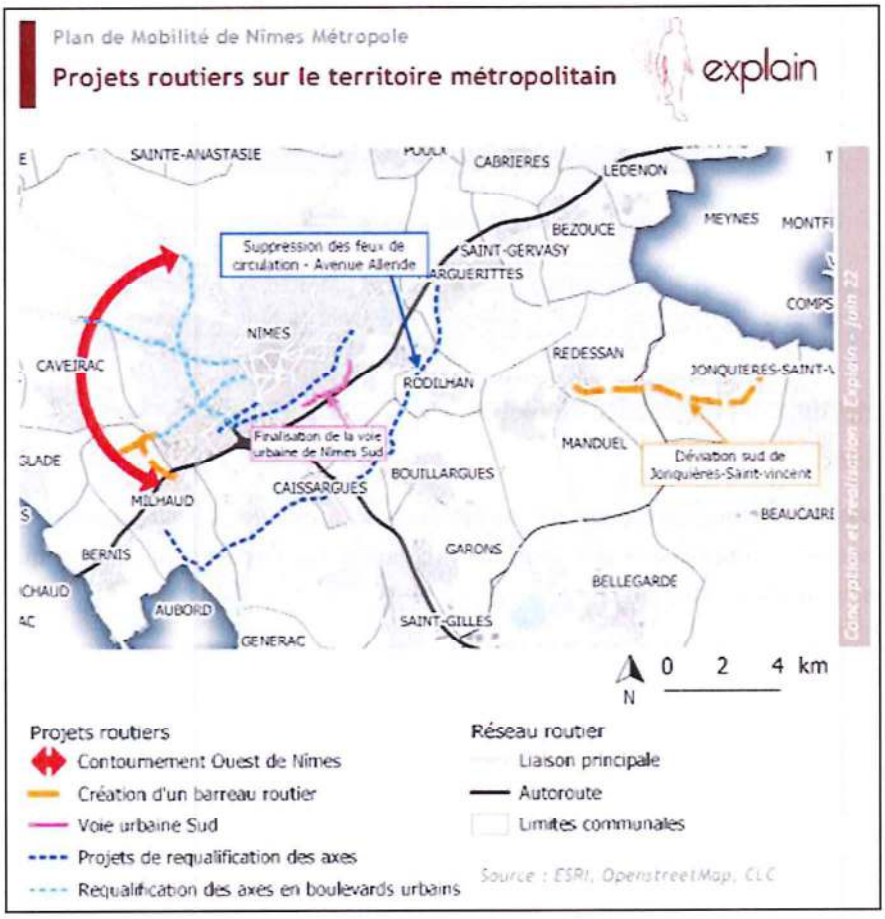
Conclusion sur les impacts de l'action

Les effets positifs escomptés de la finalité de cette action pour le soutien au développement des modes de déplacements alternatifs devraient être au moins en partie contrebalancés par l'effet de la fluidification du trafic automobile, qui va inciter les usagers à conserver ce mode de transport.

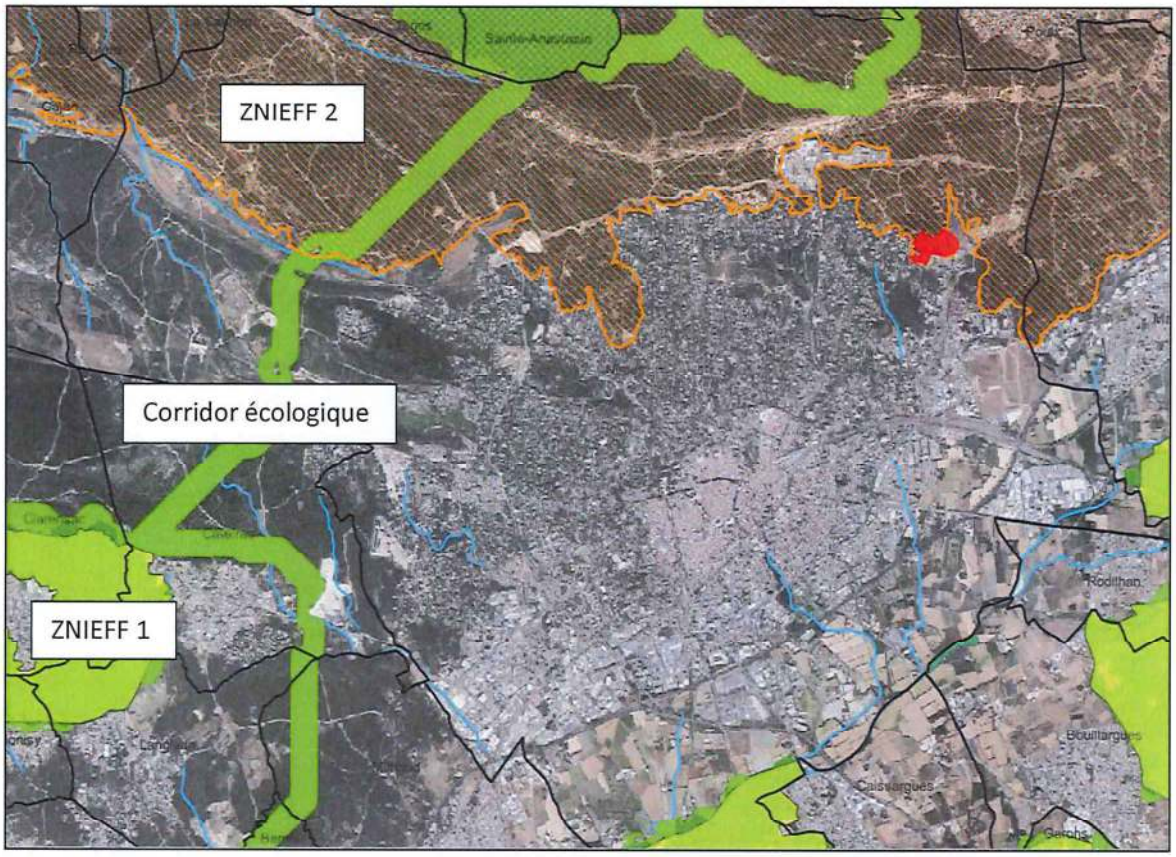
De plus, la restructuration du réseau routier de l'agglomération va nécessiter la réalisation de travaux d'envergure, parfois en périphérie de zones urbanisées, avec des impacts qui peuvent être non négligeables sur la consommation d'espace, la préservation des milieux naturels et de la fonctionnalité

écologique du territoire, la préservation de la qualité paysagère, les ressources naturelles, etc. La réalisation de travaux génère également des incidences localisées et temporaires comme du bruit, des émissions de poussière, un dérangement accru de la faune, des désagréments divers pour les riverains au quotidien, etc.

Des mesures devront donc être prises pour éviter le plus possible ces incidences, réduire les impacts qui n'ont pu être évités et, le cas échéant, proposer des mesures de compensation.



Ces projets, de par leur envergure, devraient faire l'objet d'études d'impacts spécifiques qui permettront d'en préciser les incidences et de proposer des mesures d'évitement, réduction, compensation adaptées. Cependant, des points d'attention peuvent déjà être identifiés à ce stade, notamment concernant le contournement Ouest de Nîmes. **Le tracé prévisionnel de ce dernier passe en effet au niveau d'un corridor écologique d'intérêt régional identifié dans le SRCE; il passe au-dessus de deux cours d'eau corridors d'intérêt régional et à proximité immédiate de la ZNIEFF de type 2 "Plateau Saint-Nicolas"**. Cette ZNIEFF abrite notamment de nombreuses espèces de chauves-souris, d'oiseaux et de plantes protégées dont il faudra tenir compte dans le tracé définitif.



A noter toutefois que la création de ce contournement était prévue également dans le scénario « 0 », **il ne s'agit donc pas à proprement parler d'incidences supplémentaires liées à la mise en œuvre du scénario retenu**. De plus, **il s'agit d'un projet sous maîtrise d'ouvrage de l'Etat, pour lequel la métropole de Nîmes ne maîtrise ni le tracé ni le calendrier**. Ce projet fait partie des « coups partis » intégrés dans la scénarisation du PdM.

La requalification d'axes routiers existants au sein de zones déjà urbanisées ne devrait pas avoir d'impact négatifs majeurs sur l'environnement : les principales incidences seront les incidences temporaires liées à la réalisation des travaux et la consommation modérée de ressources naturelles (eau, ressources minérales) et d'énergie pour la production des matériaux nécessaires et l'alimentation des engins de chantier.

En conclusion, cette fiche action vise à améliorer le confort des usagers des modes alternatifs comme de la voiture individuelle, ce qui peut générer des effets contrastés sur l'environnement : effet positif du développement des modes de déplacements actifs mais aussi un effet négatif lié à la facilitation des déplacements en véhicules individuels du fait de la fluidification du trafic.

Par contre les travaux nécessaires à l'atteinte des objectifs sont susceptibles d'entraîner des impacts négatifs majeurs sur l'environnement, qui nécessiteront la mise en œuvre de mesures d'atténuation adaptées à définir dans le cadre des études d'impact préalables à la réalisation de ces projets.

6.2.16 Action n° 15 - Requalification des entrées de ville, des principaux boulevards et des centres bourgs en faveur des modes alternatifs à la voiture

Incidences environnementales de la finalité de l'action

Rappel des objectifs de l'action :

- Requalification des entrées de ville, des principaux boulevards et des centres bourgs en faveur des modes alternatifs à la voiture,
- Sécuriser les déplacements tous modes et améliorer la mixité,
- Développer une agglomération apaisée.

Il s'agit notamment de renforcer la sécurité des déplacements modes actifs en réduisant les vitesses de circulation en centre-bourg à l'aide de la mise en place d'aménagements adaptés. L'amélioration de la qualité paysagère et du confort pour les déplacements modes actifs devrait également rendre ces déplacements plus agréables. La sécurisation des déplacements alternatifs passera aussi par la sensibilisation des usagers au partage de la voirie avec la création d'un Code de la rue.

Ces actions devraient inciter les usagers à utiliser davantage les modes actifs au détriment de la voiture individuelle.

Incidence de l'action	
	Positive à moyen terme (le temps que les habitants s'approprient les nouveaux équipements)
Budget total prévu	Non évalué

Incidences environnementales opérationnelles

Types d'interventions concernés :

- **Réalisation d'aménagements en milieu urbain pour le développement de mobilités alternatives :** mise en place de traversées sécurisées et d'aménagements plus confortables pour les modes actifs...
- **Sensibilisation des usagers, promotion des modes de déplacements alternatifs :** création d'un Code de la rue pour sensibiliser à l'usage partagé de la voirie...
- **Amélioration de la signalisation et de l'accessibilité, sécurisation des déplacements :** apaisement de la vitesse en centre-ville, sécurisation des carrefours...
- **Mesures d'amélioration du cadre de vie et de réduction de l'impact environnemental des mobilités alternatives :** amélioration de la qualité paysagère des principales pénétrantes (végétalisation, amélioration du jalonnement...).

Types d'intervention	Incidence globale
Sensibilisation des usagers, promotion des modes de déplacements alternatifs	(+)
Réalisation d'aménagements en milieu urbain pour le développement de mobilités alternatives	(+)
Mesures d'amélioration du cadre de vie et de réduction de l'impact environnemental des mobilités alternatives	++
Amélioration de la signalisation et de l'accessibilité, sécurisation des déplacements	++

Conclusion sur les impacts de l'action

Cette action devrait nettement améliorer le confort des déplacements en modes actifs, incitant ainsi davantage les usagers à moins utiliser leur véhicule individuel. **Un effet positif est donc attendu sur la consommation d'énergie fossile, les émissions de GES et la qualité de l'air. Un effet indirect positif sur la santé est aussi possible. La réduction des vitesses de circulation en centre-ville va aussi avoir un effet directement positif sur les nuisances sonores.**

D'autre part, la végétalisation d'espaces urbanisés peut avoir différents effets bénéfiques sur l'environnement, comme une meilleure résilience face aux effets du changement climatique (plus de fraîcheur et résorption des îlots de chaleur urbains par exemple), une meilleure continuité écologique en milieu urbain, une amélioration de la qualité paysagère, etc.

Bien que la réalisation de travaux de requalification en milieu urbain puisse générer des incidences négatives (bruit, consommation d'eau et d'énergie pendant les travaux, consommation de ressources naturelles et d'énergie pour la production des matériaux nécessaires, etc.), l'impact global de cette fiche action est nettement positif.

6.2.17 Action n° 16 - Développement du covoiturage et de l'autopartage

Incidences environnementales de la finalité de l'action

Rappel des objectifs de l'action :

- Promouvoir et développer les usages de la voiture « partagée »,
- Partager les connaissances en matière de mobilités sur le territoire.

Cette fiche action vise à favoriser un meilleur remplissage des voitures en circulation pour en limiter le nombre dans les centres urbains et pour faciliter le développement de pratiques alternatives à l'autosolisme dans les zones plus rurales moins desservies par les transports en commun.

A cette fin, il est prévu de créer un réseau de nouvelles aires de covoiturage, qui seront situées à proximité d'axes stratégiques (principaux axes routiers et ferroviaires notamment). La création ou le développement de lignes virtuelles de covoiturage et la valorisation du service d'autopartage mettant à disposition des voitures en location créé par la ville de Nîmes sont aussi prévus. Les solutions de location de voiture entre particuliers seront également mises en avant au travers de campagnes de communication. Enfin, le développement de l'autopartage, du covoiturage, etc. sera favorisé par le soutien à la mise en place d'actions de sensibilisation et au travers des Plans de Mobilité Employeurs ou d'Administration. L'expérimentation d'un réseau d'autostop organisé avec la création de points d'arrêt dans les zones peu desservies par les transports en commun est aussi prévue.

Incidence de l'action	
	Positive à court/moyen terme
Budget total prévu	Non évalué

Incidences environnementales opérationnelles

Types d'interventions concernés :

- **Accompagnement aux communes et autres acteurs locaux, développement de partenariats entre acteurs :** accompagnement technique à l'aménagement de places de covoiturage au sein des entreprises...
- **Modification des pratiques (itinéraires, horaires, mise à disposition de véhicules) pour favoriser le développement de mobilités alternatives :** mise à disposition de voitures en libre services via des services d'autopartage...
- **Réalisation d'aménagements en milieu urbain pour le développement de mobilités alternatives :** création d'arrêts pour les lignes virtuelles de covoiturage,
- **Sensibilisation des usagers, promotion des modes de déplacements alternatifs :** sensibilisation aux enjeux climatique ou de santé, actions d'informations sur le panel de solutions de mobilités existantes, actions de promotion des sites institutionnels existants, publication de brochures et organisation de campagnes publicitaires sur le covoiturage...
- **Travaux de construction d'équipements :** aménagement de nouvelles aires de covoiturage, en favorisant l'utilisation d'espaces de stationnement existants.

Types d'intervention	Incidence globale
Sensibilisation des usagers, promotion des modes de déplacements alternatifs	(+)
Accompagnement aux communes et autres acteurs locaux, développement de partenariats entre acteurs	(+)
Réalisation d'aménagements en milieu urbain pour le développement de mobilités alternatives	(+)
Modification des pratiques (itinéraires, horaires, mise à disposition de véhicules) pour favoriser le développement de mobilités alternatives	++
Travaux de construction d'équipements	- -

Conclusion sur les impacts de l'action

Au-delà des bénéfices évidents que génèrent l'autopartage au sens large sur la réduction du nombre de véhicules en circulation (diminution des pollutions et des émissions de GES, diminution de la consommation d'énergie, fluidification du trafic et apaisement des nuisances sonores, etc.), **un des grands intérêts de cette fiche action est qu'elle propose des solutions qui viennent compléter l'offre de modes de transports alternatifs dans les zones peu denses et peu desservies par les transports en commun.**

Les travaux nécessaires pour la réalisation des équipements utiles au développement des pratiques d'autopartage vont générer des effets négatifs, mais ces derniers devraient rester localisés et de faible ampleur au regard des incidences positives attendues sur le climat et la qualité de l'air. En effet, ces travaux devraient concerner des équipements de faible emprise spatiale. Les incidences attendues sont donc surtout celles liées à la vie des chantiers (bruit, consommation de ressources et d'énergie pour la production des matériaux nécessaires, émissions de poussières et de GES et consommation d'énergie par les engins de chantier, etc.).

Concernant les aires de covoiturage, qui sont susceptibles de consommer le plus d'espaces naturels et agricoles en périphérie des centres urbains, il est prévu de privilégier des espaces déjà artificialisés ou de les mutualiser avec des parkings déjà existants, ce qui devrait permettre de nettement réduire les impacts négatifs attendus.

Des impacts négatifs peuvent aussi être engendrés par les actions de communication / sensibilisation, surtout si ces dernières se basent sur la publication de documents papiers et l'organisation d'évènements en présentiel nécessitant le déplacement de nombreuses personnes (consommation de ressources naturelles et d'énergie, pollutions, nuisances diverses, production de déchets, etc.). L'ampleur de l'impact possible va donc dépendre des modalités de communication qui seront mises en œuvre. Ces impacts devraient cependant rester secondaires par rapport au bénéfice global attendu en termes de réduction du nombre de voitures en circulation.

L'impact global de cette fiche action est donc positif.

6.2.18 Action n° 17 - Etude du développement des nouveaux usages des grandes infrastructures routières sur les grands corridors de déplacement

Incidences environnementales de la finalité de l'action

Rappel des objectifs de l'action :

- Etudier le développement de nouveaux usages sur les grands corridors de déplacements.

Il s'agit essentiellement d'étudier la mobilisation possible d'une partie des voies de circulation des grandes infrastructures routières existantes (autoroutes traversantes notamment) pour les modes de transports alternatifs : transports en commun, voies dédiées au covoiturage et taxis, etc. La mise en place d'une gestion dynamique des voies en fonction des horaires ou du trafic est également une option envisagée.

Des réflexions sur la gratuité de l'autoroute pour alléger le trafic sur certains axes structurants et l'installation de bornes de recharge pour les véhicules électriques sur les aires de repos ou à proximité des échangeurs sont aussi envisagés.

Ces interventions devraient effectivement faciliter l'usage de modes de transports alternatifs. Cependant, il est difficile à ce stade de savoir dans quelle mesure et quels modes de transports seront concernés puisque cela dépendra des résultats de l'étude de faisabilité.

Incidence de l'action	
⇨	Impact positif possible mais très dépendant des résultats de l'étude de faisabilité
Budget total prévu	Non évalué

Incidences environnementales opérationnelles

Types d'interventions concernés :

- **Réalisation d'études spécifiques ; observation, suivi et contrôle des usages :** réalisation d'une étude de faisabilité pour l'intégration de nouveaux usages sur les grands axes routiers existants,
- **Modification des pratiques (itinéraires, horaires, mise à disposition de véhicules) pour favoriser le développement de mobilités alternatives :** possible mise en place d'une gestion dynamique des voies, possible création de lignes de transport en commun express, etc. en fonction des résultats de l'étude de faisabilité,
- **Réalisation d'aménagements en milieu urbain pour le développement de mobilités alternatives :** installation de nouvelles bornes de recharge pour les véhicules électriques, possible création de nouvelles voies de circulation en fonction des résultats de l'étude de faisabilité.

Types d'intervention	Incidence globale
Réalisation d'études spécifiques ; observation, suivi et contrôle des usages	(+)
Réalisation d'aménagements en milieu urbain pour le développement de mobilités alternatives	(+)
Modification des pratiques (itinéraires, horaires, mise à disposition de véhicules) pour favoriser le développement de mobilités alternatives	++

Conclusion sur les impacts de l'action

L'ampleur et la nature des impacts de cette fiche action sont très dépendantes de ce qui émergera suite à la réalisation de l'étude de faisabilité, il est donc difficile de conclure à ce stade.

Toutefois, si cela émerge, la création de voies express pour les transports en commun ou de voies dédiées facilitant la circulation de véhicules partagés devrait rendre plus confortable l'usage de ces modes alternatifs (en leur donnant au moins un avantage important par rapport aux véhicules individuels : celui de ne pas se retrouver dans les bouchons aux heures de pointe). L'usage par les transports en commun d'axes routiers habituellement réservés aux véhicules privés et transports de marchandises serait aussi une innovation intéressante pour améliorer les temps de parcours et donc l'attractivité des lignes concernées pour les usagers.

6.2.19 Action n° 18 - Bâtir une stratégie Zone à Faible Emission - mobilité (ZFE-m) / Territoire de vigilance

Incidences environnementales de la finalité de l'action

Rappel des objectifs de l'action :

- Améliorer la qualité de l'air,
- Favoriser le report modal,
- Garantir l'accès à la mobilité pour tous.

Cette fiche fait la synthèse d'actions déjà proposées dans les autres fiches actions, qui concourent à l'amélioration de la qualité de l'air et de la qualité de vie en général.

Il s'agit en effet de répondre aux objectifs de la stratégie nationale bas-carbone et de faciliter la mise en place de la Zone à Faibles Emissions de Nîmes. La ville de Nîmes est en effet identifiée comme « Territoire de vigilance ». D'ici le 1er janvier 2025, elle doit donc restreindre la circulation des véhicules immatriculés jusqu'au 31 décembre 1996 (non classés) afin de respecter les seuils réglementaires de qualité de l'air.

Dans le PdM, l'amélioration de la qualité de l'air passe par la modernisation du parc de véhicules collectifs pour généraliser des motorisations plus vertueuses (hydrogène, électrique, gaz naturel, etc. - fiche action n°8), par l'installation de dispositifs de production d'énergies renouvelables permettant, entre autres, la recharge des véhicules électriques (fiche action n°8), par une amélioration de la végétalisation des espaces urbanisés et la désimperméabilisation des sols avec un impact positif sur la qualité de vie, la transparence des milieux urbains pour la biodiversité et la gestion de la ressource en eau (action n°11), par le report modal vers la marche et le vélo (action n°5), le développement de l'intermodalité (action n°11) et la rationalisation des flux logistiques, et l'accompagnement des professionnels dans leur transition énergétique (actions n°19 et 20).

Toutes ces actions devraient effectivement avoir un impact très positif sur l'amélioration de la qualité de l'air (diminution des émissions de polluants atmosphériques), mais aussi sur l'apaisement des nuisances sonores, sur la réduction des émissions de GES et de la consommation d'énergie. Cependant, **cette fiche action n'apporte pas de nouveautés par rapport aux fiches précédentes ; elle n'a donc pas d'impact supplémentaire.**

Incidence de l'action	
→	Impact négligeable car redondant avec impacts des fiches précédentes
Budget total prévu	Non évalué

Incidences environnementales opérationnelles

Types d'interventions concernés :

- **Modification des pratiques (itinéraires, horaires, mise à disposition de véhicules) pour favoriser le développement de mobilités alternatives :** Remplacement des véhicules collectifs par des véhicules à motorisation plus vertueuse, optimisation des flux...
- **Réalisation d'aménagements en milieu urbain pour le développement de mobilités alternatives :** installation de bornes de recharges pour les véhicules électriques et d'ombrières solaires...
- **Mesures d'amélioration du cadre de vie et de réduction de l'impact environnemental des mobilités alternatives :** amélioration de la végétalisation des espaces urbanisés, désimperméabilisation des sols, alimentation des bornes de recharge pour les véhicules électriques avec de l'énergie solaire...

Types d'intervention	Incidence globale
Mesures d'amélioration du cadre de vie et de réduction de l'impact environnemental des mobilités alternatives	++

Réalisation d'aménagements en milieu urbain pour le développement de mobilités alternatives	(+)
Modification des pratiques (itinéraires, horaires, mise à disposition de véhicules) pour favoriser le développement de mobilités alternatives	++

Conclusion sur les impacts de l'action

Cette fiche action regroupe de nombreuses actions à finalité très positive pour les thématiques liées au climat, à la qualité de l'air et à la qualité de vie.

Cependant, comme mentionné dans les fiches correspondantes, certains impacts négatifs de ces modifications de pratiques ne peuvent être écartés. On peut citer par exemple l'importante production de déchets liée à la mise au rebut des anciens véhicules collectifs (bien que des mesures soient prises pour réduire cet impact), et les impacts en termes de consommation d'énergie et de matières premières pour la fabrication des panneaux photovoltaïques des ombrières et celle des bornes de recharge pour les véhicules électriques.

D'autre part, le bénéfice environnemental du développement du parc électrique reste controversé ; ces véhicules n'émettent pas de CO2 en fonctionnement, mais leur fabrication reste très consommatrice de ressources, d'énergie et source de pollutions (en particulier pour les batteries, dont le recyclage est encore à développer). De plus, tout comme les véhicules thermiques, ils émettent des particules liées au frottement des pneus sur la chaussée.

6.2.20 Action n° 19 - Actions en faveur d'une logistique durable

Incidences environnementales de la finalité de l'action

Rappel des objectifs de l'action :

- Encourager les pratiques logistiques vertueuses, notamment le report modal du fret de la route vers des modes massifiés et/ou non polluants.

Cette action s'appuie sur la recherche de davantage d'exemplarité dans les pratiques de la commande publique, qui génère à elle seule d'importants flux de biens et de personnes.

Il s'agit en particulier de favoriser le développement de modes de transports massifiés et alternatifs à la route (ferré, fluvial), et d'améliorer la coordination des chantiers métropolitains pour rationaliser les flux.

Des études préalables seront nécessaires pour s'assurer de la faisabilité du développement de modes massifiés dans le cadre des règles de la commande publique pour les chantiers envisagés à l'échelle de la métropole. L'élaboration d'un schéma directeur de la logistique est également prévue, afin de formaliser les réflexions engagées sur le territoire de la métropole de Nîmes, qui identifie deux sites dédiés à la logistique. Un étude prospective doit permettre de confirmer ces sites tout en envisageant l'identification de nouveaux sites à l'avenir.

Toutes ces actions devraient permettre de réduire globalement les flux à l'échelle de la métropole et de faire en sorte qu'ils soient assurés par des véhicules moins polluants, avec donc des impacts positifs sur l'environnement.

Par contre, les actions mises en place dépendront des résultats des études préalables (faisabilité, études prospectives, etc.) et de nombreux points restent à clarifier (fonctionnement de l'incitation financière, outil pour la gestion des flux, etc.), ces impacts bénéfiques ne devraient ainsi être visibles qu'à moyen-long terme.

Incidence de l'action	
	Positive à moyen-long terme
Budget total prévu	Non évalué

Incidences environnementales opérationnelles

Types d'interventions concernés :

- **Accompagnement aux communes et autres acteurs locaux, développement de partenariats entre acteurs :** accompagnement à la transition énergétique des fournisseurs,
- **Réalisation d'études spécifiques ; observation, suivi et contrôle des usages :** études sur la faisabilité de la mise en place de solutions de transports massifiés alternatifs à la route (fer, fluvial) pour répondre aux besoins des marchés publics de travaux...
- **Sensibilisation des usagers, promotion des modes de déplacements alternatifs :** sensibilisation des agents en charge des marchés de fournitures,
- **Adaptation des règles de la commande publique :** intégrations de nouvelles clauses dans la commande publique comme le recours à des modes massifiés, le recours à des modes de transports spécifiques...

Types d'intervention	Incidence globale
Accompagnement aux communes et autres acteurs locaux, développement de partenariats entre acteurs	(+)
Réalisation d'études spécifiques ; Observation, suivi et contrôle des usages	(+)
Réalisation d'aménagements en milieu urbain pour le développement de mobilités alternatives	(+)
Soutien financier à des personnes ou des dispositifs	(-)
Sensibilisation des usagers, promotion des modes de déplacements alternatifs	(+)
Adaptation des règles de la commande publique	(-)

Conclusion sur les impacts de l'action

Une fois les nouveaux dispositifs mis en place, **cette action devrait avoir des impacts positifs sur les thématiques clefs du PdM : qualité de l'air, réduction de la consommation d'énergie et des émissions de GES, amélioration du cadre de vie avec une possible réduction des nuisances sonores.**

L'ampleur et la nature de ces effets seront toutefois très dépendantes des résultats des études préalables qui doivent être réalisées.

6.2.21 Action n° 20 - Accompagner les professionnels dans leur transition énergétique

Incidences environnementales de la finalité de l'action

Rappel des objectifs de l'action :

- Œuvrer au développement d'un maillage en stations d'avitaillement multi-énergies,
- Favoriser les entreprises qui circulent avec des véhicules faiblement émissifs dans leur desserte du territoire.

Cette fiche action doit permettre d'accompagner les professionnels qui vont être contraints de changer de véhicules dans le cadre de la mise en application de la Zone à Faibles Emissions. En effet, en tant que territoire de vigilance, la commune de Nîmes va devoir restreindre la circulation des véhicules immatriculés avant le 31 décembre 1996 d'ici le 1er janvier 2025. Plusieurs leviers sont envisagés à cette fin : la mise en place d'un schéma directeur de déploiement des stations d'avitaillement en carburants alternatifs, la mise en place de mesures réglementaires pour favoriser les entreprises les plus vertueuses, et la mise en place d'un système de gestion des dérogations.

Incidence de l'action	
	Positive à moyen terme
Budget total prévu	Non évalué

Incidences environnementales opérationnelles Types d'interventions concernés :

- **Modification des pratiques (itinéraires, horaires, mise à disposition de véhicules) pour favoriser le développement de mobilités alternatives** : incitation des professionnels à s'équiper en véhicules plus vertueux,
- **Réalisation d'aménagements en milieu urbain pour le développement de mobilités alternatives** : développement de stations d'avitaillement existantes,
- **Travaux de construction d'équipements** : création de nouvelles stations d'avitaillement en carburants alternatifs.

Types d'intervention	Incidence globale
Modification des pratiques (itinéraires, horaires, mise à disposition de véhicules) pour favoriser le développement de mobilités alternatives	++
Réalisation d'aménagements en milieu urbain pour le développement de mobilités alternatives	(+)
Travaux de construction d'équipements	- -

Conclusion sur les impacts de l'action

L'évolution de la flotte de véhicules des professionnels vers des solutions moins polluantes **devrait avoir des impacts positifs sur les thématiques clefs du PdM : qualité de l'air, réduction de la consommation d'énergie et des émissions de GES, amélioration du cadre de vie avec une possible réduction des nuisances sonores.**

Cependant, comme pour les actions précédentes qui s'appuient sur un renouvellement massif du parc actuel de véhicules ; des dispositions devront être prises pour assurer le recyclage des pièces des véhicules mis au rebut, voire trouver des solutions pour leur donner une seconde vie (en modifiant leur motorisation quand cela est possible), sinon, on peut s'attendre à une importante production de déchets, dont la valorisation est loin d'être acquise.

La réalisation de nouveaux aménagements, pour la densification du réseau de stations d'avitaillement notamment, est également susceptible de générer des incidences négatives sur l'environnement, bien que dans une moindre mesure, puisque dans la plupart des cas, ces installations se feront dans des secteurs déjà artificialisés. La consommation d'énergie et de ressources pour la fabrication de ces matériels n'est toutefois pas négligeable ; des nouvelles façons de procéder devront être réfléchies, en lien avec les objectifs de la fiche action n°8 en matière de développement d'une économie circulaire des transports.

6.2.22 Action n° 21 - Mise en place d'une gouvernance de suivi du Plan De Mobilité

Incidences environnementales de la finalité de l'action

Rappel des objectifs de l'action :

- Création d'une instance de gouvernance du Plan de Mobilité.

Cette instance de gouvernance sera composée : d'un comité partenarial composé de tous les partenaires impliqués dans les actions du plan de mobilité, d'un comité technique, essentiellement chargé du suivi de la mise en œuvre du PdM, et d'un comité de pilotage.

La création de cette instance de gouvernance devrait faciliter la mise en œuvre du PdM et permettre les inflexions nécessaires dans le cas où des ajustements seraient nécessaires dans les modalités de réalisation des actions pour atteindre les objectifs fixés.

Les impacts attendus de cette action sont positifs mais indirects.

Incidence de l'action	
	Positif mais indirect
Budget total prévu	Non évalué

Incidences environnementales opérationnelles

Types d'interventions concernés :

- **Accompagnement aux communes et autres acteurs locaux, développement de partenariats entre acteurs :** création d'instances de gouvernance partenariales pour la mise en œuvre du PdM.

Types d'intervention	Incidence globale
Accompagnement aux communes et autres acteurs locaux, développement de partenariats entre acteurs	(+)

Conclusion sur les impacts de l'action

Cette action porte sur la mise en place d'une gouvernance adaptée à la bonne mise en œuvre du PdM. Elle devrait donc **faciliter l'atteinte des objectifs fixés en termes d'évolution des parts modales, avec un effet positif sur la réduction de la consommation d'énergie et des émissions de GES et en termes d'amélioration de la qualité de l'air**. Des impacts positifs sur une réduction des nuisances sonores et la santé sont aussi à attendre.

6.2.23 Action n° 22 - Développement du conseil en mobilité

Incidences environnementales de la finalité de l'action

Rappel des objectifs de l'action :

- Renforcer le conseil en mobilité,
- Inciter à la réalisation de PDM-e et PDM-a,
- Créer une plateforme de communication,
- Développer des actions de communication et de sensibilisation.

Cette action prévoit notamment la création de deux Conseils en mobilité, un pour le grand public et un pour les institutions publiques et acteurs privés, un accompagnement de la métropole pour la création et la mise en œuvre de plans de mobilités entreprise, administrations et établissements scolaires, et le déploiement d'une campagne de communication et de sensibilisation ambitieuse s'appuyant sur un réseau d'acteurs locaux comme points relais.

Cette action est une action d'amélioration de la gouvernance qui devrait faciliter la mise en œuvre du PdM en favorisant une meilleure compréhension des enjeux et des moyens d'agir par tous les publics concernés. Les incidences attendues sont donc positives mais indirectes.

Incidence de l'action	
	Positif mais indirect
Budget total prévu	Non évalué

Incidences environnementales opérationnelles

Types d'interventions concernés :

- **Accompagnement aux communes et autres acteurs locaux, développement de partenariats entre acteurs :** accompagnement à la réalisation de plans de mobilités entreprises, administrations et établissements scolaires, incitation à la non-mobilité, partage de bonnes pratiques de mobilité entre collectivités...
- **Réalisation d'études spécifiques ; observation, suivi et contrôle des usages :** suivi et évaluation des plans de mobilités réalisés,
- **Sensibilisation des usagers, promotion des modes de déplacements alternatifs :** organisations d'évènements ou journées spécifiques, développement d'une palette d'outils de communication,
- **Développement de nouveaux outils numériques :** création d'une plateforme numérique regroupant les actions et outils en lien avec la mobilité sur le territoire.

Types d'intervention	Incidence globale
Accompagnement aux communes et autres acteurs locaux, développement de partenariats entre acteurs	(+)
Réalisation d'études spécifiques ; observation, suivi et contrôle des usages	(+)
Sensibilisation des usagers, promotion des modes de déplacements alternatifs	(+)
Développement de nouveaux outils numériques	(+)

Conclusion sur les impacts de l'action

Cette action va venir renforcer l'accompagnement et la sensibilisation déployés dans le cadre de la mise en œuvre du PdM. Le grand public et les acteurs locaux, publics et privés, devraient être mieux informés de leurs obligations réglementaires mais aussi sur les outils disponibles pour y répondre ou, de manière plus générale, à leur disposition pour évoluer vers des dispositifs de mobilités plus vertueux.

L'impact global est donc positif pour toutes les thématiques ciblées par le PdM : réduction de la pollution atmosphérique, de la consommation d'énergie et des émissions de GES. Un impact positif sur la réduction des nuisances sonores et la santé est aussi possible. Tous ces impacts resteront toutefois indirects et à moyen-long terme.

A noter des impacts négatifs possibles liés à la mise en œuvre des campagnes de sensibilisation : consommation de papiers et d'encres polluantes pour l'impression de flyers, affiches, etc., consommation d'énergie et émissions de GES pour les déplacements motorisés liés aux organisations d'évènements, etc. La fiche action prévoit l'usage de papier recyclé et d'encre écologique ce qui devrait contribuer à réduire ces impacts, ainsi que le fait d'inciter les participants à venir en modes de déplacements alternatifs.

D'autre part, impacts négatifs possibles liés à la mise en place d'une nouvelle plateforme numérique.

Ces impacts négatifs restent cependant faibles au regard de l'impact positif de la finalité de cette action.

6.2.24 Action n° 23 – Partager une culture commune au sein du club mobilité partenarial de l'Agence d'urbanisme, région nîmoise et alésienne

Incidences environnementales de la finalité de l'action

Rappel des objectifs de l'action :

- Améliorer la connaissance des pratiques des usagers et des évolutions prévisibles en se basant sur le Panorama de la mobilité de l'A'U,
- Fédérer les partenaires de la mobilité sur le territoire,
- Partager une culture commune de la mobilité.

Il s'agit d'élargir le champ d'action d'un outil déjà existant : le Panorama de la mobilité.

L'amélioration des connaissances sur l'évolution des pratiques et leurs conséquences (accidents, fluidité du trafic, etc.) est indispensable pour mieux orienter les décisions et adapter les objectifs à atteindre et leurs modalités de mise en œuvre. Il y a également un enjeu d'adaptation de la communication auprès du grand public et des acteurs concernés.

Cette action devrait jouer un rôle majeur dans le suivi de l'impact des actions du PdM sur les usages et les usagers tout en permettant une inflexion dans le choix des outils mise en place ou le choix des actions à prioriser. Elle aura donc globalement un effet positif mais indirect sur l'environnement.

Incidence de l'action	
	Positif mais indirect
Budget total prévu	Cotisation annuelle de Nîmes métropole, montant non déterminé.

Incidences environnementales opérationnelles

Types d'interventions concernés :

- **Réalisation d'études spécifiques ; observation, suivi et contrôle des usages :** diversification des thèmes traités dans le cadre de l'observatoire de la mobilité (logistique urbaine durable, évolution de l'étoile ferroviaire nîmoise, analyse de la pratique de la marche sur le territoire, etc.)
- **Sensibilisation des usagers, promotion des modes de déplacements alternatifs :** publications annuelles du Panorama de la mobilité.

Types d'intervention	Incidence globale
Réalisation d'études spécifiques ; observation, suivi et contrôle des usages	(+)
Sensibilisation des usagers, promotion des modes de déplacements alternatifs	(+)

Conclusion sur les impacts de l'action

En accompagnant la mise en œuvre du PdM, **ces actions auront un impact globalement positif sur les thématiques environnementales ciblées par le plan. Ces incidences restent toutefois indirectes.**

6.2.25 Action n° 24 – Création d'un observatoire de suivi du Plan De Mobilité

Incidences environnementales de la finalité de l'action

Rappel des objectifs de l'action :

- Suivre l'avancée des actions du Plan de Mobilité et ses effets,
- Communiquer sur les données issues de l'observatoire du Plan de Mobilité,
- Poursuivre une bonne connaissance des pratiques de déplacement.

Il s'agit de mettre en place un dispositif de suivi spécifique aux actions du PdM, afin de déterminer l'efficacité de ces dernières et leurs impacts sur l'évolution de la mobilité. Ce suivi sera basé sur des indicateurs permettant d'alimenter un bilan annuel du PdM. Les données collectées au travers de ces indicateurs seront complétées par la réalisation d'une enquête ménages déplacements à moyen terme (5 ans) possiblement suivie d'une enquête complémentaire à l'horizon du PdM. Les résultats de ces suivis seront communiqués au grand public, en articulation avec les résultats issus du Panorama de la mobilité.

Cette action est également une action de gouvernance, qui a vocation à fluidifier et adapter au fil de l'eau la mise en œuvre du PdM. Elle aura donc un effet globalement positif bien qu'indirect sur l'environnement.

Incidence de l'action	
↗	Positif mais indirect
Budget total prévu	Non évalué

Incidences environnementales opérationnelles

Types d'interventions concernés :

- **Réalisation d'études spécifiques ; observation, suivi et contrôle des usages :** création et mise en œuvre d'un dispositif de suivi et d'évaluation du PdM, réalisation d'enquêtes complémentaires.

Types d'intervention	Incidence globale
Réalisation d'études spécifiques ; observation, suivi et contrôle des usages	(+)

Conclusion sur les impacts de l'action

La mise en œuvre de cette action s'appuie sur le suivi d'indicateurs de réalisation et de résultats du PdM, visant à assurer son évaluation et son adaptation éventuelle.

Elle devrait donc contribuer à assurer l'atteinte des objectifs visés, avec des impacts indirects mais positifs sur la réduction de la consommation d'énergie et des émissions de GES, ainsi que sur l'amélioration de la qualité de l'air.

6.3 Analyse des incidences sur les émissions de GES

Dans le cadre du PCAET, une modélisation de l'évolution des émissions de GES et des consommations d'énergie a été mise en place. Ce modèle intègre les externalités envisagées à l'échéance 2030, c'est-à-dire les évolutions associées aux progrès technologiques et aux réglementations européennes et nationales : objectif de 100 gCO2e/v.km en 2030 pour le parc français contre 165 gCO2e/v.km en 2010. Cependant, les scénarios du PCAET ne se basent pas nécessairement sur les mêmes hypothèses socio-démographiques que le PdM et en particulier concernant le diagnostic et les évolutions sur la mobilité, ainsi que les échéances projetées (2030 pour le PCAET, 2032 pour le PdM). Aussi, les scénarios du PdM ont été réintroduits dans la modélisation du PCAET, afin d'évaluer leur impact.

Les caractéristiques de ces scénarios se basent pour mémoire sur une évolution de +32 000 habitants et + 15 000 emplois en 2032 par rapport à 2017. Les principales hypothèses associées à la modélisation ont été les suivantes :

- Le diagnostic du PCAET date de 2018, celui du PdM de 2017, on a considéré par simplicité que ces deux années étaient quasiment identiques ;
- On a considéré que le développement même important des TC était totalement marginal en termes d'émissions de GES par rapport au trafic des véhicules personnels. Donc dans la modélisation, seul le gain associé à la diminution des déplacements en VP a été pris en com te ;
- Le gain associé à la diminution des déplacements en VP a été comptabilisé grâce à la réduction des véhicules.km parcourus, indicateur plus fiable que le nombre de déplacements qui surestime le gain (à cause de la surreprésentation des trajets courts dans les reports modaux).

Le tableau suivant synthétise les augmentations de véhicules.km modélisés à 2032 selon les différents scénar os :

scénario « 0 »	+7%
scénario PdM	-10%

Le tableau suivant synthétise les émissions de GES des différents scénarios du territoire en ktCO2e sur le volet « transport de personnes » du PCAET (émissions de GES associées aux déplacements, hors fret de marchandises).

ktCO2e	**2017-2018**	**2030** (échéance PCAET)		**2032** (échéance PdM)	
PCAET	320	227	-29%	209	-35%
S0	320	263	-18%	253	-21%
PdM	320	217	-32%	200	-37%

L'objectif 2030 du PCAET sur le transport de personnes est de -29% par rapport à 2017-2018. Le scénario 0 ne permet pas d'atteindre cet objectif. Cependant **le scénario PdM permet d'atteindre l'objectif PCAET à 2030 et de le dépasser.**

A 2032, **le gain du PdM par rapport au S0 est de 53 ktCO2e soit -21% des émissions 2032 du S0**, pour une baisse des déplacements en véhicules personnels de -23%, alors que le nombre de véhicules.km lui ne diminue que de 15%.

La diminution de l'usage de véhicules individuels thermiques devrait aussi permettre une **réduction des émissions de polluants atmosphériques néfastes pour la santé** (particules et dioxyde d'azote notamment). Cependant, seule une modélisation par ATMO serait susceptible d'offrir un résultat précis. En première approximation, nous avons cependant modélisé l'impact de la diminution des émissions de polluants induite par la diminution des kilomètres parcourus en véhicules personnels.

La variation de la quantité annuelle de particules émises est donc directement indexée sur la variation des véhicules.km parcourus en véhicules personnels.

t de particules/an	2017-2018	2030 (échéance PCAET)		2032 (échéance PdM)	
		S0	PdM	S0	PdM
NO_x	2 325	2 464	2 125	2 487	2 092
PM_{10}	152	161	139	162	136
$PM_{2.5}$	108	114	98	115	97
COVNM	165	175	151	176	148
SO_2	4,8	5,1	4,4	5,1	4,3
NH_3	19	20	17	20	17

A 2030, **l'écart entre les scénarios est de -14%, et de -16% en 2032, en cohérence avec la baisse de -15% des v.km**.

6.4 Synthèse des incidences du programme d'actions

Le tableau suivant présente la synthèse des incidences du programme d'actions sur l'environnement.

Axes stratégiques et déclinaison en actions		Milieux naturels / biodiversité / consommation d'espace		Paysage / cadre de vie		Ressources naturelles		Qualité de l'air		Consommation d'énergie et GES		Production de déchets		Bruit		Santé		Risques naturels	
AXE A. Anticiper l'aménagement du territoire en cohérence avec l'organisation des déplacements																			
1	Accompagnement des acteurs du territoire vers une meilleure cohérence entre urbanisme et mobilité							++		++						(+)			
2	Evolution des politiques de stationnement dans les communes	(+)		(+)		(+)		(+)		(+)				(+)		(+)			
AXE B. Impulser le changement en faveur des modes actifs																			
3	Constitution d'un maillage cyclable, en lien avec le Plan Vélo							++		++				(+)		(+)			
4	Développement de services et de mesures incitatives pour les vélos		-				-	++		++	-		-	(+)		(+)			
5	Amélioration du confort des modes actifs et de la lisibilité des itinéraires							++		++				(+)		++			
AXE C. Rendre les transports collectifs plus attractifs pour tous																			
6	Vers un système de RER métropolitain		-		-		-	++		++	-		-	(+)		(+)			

Axes stratégiques et déclinaison en actions		Milieux naturels / biodiversité / consommation d'espace		Paysage / cadre de vie		Ressources naturelles		Qualité de l'air		Consommation d'énergie et GES		Production de déchets		Bruit		Santé		Risques naturels	
7	Affirmation d'une armature du réseau de transport collectif autour de lignes fortes							++		++						(+)			
8	Encourager la transition énergétique : évolution vers un parc roulant moins polluant		-				- -	++	-	++	- -		- -			(+)			
Axe D. Améliorer l'accessibilité des déplacements																			
9	Poursuite et développement des démarches de mise en accessibilité des réseaux de transport collectif							(+)		(+)									
10	Amélioration de l'accès aux services de mobilité des PMR habitant les territoires des quartiers prioritaires de la politique de la ville							(+)		(+)									
11	Développement des hubs de mobilité	(+)	- -	(+)			- -	++	-	++	- -		-					(+)	
12	Faciliter l'accès à la mobilité pour tous																		
13	Amélioration des conditions de voyage tous réseaux																		
AXE E. Maîtriser les flux routiers pour libérer de l'espace au profit des mobilités durables																			
14	Mise en œuvre d'une programmation cohérente des projets routiers		- -		- -		- -		-		- -		-						

Axes stratégiques et déclinaison en actions		Milieux naturels / biodiversité / consommation d'espace		Paysage / cadre de vie		Ressources naturelles		Qualité de l'air		Consommation d'énergie et GES		Production de déchets		Bruit		Santé		Risques naturels	
15	Requalification des entrées de ville, des principaux boulevards et des centres bourgs en faveur des modes alternatifs à la voiture	(+)		(+)			-	++	-	++	-		-	(+)		(+)			
16	Développement du covoiturage, et de l'autopartage						-	++	-	++	-		-	(+)		(+)			
17	Etude du développement des nouveaux usages des grandes infrastructures routières sur les grands corridors de déplacement							(+)		(+)									
18	Bâtir une stratégie Zone à Faible Emission - mobilité (ZFE-m)																		
AXE F. Rationaliser le transport de marchandises																			
19	Actions en faveur d'une logistique durable						-	++	-	++	-		- -	(+)		(+)			
20	Accompagner les professionnels dans leur transition énergétique						-	+	-	++	-		--	(+)		(+)			
AXE G. Poursuivre une mise en œuvre collective et efficiente du Plan De Mobilité																			
21	Mise en place d'une gouvernance de suivi du Plan De Mobilité							(+)		(+)				(+)		(+)			
22	Développement du conseil en mobilité						-	(+)		(+)	-			(+)		(+)			

Axes stratégiques et déclinaison en actions		Milieux naturels / biodiversité / consommation d'espace		Paysage / cadre de vie		Ressources naturelles		Qualité de l'air		Consommation d'énergie et GES		Production de déchets		Bruit		Santé		Risques naturels	
23	Elargissement du rôle de l'observatoire des mobilités							(+)		(+)									
24	Création d'un observatoire de suivi du Plan De Mobilité							(+)		(+)									

Le programme d'actions contribue directement aux objectifs du PdM en termes d'évolution des parts modales : les actions proposées permettent de mobiliser des leviers complémentaires pour inciter la population à réduire l'usage des véhicules personnels au profit de modes de transports actifs et/ou partagés (transports en commun et voitures partagées). Les leviers mobilisés sont très variés et permettent de couvrir un large spectre de moyens d'incitation : amélioration de l'attractivité des transports alternatifs (sécurisation, augmentation des fréquences, amélioration du confort du report modal, signalisation, etc.), construction de nouvelles infrastructures dédiées (pistes cyclables et équipements pour les vélos, chemins d'accès pour les piétons, voies de bus, parkings-relais, etc.), sensibilisation et communication, accompagnement aux entreprises et administrations, soutien financier pour le remplacement des vieux véhicules plus polluants, simplification de la tarification, etc.

Ces mesures devraient directement contribuer à la **diminution de la consommation d'énergie et des émissions de GES au sein du ressort territorial**.

L'objectif 2030 du PCAET sur le transport de personnes est de -29% des émissions de GES (en ktCO2e) par rapport à 2017-2018. Le **programme d'action du PdM permet d'atteindre l'objectif PCAET à 2030 et de le dépasser. En effet, le gain du PdM par rapport aux objectifs du PCAET est de 9 ktCO2e soit -4% supplémentaires par rapport aux objectifs du PCAET**.

La diminution de l'usage de véhicules individuels thermiques devrait aussi permettre une **réduction des émissions de polluants atmosphériques néfastes pour la santé** (particules et dioxyde d'azote notamment).

Les interventions envisagées devraient également contribuer à **limiter les nuisances sonores** sur le territoire grâce à la diminution des véhicules individuels en circulation et à la rationalisation et la massification du transport de biens et de personnes en lien avec les chantiers de travaux publics. **Un impact positif sur la santé est aussi attendu**, d'une part en raison de l'amélioration de la qualité de l'air mais aussi du développement de l'usage des modes actifs qui nécessitent davantage d'efforts physiques.

Par contre, certaines actions envisagées sont susceptibles d'engendrer des impacts négatifs sur l'environnement. Il est important de noter que **ces impacts restent faibles au regard de l'effet global positif attendu du PdM sur l'environnement** ; ils doivent cependant être identifiés, et des mesures sont proposées dans le chapitre suivant pour les réduire le plus possible.

Les principales incidences négatives résiduelles identifiées sont liées (classées par ordre d'ampleur des incidences possibles sur l'environnement) :

- A la **consommation d'espace et aux impacts directs, temporaires et permanents, liés aux travaux pour la création de nouvelles infrastructures** (routes, haltes ferroviaires, parkings-relais, aires de covoiturage, etc.). Les travaux, quels qu'ils soient, engendrent des impacts temporaires et localisés comme le bruit, la consommation de ressources naturelles (eau, matériaux minéraux...), la consommation d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, incluant les poussières émises pendant le chantier. Pour les grandes infrastructures routières, des impacts à plus long terme comme la rupture de continuités écologiques, la destruction d'habitats naturels, ou des impacts sur la gestion de la ressource en eau (augmentation des surfaces imperméabilisées) peuvent aussi advenir ;

- A la **production de déchets liée à la mise au rebut anticipée de véhicules thermiques au profit de véhicules « nouvelle génération »** (véhicules à usage professionnel et véhicules de transports en commun notamment) ;

- A la **fabrication des véhicules à motorisation alternative** dont il est fait la promotion : véhicules électriques, GNV, hydrogène, etc. La fabrication de ces véhicules, même s'ils sont plus vertueux en fonctionnement, consomme des ressources naturelles et de l'énergie, et peut être source d'importantes pollutions (dans le cas de l'extraction des métaux rares nécessaires à la fabrication des batteries par exemple). La fabrication des panneaux solaires pour les ombrières et pour celle des équipements divers va également générer une importante consommation de ressources et d'énergie, tout en générant des pollutions et des déchets ;

- Au **développement de nouveaux outils numériques et interfaces d'affichage**, qui sont très consommateurs d'énergie (utilisation, affichage dynamique, et surtout, stockage des données), et génèrent des déchets de par l'obsolescence souvent rapide de ces matériels, qui ne sont souvent pas encore bien recyclés.

- A la **production d'outils de communication et aux déplacements générés par la mise en œuvre des campagnes de sensibilisation**. En effet, la réalisation d'actions de sensibilisation / communication impliquent des déplacements des personnels en charge de la réalisation de ces actions et des personnes cibles, et l'impression d'une grande quantité de documents, pouvant entraîner une importante consommation de papier et d'encre et la consommation d'énergie supplémentaire pour les impressions. Les déplacements entraînent quant à eux la consommation d'énergie fossile, des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques. La production de documents est également généralement associée à la production de déchets (majoritairement recyclables toutefois) ;

- Aux **impacts liés aux petits chantiers en milieu urbain** : installation de nouveaux équipements pour les vélos, création de cheminements piétons / cycles, création de nouveaux arrêts de bus... ces derniers peuvent générer localement et temporairement ;

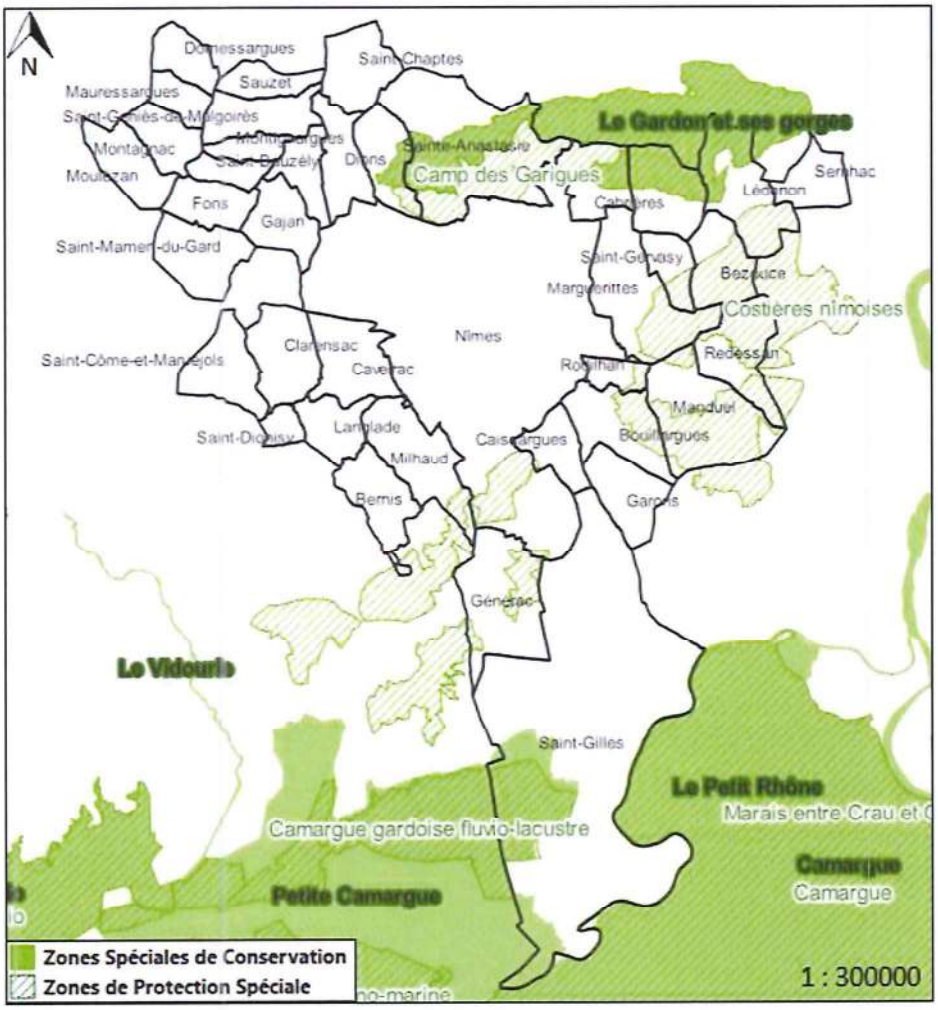
Ces impacts négatifs potentiels, bien que réduits au regard de l'impact globalement positif du PdM, ne doivent pas toutefois pas être oubliés lors de sa mise en œuvre et des mesures appropriées doivent être prises pour réduire son empreinte environnementale.

7 ANALYSE DES INCIDENCES SUR LE RESEAU NATURA 2000

Le territoire métropolitain est concerné par la présence de **sept sites Natura 2000** : « Gorges du Gardon » (FR9110081), « Camargue gardoise fluvio-lacustre » (FR9112001), « Costières nîmoises » (FR9112015), « Camp des garrigues » (FR9112031), « Le Gardon et ses gorges » (FR9101395), « Le petit Rhône » (FR9101405), et « Petite Camargue » (FR9101406).

Une analyse des incidences possibles de la mise en œuvre du PdM sur les espèces et habitats ayant justifié la désignation de ces sites Natura 2000 doit donc être réalisée. Les principaux facteurs de vulnérabilité actuels sur les sites sont les activités de plein air (chasse, sports, pêche...), la pollution des eaux et les modifications, l'urbanisation et la création de voies de communication, les espèces exotiques envahissantes, les activités d'extraction de sables et graviers (pour les Costières nîmoises).

Les sites Natura 2000 sont situés en périphérie de la ville centre de Nîmes, au sein du ressort territorial et sont donc potentiellement vulnérables au développement de nouvelles infrastructures.



Localisation des sites Natura 2000 intersectant le périmètre du ressort territorial.

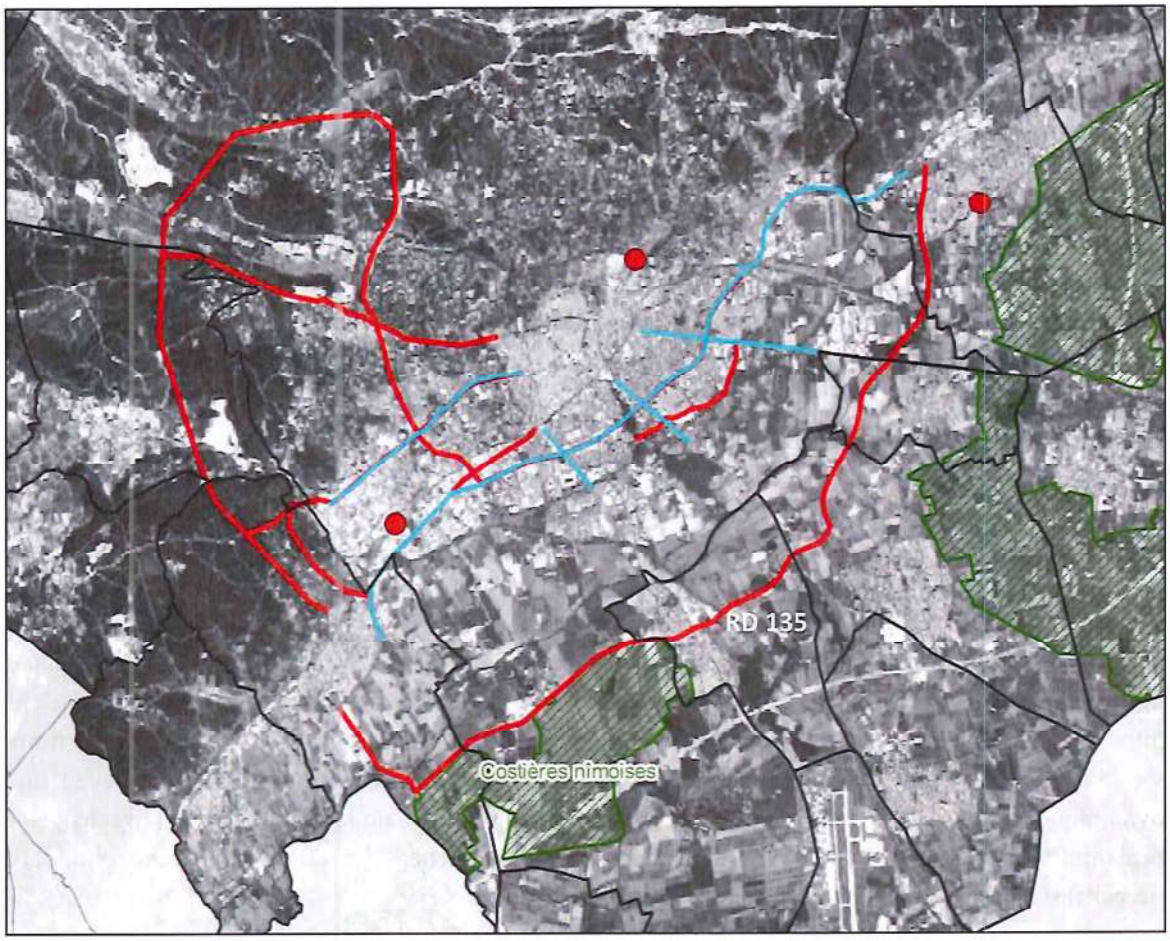
Cependant, les projets localisés « ponctuels » d'implantation de nouveaux équipements (stationnements vélos, bornes de recharge pour les véhicules électriques, mise en accessibilité des haltes et gares, ombrières photovoltaïques, etc.) ne devraient pas avoir d'impact sur ces sites puisqu'ils concernent des zones déjà artificialisées.

Les gros travaux d'infrastructures sont globalement localisés à distance des sites Natura 2000 et/ou concernent des axes de transport déjà existants (déplacement de la gare de Saint-Césaire par exemple, projets de requalification routière ou réouverture de la ligne droite du Rhône, réhabilitation en pôles multimodaux de haltes existantes). Ils ne devraient donc pas engendrer d'incidences supplémentaires. De même, la localisation des nouveaux parkings relais ne se situe pas au sein de sites Natura 2000. Le contournement ouest de Nîmes se situe à bonne distance (> 4 km) des sites Natura 2000, plutôt situés sur le pourtour Est du territoire.

Toutefois, **le projet de requalification de la RD 135, au sud de la métropole, mérite une attention particulière car son tracé longe le site Natura 2000 des Costières Nîmoises** dans sa traversée des communes de Nîmes et de Milhaud.

Ce site a été principalement désigné pour son intérêt pour les espèces d'oiseaux associées aux espaces agricoles. Il est très prisé pour la reproduction par de nombreuses espèces et présente des stations importantes pour la migration et l'hivernage. L'importance des populations d'oiseaux sur ce territoire s'explique par une évolution favorable des habitats au cours des dernières années, avec une dynamique d'occupation qui a permis de maintenir une mosaïque de cultures (arrachages / replantations viticoles et arboricoles, développement du maraîchage, jachères, etc.) au sein d'un petit parcellaire à vocations multiples.

Le RD 135 longe ces milieux agricoles d'intérêt, vignes et vergers principalement. La localisation et la nature des actions de requalification de cet axe ne sont pas connues précisément à ce stade. Par mesure de précaution, il s'agira de réduire le plus possible l'emprise des travaux futurs et de mettre en place les mesures d'atténuation des incidences habituelles dans le cas de chantiers d'envergure : adapter le calendrier des travaux aux périodes les moins sensibles pour la faune, baliser correctement les emprises travaux et les zones à préserver pour éviter toute dégradation d'habitats naturels / agricoles situés en bordure du périmètre du chantier, réfléchir les accès chantier de façon à minimiser l'emprise nécessaire et les impacts sur les espaces environnants, etc. En fonction de son ampleur, ce projet devrait faire l'objet d'une étude d'impact qui permettra de déterminer plus précisément les mesures à mettre en place pour éviter puis réduire les incidences sur les populations d'oiseaux d'intérêt présentes au sein des Costières.



Interactions entre les principaux projets routiers et ferroviaires et le réseau Natura 2000.

La mise en œuvre du PdM pourra également entraîner une augmentation de l'attractivité de la métropole (amélioration de la qualité de vie, trafic plus fluide, etc.), dont la population est déjà en augmentation.

On ne peut donc écarter un risque d'accroissement du dérangement de la faune sur le territoire, en lien avec la pollution lumineuse supplémentaire générée par l'éclairage de nouvelles infrastructures de transport, et avec l'augmentation de la fréquentation des espaces naturels périphériques (bruit, déchets, piétinement, etc.).

Ces impacts négatifs sont toutefois tendanciels et indirects et il est difficile de quantifier l'impact additionnel spécifiquement lié à la mise en œuvre du PdM.

En conclusion, **les impacts négatifs du PdM sur le réseau Natura 2000 devraient être réduits et principalement confondus avec l'impact global généré par l'augmentation de la population et des déplacements sur le territoire. Un impact direct est cependant possible sur le site des Costières nîmoises ; des précautions devront être prises pendant les travaux de requalification de la RD 135. Ce projet devrait toutefois faire ultérieurement l'objet d'une étude d'impact et d'incidence Natura 2000 approfondie, qui permettra de prendre les mesures nécessaires pour réduire le plus possible les incidences sur les espèces d'oiseaux ayant justifié la désignation du site.**

8 LES MESURES D'EVITEMENT, REDUCTION, COMPENSATION DES INCIDENCES

8.1 Introduction

De manière générale, un impact très positif du PdM est attendu sur l'environnement, en particulier sur la qualité de l'air, la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre. Un effet indirect positif est aussi attendu sur la santé humaine notamment grâce à l'amélioration de la qualité de l'air et au développement des modes actifs. Les nuisances sonores devraient aussi diminuer globalement.

Cependant, certains projets envisagés pour atteindre les objectifs fixés sont susceptibles d'entraîner des impacts négatifs sur l'environnement. Ces impacts restent faibles et souvent temporaires ou localisés en comparaison du fort effet positif attendu du PdM à long terme, cependant, ces impacts doivent être limités au maximum et des mesures peuvent être proposées en ce sens.

La démarche d'évaluation environnementale doit ainsi veiller à l'application de la séquence « éviter-réduire-compenser », qui a abouti à l'identification de mesures permettant de réduire ces impacts.

8.2 Proposition de mesures d'atténuation des incidences

La séquence éviter-réduire-compenser (ERC) a été mise en place pour veiller à limiter au maximum les impacts négatifs des projets sur l'environnement, l'objectif étant d'atteindre à minima la neutralité écologique des projets.

La première étape de la séquence concerne l'**évitement des incidences**, qui consiste à réinterroger le projet pour voir si les incidences négatives identifiées ne peuvent pas tout simplement être supprimées. Différents types de mesures d'évitement peuvent être envisagées comme l'évitement géographique (faire le projet ailleurs) ou fonctionnel, dans le cas où une partie du projet ne serait en réalité pas nécessaire et pourrait être abandonnée.

Le PdM est un document stratégique à finalité positive qui est lié à un territoire. Le premier levier d'évitement est ainsi d'agir sur la stratégie, qui doit trouver le meilleur compromis entre la maximisation des incidences positives recherchées / atteinte des objectifs et la minimisation des externalités négatives pour l'environnement.

Dans le cas présent, cela s'est traduit par l'abandon du scénario 2 initial "routier", qui prévoyait notamment, en plus de la création du contournement Ouest (du ressort de l'Etat), la construction d'un contournement Nord et d'un contournement Sud et la réalisation de déviations au Sud-Ouest.

Le scénario retenu ne conserve que la création du contournement Ouest, ce qui permet d'éviter de nombreux impacts négatifs sur les paysages, la fonctionnalité écologique du territoire, la gestion de l'eau, etc.

A une échelle plus locale, le principal levier d'évitement des incidences est de privilégier la réalisation des nouvelles infrastructures au sein de zones déjà artificialisées. Cela est notamment prévu pour la construction de nouvelles aires de covoiturage, et concerne de fait la majorité des nouveaux équipements, qui seront construits au sein de zones déjà urbanisées.

Concernant les incidences liées à la réalisation des travaux et les incidences globales liées à l'augmentation de la population et des déplacements sur le territoire, il n'y a pas vraiment d'opportunité, dans les faits, de supprimer totalement les effets négatifs prévisibles. Des mesures de réduction peuvent alors être envisagées.

La **réduction des incidences** qui n'ont pas pu être évitées constitue la deuxième étape de la séquence ERC.

Le tableau suivant propose pour chaque source d'incidence identifiée, des mesures permettant de les réduire.

Proposition de mesures de réduction des incidences négatives résiduelles.

Incidences négatives résiduelles	Proposition de mesures de réduction	Prise en compte des mesures dans le PdM
Impression / diffusion de documents papier pour la sensibilisation / information	- Limiter les impressions au nécessaire (renvoi possible vers des informations détaillées et outils en ligne), - Utiliser du papier recyclé - Utiliser des encres à base d'eau	Encres écologiques et papier recyclé pour les impressions dans la fiche n°5 et pour les publications sur support papier dans la fiche G22.
Déplacements pour les animations et la sensibilisation en général	- Favoriser les déplacements en vélo, - Inciter les participants à venir en transports en commun ou en vélo / à pied - Equiper les agents de véhicules électriques	Incitation des participants à venir en modes de déplacements alternatifs lors des évènements (fiches action n°5 et n°22 notamment)
Mise en place de nouveaux équipements	- Intégrer des critères de chantiers exemplaires/qualité environnementale dans les commandes / l'attribution des marchés de travaux, - Veiller à l'intégration paysagère et, le cas échéant, environnementale des nouveaux équipements (végétalisation, etc.) - Favoriser l'utilisation de matériaux naturels et locaux - Favoriser la réutilisation de matériaux en lien avec le développement d'une mobilité/énergie circulaire (fiche action 8 du PdM)	Par exemple, les fiches n°6 et n°11 prévoient que les nouveaux aménagements devront s'intégrer dans le contexte paysager et environnemental local, avec une végétalisation des espaces et une priorité donnée aux revêtements perméables pour leur donner un aspect moins minéral

Incidences négatives résiduelles	Proposition de mesures de réduction	Prise en compte des mesures dans le PdM
Déploiement de nouveaux outils numériques	- Privilégier du matériel à longue durée de vie et qui peut être reconverti ou recyclé en fin de vie - Réduire les supports d'affichage numérique au strict nécessaire, ainsi que leur durée d'allumage - Rationaliser le volume des données stockées en mutualisant la localisation de stockage des données (éviter la duplication des données).	Mise en place d'outils de centralisation de l'information numérique (exemple : centrale d'information multimodale, application de calcul d'itinéraires en temps réel commune à tous les modes de transports, réflexions pour un support de tarification unique...)
Installation de dispositifs de production d'énergies renouvelables	- Accompagner les porteurs de projets en leur fournissant des guides de bonnes pratiques ou à défaut des sources d'information leur permettant de s'informer sur les impacts potentiels et de les prendre en compte. - Prioriser du matériel dont l'origine des composants est traçable et peu impactante sur l'environnement - Demander des garanties quant au recyclage des éléments en fin de vie.	Pas de levier possible dans le PdM
Production de déchets liée à la mise au rebut des anciens véhicules thermiques	- Privilégier, lorsque cela est possible, le changement de motorisation des véhicules plutôt que leur remplacement complet - Accentuer les efforts pour inciter au partage des véhicules pour réduire le nombre global de véhicules en circulation et donc la quantité de déchets susceptible d'être générée	Changement de motorisation (principalement fiche action n°8) pas possible car le renouvellement de la flotte de BHNS s'accompagne aussi d'une montée en capacité des véhicules. Véhicules réformés donnés à une ville partenaire (fiche n°8)
Impacts liés à la fabrication des véhicules à mobilité alternative	- Accentuer les efforts pour inciter les usagers au report modal et réduire les besoins en achat de nouveaux véhicules - Privilégier des fabricants capables de fournir des garanties quant à la prise en compte des enjeux environnementaux dans leur processus de fabrication	Plusieurs fiches du PdM sont dédiées à l'amélioration des conditions de déplacements des modes actifs pour accélérer le report modal. Le contrôle de l'origine des véhicules à motorisation alternative serait compliqué à mettre en place et n'est pas du ressort du PdM

Incidences négatives résiduelles	Proposition de mesures de réduction	Prise en compte des mesures dans le PdM
Impacts liés à la fabrication de vélos neufs	- Mise en place de réseaux de mise à disposition de vélos d'occasion pour réduire les achats de matériel neuf	Développement d'un réseau de vélos d'occasion (fiche action n°4)
Réalisation des gros chantiers d'infrastructures	- Privilégier un tracé qui minimise les impacts sur les paysages et la biodiversité - Veiller à l'intégration paysagère et environnementale des nouvelles infrastructures, - Adapter le calendrier de réalisation du chantier aux périodes les moins sensibles pour la faune - Prévoir un balisage adapté des zones les plus vulnérables situées en bordure de chantier - Adapter les horaires et le plan de circulation de façon à minimiser les désagréments pour les usagers - ... -> une étude d'impact permettra de préciser les incidences possibles et les mesures d'atténuation adaptées.	

Les mesures visant à **prévenir et/ou réduire les impacts résiduels une fois le plan adopté ont été autant que possible ajoutées dans les fiches actions correspondantes afin d'assurer leur bonne prise en compte lors de la mise en œuvre du plan d'actions.**

Enfin, la troisième étape de la séquence concerne la mise en œuvre de **mesures de compensation** permettant « d'annuler » les effets négatifs résiduels qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits. Dans le cadre d'un document stratégique, la proposition de mesures de compensation est complexe car rien ne garantit que les travaux prévus, par exemple, vont réellement être mis en œuvre et leur localisation n'est pas toujours connue avec certitude.

Dans le cas présent, les incidences négatives résiduelles restent faibles au regard de l'effet positif du document sur l'environnement. De plus, elles sont souvent très localisées (installation de nouveaux stationnements vélos ou parkings-relais, etc.), souvent temporaires car liées aux phases chantier, et concernent généralement des milieux à faibles enjeux environnementaux (milieux urbains / péri-urbains). Concernant les incidences sur la qualité de l'air et la consommation d'énergie / émissions de GES (issues de la réalisation des chantiers notamment), qui ont une influence à plus grande échelle, ces dernières restent limitées au regard de la situation actuelle du territoire. Sur ces thématiques, la mise en œuvre du plan lui-même devrait permettre de compenser les effets négatifs attendus puisque

sa finalité est justement d'inciter au report modal pour améliorer la qualité de l'air, et réduire la consommation d'énergie et les émissions de GES.

De manière générale, si les mesures de réduction proposées sont respectées, les incidences négatives de la mise en œuvre du plan sur l'environnement devraient être suffisamment réduites pour ne pas nécessiter la mise en place de mesures de compensation. Ceci, à l'exception notable du contournement Ouest, qui devrait faire l'objet d'une étude d'impact spécifique permettant d'en préciser les incidences et de proposer des mesures d'atténuation adaptées et proportionnées.

9 DISPOSITIF DE SUIVI DES EFFETS DE LA MISE EN ŒUVRE DU DOCUMENT SUR L'ENVIRONNEMENT

Afin de pouvoir vérifier la bonne mise en œuvre du PdM, un dispositif de suivi doit être mis en place, en lien avec la création de l'observatoire de suivi du Plan de Mobilité, prévu dans la fiche action 24, et qui prévoit la réalisation d'un bilan à 5 ans.

L'objet de ce chapitre est de proposer des indicateurs de suivi « environnemental » du PdM qui viennent compléter les indicateurs déjà identifiés pour le suivi global du plan.

Conformément à l'article R122-20 du Code de l'Environnement, le dispositif de suivi devra permettre de :

- vérifier si les effets de la mise en œuvre du PdM sur l'environnement sont conformes aux prévisions du rapport environnemental,
- contrôler la bonne mise en œuvre des mesures d'évitement-réduction des incidences proposées et leur efficacité,
- identifier d'éventuels effets négatifs imprévus pour déclencher, le cas échéant, les actions correctrices nécessaires.

Le dispositif de suivi doit également permettre une amélioration en continu des connaissances environnementales sur le territoire, afin de garantir une bonne connaissance des enjeux dans l'éventualité d'une évolution future du PdM.

Plus précisément, il s'agit de proposer des indicateurs de suivi du PdM qui soient capables de refléter l'évolution des thématiques environnementales potentiellement impactées, des pressions s'exerçant sur ces thématiques et des réponses apportées à ces pressions.

Les indicateurs sélectionnés doivent être synthétiques. Ils doivent être réalistes, simples à appréhender, facilement mobilisables (données de base faciles à collecter et à traiter) et évolutifs (données de base actualisées régulièrement). Les indicateurs proposés sont listés dans les tableaux ci-dessous. Pour chaque indicateur sont précisés :

- La thématique environnementale concernée
- Ce que mesure l'indicateur : Pression / état / réponse apportée
- L'intitulé de l'indicateur
- La source de la donnée = où trouver l'information pour mettre à jour l'indicateur
- La fréquence d'actualisation : il s'agit soit de la fréquence connue d'actualisation de la donnée (pour les données publiques notamment), soit la fréquence à laquelle les données peuvent être collectées dans le cadre de la mise en œuvre du dispositif de suivi.
- La valeur de référence : il s'agit de l'état « 0 » de l'indicateur établi à partir des données les plus récentes trouvées lors de la réalisation de l'évaluation environnementale (2022).

- Les fiches concernées : ce sont les fiches thématiques du programme d'actions auxquelles se rapportent les indicateurs.

En ce qui concerne la fréquence d'actualisation du dispositif de suivi, la plupart des données ayant une fréquence d'actualisation annuelle, **nous proposons de le mettre à jour annuellement**. Les données qui ont une fréquence d'actualisation moindre peuvent être reportées d'une année sur l'autre jusqu'à ce qu'elles puissent être mises à jour. L'actualisation annuelle a aussi l'avantage de permettre un suivi relativement fin de l'évolution de l'environnement sur le territoire.

9.1 Indicateurs de suivi de l'Etat de l'Environnement

Ces indicateurs ont pour vocation de suivre l'évolution de **l'état** des thématiques environnementales impactées par la mise en œuvre du PdM. Leur évolution peut être liée aux effets de la mise en œuvre du PdM mais aussi aux effets d'autres documents stratégiques ou aux conséquences de tendances de fond au sein du ressort territorial. Ces indicateurs retracent donc une évolution de fond des thématiques environnementales ; ils peuvent être mis à jour à une fréquence annuelle.

Thématiques environnementales	Indicateurs de suivi	Valeur de référence	Source de la donnée
Indicateurs principaux – thématiques directement impactées par la mise en œuvre du PdM			
Qualité de l'air	Evolution de la concentration moyenne annuelle en dioxyde d'azote (NOx) (valeur limite de 40 µg/m³)	13 µg/m³ en 2022	Atmo Occitanie
	Nb d'heures par an où la valeur limite de 200 µg/m³ est dépassée (à ne pas dépasser plus de 18h par an) pour le dioxyde d'azote (NOx)	0 (2022)	Atmo Occitanie
	Evolution de la moyenne annuelle pour les particules PM_{10} (valeur limite annuelle = 40 µg/m³)	< 22 µg/m³ en 2022	Atmo Occitanie
	Evolution de la moyenne annuelle pour les particules $PM_{2,5}$ (valeur limite annuelle = 25 µg/m³)	< 10 µg/m³ en 2022	Atmo Occitanie
	Nombre de jours de dépassement du seuil d'information pour les PM_{10} (50 µg/m³ en moyenne journalière) sur l'année	0 (2022)	Atmo Occitanie
	Nombre de jours de dépassement du seuil d'alerte pour les PM_{10} (80 µg/m3 en moyenne journalière) sur l'année	0 (2022)	Atmo Occitanie

Thématiques environnementales	Indicateurs de suivi	Valeur de référence	Source de la donnée
Consommation d'énergie / émissions de GES	Evolution de la consommation d'énergie finale sur le territoire	3 893 GWh (2020)	Observatoire régional de l'énergie (OREO)
	Evolution de la consommation d'énergie fossile	1 717 GWh (2020)	Observatoire régional de l'énergie (OREO)
	Evolution des émissions totales de GES sur le territoire	725 ktéq CO2 (2020)	Observatoire régional de l'énergie (OREO)
Nuisances sonores	Nombre de points noirs de bruit identifiés au sein du ressort territorial	870 points noirs de bruit (réseau ferré et routier concédé et non-concédé)	PPBE du Gard et cartes de bruit (2012 et 2013)
	Nombre d'habitants exposés au bruit au sein des communes disposant d'un Plan de prévention du bruit dans l'environnement	25 000 habitants (réseau routier) / 2 700 (réseau ferré)	PPBE communaux (Nîmes : PPBE 2015)
	Nombre d'axes et catégories des axes routiers identifiés au classement sonore des infrastructures de transports terrestres	Catégorie 2 : RN 106 et RN 113 sur l'essentiel de leur linéaire Catégorie 3 : RN 106 et RN 113 en partie, majorité des routes départementales	Données départementales (classement sonore des infrastructures de transport terrestre)
Indicateurs secondaires – thématiques impactées indirectement par la mise en œuvre du PdM			
Milieux naturels / biodiversité	Evolution de la surface de zones humides (calcul SIG)	25 307 ha	Inventaire des zones humides (données régionales)
	Evolution de la surface de milieux forestiers (calcul SIG)		OCSGE
	Evolution de la surface de milieux ouverts hors cultures intensives (calcul SIG)	3 781 ha	Registre Parcellaire Graphique (RPG) / OCSGE
	Etat quantitatif de la ressource en eau	Communes de Moulézan, Montagnac, Mauressargues et une partie de Domessargues sont classées en Zone de Répartition des Eaux	Agence de l'eau Rhône-Méditerranée
	Evolution de la qualité des eaux superficielles (état écologique et chimique)	3 masses d'eau sur 5 en état chimique mauvais (2019)	Agence de l'eau Rhône-Méditerranée (état de référence du SDAGE)

Thématiques environnementales	Indicateurs de suivi	Valeur de référence	Source de la donnée
Risques naturels	Evolution du nb d'arrêtés de catastrophes naturelles sur le territoire	4 en 2022 (inondations / coulées de boue et mouvements de terrain)	Base de données Gaspar / Géorisques
Cadre de vie	Evolution de la population sur le territoire	257 570 habitants (2020)	INSEE

9.2 Indicateurs de suivi de la mise en œuvre des actions du PdM

Le tableau suivant récapitule les indicateurs de suivi de la **mise en œuvre** des actions du PdM qui sont listés dans les fiches action. Ces indicateurs permettent de suivre la bonne avancée du PdM.

Fiches actions	Indicateurs de suivi
1	Nombre d'avis exprimés par Nîmes Métropole sur les PLU accompagnés
1	Evolution du nombre d'habitants, de logements, et d'emplois, aux abords des axes structurants de transports
1	Nombre d'études de mobilité réalisées
1	Réalisation d'une carte stratégique d'accessibilité aux gares/haltes
1	Recensement et poursuite des contrats d'axe
2	Nombre de places de stationnement payantes et à durée limitée
2	Evolution du nombre de Procès-verbaux
2	Pourcentage de véhicules de transport collectif à faibles émissions (%) sur la flotte totale
2	Nombre de bornes IRVE implantées, ou autres infrastructures de recharge pour les véhicules électriques dans les parcs relais
3	Linéaires cyclables aménagés par type d'aménagement (km)
3	Linéaire de zones apaisées (km)
3	Fréquentation des aménagements cyclables (nombre de cyclistes par jour sur les nouveaux axes du plan vélo – 1 comptage / axe du schéma directeur cyclable)
4	Quantité de VéloTango et vélos libre-service disponibles et loués
4	Fréquentation des stations en libre-service (expérimentation)
4	Quantité de services vélos développés (bornes de gonflage, atelier réparation, ...)
4	Nombre de places de stationnement vélo créés, en distinguant vélos-cargo et engins de déplacement personnels
5	Nombre de centres-bourgs ayant fait l'objet d'un réaménagement en faveur des modes actifs
5	Révision de la charte de modération de la vitesse et intégration des modes actifs

Fiches actions	Indicateurs de suivi
5	Linéaire piéton jalonné
5	Quantité de mobiliers urbains expérimentés
5	Actions de sensibilisation/communication réalisées
6	Nombre de services quotidien par axe et par gare
6	Nombre de passages à niveaux sécurisés pour les modes actifs
6	Fréquentation des gares et haltes dans le périmètre de Nîmes Métropole
7	Evolution de l'offre de transport en veh.km, par catégorie de service
7	Données de fréquentation
7	Linéaire d'amélioration de vitesse commerciale
8	Pourcentage de véhicules de transport collectif à faibles émissions (%) sur la flotte totale
8	Nombre de bornes IRVE implantées, ou autres infrastructures de recharge pour les véhicules électriques dans les parcs relais
8	Surface de panneaux photovoltaïques implantés sur des P+R (m^2)
9	Nombre de PAVE finalisés et commencés
9	Nombre de lignes et d'arrêts de transports collectifs accessibles sur le territoire
9	Nombre d'actions de sensibilisation réalisées
9	Nombres de conducteurs formés aux enjeux de l'accessibilité
10	Linéaire de cheminements piétons accessible
10	Outils d'information développés à destination des personnes en situation de handicap
10	Réalisation d'une étude de solutions de mobilité en zone rurale
11	Nombres de gares et haltes équipées avec des services multimodaux, et type d'équipements
11	Nombres de gares et haltes accessibles
11	Surface offerte à des activités non liées à la mobilité
11	Nombres de PEM équipés d'information dynamique
11	Nombre de P+R livrés
11	Nombre total de places disponibles en P+R
11	Taux de remplissage des P+R
12	**Voir les fiches actions correspondantes**
13	Nombre de téléchargement de l'application
13	Création de la centrale d'information
13	Nombre d'arrêts équipés d'information voyageur en temps réel
13	Nombre de supports uniques de billettique vendus
14	Consommation d'espaces naturels et agricoles
14	Linéaire de voirie requalifié en faveur des modes alternatifs (site propre, voie cyclable, piétonisation, requalification des boulevards urbains)
14	Linéaire de voirie sécurisé (évolution de la vitesse maximale)
14	Linéaire de voirie crée
14	Report modal effectif selon chaque mode
15	Linéaire de voirie apaisée

Fiches actions	Indicateurs de suivi
15	Linéaire de voirie requalifié
15	Nombre de campagnes de sensibilisation menées (et nombre de personnes sensibilisées)
16	Aires de covoiturage créées
16	Véhicules disponibles en autopartage
16	Fréquentation des stations d'autopartage et des lignes virtuelles de covoiturage
16	Campagnes de sensibilisation/information réalisées
17	Etude réalisée
17	Nombre de bornes de recharge électrique implantées
18	Emissions de CO_2 (tonnes/an) liées au secteur des transports
18	Evolution de la motorisation du parc automobile privé
18	Part de la population desservie en TCSP
19	Nombre de marchés de travaux ayant donné lieu à la réalisation d'une étude de faisabilité pour la mise en place de maillons massifiés pour l'approvisionnement/évacuation du chantier
19	Nombre de marchés de travaux intégrant un/des maillons massifiés
20	Evolution du nombre de stations d'avitaillement multi-énergies sur le territoire
21	Nombre de réunions (comité partenarial, comité technique, comité de pilotage) de l'instance de suivi du PDM par an
22	Nombre d'outils de communication diffusés
22	Nombre d'actions de sensibilisation mises en place
22	Nombre d'évènements organisés
23	Nombre de club mobilité réalisés
23	Nombre d'indicateurs du panorama de la mobilité renseignés
24	Nombre d'actions inscrites au PDM réalisées
24	Degré d'avancement du plan d'actions du PDM
24	Mesure des impacts des actions du PDM
24	Nombre de publications dans les journaux locaux

9.3 Indicateurs de suivi des effets des actions du PdM sur l'environnement

Ces indicateurs évaluent l'**impact** du PdM en lien avec les différentes thématiques environnementales étudiées dans l'état initial de l'environnement.

La plupart de ces indicateurs peuvent concerner plusieurs fiches action ; ils n'ont pas été reportés dans les fiches correspondantes pour ne pas alourdir le document.

Thématiques environnementales	Indicateurs de suivi	Source de la donnée	Fiches actions concernées
Cadre de vie	Evolution du nombre d'habitants, de logements, et d'emplois, aux abords des axes structurants de transports	INSEE	1, 2, 6, 7, 10,

Thématiques environnementales	Indicateurs de suivi	Source de la donnée	Fiches actions concernées
Cadre de vie	Nombre d'arbres plantés dans le cadre des projets associés au PdM	Nîmes métropole / communes	6, 11, 18,
Cadre de vie	Fréquentation des réseaux de transports en commun par les personnes à mobilité réduite	Nîmes métropole / communes	9, 10, 11
Consommation d'énergie et émissions de GES	Production d'énergie renouvelable pour l'alimentation des bornes de recharge électrique : évolution de la surface de panneaux solaires et évolution de la puissance installée (kW)	Nîmes métropole / communes	8, 11, 18,
Consommation d'espaces naturels et agricoles	Cumul de la surface impactée au cours de la réalisation des projets	Nîmes métropole / communes	6, 11, 14, 16
Milieux naturels / biodiversité	Nombre de projets d'infrastructures mettant en œuvre des mesures d'évitement-réduction-compensation pour la préservation de la biodiversité	Nîmes métropole / communes	6, 11, 14, 16
Nuisances sonores	Niveaux sonores à proximité des grands axes urbains	PPBE / communes	18
Qualité de l'air / consommation d'énergie et GES	Evolution de la part modale de la marche à pied	Nîmes métropole	2, 5, 11, 12, 14, 15, 18, 22,
Qualité de l'air / consommation d'énergie et GES	Evolution de la part modale du vélo	Nîmes métropole	2, 3, 4, 5, 11, 12, 14, 15, 18, 22,
Qualité de l'air / consommation d'énergie et GES	Evolution de la part modale des autres modes de déplacements doux (trottinettes, skateboards, rollers, etc.)	Nîmes métropole	2, 4, 5, 11, 12, 14, 15, 22,
Qualité de l'air / consommation d'énergie et GES	Evolution de la part modale des transports collectifs	Nîmes métropole	2, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 17, 18, 22,
Qualité de l'air / consommation d'énergie et GES	Evolution de la part modale des véhicules individuels thermiques (tendance négative attendue)	Nîmes métropole	2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 22,
Qualité de l'air / consommation d'énergie et GES	Fréquentation des aménagements cyclables (nombre de cyclistes par jour sur les nouveaux axes du plan vélo – 1 comptage / axe du schéma directeur cyclable)	Nîmes métropole / communes	2, 3, 4, 5, 11, 12, 14, 15, 18,
Qualité de l'air / consommation d'énergie et GES	Fréquentation des stations de vélos en libre-service (expérimentation)	Nîmes métropole	4
Qualité de l'air / consommation d'énergie et GES	Fréquentation des gares et haltes dans le périmètre de Nîmes Métropole	Nîmes métropole	6, 11, 13, 16,

Thématiques environnementales	Indicateurs de suivi	Source de la donnée	Fiches actions concernées
Qualité de l'air / consommation d'énergie et GES	Fréquentation des lignes de transport en commun	Nîmes métropole	2, 5, 6, 7, 9, 11, 12, 13, 17, 18, 22,
Qualité de l'air / consommation d'énergie et GES	Taux de remplissage des P+R	Nîmes métropole	11, 22
Qualité de l'air / consommation d'énergie et GES	Fréquentation des stations d'autopartage et des lignes virtuelles de covoiturage	Nîmes métropole	16, 22
Qualité de l'air / consommation d'énergie et GES	Nombre de marchés de travaux intégrant un/des maillons massifiés	Nîmes métropole	19
Qualité de l'air / consommation d'énergie et GES	Nombre de marchés de travaux ayant donné lieu à la réalisation d'une étude de faisabilité pour la mise en place de maillons massifiés pour l'approvisionnement/évacuation du chantier	Nîmes métropole	19
Qualité de l'air / ressource en eau / biodiversité	Evolution du nombre de cahiers des charges des collectivités incluant des clauses environnementales (gestion responsable des chantiers...)	Nîmes métropole / communes	2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 14, 15, 16, 17, 18, 19,
Ressource en eau / risques naturels	Evolution des surfaces imperméabilisées dans le cadre des projets associés au PdM (m^2)	Nîmes métropole / communes	6, 11, 14, 16, 18,
Ressources naturelles	Nombre de nouvelles infrastructures de mobilité construites à partir de matériaux recyclés ou faisant l'objet d'une démarche de sobriété en ressources.	Nîmes métropole	2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 14, 15, 16, 17, 18, 19

10 RESUME NON TECHNIQUE

10.1 Présentation de l'évaluation environnementale et méthode de mise en œuvre

10.1.1 L'évaluation environnementale du PdM

Selon l'article L1214-3 du Code des Transports, l'établissement d'un Plan de déplacements urbains est obligatoire dans les ressorts territoriaux des autorités organisatrices de la mobilité inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants listées à l'article L221-2 du Code de l'Environnement. La métropole de Nîmes fait partie des agglomérations qui doivent établir un Plan de Mobilités.

Le Plan de Mobilités succède au Plan de Déplacements Urbains suite à la promulgation de la Loi d'Orientation des Mobilités de janvier 2021.

Le PdM de la métropole de Nîmes est organisé en quatre parties : le diagnostic, la stratégie territoriale, le programme d'actions et le dispositif de suivi-évaluation. Un diagnostic avait déjà été réalisé en 2017 ; il a été réactualisé dans le cadre de la réalisation de l'évaluation environnementale.

Le PdM fait partie des plans et programmes soumis à évaluation environnementale en application de l'article R122-17 du Code de l'Environnement.

La réalisation d'une évaluation environnementale est une opportunité de mieux prendre en compte les enjeux environnementaux et humains du territoire dans l'élaboration du document, et d'anticiper les éventuels effets positifs et négatifs du document une fois qu'il sera mis en œuvre.

L'évaluation environnementale permet notamment de veiller à ce que l'ensemble des obligations réglementaires liées à la préservation de l'environnement soient respectées, afin de définir un projet qui respecte au plus près les objectifs de développement durable. Plus précisément, les objectifs seront de :

- vérifier que l'ensemble des enjeux environnementaux et humains identifiés sur le territoire auront bien été pris en compte,
- analyser tout au long du processus d'élaboration du document les effets potentiels des choix réalisés sur toutes les composantes de l'environnement naturel et humain,
- permettre les inflexions nécessaires pour garantir la compatibilité des choix réalisés avec les objectifs environnementaux,
- dresser un bilan factuel à terme des effets de la mise en œuvre du PdM sur l'environnement naturel et humain.

L'évaluation environnementale des plans et programmes a été définie par la directive européenne du 27 juin 2001 relative à l'Evaluation des Incidences de certains Plans et Programmes sur l'Environnement. En application des principes de l'Union Européenne, cette directive développe une approche préventive pour éviter d'éventuels effets négatifs sur l'environnement grâce à des mesures correctives prises avant l'arrêt des projets.

Plusieurs décrets précisent les dispositions d'application de la Directive européenne, notamment l'article R122-20 du code l'environnement, qui définit le contenu de l'évaluation environnementale.

10.1.2 Méthode de réalisation de l'évaluation environnementale

10.1.2.1 Mise à jour de l'état initial de l'environnement

L'état initial de l'environnement a pour objectif d'établir un portrait dynamique de l'environnement naturel et humain sur le territoire et aboutit à l'identification des enjeux environnementaux et à leur localisation. Ces enjeux sont ensuite pris en compte tout au long de l'élaboration du PdM.

La description des composantes de l'environnement a été détaillée comme suit :

Thématiques principales	Thématiques secondaires
Caractéristiques physiques du territoire	Climat actuel
	Relief et Géologie
Patrimoines paysager et bâti	Une diversité d'unités paysagères
	Un riche patrimoine historique
La protection de la biodiversité et des milieux naturels	Les Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF)
	Les Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux (ZICO)
	Les Arrêtés Préfectoraux de Protection de Biotope (APB)
	Les réserves de biosphère UNESCO
	Les Espaces Naturels Sensibles du département
	Le réseau Natura 2000
	La trame verte et bleue
Ressource en eau	Hydrographie
	Les principaux outils pour la gestion de la ressource en eau
	Qualité de l'eau
Risques naturels et technologiques	Les risques majeurs
	Risque d'inondations
	Risque sismique
	Le risque de feu de forêt
	Le risque de mouvements de terrain
	Le Risque d'exposition au Radon
	Le risque industriel – les Installations classées
	Le risque lié au transport de matières dangereuses (TMD)
	Le risque minier
	Le risque de rupture de barrage
Les pollutions et les nuisances	Sites et sols pollués
	Les nuisances sonores
	La qualité de l'air
	Consommation d'énergie et gaz à effet de serre

La précision de leur analyse a été proportionnée à l'ampleur des enjeux correspondants sur le territoire et à la documentation disponible. Du fait de la nature du document à évaluer, **une attention particulière a été portée à toutes les thématiques liées au changement climatique (énergie, gaz à effet de serre), à la qualité de l'air et aux nuisances sonores.**

Un état initial de l'environnement très complet avait déjà été produit en 2017 ; le travail réalisé a donc surtout consisté à le mettre à jour sur la base de données plus récentes. Différentes sources ont été

consultées comme les observatoires régionaux, les données collectées et produites dans le cadre de l'élaboration du PCAET de la métropole de Nîmes, le Schéma Régional de Cohérence Ecologique, le SRADDET, les diagnostics des documents d'urbanisme en vigueur sur les communes du territoire, les bases de données naturalistes, les études et cartographies existantes sur les risques naturels, le dossier départemental des risques majeurs, et les bases de données sur l'eau.

Les espaces naturels protégés ont fait l'objet d'un paragraphe descriptif spécifique mettant en avant les principaux enjeux les concernant.

10.1.2.2 Analyse de la compatibilité du PdM avec les documents cadres de rang supérieur

En accord avec l'article L1214-7 du Code des Transports, le PdM doit être compatible avec :

- Le PPA inscrit dans les orientations du **SCoT Sud Gard** ;
- La planification régionale de l'intermodalité, inscrite dans le **fascicule des règles du SRADDET ;**
- Les objectifs du SRADDET qui concernent les thématiques climat-air-énergie (et remplacent l'ancien SRCAE).

En outre, le PdM doit prendre en compte les objectifs du Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET).

Par ailleurs, un Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) est en cours d'élaboration sur la métropole de Nîmes. La cohérence entre les objectifs stratégiques et les actions proposées dans les deux documents a donc également été vérifiée.

L'analyse de la compatibilité a consisté à rappeler les objectifs des documents cadres puis à analyser le contenu du PdM pour vérifier qu'il prenait bien en compte les objectifs portant sur les thématiques qui le concernent.

10.1.2.3 La justification du choix du scénario retenu

L'élaboration du PdM s'est basée sur un travail de concertation entre plusieurs intervenants, qui a mis en concurrence plusieurs scénarios possibles sur la base de différentes considérations socio-économiques et environnementales.

Les principaux paramètres pris en compte dans la définition des scénarios étudiés ont été les suivants :

- L'évolution tendancielle de la population et de l'emploi à l'horizon 2032 ;
- Les projets d'infrastructures de transport : les « coups partis » (c'est-à-dire les projets déjà lancés lors du lancement de l'élaboration du PdM), et les projets à intégrer au PdM ;
- L'évolution des comportements et de la répartition des parts modales.

Cette étape de l'évaluation consiste à retracer les solutions alternatives qui auraient pu être retenues au regard des enjeux de protection de l'environnement et à rendre compte de la démarche itérative d'évaluation environnementale, qui peut également influer sur l'évolution du contenu du plan. Il s'agit également de montrer en quoi le scénario choisi est en accord avec les objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire ou national.

Ces objectifs ont donc dans un premier temps été rappelés (Accord de Paris sur le climat, Directive Européenne pour la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe, Plan Climat national, etc.). Les différents scénarios étudiés ont ensuite été décrits. Enfin, les évaluateurs ont procédé à une analyse

finale comparative du scénario retenu et du scénario « 0 », qui décrit la situation en l'absence d'élaboration du PdM.

Ce scénario « 0 » a été basé, d'une part, sur les évolutions de la population et de l'emploi selon les tendances actuelles (2018) sur la métropole de Nîmes, et d'autre part sur les « coups partis » en termes d'évolution des infrastructures de transports y compris modes actifs et d'aménagement urbain. Il a également été décidé d'intégrer dans ce scénario davantage de flexibilité en termes d'évolution des parts modales pour prendre en compte les évolutions de comportements par rapport à un scénario « au fil de l'eau » strict.

Quatre scénarios ont été analysés :

- Le **scénario « 0 »**, décrit ci-dessus ;
- Un **scénario 1 « Etoile ferroviaire »**, basé sur le renforcement de l'offre de transport collectif en intermodalité ;
- Un **scénario 2 « routier »**, basé sur le renforcement de l'infrastructure routière en intermodalité ;
- Le **scénario retenu**, qui constitue un compromis entre le scénario « routier » et le scénario « étoile ferroviaire ».

Le PdM (scénario retenu) vise ainsi une **augmentation de 3 points de la part modale des transports en commun par rapport à 2015 (7% -> 10%), une augmentation de 5 points de la part modale de la marche à pied, et une forte augmentation de la part modale du vélo, pour atteindre 9% contre 3% encore en 2022**.

Ces objectifs s'accompagnent d'une **diminution attendue de 14,5% de l'usage de la voiture individuelle** par rapport à 2015.

La comparaison entre le scénario retenu et le scénario 0 s'est basée sur deux approches complémentaires de modélisation :

- La modélisation classique des effets des modifications des réseaux mécanisés ;
- La modélisation par analogie d'effets de politiques d'aménagement en faveur des modes non mécanisés.

La modélisation a permis d'estimer les principaux impacts des choix réalisés en termes de mobilités et de comprendre les leviers qui peuvent être mobilisés pour agir sur les impacts et l'atteinte des objectifs fixés dans le PdM.

10.1.2.4 Analyse détaillée des incidences du PdM sur l'environnement

1- Définition d'une typologie des interventions

Bien que variées, les actions du PdM présentent des modes d'interventions récurrents avec des incidences de même nature sur l'environnement. Dans ce contexte, il est possible d'utiliser des types d'interventions qui permettent de normaliser l'identification des incidences et d'éviter des répétitions dans l'analyse. Cette typologie permet aussi d'avoir une vision globale de la nature des interactions à prévoir entre le PdM et l'environnement. Elle est détaillée dans le tableau ci-dessous.

Typologie des interventions utilisée pour l'analyse des incidences du PdM sur l'environnement.

Types d'interventions	Description	N° fiches actions
Accompagnement aux communes et autres acteurs locaux, développement de partenariats entre acteurs	Accompagner le développement de filières énergétiques alternatives, pacte d'engagement avec les acteurs des infrastructures de mobilité pour en limiter les impacts sur l'environnement, assistance technique pour mise en œuvre des Plans de Mise en Accessibilité de la Voirie (PAVE), accompagnement de Nîmes métropole aux autres communes pour l'intégration de clauses environnementales dans la commande publique, création d'une instance de gouvernance du PdM, conseils en mobilité, mobilisation d'acteurs locaux pour relayer l'information (associations, etc.), aide à la rationalisation et adaptation du stationnement pour soutenir le transfert modal, accompagnement au développement de la non mobilité (télétravail, téléformation, etc.), soutien au développement du service d'autopartage…	1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 16, 19, 21, 22
Réalisation d'études spécifiques ; observation, suivi et contrôle des usages	Etude sur la recherche de solutions adaptées pour la mobilité des PMR, expérimentations sur la cyclo-logistique, étude pour l'intégration de nouveaux usages sur les grands axes routiers (voies dédiées au covoiturage ou aux cars, etc.), études sur l'intégration de modes de transports alternatifs à la route pour les marchés de travaux, étude sur le développement du transport ferroviaire ou fluvial de marchandises, suivi et évaluation de la mise en œuvre des Plans de mobilité, analyse des pratiques de mobilité et de l'évolution des usages via l'observatoire de la mobilité (Le Panorama de la mobilité), suivi de l'évolution des mobilités à faibles émissions, mise en place d'un observatoire de suivi de la mise en œuvre du PdM, etc.	1, 2, 3, 4, 6, 9, 10, 17, 19, 22, 23, 24
Développement de nouveaux outils numériques	Systèmes d'information audio pour les personnes aveugles ou malvoyantes, affichage multimodal dynamique, centrale d'information multimodale, application de calcul d'itinéraires en temps réel, généralisation du système d'aide à l'exploitation et à l'information voyageurs, développement de lignes virtuelles de covoiturage, plateforme numérique de communication…	11, 12, 13, 16, 22
Modification des pratiques (itinéraires, horaires, mise à disposition de véhicules) pour favoriser le développement de mobilités alternatives	Renouvellement du parc de véhicules collectifs par des véhicules moins émetteurs, Accès facilité à la ZFE pour les véhicules vertueux, amélioration des temps de parcours et du cadencement, création de nouvelles lignes de transports collectifs, renforcement des lignes fortes, mise à disposition de voitures en libre-service (service « modulauto »), harmonisation des systèmes de billettique puis tarification intégrée unique pour 1 heure permettant de faciliter l'intermodalité transports en communs et vélo, réflexion sur la gratuité de l'autoroute entre Nîmes ouest et Nîmes est.	2, 4, 6, 7, 8, 13, 16, 17, 18, 19, 20

Types d'interventions	Description	N° fiches actions
Réalisation d'aménagements en milieu urbain pour le développement de mobilités alternatives	Création de locaux vélos sécurisés, parcs de stationnement vélo, installation mobilier urbain, aménagements de cheminements adaptés pour les PMR, aménagement de pistes cyclables, requalification de voiries existantes (avenue Allende, avenue du Maréchal Juin...), création de stationnements dédiés pour le co-voiturage et de parkings relais, création d'arrêts pour le réseau virtuel de covoiturage, développement d'un réseau de stations de ravitaillement en carburants alternatifs (GNV, hydrogène, bornes de recharges pour les véhicules électriques, etc.),	2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 14, 15, 16, 17, 18, 20
Soutien financier à des personnes ou des dispositifs	Subventionnement pour les usagers du service VéloTango...	4
Sensibilisation des usagers, promotion des modes de déplacements alternatifs	Informer et sensibiliser les acteurs sur l'accessibilité du territoire, sensibilisation à la sécurité routière et à la cohabitation entre les modes de transports (Code de la rue), communication sur l'autopartage, réalisation de Plans de mobilité d'entreprises, sensibilisation aux enjeux climatiques et de santé, création d'une boîte à outils, sensibilisation des agents en charge des marchés publics, organisation d'évènements ou de journées spécifiques, diffusion des publications annuelles du Panorama des mobilités	4, 5, 9, 15, 16, 19, 22, 23
Travaux de construction d'équipements	Création de nouvelles haltes ferroviaires, création de parkings relais et d'infrastructures de services, création de nouvelles stations d'avitaillement en carburants alternatifs, création de nouvelles liaisons routières (CONIM, passage à 2*2 voies de la RD 106 au nord de Nîmes...), création d'aires de co-voiturage -> a priori sur des espaces déjà artificialisés, implantation de commerces, d'espaces de travail partagés, de services à la personne au niveau des parkings relais, etc....	6, 11, 14, 16, 20
Amélioration de la signalisation et de l'accessibilité, sécurisation des déplacements	Sécurisation des cheminements piétons et des aménagements cyclables, plan de jalonnement continu des itinéraires touristiques cyclables, amélioration de la signalisation pour faciliter le rabattement des automobilistes sur les parcs-relais, création de liaisons cyclables de rabattement, Charte de modération des vitesses / mise en place de zones apaisées, sécurisation de carrefours	4, 6, 11, 12, 14, 15
Mesures d'amélioration du cadre de vie et de réduction de l'impact environnemental des mobilités alternatives	Végétalisation des espaces, parkings perméables, installation d'ombrières au niveau des parcs relais (notamment pour l'alimentation des bornes de recharge électriques), mise en place de dispositifs favorisant l'économie circulaire des infrastructures de mobilité	8, 11, 15, 18
Adaptation des règles de la commande publique	Intégration de clauses environnementales spécifiques	19

2 - Analyse des incidences par types d'intervention

L'analyse des incidences a d'abord été conduite par types d'interventions. Chaque type d'intervention identifié a fait l'objet d'un tableau de synthèse présentant ses incidences directes et indirectes sur l'environnement.

La synthèse des incidences par types d'intervention a ensuite été présentée sous la forme d'un tableau croisant les types d'interventions du PdM avec les principales thématiques environnementales préalablement identifiées. À chaque intersection entre un type d'interventions et une thématique, un impact (de très positif à très négatif) a été déterminé.

Cette première analyse a permis de faciliter l'identification des incidences par action par la suite.

Type d'intervention : Réalisation d'études spécifiques ; observation, suivi et contrôle des usages	
Impacts directs possibles	- Amélioration des connaissances sur les dynamiques de mobilités et sur les usages (+) - Découverte de nouvelles solutions alternatives (+) - Collecte de données chiffrées permettant de renforcer la sensibilisation des usagers (+) - Amélioration des dispositifs de contrôle des usagers à vocation pédagogique ou permettant de réduire le nombre d'infractions à impact négatif sur l'environnement (+) Incidences directes liées à la mise en place de dispositifs de suivi / observation des usages : - Impacts liés à la fabrication des appareils de comptage : consommation d'énergie et de ressources, émissions de GES, etc. (-) - Déplacements des personnes en charge des suivis : pollution de l'air, consommation d'énergie, etc. (-)
Impacts indirects possibles	Impacts indirects à long terme liés à la finalité des actions mises en place : - Meilleure prise en compte des usages dans la définition des nouveaux itinéraires, horaires, etc. conduisant à une démultiplication du report modal -> diminution de la consommation d'énergie et des émissions de GES, diminution des émissions de polluants atmosphériques, impacts positifs sur la santé (+) - Apaisement des mobilités avec un effet positif sur les nuisances sonores (+)

Exemple d'analyse réalisée par type d'intervention.

Types d'intervention	Milieux naturels / biodiversité / consommation d'espace		Paysage / cadre de vie		Ressources naturelles		Qualité de l'air		Consommation d'énergie et GES		Production de déchets		Bruit		Santé		Risques naturels		Incidence globale
Accompagnement aux communes et autres acteurs locaux, développement de partenariats entre acteurs						(-)	++		++	(-)		(-)	(+)		(+)				(+)
Réalisation d'études spécifiques : Observation, suivi et contrôle des usages							(+)	(-)	(+)	(-)			(+)		(+)				(+)
Développement de nouveaux outils numériques						(-)	(+)		(+)	--		(-)	(+)		(+)				(+)
Modification des pratiques (itinéraires, horaires, mise à disposition de véhicules) pour favoriser le développement de mobilités alternatives			(+)			(-)	++		++	(-)		(-)	(+)		(+)				++
Réalisation d'aménagements en milieu urbain pour le développement de mobilités alternatives		(-)	(+)			--	++	(-)	++	(-)			(+)	(-)	(+)				(+)
Soutien financier à des personnes ou des dispositifs						(-)	(+)	(-)	(+)	(-)		--	(+)						(-)
Sensibilisation des usagers, promotion des modes de déplacements alternatifs						(-)	(+)	(-)	(+)	(-)			(+)	(-)	(+)				(+)
Travaux de construction d'équipements		--		(-)		--	(+)	--	(+)	--		(-)	(+)	(-)	(+)				--
Amélioration de la signalisation et de l'accessibilité, sécurisation des déplacements							++		++				(+)		(+)				++
Mesures d'amélioration du cadre de vie et de réduction de l'impact environnemental des mobilités alternatives	(+)		++		(+)	(-)	++		(+)	(-)			(+)		(+)		(+)		++
Adaptation des règles de la commande publique						(-)	(+)		(+)	(-)		--	(+)						(-)

Figure 1. Synthèse des incidences par types d'interventions.

3 - Analyse des impacts de la finalité de chaque action

Cette étape consistait à rappeler brièvement le contenu de chaque action et à déterminer les conséquences potentielles de leur finalité sur l'ensemble des thématiques environnementales abordées dans l'état initial de l'environnement.

4 - Analyse des impacts de la mise en œuvre opérationnelle de l'action, sur la base des types d'intervention retenus

Chaque action a d'abord été rattachée à différents types d'interventions. Les incidences correspondantes ont ensuite été analysées sur la base de l'analyse détaillée des incidences de chaque type d'intervention réalisée précédemment en adaptant l'analyse aux spécificités de l'action concernée.

A noter que l'intérêt de cette méthode est qu'elle permet de dissocier les effets de l'objectif de l'action, sa finalité = ce pourquoi on met en œuvre l'action, des effets de sa mise en œuvre concrète. Ces effets ne vont pas toujours dans le même sens : par exemple, des travaux de rénovation énergétique ont une finalité positive mais peuvent entraîner des impacts négatifs sur l'environnement (consommation de matières premières et d'eau ; nuisances sonores pendant les travaux, etc.).

5 - Synthèse des incidences du programme d'actions

Une synthèse des incidences a ensuite été réalisée permettant de conclure sur les incidences du PdM sur l'environnement.

10.1.2.5 Analyse des incidences sur le réseau Natura 2000

Le territoire métropolitain est concerné par la présence de **sept sites Natura 2000** : « Gorges du Gardon » (FR9110081), « Camargue gardoise fluvio-lacustre » (FR9112001), « Costières nîmoises » (FR9112015), « Camp des garrigues » (FR9112031), « Le Gardon et ses gorges » (FR9101395), « Le petit Rhône » (FR9101405), et « Petite Camargue » (FR9101406).

Une analyse des incidences possibles de la mise en œuvre du PdM sur les espèces et habitats ayant justifié la désignation de ces sites Natura 2000 doit donc être réalisée. Les principaux facteurs de vulnérabilité actuels sur les sites sont les activités de plein air (chasse, sports, pêche...), la pollution des eaux et les modifications, l'urbanisation et la création de voies de communication, les espèces exotiques envahissantes, les activités d'extraction de sables et graviers (pour les Costières nîmoises).

Les sites Natura 2000 sont situés en périphérie de la ville centre de Nîmes, au sein du ressort territorial et sont donc potentiellement vulnérables au développement de nouvelles infrastructures.

10.1.2.6 Proposition de mesures d'évitement-réduction-compensation des incidences

De manière générale, un impact très positif du PdM est attendu sur l'environnement, en particulier sur la qualité de l'air, la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre. Un effet indirect positif est aussi attendu sur la santé humaine notamment grâce à l'amélioration de la qualité de l'air et au développement des modes actifs. Les nuisances sonores devraient aussi diminuer globalement.

Cependant, certains projets envisagés pour atteindre les objectifs fixés sont susceptibles d'entraîner des impacts négatifs sur l'environnement. Ces impacts restent faibles et souvent temporaires ou localisés en comparaison du fort effet positif attendu du PdM à long terme, cependant, ces impacts doivent être limités au maximum et des mesures peuvent être proposées en ce sens.

La démarche d'évaluation environnementale doit ainsi veiller à l'application de la séquence « éviter-réduire-compenser », qui a abouti à l'identification de mesures permettant de réduire ces impacts.

La nature des mesures d'évitement-réduction-compensation des incidences (mesures ERC) peut être très variable, depuis la réécriture de certains paragraphes jusqu'à la proposition d'une alternative complète (ex : réorientation des objectifs...), bien que cette dernière possibilité soit généralement évitée par la prise en compte en amont des recommandations émises au fil de l'eau lors de l'analyse des incidences.

De manière générale, **deux types de mesures ERC** peuvent être distingués pour ce type de document :

- Les mesures visant à **améliorer la prise en compte de l'environnement dans le projet de PdM au cours de son élaboration** : il s'agit essentiellement de propositions d'amendement du plan (reformulations, complément de certains types d'action...) et de mesures de cadrage et d'atténuation (cibler, prioriser, zoner, restreindre, ...), dans les limites de ses objectifs et des différentes contraintes connues orientant son contenu.
- Des mesures visant à **prévenir et/ou réduire les impacts résiduels une fois le plan adopté ; ces mesures ont été ajoutées dans les fiches actions correspondantes afin d'assurer leur bonne prise en compte lors de la mise en œuvre du plan d'actions**.

10.1.2.7 Elaboration du dispositif de suivi

Afin de pouvoir vérifier la bonne mise en œuvre du PdM, un dispositif de suivi doit être mis en place, en lien avec la création de l'observatoire de suivi du Plan de Mobilité, prévu dans la fiche action 24.

L'objet de ce chapitre est de proposer des indicateurs de suivi « environnemental » du PdM qui viennent compléter les indicateurs déjà identifiés pour le suivi global du plan.

Conformément à l'article R122-20 du Code de l'Environnement, le dispositif de suivi devra permettre de :

- vérifier si les effets de la mise en œuvre du PdM sur l'environnement sont conformes aux prévisions du rapport environnemental,
- contrôler la bonne mise en œuvre des mesures d'évitement-réduction des incidences proposées et leur efficacité,
- identifier d'éventuels effets négatifs imprévus pour déclencher, le cas échéant, les actions correctrices nécessaires.

Le dispositif de suivi doit également permettre une amélioration en continu des connaissances environnementales sur le territoire, afin de garantir une bonne connaissance des enjeux dans l'éventualité d'une évolution future du PdM.

Plus précisément, il s'agit de proposer des indicateurs de suivi du PdM qui soient capables de refléter l'évolution des thématiques environnementales potentiellement impactées, des pressions s'exerçant sur ces thématiques et des réponses apportées à ces pressions.

Les indicateurs sélectionnés doivent être synthétiques. Ils doivent être réalistes, simples à appréhender, facilement mobilisables (données de base faciles à collecter et à traiter) et évolutifs (données de base actualisées régulièrement).

L'ensemble des indicateurs sélectionnés ont été rassemblés dans un tableau de bord de type Excel.

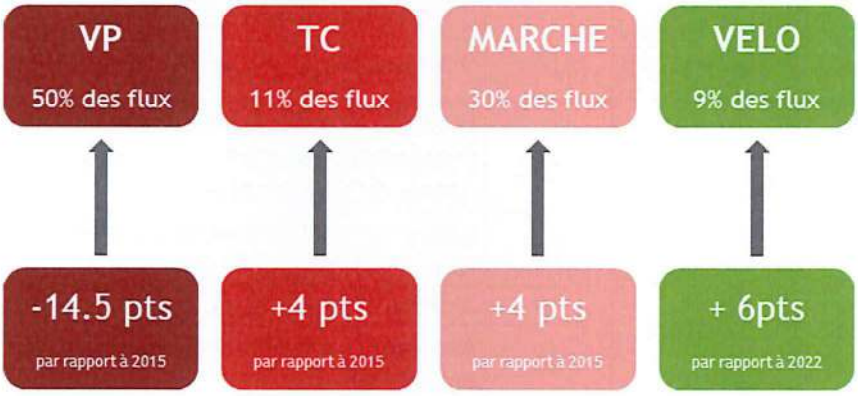
10.2Synthèse des objectifs du PdM

L'objectif principal du PdM est de réduire l'usage de la voiture et de limiter la prépondérance de ce mode. Ainsi, l'objectif est de réduire la part modale de la voiture particulière, pour que seul un déplacement sur deux soit réalisé en voiture.

Les grands enjeux identifiés lors de l'élaboration du PdM étaient les suivants :

- Une meilleure articulation entre urbanisme et déplacements prenant en compte les spécificités du territoire ;
- La maîtrise des flux automobiles au profit des modes actifs, en particulier des vélos ;
- Le développement de l'attractivité des transports collectifs ;
- Le développement des moyens de déplacements économes et les moins polluants, notamment en faveur des modes actifs ;
- L'aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération, afin de rendre plus efficace son usage, notamment en l'affectant aux différents modes de transport ;
- La prise en compte de la logistique pour un développement du fret durable et d'une logistique urbaine décarbonée.

La définition des parts modales à atteindre dans le cadre du scénario retenu s'est appuyée d'une part sur les objectifs cibles définis au niveau national, et d'autre part sur le positionnement actuel de l'intercommunalité par rapport aux autres EPCI de plus de 100 000 habitants.



Evolution des parts modales à atteindre dans les objectifs du PdM.

Afin d'atteindre ces objectifs, le PdM a été structuré en 7 axes stratégiques, déclinés en actions, rassemblées au sein du plan d'actions.

Déclinaison en actions des axes stratégiques du PdM.

Axes stratégiques	N° action	Actions
AXE A. Anticiper l'aménagement du territoire en cohérence avec l'organisation des déplacements	1	Accompagnement des acteurs du territoire vers une meilleure cohérence entre urbanisme et mobilité
	2	Evolution des politiques de stationnement dans les communes

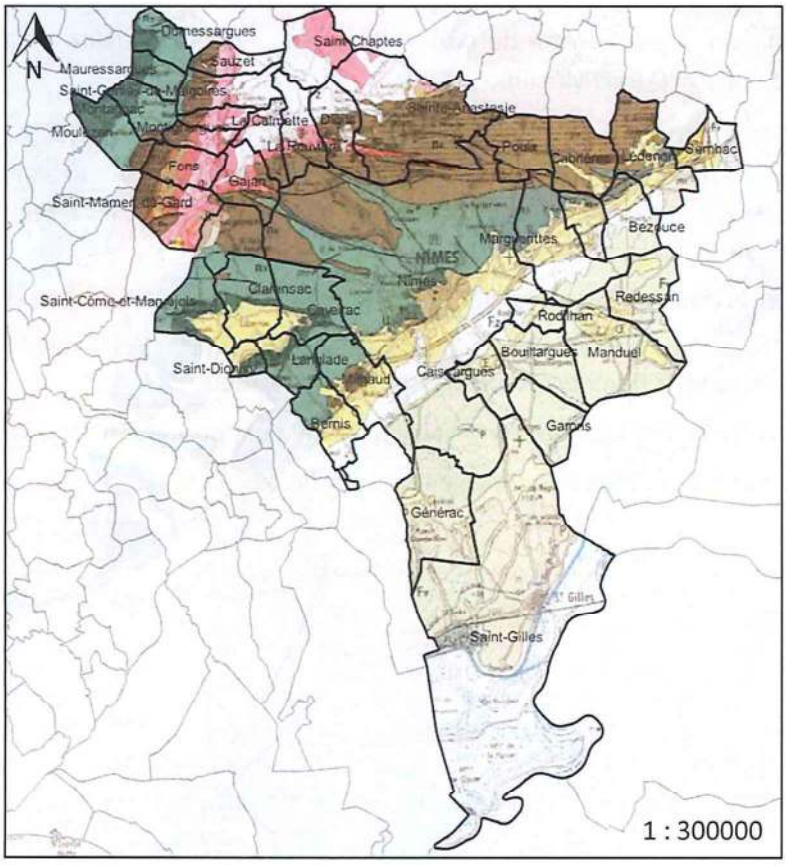
Axes stratégiques	N° action	Actions
AXE B. Impulser le changement en faveur des modes actifs	3	Constitution d'un maillage cyclable, en lien avec le Plan Vélo
	4	Développement de services et de mesures incitatives pour les vélos
	5	Amélioration du confort des modes actifs et de la lisibilité des itinéraires
AXE C. Rendre les transports collectifs plus attractifs pour tous	6	Vers un système de RER métropolitain avec un maillage de PEM
	7	Affirmation d'un réseau de lignes fortes connectées aux P+R
	8	Encourager la transition énergétique : évolution vers un parc roulant moins polluant
Axe D. Améliorer l'accessibilité des déplacements	9	Poursuite et développement des démarches de mise en accessibilité des réseaux de transport collectif
	10	Amélioration de l'accès aux services de mobilité des personnes à mobilité réduite habitant les territoires des quartiers prioritaires de la politique de la ville et les territoires ruraux
	11	Développement des hubs de mobilité
	12	Faciliter l'accès à la mobilité pour tous
	13	Amélioration des conditions de voyage tous réseaux
AXE E. Maîtriser les flux routiers pour libérer de l'espace au profit des mobilités durables	14	Mise en œuvre d'une programmation cohérente des projets routiers
	15	Requalification des entrées de ville, des principaux boulevards et des centres bourgs en faveur des modes alternatifs à la voiture
	16	Développement du covoiturage et de l'autopartage
	17	Etude du développement des nouveaux usages des grandes infrastructures routières sur les grands corridors de déplacement
	18	Bâtir une stratégie Zone à Faible Emission - mobilité (ZFE-m) / Territoire de vigilance
AXE F. Rationaliser le transport de marchandises	19	Actions en faveur d'une logistique durable
	20	Accompagner les professionnels dans leur transition énergétique
AXE G. Poursuivre une mise en œuvre collective et efficiente du Plan De Mobilité	21	Mise en place d'une gouvernance de suivi du Plan De Mobilité
	22	Développement du conseil en mobilité
	23	Partager une culture commune au sein du club mobilité partenarial de l'Agence d'urbanisme, région nîmoise et alésienne
	24	Création d'un observatoire de suivi du Plan De Mobilité

10.3 Résumé de l'Etat Initial de l'Environnement

10.3.1 Un territoire résolument méditerranéen et à la structure géologique hétérogène

Le **climat** du ressort territorial est de type méditerranéen, caractérisé par des étés chauds et secs et des hivers doux. La température moyenne annuelle oscille entre 10,2 °C et 20,2 °C. La pluviométrie est d'environ 763 mm par an, mais est très faible, voire absente en été et abondante en automne.

Le territoire se situe dans le Sud du département du Gard, dont la **structure géologique** est caractérisée d'une grande variété de sols aux typologies marquées, qui confère au département et au territoire d'étude un intérêt majeur en termes de ressources minérales. **De nombreuses activités extractives s'y sont développées**, en adéquation avec les objectifs du Schéma départemental des carrières.



Géologie sur le territoire d'étude (source : BRGM, Carte géologique image de la France au 1/250000).

10.3.2 Un patrimoine paysager et bâti diversifié

Le territoire est caractérisé par une grande diversité de paysages, façonnée par le relief, la nature du sous-sol et l'occupation du sol.

Sept unités paysagères sont identifiées sur le territoire de la Métropole de Nîmes :

- Garrigues de Nîmes,

- Camargue des marais,
- Coteaux et Plaine des Costières,
- Nîmes et le rebord des Garrigues,
- Plaines du Gardon,
- Vallon de la Courme,
- La Vaunage.

Trois de ces unités paysagères bénéficient de la mise en œuvre d'une **Charte paysagère et environnementale** : Garrigues de Nîmes, Coteaux et plaines des Costières et la Vaunage.

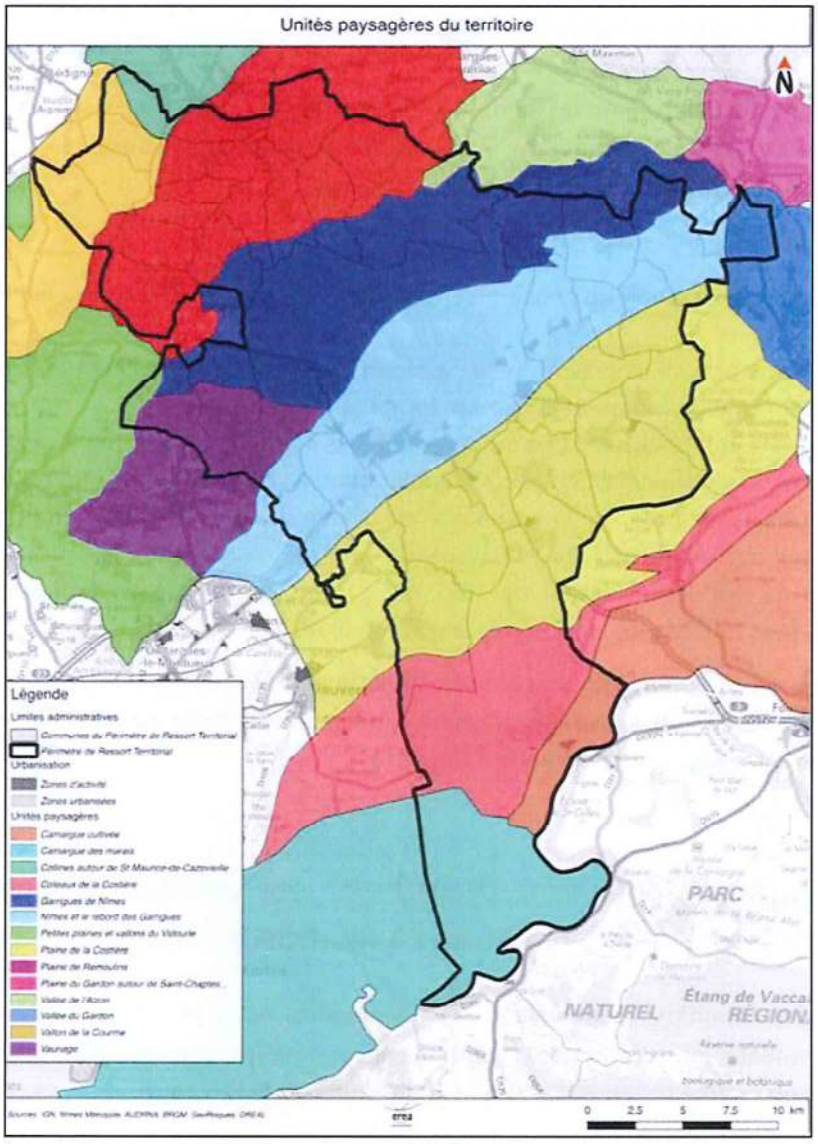
Deux unités paysagères, les Garrigues de Nîmes et la Camargue des marais, bénéficient du label **Réserves mondiales de biosphères.**

Les chartes paysagères s'inscrivent dans une politique paysagère menée par Nîmes Métropole depuis 2004 et qui vise à faire « du paysage un outil de développement et d'amélioration du territoire ».

Ces chartes répondent à une volonté de préserver et d'améliorer la qualité du cadre de vie des habitants et de renforcer l'attractivité du territoire.

La charte a vocation à constituer un cadre commun définissant un projet de paysage partagé entre les principaux acteurs de la transformation du territoire, elle doit être un outil de contractualisation. Il s'agit bien de construire un projet global, à l'échelle intercommunale, avec les acteurs du territoire, et ancré sur une appropriation locale des projets. La charte vise à :

- informer et sensibiliser les acteurs locaux à l'identité et à la particularité des paysages ;
- engager une dynamique locale en faveur de la diversité des paysages et de la biodiversité par une concertation entre les différents acteurs agissant sur le territoire ;
- lutter contre la fermeture des milieux, la banalisation et l'uniformisation des paysages ;
- proposer des outils de gestion des paysages et des milieux.



Unités paysagères du territoire (source : Etat initial de l'environnement, 2017).

Le territoire est donc caractérisé par une grande diversité de paysages, qui constitue une richesse et un atout pour renforcer son attractivité et proposer un cadre de vie agréable à ses habitants.

Différentes pressions viennent cependant menacer ce cadre paysager, notamment le développement de l'urbanisation et de la péri-urbanisation (grignotage de la garrigue par les quartiers résidentiels par exemple). On note aussi une dynamique de fermeture des espaces ouverts / semi-ouverts du fait de la déprise agricole, avec un risque de disparition de milieux caractéristiques du territoire et un appauvrissement des paysages de Nîmes Métropole associé à une perte d'intérêt touristique. Des outils permettant de protéger ces paysages se sont développés sur le territoire par le biais des Réserves de Biosphères et des chartes de paysage (trois unités paysagères sont couvertes par une charte).

Toutefois, la situation reste fragile. La prise en compte des enjeux paysagers dans le développement de nouvelles infrastructures de transport constitue un enjeu fort pour le territoire.

10.3.3 Un riche patrimoine historique

La ville de Nîmes et les communes périphériques bénéficient d'un très riche patrimoine bâti lié à l'histoire du territoire depuis l'antiquité : pas moins de **130 monuments inscrits ou classés au titre des monuments historiques** ont été recensés sur le territoire.

Le ressort territorial compte également :

- **un site classé**, qui comprend l'ensemble formé par les Gorges du Gardon, le Pont du Gard et les garrigues nîmoises ;
- **quatre sites inscrits** : Village et château de Lédenon, Jardin, quai de la Fontaine et Mont d'Haussez, Centre Historique de Nîmes, et Ensemble formé par la Camargue ;
- **Deux sites ont été labélisés « Opération grand Site »**, il s'agit du Pont du Gard et de la Camargue Gardoise, et un troisième est en cours d'habilitation, il s'agit des Gorges du Gardon
- **un Secteur Sauvegardé** sur la commune de Nîmes et **une ZPPAUP** (Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager) sur la commune de Bernis ;
- **une Zone de Protection datant de 1957** qui correspond au site : « Panorama découvert des terrasses de la tour Magne », situé sur la commune de Nîmes.

Par ailleurs, plusieurs communes du territoire disposent de **Zones de Présomption de Prescriptions archéologiques (ZPPA)** où il existe un risque significatif d'atteinte au patrimoine archéologique : Caveirac, Nîmes, Milhaud, Saint-Côme-et-Maruéjols.

10.3.4 Un territoire largement couvert par des zonages de protection et de connaissance de la biodiversité et des milieux naturels

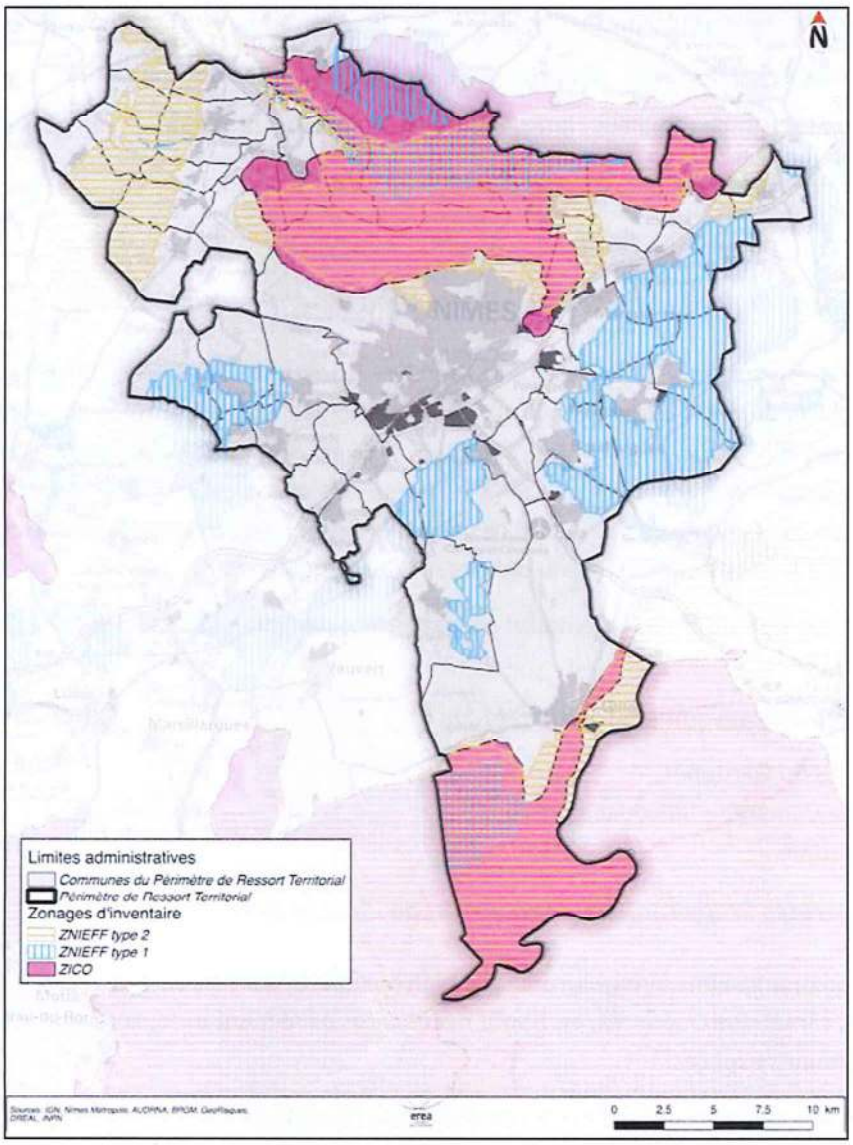
La diversité des conditions pédologiques et édaphiques, et le gradient d'altitude marqué par la présence de coteaux au nord, ont favorisé le développement d'une très grande diversité d'habitats naturels, supports d'une richesse biologique importante sur le territoire.

Afin de préserver ce patrimoine exceptionnel, un réseau d'espaces d'inventaire et de protection s'est progressivement mis en place sur le territoire ; il comprend aujourd'hui :

- **12** Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) de type I,
- **5** ZNIEFF de type II,
- **3** Zones Spéciales de Conservation (Natura 2000 – Directive Habitats) et **4** Zones de Protection Spéciale (Natura 2000 – Directive Oiseaux),
- **2** Réserves de Biosphère,
- **2** Arrêté préfectoraux de protection de Biotope,
- **3** Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux (ZICO),
- **11** Zones de préemption au titre des Espaces Naturels Sensibles de département.

Le territoire se situe également en bordure :

- du **Parc Naturel Régional de Camargue** (situé en bordure sud-est de la commune de Saint-Gilles) ;
- de la **Réserve Naturelle Régionale des Gorges du Gardon** (limitrophe aux communes de Poulx et de Sainte-Anastasie).



Cartographie des zonages de connaissance de la biodiversité (ZNIEFF et ZICO) sur le territoire d'étude.

10.3.4.1 Les Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF)

Bien que ne constituant pas un outil de protection réglementaire, le classement en ZNIEFF constitue un inventaire généralisé et régionalisé de la faune et de la flore qui a pour objectif d'encourager la prise en compte du patrimoine naturel dans la politique d'aménagement et de développement d'un territoire. Les inventaires ZNIEFF sont créés et portés à la connaissance des maîtres d'ouvrage en 'application des articles L.310-1 et L.411-5 du Code de l'Environnement. Deux types de zones sont différenciés :

- Les **ZNIEFF de type I** sont des sites identifiés et délimités parce qu'ils contiennent des espèces ou au moins un type d'habitat naturel de grande valeur écologique, locale, régionale, nationale ou européenne ;
- Les **ZNIEFF de type II** concernent des ensembles naturels, riches et peu modifiés avec des potentialités biologiques importantes. Elles peuvent inclure plusieurs zones de type I ponctuelles et des milieux intermédiaires de valeur moindre, mais possédant un rôle fonctionnel et une cohérence écologique et paysagère.

Le territoire comprend 12 ZNIEFF de type I et 5 ZNIEFF de type II.

10.3.4.2 Les Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux (ZICO)

Les ZICO sont issues de la mise en œuvre de la Directive Oiseaux de 1979. Elles ont été identifiées lors d'un programme piloté par l'association BirdLIFE International pour leur intérêt pour la protection de certaines espèces d'oiseaux (aires de reproduction, d'hivernage ou de relais pour la migration). Les sites les plus appropriés pour la conservation des oiseaux les plus menacés sont classés totalement ou partiellement en Zones de Protection Spéciales (ZPS). Ces dernières, associées aux Zones Spéciales de Conservation (ZSC), constituent le réseau des sites Natura 2000.

Les ZICO n'ont pas de valeur règlementaire, elles reflètent davantage des secteurs à fort potentiel de biodiversité aviaire.

Trois ZICO sont présentes sur le territoire d'étude :

- « Gorges du Gardon »,
- « Petite Camargue fluvio-lacustre »,
- « Camargue ».

10.3.4.3 Les Arrêtés Préfectoraux de Protection de Biotope (APB)

Un **biotope** correspond à une aire géographique bien délimitée, dont les caractéristiques (géologiques, hydrologiques, climatiques, sonores, etc.) sont nécessaires à l'alimentation, la reproduction ou encore le repos de certaines espèces.

Il s'agit d'un milieu indispensable à l'existence d'espèces faunistiques et / ou floristiques. La protection des biotopes est assurée par des arrêtés préfectoraux en référence au décret n° 77 – 1295 du 25 novembre 1997, pris pour l'application des mesures liées à la protection des espèces prévues par la loi n° 76 – 629 du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature (articles R.411-15 à R.415-1 du Code de l'Environnement).

Toute action pouvant porter atteinte à l'équilibre biologique du milieu visé est interdite.

Le territoire d'étude comprend **deux APB** :

- Les Gorges du Gardon (FR3800180), site d'environ 330 ha situé au nord de Nîmes, C'est en creusant son cheminement à travers le massif urgonien durant 6 millions d'années que le Gardon a façonné des paysages très pittoresques et souvent spectaculaires qui accueillent notamment l'Aigle de bonelli ;

- Le Domaine d'Escattes (FR3800873) site de 20 ha à proximité immédiate du centre de Nîmes, il accueille plusieurs espèces végétales d'intérêt (Staphisaigre, Tulipe de l'Écluse, Rosier de France, ...) ainsi que des amphibiens et reptiles.

10.3.4.4 Les réserves de biosphère UNESCO

Les réserves de biosphère sont « des sites de soutien pour la science au service de la durabilité » – des lieux où il s'agit de tester des approches interdisciplinaires afin de comprendre et de gérer les changements et les interactions entre systèmes sociaux et écologiques, y compris la prévention des conflits et la gestion de la biodiversité.

Les réserves de biosphère sont dotées de trois zones interdépendantes visant à remplir trois fonctions liées, qui sont complémentaires et se renforcent mutuellement :

- L'aire centrale comprend un écosystème strictement protégé qui contribue à la conservation des paysages, des écosystèmes, des espèces et de la variation génétique ;
- La zone tampon entoure ou jouxte les aires centrales et est utilisée pour des activités compatibles avec des pratiques écologiquement viables susceptibles de renforcer la recherche, le suivi, la formation et l'éducation scientifiques ;
- La zone de transition est la partie de la réserve où sont autorisées davantage d'activités, ce qui permet un développement économique et humain socio-culturellement et écologiquement durable.

Deux Réserves de biosphère sont présentes sur le territoire d'étude :

- Les Gorges du Gardon (zone de transition) ;
- La Camargue (zone de transition et zone tampon).

10.3.4.5 Les Espaces Naturels Sensibles du département

La désignation d'Espaces Naturels Sensibles (ENS) constitue le principal outil à disposition des départements pour préserver les milieux naturels. Il est associé à un droit de préemption, qui peut être directement exercé par le département ou délégué à d'autres structures comme le Conservatoire du littoral ou les communes, et à la perception de la Taxe d'Aménagement, qui permet de financer ou de co-financer l'achat de terrains ou l'aménagement et l'entretien d'espaces naturels qui ont vocation à être ouverts au public.

Dans le département du Gard, 65 communes bénéficient de la présence de zones de préemption ENS, dont **11 situées dans le périmètre du ressort territorial**.

10.3.4.6 Le réseau Natura 2000

Le réseau paneuropéen Natura 2000 a pour objectif d'assurer le maintien ou le rétablissement dans un état de conservation favorable des habitats naturels et des habitats d'espèces de la faune et de la flore sauvage d'intérêt communautaire. Il doit permettre de répondre aux objectifs de la convention mondiale sur la préservation de la biodiversité (adoptée au sommet de la Terre, Rio 1992). Le réseau s'appuie sur deux types de sites :

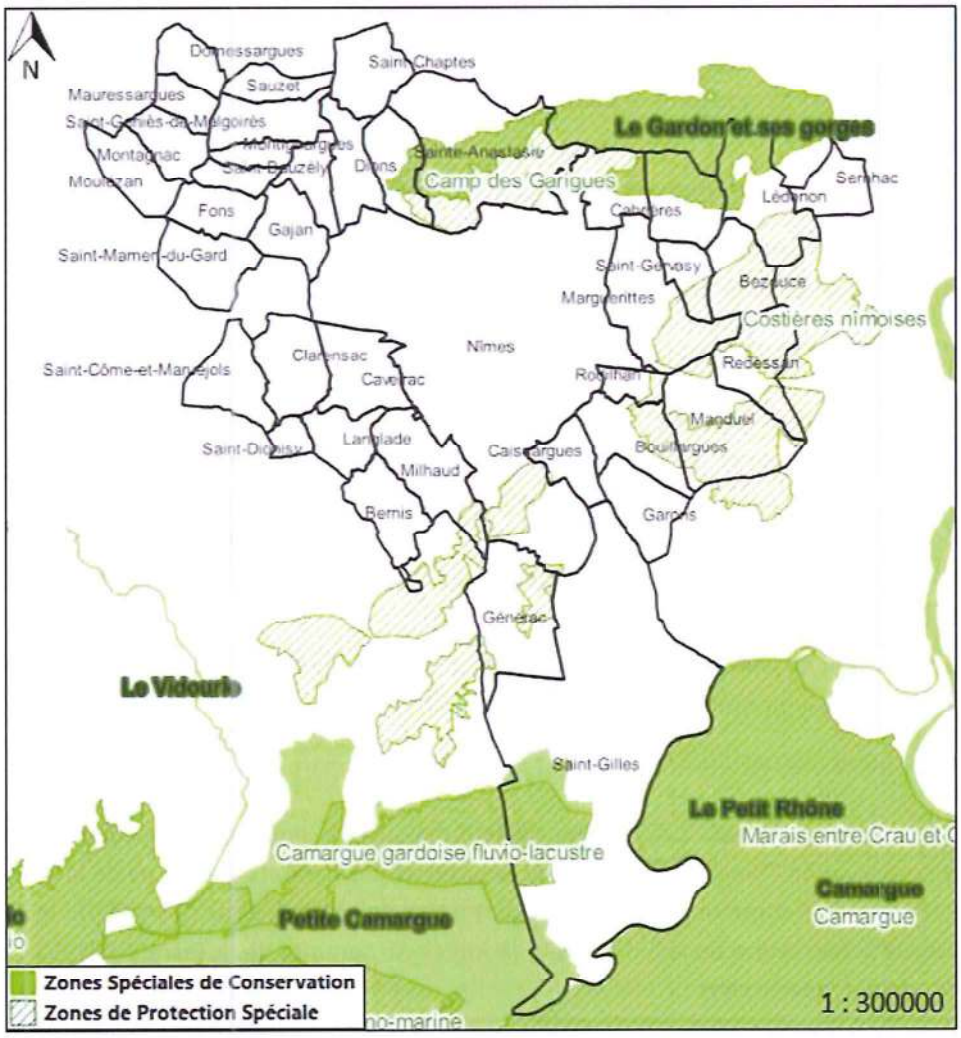
1/ Les **zones de protection spéciales (ZPS)**, désignées au titre de la directive européenne 79/409/CEE du 2 avril 1979 dite directive « Oiseaux » (actualisée par la directive 2009/147/CE du Parlement européen et du conseil du 30 novembre 2009). Cette directive veille notamment à assurer le maintien

et/ou la restauration dans un bon état de conservation des populations d'oiseaux et de leurs habitats ;

2/ les **zones Spéciales de Conservation (ZSC)**, désignées au titre de la directive européenne 92/43/CEE du conseil du 21 mai 1992 dite « Directive Habitats-Faune-Flore ». Cette directive a pour objet de contribuer à préserver la biodiversité au travers de la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages.

Le territoire comprend en effet pour partie **3 Zones Spéciales de Conservation (Natura 2000 – Directive Habitats) et 4 Zones de Protection Spéciale (Natura 2000 – Directive Oiseaux) :**

- ZPS « Gorges du Gardon »
- ZPS « Camargue gardoise fluvio-lacustre »
- ZPS « Costières nîmoises »
- ZPS « Camp des garrigues »
- ZSC « Le Gardon et ses gorges »
- ZSC « Le petit Rhône »
- ZSC « Petite Camargue ».



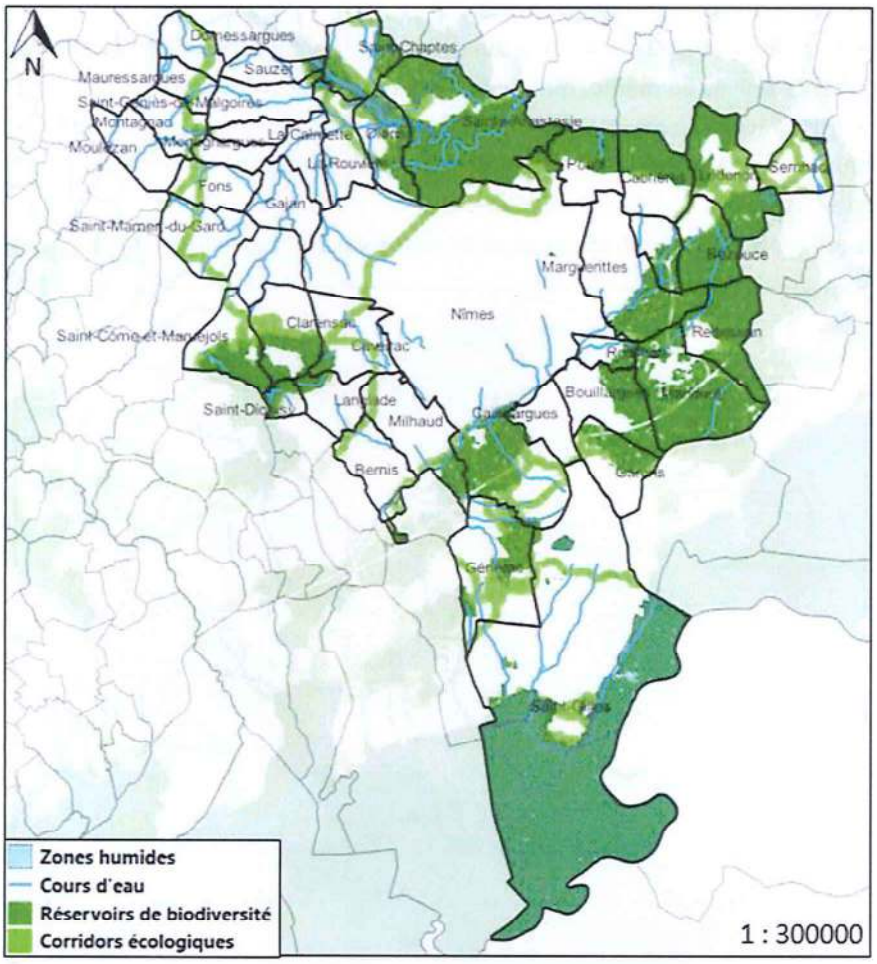
Cartographie des sites Natura 2000 sur le territoire d'étude

10.3.5 La trame verte et bleue

La trame verte et bleue est un outil d'aménagement du territoire qui a pour objectif de faciliter la prise en compte et la préservation des milieux naturels et de la biodiversité dans le cadre des projets d'aménagement du territoire.

La définition de la trame verte et bleue d'un territoire s'appuie à la fois sur l'identification des réservoirs de biodiversité, qui correspondent aux habitats naturels favorables à un groupe d'espèces donné (par exemple, les espèces forestières), et des corridors écologiques assurant la connexion entre ces réservoirs.

Les principaux outils existants sur le territoire de la métropole de Nîmes pour l'étude de la trame verte et bleue sont le **Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE)** de l'ancienne région Languedoc-Roussillon et la **trame verte et bleue du SCoT Sud Gard**.



Eléments du Schéma régional de Cohérence Ecologique de l'ancienne région Languedoc-Roussillon sur le périmètre du ressort territorial (source : INPN).

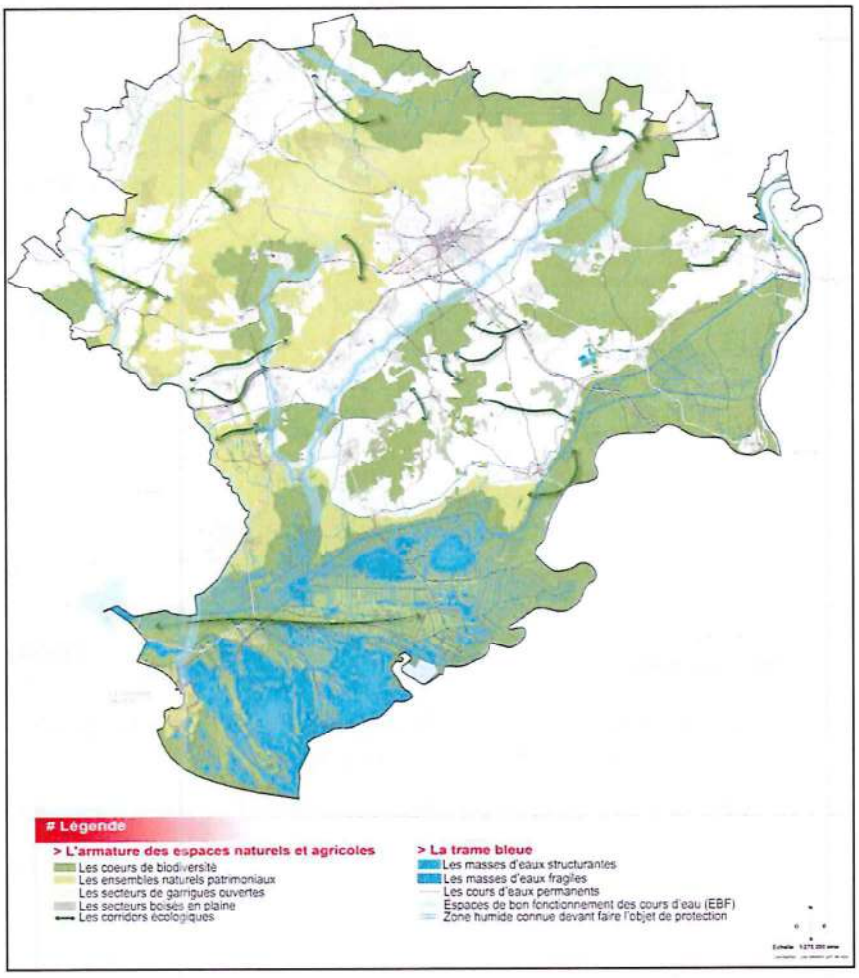
Le territoire d'étude comprend de nombreux éléments identifiés à l'échelle régionale, incluant :

- Plusieurs réservoirs de biodiversité, correspondant notamment aux ZNIEFF de type I et aux sites Natura 2000 ;

- De nombreux cours d'eau corridors, correspondant aux principaux cours d'eau permanents du territoire ;
- Des corridors écologiques reliant les réservoirs de biodiversité ;
- Des zones humides de grande ampleur, notamment sur la commune de Saint-Gilles, dans la partie sud du territoire.

Le ressort territorial comprend également de nombreux éléments de l'armature écologique identifiés à l'échelle du SCoT Sud Gard, pour lesquels le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) définit des prescriptions spécifiques :

- Des **cœurs de biodiversité**, qui doivent être préservés en priorité : toute urbanisation y est par principe interdite sauf justification spécifique ;
- Des **ensembles naturels patrimoniaux**, dont la préservation doit être garantie. Ces derniers peuvent faire l'objet d'une urbanisation seulement si cela permet d'éviter l'urbanisation d'autres secteurs de la trame verte et bleue ;
- Des **secteurs de garrigues ouvertes**, qui doivent être maintenus et confortés ;
- Des **secteurs boisés en plaine**, qui doivent être protégés et gérés durablement ;
- Des **corridors écologiques**, qui doivent être maintenus voire restaurés lorsqu'ils sont dégradés. L'urbanisation doit y être évitée ; des dispositions permettant la perméabilité des ouvrages et des aménagements doivent être prévues ;
- Un **réseau hydrographique et ses espaces associés**, qui doivent être protégés.



Trame verte et bleue du SCoT Sud Gard (source : https://www.scot-sud-gard.fr/).

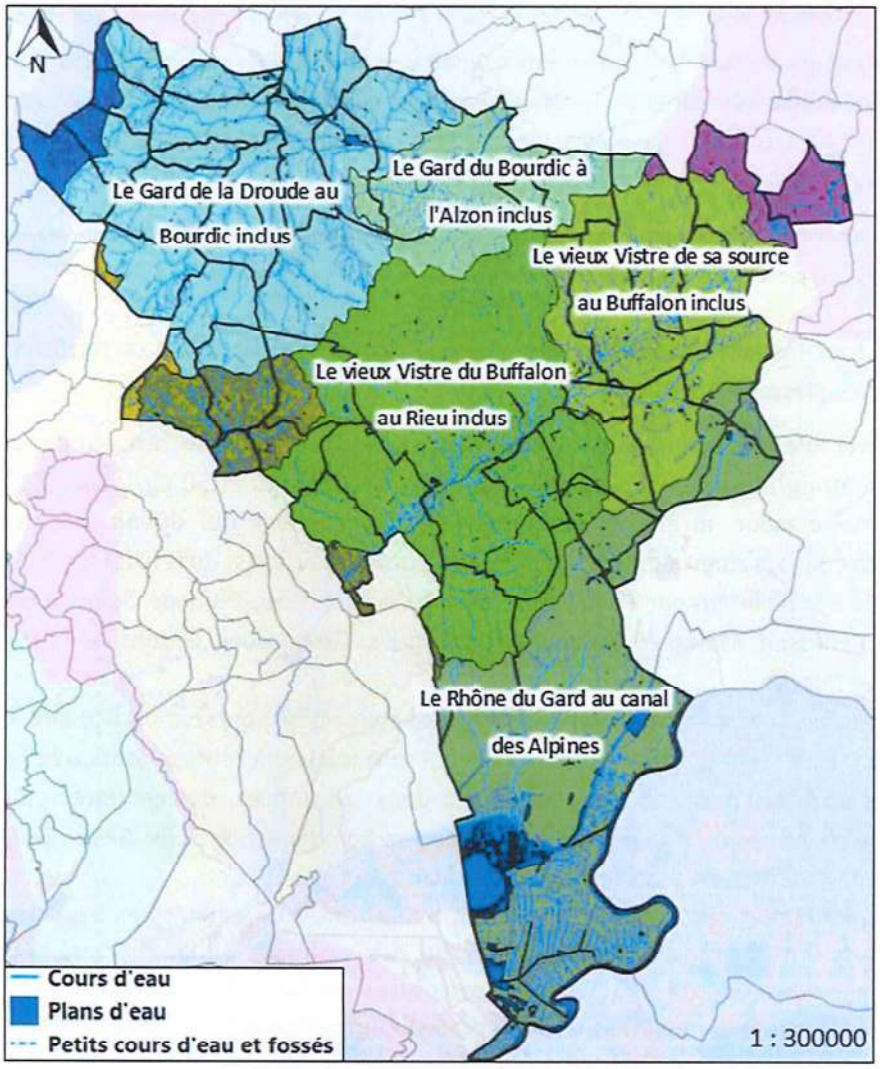
10.3.6 La ressource en eau

10.3.6.1 Un réseau hydrographique dense

La métropole de Nîmes se situe dans le bassin hydrographique Rhône-Méditerranée et à cheval sur **six bassins versants topographiques** :

- Le Vieux Vistre du Buffalon au Rieu inclus,
- Le Rhône du Gard au canal des Alpines,
- Le Vieux Vistre de sa source au Buffalon inclus,
- Le Gard de la Droude au Bourdic inclus,
- Le Gard du Bourdic à l'Alzon inclus,
- Le Vidourle du ruisseau de Crieulon au ruisseau de Brie inclus.

Le réseau hydrographique du territoire est dense. Les cours d'eau principaux sont le Gard ou Gardon, le Vistre, et le canal du Rhône à Sète.



Réseau hydrographique et bassins versants au sein du ressort territorial (source : BD TOPAGE, 2020).

10.3.6.2 Des outils pour la gestion de la ressource en eau

Les principaux outils pour la gestion de la ressource en eau sur le territoire d'étude sont :

- le **Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Rhône-Méditerranée 2022-2027**, à l'échelle du bassin hydrographique,
- les **Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE)**, à l'échelle du bassin versant.

Issu de l'application de la Directive Cadre sur l'Eau (DCE), le **SDAGE** donne les grandes orientations pour la gestion de l'eau à l'échelle du bassin hydrographique. Il a pour objectif d'assurer une gestion équilibrée de la ressource en eau et de préserver les milieux aquatiques et humides. Il définit pour cela des objectifs d'atteinte de bon état pour l'ensemble des masses d'eau du bassin hydrographique, avec obligation de résultats. Sa mise en œuvre peut être facilitée à l'échelle locale par l'élaboration et la mise en œuvre des SAGE.

Le territoire est concerné par la présence de **trois SAGE** :

- SAGE Gardons,
- SAGE Vistre – Nappes Vistrenque et Costières,
- SAGE Camargue gardoise.

Le nord du territoire d'étude est également couvert par le **2ème Contrat de milieu Gardons** porté par l'Etablissement Public Territorial de Bassin Gardons et courant sur la période 2017-2022 (tout juste achevé donc). Ce contrat de milieu avait pour objectif de faciliter la mise en œuvre des objectifs du SAGE Gardons.

10.3.6.3 Un territoire couvert par des zonages réglementaires pour la préservation de la ressource

Ces zonages sont instaurés par des textes réglementaires pris par l'État. Le territoire d'étude est concerné par les classements suivants :

- **Zone vulnérable à la pollution par les nitrates :** Ces zones sont caractérisées par une teneur en nitrates > 50 µg/l (norme de potabilité) ou comprise entre 25 et 50 µg/l. Elles font l'objet d'un programme d'action arrêté par le préfet de département qui définit les contraintes des agriculteurs dans la zone vulnérable concernée. Toute la partie Est du territoire est classée en zone vulnérable à la pollution par les nitrates : *Nîmes, Marguerittes, Bezouce, Saint-Gervasy, Lédenon, Sernhac, Redessan, Manduel, Rodilhan, Bouillargues, Caissargues, Garons, Saint-Gilles, Générac, Milhaud et Bernis.*
- **Zone sensible à l'eutrophisation** : elle correspond aux secteurs qui sont particulièrement sensibles aux pollutions. Il s'agit notamment des zones qui sont sujettes à l'eutrophisation et dans lesquelles les rejets de phosphore, d'azote, ou de ces deux substances, doivent être réduits. *Toute la métropole de Nîmes à l'exception d'une partie des communes de Saint-Gilles, Générac, Garons, Manduel et Rédessan est classée en zone sensible* ;
- **Zone de répartition des eaux (ZRE)** : il s'agit d'une zone comprenant des bassins, sous-bassins, fractions de sous-bassins hydrographiques ou des systèmes aquifères, caractérisée par une insuffisance, autre qu'exceptionnelle, des ressources par rapport aux besoins. Dans une ZRE, les seuils d'autorisation et de déclaration des prélèvements dans les eaux superficielles comme dans les eaux souterraines sont abaissés, et les prélèvements d'eau supérieurs à 8m^3/h sont soumis à

autorisation. *Seules les communes de Moulézan, Montagnac, Mauressargues et une partie de Domessargues sont classées en ZRE.*

10.3.6.4 Des eaux souterraines et superficielles sensibles aux pollutions diffuses

Le sous-sol du ressort territorial comprend les masses d'eau souterraines suivantes :

- Alluvions anciennes de la Vistrenque et des Costieres (FRDG101) ;
- Calcaires du crétacé supérieur des garrigues nîmoises et extension sous couverture (FRDG117) ;
- Calcaires urgoniens des garrigues du Gard BV du Gardon (FRDG128) ;
- Molasses miocènes du bassin d'Uzes (FRDG220) ;
- Alluvions du moyen Gardon + Gardons d'Ales et d'Anduze (FRDG322) ;
- Alluvions du Rhône du confluent de la Durance jusqu'à Arles et Beaucaire + alluvions du Bas Gardon (FRDG323) ;
- Marnes, calcaires crétacés et calcaires jurassiques sous couvert du dôme de Lédignan (FRDG519).

Certaines de ces masses d'eau sont **vulnérables à la pollution par les nitrates et les pesticides d'origine agricole.** Toutes les communes disposant de points de mesure sont concernées à l'exception de Rodilhan, Bernis, Bezouce, et Générac.

Les **eaux superficielles** présentent également des dégradations liées à des pollutions diverses, essentiellement d'origine agricole. A noter que les ruissellements d'eaux résiduaires urbaines polluées vers les cours d'eau, qui sont favorisés par l'imperméabilisation des sols, sont aussi susceptibles de dégrader la qualité des eaux.

L'imperméabilisation des sols est susceptible d'aggraver la dégradation de la qualité des cours d'eau par ruissellement d'eaux résiduaires urbaines polluées. Le développement de nouvelles infrastructures de transport devra s'accompagner de réflexions sur la réduction de l'imperméabilisation, et une meilleure restitution de la ressource à la nappe pour assurer une meilleure résilience face à l'évolution du climat.

10.3.7 Les risques naturels et technologiques

10.3.7.1 Des aléas naturels marqués, qui peuvent représenter une véritable contrainte localement

Dans chaque département, le Dossier Départemental sur les Risques Majeurs (DDRM) réunit les informations disponibles, techniques ou historiques sur les risques majeurs, naturels et technologiques susceptibles de se produire afin d'informer la population des mesures de prévention et de sauvegarde prévues.

Les **Plans de Prévention des Risques Naturels (PPRn)**, institués par la loi Barnier de 1995, constituent un des principaux outils de prévention des risques naturels. Ils ont pour objectif d'identifier les zones à risques et définissent des mesures permettant de réduire la vulnérabilité des enjeux, notamment en réglementant l'occupation du sol et les usages.

Les communes doivent également mettre en place un document de prévention au niveau communal : le **Plan Communal de Sauvegarde** (PCS), qui inclut le **Document d'Information Communal sur les Risques Majeurs** (DICRIM), qui constitue le socle en matière d'information préventive et de connaissance du risque.

Récapitulatif des risques identifiés sur les communes du territoire.

Communes	Risques Naturels					Risques technologiques				
	Inondation	Feu de forêt	Mouvements de terrain	Sismique	Radon	Minier	Rupture de barrage	ICPE	TMD Canalisations	TMD routes
Bernis	X (PPRI)	X	X	Faible	1				X	X
Bezouce	X (PPRI)	X	X	**Modéré**	1					X
Bouillargues	X (PPRI)	X	X	Faible	1				X	X
Cabrières	X (PPRI)	X (PPRN)	X	**Modéré**	1					X
Caissargues	X (PPRI)	X	X	Faible	1				X	X
Caveirac	X (PPRI)	X (PPRN)	X	Faible	1				X	X
Clarensac	X (PPRI)	X (PPRN)	X	Faible	1				X	X
Dions	X (PPRI)	X	X	Faible	1		X			X
Domessargues	X (PPRI)	X	X	Faible	1				X	X
Fons	X (PPRI)	X	X	Faible	1				X	X
Gajan	X (PPRI)	X	X	Faible	1					X
Garons	X	X	X	Faible	1				X	X
Générac	X (PPRI)	X	X	Faible	1				X	X
La Calmette	X (PPRI)	X	X	Faible	1		X			X
La Rouvière	X (PPRI)	X	X	Faible	1		X			X
Langlade	X (PPRI)	X (PPRN)	X	Faible	1					X
Lédenon	X (PPRI)	X	X	**Modéré**	**2**			X		X
Manduel	X (PPRI)	X	X	Faible	1				X	X
Marguerittes	X (PPRI)	X	X	Faible	1				X	X
Mauressargues	X (PPRI)	X	X	Faible	1					X
Milhaud	X (PPRI)	X	X	Faible	1				X	X
Montagnac	X	X	X	Faible	1					X
Montignargues	X (PPRI)	X	X	Faible	1				X	X
Moulézan	X (PPRI)	X	X	Faible	1					X
Nîmes	X (PPRI)	X	X	Faible	1				X	X
Poulx	X (PPRI)	X (PPRN)	X	**Modéré**	1					X
Redessan	X (PPRI)		X	**Modéré**	1				X	X
Rodilhan	X (PPRI)		X	Faible	1					X
Saint-Bauzély	X	X	X	Faible	1				X	X
Saint-Chaptes	X (PPRI)	X	X	Faible	1		X			X
Saint-Côme-et-Maruéjols	X (PPRI)	X	X	Faible	1				X	X
Saint-Dionisy	X (PPRI)	X	X	Faible	1				X	X
Saint-Geniès-de-Malgoirès	X (PPRI)	X	X	Faible	1		X		X	X
Saint-Gervasy	X (PPRI)	X	X	**Modéré**	1					X
Saint-Gilles	X (PPRI)	X	X	Très faible	1		X	X	X	X
Saint-Mamert-du-Gard	X (PPRI)	X	X	Faible	1				X	X
Sainte-Anastasie	X (PPRI)	X	X	Faible	1		X			X

Communes	Risques Naturels					Risques technologiques				
	Inondation	Feu de forêt	Mouvements de terrain	Sismique	Radon	Minier	Rupture de barrage	ICPE	TMD Canalisations	TMD routes
Sauzet	X (PPRI)	X	X	Faible	1		X		X	X
Sernhac	X (PPRI)	X	X	**Modéré**	1		X			X

Le risque d'inondations est très présent sur la métropole de Nîmes ; **les secteurs autour du Vistre sont particulièrement touchés.** Les communes concernées par le risque et le niveau d'aléa affectant chaque commune sont indiqués dans le tableau ci-après :

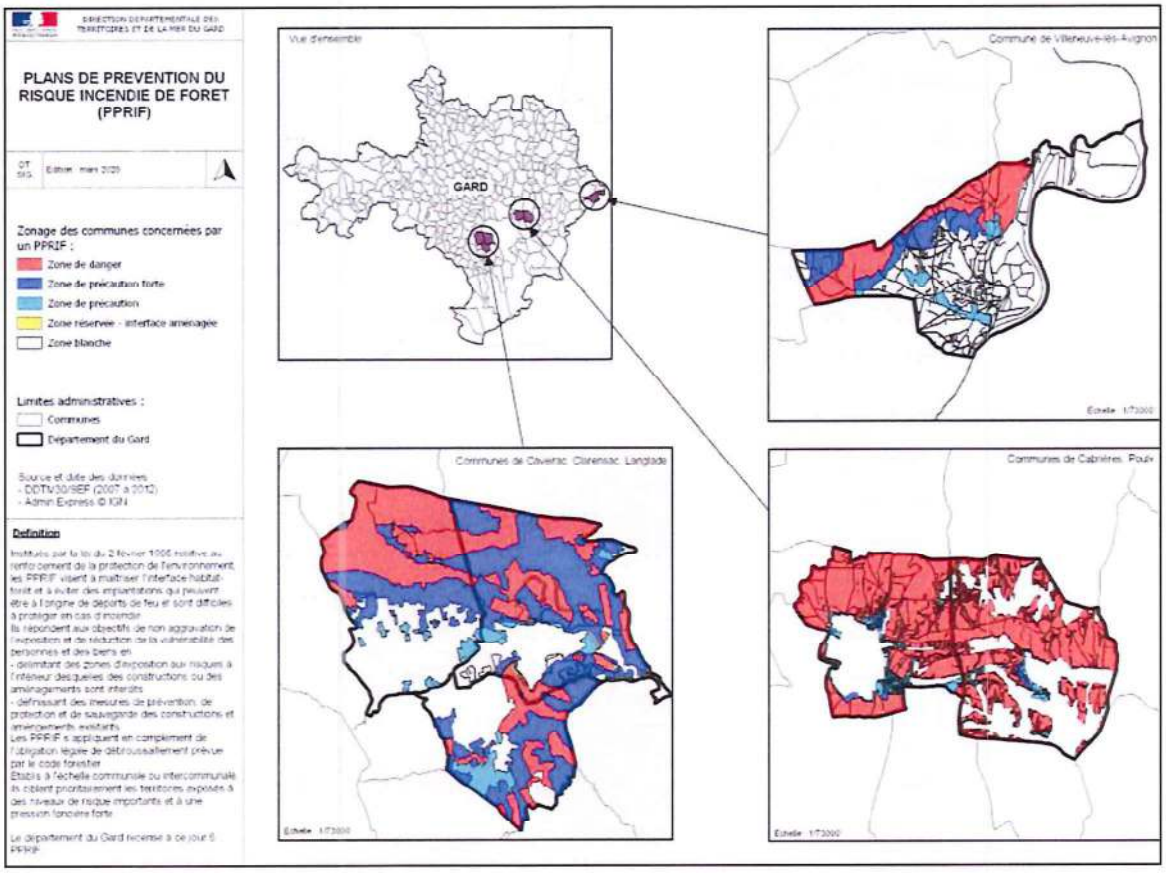
Commune	Aléa fort	Aléa moyen	Aléa faible
Bernis	X		X
Bezouce	X		X
Bouillargues	X	X	
Caissargues		X	
Caveirac		X	
Dions		X	
Lédenon	X		X
Manduel	X		X
Marguerittes	X	X	X
Milhaud	X		X
Nîmes	X	X	X
Redessan	X		X
Sainte-Anastasie		X	
Saint-Gervasy	X		X
Rodilhan	X	X	X

Tableau récapitulatif du niveau d'aléa inondation auquel est soumis chaque commune du périmètre (Source : DDRM Gard).

Plusieurs Plan de Prévention du Risque inondation (PPRi) ont été approuvés ou sont en cours d'élaboration sur le territoire d'étude. **Presque toutes les communes sont couvertes par un PPRi sauf Gazons, Montagnac et Saint-Baulézy.**

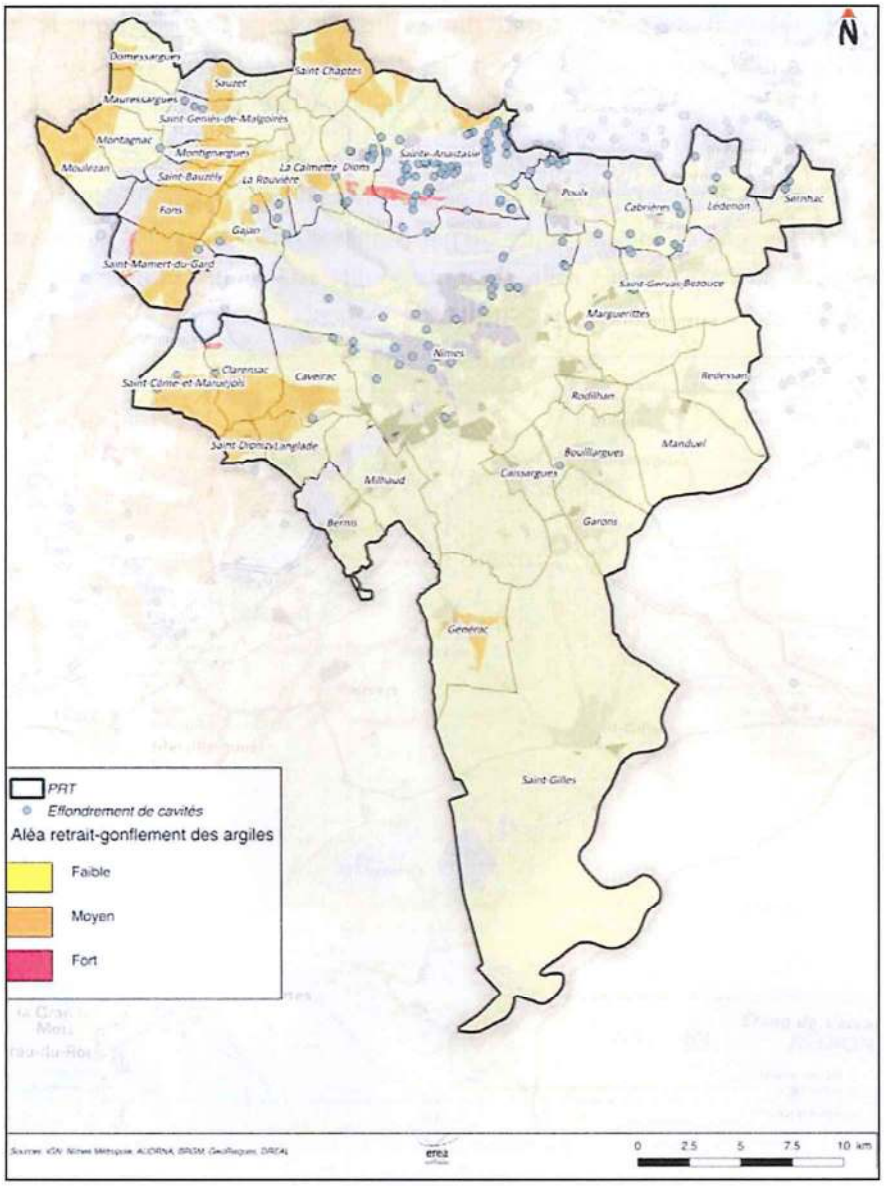
Sur le territoire d'étude, **sept communes sont également concernées par un aléa sismique modéré.** Les règles de construction parasismiques s'appliquent donc aux bâtiments et ponts à « risque normal ».

Toutes les communes du territoire sont concernées par un risque de feu de forêt, à l'exception des communes de Redessan et Rodilhan. **Les communes de Cabrières, Caveirac, Clarensac, Langlade et Poulx disposent d'un Plan de prévention du risque (PPRIF)** ; ces communes sont considérées comme très sensibles par rapport au risque d'incendie de forêt du fait de leur localisation géographique, de leur dynamisme démographique et de leur localisation dans une zone présentant un aléa incendie très élevé.



Cartographie de l'aléa feu de forêt sur les communes disposant d'un Plan de prévention dans le département du Gard (6 communes dont 5 sur le territoire d'étude).

Certaines communes du nord-ouest sont affectées par un **aléa moyen lié au phénomène de retrait-gonflement des argiles** ; les communes du nord du territoire sont souvent concernées par un **risque d'effondrement de cavités souterraines**.



Cartographie de l'aléa argiles et effondrement de cavités sur le territoire d'étude.

10.3.7.2 Des risques technologiques à ne pas négliger

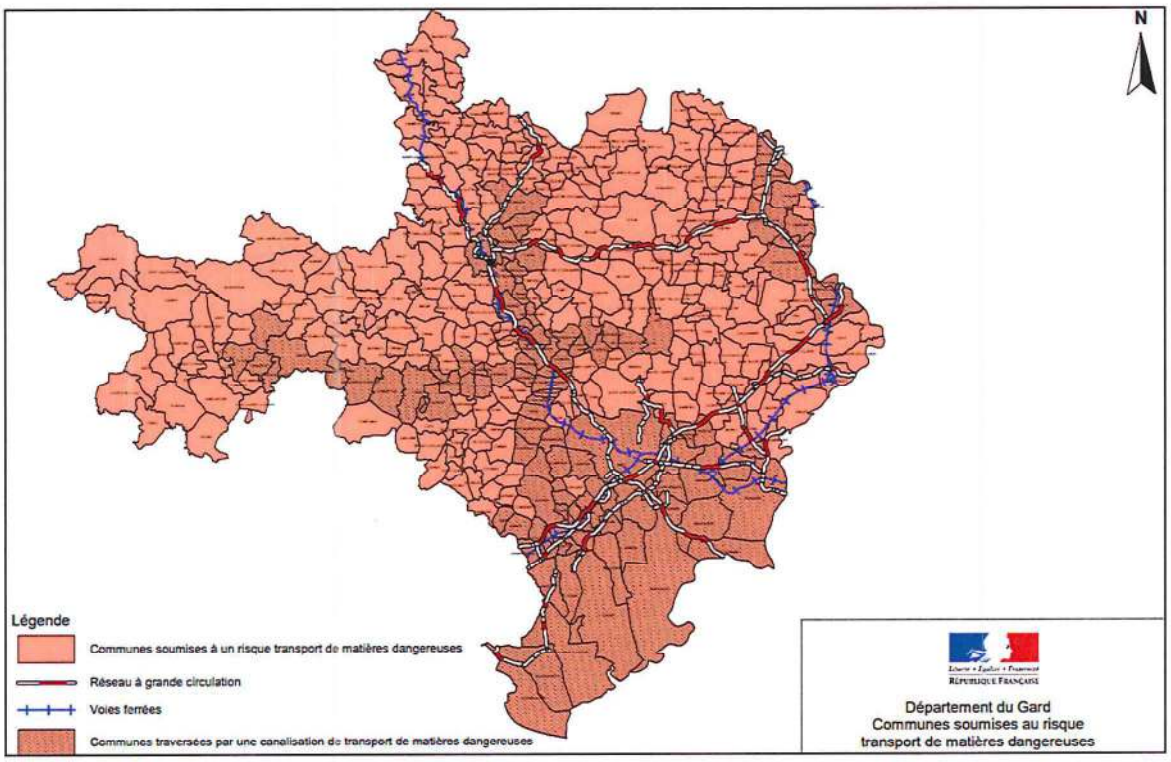
Le **risque industriel** survient en cas d'accident sur un site industriel entraînant des conséquences immédiates graves pour le personnel, les populations avoisinantes, les biens et/ou l'environnement. Les deux principaux types d'industries à risques sont les industries chimiques et pétrochimiques (utilisant des dérivés du pétrole) qui stockent, produisent et/ou utilisent des produits susceptibles d'entraîner un risque.

Toute exploitation industrielle ou agricole susceptible de créer des risques ou de provoquer des pollutions ou nuisances, notamment pour la sécurité et la santé des riverains est une installation classée.

Les activités relevant de la législation des installations classées sont énumérées dans une nomenclature qui les soumet à un régime d'autorisation ou de déclaration en fonction de l'importance des risques ou des inconvénients qui peuvent être engendrés.

Cent installations relevant de la législation sur les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement sont présentes sur le territoire d'étude, dont deux avec un statut SEVESO : HYDRAPRO SAS sur la commune de Lédenon (SEVESO seuil haut), et CARREFOUR SUPPLY CHAIN sur la commune de Saint-Gilles (SEVESO seuil bas).

Toutes les communes du ressort territorial sont également concernées par un **risque de transport de matières dangereuses, que ce soit par route ou par canalisation**. Les axes les plus sensibles sont les autoroutes A9 et A54, ainsi que les routes nationales RN 106 et RN 113. Les voies ferrées sont également concernées.



Localisation des communes soumises au risque TMD dans le département du Gard (source : DDRM Gard, 2021).

Parmi les autres risques technologiques susceptibles d'être présents, **neuf communes du ressort territorial sont concernées par un risque de rupture de barrage.**

Les communes de Sauzet, Saint-Geniès-de-Malgoires, Saint Chaptes, La Calmette, Dions, Sainte Anastasie et Sernhac sont concernées par un risque d'onde de submersion du barrage de Sainte-Cécile d'Andorge.

La commune de Sernhac est également concernée par un risque d'onde de submersion des barrages de Sainte-Croix et de Serre-Ponçon, tout comme la commune de Saint-Gilles.

Les communes de Saint-Geniès-de-Malgoirès, La Calmette, Dions, Sauzet, Saint Chaptes sont concernées par un risque de submersion du barrage de Saint-Geniès-de-Malgoirès.

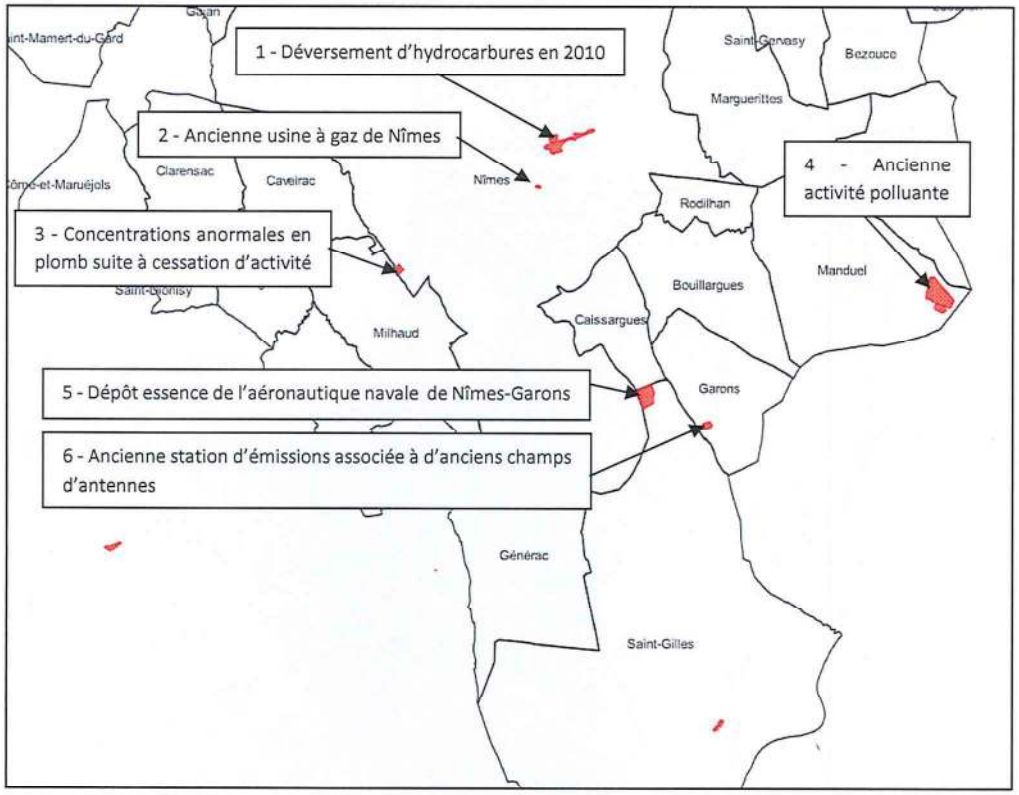
10.3.8 Les pollutions et les nuisances

10.3.8.1 Un territoire comprenant plusieurs sites potentiellement pollués

La prise en compte de la présence de sols pollués sur le territoire est nécessaire pour s'assurer de l'adéquation des futurs projets avec l'état des sols.

Différentes bases de données fournissent les informations sur les Sites pollués ou potentiellement pollués (BASOL), les Secteurs d'information sur les sols (SIS) introduits par l'article L.125-6 du code de l'environnement et les Anciens sites industriels et activités de service (BASIAS).

Les sites et sols pollués recensés dans la base de données BASOL sur le territoire apparaissent sur la carte ci-dessous :



Localisation des sites et sols pollués au sein du ressort territorial (source : https://www.georisques.gouv.fr/donnees/bases-de-donnees/sites-et-sols-pollues-ou-potentiellement-pollues).

La base de données BASIAS, quant à elle, recense **439 anciens sites industriels et d'activités de service susceptible d'avoir généré des pollutions** sur le territoire.

10.3.8.2 Un territoire traversé par des axes bruyants

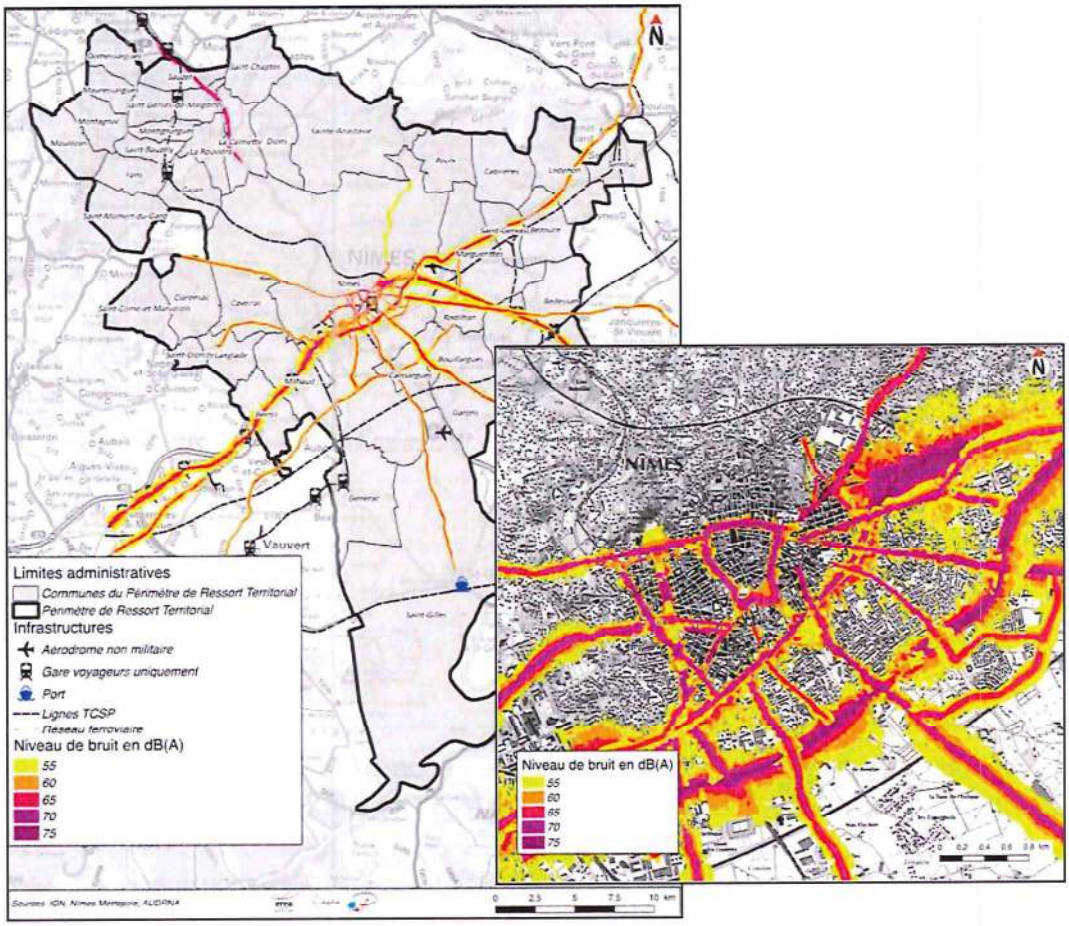
Les impacts des nuisances sonores sur la santé humaine sont maintenant bien documentés (troubles du sommeil, stress, pertes auditives, etc.). Les principales sources de nuisances sonores « terrestres » sont le trafic routier et les industries (relativement peu présentes sur le territoire). Le secteur des transports serait responsable à 80 % de ces nuisances, dont 68 % engendrés par les seuls transports routiers (source : ADEME).

Différents outils ont été mis en place pour prévenir les effets du bruit, incluant les **Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE)**, le **classement sonore des infrastructures de transports terrestres et les cartes de bruit**.

Ces cartes ont permis d'identifier les bâtiments dits "sensibles" (d'habitation, de santé, d'enseignement) exposés à un niveau de bruit supérieur aux valeurs limites définies par la loi (article R-572-6 du code de l'environnement).

Les différentes cartes de bruit produites soulignent que **l'enjeu de bruit concerne tout particulièrement le secteur de Nîmes, mais également toute la partie Est (Marguerittes, Rodilhan, Manduel, ...) et sud-Est du territoire (Bouillargues, Caissargues, ...).**

Le secteur sud du centre-ville est particulièrement impacté par les nuisances sonores d'origine routière. Les nuisances sonores sont principalement générées par la N113, la D99 et les perpendiculaires à ces 2 axes.



Carte de bruit stratégique de type A (zones exposées à plus de 55 décibels).

Plusieurs points noirs de bruit ont été identifiés au sein du ressort territorial. Des actions correctives ont été mises en œuvre pour supprimer les différents points noirs du bruit, et le PPBE prévoit de nouveaux travaux qui permettront d'éliminer d'autres PNB :

- Réalisation de murs antibruit le long des axes autoroutiers (action en cours) ;
- Réalisation de protection individuelle pour les Points Noirs de Bruit (action en cours) ;
- Réfection de couches de roulement ;

- Dématérialisation des actes administratifs pour réduire le nombre de déplacements ;
- Flotte de véhicule de service ;
- Améliorer le vitrage des établissements d'enseignement.

Plusieurs communes du ressort territorial ont pris l'initiative de réaliser un PPBE communal (notamment Nîmes, Bernis ou Caissargues). Ces différents PPBE permettent une analyse fine des populations et établissements impactés par le bruit dans l'environnement.

Les données issues de ces PPBE montrent que la principale source de bruit entraînant des dépassements de niveaux prescrits par la réglementation est le bruit routier, puis dans une proportion beaucoup plus limitée le ferroviaire.

Près de 25 000 habitants de Nîmes sont soumis à un niveau de bruit d'origine routière supérieur aux limites sur la journée. Le trafic ferroviaire, pour sa part, impacte 500 personnes de jour, et 2 700 de nuit.

Une **carte des zones à enjeux** a également été dessinée afin de localiser les zones sur lesquelles un effort maximal de réduction des trafics et des nuisances doit être apporté.

Le **classement sonore des infrastructures de transport terrestre** indique que le territoire est **traversé par plusieurs axes bruyants** : la RN 106 et la RN 113 (réseau national non concédé) sont classées en catégorie 2 sur l'essentiel de leur linéaire et en catégorie 3 sur de courtes sections. En application de la réglementation, une isolation acoustique renforcée doit donc être mise en place pour les nouveaux bâtiments d'habitation ou recevant du public dans une bande de 250 m autour de ces 2 axes.

Niveau sonore de référence Laeq (6 h-22 h) en dB (A)	Niveau sonore de référence Laeq (22 h-6 h) en dB (A)	Catégorie de l'infrastructure	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure (1)
L > 81	L > 76	1	d = 300 m
76 < L ou à 81	71 < L ou à 76	2	d = 250 m
70 < L ou à 76	65 < L ou à 71	3	d = 100 m
65 < L ou à 70	60 < L ou à 65	4	d = 30 m
60 < L ou à 65	55 < L ou à 60	5	d = 10 m

La plupart des routes départementales sont classées en catégorie 3 ; la distance sensible au bruit de part et d'autre de ces axes est de 100 mètres.

Le développement des infrastructures de transport devra prendre en compte cette problématique afin de ne pas amplifier davantage le niveau de nuisances sur l'agglomération.

10.3.8.3 Une qualité de l'air qui peut être améliorée sur le territoire

La pollution de l'air est aujourd'hui la 3ème cause de mortalité en France : 40 000 décès par an sont en lien avec la pollution aux particules fines.

La réglementation impose des « valeurs limites » réglementaires à ne pas dépasser pour chaque polluant, et propose également des « objectifs de qualité » qui sont des valeurs plus basses, s'approchant des seuils de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS).

Atmo Occitanie dispose d'un Inventaire Régional Spatialisé, outil estimant les émissions des principaux polluants atmosphériques et gaz à effet de serre pour les années 2010 à 2018, permettant d'élaborer des scénarii prospectifs afin d'évaluer les politiques publiques d'amélioration de la qualité de l'air.

Les polluants atmosphériques surveillés sont les suivants :

- Composés Organiques Volatils Non Méthaniques (COVNM),
- Ammoniac (NH3),
- Dioxyde d'azote (NOx),
- Particules fines (PM_{10} et $PM_{2,5}$),
- Dioxyde de soufre (SO2).

Au sein de la métropole de Nîmes, **les transports routiers représentent le premier poste pour les Nox et les PM_{10}, le second pour les $PM_{2,5}$.**

Les principaux polluants atmosphériques ont diminué entre 2010 et 2017, entre -22 et -33%.

		Polluants (tonnes)					
Année	Secteur	NOX	PM10	PM2.5	COVNM	SO2	NH3
2018	Agricole	85.252	19.746	6.519	6.672	0.096	213.834
2018	Autres transports	34.447	19.059	8.804	3.860	0.939	0.003
2018	Déchets	31.791	13.588	13.206	10.198	1.040	0.992
2018	Industriel	91.706	79.089	19.820	538.637	0.754	0.040
2018	Résidentiel	123.459	154.257	151.071	919.882	22.354	0.813
2018	Tertiaire	63.376	1.198	1.197	4.015	8.167	0.000
2018	Transport routier	2324.702	151.664	107.618	164.639	4.804	18.569

Émissions de Nîmes Métropole en 2018 – Source : ATMO Occitanie

10.3.8.4 Consommation d'énergie et émissions de gaz à effet de serre

La consommation totale sur le territoire est voisine de 4 380 GWh en 2019 et les émissions de gaz à effet de serre sur le territoire (émissions directes, cadastrales) ont atteint 1 175 ktéq CO2 en 2018.

La consommation d'énergie et les émissions de GES rapportées par habitants restent relativement faibles sur le territoire, notamment du fait de la faible présence de l'industrie mais aussi du climat doux, qui réduit les besoins en chauffage des bâtiments (résidentiel et tertiaire).

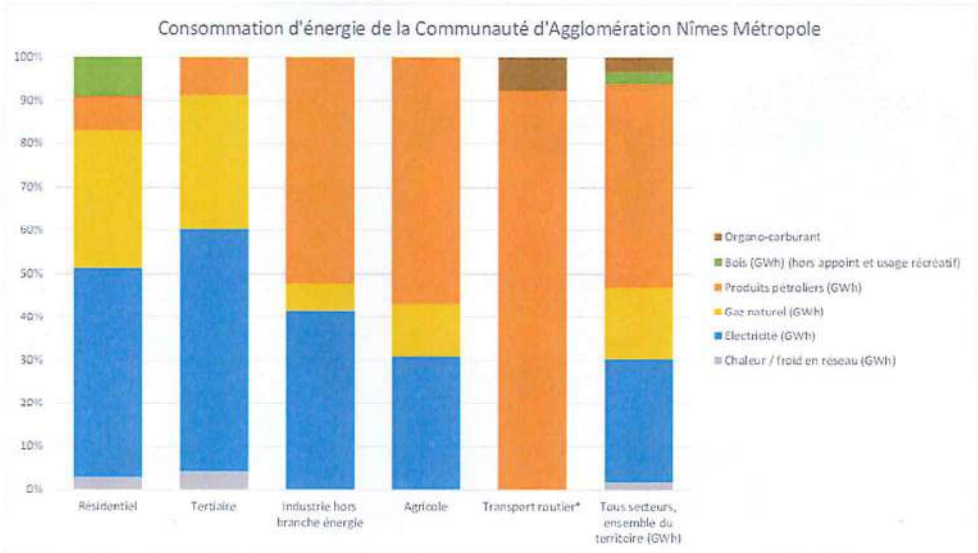
Les bâtiments sont quand même la première source de consommation énergétique (51 %), suivis par les transports (44% dont 34% liés aux déplacements sur autoroute). Les bâtiments représentent également 23 % des émissions de GES du territoire et les transports 64 %. Les émissions liées au traitement des déchets (100 ktéqCO2) et à l'agriculture (25 ktéqCO2 liés à l'usage des engins agricoles) représentent 10% des émissions du territoire.

Plus de 90% des émissions de GES du territoire sont d'origine énergétique (c'est-à-dire liées à la consommation d'énergie).

Avec une vision territoriale, 70% des consommations énergétiques du territoire sont directement imputables aux résidents et entreprises du territoire (pour leur hébergement et leur mobilité quotidienne) : les acteurs territoriaux sont les premiers responsables du bilan énergétique du territoire.

Le diagnostic du PCAET présente une analyse fine des consommations d'énergie par secteur.

Actuellement, 12,5% des consommations énergétiques du territoire proviennent d'énergies renouvelables.



Mix énergétique des différents secteurs d'activité 2019 – Sources : diagnostic du PCAET (Burgeap)

Les principaux leviers à mobiliser pour améliorer le bilan carbone du territoire sont la réduction des vitesses sur les autoroutes, le développement de modes de transports moins carbonés ou partagés et l'isolation thermique des bâtiments.

10.4 Résumé de l'évaluation environnementale

10.4.1 La justification des choix – analyse des incidences de la stratégie retenue sur l'environnement

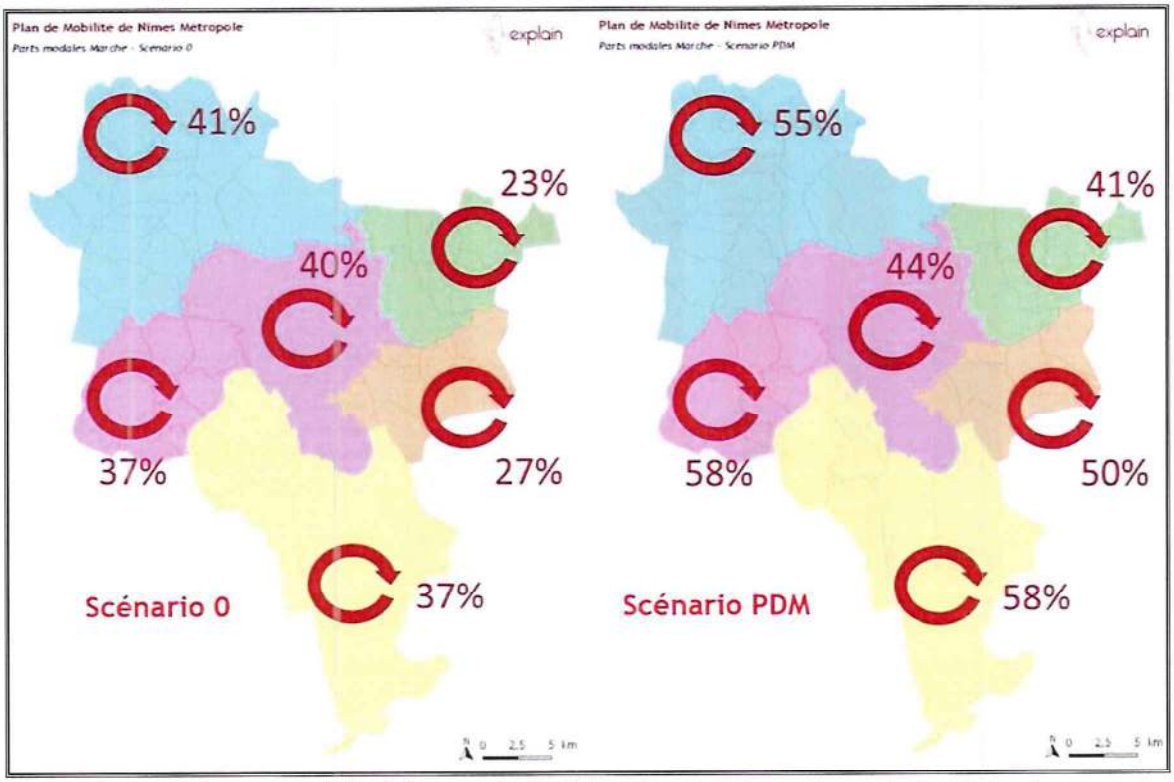
Comme le scénario 0, le scénario retenu se traduit (prévisions de la modélisation) par une augmentation significative des déplacements sur le territoire. Cependant, la répartition des parts modales est différente, avec davantage de report sur les transports en commun et le vélo.

Par rapport au scénario 0, le scénario PdM retenu permet une augmentation de 3,7 points de la part modale des transports en commun (soit + 35 000 déplacements TC sur la journée, + 4,2 points par rapport à la situation de 2017), principalement tirée par une augmentation de l'usage des TER et des transports en commun en site propre (TCSP). Le scénario « 0 » aurait conduit à une augmentation de la part modale des transports en commun de seulement +0,5 points par rapport à 2017.

La distance est un facteur déterminant dans les reports modaux : on constate ainsi un recul beaucoup plus net de l'usage de la voiture individuelle pour les courtes distances que pour les distances > 5 km.

La part modale du vélo augmente de 4,7 points par rapport au scénario 0, soit un doublement des déplacements en vélo. L'augmentation par rapport à 2017 est de 7,8 points soit une multiplication par 8 (+3,5 points dans le cas du scénario « 0 »). La part modale du vélo varie entre 6 et 14 % en fonction de la distance, ce qui permet d'atteindre les 9% ciblés au global.

La marche à pied augmente de 6,6 points, surtout sur les trajets de courte distance.



Evolution de la part modale de la marche à pied en fonction des secteurs du territoire (source : Explain, 2021).

En conséquence de ces reports modaux, **l'usage de la voiture individuelle baisse nettement par rapport au scénario 0 sur le territoire**. Les kilomètres parcourus sur le réseau routier baissent de 15 %, malgré une augmentation pour les transports en commun, qui absorbent une partie plus importante des déplacements.

Au final, **le scénario retenu permet d'atteindre globalement les objectifs fixés en termes de répartition des parts modales.**

10.4.2 Analyse de l'articulation du PdM avec les documents de rang supérieur

Le PdM contribue positivement à toutes les règles du SRADDET portant des thématiques en lien avec la finalité du PdM, soit 13 règles en tout sur 32. **Le PdM est donc compatible avec le SRADDET qui fixe des objectifs pour la région Occitanie à long terme ; il participe à l'atteinte d'une grande part de ses objectifs.** Il contribue notamment à la mise en œuvre des règles suivantes :

- Règle n°1 - Pôles d'échanges multimodaux stratégiques,
- Règle n°2 - Réseaux de transports collectifs,
- Règle n°3 - Services de mobilité,
- Règle n°5 - Logistique des derniers kilomètres,
- Règle n°10 - Coopération territoriale,

- Règle n°19 - Consommation énergétique (-40% pour les transports à l'horizon 2040 ; 100% des besoins en énergie couverts par des énergies renouvelables),
- Règle n°22 - Santé environnementale.

Le PdM étant compatible avec toutes les règles du SRADDET qui le concernent, il est également, de fait, compatible avec ses objectifs stratégiques. **Le PdM contribue en particulier à la mise en œuvre des objectifs suivants :**

- Mobilités - Garantir l'accès à des mobilités du quotidien pour tous les usagers,
- Services - Favoriser l'accès à des services de qualité,
- Santé - Penser l'aménagement du territoire au regard des enjeux de santé des populations,
- Consommation des transports - Baisser de 40% la consommation d'énergie finale des transports de personnes et de marchandises d'ici 2040,
- Production d'ENR - Multiplier par 2,6 la production d'énergies renouvelables d'ici 2040,
- Métropoles - Des métropoles efficaces et durables,
- Territoires d'équilibres / centralités - Développer les nouvelles attractivités,
- Coopérations - Renforcer les synergies territoriales,
- Complémentarité - Inciter aux coopérations entre territoires et avec les espaces métropolitains,
- Grandes infrastructures - Optimiser les connexions régionales vers l'extérieur,
- Logistique - Favoriser le développement du fret ferroviaire, fluvial et maritime et du secteur logistique.

Le PdM est également en accord avec les actions du Plan de Protection de l'Atmosphère portées par Nîmes Métropole, notamment celles portant des objectifs en termes de quantification des GES, et en termes de diminution des polluants atmosphériques. L'atteinte de ces objectifs fera l'objet d'une analyse précise ultérieure par ATMO Occitanie.

De plus, le PdM comprend des actions visant à améliorer/optimiser la logistique du transport de marchandises et à favoriser l'évolution de ces transports vers des modes massifiés et alternatifs de type transport fluvial et ferroviaire, ce qui contribue aussi à l'atteinte des objectifs du PPA.

10.4.3 Analyse détaillée des incidences du PdM sur l'environnement – l'analyse du programme d'actions

Les thématiques environnementales les plus directement impactées par le PdM sont : la consommation d'énergie, les émissions de gaz à effet de serre, la qualité de l'air, mais aussi les nuisances sonores et la santé. Des incidences sur d'autres thématiques environnementales ont été relevées mais ces dernières restent souvent anecdotiques en comparaison.

Les actions prévues devraient notamment contribuer directement à la diminution de la consommation d'énergie et des émissions de GES au sein du ressort territorial.

Les résultats de la modélisation montrent en effet qu'à 2032 (horizon de temps du PdM), **le gain du PdM par rapport au Scénario de référence est de 53 ktCO2e soit -21%**, pour une baisse des déplacements en véhicules personnels de -23%, alors que le nombre de véhicules.km lui ne diminue que de 15%.

Le tableau suivant synthétise les émissions de GES des différents scénarios du territoire en ktCO2e sur le volet « transport de personnes » du PCAET (émissions de GES associées aux déplacements, hors fret de marchandises).

ktCO2e	2017-2018	2030 (échéance PCAET)		2032 (échéance PdM)	
PCAET	320	227	-29%	209	-35%
S0	320	263	-18%	253	-21%
PdM	320	217	-32%	200	-37%

La diminution de l'usage de véhicules individuels thermiques devrait aussi permettre une **réduction des émissions de polluants atmosphériques néfastes pour la santé** (particules et dioxyde d'azote notamment). Cependant, seule une modélisation par ATMO serait susceptible d'offrir un résultat précis. En première approximation, nous avons cependant modélisé l'impact de la diminution des émissions de polluants induite par la diminution des kilomètres parcourus en véhicules personnels.

A 2030, **l'écart entre les scénarios est de -14%, et de -16% en 2032, en cohérence avec la baisse de -15% des v.km.**

Les interventions envisagées devraient également contribuer à **limiter les nuisances sonores** sur le territoire grâce à la diminution des véhicules individuels en circulation et à la rationalisation et la massification du transport de biens et de personnes en lien avec les chantiers de travaux publics. Un impact positif sur la santé est aussi attendu, d'une part en raison de l'amélioration de la qualité de l'air mais aussi du développement de l'usage des modes actifs qui nécessitent davantage d'efforts physiques.

Par contre, certaines actions envisagées sont susceptibles d'engendrer des impacts négatifs sur l'environnement. Il est important de noter que **ces impacts restent faibles au regard de l'effet global positif attendu du PdM sur l'environnement** ; ils doivent cependant être identifiés, et des mesures ont été proposées dans le chapitre dédié aux mesures d'atténuation pour les prendre en compte.

Les principales incidences négatives résiduelles identifiées sont liées (classées par ordre d'ampleur des incidences possibles sur l'environnement) :

- A la **consommation d'espace et aux impacts directs, temporaires et permanents, liés aux travaux pour la création de nouvelles infrastructures** (routes, haltes ferroviaires, parkings-relais, aires de covoiturage, etc.). Les travaux, quels qu'ils soient, engendrent des impacts temporaires et localisés comme le bruit, la consommation de ressources naturelles (eau, matériaux minéraux...), la consommation d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, incluant les poussières émises pendant le chantier. Pour les grandes infrastructures routières, des impacts à plus long terme comme la rupture de continuités écologiques, la destruction d'habitats naturels, ou des impacts sur la gestion de la ressource en eau (augmentation des surfaces imperméabilisées) peuvent aussi advenir ;

- A la **production de déchets liée à la mise au rebut anticipée de véhicules thermiques au profit de véhicules « nouvelle génération »** (véhicules à usage professionnel et véhicules de transports en commun notamment) ;

- A la **fabrication des véhicules à motorisation alternative** dont il est fait la promotion : véhicules électriques, GNV, hydrogène, etc. La fabrication de ces véhicules, même s'ils sont plus vertueux en fonctionnement, consomme des ressources naturelles et de l'énergie, et peut être source d'importantes pollutions (dans le cas de l'extraction des métaux rares nécessaires à la fabrication des batteries par exemple). La fabrication des panneaux solaires pour les ombrières et pour celle des équipements divers va également générer une importante consommation de ressources et d'énergie, tout en générant des pollutions et des déchets ;

- Au **développement de nouveaux outils numériques et interfaces d'affichage**, qui sont très consommateurs d'énergie (utilisation, affichage dynamique, et surtout, stockage des données), et génèrent des déchets de par l'obsolescence souvent rapide de ces matériels, qui ne sont souvent pas encore bien recyclés.

- A la **production d'outils de communication et aux déplacements générés par la mise en œuvre des campagnes de sensibilisation**. En effet, la réalisation d'actions de sensibilisation / communication impliquent des déplacements des personnels en charge de la réalisation de ces actions et des personnes cibles, et l'impression d'une grande quantité de documents, pouvant entraîner une importante consommation de papier et d'encre et la consommation d'énergie supplémentaire pour les impressions. Les déplacements entraînent quant à eux la consommation d'énergie fossile, des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques. La production de documents est également généralement associée à la production de déchets (majoritairement recyclables toutefois) ;

- Aux **impacts liés aux petits chantiers en milieu urbain** : installation de nouveaux équipements pour les vélos, création de cheminements piétons / cycles, création de nouveaux arrêts de bus... ces derniers peuvent générer localement et temporairement.

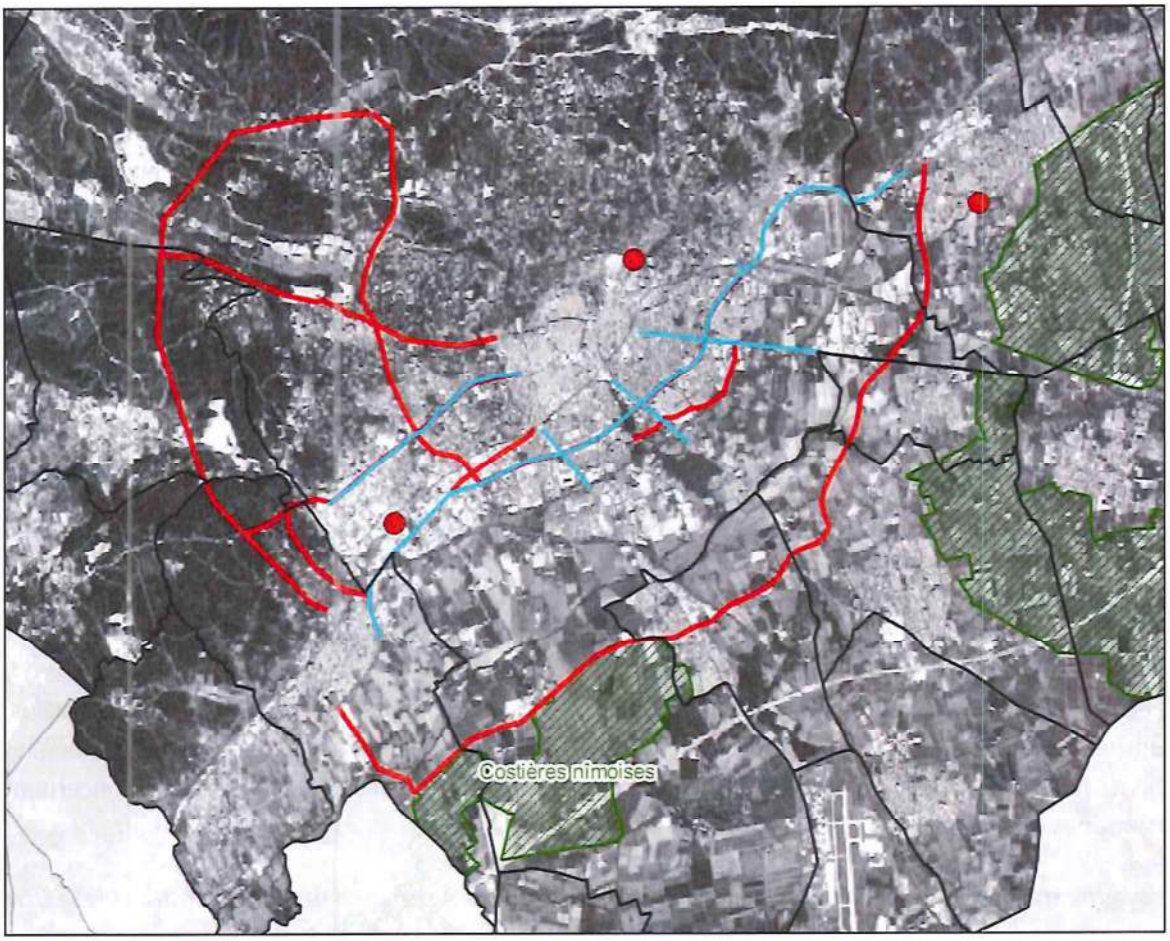
10.4.4 Analyse des incidences sur le réseau Natura 2000

Les projets localisés « ponctuels » d'implantation de nouveaux équipements (stationnements vélos, bornes de recharge pour les véhicules électriques, mise en accessibilité des haltes et gares, ombrières photovoltaïques, etc.) ne devraient pas avoir d'impact sur les sites Natura 2000 puisqu'ils concernent des zones déjà artificialisées.

Les gros travaux d'infrastructures sont globalement localisés à distance des sites Natura 2000 et/ou concernent des axes de transport déjà existants (déplacement de la gare de Saint-Césaire par exemple, projets de requalification routière ou réouverture de la ligne droite du Rhône, réhabilitation en pôles multimodaux de haltes existantes).

Cependant, **le projet de requalification de la RD 135, au sud de la métropole, mérite une attention particulière car son tracé longe le site Natura 2000 des Costières Nîmoises** dans sa traversée des communes de Nîmes et de Milhaud.

D'autre part, la mise en œuvre du PdM pourra également entraîner une augmentation de l'attractivité de la métropole (amélioration de la qualité de vie, trafic plus fluide, etc.), dont la population est déjà en augmentation. On ne peut donc écarter un risque d'accroissement du dérangement de la faune sur le territoire, en lien avec la pollution lumineuse supplémentaire générée par l'éclairage de nouvelles infrastructures de transport, et avec l'augmentation de la fréquentation des espaces naturels périphériques (bruit, déchets, piétinement, etc.).



Interactions entre les principaux projets routiers et ferroviaires et le réseau Natura 2000.

Les impacts négatifs du PdM sur le réseau Natura 2000 devraient être réduits et principalement confondus avec l'impact global généré par l'augmentation de la population et des déplacements sur le territoire. Un impact direct est cependant possible sur le site des Costières nîmoises ; des précautions devront être prises pendant les travaux de requalification de la RD 135. Ce projet devrait toutefois faire ultérieurement l'objet d'une étude d'impact et d'incidence Natura 2000 approfondie, qui permettra de prendre les mesures nécessaires pour réduire le plus possible les incidences sur les espèces d'oiseaux ayant justifié la désignation du site.

10.4.5 Synthèse des mesures proposées pour éviter / réduire / compenser les incidences négatives du PdM

La séquence éviter-réduire-compenser (ERC) a été mise en place pour veiller à limiter au maximum les impacts négatifs des projets sur l'environnement, l'objectif étant d'atteindre à minima la neutralité écologique des projets.

La première étape de la séquence concerne l'**évitement des incidences**, qui consiste à réinterroger le projet pour voir si les incidences négatives identifiées ne peuvent pas tout simplement être supprimées.

Dans le cas présent, cela s'est traduit par l'abandon du scénario 2 initial "routier", qui prévoyait notamment, en plus de la création du contournement Ouest, la construction d'un contournement Nord et d'un contournement Sud et la réalisation de déviations au Sud-Ouest.

La **réduction des incidences** qui n'ont pas pu être évitées constitue la deuxième étape de la séquence ERC.

Le tableau suivant propose pour chaque source d'incidence identifiée, des mesures permettant de les réduire.

Proposition de mesures de réduction des incidences négatives résiduelles.

Incidences négatives résiduelles	Proposition de mesures de réduction	Prise en compte des mesures dans le PdM
Impression / diffusion de documents papier pour la sensibilisation / information	- Limiter les impressions au nécessaire (renvoi possible vers des informations détaillées et outils en ligne), - Utiliser du papier recyclé - Utiliser des encres à base d'eau	Encres écologiques et papier recyclé pour les impressions dans la fiche n°5 et pour les publications sur support papier dans la fiche G22.
Déplacements pour les animations et la sensibilisation en général	- Favoriser les déplacements en vélo, - Inciter les participants à venir en transports en commun ou en vélo / à pied - Equiper les agents de véhicules électriques	Incitation des participants à venir en modes de déplacements alternatifs lors des évènements (fiches action n°5 et n°22 notamment)
Mise en place de nouveaux équipements	- Intégrer des critères de chantiers exemplaires/qualité environnementale dans les commandes / l'attribution des marchés de travaux, - Veiller à l'intégration paysagère et, le cas échéant, environnementale des nouveaux équipements (végétalisation, etc.) - Favoriser l'utilisation de matériaux naturels et locaux - Favoriser la réutilisation de matériaux en lien avec le développement d'une mobilité/énergie circulaire (fiche action 8 du PdM)	Par exemple, les fiches n°6 et n°11 prévoient que les nouveaux aménagements devront s'intégrer dans le contexte paysager et environnemental local, avec une végétalisation des espaces et une priorité donnée aux revêtements perméables pour leur donner un aspect moins minéral
Déploiement de nouveaux outils numériques	- Privilégier du matériel à longue durée de vie et qui peut être reconverti ou recyclé en fin de vie - Réduire les supports d'affichage numérique au strict nécessaire, ainsi que leur durée d'allumage	Mise en place d'outils de centralisation de l'information numérique (exemple : centrale d'information multimodale, application de calcul d'itinéraires en temps réel

Incidences négatives résiduelles	Proposition de mesures de réduction	Prise en compte des mesures dans le PdM
	- Rationaliser le volume des données stockées en mutualisant la localisation de stockage des données (éviter la duplication des données).	commune à tous les modes de transports, réflexions pour un support de tarification unique...)
Installation de dispositifs de production d'énergies renouvelables	- Accompagner les porteurs de projets en leur fournissant des guides de bonnes pratiques ou à défaut des sources d'information leur permettant de s'informer sur les impacts potentiels et de les prendre en compte. - Prioriser du matériel dont l'origine des composants est traçable et peu impactante sur l'environnement - Demander des garanties quant au recyclage des éléments en fin de vie.	Pas de levier possible dans le PdM
Production de déchets liée à la mise au rebut des anciens véhicules thermiques	- Privilégier, lorsque cela est possible, le changement de motorisation des véhicules plutôt que leur remplacement complet - Accentuer les efforts pour inciter au partage des véhicules pour réduire le nombre global de véhicules en circulation et donc la quantité de déchets susceptible d'être générée	Changement de motorisation (principalement fiche action n°8) pas possible car le renouvellement de la flotte de BHNS s'accompagne aussi d'une montée en capacité des véhicules. Véhicules réformés donnés à une ville partenaire (fiche n°8)
Impacts liés à la fabrication des véhicules à mobilité alternative	- Accentuer les efforts pour inciter les usagers au report modal et réduire les besoins en achat de nouveaux véhicules - Privilégier des fabricants capables de fournir des garanties quant à la prise en compte des enjeux environnementaux dans leur processus de fabrication	Plusieurs fiches du PdM sont dédiées à l'amélioration des conditions de déplacements des modes actifs pour accélérer le report modal. Le contrôle de l'origine des véhicules à motorisation alternative serait compliqué à mettre en place et n'est pas du ressort du PdM
Impacts liés à la fabrication de vélos neufs	- Mise en place de réseaux de mise à disposition de vélos d'occasion pour réduire les achats de matériel neuf	Développement d'un réseau de vélos d'occasion (fiche action n°4)

Incidences négatives résiduelles	Proposition de mesures de réduction	Prise en compte des mesures dans le PdM
Réalisation des gros chantiers d'infrastructures	- Privilégier un tracé qui minimise les impacts sur les paysages et la biodiversité - Veiller à l'intégration paysagère et environnementale des nouvelles infrastructures, - Adapter le calendrier de réalisation du chantier aux périodes les moins sensibles pour la faune - Prévoir un balisage adapté des zones les plus vulnérables situées en bordure de chantier - Adapter les horaires et le plan de circulation de façon à minimiser les désagréments pour les usagers - ... -> une étude d'impact permettra de préciser les incidences possibles et les mesures d'atténuation adaptées.	

Enfin, la troisième étape de la séquence concerne la mise en œuvre de **mesures de compensation** permettant « d'annuler » les effets négatifs résiduels qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits. Dans le cadre d'un document stratégique, la proposition de mesures de compensation est complexe car rien ne garantit que les travaux prévus, par exemple, vont réellement être mis en œuvre et leur localisation n'est pas toujours connue avec certitude.

Dans le cas présent, si les mesures de réduction proposées sont respectées, les incidences négatives de la mise en œuvre du plan sur l'environnement devraient être suffisamment réduites pour ne pas nécessiter la mise en place de mesures de compensation. Ceci, à l'exception notable du contournement Ouest, qui devrait faire l'objet d'une étude d'impact spécifique permettant d'en préciser les incidences et de proposer des mesures d'atténuation adaptées et proportionnées.

10.4.6 Dispositif de suivi

10.4.6.1 Indicateurs de suivi de l'Etat de l'Environnement

Ces indicateurs ont pour vocation de suivre l'évolution de **l'état** des thématiques environnementales impactées par la mise en œuvre du PdM. Leur évolution peut être liée aux effets de la mise en œuvre du PdM mais aussi aux effets d'autres documents stratégiques ou aux conséquences de tendances de fond au sein du ressort territorial. Ces indicateurs retracent donc une évolution de fond des thématiques environnementales ; ils peuvent être mis à jour à une fréquence annuelle.

Thématiques environnementales	Indicateurs de suivi
Qualité de l'air	Evolution de la concentration moyenne annuelle en dioxyde d'azote (NOx) (valeur limite de 40 µg/m^3)
	Nb d'heures par an où la valeur limite de 200 µg/ m^3 est dépassée (à ne pas dépasser plus de 18h par an) pour le dioxyde d'azote (NOx)
	Evolution de la moyenne annuelle pour les particules PM_{10} (valeur limite annuelle = 40 µg/ m^3)
	Evolution de la moyenne annuelle pour les particules $PM_{2,5}$ (valeur limite annuelle = 25 µg/ m^3)
	Nombre de jours de dépassement du seuil d'information pour les PM_{10} (50 µg/ m^3 en moyenne journalière) sur l'année
	Nombre de jours de dépassement du seuil d'alerte pour les PM_{10} (80 µg/ m^3 en moyenne journalière) sur l'année
Consommation d'énergie / émissions de GES	Evolution de la consommation d'énergie finale sur le territoire
	Evolution de la consommation d'énergie fossile
	Evolution des émissions totales de GES sur le territoire
Nuisances sonores	Nombre de points noirs de bruit identifiés au sein du ressort territorial
	Nombre d'habitants exposés au bruit au sein des communes disposant d'un Plan de prévention du bruit dans l'environnement
	Nombre d'axes et catégories des axes routiers identifiés au classement sonore des infrastructures de transports terrestres
Milieux naturels / biodiversité	Evolution de la surface de zones humides (calcul SIG)
	Evolution de la surface de milieux forestiers (calcul SIG)
	Evolution de la surface de milieux ouverts hors cultures intensives (calcul SIG)
Ressource en eau	Etat quantitatif de la ressource en eau
	Evolution de la qualité des eaux superficielles (état écologique et chimique)
Risques naturels	Evolution du nb d'arrêtés de catastrophes naturelles sur le territoire
Cadre de vie	Evolution de la population sur le territoire

10.4.6.2 Indicateurs de suivi de la mise en œuvre des actions du PdM

Ces indicateurs ont pour objectif de suivre la bonne avancée de la **mise en œuvre** des actions du PdM. Ils sont détaillés dans les fiches action.

10.4.6.3 Indicateurs de suivi des effets des actions du PdM sur l'environnement

Ces indicateurs évaluent l'**impact** du PdM en lien avec les différentes thématiques environnementales étudiées dans l'état initial de l'environnement.

La plupart de ces indicateurs peuvent concerner plusieurs fiches action ; ils n'ont pas été reportés dans les fiches correspondantes pour ne pas alourdir le document.

Thématiques environnementales	Indicateurs de suivi	Fiches actions concernées
Cadre de vie	Evolution du nombre d'habitants, de logements, et d'emplois, aux abords des axes structurants de transports	1, 2, 6, 7, 10,
Cadre de vie	Nombre d'arbres plantés dans le cadre des projets associés au PdM	6, 11, 18,
Cadre de vie	Fréquentation des réseaux de transports en commun par les personnes à mobilité réduite	9, 10, 11
Consommation d'énergie et émissions de GES	Production d'énergie renouvelable pour l'alimentation des bornes de recharge électrique : évolution de la surface de panneaux solaires et évolution de la puissance installée (kW)	8, 11, 18,
Consommation d'espaces naturels et agricoles	Cumul de la surface impactée au cours de la réalisation des projets	6, 11, 14, 16
Milieux naturels / biodiversité	Nombre de projets d'infrastructures mettant en œuvre des mesures d'évitement-réduction-compensation pour la préservation de la biodiversité	6, 11, 14, 16
Nuisances sonores	Niveaux sonores à proximité des grands axes urbains	18
Qualité de l'air / consommation d'énergie et GES	Evolution de la part modale de la marche à pied	2, 5, 11, 12, 14, 15, 18, 22,
Qualité de l'air / consommation d'énergie et GES	Evolution de la part modale du vélo	2, 3, 4, 5, 11, 12, 14, 15, 18, 22,
Qualité de l'air / consommation d'énergie et GES	Evolution de la part modale des autres modes de déplacements doux (trottinettes, skateboards, rollers, etc.)	2, 4, 5, 11, 12, 14, 15, 22,
Qualité de l'air / consommation d'énergie et GES	Evolution de la part modale des transports collectifs	2, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 17, 18, 22,
Qualité de l'air / consommation d'énergie et GES	Evolution de la part modale des véhicules individuels thermiques (tendance négative attendue)	2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 22,
Qualité de l'air / consommation d'énergie et GES	Fréquentation des aménagements cyclables (nombre de cyclistes par jour sur les nouveaux axes du plan vélo – 1 comptage / axe du schéma directeur cyclable)	2, 3, 4, 5, 11, 12, 14, 15, 18,
Qualité de l'air / consommation d'énergie et GES	Fréquentation des stations de vélos en libre-service (expérimentation)	4
Qualité de l'air / consommation d'énergie et GES	Fréquentation des gares et haltes dans le périmètre de Nîmes Métropole	6, 11, 13, 16,
Qualité de l'air / consommation d'énergie et GES	Fréquentation des lignes de transport en commun	2, 5, 6, 7, 9, 11, 12, 13, 17, 18, 22,

Thématiques environnementales	Indicateurs de suivi	Fiches actions concernées
Qualité de l'air / consommation d'énergie et GES	Taux de remplissage des P+R	11, 22
Qualité de l'air / consommation d'énergie et GES	Fréquentation des stations d'autopartage et des lignes virtuelles de covoiturage	16, 22
Qualité de l'air / consommation d'énergie et GES	Nombre de marchés de travaux intégrant un/des maillons massifiés	19
Qualité de l'air / consommation d'énergie et GES	Nombre de marchés de travaux ayant donné lieu à la réalisation d'une étude de faisabilité pour la mise en place de maillons massifiés pour l'approvisionnement/évacuation du chantier	19
Qualité de l'air / ressource en eau / biodiversité	Evolution du nombre de cahiers des charges des collectivités incluant des clauses environnementales (gestion responsable des chantiers...)	2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 14, 15, 16, 17, 18, 19,
Ressource en eau / risques naturels	Evolution des surfaces imperméabilisées dans le cadre des projets associés au PdM (m^2)	6, 11, 14, 16, 18,
Ressources naturelles	Nombre de nouvelles infrastructures de mobilité construites à partir de matériaux recyclés ou faisant l'objet d'une démarche de sobriété en ressources.	2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 14, 15, 16, 17, 18, 19

M-T N° 2023 - 06 - 026

CONSEIL COMMUNAUTAIRE

REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS

SEANCE DU 06/11/2023

L'an deux mille vingt-trois le lundi six novembre à dix-huit heures, le Conseil Communautaire de Nîmes Métropole régulièrement convoqué le lundi trente octobre s'est réuni au nombre prescrit par la loi, dans la salle des délibérations, sous la présidence de Monsieur Franck Proust, Président.

OBJET DE LA DELIBERATION

Arrêt du projet de Plan De Mobilité de Nîmes Métropole

Présents :

M. PROUST **Président;**

M. BEAUME, M. CAMPELLO, M. CHAILAN, M. DURAND-COUTELLE, M. FABREGOUL, M. GADILLE, M. GREGOIRE, M. NICOLAS, Mme RICHARD, M. TOUZELLIER, M. VALADE, M. VALADIER **Vice Présidents;**

M. ARTAL, M. BERTIER, M. BOLLEGUE, M. CHABERT, Mme DE GIRARDI, M. DE GONZAGA, M. DESCLOUX, M. DUPRET, M. FOURNIER, M. GAILLARD, Mme GIANNACCINI, M. GRANAT, M. GRANCHI, Mme LECOQ, M. LEROI, M. MARCOS, M. MAZAUDIER, M. PLANES, M. PLANTIER, M. POUDEVIGNE, M. QUITTARD, M. TAULELLE, M. TIBERINO, M. TIXADOR, M. VERDIER, M. VINCENT, M. VOLEON **Membres du Bureau;**

Mme ACHKAR, Mme AJMO-BOOT, Mme ARCHIMBAUD, Mme BARBUSSE, M. BASTID, M. BERKANI, M. BOUGET, Mme BOURGADE, Mme GIBON, M. CARRIÈRE, Mme CHELVI-SENDIN, M. CONTASTIN, M. COURDIL, M. DETREZ, M. DOUAIS, M. ESCOJIDO, M. FERRIER, Mme GARDET, Mme GIACOMETTI, M. GILLI, M. HAMARD, M. JACOB, Mme JOUVE-SAMMUT, Mme LEBLOND, Mme LIMONES, Mme MAY, Mme MENUT, Mme NICOLAS, Mme ORLAY-MOUREAU, M. PROCIDA, Mme PROHIN, Mme RAINVILLE, Mme ROULLE, M. ROUX, Mme SARTRE, M. SCHIEVEN, M. SEGUELA, Mme SOLANA, Mme TOURNIER BARNIER, Mme TRONC, Mme VENTURINI, Mme WOLBER **Conseillers Communautaires;**

Absents excusés :

M. ANGELRAS (donne pouvoir à M. BEAUME), M. BELHAJ (donne pouvoir à M. COURDIL), Mme BERGOGNE (donne pouvoir à Mme GIANNACCINI), M. BONNE (donne pouvoir à M. DOUAIS), M. CLEMENT (donne pouvoir à M. BOUGET), M. DALMAS (donne pouvoir à Mme RAINVILLE), Mme FAYET (donne pouvoir à M. BASTID), Mme GARDEUR (donne pouvoir à M. VALADE), M. GOURDEL (donne pouvoir à M. TIBERINO), M. LACHAUD (donne pouvoir à M. ROUX), M. LUCCHINI (donne pouvoir à M. TOUZELLIER), M. MARQUET (donne pouvoir à M. VOLEON), M. PASTOR (donne pouvoir à Mme ORLAY-MOUREAU), M. PIO (donne pouvoir à Mme LEBLOND), Mme POIGNET-SENGER (donne pouvoir à M. DE GONZAGA), M. PREVOTEAU (donne pouvoir à M. CHAILAN), Mme REY-DESCHAMPS (donne pouvoir à M. GRANAT), Mme ROUVERAND (donne pouvoir à Mme LECOQ), Mme TUDELA (donne pouvoir à M. VALADIER)

Mme BOISSIERE (absente excusée), M. FLANDIN (absent excusé), Mme GUERIN-GRAIL (absente excusée)

Nombre de membres afférents au Conseil :	105
Nombre de membres en exercice :	104
Nombre de membres présents :	082
Nombre de suppléants :	00
Nombre de procurations :	19

Rapporteur : **M. Jean-Marc Campello** **M-T N° 2023 - 06 - 026**

OBJET : Arrêt du projet de Plan De Mobilité de Nîmes Métropole

1. CONTEXTE GENERAL

Le Plan De Mobilité (PDM) est un document cadre permettant de définir les grandes orientations de la politique de mobilité à l'échelle du territoire intercommunal pour les dix prochaines années.

Il détermine les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité.

Il vise à contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques liés au secteur des transports.

Le PDM a été élaboré en cohérence avec les documents cadres de Nîmes Métropole dont le Projet de Territoire « Nîmes Eco Métropole 2032 » et le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET). D'autres documents de planification plus larges ont également été pris en compte, notamment le Schéma Départemental des Mobilités, le Schéma de Cohérence Territorial (SCoT) Sud Gard et le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET) de la région Occitanie.

L'objet de cette délibération est de valider l'arrêt du projet de PDM.

1. Historique de la démarche

Antérieurement appelé Plan de Déplacements Urbains (PDU), la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) du 24 décembre 2019, a renommé et enrichi cet outil.

La Communauté d'agglomération de Nîmes Métropole avait approuvé son Plan de Déplacements Urbains (PDU) le 6 décembre 2007 par délibération n°TD 2007-08-10. Puis, Nîmes Métropole a initié sa révision le 11 juillet 2016 par délibération n°MT 2016-04-071. Un diagnostic, comprenant un temps de concertation, avait alors été réalisé.

La crise sanitaire, le renouvellement de l'exécutif ainsi que les évolutions législatives ont exigé une reprise du projet orientée autour de nouveaux objectifs.
Le 02 novembre 2021, le Conseil communautaire a acté la relance de la révision du Plan de Déplacements Urbains (PDU) selon les principes de la loi d'orientation des mobilités par délibération n°M-T 2021-06-038.

2. La concertation des acteurs

Tout au long de l'élaboration du PDM, les différents acteurs de la mobilité ont été

sollicités afin de garantir la transversalité de la démarche.

1. Concertation des citoyens et de la société civile :

Le projet de PDM doit répondre aux besoins des usagers du territoire. Une concertation spécifique en direction des citoyens et de la société civile a été ainsi prévue.

1. *Agglo Forum* : entre 2017 et 2018, 3 ateliers de concertation ont été menés dans le cadre de l'Agglo Forum (ancien conseil de développement). Acteurs et citoyens ont été mobilisés sur les phases de diagnostic et de scénario du PDM.
2. *Restructuration du réseau Tango* : début 2022, lors de la consultation menée dans le cadre de l'élaboration du nouveau réseau Tango, le projet de PDM était l'un des sujets soumis à la concertation. 13 ateliers répartis par secteur géographique et à destination des citoyens ont été organisés avec 246 participants.
3. *Comité des partenaires* : en décembre 2022, le projet de PDM a été exposé aux membres du Comité des partenaires de Nîmes Métropole.
4. *Conseil de développement* : lors de 2 réunions datant de juillet et septembre 2022, le projet de PDM a été expliqué aux membres de la commission PDM du Conseil de développement de Nîmes Métropole. Une rencontre entre les élus référents du projet et les membres de la commission PDM a été organisée en mars 2023. La commission a rendu un avis provisoire sur le projet de PDM qui a été pris en compte dans la version finale du projet de PDM.

1. Concertation des acteurs de la mobilité :

Si Nîmes Métropole est Autorité Organisatrice de la Mobilité sur son territoire, elle ne détient pas toutes les compétences en matière d'organisation des déplacements. Les communes, le Département, la Région et l'Etat sont des acteurs clés. De nombreux échanges ont été organisés afin de faire de ce projet de PDM une démarche partagée et la plus opérationnelle possible.

- *Réunion bilatérale* : à chaque étape d'élaboration du projet, des réunions techniques ont été organisées entre les services techniques de l'agglomération et ceux des principaux acteurs de la mobilité : DDTM, Région et Département. Des rencontres régulières avec les services techniques de la ville de Nîmes ont également eu lieu.
- *Comité partenarial* : lors de 4 rencontres, l'ensemble des acteurs, élus et techniciens, de la mobilité ont été conviés afin de partager les avancées du projet de PDM.

- Concertation des élus :

Enfin, le PDM est la traduction d'une volonté politique forte et ambitieuse. Les élus communautaires référents en matière de mobilité et les maires des communes ont été très impliqués dans l'élaboration du PDM.

- *Comité de suivi* : cette instance réunie les élus de Nîmes Métropole ayant des délégations en lien avec la mobilité. Présidée par M. Jean Marc Campello, elle est composée de Mme Claude De Girardi, M. Antoine Marcos, M. Bernard Clément, ainsi que des services techniques de l'agglomération en charge du projet.
- *Commission géographique* : à chaque étape d'élaboration du projet, des réunions à destination des maires ont été organisées. L'agglomération a été divisée en 4 secteurs géographiques (Gardonnenque, Vaunage, Costières et Route d'Avignon/Garrigues/RN113). Les maires ont été réunis par secteur. Une réunion avec l'ensemble des maires a également eu lieu en décembre 2022.

Des concertations ont également été menées en parallèle dans le cadre de l'élaboration du PCAET et de l'actualisation du projet de territoire.

Chaque phase de la concertation a permis d'informer sur l'avancée du projet, d'enrichir et d'ajuster la démarche afin de valider les éléments inscrits dans le projet final de PDM.

3. Le contenu du PDM

Le PDM a été élaboré en plusieurs étapes :
- le diagnostic : dresse un état des lieux des mobilités à l'échelle du territoire ;
- le scénario cible : fixe la stratégie encadrant le PDM ;
- la modélisation : calcule l'impact de la mise en œuvre du PDM sur les parts modales ;
- le plan d'action : répond aux enjeux du diagnostic et traduit la stratégie en action ;
- le dispositif de suivi : permet de suivre l'évolution du PDM.

Ces éléments sont détaillés dans le rapport du PDM.

Deux documents sont annexés au rapport du PDM : une annexe accessibilité et une évaluation environnementale.

4. Le plan d'action

Le plan d'action est le volet opérationnel du PDM. Il comprend 24 actions, qui sont détaillées dans des fiches actions. Pour chacune des actions, est décrit les objectifs, le pilote, les partenaires, le calendrier, le coût et les indicateurs de suivi.

AXE A. Anticiper l'aménagement du territoire en cohérence avec l'organisation des déplacements	
1	Accompagnement des acteurs du territoire vers une meilleure cohérence entre

Rapporteur : **M. Jean-Marc Campello** **M-T N° 2023 - 06 - 026**

OBJET : Arrêt du projet de Plan De Mobilité de Nîmes Métropole

	urbanisme et mobilité
2	Evolution des politiques de stationnement dans les communes
AXE B. Impulser le changement en faveur des modes actifs	
3	Constitution d'un maillage cyclable en lien avec le Plan Vélo
4	Développement de services et de mesures incitatives pour les vélos
5	Amélioration du confort des modes actifs et de la lisibilité des itinéraires
AXE C. Rendre les transports collectifs plus attractifs pour tous	
6	Vers un système de RER métropolitain avec un maillage de pôles d'échanges multimodaux
7	Affirmation d'un réseau de lignes fortes connectées aux parkings relais
8	Encourager la transition énergétique : évolution vers un parc roulant moins polluant

Axe D. Améliorer l'accessibilité des déplacements	
9	Poursuite et développement des démarches de mise en accessibilité des réseaux de transport collectif
10	Amélioration de l'accès aux services de mobilité des personnes à mobilité réduite habitant les territoires des quartiers prioritaires de la politique de la ville et les territoires ruraux
11	Développement de hubs de mobilité
12	Faciliter l'accès à la mobilité pour tous
13	Amélioration des conditions de voyage tous réseaux
AXE E. Maîtriser les flux routiers pour libérer de l'espace au profit des mobilités durables	
14	Mise en œuvre d'une programmation cohérente des projets routiers
15	Requalification des entrées de ville, des principaux boulevards et des centres bourgs en faveur des modes alternatifs à la voiture
16	Développement du covoiturage et de l'autopartage
17	Etude du développement des nouveaux usages des grandes infrastructures routières sur les grands corridors de déplacement
18	Bâtir une stratégie Zone à Faible Emission - mobilité (ZFE-m) / territoire de vigilance
AXE F. Rationaliser le transport de marchandises	
19	Actions en faveur d'une logistique durable
20	Accompagner les professionnels dans leur transition énergétique

AXE G. Poursuivre une mise en œuvre collective et efficiente du Plan De Mobilité

21	Mise en place d'une gouvernance de suivi du Plan De Mobilité
22	Développement du conseil en mobilité
23	Partager une culture commune au sein du club mobilité partenarial de l'Agence d'urbanisme, région nîmoise et alésienne
24	Création d'un observatoire de suivi du Plan De Mobilité

5. Les objectifs du PDM

Le PDM de Nîmes Métropole a pour ambition de faire évoluer les pratiques de déplacements vers une mobilité plus durable et accessible.
Il cherche ainsi à réduire l'usage de la voiture et à limiter la prépondérance de ce mode. Le PDM se fonde sur la volonté de proposer une offre de mobilité adaptée à chaque secteur de l'agglomération et de leur faire bénéficier d'un axe structurant de transport autour duquel s'organise le rabattement tous modes. L'intermodalité est au cœur de ce projet. La poursuite du renforcement des transports en commun, l'amélioration de l'accessibilité et le développement du vélo sont également des volets forts du PDM.

A l'échelle du périmètre de Nîmes Métropole, les ambitions inscrites dans le PDM se traduisent par des objectifs visés en termes de part modale :
1. Une part modale voiture de 50% (contre 63% en 2015 selon l'Enquête Ménages Déplacements) ;
2. Une part modale transport en commun de 11% (contre 7% en 2015 selon l'EMD) ;
3. Une part modale marche à pied de 30%, (contre 26% en 2015 selon l'EMD) ;
4. Et une part modale vélo de 9% (contre 3% estimés en 2022).

6. L'arrêt du projet

Une fois le projet validé par le Conseil communautaire, des étapes de consultations réglementaires seront à mettre à œuvre :
- Fin 2023 :
    1. Consultation pour avis du Conseil de développement et du Comité des partenaires
    2. Consultation des personnes publiques associées ;
- Mars 2024 : Enquête Publique ;
- Mai 2024 : Délibération d'approbation du PDM.

Le PDM sera évalué à mi-parcours. Des nouveaux objectifs ou actions pourront être formulés à cette occasion.

2. ASPECTS JURIDIQUES

Rapporteur : **M. Jean-Marc Campello** **M-T N° 2023 - 06 - 026**

OBJET : Arrêt du projet de Plan De Mobilité de Nîmes Métropole

Conformément aux articles L.5211-1 et L. 2121-29 du Code général des collectivités territoriales, la Communauté d'agglomération règle par ses délibérations les affaires de la Communauté d'agglomération.

L'élaboration du Plan de Mobilité est encadrée par les textes suivants :

- Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982 ;
- Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) du 30 décembre 1996 ;
- Loi sur la Solidarité et le Renouvellement Urbain (SRU) du 13 décembre 2000;
- Loi sur la Modernisation de l'Action Publique et d'Affirmation des Métropoles (MAPTAM) du 27 janvier 2014 ;
- Loi portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe) du 7 août 2015 ;
- Loi relative à la Transition Energétique Pour la Croissance Verte (TEPCV) du 18 août 2015 ;
- Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) du 24 décembre 2019, et en particulier son article 16 relatif au plan de mobilité ;
- Loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets (Climat et Résilience) du 22 août 2021.

3. ASPECTS FINANCIERS

Le budget estimatif issu des fiches actions du PDM de Nîmes Métropole qui ont pu être budgétées représente à ce stade un montant d'environ 250 millions d'euros Hors Taxe pour la période 2023 - 2032.

Certaines actions sont déjà en cours et donc ont déjà été financées. Certaines actions seront budgétées ultérieurement lors de l'évaluation à mi-parcours suite à la réalisation des études préalables nécessaires.

Après avis de la commission,

Le Conseil Communautaire après en avoir délibéré,

Décide *à L'UNANIMITE*

11 ABSTENTION(S) : M. BASTID Christian, M. BERTIER Jean-francois, M. BOUGET Vincent, M. BOUGET Vincent mandataire de M. CLEMENT Bernard, M. DETREZ Pierre-edouard, M. BASTID Christian mandataire de Mme FAYET Sylvette, M. FERRIER Bruno, M. ROUX David mandataire de M. LACHAUD Yvan, Mme LECOQ Hélène, Mme LECOQ Hélène mandataire de Mme ROUVERAND Valérie,

Rapporteur : **M. Jean-Marc Campello** **M-T N° 2023 - 06 - 026**

OBJET : Arrêt du projet de Plan De Mobilité de Nîmes Métropole

01 Ne participe(nt) pas au vote : Mme MENUT Jo

ARTICLE 1 : D'arrêter le projet de Plan De Mobilité de la Communauté d'agglomération Nîmes Métropole, tel que présenté en annexe.

ARTICLE 2 : D'autoriser Monsieur le Président à solliciter l'avis des Personnes Publiques Associées et de soumettre le projet à une enquête publique.

ARTICLE 3 : D'autoriser le Président ou son représentant à signer tous documents relatifs à l'exécution de la présente délibération.

Le Président, Franck PROUST

Signé numériquement
A : Nimes (30000), FR
Le : 14/11/2023 à 12:9:08
Nîmes Métropole
Président
Franck PROUST

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_36-DE

VILLE DE MARGUERITTES

République Française
Département du Gard
Arrondissement de Nîmes

nombre de Conseillers municipaux en exercice :
29

nombre de membres présents :
28

nombre de membres absents excusés représentés :
1

nombre de membres absents non représentés
0

date de la convocation :
7 mars 2024

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DE LA COMMUNE DE MARGUERITTES

SÉANCE DU 13 MARS 2024

L'an deux mille vingt-quatre, le treize mars à 18 heures 30, le Conseil municipal de la Commune de MARGUERITTES, régulièrement convoqué, s'est réuni à la mairie, dans la salle Claude Erignac, lieu ordinaire de ses séances, sous la présidence de Monsieur Rémi NICOLAS, Maire.

Membres présents : M. Rémi NICOLAS, Mme Patricia POUBLANC, M. Frédéric COURRENT, Mme Frédérique CONDET, M. Jean-Pierre CATHEBRAS, Mme Diane ARRIAGADA, M. Bernard CHANTRIER, Mme Audrey RANC, M. Denis CANTIER, Mme Martine REARD, Mme Joëlle HUYNH, Mme Liliane GUIRAUD, Mme Florence LIMONES, M. Eric PEREDES, M. Eric MARC, Mme Sophie GOMES, Mme Laïla ACHKAR, Mme Laure DELAMON, M. Renaud LEROI, M. Yohan MESSABIER, Mme Karine PACHAIRE, Mme Corinne CONSTANTY, M. Denis BRUYERE, M. Stéphane GUILLEMIN, Mme Julie DELVAL, Mme Myriam BOISSIERE DE CILLIA, M. Alain SAUD et Mme Margit LORBLANCHET.

Membres absents, excusés et représentés: M. Georges VIERNE (pouvoir à Mme CONDET).

Secrétaire de séance : M. Yohan MESSABIER.

Le Conseil municipal régulièrement constitué,

N° 2024/03/36 – Convention de mise à disposition du personnel technique entre le SIAHTV et la commune

Rapporteur : M. Jean-Pierre CATHEBRAS.

1. Aspects juridiques

CONSIDERANT la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, notamment son article 166-I codifié à l'article L5211-4-1 II du CGCT (possibilité pour un EPCI de nouer des relations conventionnelles avec ses communes membres) ;

2. Eléments de contexte

Le Syndicat Intercommunal d'Assainissement des Hautes Terres du Vistre est en charge de la gestion des fossés de la commune.

En complément, et contre dédommagement, depuis plusieurs années, le SIAHTV propose un soutien aux services techniques en termes humain et matériel. En effet, ce syndicat met à disposition de la commune un agent technique pour des prestations de faucardage, à la demande et pour le compte de la commune uniquement.

La mise en place d'une convention permet de régulariser cette situation.

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_36-DE

3. Incidence financière

La commune prévoit au maximum 60 heures d'intervention, chaque heure étant facturée 50 €. L'enveloppe globale représente donc la somme de 3.000 € par an au maximum.

4. Décisions

Après avis de la commission, le Conseil municipal, après en avoir délibéré, à l'unanimité :

Article 1 : autorise Monsieur le Maire à signer une convention de mise à disposition du personnel technique partant du 01/04/2024 au 31/03/2025, non renouvelable tacitement.

5. Annexe

Convention

MAIRIE de MARGUERITTES (Gard)

Rémi NICOLAS

Maire de MARGUERITTES

Le Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte.
Délai et voies de recours : la présente délibération peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Nîmes (16 avenue Feuchères – 30941 Nîmes cedex 09) dans un délai de deux mois à compter de la date de publication. Le tribunal administratif peut aussi être saisi par l'application informatique "Télérecours Citoyens" accessible par le site internet www.telerecours.fr

Rémi NICOLAS
Maire de MARGUERITTES

MAIRIE de MARGUERITTES (Gard)

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_37-DE

VILLE DE MARGUERITTES

République Française
Département du Gard
Arrondissement de Nîmes

nombre de Conseillers municipaux en exercice :
29

nombre de membres présents :
28

nombre de membres absents excusés représentés :
1

nombre de membres absents non représentés
0

date de la convocation :
7 mars 2024

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DE LA COMMUNE DE MARGUERITTES

SÉANCE DU 13 MARS 2024

L'an deux mille vingt-quatre, le treize mars à 18 heures 30, le Conseil municipal de la Commune de MARGUERITTES, régulièrement convoqué, s'est réuni à la mairie, dans la salle Claude Erignac, lieu ordinaire de ses séances, sous la présidence de Monsieur Rémi NICOLAS, Maire.

Membres présents : M. Rémi NICOLAS, Mme Patricia POUBLANC, M. Frédéric COURRENT, Mme Frédérique CONDET, M. Jean-Pierre CATHEBRAS, Mme Diane ARRIAGADA, M. Bernard CHANTRIER, Mme Audrey RANC, M. Denis CANTIER, Mme Martine REARD, Mme Joëlle HUYNH, Mme Liliane GUIRAUD, Mme Florence LIMONES, M. Eric PEREDES, M. Eric MARC, Mme Sophie GOMES, Mme Laïla ACHKAR, Mme Laure DELAMON, M. Renaud LEROI, M. Yohan MESSABIER, Mme Karine PACHAIRE, Mme Corinne CONSTANTY, M. Denis BRUYERE, M. Stéphane GUILLEMIN, Mme Julie DELVAL, Mme Myriam BOISSIERE DE CILLIA, M. Alain SAUD et Mme Margit LORBLANCHET.

Membres absents, excusés et représentés: M. Georges VIERNE (pouvoir à Mme CONDET).

Secrétaire de séance : M. Yohan MESSABIER.

Le Conseil municipal régulièrement constitué,

N° 2024/03/37 – Stérilisation et identification des chats libres sauvages – renouvellement des conventions

Rapporteur : Mme Liliane GUIRAUD

1. Aspects juridiques

VU les articles L2212-1 et L2212-2 du CGCT ;

VU l'article L211-27 du Code rural qui dispose notamment que le Maire peut, par arrêté, à son initiative ou à la demande d'une association de protection des animaux, faire procéder à la capture de chats non identifiés, sans propriétaire ou sans détenteur, vivant en groupe dans des lieux publics de la commune, afin de faire procéder à leur stérilisation et à leur identification ;

2. Eléments de contexte

Par délibération du 03/12/2014, le Conseil municipal décidait d'approuver la signature d'une convention avec la fondation « 30 millions d'amis » permettant d'accompagner la commune pour limiter la pullulation des chats errants par un dispositif de stérilisation et d'identification. La fondation prenant entièrement en charge les dépenses correspondantes.

Fin 2018, la fondation informait la mairie de la résiliation de ladite convention de stérilisation et d'identification, à cause du succès national de l'opération et de la charge financière trop importante.

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_37-DE

Elle proposait une nouvelle convention, dans laquelle la ville devait s'engager à participer, à hauteur de 50 %, au financement des actes de stérilisation et d'identification. Pour information : castration 60 € et ovariectomie 80 €, soit un prix moyen de 70 € par chat.

Depuis 2023, les tarifs de prise en charge de la fondation ont augmenté et sont passés à 80 € pour les mâles et 100 € pour les femelles (exceptionnellement 120 € pour les femelles gestantes). Ce qui fait une moyenne de 90 € dont la moitié est à la charge de la commune.

En parallèle, une convention tripartite est signée avec une association qui s'occupe de la capture et du transport des chats, ainsi qu'un vétérinaire qui procède à la stérilisation et à l'identification.

Le bilan des années passées est le suivant :
- 4 stérilisations et identifications en 2016 et 9 en 2017.
- Il n'y a pas eu de campagne de 2018 à 2020.
- Les stérilisations et identifications ont repris, avec 24 chats en 2021, 75 en 2022 et 60 en 2023.

Vu le recensement toujours très élevé de la population de chats errants, il est important de continuer à maîtriser ce nombre en 2024.

Pour cela il est nécessaire de signer 2 conventions :
- La convention avec la fondation « 30 millions d'amis » qui cofinance à hauteur de 50 % les stérilisations et identifications des chats.
- La convention tripartite avec :
  - Une association locale « les Chats libres de Nîmes Agglo » qui assure la capture, le transport et la remise en liberté après stérilisation et identification des chats,
  - Un vétérinaire, le Docteur Anne PIERMONT, qui assure la stérilisation et l'identification des chats.

3. Incidence financière

La commune souhaite faire stériliser et identifier 66 chats en 2024. Ce qui représente un coût de 2.970 € (66 chats x 90 € prix moyen x 50 %).

4. Décisions

Après avis de la commission, le Conseil municipal, après en avoir délibéré, à l'unanimité :

Article 1 : **valide** la mise la place d'une nouvelle campagne de stérilisation et d'identification des chats errants afin d'en maîtriser la population.

Article 2 : **valide** le partenariat et la signature de la convention avec la fondation "30 millions d'Amis".

Article 3 : **valide** le partenariat et la signature de la convention tripartite avec l'association "Les Chats Libres de Nîmes agglo" et le vétérinaire.

Article 4 : **autorise** Monsieur le Maire à signer tous les documents relatifs à ce dossier.

5. Annexes

1. Convention 2024 de stérilisation et d'identification des chats libres sauvages – Commune / Fondation "30 millions d'amis" ;

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_37-DE

2. Courrier justificatif 2024 Fondation « 30 millions d'amis » ;
3. Convention tripartite 2024 de gestion des populations de chats libres sauvages – Commune / Association "Les Chats Libres de Nîmes agglo" / Vétérinaire.

MAIRIE de MARGUERITTES (Gard)

Rémi NICOLAS

Maire de MARGUERITTES

Le Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte.
Délai et voies de recours : la présente délibération peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Nîmes (16 avenue Feuchères – 30941 Nîmes cedex 09) dans un délai de deux mois à compter de la date de publication. Le tribunal administratif peut aussi être saisi par l'application informatique "Télérecours Citoyens" accessible par le site internet www.telerecours.fr

Rémi NICOLAS
Maire de MARGUERITTES

MAIRIE de MARGUERITTES (Gard)

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_38-DE

VILLE DE MARGUERITTES

République Française
Département du Gard
Arrondissement de Nîmes

nombre de Conseillers municipaux en exercice :
29

nombre de membres présents :
28

nombre de membres absents excusés représentés :
1

nombre de membres absents non représentés
0

date de la convocation :
7 mars 2024

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DE LA COMMUNE DE MARGUERITTES

SÉANCE DU 13 MARS 2024

L'an deux mille vingt-quatre, le treize mars à 18 heures 30, le Conseil municipal de la Commune de MARGUERITTES, régulièrement convoqué, s'est réuni à la mairie, dans la salle Claude Erignac, lieu ordinaire de ses séances, sous la présidence de Monsieur Rémi NICOLAS, Maire.

Membres présents : M. Rémi NICOLAS, Mme Patricia POUBLANC, M. Frédéric COURRENT, Mme Frédérique CONDET, M. Jean-Pierre CATHEBRAS, Mme Diane ARRIAGADA, M. Bernard CHANTRIER, Mme Audrey RANC, M. Denis CANTIER, Mme Martine REARD, Mme Joëlle HUYNH, Mme Liliane GUIRAUD, Mme Florence LIMONES, M. Eric PEREDES, M. Eric MARC, Mme Sophie GOMES, Mme Laïla ACHKAR, Mme Laure DELAMON, M. Renaud LEROI, M. Yohan MESSABIER, Mme Karine PACHAIRE, Mme Corinne CONSTANTY, M. Denis BRUYERE, M. Stéphane GUILLEMIN, Mme Julie DELVAL, Mme Myriam BOISSIERE DE CILLIA, M. Alain SAUD et Mme Margit LORBLANCHET.

Membres absents, excusés et représentés: M. Georges VIERNE (pouvoir à Mme CONDET).

Secrétaire de séance : M. Yohan MESSABIER.

Le Conseil municipal régulièrement constitué,

N° 2024/03/38 – Demande de subvention pour l'aménagement d'un espace de stationnement rue de l'Amandier

Rapporteur : M. Bernard CHANTRIER.

1. Aspects juridiques

Néant.

2. Eléments de contexte

La commune souhaite améliorer les propositions d'espaces de stationnement à proximité des équipements publics et du centre-ville. Ainsi, il est proposé d'aménager un parking rue de l'Amandiers sur un espace stratégiquement situé entre le groupe scolaire De Marcieu, la médiathèque et le centre-ville. Aujourd'hui, les véhicules y stationnent de manière anarchique posant des problèmes d'accès riverains et de pacification des circulations piétonnes.

Les travaux consistent à refaire en enrobé cet espace, tracer des places de stationnement et de créer le long des murs de clôture un cheminement piétonnier pouvant permettre aussi la circulation PMR. Il est à noter que ce futur parking comportera une place de stationnement dédiée aux PMR.

Envoyé en préfecture le 18/03/2024
Reçu en préfecture le 18/03/2024
Publié le 18/03/2024
ID : 030-213001563-20240313-DEL_2024_38-DE

A ce titre et au regard de la définition plus précise des coûts induits à ce stade de l'avancement du projet, il revient au Conseil municipal de délibérer sur une nouvelle actualisation du plan de financement afin de répondre aux attentes des cofinanceurs publics.

3. Incidence financière

Le montant est issu d'une première estimation des travaux. Ceux-ci devront faire l'objet d'une consultation conformément aux règles de la commande publique. Les montants sont donc susceptibles d'évoluer.

Montant prévisionnel : 18.888 € TTC.

Ces travaux sont éligibles au soutien financier du Conseil Départemental du Gard au titre des amendes de police (hauteur non déterminée).

4. Décisions

Après avis de la commission, le Conseil municipal, après en avoir délibéré, à l'unanimité :

Article 1 : **approuve** le principe de travaux d'aménagement d'un espace de stationnement rue de l'Amandier.

Article 2 : **autorise** Monsieur le Maire ou son représentant à signer tout document relatif à ce dossier et à solliciter les subventions aux différents financeurs publics listés ci-dessus.

Article 3 : rappelle que les conséquences financières de cette délibération sont prévues dans le budget général.

5. Annexe

Néant

MAIRIE de MARGUERITTES (Gard)

Rémi NICOLAS

Maire de MARGUERITTES

Le Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte.
Délai et voies de recours : la présente délibération peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Nimes (16 avenue Feuchères – 30941 Nimes cedex 09) dans un délai de deux mois à compter de la date de publication. Le tribunal administratif peut aussi être saisi par l'application informatique "Télérecours Citoyens" accessible par le site internet www.telerecours.fr

Rémi NICOLAS
Maire de MARGUERITTES

MAIRIE de MARGUERITTES (Gard)