

# PLAN DE MOBILITE DE NIMES METROPOLE



### 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

## 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

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'utilisateur 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 réglementaires 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 Énergétique 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

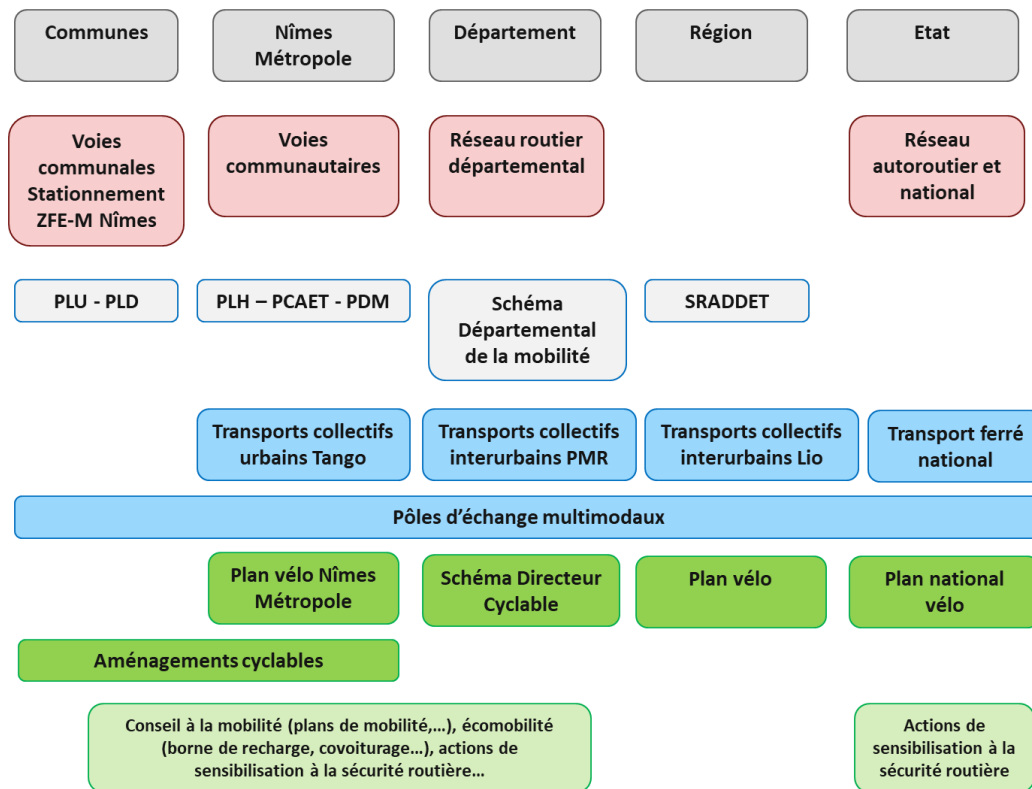
Les orientations du PDM ont été élargies avec l'arrivée de la LOM, notamment avec la prise en compte de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite et handicapées (loi pour l'égalité des chances), les incidences sur l'environnement (lois Grenelle, transition énergétique...), et la dimension intercommunale 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

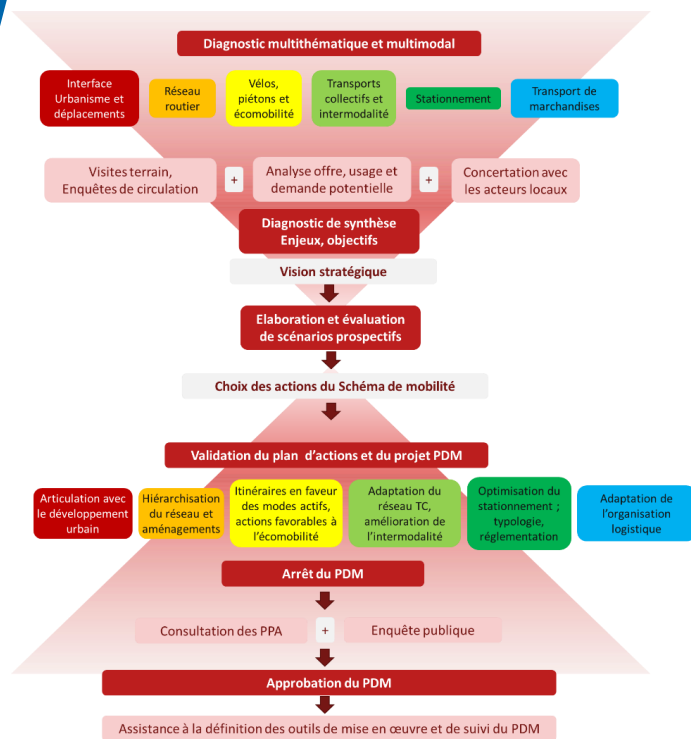
### Les étapes de la révision du Plan de Mobilité

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.**

Le **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.

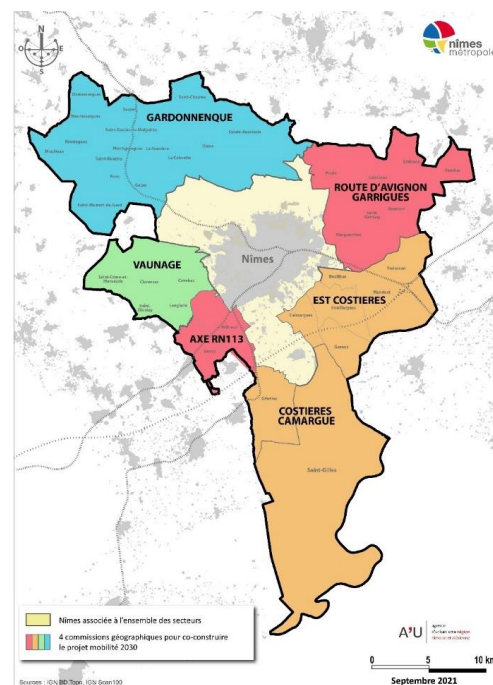
- **Concertation des acteurs de la mobilité :**

- **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.

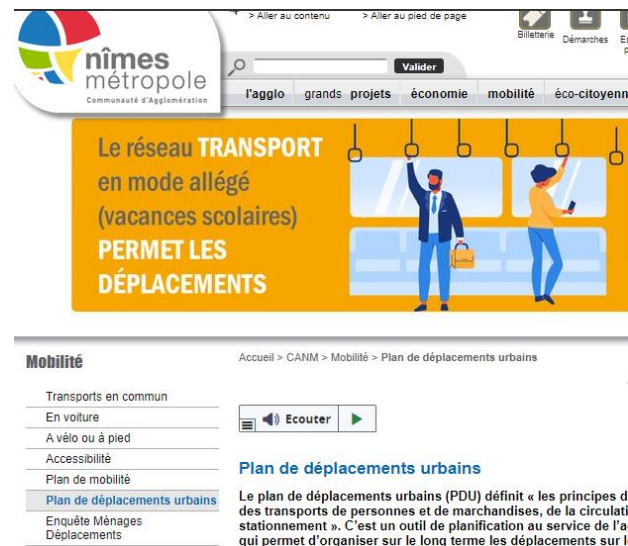
L'agglomération a été divisée en 4 secteurs géographiques (Gardonnenque, Vaunage, Costières et Route d'Avignon/Garrigues/RN113). Les maires ont été réunis par secteur. Une réunion avec l'ensemble des maires a également eu lieu en décembre 2022 afin de leur présenter le plan d'actions du PDM.



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.



The screenshot shows the website for Nîmes Métropole. At the top, there is a navigation bar with the logo and menu items: 'l'agglo', 'grands projets', 'économie', 'mobilité', and 'éco-citoyenn'. Below this is a large yellow banner with the text 'Le réseau TRANSPORT en mode allégé (vacances scolaires) PERMET LES DÉPLACEMENTS' and an illustration of people on a train. Below the banner is a sidebar menu with the following items: 'Transports en commun', 'En voiture', 'A vélo ou à pied', 'Accessibilité', 'Plan de mobilité', 'Plan de déplacements urbains' (highlighted), 'Enquête Ménages', and 'Déplacements'. The main content area shows the title 'Plan de déplacements urbains' and a brief description: 'Le plan de déplacements urbains (PDU) définit « les principes d des transports de personnes et de marchandises, de la circulati stationnement ». C'est un outil de planification au service de l'a qui permet d'organiser sur le long terme les déplacements sur l'agglo'.

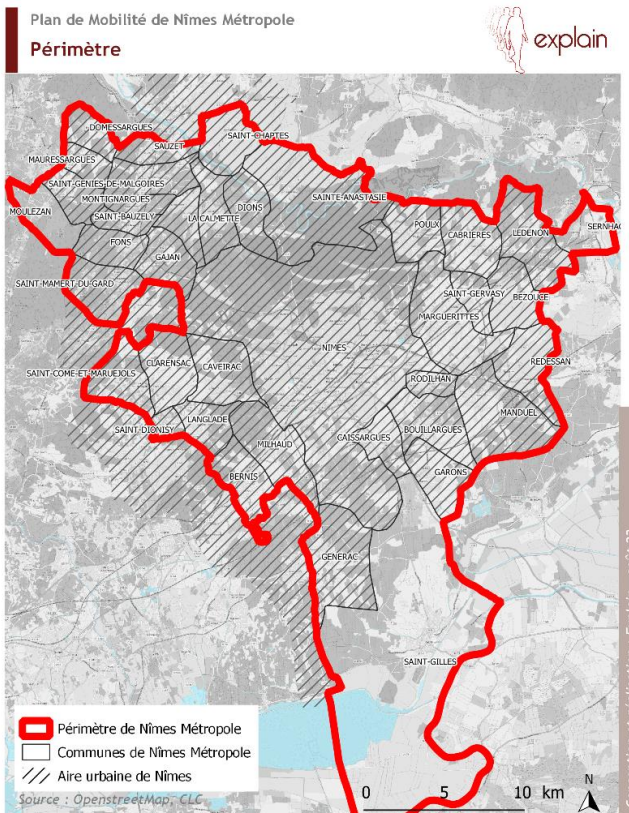
Informations sur le PDU diffusées sur le site internet de Nîmes Métropole



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 1<sup>er</sup> 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.

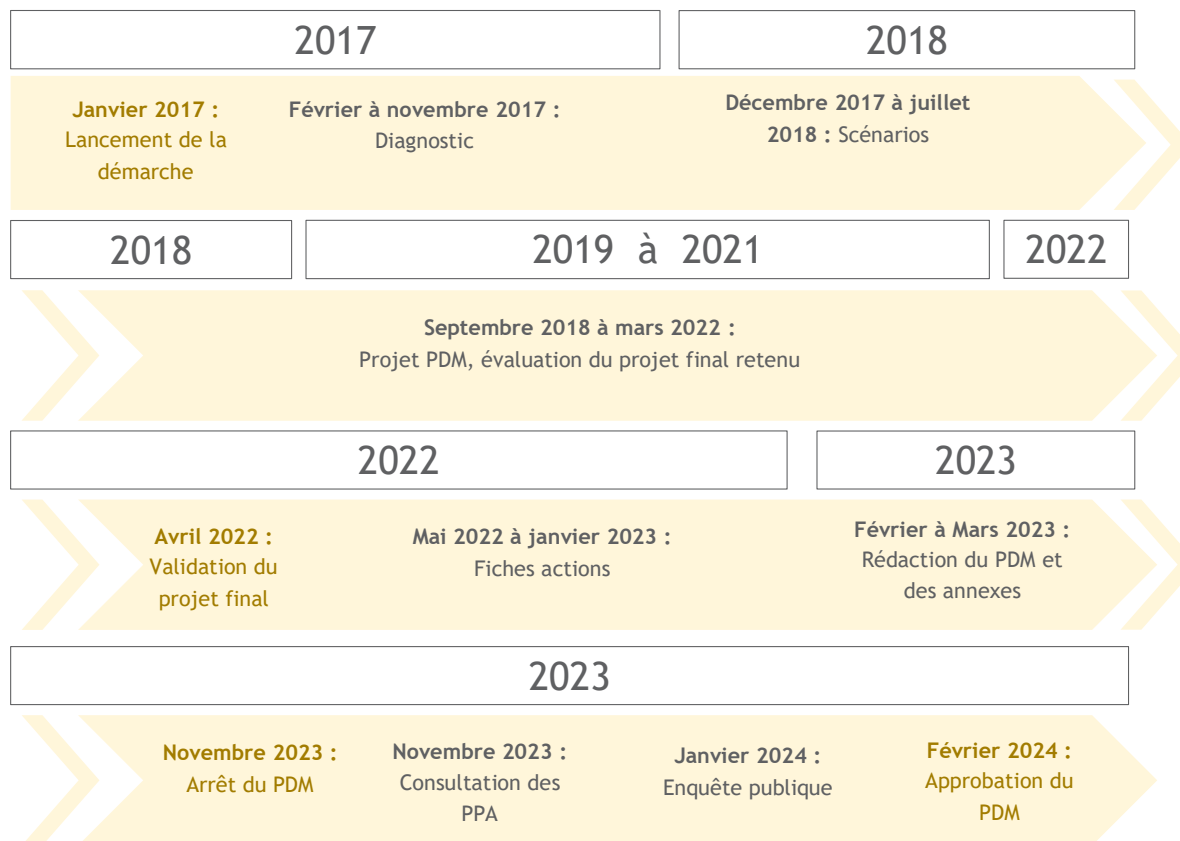
**Novembre 2023** : Arrêt du projet en conseil communautaire

**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.



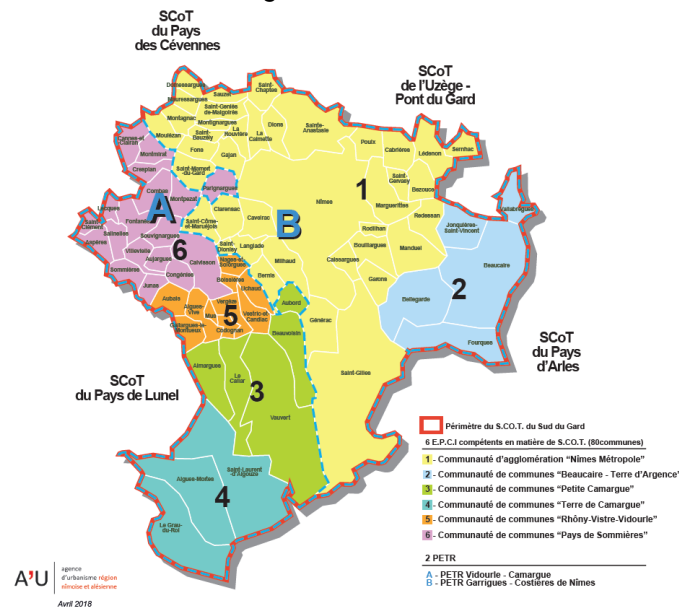


*Frise chronologique de l'élaboration du PDM*

### 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'Orientations et d'Objectifs (DOO), s'appuie sur les fondements suivants pour un projet à l'horizon 2030 :

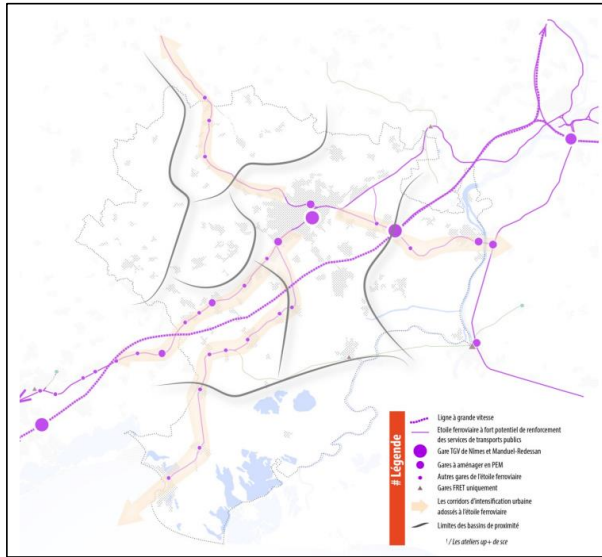
- **Maintenir le cadre de vie du territoire** (qualité paysagère, patrimoniale et urbaine) ;
- **S'appuyer sur l'identité composite du territoire** (en termes de paysages, de cultures et de sensibilités) ;
- **Renforcer le rôle de porte d'entrée de la région Occitanie** (notamment par le développement 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

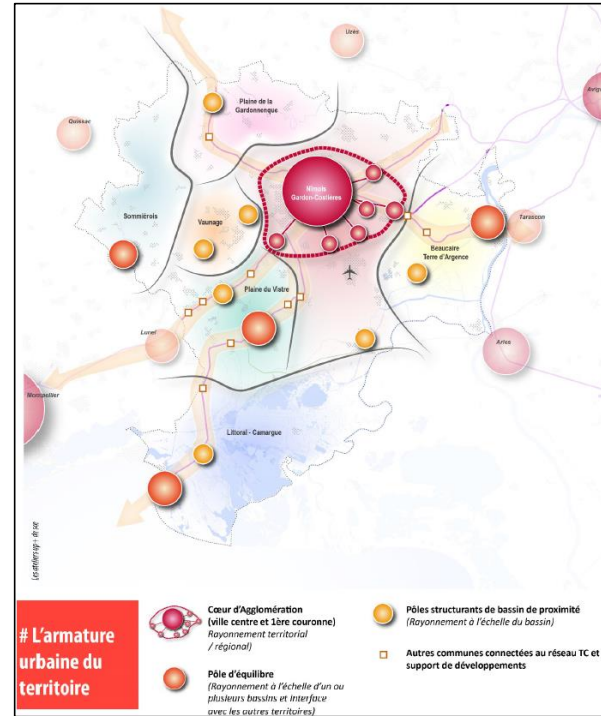
l'implantation d'équipements au plus près des habitants ; changer les modes de construction pour favoriser des projets d'excellence urbaine et environnementale ; protéger, revaloriser, repeupler et réactiver les cœurs de ville... ;

- **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.



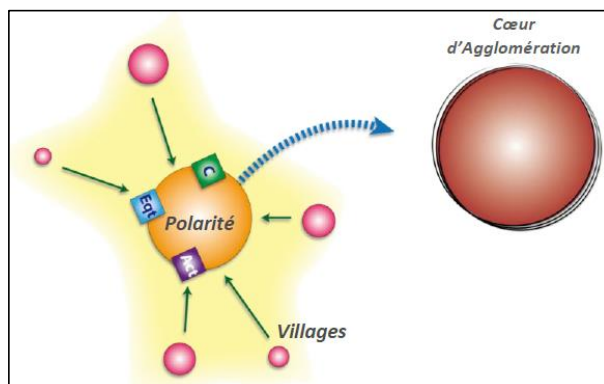
Axes prioritaires de développement des services publics de transport  
(source : PADD 2019)

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 tel qu'illustré sur le schéma suivant.

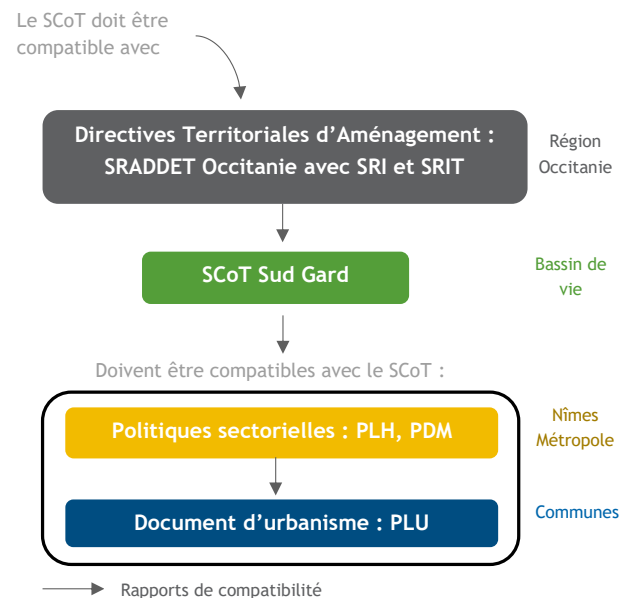


(source : PADD, 2019)

#### 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).

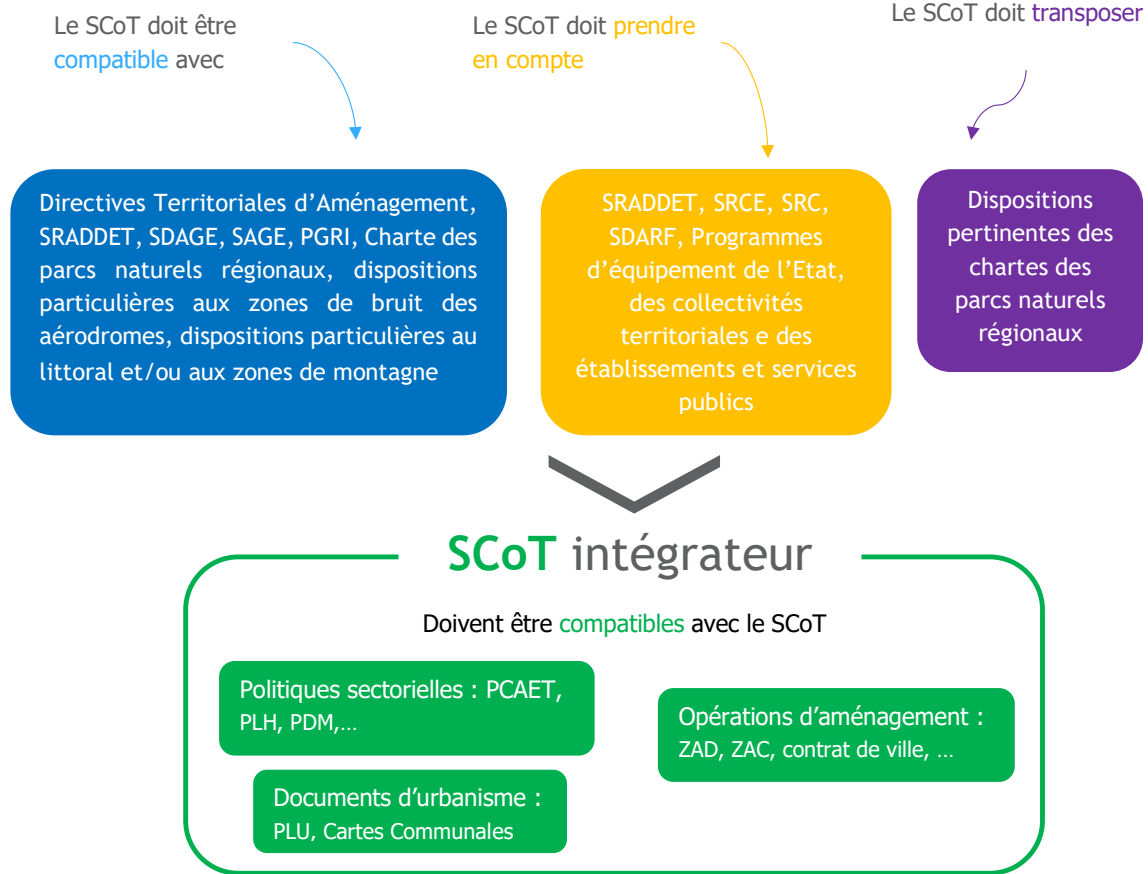
Elle fixe également des objectifs à plus large échelle, visant à renforcer le potentiel de rayonnement des territoires, à travers la consolidation des connexions régionales avec l'extérieur, et la valorisation de l'ouverture économique et touristique des territoires.

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.

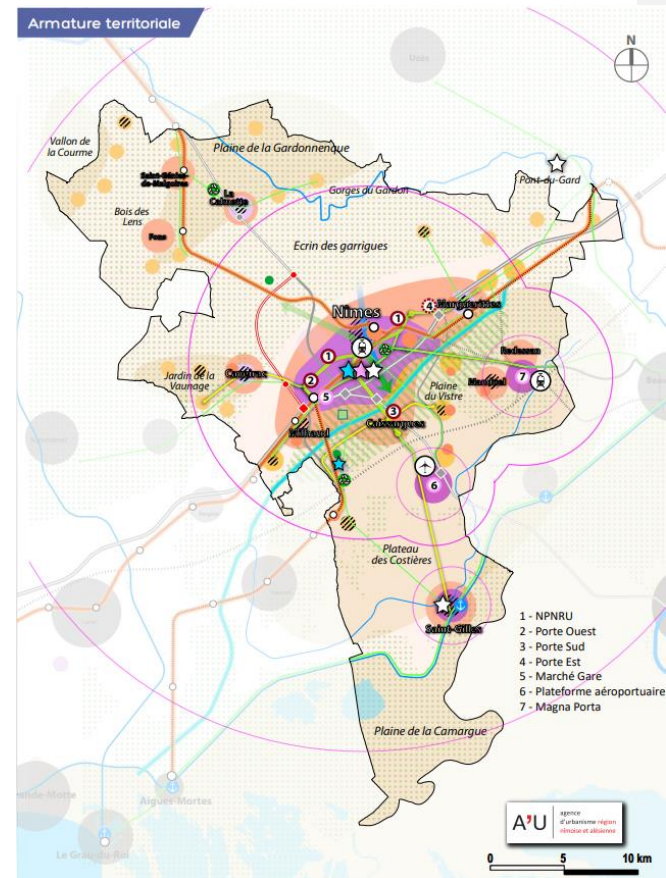
Enfin, le PDM doit être en cohérence avec les objectifs nationaux du Plan vélo et de la Stratégie nationale bas carbone, développés par l'Etat. Ceux-ci fixent la part modale vélo à 12% à l'échelle nationale à horizon 2030. Les déclinaisons locales, pouvant différer des 12% en fonction des caractéristiques 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, réfléchi 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.



## 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<sup>1</sup>.

**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<sup>2</sup> 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 (2<sup>ème</sup> 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 1<sup>ère</sup> 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 ;

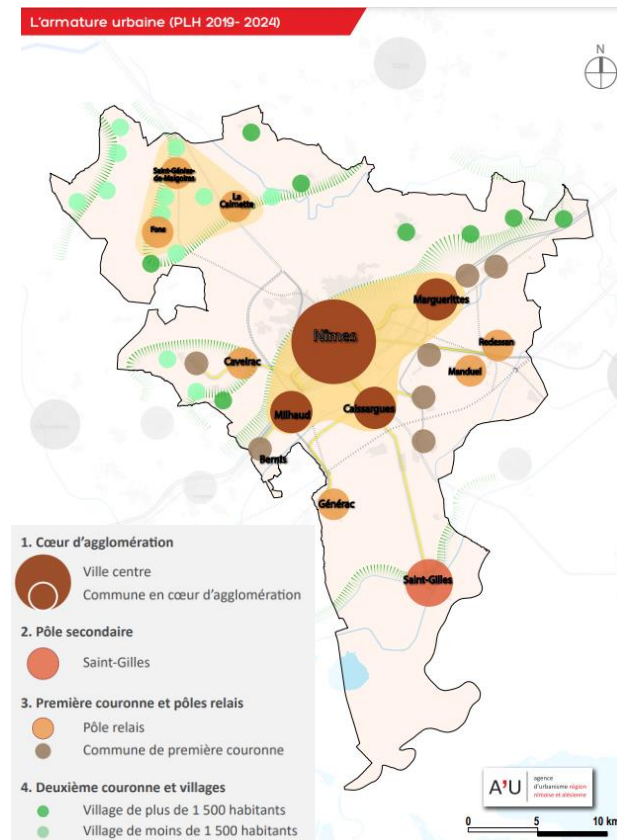
<sup>1</sup> Source : Recensement Général de la Population – INSEE 2019

<sup>2</sup> Armature urbaine définie par le projet de territoire Nîmes Métropole 2032

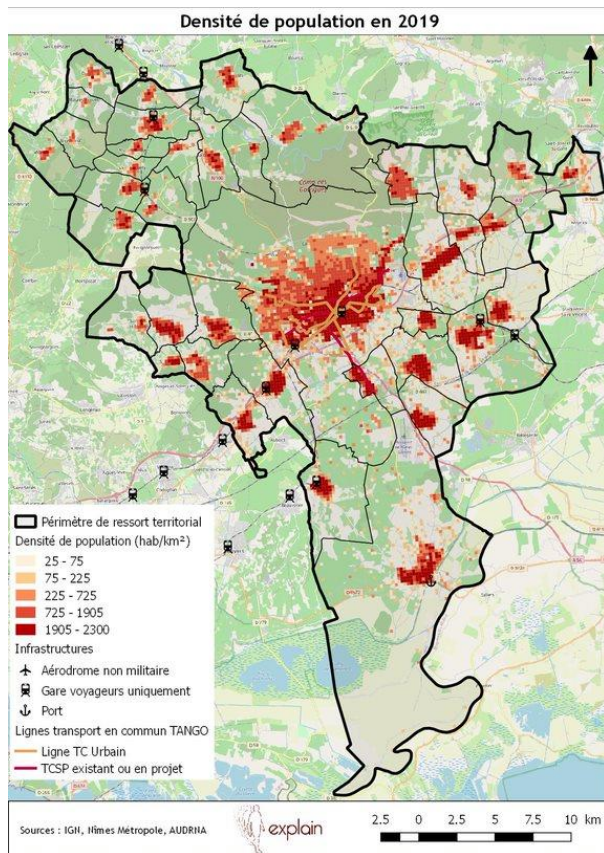
- Des communes de 2<sup>ème</sup> couronne (villages), à l'écart des grands axes de communication, ayant principalement une vocation résidentielle avec une offre de services et de commerces de proximité in situ ou mutualisée.

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).



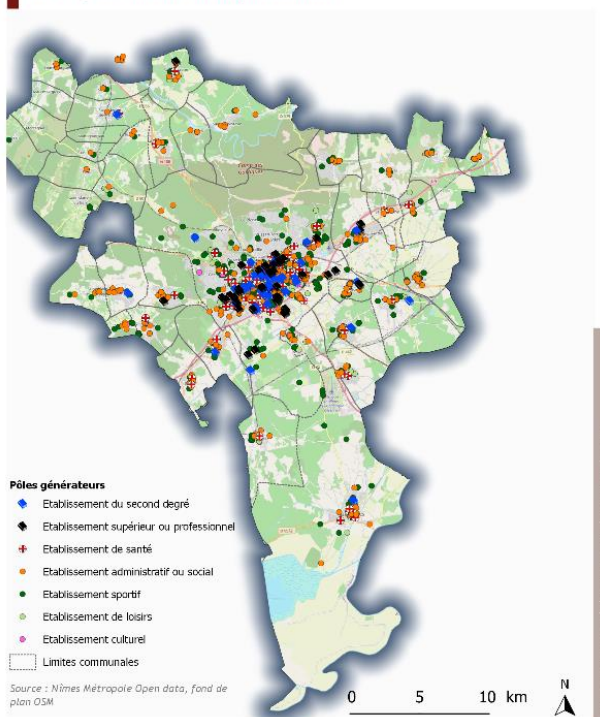
(source : *Projet territoire Eco Nîmes Métropole 2032*)



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**



<sup>3</sup> Source : <https://www.observatoire-des-territoires.gouv.fr/>

## 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 au 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<sup>3</sup> ; 81,5% des ménages de Nîmes Métropole possèdent au moins une voiture en 2019<sup>4</sup>. 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

<sup>4</sup> Source : Logement en 2019 - Recensement de la population – Base infracommunale

communes périurbaines. Les **flux routiers** ont augmenté, cause d'**encombres** 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<sup>5</sup>. 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 communes :*

- 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).

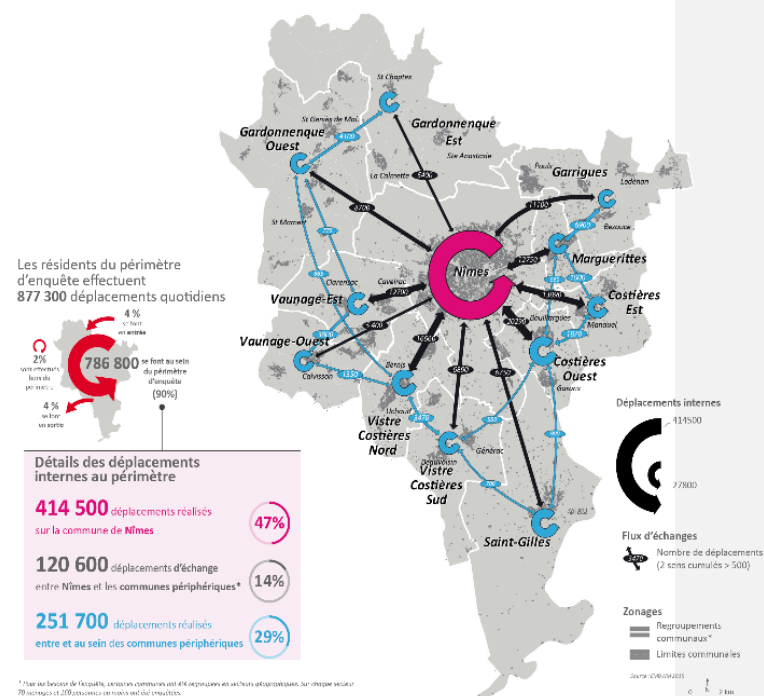
<sup>5</sup> Source : EMD 2015

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.

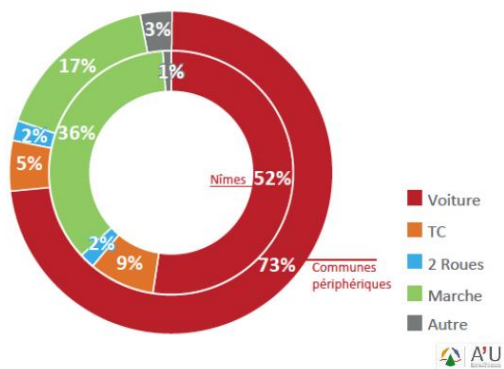
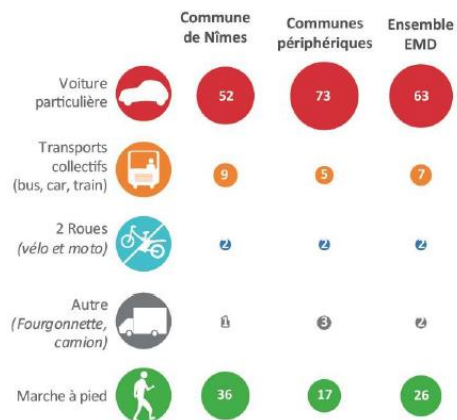
Les transports collectifs sont globalement peu utilisés pour les trajets de plus de 5 km (soit entre 10% et 14% selon les secteurs d'après l'EMD).

**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.*



\* Hors des limites de l'agglomération, les zones communales ont été regroupées en secteurs d'agglomération, au-dessus de 20 communes et 200 personnes en moins sur des communes.



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 :

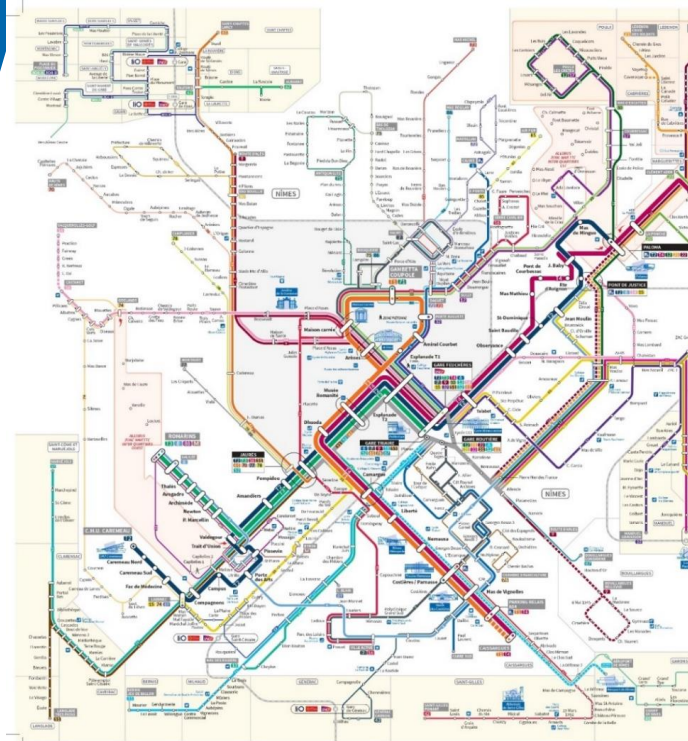
- D'une étoile ferroviaire à 5 branches :
  - L'axe Nîmes-Montpellier-Barcelone, le plus fréquenté. La réalisation récente du contournement Nîmes Montpellier s'accompagne de l'ouverture de la nouvelle gare TGV-TER Nîmes-Pont du Gard en 2020, reliée à la gare de Nîmes Feuchères par plus de 40 trains par 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<sup>6</sup>. 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,

<sup>6</sup> Source : SNCF Open data

le nombre de voyages annuels s'élevait à 14,6 millions, dont 2,8 millions sur les lignes périurbaines<sup>7</sup>. 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'utilisateur. 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),

<sup>7</sup> 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 ?*

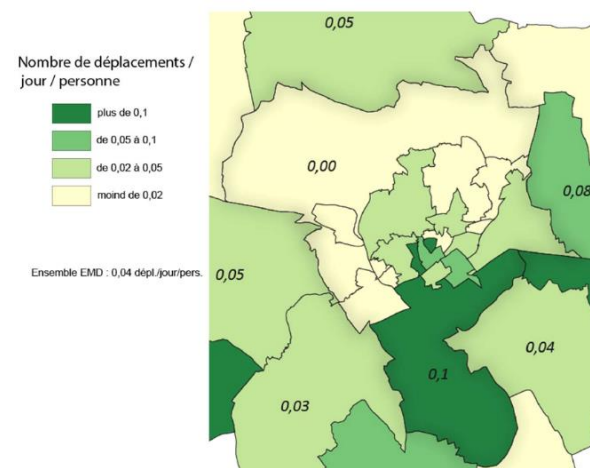
*La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM du 24 décembre 2019) donne la définition des mobilités actives par : « Art. L. 1271-1.-Les mobilités actives, notamment la marche à pied et le vélo, sont l'ensemble des modes de déplacement pour lesquels la force motrice humaine est nécessaire, avec ou sans assistance 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**.

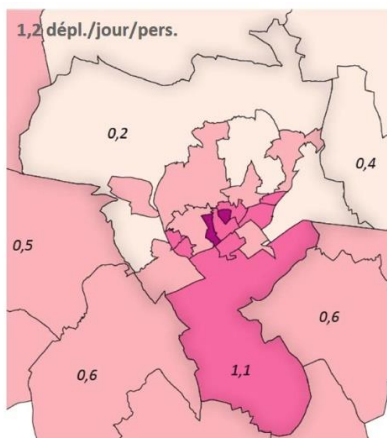


Nombre de déplacements à vélo par jour et par personne (source : EMD, 2015)

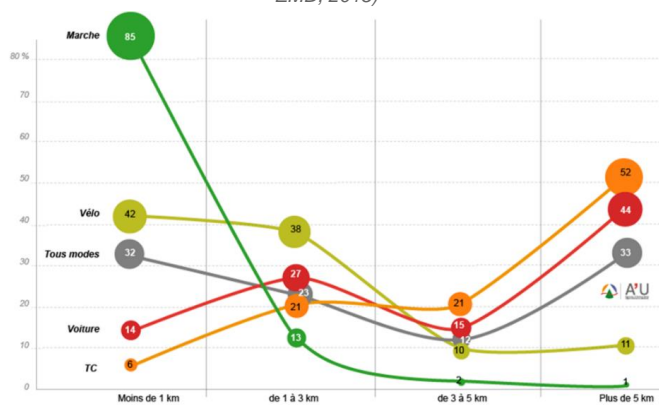
Nombre de déplacements /  
jour / personne



Ensemble EMD : 0,9 dépl./jour/pers.



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.



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.



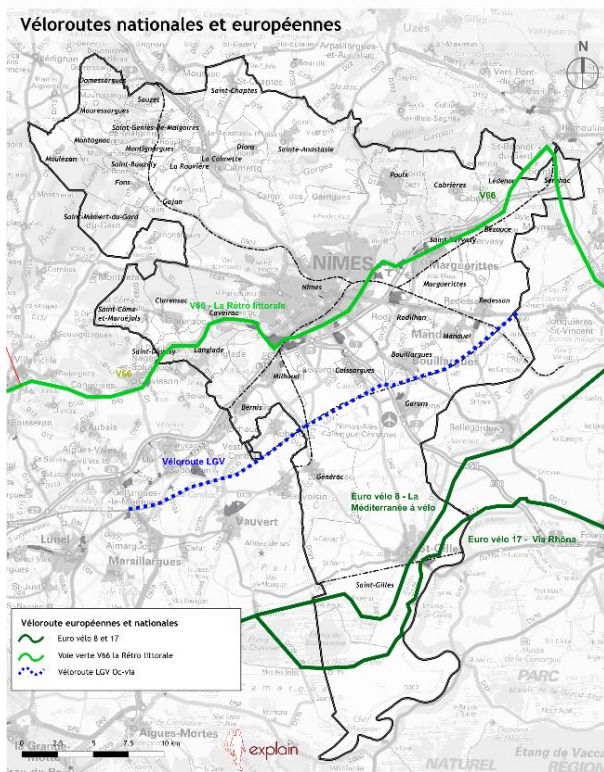
Le territoire est traversé par plusieurs **véloroutes nationales et européennes**, avec des sections partiellement aménagées, en cours de travaux ou d'étude :

- 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.



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.

**Atelier cartographique de concertation du plan vélo** - Nîmes, 29 juin 2022

**Construire ensemble, une culture vélo d'agglomération**

Le porteur du schéma directeur (SD) de l'agglomération nîmoise a organisé un atelier de concertation pour associer les citoyens à la définition du plan vélo. Ce dernier vise à améliorer les conditions de déplacement des usagers du vélo, à travers la mise en œuvre de projets prioritaires et la réalisation de pistes cyclables.

Le SD est un outil de planification qui définit les orientations stratégiques de l'agglomération. Il constitue un cadre de référence pour les actions à mener. Le SD est en cours de révision et sera adopté en 2023.

Indiquez selon vous la priorité de réalisation des axes cyclables (à cocher par voie).

	Priorité	Importance prioritaire	Pas prioritaire
Contournement	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vernage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Road de Montpellier	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Couderc - Carrière	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Villeneuve	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Road de Montpellier	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Road de Beaucaire	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Road d'Angon	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Les 8 axes cyclables de principe

Points à desservir : Village, points de liaison, Collège et lycée (hors commune de Nîmes), Gare SNCF (Gare), Parking vélos (actuel / en projet), Services existants.

Infrastructures cyclables : Infrastructure existante (hors commune), Infrastructure en projet (SDM et SDG), Projet d'axe.

AU

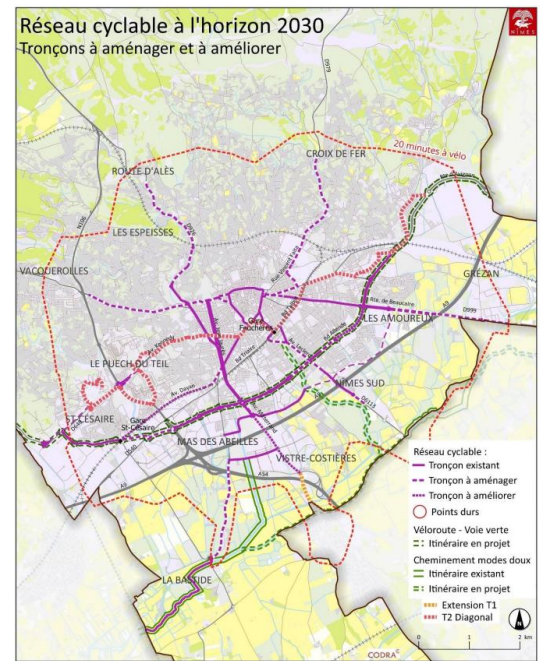


Schéma directeur cyclable de Nîmes à l'horizon 2030 (source : [www.nimes.fr](http://www.nimes.fr))

**La marche à pied : itinéraires et pratiques**

Nîmes Métropole a aménagé des zones apaisées sur son territoire (Nîmes, Bezouce, Sernhac, Pouilh, 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 constitue 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.

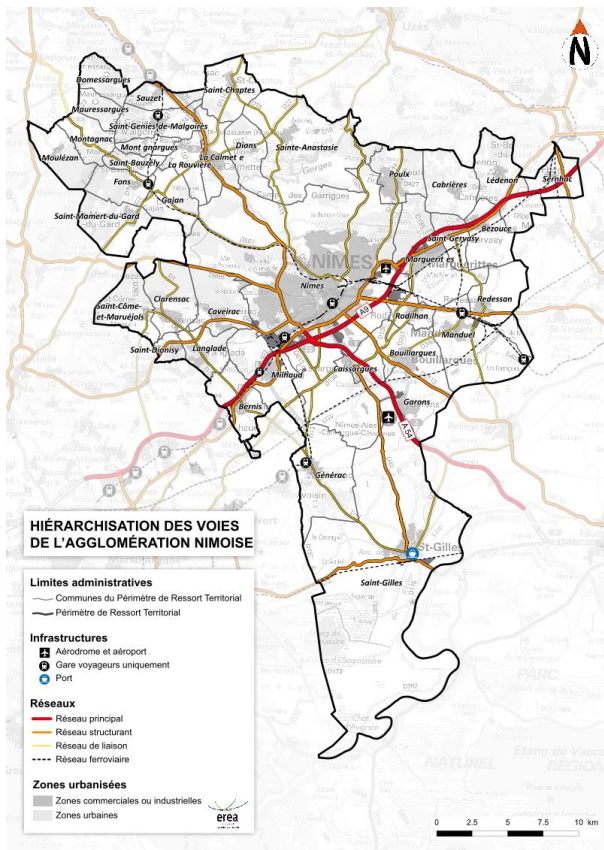
D'autres voies, essentiellement départementales, viennent se greffer sur ce réseau structurant. Elles ont

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.

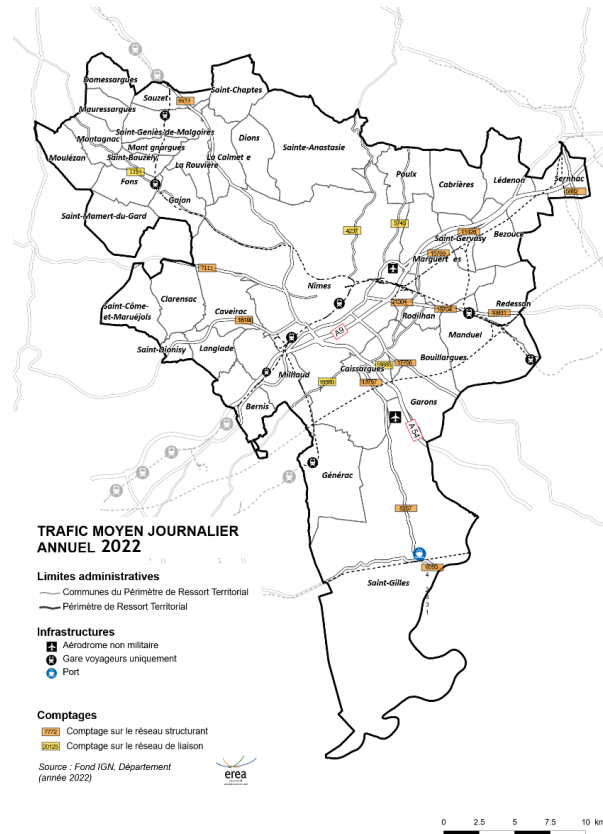
Les voies de liaison entre les communes sont principalement assurées par le **maillage des routes départementales** qui, dans de nombreux cas, traversent le cœur des villes et des villages. Les voies rurales sont régulièrement utilisées pour relier les communes entre elles, alors que ce réseau n'est 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 : IGM, Département du Gard)

## Projets routiers et réflexions

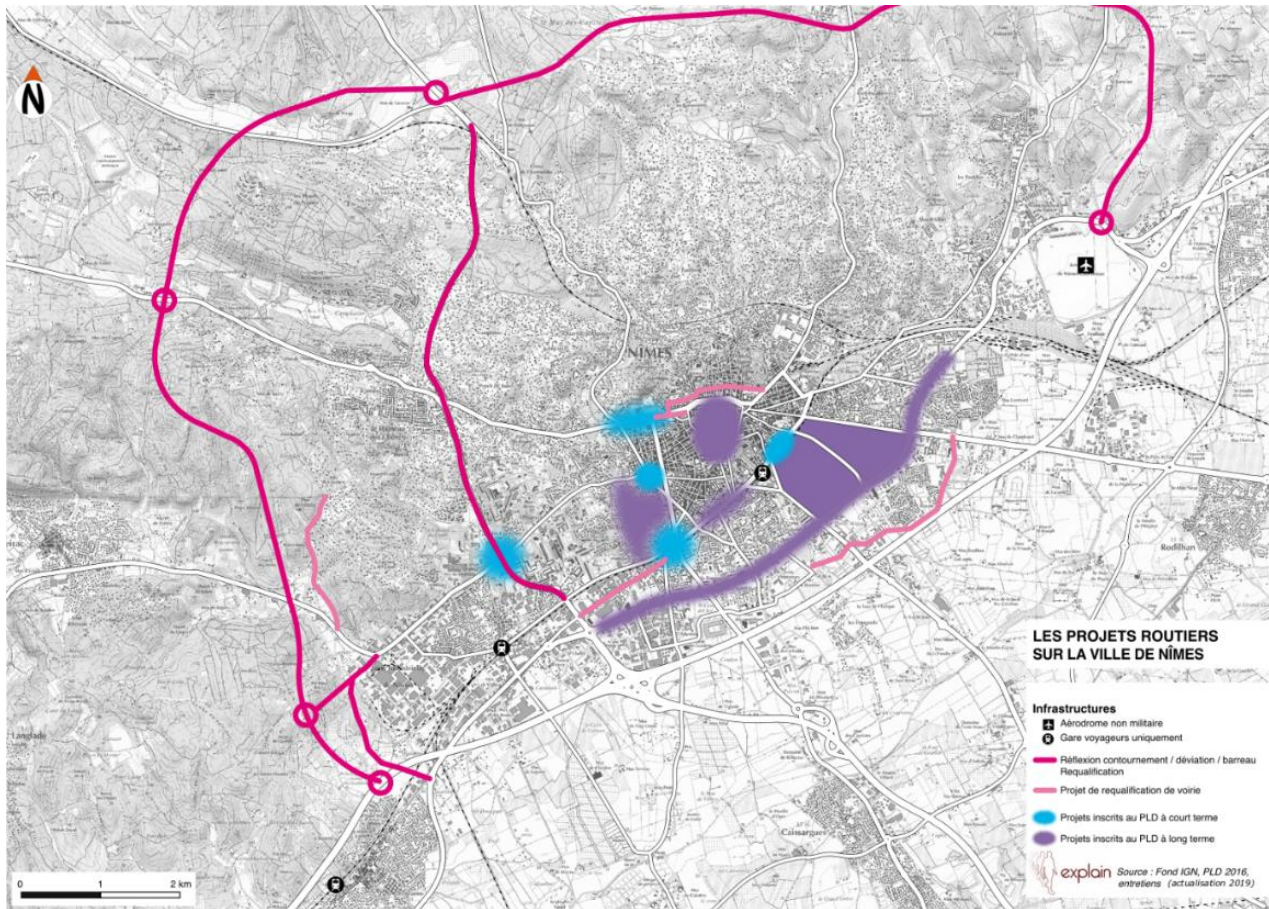
Plusieurs projets sur Nîmes, inscrits au PLD ou au PLU, vont vers une **diminution de l'usage de la voiture en transit** et une **redéfinition de l'usage de la voirie**. Ces projets témoignent de l'émergence d'une coordination entre les acteurs.

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 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 allègement 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

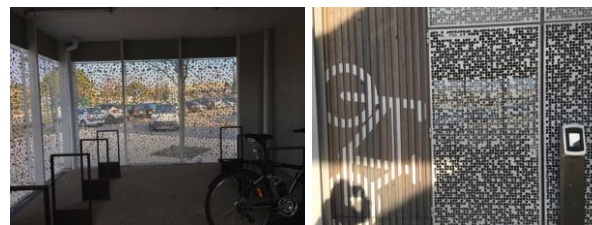
Nîmes Métropole équipe les principaux pôles d'échanges en stationnements vélos sécurisés. 3 consignes à vélos sont réparties sur le territoire :

- 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.

<sup>8</sup> Source : entretien avec Nîmes Métropole

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<sup>8</sup>.

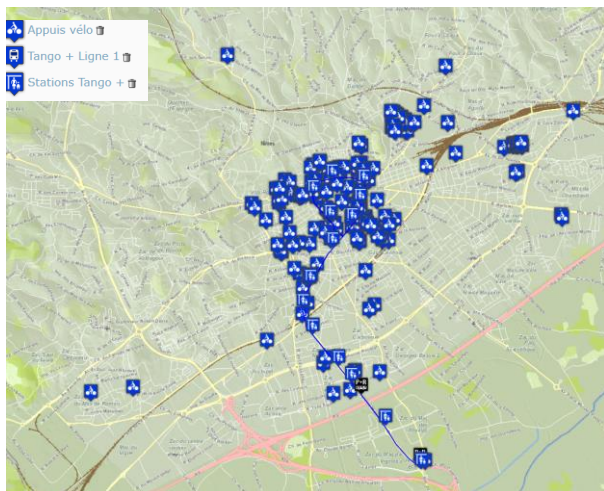
En complément, 18 box à vélos individuels et gratuits sont répartis sur le territoire de Nîmes Métropole : P+Bus Calvas et Gare de St Césaire, Fons, Milhaud, Saint Geniès de Malgoirès, etc.



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.





Localisation des stationnement 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<sup>9</sup>. 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).

<sup>9</sup> Source : DREAL OCCITANIE

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<sup>10</sup>.

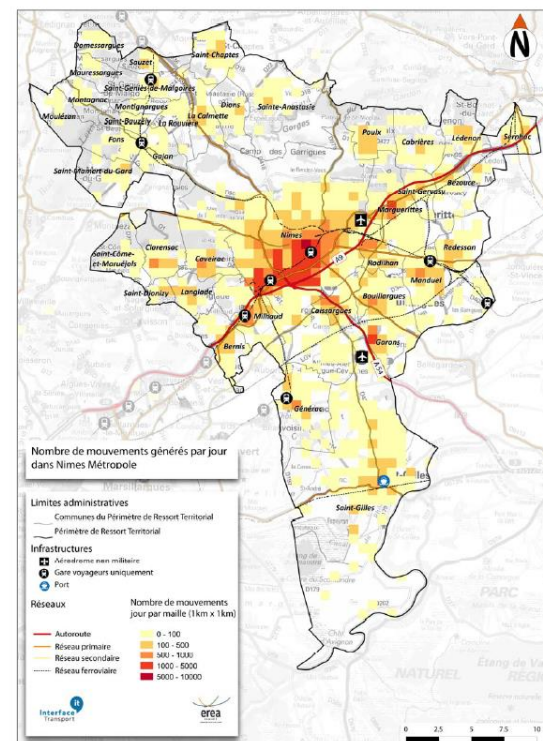
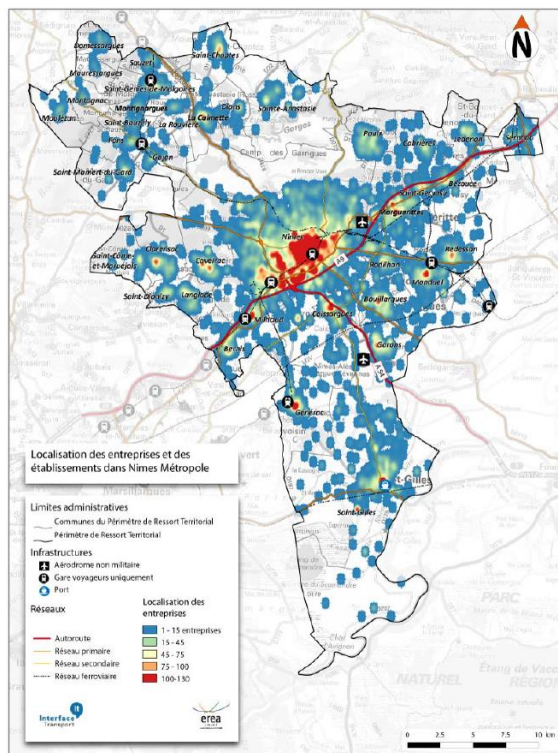
#### *Qu'est-ce qu'un mouvement de marchandises*

*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.*

<sup>10</sup> 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) Actualisation : cf mission Interface Transports ?

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](http://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

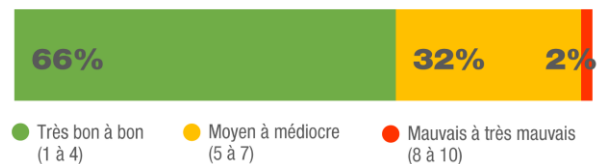
### Une qualité de l'air correcte mais améliorabile

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 ».

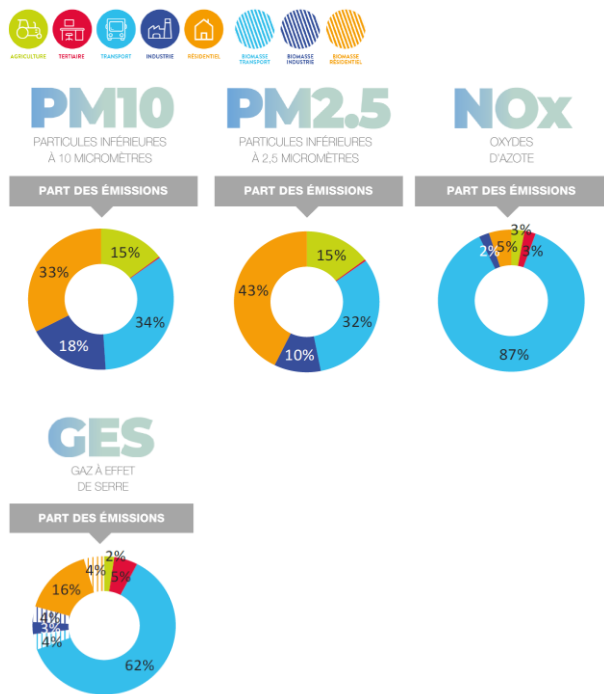
Le niveau de particules fines est la première cause de cette dégradation de la qualité de l'air puis l'ozone est la seconde cause.

### Indices de qualité de l'air (distribution annuelle)



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<sub>x</sub> (Oxyde d'azote), les gaz à effet de serre et les PM<sub>10</sub> (particules fines), le second pour les PM<sub>2,5</sub>.



Émissions de Nîmes Métropole en 2019 – Source : ATMO Occitanie

<sup>11</sup> Article R-572-6 du code de l'environnement

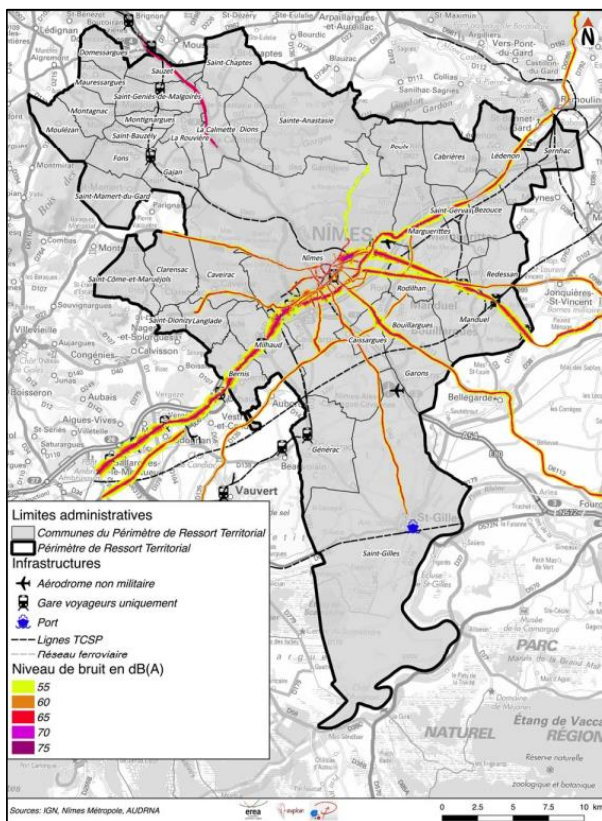
A noter que les principaux polluants atmosphériques ont diminué entre 2010 et 2019, entre -22 et -33%, avec néanmoins une forte variabilité pour la pollution à l'ozone.

### 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<sup>11</sup>.

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.



Carte de bruit stratégique de type A (zones exposées à plus de 55 décibels).

## Milieus naturels, patrimoine et paysages

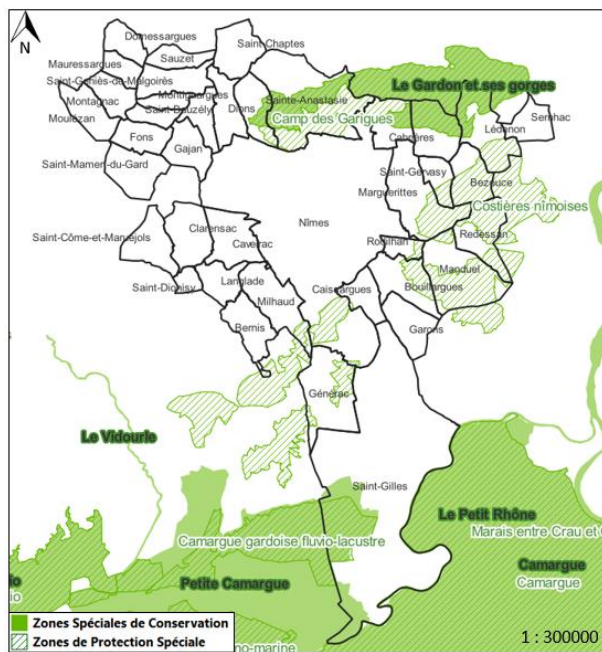
Le territoire est caractérisé par une grande diversité de paysages, façonnée par le relief, la nature du sous-sol et l'occupation du sol, ce qui constitue une richesse et un atout pour renforcer son attractivité et proposer un cadre de vie agréable à ses habitants.

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 autour 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

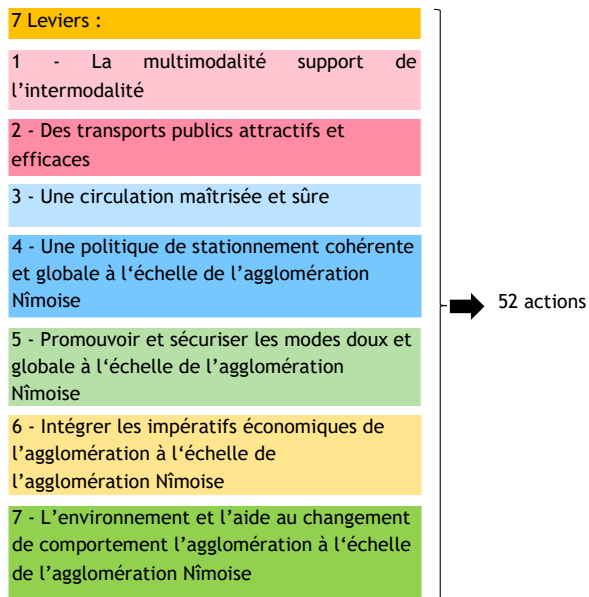
Différentes pressions viennent cependant menacer ce cadre paysager, notamment le développement de

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.

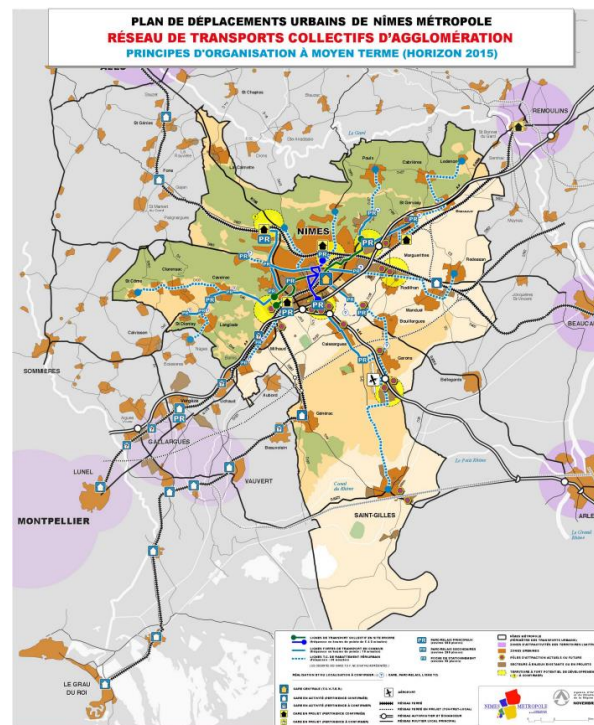
Les lieux d'intermodalité ont également connu de belles améliorations via la rénovation de la gare centrale de Nîmes et de sa gare routière. En complément, des parcs relais (A54/Caissargues, Costières/Parnasse, Calvas, Paloma, Pont de Justice), et des poches de rabattement vers le réseau de bus ont été 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

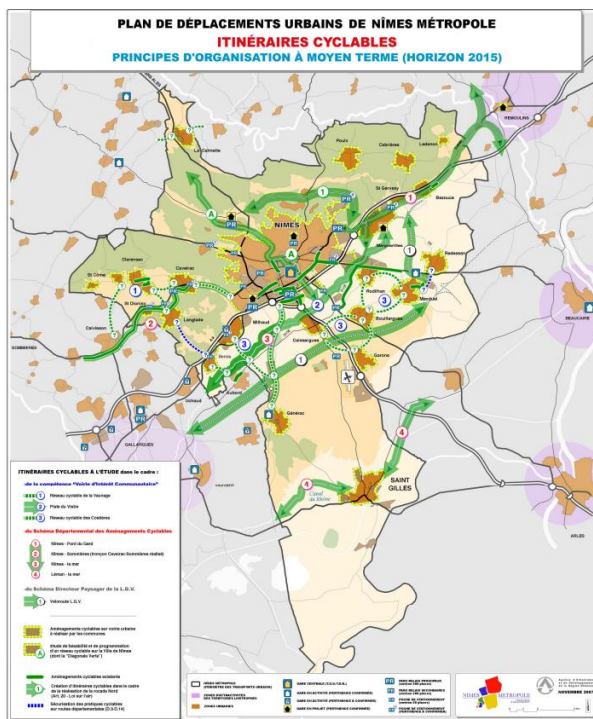
Le précédent PDU a permis une prise de conscience sur le développement des modes actifs, la création d'infrastructures dédiées et la sécurisation des aménagements. De nombreuses actions ont été engagées comme notamment la mise en place de services vélo en location, vélo Tango, sur la commune de Nîmes.

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 une 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.

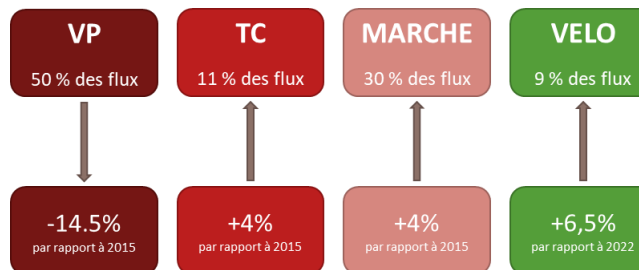
Cet enjeu porte sur l'aménagement du territoire, en cohérence avec la densité de population, le tissu urbain et fonctionnel, et la desserte en transport en commun. Il vise une réorganisation du territoire en fonction des polarités existantes et des systèmes de transports déployés.

- 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 **économiques 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

Déoulant 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

visent 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 :

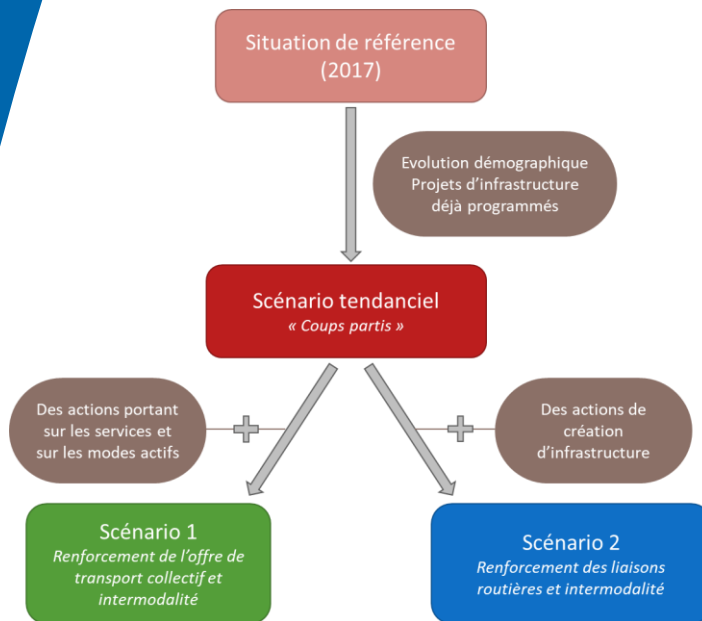
- En termes de population et d'emplois sur le territoire métropolitain, en lien avec les projets urbains portés par les communes et la Métropole en intégrant l'inventaires des projets de Nîmes (restitué par l'A'U) et assurant 2 fois par an un suivi précis des projets toutes vocations confondues avec 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.

À 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.

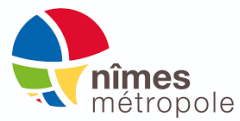
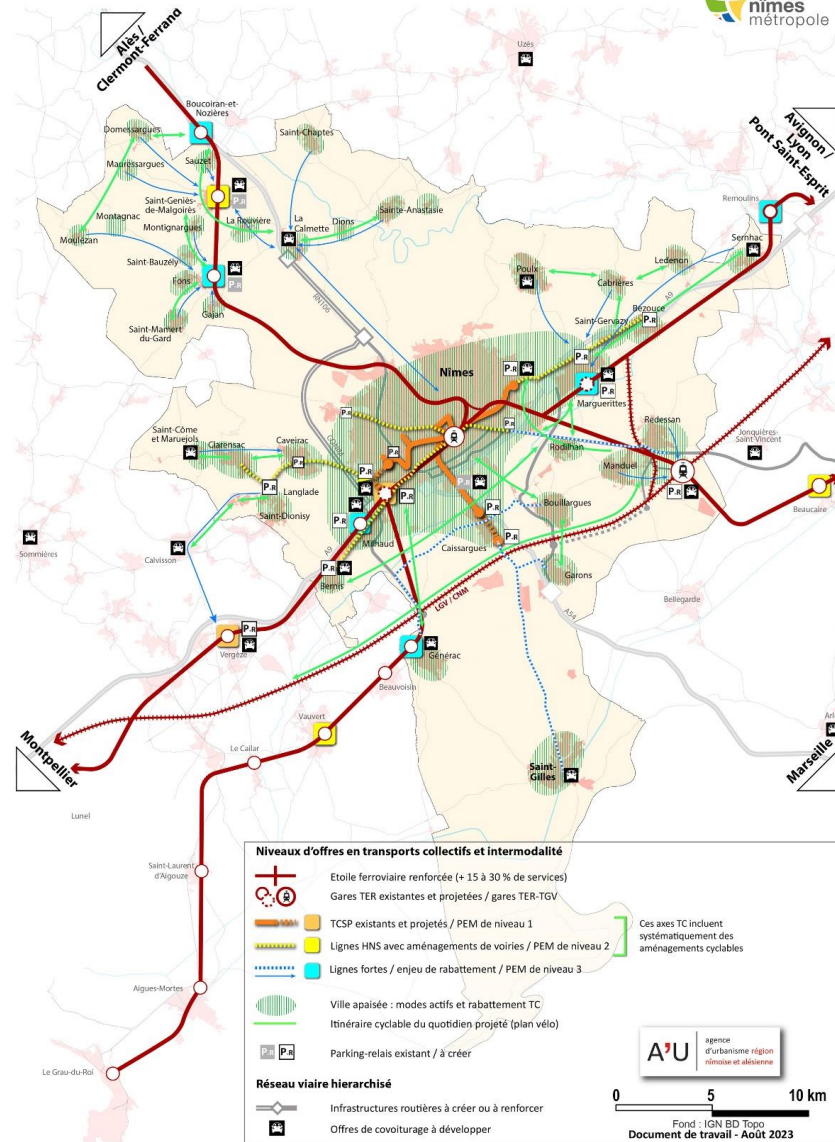
Ce scénario préférentiel comprend entre-autre des actions de développement :

- 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
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

Anticiper l'aménagement du territoire en cohérence avec l'organisation des déplacements

Commenté [LH1]: Ajouter / vérifier tous les coûts

## 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 **réfèrent 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

Anticiper l'aménagement du territoire en cohérence avec l'organisation des déplacements

## 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 **jalonement 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 apparaît 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



## 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

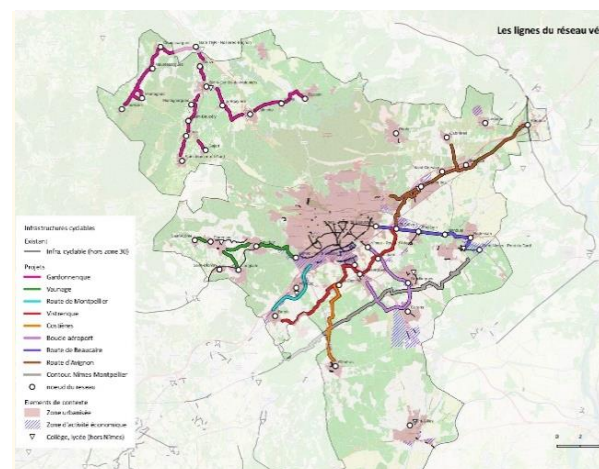
Le territoire de Nîmes Métropole nécessite un maillage cohérent, continu et sécurisé pour rendre la pratique cyclable attractive au quotidien.

#### Poursuivre la mise en œuvre du plan vélo de Nîmes Métropole

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).

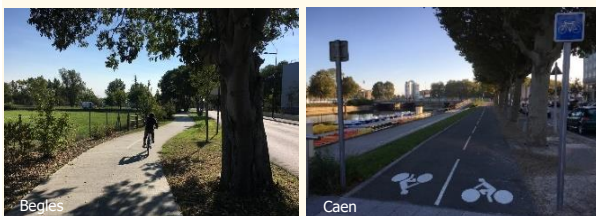


Plan Vélo Nîmes Métropole à l'horizon 2035 (source : Nîmes Métropole)

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 Rhône, 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 - Mihad-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)

## Impulser le changement en faveur des modes actifs

### 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.sainnazaire.fr](http://www.sainnazaire.fr)) et à Dijon (Source : Cykléo)

<sup>12</sup> 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<sup>12</sup>.

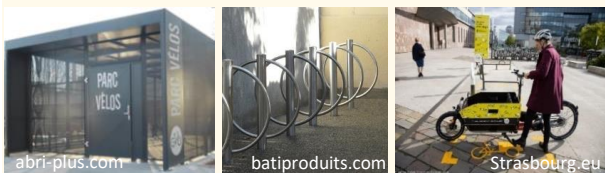
### **Développement de stationnements vélo adaptés**

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<sup>13</sup> de stationnement vélo sécurisé en 2024.

<sup>13</sup> 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.

### Développement de services complémentaires

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 engin 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

## 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.

##### Actualisation de la charte de modération de la vitesse et intégration des modes actifs

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 intéressants 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.



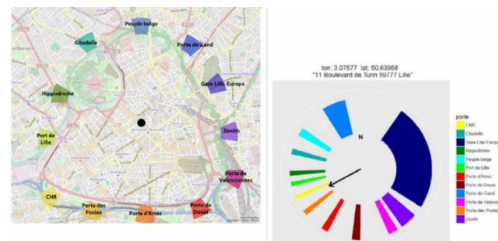
Exemple de nudges - passage piéton incitatif à la réduction des vitesses (Source : demainlaville.com)

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

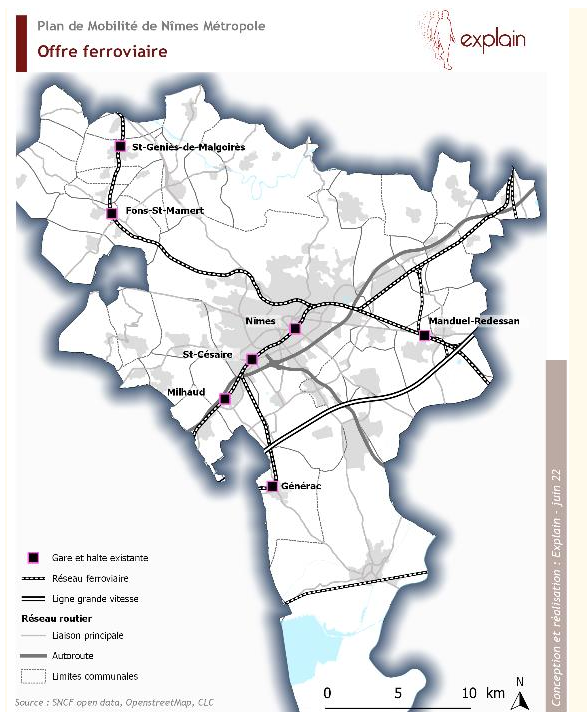
## Rendre les transports collectifs plus attractifs pour tous

### 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%.

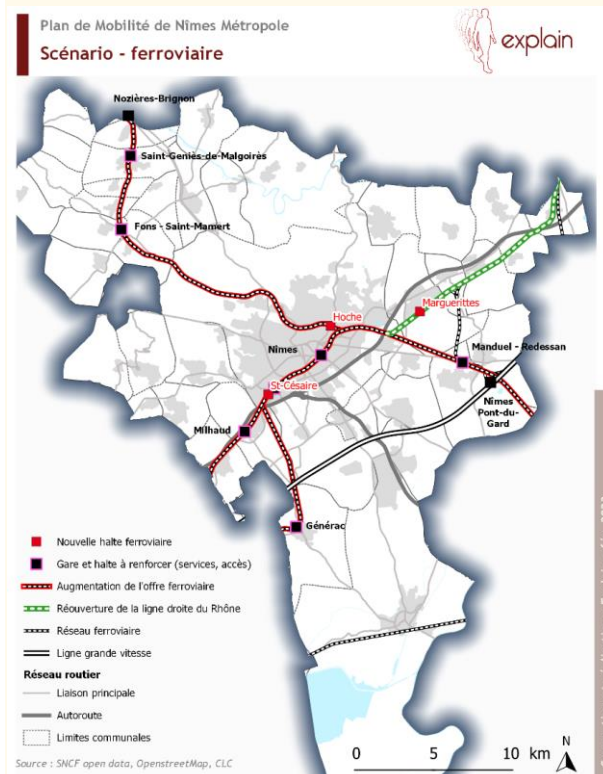
Une réflexion est à mener sur l'opportunité de création d'une nouvelle halte à proximité de l'université de Nîmes, Hoche Université, à un horizon plus lointain que celui du PDM. D'ici là, il conviendra d'anticiper les acquisitions foncières nécessaires pour assurer à terme la mise en service de la halte 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-Espirit, 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-Espirit 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.

#### **Amélioration des conditions de franchissement des passages à niveaux**

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

## 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 - Bezouze.

#### 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

## Rendre les transports collectifs plus attractifs pour tous

### 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<sup>14</sup> 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

<sup>14</sup> 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,

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)

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](http://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<sup>2</sup>)

## 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

##### Mise en œuvre, poursuite et accompagnement des communes dans la mise en accessibilité de l'espace public

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.

**Informier 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 événements 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

## 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.

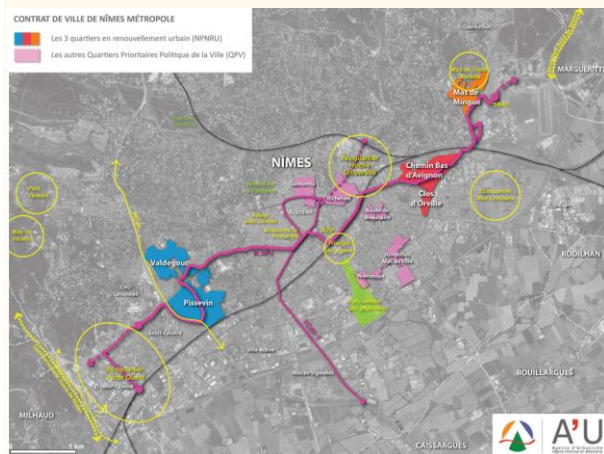
#### Une mise en cohérence de l'espace public avec les actions du NPRNU

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€

Commenté [LH2]: A valider

### 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

## Améliorer l'accessibilité des déplacements

### 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 :

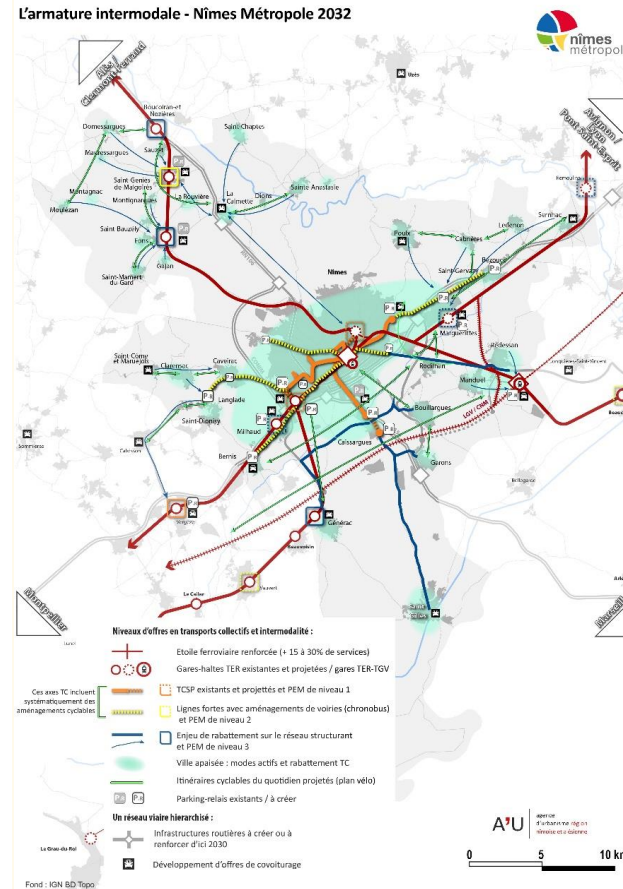
- De la **végétalisation**, permettant de fournir de l'ombre et faciliter l'infiltration des eaux de pluie. Les végétaux seront choisis de préférence en cohérence avec le contexte local et en faveur de l'absorption des polluants ;
- Des places de stationnements aménagées avec des **revêtements perméables** 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.

#### L'armature intermodale - Nîmes Métropole 2032



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

## Améliorer l'accessibilité des déplacements

### 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

## Améliorer l'accessibilité des déplacements

### 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.

### **Evolution vers une intégration tarifaire**

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)

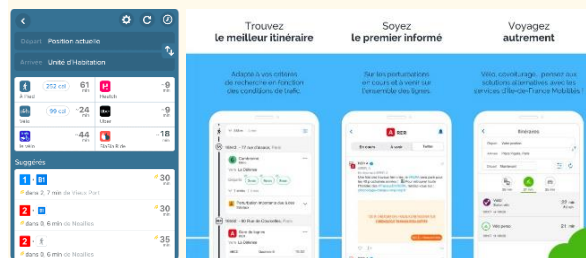
### *Qu'est-ce que le MaaS, Mobility as a Service ?*

*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 paiement 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

## 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 ;

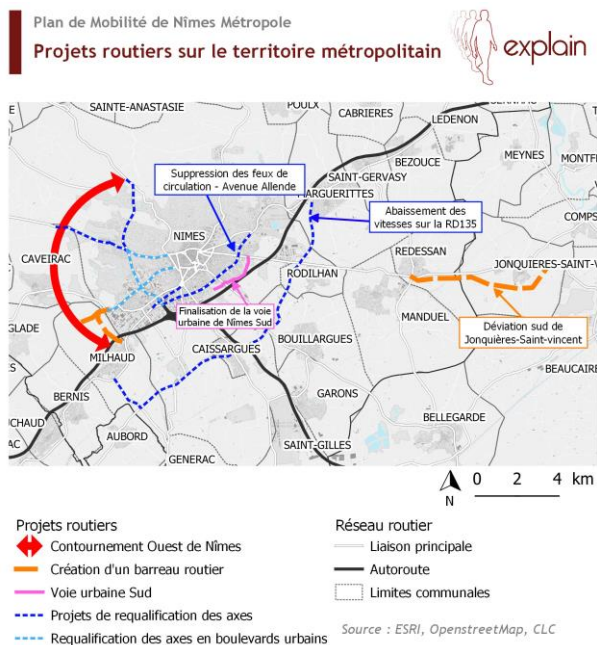
- Un accès direct depuis le sud ou l'ouest à l'agglomération à la Z.I sans faire de détour par les voies RN106 puis la RD40 ou RD640 (avenue Kennedy) déjà fortement sujettes aux encombrements en période de pointe ;
- Un allègement des trafics supportés par la RD40, la RD640 et les chemins locaux environnants.
- 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, Bezuze, 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 requalifiés, 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 créée
- Report modal effectif selon chaque mode

## 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 commerciale. 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).

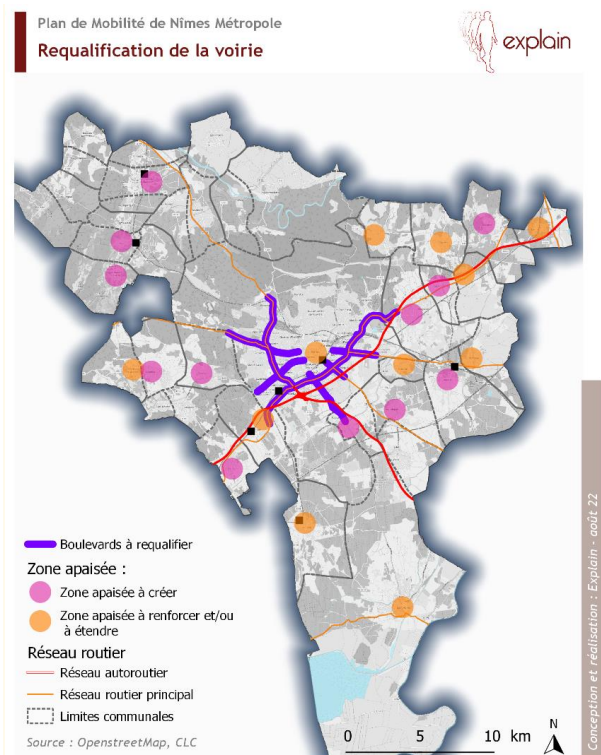


Les typologies de zones apaisées (zone 30, zone de rencontre, aire piétonne)

### 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)

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.

**Développer les aires de covoiturage**

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**

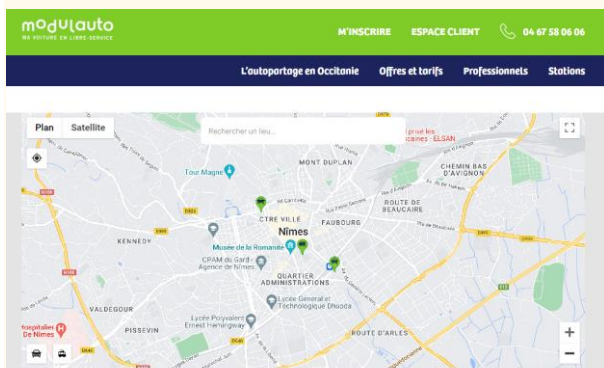
Un service d'autopartage « modulauto » a été lancé sur la ville de Nîmes, mettant à disposition de ses abonnés des voitures en libre-service.

#### ***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](http://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](http://covoiturage.gard.fr) ; [lio.laregion.fr](http://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



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**

Etudier l'opportunité d'intégration de nouveaux usages sur les grandes infrastructures routières

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

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 août 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<sub>2</sub> (tonnes/an) liées au secteur des transports
- Evolution de la motorisation du parc automobile privé
- Part de la population desservie en TCSP

## Rationaliser 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 est essentielle 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 connaître 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 réglementaire 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<sup>15</sup>, 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.*

<sup>15</sup> 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

## Rationaliser 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 stations, 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

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, télémedecine...), 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

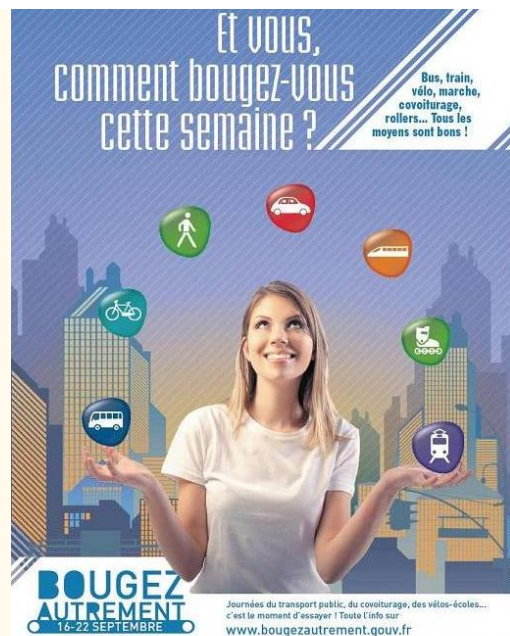
Il s'agira de mettre en place les actions de communication et de sensibilisation suivantes :

- 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, crowdsourcing, 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'évènements (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'encre écologique 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



## 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 tendancielle pouvant influencer 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, récapitulatif :

- 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 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 150 000 € sur une durée de 10 ans ainsi que d'un agent de contrôle du stationnement dans Nîmes à 250 000 € sur 10 ans.

Cet axe est complété par le déploiement des bornes de recharges pour les véhicules électriques pour un coût budgété à 10 M€.

Pour l'axe B. Impulser le changement en faveur des modes actifs, les coûts reprennent les coûts du Plan Vélo, à la hauteur de 14 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 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 26,9 M€. Les développements d'infrastructure pour les prolongements de TCSP et les mises en service des lignes

fortes sont estimés à 2,7 M€. Enfin, le renouvellement du matériel roulant vers un parc plus propre a été budgété à 20 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 quartier de politique de ville et depuis les communes rurales est évaluée à 1,6 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 298 M€ dont 268 M€ pour la création du CONIM.

Le transport de marchandises, via l'axe F. Rationaliser le transport de marchandises, a un budget estimé à hauteur de 230 000 €, incluant la mise en place d'un référent technique à mi-temps et la réalisation d'enquêtes et d'études. Les bornes multi-énergies sont estimées à 200 000 €.

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.

Commenté [LH4]: A vérifier

Commenté [LH5]: Coût final à reprendre

Commenté [LH3]: En cohérence avec les fiches actions. Quid des 6 180 000 € du classeur Budget ? Il faut bien mettre le budget global et non juste Nîmes Métropole

### c. Echancier 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 jalonement Communication	Aménagement des centres-bourg jalonement Communication	Aménagement des centres-bourg jalonement 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 Védélin - 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 Bezouze (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	<u>PEM</u> Nozières (2024) Marguerittes (2026)	<u>P+R</u> Langlade (2024) Goéland (2025) Caveirac (2026) Mas Lombard (2026), en lien avec le développement urbain Bernis (2026)	<u>PEM</u> 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'Énergie 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'utilisateurs, 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 mètres (hors mobilier ou obstacle) et 1,2 mètres (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 répéteurs 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

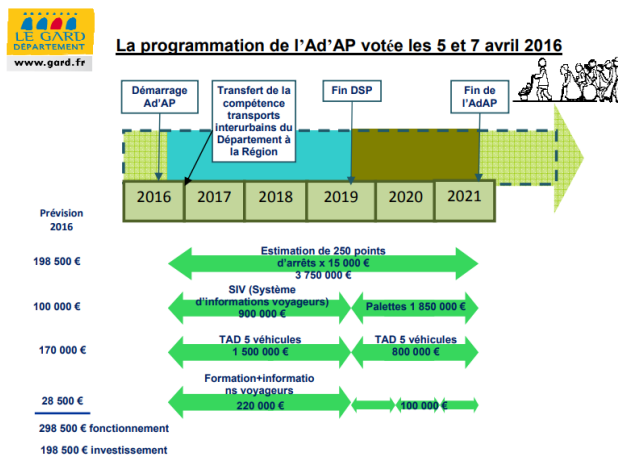
La Loi « Handicap » a rendu obligatoire plusieurs outils de planification de l'accessibilité :

- 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.



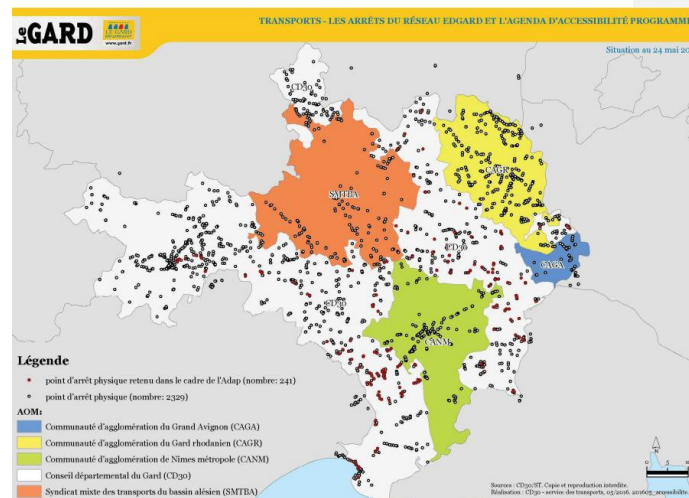
## Schéma Directeur d'Accessibilité du Gard

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, fait 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-Chartes, 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

Commenté [LH6]: A vérifier

Commune	Etat actuel du PAVE	Actions prévues
Nîmes	En cours	Mise en accessibilité de la voirie
Bernis	<i>Non connu</i>	-
Bezouce	Pas de PAVE	-
Bouillargues	En cours	Mise en accessibilité de la voirie
Cabrières	Pas de PAVE	-
Caissargues	<i>Non connu</i>	-
Caveirac	Pas de PAVE	-
Clarensac	<i>Non connu</i>	-
Dions	Pas de PAVE	-
Domessargues	<i>Non connu</i>	-
Fons	En cours	Mise en accessibilité de la voirie
Gajan	Pas de PAVE	-
Garons	En cours	Mise en accessibilité de la voirie
Générac	<i>Non connu</i>	-
La Calmette	Pas de PAVE	-
Langlade	Pas de PAVE	-
La Rouvière	En cours (PAVE volontaire)	Mise en accessibilité de la voirie
Lédenon	<i>Non connu</i>	-
Manduel	<i>Non connu</i>	-
Marguerittes	En cours	Mise en accessibilité de la voirie, d'un groupe scolaire et de la mairie
Maussargues	<i>Non connu</i>	-
Milhaut	<i>Non connu</i>	-
Montagnac	<i>Non connu</i>	-
Montignargues	<i>Non connu</i>	-
Moulézan	<i>Non connu</i>	-
Poulx	<i>Non connu</i>	-
Redessan	<i>Non connu</i>	-
Rodilhan	Pas de PAVE	-
St-Bauzély	<i>Non connu</i>	-
Ste-Anastasie	<i>Non connu</i>	-
St-Chaptes	Pas de PAVE	-

St-Dionisy	<i>Non connu</i>	-
St-Geniès-de-Malgoirès	<i>Non connu</i>	-
St-Gervasy	<i>Non connu</i>	-
St-Gilles	Pas de PAVE	-
St-Mamert-du-Gard	<i>Non connu</i>	-
Sauzet	<i>Non connu</i>	-
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

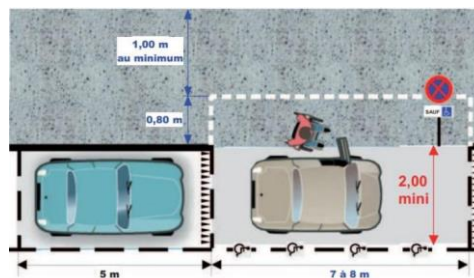
Enfin, il s'agira principalement d'assurer le suivi de la mise en œuvre des PAVE et SD'AP en cohérence, grâce à l'outil de suivi du PDM dans l'action 24.

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
<p><b>Action A.1 - Accompagnement des acteurs du territoire vers une meilleure cohérence entre urbanisme et mobilité</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Créer une gouvernance adaptée pour améliorer la coordination entre les acteurs afin d'articuler développement urbain et projets de transport</li> <li>• Accompagner la mise en œuvre du Plan de Mobilité dans les Plans Locaux d'Urbanisme</li> <li>• Renforcer la cohérence entre développement urbain et les modes alternatifs à la voiture</li> <li>• Favoriser la mixité urbaine</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Coordination des projets urbains et de mobilité par des échanges entre les acteurs impliqués, en amont des réalisations :             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dans le cadre des PLU, un avis sera <b>systématiquement</b> 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 <b>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.</b></li> <li>• 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 <b>cartographie du niveau de desserte et d'accessibilité tous modes autour des points d'arrêts structurants</b> sera réalisée pour identifier les zones propices au développement de projets d'aménagement.</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nîmes Métropole</li> <li>• A'U</li> <li>• Communes</li> </ul>	150 k€

Action	Objectifs et enjeux	Descriptif	Maître d'ouvrage et partenaires	Budget prévisionnel
<p><b>Action A.2 - Evolution des politiques de stationnement dans les communes</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Respecter les 2% de places PMR minimum par commune.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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 :</li> <li>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.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nîmes Métropole</li> <li>Communes</li> </ul>	250 k€



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)




Action	Objectifs et enjeux	Descriptif	Maître d'ouvrage et partenaires	Budget prévisionnel
<p><b>Action B.5 - Amélioration du confort des modes actifs et de la lisibilité des itinéraires</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Redonner de l'espace aux piétons, et sécuriser les cheminements</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Actualisation de la charte de modération de la vitesse et de l'intégration des modes actifs. Cette charte inclura les <b>largeurs minimales à respecter et les types d'aménagements piétons</b> à mettre en place, pour une mise en accessibilité adaptée à tous les usagers.</li> <li>Traitement de l'espace public en priorité : <ul style="list-style-type: none"> <li>Entre les points d'arrêts des lignes de transport structurantes, et les principales zones d'emploi, d'achat et d'habitat ;</li> <li>A proximité des établissements scolaires ;</li> <li>Au sein des zones apaisées ;</li> </ul> </li> </ul> <p>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.</p> <div data-bbox="891 884 1258 1177" data-label="Image"> </div> <p><i>Charte d'aménagement des points d'arrêts sur le territoire de Nîmes Métropole - SDA -Nîmes Métropole</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nîmes Métropole</li> <li>Communes</li> <li>Département</li> </ul>	25,5 M€

Action	Objectifs et enjeux	Descriptif	Maître d'ouvrage et partenaires	Budget prévisionnel
<p><b>Action C.6 - Vers un système de RER métropolitain avec un maillage de PEM</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sécuriser le franchissement des passages à niveau.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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 : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Le passage à niveau sur le boulevard Allende sur l'axe St-Césaire- Grau-du-Roi à sécuriser</li> <li>• Le passage à niveau sur l'axe St-Geniès-de-Malgoirès - Vergèze, sur la commune de Saint-Geniès, à sécuriser</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SNCF</li> <li>• Département</li> <li>• Nîmes Métropole</li> <li>• Communes</li> </ul>	<p>Non connu</p>

<p><b>Action C.9 - Poursuite et développement des démarches de mise en accessibilité des réseaux de transport collectif</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Mettre en œuvre, poursuivre et accompagner les communes dans la mise en accessibilité de l'espace public</li> <li>● Poursuivre la réalisation des schémas directeurs d'accessibilité pour les transports en commun</li> <li>● Informer et sensibiliser les acteurs sur l'accessibilité du territoire</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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.</li> <li>● 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.</li> <li>● 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.</li> <li>● 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.</li> <li>● Réalisation d'opération de sensibilisation sur le réseau TANGO, à destination : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Des usagers via des campagnes de communication ou autres événements de sensibilisation,</li> <li>- Des Personnes à Mobilité Réduite via des réunions d'échanges et d'informations,</li> <li>- 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.</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Nîmes Métropole</li> <li>● Etat</li> <li>● Communes</li> <li>● Département</li> <li>● Associations</li> <li>● Délégataire</li> </ul>	<p>Inclus dans les PAVE</p>
---	--	---	---	-----------------------------

Action	Objectifs et enjeux	Descriptif	Maître d'ouvrage et partenaires	Budget prévisionnel
<p><b>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</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Favoriser l'accès aux réseaux de transport en commun et services de mobilité, notamment aux personnes à mobilité réduite</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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.</li> <li>Mise en accessibilité de l'espace public en cohérence avec les actions du NPRNU (Nouveau Projet National de Renouvellement Urbain) du territoire : <i>Pissevin - Valdegour à Nîmes ; Chemin-Bas d'Avignon - Clos d'Orville à Nîmes ; Mas de Mingue à Nîmes.</i></li> <li>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).</li> <li>Mise en place d'outils numériques et matériels pour l'information des personnes aveugles ou malvoyantes, comme : <ul style="list-style-type: none"> <li>Un système d'information audio à développer sur le site Tango.</li> <li>L'édition d'un guide d'information papier avec des caractères de plus grande taille, ou en braille.</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nîmes Métropole</li> <li>Communes</li> <li>Département</li> <li>Etat</li> </ul>	1,6 M€

Action	Objectifs et enjeux	Descriptif	Maître d'ouvrage et partenaires	Budget prévisionnel
<p>Actions D.11 et D.12 - Développement de hubs de mobilité, et facilité l'accès à la mobilité pour tous</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Améliorer l'accessibilité aux pôles d'intermodalité</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Amélioration de l'accessibilité aux abords des différents lieux d'intermodalité du territoire de type : <i>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.</i></li> <li>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.</li> </ul>  <p><i>Exemple de bande de guidage podotactile (Source : Cerema)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Mise en place d'un jalonnement routier et modes actifs lisible et fréquent, autour des hubs de mobilité.</li> <li>Poursuite de la mise en accessibilité des bâtiments voyageurs et des quais dans les gares et les haltes ferroviaires.</li> <li>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.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nîmes Métropole</li> <li>Commune</li> <li>Région</li> <li>SNCF Gares &amp; Connexions</li> <li>Département</li> </ul>	<p>Budget total pour les PEM de 21,6 M€</p>

Action	Objectifs et enjeux	Descriptif	Maître d'ouvrage et partenaires	Budget prévisionnel
<b>Action G.24 - Création d'un observatoire de suivi du Plan De Mobilité</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Suivre l'avancée des actions du Plan de Mobilité et ses effets</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Création d'un <b>outil de suivi</b> des actions du Plan de Mobilité. Cet outil pourra prendre la forme d'un tableau de bord, récapitulatif : <ul style="list-style-type: none"> <li>Les actions, et leurs objectifs ;</li> <li>Les acteurs concernés ;</li> <li>Les indicateurs de suivi (pour l'avancement des actions) et d'évaluation (pour l'efficacité des actions) ;</li> <li>Le degré d'avancement des actions.</li> </ul> </li> </ul> <p>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.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Création d'un <b>observatoire des données</b>, 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 <b>base de données géolocalisées, notamment pour les données liées à l'accessibilité</b>. Il permettra d'illustrer géographiquement l'évolution de certains indicateurs.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nîmes Métropole</li> <li>A'U</li> <li>Communes</li> </ul>	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**



## 8 ANNEXE EVALUATION ENVIRONNEMENTALE