

2026

(ROB)

Rapport d'orientation budgétaire



Conseil Communautaire du 04 novembre 2025

(sommaire)

1	Table des matières	
	AVERTISSEMENT AUX LECTEURS	3
	PREAMBULE	4
	INTRODUCTION	11
1	CONTEXTE GENERAL DE LA PREPARATION BUDGETAIRE 2026.....	12
1.1	CONJONCTURE ECONOMIQUE	12
1.2	MESURES LEGISLATIVES ET REGLEMENTAIRES.....	14
1.2.1	<i>Dispositions du projet de loi de finances (PLF) pour 2026</i>	14
1.3	EVOLUTION DE NIMES METROPOLE	15
2	SITUATION FINANCIERE CONSOLIDEE DE NIMES METROPOLE	16
2.1	SECTION DE FONCTIONNEMENT (ANALYSE CONSOLIDEE)	16
2.1.1	<i>Les recettes de fonctionnement (analyse détaillée par budget)</i>	19
2.1.2	<i>Les dépenses de fonctionnement.....</i>	30
2.2	SECTION D'INVESTISSEMENT	45
2.2.1	<i>Les dépenses brutes d'Investissement</i>	45
2.2.2	<i>Le coût net des investissements pour Nîmes Métropole.....</i>	61
2.3	L'ENDETTEMENT.....	63
2.3.1	<i>Encours de la dette</i>	63
2.3.2	<i>Capacité de désendettement</i>	64
2.3.3	<i>Répartition de la dette par nature de risque</i>	65
2.3.4	<i>Répartition de la dette par prêteur.....</i>	67
2.3.5	<i>Répartition de la dette de septembre 2025 par budget en M€</i>	67
2.3.6	<i>Evolution du taux moyen de la dette</i>	68
3	VISION PROSPECTIVE	68
3.1	VISION PROSPECTIVE DES INVESTISSEMENTS.....	68
3.2	VISION PROSPECTIVE DE LA DETTE.....	71
4	SITUATION FINANCIERE 2026 PAR BUDGET DE NIMES METROPOLE.....	72
4.1	BUDGET PRINCIPAL.....	72
4.2	BUDGET EAU	74
4.3	BUDGET ASSAINISSEMENT	75
4.4	BUDGET GRAND CYCLE DE L'EAU	76
4.5	BUDGET SPANC	77
4.6	BUDGET TRANSPORTS	78
4.7	BUDGET GECKO	79
4.8	BUDGET AEROPORT	80
4.9	BUDGET DCTDM.....	81
5	LES GRANDS PROJETS DE NIMES METROPOLE.....	82

5.1	MOBILITE – PLAN VELO	82
5.2	MOBILITE – LANCEMENT DE LA LIGNE T5	84
5.3	MOBILITE – EXTENSION DE L'INFRASTRUCTURE TCSP A CAISSARGUES	85
5.4	GEMAPI : PAPI III.....	86
5.5	AEROPORT : DEVELOPPEMENT ET ELABORATION DU SCHEMA D'AMENAGEMENT.....	88
5.6	NIMES SUD : CREATION DE LA ZONE D'ACTIVITE ECONOMIQUE (ANCIEN Oc VIA).....	91
5.7	MAGNA PORTA	93
5.8	MARCHE GARE	94

Avertissement aux lecteurs

Nous invitons les lecteurs à consulter en priorité le chapitre intitulé « Anticiper et s'adapter pour avancer » (page 6) qui décrit de façon synthétique le contexte dans lequel le projet de budget a été élaboré et qui présente les chiffres clés de ce projet de budget 2026.

Ils pourront ensuite se porter sur les autres parties du document qui apportent des informations plus détaillées et des explications précises.

Préambule

Le débat d'orientation budgétaire constitue une étape importante dans le cycle budgétaire annuel des collectivités locales.

Si l'action des collectivités locales est principalement conditionnée par le vote de leur budget annuel, leur cycle budgétaire est rythmé par la prise de nombreuses décisions. Le rapport d'orientation budgétaire constitue la première étape de ce cycle.

Les objectifs du débat d'orientation budgétaire

Ce débat permet à l'assemblée délibérante :

- de discuter des orientations budgétaires de l'exercice à venir et des engagements pluriannuels qui préfigurent les priorités du budget primitif,
- d'être informée de l'évolution de la situation financière de la collectivité.

Il donne également aux élus la possibilité de s'exprimer sur la stratégie financière de leur collectivité.

Les obligations légales.

La loi N° 2015-991 du 07 août 2015 portant sur la nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe) créée, par son article 107, de nouvelles dispositions relatives à la transparence et la responsabilité financière des collectivités territoriales.

Le débat d'orientation budgétaire fait l'objet d'un rapport comportant des informations énumérées par la loi, notamment dans l'article D.2312-3 du CGCT créé par l'article 1 du décret n°2016-814 du 24 juin 2016.

L'article 107 de la loi NOTRe a modifié les articles L.2312-1, L. 3312-1, L.4312-1, L.5211-36 et L.5622-3 du code général des collectivités territoriales (CGCT) relatifs au débat d'orientation budgétaire, en complétant les dispositions relatives à la forme et au contenu du débat.

S'agissant du document sur lequel s'appuie ce débat, ces nouvelles dispositions imposent au président de l'exécutif d'une collectivité locale de présenter à son organe délibérant, un rapport sur les orientations budgétaires, les engagements pluriannuels envisagés ainsi que sur la structure et la gestion de la dette.

Cette obligation concerne les communes de plus de 3500 habitants (alinéa 2 de l'article L.2312-1) et leurs établissements publics (alinéas 1 et 2 de l'article L.5211-36), ainsi que les départements (alinéa 1 de l'article L.3312-1).

Pour les établissements publics de plus de 10 000 habitants, comprenant au moins une commune de 3500 habitants (alinéa 2 de l'article L.5211-36), ce rapport doit comporter également une présentation de la structure et de l'évolution des dépenses et des effectifs (évolution prévisionnelle et exécution des dépenses de personnel, des rémunérations, des avantages en nature et du temps de travail).

Le formalisme relatif au contenu de ce rapport, à sa transmission et sa publication reste à la libre appréciation des collectivités en l'absence de décret d'application. Le rapport doit néanmoins contenir les informations prévues par la loi, être transmis au représentant de l'Etat et être publié. Pour les communes, il doit être également transmis au président de l'établissement public de coopération intercommunale dont la commune est membre.

Ce rapport donne lieu à un débat. Celui-ci est acté par une délibération spécifique, qui donne lieu à un vote. Cette délibération est également transmise au représentant de l'Etat dans le département.

Une délibération sur le budget non précédée de ce débat est entachée d'illégalité et peut entraîner l'annulation du budget (*TA Versailles, 28 décembre 1993, Commune de Fontenay le Fleury*).

En M57 le débat doit avoir lieu dans les 10 semaines précédent l'examen du budget primitif.

Le débat ne peut pas être organisé au cours de la même séance que celle de l'examen du budget primitif (*TA Versailles, 16 mars 2001, Commune de Lisses*).

Anticiper et s'adapter pour garder le cap et avancer

Dès le début du mandat, Nîmes Métropole a dû composer avec une succession de chocs extérieurs qui ont profondément perturbé sa trajectoire budgétaire.

- **Le contrecoup de la crise sanitaire**
- **La guerre en Ukraine**
- **La crise politique** : les tensions institutionnelles et les incertitudes liées aux décisions nationales ont fragilisé la visibilité financière. Les dotations de l'État, les règles de fiscalité locale et certaines aides aux collectivités ont été soumises à des révisions ou à des retards, compliquant la planification budgétaire.

En conséquence, les hypothèses économiques retenues en début de mandat se sont révélées caduques. Nîmes Métropole a dû réviser sa prospective financière, ajuster ses priorités d'investissement, différer certains projets et renforcer le suivi de sa dette et de sa capacité d'autofinancement.

Les élus de Nîmes Métropole ont à nouveau su prendre les décisions nécessaires afin de redresser cette trajectoire.

- Réduire puis maîtriser les charges de fonctionnement
- Adapter et lisser le programme d'investissement
- Dynamiser les recettes de fonctionnement et d'investissements (évolution des bases mini CFE, hausse du taux de VM, recherche supplémentaire de subventions sur le PAPI 3 ...)

Depuis 2022, la charge financière de l'agglomération connaît une hausse continue, essentiellement liée à l'évolution des conditions de financement sur les marchés. La flambée des taux d'intérêt, amorcée dans le sillage des politiques monétaires restrictives menées par la Banque centrale européenne pour contenir l'inflation, a directement des effets sur le coût de la dette contractée par Nîmes Métropole bien que Nîmes Métropole par la qualité de sa gestion et la pertinence de ses opérations d'investissement ait accès à des concours préférentiels.

Concrètement :

- **Les emprunts à taux variable** ont vu leurs échéances augmenter sensiblement, ce qui alourdit chaque année la charge d'intérêts.
- **Les nouveaux emprunts contractés** pour financer les projets d'investissement doivent désormais l'être à des conditions nettement moins favorables qu'avant 2022.
- Cependant un contrat signé avec **la Banque Européenne d'Investissement (BEI)** permet à Nîmes Métropole de bénéficier de conditions de taux d'intérêt plus avantageuses que d'autres collectivités.

L'agglomération a adopté une posture de **grande prudence** dans l'élaboration de son budget 2026, conscient qu'il s'agit du **dernier exercice du mandat** actuel et qu'il doit conjuguer rigueur, responsabilité et vision prospective.

- **Anticiper les incertitudes liées aux décisions de l'État**

Le gouvernement a exprimé à plusieurs reprises sa volonté de réduire **le déficit public**, ce qui pourrait se traduire par une **contribution accrue demandée aux collectivités locales**, notamment sous la forme de moindres dotations, de nouvelles règles de financement ou de contraintes de dépenses. Dans ce contexte **incertain et évolutif**, l'agglomération a jugé essentiel de ne pas déroger à sa culture de **rigueur** dans l'élaboration du budget afin de faire face à ces évolutions.

- **Garder uniquement l'essentiel**

Le budget 2026 n'est pas seulement l'aboutissement d'un cycle, il constitue aussi un point de départ pour la future équipe élue. L'objectif de ce budget est de **conserver uniquement les dépenses jugées indispensables**, en priorisant les **charges obligatoires** et les **engagements déjà actés** (« coups partis »).

Comme chaque année, l'ensemble des services a fait l'objet de **réunions d'arbitrage budgétaire** afin de ne retenir que **l'essentiel**, garantissant ainsi la cohérence et la soutenabilité de la trajectoire financière.

Ainsi suite aux réunions d'arbitrages, 1,4 M€ de dépenses de fonctionnement ont été réduites, 1,1 M€ de recettes ont été ajoutées et 6,5 M€ d'investissements ont été lissés.



Les efforts consentis permettent à Nîmes Métropole de consolider sa situation financière.

Avec une **épargne brute de 58,7 M€** et un **encours de dette de 487 M€**, l'agglomération affiche une **capacité de désendettement de 8,3 ans**, confirmant une trajectoire soutenable et maîtrisée

En l'absence, à ce stade, de visibilité complète sur le contenu définitif du projet de loi de finances pour 2026 (PLF 2026), le projet budgétaire repose sur des hypothèses prudentes.

L'État a en effet annoncé un effort global de **4,6 milliards d'euros** demandé aux collectivités territoriales.

À ce titre, les estimations réalisées par les associations d'élus font apparaître, pour **Nîmes Métropole**, un effort contributif potentiel de l'ordre de **3,4 M€** qui impacterait le fonctionnement de 2,3 M€ et la section d'investissement de 1,1 M€.

Ce montant regroupe l'ensemble des mesures susceptibles d'être mises en œuvre dans le cadre de la contribution des collectivités au redressement des comptes publics.

Afin d'anticiper ces évolutions, plusieurs ajustements, cohérents avec les orientations du projet de loi de finances pour 2026, ont été intégrés au projet budgétaire :

- **Une ponction prévisionnelle d'1 M€**, au titre d'un éventuel effort contributif demandé aux collectivités territoriales, que ce soit via le **Dispositif local d'investissement et de cohésion (DILICO)** ou par la **baisse des compensations d'État**.
- **Une hausse des cotisations employeurs à la CNRACL**, estimée à **0,3 M€** pour 2026, venant s'ajouter à la majoration déjà intervenue en 2025 (+ **0,4 M€**).
- **Un recul des mécanismes de soutien à l'investissement**, avec une inscription budgétaire limitée aux **seules subventions d'investissement notifiées**. Un nouveau **rabotage du Fonds vert**, de l'ordre de – **40 %**, est en effet annoncé. Pour mémoire, **Nîmes Métropole** avait bénéficié de **3 M€ de subventions Fonds vert en 2024** ; une contraction de 40 % représenterait une **perte potentielle d'environ 1,1 M€**. De plus dans le PLF, la fusion de la DETR-DSIL et DPV en un Fonds d'investissement pour les territoires (FIT) qui viserait prioritairement les collectivités rurales ou celles avec des difficultés urbaines et pourrait financer par exception d'autres collectivités.

- Après un gel de la dynamique TVA 2025 qui pénalise les recettes de **0,6 M€**, un écrêtement de la dynamique de TVA est anticipé : le PLF 2026 prévoit que la progression des fractions de TVA attribuées aux collectivités soit désormais **calculée sur l'évolution nationale de la TVA minorée du taux d'inflation**, réduisant ainsi le dynamisme attendu des compensations fiscales.

En dépit de ces contraintes, la collectivité parvient à **préserver sa capacité d'autofinancement, investir pour le territoire et à maintenir une trajectoire d'endettement stable**.

Ainsi, la **capacité de désendettement du projet budgétaire 2026** demeure estimée à **8,3 ans**, confirmant la solidité de la gestion financière de l'agglomération

En résumé, ce budget 2026 se veut à la fois un **acte de responsabilité** face à un contexte national incertain et un **acte de loyauté démocratique**. Il illustre une démarche d'équilibre entre continuité et ouverture, entre maîtrise financière et préparation de l'avenir.

Tout au long de ce mandat, la stratégie de Nîmes Métropole est restée focalisée sur ses 3 axes stratégiques, tout en préservant son environnement, à savoir :

1. **Transport et mobilité** avec l'objectif d'interconnecter les bassins de vie et gagner en liberté de déplacement, de passer d'un transport subi à un transport choisi ;
2. **Développement économique** avec l'ambition d'être un territoire accueillant et encourageant l'innovation, où il fait bon d'entreprendre et de créer de l'emploi ;
3. **Sécurité des biens et des personnes** dans le but de développer la résilience du territoire face au dérèglement climatique, notamment sécheresse et inondations et ainsi assurer la **transition écologique et le développement durable** avec la volonté de devenir une véritable éco-métropole alliant développement économique et durable.

Depuis le début du mandat, plus de 100 M€ sont investis chaque année, soit un total cumulé de **620 M€ d'investissements bruts** représentant **460 M€ nets** après subventions et FCTVA.

La répartition de ces investissements illustre la **priorité donnée aux services essentiels du quotidien et aux grands projets structurants du territoire** :

- 29% ont été investis au service de l'eau et de l'assainissement principalement dans la modernisation des réseaux et la mise à niveau des stations d'épurations, soit 179 M€
- 21 % dédiés à la prévention du risque inondation, dont 4 % pour le pluvial et 17 % pour les projets PAPI, soit 132 M€ d'aménagements hydrauliques visant à renforcer la résilience du territoire
- 21 % investis dans les transports et la mobilité, soit 131 M€, afin de développer les lignes de TCSP, renouveler le parc de bus et favoriser la mobilité douce
- 3 % orientés vers la gestion des déchets, soit 19 M€, pour moderniser et rationaliser les équipements et les filières
- 2% au service du déploiement de la fibre, afin d'assurer une couverture numérique du territoire soit 11 M€

Malgré la force et la portée de ces investissements, la dette de la collectivité demeure maîtrisée.

Cette performance résulte d'une politique de rigueur budgétaire engagée dès le début du mandat et d'une grande agilité face aux crises exogènes successives (sanitaire, énergétique, inflation, etc.).

Contexte économique 2026

La préparation du budget 2026 revêt une importance particulière puisqu'il s'agit d'un budget dont l'exercice est à cheval sur deux mandatures.

Ce budget s'inscrit dans une logique de **continuité et de responsabilité**, dans un contexte encore marqué par de fortes incertitudes

Les années passées ont en effet été significativement perturbées par une succession d'aléas majeurs : crise sanitaire, conflit armé en Europe, poussée inflationniste, flambée des taux d'intérêt et, plus récemment, crise politique nationale en 2025. L'année 2026 s'ouvre ainsi dans un contexte politique et économique indécis, où les comptes publics nationaux dégradés appellent à une contribution accrue des collectivités territoriales et des intercommunalités au redressement des finances de la Nation

La gestion rigoureuse et disciplinée des finances de Nîmes Métropole, conduite avec constance depuis le début du mandat, a permis un **redressement significatif des comptes** communautaires :

- Amélioration continue de l'**épargne brute**,
- **Stabilisation de l'endettement**,
- Et maintien d'une **discipline budgétaire partagée** par les élus et les services

Cette trajectoire vertueuse a été reconnue par la **Banque Européenne d'Investissement (BEI)**, principal bailleur multilatéral mondial en matière d'action pour le climat. La BEI a en effet décidé d'apporter **son soutien financier à hauteur de 110 M€** pour accompagner plusieurs investissements structurants portés par la direction de l'eau (eau potable, assainissement et grand cycle de l'eau).

Ce contrat de prêt à taux préférentiel prévoit des déblocages successifs, conditionnés au respect de deux critères financiers majeurs :

- Une capacité de désendettement maîtrisée.
- Une épargne de gestion (épargne brute retraitée des frais financiers) supérieure à 1,3 fois l'annuité de la dette (En 2025 le ratio est estimé à 1,8)

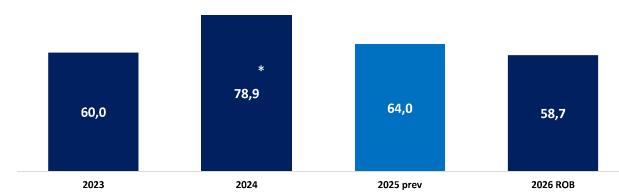
L'exécutif communautaire a donc arrêté comme **cap stratégique** le maintien durable de ce ratio **sous le seuil de vigilance des 10 années**, garantissant la soutenabilité financière du programme d'investissement.

En 2024, les comptes affichent des indicateurs particulièrement solides, avec un ratio de désendettement de 5,9 ans et une épargne de gestion équivalente à 2,1 fois l'annuité de la dette. En 2025 et 2026 les critères définis par la BEI seront également respectés.

Même si la trajectoire de redressement est aujourd'hui bien engagée, l'**agglomération demeure convalescente**, avec un niveau d'endettement stabilisé mais encore conséquent.

C'est pourquoi l'ensemble des services et élus de Nîmes Métropole ont poursuivi leurs efforts en faveur d'une gestion prudente et maîtrisée, traduits dans le budget 2026, véritable prolongement des démarches d'assainissement budgétaire engagées depuis 2020

Evolution marge brute



* Pour rappel l'exercice 2024 est impacté à hauteur de 9 M€ éléments exceptionnels

Les ambitions de Nîmes Métropole pour 2026

De nombreux projets attendent Nîmes Métropole en 2026.

Dans le domaine de la mobilité :

- Poursuivre le déploiement du réseau de vélos en libre-service
- Verdir la flotte du matériel roulant.
- Réaliser le parking relais de Langlade
- Finaliser l'infrastructure de TCSP à Caissargues et son parking relais
- Mettre en place la migration du système billettique et de l'openpayment
- Créer de nouvelles pistes cyclables

Dans le domaine des déchets :

- Poursuivre le déploiement du territoire 100% compostage
- Améliorer le tri des déchets
- Accompagner l'optimisation et la modernisation du service collecte
- Poursuivre la mise en conformité des déchèteries des déchèteries de Saint Césaire, Milhaud, Caissargues et Saint Anastasie.
- Etendre la déchèterie de Saint Césaire.
- Lancer le projet de rénovation de la déchèterie Ancienne Motte

Pour la gestion de l'eau et de l'assainissement :

- Finaliser les sécurisations de St Chaptes et de Sauzet
- Démarrer la séparation des réseaux eau et assainissement de l'Aéroport.
- Finaliser les travaux de la 2ème tranche de la station de Garons
- Réaliser le raccordement de la STEU de Milhaud sur STEU de Nîmes,
- Poursuivre le projet de la station de traitement de la Vaunage à St Dionisy.
- Et plus généralement, poursuivre la mise en œuvre de l'ambitieux schéma directeur destiné à moderniser le patrimoine et à anticiper l'évolution des besoins de la population

Pour la prévention des inondations :

- Finaliser l'aménagement du cadereau d'Uzès en zone urbaine de Nîmes (tunnelier) dans le cadre du PAPI 3

Pour la rénovation urbaine :

- Poursuivre l'important projet de rénovation des espaces publics, des logements sociaux et des copropriétés dégradées financé par l'ANRU

Pour le développement économique et aménagement du territoire :

- Poursuivre le projet de séparation des réseaux avec l'armée sur la plateforme aéroportuaire
- Moderniser les ZAE

L'appui des communes membres pour la réalisation de leurs projets :

- Nîmes Métropole va continuer à accompagner ses communes membres dans le financement de leurs principaux projets au travers du versement de fonds de concours pour un montant planifié de 7,5 M€

Introduction

Ce rapport d'orientation budgétaire présente des éléments d'analyse rétrospective et prospective, dans la perspective du vote prochain du budget primitif 2026.

Le projet de budget consolidé 2026 cumule un volume de **380,4 M€** de dépenses se décomposant de la façon suivante :

- **210,8 M€ de dépenses de fonctionnement (hors opérations intra budgétaires)**
- **109,1 M€ de nouvelles dépenses d'équipement (hors reports de 2025)**
- **60,5 M€ d'autres investissements : remboursements d'emprunts, opérations pour compte tiers notamment**

Le projet de budget 2026 a été construit de la manière suivante :

- Prise en compte de dépenses de fonctionnement intégrant les derniers arbitrages budgétaires permettant de dégager une capacité d'autofinancement suffisante pour le financement des investissements,
- Un programme d'investissements permettant de poursuivre des projets lancés.

La première partie de ce rapport est consacrée à la description du contexte économique dans lequel ce projet de budget 2026 a été construit.

La seconde partie présente les grandes orientations budgétaires pour 2026 pour les dépenses et les recettes, tant en termes de fonctionnement que d'investissement.

La troisième partie apporte un éclairage complémentaire sur la vision prospective : plan pluriannuel d'investissement et projection de la dette.

La quatrième partie présente une décomposition des comptes prévisionnels par budget.

La cinquième partie présente des projets de transformation ayant un fort impact sur l'année 2026.

1 Contexte général de la préparation budgétaire 2026

1.1 Conjoncture économique

Sur l'ensemble de l'année **2025**, la croissance du PIB s'établirait à **0,7 %**, avant de progresser modérément pour atteindre **0,9 % en 2026 et 1,1 % en 2027**.

Cette évolution traduirait un léger raffermissement de la consommation des ménages et une reprise progressive de l'investissement privé, tandis que la contribution du commerce extérieur demeurerait globalement neutre sur la période.

La croissance française en 2025 est bridée par un environnement international atone, une politique monétaire restrictive, une demande intérieure prudente et un État contraint financièrement.

Elle s'établit donc à **0,7 %**, un niveau faible mais positif, traduisant une **économie en phase de stabilisation** plutôt que de relance

Les croissances pour 2026 et 2027 traduisent un environnement incertain, avec des hypothèses internationales révisées à la baisse :

- Un taux de change de l'euro plus élevé,
- Un prix du pétrole plus soutenu,
- Et une demande extérieure moins dynamique, notamment en raison du ralentissement américain et asiatique.

Après une moyenne annuelle de 2,3 % en 2024, l'inflation totale poursuivrait sa décrue et se maintiendrait durablement sous les 2 % sur l'horizon de projection, faisant de la France l'un des pays les moins inflationnistes de la zone euro.

Elle s'établirait à **1,0 % en 2025**, sous l'effet du reflux des prix de l'énergie et de la modération des prix des services, puis atteindrait **1,3 % en 2026** et **1,8 % en 2027**

L'**inflation sous-jacente** (hors énergie et alimentation) poursuivrait également sa normalisation : **1,7 % en 2025**, puis **1,6 % en 2026 et 2027**.

La **progression des salaires** demeurant supérieure à celle des prix, le **pouvoir d'achat de la masse salariale** augmenterait d'environ **+1 % par an**, soutenant graduellement la **reprise de la consommation des ménages**. Le **taux de chômage** se stabiliserait autour de **7,5 %**, proche de son niveau actuel.

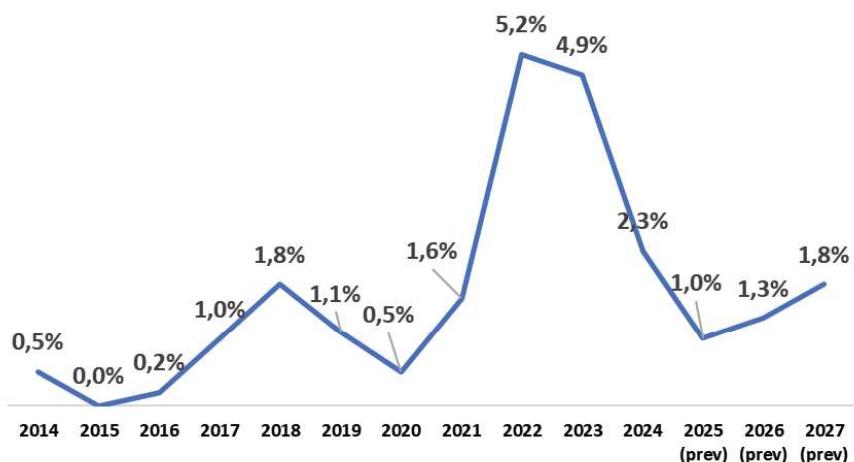
Dans ce contexte macroéconomique modérément favorable mais encore fragile, le **projet de budget 2026 de Nîmes Métropole** a été construit sur une **hypothèse de progression prudente et symétrique de +1,3 %** appliquée à la fois aux **recettes** et aux **dépenses de fonctionnement**.

Cette hypothèse vise à **préserver les équilibres budgétaires** tout en tenant compte d'une inflation contenue mais réelle, et d'une activité économique en reprise lente.

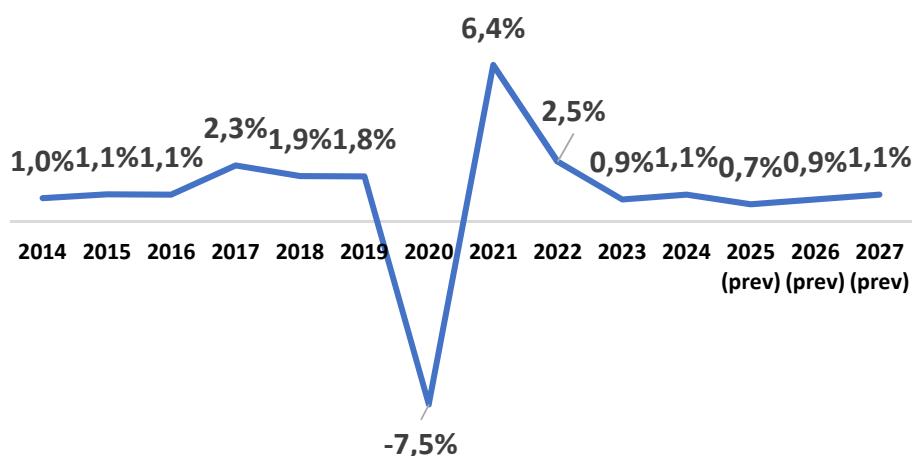
Les perspectives économiques demeurent soumises à plusieurs aléas :

- **Incertitude sur la politique budgétaire nationale en 2026**, susceptible d'accentuer les comportements attentistes des entreprises et des ménages ;
- **Tensions commerciales internationales persistantes**, liées notamment à l'application de l'accord entre les États-Unis et l'Union européenne, encore flou pour certains secteurs (pharmaceutique, semi-conducteurs, agroalimentaire) ;
- **Évolution des marchés de l'énergie et des taux d'intérêt**, pouvant influencer le coût de l'investissement public et privé.

Inflation moyenne annuelle



Evolution PIB



1.2 Mesures législatives et réglementaires

1.2.1 Dispositions du projet de loi de finances (PLF) pour 2026

La France est soumise au **Pacte de stabilité et de croissance** (PSC), qui fixe des normes budgétaires pour les États membres de l'UE : notamment le **plafond de déficit public à 3 % du PIB**.

L'objectif gouvernemental est de ramener le déficit à ce niveau à l'horizon 2029.

Afin de travailler dans le sens de cet objectif, le gouvernement français (initialement sous François Bayrou) visait à réaliser un objectif de 43,8 milliards d'euros d'économies et ainsi à ramener le déficit à **4,6 % du PIB en 2026**, contre environ 5,4 % pour 2025

La proposition budgétaire de 2026 étant très contesté, le **Premier ministre François Bayrou** avait conditionné la mise en œuvre de ce programme à un **vote de confiance** perdu début septembre 2025.

Sa chute a entraîné la nomination de **Sébastien Lecornu**, puis sa **démission rapide** vingt-six jours plus tard avant d'être **reconduit le 10 octobre 2025**.

Le gouvernement Lecornu II doit désormais **faire adopter le PLF 2026** avant la fin de l'année, dans un **calendrier constitutionnel très constraint**, sous peine de devoir recourir à une **loi spéciale** réduisant les marges d'investissement de l'État.

L'instabilité politique et budgétaire a conduit **Fitch Ratings** à **abaisser la note de la France de AA- à A+** le **12 septembre 2025**, faisant perdre à la France son **double A historique**

Cette situation pourrait conduire à une hausse des taux d'intérêt. Ce qui aurait un impact pour l'Etat mais aussi pour les collectivités et les entreprises.

L'article 186 de la loi de finances pour 2025 crée le dispositif de lissage conjoncturel des recettes fiscales des collectivités territoriales, **le « DILICO »**.

Ce mécanisme prévoit en 2025 un **prélèvement global d'un milliard d'euros** sur les douzièmes de fiscalité des collectivités disposant d'un potentiel financier élevé.

En 2025, **Nîmes Métropole n'a pas été concernée** en raison de son **niveau de revenu et de potentiel financier par habitant**.

Toutefois, par prudence, une **perte prévisionnelle d'1 M€** est intégrée au budget 2026 en raison de l'effort supplémentaire demandé aux collectivités. Le PLF 2026 prévoit que ce dispositif soit reconduit à hauteur cette fois de **2 milliards d'euros**.

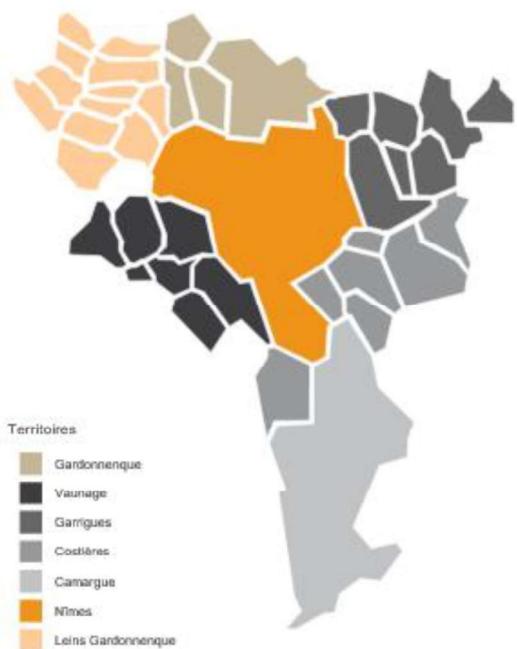
1.3 Evolution de Nîmes Métropole

Conformément aux objectifs contenus dans le schéma de mutualisation, Nîmes Métropole a poursuivi en 2025 la consolidation des périmètres de mutualisation existants (Plate-forme administrative, Direction numérique, instruction Autorisation droit des sols, Pôle Fiscalité, Centre Inter Urbain de Vidéo Protection, Centre économie partagée, Médecine Préventive, Commande Publique, Délégué à la production de données), tout en les adaptant aux besoins évolutifs des communes.

Pour rappel, Nîmes Métropole a complété ces dernières années son offre de services mutualisés notamment sur les périmètres « Délégué à la Protection des Données » et « Direction de la Commande Publique » et a continué à enrichir le bouquet de services proposés par la Direction numérique.

Nîmes Métropole a également ouvert un nouvel espace collaboratif avec les communes mutualisées afin de proposer un outil de partage et d'échange de contenus plus fluides et interactifs.

Par ailleurs, Nîmes Métropole a décidé l'extension des services communs proposés à l'origine aux seules communes, aux établissements publics qui lui sont rattachés, notamment Paloma.



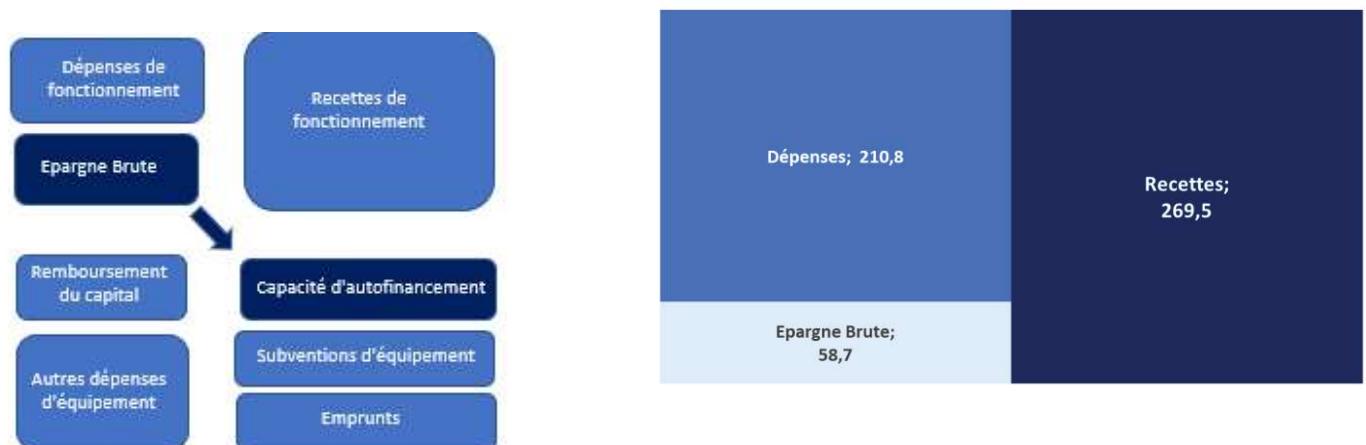
2 Situation financière consolidée de Nîmes Métropole

2.1 Section de fonctionnement (analyse consolidée)

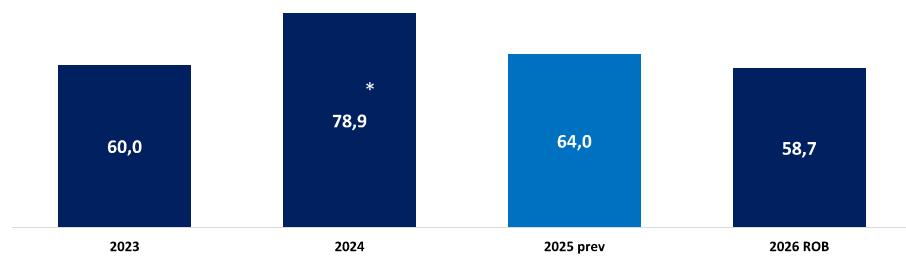
Ce document présente des données financières pour les années 2023 à 2026.

- Les chiffres se rapportant aux **exercices 2023 et 2024** sont issus des comptes administratifs votés par les élus de Nîmes Métropole.
- Les chiffres de **l'année 2025** constituent des prévisions établies à partir des éléments portés à notre connaissance au moment de la rédaction de ce rapport. Ils prennent notamment en compte une sous-consommation des dépenses de fonctionnement par rapport aux crédits ouverts à date. Des évolutions à la hausse comme à la baisse peuvent affecter les résultats estimés.
- Les chiffres de **l'année 2026** sont le produit d'un travail préparatoire important effectué par les services de Nîmes Métropole sous le contrôle des élus. Ils ont déjà fait l'objet d'arbitrages.

Epargne brute



Evolution attendue de l'épargne brute



En dépit d'un contexte économique et financier défavorable, **Nîmes Métropole** présente pour 2026 une **épargne brute de 58,7 M€**.

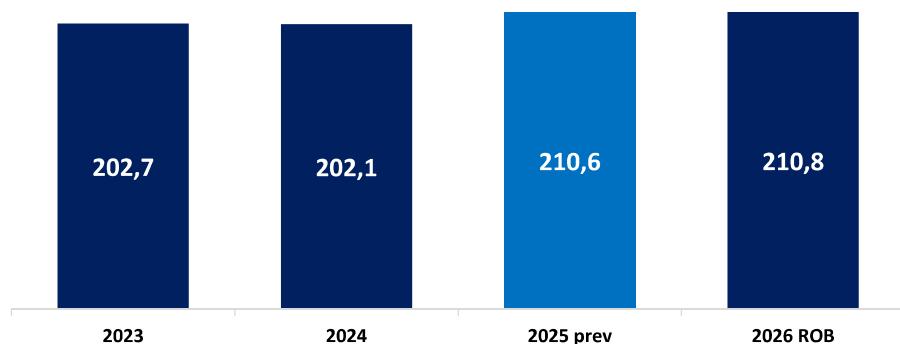
Ce résultat témoigne de la solidité de la trajectoire financière de l'Agglomération et résulte de la **mise en œuvre d'un plan d'action rigoureux**, agissant à la fois sur la maîtrise des **dépenses de fonctionnement** et sur la **valorisation des recettes**.

Il intègre également, pour l'exercice 2026, la participation de Nîmes Métropole à l'effort national de redressement des comptes publics, à hauteur de **1,3 M€**. (1 M€ de ponction et 0,3 M€ charges patronales)

Les projections ont été établies sur la base d'un **taux de consommation des crédits de fonctionnement de 100 %**, alors même que les comptes administratifs des exercices précédents font apparaître une **sous-consommation récurrente** des crédits inscrits.

Le projet de budget 2026 est donc construit sur des bases prudentes.

Analyse de l'évolution des dépenses de fonctionnement



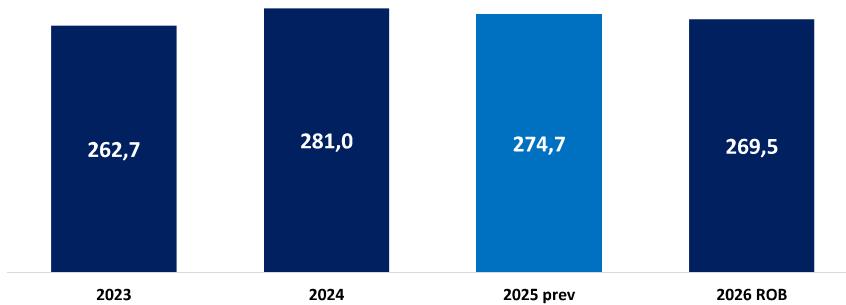
Les dépenses consolidées sont exprimées hors opérations inter budgétaires.

Les dépenses de fonctionnement demeurent globalement stables entre 2025 et 2026.

Cette apparente stabilité résulte toutefois de l'équilibre entre plusieurs évolutions à la hausse et à la baisse, qui se compensent partiellement :

- L'impact en 2025 du protocole d'accord avec Transdev, qui avait temporairement majoré les dépenses liées au service public de transport
- L'évolution des frais financiers
- La progression maîtrisée de la masse salariale, intégrant la hausse des cotisations et les ajustements de carrière
- L'effort de Nîmes Métropole à la maîtrise du déficit public national.

Analyse de l'évolution des recettes de fonctionnement



Les **recettes de fonctionnement** sont prévues en légère baisse entre 2025 et 2026.

Cette évolution s'explique principalement par la **disparition d'éléments non récurrents** qui ont favorablement impacté l'exercice 2025, notamment :

- La fin de la concession de Grézan, qui avait généré un produit exceptionnel de 3,5 M€
- Le ratrappage de la facturation de la PAC (*Participation au financement de l'assainissement collectif*)

En l'absence de ces recettes non récurrentes, le niveau 2026 traduit plutôt une stabilité expliquée principalement par les éléments ci-dessous :

En 2025, la modification par l'État de l'année de référence utilisée pour le calcul de la compensation de **TVA** (passage de N à N-1) a conduit à **geler la dynamique** de cette recette, générant pour Nîmes Métropole un **manque à gagner estimé à 1 M€**.

Pour 2026, le **ralentissement marqué de l'inflation** et de la **croissance économique** se traduit par un **freinage de la progression des recettes fiscales**.

En 2026 l'évolution du taux de TEOM est soumise à l'arbitrage du conseil communautaire. Ainsi, une hypothèse de baisse à hauteur de 5% a été intégrée dans ce projet budgétaire avec un impact de 2M€ sur les recettes.

2.1.1 Les recettes de fonctionnement (analyse détaillée par budget)

2.1.1.1 Analyse des recettes par budget

Recettes de fonctionnement par budget

recettes de fonctionnement hors intercos	2023	2024	2025 prev	2026 ROB
Principal	126,8	131,0	134,4	131,6
Eau & Assainissement & Spanc	27,1	27,9	31,3	29,7
Transport	53,4	59,9	55,7	56,9
GCE	3,4	3,9	3,7	3,9
Aeroport	2,5	7,0	2,7	2,2
Gécko	3,2	2,8	2,6	3,0
DCTDM	46,3	48,5	44,3	42,3
TOTAL	262,7	281,0	274,7	269,5

Les recettes du budget Principal baissent entre 2025 et 2026 de 2,9 M€

Cette variation s'explique principalement une recette exceptionnelle enregistrée en 2025 liée au boni de la concession Grezan IV de 3,5 M€.

La dynamique fiscale lié à la TVA reste modérée (+0,6 M) en raison des prévisions de croissance.

Les recettes des budgets Eau, Assainissement et SPANC baissent de 1,6 M€ entre 2025 et 2026

Les principales hypothèses prises en compte pour le calcul des recettes 2026 de ces budgets sont les suivantes :

- Les volumes facturés pour l'eau (14,5 millions de m³) et l'assainissement (12,2 millions de m³) ont été déterminés à partir des volumes vendus pour l'exercice 2024
- Des taux d'impayés et des abattements liés à la loi Warsmann (fuites chez les particuliers) sont estimés à 3%
- Les retenues opérées par le délégataire sur les recettes pour assurer sa rémunération ont été indexées en tenant compte de la formule d'actualisation telle que définie contractuellement soit 1% à chaque semestre
- L'augmentation du prix de l'eau en fonction de l'inflation prévisionnelle soit 1,3 %
- L'intégration des aides du département concernant les schémas directeurs
- Des recettes Biogaz stables
- L'augmentation des tarifs des prestations SPANC, dans un contexte de baisse d'activité du secteur immobilier, afin de permettre l'équilibre de ce budget sur un cycle de 10 ans (2023-2032). La durée de ce cycle est dimensionnée par la durée maximum règlementaire des contrôles périodiques de fonctionnement.
- Des recettes liées aux raccordements au réseau public de collecte des eaux usées à 1,5 M€ (PAC). En 2025, un important travail de repointage a été opéré pour un montant estimé à 3,2 M€.

Les recettes propres du budget Transports sont en hausse de 1,2 M€

Les principales hypothèses prises en compte pour le calcul des recettes 2026 de ce budget sont les suivantes :

- Prise en compte d'une progression des bases de 2 % du versement mobilité entraînée par une hausse attendue des salaires : 0,8 M€

Les recettes propres du budget Grand Cycle de l'Eau restent stables

Le montant de la subvention du budget principal correspond à la valeur des réductions des attributions de compensation versées aux communes décidées à l'occasion des transferts des compétences pluvial et GEMAPI.

Le montant de la taxe GEMAPI reste inchangé en euros, soit 2, 76M€.

Les recettes propres du budget Aéroport sont en baisse de 0,4 M€

Une convention financière liait le Département du Gard et Nîmes Métropole dans le cadre du retrait du Syndicat mixte de l'aéroport de Nîmes et du soutien au développement de l'aéroport de Nîmes – Alès – Camargue – Cévennes. Cette convention prévoyait le versement par le Département d'une subvention globale de fonctionnement de 1 M€ à Nîmes Métropole. Le versement était échelonné sous la forme de quatre annuités de 250K€ chacune. L'exercice 2025 constitue la dernière année de versement prévue au titre de cette convention.

Les recettes du budget GECKO sont en croissance de 0,4 M€

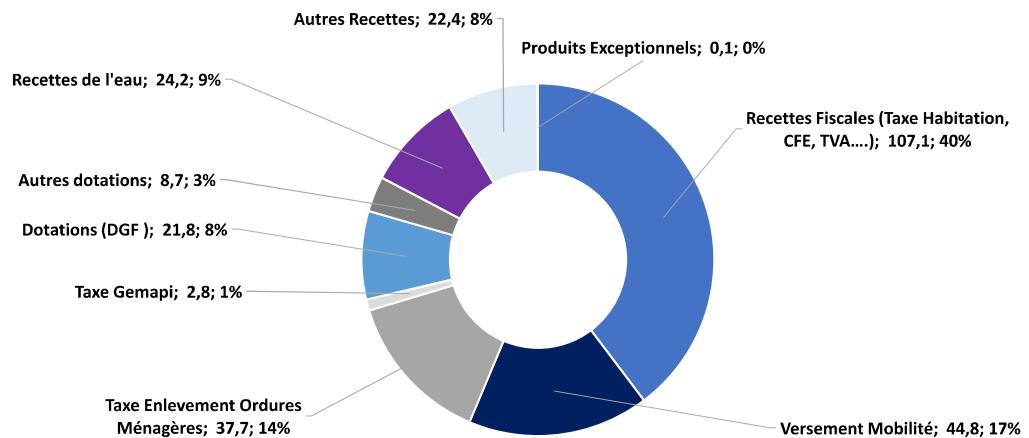
Les recettes du budget « gestion des déchets » baissent de 2 M€

La hausse naturelle des bases d'imposition de la taxe d'enlèvement des ordures ménagères (TEOM) conduit à une progression des recettes fiscales de 0,6 M€.

En parallèle de cette augmentation, il est proposé à l'arbitrage des élus une réduction du taux de TEOM de 5 % soit 2 M€ atténué par l'effet de la hausse des bases expliqué ci-dessus.

2.1.1.2 Analyse des recettes par nature

Recettes fonctionnement hors opérations inter budgétaires	2023	2024	2025 prev	2026 ROB
Recettes Fiscales (Taxe Habitation, CFE, TVA....)	102,2	106,0	106,3	107,1
Versement Mobilité	41,4	43,7	44,0	44,8
Taxe Enlevement Ordures Ménagères	40,8	42,7	39,1	37,7
Taxe Gemapi	2,8	2,8	2,8	2,8
Dotations (DGF)	21,8	22,0	21,9	21,8
Autres dotations	9,4	9,8	9,3	8,7
Recettes de l'eau	21,4	21,2	25,7	24,2
Autres Recettes	21,5	22,0	25,1	22,4
Produits Exceptionnels	1,3	10,8	0,5	0,1
TOTAL	262,7	281,0	274,7	269,5



Les recettes dont bénéficie Nîmes Métropole sont variées :

- Recettes fiscales (40 %)
- Dotations de l'Etat, subventions Région etc ... (11%)
- Versement mobilité (17%)
- Taxe sur les ordures ménagères (14%)
- Taxe GEMAPI (1%)
- Recettes résultant des reversements effectués par le délégataire pour les budgets eau et assainissement (9%)
- Autres recettes (8 %) : recettes commerciales du réseau de transport et recettes vélo (7.7 M€), recettes liées au recyclage des déchets (1,5 M€), aide de l'Etat pour emprunt toxique (2.8 M€), produits liés à la location de la fibre optique (3 M€) et autres recettes ...

2.1.1.3 Recettes fiscales

2.1.1.4 Recettes fiscales et dotations

Budget principal / Fonctionnement M €	2023	2024	2025 prev	2026 ROB
TVA compensant TH	42,1	42,1	42,2	42,6
TVA compensant CVAE	14,8	14,7	14,7	14,8
Cotisation Foncière des Entreprises (CFE)	29,1	30,7	32,1	32,9
Taxe sur les surfaces commerciales (TASCOM)	3,8	4,3	3,6	3,7
Taxe Habitation (TH)	3,1	2,5	1,9	1,9
Impositions Forfaitaires des Entreprises de Réseaux (IFER)	1,5	1,6	1,6	1,7
Taxe Foncier Non Bâti (TFNB)	0,2	0,2	0,2	0,2
Taxe Additionnelle Foncier Non Bâti (TFNB)	0,3	0,3	0,3	0,3
Taxe de séjour	0,0	0,2	0,3	0,3
Rôles supplémentaires	0,5	2,1	1,0	1,0
F.P.I.C	2,5	2,4	2,4	2,3
Compensations CET	4,2	5,0	6,1	5,3
TOTAL	102,2	106,0	106,3	107,1

Budget principal / Fonctionnement M €	2023	2024	2025 prev	2026 ROB
DGF Dotation d'intercommunalité	4,3	4,8	5,3	5,2
DGF Dotation de compensation	17,5	17,2	16,6	16,6
TOTAL	21,8	22,0	21,9	21,8

Taxe d'habitation sur les résidences secondaires

Nîmes Métropole, comme l'ensemble des collectivités locales appartenant au bloc communal, perçoit encore la taxe d'habitation sur les résidences secondaires et sur les autres locaux meublés non affectés à l'habitation principale.

L'année 2023 a été marquée par une fluctuation anormale des recettes de Taxe d'Habitation sur les Résidences Secondaires, passant de 1,9 M€ en 2022 à 3,1 M€ en 2023. Cette hausse provient d'un volume important de taxation à tort, notamment suite à la mise en œuvre de l'outil « Gérer mes biens immobiliers » sur lequel les propriétaires privés et institutionnels devaient déclarer l'occupation de leur logement.

Ces impositions à tort ont donné lieu à des dégrèvements auprès des propriétaires sur les comptes de l'état. Les collectivités ont pu conserver ces recettes exceptionnelles.

Les recettes notifiées pour 2025 sont de 1,9 M€.

Pour 2026, les bases d'imposition seront revalorisées selon l'évolution de l'indice des prix à la consommation harmonisé portant sur la période allant de novembre 2024 à novembre 2025. A l'heure où nous écrivons ces lignes, les calculs de l'INSEE aboutissent à une hausse de 1,3%. Le produit attendu pour 2026 s'élève donc à 1,9 M€.

Taxe sur le foncier non-bâti (TFNB)

Elle correspond au transfert des parts départementales et régionales de taxe foncière sur le foncier non-bâti. En 2025, le montant notifié s'est élevé à 0,17 M€. Pour 2026, le même montant est reconduit.

Taxe additionnelle sur le foncier non-bâti (TFNB)

Le montant correspond au transfert des frais de gestion de l'Etat. En 2025, le montant notifié a atteint 0,3 M€. Pour 2026, le même montant est reconduit.

TVA compensant TH et CVAE

Depuis 2023, les collectivités ne perçoivent plus directement les recettes issues de la **Cotisation sur la Valeur Ajoutée des Entreprises (CVAE)** ni celles de la **taxe d'habitation (TH)**. Ces ressources ont été remplacées par une **compensation versée par l'État**, indexée sur la **dynamique de la TVA nationale**.

En **2023 et 2024**, cette dynamique était **calculée sur la base de l'année en cours**, permettant de suivre plus fidèlement l'évolution réelle de la consommation et de l'activité économique.

En revanche, la **Loi de finances pour 2025** a modifié ce mode de calcul : la **valeur de référence** est désormais **fondée sur la dynamique constatée l'année précédente**. Ce changement a eu pour effet de **geler la dynamique de 2025**, les collectivités ne bénéficiant plus immédiatement des effets d'une éventuelle reprise économique.

Pour **2026**, au regard des hypothèses macroéconomiques (inflation et croissance modérées), la dynamique de la compensation est estimée à **+1 %**.

Ainsi :

- TVA compensant la TH : montant notifié en 2025 de 42,2 M€, produit prévisionnel 2026 de 42,6 M€ ;
- TVA compensant la CVAE : montant notifié en 2025 de 14,7 M€, produit prévisionnel 2026 de 14,8 M€.

Cotisation foncière des entreprises (CFE)

Elle correspond à la part foncière de la taxe professionnelle. Seule la communauté d'agglomération est bénéficiaire de cette taxe. Le taux de CFE est de 34,30 %.

Une réforme des valeurs locatives des locaux professionnels est entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2017. Dorénavant, la valeur locative d'un local professionnel n'est plus calculée en utilisant la méthode de comparaison qui datait de 1970 mais prend en compte la réalité des loyers constatée sur différents secteurs.

Cette réforme s'effectue à recettes fiscales constantes et n'impacte donc pas les collectivités. Il faudra suivre attentivement dans les années à venir l'évolution des bases de ces locaux.

Une révision des paramètres d'évaluation fixant les valeurs locatives des locaux révisées par les services de la DGFiP était

prévue en 2022. Cette démarche a bien été enclenchée et notre collectivité s'est fortement impliquée dans les travaux de la Commission Départementale Des Valeurs Locatives du Gard chargée de mener à bien cette révision. Le vice-Président aux finances de Nîmes Métropole a présidé de cette commission.

Un travail important a pu ainsi être réalisé entre les services fiscaux, les représentants des entreprises du département, les parlementaires et les représentants des collectivités locales. Cela a abouti à un projet de révision cohérent qui a reçu l'accord des partenaires.

Sur le plan national, il est apparu que les informations récoltées par les services fiscaux auprès des propriétaires de locaux commerciaux n'étaient pas totalement corrélées aux réalités des marchés locatifs.

L'exécutif national a donc décidé de mettre en pause cette démarche afin de collecter des informations plus fiables.

Le produit notifié de CFE en 2025 a été de 32,1 M€, enregistrant une hausse de 4,7 % par rapport à 2024.

Cette hausse met en avant une dynamique économique sur notre territoire.

Pour 2026, compte tenu du contexte économique, nous anticipons une hausse de 2,6% soit un montant de 32,9 M€.

Impositions forfaitaires des entreprises de réseaux (IFER)

Le montant notifié des Impositions Forfaitaires des Entreprises de Réseaux au titre de 2025 s'élève à 1,64 M€, en Pour 2026, nous anticipons une hausse de 2,5% à 1,68 M€.

Taxe sur les surfaces commerciales (TASCOM)

La taxe sur les surfaces commerciales (TASCOM) a été créée au profit du régime social des indépendants (RSI). Elle visait à faire financer par les entreprises de la grande distribution naissante une partie de la retraite des commerçants indépendants fortement affectée par le développement de ce secteur. Son affectation a ensuite été étendue au financement du fonds d'intervention pour la sauvegarde de l'artisanat et du commerce (FISAC) justifiant l'affectation du produit de la taxe au budget de l'Etat. Elle est demeurée cependant recouvrée par le RSI jusqu'en 2010. Enfin, lors de la réforme de la taxe professionnelle, cette ressource a été transférée au bloc communal.

Les établissements redevables sont ceux ouverts après 1960 et dont le chiffre d'affaires annuel hors taxe est d'au moins 460 000 € à condition que :

- L'établissement ait une surface de vente au détail de plus de 400 m² clos et couverts (ceux dont la surface de vente au détail est comprise entre 301 m² et 400 m² doivent remplir une déclaration de TASCOM mais ne sont pas redevables de la taxe)
- L'entreprise exploite, directement ou indirectement, plusieurs établissements sous une même enseigne pour une superficie totale de 4 000 m² ; elle est alors redevable au titre de tous ses établissements, quelle que soit leur superficie individuelle. La notion d'exploitation directe ou indirecte vise un réseau constitué d'une ou plusieurs filiales ou succursales dépendant d'une même société ; les établissements indépendants franchisés sous une même enseigne ne sont pas concernés à ce titre.

En 2024 la TASCOM a enregistré un produit bien plus haut. Ce phénomène, partagé avec les autres collectivités, s'expliquerait par des rattrapages des années précédentes.

En 2025 le produit notifié de cette taxe a été de 3,6 M€.

En 2026, nous prévoyons une hausse de 2,6% pour un montant de 3,7 M€.

Taxe pour la Gestion des milieux aquatiques et de prévention des inondations (GEMAPI)

L'article 1530 bis du Code Général des Impôts prévoit que les EPCI à fiscalité propre peuvent par délibération instituer et percevoir une taxe en vue de financer l'exercice de la compétence Gestion des Milieux Aquatiques et Prévention des Inondations (GEMAPI).

Considérant les charges supportées par Nîmes Métropole pour l'exercice de cette compétence et la politique d'investissement ambitieuse conduite par notre agglomération, le conseil communautaire a voté, lors du conseil du 21 septembre 2020, le principe de l'institution de la taxe GEMAPI (Gestion des milieux aquatiques et de prévention des inondations).

Ce produit impactant le budget grand cycle de l'eau, qui doit compenser le montant prévisionnel annuel des charges de fonctionnement et d'investissement au titre de la GEMAPI, pourra varier chaque année et ne pourra pas dépasser le montant de 40€ par habitant.

Au regard des investissements programmés et au vu des événements récents qui marquent désormais une récurrence soutenue des phénomènes météorologiques de haute intensité, le rythme des investissements ne doit pas fléchir.

Le produit de la taxe GEMAPI depuis sa mise en place est maintenu à 2,76 M€.

Lutte contre la fraude fiscale

Chaque année, l'agglomération bénéficie de ce qu'on appelle des rôles supplémentaires. Il s'agit de l'imposition particulière des contribuables faisant suite, par exemple, à une rectification pour insuffisance de base déclarée.

En 2025, les recettes envisagées s'élèvent à 1 M€.

Le même montant a été reconduit pour 2026.

Taxe de séjour

La taxe de séjour communautaire a été instituée le 1er janvier 2024 pour 36 communes de notre EPCI.

Les recettes de 0,3M€ attendues de 2025 sont reconduites en 2026

Le Fonds national de Péréquation des ressources Intercommunales et Communales (F.P.I.C)

Le Fonds national de Péréquation des ressources Intercommunales et Communales (F.P.I.C), créé en 2012, est un outil de péréquation horizontale entre collectivités locales. En 2025, les 39 communes membres de Nîmes Métropole bénéficient de 4,9 M€ et Nîmes Métropole de 2,4 M€. Le montant et la répartition de l'enveloppe de F.P.I.C. estimé pour 2026 est de 2,3 M€.

Dotations

La Dotation Globale de Fonctionnement (DGF) des EPCI se compose de deux parts distinctes :

- La dotation de compensation, part historique aujourd’hui intégrée dans le champ de la péréquation,
- La dotation d’intercommunalité, part plus dynamique, calculée à partir d’indicateurs financiers.

En 2025, la dotation de compensation, qui constitue la principale composante de la DGF, a enregistré une baisse de 3,6%. Pour 2026, il est prévu une stabilisation prudente de cette dotation, estimée à 16,6 M€.

La dotation d’intercommunalité, quant à elle, a connu en 2025 une hausse de 22,59 %. Cette évolution exceptionnelle s’explique en partie par des rattrapages liés à la Cotisation Foncière des Entreprises (CFE). Pour 2026, les prévisions tiennent compte de la fin de ces effets ponctuels : la hausse exceptionnelle a été neutralisée, tout en conservant une tendance de croissance modérée. La dotation d’intercommunalité est ainsi évaluée à 5,3 M€.

2.1.1.5 Autres recettes

Versement Mobilité (VM)

Le versement mobilité est une contribution destinée à financer les transports en commun et, s’agissant de notre collectivité, l’organisation des services réguliers du réseau TANGO, les équipements dédiés au confort des usagers, les travaux de construction des lignes de TCSP.

Tous les employeurs des secteurs public et privé qui emploient au moins 11 salariés y sont assujettis.

Le taux s’applique à la masse salariale brute. Il est librement fixé par les collectivités disposant d’une autorité organisatrice de la mobilité.

Depuis le 1^{er} janvier 2023, le taux de prélèvement du versement mobilité est de 2%.

En plus du taux, le versement mobilité connaît une évolution de ses bases d’assujettissement. En 2026, La **progression des salaires** demeurant supérieure à celle des prix, nous avons retenu une hypothèse d’augmentation de 2% des bases pour une prévision de recettes de 44,8 M€.

A noter que la région a décidé en 2025 de mettre en place le versement mobilité régional et rural (VMRR). Il s’agit d’une nouvelle contribution employeur pour contribuer au financement des transports publics et des services de mobilité sur le territoire. Le taux retenu par la région est le taux maximal de 0,15 % de la masse salariale.

Taxe Enlèvement des Ordures Ménagères (TEOM)

Le taux de la taxe d’enlèvement des ordures ménagères est appliqué à la valeur locative des biens soumis à l’impôt foncier. Cette valeur est actualisée chaque année au 1^{er} janvier en fonction de la hausse des prix à la consommation constatée l’année précédente (IPCH).

Après une hausse de 2,3 % en 2025 liée à l’inflation, une augmentation des bases fiscales de 1 % est retenue pour 2026 (l’IPCH et augmentation des bases physiques de bases).

Elle devrait générer un surcroît de recettes de 0,6 M€ pour Nîmes Métropole.

Depuis 2023, Nîmes Métropole mène une stratégie d'optimisation et de modernisation du service de gestion des déchets ménagers et assimilés. Cette stratégie a menée à une réduction des dépenses de fonctionnement qui ont permis aux élus communautaires d'adopter une baisse de la TEOM pour l'année 2025 de 10%.

En parallèle, la Direction des Déchets a continué à mener son plan d'actions notamment en investissement dans ses équipements et en menant d'importantes campagnes de sensibilisation.

En 2026, le taux de TOEM est soumis à l'arbitrage des élus. Compte tenu des bons résultats obtenus avec la participation de la population, Un taux de TEOM réduit de 5 % est proposé à l'occasion du débat budgétaire. Le taux passerait ainsi de 10,54% à 10,01 %.

L'impact brut de cette réduction de TEOM baisserait les recettes du service gestion des déchets d'environ 2 M€ atténué par la hausse naturelle des bases fiscales du fait de l'inflation.

Les recettes de l'eau

Le projet de budget 2026 a été bâti à l'appui des prévisions de volumes 2025, soit 14,5 millions de m³ pour l'eau potable et 12,2 millions de m³ pour l'assainissement.

Depuis 2 ans on peut observer une stabilité des volumes consommés.

Un volume estimé d'impayés et d'avoirs accordés aux particuliers à la suite de fuites d'eau de 3 % a également été pris en compte.

La révision indiciaire de la rémunération du délégataire a été estimée à 1% au 1^{er} janvier 2026 et à 1% au 1^{er} juillet 2026.

Ainsi le tarif global de l'eau et de l'assainissement collectif 2026 a été ajusté pour tenir compte de l'inflation à hauteur de 1,3 %.

Le tarif global de l'eau et de l'assainissement passerait ainsi de 4,01 €/ m³ à 4,06 €/ m³ et resterait bien inférieur de 13% au prix moyen global de l'eau en France de 2024 qui se situe à 4,69 €/m³ (dernière valeur connue au 1^{er} janvier 2024 issue de la synthèse Eaufrance de 2024).

Le prix global de l'eau a connu une évolution significative en 2025, marquée par une modification importante de sa structure tarifaire.

Cette évolution résulte notamment de la mise en œuvre des nouvelles redevances de l'Agence de l'eau au 1^{er} janvier 2025.

Plusieurs redevances anciennes **disparaissent**, notamment :

- La redevance de pollution
- La redevance pour modernisation des réseaux de collecte (domestique ou non domestique)

De nouvelles redevances sont créées pour mieux cibler les responsabilités et inciter à de meilleures performances

- La redevance sur la consommation d'eau potable — tous les abonnés paient selon leur volume d'eau consommé.

Cette redevance figure directement sur la facturation client.

- La redevance de performance des réseaux d'eau potable — elle vise à inciter les collectivités à avoir des réseaux efficaces, avec peu de pertes, des réparations rapides, etc.
Cette redevance est à régler par Nîmes Métropole à l'agence de l'eau. En 2026 le montant à régler est estimé à de 500 K€.
- La redevance de performance des systèmes d'assainissement collectif — pour encourager de meilleures performances de collecte, traitement des eaux usées
Cette redevance est à régler par Nîmes Métropole à l'agence de l'eau. En 2026 le montant à régler est estimé à de 200 K€.

Ainsi le tarif de l'eau potable porte depuis le 1^{er} janvier 2025 la quasi-intégralité des redevances de l'agence de l'eau.

Ce nouveau système de redevance et le volume d'investissement a conduit Nîmes Métropole à réviser en 2025 la répartition de la hausse tarifaire entre l'eau et l'assainissement.

Jusqu'en 2027, la rémunération du délégataire, qui est une composante du prix de l'eau, restera encadrée par la CSP qui nous lie à Veolia. Cependant l'eau est désormais perçue comme une ressource de plus en plus rare. Cette décroissance de la consommation, qui est une bonne nouvelle pour l'environnement, pèse toutefois lourdement sur le financement des services d'eau et d'assainissement.

Les investissements liés aux pénuries dues au dérèglement climatique et à la lutte contre les pollutions sont de plus en plus importants. De plus nous devons maintenir les investissements nécessaires pour rénover nos réseaux.

Une réflexion est en cours sur le système et le niveau de tarification de la consommation d'eau qui devra être mis en application en 2028.

Les recettes de l'aéroport

Un contrat de DSP d'une durée de 7 ans a été signé avec la société EDEIS à compter du 1^{er} janvier 2022.

Cette nouvelle DSP apporte de nouvelles perspectives tant en matière de développement aéro-industriel qu'en termes de développement du trafic passagers.

En fonction du chiffre d'affaires réalisé par EDEIS, une partie sera reversée à Nîmes Métropole via une redevance variable. Son montant a été estimé à 0,1 M€ dans le budget 2026.

Les recettes de 2026 sont principalement liées aux redevances d'occupation temporaire du domaine public perçues depuis 2021 par Nîmes Métropole (1,5 M€). La hausse des recettes entre 2025 et 2026 est liée à une évolution des AOT.

L'année 2024 est impactée à hauteur de 4M€ par le titrage des recettes domaniales à EDEIS (0,8 M€ étaient déjà titrés). Cette recette totale de 4,8 M€ fait l'objet d'une provision pour risque. Un contentieux est en cours avec EDEIS.

Les recettes commerciales issue des services publics de la mobilité

Pour 2026, le montant des recettes, issues des voyageurs, de la commercialisation des espaces publicitaires, des redevances de gare routière et la location vélos, est estimé à 7 ,7 M€.

Il est à noter la très bonne performance du nouveau service Nemo Vélo qui permet de dégager 0,3 M€ de recettes supplémentaires.

Ce nouveau service est détaillé en page 82 de ce rapport

Autres recettes

Nîmes Métropole bénéficie également d'autres recettes.

Les hypothèses retenues en 2026, pour les plus importantes, sont les suivantes :

- Le volume des aides accordées par l'Etat pour compenser le surcoût occasionné par le traitement de l'emprunt toxique reste inchangé : 2,8 M€
- Le budget « Gestion des déchets » comporte également des recettes liées à la revente des matières recyclables (1,5 M€) et des recettes de valorisation issues des Eco Organismes : 2,8 M€
- Le budget GECKO voit le volume de ses recettes progresser. Elles sont estimées à 3 M€.
- Le budget assainissement bénéficie des recettes issues de la vente du bio méthane. Ces ventes permettront en 2026 de générer un produit de 1,5 M€.

2.1.2 Les dépenses de fonctionnement

2.1.2.1 Dépenses par budget

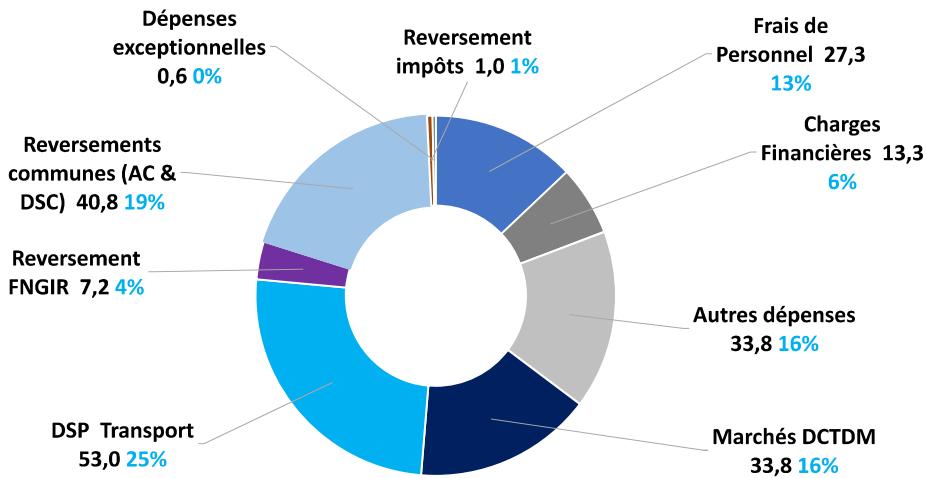
Dépenses de fonctionnement hors intercos	2023	2024	2025 prev	2026 ROB
Principal	85,3	86,3	85,6	88,2
Eau & Assainissement & Spanc	9,3	10,2	9,4	10,7
Transport	51,9	54,5	64,9	61,4
GCE	6,1	6,8	7,3	8,5
Aeroport	7,3	3,0	3,3	3,0
Gécko	1,0	0,6	0,8	0,8
DCTDM	41,8	40,7	39,3	38,3
TOTAL	202,7	202,1	210,6	210,8

Les chiffres du ROB 2026 et de l'estimation 2025 ne sont pas exactement comparables.

- L'année 2025 prend en compte une sous-consommation attendue.
- L'année 2026 intègre des données théoriques prenant en compte un taux de réalisation de **100%**.

2.1.2.2 Dépenses par nature

Dépenses de fonctionnement hors opérations inter budgétaires	2023	2024	2025 prev	2026 ROB
Frais de Personnel	24,9	25,5	26,2	27,3
Charges Financières	13,9	13,7	12,7	13,3
Autres dépenses	31,8	31,0	31,6	33,8
Marchés DCTDM	37,4	35,2	34,5	33,8
DSP Transport	43,3	46,8	56,4	53,0
Reversement FNGIR	7,2	7,2	7,2	7,2
Reversements communes (AC & DSC)	41,5	41,7	41,0	40,8
Reversement impôts	0,4	0,5	0,1	1,0
Dépenses exceptionnelles	2,3	0,5	1,0	0,6
TOTAL	202,7	202,1	210,6	210,8



Les dépenses de la métropole se répartissent de la façon suivante :

- Reversement aux communes et FNGIR (22%)
- DSP Transport (25%)
- Déchets (16%)
- Charges de Personnel (13%)
- Charges financières (6%)
- Reversement impôt/ participation au déficit public (1%)
- Autres dépenses (17%).

Cette répartition évolue très peu dans le temps.

2.1.2.3 Redistribution de la fiscalité aux communes membres

Ce poste correspond essentiellement au reversement des Attributions de Compensation (AC) aux communes membres de l'agglomération, à la dotation de solidarité communautaire (DSC) et au reversement du fonds national de garantie individuelle des ressources (FNGIR).

- Les attributions de compensation (AC) ont connu une forte hausse en 2022, liée à la modification de la règle de calcul des coûts de mutualisation. Depuis leur montant s'est stabilisé, traduisant un retour à un niveau d'équilibre après ces ajustements techniques.
En 2025, la méthode de répartition entre les communes membres a conduit à une baisse du montant global des AC prises en charge par Nîmes Métropole.
Pour 2026, il est prévu de reconduire le montant de 2025, soit 38 M€.
- En 2026, l'enveloppe de DSC 2025 est reconduite à hauteur de 2,8 M€.
- Le montant du prélèvement FNGIR est figé dans le temps, nous reconduisons donc le montant de 7,2 M€.

2.1.2.4 Transport

DSP Transport

Le 29 octobre 2018, Nîmes Métropole a signé un contrat de délégation de service public avec Transdev. Il s'est terminé le 30 juin 2024 et a été modifié par cinq avenants, dont le dernier en décembre 2022.

En septembre 2022, le nouveau réseau « R3 » a été lancé, ce qui a entraîné des désaccords entre Nîmes Métropole et Transdev Nîmes Mobilité, notamment sur :

- Le coût de l'augmentation de l'offre de transport avec le réseau R3,
- L'impact de la crise sanitaire sur les recettes,
- Les frais de maintenance liés aux nouveaux investissements.

Le 13 février 2024, Transdev a saisi le Tribunal administratif de Nîmes pour réclamer 11,2 M€ HT plus intérêts. Faute d'accord, la clôture financière de la DSP des exercices 2022-2024 n'a pas pu être faite.

Après une médiation entre mars et novembre 2024, un accord a été trouvé :

- Nîmes Métropole versera 7,8 M€ HT à Transdev,
- Transdev versera 4,3 M€ HT à Nîmes Métropole,
- soit un solde final de 3,5 M€ HT en faveur de Transdev.

Cet accord qui impacte les comptes de 2025 doit encore être validé (homologué) par le Tribunal administratif de Nîmes pour devenir exécutoire.

Le contrat de DSP a été renouvelé le 1^{er} juillet 2024. Il est confié à la société Keolis pour 6 ans 1/2.

Trois avenants ont été adoptés afin d'intégrer de légères évolutions de l'offre de transport.

L'estimation des recettes a également été ajustée pour tenir compte de la mise en place des nouveaux tarifs au 1er septembre 2024, ainsi que de la création du **Pass Access**, destiné aux personnes en situation de handicap.

Les dépenses liées à cette nouvelle DSP sont projetées pour 2026, avec un coefficient d'actualisation fixé à 1,07.

Ainsi, pour 2026, le montant de la contribution forfaitaire à la DSP Transport est estimé à **53 M€**.

Autres dépenses du budget Transport

Les autres frais du budget Transport concernent principalement les frais de nettoyage et de maintenance des infrastructures existantes (0,9 M€). (Feux tricolores, espaces verts, hébergement billettique, nettoyage plate-forme)

Le service utilise et loue la fibre optique au budget Gecko, nécessaire à la communication des équipements avec les serveurs, pour 0,2 M€.

Le marché Vélo Tango et le déploiement du système vélo libre-service (0, 7 M€).

2.1.2.5 Marchés DCTDM

Depuis 2023, Nîmes Métropole mène une stratégie d'optimisation et de modernisation du service de gestion des déchets ménagers et assimilés.

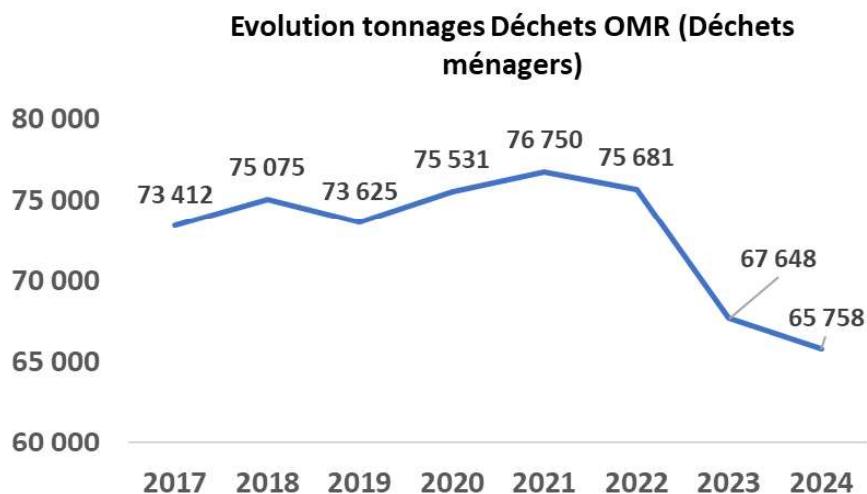
Cumulée à une baisse de la consommation des ménages et à la baisse des tarifs de traitements issus de la nouvelle délégation de service public, cette stratégie a menée à une réduction des dépenses de fonctionnement qui ont permis aux élus communautaires d'adopter une baisse de la TEOM pour l'année 2025 de 10%.

Les décisions et actions engagées à la mi-2024 (sortie du SRE, renouvellement de la DSP incinération, etc.) produisent pleinement leurs effets sur l'exercice 2025. Les dépenses poursuivent ainsi leur tendance à la baisse

En parallèle, la Direction des Déchets a continué à mener son plan d'actions notamment en investissement dans ces équipements et en menant d'importantes campagnes de sensibilisation.

Les chiffres de 2024 continuent de montrer une nette amélioration de la performance de collecte sur le territoire de Nîmes Métropole : augmentation du tri et baisse des ordures ménagères.

De plus, la situation économique en France pèse globalement sur le pouvoir d'achat. Ce qui a un impact sur la consommation et donc sur le volume de déchets produit par les ménages



En 2024, la réduction des volumes OMR se confirme avec une baisse de 3 % par rapport à 2023. Cette baisse continue de se confirmer en 2025.

En parallèle on constate une amélioration de tri de +9 % en 2024.

Entre 2023 et 2025, Nîmes Métropole a mis en place une opération de distribution de composteurs et lombricomposteurs gratuits. Il a été distribué 9773 composteurs et 558 lombricomposteurs.

Les communes péri-urbaines du territoire ont fait l'objet d'une campagne de promotion du compostage :

- 23 communes sensibilisées en porte à porte au compostage et au tri ;
- 96 jours de porte à porte via voix publique ;
- 62 % foyers de présent en moyenne sur l'ensemble des communes, soit 20 485 personnes rencontrées.

En complément des composteurs et lombricomposteurs installés dans des lieux privés, l'agglomération a maillé le territoire en installant des composteurs partagés.

La ville de Nîmes bénéficie depuis 2025 de la campagne de distribution de composteurs individuels et lombricomposteurs. Il y a deux sites de compostage partagé sur la commune.

En 2026 différents facteurs impactent les prévisions de charges liées à l'exploitation des déchets :

- L'application intégrale des clauses de performance sur les marchés de Nîmes entraîne un surcoût estimé à **+0,1 M€**.
- La mise en place de la **Responsabilité Élargie du Producteur (REP) Bois – MultiMatériaux** qui permet une économie évaluée à **-0,6 M€**.
- À l'inverse, la hausse des volumes non-incinérables génère un surcoût significatif de **+1 M€**.
- Le coût de traitement du tri augmente également du fait des volumes (**+0,3 M€**).
- Les révisions de prix des marchés entraînent une **hausse globale des coûts**.
- Enfin, la fermeture du site de **Vergèze pour le verre** induit une dépense supplémentaire de **+0,2 M€**.

Autres dépenses du budget déchets :

Pour le traitement de ses déchets, Nîmes Métropole avait recours, jusqu'en 2024, aux services de deux syndicats dont elle est adhérente : le SITOM et SRE.

Un protocole d'accord conclu entre Nîmes Métropole et SRE a fixé le montant de la soule due par la collectivité à 0,8 M€. Cette dépense exceptionnelle, liée au règlement des engagements entre les deux parties, n'affecte que l'exercice 2024 et n'a donc pas vocation à se reproduire sur les exercices suivants.

En 2026 Seule la cotisation au SITOM est maintenue pour les 39 communes à hauteur de 1,6 M€.

2.1.2.6 Dépenses de personnel

2.1.2.6.1 Effectifs et rémunération

Les frais de personnel représentent **13 %** de l'ensemble des dépenses de la métropole sur un an.

Il est à noter qu'une partie des frais de personnel (0,7 M€) donne lieu à une refacturation aux budgets annexes. Une autre partie (0,2 M€) fait l'objet de subventions par nos partenaires.

Il est à noter que Nîmes Métropole porte la charge des effectifs mutualisés à hauteur de 7,6 M€ qui sont refacturés aux communes au travers des coûts de mutualisation.

Contexte

En 2025 et en 2026, une gestion rigoureuse des effectifs perdure. Après une période de réduction, les effectifs resteront stables

Le budget 2026 a été construit avec les effectifs présents en juillet 2025, corrigés des départs connus et des recrutements en cours.

Le PLF 2026 de la sécurité sociale prévoit une hausse de 3 points du taux de cotisation des employeurs à la CNRACL. L'impact de cette mesure est estimé à 0,3 M€ dans ce projet budgétaire.

Hypothèses budgétaires 2026 masse salariale

Rémunération

La partie rémunération prend en compte plusieurs éléments :

- L'évolution du GVT à hauteur de 2% : impact de +0,4 M€
- Le maintien du Complément Indemnitaire Annuel soit 0,6 M€ qui sera versé début 2025
- L'évolution des cotisations employeurs de 0,3 M€
- Evolution de la participation financière au risque santé. En 2025, les élus ont souhaité doubler la participation financière de la collectivité au risque « SANTE », afin de représenter au minimum un taux de 50% du montant de la cotisation versée par l'agent.

Complément Indemnitaire Annuel

La mise en place de la partie variable du RIFSEEP, un complément indemnitaire annuel (CIA), a été voté pour les agents de Nîmes Métropole. Ce complément est lié à l'engagement professionnel et à la manière de servir.

L'appréciation de la manière de servir se fonde sur l'entretien professionnel. La fixation du montant du complément indemnitaire est ainsi liée à la réalisation d'objectifs quantitatifs et qualitatifs appréciée en fonction des critères ci-dessous :

	Exemples de critères d'évaluation CIA	Definition du critère
Compétences professionnelles et techniques	Connaissance des savoir-faire techniques	Connaissances réglementaires et connaissance des concepts de base et des principaux outils relatifs aux missions exercées
	Flébilité et qualité de son activité	Niveau de conformité des opérations réalisées
	Gestion du temps	Organisation de son temps de travail, ponctualité, assiduité
	Respect des consignes et/ou directives	Ordre d'exécution, obligations statutaires (devoir de réserve, ...), règlement intérieur, hygiène/sécurité, ...
	Adaptabilité et disponibilité	Capacité à intégrer les évolutions conjoncturelles et/ou structurelles et à participer à la continuité du service
	Entretien et développement des compétences	Souci de la conservation et du développement de ses compétences professionnelles
Qualités relationnelles	Recherche d'efficacité du service rendu	Capacité à prendre en compte la finalité de son activité et à rechercher la qualité du service rendu
	Relation avec la hiérarchie	Respect de la hiérarchie et des règles de courtoisie, rend compte de son activité
	Relation avec les collègues	Respect de ses collègues et des règles de courtoisie, écoute et prise en compte des autres, solidarité professionnelle
	Relation avec le public	Politesse, écoute, neutralité et équité

A partir du CFU 2025, et sur recommandation de la CRC les effectifs seront remontés en Équivalent Temps Plein Travaillé (ETPT).

C'est un indicateur de mesure des effectifs dans la fonction publique (État, collectivités, hôpitaux, etc.). Il permet de convertir les emplois à temps partiel, à temps complet, ou fractionnés sur l'année en une base commune : celle d'un temps plein sur une année entière.

Exemple

- 1 agent à temps plein toute l'année = 1 ETPT
- 2 agents à mi-temps toute l'année = 1 ETPT
- 1 agent à temps plein pendant 6 mois = 0,5 ETPT

Les chiffres du ROB 2026 ont été convertis en Équivalents Temps Plein Travaillés (ETPT).

L'utilisation de cet indicateur harmonisé permettra désormais d'assurer une cohérence des données entre l'ensemble des documents de référence :

- Le Rapport d'Orientation Budgétaire (ROB),
- Les annexes budgétaires,
- Les tableaux de suivi des ressources humaines,
- Ainsi que les fichiers de paie et de gestion des effectifs.

Cette démarche vise à fiabiliser le suivi des effectifs et à garantir une lecture homogène des données RH et financières.

Ce changement de méthode se traduit par un écart de -8,4 effectifs sur l'année 2026 par rapport à l'ancienne présentation, sans incidence réelle sur le volume d'agents présents, mais reflétant une mesure plus précise du temps travaillé effectif.

Répartition des agents permanents par catégorie

Effectifs de fin d'année

Grade	2023	2024	BP 2025	ROB 2026
A	127,5	133,6	136,5	138,4
B	105,6	107,3	113,3	115,1
C	206,1	192,4	195,6	179,1
TOTAL	439,2	433,3	445,4	432,6

Répartition des agents permanents par filière

Effectifs de fin d'année

Filière	2023	2024	BP 2025	ROB 2026
Technique	223,0	220,3	228,4	223,2
Administrative	212,3	207,0	209,1	201,4
Autres filières	3,9	6,0	7,9	8,0
TOTAL	439,2	433,3	445,4	432,6

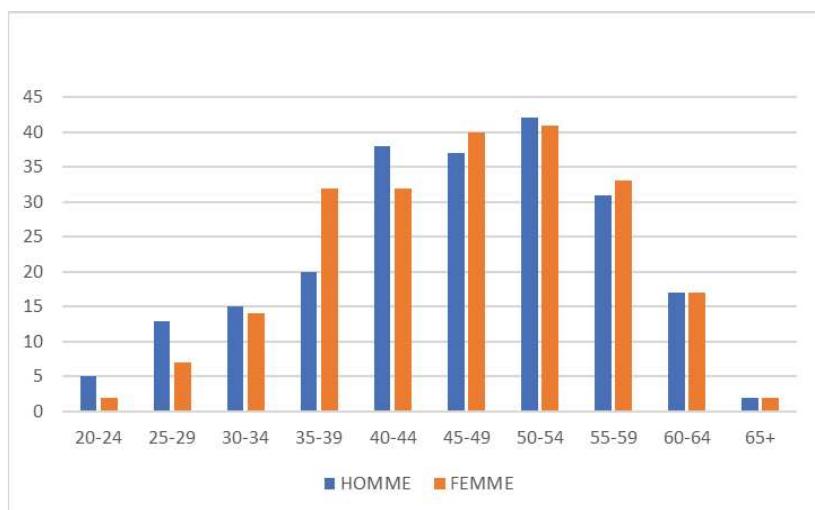
Répartition des agents permanents par budget

	2023	2024	BP 2025	ROB 2026
BP	322,7	317,1	326,0	313,8
BA Assainissement	20,1	18,5	21,4	20,9
BA Eau	17,3	17,6	17,9	16,4
BA GCE	17,8	16,3	16,9	17,6
BA OM	41,6	43,4	41,4	41,1
BA SPANC	1,0	0,9	0,9	1,0
BA Transport	18,8	19,6	20,8	21,8
	439,2	433,3	445,4	432,6

Structure des dépenses de personnel

	2 022	2 023	2 024	2025-prev
Traitemet Indiciaire	12 057	11 838	12 061	12 017
Nouvelle bonification Indiciaire				
Supplément Familial	373	361	362	348
Indem de Résidence				
Primes et Indemnités divers	4 700	4 661	4 346	4 347
Heures suppl et astreintes	79	74	75	75
charges patronales	6 710	6 700	6 895	7 324
total	23 919	23 634	23 739	24 111

Pyramide des âges



La moyenne d'âge au sein de Nîmes Métropole est de 47 ans au 31 décembre 2025

Temps de Travail

La durée annuelle de travail effectif est de 1 607 heures par agent.

Les agents travaillent sur une base de 36 heures par semaine, générant ainsi 6 jours d'ARTT par an (pour un agent à temps complet).

Après deux périodes de télétravail imposées par deux confinements, il a été décidé lors du conseil du 29 juin 2021 de mettre en place le télétravail au sein de Nîmes Métropole.

Nîmes Métropole a fait le choix de proposer, aux agents à temps complet dont les fonctions sont éligibles au télétravail, une quotité de télétravail maximale de 1,5 jour par semaine. Cette quotité est proratisée pour les agents exerçant leurs fonctions à temps partiel.

Les agents exerçant leurs fonctions en télétravail bénéficient des mêmes droits et obligations que les agents exerçant leur activité sur leur lieu d'affectation.

2.1.2.7 Charges Financières

Les hypothèses utilisées pour la préparation du budget 2026 sont les suivantes :

- Euribor 3 mois : 2,76 % (hors marges)
- Taux livret A : 2%

Nous prévoyons à ce stade de mobiliser 15 M€ d'emprunts supplémentaires d'ici la fin de l'année sur le budget GCE avec un taux d'intérêt fixe à phase à 2,7 %. Ce taux d'intérêt, favorable, nous est accordé par la Banque Européenne d'Investissement.

Au constat de la qualité de notre gestion depuis 2020, la Banque Européenne d'Investissement (BEI), principal bailleur de fonds multilatéral au monde notamment pour le financement de l'action en faveur du climat, nous apporte son soutien financier dans le cadre de certains des investissements de la direction de l'eau (Eau, Assainissement et Grand Cycle de l'Eau).

Le soutien global de la BEI se porte à 110 M€.

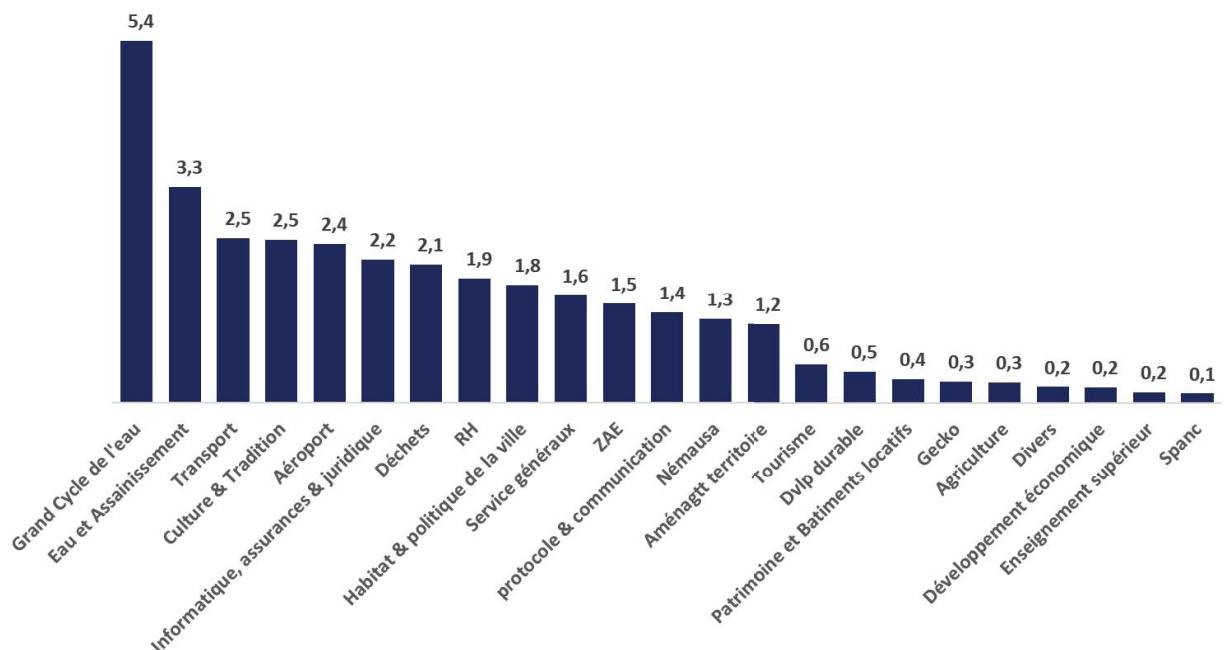
Ce montant sera à confirmer et à allouer en fonction de l'exécution réelle de notre programme d'investissement.

En raison du programme d'investissement 2025 et 2026, une estimation d'emprunt au taux de 2,76 % de 30 M€ a été simulé en 2026 sur les budgets eau et assainissement.

2.1.2.8 Autres dépenses

Les autres dépenses concernent à la fois le budget principal et les budgets annexes.

Le détail ci-après présente la liste exhaustive des différents postes de dépenses.



Ci-dessous le détail des postes supérieurs à 1 M€

Grand Cycle de l'eau

L'un des principaux postes de dépenses de fonctionnement concerne la contribution de Nîmes Métropole aux syndicats intercommunaux, pour un montant global de 2,1 M€ en 2026.

Cette enveloppe regroupe les participations versées aux syndicats du Vistre, du Gardon, du Symadrem et du Bournigues, qui interviennent notamment dans les domaines de la gestion hydraulique, de la prévention des inondations et de l'entretien des ouvrages de protection.

Il convient de souligner que ce poste connaît une hausse continue depuis plusieurs exercices (Le montant global des cotisations aux syndicats est ainsi passé de 1,2 M€ en 2022 à 2,1 M€ en 2026 soit + 0,9 M€), sous l'effet conjugué de l'augmentation du coût des interventions, du renforcement des exigences réglementaires et de la montée en charge des programmes de travaux menés par ces syndicats.

Autre poste important : **l'entretien des installations des réseaux pluviaux**, des fossés et bassins pluviaux et cadereaux : 2,4 M€

Eau et Assainissement

Comme mentionné dans le détail des recettes de l'eau les budgets eau et assainissement, en raison des réformes de l'agence de l'eau, à compter de janvier 2025 les budgets Eaux et assainissement devront payer directement à l'agence de l'eau une partie des redevances.

- Une redevance performance des réseaux d'eau potable estimée à hauteur de 0,5 M€
- Une redevance performance des systèmes d'assainissement collectif estimée à hauteur de 0,2 M€

Une autre dépense majeure est l'achat d'eau au SIEV pour la Vaunage et à BRL (secours Nîmes) pour 1,3 M€.

Aucune autre évolution significative est prévue pour les budgets de fonctionnement de l'eau et de l'assainissement en 2026.

Transports

- 0,9 M€ sont consacrés à l'exploitation (nettoyage, entretien espaces verts, contrat signalisation ...) et à la maintenance
- 0,2 correspondent à l'utilisation de la fibre
- 0,2 M€ correspondent à la convention avec la Région
- 0,1 M€ correspondent au suivi de la DSP
- 0,7 M€ correspondent au marché et à la mise en place du vélo libre-service mi-2025. Ce projet sera détaillé à la fin de ce rapport.

Culture et traditions

Les budgets alloués restent stables.

En matière de culture, le principal poste de dépenses se rapporte à la subvention de fonctionnement à Paloma d'un montant de 1,7 M€.

A cette subvention, se rajoute un poste supplémentaire qui correspond au soutien de Nîmes Métropole au festival "Beau Weekend" qui a fait son retour après une interruption de quelques années.

En 2026, Nîmes Métropole prévoit de poursuivre ses actions phares en matière de culture, parmi lesquelles « les vendredis de l'agglo » et « le festival de Jazz » pour un coût de 0,4 M€.

Le budget alloué aux traditions taurines est maintenu à hauteur de 0,3 M€.

Aéroport

La principale dépense de fonctionnement du budget aéroportuaire concerne la contribution de Nîmes Métropole à son délégataire, la société EDEIS, dans le cadre de la délégation de service public (DSP).

En 2026, Nîmes Métropole sera appelée à verser une contribution de 1,3 M€ au titulaire du contrat.

Ces montants font chaque année l'objet d'une actualisation en fonction d'indices prédéfinis.

Outre cette contribution principale, d'autres dépenses de fonctionnement sont également enregistrées au sein du budget aéroport, notamment :

- Les dépenses liées à la gestion de la DSP (suivi contractuel, audits, contrôles techniques, etc.)
- Les dépenses afférentes à la gestion des autorisations d'occupation temporaire (AOT) du domaine aéroportuaire.

Informatique, assurances & juridique

La partie informatique mobilise un budget de l'ordre de 1,7 M€ en fonctionnement.

En 2026, le montant à payer au titre des assurances seraient de 0,5 M€ (y compris l'assurance des véhicules).

Déchets

La cotisation au syndicat SITOM pour un montant total de 1,6 M€ constitue l'une des principales dépenses.

RH

Il s'agit principalement des indemnités versées aux élus.

Habitat et politique de la ville

Le budget consacré à la politique de l'habitat et de la ville s'élève à environ 1,7 M€, répartis comme suit :

- 0,3 M€ : suivi et animation des dispositifs Cœurs de bourg et Saint-Gilles,
- 0,2 M€ : subventions versées à différents organismes, notamment l'ADIL du Gard,
- 0,4 M€ : gestion des aires d'accueil des gens du voyage,

- 0,6 M€ : politique de la ville et insertion,
- 0,2 M€ : suivi et animation de la Maison de l'Habitat France Rénov', dispositif bénéficiant également de subventions extérieures.

Inaugurée en avril 2025, la Maison de l'Habitat France Rénov' de Nîmes Métropole, implantée au Colisée 2, constitue un guichet unique dédié à l'accompagnement des propriétaires du territoire.

Située au sein même de l'Hôtel communautaire, cette structure symbolise la volonté de Nîmes Métropole et de ses partenaires de simplifier l'accès à l'information, aux aides financières et à l'accompagnement technique pour tous les projets de rénovation et d'amélioration de l'habitat.

La Maison de l'Habitat regroupe en un seul lieu l'ensemble des compétences nécessaires à l'accompagnement des projets de :

- Rénovation énergétique,
- Réhabilitation lourde,
- Mise en accessibilité des logements pour les personnes en perte d'autonomie.

Grâce à un réseau de partenaires solides (ADIL du Gard, CPIE du Gard, ANAH, Urbanis...), la Maison de l'Habitat propose un accompagnement gratuit et personnalisé comprenant :

- Des conseils juridiques et études financières,
- Une expertise technique complète,
- La mise en relation avec des professionnels qualifiés,
- L'orientation vers les aides les plus adaptées à chaque situation.



En facilitant la coordination entre les propriétaires, les professionnels du bâtiment et les institutions, Nîmes Métropole entend massifier la rénovation des logements, améliorer la qualité de vie des habitants et soutenir l'économie locale.

Depuis son ouverture la maison de l'habitant assure environ 700 rendez-vous par mois.

Services généraux

Ce poste comprend les charges suivantes :

- L'énergie avec un prévisionnel de 0,4 M€ en 2026.
- Les moyens généraux (nettoyage, affranchissement, prévention, maintenance ...) pour 1 M€
- Le pôle auto avec un prévisionnel de 0,2 M€ en 2026

ZAE

Ce poste reprend les charges des 22 zones d'activités engagées au travers de marchés de prestations de services et de fournitures.

Ces prestations couvrent notamment :

- les prestations d'entretien quotidien des zones : nettoiement des voiries, entretien des espaces verts, consommation de fluides (éclairage public, arrosage)
- les astreintes (voirie et éclairage)
- les études et prestations de services (frais de géomètres, huissiers, avocats, architectes conseil, ...)

Protocole, communication & promotion

- Reconduction des sommes habituellement allouées au budget principal.

Stade nautique

Pour assurer l'exploitation du Complexe Nautique Communautaire Nemausa, Nîmes Métropole a confié la gestion de l'équipement dans le cadre d'une délégation de service public (DSP).

Le renouvellement de la DSP au 1er janvier 2025, attribué à la société Vert Marine pour une durée de huit ans, s'inscrit dans une logique de performance globale, combinant efficience d'exploitation et levier d'investissement sur le patrimoine bâti.

Afin de définir au mieux les besoins et priorités d'investissement, un audit technique et fonctionnel complet a été mené après dix-huit années d'exploitation. Ses conclusions ont permis d'engager plusieurs améliorations significatives destinées à moderniser le site et son exploitation.

Plusieurs améliorations ont déjà été réalisées

- Rénovation complète de l'espace bien-être pour offrir un cadre modernisé et plus confortable.
- Installation d'un nouveau système de contrôle d'accès afin d'optimiser la gestion commerciale et la programmation.

Pour renforcer l'accessibilité, un équipement PMR (personnes à mobilité réduite) maniable et discret a été mis en place, ainsi qu'un nouvel ascenseur facilitant l'accès aux bassins.

Ces actions visent à rendre Nemausa toujours plus agréable et fonctionnel pour l'ensemble des usagers

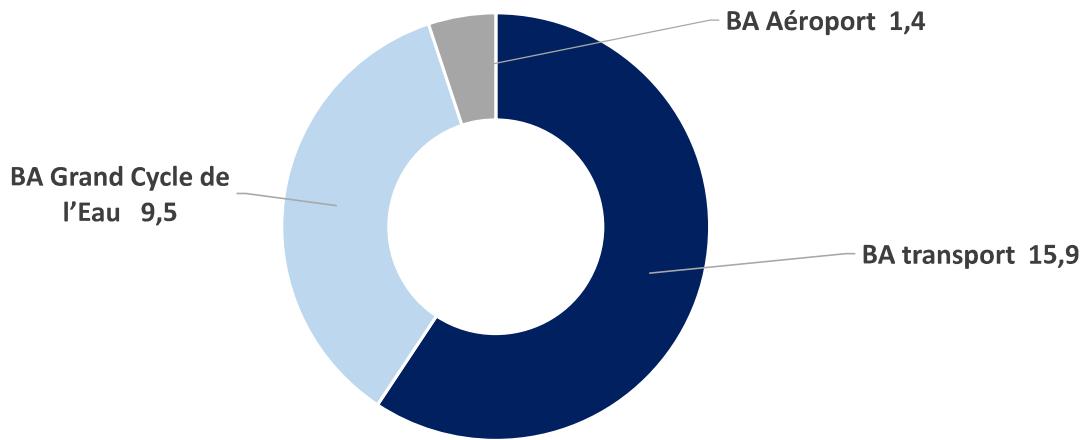
En 2026, Nîmes Métropole va être appelée à verser une contribution de 1 M€ au titulaire de la délégation de service public.

Aménagement du territoire

Il s'agit principalement des cotisations à l'agence d'urbanisme (0,5 M€), du SCOT (0,3 M€) et du PETR (0,2M€).

2.1.2.9 Subvention d'équilibre

En 2026, trois budgets annexes vont bénéficier d'une subvention d'équilibre de la part du budget principal pour un montant total de 27 M€



Ces subventions permettent de dégager, au sein de chaque budget bénéficiaire, l'épargne brute nécessaire au financement des investissements (amortissements).

Le montant de la subvention d'équilibre du budget Grand Cycle de l'eau, correspond depuis 2022 à la réduction des AC dont a bénéficié la collectivité au moment des transferts de compétence pluvial et GEMAPI (9,5 M€). Les autres ressources permettant de couvrir les dépenses.

La subvention de fonctionnement versée par le budget principal au budget Transport a fortement progressé au cours des dernières années. La diminution des recettes voyageurs et l'augmentation des coûts de DSP expliquent cette évolution.

En 2025, le protocole avec Transdev impacte à hauteur de 3,5 M€.

Historique des subventions d'équilibre

	2020	2021	2022	2023	2024	2025 prev	2026 ROB
BA transport	11,7	12,7	13,1	11,1	14,9	18,0	15,9
BA Grand Cycle de l'Eau	7,2	8,9	9,5	9,5	9,5	9,5	9,5
BA Aéroport	1,0	1,6	1,2	0,0	0,5	0,8	1,4
Subvention d'équilibre	19,9	23,3	23,7	20,6	24,9	28,2	26,7

2.2 Section d'Investissement

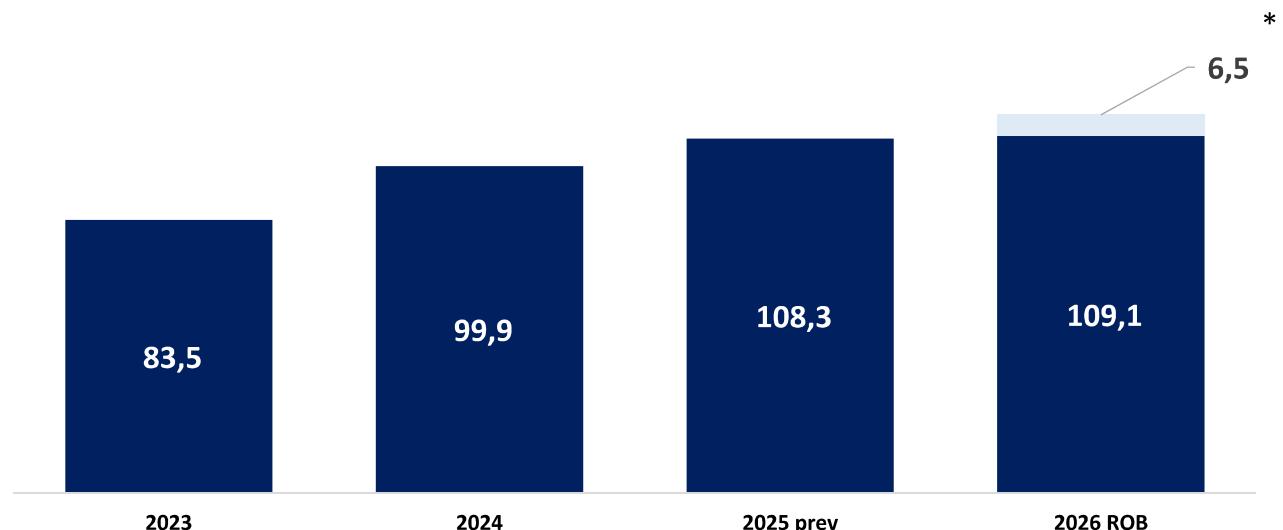
Les données antérieures à 2025 sont extraites des comptes administratifs.

La prévision d'atterrissement 2025 a été établie à partir de prévisions de réalisation.

Le prévisionnel 2026 reprend les éléments proposés par les services et approuvés par les élus dans les différentes réunions d'arbitrage budgétaire.

2.2.1 Les dépenses brutes d'Investissement

Evolution des dépenses d'équipement brutes



*Les reports sont constitués des dépenses brutes d'équipement engagées en 2025 mais non mandatées qui sont reportées en 2025

Dépenses équipement	2023	2024	2025 prev	2026 ROB
Principal	16,3	19,6	19,0	26,7
Eau & Assainissement	33,5	32,3	26,2	44,7
Transport	11,1	13,6	16,3	14,9
GCE	16,3	25,0	39,5	13,4
Aeroport	2,0	3,2	1,1	0,9
Gecko	1,3	1,5	2,0	1,6
DCTDM	3,1	4,8	4,2	6,8
TOTAL	83,5	99,9	108,3	109,1

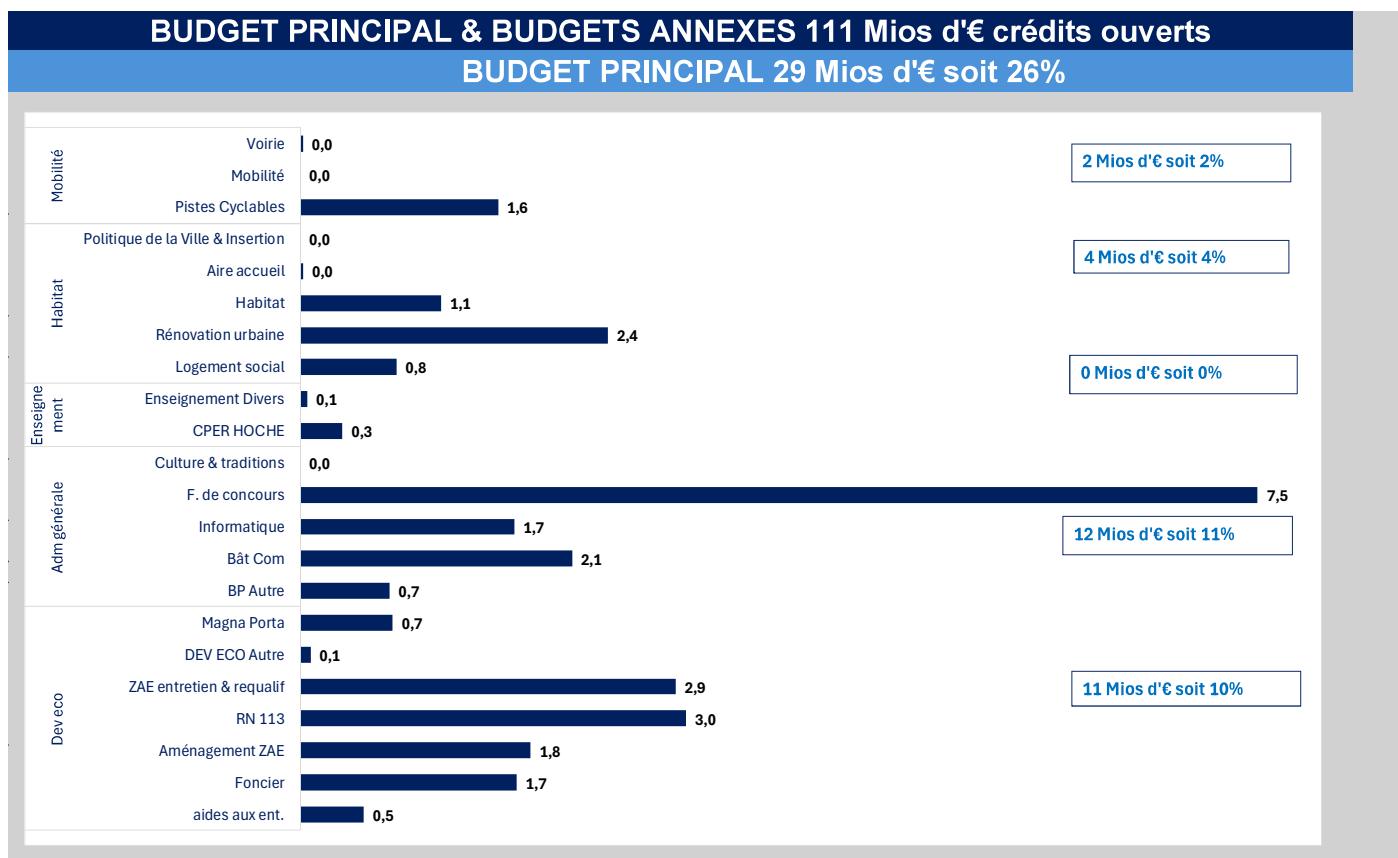
Le programme d'investissements de 2026 reprend les actions déjà programmées. Nous sommes donc plutôt sur un exercice de continuité avec des projets soient coûts partis soit obligatoires.

Effectivement l'exécutif a gardé lors des réunions d'arbitrage sa volonté de n'inscrire que les projets obligatoires ou coûts partis.

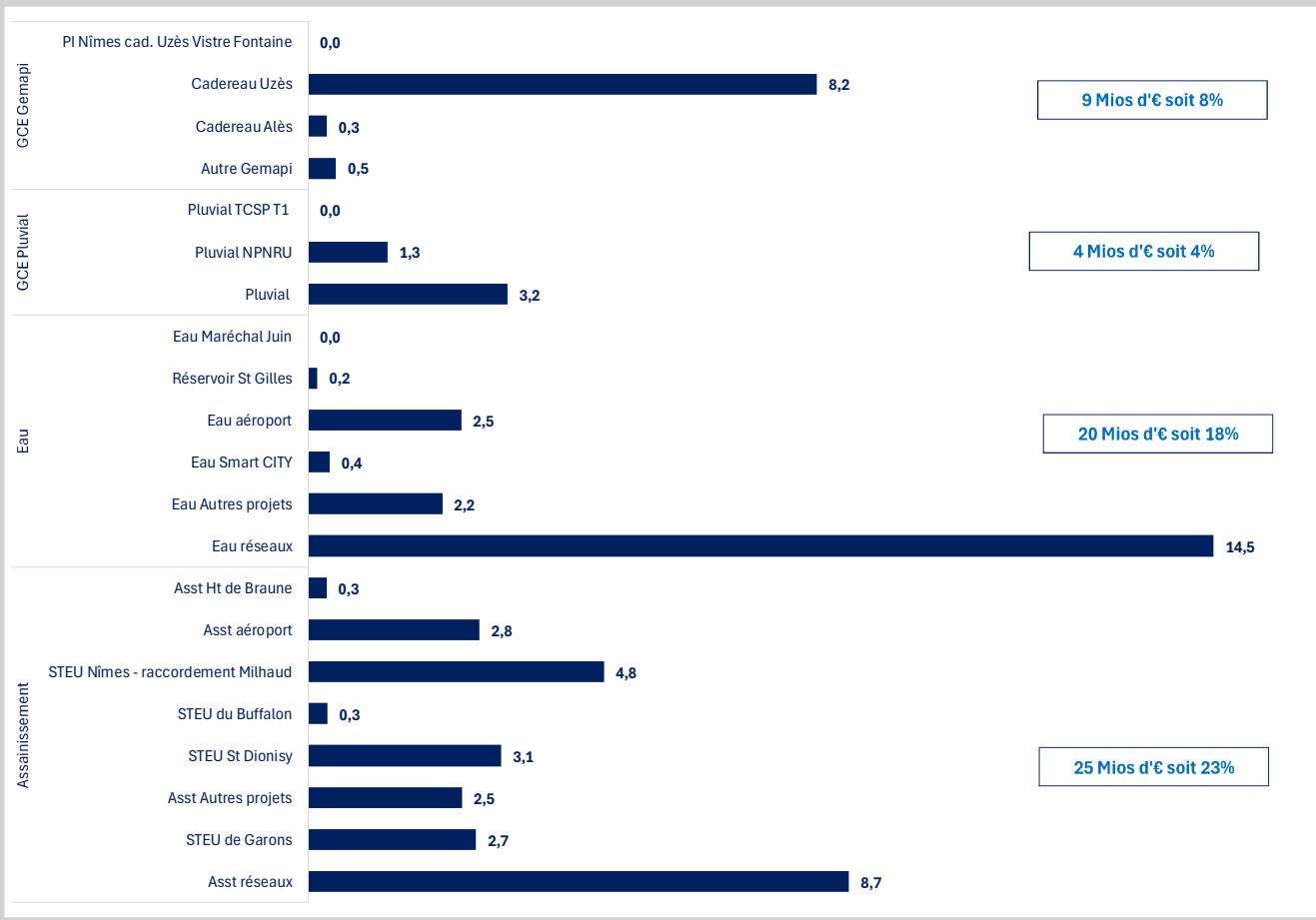
A ces projets d'équipement se rajoutent 2,3 M€ de participations aux concessions Marché gare et Magna Porta.

Les principaux projets d'investissements (bruts) planifiés pour 2026 (Yc les concessions) sont les suivants :

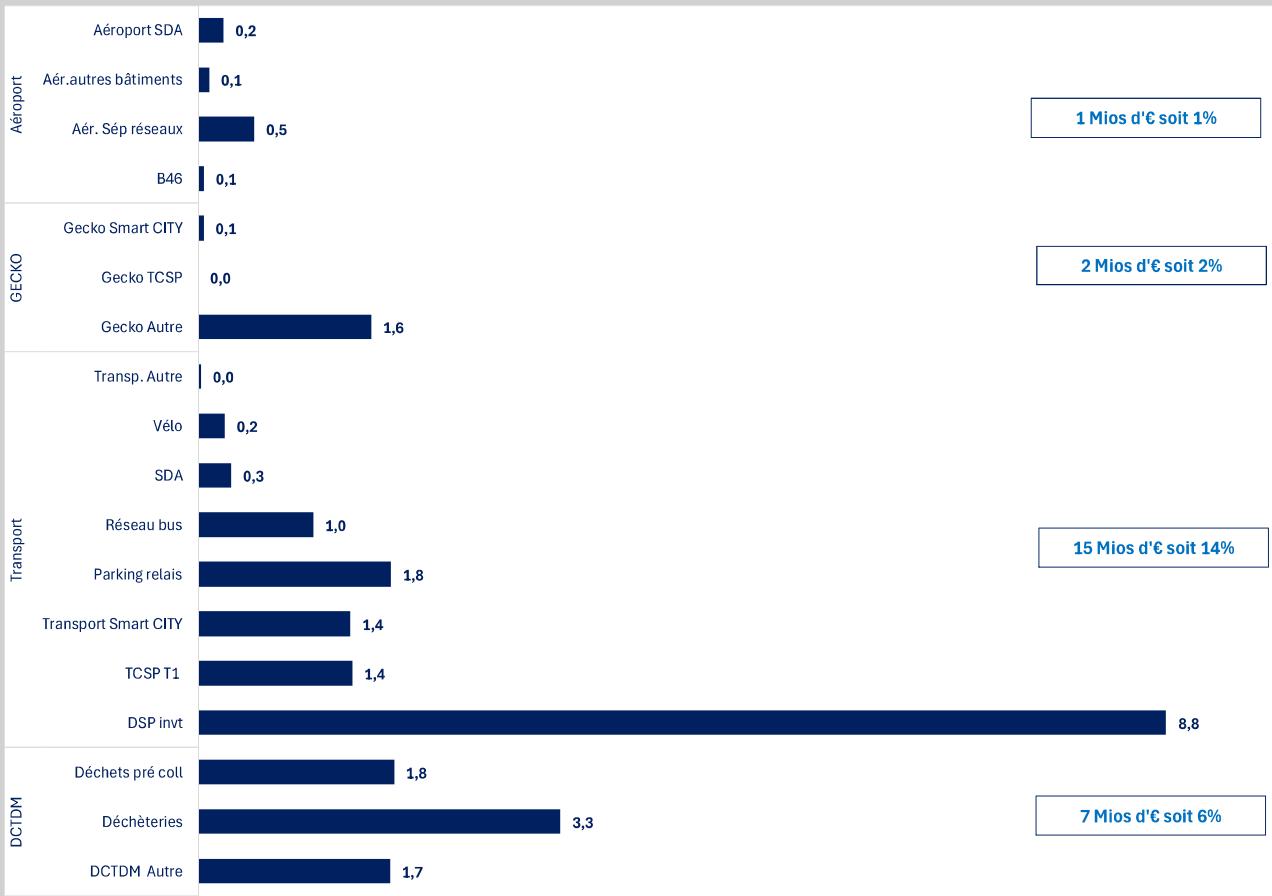
- Budget principal : 29 M€ soit 26% du total des projets d'investissement bruts
- Budgets annexes des cycles de l'eau : 58 M€ soit 52 % du total des projets d'investissement bruts
- Budgets annexes autres : 24 M€ soit 22% du total des projets d'investissement bruts



BUDGETS ANNEXES CYCLES DE L'EAU 58 Mios d'€ soit 52%



BUDGETS ANNEXES AUTRES 24 Mios d'€ soit 22%



Les grands postes du budget principal

- Les fonds de concours : 7,5 M€

Depuis 2003, Nîmes Métropole s'est donné la possibilité d'attribuer des fonds de concours à chacune de ses communes membres.

Afin d'effectuer un suivi efficace et de ne pas mobiliser des crédits inutilement, il a été mis en place une gestion sous forme d'AP/CP dès l'exercice budgétaire 2021.

Il a également été décidé de sécuriser le processus financier en définissant une enveloppe totale plafonnée à 36 M€.

Les projets susceptibles de bénéficier de fonds de concours devront s'inscrire dans les politiques de développement de l'agglomération et pourront être à rayonnement communal ou bien de secteurs sur le territoire de Nîmes Métropole.

Les projets de secteurs d'intérêt intercommunal devront impacter un large bassin de vie en permettant le développement d'équipements majeurs cohérents avec les objectifs stratégiques de Nîmes Métropole. Ils seront arrêtés et proposés par les communes de chacun des secteurs. Le caractère structurant et cohérent d'un projet sera validé en amont par la communauté d'agglomération de Nîmes Métropole.

Les projets à rayonnement communal devront correspondre à l'une des thématiques suivantes, s'insérer dans un programme d'ensemble cohérent et répondre à une vision d'aménagement équilibré du territoire :

- Equipements sportifs,
- Equipements culturels et petit patrimoine,
- Transports mobilité,
- Revitalisation des cœurs de villes, centres bourgs et quartiers,
- Ecoles Numériques,
- Vidéoprotection,
- Espace naturel et de loisirs,
- Transition énergétique, accessibilité et mise en sécurité du patrimoine communal,
- Aménagements des voies d'accès aux installations communautaires ayant vocation à la gestion des déchets ménagers

L'éligibilité d'un projet à l'une de ces thématiques est régie par un règlement spécifique à chacune d'entre elles.

Sur la période 2021-2026, l'enveloppe totale est de 36 M€ dont 24 M€ pour les projets communaux et 12 M€ pour les projets de secteurs.

La méthode de répartition de l'enveloppe entre les communes a été réalisée sur la base d'un montant par habitant par strates successives de population. L'objectif étant de mettre en œuvre des critères permettant d'assurer une équité aux petites communes.

La dernière version de la doctrine des fonds de concours a été adopté par délibération en date du 27 mars 2023 et elle précise notamment les critères d'éligibilité, les différentes pièces à présenter, les conditions de paiement, ...

Le montant de fonds de concours alloué à une commune correspond à 50% de son reste à charge (sous réserve que la commune assume au minimum 20% du montant du projet en fonds propres)

Une commune ayant consommé la totalité de son enveloppe peut toujours bénéficier de fonds de concours mais avec une prise en charge à hauteur de 20% de son reste à charge.

Nombre et montants de fonds de concours attribués par année en date du 1^{er} octobre 2025 :

Année	Nombre de dossiers	Montants attribués
2021	51	3 846 017 €
2022	75	14 760 344 €
2023	83	4 310 374 €
2024	74	3 370 704 €
2025	84	6 465 956 €
TOTAL	367	32 753 395 €

Nombre et montants de fonds de concours attribués par thématiques en date du 1^{er} octobre 2025 :

Thématiques	Nombre de dossiers	Montants attribués
Transition énergétique, accessibilité et mise en sécurité du patrimoine communal	113	7 629 060 €
Transports mobilité	70	5 353 820 €
Equipements sportifs	49	3 578 305 €
Revitalisation des coeurs de villes, centres bourgs et quartiers	22	2 691 070 €
Equipements culturels et petit patrimoine	26	1 136 445 €
Vidéoprotection	38	674 168 €
Espaces naturels et de loisirs	5	238 868 €
Ecole numériques	42	151 659 €
Total projets communaux :	365	21 453 395 €
Projet de secteurs	2	11 300 000 €
Total :	367	32 753 395 €

En 2026, le montant estimé des fonds de concours qui seront mis au paiement est estimé à 7,5 M€.

- ZAE , aménagement du territoire et Foncier 7,4 M€

Nîmes Métropole assure la gestion de 22 zones d'activité économique localisées sur 9 communes.

Ces zones nécessitent d'importants travaux d'entretien et de réhabilitation.

2,9 M€ sont alloués à l'entretien et à la gestion des zones afin de permettre :

- la réfection et la maintenance de voirie et de ses accessoires (dont les signalisations) permettant d'assurer la pérennité et le respect des conformités des infrastructures,
- le maintien et le développement du patrimoine arboré,
- la rénovation énergétique de l'éclairage public (visée de performance/sobriété énergétique),
- les études pré opérationnelles et les études MOE-AMO liées notamment aux opérations de ré aménagement d'espaces dysfonctionnels

2,8 M€ sont destinés à l'aménagement du territoire

- Projet porte ouest, RN113, Magna Porta
- Participation à la concession Magna Porta : 0,7 M€
- Participation à la concession Marché gare : 1,6 M€

1,7 M€ sont destinés à l'achat de foncier.

Les dépenses liées à la participation aux concessions sont traitées comptablement en dépenses financières.

- Aides à l'installation de nouvelles entreprises : 0,5 M€

Chaque année, Nîmes Métropole est sollicitée en moyenne par 3 à 4 entreprises.

L'objectif de ce dispositif est de favoriser l'installation, le maintien et le développement d'entreprises sur le territoire de Nîmes Métropole.

Au conseil d'avril 2022, Nîmes Métropole a adopté un nouveau règlement d'attribution afin d'accorder prioritairement ses aides aux projets contribuant de manière équivalente à favoriser la création d'emplois, le développement durable et la stratégie communautaire en matière d'aménagement du territoire

Ainsi, le montant de l'aide accordée varie en fonction de l'adaptation de l'entreprise aux enjeux économiques et environnementaux du territoire tels qu'énoncés dans le règlement.

Les paiements de 2026 devraient se monter à 0,5 M€.

- Mobilité 1,6 M€

Une enveloppe budgétaire de 1,6 M€ est destinée à financer la construction de pistes cyclables.

En 2026 sont prévues les pistes cyclables de Caveirac-Nîmes et la participation à celle du Buffalon.

Nîmes Métropole a profité d'un réaménagement des berges par l'EPTB Vistre Vistrenque le long du Buffalon pour que soit aménagée une piste cyclable entre Rodilhan et Nîmes (Mas de Peyre). La longueur de l'aménagement est de 1.50 km.

La liaison cyclable entre les communes de Saint-Mamert et Fons-outre-Gardon, également prévue en 2026, a obtenu en août 2024 un subventionnement du Fonds Vert. Les travaux sont prévus en 2026.

- Réhabilitation des bâtiments communautaires : 1,7 M€

Des investissements de rénovation portant principalement sur les colisées (0,9 M€) vont avoir lieu en 2026.

Ces dépenses portent principalement sur des travaux incendie et sur le remplacement de fenêtres au colisées 1 et 2.

Ce remplacement de fenêtres qui a débuté en 2021 permettra d'améliorer les conditions de travail des agents de Nîmes Métropole.

En 2026 les travaux de rénovation de Némausa débutés en 2024 vont se poursuivre pour un montant de 0,7 M€.

La rénovation du sol jaune de Paloma est programmée à l'exercice 2026, sous réserve de l'aboutissement de la procédure contentieuse engagée au titre de la garantie dommage-ouvrage.

- Habitat : 4,5 M€

- **NPNU 2,4 M€**

Le 17 décembre 2021 Nîmes Métropole a signé la convention pluriannuelle du Nouveau Programme de Rénovation Urbaine qui porte sur les quartiers d'intérêt national de Pissevin-Valdegour, Chemin bas d'Avignon-Clos d'Orville et Mas de Mingue où vivent 26 700 habitants, soit environ un sixième de la population nîmoise.

Le poids du soutien financier de l'ANRU, d'Action Logement, la Banque des Territoires mais aussi de la Région, du Département et de Nîmes Métropole, soit 470.5 Millions d'euros HT d'investissement, fait de cette convention pluriannuelle l'une des plus importantes de France.

Ce projet de rénovation urbaine a pour grands objectifs de :

- Démolir 1173 logements locatifs sociaux et d'intervenir avec l'appui de l'EPF⁴ et de l'ANAH⁵ pour redresser les copropriétés dégradées ;
- Reconstituer les logements sociaux démolis et de repositionner une nouvelle offre sur Nîmes et sur des communes de l'agglomération ;

- Réhabiliter 917 logements sociaux afin d'améliorer le confort des habitants et réduire les consommations énergétiques des logements ;
- Résidentialiser 849 logements sociaux avec requalification des pieds d'immeubles, des espaces verts et des espaces de stationnement privatif ;
- Développer des programmes d'accession sociale à la propriété et de nouveaux logements en accession libre ;
- Réaménager l'espace urbain avec renforcement de la végétalisation sur les espaces publics tout en traitant le risque inondation ;
- Restructurer l'offre commerciale, de service et de santé sur les 3 quartiers ;
- Construire et requalifier des équipements publics

Ce projet, qui fait l'objet d'une autorisation de programme (AP), est financé par le budget principal (pour la partie habitat) et par le budget grand cycle de l'eau (pour la partie hydraulique).

En 2026, le montant des dépenses d'équipement consacrées à l'ANRU devrait atteindre 2,4 M€ pour le budget principal et 1,3 M€ pour le budget grand cycle de l'eau

- **Hors NPNRU 1,9 M€**

Nîmes Métropole s'est donné comme priorité d'améliorer la qualité de vie de ses habitants.

Cette volonté se traduit par :

- la production de logements sociaux pour faciliter le parcours résidentiel (parc public) : 0,8 M€
- la réhabilitation et l'amélioration des logements du parc privé (parc privé) : 1,1 M€

Nîmes Métropole est bénéficiaire des prélèvements SRU frappant les communes n'ayant pas atteint leurs quotas de logements sociaux : inscription de 0,8 M€ en recettes à ce titre.

Les grands postes des budgets eau, assainissement et grand cycle de l'eau

- Budget eau : 19,6 M€

La gestion patrimoniale du réseau d'eau potable nécessite des investissements réguliers afin de maintenir, et même améliorer, à la fois l'état général des équipements mais aussi, et surtout, le niveau de service dédié aux abonnés.

Bien que cette mission soit permanente, l'agglomération souhaite inscrire ces dépenses dans le cadre d'une AP/CP afin, d'une part, d'afficher clairement son engagement dans cette gestion patrimoniale et, d'autre part, de faciliter la gestion comptable de ces très nombreuses opérations qui régulièrement chevauchent plusieurs exercices.

En 2026, 17 M€ seront consacrés à des opérations de renouvellement ou d'extension des réseaux.

Ce programme contribue à l'amélioration progressive des rendements du réseau, à la pérennisation des ressources et à la sécurisation de l'alimentation des communes (en particulier maillages vers Saint Chaptes et Sauzet ..).

Sur cette enveloppe de 17 M€, 2,5 M€ sont destinés à accompagner le projet séparation des réseaux de l'aéroport.

- Budget assainissement : 25,1 M€

11,4 M€ sont consacrés au programme de renouvellement ou d'extension des réseaux.

Sur cette enveloppe de 11,4 M€, 2,8 M€ sont destinés à accompagner le projet séparation des réseaux de l'aéroport.

Par ailleurs, des opérations pluriannuelles, visant à limiter le nombre de stations de traitement des eaux usées et à augmenter la qualité des eaux rejetées dans le milieu naturel, inscrites au schéma directeur d'assainissement de l'agglomération, seront poursuivies :

- **Station de traitement des eaux usées sur la commune de Saint-Dionisy** ainsi que les ouvrages de transferts permettant d'acheminer les effluents des communes de Clarensac et de Caveirac sur le nouveau site de traitement.

Cette station d'une capacité de 18 000 équivalents habitants permettra de pallier les insuffisances des deux sites de traitement existants : (STEU de Caveirac et STEU de Clarensac) et de prendre en compte l'urbanisation future des communes de la Vaunage

Une étude de définition menée en 2019 a permis de définir le site de Saint Dionisy pour implanter la future STEU intercommunale de la Vaunage et de statuer sur le tracé des futurs ouvrages de transfert inter communaux.

Ce projet de 16 M€ qui devrait se finaliser en 2027 nécessite 3,1 M€ de crédit en 2026.

- **Transfert des eaux usées de la commune de Milhaud vers la STEU de Nîmes**

La commune de Milhaud dispose actuellement d'une station de traitement des eaux usées (STEU) d'une capacité de 7 000 Équivalents Habitants (EH), fonctionnant par boues activées et rejetant ses effluents dans la rivière de la Pondre. Cette installation, vétuste et en limite de capacité, ne permet pas d'atteindre les objectifs de « bon état » des eaux fixés par la Directive Cadre sur l'Eau.

Le scénario d'une mise à niveau locale n'ayant pas été jugé pertinent, la solution retenue consiste à raccorder les effluents à la station de Nîmes Ouest, offrant un traitement plus performant.

Le coût estimé de cette opération qui démarre en 2025 s'élève à 6,3 M€ dont 4,7 M€ pour 2026.

- **Continuité des travaux de la 2ème tranche de la station de Garons**

Cette station a pour finalité de porter la capacité de traitement du système d'assainissement des eaux usées de Garons de 7 000 à 14 500 Équivalents Habitants (EH).

Avec la seconde tranche, il est prévu de couvrir la zone d'activités MITRA ainsi que la plateforme aéroportuaire.

Le coût global de cette opération est estimé à 4 M€ dont 2,7 M€ pour 2026.

Cette station qui sera mise en service en 2027 est une pièce maîtresse dans le projet séparation des réseaux de l'aéroport et fait en partie l'objet de financement de nos partenaires.

- Budget Grand cycle de l'eau : 13,4 M€

Gemapi : 8,9 M€

Le PAPI 3 Vistre, qui se déploie sur Nîmes et d'autres communes du bassin versant du Vistre et des Costières depuis 2022, totalise plus de 126 millions d'euros d'investissement dont 100 millions d'euros de travaux (88 actions à réaliser).

La poursuite de l'aménagement du cadereau d'Uzès en zone dense, avec notamment l'utilisation d'un tunnelier, a démarré fin 2003. Le montant de cette opération, qui comprend les aménagements souterrains mais aussi des ouvrages d'engouffrement, est évalué à 52 M€HT.

Le tunnelier a achevé le percement du **cadereau des Limites** le 16 septembre 2025

Les travaux de finition (entonnolements, raccordements, aménagements) se poursuivront jusqu'à l'été 2026

Les dépenses d'investissement liées au PAPI sont subventionnées à un taux proche de 75% et bénéficient du remboursement du FCTVA.

Un point plus précis sur ce sujet sera apporté dans la partie grands projets de Nîmes Métropole page86

Pluvial : 4,5 M€

En 2026, 1,3 M€ de dépenses devraient intervenir dans le cadre du projet NPNRU.

L'essentiel des dépenses est consacré au renouvellement et à l'extension des réseaux : 3,2 M€.

Les grands postes du budget transport 15 M€

Matériel roulant 8 M€

Les efforts de renouvellement du parc de véhicules se poursuivent en 2026, conformément à la trajectoire d'investissement inscrite dans le Plan Pluriannuel d'Investissement (PPI) 2024-2030, doté d'un montant global de 32 M€.

Ce programme est intégré au contrat de Délégation de Service Public (DSP) liant Nîmes Métropole à Keolis.

Le contrat encadre une politique de transition énergétique ambitieuse reposant sur :

- L'acquisition de minibus et midibus électrique en renouvellement des véhicules diesel
- L'acquisition de véhicules BHNS articulés électrique en renouvellement des BHNS diesel
- La migration des motorisations diesel vers l'utilisation de biocarburant (B100 et HVO)

Les renouvellements répondent à plusieurs objectifs :

- Atteindre les objectifs fixés par le PCAET et gérer les obligations liées au code de l'environnement et à la loi de transition énergétique
- Disposer d'un mix énergétique afin de ne pas dépendre d'une énergie plutôt que d'une autre
- Disposer d'un matériel adapté au transport scolaire (obligation de transport assis par autocars)
- Maîtriser l'âge de parc avec un double objectif de moyenne d'âge de 7,5 ans et d'âge maximum de 15 an
- Optimiser le nombre de véhicules pour garantir l'efficacité de l'exploitation et de la maintenance

Depuis 2020, la réglementation impose que les autobus renouvelés disposent de motorisations à faibles ou très faibles émissions.

- À partir du 1er janvier 2025 : au moins 50 % des véhicules renouvelés doivent être à très faibles émissions (électrique ou hydrogène).
- À partir de 2030 : cet objectif passera à 100 %.

En 2025 12 midibus électrique et 9 minibus électriques ont été acquis.

En 2026, les acquisitions portent sur 9 bus BHNS électriques. Ces véhicules qui seront exploités sur les lignes "T" du réseau de transport sont prévues au 1er trimestre 2026.

Les bus électriques peuvent bénéficier d'une valorisation au titre des Certificats d'Économies d'Énergie (CEE). Une recette estimée à 1 M€ est prévue à ce titre.

Parkings relais et pôles d'échanges multimodaux (PEM) : 1,7 M€

Dans le cadre de sa politique de mobilité durable, Nîmes Métropole prévoit d'investir dans la création de parkings relais et de pôles d'échanges multimodaux (PEM).

Ces aménagements visent à favoriser le report modal de la voiture particulière vers les transports en commun, en améliorant les conditions d'accès et d'interconnexion entre les différents modes de transport.

La prolongation de la ligne T4 à Caissargues et la mise en place de son parking relais ainsi que la ligne T5 de BHNS, mise en service en septembre 2025, s'inscrit dans cette stratégie globale.

Dans ce cadre, plusieurs aménagements structurants sont engagés, notamment la création d'un parking relais à Langlade.

Initialement programmés sur les années 2024 et 2025, les travaux du pôle de Langlade se poursuivront jusqu'en 2026, en raison de procédures d'autorisations environnementales contraignantes.

Cette extension du calendrier permet d'assurer la coordination avec les autres infrastructures liées à la ligne T5

Ce projet fait l'objet d'une subvention du Fonds Vert au titre de l' « accompagnement du déploiement des zones à faibles émissions (ZFE) » à hauteur de 0,6 M€.



Aménagements en faveur de l'amélioration de la vitesse commerciale des lignes : 1 M€

Pour garantir un haut niveau de performance du réseau de transport sur l'ensemble du territoire de Nîmes Métropole, il est indispensable :

- D'entretenir les infrastructures existantes,
- De développer les aménagements favorisant une desserte efficace et attractive, afin d'assurer des vitesses commerciales concurrentielles à la voiture particulière

En 2026, les interventions programmées concernent :

- La rénovation des plateformes TCSP (Transports en Commun en Site Propre) et des couloirs de bus, pour un montant de 0,3 M€ ;
- Le reste des travaux, portant sur des aménagements routiers et la signalétique tricolore, afin d'améliorer la sécurité, la fluidité et la priorité des transports en commun sur le réseau.

Ville intelligente – Smart City : 1,4 M€

Les systèmes : gestion de l'obsolescence billettique

Les systèmes d'information transport constituent un pilier essentiel du bon fonctionnement du réseau de Nîmes Métropole.

Ils assurent plusieurs fonctions clés :

- Régulation de la circulation des véhicules via le SAEIV (Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information Voyageurs) ;
- Information en temps réel des usagers (horaires, perturbations, affichage en station, site internet, applications mobiles) ;

- Sécurité des conducteurs et des passagers (radio, vidéoprotection) ;
- Suivi de la fréquentation et encaissement des recettes commerciales (billettique) ;
- Amélioration de la régularité grâce au système de priorité aux feux.

Comme tous les équipements électroniques, ces systèmes sont soumis à une obsolescence rapide et à des évolutions technologiques continues.

Plutôt qu'un remplacement intégral, Nîmes Métropole fait le choix d'une évolution progressive du système existant, afin de :

- Optimiser les coûts,
- Répondre aux nouveaux besoins fonctionnels,
- Et améliorer la sobriété énergétique du dispositif global.

Les investissements prévus en 2026 s'élèvent à 1,3 M€, répartis comme suit :

- 0,8 M€ pour la billettique,
- 0,3 M€ pour le développement de l'openpayment. Ce dernier permet le paiement par carte bancaire sans contact afin de régler et valider son trajet directement à bord du bus. Ce dispositif sera généralisé dans l'ensemble des véhicules de transport en commun de l'agglomération.
- 0,2 M€ pour la vidéosurveillance et l'installation de cellules de comptage. Afin de disposer du taux de charge précis de ses véhicules Nîmes Métropole est en cours d'installation dans une partie de ses véhicules d'un système de comptage. Les données issues de ce système permettent notamment d'adapter l'offre au plus près de la réalité terrain

Vélos : 0,3 M€

Dans le cadre du développement des mobilités actives, Nîmes Métropole poursuit la structuration de son offre de vélos en location, qu'il s'agisse :

- Du service longue durée,
- Ou du service en libre-service, accessibles sur l'ensemble du territoire.

Ces dispositifs visent à favoriser les déplacements décarbonés, à compléter l'offre de transport collectif, et à encourager le report modal vers des modes doux.

Pour accompagner le déploiement de ces services, des investissements sont programmés afin d'assurer :

- Le renouvellement du parc de vélos,
- Ainsi que le remplacement des batteries nécessaires à leur bon fonctionnement.

Un point détaillé sur le déploiement du nouveau service "Némo vélo" est présenté en page 84 du document. Ce développement s'inscrit dans une logique de continuité du service public de mobilité, en lien avec la politique de transition énergétique et les objectifs du PCAET.

Finalisation de l'extension de l'infrastructure TCSP à Caissargues : 1,4 M€

Le projet d'aménagement du secteur du Labadou, situé entre le carrefour du Labadou et le giratoire de la RD135 "Chemin des Canaux", constitue une opération structurante pour l'amélioration de la desserte et de la fluidité des déplacements sur le réseau communautaire.

Le montant total de l'opération est de 9,5 M€ (tous budgets confondus) .

Les travaux ont démarré en 2025 et devraient être finalisés en décembre 2025.

Le budget Transport 2026 prévoit la finalisation des paiements liés à cette opération, pour un montant estimé à 1,4 M€.

Un point plus précis sur ce sujet sera apporté dans la partie grands projets de Nîmes métropole page 85

Les grands postes du budget collecte et traitement des déchets ménagers : 6,8 M€

Après l'ouverture de la déchèterie de Saint-Gilles – Générac en 2025, le schéma directeur des déchèteries se poursuit en 2026 avec :

- L'extension et la modernisation de la déchèterie Ancienne Motte (1,2 M€)
- L'extension de la déchèterie de Saint Césaire notamment avec la création d'une plateforme déchets verts (0,5 M€).

De nouveaux travaux concernant la mise en conformité des déchèteries auront lieu en 2026 à hauteur de 1,2 M€.

Une modernisation des locaux et du matériels d'exploitation des déchèteries sera également mis en œuvre (1,3 M€).

0,5 M€ seront consacrés à l'acquisition de 4 compacteurs mobiles et de leurs abris à destination des déchetteries afin d'optimiser la place.

0,8 M€ seront consacrés à modernisation des déchèteries : Bornes de contrôle d'accès et barrières sur les 12 déchèteries de l'agglomération

Prévention des déchets et pré-collecte (1,8 M€)

Ce poste de dépenses concerne la mise en place de colonnes aériennes et enterrées et l'uniformisation des bacs de collecte et à mettre à disposition des bacs de tri pour les communes n'en disposant pas encore.

En 2023, la collectivité a lancé une opération d'uniformisation des coloris des bacs à déchets afin de simplifier la communication auprès des usagers et améliorer le geste de tri. Ainsi, les poubelles vertes sont progressivement remplacées par des bacs conformes aux coloris préconisés au niveau national à savoir gris pour les ordures ménagères résiduelles et jaune pour les emballages ménagers. Au 1er septembre 2025, 38% des bacs de tri sur la ville de Nîmes ont été remplacés.

Les grands postes du budget GECKO 1,6 M€

Les dépenses du budget 2026 se concentrent essentiellement sur

- Les travaux de raccordement des entreprises clientes du réseau
- La sécurisation des chambres et des nœuds du réseau
- L'audit en continu
- La fibre pour accompagner le projet extension du TCSP 1

Les grands postes du budget Aéroport 0,9 M€

- Séparation des réseaux (0,5 M€)

À la suite du **transfert de propriété** de la zone aéroport et en raison de la vétusté des réseaux, une remise en état (EU, AEP, DECI, courant fort) et une séparation entre les réseaux civils et militaires sont nécessaires.

Les travaux de court terme (2023-2028) visent à :

- Pérenniser le fonctionnement des réseaux existants,
- Garantir la continuité des services essentiels (eau, assainissement, électricité, défense incendie),
- Permettre le développement futur des activités économiques sur le site.

Le coût total de la séparation et de la remise en état des réseaux d'alimentation en eau, électricité, assainissement et défense incendie est estimé à 18 M€ pour Nîmes Métropole.

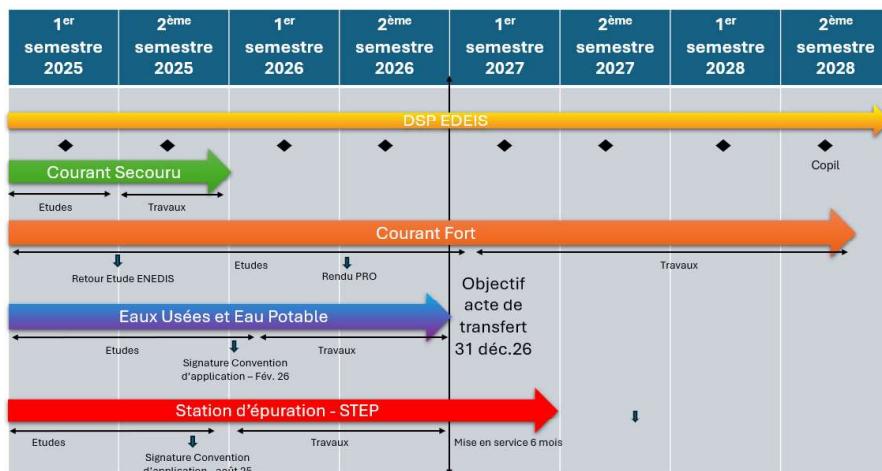
La répartition budgétaire est la suivante :

- Les équipements d'eau et d'assainissement sont portés par les budgets Eau et Assainissement en 2026 et 2027
- Les travaux de défense incendie et d'électricité sont pris en charge par le budget Aéroport.

Les travaux les plus urgents ont débuté en 2023.

Les travaux concernant la défense incendie sont en voie d'achèvement. En 2026 : lancement des études pour la création de la boucle Haute Tension, étape clé de la sécurisation énergétique du site.

Planning du projet



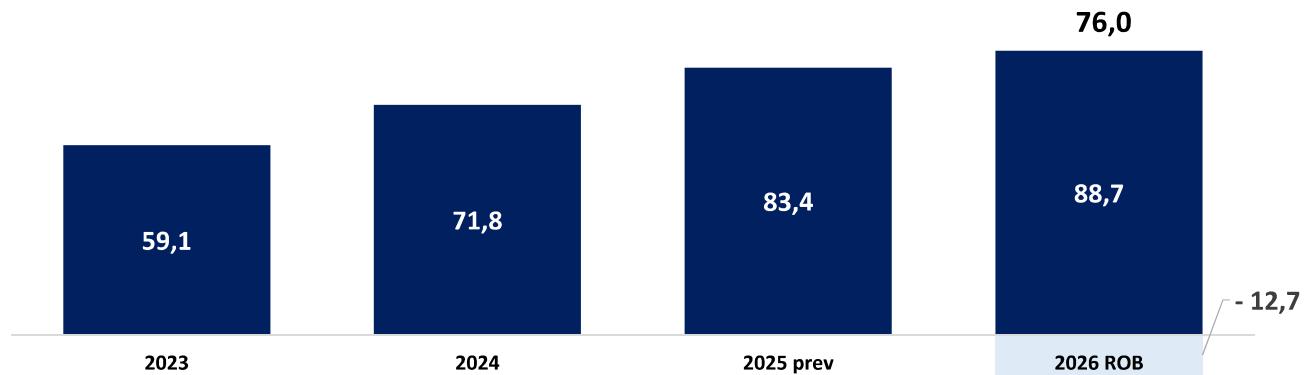
- Schéma de développement :

Le coût global prévisionnel de 0,2 M€ vient en complément des 0,9 M€ engagés en 2025.

Un point plus précis sur ce sujet sera apporté dans la partie grands projets de Nîmes métropole page 88

2.2.2 Le coût net des investissements pour Nîmes Métropole

Evolution des dépenses d'équipement nettes (brute – subventions – FCTVA)



Les reports sont constitués des dépenses nettes d'équipement (dépenses brutes – subventions – FCTVA) engagées en 2025 mais non mandatées ou titrées qui sont reportées en 2026

Le volume négatif des reports d'investissements de 2025 vers 2026 s'explique principalement par un décalage à hauteur de 18 M€ dans le versement de plusieurs subventions déjà accordées, dont le paiement interviendra après 2025. Une part significative de ce report concerne les aides attribuées dans le cadre du programme PAPI.

Les prévisions de dépenses d'équipement nettes pour 2026 figurant dans le schéma ci-dessus intègrent :

Un budget de dépenses d'équipement brutes	+ 109,1 M€
Un volume de reports d'investissements nets (dépenses-recettes) de 2025 sur 2026 de	- 12,7 M€
Des subventions d'investissement de	- 14,4 M€
Un volume de FCTVA de	- 4,0 M€

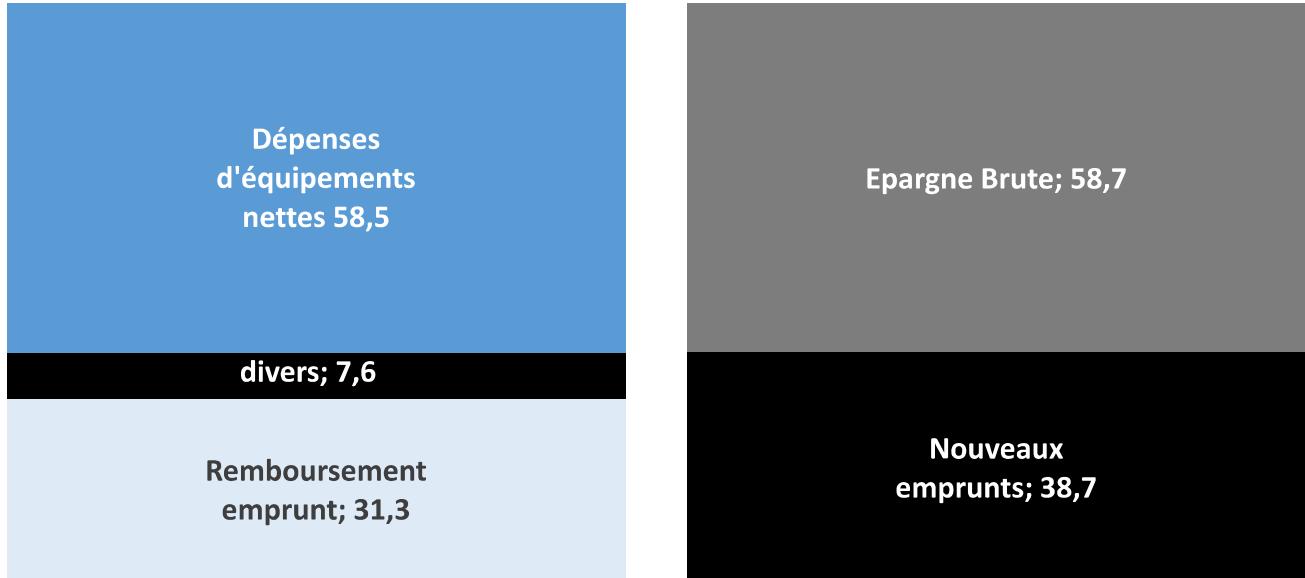
Sous-total 78,0 M€

En prenant en compte un taux de consommation des crédits 2026 de 75% (dépenses + recettes) - 19,5 M€

Dépenses d'équipements nettes	=	58,5 M€
-------------------------------	---	---------

En raison du passage en AP de la majorité des projets de l'agglomération, le taux d'exécution devrait être maintenu à un niveau élevé.

Compte tenu de ces prévisions, l'équation globale de financement des investissements de Nîmes Métropole en 2026 en M€ est synthétisée dans le schéma ci-dessous :



Nous nous attendons à une progression de la dette entre 2025 et 2026 d'environ 7 M€

Les subventions notifiées inscrites au budget 2026 s'élèvent à 14,4 M€ et se répartissent entre les budgets de la façon suivantes :

- 0,9 M€ au budget principal,
- 9,8 M€ au budget grand cycle de l'eau
- 2,2 M€ au budget eau et assainissement
- 1,3 M€ au budget transport
- 0,2 M€ au budget gecko

Afin de permettre un suivi au plus juste des subventions, dès qu'une subvention est notifiée et que les travaux débutent la subvention est engagée sur l'exercice de notification et est reportée lors de la clôture en cas de non-paiement. Ce mécanisme a été mis en place afin d'opérer à une gestion rigoureuse des besoins d'emprunt.

Ainsi peu de nouvelles subventions peuvent être inscrites dans le cadre du budget 2026.

Les recettes de FCTVA se montent en 2026 à 4 M€. Elles ne concernent plus que le budget principal, le budget grand cycle de l'eau et le budget collecte et traitement des déchets ménagers. Les budgets eau, assainissement, transports, SPANC, aéroport et GECKO sont autorisés à récupérer directement la TVA sur les investissements.

2.3 L'endettement

2.3.1 Encours de la dette

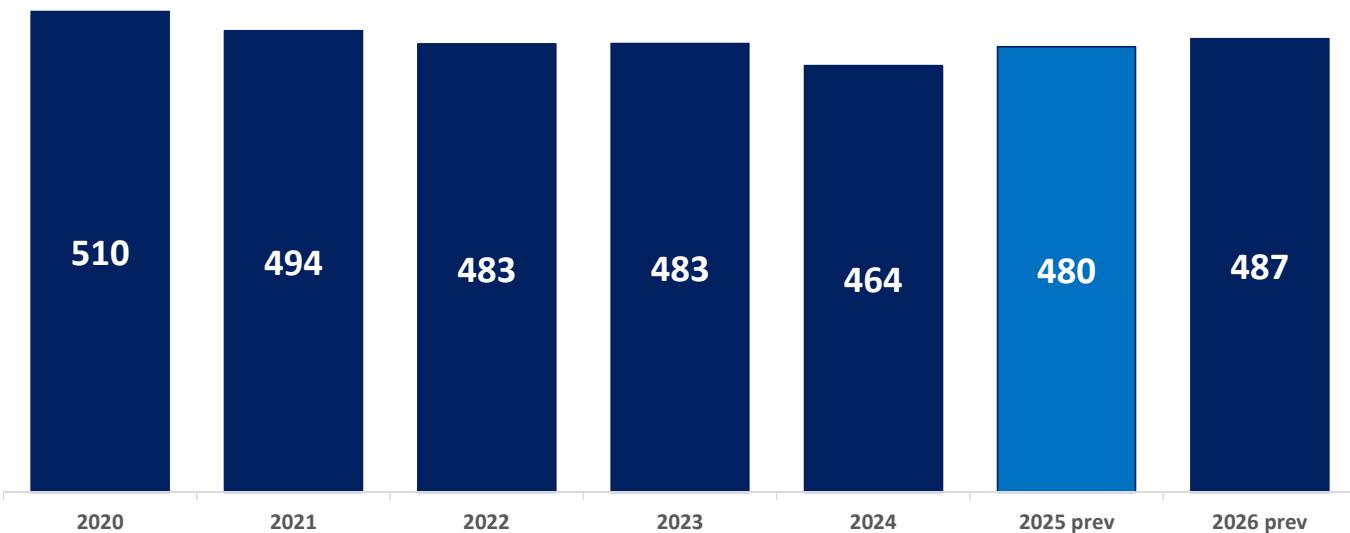
Le graphique ci-dessous présente l'évolution prévisible de l'endettement de Nîmes Métropole.

La reprise d'un volume de dettes de 30 M€ en provenance de la ville de Nîmes a été intégrée à partir de 2018, date du transfert de la compétence GEMAPI.

Les chiffres antérieurs à 2025 sont extraits des comptes administratifs.

Les montants prévisionnels de 2025 prennent en compte une prévision d'emprunt pour 2025 qui reste à confirmer en fonction du calendrier de paiement de fin d'année.

Les montants prévisibles pour 2026 prennent en compte des hypothèses de taux de réalisation.



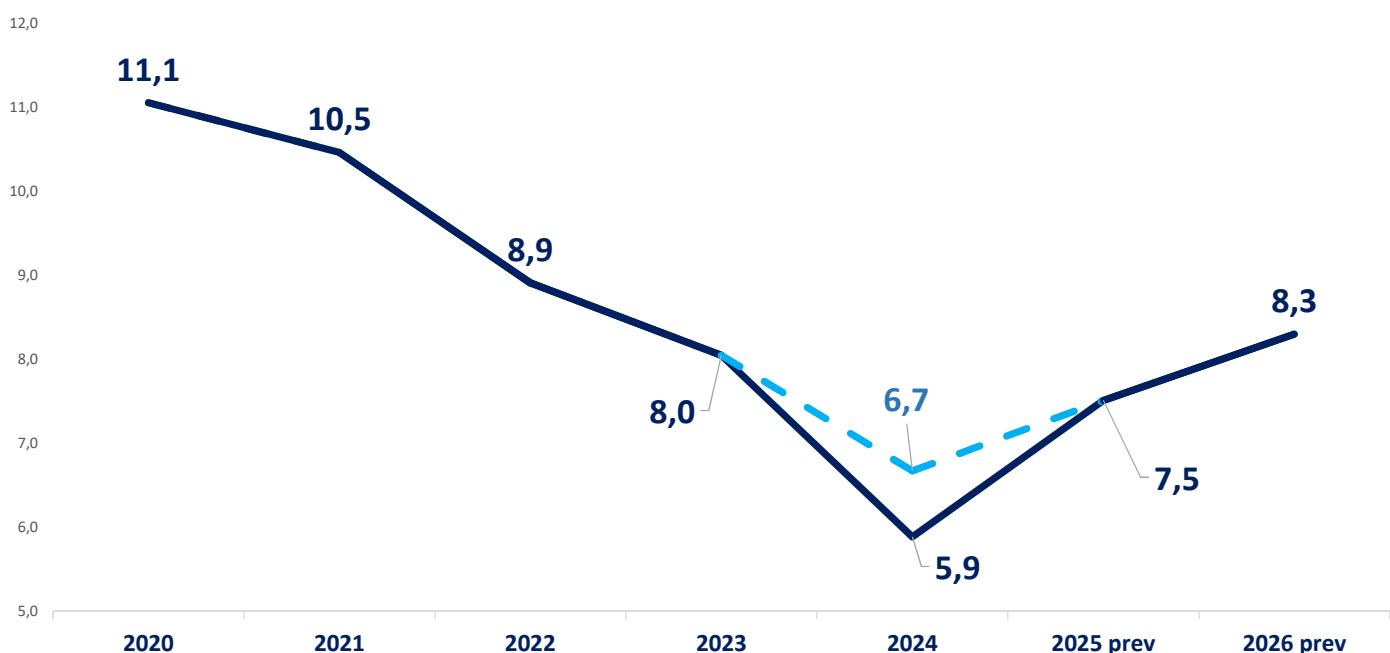
Depuis 2020, l'endettement reste stabilisé, en dépit de la réalisation d'un programme d'investissement ambitieux.

2.3.2 Capacité de désendettement

Les ratios de désendettement antérieurs à 2025 sont calculés à partir des éléments figurant dans les comptes administratifs auxquels a été ajouté la dette GEMAPI transférée de la Ville de Nîmes.

Les ratios de désendettement 2025 et 2026 sont calculés en prenant en compte le montant de la dette prévisible pour chacun des deux exercices.

La volonté de l'exécutif de maintenir ce ratio sous le seuil d'alerte de 10 ans est atteint.

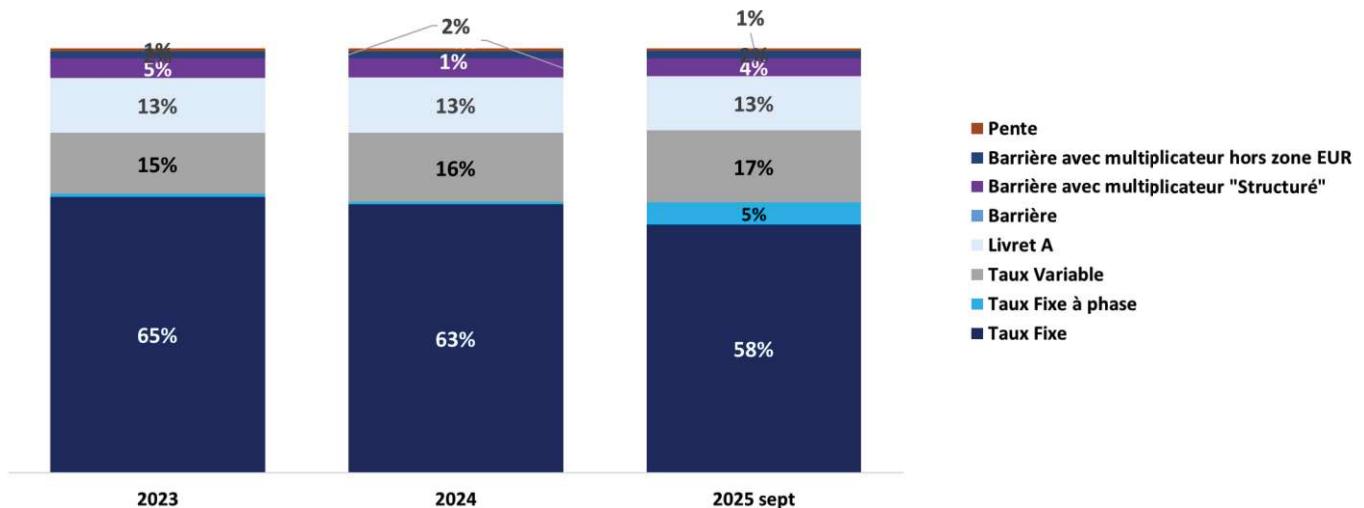


* Le ration de 2024 est retraité à hauteur de 9 M€ d'éléments exceptionnels

L'inflexion donnée à la gestion de Nîmes Métropole par l'exécutif depuis 2020 produit ses effets et limite l'impact de la conjoncture économique défavorable depuis 2020.

2.3.3 Répartition de la dette par nature de risque

L'analyse basée sur les données à fin septembre 2025 ci-dessous ne prend pas en compte les emprunts transférés par la Ville de Nîmes dans le cadre de la compétence GEMAPI.



En septembre 2025, l'encours de la dette est composé en majorité d'emprunts à taux fixes (58%).

Les emprunts à taux variable sont soumis à la hausse des taux. Ils représentent 42 % de l'encours (160 M€)

Ces trois dernières années, Nîmes Métropole a contracté des emprunts à taux variables en raison de la contrainte issue du niveau du taux d'usure ou de l'absence d'offres bancaires à taux fixe. Ces emprunts à taux variable permettront le cas échéant de bénéficier d'éventuelles améliorations des conditions d'intérêts sur la durée des contrats.

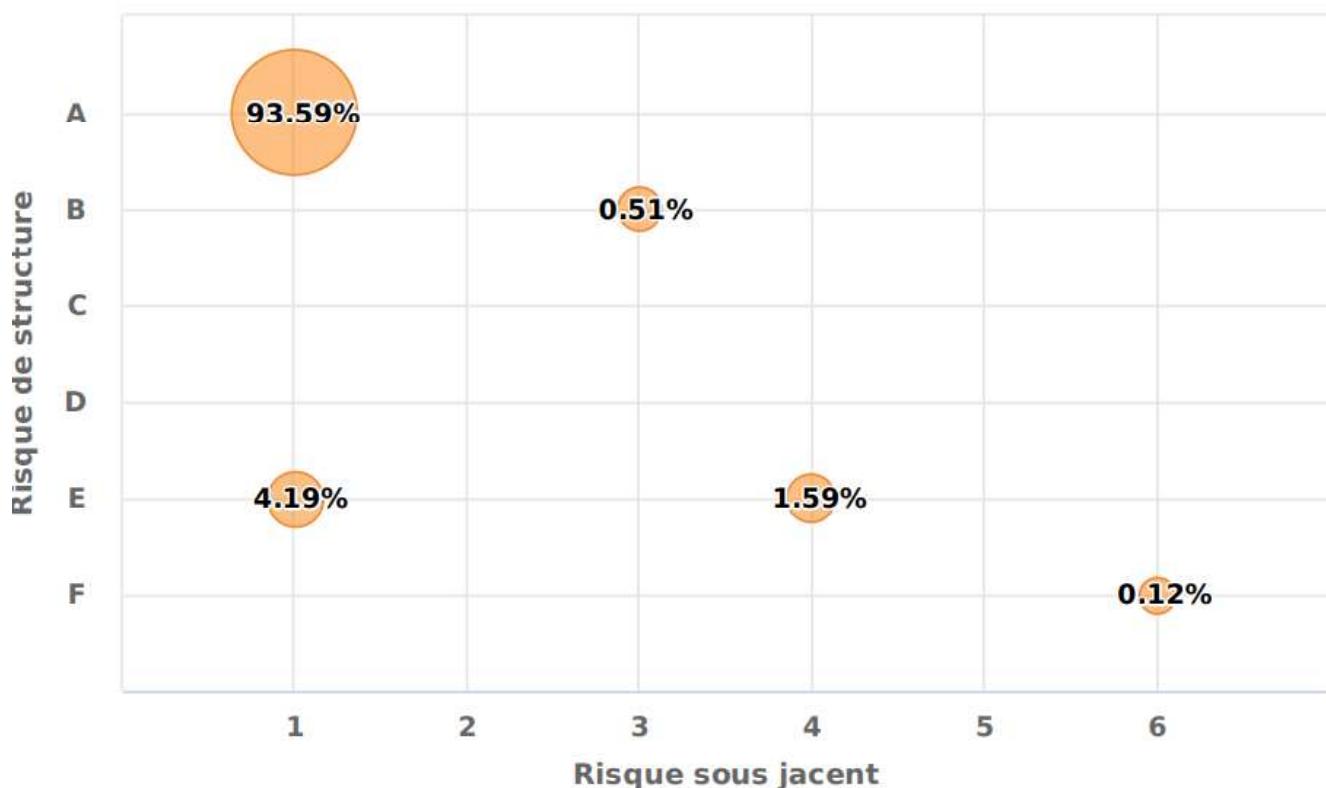
En 2025, Nîmes Métropole a contracté avec la BEI un prêt à taux fixe à phase.

Le taux fixe à phase est un type de prêt immobilier où le taux d'intérêt est fixe pendant une période initiale, suivie d'une phase variable où le taux peut fluctuer en fonction d'un indice de référence. Ce type de prêt est souvent proposé par des établissements bancaires pour offrir une phase fixe avant une phase variable, permettant ainsi aux emprunteurs de bénéficier d'une phase initiale plus avantageuse.

Nîmes Métropole a contracté dans le passé 9 emprunts dits structurés. Ces emprunts peuvent être définis comme des prêts dont les intérêts sont déterminés en référence à des index non-standards, tels que l'ESTER (nouvelle appellation de l'EONIA) ou à l'EURIBOR.

Ces index non-standards peuvent évoluer en fonction de l'inflation, des taux de change, de la différence entre des taux long et des taux court terme... Le calcul des intérêts peut être réalisé à partir de formules non linéaires de sorte que l'évolution des taux supportés réellement par l'emprunteur peut augmenter dans des proportions bien supérieures à celles de l'index utilisé (produits avec un coefficient multiplicateur).

La crise financière de 2008, qui a affecté l'ensemble de l'économie mondiale, a eu pour effet de renchérir de façon importante les charges financières des collectivités qui avaient souscrit ces emprunts. En novembre 2008, pour faire face à ce phénomène, une charte de bonne conduite a été créée pour classer les emprunts en fonction de leur niveau de risque. Elle a pour objectif de consigner les meilleures pratiques des banques et des collectivités territoriales en vue d'assurer un financement adapté.

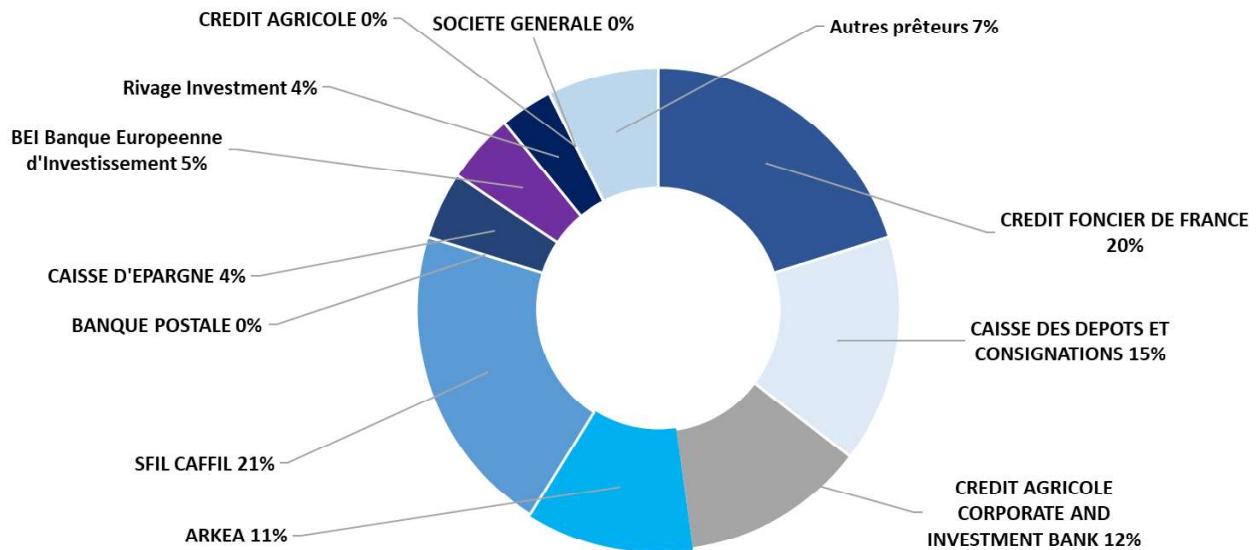


Les emprunts structurés de Nîmes Métropole représentent 6 % de la dette globale, avec un encours de 28,9 M€. Ces emprunts font l'objet d'un suivi attentif. Ils peuvent en théorie basculer sur des indexations défavorables en fonction de l'évolution des marchés et ils exposent la dette à des surcoûts de frais financiers.

Ce tableau présente les conditions financières, les perspectives de taux payés et l'appréhension du risque par emprunt.

Prêteur	Capital restant dû	Durée résiduelle	Année de réalisation	Taux	Risque de taux	CBC
CREDIT AGRICOLE	525 337	7,98 ans	2003	Taux fixe 3.95% si Spread CMS EUR 10A(Postfixé)-CMS EUR 2A(Postfixé) >= 0.575% sinon (9.7% - 10 x spread)-Taux fixe 0% si Spread CMS EUR 10A(Postfixé)-CMS EUR 2A(Postfixé) >= 0.372% sinon (3.72% - 10 x spread)	Pente	6F
CREDIT FONCIER	7 187 500	22,48 ans	2008	3.83-(5*Cap 5.53487 sur SOFR 1Y(Postfixé))	Barrière avec multiplicateur hors zone EUR	4E
CREDIT FONCIER	1 050 000	13,49 ans	2009	3.24-(5*Cap 5.25 sur Euribor 12M(Postfixé))	Barrière avec multiplicateur	1E
CREDIT FONCIER	3 850 000	13,49 ans	2009	3.24-(5*Cap 5.25 sur Euribor 12M(Postfixé))	Barrière avec multiplicateur	1E
CREDIT FONCIER	933 333	13,49 ans	2009	3.24-(5*Cap 5.25 sur Euribor 12M(Postfixé))	Barrière avec multiplicateur	1E
CREDIT FONCIER	5 833 333	13,49 ans	2009	3.24-(5*Cap 5.25 sur Euribor 12M(Postfixé))	Barrière avec multiplicateur	1E
SFIL	4 997 321	17,92 ans	2008	4.35-(5*Cap 6.2 sur Euribor 12M(Postfixé))	Barrière avec multiplicateur	1E
SFIL	2 214 214	18,92 ans	2009	4.35-(5*Cap 6.2 sur Euribor 12M(Postfixé))	Barrière avec multiplicateur	1E
SFIL	2 283 266	19,92 ans	2008	Taux fixe 4.71% si Spread CMS EUR 30A(Postfixé)-CMS EUR 2A(Postfixé) >= 0% sinon 6.71%	Pente	3B
				28 874 304		

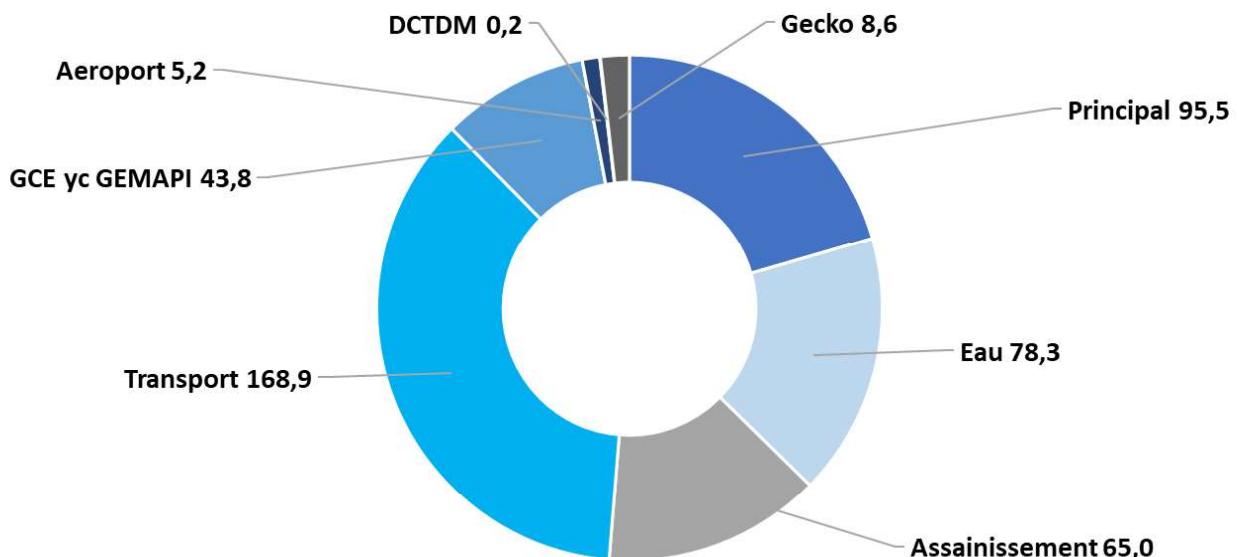
2.3.4 Répartition de la dette par prêteur



Nîmes Métropole bénéficie d'un portefeuille élargi de financeurs ce qui lui permet de bénéficier de conditions de concurrence saine.

En 2025, le budget eau de Nîmes Métropole a contractualisé son premier prêt avec la BEI pour un montant de 21 M€. Un nouveau déblocage de 15 M€ sera réalisé au mois d'octobre 2025 sur le budget GCE.

2.3.5 Répartition de la dette de septembre 2025 par budget en M€



2.3.6 Evolution du taux moyen de la dette

Une forte hausse des taux d'intérêts a eu lieu sur 2022 et 2023. Ils restent encore à ce jour à un niveau élevé.

En 2026 nous prévoyons uniquement des emprunts sur les budgets qui bénéficient des conditions de prêt de la BEI.

Nous avons donc retenu comme hypothèse de charge financière sur les nouveaux emprunts un taux à hauteur de 2,76%. Ce taux est celui dont Nîmes Métropole a bénéficié début 2025.

Même si la majorité de nos emprunts est à taux fixe, une partie reste indexée sur des critères variables type Euribor ou Livret A.

Le taux de rémunération du Livret A a baissé courant 2025 il est passé de 2,4% en février 2025 à 1,7% en août 2025.

Après une période de forte hausse, l'EUR3M est à 3,01 % en septembre 2025 (auquel il faut additionner la marge bancaire 0,8 pdb).

3 Vision Prospective

3.1 Vision prospective des investissements

La liste exhaustive des projets d'investissement lancés ou projetés à date sur la période 2026-2028 a été recensée auprès des différents services de Nîmes Métropole mi- 2025.

Dans cette prospective, Nîmes Métropole s'est fixé comme objectif de limiter la dette et de rester sous le seuil de 10 ans en termes de ratio de désendettement.

Pour cela, Nîmes Métropole, fortement impactée par l'inflation de ces deux dernières années, a étalé le calendrier de réalisation ou a procédé à certains arbitrages.

Concernant la partie investissement, cette liste de projets à réaliser n'est pas figée. Elle est appelée à vivre et à évoluer dans le temps en fonction de facteurs externes tels que le volume de subventions obtenues, l'apparition de nouvelles contraintes réglementaires, des sollicitations diverses ... La priorisation des projets est également susceptible d'être réévaluée.

La prévision présentée ci-dessous a été calculée par budget, année par année, après déduction du FCTVA et des subventions attendues. Elle intègre donc le coût net réel supporté par la collectivité. Elle prend en compte l'échelonnement théorique présenté par les services. Elle ne prend pas en compte les inévitables décalages que connaissent nombre de projets.

Ce sont ainsi 348 M€ d'ouvertures nettes de crédits qui sont prévues pour les années 2026-2028.

PPI : en K€, HT et net de subventions (dépenses brutes - FCTVA - subvention)	2026	2027	2028
Budget Principal	24 456	23 992	23 765
Budget Transport	13 669	8 080	16 030
Budget Grand Cycle de l'eau	1 348	9 741	7 758
Budget Aéroport	892	3 840	3 200
Budget Eau	18 800	23 732	18 756
Budget Assainissement	22 820	28 688	24 066
Budget OM	5 816	3 832	5 279
Budget Gecko	1 680	1 550	1 550
Total général hors reports avec taux de réalisation de 100%	89 481	103 454	100 405

Afin de faciliter la lecture du document et de mesurer au mieux les efforts d'investissement sur les grands projets, le tableau de la page suivante présente une vision détaillée du PPI par grande thématique.

Parmi les projets présentés dans le PPI (75%), une majorité fait l'objet d'une Autorisation de Programme (AP).

Mobilité : assurer un maillage cohérent de notre territoire	43,0
• Renouvellement de la flotte de bus	17,7
• Contournement de Nîmes	1,3
• Extension TCSP 1	1,0
• Parkings relais	7,8
• Pistes cyclables ZAE et liaisons inter communes	1,8
• Aménagement des réseaux bus	7,5
• Nîmes Sud	3,6
• Autres (vélos en libre-service, mobiliers urbain...)	2,4
Développement économique et aménagement du territoire	46,1
• Ré - aménagement et entretien des ZAE	6,1
• Magna Porta & Marché gare : concessions	5,1
• Aménagement du territoire	6,4
• Aéroport : séparation des réseaux avec l'Armée	12,4
• Ville intelligente -Smart city (<i>compteurs automatiques - systèmes transport ...</i>)	2,6
• Gecko	4,7
• Foncier	3,7
• Enseignement supérieur en lien avec le développement économique	1,0
• Aides à l'installation des entreprises	2,2
• Aménagement zone aéroport & refection	1,7
• Finalisation du projet bâtimentaire B 46	0,3
Assurer la protection des biens et des personnes	36,2
• PAPI 3	3,6
• NPNRU	13,6
• Pluvial	9,4
• Rénovation des bâtiments	5,3
• Habitat	4,3

Préserver notre environnement	144,8
• Assainissement : prise en compte des projets de mise en conformité	11,1
• Eau : investissements nécessaires à la délivrance du service	16,6
• Extension & renouvellement des réseaux	50,5
• Station biogaz et autres renouvellements contractuels	1,6
• Reservoir de Langlade	6,3
• Reservoir de Caveirac	3,8
• STEU de St Dionisy	15,4
• STEU de Garons	3,6
• Syst asst Buffalon	15,0
• raccordement Milhaud	6,0
• Schéma directeur déchèteries	10,4
• Autres investissements du budget déchets (bacs, composteurs, colonnes)	4,6
• Développement durable : investissements énergétiques	0,1
Autres	23,2
Fonds de concours	18,1
Informatique	4,5
Divers	0,7

3.2 Vision prospective de la dette

La dette de Nîmes Métropole a été évaluée jusqu'au 31 décembre 2028.

Elle a été calculée à la fin de chaque exercice de la façon suivante :

- intégration de la dette GEMAPI de la ville de Nîmes
- prise en compte de tous les projets d'investissement planifiés par les différentes directions opérationnelles de l'agglomération
- déduction du FCTVA et des subventions connues ou envisageables pour les projets identifiés
- application d'un ratio de réalisation des investissements de 75% (y compris reports)
- déduction de l'épargne brute dégagée sur la section de fonctionnement

La vision prospective est légèrement différente du projet budgétaire car elle intègre quelques subventions attendues qui à ce stade ne sont pas notifiées.

Il est à noter que cette prospective prend en compte l'effort de Nîmes Métropole à la maîtrise du déficit public

Calcul de la réalisation des investissements et de la dette projetée

	2026 prev	2027 prev	2028 prev
Epargne brute	58,7	60,7	61,8
Dépenses équipements nettes subvention et FCTVA après abattement réalisation	58,5	80,9	79,1
Dette projetée	487	506	524
Ratio de désendettement	8,3	8,3	8,5

Les dépenses d'investissement nettes de subventions et de FCTVA devraient atteindre 293 M€ sur la période 2026 – 2028.

4 Situation financière 2026 par budget de Nîmes Métropole

Contrairement à la vision consolidée, la situation budgétaire par budget prend en compte les opérations effectuées entre les budgets.

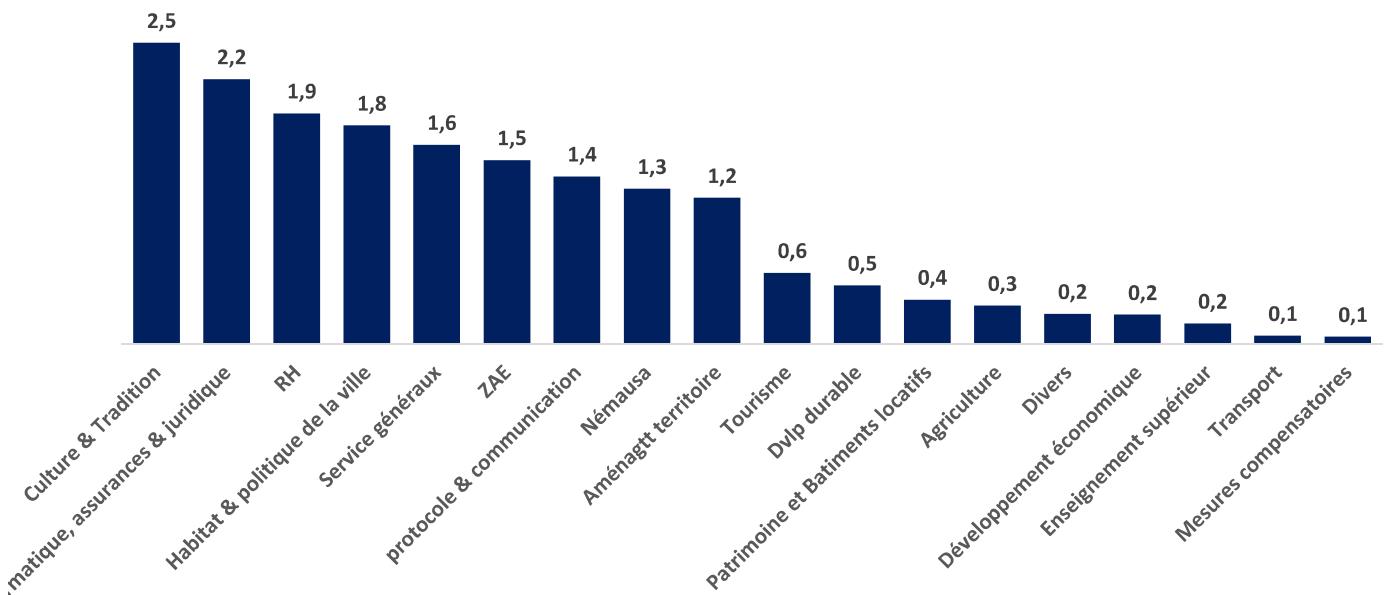
Il existe 2 grandes catégories d'opérations effectuées entre les budgets :

- les subventions d'équilibre,
- la refacturation du budget principal aux budgets annexes d'une partie de ses charges de structure.

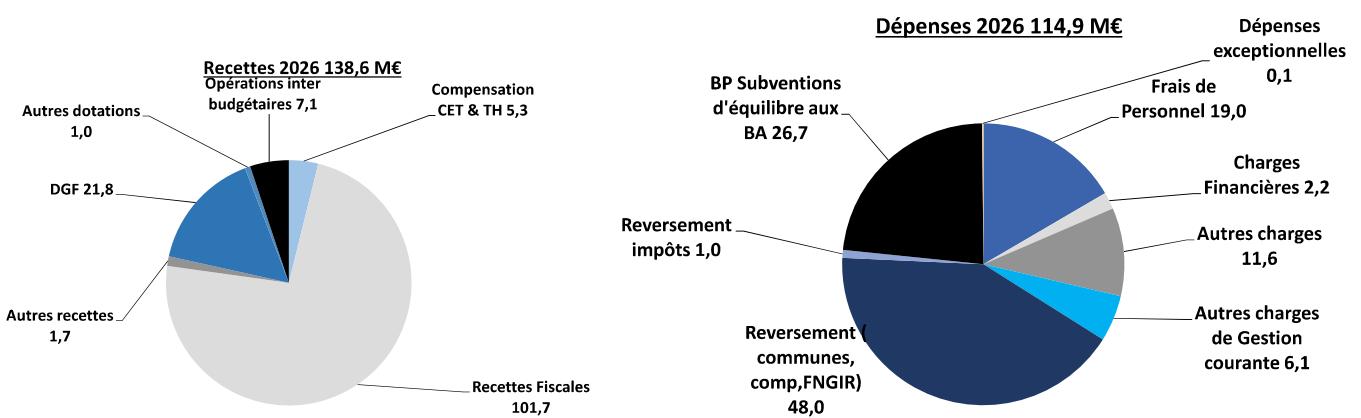
4.1 Budget Principal

Le budget principal est le plus important de Nîmes Métropole en matière de dépenses.

La répartition des charges à caractère général et des autres charges de gestion courante par domaine d'utilisation est la suivante :



Répartition des dépenses et des recettes de la section de fonctionnement du budget principal

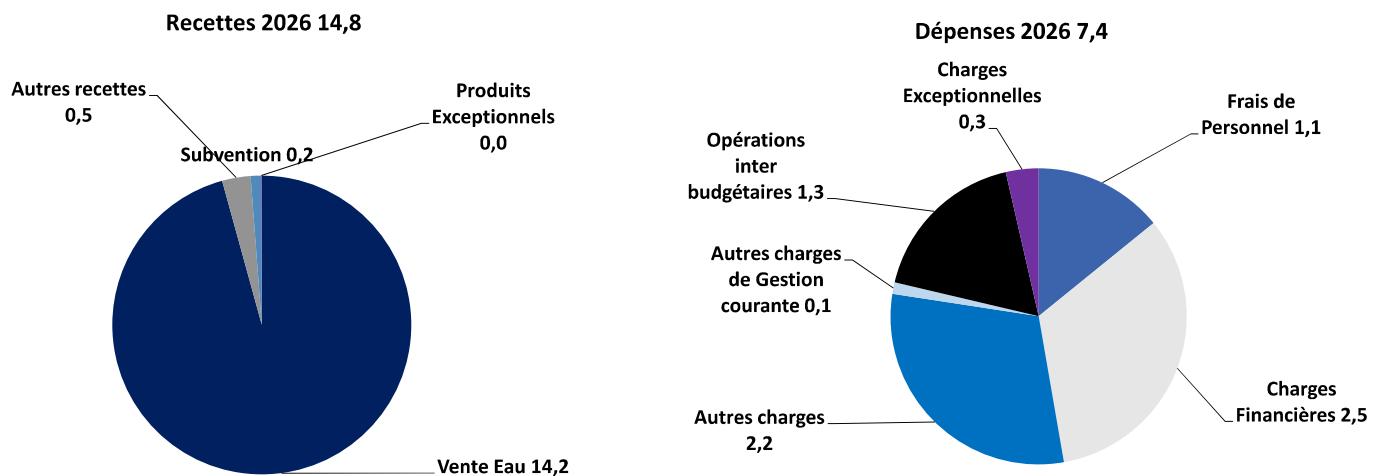


Section d'investissement du budget principal

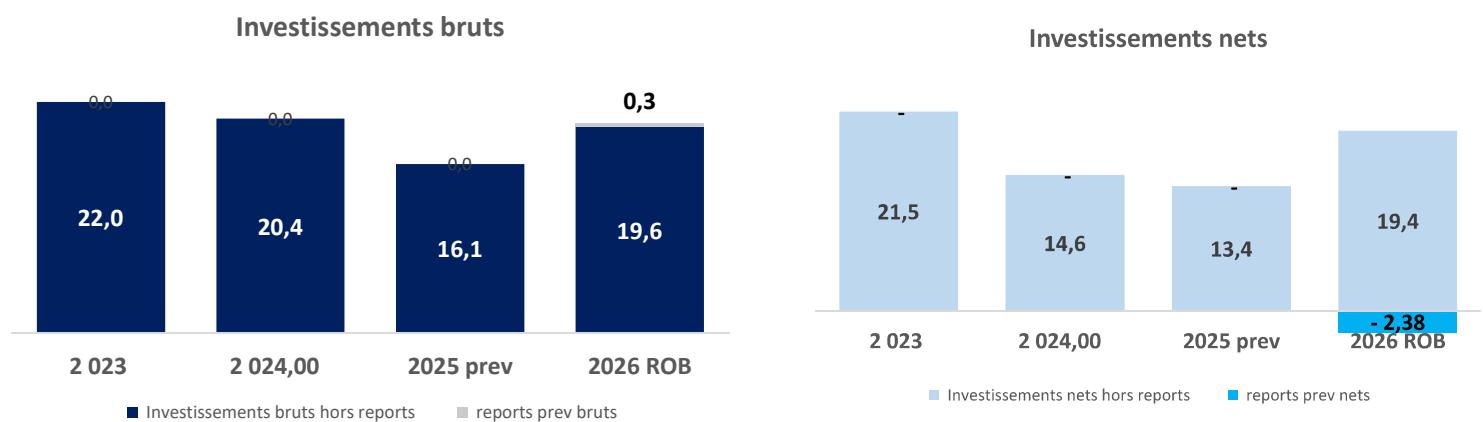


4.2 Budget Eau

Répartition des dépenses et des recettes de la section de fonctionnement du budget eau

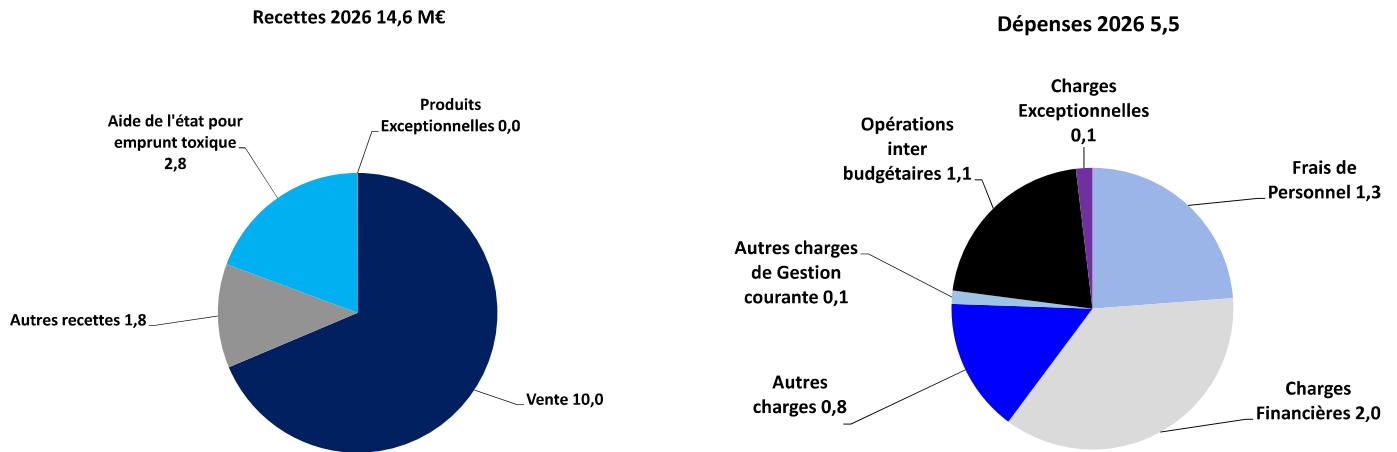


Section Investissement du budget eau

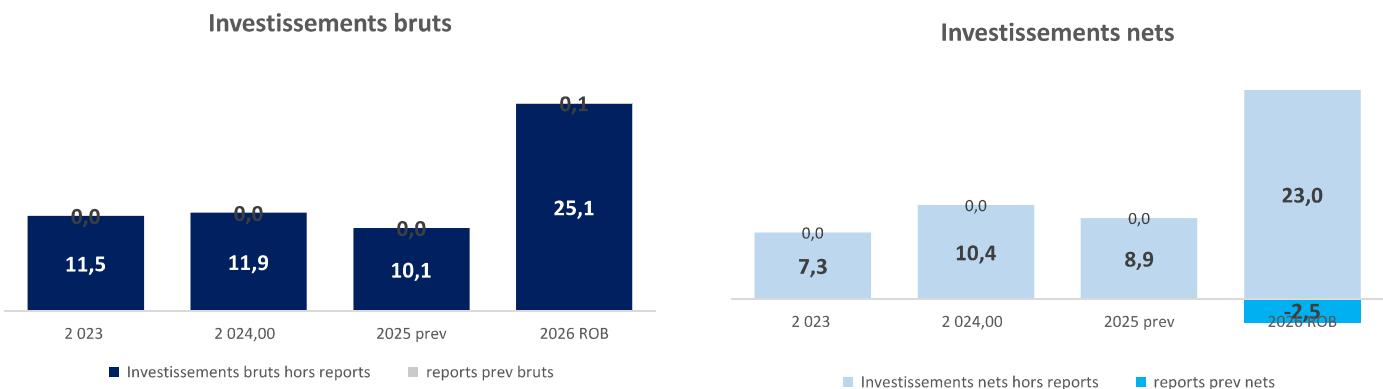


4.3 Budget Assainissement

Répartition des dépenses et des recettes de la section de fonctionnement du budget assainissement



Section d'investissement du budget assainissement



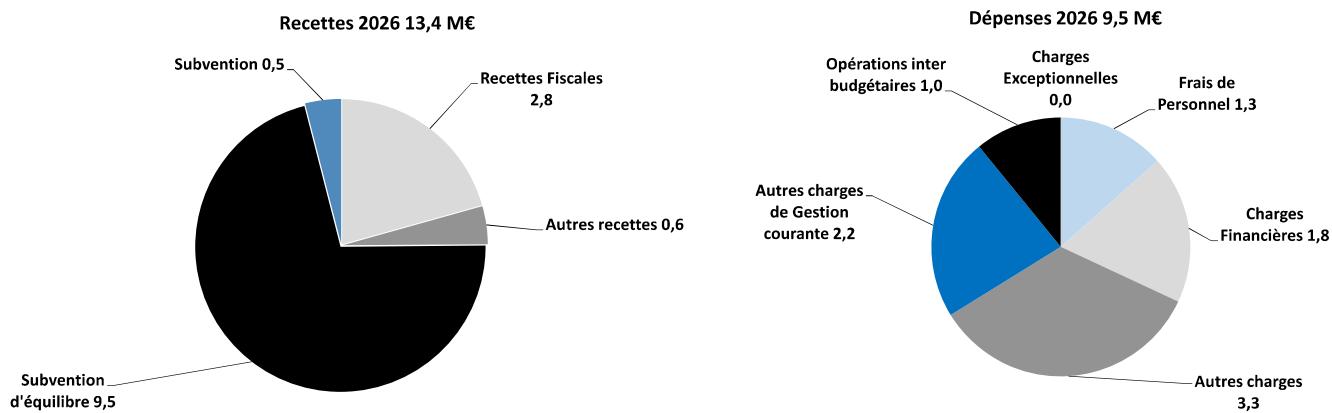
4.4 Budget Grand cycle de l'Eau

Ce budget annexe gère les missions relatives à la gestion des eaux pluviales urbaines et des milieux aquatiques, à la prévention des inondations, et aux compétences facultatives accompagnant la GEMAPI.

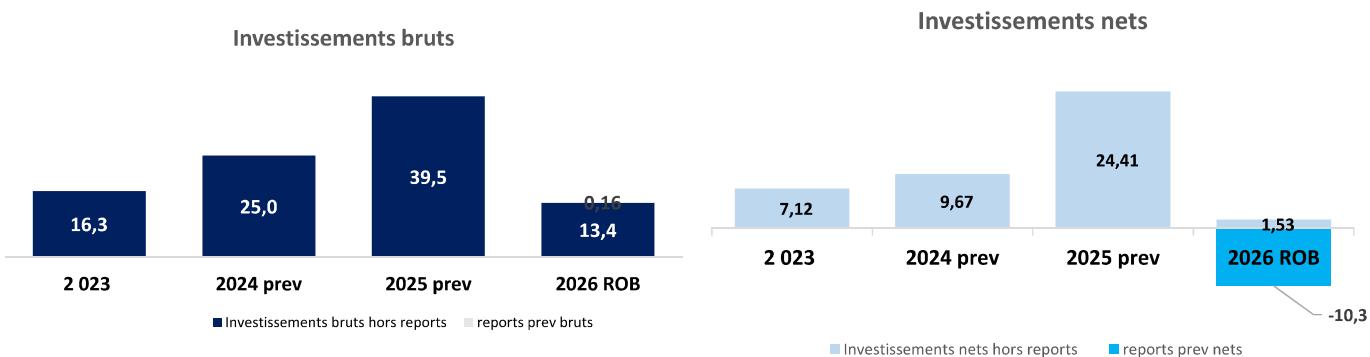
Les dépenses de fonctionnement sont constituées des charges d'entretien des réseaux pluviaux et des bassins, ainsi que des cotisations aux syndicats de bassins versants auxquels Nîmes Métropole a adhéré.

La taxe GEMAPI, permettant de compléter les recettes issues des subventions du budget principal, a été reconduite en 2024 pour un montant de 2,76M€.

Répartition des dépenses et des recettes de la section de fonctionnement du budget GCE

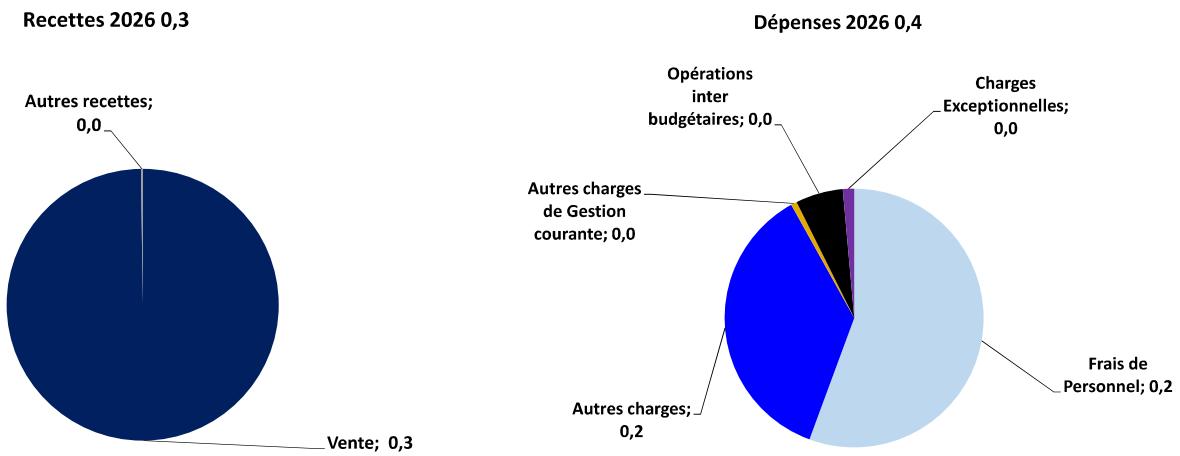


Section d'investissement du budget GCE



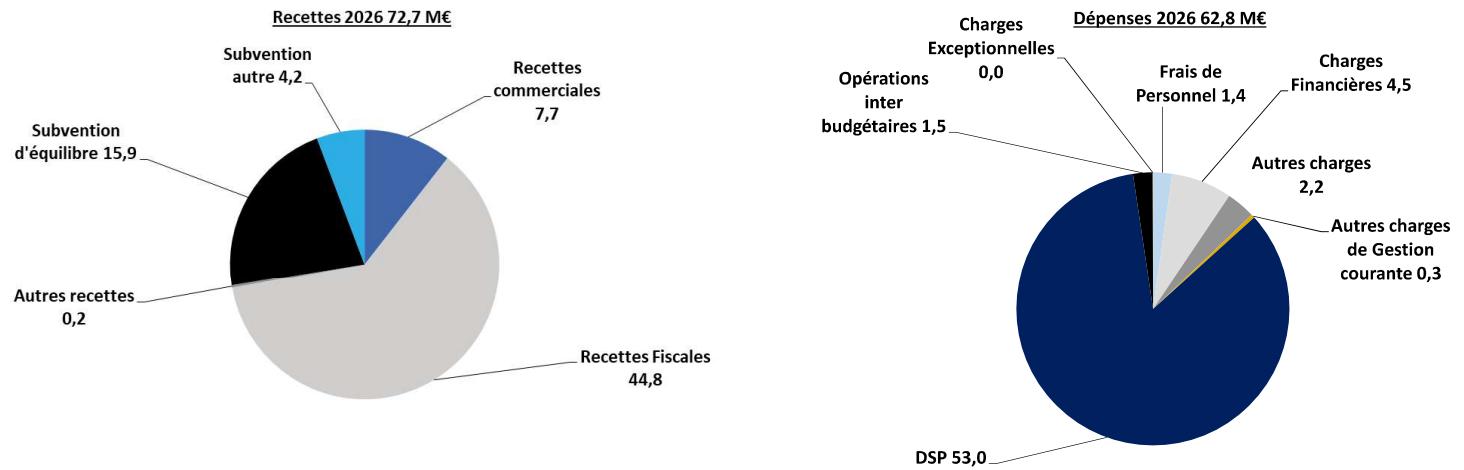
4.5 Budget SPANC

Répartition des dépenses et des recettes de la section de fonctionnement du budget SPANC

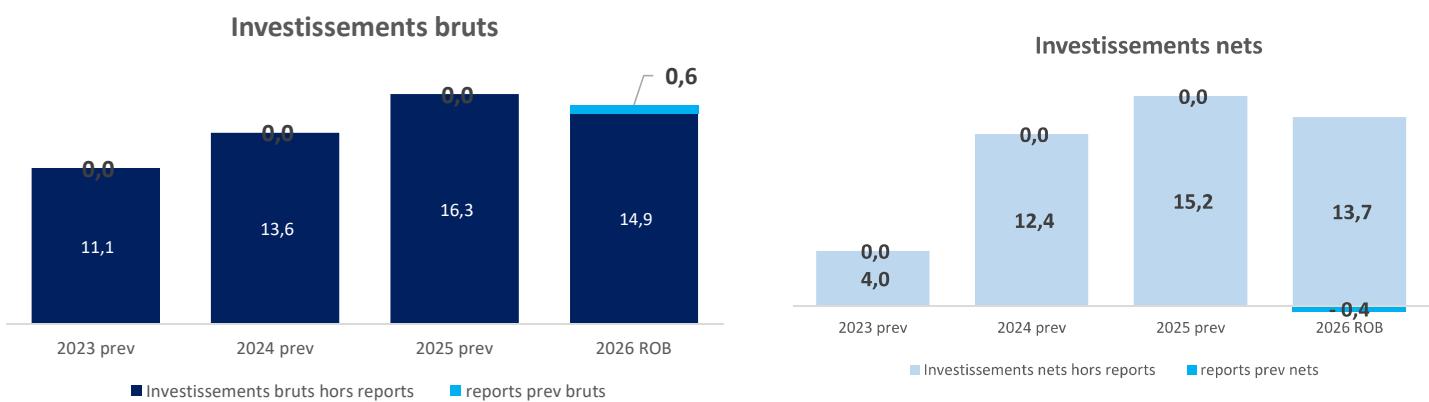


4.6 Budget Transports

Répartition des dépenses et des recettes de la section de fonctionnement du budget transport

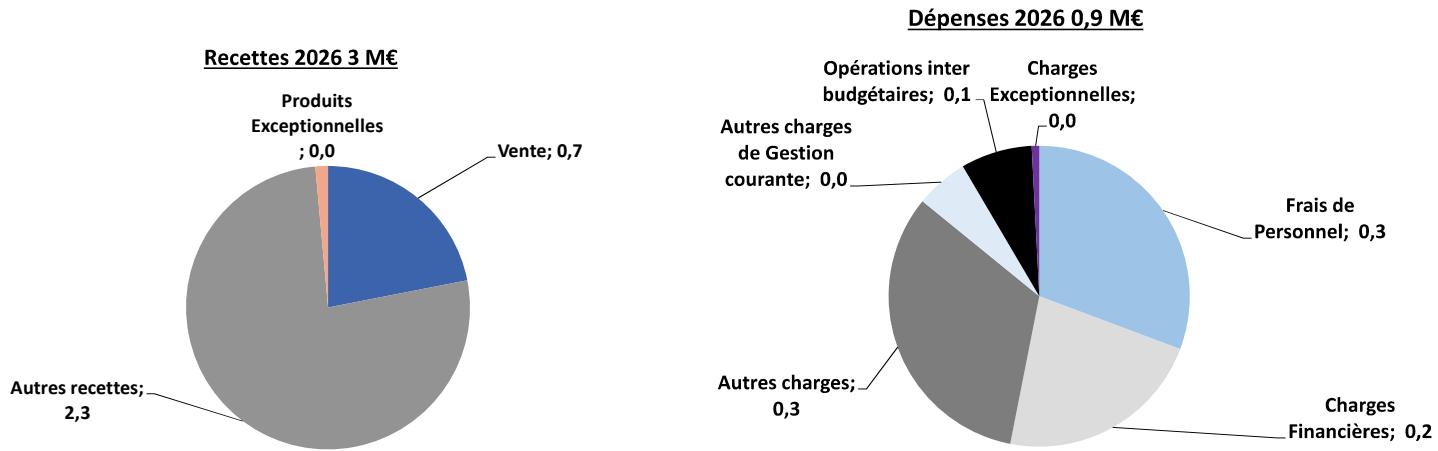


Section d'investissement du budget transport

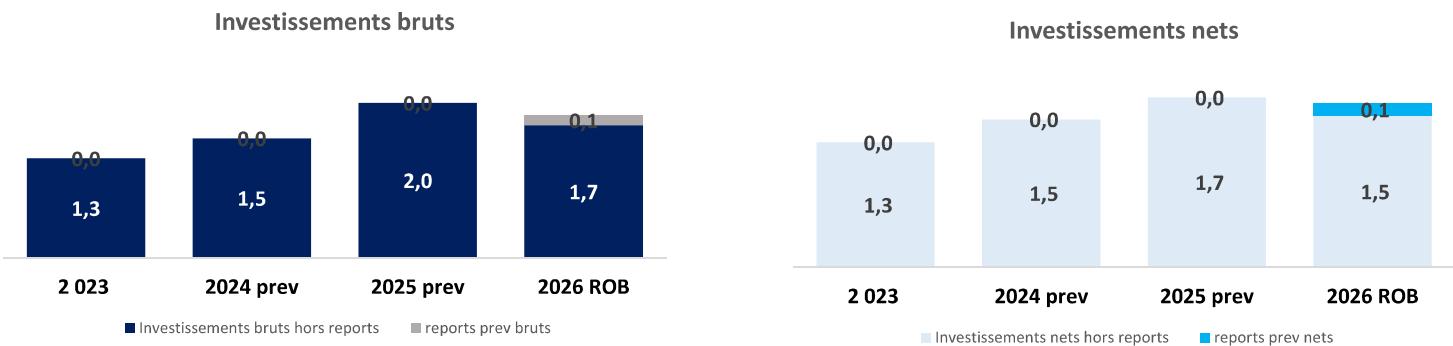


4.7 Budget Gecko

Répartition des dépenses et des recettes de la section de fonctionnement du budget GECKO

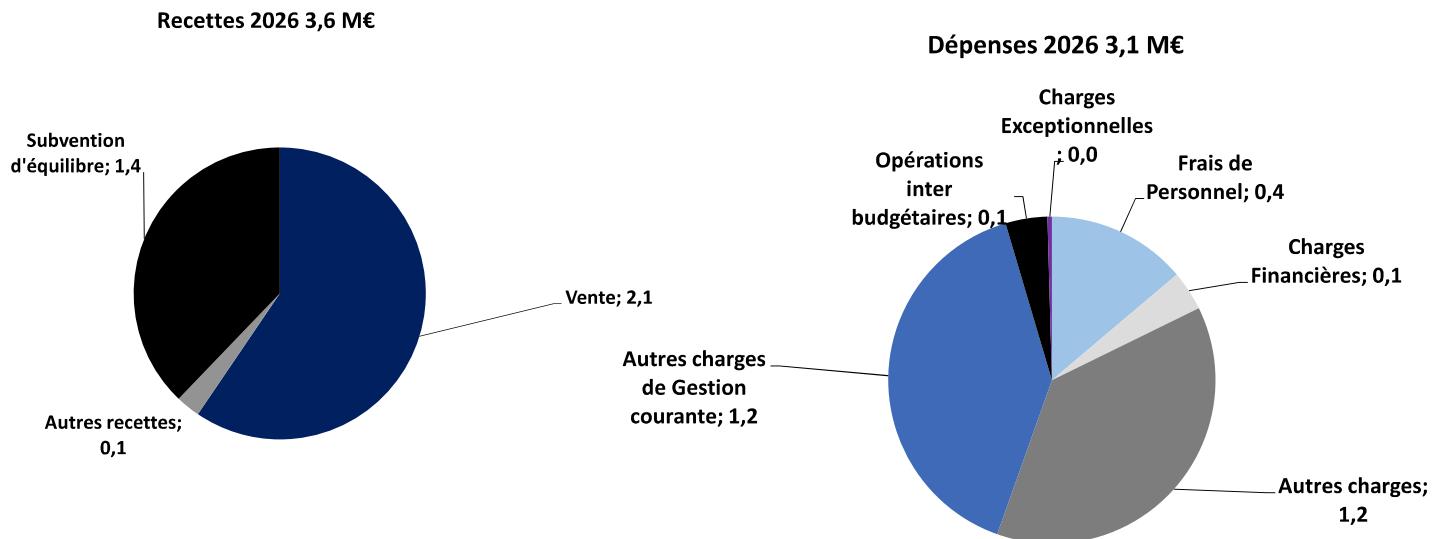


Section d'investissement du budget GECKO

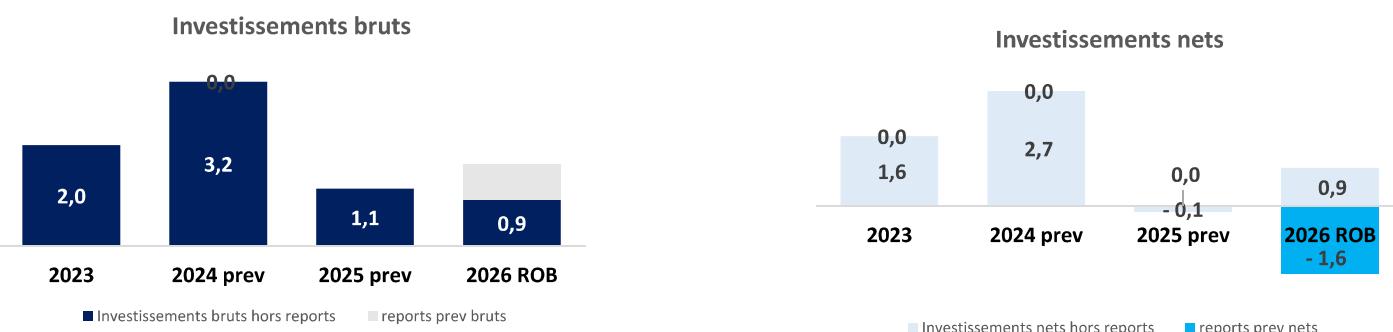


4.8 Budget Aéroport

Répartition des dépenses et des recettes de la section de fonctionnement du budget aéroport

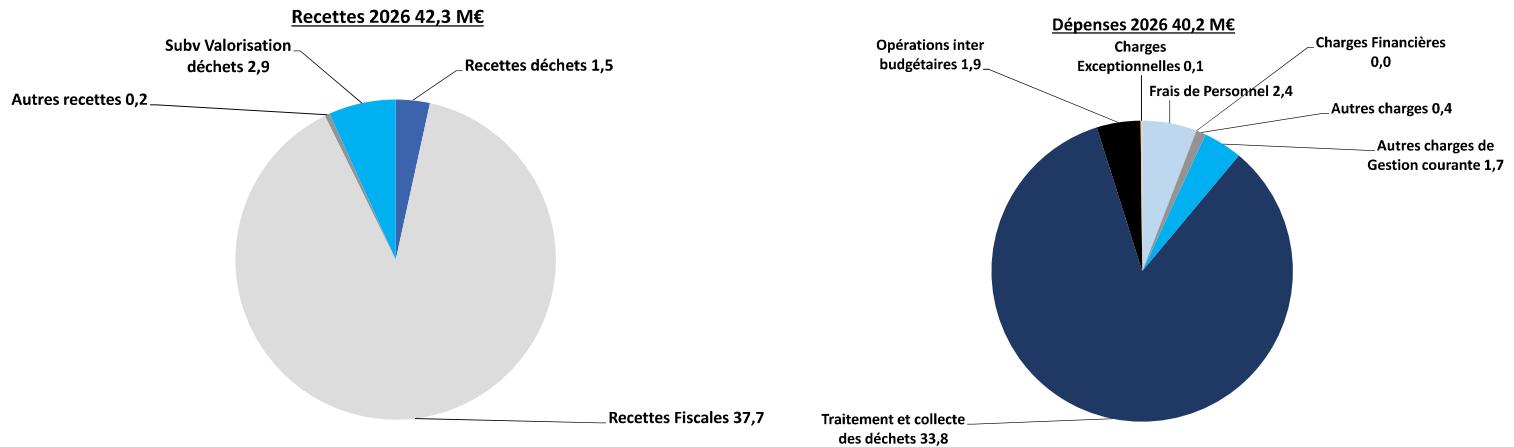


Section d'investissement du budget aéroport

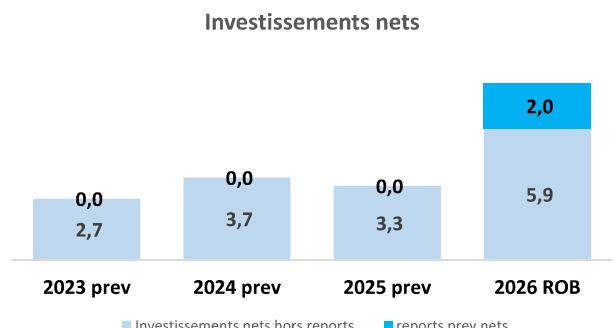
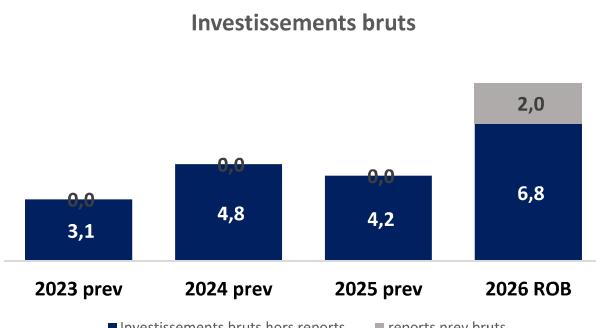


4.9 Budget DCTDM

Répartition des dépenses et des recettes de la section de fonctionnement du budget DCTDM



Section d'investissement du budget DCTDM



5 Les grands projets de Nîmes Métropole

5.1 Mobilité – Plan Vélo

Développer le vélo pour les déplacements du quotidien est devenu un axe incontournable dans le développement durable de l'agglomération. C'est un véritable enjeu inscrit dans le Plan Climat Air Energie Territorial et dans le Plan des Mobilités. Par ailleurs, le développement des mobilités actives s'inscrit pleinement dans l'ambition de notre agglomération de devenir une éco-métropole à horizon 2032

Le Plan Vélo de Nîmes Métropole entend réaliser des aménagements cyclables protégés et sécurisés, hors agglomération, afin de :

- Relier les équipements publics d'intérêt communautaire, les zones d'activités et les pôles d'attractivité
- Relier les pôles d'échanges multimodaux à leurs zones de chalandise
- Développer l'écomobilité scolaire en reliant les collèges et les lycées
- Relier et développer les itinéraires cyclables dans les zones d'activités

La maîtrise d'ouvrage des réalisations est partagée entre le Département du Gard et Nîmes Métropole.

A noter que les communes assurent la maîtrise d'ouvrage de leurs opérations cyclables en agglomération.

2025 a marqué le démarrage des réalisations des aménagements cyclables sur le territoire suite au travail de diagnostic et d'étude réalisé en propre et avec les services du département. Une partie des opérations devraient voir le jour en 2026 :

- 2026 : réalisation de l'axe Saint Mamert / Fons (financement fond vert à hauteur de 55 %)
- Un **cheminement cyclable le long du Buffalon**. Les travaux portés par l'EPTB devraient démarrer fin 2025.
- 2026 : réalisation de la voie verte entre Caveirac et Nîmes sous maîtrise d'ouvrage départementale
- 2026 : réalisation de la voie verte entre La Rouvière et Saint Génies

La mise en œuvre de ce Plan Vélo passe par la réalisation d'infrastructures cyclables, la mise en œuvre de dispositifs complémentaires (box sécurisés, vélos en location de longue durée, vélos en libre-service, équipements de maintenance vélos ...) et par la mise en place d'une culture vélo via des actions de promotion du vélo au quotidien (avec l'organisation d'évènements dans le cadre de Mai à vélo, des ateliers d'animations dans les entreprises ou les zones d'activités, des ateliers de remise en selle, des ateliers de réparation vélo ...)

En mai 2025 Nîmes Métropole a lancé le déploiement d'un service de vélos en libre-service sur la ville de Nîmes.

Ce projet de 2,2 M€ bénéficie de subvention Fonds Verts à hauteur de 50% soit 1,1 M€.

Il s'agit d'une vraie solution de transport complémentaire aux transports en commun. Une solution qui s'adresse aux actifs, aux étudiants, aux seniors, aux touristes.

Le service propose 250 vélos à assistance électrique répartis sur 35 stations disponibles 24 heures sur 24.

Les vélos ont une autonomie de 70 à 100 km.

Côté tarif, le système est juste et incitatif pour encourager les usages réguliers sans alourdir le budget :

- Les 15 premières minutes sont gratuites à chaque trajet
- Un forfait à partir de 30 euros par an

Le système d'exploitation est efficace : véhicules électriques de régulation, intervention rapide en cas de panne, batteries changées à temps, suivi en temps réel.

L'objectif est clair : un service fiable, de qualité, et au rendez-vous des attentes.



Aujourd'hui Némo Vélo remporte un franc succès avec environ plus de 140 000 vélos loués depuis le lancement du service.

- 30 000 locations par mois depuis sa mise en service et 46 000 en septembre. Chaque vélo est loué 5 à 8 fois par jour.
- 70% des trajets sont inférieurs à 3km.
- 1 trajet sur 3 est un déplacement domicile-travail et 1 trajet sur 3 est réalisé entre 21h et 6h.

Fort de ce succès, les élus de Nîmes Métropole ont donc décidé d'investir dans 150 vélos et 15 stations supplémentaires début 2026 afin :

- D'augmenter la capacité des stations actuelles les plus fréquentées
- D'étendre le service en périphérie, sur des quartiers résidentiels.

Prochain déploiement : 15 stations et 150 vélos début 2026.

- Augmentation de la capacité des stations actuelles les plus fréquentées
- Etendre le service en périphérie du centre-ville, sur dans les quartiers résidentiels et zones d'activités économiques.

5.2 Mobilité – Lancement de la Ligne T5

En service depuis la rentrée 2025, La ligne **T5 Vaunage** vise à relier Nîmes aux communes de la Vaunage

Cette ligne vient **renforcer la desserte du secteur de la Vaunage** (2 lignes de bus + 5 lignes scolaires Tempo)

Elle offre une alternative écologique et pratique à la voiture, tout en renforçant la mobilité et l'interconnexion entre Nîmes et les communes environnantes. Les Lignes 51 et 52 qui desservait jusqu'à présent la Vaunage étaient principalement fréquentées par des scolaires (160 000 voyages par an). L'objectif est de développer la fréquentation en captant les actifs en proposant un service rapide, confortable et fiable.

Pour répondre à l'afflux croissant de passagers, la T5 est équipée à 50 % de bus articulés, notamment aux heures de pointe, offrant **40 % de places (assises et debout) supplémentaires** pour un **meilleur confort** des trajets entre les communes de la Vaunage et Nîmes, même en période de forte affluence.

Depuis sa mise en service le 1er septembre 2025, la ligne T5 enregistre une belle progression de sa fréquentation : **+ 30% d'usagers**, une moyenne de 1300 voyages par jour contre 1000 voyages cumulés sur les lignes 51 et 52 sur le mois de septembre 2024, ce qui représente 300 voyages gagnés par jour. Des pics à 1700 voyages par jour ont par ailleurs été constatés.

Les véhicules affectés à la ligne T5 circulent au **BioGaz ou Biocarburant (HVO)** pour accompagner la transition énergétique du réseau et **diminuer l'empreinte carbone** des déplacements sur le réseau Tango.

Pour favoriser l'intermodalité, **un nouveau parking-relais** d'une centaine de places, équipé d'éclairage public, box à vélos, abribus et caméras de vidéo-surveillance, sera mis en place fin 2026 à Langlade.

Au vu des enjeux environnementaux du site : passage d'un ruisseau, sols considérés comme milieux humides, la mise en place de compensations les aménagements ne pourront être réalisés que fin 2026.

Avant sa concrétisation, une première aire de stationnement pour 50 véhicules a été aménagée à Langlade de manière provisoire.

Cette installation **permet aux habitants de la Vaunage de stationner leur véhicule et de continuer leur trajet avec Tango** en toute sérénité en évitant les embouteillages et les contraintes de stationnement au cœur de Nîmes.

5.3 Mobilité – Extension de l'infrastructure TCSP à Caissargues

La première ligne de transport collectif en site propre Tram'Bus T1 s'est étendue en 2019 jusqu'à la Zone d'activités Euro 2000 en entrée de la Commune de Caissargues, sur la Route de Saint-Gilles (RD42). Cette dernière est devenue un axe privilégié depuis la ZAE et la Ville de Caissargues, vers le parc relais très fréquenté "A54" et jusqu'au centre-ville de Nîmes.

En 2022 avec la création de la ligne T4, c'est cette ligne qui vient désormais assurer la desserte de la commune de Caissargues. Effectivement les infrastructures TCSP n'ont pas vocation à être dédiées à une ligne en particulier mais doivent être potentiellement le support de plusieurs lignes de transports permettant ainsi d'améliorer leur fiabilité et leur vitesse commerciale.

La Communauté d'Agglomération souhaite désormais poursuivre la réalisation du deuxième jalon de l'extension de l'infrastructure TCSP entre l'entrée de la zone Euro 2000 (carrefour du Labadou) et le rond-point du chemin des canaux (RD135).

Ce tracé permet la desserte directe de générateurs importants de la Commune de Caissargues, notamment la zone d'activités Euro 2000, une zone de chalandise estimée à plus de 35 000 habitants. A proximité de l'Aéroport International de Nîmes et ses quelques 2 000 emplois, la ZAE et la ZAC de Bellecoste en continuité, ont vocation à accueillir à terme une nouvelle population avec la création d'habitats et le renforcement des activités professionnelles existantes.

Le tracé et phasage :

- Le projet vise à prolonger la ligne T4 depuis son actuel terminus (rond-point Fanfonne Guillierme, zone Euro 2000) jusqu'au **rond-point du Chemin des Canaux** à Caissargues.
- L'idée est de reprendre la **RD42** (et ses carrefours), refaire la voirie et aménager des voies de bus dédiées, tout en recréant des stations supplémentaires.
- Le projet consiste aussi en la création d'un **parking relais d'environ 80 places** sur ce nouveau tronçon.
- Des aménagements hydrauliques importants sont prévus pour réduire les risques d'inondations dans le secteur.

Les enjeux du projet sont de :

- Rabattre les voitures particulières en provenance du sud de l'Agglomération et du secteur Sud de Nîmes Métropole vers le parking relais des canaux
- Dynamiser les zones d'activités économiques et commerciales au long du tracé, améliorer le cadre de vie des zones résidentielles Ouest et du centre-ville, notamment par la prise en compte du projet urbain « Porte Sud »
- Réaliser un boulevard urbain multimodal, permettant le partage des modes (TCSP, VL, cycles et piétons) en toute sécurité, ainsi que la décongestion et la requalification de la Route de Saint-Gilles.
- Aménager des espaces publics, de type parc relais / parking de proximité, pour organiser le rabattement des flux routiers provenant du Chemin des Canaux et de la Route de Saint Gilles.

Les travaux d'aménagement ont démarré en janvier 2025 pour une durée d'un an.



5.4 GEMAPI : PAPI III

Nîmes Métropole est particulièrement exposée au risque inondation.

Les enjeux de prévention concernent principalement les bassins versants du Vistre et des Gardons. Les zones les plus menacées sont celles touchées par les crues torrentielles issues des valats et cadereaux des coteaux des Garrigues et des Costières.

L'événement dramatique du **3 octobre 1988** (9 morts, environ 1 milliard d'€2020 de dégâts) a mis en évidence cette vulnérabilité.

Depuis 20 ans, les **Programmes d'Actions de Prévention des Inondations (PAPI)** visent à protéger la zone urbaine de Nîmes.

Dans le cadre des PAPI I et II (2007-2021), le cadereau d'Uzès à Nîmes a été fortement aménagé avec la restructuration des écoulements dans la partie aval (plaine du Vistre) et la partie sud de la Zone Urbaine Denses (ZUD) – rues Reinach, Bergson, Talabot et Ferrier.

Depuis 2022, le programme PAPI III poursuit le même objectif : multiplier par 10 la capacité d'écoulement du cadereau d'Uzès sous la ville pour passer de 8 à 80 m³/s. Ce débit correspond à la protection contre un événement pluvieux similaire à celui du **8 septembre 2005**

Ce programme de travaux vise à limiter l'importance des inondations et leur fréquence pour environ 34 000 habitants et 12 000 emplois situés sur la commune de Nîmes soit environ 1/3 des enjeux de cette commune.

C'est l'un des programmes les plus importants en France en matière d'inondations, tant par son financement que par ses ouvrages structurants.

- **Territoires couverts** : bassin versant du Vistre et Costières orientales (canal du Rhône à Sète).
- **Financement** : État (52 %), Région (14 %, incluant fonds européens), Département (9 %).
- **Montant total** : plus de **126 M€ HT**, avec **88 actions prévues**, dont **56 déjà engagées** (47 % du programme réalisé)

Les travaux sont réalisés **de l'aval vers l'amont** pour des raisons de sécurité.

La protection effective ne sera atteinte qu'à l'achèvement des travaux en zone urbaine dense, prévu pour **2027**. D'ici là, le niveau de protection reste limité.

Parmi les opérations majeures (axes 6 & 7), figure la deuxième phase de l'aménagement du cadereau d'Uzès.

L'objectif est de finaliser l'aménagement de ce cadereau pour atteindre son objectif-cible de protection d'ici à 2027.

Un ouvrage structurant de ce PAPI III avec est cette opération dite du « tunnelier (technique de creusement similaire à celle du tunnel sous la Manche).

L'opération tunnelier, technique de creusement comparable à celle utilisée pour le tunnel sous la Manche, mobilise une machine unique en Europe.

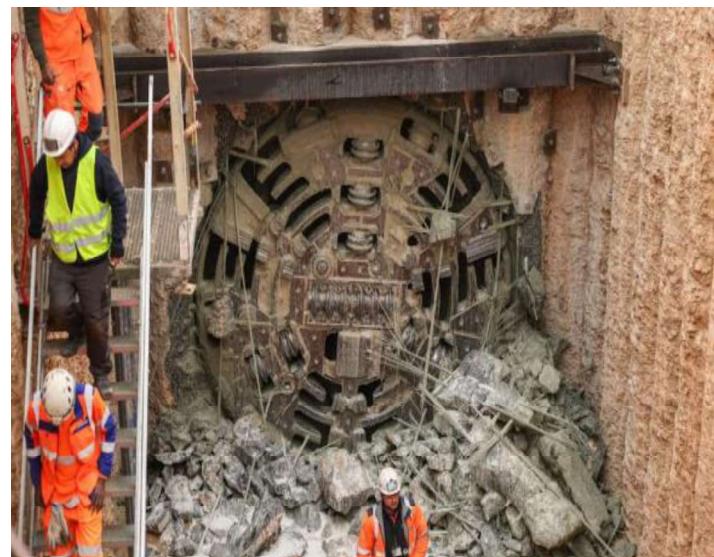
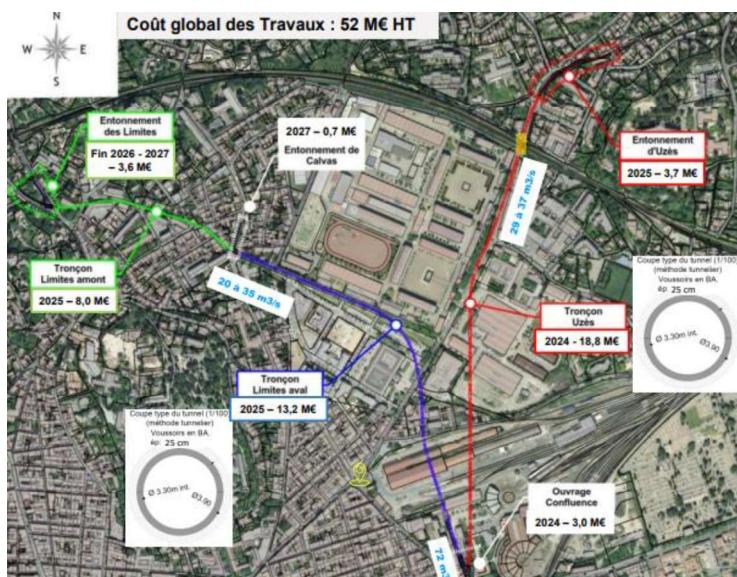
Il aura fallu deux ans pour réaliser ces travaux d'un montant de 52 M€.

Les travaux réalisés :

- Tunnel de 990 m construit en moins de 6 mois.
- Tunnel du Chemin des Limites de 1 260 m réalisé dans un délai similaire.

Le **15 septembre 2025**, le tunnelier a achevé le percement du cadereau des Limites : les cadereaux d'Uzès et des Limites sont désormais raccordés.

Si le plus gros du travail a été fait, les finitions entraîneront une fin de chantier à l'été 2026.



5.5 AEROPORT : développement et élaboration du schéma d'aménagement

L'aéroport de Nîmes – Grande Provence – Méditerranée constitue un atout majeur pour le développement économique et touristique du territoire communautaire.

Il dispose :

- D'une capacité d'accueil de 700 000 passagers par an
- D'une piste de 2 440 mètres
- D'une zone d'activité de 16 bâtiments (hangars, locaux techniques, etc.)

Véritable plateforme aéro-industrielle, le site accueille une vingtaine d'entreprises, dont Sabena Technics et AVDEF, et génère près de 900 emplois directs et 1 410 emplois induits.

Les retombées économiques (cf. Etude BIPE par la Région - 2021) sont estimées à :

- 130 M€ de valeur ajoutée
- 174 M€ de chiffre d'affaires
- 55 M€ de dépenses des salariés
- 33 M€ de dépenses des visiteurs

Au-delà de ces retombées économiques, l'activité générée sur la plateforme aéroportuaire contribue également de manière significative aux finances publiques locales, à travers des retombées fiscales directes estimées à plus de 850 000 € pour le budget de l'EPCI et à plus de 500 000 € pour les collectivités d'accueil.

L'État et Nîmes Métropole portent une ambition commune : faire de l'aéroport un pôle d'expertise européen en matière de Sécurité Civile, capable d'attirer de nouvelles entreprises et de créer des emplois industriels qualifiés. La concrétisation de cette ambition suppose :

- Une disponibilité foncière maîtrisée
- Une offre immobilière adaptée
- Une infrastructure modernisée et interconnectée

Cette ambition s'inscrit dans le **Projet de Territoire Nîmes Éco-Métropole 2032**, approuvé en **mai 2023**, qui vise à faire émerger une **éco-métropole productive, durable et innovante**, articulant :

- Économie aéro-industrielle
- Filière sécurité civile
- Transport de passagers

Nîmes Métropole est devenue propriétaire de l'aéroport en février 2024, à la suite du vote du Conseil Communautaire du 11 décembre 2023.

Ce transfert s'est accompagné de négociations techniques et de co-financement portant sur :

- La remise en état des réseaux : eaux usées (EU), eau potable (AEP), défense incendie (DECI), courant fort, SSLIA
- La séparation des réseaux civils et militaires

Les conventions de partenariat avec le ministère des Armées et la Sécurité Civile ont été clarifiées lors du Conseil communautaire de septembre 2025.

Les travaux de défense incendie arrivent à leur terme. En 2026, les travaux concernant la remise en état des réseaux d'eau, d'assainissement, du courant fort et secours démarrent.

Ces travaux devraient se finaliser en 2028 afin de permettre le développement maximal des futures activités.

En novembre 2025, les 20 hectares situés au sud intègreront la Zone d'Activité Aéroportuaire.

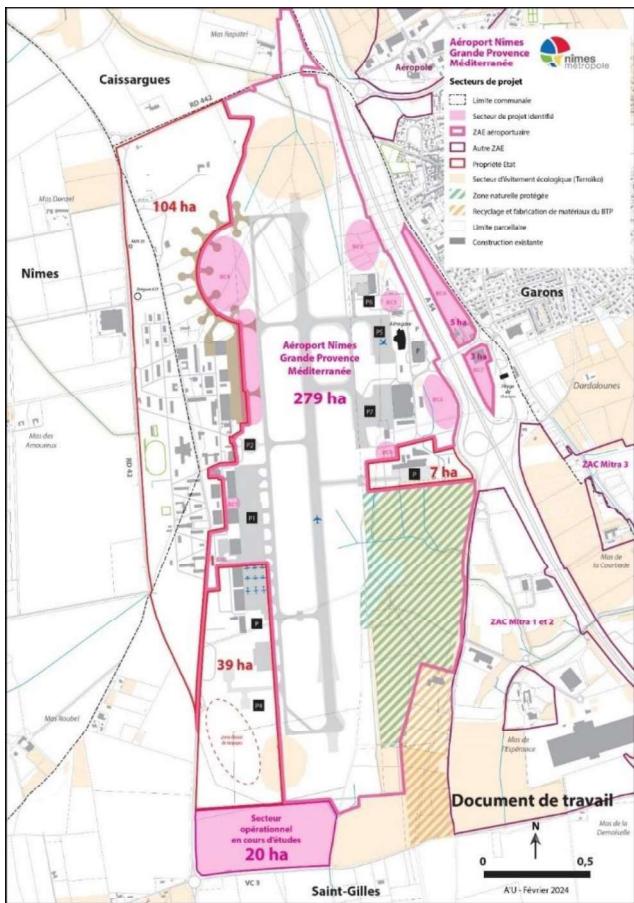
La gestion actuelle est confiée à EDEIS pour la période 2022-2028. Si ce mode de gestion est choisi, une nouvelle DSP devrait débuter en janvier 2029.

Le succès de la future DSP dépendra directement de la capacité de Nîmes Métropole à proposer une offre foncière disponible, sécurisée et attractive.

Pour préparer ce renouvellement, Nîmes Métropole a engagé la réalisation d'un Schéma d'aménagement de l'aéroport (SDA) en 2024, notifié en juillet 2025 pour 8 ans

L'objectif de ce SDA est de :

- CONCEVOIR le Schéma d'Aménagement et de Développement de l'Aéroport, autour des volets aéronautique, accessibilité terrestre, économique, résilience/sécurité civile, innovation /formation, développement durable ;
- ACCOMPAGNER Nîmes Métropole dans les missions d'information, de concertation et de médiation, afin de faire émerger un Schéma de développement partagé ; l'accompagner sur les montages opérationnels, juridiques et financiers pour permettre la mise en œuvre du projet ;
- ELABORER les études réglementaires nécessaires à l'obtention des différentes autorisations environnementales requises (Dossiers Loi sur l'Eau, Dérogation Espèces Protégées...) dans une approche d'opération d'ensemble ;
- CONDUIRE des missions de maîtrise d'œuvre, permettant au besoin, la réalisation de travaux d'infrastructures et/ou d'aménagement d'espaces publics, en intégrant la dimension hydraulique et paysagère ;



Le périmètre d'intervention s'étend sur **310 hectares**, incluant la plateforme aéroportuaire et les **20 hectares sud**.

Nîmes Métropole souhaite disposer du Schéma Directeur de l'Aéroport et être en mesure de déposer le dossier de demande d'autorisation environnementale correspondant dans le courant du 1^{er} semestre 2026.

Le projet fera l'objet d'une autorisation environnementale unique établie au titre de la Loi sur l'Eau et sur la Dérogation à la destruction des espèces protégées.

5.6 NIMES SUD : Création de la Zone d'activité économique (ancien Oc Via)

Dans le cadre de la stratégie de développement économique, le Schéma d'accueil des entreprises de Nîmes Métropole prend en compte la raréfaction du foncier disponible sur le territoire, accentue l'effort sur la densification concernant les entreprises à plus faible besoin foncier, et priorise les activités productives et à forte valeur ajoutée sur les grands projets de ZAE qui proposeront des parcelles plus importantes. L'opération de ZAE Nîmes Sud fait partie intégrante de cette stratégie.

La Communauté d'Agglomération de NIMES METROPOLE a placé au cœur de ses politiques publiques l'aménagement durable du territoire et son développement économique.

Aujourd'hui démantelée et en l'état de friche, cette zone offre l'avantage d'être déjà artificialisée et de bénéficier d'une desserte ferroviaire renforcée, ce qui en fait un emplacement stratégique pour le développement économique du territoire.

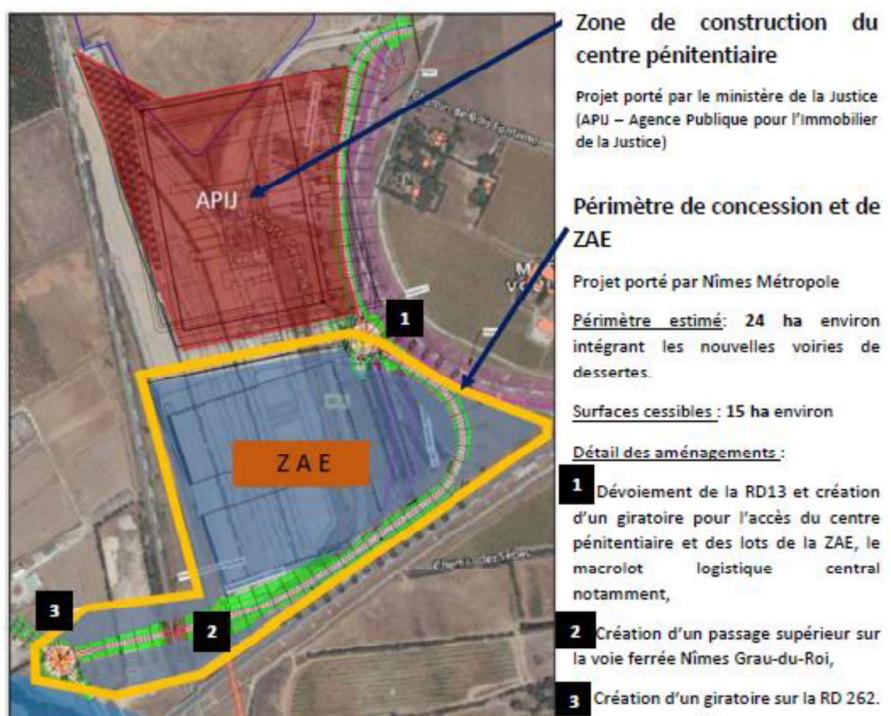
La mission devra être menée en partenariat avec les services de l'Etat, notamment l'APIJ en charge de la réalisation du centre pénitentiaire mais également avec les services du CD30 pour le domaine routier sous gestion départementale ainsi que la SNCF dont le domaine ferroviaire est impacté par le projet.



Le projet de reconversion se divise en **deux parties** :

1. Au nord, l'État prévoit la **construction d'un établissement pénitentiaire** de 700 places. Cet investissement, porté par l'APIJ, de 120 millions d'euros devrait créer environ 600 emplois directs et indirects (exploitation maintenance du bâtiment, services sociaux, de santé, de formation, et autres intervenants en support de l'établissement)
2. Au sud, Nîmes Métropole souhaite créer une **zone d'activité économique** (ZAE) pour en faire un pôle économique majeur. Cette ZAE, nommée "Nîmes Sud Oc'via", s'étendra sur environ 24 hectares et vise à renforcer l'attractivité du territoire.

La Communauté d'agglomération de NIMES METROPOLE a d'approuvé, en septembre 2024, le principe de création d'une nouvelle zone d'activités économiques "NIMES SUD" d'une superficie d'environ 15 ha, sur les territoires des communes de NIMES et MILHAUD.



Les travaux à prévoir pour répondre aux besoins des futurs entreprises ou usagers des constructions à édifier à l'intérieur du périmètre de l'opération sont les suivants :

- Dévoiement de la RD13 et création d'un giratoire pour l'accès du centre pénitentiaire et des lots de la ZAE, le macro-lot logistique central notamment,
- Création d'un passage supérieur sur la voie ferrée Nîmes Grau-du-Roi avec un raccordement entre l'ancienne RD13 et la RD262,
- Création d'un giratoire sur la RD 262
- Réseaux d'eau et d'assainissement.

La ZAE prévoit l'implantation de plusieurs entreprises dont une dédiée à la logistique en partie centrale, dont l'activité nécessite un raccordement à la voie ferrée ; le reste de la ZAE sera dédié à des PME

CHIFFRES CLES (Programme à l'étude)

- 300 emplois minimum attendus,
- 15 ha cessibles dont 13ha pour le programme de logistique productive raccordé au réseau ferré

PLANNING PREVISIONNEL

- 2025-2026 : Demande d'autorisations réglementaires (DUP/MECDU et environnemental)
- 2027 : Travaux d'aménagement progressifs
- 2028-2029 : Livraison potentielle des premières entreprises.

5.7 Magna Porta

Engagée depuis 2015, la Communauté d'Agglomération Nîmes Métropole pilote le Projet Urbain Multimodal (PUM), aujourd'hui dénommé MAGNA PORTA.

Ce projet d'envergure vise à créer une nouvelle polarité économique, touristique et multimodale à l'est du territoire, en lien direct avec la gare TGV de Manduel-Redessan.

Les ambitions fixées par Nîmes Métropole reposent sur six axes structurants :

- Créer une “destination” économique et touristique porteuse de rayonnement métropolitain ;
- Concevoir un projet urbain vitrine, valorisant l’identité locale et intégrant une offre complémentaire d’activités ;
- Accueillir prioritairement des activités productives et innovantes (artisanat, PME/ETI), ainsi que des services et équipements d’agglomération ;
- Ancrer le projet dans une logique multimodale, autour de la desserte LGV, afin d’assurer une accessibilité optimale ;
- Intégrer l’agriculture sur un périmètre élargi de 50 hectares à Redessan ;
- Adopter une démarche exemplaire en développement durable, incluant de larges espaces paysagers, collectifs et hydrauliques, dans le cadre d’une opération phasée et cohérente dans le temps.

Par délibération du Conseil Communautaire du 2 décembre 2019, Nîmes Métropole a validé la concession d'aménagement confiée à la SPL AGATE, chargée de la réalisation du projet.

L'opérateur privé NGE est en charge de trouver des entreprises susceptibles de s'implanter sur Magna Porta. NGE travaille de concert avec la SPL Agate, qui pilote le volet administratif (PLU, autorisations, compensations environnementales) et l'acquisition des terrains nécessaires pour les mesures compensatoires.

Étapes / avancement

- La concertation préalable pour la ZAC (Zone d'Aménagement Concerté) a été réalisée pour permettre l'information, la participation du public, la prise en compte des remarques.
- Le projet doit faire l'objet d'études environnementales (étude d'impact, compensation foncière de l'ordre de 200 Ha, etc.). Un avis de cadrage préalable a été rendu par l'autorité environnementale en 2021 pour la ZAC Magna Porta.
- Fin 2025, début 2026, l'agglomération prévoit de signer les premières implantations d'entreprises pour les 40 hectares déjà commercialisés.
- Le dossier est intégré dans le PLU (Plan Local d'Urbanisme) de Manduel qui a été approuvé fin septembre 2025 par les élus du conseil municipal de Manduel. Ce vote emporte l'intégration du projet Magna Porta dans le PLU, ce qui était une recommandation du Préfet pour donner un cadre réglementaire à cette future zone d'activités.

Chiffres clefs :

- 40 ha de surface commercialisables
- 2 000 emplois à terme

5.8 Marché Gare



La requalification des 22 hectares de la ZAC Marché Gare poursuit les objectifs suivants :

- Renouveler et diversifier les activités, comprenant le développement du pôle agro-alimentaire existant, la création d'un nouveau pôle d'activités tertiaires, d'un tiers-lieux...
- Qualifier l'entrée ouest de Nîmes, comprenant la requalification complète en boulevard urbain d'un large tronçon de la RN113,
- Desservir le secteur en TC à travers l'aménagement d'un PEM directement en prise avec la nouvelle halte ferroviaire de Saint Césaire,
- Valoriser le patrimoine industriel,
- Transformer l'ancien Marché d'intérêt national en un quartier durable (QDO).

CHIFFRES CLES

8 ha de surface végétalisée

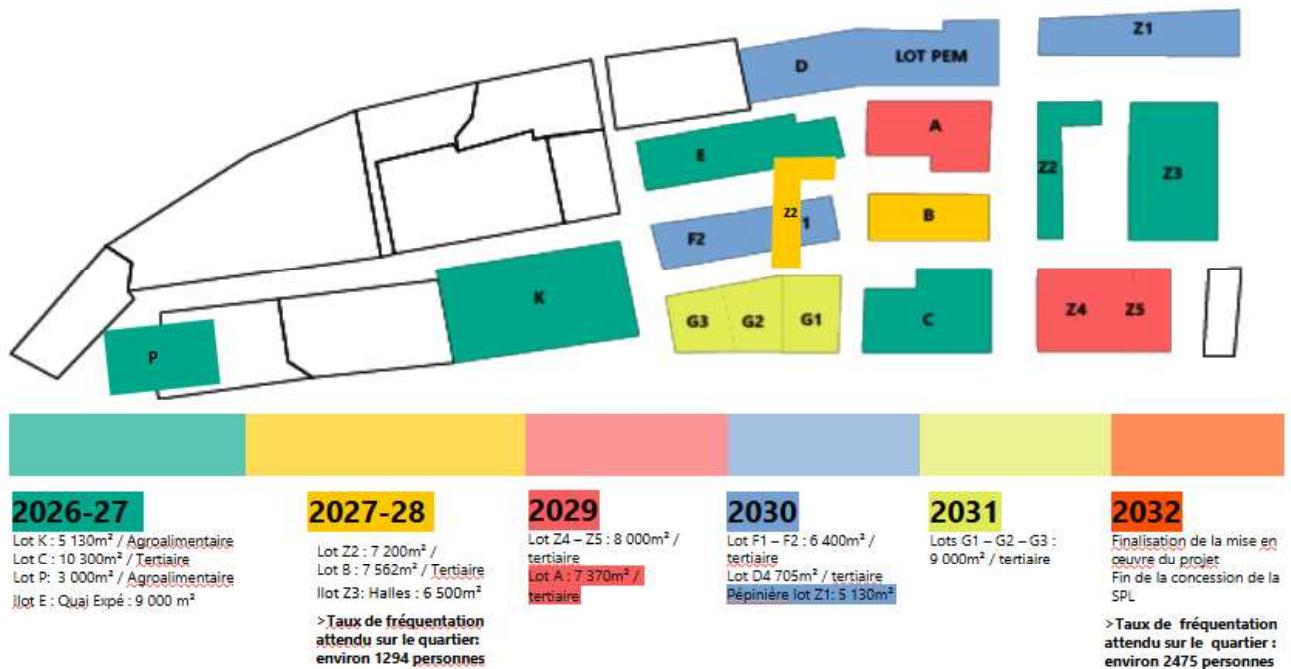
11,7 ha de surface de plancher, dont 6ha dédiés au secteur agroalimentaire

2 000 personnes sur la zone à terme

PLANNING PREVISIONNEL

- 2025-2027 : Aménagements VRD + requalification RN113
- 2025-2027 : Transferts d'activités et premières installations
- 2027-2032 : Installations d'entreprises, halles, PEM

Phasage prévisionnel du Projet Marché Gare



FOCUS MARCHE GARE- REQUALIFICATION RN113

La réalisation de la ZAC du Marché Gare, portée par Nîmes Métropole en vue de la constitution d'un quartier actif durable, constitue une opportunité pour mener les réflexions sur le réaménagement de la RN 113 afin de requalifier la Porte Ouest, au sens large, de Nîmes.

La Direction Interdépartementale des Routes Méditerranée (DIRMED) exploite la RN113 placée en agglomération sur laquelle circulent en moyenne 23 000 véhicules par jour. Dans ce cadre, elle a réalisé un diagnostic Sécurité des Usagers et les Routes Existantes (SURE) de la RN113, dans lequel deux Zones d'Accumulation d'Accidents (ZAAC) ont été recensées dans l'agglomération de Nîmes, dont l'une d'elle est le giratoire dit « percé » du Marché Gare.

La mise en œuvre du projet de réaménagement de la RN113 relève d'une démarche partenariale entre l'Etat (DIRMED), Nîmes Métropole, la Ville de Nîmes et la SPL AGATE.

La démarche partenariale engagée portant sur la sécurisation de la RN113 a donné lieu à la définition d'un projet de requalification d'un tronçon de près de 1 kilomètre de la RN113 en véritable boulevard urbain paysagé et sécurisé, au droit de l'emprise de l'opération de la ZAE communautaire du Marché Gare.

Ce réaménagement au droit du Marché Gare poursuit notamment les objectifs suivants :

- Apaiser la circulation automobile et atténuer le caractère routier de la RN 113
- Améliorer la sécurité routière via notamment :
 - La transformation du giratoire principal en carrefour permettant de desservir la secteur Ouest de la ZAE Marché Gare et celle du Mas des Rosier,
 - La création d'un accès secondaire pour la zone agro-alimentaire du Marché Gare,
 - La suppression des contre-allées et accès associés.

- Réaménager les chaussées et les îlots permettant une bonne intégration des transports en commun.

Dans ce cadre, il a été mis en place le montage juridique suivant : la DIRMED et la Ville de Nîmes transfèrent provisoirement la Maîtrise d’Ouvrage du projet de réaménagement à Nîmes Métropole en tant que MO unique. Nîmes Métropole mandatera la SPL Agate pour agir en son nom pour les missions de maîtrise d’œuvre, la réalisation des travaux ainsi que leur suivi.

Le coût global de l’opération, incluant les coûts d’études, de conduite des procédures, et de travaux est estimé à 3,1 M€ dont 1,4 M€ à la charge de Nîmes Métropole.

- L’Etat participera au titre du budget d’entretien du réseau routier national à hauteur de 1,1 M€.
- La Ville de Nîmes liée notamment aux dépenses relevant des compétences signalisation / éclairage / espaces verts et plantations interviendra à hauteur de 0,6 M€

Ce projet débutera en 2026 et se terminera début 2028

Réaménagement de la RN113

Aujourd’hui



Aujourd’hui : 7 accès particulièrement accidentogènes, identifiée en ZAAC (zone d’accumulation d’accidents)

Demain

