

Plan Climat Air Energie Territorial de Nîmes Métropole

Prise en compte par Nîmes Métropole de l'avis de la MRAe sur le projet de PCAET

L'article R122-17 du code de l'environnement soumet le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) à une Evaluation Environnementale Stratégique (EES). Celle-ci a pour but d'évaluer la prise en compte de l'environnement par le plan.

Conformément au code de l'environnement, la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) a donné son avis sur l'Evaluation Environnementale du projet de PCAET de la communauté d'agglomération Nîmes Métropole le 23 février 2024. L'avis de la MRAe est consultatif et vise à apporter des propositions d'améliorations quant à la qualité du document.

La présente note a pour objectif d'indiquer les modifications du PCAET et de son Evaluation Environnementale réalisées à la suite de l'avis de la MRAe.

Les différentes recommandations de l'avis de la MRAe sont reprises chronologiquement dans cette note.

I. Analyse de la qualité du PCAET et de sa démarche d'évaluation environnementale

1. Résumé non-technique

Avis de la MRAe

La MRAe recommande dans la page 12 de son avis de compléter le résumé non-technique afin qu'il constitue une synthèse de l'ensemble des éléments du PCAET de Nîmes Métropole (diagnostic, stratégie, plan d'actions, EES...).

Prise en compte de Nîmes Métropole

Suite aux remarques de la MRAe, le résumé non-technique de l'EES a donc été complété afin d'introduire le territoire, son ambition en matière de transition écologique et les objectifs opérationnels déclinés dans le PCAET.

Ainsi, la partie 1 "Présentation générale du territoire concerné et de la démarche PCAET" a été modifiée et complétée par les éléments suivants :

1 Nîmes Métropole : 1ère agglomération du Gard

La Communauté d'agglomération Nîmes Métropole regroupe 39 communes et compte près de 258 000 habitants. Sa ville centre, Nîmes représente environ 150 000 habitants.

Nîmes Métropole tient un rôle pivot à l'Est de la région Occitanie, aux franges des régions sud (Provence-Alpes-Côte d'Azur) et Auvergne-Rhône-Alpes, entre les deux polarités de Montpellier et de Marseille. Sa position stratégique, à la croisée des grands axes de communication routiers et ferroviaires du sud-est (axe languedocien, provençal et rhodanien) et son niveau de desserte font de l'agglomération nîmoise un territoire directement lié à l'Europe du Nord, à l'Italie, à l'Espagne.

Nîmes Métropole bénéficie d'un cadre de vie de grande qualité, préservé et valorisé, aussi bien en matière d'environnement, que de par sa situation géographique mais aussi d'un point de vue touristique grâce à la richesse de son patrimoine historique.

Néanmoins, le territoire souffre de certains déséquilibres dans l'évolution du nombre d'emplois au regard de l'évolution démographique et dans l'offre de logements compte-tenu des caractéristiques de la population. De fortes inégalités socio-spatiales sont aussi à noter.

Avec plus de 80 % de sa superficie couverte par des espaces agri-environnementaux, Nîmes Métropole a une responsabilité prépondérante dans la protection des espèces et plus globalement de la préservation de la biodiversité mais aussi dans la préservation du secteur agricole.

Comme pour le reste de l'arc méditerranéen, le territoire de Nîmes Métropole connaît une évolution démographique constante. Celle-ci s'est traduite par une expansion des villes et villages sur les terres agricoles, notamment pour le secteur des Costières. Elle entraîne une artificialisation des sols (agricoles et naturels) aujourd'hui préjudiciable à la biodiversité et au maintien de l'activité agricole.

Nîmes Métropole s'est investie dans la transition énergétique dès 2012 en lançant son Plan Climat Energie Territorial (PCET) avec la Ville de Nîmes qui a conduit à la mise en place d'un programme d'actions patrimoine et services. Des actions ont été menées mais le dispositif n'a pas fait l'objet d'un suivi ni d'une révision.

Plusieurs actions ont été menées sur les enjeux climat, air et énergie :

Nîmes Métropole notamment investie dans la rénovation énergétique. Elle propose un accompagnement financier (fonds de concours) et technique aux communes pour des opérations de rénovation énergétique du patrimoine bâti communal, grâce à l'intervention d'un Conseiller en Energie Partagé (CEP). Le patrimoine bâti intercommunal nouvellement construit s'inscrit de plus en plus dans des démarches telles que le label Bâtiment Durable Occitanie (BDO). Dès 2014, la rénovation énergétique du patrimoine bâti privé a été rendue accessible aux foyers à revenus modestes au travers du Programme d'Intérêt Général PIG « Habiter Mieux » et le lancement de plusieurs Opérations Programmées de l'Habitat.

L'agglomération s'est engagée dans le secteur de la mobilité éco-responsable, avec le développement des véhicules et vélos électriques et hybrides, ainsi que le déploiement de transports collectifs en site propre et de bus hybrides.

Nîmes Métropole, après avoir réalisé une thermographie aérienne, propose depuis janvier 2020 un nouvel outil : le cadastre solaire et a choisi de soutenir l'association Cit'en (SAS Oc'Citen) qui promeut le développement d'énergies renouvelables citoyennes. Des projets photovoltaïques voient progressivement le jour sur le territoire avec un portage communal, intercommunal ou privé. Une

station de méthanisation est en cours de construction à partir d'une station de traitement des eaux usées. Nîmes Métropole a choisi de se fournir en énergie renouvelable pour ses besoins en électricité.

Nîmes Métropole a été labellisé Territoire à énergie positive pour la croissance verte (TEPCV) en 2017 comportant des actions portées par l'agglomération.

Sur la qualité de l'air, le territoire du Scot Sud Gard est soumis à un Plan de Protection de l'Atmosphère auquel Nîmes Métropole participe et l'agglomération soutient ATMO Occitanie via une convention de partenariat.

La Communauté d'agglomération agit pour la préservation de la biodiversité. Depuis 2016, elle a développé un système précurseur dans la mise en œuvre de la séquence « Eviter, Réduire, Compenser » (ERC). De plus, elle a été reconnue en 2019, par le Ministère de la transition écologique et solidaire et l'Agence Française pour la Biodiversité, Territoire Engagé pour la Nature. Enfin, l'agglomération a également élaboré un atlas de la biodiversité intercommunal. L'enjeu biodiversité, est pour l'agglomération fortement en lien avec les enjeux climat-air-énergie du territoire. Nîmes Métropole souhaite pouvoir mettre en avant les services rendus par la biodiversité sur ces enjeux majeurs et développer de nouvelles actions permettant de relier ces 4 enjeux.

2 Eco-Métropole : une ambition partagée

Après avoir adopté son premier projet de territoire « Nîmes Métropole 2030 » le 9 juillet 2018, le nouvel exécutif communautaire a souhaité, à l'occasion de l'élaboration du Contrat de Projet Etat Région 2021-2027, redéfinir les grands axes d'une stratégie d'aménagement et de développement territorial avec les priorités nationales et régionales, à savoir une relance massive de l'économie à court terme et un développement durable et vertueux à moyen terme.

Cette nouvelle stratégie a donné les bases du projet de territoire actualisé « Nîmes Métropole 2032 » fondé sur l'ambition d'une Eco Métropole productive et innovante, c'est-à-dire :

- inscrite dans le développement durable, la transition énergétique et écologique ;
- réfléchie dans une approche écosystémique transversale avec une mobilité partagée ;
- compétitive et créatrice d'emplois grâce à des activités de production ;
- solidaire pour faire face aux crises sanitaires, écologiques et sociales.

Cette stratégie d'Eco Métropole s'appuie sur les potentialités et les ressources du territoire, sur les documents cadre supra communautaires en vigueur ou en cours d'élaboration (Plan Local de l'Habitat, Plan De Mobilité, PCAET, Projet Alimentaire Territorial) eux-mêmes articulés avec le SCoT Sud Gard dans le respect de la stratégie régionale affirmée dans le SRADDET « Occitanie 2040 », notamment l'articulation entre urbanisme et transports, et le Schéma Régional de Cohérence Ecologique.

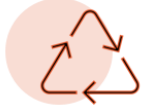


Mobilités

- - 14,4 % de part modale de la voiture particulière (de 64,4 % à 50 %)
- + 7 % de part modale de la marche
- + 3,5 % de part modale du vélo
- + 3,4 % de part modale des transports collectifs
- + 100 km d'itinéraires cyclables
- + 15 % à + 30 % de « services ferroviaires »



Eau



Déchets



Climat / Air /
Energie

- 80 % de rendement du réseau d'adduction en eau potable (contre 70 % aujourd'hui)

- Une trajectoire Zéro déchet

- - 26 % des émissions de gaz à effet de serre du territoire
- +19 % de potentiel de séquestration carbone
- -18 % de consommation énergétique
- Une multiplication par trois de la production énergétique renouvelable locale

2. Diagnostic climat-air-énergie du PCAET

Recommandation 1 (page 12 de l'avis) :

Avis de la MRAe

Fournir une présentation complète du territoire de Nîmes Métropole dès l'introduction du PCAET, permettant ensuite de territorialiser les enjeux et les leviers d'actions.

Prise en compte de Nîmes Métropole

A la suite des recommandations de la MRAe, ont été ajoutés dans le paragraphe 2 "Présentation du territoire" du diagnostic les éléments suivants :

L'environnement de Nîmes Métropole

Nîmes Métropole bénéficie d'un cadre de vie de grande qualité, préservé et valorisé, aussi bien en matière d'environnement, que de par sa situation géographique mais aussi d'un point de vue touristique grâce à la richesse de son patrimoine historique.

Située entre Cévennes et mer Méditerranée, la communauté d'agglomération repose sur un socle agri-naturel patrimonial, des paysages et une biodiversité d'une grande richesse reconnus par de nombreux labels et périmètres d'inventaire ou de protection (Grand Site d'Occitanie, Natura 2000, ZNIEFF, ZICO).

Le territoire de Nîmes Métropole est composé de grands ensembles géographiques, paysagers et écologiques :

- *la continuité de garrigues naturelles et habitées de grande valeur patrimoniale et identitaire qui forme un écrin sur les coteaux et les plateaux au Nord de l'agglomération nîmoise*
- *les principaux espaces et terroirs agricoles à forte identité paysagère (plaine cultivée et récréative du Vistre, plateau mosaïque des Costières, plaine de la Gardonnenque, jardin de la Vaunage) ;*
- *la plaine humide de la Camargue gardoise qui lie le territoire au littoral méditerranéen ;*
- *les réservoirs de biodiversité reconnus et protégés (ZPS / Natura 2000...) qui recouvrent une grande partie du territoire (vallée du Gardon, plateau des Costières, petite Camargue, etc.).*

Avec plus de 80 % de sa superficie couverte par des espaces agri-environnementaux, Nîmes Métropole a une responsabilité prépondérante dans la protection des espèces et plus globalement de la préservation de la biodiversité mais aussi dans la préservation du secteur agricole.

Le territoire est également marqué par la présence :

- *de cœurs patrimoniaux, c'est-à-dire les sites remarquables et labellisés (UNESCO, SPR - PSMV et AVAP, MH), supports de développement touristique et vecteurs d'identité partagée (Nîmes et Saint-Gilles) ;*
- *des traces historiques d'anciens réseaux romains ou médiévaux (via Domitia, via Tolosona, aqueduc de Nîmes) ;*
- *d'un réseau hydrographique majeur structurant le paysage, support de biodiversité mais aussi d'activités humaines (tourisme / loisirs) : le Gardon et ses gorges, le Vistre en cours de renaturation et sa ripisylve, le canal du Rhône à Sète et le canal BRL.*

La communauté d'agglomération

La communauté d'agglomération Nîmes Métropole est créée en décembre 2001, regroupant alors 14 communes : Bernis, Bouillargues, Caissargues, La Calmette, Garons, Générac, Manduel, Marguerittes, Milhaud, Nîmes, Redessan, Rodilhan, Saint-Gervasy et Saint-Gilles.

Par la suite, les contours de l'intercommunalité ont évolué à 5 reprises :

- *Par l'arrêté préfectoral du 9 juillet 2002, les communes de Bezouze, Caveirac, Clarensac, Langlade, Lédenon, Saint-Côme-et- Marujols et Saint-Dionisy rejoignent l'intercommunalité ;*
- *Par arrêté préfectoral du 26 décembre 2002, les communes de Cabrières et Poulx, rejoignent l'Agglo le 1er janvier 2003 ;*
- *Sainte-Anastasia, Dions et Saint-Chaptes le 1er janvier 2009 ;*
- *Sernhac a rejoint le périmètre le 1er avril 2009 ;*
- *Le 1er janvier 2017, en application de la loi NOTRe, 12 nouvelles communes du territoire de Leins Gardonnenque ont intégré Nîmes Métropole : Domessargues, Fons-Outre-Gardon, Gajan, La Rouvière, Maressargues, Montagnac, Montignargues, Moulézan, Saint-Bauzély, Saint-Geniès-de-Malgoirès, Saint-Mamert-du-Gard, Sauzet.*

Aujourd'hui, la Communauté d'agglomération Nîmes Métropole regroupe 39 communes et compte près de 258 000 habitants. Sa ville centre, Nîmes représente environ 150 000 habitants.

Nîmes Métropole dessine une armature urbaine composée :

- **d'un cœur d'agglomération**, qui recouvre les communes en continuité urbaine avec une mixité fonctionnelle importante en termes d'habitat, d'activités économiques, de services, de grands équipements et de mobilité (Nîmes, Milhaud, Caissargues, Marguerittes). L'intensité urbaine et la densité bâtie y sont renforcées autour des lignes du Transport en Commun en Site Propre (TCSP) ;
- **d'un pôle secondaire**, Saint-Gilles, deuxième ville la plus importante de l'agglomération nîmoise ;
- **de pôles relais et de communes de 1ère couronne** : communes ou ensemble de communes, d'intensité urbaine et de rayonnement moyen, mais formant des polarités fortes dans un bassin de vie avec une autonomie importante, liée pour certains à leur éloignement du cœur d'agglomération (Fons/Saint-Geniès-de-Malgoires/La Calmette, Manduel/Redessan) ;
- **de communes de 1ère couronne** :

- communes ou ensemble de communes en interface entre le cœur d'agglomération et un ou plusieurs bassins de vie, bien desservies, formant polarités relais en termes de services et d'activités économiques avec une commune, Marguerittes, ayant un statut particulier car également dans le cœur d'agglomération,
- communes proches du cœur d'agglomération, sous influence de celui-ci, sans participer directement à sa dynamique, avec des caractéristiques environnementales et agricoles fortes;
- **de communes de 2^{de} 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.

L'évolution démographique du territoire

Comme pour le reste de l'arc méditerranéen, le territoire de Nîmes Métropole connaît une évolution démographique constante. Celle-ci s'est traduite par une expansion des villes et villages sur les terres agricoles, notamment pour le secteur des Costières. Elle entraîne une artificialisation des sols (agricoles et naturels) aujourd'hui préjudiciable à la biodiversité et au maintien de l'activité agricole.

Le territoire souffre de certains déséquilibres dans l'évolution du nombre d'emplois au regard de l'évolution démographique et dans l'offre de logements compte-tenu des caractéristiques de la population. De fortes inégalités socio-spatiales sont aussi à noter.

Recommandation 2 (page 12 de l'avis) :

Avis de la MRAe

Actualiser le diagnostic du PCAET afin que celui-ci repose sur les données les plus récentes et les plus précises.

Prise en compte de Nîmes Métropole

Le diagnostic du PCAET a été réalisé entre la fin de l'année 2021 et 2022. Les données utilisées lors de son élaboration étaient les plus récentes. Le PCAET arrivant à sa finalisation en 2024, des données plus actualisées sont désormais disponibles.

Cependant, il ne semble pas possible à Nîmes Métropole de mettre à jour les données du diagnostic car cela demanderait du temps supplémentaire pour la collecte de données, ainsi que pour la mise à jour des objectifs qui découlent des données du diagnostic. Cela nécessiterait enfin de modifier tous les documents afférents au PCAET (diagnostic et sa synthèse, stratégie, plan d'actions, évaluation environnementale et sa synthèse).

L'actualisation des données du diagnostic pourra être opérée lors de l'évaluation à mi-parcours du PCAET, qui aura lieu 3 ans après l'arrêt du projet de PCAET c'est-à-dire en septembre 2026.

Recommandation 3 (page 13 de l'avis) :

Avis de la MRAe

- 1) Compléter le diagnostic du PCAET en analysant notamment l'empreinte écologique des produits de consommation importés, de l'agriculture locale, des contributions de l'aéroport ou encore les conséquences de l'utilisation accrue des systèmes de climatisation.
- 2) Produire une analyse AFOM pour chaque filière de production d'EnR étudiée dans le diagnostic. Cette analyse devra être réalisée du point de vue de l'environnement et de la santé humaine et pourra utilement enrichir l'évaluation environnementale stratégique du PCAET.

- 3) Contribuer à l'identification des zones de moindres enjeux environnementaux pour l'implantation des parcs photovoltaïques.

Prise en compte de Nîmes Métropole

- 1) **Concernant l'empreinte écologique des produits de consommation importés** : relève du SCOPE 3 qui n'est pas obligatoirement étudié dans le cadre d'un diagnostic de PCAET. Cette analyse pourra être réalisée lors de l'évaluation à mi-parcours du PCAET, en 2026.

Concernant l'agriculture locale sous l'angle de la réponse aux besoins alimentaires : le Projet Alimentaire Territorial (PAT) de Nîmes Métropole n'avait pas été réalisé au moment de la rédaction du diagnostic. Nous pouvons aujourd'hui intégrer de nouveaux éléments issus du diagnostic du PAT. Suite aux recommandations de la MRAe, les éléments suivants seront ajoutés dans le paragraphe "Présentation du territoire" du diagnostic :

Le territoire de Nîmes Métropole possède un vrai potentiel agricole (données Agreste 2010) :

- 48% du territoire en foncier agricole
- 34% du territoire en surface agricole utile (SAU) soit 18% de taux de couverture d'autonomie alimentaire (source : CRater)
- 1163 exploitations qui représentent 3130 actifs agricoles soit 3,9 % des actifs de l'agglomération
- 47% des exploitations ont 75% de leur chiffre d'affaires ou plus réalisés par des ventes en circuits courts (source : RGA 2010).

Le territoire offre une grande diversité agricole avec des productions animales (élevage bovin, manadiers, ovin, caprin, équin, avicole) et une prédominance de productions végétales (source : RGA 2010) :

- viticulture – 43% des exploitations et 29% de la SAU
- arboriculture (12% SAU)
- maraichage (3% SAU)
- céréales (32% SAU)
- productions fourragères (20% de la SAU).

De plus, le patrimoine agricole et gastronomique est certifié par 16 Signes Officiels de Qualité et 22% de la SAU en Agriculture Biologique.

Le territoire compte 850 entreprises agroalimentaires ; principalement des boulangeries de quartier, petits traiteurs et boucheries. 98% sont des TPE et PME. 159 établissements ont entre 4 et 250 salariés. Entre 2017 et 2020, 43 entreprises agri-agroalimentaires ont sollicité Nîmes Métropole pour un projet de développement nécessitant du foncier ou du bâti.

Ainsi l'agroalimentaire, secteur dynamique du territoire, participe à la création d'emplois et au développement économique. Certaines entreprises ont exprimé une volonté de reterritorialisation, sur lesquelles l'agriculture devrait pouvoir s'appuyer ; et réciproquement. La proximité géographique entre agriculteurs et transformateurs devrait permettre de limiter les coûts liés aux transports en assurant un approvisionnement local. Et pourtant, la majorité des produits agricoles sont exportés, ne nourrissent pas les nîmois (4,43% d'autonomie alimentaire sur Nîmes en 2017, placée en 12ème position française) ; et l'industrie s'approvisionne principalement à l'étranger.

Des études sur les circuits courts et la restauration collective ont mis en évidence l'importance de l'organisation des filières pour faciliter l'approvisionnement. La Ville de Nîmes a déjà bien avancé sur l'approvisionnement local des cantines scolaires (depuis 2010, 30% de produits bio et locaux).

Le territoire offre de réels atouts au développement de la filière agricole et alimentaire mais les enjeux y sont également nombreux :

- *adaptation des exploitants aux sécheresses estivales et inondations automnales, gestion de l'eau (86% pour l'irrigation ; pollutions par les nitrates) ;*
- *diminution de l'artificialisation des sols (129 ha artificialisés par an entre 2012 et 2018) ;*
- *valorisation des friches agricoles (4194 ha, 14,8% de la SAU) ;*
- *préservation de la biodiversité remarquable (1 des 25 « hotspot » mondiaux) ;*
- *assurer l'installation agricole et la viabilité économique des exploitations (-65% d'agriculteurs entre 1970 et 2010, 64% des exploitations concernées par la succession, dont 72% sans successeur (source : RGA 2010)) ;*
- *créations d'activités et d'emplois pour répondre à une population active grandissante souffrant d'un taux de chômage de 18,4% et d'une forte précarité (25.000 bénéficiaires de l'aide alimentaire sur le Gard en 2018 pour 650 000 repas distribués annuellement ; 3 quartiers ANRU sur Nîmes).*

Concernant les contributions de l'aéroport : relève du SCOPE 3 qui n'est pas obligatoirement étudié dans le cadre d'un diagnostic de PCAET. De plus, lors de la réalisation du diagnostic, les émissions du secteur aérien n'étaient pas prises en compte dans les données produites par ATMO. Lors de l'évaluation à mi-parcours du PCAET, en 2026, ATMO aura la capacité de produire ces données et nous pourrons les intégrer.

Concernant les conséquences de l'utilisation des systèmes de climatisation : suite aux recommandations de la MRAe, les éléments suivants seront ajoutés dans le paragraphe "5.3.2. État des lieux du diagnostic" :

Au-delà de l'augmentation des consommations d'énergies qui en découle, l'usage de la climatisation a de nombreuses conséquences :

- *Contribution au développement des îlots de chaleur urbains ;*
- *Augmentation du bruit provoqué par les compresseurs des systèmes de climatisation ;*
- *Emissions de gaz fluorés (GES) ;*
- *Incidences sur le cadre de vie avec un impact esthétique sur les façades.*

2) Une analyse AFOM pour chaque filière de production d'EnR pourra être réalisée dans le cadre de l'élaboration du schéma intercommunal de développement des énergies renouvelables (action 3.1.1).

3) Nîmes Métropole met en place une politique de développement de projets photovoltaïques qui repose un principe de base : cibler les zones représentant les enjeux environnementaux les plus faibles possibles. Cela se traduit par des études de faisabilité qui ne portent que sur les toitures des bâtiments, les parkings ou les zones anthropisées (par exemple ancienne décharge municipale).

Nîmes Métropole a par ailleurs accompagné les communes de l'agglomération dans leur définition des zones d'accélération des énergies renouvelables. Dans ce cadre, Nîmes

Métropole a proposé aux communes d'exclure de ces zones les secteurs présentant des enjeux environnementaux (ZNIEFF, ZPS, ZSC, Zones Humides SRCE, ENS, EBC, sites classés, sites inscrits) et des enjeux paysagers. Les zones naturelles et agricoles (au sens cadastral) ont également été écartées.

II. Stratégie et programme d'actions du PCAET

Recommandation 1 (page 13 de l'avis) :

Avis de la MRAe

Analyser les objectifs stratégiques du PCAET au regard des potentialités réelles du territoire et le champ de compétences de la collectivité. Le PCAET devra ainsi apporter la justification de la capacité du territoire à répondre de manière opérationnelle à l'ensemble des ambitions qu'il affiche.

Prise en compte de Nîmes Métropole

Les objectifs de réduction des consommations énergétiques du PCAET ont été élaborés en s'appuyant sur les potentiels de réduction étudiés lors de la phase de diagnostic. Les objectifs posés à 2030 sont globalement cohérents, exception faite pour le secteur de l'industrie mais dont les évolutions restent très dépendantes des actions portées à l'échelle nationale.

Secteurs d'activité	Gisements estimés GWh	Objectifs annuels du PCAET GWh à 2030	Compétence de la collectivité
Transport	245	197	AOM et élaboration et mise en œuvre du PDM
Résidentiel	750	168	Elaboration et mise en œuvre du PLH et des dispositifs d'aides à la rénovation énergétique
Tertiaire	380	174	Compétence développement économique et aménagement de ZA
Industrie	60	65	Pas de compétence
Agriculture	7	1,5	Soutien à l'agriculture dans le cadre de sa compétence développement économique

Recommandation 2 (page 13 de l'avis) :

Avis de la MRAe

Fournir *a minima* une synthèse détaillée des actions du Plan De Mobilité de Nîmes Métropole et de son évaluation environnementale au sein du PCAET ainsi qu'un lien permettant au public d'accéder au document.

Prise en compte de Nîmes Métropole

Un lien vers la synthèse du Plan De Mobilité, ainsi que vers le résumé non technique de son évaluation environnementale seront ajoutés dans le programme d'actions. De plus, dans le paragraphe 3 "La

stratégie du Plan Climat Air Energie Territorial” du rapport stratégique, sera ajoutée une partie dédiée au Plan De Mobilité. Les éléments suivants viendront compléter le rapport stratégique du PCAET :

Présentation de la mobilité du territoire

877 300 déplacements quotidiens

- Une forte concentration des habitants et des emplois dans Nîmes (60 % des habitants, 77% des emplois).
- Mais un étalement urbain qui s’accroît avec une croissance au cours de la période 2014-2022 porté par les communes périphériques.
- 90% des déplacements se font à l’intérieur du territoire (dont 50 % au sein de la ville de Nîmes).
- En moyenne, un habitant réalise 3,5 déplacements par jour, parcourt 14,3 km et passe 48 minutes à se déplacer.

Une forte dépendance à la voiture particulière

- 64% des déplacements sont réalisés en voiture.
- A Nîmes, 1 déplacement sur 2 s’effectue en voiture tandis que sur les communes périphériques, 3 déplacements sur 4 sont réalisés en voiture.
- Un trafic automobile interne au territoire de près de 420 000 véhicules par jour.
- 5% des véhicules sur le réseau national sont des poids-lourds.

Des transports collectifs en progression

- 7% des déplacements en transport en commun.
- 70 000 passagers transportés chaque jour sur le réseau Tango (+7,6 % par rapport à 2016).
- Un réseau Tango avec 4 lignes de Tram’bus, 39 lignes régulières, 2 navettes et 5 zones TAD.
- Un réseau interurbain LiO avec 5 lignes ferroviaires et 14 lignes routières.

Une pratique de la marche fortement ancrée

- A Nîmes, 2 déplacements sur 5 sont effectués à pied et 1 sur 5 sur les communes périphériques.
- A contrario, seuls 1% des habitants de Nîmes Métropole utilisaient le vélo en 2016. Depuis, la pratique augmente même si elle reste marginale (moins de 3% des déplacements domicile-travail).

Une qualité de l’air améliorable

- Les indices de qualité de l’air sont majoritairement bons mais un tiers de l’année a un indice « moyen ».
- Les transports routiers représentent le premier poste d’émission pour l’oxyde d’azote, les gaz à effet de serre et les particules fines.

Les ambitions du plan de mobilité

Un projet fédérateur pour s’engager dans la transition des mobilités

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 Nîmes Eco Métropole 2032. Ces enjeux concernent :

- Une meilleure articulation entre urbanisme et déplacements prenant en compte les spécificités du territoire ;
- La maîtrise des flux automobiles au profit des modes actifs, en particulier des vélos ;
- Le développement de l'attractivité et de l'accessibilité des transports collectifs ;
- Le développement des moyens de déplacements économes et les moins polluants, notamment en faveur des modes actifs ;
- La maîtrise des flux routiers en faveur d'un équilibre du partage de l'espace public, au profit des mobilités durables ;
- La prise en compte de la logistique pour un développement du fret durable et d'une logistique urbaine décarbonée.

Réduire l'usage de la voiture et limiter la prépondérance de ce mode

Le PDM vise à faciliter le report des déplacements automobiles vers des modes plus respectueux de l'environnement et du cadre de vie. Il fixe ainsi des objectifs ambitieux mais réalistes d'évolution des parts modales pour les déplacements quotidiens des habitants du territoire à l'horizon 2032.

D'ici à 2032, l'objectif est de baisser le nombre de déplacements réalisés en voiture individuelle. Si on observe un faible ralentissement du dynamisme démographique du territoire, les flux quotidiens ne cessent de s'accroître. Dans le même temps, il s'agit de reporter ces déplacements sur les transports en commun pour les moyennes et longues distances, mais aussi sur la marche et le vélo pour les petits trajets du quotidien.

La démarche du plan de mobilité

Un processus de révision en 6 étapes

- 1) La réalisation d'un diagnostic, sur l'organisation actuelle de la mobilité, afin de déterminer les enjeux et de fixer les orientations du Plan de Mobilité.
- 2) La proposition de plusieurs scénarios d'organisation de la mobilité. Les scénarios ont été évalués au regard de leur efficacité, de leurs impacts et de leurs coûts. Pour aider au choix du projet final, les scénarios ont été modélisés grâce à un modèle multimodal de déplacements. L'évaluation des scénarios s'accompagne d'une évaluation environnementale, permettant de mesurer les effets des scénarios sur l'environnement et la santé.
- 3) La validation du projet final, et la formalisation du plan d'actions et des fiches détaillées associées.
- 4) L'arrêt du projet PDM par le conseil communautaire de Nîmes Métropole.
- 5) La consultation des personnes publiques associées et la conduite d'une enquête publique.
- 6) L'approbation du PDM dans sa version définitive par le conseil communautaire de Nîmes Métropole.

Une démarche concertée

La concertation a joué un rôle essentiel, comme vecteur d'efficacité de la démarche, en permettant une plus forte mobilisation des diverses parties prenantes (partenaires institutionnels, grand public, acteurs de la société civile, du monde économique...). Ainsi, tout au long de l'élaboration du PDM, les différents acteurs de la mobilité ont été sollicités :

- *Concertation des citoyens : ateliers de concertation lors de l'Agglo Forum ; ateliers lors de la consultation de la restructuration du réseau Tango ; exposé du projet PDM au comité des partenaires et au comité de développement de Nîmes Métropole.*
- *Concertation des acteurs de la mobilité : réunions avec les services techniques de l'agglomération et ceux des principaux acteurs de la mobilité (DDTM, Région et Département) ; rencontres régulières avec les services techniques de la ville de Nîmes ; rencontre avec le comité partenarial.*
- *Concertation des élus : comité de suivi, commission géographique.*
- *Plusieurs actions de communication auprès du grand public (presse, journaux d'information de la collectivité, Internet...)*

Le plan d'actions du plan de mobilité

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.

Ces 7 axes stratégiques ont été déclinés en 24 actions permettant de répondre aux orientations et objectifs visés. Les actions s'articulent avec le plan d'action du projet de territoire et le PCAET de Nîmes Métropole.

Ces actions 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.*

AXE A. Anticiper l'aménagement du territoire en cohérence avec l'organisation des déplacements	
1	<i>Accompagnement des acteurs du territoire vers une meilleure cohérence entre urbanisme et mobilité</i>
2	<i>Evolution des politiques de stationnement dans les communes</i>

AXE B. Impulser le changement en faveur des modes actifs	
3	<i>Constitution d'un maillage cyclable en lien avec le Plan Vélo</i>
4	<i>Développement de services et de mesures incitatives pour les vélos</i>
5	<i>Amélioration du confort des modes actifs et de la lisibilité des itinéraires</i>

AXE C. Rendre les transports collectifs plus attractifs pour tous	
6	<i>Vers un système de RER métropolitain avec un maillage de PEM</i>
7	<i>Affirmation d'un réseau de lignes fortes connectées aux P+R</i>
8	<i>Encourager la transition énergétique : évolution vers un parc roulant moins polluant</i>

Axe D. Améliorer l'accessibilité des déplacements	
9	<i>Poursuite et développement des démarches de mise en accessibilité des réseaux de transport collectif</i>
10	<i>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</i>
11	<i>Développement de hubs de mobilité</i>
12	<i>Faciliter l'accès à la mobilité pour tous</i>
13	<i>Amélioration des conditions de voyage tous réseaux</i>

AXE E. Maîtriser les flux routiers pour libérer de l'espace au profit des mobilités durables	
14	<i>Mise en œuvre d'une programmation cohérente des projets routiers</i>
15	<i>Requalification des entrées de ville, des principaux boulevards et des centres bourgs en faveur des modes alternatifs à la voiture</i>
16	<i>Développement du covoiturage, de l'autopartage et de l'autostop organisé</i>
17	<i>Etude du développement des nouveaux usages des grandes infrastructures routières sur les grands corridors de déplacement</i>
18	<i>Bâtir une stratégie Zone à Faible Emission - mobilité (ZFE-m)</i>

AXE F. Rationaliser le transport de marchandises	
19	<i>Actions en faveur d'une logistique durable</i>
20	<i>Accompagner les professionnels dans leur transition énergétique</i>

AXE G. Poursuivre une mise en œuvre collective et efficiente du Plan De Mobilité	
21	<i>Mise en place d'une gouvernance de suivi du Plan De Mobilité</i>
22	<i>Développement du conseil en mobilité</i>
23	<i>Partager une culture commune au sein du club mobilité partenarial de l'Agence d'urbanisme, région nîmoise et alésienne</i>
24	<i>Création d'un observatoire de suivi du Plan De Mobilité</i>

Quelques actions phares du plan de mobilité

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

- *Accompagnement des acteurs du territoire vers une meilleure cohérence entre urbanisme et mobilité (A.1)*

Nîmes Métropole va définir un référent technique auprès des communes pour les accompagner sur les plans locaux d'urbanisme et pour la mise en œuvre du programme local de l'habitat afin de favoriser

le développement de la mixité habitats-emplois-services, des déplacements de proximité, de l'usage de la marche et du vélo, et de limiter l'étalement urbain.

Axe B : Impulser le changement en faveur des modes actifs

- *Constitution d'un maillage cyclable en lien avec le Plan Vélo (B.3)*

163 km d'itinéraires cyclables structurants sont inscrits au Plan Vélo (hors véloroute) au sein du territoire à l'horizon 2035, et 110 km seront réalisés à horizon 2030. Ces itinéraires s'accompagnent d'un développement du maillage cyclable local, au plus près de la population et des pôles stratégiques.

Axe C : Rendre les transports collectifs plus attractifs pour tous

- *Affirmation d'un réseau de lignes fortes connectées aux parkings relais (C.7)*

Le PDM vis à conforter le réseau principal de transports collectifs, composé de lignes performantes, avec des niveaux de service élevés et des temps de parcours optimisés. En complément des 4 lignes de Tram'Bus, le réseau sera renforcé par des prolongements et des renforts de services sur les lignes existantes de Tram'Bus, des évolutions du réseau ferroviaires, concertées avec la Région et la mise en services de lignes fortes sur les grands axes du territoire (RN113, RD40, Route d'Avignon, axe Vedelin – Mas Lombard). Ces lignes « fortes » se distinguent par des passages plus nombreux que pour les lignes classiques et par la présence d'aménagements ponctuels pour les bus permettant de fiabiliser les temps de parcours. En complément de ces lignes « fortes », des parkings relais (P+R) seront réalisés pour permettre aux usagers de venir jusqu'en voiture au P+R, puis d'emprunter les lignes « fortes » jusqu'à leur lieu de destination.

Axe D : Améliorer l'accessibilité des déplacements

- *Développement de hubs de mobilité (D.11)*

Afin d'encourager le report modal et de répondre aux attentes des usagers et des acteurs locaux, l'objectif est d'améliorer l'accès à la mobilité depuis la périphérie. Des hubs de mobilité sont ainsi créés autour du réseau armature, au niveau des haltes et gares ferroviaires mais aussi de certains arrêts de Tram'Bus et des lignes fortes. Ces hubs sont développés comme de véritables lieux de vie, offrant un large panel de services de mobilité, avec une information claire et dynamique et des espaces d'attente de qualité. 9 hubs sont concernés : Nozières, Marguerittes, Milhaud, Nîmes-Saint-Cézaire, Langlade, Nîmes-Goéland, Caveirac, Nîmes-Mas-Lombard et Bernis.

Axe E : Maîtriser les flux routiers pour libérer de l'espace au profit des mobilités durables

- *Bâtir une stratégie Zone à Faible Emission - mobilité (ZFE-m) / Territoire de vigilance (E.18)*

Le PDM accompagnera la mise en œuvre progressive de la Zone à Faible Emission (ZFE), gérée par la ville de Nîmes, au travers du renouvellement du parc de véhicules collectifs, de l'installation de bornes de recharges électrique et/ou gaz naturel véhicule, de l'amélioration des services vélos et de transports collectifs, d'accompagnement des professionnels en faveur d'une logistique plus durable.

Axe F : Rationaliser le transport de marchandises

- *Actions en faveur d'une logistique durable (F.19)*

Afin d'affiner les actions à mettre en place, une enquête « marchandise en ville » va être réalisée pour mieux connaître les habitudes de déplacements liées à la logistique. Un observatoire sera mis en place (qui permettra la visualisation d'indicateurs : occupation de la voirie, trafic, nuisances et pollutions, etc.). La logistique durable sera également valorisée lors de marché de travaux, avec la sensibilisation des agents en charge des marchés de fourniture, et l'intégration de clauses de recours à des modes de transport spécifiques.

Axe G : Poursuivre une mise en œuvre collective et efficace du Plan de Mobilité

- *Création d'un observatoire de suivi du PDM (G.24)*

Dans le cadre du suivi et de l'évaluation continue du Plan de Mobilité, l'efficacité de chaque action doit pouvoir s'évaluer, 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. Cet observatoire sera également support de la communication sur l'avancement et l'efficacité des actions du PDM.

Mise en œuvre et suivi du plan de mobilité

Le calendrier de validation et de mise en œuvre du PDM

Suite à l'arrêt du projet en conseil communautaire du 6 novembre 2023, le projet de PDM a été transmis, pour avis, aux personnes publiques associées et à la Mission Régionale d'Autorité Environnementale. Il sera ensuite soumis à enquête publique. Au terme de cette procédure, le PDM sera modifié afin de tenir compte de l'ensemble des remarques formulées pour être ensuite approuvé de manière définitive en conseil communautaire.

La mise en œuvre du PDM se distingue en deux grandes temporalités :

- *Une première à court terme (2024-2026) intégrant les premiers aménagements du plan vélo, la mise en place des lignes fortes du réseau Tango et le développement des lignes ferroviaires en Rive Droite du Rhône et vers le Grau-du-Roi ;*
- *Une deuxième, à moyen-long terme (2027-2032) intégrant la deuxième phase du plan vélo, les projets ferroviaires sur les lignes de Montpellier et d'Alès et les aménagements dans les centres-bourgs et sur les pénétrantes pour pacifier les zones urbaines et offrir un meilleur partage de l'espace public pour les modes alternatifs à la voiture individuelle.*

Recommandation 3 (page 14 de l'avis) :

Avis de la MRAe

Fournir les contributions attendues de chaque action pour répondre aux objectifs fixés par le PCAET, et assortir chaque action d'indicateurs et d'un budget précis.

Prise en compte de Nîmes Métropole

Nîmes Métropole a défini 65 indicateurs de suivi. Ceux-ci sont détaillés dans le programme d'actions. Ils permettront de rendre effectif le suivi et l'évaluation du PCAET qui aura lieu annuellement.

Tous les budgets ne sont pas précisés pour chacune des actions. En effet, certains projets ne disposent pas encore d'un budget car leur mise en œuvre est prévue pour dans plusieurs années. Ces budgets seront affinés au fur et à fur de la réalisation du programme d'actions du PCAET et seront indiqués lors des évaluations annuelles.

Enfin, certaines actions ne sont pas budgétées car elles correspondent à du temps humain, c'est-à-dire qu'elles seront menées par les agents de Nîmes Métropole directement. Dans ce cadre, un calcul des coûts de fonctionnement n'a pas été réalisé.

III. Evaluation environnementale et stratégique

Recommandation 1 (page 14 de l'avis) :

Avis de la MRAe

Identifier et proposer des mesures opérationnelles permettant d'éviter les impacts prévisibles des aménagements prévus sur le territoire et contribuant au PCAET, dès leur conception, en phase chantier et en phase exploitation. Ces mesures doivent être le plus opérationnel possible et être intégrées dans le plan d'action du PCAET : mention dans le plan, budget alloué si nécessaire...

Prise en compte de Nîmes Métropole

Nîmes Métropole gère la mise en œuvre de la séquence "Connaissance-Eviter-Réduire-Compenser" nécessaire à la réduction des impacts environnementaux et agricoles des projets d'aménagement et d'équipements grâce à un accord-cadre. Celui-ci n'est pas détaillé dans le programme d'actions du PCAET car il est très dense et viendrait largement alourdir le contenu du PCAET.

Recommandations 2 et 3 (page 15 de l'avis) :

Avis de la MRAe

Faire apparaître clairement dans le plan d'action les éléments de l'évaluation environnementale stratégique (analyses des impacts, mesures d'évitement, de réduction voire de compensation). Ces mesures doivent être budgétisées le cas échéant, afin d'assurer leur opérationnalité.

Prise en compte de Nîmes Métropole

Une réponse commune a été apportée aux recommandations 2 et 3 de la MRAE. Les fiches projets du PCAET ont ainsi été complétées afin de faire apparaître clairement pour chacune d'entre elles leur incidence probable sur l'environnement et les préconisations données afin d'en réduire l'impact. Vous trouverez ci-dessous les ajouts apportés :

N° fiche projet	Prise en compte de l'EES
1.1	<p><i>La révision du PLH, de par son caractère immatériel, n'aura pas d'incidence directe sur l'environnement. Toutefois, les orientations et actions qui en découleront pourront impacter plusieurs dimensions environnementales au premier rang desquelles les émissions de GES, la consommation énergétique, les ressources.</i></p> <p><i>Une évaluation environnementale du futur PLH, lors de sa réalisation, pourrait être un axe à développer pour s'assurer de la cohérence des orientations et actions avec les objectifs du PCAET.</i></p>
1.2	<p><i>En synthèse, les incidences environnementales des actions de réduction des consommations dans l'habitat présentent, à moyen et long terme, un solde positif. Cela s'explique par le fait que les projets de rénovation énergétique contribuent directement et dans la durée à la baisse des consommations énergétiques brutes du secteur et par conséquent, des émissions de GES et des polluants atmosphériques associés.</i></p> <p><i>En revanche, la réalisation effective des projets de rénovation, qui auront tendance à se massifier, risque de générer une augmentation des besoins en matériaux mais aussi de</i></p>

production de déchets de BTP pour lesquels le PCAET n'apporte pas de réponse précise sur leur collecte et leur traitement

Plusieurs préconisations peuvent être ainsi apportées :

- *Encourager le recours aux matériaux biosourcés ou géosourcés dans les opérations de rénovation qui participent à la séquestration carbone et présentent un meilleur bilan carbone*
- *Élaboration de plan de gestion des filières éco matériaux*
- *Développement d'une démarche d'économie circulaire via approche 3R « réduction, réutilisation et recyclage » visant le 0 déchets sur les opérations de travaux*
- *Implication de la maîtrise d'ouvrage dans l'organisation des filières de collecte et de recyclage des déchets du BTP*
- *Mise à disposition des maîtres d'ouvrage d'un cahier de recommandations prenant en compte les caractéristiques architecturales locales*
- *Intégration davantage importante des enjeux de confort thermique estival dans les opérations de rénovation lourde*

1.3

Ces deux actions revêtent un caractère immatériel puisqu'elles portent avant tout sur des mesures de sensibilisation et de formation. Toutefois, de par les dynamiques de coopération qu'elles insuffleront sur le territoire, elles pourront accélérer les opérations de rénovation exemplaire sur le territoire et influencer positivement sur les enjeux air, énergie climat associés.

3.1

Ainsi, cette action est de type immatériel car elle ne porte sur l'installation effective d'unités de production d'énergies renouvelables mais repose davantage sur la définition d'une stratégie de développement et d'une gouvernance de projet. Toutefois, la réalisation de ce type de document a pour vocation à définir des zones prioritaires de développement des EnR qui devront avoir un impact limité sur la biodiversité, l'artificialisation des sols, le paysage...

3.2

En synthèse, les incidences environnementales des actions de développement de l'énergie solaire renouvelable présentent, à moyen et long terme, un solde positif pour le territoire. Cela s'explique par :

Le fait que les projets d'énergie solaire renouvelable contribuent directement et dans la durée à la baisse des émissions de GES et des polluants atmosphériques associés à la production d'électricité ;

Le fait que ces projets soient en priorité développés sur des zones urbanisées limitant leur impact sur la biodiversité, les sols et les paysages.

En revanche, la réalisation effective des projets d'installations solaires, qui auront tendance à se massifier, risque de générer une augmentation des besoins en ressources minérales extraites à l'étranger.

Quelques préconisations émergent :

- *Privilégier l'achat de panneaux solaires fabriqués en UE et expérimenter les panneaux solaires recyclés*
 - *Préciser les zones d'exclusion d'installation de panneaux solaires en centre urbain (par exemple : zones sauvegardées)*
 - *Préciser le recours à des chaufferies biomasse labellisées flamme verte afin de limiter les niveaux de rejet de polluants*
-

3.3	<p><i>En synthèse, les incidences environnementales du projet d'extension de l'unité de valorisation des boues de STEP de Nîmes présentent, à moyen et long terme, un solde positif.</i></p> <p><i>La méthanisation permet de diminuer progressivement le recours aux énergies fossiles via le développement d'une énergie renouvelable, peu émissives (en GES et en polluants atmosphériques). La filière contribue par ailleurs à réduire la production de déchets et améliore la qualité des sols agricoles via les plans d'épandage. Soumis à d'importantes réglementations, ces projets sont aujourd'hui très bien encadrés pour limiter leurs impacts sur l'environnement (étude d'impact amont obligatoire à tout projet).</i></p>
4.1	<p><i>En synthèse, l'accompagnement des petites activités tertiaires dans la réduction de leurs consommations énergétiques par des actions telle que le changement de système de chauffage aura un impact globalement positif sur le territoire bien que limité dans son rayonnement et intensité.</i></p>
4.2	<p><i>Ces deux actions revêtent un caractère immatériel et ne génèrent pas, en l'état, d'impacts supplémentaires sur les dimensions environnementales du territoire.</i></p>
4.3	<p><i>En synthèse, l'accompagnement des petites activités tertiaires dans la réduction de leurs consommations énergétiques et dans le soutien à la création d'entreprises innovantes aura un impact globalement positif sur le territoire bien que limité dans son rayonnement et son intensité.</i></p>
4.4	<p><i>La fiche projet 4.4 aura une incidence positive légère sur le territoire. Celle-ci porte avant tout sur la mise en place de mesures d'animation et de promotion dont l'impact dépendra en grande partie de la réceptivité et l'adhésion des professionnels. Son intensité est par conséquent limitée.</i></p> <p><i>Il conviendra toutefois d'être vigilant quant aux impacts indirects que pourraient amener une hausse de la fréquentation des sites naturels et sur les aménagements qui pourraient être induits.</i></p>
5.1	<p><i>La révision du PLPDMA, de par son caractère immatériel, n'aura pas d'incidence directe sur l'environnement. Toutefois, les orientations et actions qui en découleront pourront impacter plusieurs dimensions environnementales au premier rang desquelles les ressources et les émissions de GES. Une évaluation environnementale du PLPDMA, lors de sa réalisation, pourrait être un axe à développer pour s'assurer de la cohérence des orientations et actions avec les objectifs du PCAET.</i></p> <p><i>La mise en œuvre de la 2nde action de la fiche projet 5.1 aura une incidence globalement positive sur certaines dimensions environnementales, notamment qui touchent directement le PCAET comme les émissions de GES ou l'énergie.</i></p>
5.2	<p><i>De manière générale, la mise en œuvre des actions de la fiche projet 5.2 aura une incidence positive sur les différentes dimensions environnementales en priorité desquelles la production des déchets, les émissions de GES et la consommation d'énergie directe et indirecte.</i></p>
6.1	<p><i>Au travers la mise en œuvre de ces deux actions, Nîmes Métropole ambitionne d'accompagner les porteurs de projets publics et privés par une meilleure prise en compte des enjeux air-énergie-climat dans leurs projets, en cohérence avec les nouvelles orientations du PCAET.</i></p>

	<p><i>Les actions de sobriété foncière, d'éco construction, de mobilité durable, d'économie circulaire... qui sont prévues dans la stratégie territoriale permettront de limiter les incidences négatives que ces nouvelles opérations pourront avoir sur l'environnement. Des mesures ERC sont par ailleurs d'ores et déjà définies dans chacune des opérations afin de compenser la consommation d'espace à venir en sanctuarisation d'autres espaces à enjeux.</i></p>
	<p><i>En synthèse, l'incidence environnementale des projets d'aménagement reste relativement négative dans la mesure où les projets de création ou d'extension de zones viennent perturber des espaces non anthropisés, sur lesquels certaines espèces endémiques sont recensés. Toutefois, la collectivité de Nîmes Métropole recherche à réduire ces impacts à travers le recours systématique à des démarches de labellisation/certification intégrant les enjeux de transition écologique. Cela se traduit concrètement par la mise en place d'orientations environnementales systémiques et intégrées :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Objectif de Zéro Artificialisation Nette et de Neutralité carbone</i> • <i>Désimperméabilisation des sols et reconquête du végétale ;</i> • <i>Mobilités durables ;</i> <p>6.2 <i>• La pratique d'économie circulaire avec le réemploi de matériaux sur place ;</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>La présence d'action pour lutter contre les inondations ;</i> • <i>Performance et autonomie énergétique des zones.</i> <p><i>Les incidences négatives ont donc bien été identifiées et font d'ores et déjà l'objet de mesures ERC afin d'en limiter l'impact.</i></p> <p><i>Quelques préconisations :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Prévoir des orientations d'économie d'eau au sein des lots privés (usage bâti) ;</i> • <i>Une quantification carbone des impacts dans la conception, l'aménagement et la vie de la zone permettrait de rendre davantage concret et réaliste l'objectif de « neutralité carbone » fixé.</i>
6.3	<p><i>En synthèse, les actions déployées dans la fiche projet 6.2 auront globalement une incidence positive puisqu'elles visent à améliorer l'impact environnemental des zones d'activités existantes, selon une démarche systémique.</i></p>
6.4	<p><i>La mise jour de la grille d'évaluation environnementale des projets, de par son caractère immatériel, n'aura pas d'incidence directe sur l'environnement. Toutefois, de par les avis que la collectivité formulera sur les projets qui lui seront soumis, Nîmes Métropole pourra contribuer à une meilleure intégration des différents enjeux environnementaux dans la conception et réalisation des opérations de construction et d'aménagement. Cette action aura ainsi une incidence positive sur l'ensemble des dimensions environnementales.</i></p>
7.1	<p><i>En synthèse, l'incidence environnementale de la fiche projet 7.1 est largement positive. Sa mise en œuvre concourt en effet à améliorer l'état environnemental de plusieurs dimensions au premier rang desquels, l'adaptation au changement climatique.</i></p>
7.2	<p><i>L'incidence générale sur l'environnement de cette fiche projet est positive.</i></p>
8.1	<p><i>L'incidence générale de cette fiche sur les différentes dimensions environnementales est positive. Les actions déployées interviendront sur l'ensemble de la chaîne de valeur : de la production à la consommation en passant par la transformation et distribution.</i></p>

8.2	<i>La mise en œuvre de cette action n'aura pas d'incidence directe sur l'environnement dans la mesure où il s'agit d'une action d'étude uniquement, qui n'impliquera pas la mise en œuvre d'actions opérationnelle.</i>
9.1	<i>De par son caractère immatériel (réalisation d'études), cette action n'aura pas d'incidence directe sur l'environnement.</i>
9.2	<i>L'incidence de cette fiche projet est positive par ses ambitions de sobriété de la ressource en eau malgré les travaux de rénovation du réseau qui peuvent induire des coûts en ressources et des déchets.</i>
9.3	<i>La mise en œuvre de la fiche projet 9.3 aura une incidence positive sur l'environnement du territoire. La préservation de la ressource en eau est la dimension qui sera la plus impactée.</i>
9.4	<i>La mise en place d'actions pour lutter contre les inondations est nécessaire et lancée depuis 20 ans. Cependant, elles vont induire d'importants travaux qui pourront avoir des impacts négatifs sur les émissions de GES, les consommations d'énergie et les émissions de polluants atmosphériques). Ces travaux n'auront pas d'impact sur les paysages ni sur la biodiversité car ils se situent en zone urbaines.</i>
10.1	<i>La mise en œuvre de cette fiche projet générerait une incidence globalement positive, notamment autour des dimensions propres au PCAET : climat, l'air et l'énergie. Cela s'explique notamment par l'engagement de la collectivité dans les démarches de sobriété énergétique, et par le déploiement du label 2EC permettant l'intégration de l'économie circulaire dans les travaux.</i>
10.2	<i>L'incidence générale de cette fiche projet est positive bien qu'elle ne touche principalement que les dimensions air, énergie et climat. Quelques préconisations émergent toutefois :</i> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Privilégier, lorsque cela est possible, le changement de motorisation des véhicules plutôt que leur remplacement complet</i> • <i>Accentuer les efforts pour inciter au partage des véhicules pour réduire le nombre global de véhicules en circulation et donc la quantité de déchets susceptible d'être générée</i> • <i>Accentuer les efforts pour inciter les usagers au report modal et réduire les besoins en achat de nouveaux véhicules</i> • <i>Privilégier des fabricants capables de fournir des garanties quant à la prise en compte des enjeux environnementaux dans leur processus de fabrication</i> • <i>Mettre à disposition des vélos d'occasion pour réduire les achats en matériel neuf</i>
10.3	<i>L'incidence de cette fiche projet est globalement positive. Toutefois, du fait de l'absence de mise en œuvre d'actions concrètes, il est encore difficile d'évaluer l'impact de cette fiche sur les autres composantes environnementales.</i>
10.4	<i>Ces trois actions revêtent un caractère immatériel et n'auront par conséquent aucun impact sur les différentes dimensions environnementales.</i>
10.5	<i>Ces deux actions n'ont pas d'incidence sur l'environnement du fait de leur caractère immatériel.</i>