Commune de Marguerittes
Département du Gard (30)

Révision du

Plan Local d'Urbanisme

PLU

5.12. Plan Local de Mobilité Durable (PLMD)

***Approbation du PLU** : DCM du 06/03/2014*
***Arrêt du projet de révision du PLU :** DCM du 17/12/2025*
***Approbation de la révision du PLU :** DCM du 04/11/2026*



Prestataires :

Agence MTDA
47 avenue des Ribas 13 770 Venelles
04 42 20 12 57 www.mtda.fr

Agence d'urbanisme, région nîmoise et alésienne
Arche Bötti 2 - 115 allée Norbert Wiener - 30000 Nîmes
04 66 29 02 60 • www.audrna.com

Mandataire :

ADELE-SFI Urbanisme
434 rue Etienne Lenoir 30 900 Nîmes
04 66 64 01 74. www.adelesfi.fr

VILLE DE
MARGUERITTES

Plan Local de Mobilité Durable





Pouvoir se déplacer est une aspiration naturelle de chaque être humain.
La liberté de se déplacer, évidemment en sécurité, est un des premiers éléments de la liberté individuelle.
A ce titre, il est de la responsabilité de la collectivité, de la commune, de garantir à tous les citoyens et de favoriser l'accès à cette liberté en aménageant, organisant, sécurisant et développant les mobilités sur le territoire de Marguerittes.

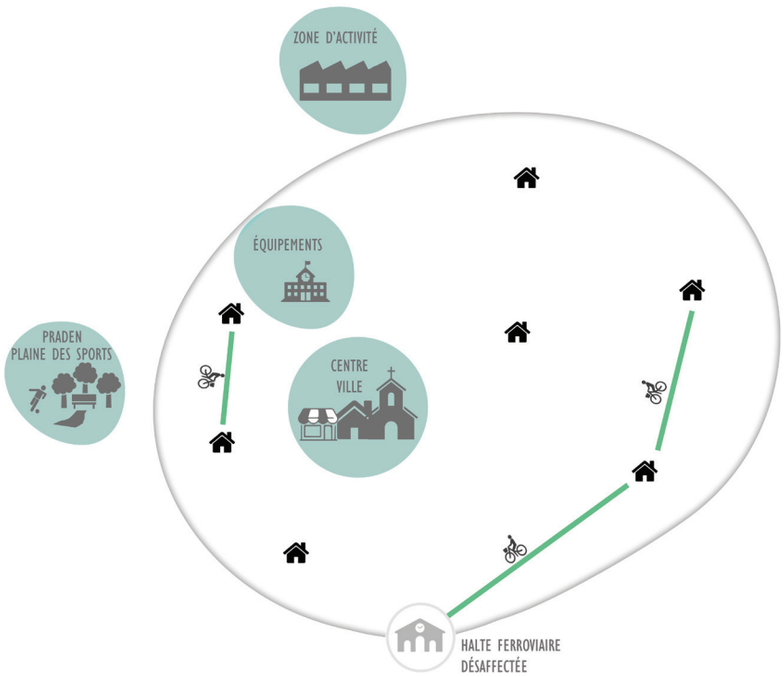
Pour ce faire, un ample et complet processus d'étude a été mené depuis 2019 et suivi, depuis 2022, d'une large concertation afin que les enjeux de la mobilité soient bien partagés par tous les citoyens et que les réponses appréhendent bien la question dans toutes ses dimensions.

L'aboutissement de ce processus est le Plan Local de Mobilité Durable (PLMD) dont les objectifs, construits et partagés dans le cadre de cette concertation sont :

- Garantir la liberté de chacun de se déplacer.
- Assurer la sécurité de tous les usagers des voies publiques.
- Protéger la tranquillité et la qualité de vie.
- Soutenir le pouvoir d'achat.

Pour parvenir à ces objectifs, il est impératif de prendre en compte toutes les évolutions des besoins et moyens sur cette question des déplacements, de mettre en œuvre des solutions globales, de favoriser la mobilité de tous, d'assurer la sécurité de chacun et d'intégrer cet enjeu dans l'aménagement urbain et le développement de la cité.

D’un réseau discontinu ...





Les mobilités dessinent la ville

La situation géographique de Marguerittes, aux portes de l’agglomération nîmoise, au carrefour de grands axes routiers et ferroviaires, à proximité d’une sortie d’autoroute et avec une gare (qui ré-ouvrira bientôt aux voyageurs), a beaucoup pesé dans l’attractivité, la centralité et le développement de la ville au cœur de son bassin de vie

Qu’il s’agisse d’y construire des équipements structurants, de s’y loger, d’y installer des entreprises ou d’y pratiquer des activités de loisir, Marguerittes a su tirer profit de cet avantage.

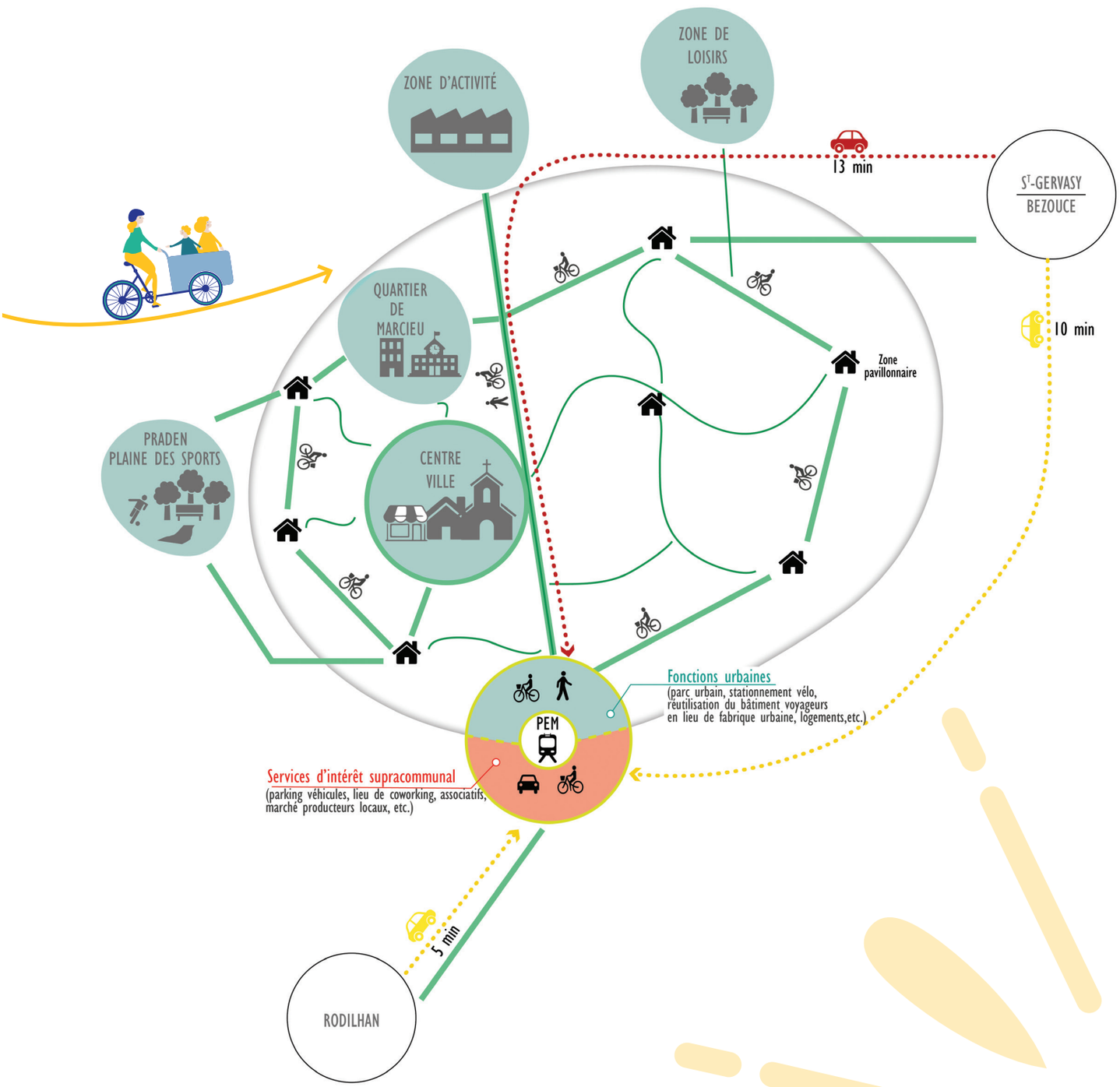
Les évolutions législatives et sociales font aujourd’hui émerger le besoin, pour garder cette avance, d’une nouvelle réflexion et d’une nouvelle organisation des déplacements à Marguerittes, entre Marguerittes et Nîmes, entre Marguerittes et les communes voisines...

L’obligation de passer au tout électrique d’ici 2035, le développement des modes alternatifs (vélo, trottinettes...) et actifs de déplacement, le développement de l’offre de transports en commun viennent s’ajouter aux nouvelles aspirations des citoyens, toujours attachés à la liberté de se déplacer mais désormais soucieux du coût et de l’impact environnemental de leurs déplacements.

Cela fait beaucoup d’enjeux simultanés, concurrents voire contradictoires et autant d’obligations d’écrire des orientations concrètes, pratiques et surtout partagées dans un PLMD afin de pouvoir, dans les 10 prochaines années, les traduire par une organisation, des équipements et des aménagements qui dessinent la ville du XXIe siècle : apaisée, sécurisée, sereine et durable.

Pour cela, le PLMD de Marguerittes propose 4 orientations : améliorer les conditions de circulation, créer un réseau complet de modes actifs, développer les transports collectifs et assurer un stationnement organisé. Le schéma ci-contre illustre l’esprit de ces orientations, développées ci-après.

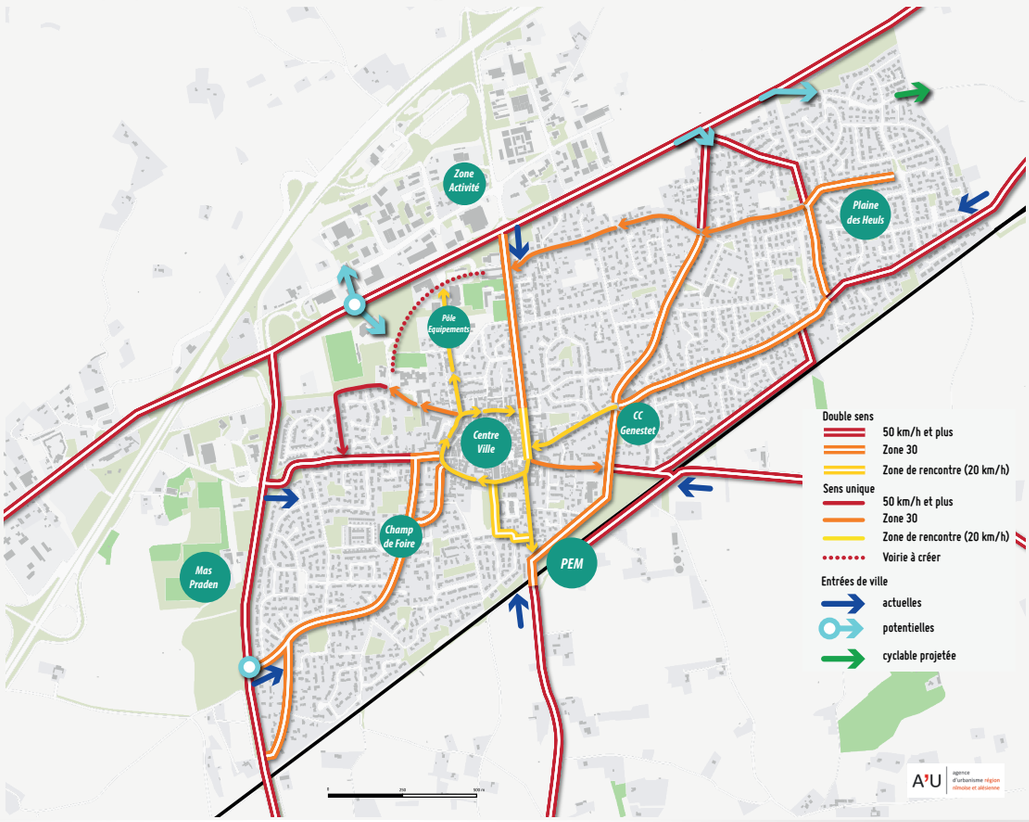
... vers une ville multimodale pour tous



Une circulation sécurisée

L'évolution des mobilités dans la commune passant par leur diversification, la voiture particulière va nécessairement devoir ralentir et faire de la place aux autres modes de déplacements.

Cette tendance majeure passe par une organisation nouvelle des circulations avec le développement de sens uniques sur les zones en tension (avenue de Mezeirac et avenue de Nîmes), des aménagements sécurisants (avenue de Paris, avenue de la République, avenue de Provence, avenue de Camargue…) et par une hiérarchisation des voies (grands axes, dessertes de proximité, rues partagées…) qui bénéficieront de limitations de vitesse lisibles, d'équipements et d'une organisation correspondant à leur statut.

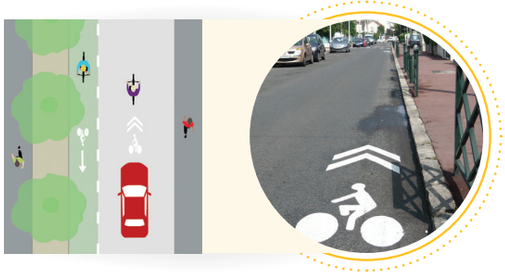


Exemples d'aménagements pour une meilleure cohabitation des modes de déplacements



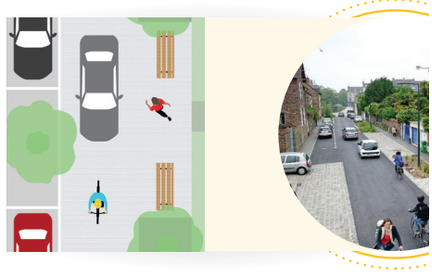
Zone 30 double sens

30 km/h maximum. Signalétique dédiée au sol et sur des panneaux d'entrée et de sortie de zone.



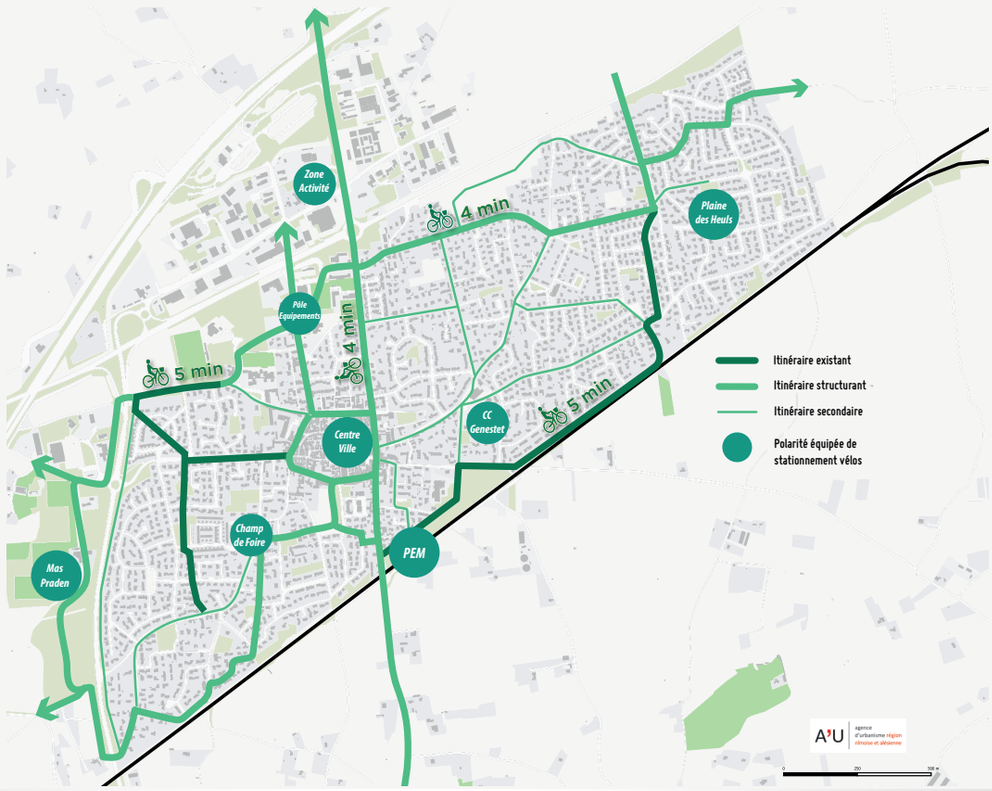
Zone 30 sens unique

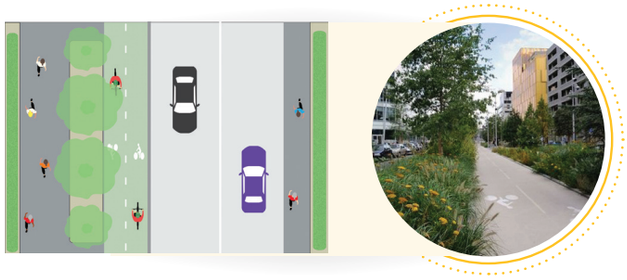
Double sens pour les deux-roues légers (vélos, trottinettes et autres engins électriques…) sauf dispositions contraires de l'autorité investie du pouvoir de police.



La construction d'un réseau modes actifs et alternatifs

Depuis le cœur de ville, l'intégralité du tissu urbain dense est accessible en moins de 10 minutes à vélo mais le réseau viaire actuel n'est ni adapté ni sécurisé pour la pratique du vélo ou autre mode actif ou alternatif de déplacement.
Avec la définition d'un schéma directeur vélo, la ville va se doter d'axes structurants permettant de relier les principales polarités, prioritairement les lieux d'éducation ou de services, et aménager des points de stationnement vélo dans ces lieux.
Un itinéraire majeur est identifié tout autour de la commune, pour desservir l'ensemble des équipements de manière sécurisée (dont le parc de loisirs et sports de Praden) et pour s'inscrire dans les grands réseaux cyclables de Nîmes Métropole (vers Nîmes) et du Département (vers le Pont du Gard).





Piste cyclable

Voie bidirectionnelle ou unidirectionnelle réservée aux deux-roues légers, séparée matériellement de la chaussée et du trottoir par des séparateurs, bordures de trottoir, aménagements plus larges avec du mobilier, des plantations, etc.



Zone de rencontre

Les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée en étant prioritaires sur les autres modes. Vitesse des véhicules limitée à 20 km/h. Double sens pour les deux-roues légers, sauf dispositions contraires.



Voie verte

C'est un aménagement bidirectionnel séparé de la chaussée réservé aux deux-roues légers, piétons et cavaliers.

Développer les transports en commun

La Ville partage avec la communauté d'agglomération Nîmes Métropole et la Région Occitanie Pyrénées – Méditerranée la volonté de renforcer la desserte et la qualité des transports collectifs comme principale possibilité de réduire la part de la voiture particulière dans les déplacements du quotidien.

C'est donc une offre globale qui doit être travaillée, mise en cohérence et développée autour des transports scolaires (Tempo), des déplacements intra-muros (ligne 20), du lien avec Nîmes (Trambus) et au cœur des échanges entre Nîmes et Avignon avec les lignes LiO 125 et 126 et la ligne de train de la rive droite du Rhône.





La navette mise en place en 2022 par Nîmes Métropole est la première ligne communale hors Nîmes à l'échelle de l'agglomération. Elle témoigne de l'importance accordée à la desserte de Marguerittes et évoluera en fonction des nouveaux services et aménagements réalisés par la ville.

Le retour des trains en gare s'accompagnera de la mise en place d'un pôle d'échanges multimodal (PEM) permettant de faciliter l'accessibilité tous modes et pouvant proposer des services aux usagers.

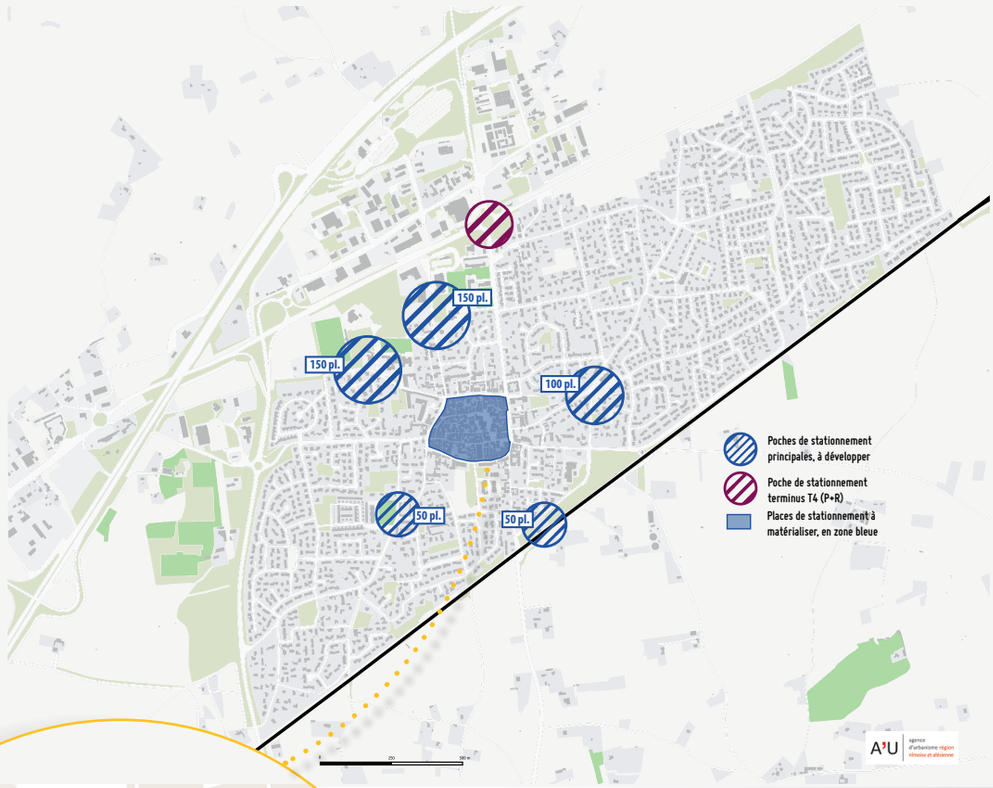


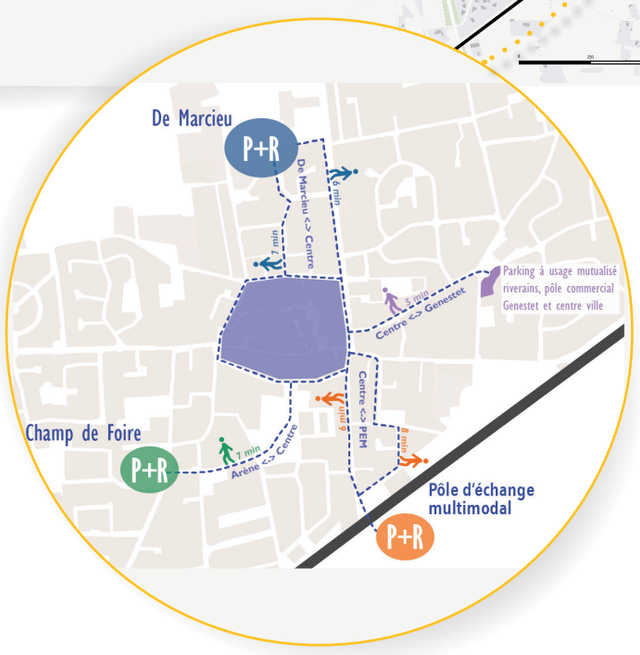
Un stationnement organisé

Il s'agit évidemment de redéfinir l'organisation du stationnement dans tous les quartiers de la ville avec pour unique objectif de renforcer la sécurité de tous et la qualité de l'environnement de proximité.

En d'autres termes, de rendre les trottoirs, aujourd'hui transformés en parkings, aux piétons, d'identifier par des marquages au sol les emplacements légaux de stationnement et de libérer le cœur de ville en proposant des alternatives de stationnement dans sa proximité immédiate.

Cette dernière question s'accompagnera d'une nouvelle et importante concertation avec les habitants et usagers pour définir comment limiter la présence des véhicules dans le centre ancien.





Une réflexion doit être conduite avec les habitants, notamment de l'écusson, pour déterminer les modalités d'évolution des conditions de stationnement, avec l'idée notamment de report du stationnement à proximité du cœur de ville, pour des temps de déplacement piéton très modestes, sans interdire la dépose (de personnes, de courses, etc.).

Des principes à mettre en œuvre concrètement

1. Améliorer les conditions de circulation

> Compléter et repenser la signalisation des entrées de ville
> Clarifier et redéfinir les zones de limitation de vitesse
> Hierarchiser le réseau de voirie

2. Créer un réseau complet de modes actifs

> Réaménager certains axes avec une forte dimension cyclable
> Mieux insérer les modes actifs dans la traversée des carrefours
> Déployer des infrastructures de stationnement cyclable
> Réaménager certaines rues au profit des mobilités piétonnes
> Penser l'insertion de tout nouveau projet urbain dans l'armature modes actifs

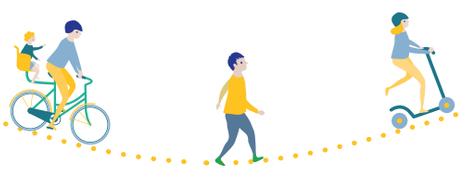
3. Développer les transports collectifs

> Améliorer la nouvelle desserte de bus Tango mise en place en 2022 (points et modalités de desserte, matériel roulant)
> Anticiper la remise en service de la gare de Marguerittes

4. Assurer un stationnement organisé

> Organiser le stationnement des véhicules motorisés dans les rues où il n'est pas matérialisé
> Aménager des parkings à proximité du centre utiles aussi aux autres quartiers
> Améliorer et développer la signalétique dédiée au stationnement (panneaux, jalonnement…)

Un rôle pour chacun dans l'évolution des pratiques de mobilité à Marguerittes. En effet, au-delà de l'engagement de la commune, aidée par ses partenaires techniques et financiers (Nîmes Métropole, Région Occitanie, Département du Gard…), il est important que les habitants, usagers et «acteurs» du territoire s'impliquent dans l'accompagnement des aménagements et actions entreprises, sans quoi tous les efforts risquent d'être vains.
Le monde éducatif en premier lieu a un rôle à jouer en la matière, à ce titre, le collège Lou Castellas, les écoles Peyrouse, De Marcieu et Genestet peuvent être des acteurs importants pour faire de la pédagogie et monter des opérations de promotion des modes actifs (journées découverte, sorties et ateliers vélos, pédibus, etc.). Les établissements de formation professionnelle, accueillant un nombre croissant d'étudiants et «d'alternants», le Purple Campus au Tec et la Maison familiale rurale La Pinède à la Ponche, pourront également aider. La mobilisation plus largement du tissu associatif et économique, enfin, sera un facteur de réussite de l'évolution des mobilités à Marguerittes, et notamment des principaux employeurs de la commune. Mais individuellement, chacun peut contribuer à faire de Marguerittes une ville apaisée et agréable à vivre dans la mobilité du quotidien.



VILLE DE MARGUERITTES

A'U agence d'urbanisme région nîmoise et alésienne