



Avis du panel Citoyen Agglo Forum de Nîmes Métropole

CONCERTATON – avril 2016

Projet de tram'bus Diagonal



Monsieur Yvan Lachaud,
Président de Nîmes Métropole
Mesdames et Messieurs
Les conseillers communautaires

A l'heure où la société a besoin de perspectives d'avenir, la concertation du Panel citoyen a démontré une nouvelle fois l'intérêt des membres de la société civile pour le projet DIAGONAL.

La présence assidue des hommes et femmes aux différentes réunions ainsi que les échanges constructifs jusqu'à des heures tardives montrent l'implication du Panel citoyen.

La diversité des membres permet de rassembler des personnes avec des perceptions et attentes différentes.

Toutefois le constat effectué au terme de cette deuxième concertation est, qu'après des débats fournis, un consensus est obtenu dans l'intérêt général conciliant l'économie du projet et l'amélioration de la qualité de vie des citoyens.

La concertation a mis en évidence que la réalisation des grands projets devait s'insérer dans une vision plus globale et à long terme du développement de notre agglomération. La réussite du développement économique de notre région en dépend.

L'économiste américain Robert Solow nous a appris qu'à long terme il n'y a pas de croissance sans innovation.

La création d'Agglo Forum est une innovation en termes de communication entre l'administration de Nîmes Métropole et les citoyens, et permet de créer un lien de confiance entre tous les partenaires de la communauté d'agglomération.

Nous vous présentons donc le compte rendu des travaux du Panel citoyen et ses points de recommandation sur le Projet DIAGONAL.

Bien cordialement
Le Conseil Agglo Forum

SOMMAIRE

Méthode suivie	1
Points proposés à la concertation	2
1- L'opportunité du projet	2
2- Les variantes du tracé	3
3- Le choix du matériel roulant	5
4- Autres points	6

METHODE SUIVIE

La concertation pour le panel citoyen sur ce projet s'est déroulée en trois temps.

Réunion du 26 janvier 2016

16 membres du panel présents (17 % de participation)

Conseil Agglo Forum : Yannick BRETON, Pascaline FOSTYK

Elus de Nîmes Métropole : Yvan LACHAUD, William PORTAL, Christian SCHOEPPER

Services de Nîmes Métropole : Olivier ARNAUD, Françoise BATAULT, Gaëtan PELLEQUER, Cédric BOHUN, Yannick MIQUEL, Soizic PEROTTI

Assistance à maîtrise d'ouvrage : Jean-Yves LEBREC (Société Campardou conseils)

Lors de cette réunion, le projet de tram'bus Diagonal a été présenté aux membres du panel par le chef de projet et l'AMO concertation. Des échanges avec les élus et les services de Nîmes Métropole ont permis aux membres du panel d'obtenir plus d'informations sur le projet. Cet échange a également donné lieu à de nombreux débats. Divers sujets ont pu être abordés tels que l'estimation de la fréquentation de la ligne, le lien avec la future gare LGV, la vocation de la ligne, la desserte des communes limitrophes et plus largement le développement de l'agglomération.

Réunion du 11 février 2016

26 membres du panel présents (30 % de participation)

Services de Nîmes Métropole : Marc DUCHENNE, Directeur des déplacements et de l'organisation des transports – Ariane LISSARRAGUE, Chargée de mission mobilité – Tagrid KADDOURI, Responsable du suivi d'exploitation du réseau de transport public - Yannick MIQUEL, Chargée de mission développement durable - Soizic PEROTTI, Assistante du service développement durable

Cette réunion a été organisée pour répondre à la demande exprimée par le panel lors de la concertation du projet d'extension sud du tram'bus A54-Caissargues concernant les enjeux en matière de déplacements sur le territoire de Nîmes Métropole. Cette rencontre a permis de présenter aux membres du panel les orientations de l'agglomération en matière de déplacement, le réseau de transports en commun, le plan de déplacement urbain ainsi que les premiers résultats de l'enquête ménage déplacements. Cette rencontre, riche en informations et en échanges a permis aux membres du panel de mieux comprendre la complexité et les choix de l'agglomération et d'obtenir des éléments complémentaires aidant à la réflexion sur le projet Diagonal.

Réunion du 8 mars 2016

21 membres du panel présents (23 % de participation)

SPL Agate : Olivier ARNAUD, Chef de projet Diagonal T2.

Services de Nîmes Métropole : Yannick MIQUEL, Chargée de mission développement durable

Lors de cette rencontre, après un bref rappel du projet, le chef de projet a pu présenter chacune des variantes du tracé. Des débats, ont permis au panel de se positionner sur chacune de ces variantes. Une fois exposées les différentes solutions envisagées pour le matériel roulant, le panel après de très nombreux échanges a décidé d'émettre des recommandations à Nîmes Métropole.

POINTS PROPOSES A LA CONCERTATION

1- L'opportunité du projet

Un projet à forte valeur ajoutée

Le panel est **favorable au projet** de tram'bus d'Est en Ouest car ce dernier représente une solution **alternative à la voiture** pour une **population importante** de l'agglomération :

- > aussi bien pour les nîmois
- > que pour les habitants des villages alentours qui se rendent en particulier sur leurs lieux de travail.

Le Diagonal devrait permettre de **faciliter les déplacements de nature très diverses** : se rendre à son travail et lieux de formations, accéder à des loisirs, aller à l'hôpital, accompagner ses enfants, se rendre aux administrations, etc.

Le Diagonal constitue une offre intéressante pour les usagers qui vont pouvoir laisser leur voiture dans un parc relais ou chez eux et **éviter ainsi les embouteillages et les problèmes de stationnement** ce qui représente un **gain de temps important**.

La réduction du nombre de véhicules rentrant dans la ville devrait permettre de **réduire la pollution de l'air** et participer à la **fluidification du trafic routier** car des zones de trafic denses constituent aujourd'hui un véritable problème pour les habitants.

Ce projet pourrait par ailleurs contribuer à la **dynamisation de la ville** en facilitant l'accès du centre-ville aux habitants de l'agglomération (en évitant les problèmes de stationnement et de circulation qui constituent aujourd'hui très certainement un frein pour certains à la fréquentation du centre-ville).

Un projet qui doit s'inscrire dans une dynamique globale : doter le territoire d'un réseau de transport en commun attractif

- > Les **lignes fortes L3 et L5** complémentaires au Diagonal doivent être mises en place pour contribuer à l'efficacité du réseau.
- > La ligne Diagonal doit permettre, avec le T1, de rendre **plus attractif le réseau existant** de transports en commun. C'est pourquoi, il sera nécessaire de veiller à une bonne **complémentarité** et **interconnexion** avec les autres lignes ainsi qu'au **respect des fréquences de passage**.
- > Il pourrait être **envisagé à l'avenir l'extension du Diagonal** vers les communes périphériques afin de rendre cette ligne encore plus attractive.

Recommandations pour la réussite du projet

Le panel souhaite alerter l'agglomération sur le **temps de parcours** total qui ne doit pas être trop long (40 min semble être le temps de parcours maximum selon les membres du panel qui se sont exprimés sur ce point). Ce temps de parcours ne devra en particulier pas être dépassé pour les habitants des communes périphériques afin que ce projet conserve sa vocation interurbaine. Dans le cas contraire, le risque serait d'avoir mis en place un projet intra-urbain onéreux qui aurait peut-être pu être remplacé par une amélioration du réseau existant (avec par exemple une augmentation des fréquences avec des bus plus petits et reconfiguration des plans de circulation). Le panel note toutefois que pour beaucoup, le tram'bus ne serait emprunté que sur une portion de section (notamment, sur le parcours d'Est/Ouest vers le centre-ville correspondant à la moitié du parcours).

Le panel considère que la configuration des **parcs relais** représente un élément fondamental à la réussite du projet. Ce dernier doit permettre d'assurer aux personnes venant de l'extérieur de pouvoir laisser sa voiture rapidement (bon dimensionnement pour s'assurer que les personnes puissent trouver une place libre), en toute sécurité. Les parcs relais doivent être conçus pour prévoir une possible extension de leur capacité à l'avenir. L'**affichage du nombre de places libres** faciliterait l'usage du parc relais.

Une **communication** adéquate devra être mise en place pour rendre **plus lisible l'offre** et **inciter à l'utilisation des transports en commun**.

2- Les variantes du tracé

Secteur Est

Variante 1 : le panel émet un avis **favorable** à cette variante du fait qu'elle permet de desservir une population plus importante.

Cette variante n'a pas fait l'objet de beaucoup de débats. L'ensemble du panel s'est positionné très rapidement favorablement à cette proposition de variante.

Variante 2 : le panel émet un avis **défavorable** du fait qu'elle comporte beaucoup d'aspects négatifs (surcoût, temps de parcours plus long, desserte de moins de population et pose un problème de lisibilité du réseau pour les futurs usagers). De plus, elle ne permet pas de desservir d'équipements majeurs. Il est noté par ailleurs que la rue J. Odelin est étroite ce qui est potentiellement problématique au passage du tram'bus.

Des questions ont été posées pour mieux comprendre quel pouvait être l'intérêt réel de cette variante. Après échanges, les membres du panel sont arrivés très vite à ce positionnement en ayant conscience que cette variante permettait toutefois de proposer un meilleur partage de la voirie et de fluidifier le trafic.

Variante 3 : le panel émet un avis **favorable** à cette variante car elle apporte l'avantage de réduire le temps de parcours, bien qu'elle induise un surcoût.

Le panel après discussion s'y est montré d'autant plus favorable, que cette proposition permet de faciliter l'achat du foncier.

Variante 4 : le panel émet un avis **défavorable** à cette variante qui selon lui n'apporte pas de bénéfices significatifs, allonge le temps de parcours, peut induire un surcoût et nuit à la lisibilité du réseau. Cette variante est donc jugée sans intérêt.

Le panel s'est questionné sur l'intérêt de cette variante qui n'apparaissait pas de prime abord. Rassuré sur la possibilité de réaliser un partage de la voirie intéressant sans passer par la variante, le panel s'est donc positionné défavorablement à cette option.

Secteur centre

Variante 5 : le panel émet un avis **défavorable** à cette variante qui pourrait nuire à la lisibilité du réseau, allonge le temps de parcours et représente un surcoût financier.

Le panel s'est questionné sur l'intérêt de cette variante. L'ensemble du panel a rapidement jugé la proposition non intéressante mais compris que cette dernière pourrait être mise en œuvre en cas de difficulté d'accès au foncier. L'avis est donc défavorable sauf si contrainte foncière avérée.

Secteur Ouest

Variante 6 : le panel émet un avis **favorable** à cette variante qui permet de réduire le temps de parcours, de desservir des équipements jugés intéressants et permet de réduire le budget du projet.

Les membres du panel se sont questionnés sur l'impact de la variante sur la desserte de la population. Les membres regrettent toutefois de ne pas avoir des données chiffrées. Après réflexion, le panel juge cette proposition intéressante, d'autant que le quartier Valdegour serait mieux desservi par la ligne forte L3 qui devrait être mise en place en 2017.

Variante 7 : le panel émet un avis **défavorable** à la variante proposée. Il juge le tracé initial également non satisfaisant. Il est favorable à la réflexion d'une tierce proposition qui permettrait à la fois de desservir le quartier Pissevin, l'IUT, les lycées professionnels tout en évitant le risque hydraulique et l'aménagement coûteux au niveau de la butte anti-bruit.

Variante 8 et 9 : le panel exprime une **forte inquiétude quant aux difficultés de circulation** au niveau de la 106 (chaufferie) et du CHU. Il indique qu'il lui semble **indispensable de desservir le cœur du CHU** afin d'offrir un service attractif pour les professionnels et nombreux visiteurs du CHU. Il suggère de **réfléchir à une boucle** qui permettrait de réduire les impacts sur la circulation, desservir le CHU ainsi que l'IUT et 2 Lycées professionnels et d'éviter comme indiqué pour la variante 7 l'ouverture de la butte anti-bruit. Aucune solution proposée à ce jour ne semble totalement satisfaisante. Le panel invite donc Nîmes Métropole à poursuivre sa réflexion sur ce secteur pour tenter de trouver une solution qui pourrait répondre à ces objectifs.

Le panel s'est longuement interrogé sur les variantes 7 à 9. Le panel a pu prendre conscience de la complexité du choix du tracé sur ce secteur. De nombreuses questions ont été posées, de nombreux échanges ont eu lieu entre les membres afin de mieux comprendre les difficultés techniques et les impacts des différentes options proposées. Les membres ont pu constater que les variantes 7 à 9 étaient étroitement liées. Les membres n'ont pu proposer un avis définitif sur les variantes 8 et 9 car aucune solution n'est apparue comme satisfaisante à l'ensemble du panel. En revanche, le panel s'est mis d'accord sur la **nécessité d'une bonne desserte** (population et équipements dont le cœur du CHU) et de la nécessité de **ne pas induire plus de difficultés au niveau du trafic routier** qu'il en existe déjà aujourd'hui.

A titre individuel, un des membres suggère la variante suivante à partir de la station Utrillo jusqu'au CHU :

Rue Utrillo - Rue Bassano - Passerelle Bassano à transformer en pont pour le franchissement de la N106 - Chemin du Compagnon - Chemin de Fontanple - Avenue Docteur Fleming - Avenue Maréchal Lyautey - Passage sous la N106 - Rue Vatel - Chemin du Carreau de Lanes - CHU Terminus

Le retour pourrait se faire par le même itinéraire qu'à l'aller ou avec une boucle Rue Vatel – CHU - Fac Médecine - Chemin du Carreau de Lanes puis même itinéraire qu'à l'aller.

3- Le choix du matériel roulant

Le panel a pris connaissance des différentes solutions techniques proposées : euro VI, trolleybus, électrique, hybride et GNV.

De nombreuses questions et échanges ont eu lieu. Le panel s'est interrogé sur le renouvellement de l'ensemble du parc et sur la stratégie que souhaite mettre en place Nîmes Métropole sur ce sujet, sur la pollution des différents modèles et la nécessité aujourd'hui de ne plus polluer, sur l'avenir des technologies proposées, l'adaptabilité en cas d'évolution des technologies, le choix du type de véhicule (18 ou 24 m) en lien avec la fréquence de passage des bus. Le panel aurait souhaité avoir des informations plus précises sur le dépôt et les impacts sur chacune des technologies (faisabilité, coût, réversibilité, ...).

Avis du panel :

- > **La pollution de l'air est un élément important** pour le choix du matériel ainsi que le **coût de fonctionnement**.
- > L'aspect visuel du trolleybus est jugé négatif (vieillot et inesthétique). L'ensemble du panel ne souhaite pas envisager cette solution.
- > L'électrique n'apparaît pas non plus la solution à envisager compte tenu du risque technologique et du doute quant au fait que ce soit la technologie d'avenir.
- > Le diesel euro VI est exclu car trop polluant.

- > Il semble préférable au panel **d'étudier les solutions hybrides et GNV** mais pas d'avis tranché sur l'une ou l'autre des technologies. Cependant, l'émission de polluants (particules fines, NOx, GES) devra être un élément central dans le choix du matériel.
- > Il est suggéré d'avoir une **réflexion globale sur l'ensemble du matériel** roulant de Nîmes Métropole puisque les bus existants sont aussi amenés à être remplacés par une technologie moins polluante.
- > Il est recommandé de **se projeter dans l'avenir** en prenant en compte dès maintenant **l'adaptabilité du réseau** en cas d'évolution des technologies.
- > Le matériel doit aussi être **confortable** et **esthétique**.

4- Autres points

Le panel souhaite que les points de recommandations qui avaient été émis lors de la concertation de l'extension sud du T1 soient repris pour ce projet en ce qui concerne les modes doux, le partage de la voirie et les stations.

Vélos

Le projet devra veiller à :

- > contribuer à structurer l'offre de pistes cyclables
- > assurer une continuité dans les voies cyclables
- > faciliter l'utilisation du vélo en mettant en place des accroches vélos et étudier la mise en place de vélos en location et en libre-service (la location pourrait notamment être incluse dans le billet de tram'bus)

Stations

Les stations devraient :

- > être résistantes aux dégradations
- > être équipées de distributeurs automatiques fiables
- > être équipées d'une information voyageurs (durée d'arrivée du tram'bus en temps réel)
- > accessibles aux PMR
- > être aménagées pour réduire au maximum les risques de sécurité routière
- > permettre une bonne continuité avec les cheminements piétons

Partage de la voirie

Bien qu'à ce stade, il ne soit pas possible de se positionner sur ce point avec précision, le panel souhaite que :

- > le tram'bus puisse être en site propre lorsque cela est nécessaire afin de veiller à son efficacité pour assurer une attractivité de la ligne
- > veiller à une bonne synchronisation des feux qui permette de fluidifier le trafic et d'assurer une efficacité du tram'bus

Le panel n'a pas souhaité émettre d'autres recommandations sur ce projet.