

CONCERTATION TRAM'BUS T2  
11 janvier > 11 avril 2016



# BILAN DE LA CONCERTATION

JUIN 2016



[aggloforum.nimes-metropole.fr](http://aggloforum.nimes-metropole.fr)



# Bilan de concertation Tram'Bus Diagonal (T2)

|   |           |
|---|-----------|
| <b>I – INTRODUCTION</b>   | <b>4</b>  |
| A. Le projet soumis à concertation                                      | 4         |
| B. Les objectifs de la concertation                                     | 5         |
| C. La méthodologie du bilan   | 5         |
| <br>  |           |
| <b>II - LA MISE EN ŒUVRE DE LA CONCERTATION</b>                         | <b>6</b>  |
| A. Le dispositif d'information  | 7         |
| 1. La plaquette d'information   | 7         |
| 2. Les panneaux d'exposition  | 7         |
| 3. Les affiches   | 9         |
| 4. L'Aggloforum : outil de présentation du projet                       | 9         |
| 5. Les sites web de Nîmes Métropole et de Tram'Bus T1 Tour de l'Écusson | 10        |
| 6. Le « kit de communication » pour les relais d'information            | 11        |
| a. les 27 communes de l'agglomération                                   |           |
| b. les autres relais d'information                                      |           |
| 7. Les relations presse   | 11        |
| 8. Le plan média  | 12        |
| B. Les moyens d'expression  | 13        |
| 1. Les réunions publiques et autres réunions de concertation            | 13        |
| a. réunions publiques   |           |
| b. réunions d'acteurs   |           |
| c. réunions de quartiers  |           |
| 2. Le panel citoyen   | 14        |
| 3. L'Aggloforum : outil d'échange sur le web                            | 15        |
| 4. Les registres, courriers, e-mails et bulletins de participation      | 15        |
| <br>  |           |
| <b>III - LE BILAN QUANTITATIF DE LA CONCERTATION</b>                    | <b>16</b> |
| A. Synthèse des expressions du public                                   | 16        |
| 1. Le nombre de participants  | 16        |
| 2. Le nombre de questions posées et d'avis exprimés                     | 18        |
| B. Les thèmes récurrents  | 20        |
| C. Les chiffres à retenir   | 22        |

|  |           |
|--|-----------|
| <b>IV - LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION</b>   | <b>23</b> |
| A. L'opportunité du projet   | 23        |
| a. projet structurant  | 23        |
| b. projet d'agglomération (extensions Est et Ouest)  | 23        |
| B. Le tracé de référence et ses variantes  | 25        |
| a. Est   | 25        |
| b. Centre  | 28        |
| c. Ouest   | 29        |
| C. Le matériel roulant   | 32        |
| a. mode de transport étudié  | 32        |
| b. longueur des bus  | 33        |
| c. mode d'énergie (hybride, électrique, GNV ou diesel Euro VI)   | 33        |
| d. impact sur le dépôt de bus  | 34        |
| D. Les autres enseignements  | 35        |
| a. intermodalité : gestion des problèmes de circulation, réorganisation du réseau de transports, parkings-relais, report modal, modes de déplacement doux, covoiturage, connexion aux gares                            | 35        |
| b. qualité du service : stations (aménagement, emplacement), plateforme TSCP, prix des tickets, amplitude horaire, temps de parcours, régularité du service, sécurité  | 41        |
| c. réalisation du projet : coût et financement, travaux, calendrier  | 44        |
| d. projets connexes : lien avec les projets de rénovation urbaine de la ville de Nîmes, lien avec les autres projets du territoire : contournements Ouest et Nord, gare Nîmes-Manduel, Porte Ouest, projet du CROUS... | 46        |
| <br>   |           |
| <b>V – CONCLUSION : LE PROJET A L'ISSUE DE LA CONCERTATION</b>   | <b>49</b> |
| <br>   |           |
| <b>VI – ANNEXES</b>  | <b>51</b> |
| A. La délibération du 6 juillet 2015   |           |
| B. Les comptes rendus des réunions publiques   |           |
| C. Les commentaires et formulaires de contact de l'Aggloforum  |           |
| D. L'avis du panel citoyen   |           |
| E. L'avis de la Ville de Nîmes et les autres avis reçus dans les registres, par courrier, e-mail et <i>via</i> les bulletins de participation  |           |

## I - INTRODUCTION

Depuis 2013, la Communauté d'agglomération de Nîmes Métropole affiche une volonté affirmée de mettre en concertation les grands projets d'aménagement du territoire.

La mise en place de l'Aggloforum, dispositif de concertation de l'agglomération nîmoise, témoigne de ce souhait de poursuivre et d'approfondir une co-construction des projets entre citoyens, élus, personnes morales et experts.

L'inscription du Tram'Bus Diagonal (T2) dans le mouvement initié de démocratie participative était primordial pour mettre en débat le projet avant l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

En outre, cette ligne représente la future colonne vertébrale des transports en commun de l'agglomération. De ce fait, elle est liée à de nombreux projets connexes de renouvellement et de déplacement urbains.

Du 11 janvier au 11 avril 2016, une grande concertation a été lancée autorisant l'information ainsi que l'expression de la population quant à l'opportunité du projet. Cette concertation a également permis de débattre des différentes hypothèses de tracé et du matériel roulant étudié.

Réunions de concertation, forum web dédié, panel citoyen, registres, panneaux d'exposition ont été autant d'occasions pour les citoyens de découvrir le projet et d'exprimer son avis le concernant.

### A. Le projet soumis à concertation

Le projet Tram'Bus Diagonal (T2) est un projet de transport doté de voies réservées aux bus, projet qui se veut à « haut niveau de service » (BHNS).

Le Plan de Déplacements Urbains 2007 (PDU) prévoit le développement d'une ligne intégrée au réseau de transports collectifs actuels afin de réduire de 8 à 10% la part de la voiture dans les déplacements.

Ainsi le projet nommé Tram'Bus Diagonal (T2), est destiné en 2020, à renforcer et à améliorer la performance du réseau de transports initié par la construction de la ligne T1 Nord-Sud et celle de son extension autour de l'Écusson.

L'axe Est-Ouest dessiné par Tram'Bus Diagonal (T2) propose un tracé - et des variantes - qui irait de la Scène de Musiques Actuelles Paloma, équipement communautaire, jusqu'au CHU Carémeau en passant par la gare centrale SNCF.

Face à l'essor démographique constant de l'agglomération – presque 250 000 habitants – les déplacements constituent un enjeu urbain, social et économique majeur.

Le centre-ville, qui regroupe 60% de la population et près de 85% des emplois, constitue, dans ce contexte, un axe prioritaire.

Le projet vise également à renforcer le lien existant entre les communes périphériques et la ville-centre. De même, quatre grands quartiers nîmois sont concernés par la création de la ligne : Pissevin, Valdegour, Chemin Bas d'Avignon et Mas de Mingue.

D'un potentiel de fréquentation de 35 à 40 000 voyages par jour à terme, et de 11.5 kilomètres de long, ce projet aspire également à enrichir l'offre de déplacements doux à destination des cyclistes et des piétons.

Tram'Bus Diagonal (T2) a pour ambition de satisfaire aux enjeux de la transition énergétique. Ainsi, son objectif est de déployer, au sein du territoire de l'agglomération, un projet socialement équitable, écologiquement sain, économiquement viable, conformément aux trois piliers du développement durable.

En dépit des contraintes budgétaires auxquelles sont aujourd'hui confrontées les collectivités en France, Nîmes Métropole a pris le parti de maintenir son ambition d'un mode de transport performant sur cet axe structurant. Elle s'est tournée vers le mode BHNS, moins coûteux (118 millions d'euros HT) que la version tramway (255 millions d'euros HT) antérieurement envisagée et déjà en service sur la ligne T1. La concertation porte également sur l'étude du choix du matériel roulant et du mode d'énergie possible.

## B. Les objectifs de la concertation

La concertation réglementaire préalable à la création de la ligne Tram'Bus Diagonal (T2) est organisée conformément à l'article L300-2 du code de l'urbanisme. Elle a pour objectif de présenter au public le projet Tram'Bus Diagonal (T2) en cours de réflexion et de recueillir les avis des futurs usagers, des riverains et de toutes personnes concernées. La concertation porte sur l'opportunité du BHNS et, le cas échéant, sur le tracé et le matériel roulant. Les modalités de la concertation ont été approuvées en délibération du Conseil communautaire de Nîmes Métropole le 6 juillet 2015 (délibération en annexe). Les expressions de la concertation constitueront un outil d'analyse et d'aide à la décision pour le maître d'ouvrage : Nîmes Métropole.

## C. La méthodologie du bilan

Le présent document recense les modalités d'organisation de cette concertation et fait le bilan des échanges et des contributions de chacun à l'élaboration du projet.

En effet, à l'issue de la période de concertation, Nîmes Métropole a rassemblé l'ensemble des expressions du public (réunions publiques, panel citoyen, Aggloforum – commentaires et formulaires de contact -, e-mails, registres, courriers, formulaires de réunion) et a procédé à un travail d'analyse à la fois quantitatif et qualitatif des avis et questions exprimés.

## II - LA MISE EN ŒUVRE DE LA CONCERTATION

Les modalités de la concertation – à distinguer du dispositif d'information – ont été définies en délibération du Conseil communautaire de Nîmes Métropole et approuvées le 6 juillet 2015. Elles prévoient :

- exposition publique à l'hôtel de ville de Nîmes dans un ou plusieurs autres lieux tels que maisons de quartier et à l'hôtel d'agglomération de Nîmes Métropole permettant au public de prendre connaissance du projet → *Dispositif mis en œuvre : exposition à l'hôtel de ville de Nîmes, à l'hôtel d'agglomération de Nîmes Métropole, au forum travaux Écusson et à l'accueil des réunions publiques ;*
- ouverture d'un ou plusieurs registres à l'hôtel de ville de Nîmes ou dans un ou plusieurs autres lieux tels que maisons de quartier, et à l'hôtel d'agglomération de Nîmes Métropole permettant au public de faire part de ses observations et propositions → *Dispositif mis en œuvre : registres à l'hôtel de ville de Nîmes, à l'hôtel d'agglomération de Nîmes Métropole et dans les mairies des 26 autres communes de l'agglomération ;*
- une ou plusieurs réunions publiques annoncées par voie de presse → *Trois réunions publiques ont été organisées et annoncées par voie de presse, deux réunions publiques supplémentaires ont été organisées à Caveirac et Marguerittes à la demande des maires de communes de l'agglomération et trois réunions de quartier ont été organisées à Pissevin-Valdegour, Chemin Bas d'Avignon et Mas de Mingue ;*
- une ou plusieurs réunions avec les partenaires → *Cinq réunions ont été organisées avec le CHU, Tango-Kéolis (STCN), la Préfecture et les service déconcentrés de l'État, la Chambre de métiers et de l'artisanat du Gard, la Chambre de commerce et d'industrie du Gard ;*
- une ou plusieurs réunions spécifiques rassemblant les élus, des associations concernées, les comités de quartier concernés → *Sept réunions ont été organisées avec les conseils de quartier de la ville de Nîmes rassemblant notamment des élus, associations et comités de quartier ;*
- des articles d'information dans les journaux d'information locaux → *Plusieurs articles parus dans le magazine de l'agglomération et dans les médias locaux (Midi Libre, Objectif Gard, La Gazette de Nîmes, France Bleu Gard-Lozère...)* ;
- une plateforme d'échanges numérique à partir du site internet de Nîmes Métropole → *Page dédiée à la présentation du projet et permettant de recueillir des contributions dans la plateforme d'échanges numérique Aggloforum.*

Dans ce bilan, il sera précisé quelles modalités de concertation relèvent strictement de cette délibération et quelles modalités ont été pensées en complément, afin de toucher un public le plus large possible.

## A. Le dispositif d'information

### 1. La plaquette d'information

La plaquette présente les enjeux et objectifs du projet de création de la ligne Tram'Bus Diagonal (T2), ses grandes caractéristiques ainsi que le dispositif de concertation.

Ce document a été réalisé à partir des données du PDU 2007. Il tient également compte de la loi sur la transition énergétique pour la croissance verte, qui impose au 1<sup>er</sup> janvier 2020 un matériel roulant à faible émissions de gaz à effet de serre, de même qu'une priorité donnée aux modes de transport alternatifs à la voiture.

En ouverture de la période de concertation, la plaquette d'information a été largement diffusée :

- elle était consultable à l'hôtel d'agglomération de Nîmes Métropole, à l'hôtel de ville de Nîmes, au forum travaux Écusson, dans les Centres sociaux, à l'accueil des réunions publiques, ainsi que dans toutes les mairies de la communauté d'agglomération de Nîmes Métropole.
- elle a été distribuée dans les 98 400 boîtes aux lettres des habitants des 27 communes de l'agglomération. Cependant, il convient de noter que plusieurs riverains ont objecté ne pas avoir reçu ce document, sans qu'une raison n'ait pu être identifiée.
- elle était disponible en téléchargement sur le site [www.aggloforum.nimes-metropole.fr](http://www.aggloforum.nimes-metropole.fr)



Plaquette d'information Tram'Bus Diagonal (T2) : première et dernière de couverture

Format 300x250 – 4 pages, 3 volets – tirage à 107 500 exemplaires

### 2. Les panneaux d'exposition

Quatre panneaux d'exposition étaient positionnés dans les lieux publics de la concertation et à l'accueil de chaque réunion publique. Ils étaient également téléchargeables sur le site web Aggloforum.

Ces quatre panneaux d'information mentionnaient les dates des réunions publiques et les moyens d'expression mis à disposition du public. De même, ils présentaient le projet de manière synthétique (tracé de référence et variantes) ainsi que le rôle de la concertation.



Panneaux d'exposition Tram'Bus Diagonal (T2) - Format 80x200



Conformément à la délibération du Conseil communautaire de Nîmes Métropole, les panneaux d'exposition étaient consultables à l'hôtel d'agglomération de Nîmes Métropole, à l'hôtel de ville de Nîmes, au forum travaux Écusson ainsi qu'à l'accueil des réunions publiques, permettant au public de prendre connaissance du projet.

### 3. Les affiches

Des affiches au format A3 ont été diffusées dans les mairies de quartiers de la ville de Nîmes, dans les hôtels de ville des 27 communes de l'agglomération, à l'hôtel d'agglomération et au forum travaux Écusson durant la deuxième quinzaine de janvier pour annoncer le lancement de la concertation et ses principales modalités.

De plus, un réseau d'affichage urbain de 40 panneaux de 2 mètres carrés a été mis à disposition par la ville de Nîmes du 1<sup>er</sup> au 15 février et du 14 mars au 4 avril 2016.

Ces panneaux étaient visibles à proximité des réunions publiques, une semaine avant chacune d'elles, dans les lieux publics ainsi que chez les commerçants.

Elles faisaient également référence à la possibilité de participer à la concertation *via* le site web de l'Aggloforum.



Affiche de la concertation - Avenue Jean-Jaurès, Nîmes - Format 120x176

### 4. L'Aggloforum : outil de présentation du projet

Accessible dans l'onglet « Projets », une rubrique complète de la plateforme numérique participative Aggloforum était consacrée à la présentation du Tram'Bus Diagonal (T2).

La plaquette d'information, l'étude sur le matériel roulant, les panneaux d'information, deux diaporamas de présentation du projet ainsi qu'une carte y étaient téléchargeables, de même que tous les comptes rendus des réunions publiques.

En conformité avec la délibération du Conseil communautaire de Nîmes Métropole, le site de l'Aggloforum, en plus de présenter le projet et ses différentes étapes, constituait une véritable plateforme d'échanges permettant de recueillir des contributions (voir II.B.3 « L'Aggloforum : outil d'échange sur le web »).

## 5. Les sites web de Nîmes Métropole et de Tram'Bus T1 Tour de l'Écusson

Les sites web de Nîmes Métropole et de Tram'Bus T1 Tour de l'Écusson avaient instauré des bannières personnalisées à la charte du projet Tram'Bus Diagonal (T2). Présentes pendant toute la durée de la concertation, elles faisaient office d'annonce du lancement de la concertation et de chacune des réunions publiques et renvoyaient vers la page de l'Aggloforum dédiée au projet.



Renvoi vers la page dédiée Aggloforum



De plus, une rubrique « Actualités » accessible depuis la page d'accueil du site web de Nîmes Métropole renvoyait vers une page de contenu décrivant les grandes caractéristiques du projet Tram'Bus Diagonal (T2) ainsi que les moyens de participer à la concertation.

### Les réseaux sociaux de Nîmes Métropole

Les informations relatives au lancement de la concertation ainsi qu'aux réunions publiques étaient postées sur la page Facebook de Nîmes Métropole et automatiquement relayées sur son compte Twitter.

## 6. Le « kit de communication » pour les relais d'information

### a. Les 27 communes de l'agglomération

Un « kit de communication » a été envoyé aux 27 communes de l'agglomération nîmoise pour leur permettre de relayer l'information sur leurs propres outils :

- un volet web permettait aux communes de présenter le projet et les dates de la concertation sur leurs sites respectifs (texte, visuel et url de redirection vers l'Aggloforum),
- un volet presse comportait un texte et un visuel : il permettait aux communes de relayer l'information concernant le projet dans leurs journaux municipaux et de faciliter le traitement de l'information auprès des journalistes locaux.

A ce titre, le magazine de l'agglomération « Métropole » de janvier 2016 - tiré à 100 000 exemplaires - publiait dans ses colonnes un article intitulé « Tram'Bus Est / Ouest, projet de transport, élan de territoire ».

### b. Les autres relais d'information

Plusieurs organismes se sont fait l'écho du projet et de la concertation Tram'Bus Diagonal (T2).

Parmi ces organismes, le Centre Hospitalier Universitaire Caréméau (CHU) a rendu l'information accessible par le biais de son journal interne « Rythmes », prévu en janvier 2016 et finalement paru en avril 2016. De plus, durant les trois mois de la concertation, le CHU a installé dans ses locaux des présentoirs dédiés à la plaquette d'information du projet. De même, les panneaux d'exposition présentant le projet étaient positionnés en avril à l'accueil du CHU.

La Chambre de métiers et de l'artisanat du Gard ainsi que la Chambre de commerce et d'industrie du Gard ont, quant à elles, relayé l'information *via* leurs sites web respectifs (janvier et mars 2016).

## 7. Les relations presse

Une conférence de presse en présence de Messieurs Yvan Lachaud (président de Nîmes Métropole) et de Jean-Paul Fournier (maire de Nîmes) a été organisée par Nîmes Métropole le 15 janvier 2016 en annonce de l'ouverture de la concertation. De plus, des informations ont été envoyées aux médias locaux en amont de chaque réunion publique.

Plusieurs articles ont paru dans la presse locale et spécialisée durant la concertation ainsi que sur France Bleu Gard Lozère. Voici quelques titres significatifs :

- Gazette de Nîmes du 14 au 20 janvier 2016 : « Tram'bus : la T2 en débat »
- Midi Libre du 16 janvier 2016 : « Trambus : la ligne 2 est lancée »
- Le Moniteur, « La ligne 2 de Tram'Bus affine son tracé », présentation du projet, paru le 5 février 2016
- Le blog *Journal EKO des quartiers* : « Tram'Bus en vue sur les quartiers », présentation du projet et des modalités de la concertation, mis en ligne le 25 février 2016
- Objectif Gard du 9 mars 2016 : « Ligne T2 trambus diagonal : la concertation bat son plein »

- Midi Libre, « Concertation pour ligne T2 du Tram'bus », annonce de la réunion publique à la faculté de médecine, paru le 6 avril 2016
- Midi Libre, « Trambus, la ligne Est-Ouest a suscité les avis », paru le 11 avril 2016
- France Bleu Gard-Lozère : annonce des dates et heures des réunions publiques

## 8. Le plan média

En accord avec la délibération du Conseil communautaire de Nîmes Métropole, les réunions publiques ont été annoncées par voie de presse. En complément, le lancement de la concertation a fait l'objet d'insertions publicitaires dans plusieurs médias locaux :

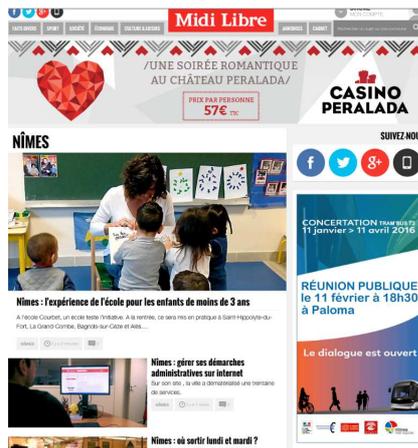
- Midi Libre : 8 encarts 192x137mm les 11 et 12 janvier, 7 et 9 février, 1 et 5 mars, 2 et 4 avril 2016
- La Gazette de Nîmes : 4 encarts 10.6x15mm les 14 janvier, du 4 au 10 février, 3 et 31 mars
- Midilibre.fr : 4 bannières 1000x200 pixels ou 425x90 pixels du 21 au 27 janvier du 7 au 11 février, du 3 au 7 mars et du 2 au 6 avril 2016
- Objectifgard.com : 1 bannière du 18 au 31 janvier 2016
- Pack géolocalisé (Nîmes + 20kms autour) : bannière format 300x600 pixels et 300x250 pixels sur plusieurs sites d'information et d'actualité (lequipe.fr, BFMTV, RMC, RTL, lexpress, le point, la tribune, aufeminin, elle, lemonde, 20minutes, yahoo, leboncoin, femmeactuelle, lenouvelobservateur, lefigaro, teleloisirs, tf1, orange, dailymotion, allociné, femina)



La Gazette de Nîmes, 14 janvier 2016



La Gazette de Nîmes, du 4 au 10 février 2016



Midi Libre, bannière du 7 au 11 février 2016

## B. Les moyens d'expression

### 1. Les réunions publiques et autres réunions de concertation

Des réunions de concertation ont été organisées pour diffuser l'information et permettre aux participants de s'exprimer quant aux diverses thématiques en jeu durant la concertation.

Ces réunions s'appuyaient sur un support diaporama power point présenté par l'équipe projet (services de Nîmes Métropole et SPL Agate, société d'aménagement et de gestion de l'avenir du territoire de Nîmes). Des élus de Nîmes Métropole et de la ville de Nîmes étaient présents en tribune pour répondre aux questions du public.

A l'issue de la présentation du projet, un temps de parole était consacré aux échanges et aux questions-réponses entre le public et le maître d'ouvrage.

#### a. Les réunions publiques

Cinq réunions publiques ont eu lieu, elles étaient ouvertes à tous :

- le 11.02.2016 – Réunion publique de Nîmes secteur Est (Paloma)
- le 7.03.2016 – Réunion publique de Nîmes secteur Centre (Théâtre de Liger)
- le 22.03.2016 – Réunion publique de Marguerittes
- le 23.03.2016 – Réunion publique de Caveirac
- le 6.04.2016 – Réunion publique de Nîmes Secteur Ouest (Faculté de médecine)

Les réunions publiques de Marguerittes et Caveirac ont été ajoutées dans le dispositif de concertation à la demande des maires de l'agglomération à l'occasion de la réunion mensuelle des maires du mois de janvier pour annoncer le lancement et le dispositif de la concertation.

#### b. Les réunions d'acteurs

Douze réunions spécifiques avec les acteurs locaux (élus, associations, conseils de quartiers<sup>1</sup>...) ont été organisées afin d'aborder des thématiques spécifiques et nourrir les réunions publiques :

- le 12.01.2016 – Chambre de métiers et de l'artisanat du Gard
- le 27.01.2016 – Centre hospitalier universitaire et autres acteurs de la colline de Carémeau
- 15.02.2016 – Conseil de quartier Nîmes Ouest-Saint-Césaire
- 16.02.2016 – Conseil de quartier Garrigues Ouest
- le 18.02.2016 – Conseil de quartier Courbessac
- 19.02.2016 – Réseau de transports Tango -Kéolis (S.T.C.N)
- le 10.03.2016 – Conseil de quartier Garrigues Nord
- 15.03.2016 – Conseil de quartier Nîmes Centre
- 16.03.2016 – Conseil de quartier Grézan, Chemin Bas d'Avignon
- le 17.03.2016 – Conseil de quartier Costières
- le 5.04.2016 – Chambre de Commerce et d'Industrie du Gard
- 7.04.2016 – Préfecture et Services déconcentrés de l'Etat

---

<sup>1</sup> Les conseils de quartier rassemblent des élus, riverains, comités de quartier, institutions (Police nationale, Police municipale, Tango-Kéolis, Office HLM), acteurs économiques concernés.

Des invitations à participer à ces réunions ont été lancées soit directement, soit *via* les outils d'information de ces acteurs.

### c. Les réunions de quartiers

Trois réunions étaient prévues pour toucher les habitants des quartiers en rénovation urbaine :

- le 21.03.2016 – Habitants du quartier de Mas de Mingue
- le 25.03.2016 – Habitants des quartiers Pissevin-Valdegour
- le 7.04.2016 – Habitants du quartier Chemin Bas d'Avignon

Les réunions publiques et les réunions d'acteurs étaient organisées en approbation des modalités de concertation par délibération du Conseil communautaire de Nîmes Métropole.

Les autres réunions ont été prévues en supplément, dans le but d'élargir le public cible et de récolter le plus grand nombre possible d'expressions.

## 2. Le panel citoyen

96 citoyens - sélectionnés par tirage au sort sur les listes électorales dans les 27 communes de l'agglomération - constituent le panel de citoyens. Ils sont associés à tous les grands projets de l'agglomération nîmoise pour apporter leur réflexion qui se traduit sous la forme d'un avis argumenté.

Dans le cadre du projet Tram'Bus Diagonal (T2), la concertation avec le panel s'est déroulée en trois temps :

- 26.01.2016 - Présentation du projet par le chef de projet et l'assistance à maîtrise d'ouvrage et demande d'informations complémentaires
- 11.02.2016 - Présentation aux membres du panel des orientations de l'agglomération en matière de déplacement
- 8.03.2016 - Présentation des variantes de tracé, positionnement du panel et recommandations envers Nîmes Métropole

Ces réunions du panel ont donné lieu à la rédaction d'un avis argumenté de six pages intégrant des remarques quant à l'opportunité du projet (projet structurant, projet d'agglomération), le tracé de référence et ses variantes, l'intermodalité (mode doux, gestion des problèmes de circulation, réorganisation du réseau de transports, connexion aux gares), la qualité du service (stations, temps de parcours) ou encore le matériel roulant (mode de transport étudié).

Cet avis est consultable en annexe de ce bilan.

Le panel citoyen a été mobilisé en complément du dispositif de concertation approuvé en Conseil communautaire de Nîmes Métropole.

### 3. L'Aggloforum, outil d'échange sur le web

Outre l'information apportée, L'Aggloforum offrait la possibilité de s'exprimer en déposant directement un commentaire publié sur le site ou en remplissant un formulaire de contact. Toutes les questions reçues par cette voie ont fait l'objet d'une réponse de la part du maître d'ouvrage.

### 4. Les registres, les courriers, les e-mails

Des registres étaient présents à l'hôtel de ville de Nîmes et à l'hôtel d'agglomération de Nîmes Métropole ainsi que dans les mairies des autres communes de l'agglomération, conformément à la délibération du Conseil communautaire de Nîmes Métropole.

Quelques personnes ont envoyé des e-mails ainsi que des courriers concernant le projet Tram'Bus Diagonal (T2).

### III - LE BILAN QUANTITATIF DE LA CONCERTATION

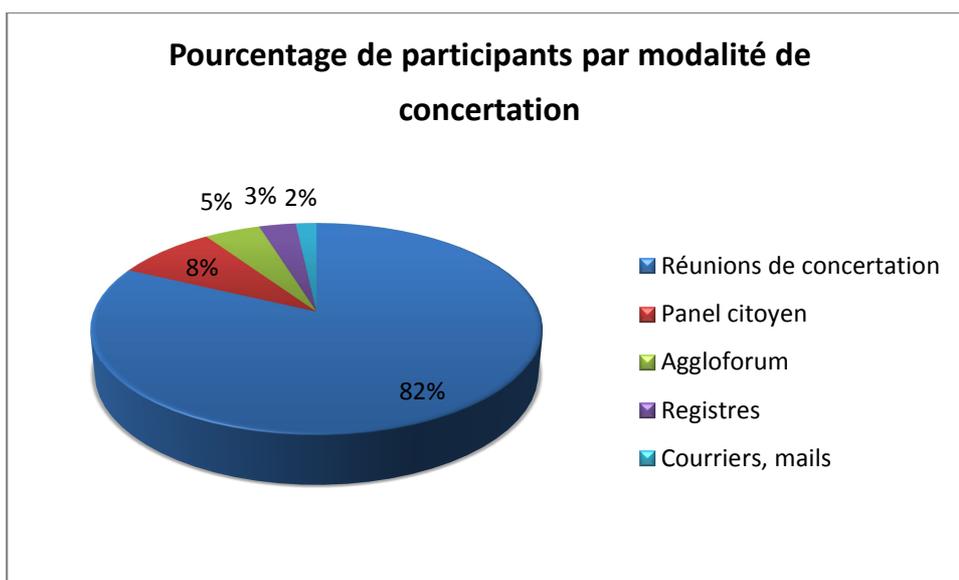
#### A. Synthèse des expressions du public

##### 1. Le nombre de participants

La concertation réglementaire a donné lieu à une forte participation du public.

En effet, **748 personnes** ont participé à la concertation *via* différents dispositifs qui leurs étaient proposés :

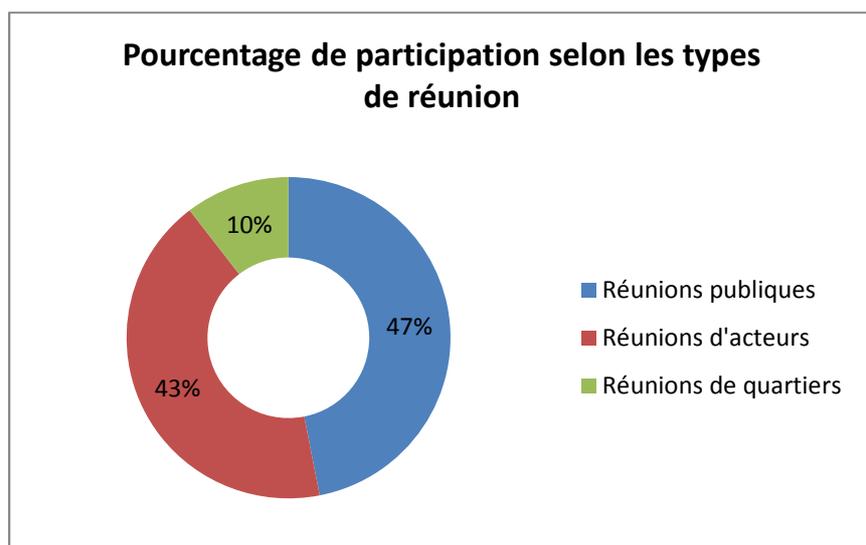
- réunions de concertation : 614 personnes
- panel citoyen : 63 personnes
- Aggloforum : 35 personnes
- registres : 23 personnes
- autres (courriers, mails) : 13 personnes



*Les réunions de concertation (réunions publiques, réunions d'acteurs, réunions de quartiers) représentent 82% des participants.*

Parmi elles, **614 personnes** étaient présentes aux différentes réunions de concertation donnant lieu à 14H de temps de parole et d'échanges avec le public :

- réunions publiques (5) : 288 personnes
- réunions d'acteurs (12) : 262 personnes
- réunions de quartier (3) : 64 personnes



*Si les réunions publiques et les réunions d'acteurs ont capté l'essentiel des participants, les réunions de quartiers ont permis de toucher un public qui ne s'est pas manifesté par ailleurs.*

Tableau 1 - *Fréquentation des réunions publiques*

| Lieu de la réunion   | Nombre de personnes présentes |
|--|-------------------------------|
| Réunion publique de Nîmes secteur Est (Paloma)                     | 80                            |
| Réunion publique de Nîmes secteur Centre (Théâtre de Liger)        | 80                            |
| Réunion publique de Marguerittes                                   | 20                            |
| Réunion publique de Caveirac                                       | 58                            |
| Réunion publique de Nîmes secteur Ouest (Faculté de médecine)      | 50                            |
| Réunion d'acteurs à la CMA du Gard                                 | 14                            |
| Réunion d'acteurs au CHU Carémeau                                  | 16                            |
| Réunion d'acteurs Conseil de quartier Nîmes Ouest-Saint-Césaire    | 27                            |
| Réunion d'acteurs Conseil de quartier Garrigues Ouest              | 30                            |
| Réunion d'acteurs Conseil de quartier Courbessac                   | 28                            |
| Réunion d'acteurs réseau de transports Tango-Kéolis                | 26                            |
| Réunion d'acteurs Conseil de quartier Garrigues Nord               | 20                            |
| Réunion d'acteurs Conseil de quartier Nîmes Centre                 | 22                            |
| Réunion d'acteurs Conseil de quartier Grézan, Chemin Bas d'Avignon | 20                            |
| Réunion d'acteurs Conseil de quartier Costières                    | 24                            |
| Réunion d'acteurs CCI du Gard                                      | 23                            |
| Réunion d'acteurs Préfecture et Services déconcentrés de l'Etat    | 12                            |
| Réunion de quartier Mas de Mingue                                  | 15                            |
| Réunion de quartier Pissevin-Valdegour                             | 42                            |
| Réunion de quartier Chemin Bas d'Avignon                           | 7                             |
| <b>TOTAL</b>   | <b>614</b>                    |

**71 personnes** ont par ailleurs utilisé les moyens d'expression par écrit mis à leur disposition (Aggloforum, registres, courriers, e-mails).

Tableau 2 – *Détail des participants selon les outils d'échanges*

| Outils d'échanges           | Nombre de participants |
|-----------------------------|------------------------|
| Aggloforum                  | 35                     |
| Registres                   | 23                     |
| Autres (courriers, e-mails) | 13                     |
| <b>TOTAL</b>                | <b>71</b>              |

Le site de l'Aggloforum a réuni **409 visiteurs uniques** sur sa page dédiée à la concertation Tram'Bus Diagonal.

Le panel citoyen a réuni **63 participants**.

Tableau 3 – *Fréquentation des réunions du panel citoyen*

| Panel citoyen              | Nombre de participants |
|----------------------------|------------------------|
| Réunion du 26 janvier 2016 | 16                     |
| Réunion du 11 février 2016 | 26                     |
| Réunion du 8 mars 2016     | 21                     |
| <b>TOTAL</b>               | <b>63</b>              |

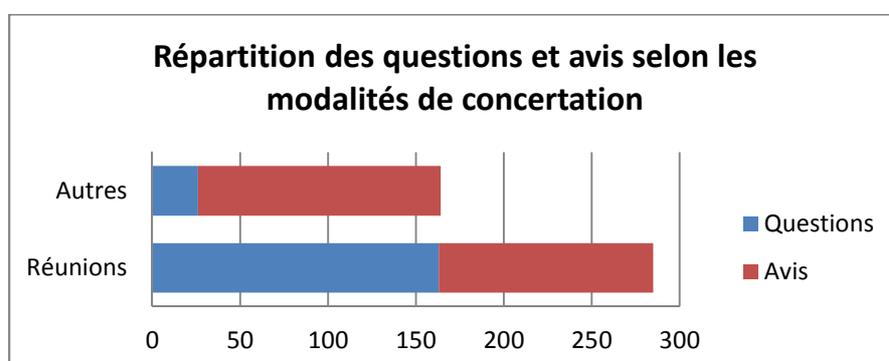
*Certains membres du panel étaient communs aux trois réunions, cependant ils ont pu développer des arguments différents à chaque réunion, c'est pourquoi le nombre de participants a été cumulé.*

## 2. Le nombre de questions posées et d'avis exprimés

La concertation a donné lieu à **449 participations** du public.

**189 questions** ont été posées dont 163 en réunion et 26 via les autres outils d'échanges.

**260 avis** ont été exprimés dont 122 en réunion et 138 grâce aux autres outils d'échanges.



*Le constat peut être fait que les citoyens qui souhaitent questionner le maître d'ouvrage l'ont majoritairement fait lors des réunions de concertation.*

Tableau 4 – Répartition des expressions en réunions de concertation

| Dénomination de la réunion  | Nombre d'expressions questions et avis |
|---|--|
| Réunion publique de Nîmes secteur Ouest (Faculté de médecine)     | 29                                     |
| Réunion d'acteurs réseau de transports Tango-Kéolis               | 28                                     |
| Réunion publique de Nîmes secteur Centre (Théâtre de Liger)       | 24                                     |
| Réunion d'acteurs au CHU Carémeau                                 | 24                                     |
| Réunion de quartier Pissevin-Valdegour                            | 24                                     |
| Réunion publique de Caveirac                                      | 19                                     |
| Réunion de quartier Mas de Mingue                                 | 17                                     |
| Réunion d'acteurs CCI du Gard                                     | 16                                     |
| Réunion publique de Marguerittes                                  | 15                                     |
| Réunion publique de Nîmes secteur Est (Paloma)                    | 13                                     |
| Réunion d'acteurs à la CMA du Gard                                | 13                                     |
| Réunion d'acteurs Conseil de quartier Nîmes Centre                | 13                                     |
| Réunion d'acteurs Conseil de quartier Nîmes Ouest-Saint-Césaire   | 9                                      |
| Réunion d'acteurs Préfecture et Services déconcentrés de l'Etat   | 8                                      |
| Réunion de quartier Chemin Bas d'Avignon                          | 7                                      |
| Réunion d'acteurs Conseil de quartier Garrigues Ouest             | 6                                      |
| Réunion d'acteurs Conseil de quartier Grézan-Chemin Bas d'Avignon | 6                                      |
| Réunion d'acteurs Conseil de quartier Costières                   | 6                                      |
| Réunion d'acteurs Conseil de quartier Garrigues Nord              | 5                                      |
| Réunion d'acteurs Conseil de quartier Courbessac                  | 3                                      |
| <b>TOTAL</b>  | <b>285</b>                             |

Tableau 5 - Répartition des expressions selon les moyens d'échanges

| Outils d'échanges                                   | Nombre de questions et avis |
|---|-----------------------------|
| Aggloforum (commentaires et formulaires de contact) | 57                          |
| Registres   | 37                          |
| Courriers, mails                                    | 48                          |
| Bulletins de participation                          | 2                           |
| <b>TOTAL</b>  | <b>144</b>                  |

*NB : un avis pouvant porter sur plusieurs thématiques, le nombre total d'expressions ne correspond pas au nombre de personnes qui se sont exprimées.*

Tableau 6 – Répartition des expressions du panel citoyen

| Panel citoyen                          | Nombre d'expressions questions et avis |
|--|--|
| Cumul des trois réunions<br>63 membres | 20                                     |

## B. Les thèmes récurrents

Les **449 contributions** produites durant la concertation (réunions, Aggloforum, registres, courriers et e-mails, bulletins de participation, panel citoyen) couvrent de nombreux sujets :

Tableau 7 – Répartition exhaustive des expressions, toutes modalités confondues : réunions, Aggloforum, registres, courriers et e-mails, bulletins de participation, panel citoyen

| Thèmes abordés   | Nombre d'expressions<br>questions et avis |
|--|---|
| Tracé de référence et ses variantes Est, Centre, Ouest | 91  |
| Projet d'agglomération, extensions Est et Ouest        | 49  |
| Gestion des problèmes de circulation                   | 38  |
| Réorganisation du réseau de transports                 | 30  |
| Parkings-relais  | 27  |
| Stations & plateforme TCSP                             | 23  |
| Mode de transport étudié                               | 22  |
| Lien avec les projets de territoire                    | 16  |
| Modalités de concertation                              | 15  |
| Projet structurant                                     | 14  |
| Mode d'énergie   | 14  |
| Modes doux   | 13  |
| Amplitude horaire                                      | 13  |
| Réalisation du projet (coût & financement)             | 11  |
| Lien avec les projets d'urbanisme                      | 11  |
| Report modal   | 10  |
| Temps de parcours                                      | 10  |
| Choix, longueur des bus                                | 8   |
| Travaux  | 8   |
| Prix des tickets                                       | 7   |
| Sécurité   | 6   |
| Covoiturage  | 4   |
| Régularité du service                                  | 4   |
| Impact sur le dépôt de bus                             | 3   |
| Calendrier du projet                                   | 1   |
| Connexion aux gares                                    | 1   |
| <b>TOTAL</b>   | <b>449</b>                                |

Sept thèmes se dégagent :

### 1. L'opportunité du projet

**49 expressions** font référence à l'opportunité du projet dans sa dimension de projet d'agglomération – c'est-à-dire inclusif des périphéries - avec ce que cela comporte d'extensions éventuelles à l'Est et l'Ouest de la ville de Nîmes.

**14 expressions** décrivent Tram'Bus Diagonal comme un projet structurant de transports en commun de l'agglomération.

## 2. Le tracé de référence et ses variantes

**91 expressions** concernent le tracé de référence ou encore les variantes de tracé discutées en concertation.

## 3. Le matériel roulant

Thème au sein duquel apparaissent :

- **22 expressions** qui ont trait au mode de transport étudié
- **14 expressions** relatives au mode d'énergie
- **8 expressions** qui se rapportent au choix de la longueur des bus
- **3 expressions** qui concernent l'impact du projet sur le dépôt de bus

## 4. L'intermodalité

De nombreuses expressions renvoient à la thématique de l'intermodalité au sein du projet :

- **38 expressions** se préoccupent de la gestion des problèmes de circulation liés au projet
- **30 expressions** concernent la réorganisation du réseau de transports en commun en lien avec Tram'Bus Diagonal (T2)
- **27 expressions** mentionnent l'organisation des parkings-relais prévus par le projet
- **13 expressions** parlent des modes de déplacement doux
- **10 expressions** réfèrent au report modal
- **4 expressions** renvoient à la question du covoiturage
- **1 expression** touche à la connexion entre le projet et la future gare LGV (Nîmes-Manduel)

## 5. La qualité du service

- **23 expressions** abordent des questions relatives aux stations ainsi qu'à la plateforme TSCP
- **13 expressions** concernent l'amplitude horaire du service
- **10 expressions** renvoient au temps de parcours
- **7 expressions** mentionnent le prix des tickets
- **6 expressions** se préoccupent de la sécurité
- **4 expressions** réfèrent à la régularité du service

## 6. La réalisation du projet

- **11 expressions** touchent au coût et au financement du projet
- **8 expressions** renvoient aux travaux
- **1 expression** concerne le calendrier de réalisation du projet

#### 7. Les projets connexes

- **16 expressions** abordent le lien qui existe entre Tram'Bus Diagonal et les autres projets de territoire (contournement Ouest et Nord, gare Nîmes-Manduel, Porte Ouest...)
- **11 expressions** réfèrent au lien qui existe avec les projets d'urbanisme

#### C. Les chiffres à retenir

Nombre de participants : **748**

Site Aggloforum : **409** visiteurs uniques

Temps de parole et d'échange lors des réunions : **14** heures

Nombre d'expressions : **449** (dont 164 hors réunions de concertation) répartis en **189** questions et **260** avis.

#### **Encart comparatif avec la concertation T1 Extension Sud (2015)**

Nombre de participants : 250

Site web dédié : 158 visiteurs uniques

Nombre d'expressions : 184 (hors réunions de concertation)

## IV - LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

L'expression recueillie lors des réunions publiques, sur les registres et sur l'Aggloforum est présentée de manière exhaustive en annexe ainsi que les réponses apportées par le maître d'ouvrage.

Une synthèse de cette participation est proposée dans ce chapitre.

### A. L'opportunité du projet

Au cours de la concertation s'est dégagée l'expression d'un accord vis-à-vis du projet, même si son acceptation s'assortit d'une vigilance quant à sa dimension prospective.

#### a. projet structurant (14 questions et avis)

La majorité des avis exprimés sur le sujet trouve le projet opportun et utile : « *Oui au projet Diagonal T2, il renforcera l'attractivité de la ville de Nîmes. Il est urgent de le réaliser* »

Outre l'attractivité renforcée de la ville, plusieurs raisons sont évoquées par le panel citoyen et les riverains, pour valider l'opportunité du projet Tram'Bus Diagonal (T2) : il favorise l'entrée de l'agglomération dans le 21<sup>ème</sup> siècle en lui insufflant un élan de modernité, redynamise l'économie, facilite les déplacements, permet la réduction des embouteillages et des problèmes de stationnement avec pour corrélat un gain de temps et une diminution de la pollution atmosphérique.

Un membre du panel argue cependant que le centre-ville de Nîmes génère peu d'usages, ce qui réduit l'opportunité de sa desserte.

Pour le maître d'ouvrage, le centre-ville de Nîmes dispose d'un potentiel d'attractivité que les transports en commun peuvent capitaliser ; c'est le point de départ de Tram'Bus Diagonal qui dessert un corridor urbain important (64 000 habitants, 33 000 emplois, 22 000 scolaires). Une étude sur les usages a été réalisée pour la version Tramway du projet ; elle va être revue en version BHNS (bus à haut niveau de service) mais l'impact d'un BHNS est équivalent à celui d'un tramway sur ce point.

#### b. projet d'agglomération (49 questions et avis)

L'acceptation du projet s'assortit de craintes quant au respect de l'intérêt général, parfois formulées par les mêmes participants que ceux qui valident sa réalisation.

De nombreux participants à la concertation parlent d'un projet incomplet, en partie du fait d'une focalisation sur la ville de Nîmes, préjudiciable à une vision intercommunale. Notamment, l'Association Pour les Initiatives Collectives de Nîmes Métropole (ASPIC) fait état de sa vigilance quant à la réalisation d'un projet global et non d'une ligne « *pour elle-même* ».

Une habitante écrit dans un e-mail : « *La ligne T2 [est] certainement prioritaire car desservant une population importante ainsi que des sites générateurs de déplacements. Il serait nécessaire d'avoir une vision globale des transports collectifs sur l'agglomération (PDU). La ligne T2 devrait s'envisager de Caveirac à Marguerittes [...].* »

Il est question pour le projet Tram'Bus Diagonal (T2) de ne pas laisser de côté certains administrés de l'agglomération tels que les habitants du quartier Saint-Césaire (Nîmes), de la Vaunage à l'Ouest

(Clarensac, Langlade, Caveirac, Saint-Césaire, Saint-Dionisy...) et ceux de Sernhac, Lédenon, Bezouze, Cabrières, Saint-Gervasy et Marguerittes, à l'Est. Ainsi, les riverains souhaitent voir un tracé intégrant une réelle desserte de leurs villages. Pour un habitant de l'agglomération, le terminus de Tram'Bus Diagonal (T2) doit prendre place à Saint-Gervasy. Un intervenant - représentant l'Association des entreprises de la zone industrielle de Saint-Césaire - indique que 3 000 salariés, usagers potentiels de la future ligne y travaillent quotidiennement. Il suggère même de prolonger la ligne sans que cela ne soit en site propre. Un citoyen propose, à défaut de ligne à destination des périphéries, de mettre en place des navettes les desservant à la même cadence que celle prévue par Tram'Bus Diagonal.

L'extension à terme vers la gare Saint-Césaire est vue comme idéale pour se rendre au CHU au départ des périphéries Ouest. Son potentiel en matière d'usagers de même que sa proximité du tracé de référence font dire à un citoyen du Conseil de quartier Nîmes Centre qu'il est étonnant qu'elle ne soit pas effectuée en même temps que Tram'Bus Diagonal.

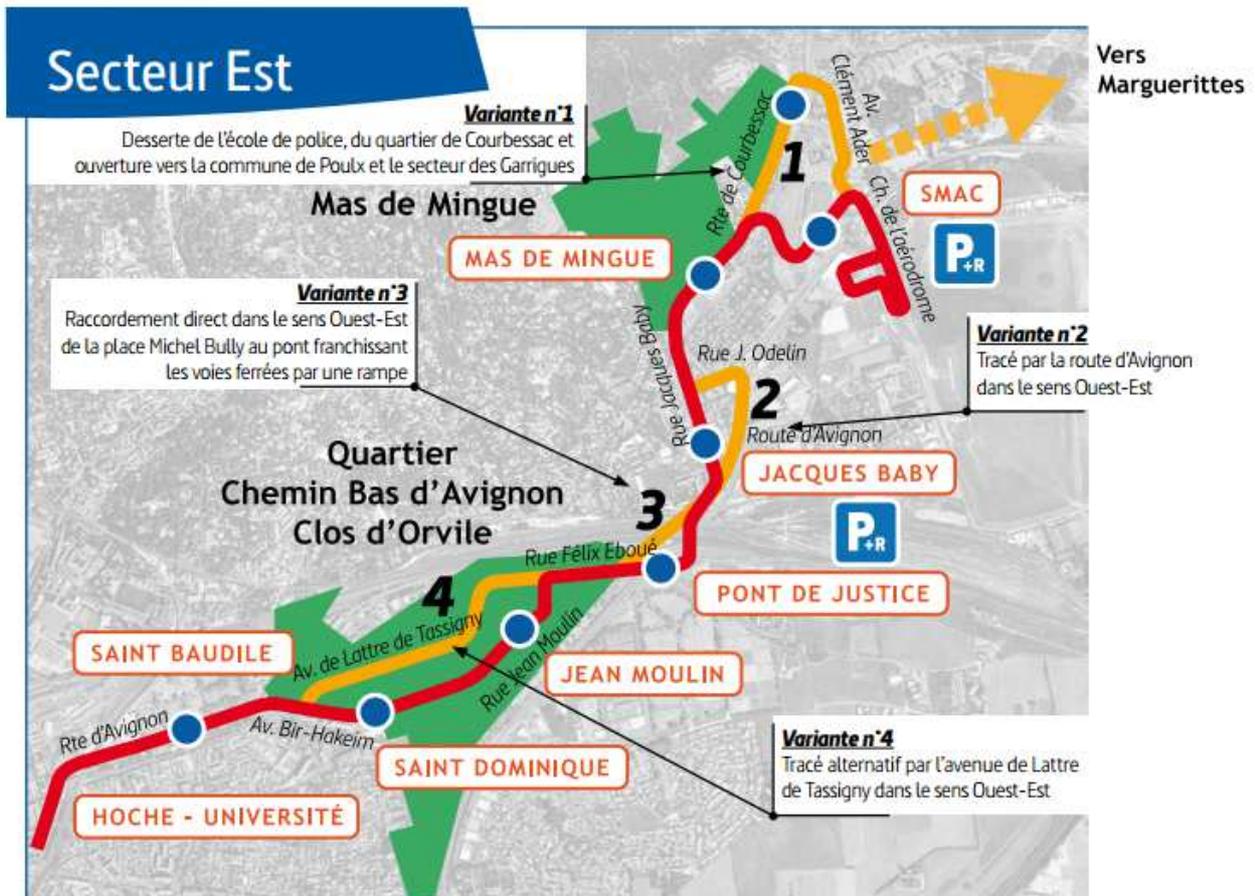
Le panel citoyen émet quelques recommandations pour assurer l'attractivité d'une ligne qui doit s'inscrire dans une dynamique globale et pérenne - « *Il faut penser le projet dans une perspective de développement à 20 ou 30 ans* » - recommandations dont la plus notable est la complémentarité et l'interconnexion avec les autres lignes de transports en commun. En outre, le développement des transports en commun doit pouvoir s'accompagner d'une réflexion sur la redistribution des richesses et de la « *multicentralité* » à travers une étude prospective sur la croissance de l'agglomération.

Pour le maître d'ouvrage, on ne peut nier le rôle prépondérant de la ville-centre dans ce type de projet car elle concentre 60% des habitants, 85% des emplois et capte donc la majorité des déplacements. Cependant, Tram'Bus Diagonal s'inscrit bien dans un contexte intercommunal. Des extensions sont envisageables à terme et des parkings-relais sont prévus dès la conception du projet aux portes Est et Ouest de Nîmes (Paloma et Laennec) pour capter les véhicules en provenance de Marguerittes, Saint-Gervasy et de la Vaunage. Nîmes Métropole souligne que, lorsqu'une concertation est lancée, le périmètre du projet soumis à la concertation est défini. Le projet présenté tient compte de ce périmètre et constitue un point de départ pour une liaison d'Est en Ouest. En l'occurrence, il s'agit d'aller de Paloma jusqu'au CHU en desservant les quartiers les plus denses et la gare centrale. Toutefois, la concertation peut constituer une opportunité pour les citoyens de s'exprimer sur des extensions souhaitées. Ainsi, lors de la concertation sur le projet T1 Écusson, une forte mobilisation a été identifiée en faveur d'une extension de la ligne vers le Sud. Cette question a fait l'objet d'une nouvelle concertation en 2015 qui a abouti à la décision de Nîmes Métropole d'engager l'extension de la ligne T1 au Sud, vers Caissargues. L'extension à terme vers Saint-Césaire est liée à l'avancement du projet urbain Porte Ouest qui vise à requalifier tout le secteur de la zone industrielle.

## B. Le tracé de référence et ses variantes

Le tracé de référence et ses variantes est le sujet qui a attiré le plus grand nombre d'expressions de la part des débattants : il s'agit d'un thème autour duquel se concentrent des attentes fortes.

### a. secteur Est (28 questions et avis)



Dans le secteur Est, le tracé de référence fait l'objet de nombreuses remarques :

- un avis soumet l'idée de placer l'arrêt Hoche au cœur du nouvel éco-quartier – ou, *a minima* à l'intersection entre la rue Sully et la rue Faïta - et non à l'intersection entre le boulevard Talabot et la route d'Avignon. En effet, si l'arrêt Hoche se trouvait, comme cela est envisagé, à environ 600 mètres de l'Université de Nîmes, alors la distance étant égale avec l'arrêt de T1 Écusson, les étudiants ne seraient pas incités à emprunter Tram'Bus Diagonal (T2).
- en réunion de quartier du Chemin Bas d'Avignon, un intervenant pense que : « Si le tracé de référence était retenu, il faudrait réaliser une percée entre la rue Jean Moulin et l'avenue de Lattre de Tassigny pour ouvrir vers le cœur de quartier ».
- pour un participant, il faudrait prévoir de faire passer Tram'Bus Diagonal (T2) au Pont de Justice, à travers le Mas Lombard jusqu'à la route de Beaucaire et profiter de la réalisation du Mas Lombard pour effectuer les deux voies nécessaires au BHNS.

- une habitante met en avant l'importance de réaliser un tracé sans expropriations : « *Le passage et la desserte du Pont de Justice, que ce soit sur le tracé historique ou une variante, est tout à fait réalisable sans pour cela empiéter sur les propriétés existantes à cet endroit. Les tram'bus pourraient même se croiser devant le pôle commercial avec également une possibilité de voie de l'autre côté du pont du périphérique, côté cimetièrre. Ce projet de transport doit permettre d'impulser une redynamisation de l'économie. Il serait incroyable de toucher aux commerces du Pont de Justice qui est un des pôles commerciaux du Chemin Bas d'Avignon sur lequel vivent plusieurs familles* ».
- dans un registre, un riverain souhaite que le tracé de référence soit revu pour deux raisons : éviter la requalification du cadereau du Vallat de Riquet (impasse du Clos de Coutelle) ainsi que le déplacement des réseaux électriques haute et basse tensions (poste privé Bricomarché et poste public Noyer).
- une participante propose un prolongement de Tram'bus Diagonal (T2) jusqu'à l'autoroute A9.
- un habitant du Conseil de quartier Chemin Bas d'Avignon propose une variante de tracé par la rue André Marquès.
- en réunion de quartier, les habitants du Mas de Mingue se demandent : « *Quel serait l'impact du tracé de référence pour Intermarché / Bricomarché ?* ».

Pour le maître d'ouvrage, même si Tram'Bus Diagonal ne passe pas avenue de Lattre de Tassigny, cela ne signifie pas qu'il n'y aura pas de vie en cœur de quartier car la ligne passerait à 200 mètres et les voitures continueront d'y circuler. Quant à l'avenue André Marquès, elle ne permet pas la desserte du cœur de quartier.

Le maître d'ouvrage retient la demande de créer une percée piétonne entre l'avenue de Lattre de Tassigny et la rue Jean Moulin.

Concernant l'impact du tracé sur le pôle Intermarché / Bricomarché, le maître d'ouvrage précise que les études initiales du projet en mode tramway prévoyaient en effet de le traverser, ce qui présentait l'avantage d'un tracé direct mais un inconvénient sur l'activité économique de cette zone. C'est notamment pourquoi une nouvelle variante (variante n°1) a été étudiée et est proposée à la concertation.

La variante 1 reçoit six expressions favorables nuancées de quelques recommandations. Le Conseil de quartier du Mas de Mingue la voit comme « *indispensable* », assortie d'une desserte du Mas de Teste. En effet, un habitant affirme : « *Avez-vous effectué le parcours de l'arrêt Mas de Mingue jusqu'à l'école située à Mas de Teste et le haut de Mas de Mingue ? Le temps de trajet est trop long pour que cet arrêt soit intéressant pour les riverains situés dans ces secteurs* ». La création de nouveaux logements à court terme près de la route de Courbessac vient renforcer l'argument d'une desserte immédiate du Mas de Teste. Le panel citoyen émet un avis favorable à la variante 1 du fait qu'elle desserve une population plus importante que le tracé de référence. Au contraire, pour un intervenant du réseau Tango-Kéolis en réunion d'acteurs : « *[...] La variante n°1 ne sert à rien car le tracé de référence et cette variante sont à équidistance de l'École de police [...]* ». De plus, un avis reçu via le formulaire de contact de l'Aggloforum alerte au sujet de la variante 1 : « *Elle semble intéressante en termes de desserte de population, mais allonge son temps de parcours (notamment depuis le parc relais Paloma). Cela risque d'avoir pour conséquence une désaffection des utilisateurs* ».

*du parc relais en raison de l'allongement du parcours et du tracé moins direct [...] ».* Enfin, la variante 1 est source de questionnement pour la Chambre de commerce et d'industrie du Gard (CCI) en réunion d'acteurs : « *Quel tracé est privilégié à ce stade de la concertation au niveau de Bricomarché et Intermarché ?* ».

Le maître d'ouvrage indique que l'aire d'attractivité des stations, pour ce mode de transport en commun, se situe dans un rayon de 300 à 500 mètres. L'arrêt Mas de Mingue prévu sur la route de Courbessac aux abords du centre commercial, touche ainsi l'ensemble des habitants du quartier et permet de répondre à l'objectif de desserte du quartier.

Les équipes de Nîmes Métropole travaillent par ailleurs en étroite collaboration avec le service urbanisme de la Ville pour que le projet de rénovation urbaine, naissant dans ce quartier, prenne en compte les caractéristiques de Tram'Bus Diagonal dans sa définition et sa mise en œuvre à un horizon de vingt ans. Le projet de rénovation urbaine dans ce quartier porterait sur 300 logements, contre 700 par exemple dans le quartier Chemin Bas d'Avignon où le foncier disponible est plus important.

Au sujet de la desserte des quartiers adjacents, Tram'Bus Diagonal ne peut répondre à lui seul à toutes les attentes de tous les quartiers car il doit rester un projet de transport structurant, performant en temps de parcours et maîtrisé sur le plan financier. Les attentes exprimées pour le quartier Mas de Teste sont de même nature que celles exprimées à l'Ouest pour le quartier Saint-Césaire. C'est dans cette optique qu'une réorganisation du réseau Tango accompagnera la mise en œuvre de ce projet.

Le maître d'ouvrage répond que dans le secteur Est, les déplacements en provenance de la route de Courbessac et de Mas de Teste peuvent être traités en rabattement.

En réponse à la CCI, le maître d'ouvrage explique que route de Courbessac, si le tracé de référence est retenu, Nîmes Métropole devra acquérir un entrepôt et passer derrière Bricomarché. Les études avancent pour mesurer précisément les impacts de ce tracé car c'est un sujet sensible : l'espace aménageable est contraint vers l'école de police, le passage derrière Bricomarché impacterait son activité et il faut également mesurer l'impact sur la circulation dans ce secteur. Aujourd'hui, la variante n°1 émerge comme une attente de la population.

La variante 2 obtient deux avis défavorables. Pour un participant, sa conception à sens unique la rend illisible pour les usagers. Le panel citoyen lui trouve trop d'aspects négatifs : surcoût, temps de parcours allongé, étroitesse de la rue Odelin, etc.

La variante 3 recueille quatre avis positifs. C'est notamment la réduction du temps de parcours qui explique ce résultat.

La variante 4 gagne un avis favorable pour trois défavorables. Selon un habitant du quartier de Chemin Bas d'Avignon : « *La variante n°4 par l'avenue de Lattre de Tassigny présente un intérêt car elle est située en cœur de quartier. Ce serait une occasion de le désenclaver* ». En revanche, d'autres considèrent qu'un tracé dans les deux sens serait plus lisible pour les usagers, ce que ne permet pas la variante n°4. Le panel citoyen ne voit aucun bénéfice significatif à cette variante. La Ville de Nîmes émet un avis négatif sur cette variante.

b. secteur Centre (7 questions et avis)



Concernant le tracé de référence dans le secteur Centre, la gestion des arbres le long du boulevard Talabot apparaît comme un point sensible : « Pourquoi supprimer ces arbres en contradiction avec l'argumentation développée pour l'implantation de nouveaux [pour] la ligne T1 [...] ».

La variante 5 recueille un avis positif et trois avis négatifs : un participant la perçoit comme utile dans la mesure où elle permettrait de rénover la rue du Mail, ce qui serait favorable aux habitants (sécurité des piétons) ainsi qu'au classement de la ville à l'UNESCO. Au rang des avis négatifs, deux estiment que l'étroitesse de la rue du Mail ne permet pas le passage d'un BHNS. Parmi ces avis, l'un précise que la circulation à sens unique rue du Mail dans le cadre de la variante 5 rend l'offre illisible pour les usagers. Le panel citoyen donne également un avis défavorable à la variante 5 : « [...] qui pourrait nuire à la lisibilité du réseau, allonge le temps de parcours et représente un surcoût financier ».

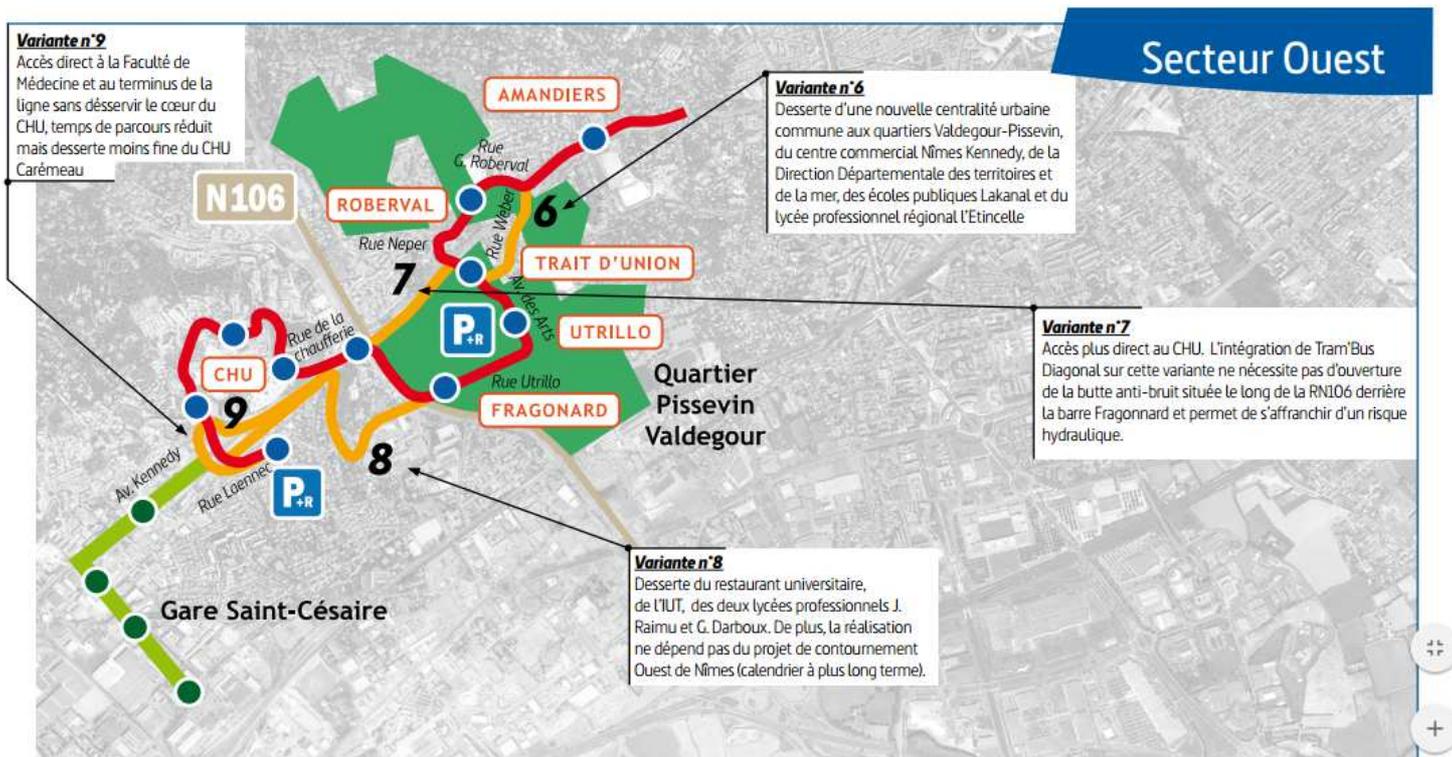
Enfin, une question est posée qui concerne le secteur Centre : « Combien d'acquisitions foncières seront nécessaires rue du Cirque Romain ? » (Chambre de métiers et de l'artisanat).

Boulevard Talabot, trois scénarios ont été présentés lors de la concertation dont deux maintenaient les arbres. Les résultats d'une étude phytosanitaire (santé des arbres) sont attendus pour avancer dans la réflexion sur ce point.

Le maître d'ouvrage précise que la variante mono-sens via la rue du Mail n'est qu'une solution de repli en cas d'impossibilité d'acquérir une parcelle située à l'angle de la rue du Cirque Romain et de la place Montcalm. Le tracé de référence passe en double-sens par la rue du Cirque Romain.

Quatre acquisitions foncières seraient nécessaires pour permettre un passage sur deux voies des bus au niveau de la rue du Cirque Romain. Les procédures sont en cours de traitement. Une variante de tracé est prévue par la rue du Mail en cas d'impossibilité d'acquérir ces quatre biens.

c. secteur Ouest (56 questions et avis)



Pour ce qui est du tracé de référence, le sénateur-maire de Nîmes rappelle que les financements alloués au projet par l'Agence nationale pour la rénovation urbaine (ANRU) sont conditionnés à la desserte interne des quartiers prioritaires Pissevin et Valdegour. Il ajoute que le passage du BHNS rue Utrillo engendre quelques difficultés comme la coordination des travaux en lien avec le projet de renouvellement urbain (restructuration quartier des peintres) ou encore le percement de merlons antibruit bordant la route nationale 106. Point de vue en partie partagé par les acteurs du réseau Tango-Kéolis : « *Le parti pris de rentrer au cœur de Pissevin est dommageable : l'avenue des Arts, la rue Utrillo et le merlon vers Fragonnard sont trois sujets compliqués à traiter* ».

En opposition à cela, le président du Comité de quartier de Pissevin explique : « *Dans le quartier de Pissevin, le préfet a dit qu'il fallait respecter le tracé de référence [...]. Je vous demande donc de supprimer les variantes n°6 et 7 [...]* ». Pour quelques participants, les détours effectués par le tracé de référence sont favorables à une bonne desserte de la population, cependant ils ont un impact négatif sur le temps de parcours. Ainsi, des intervenants imaginent un tracé plus direct jusqu'à l'avenue Kennedy avec des navettes pour rabattre vers Tram'Bus Diagonal les zones non desservies. En réunion publique du secteur Ouest (Faculté de Médecine), le Centre Hospitalier Universitaire de Carémeau (CHU) de même que l'Institut Universitaire Technologique de Nîmes (IUT) sont montrés comme des dessertes incontournables. Le panel citoyen indique, en accord avec le tracé de référence, qu'il lui semble indispensable de desservir le cœur du CHU.

Le maître d'ouvrage affirme qu'aujourd'hui, l'objectif de Tram'Bus Diagonal est de desservir finement les quartiers prioritaires de rénovation urbaine, dont Pissevin. Cependant, il ne faut pas imaginer la rue des Arts et la rue Utrillo comme elles se présentent aujourd'hui car le projet urbain va les remodeler. La démolition de la barre Fragonnard est historiquement liée au projet de TCSP en mode

tramway, il est toutefois nécessaire de la démolir pour aérer le quartier et pouvoir ensuite ouvrir sur la route nationale 106 à long terme.

Concernant le quartier de Pissevin, le maître d'ouvrage a souhaité soumettre à la concertation plusieurs tracés. Certains privilégient le temps de parcours d'Est en Ouest car si cette ligne est trop longue, elle ne captera pas le trafic escompté. On peut imaginer à Pissevin que certains BHNS aillent directement à Carémeau *via* la variante n°7 et que d'autres desservent finement le quartier Pissevin en suivant le tracé de référence, par exemple à raison de un bus sur trois direct et deux bus sur trois *via* Pissevin. Il rappelle que des lignes de rabattement sont conçues pour mieux irriguer les quartiers. Enfin, Nîmes Métropole souligne qu'il vaut mieux étudier une variante de tracé pour justifier qu'elle n'est pas bonne plutôt que de la cacher.

La variante 6 reçoit deux avis positifs et plusieurs avis négatifs. Le panel citoyen estime que cette variante permet de réduire le temps de parcours et de desservir des équipements jugés intéressants, tout en réduisant l'investissement financier. Pour d'autres participants, la variante 6 ne crée pas la centralité attendue boulevard Kennedy, ne dessert pas le quartier Valdegour et présente peu d'intérêt pour les scolaires (écoles publiques Lakanal et lycée professionnel régional l'Étincelle) qui remontent facilement l'avenue Kennedy pour y prendre le bus.

La variante 7 hérite de quatre avis positifs pour dix avis négatifs. Ses détracteurs lui reprochent de ne pas répondre aux exigences de désenclavement et de rénovation urbaine des quartiers Pissevin et Valdegour, ce qui ne permettrait pas de bénéficier de la subvention de l'État. Pour une citoyenne, la variante 7 n'apporte pas un service satisfaisant pour les habitants des quartiers prioritaires dont les revenus sont faibles. Cette variante séduit en raison des économies qu'elle permet d'effectuer et de son impact positif sur le temps de parcours. Ceux qui la plébiscitent estiment toutefois qu'elle devrait s'assortir d'aménagements complémentaires : ligne T2 bis pour desservir les quartiers, pont au-dessus du rond-point de la route nationale 106. La CCI se demande comment la variante 7 s'insérerait dans le tracé de référence vers Trait d'Union.

En réunion publique du secteur Ouest (Faculté de Médecine), un intervenant propose : « *Pourquoi ne pas choisir une solution additionnant les deux variantes n°7 (trajet direct au CHU et au centre-ville de Nîmes) et n°8 (trajet passant par le quartier Pissevin et l'IUT), avec un système d'un bus sur deux sur chacune des variantes ?* ».

La variante 8, ne satisfait pas la desserte des quartiers selon un membre du Conseil de quartier Nîmes Ouest (Saint-Césaire). Dans un registre, cette variante est décrite comme « *peu judicieuse* » et « *moins lisible* », à condition d'un rabattement en mode doux vers l'IUT, le CROUS... Par ailleurs, la variante 8 est décrite comme utile aux scolaires (restaurant universitaire, IUT, lycées professionnels...), ce qui serait favorable à l'attractivité de l'IUT notamment. Enfin, la variante 8 permettrait de rapprocher Tram'Bus Diagonal (T2) du quartier Saint-Césaire. Cependant, selon l'ASPIC, il faudrait, dans le cas d'un choix de la variante 8, prévoir une desserte du CHU.

La variante 9 semble ne pas correspondre à une offre suffisamment performante pour desservir le CHU ni l'Établissement français du sang (EFS). Enfin, un participant est favorable à la variante 9 car elle facilite une extension future vers la gare Saint-Césaire et réduit le temps de trajet des usagers. De plus, valider cette variante ne nécessiterait pas de renoncer à une desserte fine du CHU : l'exemple de la ville italienne de Sienne est citée (système de passerelles apposées à la colline).

Le réseau Tango-Kéolis suggère des options non soumises à la concertation dont : un tracé qui passerait par la route de Sommières et l'avenue Kennedy ainsi que l'organisation d'un pôle de rabattement à Trait d'Union pour une meilleure lisibilité et performance de la ligne.

De son côté, le panel citoyen propose l'étude d'une nouvelle variante par l'avenue des Arts (Super Nîmes) – en remplacement du tracé de référence et de la variante 7 – qui permettrait de desservir à la fois le quartier Pissevin, l'IUT et les lycées professionnels tout en évitant le risque hydraulique et l'aménagement au niveau de la butte anti-bruit.

Concernant l'impact financier de la variante n°7, le maître d'ouvrage précise que la perte de la subvention de l'État serait compensée par l'absence de travaux lourds pour percer le merlon au niveau de Fragonard. La ville de Nîmes ajoute qu'elle sera vigilante sur le respect de la volonté de l'État de voir Tram'Bus Diagonal desservir les quartiers.

De plus, le maître d'ouvrage explique qu'en venant de l'Ouest, la variante n°7 descendrait à Trait d'Union puis remonterait à Roberval. Trait d'Union est un arrêt stratégique pour tout le secteur car, comme son nom l'indique, il fait le lien entre Pissevin et Valdegour.

Pour répondre à la remarque sur la complexité des tracés dans le secteur Ouest, le maître d'ouvrage atteste que la somme des enjeux dans ce secteur – CHU, Pissevin, Valdegour, IUT – est inconciliable avec une seule ligne et est compliquée à traiter. C'est pourquoi plusieurs variantes de tracés et une ligne forte complémentaire (ligne L3) sont proposées pour pouvoir en discuter et élargir la réflexion.

Au sujet de la variante par l'avenue des Arts (desservant Super Nîmes), elle a été étudiée par le maître d'ouvrage et présentée lors des dernières réunions de concertation. Elle a reçu un accueil favorable de la part de plusieurs participants.

### C. Le matériel roulant

La question du matériel roulant a fait l'objet de demandes de renseignements complémentaires de la part des participants. Alors que les modes de transports soumis à concertation sont passés en revue, d'autres sont évoqués pour mise à l'étude. Par ailleurs, la longueur des bus à haut niveau de service (BHNS) a suscité quelques réactions. Concernant le mode d'énergie à privilégier, un accord a émergé quant à la nécessité de se tourner vers une motorisation « *propre* ». Enfin, les impacts éventuels du projet sur le dépôt de bus ont été discutés.

#### a. mode de transport étudié (22 questions et avis)

Concernant les modes de transports étudiés, quelques participants à la concertation regrettent que le projet de tramway ait été abandonné. Selon eux, son attractivité reste intacte et son coût d'exploitation moins élevé que pour un BHNS.

Deux occurrences révèlent un certain désaveu envers le trolleybus qui est vu comme performant mais réclamant un fort investissement - électrification complète des voies et évolution des dépôts - et une maintenance lourde. Le panel citoyen ne souhaite pas non plus envisager cette solution dont l'aspect visuel est jugé négatif. Toutefois, un citoyen fait valoir sa préférence pour le trolleybus (ou un bus classique si les moyens ne permettaient pas sa réalisation). De plus, en réunion du Conseil de quartier Courbessac-Mas de Mingue, un intervenant demande à Nîmes Métropole : « *Avez-vous pris en compte la durée d'amortissement plus longue pour les trolleybus que pour d'autres types de bus ?* ».

Trois participants s'étonnent qu'un transport en télécabine ou téléphérique n'ait pas fait l'objet d'une étude, notamment pour desservir la colline de Carémeau : « *L'option d'un téléphérique (solution peu onéreuse avec un excellent rapport qualité / prix), de plus en plus répandue, a-t-elle été étudiée pour desservir le CHU ?* ». Cette option a l'avantage, selon eux, de consommer moins d'espace foncier et de résoudre les difficultés topographiques.

En réunion du Conseil de quartier Garrigues Nord, un citoyen relève la nécessité de ne pas se limiter à la comparaison des coûts d'investissement, mais aussi d'étudier les coûts de fonctionnement de Tram'Bus Diagonal.

Le projet initial de tramway coûtait 250 millions d'euros et n'était pas finançable. Le BHNS coûterait 118 millions d'euros (dont 16 pour le matériel roulant), ce qui rend le projet finançable. De plus les utilisateurs font la distinction entre le bus et le BHNS, qui est plus attractif. Un BHNS est pertinent jusqu'à 40 000 voyageurs par jour, ce qui correspond aux prévisions de trafic à terme sur Tram'Bus Diagonal, tout en coûtant moins cher et en étant apprécié des utilisateurs.

Les trolleybus représentent un coût d'acquisition plus élevé que tout autre type de bus, mais leur longévité est également supérieure et la technologie est très éprouvée. Il faut aussi prendre en compte les conditions d'aménagement, avec la présence de câbles notamment, et l'avis sur ce point des architectes des bâtiments de France. Si le choix devait se porter sur ce type de bus, plus coûteux, le budget consacré aux aménagements serait réduit pour maintenir l'enveloppe budgétaire globale de Tram'Bus Diagonal au même niveau.

Concernant le téléphérique, c'est un mode de transport envisageable dans un secteur spécifique comme la colline de Carémeau, mais pas sur l'ensemble du tracé.

Le maître d'ouvrage précise qu'une étude complémentaire sur le matériel roulant est en cours de réalisation concernant les coûts de fonctionnement. Elle inclura notamment des retours d'expérience de la part d'autres collectivités et exploitants de réseaux de transports urbains, et permettra d'affiner à la fois le coût d'investissement (qui est estimé à 16 millions d'euros) et de fonctionnement.

b. longueur des bus (8 questions et avis)

Deux longueurs de bus ont été étudiées par le maître d'ouvrage : 18 et 24 mètres.

L'argumentation se cristallise autour du choix éventuel de bus mesurant 24 mètres de long.

Pour exemple, un acteur du réseau Tango-Kéolis s'inquiète : « *Le choix de bus de 24 mètres de long est-il définitif ?* ». D'autres affirment leur ferme opposition à ces bus : ils ne sont pas manœuvrables, sont capricieux en maintenance, exigent une reconfiguration des dépôts et renforcent les problèmes existants dans les bus articulés, à savoir la difficile gestion des contrôles ainsi que l'insécurité. Un habitant du quartier Pissevin-Valdegour confirme : « *Les chauffeurs de bus sont hostiles aux bus de 24 mètres de long* ». Un autre intervenant concède toutefois que les bus de 24 mètres sont justifiés pour une ligne qui serait 100% en site propre et droite.

*A contrario*, la mise en service de bus de 18 mètres favoriserait une fréquence plus attractive pour capter le trafic attendu, la fréquence prévue de 5 à 8 minutes pouvant être optimisée.

Le maître d'ouvrage ne se concentre pas exclusivement sur des bus de 24 mètres, il étudie également des bus articulés de 18 mètres. Il précise que le principal avantage des bus de 24 mètres est leur capacité : si on pousse la logique de rabattement vers les axes lourds de transports en commun dans la réorganisation du réseau, des problèmes de capacité se poseront rapidement. Vingt bus de 18 mètres ou seize bus de 24 mètres seront nécessaires, sachant que les bus de 24 mètres coûtent moins cher en exploitation puisqu'ils sont moins nombreux. Il ajoute que c'est le tracé de la ligne qui peut générer de l'insécurité, beaucoup plus que le matériel roulant, même s'il semble, comme à Lyon, qu'un matériel et des aménagements de qualité favorisent les comportements respectueux. D'ailleurs, le bus de 24 mètres est un matériel valorisant et attractif, à l'image d'un tramway.

c. choix du mode d'énergie (14 questions et avis)

Durant la concertation, le maître d'ouvrage présente un état des lieux des connaissances actuelles sur les modes d'énergie existants et à venir : hybride, électrique, gaz naturel pour véhicules (GNV) et diesel Euro VI.

La solution hybride compte quelques préférences avec pour motif sa fiabilité ainsi que la limitation des émissions de particules fines au démarrage. Le panel citoyen précise d'ailleurs, que dans le choix entre hybride et GNV, il faudra prendre en compte l'émission de polluants tels que particules fines, NOx, GES. Le groupe FDG-EELV à la ville de Nîmes s'interroge : « *une solution hybride permet-elle un ratio assez faible entre diesel et électrique pour ne pas polluer ?* ».

Le mode d'énergie électrique est perçu comme « *propre et silencieux* » par un participant. Un membre du Conseil de quartier de Courbessac-Mas de Mingue se demande si le « *risque* »

technologique est élevé avec un bus électrique. Le panel citoyen ne l'envisage pas, justement en raison du risque technologique qu'il représente et d'un doute quant au fait qu'il soit une « *technologie d'avenir* ».

Un citoyen vante, dans un avis, les mérites du GNV : « *peu bruyant et peu polluant, avec un bon rapport qualité / prix* ».

Un consensus se crée quant à l'exclusion du « *tout fossile* ». En effet, comme le rappelle le groupe FDG-EELV, le choix du matériel roulant engage la collectivité sur le long terme et doit prévoir un projet tourné vers l'avenir, ce qui semble rimer avec « sans gasoil ». L'ASPIC parle de la « *motorisation propre* » comme d'un « *objectif déterminant* » de ce projet. Une élue nîmoise affirme au cours de la réunion publique à Nîmes secteur Centre (Théâtre de Liger), que le diesel, s'il est moins onéreux, n'est plus socialement accepté. Le panel citoyen exclut le diesel, jugé trop polluant.

Par ailleurs, des options autres que l'hybride, l'électrique, le GNV et le diesel, émergent. En réunion publique à Marguerittes, un intervenant se questionne : « *L'énergie solaire est-elle envisagée pour alimenter les BHNS ?* ». Un acteur du réseau Tango-Kéolis en appelle à l'étude du système de recharge statique par le sol (SRS). Enfin, un participant s'interroge : « *Étudiez-vous le développement de batteries hydrogènes ?* ». En effet, le bus hydrogène, option non étudiée, est qualifié de « *standard des années à venir* »

Le panel citoyen suggère « *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* ».

Concernant le mode électrique, le maître d'ouvrage précise que le risque technologique est élevé car il n'y a, à ce jour, pas de solution industrielle développée pour des bus de 18 à 24 mètres. Les seuls bus circulant en mode électrique sont des bus de 12 mètres de long maximum, comme par exemple à Marseille.

Par ailleurs, la technologie solaire n'existe pas pour les bus qui ont besoin de beaucoup de puissance énergétique. Pour ce qui est du système de recharge statique par le sol (SRS), Nîmes Métropole ne souhaite pas prendre de risque technologique compte tenu de sa taille et de ses moyens financiers.

Pour ce qui est de l'hydrogène, ce mode d'énergie existe effectivement, mais n'a pas été retenu en France par le législateur.

#### d. impact sur le dépôt de bus (3 questions et avis)

Le dépôt de bus fait l'objet de quelques questionnements en matière de gestion des nuisances (bruit, circulation) et d'aménagement, en lien avec le projet. En réunion du Conseil de quartier de Grézan-Chemin Bas d'Avignon, un intervenant demande : « *[...] prévoyez-vous de faire évoluer le dépôt actuel qui est saturé en termes d'accès et de capacité ?* ».

Les modifications du dépôt existant ou la création d'un nouveau dépôt sont prévues dans le budget estimatif de 118 millions d'euros. Elles dépendent du mode de transport retenu, du nombre de bus à acquérir et du mode d'énergie choisi.

## D. Les autres enseignements

Outre les points qui avaient été soumis à concertation du fait de leur prégnance, d'autres sujets ont émergé qui peuvent être classés en quatre thèmes dont voici les principaux enseignements.

### a. intermodalité

#### Gestion des problèmes de circulation (38 questions et avis)

Au cours de la réunion du Conseil de quartier de Nîmes Centre, une question résume les inquiétudes de nombre d'intervenants : « *Quel sera l'impact du projet sur la circulation générale dans la ville ?* ».

À l'Ouest, le trajet entre Caveirac et Nîmes par la route départementale D40 concentre 24 000 véhicules par jour selon un participant, trafic auquel un parking-relais à Carêmeau ne peut rien.

En entrant dans Nîmes, le rond-point de traversée de la route nationale 106, est, de l'avis de tous, quotidiennement embouteillé. Le Comité de quartier du Carreau de Lanes ajoute que la circulation se reporte, par conséquent, sur les chemins de garrigue. Ces participants craignent que le passage régulier d'un transport en commun prioritaire aux feux n'aggrave la situation. Certains citoyens redoutent que le projet n'engendre les mêmes difficultés de circulation que celles vécues sur l'avenue Jean-Jaurès. Le Comité de quartier du Carreau de Lanes - soutenu par quelques riverains - avance pour solution la création d'une trémie routière<sup>2</sup> réservée à Tram'Bus Diagonal. Dans un registre, un avis converge vers cette option avec pour précision : « *cette trémie serait réservée au BHNS ainsi qu'aux ambulances, les automobilistes pourraient l'emprunter en cas de forte affluence sur les routes* ». Au rang des solutions massivement proposées, la réalisation d'un pont à l'intersection entre l'avenue Kennedy et la route nationale 106, qui passerait au-dessus du périphérique Ouest – avec pour exemple la route de Sauve – afin de ne pas reproduire l'erreur de villes comme Montpellier : couper la route par des lignes réservées aux transports en commun. Le TSCP<sup>3</sup>, capable de monter des rampes – contrairement aux tramways – permet cela, conclut un citoyen. De plus, « *pourquoi ne pas prévoir une sortie directe vers la route nationale 106 avant les feux et avancer ces derniers en amont du carrefour pour éviter les blocages ?* », demande un intervenant en réunion publique à Caveirac. Enfin, l'ASPIC parle d'obstacles à surmonter sur la voirie nîmoise, notamment à l'Ouest où les traversées de la route nationale 106 appellent des réalisations ainsi que des choix considérés comme onéreux (ouvrage d'art).

Plus au Centre, le sort de la rue du Cirque Romain préoccupe des représentants de l'Organisme de gestion de l'enseignement catholique (OGEC) : « *la rue restera-t-elle ouverte pour que les élèves puissent être déposés en voiture ? Un parking minute sera-t-il prévu pour déposer les enfants ?* » Le Conseil de quartier de Grézan-Chemin Bas d'Avignon se soucie des accès et du stationnement concernant les commerces sous les arches SCNF (boulevard Talabot). Le panel citoyen voit le projet Tram'Bus Diagonal (T2) comme une occasion d'éviter les problèmes de circulation qui constituent un frein à la fréquentation du centre-ville.

---

<sup>2</sup> Portion de route qui quitte momentanément le niveau commun pour passer en dessous d'une autre voie de circulation (source Wikipédia).

<sup>3</sup> Transport en commun en site propre

Dans le secteur Est de la ville, la CCI du Gard souhaiterait savoir si les deux voies seront conservées avenue Bir-Hakeim. Un commerçant se demande si des études d'impact du projet sur la circulation ont été réalisées au niveau du Pont de Justice. Rue Clément Ader, un participant conseille la mise en place d'une deuxième voie sur une centaine de mètres pour faciliter l'accès au rond-point du Lieutenant Pierre Colin par la route d'Avignon.

Au sujet de l'impact du projet sur la circulation, le maître d'ouvrage répond que l'un des objectifs de Tram'Bus Diagonal est de réduire la part de la voiture dans les déplacements à l'échelle de l'agglomération et dans le centre-ville de Nîmes. Cela relève de l'intérêt général pour améliorer les conditions de circulation, l'attractivité touristique du territoire et favoriser le commerce. À ce stade du projet, le maître d'ouvrage dispose des études préliminaires réalisées lorsque le projet était envisagé en mode tramway. Des études de trafic approfondies et affinées n'ont pas été engagées. Elles le seront lorsque le tracé de Tram'Bus Diagonal sera connu. Elles mesureront les impacts sur les activités existantes et sur la circulation et chercheront à les réduire ou les compenser. Elles prendront en compte les contraintes liées au plan Vigipirate, très strictes aux abords des écoles pour les automobilistes.

Le porteur de projet indique que Tram'Bus Diagonal va capter à terme un trafic de 40 000 voyageurs par jour. Cela aura nécessairement un impact positif sur les conditions de circulation. De plus, la ville de Nîmes réfléchit actuellement à un nouveau plan de circulation et elle prend en compte les projets connexes qui peuvent impacter la circulation, comme Tram'Bus Diagonal. D'autres projets viendront à terme améliorer les conditions de circulation, notamment dans le secteur Ouest avec la réalisation du contournement Ouest.

Le maître d'ouvrage explique qu'il y a différents principes d'insertion du TCSP sur le boulevard Talabot (voies centrales ou latérales). Il semble à ce stade que l'aménagement en voies centrales soit le plus adapté à la problématique des commerces installés dans ces locaux qui appartiennent à la SNCF.

L'importance de l'avenue Bir-Hakeim dans le schéma de circulation de la ville de Nîmes est bien prise en compte. Il est prévu à cet endroit une seule voie pour les bus afin de préserver deux voies dédiées aux automobiles. L'unique voie de transport en commun en site propre serait, soit réservée à un sens de circulation des bus, soit à double sens avec une gestion du passage des bus par des feux.

#### Réorganisation du réseau de transports en commun (27 questions et avis)

Quelques expressions font état d'incertitudes quant à la réorganisation du réseau de transports en commun induite par le projet Tram'Bus Diagonal (T2).

Le panel citoyen pose une question générale qui résume plusieurs questionnements citoyens : « *Les nouvelles lignes programmées à l'horizon 2017 remplaceront-elles les lignes existantes ?* ». D'autres intervenants et organismes ajoutent concernant la réalisation de Tram'Bus Diagonal (T2) : « *Combien de lignes existeront alors ? Quelles seront les horaires des autres lignes ? Comment fonctionnera le ticket ?* »

Pour le groupe FDG-EELV, la nouvelle ligne devra s'intégrer pleinement au réseau. Ainsi, elle ne devra pas impliquer la suppression des lignes A, B et H. En réunion publique du secteur Ouest (Faculté de Médecine), alors qu'un intervenant questionne le lien qui existera entre Tram'Bus Diagonal (T2) et la

ligne B, un autre demande le maintien de la ligne B avec un terminus à Trait d'Union ou Roberval en connexion avec Tram'Bus Diagonal (T2).

Le sénateur-maire de Nîmes remarque que le pôle multimodal du Pont de Justice est pénalisé par la coexistence de plusieurs infrastructures de transport, Tram'Bus Diagonal (T2) ne devant pas aggraver les effets actuels de coupures.

Les habitants du quartier Mas de Mingue notent l'absence de desserte des quartiers Mas de Teste, Courbessac ou encore Mas Paradis, qu'il faudrait intégrer au réseau. À l'Ouest, des habitants du quartier Pissevin s'inquiètent de la desserte de Pôle Emploi à Saint-Césaire depuis leur quartier, essentielle pour eux.

Au contraire, pour les acteurs du réseau de transports Tango-Kéolis, le passage de la ligne T2 doit se limiter à quelques axes majeurs. De plus, une fréquence de 10 minutes n'est pas incitative pour initier un changement de comportements vers les transports en commun. C'est la future L3 qui permettra de desservir les quartiers. Les habitants de Pissevin-Valdegour quant à eux, interrogent le lien entre Tram'Bus Diagonal (T2) et la L3.

Un citoyen suggère de favoriser, en lien avec la création de Tram'Bus Diagonal (T2), des solutions innovantes et connectées comme des taxis collectifs sur réservation en ligne.

Le maître d'ouvrage affirme qu'en 2020, date de la mise en service de Tram'Bus Diagonal, il y aura une réorganisation complète du réseau de bus qui prendra également en compte la ligne T1 et l'aménagement autour de l'Écusson. C'est pourquoi, à la question qui se rapporte aux horaires, il répond qu'ils devront être redéfinis à l'échelle du réseau.

Les tickets resteront valables une heure et permettront des correspondances entre plusieurs lignes, comme c'est le cas actuellement.

Concernant l'argument d'une desserte trop fine pour un axe lourd, c'est tout l'enjeu de la concertation de faire remonter ces informations et mettre en comparaison ces arguments avec d'autres attentes comme celles du CHU et de l'État. L'objectif recherché par Nîmes Métropole est bien de se concentrer sur les axes lourds de transport en commun indiqués par les participants à la réunion et de mettre en place des lignes plus courtes rabattues vers ces axes.

En réponse aux habitants des quartiers Pissevin et Valdegour, le maître d'ouvrage explique que Tram'Bus Diagonal présente un intérêt pour desservir les quartiers les plus urbanisés (Pissevin est plus urbanisé que Valdegour). Mais la ligne forte L3 viendrait compléter Tram'Bus Diagonal et desservirait tout le quartier Valdegour. Cette ligne pourrait être en service dès 2017, avec une amplitude horaire proche des heures d'été actuelles (service jusqu'à 22h30), une priorité des bus aux carrefours et une fréquence de passage de 10 minutes en semaine et de 30 minutes le dimanche.

#### Parkings-relais (27 questions et avis)

Une citoyenne écrit dans un registre : « *Oui au développement et à la mise en place des parkings-relais : ces aménagements sont indispensables pour limiter la place de la voiture, limiter la pollution de l'air, améliorer le cadre de vie, diversifier l'offre de mobilité [...]* », illustrant l'approbation des parkings-relais par les riverains.

La plupart des Conseils de quartier présents aux réunions de concertation formulent la même interrogation : « *Quels sont le nombre et l'emplacement des parkings-relais ?* ».

D'autres questions, plus précises sont posées : « *Pourquoi un parking-relais rue Utrillo ?* », « *Où se situera le parking-relais accessible depuis la Vaunage ?* ».

Une partie des participants alerte Nîmes Métropole quant au fait que le nombre de places prévues est sous-dimensionné en regard de l'affluence attendue. Notamment, un collectif de citoyens rassemblé autour d'un avis soutient que les 741 logements programmés sur les Collines du Saut du Lièvre à Castanet – zone en cours d'urbanisation – appellent la création d'un parking-relais supplémentaire à Caveirac, en renfort du parking-relais prévu à Carémeau.

Pour le Conseil de quartier de Grézan-Chemin Bas d'Avignon, c'est le nombre de parkings en centre-ville qui semble faible.

Un intervenant en réunion publique à Caveirac estime qu'à l'Ouest, le parking-relais de Laennec est trop petit et difficilement accessible, la route pour y conduire étant souvent embouteillée.

Par ailleurs, les riverains communiquent quelques demandes en matière de parkings-relais : création d'aires de stationnement au-delà du CHU et de Paloma (desserte de Marguerittes et Milhaud) ainsi qu'au centre-ville, au Nord (vers Alès) et au Sud (A9), accès au parking de Carémeau facilité pour les véhicules en provenance de Sommières et Alès, réalisation d'un parking de 300 à 400 places aux abords de la Vaunage et à l'intersection entre la route départementale 40 et le futur contournement Ouest (avec pour conséquence la diminution de celui du CHU) ou encore proche de Caveirac, pour capter le trafic de la Vaunage.

Le maître d'ouvrage explique qu'il convient d'envisager l'emplacement et le nombre des P+R à l'échelle du réseau, en les positionnant en bout de lignes (T1, T2, L3 notamment). Ce dispositif sera complété de couloirs de bus, notamment en Vaunage et à l'Est, destinés à rabattre les voyageurs sur Tram'Bus Diagonal. Cette solution présente l'avantage du coût d'investissement et de fonctionnement par rapport à des extensions du BHNS.

Le maître d'ouvrage indique que deux parkings-relais (P+R) sont prévus à ce stade du projet, l'un à Laennec de 250 places, l'autre à Paloma de 450 places. En outre, des P+R sont prévus sur le reste du réseau, notamment le long de la ligne L3.

Depuis la Vaunage, outre le P+R Laennec, des P+R sont envisageables à hauteur de la route de Caveirac, de la gare Saint-Césaire ou à Caveirac. Des extensions seront étudiées dans le cadre de la mise à jour du PDU (Plan de Déplacements Urbains). Sans attendre l'hypothèse d'une extension de T2, un projet de P+R au niveau de Font-Barin sur la commune de Langlade ainsi qu'un projet de P+R sur Caveirac sont à l'étude. Ces deux P+R s'accompagnent d'une ligne structurante et cohérente avec l'amplitude du Tram'Bus Diagonal (T2).

Un P+R de 230 places à Laennec semble effectivement sous-dimensionné. L'idée de positionner un P+R supplémentaire au droit du contournement Ouest et de prolonger Tram'Bus Diagonal jusque-là est une très bonne idée qui émerge de la concertation, car il y a un potentiel de trafic important. Un P+R était envisagé à Utrillo dans le cadre du projet en mode tramway. Sa faisabilité n'est pas garantie à ce stade, elle dépendra des propositions issues de la réflexion en cours sur le projet urbain du quartier Pissevin.

### Report modal (10 questions et avis)

En réunion publique à Nîmes secteur Centre (Théâtre de Liger), un intervenant affirme : « *On voit beaucoup de bus de grande taille circuler à vide ou presque à Saint-Césaire, notamment en provenance de l'Ouest [...]* », remettant en cause l'amplification du réseau de transports en commun pour inciter au report modal.

En matière de report modal, la CCI du Gard est affirmative : il faut encourager l'usage des transports en commun. Pour ce faire, une habitante de Marguerittes commente sur l'Aggloforum : « *[...] il serait important, de prévoir un parking sur Marguerittes et une rotation fréquente de bus : Marguerittes-Paloma* ». De plus, pour un intervenant en réunion publique du secteur Ouest (Faculté de Médecine), une autre condition du report modal est la vitesse des bus (notamment si l'on souhaite que les habitants de la Vaunage n'utilisent plus leurs véhicules personnels).

Par ailleurs, plusieurs participants réclament les résultats de l'Enquête Ménage et Déplacement (EMD) afin de se prononcer sur le sujet du report modal.

Nîmes Métropole répond sur le pourcentage d'utilisateurs des transports en commun en indiquant que l'EMD montre que 9% des déplacements se font en transports en commun à Nîmes alors que, à titre de comparaison, la part de marché des transports en commun à Montpellier est de 14% avec quatre lignes de tramway. Ainsi, l'enjeu de Tram'Bus Diagonal est de gagner des parts de marché sur la part des déplacements effectués en voiture, particulièrement sur les «*autosolistes*».

Le maître d'ouvrage explique qu'un parking-relais sera implanté à proximité de la SMAC Paloma. Il permettra aux automobilistes venant des communes de l'Est de disposer d'un mode de transport plus rapide et confortable depuis l'entrée de la ville de Nîmes. Toutefois, à l'avenir une extension sera étudiée lors de la mise à jour du PDU (Plan de Déplacements Urbains) dont l'objectif d'approbation est fin 2017.

Nîmes Métropole confirme la nécessité d'être performant en temps de transport pour inciter les automobilistes à utiliser les transports en commun. Aujourd'hui la part d'usagers commerciaux dans les transports en commun dans le périurbain est trop faible car l'offre n'est pas assez performante.

Enfin, l'EMD est très riche en information, c'est pourquoi elle est en cours d'analyse et un premier rendu sera bientôt publié. Ses résultats seront exploitables pendant 10 ans.

### Modes de déplacement doux (13 questions et avis)

Le thème des déplacements doux centralise questions, inquiétudes et recommandations.

La question majeure concerne la place laissée aux modes de déplacement doux dans la réalisation du projet Tram'Bus Diagonal (T2) : « *le projet prévoit-il des trottoirs et des pistes cyclables le long du tracé ? Si oui, quel est le détail de ces aménagements ?* Plus précisément : « *La voie verte entre Sommières et Caveirac sera-t-elle connectée au réseau T2 ? La passerelle piétonne qui enjambe la route nationale 106 sera-t-elle conservée ?* ». Ou encore, « *sera-t-il possible de monter avec des vélos dans les bus ?* ».

Un membre de l'Association Crocovélos manifeste, en réunion publique à Nîmes secteur Centre (Théâtre de Liger), son inquiétude pour la circulation des vélos au niveau du Pont de Justice, du Pont de l'Observance et pour le passage route d'Avignon et route d'Uzès.

Une habitante fait part de son sentiment d'un retard concernant les modes doux au sein de la ville de Nîmes. Dans un registre, une participante confirme cet impératif de développement des pistes cyclables, qui selon elle, n'a pas été respecté dans le cadre de ligne T1 Écusson. Le panel citoyen recommande, en accompagnement du développement des pistes cyclables, l'aménagement de parkings à vélos ainsi que la location de vélos incluse à l'achat d'un ticket Tram'Bus Diagonal (T2).

Les modes doux (piétons et vélos) seront aménagés tout au long du tracé. En cas d'impossibilité technique à aménager des pistes cyclables aux normes dans certains secteurs (compte tenu de la configuration de la voirie), des itinéraires parallèles seront recherchés pour assurer une continuité cyclable d'Est en Ouest.

Au sujet de la connexion de la voie verte à Tram'Bus Diagonal, le maître d'ouvrage répond que c'est un objectif : une liaison en mode doux au terminus Ouest de Tram'Bus Diagonal sera proposée depuis la Vaunage.

La passerelle piétonne qui enjambe la route nationale 106 ne sera pas forcément conservée car les conditions de traversée ne sont pas satisfaisantes.

Il n'est pas prévu de pouvoir monter des vélos dans les bus, mais des consignes à vélos sécurisées sont envisagées.

#### Covoiturage (4 questions et avis)

Les riverains insistent sur l'intégration d'aires de covoiturage dans les futurs parkings-relais.

Un participant invite Nîmes Métropole à mettre en place une assistance au covoiturage – sans précisions - qui permettrait une meilleure desserte des communes excentrées de l'agglomération.

Enfin, un citoyen fait référence à une expérience réussie de covoiturage fonctionnant *via* un site web, sur lequel 250 personnes se sont inscrites.

Le maître d'ouvrage précise, pour information, que les citoyens disposent d'un site internet pour le covoiturage mis en ligne par le conseil général du Gard à l'adresse suivante : <http://covoiturage.gard.fr/>

Tous les parking-relais envisagés dans le projet intégreront des places réservées au covoiturage.

#### Connexion aux gares (1 question)

Le panel citoyen se questionne quant au lien qui sera fait entre la future gare centrale SNCF et la ligne Tram'Bus Diagonal (T2).

Le projet Tram'Bus Diagonal prévoit la desserte de la future gare centrale SNCF (Nîmes-Manduel). Concernant la connexion qui sera établie entre la future gare de Nîmes-Manduel et la ligne T2, c'est le mode ferroviaire qui est privilégié. Il est important d'avoir une gare TER connectée avec la future

gare TGV car Nîmes est positionnée sur une étoile ferroviaire : les gens qui viennent du Nord ou de Beaucaire pourront utiliser les TER et il est prévu des navettes ferroviaires en TER depuis la gare de Nîmes Centre. Mais il faut attendre la concertation sur le Projet Urbain Multimodal (PUM) pour y voir plus clair sur la gestion des flux proposée.

b. qualité du service

Stations et plateforme TSCP (23 questions et avis)

Les participants à la concertation ont émis quelques souhaits concernant l'emplacement des futures stations de Tram'bus Diagonal (T2). Un habitant de Mas de Mingue ne trouve pas nécessaire la station prévue entre Chemin Bas d'Avignon et Mas de Mingue (pour des questions de densité de population). En réunion publique du secteur Ouest (Faculté de Médecine), un intervenant trouve intéressante la station au rond-point de la route nationale 106. Pour un habitant du quartier de Pissevin-Valdegour, un arrêt devra être ajouté près de Fragonard si la variante par Super Nîmes était validée (desserte de l'Ouest de Pissevin *via* la passerelle). Un commentaire laissé sur l'Aggloforum propose de réaliser des stations communes entre la ligne T1 et les autres stations de la ligne, afin de parvenir à une correspondance claire.

Enfin, le sujet de l'emplacement produit trois questions : « *l'arrêt au pied de la Chaufferie est-il obligatoire ? Une station est-elle prévue à la Clinique Kennedy ? Quel sera l'espacement entre chaque station ?* ».

L'aménagement des stations et de la plateforme TSCP a également suscité des expressions. Concernant les stations, le panel citoyen demande qu'elles soient résistantes aux dégradations, équipées de distributeurs automatiques et d'un écran d'information pour les voyageurs, accessibles aux personnes à mobilité réduite, sécurisées et en continuité avec les cheminements piétons. D'autres acteurs émettent des recommandations : un guidage optique du bus pour un arrêt facilité, des abris et toilettes aux stations.

Le sujet de l'aménagement des stations et de la plateforme donne lieu à plusieurs questions : « *tout le tracé sera-t-il en site propre ? Le tracé sera-t-il le même dans les deux sens ? L'aménagement rue Bir-Hakeim sera-t-il le même que rue de la République ?* ».

Enfin, deux intervenants alertent le maître d'ouvrage : la voirie rue Jacques Baby est trop étroite pour faire passer bus et voitures ; le choix d'une plateforme TSCP centrale pourrait bloquer le réseau de transports à l'instar du secteur Carré Sud-Mas des Vignolles, de la ligne T1.

L'intérêt d'un arrêt au pied de la Chaufferie est d'éviter aux usagers une traversée de la RN 106, mais aussi de desservir le plus finement possible le tour du CHU qui présente une forte densité de population, même si les conditions de desserte sont difficiles en raison de la topographie et de l'urbanisation des lieux. Au niveau de la clinique Kennedy, la pente importante ne permet pas d'implanter une station conforme pour l'accès aux personnes à mobilité réduite. L'emplacement est prévu à proximité, au droit de l'avenue Georges Pompidou et de l'avenue Jean Jaurès.

L'espace moyen entre chaque station sera d'environ 500 mètres.

En réponse aux recommandations des participants, le maître d'ouvrage répond que le traitement des stations sera de même nature que sur la ligne T1, mais que la définition précise des équipements n'est pas encore arrêtée.

Le tracé sera globalement en site propre avec deux voies réservées aux bus, une dans chaque sens.

Dans des secteurs où l'espace est trop contraint, on peut imaginer une seule voie réservée aux bus, avec deux scénarios possibles : un sens de bus le matin et un autre le soir ou bien, la voie de circulation des bus dans les deux sens avec un système de gestion des bus par des feux. Ce type d'aménagement est envisagé route d'Avignon et avenue de Bir-Hakeim, par exemple.

Le maître d'ouvrage confirme que c'est le même type d'aménagement qui est envisagé rue Bir-Hakeim et rue de la République.

Rue Jacques Baby, le maître d'ouvrage indique qu'à terme, la priorité pourrait être donnée à la circulation des bus et des riverains pour les voitures. La rue serait aménagée dans cette optique, sachant que l'aménagement de la plateforme TCSP inclut celui des trottoirs et des espaces verts. De plus, les bus seront prioritaires aux feux pour s'insérer sur la route d'Avignon.

Concernant le positionnement de la plateforme, le maître d'ouvrage prendra en compte les projets urbains connexes pour définir la position de la plateforme de TCSP (centrale ou latérale).

#### Prix des tickets (7 questions et avis)

Une question revient à trois reprises : le prix des tickets du réseau de transport va-t-il évoluer avec la création de la ligne Tram'bus Diagonal (T2) ? D'autres questions émergent : y aura-t-il un tarif spécifique pour Tram'Bus Diagonal ?

Pour un habitant du quartier de Pissevin-Valdegour, le prix actuel des tickets de transports est trop élevé. L'ASPIC estime que Tram'Bus Diagonal (T2) facilitera l'accès à l'emploi seulement si la gratuité des trajets est assurée pour les personnes en recherche d'emploi.

Le prix du ticket sera identique pour tous les bus. Mais il aura peut-être évolué en 2020 par rapport à aujourd'hui (1,30 €).

Le tarif actuel a été harmonisé à l'échelle de l'agglomération car toutes les communes n'appliquaient pas le même tarif et Nîmes Métropole ne souhaitait pas faire porter trop de financement des transports sur les impôts locaux. Mais il y a la possibilité de faire une demande au CCAS<sup>4</sup> pour obtenir une aide.

#### Amplitude horaire (13 questions et avis)

Les salariés du CHU rejoints par plusieurs participants demandent une amplitude horaire la plus large possible afin de motiver leur utilisation du Tram'Bus Diagonal (T2). Pour un citoyen, il faut calquer les horaires des lignes de transports du réseau de l'agglomération sur ceux du TSCP. Un autre citoyen demande : « *Les horaires seront-ils identiques toute l'année et qu'en sera-t-il durant des événements type feria ?* ».

---

<sup>4</sup> Centre communal d'action sociale

Pour les acteurs du réseau Tango-Kéolis, il vaut mieux démarrer avec une amplitude moindre, quitte à l'augmenter, afin de ne pas créer la déception d'une logique inverse. De même, le réseau urbain, à travers la voix d'un intervenant, conseille une extension de la ligne jusqu'à Marguerittes avec une amplitude réduite.

Le maître d'ouvrage répond que, sur T1, le potentiel de trafic était insuffisant le soir, ce qui a conduit à une réduction de l'amplitude horaire. En revanche, pour Tram'Bus Diagonal, il existe un potentiel le soir au-delà de 21h, surtout à l'Ouest avec les étudiants et l'activité du CHU, mais aussi avec la desserte de la gare. Les horaires de passage des bus seront identiques toute l'année. Lors de grands événements, des déviations seront mises en place comme ce fut le cas en 2015 pendant la feria.

L'amplitude ne sera toutefois pas concentrée sur Tram'Bus Diagonal, un travail de mise en cohérence avec T1, L3 et L2 sera conduit dès 2017 avec la première phase de réorganisation du réseau.

### Temps de parcours (10 questions et avis)

Trois acteurs de la concertation trouvent que le temps de parcours proposé par Tram'bus Diagonal (T2) n'est pas assez incitatif. Pour le panel citoyen notamment, la ligne de bus devrait contourner le centre-ville, qui est déjà desservi. Selon le groupe FGD-EELV, il faudrait comparer les valeurs de vitesse commerciale attendue pour le BHNS avec celle des lignes existantes afin d'aboutir à un temps de parcours attractif. L'ASPIC suggère un plan de marche alterné entre desserte de type express et de type omnibus<sup>5</sup>. Pour favoriser le temps de parcours de Tram'bus Diagonal (T2), un avis reçu *via* le formulaire de contact de l'Aggloforum propose une ligne sans circonvolutions, directe par l'avenue Kennedy, accompagnée de navettes circulaires pour rabattre les habitants excentrés vers la ligne.

Deux questions concernent le temps de parcours de Tram'Bus Diagonal (T2) : « *comment franchir la route nationale 106 aux heures de pointe sans dégradation du temps de parcours ? Combien de temps faudra-t-il pour effectuer le trajet entre Mas de Mingue et le CHU ?* ».

Concernant le franchissement de la route nationale 106, le maître d'ouvrage travaille de concert avec la ville de Nîmes, le département et l'État pour faire des simulations de trafic. Trois solutions sont envisagées :

- optimiser la gestion des feux pour permettre d'évacuer entièrement un axe le temps d'une séquence. Cette solution est mise en œuvre par la ville de Nîmes depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2016 et semble améliorer la situation.
- mettre en place des couloirs d'accès aux feux réservés aux bus afin qu'ils ne soient pas pris dans le flot de la circulation et qu'ils soient prioritaires aux feux. Cette amélioration sera testée dès la mise en service de la ligne forte L2 sur l'axe Est-Ouest en 2017 en attendant l'arrivée de Tram'Bus Diagonal en 2019/2020.
- l'État lance les études et la concertation sur le projet de contournement Ouest qui permettra de délester le trafic de transit de la N 106. À ce stade, les travaux sont prévus à partir de 2021.

Au sujet du temps de parcours, il faut compter 30 minutes entre Mas de Mingue et le CHU car Tram'Bus Diagonal bénéficiera d'une priorité aux feux pour passer les carrefours, d'un site propre (voie réservée) et il sera direct.

<sup>5</sup> Les transports dits « omnibus » desservent toutes les stations d'une ligne

### Régularité du service (4 questions et avis)

Dans un avis reçu *via* le formulaire de contact de l'Aggloforum, un internaute demande : « À quelle fréquence de rotation est-il [le bus] prévu en heure de pointe et en heure creuse ? ». Les acteurs de la colline de Carémeau vantent, pour leur part, une fréquence de passage toutes les 8 à 10 minutes – comme cela est le cas pour le tramway de Montpellier – pour un transport « *performant* ».

La régulation de Tram'Bus Diagonal (T2) est vue comme une condition de la réussite du projet. Les acteurs du réseau Tango-Kéolis espèrent voir réapparaître avec Tram'bus Diagonal (T2) les caméras qui permettaient de connaître le nombre de passagers aux stations.

Les fréquences de bus prévues pour Tram'Bus Diagonal varient de 5 à 8 minutes.

Le maître d'ouvrage confirme que les stations seront équipées de caméras de vidéosurveillance et qu'un système d'aide à l'exploitation et à l'information des voyageurs (SAEID) est en cours de développement par Nîmes Métropole dans le cadre de ce projet.

### Sécurité (6 questions et avis)

La sécurité se révèle être un enjeu dans la réalisation du projet Tram'Bus Diagonal (T2) : « *quels moyens seront alloués à la sécurité ? Comment limiter le vandalisme et gérer la sécurité au sein des bus ?* ».

La Police Nationale demande - lors de la réunion avec le Conseil de quartier Nîmes Centre - à être associée aux études qu'elle présume voir menées concernant la sécurité de la ligne T2 en lien avec le projet de l'ANRU.

L'amélioration du cadre de vie et de l'offre de transport induite par des projets tels que Tram'Bus Diagonal réduit le vandalisme. L'exemple de La Paillade (quartier de Montpellier), dans les années 2000 montre qu'une amélioration du cadre de vie et de l'urbanisme renforce la sécurité. Des moyens spécifiques en matière de sécurité sont néanmoins prévus avec la ligne de TCSP en réponse aux demandes de l'exploitant. En 2020, à la mise en service du projet, le fonctionnement des collectivités aura évolué avec l'apparition d'une police intercommunale et d'une police des transports.

#### c. réalisation du projet

### Coût et financement (11 questions et avis)

Pour ce qui est de la réalisation du projet à proprement parler, en réunion publique à Nîmes secteur Centre (Théâtre de Liger), une intervenante demande si le projet s'appuie sur les études de conception et de réalisation effectuées par le Cabinet Systra cinq ans plus tôt.

Le coût du projet pose deux questions : « *Quel est le coût du projet ?* » ; « *Pourquoi présentez-vous un coût unique pour le projet alors qu'il y a 9 variantes de tracé proposées ?* ». Le coût annoncé du projet paraît élevé pour trois participants. L'ASPIC notamment s'étonne de ce coût de 118 millions d'euros -

soit 10 millions d'euros le kilomètre - qui placerait ce projet dans les plus chers de France et trouve élevé le montant des acquisitions foncières et des travaux.

Concernant le financement du projet, le préfet ainsi que les services déconcentrés de l'État se montrent sensibles à ce que Nîmes Métropole choisisse un tracé compatible avec ses capacités financières. En réunion d'acteurs du Costières, un intervenant se questionne : « *Qui financera le projet ?* ».

Le maître d'ouvrage confirme que Tram'Bus Diagonal s'appuie sur les études du Cabinet Systra, réalisées jusqu'en 2014. Il s'agit d'études d'opportunité, de faisabilité technique et des études préliminaires.

Nîmes Métropole indique par ailleurs que le coût du projet (118 millions d'euros hors taxes) correspond à celui du tracé de référence. Une variation peut aller jusqu'à 15 millions d'euros à la hausse comme à la baisse en fonction des variantes proposées.

Le maître d'ouvrage rappelle que le coût du projet a été divisé par deux à la suite de l'abandon du mode tramway.

Il conviendra bien entendu de trouver des co-financements et des subventions - dont celle de l'État de 21 millions d'euros qui est déjà actée - pour faire diminuer la part de l'investissement revenant à Nîmes Métropole.

Le porteur de projet rappelle à ce titre la maîtrise fiscale actuelle de la Ville de Nîmes et de Nîmes Métropole.

#### Travaux (8 questions et avis)

Pour un citoyen, l'enjeu lors des travaux est d'éviter la fermeture des commerces. Un intervenant en réunion d'acteurs soutient qu'en raison de l'expérience des travaux de la ligne T1 Écusson, les commerçants savent surmonter les gênes éventuelles occasionnées par les travaux.

L'ASPIC estime que la part du budget réservée aux travaux est « *considérable* » (77 millions d'euros). L'association se pose des questions sur la finalité des montants engagés : « *réalisation du BHNS ou embellissement de la ville ? De plus, engager des travaux pour justifier la demande de subvention auprès de l'État est risqué et pourrait conduire l'agglomération à devoir faire des emprunts* ».

La Chambre de métiers et de l'artisanat du Gard (CMA) aimerait en savoir davantage concernant les travaux : « *le chiffre de 25% - annoncé pour obtenir les subventions de l'État - correspond-t-il au montant des travaux ? Quelle part des travaux sera laissée aux artisans ? Un allotissement des marchés est-il possible ?* ».

Concernant la gestion future des travaux du projet Tram'Bus Diagonal, Nîmes Métropole souligne l'effet d'expérience de Nîmes Métropole sur les dossiers d'aménagement pour travailler en concertation et être à l'écoute des commerçants (gestion actuelle des travaux autour de l'Écusson).

Nîmes Métropole confirme que 25% des marchés de travaux doivent être signés d'ici fin 2017 pour bénéficier de la subvention de l'État, ce qui représente un enjeu de calendrier important. Les

marchés de travaux seront régis par le code des marchés publics. Des appels d'offres devront donc être lancés.

De plus, la grande majorité des travaux ne concerne pas l'artisanat.

Toutefois, un travail d'allotissement sera effectué pour permettre au plus grand nombre de catégories d'entreprises de se positionner. À titre d'exemple, les travaux sur T1 ont permis à des acteurs locaux de se regrouper et se mobiliser pour répondre.

#### Calendrier (1 question)

En réunion avec le Conseil de quartier Costières, un intervenant demande des précisions quant au phasage du projet : « *Quelle sera la date de l'enquête publique ?* ».

L'enquête publique est prévue fin 2016-début 2017 selon le planning prévisionnel du projet.

#### d. projets connexes

##### Lien avec les projets de rénovation urbaine (11 questions et avis)

La concentration des expressions s'est faite autour du projet de renouvellement urbain de Pissevin, qui est le plus avancé des trois projets de rénovation urbaine en lien avec Tram'Bus Diagonal (T2).

En réunion publique à Nîmes secteur Est (Paloma), un intervenant affirme : « *[...] Je crains que le développement du projet de transport aille plus vite que celui du projet de l'ANRU et que des erreurs de tracé soient commises* ». Selon quelques citoyens, la conception actuelle de la ligne T2 pourrait être remise en cause par les projets urbains de Pissevin et Mas de Mingue.

Le sénateur-maire de Nîmes pense que des ajustements sont à trouver pour concilier le projet de renouvellement urbain avec le passage de la ligne Tram'Bus Diagonal (T2) au sein de Pissevin et ce, en fonction du plan guide qui sera retenu à l'issue du dialogue compétitif.

Le Comité de quartier de Pissevin souhaite voir organisée une réunion spécifique lorsque le dialogue compétitif sur le projet urbain du quartier aura eu lieu afin d'avoir connaissance des sujets proposés et de pouvoir confronter projet urbain et ligne Tram'Bus Diagonal (T2) avant l'enquête publique de celle-ci.

Un habitant du quartier Chemin Bas d'Avignon aimerait savoir quels aménagements urbains sont prévus à Pont de Justice.

La ville de Nîmes et l'agglomération travaillent en étroite collaboration entre les projets urbains et de transport, qui s'autoalimentent. Un temps commun de travail aura lieu au second semestre de 2016, lorsque le projet urbain de Pissevin et l'équipe de maîtrise d'œuvre seront connus, et avant l'enquête publique de Tram'Bus Diagonal.

Dans le quartier Pissevin-Valdegour, trois équipes de maîtrise d'œuvre (architectes et urbanistes) travaillent actuellement pour la ville de Nîmes en prenant en compte les hypothèses de tracé de

Tram'Bus Diagonal soumises à la concertation. L'équipe désignée travaillera avec l'équipe de maîtrise d'œuvre (MOE) de Nîmes Métropole désignée depuis janvier 2016 pour les études de projet Tram'Bus Diagonal. Le maître d'ouvrage précise que le MOE Tram'Bus Diagonal comporte non seulement des ingénieurs, mais aussi des architectes et urbanistes, qui connaissent très bien les enjeux urbains associés au projet de transport. Le projet urbain en cours d'élaboration dans le quartier de Pissevin-Valdegour sera donc affiné en prenant en compte le tracé choisi par Nîmes Métropole à l'issue de la présente concertation. Dans le quartier Mas de Mingue, le projet urbain est moins avancé. Les caractéristiques précises de Tram'Bus Diagonal seront donc déjà connues au moment du lancement de réflexion pour dimensionner le projet urbain.

Les projets de rénovation urbaine s'inscrivent dans des temps longs, de 10 à 20 ans. Le projet urbain de Pissevin connaîtra de son côté une phase de concertation jusqu'en 2018 et un commencement des travaux vers 2019-2020, pour une durée de 10 ans.

Pont de Justice est une entrée de quartier qui présente plusieurs atouts justifiant de revoir son traitement urbain : le passage de Tram'Bus Diagonal en 2020, le projet d'y créer un parking-relais si nécessaire, la présence de commerces (face au cimetière). Le calendrier prévoit que les études ANRU démarrent à l'automne et les premiers travaux à partir de 2020.

#### Lien avec les autres projets du territoire (16 questions et avis)

La réalisation de la ligne Tram'Bus Diagonal (T2) interroge les autres projets de territoire, parfois en lien avec ce projet de transport, parfois pour eux-mêmes.

Ainsi, la CMA du Gard demande à connaître, en lien avec la ligne T2, les aménagements de territoire qui seront réalisés. La concertation est l'occasion de prendre des renseignements concernant les calendriers de réalisation des contournements routiers Ouest et Nord et celui des potentiels transports en commun par la route d'Uzès. De plus, la CMA montre son intérêt pour la ligne 3 (desserte de l'IRFMA<sup>6</sup> facilitée pour les apprenants).

La CCI du Gard aimerait savoir ce qu'il adviendra de la sortie d'autoroute Nîmes Ouest si une nouvelle sortie est créée vers le futur contournement Ouest. De même, la date de fin de travaux de l'Écusson intéresse la CCI.

En réunion publique à Caveirac, un intervenant demande : « *Comment pourra-t-on se rendre à la future gare TGV (Manduel) ?* ».

La réunion publique du secteur Ouest (Faculté de Médecine) révèle une attention portée au projet du Centre régional des œuvres universitaires et scolaires (CROUS) de création d'un campus. Situé à proximité de la route nationale 106, le projet pourrait être impacté par la variante 8 de la ligne Tram'Bus Diagonal (T2).

Enfin, en réunion publique à Nîmes secteur Centre (Théâtre de Liger), un habitant : « *Pouvez-vous nous informer sur l'avancement du projet Porte Ouest qui conditionne le déplacement de la gare de Saint-Césaire ?* ». De même, dans un registre, un riverain : « *Ne serait-il pas possible de faire en gare de triage - Saint-Césaire - parkings et arrêts de bus ?* ».

---

<sup>6</sup> Institut Régional de Formation des Métiers de l'Artisanat

Concernant la réalisation du contournement Ouest, Nîmes Métropole répond que le maître d'ouvrage de ce projet, l'État, a la volonté d'avancer et a récemment débloqué un budget de 10 millions d'euros pour relancer les études de réalisation. À terme, ce projet permettra de désengorger la N106 du trafic de transit, et donc d'améliorer les conditions de circulation au croisement de la N106 et de l'avenue Kennedy. La sortie Nîmes Ouest serait remplacée par une sortie Nîmes Nord connectée au contournement Ouest. Une demande d'accélération de la première tranche de travaux du contournement Ouest, celle concernant le barreau reliant Milhaud, Saint-Césaire et le CHU a été demandée par Nîmes Métropole dans le cadre de la révision du contrat de plan État-Région liée à la fusion des régions. En revanche, le calendrier de réalisation n'est pas encore connu.

Le projet de contournement Nord n'entre pas directement dans le périmètre géographique de Tram'Bus Diagonal et Nîmes Métropole ne connaît pas l'état d'avancement de ce projet.

Le projet sur la route d'Uzès n'est pas inscrit dans le programme d'opération défini au plan de déplacement urbain (PDU) en cours de réalisation, mais il pourra être inscrit dans la réflexion sur le prochain plan. Le PDU actuel comprend déjà trois grands projets en cours de réalisation :

- Extension de T1 sur le Tour de l'Écusson
- Extension Sud de T1
- T2 (Tram'Bus Diagonal)

Au sujet de la fin des travaux autour de l'Écusson, celle-ci est prévue début décembre 2016.

Pour se rendre à la gare TGV (Manduel), aujourd'hui, c'est la desserte ferroviaire qui est privilégiée, en utilisant la ligne Tarascon-Alès pour créer une navette depuis la gare centrale, voire à plus long terme, depuis la gare de Saint-Césaire.

Le maître d'ouvrage relève que c'est tout l'intérêt de la concertation de faire remonter l'existence du projet du CROUS dans le cadre de cette réunion publique. C'est un élément qui pèsera fortement dans la balance pour le choix des variantes de tracé qui sera effectué en juillet 2016.

Au sujet du projet Porte Ouest, le maître d'ouvrage en précise les enjeux : devenir du secteur sur le plan de l'habitat, désenclavement du quartier et de la zone industrielle par les transports en commun et par la création d'un nœud multimodal à la future gare saint-Césaire, déplacée vers le secteur du quatrième régiment du matériel (4<sup>e</sup> RMAT).

## V – CONCLUSION : LE PROJET A L'ISSUE DE LA CONCERTATION

La concertation nous a permis d'avancer sur le choix des tracés mais également sur le choix du matériel roulant :

### 1. Choix du tracé

Suite à la concertation nous avons pu valider une partie du tracé.

#### ***Secteur Est :***

Le tracé de référence empruntant la rue Jean Moulin a été retenu. Sur le secteur Pont de Justice, le projet empruntera les voies existantes sur la route d'Avignon (tracé de référence) et non le talus (variante n°3) nécessitant des acquisitions partielles des terrains de la SNCF. Le passage par la rue Jacques Baby (tracé de référence) est également validé.

#### ***Secteur Centre :***

Le passage par la rue du Cirque Romain (tracé de référence) a été validé au détriment de la rue du Mail (variante n°5).

#### ***Secteur Ouest :***

La solution retenue est celle qui a émergé de la concertation desservant mieux le quartier Pissevin en descendant l'avenue des Arts jusqu'au carrefour avec la RN 106. Le projet remonte ensuite à l'Ouest de la RN 106 (tracé de référence), permettant ainsi une desserte de l'IUT, traverse l'avenue Kennedy au niveau du bas de la rue du professeur Pujol menant au cancéropole.

Trois autres tronçons devront attendre l'avancement des études pour être définitivement validés :

#### ***Secteur Est :***

Le tracé de référence passant par l'impasse du Clos de Coutelle et contournant le Bricomarché pourrait s'avérer compliqué à mettre en œuvre si les acquisitions foncières venaient à poser problème. C'est pourquoi le choix reste ouvert sur ce secteur, la variante n°1 passant devant l'école de police continuera donc d'être étudiée en parallèle. L'objectif est de pouvoir faire un choix une fois que l'ensemble des études techniques seront réalisées. Dans les deux cas, la Scène de Musiques Actuelles (SMAC) Paloma et le P+R qui est envisagé à proximité seront desservis.

#### ***Secteur Ouest :***

Le tracé envisagé est celui passant par la rue Roberval (tracé de référence), cela en particulier pour améliorer la desserte du quartier Valdegour. Néanmoins, un dialogue compétitif est en cours sur la rénovation urbaine des quartiers Pissevin-Valdegour dans le cadre du Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain. La maîtrise d'œuvre urbaine sera officiellement choisie lors du conseil

municipal du mois de juillet 2016. Les maîtres d'œuvre du projet urbain et de Tram'Bus Diagonal devront travailler ensemble. De ces échanges sortira l'aménagement retenu pour ce secteur :

- desserte par la rue Roberval ;
- desserte par l'avenue Kennedy et la station Trait d'Union.

La concertation fait ressortir le besoin de desservir au mieux le CHU. En l'état d'avancement des études, deux scénarii sont envisagés :

- une desserte au cœur du CHU avec le BHNS 24,00m ;
- une desserte au pied du CHU (P+R Laennec) avec une desserte fine réalisée par une navette ou une ligne complémentaire.

Afin de pouvoir faire un choix, les études doivent continuer, des échanges avec le CHU doivent avoir lieu.

## **2. Choix du matériel roulant**

Les études nous amène à faire le choix de bus de 24,00 m de long. Leur capacité permet pour répondre au besoin en heure de pointe d'avoir moins de fréquence, ce qui nécessite l'acquisition de moins de véhicules et donc de baisser les coûts d'exploitation.

De la concertation ressort la volonté de mettre en service un matériel roulant « propre ». La motorisation 100% électrique est séduisante, en revanche le risque technologique est aujourd'hui trop important pour Nîmes Métropole. En effet des bus de 24 mètres de long fonctionnant uniquement à l'énergie électrique, n'existent pas encore. C'est pourquoi il est proposé de se diriger vers une solution hybride, qui est un bon compromis qui n'obère pas l'avenir tout en étant vertueuse dans les émissions de gaz à effet de serre et de particules fines.

## VI - ANNEXES

- A. La délibération du 6 juillet 2015
- B. Les comptes rendus des réunions publiques
- C. Les commentaires et formulaires de contact de l'Aggloforum
- D. L'avis du panel citoyen
- E. L'avis de la Ville de Nîmes et les autres avis reçus dans les registres, par courrier, e-mail et *via* les bulletins de participation

|  |           |
|--|-----------|
| <b>VI – ANNEXES</b>  | <b>51</b> |
| A. La délibération du 6 juillet 2015   | 52        |
| B. Les comptes rendus des réunions publiques   | 66        |
| C. Les commentaires et formulaires de contact de l'Aggloforum  | 93        |
| 1. Les commentaires  | 93        |
| 2. Les formulaires de contact  | 97        |
| D. L'avis du panel citoyen   | 108       |
| E. L'avis de la Ville de Nîmes et les autres avis reçus<br>dans les registres, par courrier, e-mail et <i>via</i> les bulletins de participation | 116       |
| 1. L'avis de la ville de Nîmes   | 117       |
| 2. Les registres   | 123       |
| 3. Les courriers   | 140       |
| 4. Les e-mails   | 146       |
| Les bulletins de participation   | 153       |

A. La délibération du Conseil communautaire de Nîmes Métropole – 6.07.2015

Accusé de réception en préfecture  
030-243000643-20150706-M-T2015-05-034-  
DE  
Date de télétransmission : 09/07/2015  
Date de réception préfecture : 09/07/2015



M-T N° 2015 - 05 - 034

**CONSEIL COMMUNAUTAIRE**  
**REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS**  
SEANCE DU 06/07/2015

L'an deux mille quinze le lundi six juillet à dix-huit heures, le Conseil Communautaire de Nîmes Métropole régulièrement convoqué le lundi vingt-neuf juin s'est réuni au nombre prescrit par la loi, dans la salle des délibérations, sous la présidence Monsieur Yvan Lachaud, Président.

**OBJET DE LA DELIBERATION**

Transport Collectif en Site Propre : axe Est/ Ouest - ligne T2 en mode BHNS - Approbation du programme initial de l'opération, des objectifs, de l'enveloppe prévisionnelle et des modalités de concertation

**Présents :**

M. LACHAUD Président;

M. GAILLARD, M. SCHOEPFER, MME ROCCO, M. DALMAS, M. TOUZELLIER, M. GRANAT, M. PORTAL, M. DESCLOUX, M. GOURDEL, M. RAYMOND, M. SOULAS, M. QUITTARD, M. ALLIER, M. VALADIER Vice Présidents;

M. MARCOS, M. GADILLE, MME ENJELVIN, M. GIBERT, M. BOLLEGUE, M. PREVOTEAU, M. PRADIER, M. MAYOR, M. PROCIDA, M. TIBERINO, M. REDER, M. MAZAUDIER, M. GABACH, M. VINCENT, M. GARCIA, M. PAULIN Membres du Bureau;

MME AGUILA, MME ANDREO, MME BARBUSSE, MME BERNIE-BOISSARD, MME BOISSIERE, MME BORDES, MME BOURGADE, M. BURGOA, MME CHARAIX-PY, MME CHELVI-SENDIN, MME COMPEYRON, MME CREPIN-M, MME CREPIN-N, MME DE GIRARDI, MME DELBOS, M. DELRAN, M. DUMAGEL, M. FABRE-PUJOL, MME FAYET, M. FEYBESSE, M. FLANDIN, MME GARDET, M. GILLET, M. JACOB, M. MERLO, M. MONREAL, M. NICOLAS, MME NOVELLI, M. PASTOR, MME PAUL, MME PEREZ, M. PLANTIER, MME PONCE-CASANOVA, MME PONGE, MME RICHARD, M. TAULELLE, MME SARTRE, M. SEGUELA, M. SEGUY, MME ROUVERAND, MME TOURNIER BARNIER, M. PRESSAC Conseillers Communautaires;

**Absents excusés :**

M. BAZIN (donne pouvoir à M. GOURDEL), M. GRANCHI (donne pouvoir à M. PAULIN), M. PROUST (donne pouvoir à M. TAULELLE), M. GIELY (donne pouvoir à MME RICHARD), M. TIXADOR (donne pouvoir à M. PRADIER), MME AGULHON-MAURICE (donne pouvoir à M. DUMAGEL), M. ANGELRAS (donne pouvoir à M. PASTOR), MME BLACHON-AGUILAR (donne pouvoir à MME ROUVERAND), M. COLLARD (donne pouvoir à M. GILLET), MME DOYEN (donne pouvoir à M. MONREAL), MME DUMAS (donne pouvoir à M. FABRE-PUJOL), MME ENRIQUEZ (donne pouvoir à MME CHELVI-SENDIN), M. FOURNIER (donne pouvoir à M. TIBERINO), MME FOURQUET (donne pouvoir à MME PAUL), MME GARDEUR (donne pouvoir à M. FLANDIN), MME GUYARD (donne pouvoir à M. TOUZELLIER), M. MISSOT (donne pouvoir à MME ENJELVIN), MME RAINVILLE (donne pouvoir à M. DALMAS), MME ROULLE (donne pouvoir à MME PONGE), MME TRONC (donne pouvoir à M. SEGUELA), M. VALADE (donne pouvoir à M. PLANTIER), MME DE-VIDO (donne pouvoir à M. JACOB)  
M. RIVAL (absent excusé)

|  |     |
|--|-----|
| Nombre de membres afférents au Conseil : | 096 |
| Nombre de membres en exercice :          | 096 |
| Nombre de membres présents :             | 073 |
| Nombre de suppléants :                   | 00  |
| Nombre de procurations :                 | 22  |

**OBJET : Transport Collectif en Site Propre : axe Est/ Ouest - ligne T2 en mode BHNS -  
Approbation du programme initial de l'opération, des objectifs, de l'enveloppe  
prévisionnelle et des modalités de concertation**

## **1. CONTEXTE GENERAL**

Par délibération n° 2004-06-16 du 30 septembre 2004, le conseil communautaire a approuvé la réalisation, sur le territoire de Nîmes Métropole, d'un projet de transport collectif en site propre (TCSP), composé de deux axes : axe « nord / sud » appelé T1 et « axe est / ouest » dénommé T2.

Ce projet s'inscrit dans le Plan de déplacement urbain (PDU) de Nîmes Métropole adopté par délibération du 6 décembre 2007, confortant les orientations du SCOT Sud Gard, approuvé le 14 décembre 2006, affirmant dans ses objectifs l'optimisation de l'utilisation des réseaux de transports collectifs et le développement de l'intermodalité.

La constitution du réseau s'effectue par étapes.

Concernant l'axe nord/sud, une première étape est intervenue le 29 septembre 2012, lors de la mise en service de la première section de la ligne T1 de TCSP en mode BHNS (bus à haut niveau de service) reliant l'accès à l'autoroute A54, située au sud de Nîmes et au Nord de la commune de Caissargues, au centre historique de la commune de Nîmes au niveau des Arènes, sur un linéaire d'environ 4 km.

Une deuxième étape a été franchie par la mise à l'enquête publique durant l'été 2014 de la première section du projet d'extension Nord de la ligne T1 de BHNS desservant les boulevards de l'Ecusson. Par délibération n° 2014-07-016 du 3 novembre 2014, le conseil communautaire, au vu des résultats de cette enquête publique, de l'étude d'impact et de l'absence d'observations de l'autorité environnementale, a déclaré d'intérêt général ce projet.

Les travaux préparatoires sont en cours et la mise en service de cette première extension de la ligne T1 est prévue pour fin 2016.

Poursuivant la constitution du réseau, il est désormais envisagé d'étendre vers le sud la ligne T1, projet qui fait l'objet ce jour d'une délibération séparée.

Concernant l'axe est/ ouest, par délibération n° 2010-06-51 en date du 4 octobre 2010, le conseil communautaire a approuvé les options retenues pour la réalisation du projet de ligne 2, dénommé « T2 », du TCSP de Nîmes Métropole, en ce qui concerne son mode, son tracé et son plan de financement.

Par délibération n°2012-05-057 du 9 juillet 2012, le conseil communautaire a approuvé le programme initial de l'opération en mode tramway, l'enveloppe prévisionnelle et les modalités de concertation.

**OBJET : Transport Collectif en Site Propre : axe Est/ Ouest - ligne T2 en mode BHNS -  
Approbation du programme initial de l'opération, des objectifs, de l'enveloppe  
prévisionnelle et des modalités de concertation**

Considérant cependant le montant du projet tramway évalué à 255 M€ HT et les difficultés de Nîmes Métropole à pouvoir le financer dans le cadre de sa définition actuelle résultant du programme tramway, il est apparu nécessaire de mettre en œuvre un projet moins coûteux de type Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) et de redéfinir le programme de l'opération.

Ce changement de mode ne remet pas en cause le financement obtenu de la part de l'Etat, en décembre 2014, d'un montant de 21,77 M€ basé sur un TCSP (sur la base d'une dépense subventionnable de 96 M€).

La convention attributive de subvention correspondante est en cours de préparation avec les services de l'Etat et sera présentée lors d'un prochain conseil d'administration de l'AFITF (Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France).

Le choix du mode BHNS offre l'opportunité d'envisager une autre organisation globale du réseau et de concrétiser plus rapidement la stratégie de desserte définie par le PDU qui prévoit :

- la mise en œuvre de deux lignes de TCSP Nord/Sud puis Est/Ouest ;
- la restructuration des lignes de bus pour étendre le bénéfice du TCSP au-delà de sa zone d'influence directe.

L'objectif de service est double :

- Assurer une desserte plus complète et plus diversifiée en destinations offertes pour les quartiers de Valdegour et Pissevin.
- Assurer une desserte la plus directe possible entre le CHU Caremeau et l'ensemble de l'agglomération, par l'axe TCSP le desservant et par les correspondances entre cet axe et les autres lignes structurantes.

Par délibération n°2015-03-039 du 30 Mars 2015, le conseil communautaire a ainsi confié à la SPL AGATE une mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage pour l'accompagnement et le pilotage des études nécessaires à la mise en œuvre du projet de TCSP en mode BNHS.

Il convient désormais, en application de l'article L.300-2 du code de l'urbanisme de délibérer sur les objectifs et les modalités de concertation de ce nouveau projet et, par suite, d'abroger les précédentes délibérations des 4 octobre 2010 et 9 juillet 2012.

## **2. ASPECTS JURIDIQUES**

Il vous est proposé de mettre en œuvre la procédure permettant de réaliser l'axe Est/ Ouest T2 de TCSP en mode BHNS et par suite de délibérer, en application de l'article L.300-2 du code de l'urbanisme, pour fixer les objectifs du projet, son coût prévisionnel et les modalités de concertation aux fins d'associer, pendant toute la

**OBJET : Transport Collectif en Site Propre : axe Est/ Ouest - ligne T2 en mode BHNS -  
Approbation du programme initial de l'opération, des objectifs, de l'enveloppe  
prévisionnelle et des modalités de concertation**

durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées.

### **1. Objectifs de l'opération de ligne BHNS T2**

L'opération de ligne T2 (TCSP axe Est/Ouest – BHNS) peut être envisagée selon deux sections distinctes :

- Une première section (SMAC – CHU), permettant la desserte des quartiers les plus denses de l'agglomération et d'un grand nombre d'équipements communautaires.
- La seconde section (CHU-Saint Césaire) permettant de connecter le BHNS à la halte ferroviaire de Saint Césaire, et d'accompagner le projet urbain « Porte Ouest » autour d'un pôle d'échange multimodal de premier plan.

Le potentiel de fréquentation du TCSP axe Est-Ouest à l'horizon de la mise en service est évalué à 40 000 voyageurs par jour (sections 1 et 2).

Les objectifs de l'opération ligne T2 (TCSP axe Est-Ouest – BHNS) répondent aux 3 piliers du développement durable :

- Un TCSP socialement équitable : la ligne T2 va desservir tous les quartiers classés en « zone Urbaine sensible »
- Un TCSP écologiquement sain : des réflexions seront menées sur le matériel roulant pour le rendre le moins polluant possible (motorisation hybride ou à gaz par exemple). L'opération va également permettre de redistribuer l'espace urbain au profit des modes doux et des piétons, et de densifier la ville pour optimiser la consommation d'espace.
- Un TCSP économiquement viable : la réalisation de l'opération va créer un grand nombre d'emplois, et va conférer à l'agglomération une image attractive et moderne pour les investisseurs. Elle va également permettre d'optimiser les coûts d'exploitation du réseau.

Dans ce cadre plusieurs objectifs sont visés :

- Poursuivre la construction d'un réseau maillé performant pour favoriser le report modal et la décongestion urbaine :
  - o mise en place de 3 à 5 parcs relais représentant 1200 places environ
  - o création de deux pôles multimodaux à la gare centrale de Nîmes (section 1) et sur la future gare TER de saint Césaire (section 2)
  - o réalisation d'une continuité cyclable le long du tracé T2 ou à proximité.
- Desservir le plus important corridor de déplacement de l'agglomération : 120 000 habitants, emplois et scolaires desservis, dont :
  - o 64 000 habitants ;

**OBJET : Transport Collectif en Site Propre : axe Est/ Ouest - ligne T2 en mode BHNS -  
Approbation du programme initial de l'opération, des objectifs, de l'enveloppe  
prévisionnelle et des modalités de concertation**

- 33 000 emplois ;
  - 22 000 scolaires.
- Relier les trois quartiers majeurs de l'agglomération (27 000 habitants) inscrits à la politique de la ville et devant faire l'objet mi-2015 d'un contrat de ville dans le cadre du Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU), le futur TCSP constituant un axe majeur de desserte et de redynamisation de ces quartiers prioritaires :
    - quartier Pissevin-Valdegour (17 000 habitants)
    - quartier du chemin bas d'Avignon (7000 habitants)
    - quartier Mas de Mingue (3000 habitants)
    -
  - Assurer une desserte de qualité, efficace et rapide vers les grands pôles d'emplois et les équipements majeurs de l'agglomération.
  - Accompagner le développement urbain de l'agglomération : T2 va être le principal support de densification de l'agglomération, avec la réalisation d'un quartier dense (porte ouest)
  - Connecter la ligne T2 au réseau ferré national (Gare centrale et gare de Saint Césaire) en assurant une complémentarité entre la desserte nationale et internationale de l'agglomération et le TCSP axe Est/Ouest.

## **2. Programme de l'opération :**

Le Programme de l'opération décrit ci-dessous concerne la section SMAC-CHU qui elle porte sur 11,5 km environ. La seconde section CHU – Saint Césaire (2 km environ) sera réalisée ultérieurement, en fonction de l'avancement du Projet urbain Porte Ouest.

### **Présentation du tracé et de ses variantes (voir plan annexe 1)**

Le tracé de référence de la ligne T2 d'Est en Ouest prend son origine route d'Avignon au droit de la Scène de Musiques Actuelles (SMAC) PALOMA. Le terminus SMAC constitue un pôle d'échanges.

La ligne T2 rejoint le quartier du Mas de Mingue par le moyen d'une voirie à créer entre la route d'Avignon et la route de Courbessac, dans le prolongement de la rue du Clos de Coutelle. La solution de base consiste à emprunter en double sens la rue J. Baby.

*Variantes de tracé et d'insertion au niveau du Mas de Mingue : variante passant par la rue Clément Ader et la rue de Courbessac.*

**OBJET : Transport Collectif en Site Propre : axe Est/ Ouest - ligne T2 en mode BHNS -  
Approbation du programme initial de l'opération, des objectifs, de l'enveloppe  
prévisionnelle et des modalités de concertation**

La ligne se dirige vers l'ouest par la route d'Avignon jusqu'au Pont de Justice, qu'elle emprunte avant de descendre vers la rue Felix Eboué. A cet endroit, sous le pont de Justice et sur la place Michel Bully est aménagé un pôle d'échanges entre lignes de bus.

Le raccordement entre la place Michel Bully et la Route d'Avignon en solution de base est assuré par les voiries existantes de la route d'Avignon.

*Variante d'insertion : un raccordement direct dans le sens ouest-est de la place Michel Bully au pont franchissant les voies ferrées pourra être aménagé par une rampe.*

La ligne dessert ensuite le quartier du Chemin Bas, le tracé de référence emprunte la rue Felix Eboué, la rue Estienne d'Orves, la rue Jean Moulin et rejoint l'avenue de Bir-Hakeim par la rue Hélène Boucher.

*Variante de tracé Chemin Bas : La ligne emprunte la rue Felix Eboué, la rue Albert Camus, l'avenue de Lattre de Tassigny puis rejoint l'avenue de Bir-Hakeim par la place de Bir-Hakeim.*

Débouchant depuis le quartier du Chemin Bas avenue de Bir-Hakeim, la ligne rejoint la route d'Avignon, longe le cimetière et passe sous le pont de l'Observance pour rejoindre le boulevard Talabot qu'elle emprunte jusqu'à la Gare.

La ligne T2 remonte l'avenue Feuchères en direction des Arènes. Les travaux à réaliser avenue Feuchères ne porteront que sur les aménagements de station, le site propre bus étant déjà opérationnel. De la même façon, une station sera aménagée à l'angle du boulevard de Libération et de la rue Feuchères, au plus proche de la station « Esplanade Feuchères » de la ligne T1 (aménagée dans le cadre de l'extension Nord de T1). Puis la ligne T2 emprunte la rue de la République jusqu'à la place Montcalm.

Entre la Gare et Arènes, la ligne T2 est en tronc commun avec d'autres lignes de bus. Entre Arènes et Montcalm, la ligne T2 est en tronc commun avec la ligne T1. Elle emprunte ensuite la rue du Cirque romain, jusqu'à l'avenue Jean Jaurès. Le tracé de référence emprunte en double sens la rue du cirque Romain.

*Variante de tracé : dissociation de sens, avec sens sortant vers Jean Jaurès par la rue du Mail et sens entrant vers République par la rue du Cirque romain.*

Traversant l'avenue Jean Jaurès, la ligne T2 emprunte la rue de l'Abattoir puis rejoint l'avenue Kennedy et l'emprunte en direction du quartier Pissevin-Valdegour. L'opération T2 intègre la création de cheminements piétonniers vers ces quartiers

**OBJET : Transport Collectif en Site Propre : axe Est/ Ouest - ligne T2 en mode BHNS -  
Approbation du programme initial de l'opération, des objectifs, de l'enveloppe  
prévisionnelle et des modalités de concertation**

en vue de leur donner accès au centre-ville par l'axe rapide des transports publics que doit constituer la ligne T2.

Le tracé de référence emprunte ensuite la rue Gilles Roberval au nord de l'avenue Kennedy desservant ainsi le Sud du quartier Valdegour, puis la rue Neper coupant l'avenue Kennedy et emprunte l'avenue des Arts pour entrer dans le quartier Pissevin au niveau du Trait d'union. Elle suit l'avenue des Arts jusqu'à la Rue Utrillo qu'elle emprunte jusqu'à la Place Fragonard.

A cet endroit, l'immeuble « barre Fragonard » sera démoli dans le cadre du programme de rénovation urbaine. Cela libère à l'extrémité sud de cet immeuble l'espace pour que la ligne T2 rejoigne le Boulevard du Pasteur Marc Boegner (RN106), qu'il traverse pour se positionner en insertion latérale ouest en site propre à double sens, se raccordant à la chaussée sud de l'avenue Kennedy au niveau du carrefour Francfort sur l'Oder.

Ce tracé implique de réaliser une ouverture du merlon qui isole à cet endroit le quartier de la RN106. Cet ouvrage a une fonction de protection phonique et assure de fait une retenue des eaux d'écoulement pluvial. L'impact hydraulique de son ouverture devra être compensé dans le cadre de l'opération. L'estimation prévisionnelle des travaux du tracé de base prend en compte l'évaluation de ces mesures compensatoires telle qu'étudiée au stade des études préliminaires tramway en 2014.

Variantes d'insertion sur la N106 :

- *L'insertion sur la N106 peut prendre la forme de deux voies en site propre situées de part et d'autre de la N106 dans le sens de la circulation, en insertion latérale Est en montant vers le nord et latérale Ouest en descendant depuis le carrefour Francfort sur l'Oder, assurant un raccordement aux voies du carrefour giratoire Francfort sur l'Oder. Dans ce cas, l'insertion de T2 dans le carrefour Francfort sur l'Oder se fait dans les voies normales de ce giratoire.*
- *Elle peut aussi être réalisée sous la forme d'un site propre à double sens côté Ouest de la RN106. Dans ce cas, ce site se connecte à la rue de la chaufferie par un tracé interceptant l'avenue Kennedy à l'Ouest du carrefour Francfort sur l'Oder.*

La ligne T2 emprunte le carrefour Francfort de l'Oder, pour se diriger ensuite vers le CHU Caremeau en empruntant la rue de la Chaufferie. Elle pénètre alors sur le domaine du CHU dont elle emprunte les voiries internes pour ensuite rejoindre le chemin du Carreau de Lanes, puis la rue Vatel.

Par le chemin du Carreau de Lanes, la ligne T2 passe sous l'avenue Kennedy et atteint le carrefour giratoire situé en contrebas, lequel relie l'allée du Docteur Jean

**OBJET : Transport Collectif en Site Propre : axe Est/ Ouest - ligne T2 en mode BHNS -  
Approbation du programme initial de l'opération, des objectifs, de l'enveloppe  
prévisionnelle et des modalités de concertation**

Razoux, l'avenue du Maréchal Lyautey, la rue Laennec et l'allée du Docteur Pierre Baux. Elle emprunte la rue Laennec où un terminus provisoire, doté d'un parking-relais est aménagé ; il constitue un pôle d'échange et un nœud du réseau au même titre que Pont de Justice.

Tracé variante entre Fragonard et Laennec :

*Dans le prolongement de la rue Utrillo, le tracé de la ligne T2 passe en ouvrage, permettant le franchissement de la RN 106 en se raccordant à la colline de l'IUT. Il rejoint ensuite le boulevard Kennedy jusqu'à la rue Laennec où se situe le terminus provisoire de la ligne.*

Ultérieurement la ligne T2 sera prolongée en direction de la gare de Saint-Césaire en fonction du calendrier de l'opération d'urbanisme Porte Ouest. Elle jouera le rôle d'axe structurant de cette opération. Ce prolongement constitue la seconde section du Projet T2, qui sera ultérieurement délibérée.

La ligne T2 sera accompagnée par une ligne forte de bus dite L3 (ligne du réseau cible 2017 tel que prévu à l'actuel contrat de DSP (délégation de service public), laquelle relie Valdegour à Pissevin et le centre-ville.

Les variantes sur le tracé sont représentées sur le plan joint en annexe 1 à la présente délibération.

Nota : Le détail des noms de rue cités ci-avant figure en annexe 2.

### **3. Calendrier de l'opération :**

Le calendrier prévisionnel de l'opération est le suivant :

#### **2015**

1. Consultation et désignation :
  - 1.1 du Maître d'œuvre,
  - 1.2 du bureau de contrôle,
  - 1.3 du bureau d'étude hydraulique,
2. concertation sur le tracé et l'insertion du projet conformément à l'article L300-2 du code de l'urbanisme
3. Démarrage des études de niveau Avant-Projet (AVP)

#### **2016**

1. Fin des études AVP et réalisation des études de niveau Projet (PRO)

**OBJET : Transport Collectif en Site Propre : axe Est/ Ouest - ligne T2 en mode BHNS -  
Approbation du programme initial de l'opération, des objectifs, de l'enveloppe  
prévisionnelle et des modalités de concertation**

2. Dossiers règlementaires dont notamment l'étude d'impact et le dossier loi sur l'eau.

#### **2016-2017**

1. Enquête publique, déclaration d'utilité publique, décision loi sur l'eau.

#### **2017**

1. Consultation des entreprises de travaux avec pour objectif la notification de 25% des marchés travaux.

#### **2018-2019**

1. Travaux sur l'ensemble du tracé (un ou plusieurs fronts envisageables).

### **4. Modalités de la concertation**

#### **a. Projet soumis à concertation**

Le Projet soumis à concertation est décrit au paragraphe 2 ci-avant, incluant un certain nombre de variantes.

Les propositions de modalités de concertation qui répondent aux objectifs d'informer le public, de recueillir son avis, de pouvoir autant que possible prendre en compte et valider l'intérêt du projet auprès du public sont décrites au paragraphe ci-dessous.

#### **b. Modalités de concertation**

La concertation est prévue pour se dérouler à compter du second semestre 2015.

Les modalités de concertation proposées durant la durée d'élaboration du projet sont les suivantes :

- exposition publique à l'Hôtel de ville de Nîmes ou dans un ou plusieurs autres lieux tels que maisons de quartier, et à l'Hôtel d'agglomération de Nîmes Métropole permettant au public de prendre connaissance du projet ;
- ouverture d'un ou plusieurs registres à l'Hôtel de ville de Nîmes ou dans un ou plusieurs autres lieux tels que maisons de quartier, et à l'Hôtel d'agglomération de Nîmes Métropole permettant au public de faire part de ses observations et propositions ;
- une ou plusieurs réunions publiques annoncées par voie de presse ;

**OBJET : Transport Collectif en Site Propre : axe Est/ Ouest - ligne T2 en mode BHNS -  
Approbation du programme initial de l'opération, des objectifs, de l'enveloppe  
prévisionnelle et des modalités de concertation**

- une ou plusieurs réunions avec les partenaires (S.T.C.N. notamment) ;
- une ou plusieurs réunions avec le CHU ;
- une ou plusieurs réunions spécifiques rassemblant les élus, des associations concernées, les comités des quartiers concernés ;
- des articles d'information dans les journaux d'information locaux (Journal de l'agglomération de Nîmes Métropole, Journal local de la ville de Nîmes).
- une plateforme d'échanges numérique à partir du site Internet de Nîmes Métropole: « l'Aggloforum » permettant de présenter le projet, ses différentes étapes et recueillir des contributions.

### **3. ASPECTS FINANCIERS**

#### **Enveloppe financière prévisionnelle :**

L'enveloppe prévisionnelle de la section SMAC - CHU soumise à concertation est fixée au montant de 118 millions d'euros HT. Cela intègre l'ensemble des dépenses à savoir :

- les frais de Maitrise d'Ouvrage, Maitrise d'œuvre, études et assistance,
- les acquisitions foncières,
- les travaux préparatoires,
- les ouvrages d'art,
- les voiries, plateforme et espaces publics,
- la signalisation,
- l'aménagement des stations,
- l'équipement en courant faible de la ligne (équipement système),
- la réalisation éventuelle d'un nouveau dépôt,
- l'achat du matériel roulant.

Des demandes de subventions seront émises auprès des partenaires de Nîmes Métropole qui soutiennent habituellement ce type d'équipement et notamment celles correspondant à l'appel à projet Transport Collectif et Mobilité Durable de l'Etat imposant que 25% des marchés travaux soient notifiés avant fin 2017.

La couverture du coût sera portée par Nîmes Métropole, par les subventions obtenues, par l'autofinancement et au travers de l'emprunt.

Le dégagement d'une capacité de financement de cette envergure s'appuiera sur plusieurs orientations affectant aussi bien le budget des transports que le budget général.

Rapporteur : M. William PORTAL

M-T N° 2015 - 05 - 034

**OBJET : Transport Collectif en Site Propre : axe Est/ Ouest - ligne T2 en mode BHNS -  
Approbation du programme initial de l'opération, des objectifs, de l'enveloppe  
prévisionnelle et des modalités de concertation**

Le montant de l'enveloppe financière sera inscrit au budget annexe Transports section investissement, dans le chapitre budgétaire relatif au transport collectif en site propre.

**Après avis de la commission,**

Le Conseil Communautaire après en avoir délibéré à l'unanimité,

15 abstentions : Mesdames BERNIE-BOISSARD, CHARAIX-PY, FAYET, Monsieur FABRE-PUJOL mandataire de Madame DUMAS et Messieurs FABRE-PUJOL, NICOLAS, PRESSAC et SEGUY

Madame GARDET, Monsieur JACOB mandataire de Madame DE-VIDO, Monsieur MONREAL mandataire de Madame DOYEN, Monsieur GILLET mandataire de Monsieur COLLARD, Messieurs GILLET, JACOB et MONREAL.

BALISE1 FIN

**DECIDE :**

**ARTICLE 1 :** d'approuver les objectifs ci-dessus présentés du projet de réalisation de la ligne T2 de TCSP (exploité par un Bus à Haut Niveau de Service).

**ARTICLE 2 :** d'abroger les délibérations n° 2010-06-51 en date du 4 octobre 2010, et n°2012-05-057 en date du 09 juillet 2012, approuvant le Programme, les objectifs de l'opération et les modalités de concertation du projet TCSP Est/Ouest en mode tramway.

**ARTICLE 3 :** de soumettre à concertation le projet de réalisation de la ligne T2 de TCSP en BHNS et d'approuver les modalités de concertation ci-dessus présentées.

**ARTICLE 4 :** d'approuver le programme initial de l'opération ainsi que le coût prévisionnel des travaux.

**ARTICLE 5 :** les crédits nécessaires seront inscrits au budget annexe transport de Nîmes Métropole.

Rapporteur : M. William PORTAL

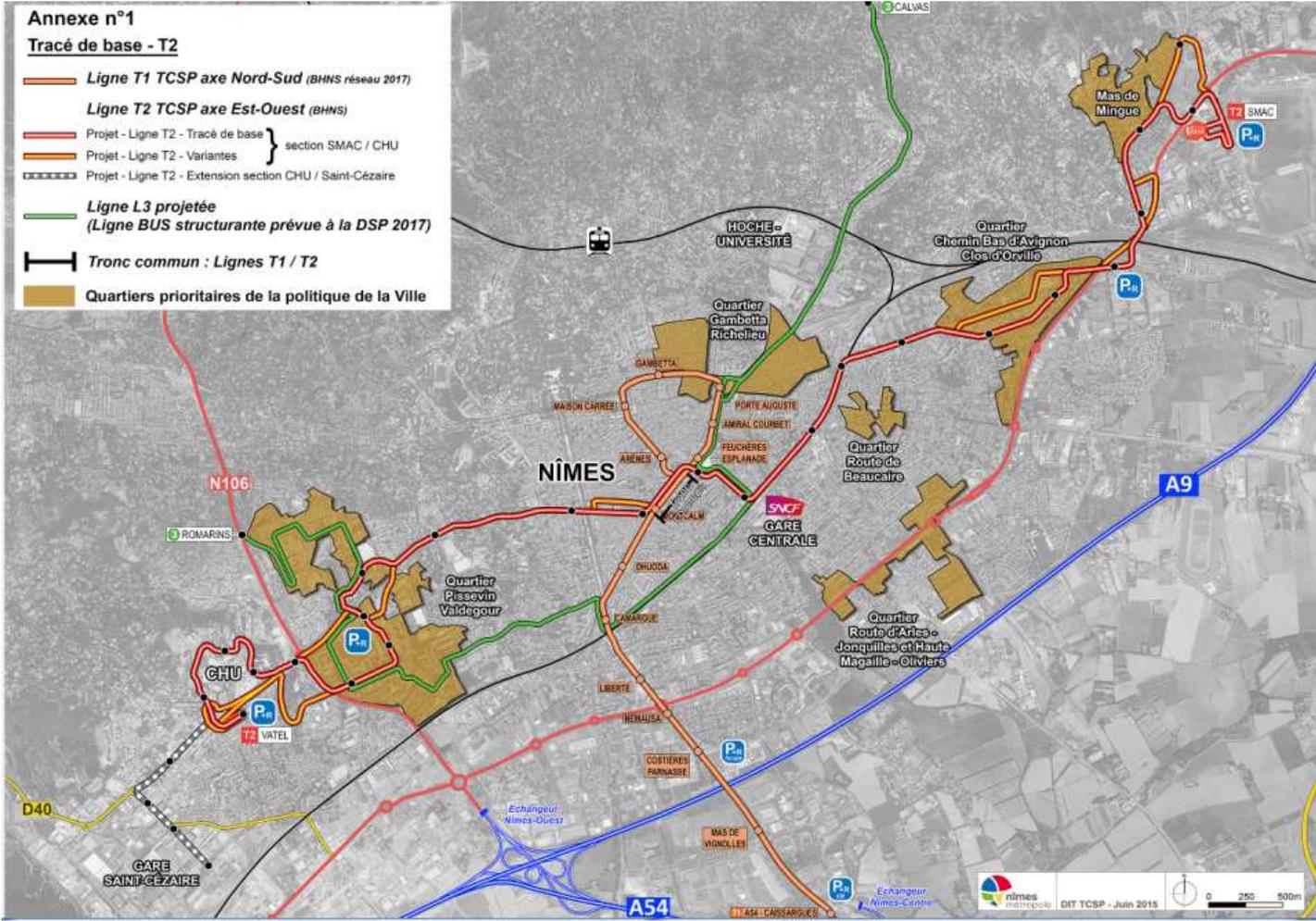
M-T N° 2015 - 05 - 034

**OBJET : Transport Collectif en Site Propre : axe Est/ Ouest - ligne T2 en mode BHNS -  
Approbation du programme initial de l'opération, des objectifs, de l'enveloppe  
prévisionnelle et des modalités de concertation**

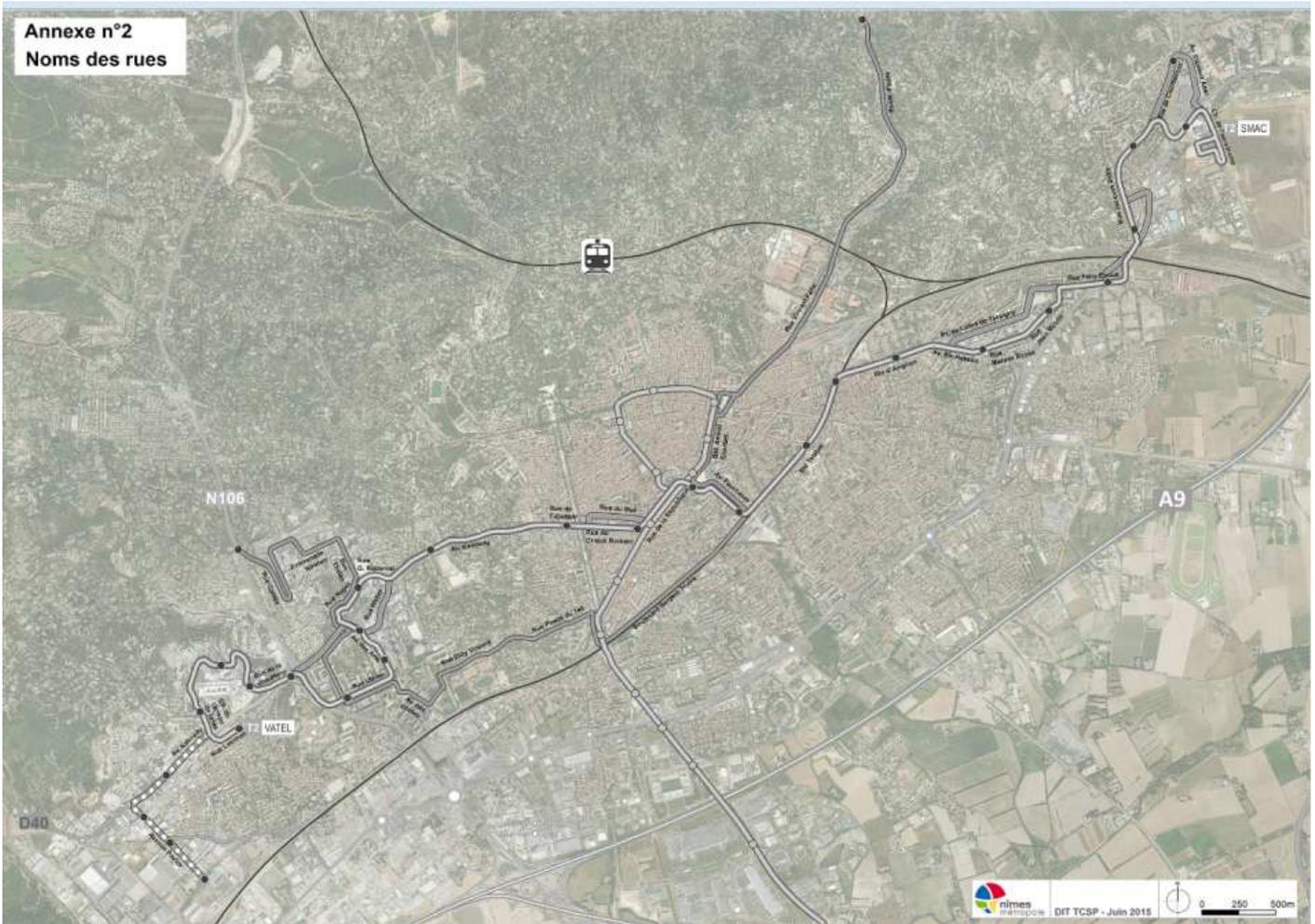
**ARTICLE 6** : d'autoriser Monsieur le Président ou son représentant à signer tout document relatif à cette affaire.

Le Président,  
Yvan LACHAUD





**Annexe n°2**  
**Noms des rues**



## B. Les comptes rendus des réunions publiques



### Compte rendu de la réunion publique de Nîmes secteur Est (Paloma)

11.02.2016

#### Données générales d'information sur la réunion publique :

80 participants

Représentants de Nîmes Métropole (maître d'ouvrage du projet) :

- Élus :
  - o Yvan LACHAUD, président
  - o Christian SCHOEPFER, vice-président délégué à l'optimisation des transports publics, maire de Caissargues
  - o William PORTAL, vice-président délégué à la mobilité et aux transports, président de la commission Mobilité Transports, maire de Marguerittes
  - o Vivian MAYOR, membre du bureau délégué à la coopération transport, adjoint au maire de Marguerittes
  - o Claude de GIRARDI, adjointe au maire de Nîmes déléguée aux aménagements des transports publics, à la circulation et au stationnement, chargée des quartiers Nîmes centre
- Services de Nîmes Métropole :
  - o Nicolas MALLOT, directeur général adjoint à la mobilité
  - o Françoise BATAULT, directrice des investissements transport et TCSP
  - o Olivier ARNAUD, chef de projet mandaté Tram'Bus Diagonal
- Exploitant du réseau Tango :
  - o Fabrice MAYER, directeur Kéolis Nîmes

Durée : 1h48'

Déroulé/temps de parole :

- Présentation de Tram'Bus Diagonal : 35'
- Focus sur les modes de transport et types de bus envisagés : 8'
- Échanges avec le public : 1h05

Les documents présentés au public – présentation de Tram'Bus Diagonal et focus sur les modes de transport et les types de bus envisagés – sont disponibles sur la plateforme participative de Nîmes Métropole Aggloforum :

[www.aggloforum.nimes-metropole.fr/projets](http://www.aggloforum.nimes-metropole.fr/projets)

### **Echanges avec le public :**

Les échanges avec les participants ont porté sur les thèmes suivants :

- variantes de tracé, notamment les variantes de tracé dans le secteur Est ;
- lien avec les projets d'urbanisme ;
- opportunité de Tram'Bus Diagonal ;
- modalités de concertation ;
- impact sur la circulation automobile ;
- projet d'agglomération.

### **Variantes de tracé :**

- *La variante n°1 se rapproche de Courbessac, un quartier où sont programmés de nouveaux programmes immobiliers. Il y a donc un intérêt à desservir ces populations. Par ailleurs, j'ai effectué un comptage de 7h30 à 7h45 sur la route de Poulx et j'ai recensé 180 véhicules avec une personne venant de Poulx contre 10 allant vers Poulx. Il y a donc un potentiel de personnes à capter sur cet axe pour les transports en commun.*
- *Je veux bien discuter des variantes de tracé proposées mais il est difficile de se prononcer sans connaître le réseau prévu autour de la colonne vertébrale que représente Tram'Bus Diagonal. Par exemple, si la variante n°1 n'est pas retenue, il faut prévoir une ligne de rabattement depuis Poulx. Ou encore, si le projet se fait et que la ligne A actuelle est supprimée, il faut retenir la variante n°1. Mais si le projet se fait et que la ligne A est maintenue, alors on n'a pas besoin de la variante n°1.*
- *Que deviendra la ligne A1 si la variante n°1 de Tram'Bus Diagonal est retenue ?*
- *La variante n°7 [dans le secteur Ouest] vous plaît car elle coûtera moins cher.*
- *Le critère n°1 pour choisir le tracé est la densité. C'est ce qu'a montré une étude du CEREMA. Tram'Bus Diagonal doit donc rechercher la densité maximale, dans le secteur Est comme à l'Ouest avec la desserte du quartier Pissevin.*

Nîmes Métropole indique qu'aucun tracé n'est figé et que les variantes proposées ont toutes leur pertinence. Le débat est ouvert et l'un des objectifs de la concertation est de permettre à Nîmes Métropole de choisir le meilleur tracé possible en prenant en compte les arguments développés par le public durant la concertation. Par exemple, concernant la variante n°1 située dans le secteur Est, il faut trouver un compromis entre l'allongement du temps de parcours et la desserte d'habitants supplémentaires qu'elle engendrerait.

Le maître d'ouvrage précise que le projet de rocade Nord porté par le département prévoit un échangeur au droit de la route de Courbessac, ce qui renforce l'intérêt de la variante n°1.

Il souligne qu'il est encore tôt pour définir exactement la réorganisation du réseau de transport en commun, mais que l'enjeu est bien de construire un réseau de bus complémentaire à Tram'Bus Diagonal, qui aille dans le périurbain pour irriguer au mieux le territoire de Nîmes Métropole et rabattre les lignes sur l'axe structurant Est-Ouest. Une étude de réseau sera effectuée courant 2016 lorsque le tracé de Tram'Bus Diagonal sera connu. Ainsi, si la ligne A est supprimée, le quartier de Courbessac disposera d'une offre de bus car l'idée est de mieux desservir tous les territoires ; c'est également le cas pour le quartier desservi par la ligne A1 qui dessert le quartier Aéroport/Pont de Justice.

Aujourd'hui, le réseau périurbain est essentiellement emprunté par les scolaires. Si Tram'Bus Diagonal associé à des parkings relais et de covoiturage se met en place, alors on peut capter des actifs qui se déplacent aujourd'hui en voiture. C'est ce que l'on constate aujourd'hui au parking relais de l'A 54. Votre expression durant la concertation, complétée par l'analyse en cours de l'Enquête Ménage Déplacement, qui mesure les flux de déplacement dans l'agglomération, et le travail engagé avec le Conseil départemental du Gard pour jumeler les réseaux de transport apporteront beaucoup pour optimiser la réorganisation du réseau autour de Tram'Bus Diagonal.

Concernant la variante n°7, l'enjeu n'est pas financier. Il s'agit de favoriser la performance de la ligne Est-Ouest en réduisant le temps de parcours. En effet, si cette variante était retenue, les économies réalisées seraient réinvesties dans les aménagements d'autres lignes de bus desservant le quartier Pissevin-Valdegour.

#### **Lien avec les projets d'urbanisme :**

- *Comment le projet Tram'Bus Diagonal s'articule-t-il avec l'étude urbaine en cours dans le quartier Pissevin ?*
- *Quel lien existe-t-il entre ce projet de transport et les projets d'urbanisme, notamment ceux portés par l'ANRU dans le quartier Mas de Mingue ? Je crains que le développement du projet de transport aille plus vite que celui du projet de l'ANRU et que des erreurs de tracé soient commises.*

Nîmes Métropole indique qu'elle discute et travaille avec la ville de Nîmes pour que les réflexions sur le projet de transport et le projet urbain soient complémentaires.

Dans le quartier Pissevin-Valdegour, trois équipes de maîtrise d'œuvre (architectes et urbanistes) travaillent actuellement pour la ville de Nîmes en prenant en compte les hypothèses de tracé de Tram'Bus Diagonal soumises à la concertation. Une équipe sera désignée en mai et travaillera avec l'équipe de maîtrise d'œuvre (MOE) de Nîmes Métropole désignée depuis janvier 2016 pour les études de projet Tram'Bus Diagonal. Le maître d'ouvrage précise que le MOE Tram'Bus Diagonal comporte non seulement des ingénieurs, mais aussi des architectes et urbanistes, qui connaissent très bien les enjeux urbains associés au projet de transport. Le projet urbain en cours d'élaboration dans le quartier de Pissevin-Valdegour sera affiné à partir de mai 2016 en prenant en compte le tracé choisi par Nîmes Métropole à l'issue de la présente concertation.

Dans le quartier Mas de Mingue, le projet urbain est moins avancé. Les caractéristiques précises de Tram'Bus Diagonal seront donc déjà connues au moment du lancement de réflexion pour dimensionner le projet urbain.

#### **Modalités de concertation :**

- *Un panel citoyen doit produire un avis sur Tram'Bus Diagonal. Qui sont les membres de ce panel et comment sont-ils choisis ?*
- *Une réunion publique est-elle prévue dans le quartier Pissevin pour parler en détail du projet, y compris de l'aménagement urbain d'ensemble, avec les habitants du quartier ?*

Nîmes Métropole présente les caractéristiques du panel citoyen Aggloforum. Il est composé de 96 membres choisis par tirage au sort sur les listes électorales dans les 27 communes de l'agglomération, comme c'est le cas pour la désignation des jurés. La collectivité leur a ensuite proposé de devenir « citoyens-acteurs » pendant toute la durée du mandat. Les membres du panel citoyen Aggloforum sont ainsi associés à tous les grands projets de Nîmes Métropole. Leur réflexion – qui se traduit par la production d'un avis argumenté – est parallèle aux procédures de concertation et vient les compléter.

Le schéma de la concertation sur Tram'Bus Diagonal prévoit bien la tenue de réunions publiques dans les quartiers Pissevin-Valdegour, Mas de Mingue et Chemin Bas d'Avignon. Les modalités pratiques de ces réunions publiques seront définies lors des prochaines réunions des conseils de quartier de la ville de Nîmes.

#### **Opportunité du projet :**

Un avis a été exprimé sur ce thème pendant la réunion publique :

- *Je voudrais dire que le bus, ce n'est pas un tram. Mais ce projet est bien, nous l'attendons et c'est un TCSP<sup>1</sup>.*

#### **Impact sur la circulation automobile :**

- *Ce projet aura-t-il un effet sur le périphérique car il est très engorgé ?*
- *Avez-vous étudié l'impact du projet sur la circulation au niveau du Pont de Justice, sur mon commerce (station-service) et sur d'autres commerces ?*

L'un des objectifs de Tram'Bus Diagonal est de réduire la part de la voiture dans les déplacements à l'échelle de l'agglomération et dans le centre-ville de Nîmes. Cela relève de l'intérêt général pour améliorer les conditions de circulation, l'attractivité touristique du territoire et favoriser le commerce.

A ce stade du projet, le maître d'ouvrage dispose des études préliminaires réalisées lorsque le projet était envisagé en mode tramway. Des études de trafic approfondies et affinées n'ont pas été engagées.

---

<sup>1</sup> TCSP : Transport en Commun en Site Propre

Elles le seront lorsque le tracé de Tram'Bus Diagonal sera connu. Elles mesureront les impacts sur les activités existantes et sur la circulation et chercheront à les réduire ou les compenser.

Il n'y a pas de lien direct entre le périphérique et Tram'Bus Diagonal. Toutefois, un report de trafic en faveur des transports en commun peut avoir un impact global sur la circulation automobile à l'échelle du territoire mais on ne sait pas aujourd'hui à quelle hauteur. Un bus de 24 mètres – taille envisagée pour le projet – dispose d'une capacité de 150 voyageurs.

Dans les futures études pour optimiser les déplacements, Nîmes Métropole prendra en compte l'impact des rocade Ouest et Nord et de la réorganisation du réseau de transport en commun, mais aussi celui de la circulation de plus de 700 bus sur le boulevard Talabot, qui engendre un report des voitures sur le périphérique ou d'autres axes routiers. Le maître d'ouvrage travaillera également avec la ville de Nîmes qui élabore son plan local de déplacement.

### **Projet d'agglomération :**

- *Ce projet peut être structurant pour Nîmes Métropole s'il possède une dimension intercommunale. Il est important de poser ce débat dès maintenant. Quelles sont les possibilités d'extension vers Marguerittes et la Vaunage, deux secteurs particulièrement engorgés aujourd'hui ?*

Pour le maître d'ouvrage, on ne peut nier le rôle prépondérant de la ville-centre dans ce type de projet car elle concentre 60% des habitants, 85% des emplois et capte donc la majorité des déplacements. Mais Tram'Bus Diagonal s'inscrit bien dans un contexte intercommunal. Des extensions sont envisageables à terme et des parkings relais sont prévus dès la conception du projet aux portes Est et Ouest de Nîmes (Paloma et Laennec) pour capter les véhicules en provenance de Marguerittes/Saint Gervasy et de la Vaunage.

Nîmes Métropole souligne que lorsqu'une concertation est lancée, le périmètre du projet soumis à la concertation est défini. En l'occurrence, il s'agit d'aller de Paloma jusqu'au CHU. Mais la concertation peut constituer une opportunité pour les citoyens de s'exprimer sur des extensions souhaitées. Ainsi, lors de la concertation sur le projet T1 Écusson, une forte mobilisation a été identifiée en faveur d'une extension de la ligne vers le Sud. Cette question a fait l'objet d'une nouvelle concertation en 2015 qui a abouti à la décision de Nîmes Métropole d'engager l'extension de T1 au Sud vers Caissargues.

Yvan LACHAUD, arrivé en cours de réunion, prie l'assistance de bien vouloir excuser son retard, étant pris par ailleurs et rejoint le public.

M. Christian SCHOEPFER clôt la réunion publique. Il remercie les participants d'être venus et pour la pertinence de leurs questions qui aideront Nîmes Métropole au moment de la décision à l'issue de la concertation. Il invite chacun à continuer à s'exprimer dans les registres mis à disposition dans toutes les communes de l'agglomération et à l'hôtel d'agglomération, ainsi que sur la plateforme participative Aggloforum.





## Compte rendu de la réunion publique de Nîmes secteur Centre (Théâtre de Liger) 7.03.2016

### Données générales d'information sur la réunion publique :

80 participants

Représentants de Nîmes Métropole (maître d'ouvrage du projet) :

- Élus :
  - o Yvan LACHAUD, président
  - o William PORTAL, vice-président délégué à la mobilité et aux transports, président de la commission Mobilité Transports, maire de Marguerittes
  - o Vivian MAYOR, membre du bureau délégué à la coopération transport, adjoint au maire de Marguerittes
  - o Franck PROUST, 1<sup>er</sup> adjoint au maire délégué à la modernisation et à l'évaluation des politiques publiques, aux relations internationales et aux relations avec les collectivités publiques
  - o Claude de GIRARDI, adjointe au maire de Nîmes déléguée aux aménagements des transports publics, à la circulation et au stationnement, chargée des quartiers Nîmes centre
- Services de Nîmes Métropole :
  - o Nicolas MALLOT, directeur général adjoint à la mobilité
  - o Françoise BATTAULT, directrice des investissements transport et TCSP
  - o Olivier ARNAUD, chef de projet mandaté Tram'Bus Diagonal

Durée : 2h

Déroulé/temps de parole :

- Présentation de Tram'Bus Diagonal : 37'
- Focus sur les modes de transport envisagés et restitution des réunions d'acteurs : 14'
- Échanges avec le public : 1h09

Les documents présentés au public – présentation de Tram'Bus Diagonal, focus sur les modes de transport envisagés et restitution des réunions d'acteurs – sont disponibles sur la plateforme participative de Nîmes Métropole Aggloforum :

### **Echanges avec le public :**

Les échanges avec les participants ont porté sur de nombreux thèmes, la plupart portant sur les tracés proposés et les caractéristiques du projet (stations, place des modes doux, report modal, financement...).

### **Variantes de tracé :**

- M. Maurice DELMAS : « *Le projet initial prévoyait un viaduc pour franchir la RN 106. Comment allez-vous le réaliser ?* »
- M. Alain LORGEAS, président du comité de quartier de Pissevin : « *Dans le quartier de Pissevin, le préfet a dit qu'il fallait respecter le tracé de référence, ce que vous confirmez dans vos propos. Je vous demande donc de supprimer les variantes n°6 et 7 du diaporama.* »
- M. Alain LORGEAS, président du comité de quartier de Pissevin : « *Dans le cadre du dialogue compétitif en cours sur le projet urbain du quartier Pissevin, nous souhaitons une présentation du projet urbain choisi avant l'enquête publique prévue en 2016/2017.* »

M. Nicolas MALLOT rappelle que le franchissement de la RN 106 est historiquement prévu au niveau de la barre Fragonard, dans le quartier Pissevin. Ce scénario est conservé dans Tram'Bus Diagonal et un scénario alternatif a également été envisagé, dont la faisabilité doit encore être étudiée. Il consiste en un franchissement de la RN 106 au niveau de la route, donc sans viaduc.

M. Yvan LACHAUD précise que le franchissement de la RN 106 par un viaduc présente un coût exorbitant, alors que, par ailleurs, d'autres investissements conséquents doivent être envisagés à Pissevin pour amener de l'eau depuis les coteaux de l'ouest vers des quartiers nord de la ville comme Villeverte en passant sous la RN 106.

Concernant le quartier de Pissevin, M. Yvan LACHAUD remercie les équipes de Nîmes Métropole d'avoir proposé des alternatives pour que Tram'Bus Diagonal aille au plus vite d'Est en Ouest car si cette ligne est trop longue, elle ne captera pas le trafic escompté. On peut imaginer à Pissevin que certains BHNS aillent directement à Carémeau *via* la variante n°7 et que d'autres desservent finement le quartier Pissevin en suivant le tracé de référence, par exemple à raison de 1 bus sur 3 direct et 2 bus sur 3 *via* Pissevin. Il rappelle que des lignes de rabattement sont conçues pour mieux irriguer les quartiers.

M. Nicolas MALLOT souligne qu'il vaut mieux étudier une variante de tracé pour justifier qu'elle n'est pas bonne plutôt que de la cacher.

Concernant le projet urbain de Pissevin en cours d'élaboration, M. Laurent BURGOA, adjoint au maire de Nîmes délégué à la rénovation urbaine, aux contrats de ville et aux centres sociaux, indique que la ville et l'agglomération travaillent en collaboration pour croiser les informations relatives aux projets urbains et aux projets de transport

### **Impacts sur la circulation automobile :**

- M. Jean-Marie GALLUS, président du comité de quartier Jean Jaurès : « *Il y a actuellement un problème de circulation au niveau de Jean Jaurès et jusqu'à Europe avec le fonctionnement difficile des carrefours dans ce secteur. Il ne faudrait pas que Tram'Bus Diagonal aggrave la situation.* »
- M. Stéphane MICHELUTTI, représentant de l'OGEC<sup>2</sup> Jehanne des Lys : « *Que deviendra la circulation rue du Cirque Romain, notamment pour la dépose des enfants à l'école ?* »

Mme Claude de GIRARDI indique que Tram'Bus Diagonal va capter à terme un trafic de 40 000 voyageurs par jour. Cela aura nécessairement un impact positif sur les conditions de circulation. De plus, la ville de Nîmes réfléchit actuellement à un nouveau plan de circulation et elle prend en compte les projets connexes qui peuvent impacter la circulation, comme Tram'Bus Diagonal.

Au sujet de la rue du Cirque Romain, M. Olivier ARNAUD indique que des études affinées doivent encore être réalisées sur ce point. Elles prendront en compte les contraintes liées au plan Vigipirate, très strictes aux abords des écoles.

### **Stations :**

- M. ROCHE, habitant de Saint-Gilles : « *En tant que personne à mobilité réduite, je suis content du BHNS même s'il manque un abri à la station Arènes et s'il serait utile d'installer des toilettes aux stations.* »
- Mme Régine BOUR, habitante du quartier de la clinique Kennedy : « *Une station et un parking sont-ils prévus à la clinique Kennedy ? Actuellement, beaucoup de gens viennent en voiture et se garent dans les rues adjacentes, même sur des places privées.* »

M. Yvan LACHAUD précise que la station Arènes ne dispose pas d'abri car c'est une station provisoire, en attendant la fin de l'aménagement de T1 autour de l'Écusson.

Mme Claude de GIRARDI a effectivement constaté que le parking de la clinique Kennedy est malheureusement trop petit pour accueillir toutes les demandes de stationnement.

### **Report modal :**

- M. Maurice DELMAS : « *Le stationnement en ville coûte cher.* »
- M. DURAND : « *On voit beaucoup de bus de grande taille circuler à vide ou presque à Saint-Césaire, notamment en provenance de l'Ouest. Quel est le pourcentage d'utilisateurs des transports en commun dans le secteur de Saint-Césaire ?* »

Mme Claude de GIRARDI confirme que le stationnement a un coût, mais souligne qu'il ne faut pas penser qu'à la voiture. L'usage des transports en commun présente une alternative économique

---

<sup>2</sup> Organisme de Gestion de l'Enseignement Catholique

intéressante et un projet comme Tram'Bus Diagonal renforce l'attractivité de la ville, notamment sur le plan touristique qui est une activité économique essentielle dans ce territoire.

M. Nicolas MALLOT répond sur le pourcentage d'utilisateurs des transports en commun en indiquant que l'Enquête Ménage Déplacement montre que 9% des déplacements se font en transports en commun à Nîmes, hors hypercentre. L'enjeu de Tram'Bus Diagonal – et de la réorganisation du réseau de bus qui l'accompagne – est de gagner des parts de marché sur la part des déplacements effectués en voiture, particulièrement ce que l'on appelle les « autosolistes ». A titre de comparaison, la part de marché des transports en commun à Montpellier est de 14% avec 4 lignes de tramway.

#### **Extension Saint-Césaire :**

- M. GABELOTAUD, président de l'association des entreprises de la zone industrielle de Saint-Césaire : *« Le projet a une double ambition : irriguer les flux de passagers et nourrir les zones d'activités. Or je constate que le projet s'arrête à Carêmeau alors que 3 000 personnes travaillent quotidiennement dans la zone industrielle de Saint-Césaire et que le village de Saint-Césaire compte 3 000 habitants. Même si un prolongement est prévu dans un second temps, peut-on prolonger dès le début, même sans site propre, la ligne jusqu'à la zone industrielle, voire le 4<sup>e</sup> RMAT ? »*

M. Yvan LACHAUD répond que tout est possible. L'objectif de Tram'Bus Diagonal est de réaliser une ligne rapide vers le CHU et Paloma pour capter un maximum de trafic sur cet axe qui dessert une population importante, tout en prévoyant un rabattement de certaines lignes. On pourrait ainsi avoir une ligne rabattue depuis Saint-Césaire. Parallèlement, la collectivité étudie un déplacement de la gare de Saint-Césaire pour en faire un nœud multimodal avec le train et des bus.

M. Franck PROUST indique que la ville de Nîmes a bien conscience de la nécessité d'apporter le meilleur service possible aux habitants de tous les quartiers, mais qu'il appartient à l'agglomération de Nîmes Métropole de considérer ces demandes en prenant compte ses propres contraintes financières.

#### **Financement :**

- Mme Marie-Pierre MERCIER : *« Pourquoi présentez-vous un coût unique pour le projet alors qu'il y a 9 variantes de tracé proposées ? »*
- Mme Murielle GERMANO, présidente de l'association A.R.B.R.E.S. : *« Vous annoncez 22 millions d'euros (M€), 10 M€, etc. alors que la cour régionale des comptes vient d'épingler la politique des transports de l'agglomération comme le signale un article de La Marseillaise. »*
- M. Alain LORGEAS, président du comité de quartier de Pissevin : *« La cour régionale des comptes s'est peut-être prononcée sur le coût de T1, qui est passé de 16 à 100 M€ ! »*

M. Nicolas MALLOT indique que le coût du projet (118 M€ hors taxes) correspond à celui du tracé de référence. Une variation peut aller jusqu'à 15 M€ à la hausse comme à la baisse en fonction des variantes proposées. Il précise que Tram'Bus Diagonal doit passer dans les 4 quartiers pour bénéficier de la subvention de l'État qui représente un montant de 20 M€ environ.

M. Yvan LACHAUD indique que le rapport de la cour régionale des comptes a fait des remarques sur le financement des transports en pointant le coût de son fonctionnement. En effet, celui-ci représente à Nîmes un montant de 170 € par habitant alors que la norme en France est de 100 € par habitant. En revanche, la cour régionale des comptes n'a pas pointé le coût d'investissement, qui ne présente aucun problème de financement. C'est d'ailleurs un enjeu fort de Tram'Bus Diagonal de contribuer à faire baisser le coût de fonctionnement du réseau de transport en commun de l'agglomération en améliorant son efficacité

#### **Modes doux :**

- M. Maurice DELMAS, association Crocovélos : *« Je suis inquiet car vous avez dit que le projet ne concernait pas les vélos. Il ne faudrait pas refaire la même erreur que pour T1 où les vélos ne peuvent passer sur l'autoroute par exemple. Je suis inquiet notamment pour le franchissement en vélo du Pont de Justice et du Pont de l'Observance, ainsi que pour le passage route d'Avignon et route d'Uzès. »*

M. Olivier ARNAUD répond que l'objectif de Tram'Bus Diagonal est bien de proposer un réseau de voies cyclables tout au long de son parcours et raccordé au réseau existant à Nîmes, ainsi qu'aux voies vertes de l'agglomération.

Toutefois, lorsque l'aménagement de pistes cyclables aux normes n'est pas possible potentiellement compte tenu de la configuration de la voirie, un itinéraire cyclable parallèle sera proposé sans remettre en cause l'objectif initial de pouvoir circuler en vélo d'Est en Ouest.

#### **Modes de transport :**

- M. DURAND : *« Un travail considérable a été fait sur les tracés, mais vous devriez imaginer d'autres solutions ! A Toulouse, un projet innovant a été proposé, en partenariat avec la NASA. Il s'agit d'un mode de transport aérien qui permet de libérer l'espace foncier. »*
- Mme Agnès CHARAIX-PY, élue nîmoise : *« Je me réjouis sincèrement de constater que le tout-diesel n'est plus certain pour ce projet. Certes, les bus au diesel coûtent moins cher à l'achat, mais ce mode d'énergie n'est plus accepté. Si l'investissement est plus élevé pour d'autres modes d'énergie, ils durent plus longtemps et leur coût de fonctionnement est moindre. Ces solutions méritent donc d'être prises en compte. Peut-on avoir le tableau comparatif des différents modes de transport que vous avez présenté ? »*

M. Olivier ARNAUD indique que le document est disponible sur la plateforme participative de Nîmes Métropole Aggloforum, comme l'ensemble de la présentation faite pour cette réunion publique.

#### **Autres caractéristiques du projet :**

- M. Maurice DELMAS : *« Le projet s'appuie-t-il sur les études du cabinet Systra réalisées il y a 5 ans ? »*

- M. Maurice DELMAS : « *Est-il obligatoire de réaliser deux voies réservées aux transports en commun partout ? Rue de la République, les deux voies réalisées pour le T1 impactent le commerce.* »

M. Nicolas MALLOT confirme que Tram'Bus Diagonal s'appuie sur ces études, réalisées jusqu'en 2014. Il s'agit d'études d'opportunité, de faisabilité technique et des études préliminaires.

Concernant les difficultés rencontrées par les commerçants de la rue de la République, Mme Claude de GIRARDI souligne qu'elles sont antérieures aux aménagements réalisés pour T1, et que le stationnement était impossible rue de la République avant T1. Elle précise que le commerce se redynamise dans ce secteur, notamment sous l'impulsion de l'association locale de commerçants.

#### **Sujets connexes :**

- Un citoyen : « *Pouvez-vous nous informer sur l'avancement du projet Porte Ouest qui conditionne le déplacement de la gare de Saint-Césaire ?* »
- Mme Marie-Pierre MERCIER : « *Pouvons-nous avoir connaissance des résultats de l'Enquête Ménage Déplacement (EMD) ?* »

Concernant l'EMD, M. Nicolas MALLOT précise qu'elle a été réalisée durant toute l'année 2015 et qu'elle comporte un volume très important d'informations à analyser. Une première publication va être éditée dans les semaines qui viennent pour apporter des premières données.

Au sujet du projet Porte Ouest, il en précise les enjeux : désenclavement du quartier et de la zone industrielle par les transports en commun, devenir du secteur sur le plan de l'habitat.

M. Yvan LACHAUD ajoute qu'une demande d'accélération de la première tranche de travaux du contournement ouest, celle concernant le barreau reliant Milhaud, Saint-Césaire et le CHU a été demandée dans le cadre de la révision du contrat de plan État-Région liée à la fusion des régions.

Prochain rendez-vous à la réunion publique qui se tiendra à la Faculté de Médecine mercredi 6 avril à 18h30. D'ici-là, chacun peut continuer à s'exprimer dans les registres mis à disposition dans toutes les communes de l'agglomération et à l'hôtel d'agglomération, ainsi que sur la plateforme participative Aggloforum.



## Compte rendu de la réunion publique de Marguerittes

**22.03.2016**

### **Chiffres clés :**

20 participants

Représentants de Nîmes Métropole (maître d'ouvrage du projet) :

- Élus
  - o William PORTAL, vice-président délégué à la mobilité et aux transports, président de la commission Mobilité Transports, maire de Marguerittes
  - o Vivian MAYOR, membre du bureau délégué à la coopération transport, adjoint au maire de Marguerittes
  - o Richard FLANDIN, adjoint au maire délégué aux aménagements urbains, à la voirie et à l'éclairage public
- Services de Nîmes Métropole :
  - o Olivier ARNAUD, chef de projet mandaté Tram'Bus Diagonal

Durée : 1h20

Déroulé/temps de parole :

- Présentation de Tram'Bus Diagonal et du film présentant les tracés proposés à la concertation : 29'
- Focus sur le matériel roulant : 6'
- Échanges avec le public : 45'

Les documents présentés au public – présentation de Tram'Bus Diagonal et focus sur les modes de transport et les types de bus envisagés – sont disponibles sur la plateforme participative de Nîmes Métropole Aggloforum :

[www.aggloforum.nimes-metropole.fr/projets](http://www.aggloforum.nimes-metropole.fr/projets)

### **Les échanges avec le public :**

La réunion a donné lieu à 17 interventions du public, essentiellement sur une extension de Tram'Bus Diagonal vers l'Est et l'impact du projet sur la circulation automobile et le report modal.

#### **Extension Est :**

- *Si la variante n°9 est retenue à la place du tour de Carémeau, l'économie réalisée permet-elle de financer une extension de Tram'Bus Diagonal jusqu'à Marguerittes ?*
- *La ligne proposée s'arrêterait à Paloma. Or il avait été envisagé initialement qu'elle vienne à Marguerittes, ce qui susciterait la création d'un rond-point de retournement des bus. Pourquoi cela n'apparaît-il pas dans les variantes ?*

Le maître d'ouvrage indique que, pour lancer une concertation, il doit définir un périmètre par délibération. Le projet présenté tient compte de ce périmètre et constitue un point de départ pour une liaison d'Est en Ouest. Si l'attente d'une extension vers l'Est monte pendant la concertation, celle-ci sera étudiée pour les évolutions futures du projet comme ce fut le cas pour l'extension Sud de T1 vers Caissargues.

A Marguerittes, nous essayons de maîtriser le foncier pour créer le rond-point de retournement des bus, ainsi qu'un parking-relais qui profiterait aux habitants des communes de l'Est de l'agglomération et aux 1 100 personnes qui travaillent à l'Actiparc Tec. Dans un premier temps, le parking relais positionné à Paloma a la capacité de capter le trafic en provenance de l'Est.

Concernant la variante n°9, il semble difficile de ne pas desservir le CHU.

Nîmes Métropole rappelle que l'objectif de la concertation est de recueillir de l'expression sur ces sujets en mettant en place des outils d'expression, notamment des registres en mairies et à l'hôtel d'agglomération et une plateforme numérique participative Aggloforum.

#### **Impact sur la circulation automobile et report modal :**

- *Le film présenté montre peu de monde. Quelle sera l'incidence du projet sur la circulation automobile ?*
- *Une étude de circulation a-t-elle été réalisée ?*
- *Un tiers de la population de l'agglomération habite dans la partie Nord, très peu desservie en transport en commun. Ces habitants prennent donc leur voiture pour se rendre en centre-ville, ce qui occasionne des problèmes importants de circulation (exemple rue Vincent Faïta). Ce projet tient la route mais ne peut tout résoudre.*
- *Peut-on connaître les résultats de l'enquête ménage déplacements (EMD) ?*

Une étude de circulation sera réalisée en vue de l'enquête publique. Elle permettra d'identifier au mieux l'impact du projet sur la circulation pendant les travaux et en exploitation, secteur par secteur. A ce stade de la concertation, qui porte sur l'opportunité et grands principes du projet, il est trop tôt pour engager des études aussi fines.

L'un des objectifs de Tram'Bus Diagonal est bien de permettre la diminution de la part de la voiture dans les déplacements en apportant une solution alternative et performante de transport, avec deux autres lignes structurantes (comme T1 par exemple). Le premier intérêt de ce type de projet est de favoriser le report modal aux heures de pointe. Le second intérêt est d'inciter à l'utilisation des transports en commun. Tram'Bus Diagonal pourra ainsi transporter 40 000 voyageurs par jour.

L'EMD a montré que la part des transports en commun était de seulement 9% à Nîmes en dehors de l'hyper-centre. Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) prévoit l'optimisation de l'utilisation des réseaux de transport collectif et une diminution de 8 à 10% de la part de la voiture dans les déplacements. L'EMD est très riche en information, elle est en cours d'analyse et un premier rendu sera bientôt publié. Ses résultats seront exploitables pendant 10 ans.

Pour diminuer la part modale de la voiture, il faut aussi regarder la complémentarité des modes de transport proposés : vélo, TER (cf. projet de gare à Marguerittes), transport à la demande...

#### **Attractivité de la ligne :**

- *On peut voir dans le film que le CHU représente le plus gros enjeu. Aujourd'hui, un trajet porte-à-porte de Marguerittes pour aller travailler au CHU par l'autoroute dure 15' et coûte 20€ par mois. Avec Tram'Bus Diagonal, ce sera 45' minimum en se garant au P+R. Comment pensez-vous motiver ces personnes ?*
- *Il y a déjà des lignes de bus qui desservent le CHU.*

Ces personnes, qui visiblement se déplacent en dehors des heures de pointe, ne seront pas les premières concernées par le projet *a priori*. Mais il faut regarder les autres usages. Rien que pour l'hôpital, il y a aussi les patients, les visiteurs, les étudiants. Et ailleurs sur le tracé, il y a par exemple le secteur de Jean Jaurès et le centre-ville qui sont desservis.

De plus, Tram'Bus Diagonal proposera des heures de service élargies par rapport à l'offre actuelle, de 5h30 à 0h30.

L'EMD montre qu'il y a une forte demande pour un transport performant d'Est en Ouest.

#### **Aménagement de la plateforme TCSP :**

- *Le tracé est-il le même dans les deux sens ?*
- *Tout le tracé est-il en site propre ?*

Le tracé sera globalement en site propre avec deux voies réservées aux bus, une dans chaque sens.

Dans des secteurs où l'espace est trop contraint, on peut imaginer une seule voie réservée aux bus, avec deux scénarios possibles : un sens de bus le matin et un autre le soir ou la voie de circulation des bus dans les deux sens avec un système de gestion des bus par des feux. Ce type d'aménagement est envisagé route d'Avignon et avenue de Bir-Hakeim par exemple.

Dans des secteurs où l'espace est contraint et où la circulation n'est pas importante, les bus peuvent alors circuler avec les voitures.

Les bus seront prioritaires aux carrefours.

**Projets connexes :**

- *Avez-vous des informations sur l'avancement du contournement Nord de Nîmes ? Son absence engorge fortement la ville, notamment route d'Alès.*

Nous n'avons pas beaucoup d'information sur le contournement Nord. En revanche, le projet de contournement Ouest avance.

**Autres thèmes :**

- *L'énergie solaire est-elle envisagée pour alimenter les BHNS ?*
- *Pourra-t-on monter des vélos dans les BHNS ?*
- *Combien faudra-t-il de véhicules ?*
- *Quel est le coût de ce projet ?*
- *Comment se fera le choix des variantes ?*

La technologie solaire n'existe pas pour les bus qui ont besoin de beaucoup de puissance énergétique.

Il n'est pas prévu de pouvoir monter des vélos dans les bus, mais des parcs à vélos sécurisés sont envisagés.

20 bus de 18 mètres ou 16 bus de 24 mètres seront nécessaires, sachant que les bus de 24 mètres coûtent moins cher en exploitation puisqu'ils sont moins nombreux.

Le budget de Tram'Bus Diagonal est de 118 millions d'euros hors taxes, quelle que soit le tracé retenu.

Le choix des variantes aura lieu lors du conseil communautaire de juillet 2016. La décision prendra en compte les avis exprimés pendant la concertation et l'avancée des études techniques.



## Compte rendu de la réunion publique de Caveirac

**23.03.2016**

### **Chiffres clés :**

58 participants

Représentants de Nîmes Métropole (maître d'ouvrage du projet) :

- Élus
  - o Yvan LACHAUD, président
  - o William PORTAL, vice-président délégué à la mobilité et aux transports, président de la commission Mobilité Transports, maire de Marguerittes
  - o Vivian MAYOR, membre du bureau délégué à la coopération transport, adjoint au maire de Marguerittes
  - o Gérard TRAUCHESSEC, maire de Caveirac
- Services de Nîmes Métropole :
  - o Nicolas MALLOT, directeur général adjoint à la mobilité
  - o Françoise BATAULT, directrice des investissements transport et TCSP
  - o Olivier ARNAUD, chef de projet mandaté Tram'Bus Diagonal

Durée : 1h45

Déroulé/temps de parole :

- Présentation de Tram'Bus Diagonal et du film présentant les tracés proposés à la concertation : 35'
- Échanges avec le public : 1h10

Les documents présentés au public – présentation de Tram'Bus Diagonal et focus sur les modes de transport et les types de bus envisagés – sont disponibles sur la plateforme participative de Nîmes Métropole Aggloforum :

[www.aggloforum.nimes-metropole.fr/projets](http://www.aggloforum.nimes-metropole.fr/projets)

### **Les échanges avec le public :**

La réunion a donné lieu à 13 interventions du public couvrant plusieurs thèmes, portant essentiellement sur une extension de Tram'Bus Diagonal vers l'Ouest ou un traitement spécifique de la desserte de la Vaunage, sur la circulation automobile et le report modal, ainsi que sur les parkings-relais.

#### **Extension Ouest et desserte de la Vaunage :**

- *Ce projet est bien pour les Nîmois, mais que devenons-nous ? Rien n'est prévu pour la Vaunage. On parle d'un axe Est-Ouest, mais l'Ouest est abandonné. C'est décevant car il y a de graves problèmes avec les conditions de circulation dans ce secteur.*
- *La Vaunage compte 15 000 habitants. Pourquoi ne pas pousser jusqu'à Caveirac en utilisant une partie de la voie verte ?*
- *Tram'Bus Diagonal est un projet d'agglomération, avec un vrai enjeu et un vrai coût. Il faut donc réfléchir à la cohérence du projet à l'échelle de l'agglomération. En s'arrêtant à Carémeau, il est trop nîmo-nîmois. Il faudrait avoir la possibilité d'un arrêt aux portes de la Vaunage, à Saint-Césaire ou Caveirac.*
- *Il y a 4 km entre Carémeau et Caveirac, mais seulement 2 jusqu'à la future sortie d'autoroute du Contournement Ouest. Si Tram'Bus Diagonal peut aller jusqu'à cette sortie, le financement d'un aménagement TCSP jusqu'à Caveirac sera moins important.*
- *La Vaunage est pénalisée car elle est divisée en trois intercommunalités et le poids de Nîmes est trop important dans l'agglomération.*
- *Si un TCSP n'est pas possible pour la Vaunage, il faut faire autre chose pour améliorer la situation. Par exemple, le cadencement prévu pour Tram'Bus Diagonal est bon, pourquoi ne pas mettre le même vers la Vaunage avec des navettes ?*
- *La RD 40 est trop étroite. Comment prendre du foncier pour l'élargir ?*
- *Nous rêvons de pouvoir aller à Nîmes Carré Sud ou au centre commercial sans prendre la voiture. Le Contournement Ouest ne permet pas d'aller à Nîmes et les transports scolaires ne sont pas assez performants.*

Le maître d'ouvrage souligne que la Vaunage n'est pas oubliée. Il indique que, pour lancer une concertation, il doit définir un périmètre par délibération. Le projet présenté tient compte de ce périmètre et constitue un point de départ pour une liaison d'Est en Ouest. Si l'attente d'une extension vers l'Ouest comme vers l'Est monte pendant la concertation, celle-ci sera étudiée pour les évolutions futures du projet. Pour T1, la variante Nord proposée à la concertation n'a pas été retenue à la demande du public. En revanche, la forte mobilisation observée durant cette même concertation pour demander une extension de T1 vers le Sud a incité Nîmes Métropole à l'étudier et lancer une concertation en ce sens.

Tram'Bus Diagonal est tout d'abord prévu de Paloma au CHU, c'est déjà conséquent. Cela permet de démarrer la réalisation d'un axe structurant de transport en commun d'Est en Ouest qui est très attendu. Cela ne signifie pas que c'est figé *ad vitam aeternam* mais il faut commencer par structurer un aménagement dans la ville de Nîmes. Nous n'ignorons pas la Vaunage sinon nous ne serions pas là pour en discuter ce soir. Par ailleurs, l'agglomération investit dans la Vaunage, avec par exemple la réalisation d'un réseau de déchetteries.

Parallèlement, nous travaillons avec Alès pour obtenir une entrée autoroutière à proximité de la Vaunage, réalisée dans le cadre du contournement Ouest par la construction d'un barreau autoroutier entre l'A 9 et le CHU. Cela allègera le trafic routier sur la RN 106 et améliorera l'accès à l'Ouest nîmois depuis la Vaunage puisque le trafic de transit empruntera alors ce contournement. Il y a également la réalisation du projet ferré de Contournement Nîmes-Montpellier, qui libèrera des voies et sillons ferroviaires et permettra de déplacer la gare de Saint-Césaire vers l'Ouest et d'y créer un nœud multimodal avec, pourquoi pas, un parking-relais.

Un aménagement en Transport en Commun en Site Propre (TCSP) coûte 5 à 10 millions d'euros par kilomètre en investissement et 500 000 euros par an et par kilomètre en exploitation. Il est pertinent à trois conditions :

- avoir de la densité urbaine autour du tracé ;
- avoir un potentiel important d'usagers desservis ;
- desservir des équipements structurants pour les déplacements.

Il y a 4 km sans potentiel d'usagers jusqu'à Caveirac car il n'y a pas de densité. La ligne serait très déficitaire dans cette portion (environ 2 millions d'euros par an). On ne peut pas augmenter le prix du billet pour compenser, sinon les gens ne l'achèteront pas, et on ne peut plus augmenter les impôts pour financer les projets. Le financement des transports doit être plus sélectif car il représente aujourd'hui un budget annuel de 55 millions d'euros (M€) par an, dont 8 M€ sont financés par la vente de tickets, 30 M€ par les entreprises et 17 M€ par l'agglomération *via* les contribuables.

S'il est possible techniquement de réaliser un TCSP jusqu'à Caveirac, le maître d'ouvrage pense qu'il est plus pertinent aujourd'hui d'optimiser les conditions de circulation sur la RD 40 et de créer un parking-relais à l'extrémité de Nîmes et être alors à 15' de la gare SNCF. Dans la Vaunage, 97% des déplacements sont effectués en voiture. Nous travaillons avec le Conseil départemental du Gard pour rendre le bus plus attractif dans ce secteur.

Sur la RD 40, Nîmes Métropole travaille également avec le Conseil départemental du Gard pour aménager la route dans trois secteurs : au bas de Langlade, dans la traversée de Caveirac et de Caveirac jusqu'au centre-ville.

#### **Impact sur la circulation automobile et report modal :**

- *Au sujet de la part importante des voitures dans les déplacements dans la Vaunage, avez-vous réalisé une étude sur le potentiel de trafic en transport en commun et sur les déplacements ? Aujourd'hui, certains bus sont vides et passent sans s'arrêter.*
- *Le carrefour sur la RN 106 est un point dur et il est souvent bloqué du simple fait des automobilistes qui veulent tourner sur l'avenue Kennedy mais restent bloqués aux feux. Pourquoi ne pas prévoir une sortie directe vers la RN 106 avant les feux et avancer les feux en amont du carrefour pour éviter les blocages ?*
- *La circulation est bloquée sur la RD 40 au niveau de Caveirac. Les mesures à prendre pour y remédier seraient peu coûteuses.*

Le maître d'ouvrage indique qu'une Enquête Ménage Déplacements (EMD) a été réalisée en 2015. Elle donne une connaissance très fine des flux de déplacement dans l'agglomération.

Quelques chiffres clés :

- 850 000 déplacements sont effectués quotidiennement, avec 3 ou 4 déplacements par jour et par personne.
- La part des transports en commun dans ces déplacements est de 3% en dehors de Nîmes, 9% dans les faubourgs de Nîmes et 6% dans l'hyper-centre. A titre de comparaison, elle est de 14% à Montpellier et 18% à Lyon, deux agglomérations qui disposent de réseaux de transport en commun très denses.
- 47% des déplacements sont effectués dans la ville-centre, 14% entre Nîmes et les autres communes de l'agglomération périphériques et 29% entre communes de l'agglomération sans passer par Nîmes.

Dans la Vaunage, 19 000 déplacements sont effectués chaque jour. C'est beaucoup, mais cela doit être relativisé par rapport aux 850 000 déplacements quotidiens effectués à l'échelle de l'agglomération et cela pose la question des choix prioritaires d'investissement à effectuer dans les transports.

C'est pourquoi le maître d'ouvrage a indiqué plus haut sa préférence pour un investissement visant à améliorer l'efficacité des transports en commun dans la Vaunage *via* un aménagement de la RD 40 dans un premier temps, mais pas forcément en réalisant un TCSP. Nous verrons ensuite s'il y a un besoin d'aller plus loin.

Concernant les bus vides qui passent sans s'arrêter et la coexistence des deux réseaux Tango/Kéolis et Edgard, une demande a été faite au Conseil départemental du Gard de créer un syndicat mixte pour mutualiser l'offre de transport et régler cette stupidité.

#### **Parkings-relais (P+R) :**

- *A l'Ouest, le P+R de 230 places envisagé à Laennec est trop petit.*
- *Comment fera-t-on pour arriver au P+R de Laennec alors que le trafic est saturé en amont ? Cela ne marche pas.*
- *Il n'y a pas de transport en commun dans les communes éloignées de la Vaunage. Avez-vous pensé à faire un P+R à côté de stations existantes pour pouvoir prendre le bus ?*
- *Un P+R pourrait être implanté à Caveirac à côté d'un arrêt de bus pour capter le trafic automobile venant de la Vaunage.*
- *Il n'y a pas de bus depuis la Vaunage qui desserve le CHU. Le contournement Ouest, on en parle depuis 30 ans... Mais s'il est effectivement réalisé, il serait judicieux de positionner un P+R au droit du contournement pour capter le trafic automobile qui viendrait du Nord (Alès), du Sud (A 9), de l'Ouest (Vaunage) et qui va au CHU ou au centre de Nîmes.*

Un P+R de 230 places à Laennec semble effectivement sous-dimensionné. L'idée de positionner un P+R supplémentaire au droit du contournement Ouest et de prolonger Tram'Bus Diagonal jusque-là est une très bonne idée qui émerge de la concertation, car il y a un potentiel de trafic important.

Nîmes Métropole est optimiste sur la réalisation du contournement Ouest. Un accord entre la région, le département et les agglomérations de Nîmes et Alès a été trouvé pour décaler la réalisation du contournement Nord et laisser la priorité à celui de l'Ouest. Il manque encore le financement, mais un partenariat public-privé intéressera un concessionnaire.

**Covoiturage :**

- *Une expérience de covoiturage a été lancée dans l'Ouest, avec un site dédié. Très vite, 250 personnes se sont inscrites sur le site. Dans ce secteur, beaucoup d'automobilistes voyagent seuls. Avez-vous pensé à investir dans des solutions alternatives de transport ?*

Tous les parking-relais envisagés dans le projet intégreront des places réservées au covoiturage.

De plus, il existe un site commun de covoiturage avec le Conseil départemental du Gard.

**Projets connexes :**

- *Comment pourra-t-on se rendre à la future gare TGV ?*

Le projet de gare TGV de Nîmes-Manduel est aujourd'hui malmené par la région, mais il sera réalisé et est prévu pour 2019-2020.

Aujourd'hui, c'est la desserte ferroviaire qui est privilégiée pour y accéder, en utilisant la ligne Tarascon-Alès pour créer une navette depuis la gare centrale, voire à plus long terme depuis la gare de Saint-Césaire.

Monsieur le maire de Caveirac conclut la réunion publique en remerciant les nombreux participants et en relevant la qualité des échanges et propositions constructives entendues au cours de cette réunion.

M. le président de Nîmes Métropole indique en conclusion que les mêmes difficultés sont partagées par toutes les communes de l'agglomération et personne n'est laissé de côté. Il souligne que sans l'agglomération, aujourd'hui, on ne saurait financer les transports.

Sur un autre sujet, il annonce des difficultés de circulation à venir sur la RN 106 d'ici 1 ou 2 ans car de lourds investissements hydrauliques vont devoir être réalisés pour irriguer les territoires du Nord-ouest de Nîmes en déficit chronique d'eau. Ils nécessiteront de trouer la RN 106 en son milieu.



## Compte rendu de la réunion publique de Nîmes Secteur Ouest

(Faculté de médecine)

6.04.2016

### Données générales d'information sur la réunion publique :

50 participants

Représentants de Nîmes Métropole (maître d'ouvrage du projet) :

- Élu :
  - o Vivian MAYOR, membre du bureau délégué à la coopération transport, adjoint au maire de Marguerittes
- Services de Nîmes Métropole :
  - o Nicolas MALLOT, directeur général adjoint à la mobilité
  - o Françoise BATAULT, directrice des investissements transport et TCSP
  - o Olivier ARNAUD, chef de projet mandaté Tram'Bus Diagonal

Durée : 1h55

Déroulé/temps de parole :

- Présentation de Tram'Bus Diagonal : 33'
- Focus sur les modes de transport envisagés et restitution des réunions d'acteurs : 9'
- Échanges avec le public : 1h13

Les documents présentés au public – présentation de Tram'Bus Diagonal, focus sur les modes de transport envisagés et restitution des réunions d'acteurs – sont disponibles sur la plateforme participative de Nîmes Métropole Aggloforum :

[www.aggloforum.nimes-metropole.fr/projets](http://www.aggloforum.nimes-metropole.fr/projets)

### Échanges avec le public :

Les échanges avec les participants ont porté sur de nombreux thèmes, la plupart portant sur les tracés proposés et la réorganisation du réseau associée au projet, ainsi que sur des projets connexes comme la construction d'un campus du CROUS dans le secteur Ouest et sur la traversée de la RN 106.

#### **Projets connexes :**

- *Le CROUS porte un projet immobilier de création d'un nouveau campus au niveau du restaurant universitaire et au plus près de l'IUT et de la faculté de médecine. Située à proximité directe de la RN 106, cette résidence universitaire de 250 logements remplacerait celle de Pissevin (cité Matisse) où de nombreux problèmes de sécurité se posent. Elle renforcerait l'attractivité de l'université nîmoise car la résidence actuelle se vide à partir de janvier à cause des problèmes de sécurité. Une seconde résidence est programmée à Hoche dans le même esprit.*
- *Pour l'avancement du projet immobilier du CROUS, pouvez-vous nous indiquer quand sera prise la décision sur le tracé de Tram'Bus Diagonal ?*
- *La variante n°8 de Tram'Bus Diagonal passerait au même endroit que le projet immobilier. Comment pensez-vous franchir la RN 106 à ce niveau en prenant en compte le projet de campus du CROUS ?*
- *A gros trait, la variante n°8 semble réalisable sans impacter le projet du CROUS.*
- *Où en sont les projets de rocade Ouest et Nord ? Elles permettraient d'améliorer le point noir du carrefour sur la RN 106. Y a-t-il une concertation avec l'État sur ce point ? Quelles sont les dates de réalisation de ces deux rocades ?*

Le maître d'ouvrage relève que c'est tout l'intérêt de la concertation de faire remonter l'existence du projet du CROUS dans le cadre de cette réunion publique. C'est un élément qui pèsera fortement dans la balance pour le choix des variantes de tracé qui sera effectué en juillet 2016

Concernant les rocades nîmoises, l'État engagera une concertation sur la rocade Ouest à l'été. Aucun travaux ne sont prévus avant 2020. Toutefois, une clause de revoyure entre l'État et la région est programmée à l'automne pour rediscuter des contrats de plan État-région à la suite de la création d'une nouvelle région. Dans ce cadre, Nîmes Métropole, avec d'autres partenaires, va demander la réalisation prioritaire d'un premier barreau entre la RN 113, l'A 9 et la RD 40 qui permettra le transfert des 20% de poids lourds qui composent le trafic sur la RN 106.

#### **Variantes de tracé :**

- *La nouvelle variante qui passerait par le sud du quartier Pissevin est intéressante.*
- *La variante n°8 est intéressante car elle permet une desserte du restaurant universitaire, des deux lycées et de l'IUT et elle s'approche du quartier Saint-Césaire.*
- *Pourquoi ne pas choisir une solution additionnant les deux variantes n°7 (trajet direct au CHU et au centre-ville de Nîmes) et n°8 (trajet passant par le quartier Pissevin et l'IUT), avec un système d'un bus sur deux sur chacune des variantes ?*
- *Si vous voulez aller dans la Vaunage à terme, vous ne pouvez pas faire de détours dans tous les quartiers, sinon le temps de trajet sera trop long. Il vaut mieux un tracé le plus direct possible avec des navettes qui rabattent vers Tram'Bus Diagonal.*

- *On voit que le tracé est assez direct de Paloma à Kennedy, ce qui correspond bien à la vocation d'un TCSP<sup>3</sup>. Quand on arrive dans le secteur Ouest, ça devient plus compliqué. Pouvez-vous préciser le tracé de la ligne L3 ?*
- *Le CHU représente 300 000 visites par an et 600 emplois. Est-ce un luxe, pour les malades, les visiteurs, les salariés, d'aller à l'hôpital en transport en commun ?*
- *Même si l'on est conscient de la nécessité d'un temps de parcours le plus rapide possible, comment améliorer la desserte et le trajet vers l'IUT ? Beaucoup d'étudiants viennent de Montpellier. Aujourd'hui, ils mettent 45' en bus avec la ligne F depuis la gare centrale, ce qui pose des problèmes de ponctualité des étudiants pour les cours de 8h et nuit à l'attractivité de l'IUT et de l'université nîmoise.*

Au sujet de l'IUT, le maître d'ouvrage répond que la nouvelle variante de tracé par le Sud du quartier Pissevin passerait à proximité de l'établissement. De même, la variante n°8, qui inclut un franchissement de la RN 106 grâce à un pont pour ne pas impacter la circulation sur la RN 106, desservirait l'IUT. Mais c'est une variante qui coûte cher (30 millions d'euros) et pose de gros problèmes de gestion hydraulique si la traversée se faisait à niveau comme cela peut être envisagé. La problématique de desserte de l'IUT doit être traitée, soit directement, soit en lien avec une amélioration de l'offre qui sera testée dès 2017 (amplitude horaire améliorée avec un service de bus jusqu'à 22h30 dans le secteur Ouest).

Concernant le CHU, tout est ouvert : une desserte en BHNS<sup>4</sup> ou avec une ligne de rabattement.

Plus globalement, pour répondre à la remarque sur la complexité des tracés dans le secteur Ouest, la somme des enjeux dans ce secteur – CHU, Pissevin, Valdegour, IUT – est inconciliable avec une seule ligne et est compliquée à traiter. C'est pourquoi plusieurs variantes de tracés et une ligne forte complémentaire (ligne L3) sont proposées pour pouvoir en discuter et élargir la réflexion.

En prenant en compte les éléments issus de la concertation à ce jour, Nîmes Métropole étudie une nouvelle hypothèse sans ligne forte complémentaire à l'Ouest. Elle repose sur trois aspects :

- la création d'une ligne circulaire qui irriguerait tout le secteur (Pissevin-Valdegour-Saint Césaire-Carémeau) et desservirait Tram'Bus Diagonal en plusieurs endroits. Elle remplacerait alors la ligne forte L3 prévue initialement dans ce secteur pour assurer une desserte fine de Valdegour et Pissevin en complément de Tram'Bus Diagonal ;
- un dédoublement de la ligne avec un bus sur deux qui irait au terminus au Sud de Pissevin jusqu'à Supernîmes, avec une extension à terme à l'Ouest vers l'IUT et Saint-Césaire, et un bus sur deux qui irait au terminus du CHU, avec un tracé direct et rapide de Trait d'Union au CHU ;
- un double terminus de Tram'Bus Diagonal au CHU et à Pissevin.

C'est une hypothèse de travail qui est aujourd'hui présentée dans le cadre de la concertation, mais dont la faisabilité financière doit encore être précisée.

Réactions du public à cette nouvelle hypothèse de tracé :

---

<sup>3</sup> Transport en Commun en Site Propre

<sup>4</sup> Bus à Haut Niveau de Service

- *Il y a trois points positifs dans la nouvelle réflexion sur la desserte du secteur Ouest que vous venez de nous présenter : la perspective à terme, grâce au tracé direct de Tram'Bus diagonal, d'une ligne directe de Caveirac à Nîmes, la ligne circulaire du secteur Ouest et l'articulation avec le contournement Ouest et la RD 40.*
- *Bravo, c'est très bien ! [applaudissements]*

#### **Réorganisation du réseau :**

- *Aujourd'hui, pour aller en centre-ville depuis le quartier des Romarins, situé derrière Carémeau, j'utilise la ligne B. Avec Tram'Bus Diagonal, quel sera l'impact sur la ligne B qui a déjà vu sa fréquence diminuer ? Peut-on imaginer une navette vers Tram'Bus Diagonal ?*
- *Nous demandons le maintien de la ligne B, mais avec un terminus à Trait d'Union ou Roberval en connexion avec Tram'Bus Diagonal.*
- *Pourquoi ne pas mutualiser le service de bus avec Edgard ?*

Le maître d'ouvrage indique qu'il y a eu par le passé une volonté du Conseil départemental du Gard de dissocier les réseaux de bus Tango et Edgard. Aujourd'hui, ce sujet évolue avec le projet de création d'un syndicat mixte pour mutualiser ces réseaux.

Concernant la ligne B, la proposition de rabattre la ligne B vers Tram'Bus Diagonal va dans l'intérêt de la réorganisation du réseau autour de deux ou trois axes structurants afin de limiter le nombre de bus qui entrent en ville. Avec un site propre, on peut optimiser le fonctionnement du réseau et on peut redistribuer le réseau de bus.

#### **Impact sur la circulation :**

- *La traversée de la RN 106 est un point noir de la circulation dans l'agglomération. Aujourd'hui, les gens traversent la garrigue pour éviter ce carrefour. Les conditions de circulation risquent de se dégrader encore plus si les bus sont prioritaires aux feux sur ce carrefour.*
- *Comment pensez-vous couper la RN 106 ?*
- *Pour traverser la RN 106, vous ne pouvez faire l'économie de passer au-dessus ou en-dessous.*
- *Je suis étonné que rien ne soit fait depuis 20 ans pour permettre le franchissement de la RN 106 par un pont.*

Tram'Bus Diagonal a pour objectif de ne pas dégrader les conditions de circulation existantes. Mais ce projet ne résoudra pas tous les problèmes à lui seul. Il faut regarder sa complémentarité avec d'autres projets pour traiter la question des conditions de circulation sur la RN 106 et au carrefour avec l'avenue Kennedy. Avec le contournement Ouest, une réponse est apportée à ce problème.

### **Report modal :**

- *Si l'on veut que les habitants de la Vaunage laissent leur véhicule, il faut privilégier la vitesse de transport en bus.*
- *2 400 à 3 000 véhicules empruntent chaque jour le chemin du Carreau de Lanes, qui est un chemin de garrigues, pour éviter l'engorgement des principales voies d'accès depuis l'Ouest. Ces véhicules viennent pour partie de la Vaunage.*

Nîmes Métropole confirme la nécessité d'être performant en temps de transport pour inciter les automobilistes à utiliser les transports en commun. Aujourd'hui la part d'usagers commerciaux dans les transports en commun dans le périurbain est trop faible car l'offre n'est pas assez performante.

### **Modes doux :**

- *La passerelle piétonne qui enjambe la RN 106 sera-t-elle conservée avec Tram'Bus Diagonal ?*
- *Quel est la place des modes doux dans le projet ?*

Des pistes cyclables sont prévues tout au long du parcours, d'Est en Ouest, et connectées au réseau existant et en projet. Ponctuellement elles seront situées sur des itinéraires adjacents lorsqu'il sera impossible d'en aménager sur le tracé par manque d'espace.

Une négociation est en cours avec le Conseil départemental du Gard pour la desserte de Caveirac et Langlade incluant les questions des modes doux, des parkings relais et d'une voie dédiée aux bus sur la RD 40.

La passerelle ne sera pas forcément conservée car les conditions de traversée ne sont pas satisfaisantes.

### **Mode de transport et énergie :**

- *De plus en plus de villes adoptent le téléphérique comme solution de transport en commun. Cela consomme moins de foncier. Pourquoi ne pas l'envisager pour la colline de Carémeau ? Cela permettrait de choisir un tracé direct pour Tram'Bus Diagonal.*
- *Pourquoi avoir abandonné l'idée du tramway ?*

Le projet initial de tramway coûtait 250 millions d'euros et n'était pas finançable. Le BHNS coûterait 118 millions d'euros, ce qui rend le projet finançable. De plus les utilisateurs font la distinction entre le bus et le BHNS, qui est plus attractif.

Un BHNS est pertinent jusqu'à 40 000 voyageurs par jour, ce qui correspond aux prévisions de trafic à terme sur Tram'Bus Diagonal, tout en coûtant moins cher et en étant apprécié des utilisateurs.

Concernant le téléphérique, c'est un mode de transport envisageable dans un secteur très ciblé comme la colline de Carémeau, mais pas sur l'ensemble du tracé.

### **Aménagement du dépôt de bus :**

- *Faudra-t-il aménager le dépôt de bus ?*

Un aménagement du dépôt actuel, voire un nouveau dépôt, sera obligatoire pour accueillir les nouveaux bus.

### **Emplacement des stations :**

- *La station prévue au rond-point de la RN 106 est intéressante.*

### **Extension jusqu'à Saint-Césaire :**

- *Saint-Césaire accueille 3 000 salariés dans la zone industrielle. J'ai le sentiment que Saint-Césaire est oublié par rapport au projet initial qui allait jusqu'à la gare de Saint-Césaire. Est-ce lié au déplacement de la gare vers le centre-ville ?*

Il n'est pas prévu de déplacer la gare de Saint-Césaire vers le centre-ville mais plutôt au 4<sup>e</sup> RMAT, lorsque le projet urbain Porte Ouest sera plus avancé. A ce moment-là, une extension de Tram'Bus Diagonal est prévue pour desservir la zone.

### **Méthodologie de concertation :**

- *Je considère que Tram'Bus Diagonal est essentiel, mais je suis perplexe sur la méthode. Pourquoi ne pas élargir le périmètre de réflexion à partir des conclusions de l'Enquête Ménage Déplacements<sup>5</sup> et en intégrant les autres lignes du réseau, la réorganisation du réseau et le rôle des gares ? Sans ces éléments, il est difficile de se prononcer sur le tracé de Tram'Bus Diagonal. Par exemple : comment gérer le franchissement du carrefour Pompidou ?*

Nîmes Métropole indique que l'EMD a été réalisée en 2015 et est en cours d'analyse.

Concernant la méthode, la phase actuelle de concertation porte sur l'opportunité d'un axe fort de transport en commun Est-Ouest. Une autre phase de concertation suivra. Elle aura lieu avant l'enquête publique qui est, elle, prévue fin 2016-début 2017. Elle intégrera la réorganisation du réseau et le détail du projet issu des études techniques.

En conclusion, le maître d'ouvrage rappelle qu'il reste quelques jours encore pour s'exprimer avant la clôture de la concertation le 11 avril 2016.

---

<sup>5</sup> Enquête Ménage Déplacements



## C. Les commentaires et formulaires de contact de l'Aggloforum

### 1. Les commentaires

Jerome CESARI - 16.01.2016

Pourquoi aucune mesure du coût carbone/pollution dû aux modifications du plan de circulation pour les véhicules (contournements, embouteillages, voies réduites) engendrées par la mise en place du tram'bus ? Voir impact du T1 sur la circulation vers Carré Sud, route de Saint-Gilles, rue Duodha...

Monique MOLIMARD - 16.01.2016

Bonjour, concernant la ligne Est-Ouest : pour ma part, habitante de Marguerittes, il serait important, de prévoir un parking sur Marguerittes et une rotation fréquente de bus : Marguerittes-Paloma.

Jérémy CORTEZ – 19.01.2016

Ce projet structurant et indispensable pour l'agglomération de Nîmes est clairement incomplet. Comment qualifier ce projet "intercommunal" lorsqu'une fois de plus ce dernier n'est centré que sur la ville de Nîmes ? Des dizaines de milliers d'automobilistes transitent aujourd'hui par les villages de Marguerittes et de Caveirac. Il n'y a qu'à prendre la RD6086 aux heures de pointe pour constater que la circulation automobile est saturée. Les bouchons ne commencent pas à la SMAC Paloma (un projet Nîmes Métropole de plus situé sur la commune de Nîmes) mais ils commencent dès Saint-Gervasy. Il semble plus pertinent d'intégrer dans le projet de base la desserte de ces villages, d'autant que Nîmes Métropole va investir dans l'extension de la ZAC du Tec 2 sur Marguerittes. Mutualiser ces travaux avec la création d'un parking relais semble l'option la plus pertinente techniquement et économiquement. Certes cela représente sans doute un budget initial plus important mais attendre une hypothétique révision du PDU pour lancer une deuxième phase de travaux générera inévitablement des coûts supérieurs d'études en tous genres, démarches administratives et nouveaux travaux. Comment arriver à développer un esprit communautaire si chaque projet snobe les villages alentours ? Quid des impôts ? Un citoyen de Nîmes Métropole pour un projet Diagonal complet.

Jean MINIER – 21.01.2016

Vu depuis Sainte-Anastasie, nous sommes bien loin de ce projet nîmois alors que notre desserte par des transports en commun est très réduite, avec peu d'interconnexions avec les réseaux du Gard ou vers l'Uzège. Il me semble qu'une amélioration de la desserte des communes excentrées de Nîmes Métropole est à améliorer, en travaillant sur des solutions innovantes et connectées comme des « taxis collectifs » sur réservation internet, des horaires et des capacités des bus adaptés à la vie scolaire et professionnelle, de l'assistance pour mettre en place du covoiturage, dans le but de réduire les autosolistes.

EMILE ARTABAN - 25.01.2016

Trop cher pour ceux qui payent.

Louis-André CHAVENT - 27.01.2016

Bonsoir, vous avons vu le projet du Tram'Bus Diagonal (sur le dépliant que nous avons reçu dans notre boîte aux lettres) et nous sommes d'accord avec les variantes N°1, N°3, N°4, N°6 et N°7. Nous ne trouvons aucun intérêt aux variantes N°2, N°5, N°8 et N°9. Nous aurions aimé connaître le détail des infrastructures consacrées au vélo le long de ces axes, mais nous devrions avoir ce renseignements à la Mairie, je pense...Cordialement.

Maguelone MAURY - 23.02.2016

Bonjour, habitante de Nîmes quartier Castanet et travaillant sur le CHU de Nîmes, je vois dans le projet que le quartier où je réside n'est pas desservi alors que c'est une ligne Est-Ouest et que le CHU est desservi par une seule ligne de bus et dont les horaires ne sont pas très variables donc j'ai l'obligation de prendre ma voiture alors que je pourrais prendre le bus.

Arnaud RENAC – 10.03.2016

Bonjour, au regard des embouteillages importants vécus par les automobilistes pour se rendre au parking du tram'bus de Caissargues, et éviter aux utilisateurs d'utiliser leurs véhicules pour s'y rendre, est-il judicieux de faire venir les gens jusqu'à Paloma et au CHU, avec des problématiques analogues qui se profilent. Ne serait-il pas plus judicieux de créer des aires de stationnement au-delà, quitte à desservir Marguerittes et Milhaud et ainsi apporter un service supplémentaire à une plus grande partie de la population de l'agglomération. Je n'ai aucune idée des coûts supplémentaires générés, mais quitte à investir, ça me semble être plus judicieux, et ça désengorgerait largement le trafic et libérerait en parallèle du foncier nécessaire pour d'autres projets pour l'avenir. Il me semble que la logique d'agglomération doit permettre aux communes voisines de profiter de ce service public.

Michel VIALA - 10.03.2016

Le T2 pourrait passer au dessus du périphérique Ouest. Un TCSP peut monter des rampes, c'est un atout face à un tram. Le réseau de tramway de Montpellier n'a pas choisi cette solution ; les pénétrantes de Montpellier sont toutes coupées par des lignes de tram, qui hachent et réduisent leur débit. Exemple des conséquences de ces difficultés d'accès : les sorties de l'A9 vers Montpellier sont parmi les plus régulièrement dangereuses le matin.

Kristof MARTON - 12.03.2016

Bonjour, je pense que la variante 5 serait utile pour refaire la rue du Mail car elle est dans un piteux état (trottoir et voirie) et permettrait d'améliorer la sécurité des piétons. Ce serait un plus pour les habitants du quartier et surtout pour le classement à l'Unesco, car cette rue affiche mal entre la liaison du centre-ville et l'extérieur.

Marie-Hélène TOIRON - 14.03.2016

Pourquoi faire un détour par Paloma ? Une desserte de la salle serait suffisante. Par contre et sans coût supplémentaire, un prolongement jusqu'à la sortie de l'autoroute serait plus judicieuse.

Dominique BARRE - 23.03.2016

En ce qui concerne le comité de quartier du mas de Mingue, nos remarques portent surtout et pour le moment sur la variante 1 qui nous semble indispensable. De même, il est nécessaire de prévoir la desserte du mas de Teste par un transport en commun. Remerciements. A Gallice Barre D.

Cyprien BENEZET - 4.04.16

Concernant le matériel roulant envisagé, on ne peut que se féliciter de ne pas avoir choisi le tram classique, beaucoup trop coûteux en infrastructures et à l'usage. Le tram'bus a fait ses preuves, capitalisons dessus. Ma préférence pour les bus hybrides (fiables et qui limitent les émissions de particules à faible allure, notamment au démarrage). Il commence aussi à exister des bus à hydrogène qui ne sont pas proposés ici et qui pourtant proposent un compromis formidable au pétrole et seront la standard des années à venir. Concernant le plan de circulation, le TB doit desservir l'hôpital, la gare et sans doute à terme, la gare TGV ouest. Une correspondance claire (station commune ?) doit être établie avec l'autre ligne de tram'bus.

Claude NERIS - 5.04.16

En matière d'énergie propre : à quand les Tram'Bus hybrides ou électriques et la location des voitures électriques à Nîmes ?

Joël PETIOT - 5.04.16

L'option d'un téléphérique (solution peu onéreuse avec un excellent rapport qualité / prix), de plus en plus répandue, a-t-elle été étudiée pour desservir le CHU ? Cette option pourrait être également mise en place entre Valdegour et Pissevin (Langevin-poètes). Cela aurait comme avantage de supprimer les détours du TCSP et de réduire sensiblement le temps de ralliement au centre ville. Ceci est le principal atout d'une ligne rapide type RER : peu d'arrêts et temps de parcours faible. Si le tracé fait des boucles, plus d'avantage par rapport à un bus articulé.

Michel GABELOTAUD - 7.04.2016

Lors de la réunion à laquelle nous avons assisté le 7 mars au théâtre Christian Liger, nous avons appris que la ligne T2 Diagonal s'arrêtait au CHU Carémeau. Nous avons alors avancé l'opportunité de prolonger la ligne jusqu'à la zone industrielle de Saint-Césaire : en effet, les 2 500 collaborateurs de la zone industrielle et les 3 000 habitants du « village » de Saint-Césaire représentent un potentiel d'usagers à côté duquel il serait dommage de passer. M. Lachaud a avancé qu'il n'était pas impossible de mettre à profit la période expérimentale de Diagonal pour tester un terminus sur la future gare de Saint-Césaire et nous nous montrons très favorables à un prolongement de la ligne rapide, indépendamment du calendrier de l'opération « Porte Ouest ».

Michel Gabelotaud, président de l'association des entreprises de la ZI de Saint-Césaire.

## 2. Les formulaires de contact

Jacques BERNARD – 15.01.2016

Pourquoi ne pas prévoir une branche du T2 à partir du Pont de Justice à travers le futur mas Lombard jusqu'à la route de Beaucaire avec un parc-relais et profiter ainsi de la réalisation du mas Lombard pour effectuer les voies nécessaires au T2 ?

Guillaume DEROS – 20.01.2016

Il serait bien de faire l'extension de la ligne T2 dès sa réalisation jusqu'à la Vaunage, avec un terminus entre Caveirac, Langlade et Clarensac. Et faire un méga parking de 300 / 400 places. Le parking au niveau du CHU de Nîmes serait alors inutile ou un parking plus petit.

Serge ALMERAS – 22.01.2016

Dans le cadre du nouveau tracé Tram'bus, nous souhaitons attirer votre attention sur la ligne « L3 » qui va voir le jour. En effet, face au stade municipal « Marcel ROUVIÈRE », il y a un passage piéton sous terrain municipal qui va desservir notre Institut Régional de Formation des Métiers de l'Artisanat IRFMA. Ce centre de formation va accueillir plus de 1 000 apprenants. Il nous semble donc essentiel de permettre à nos jeunes de pouvoir bénéficier de cette ligne forte L3. Or, nous apprenons ce jour que l'actuel tracé de la ligne « L3 » ne prévoit pas d'arrêt devant le stade municipal sis avenue Georges Dayan à Nîmes. Connaissant votre sensibilité en faveur des jeunes et de la formation, nous souhaitons que vous puissiez revoir votre projet afin que nos jeunes puissent bénéficier de la ligne « L3 ». Veuillez croire, Monsieur le Président, en l'assurance de nos salutations les meilleures.

Serge ALMERAS Président de la CMA 30

Ludovic DONNADIEU – 22.01.2016

Bonjour, résidant au quai de la Fontaine numéro impairs à Nîmes, j'ai entendu dire que la ligne 2 du Tram'bus devrait passer par le quai de la Fontaine. Confirmez-vous cette possibilité ? Merci par avance pour votre réponse et vos précisions. Cordialement, Ludovic Donnadiou.

Sophie LLORET – 3.02.2016

Travaillant sur Carémeau et habitant à Saint-Geniès-de-Malgoirès, nous pourrions enfin venir à Nîmes en laissant nos voitures à l'entrée de la ville et pouvoir circuler en tram, beaucoup plus simple de se garer et je pense moins de véhicules en ville. Nous aurons aussi la possibilité de laisser nos véhicules au parking-relais si l'on doit prendre le train, car le parking de la gare est vite saturé, vu que le tram dessert la gare.

Radouane BELAHRACHE – 8.02.2016

Bonjour, excellent projet. Concernant le calendrier, je souhaite que la traversée de la RN106 soit programmée après la réalisation du contournement Ouest. En effet, le giratoire est engorgé aux heures de pointe, l'ajout du Tram'bus ne ferait qu'aggraver la situation, déjà insupportable. Concernant les variantes, je les trouve toutes pertinentes et n'ai pas d'avis tranché sur la question. Par ailleurs, j'ajoute que l'agence Pôle Emploi dans le secteur Ouest sur la RD en direction de Caveirac, n'est pas desservie

par les transports en commun. Le cheminement piéton, non existant à certains endroits, rend le trajet dangereux. Il faut aussi remédier à ce problème. Pour finir, ce projet rend la ville plus moderne et plus attractive. Il servira aussi bien les Nîmois, que les habitants des villes et villages autour.

Fabien PENCHINAT – 12.02.2016

La Ville investi dans le nouvel éco quartier Hoche Université qui accueillera plus de 1500 logements, des bureaux, des commerces et un campus universitaire. Il nous semble opportun que l'arrêt de Tram'Bus baptisé Hoche Université soit situé au cœur même du nouvel éco quartier et non à l'intersection boulevard Talabot / Route d'Avignon, comme les plans du tracé de référence le mentionnent. Pour que l'éco quartier Hoche Université ne soit pas le premier éco quartier de France non desservi par des transports en commun en site propre, cet arrêt de Tram'Bus devrait être implanté à minima à l'intersection rue de Sully / rue Vincent Faïta et idéalement au cœur du quartier. En effet, l'emplacement prévu aujourd'hui place l'arrêt Hoche Université à 600m à vol d'oiseau de l'université, soit quasiment la même distance qui existe entre l'université et l'Ecusson. Aucun des très nombreux futurs occupants du quartier n'aura donc l'utilité de la nouvelle ligne de Tram'Bus, ce qui est, à notre sens, regrettable. Cordialement, Fabien Penchinat

François RUIZ – 18.02.2016

Bonjour, un des points noirs tous les matins de la semaine demeure la traversée de Caveirac par la RD40 pour toutes les personnes qui viennent travailler sur Nîmes 24 000 véhicules / jour. Le fait d'accéder au parking-relais de Carémeau ne règle en rien ce problème.

Jean Luc PORTIER – 22.02.2016

Bonjour, il faudrait profiter de ce projet très intéressant pour réaliser en bas de Carémeau, à l'intersection de l'avenue Kennedy et la 106, un pont comme sur la route de Sauve avec un rond-point au dessus. Compte tenu du dénivelé actuel, celui-ci devrait faciliter le trajet du tram. En effet ce carrefour est déjà saturé, si en plus on rajoute le tram'bus, ce sera une catastrophe.

Chantal CHEVALLIER – 22.03.2016

A l'attention de Mr Olivier Arnaud chef de projet, vous deviez passer à la station pour nous rencontrer suite à la re faite à la SMAC pour nous parler de l'avancement du projet et de l'impact sur notre station service en effet j'ai besoin d'éléments car je suis entrain de vendre mon commerce. Merci.

Xavier COURBAUD – 23.03.2016

Madame Monsieur. Au sujet du projet de ligne tram'bus diagonal, il me semble qu'il est important d'aménager le parking-relais du CHU Carémeau avec un accès le plus pratique possible pour les véhicules provenant de Sommières et provenant d'Alès. Bonne réception. Xavier Courbaud.

Michèle CLAVIER – 24.03.2016

Bonjour, habitants le Carreau de Lanes, nous sommes confrontés matin et soir aux embouteillages entre l'hôpital et l'entrée de l'autoroute. Si vous arrêtez les véhicules pour faire passer un tram toutes

les 6 minutes, ce sera pire. Une trémie pour les trams semble indispensable. Nous sommes déjà ées aux ré s et notre avis ne semble pas retenir l'attention. Ce projet de tram Est-Ouest est ambitieux mais ne réglera pas le flot des vehicules Nord-Sud. Cordialement.

Françoise DI MARTINO – 29.03.2016

Bonjour, pourquoi n'existe-t-il pas de ligne DIRECTE du centre-ville Nîmes / au pôle psychiatrique chemin du mas de Lauze afin de faciliter les rendez-vous et les visites aux patients, cela serait très utile ? Merci de prendre en compte ma demande. Salutations.

Christian PAGET – 30.03.2016

Bonjour, je souhaite faire les remarques suivantes. Le choix d'un tramway aurait coûté plus cher mais présente l'avantage d'être moins onéreux en exploitation. Sur le confort, la pollution, l'attrait pour les voyageurs il n'y a pas photo ! J'ai le sentiment que cette ligne 2, certes si elle représente un progrès par rapport à la situation actuelle ne sera ni faite ni à faire.

Julien INARD – 1.04.2016

Bonjour, dans la mesure où Nîmes candidate pour être inscrite au patrimoine mondial de l'Unesco entraînant une hausse conséquente du tourisme, développe le campus étudiant et adhère à l'agenda 21, quelle est la raison pour laquelle Nîmes ne pourrait pas se doter d'un tramway entièrement électrique ? Dans quelle mesure un ce projet est il toujours envisageable ? Merci d'avance pour votre réponse.

Christiane NOUGARET – 7.04.2016

Il nous semble que ce tram'bus doit permettre de rejoindre l'Ouest et l'Est de la ville *via* le centre le plus rapidement possible. Il doit pour cela emprunter un tracé direct avec des arrêts desservis par des navettes circulaires qui permettent aux habitants un peu excentrés comme les Romarins et tous les habitants du chemin de la Lauze d'emprunter ce tram. Le tracé de l'actuel bus G qui sillonne les quartiers Valdegour et Pissevin montre que la lenteur de ce trajet pour rejoindre le centre-ville est négatif pour les gens qui travaillent ou qui, tout simplement, veulent aller en centre-ville. Nous préconisons donc une ligne directe par le boulevard Kennedy sans circonvolutions. La ligne B serait raccourcie car empruntant à la sortie de Valdegour le même trajet que le tram sa prolongation ne serait pas justifiée, le gain ainsi dégagé pourrait servir à instaurer cette navette avec arrêt au Romarin permettant à tous les habitants de Valdegour et du chemin de la Lauze de prendre le tram avec un gain de temps considérable.

Bruno VAN KERM – 7.04.2016

Bonjour,

Après cette réunion du 06/04 et les avis entendus, je me permets de vous soumettre 4 pistes de réflexion :

- une ligne T2 la plus directe possible sur le Kennedy au départ du rond-point de la rd40 constituant ainsi une véritable colonne vertébrale pour une liaison avec les autres lignes de bus nord-sud
- en lieu et place du passage du T2 : une ou deux navette(s) circulaire(s) cadencée croisant le T2 sur le Kennedy pour desservir le CHU, l'IUT, les quartiers Pissevin et Valdegour, le Carreau de Lanes, Saint-Césaire
- l'implantation d'un P+R en articulation avec la D40
- le déplacement de la station Amandiers au plus près de la clinique Kennedy.

En ce qui concerne le trajet sur le secteur Est, je préconiserai un passage du T2 avec un arrêt au plus près des nouveaux quartiers de Courbessac et ensuite de poursuivre devant l'école de police pour finir au Smac.

Merci pour le temps que vous consacrerez à mes réflexions

Bruno Van Kerm

Jean-Louis LIVROZET – 9.04.2016

Bonjour, la ligne T2 était certainement prioritaire car desservant une population importante ainsi que des sites générateurs de déplacements. Il serait nécessaire d'avoir une vision globale des transports collectifs sur l'agglomération PDU la ligne T2 devrait s'envisager de Caveirac à Marguerittes ; elle devrait pour être performante et attractive, être la plus directe possible et véritablement en site propre notamment aux points de friction avec la circulation automobile. Le rond point de Carémeau ou la traversée de la N106 devrait être franchi sans perturber davantage la circulation à cet endroit, au vu des perturbations engendrées par la ligne T1 au bas de Jean Jaurès on peut légitimement s'inquiéter. La ligne doit éviter les zig-zag et doit être accompagnée par un réseau approprié pour desservir Valdegour, Pissevin, Carémeau, Saint-Césaire et la zone d'activités ; idem dans la partie Est. Il faut éviter le diesel même soit disant propre ; investissons dans le durable. Merci.

Stéphane MICHELUTTI – 10.04.2016

C'est en tant que particulier ; usager quotidien des transports en commun de Nîmes (notamment sur l'axe Centre ville-CHU) ; ancien Président du comité de quartier Montcalm République (donc particulièrement sensibilisé à ces problématiques depuis plusieurs années et avec une bonne connaissance du terrain sur ce quartier) ; et agent du CHU de Nîmes, que je me permets quelques observations sur le projet de ligne de TCSP 2 dans le cadre de la concertation.

Cette ligne diagonal est-ouest semble pertinente, son tracé aussi. L'axe Est-Ouest étant l'axe de déplacement le plus emprunté sur la ville. Néanmoins voici quelques notes et réflexions concernant les variantes.

#### **SECTEUR EST**

**Variante 1 :** Elle semble intéressante en termes de desserte de population, mais allonge son temps de parcours (notamment depuis le parc relais Paloma). Cela risque d'avoir pour conséquence une désaffection des utilisateurs du parc relais en raison de l'allongement du parcours et du tracé moins direct. Serait-il envisageable, dans ces conditions, de rester sur le tracé initial (rouge) et de réaliser une extension vers Courbessac via l'Av Clément Ader depuis la SMAC Paloma.

**Variante 2 :** Elle semble inutile car il n'y a pas de desserte de population supplémentaire avec un impact financier négatif. De plus la ligne perdrait en lisibilité car cette variante n'est proposée que dans le sens ouest-est.

**Variante 3 :** Elle paraît très intéressante car même si elle a un coût financier relatif, elle permet de diminuer le temps de parcours.

**Variante 4 :** Non nécessaire car elle augmente le temps de parcours sans avantages en contrepartie. La ligne perd également en lisibilité (comme sur la variante 2) car elle n'est proposée que dans le sens ouest-est.

#### **SECTEUR CENTRE**

**Variante 5 :** Non nécessaire, elle n'apporte rien de plus et il y a, à mon sens, des problématiques d'insertion du fait de l'étroitesse de la rue du mail. Encore une fois il y a là aussi une perte de lisibilité de la ligne car la variante n'est proposée que dans un seul sens (est-ouest).

**Circulation** : Il me semble qu'il est impératif de maintenir une circulation sur la rue du cirque romain dans sa configuration actuelle (sens entrant). Sa suppression entrainerait une circulation très chargée sur les autres axes (Jean Jaurès et Dhuoda notamment) déjà saturés. Elle permet de maintenir une desserte du quartier et de l'école Jehanne des Lys (j'étais déjà intervenu à ce sujet lors de la réunion publique du 7mars pour soulever les inquiétudes de l'école) qui doit inévitablement être maintenu afin de ne pas réitérer les erreurs commises sur la rue de la république pour la ligne 1. Sur la rue du mail, la circulation et le stationnement doivent également être maintenus. Il en est de même pour la rue de l'abattoir, toujours pour éviter de surcharger les autres axes déjà saturés.

Il faut rappeler qu'un système de **TCSP très efficace** permet un report de l'automobile sur ce mode de transport de l'ordre de 10-12 % (pour les chiffres les plus optimistes). Cela signifie qu'il reste encore au bas mot 90% de véhicules. Ils sont donc bien évidemment à prendre en compte de manière considérable.

Quid du stationnement et/ou dépose minute école sur cet axe ?

Sera-t-il prévu un élargissement des trottoirs sur Cirque romain coté droit entre Jaurès et Montcalm ?

**Stations** : Ne serait-il pas envisageable d'implanter une station à mi chemin entre Jaurès et Amandier afin de desservir au plus près les zones résidentielles situées aux abords du chemin de pissevin. Ce secteur semble fort éloigné des stations Amandiers et Jaurès avec en plus un dénivelé important ce qui ne favorise pas l'accès aux stations depuis cette zone.

## **SECTEUR OUEST**

**Variante 6-7 et 8** : Elles sont liées entre elles en fonction des options choisies.

\*Si la variante 7 était retenue, cela éliminerait donc la variante 8. Il faudrait créer une ligne T2BIS reliant Valdegour et Pissevin en correspondance à la station trait-d'union avec T2. La prolonger plus au cœur de pissevin et vers le village de St Césaire et l'iut pour améliorer le maillage. La création de cette ligne T2Bis passant par « ROBERVAL » justifierait la variante 6.

La variante 7 devrait faire l'objet de la création d'un pont au dessus du rond point sur le périphérique Ouest : ce carrefour est déjà très saturé et l'insertion d'une ligne de TCSP (sans passer par une trémie ou un pont augmenterait sensiblement les problèmes de trafic sur ce carrefour) Mais quel en est son impact financier ?

\*Si la variante 7 n'était pas retenue, il faudrait retenir la variante 8 (Coût important mais temps de parcours et desserte intéressants).

Mon avis personnel aurait tendance à retenir la 1ère solution (avec la variante 7). Cette variante 7 semble très intéressante en termes de temps de parcours d'impact financier et de contraintes hydrauliques. Il faudrait évaluer le coût d'une ligne T2Bis (Valdegour-Pissevin) pour apprécier au mieux l'une ou l'autre des 2 solutions.

**Variante 9** : Il faut prendre en compte la future extension de la ligne vers St Césaire et la future gare et penser au temps de parcours des usagers en bout de ligne et au parc relais Kennedy. Dans ces conditions j'aurai tendance à retenir la variante 9. La desserte du CHU serait évidemment moins fine. Il faudrait donc imaginer un système de desserte rapide et efficace du cœur du CHU.

Prenons exemple sur ce qui a été réalisé à Sienne en Italie. La Gare est situé loin du centre ville dans la vallée, le centre ville se situant en haut d'une colline avec un très fort dénivelé. Il a été construit un système de passerelles contre la colline dans lequel il y a tout un système d'escalators successifs et d'ascenseurs. Le système est très efficace, il permet d'appréhender ce fort dénivelé aisément, de se rendre au centre ville rapidement, de pouvoir être utilisé par les PMR même si un des systèmes est en panne. De plus il n'est pas contraint à une attente des usagers pour une correspondance avec une navette, son coût d'exploitation ne doit pas être très onéreux (coût entretien des escalators). Seul bémol connaître le coût de construction d'un tel équipement. Chez nous serait-il envisageable d'utiliser un passage par l'ICG et la passerelle le reliant au CHU.

On pourrait peut-être conserver la desserte fine du CHU initialement proposée de manière provisoire, le temps que l'extension vers la Zone de St Césaire soit réalisée. A l'issue de cette période provisoire une évaluation pourrait être réalisée afin de confirmer ou infirmer la variante 9.

Pendant cette période il me semble nécessaire de mettre en place un système de navette entre le terminus et la zone de St Césaire afin de faciliter l'utilisation du TCSP par les nombreux salariés de cette zone.

#### **MATERIEL ROULANT**

Le matériel au Gaz naturel semble être d'un bon rapport qualité/prix. Peu bruyant et peu polluant. Mais peut-il s'adapter à des dimensions de 24 mètres (à mon sens nécessaire sur cette ligne) ?

Si cela n'est pas adapté à cette dimension, l'hybride type Metiss de Metz sera plus adapté. Dans tous les cas il faudrait qu'il ait un habillage de carrosserie type (tram) et ne pas ressembler à un vulgaire bus articulé (comme T1), pour donner aux usagers l'impression de se déplacer dans un vrai transport moderne de type tram et donc ainsi augmenter son attractivité et valoriser son image.

#### **AMPLITUDE HORAIRE**

Il serait nécessaire que cette ligne ait une amplitude d'horaire d'exploitation la plus large possible notamment pour desservir le CHU avec des horaires commençants très tôt le matin et finissant tard le soir. Les horaires doivent être adaptés aux heures de début et de fin de service des agents sans avoir des dizaines de minutes d'attente sur ces créneaux horaires comme c'est le cas actuellement avec la ligne H. Evidemment si l'on veut qu'un maximum d'agents du CHU utilisent ce mode de transport il faudra aussi calquer les principales lignes structurantes de l'agglo aux horaires de ce TCSP (tout le monde n'habite pas forcément le long de la ligne T2).

A quelle fréquence de rotation est-il prévu en heure de pointe et en heure creuse ?

André BRUSTON – 11.04.2016

Bonjour Monsieur, je vous écris au nom de l'Association pour la Prospective et les Initiatives Collectives de Nîmes Métropole, association citoyenne qui suit attentivement les différents projets portés par la ville de Nîmes comme par Nîmes Métropole. Tout en suivant l'actualité nationale sur les thèmes Urbanisme et Transports. Nous avons échangé nos réactions et rédigé cet avis dont nous espérons qu'il sera utile, car nous n'avons pour volonté que la réussite des nîmois eux-mêmes, dans leur mobilité comme dans leur emploi ou leurs mobilités avec mes meilleures salutations.

## **ASsociation Pour les Initiatives Collectives de Nîmes Métropole**



### **ASPIC**

Aspic Nîmes Métropole. Adresse : 4 rue Crémieux 30000 NIMES  
Tél. 06 72 79 71 15  
Courriel : [aspicnimes@hotmail.fr](mailto:aspicnimes@hotmail.fr)

#### **CONCERTATION sur la ligne « Tram'Bus T2 », ou encore « DIAGONAL »**

2011: l'agglomération nîmoise se voit attribuer 28 millions d'euros par l'Etat pour un tramway d'Est en Ouest au moins du CHU au Chemin Bas d'Avignon. 2016 : pas de tram en vue. Et un BHNS d'utilité bien moindre qui a dévoré et dévore encore les ressources du Budget des transports de l'agglomération. C'est du passé, mais nous ne voulons pas revoir de pareilles erreurs.

Alors, quel avenir pour l'agglomération nîmoise, est-ce oui ou non l'accessibilité du plus grand nombre à la mobilité ?

2016 : subsistent 22 millions, qui ne se justifient que par la nécessité connue depuis longtemps de desservir cet axe, et par la volonté de l'Etat à travers les contrats de ville de fournir aux grands quartiers d'habitat social les moyens de la mobilité intra-urbaine.

A la concertation préalable, on ne peut donc répondre que par OUI pour la mise en place d'un réel service aux populations concernées, et OUI MAIS quand il s'agit de détailler ce qu'est le projet tel qu'il nous est présenté. Est-il avant tout un projet de service urbain ou comme il est dit p.1 « vecteur de modernité » ? Laquelle est en la matière illusoire. Les travaux de recherche (Offner, Prudhomme) ont montré que les transports en soi ne sont en rien vecteurs de développement, et que ce sont les investissements productifs avec les populations concernées qui en sont les facteurs majeurs. Sous condition encore d'accès à la mobilité : dire que Diagonal facilite l'accès à l'emploi (p.2) suppose la

gratuité des trajets pour les chômeurs...et plus globalement une véritable politique sociale des transports.

Le service rendu restant le seul critère de fond, la plaquette et les panneaux fournis à la concertation appellent les remarques qui suivent :

- Le projet est une offre. La demande devrait être connue pour en juger : l'enquête Ménages Déplacements citée p.4 en est très loin, puisqu'elle ignore l'essentiel, soit les origine-destination des déplacements et leur fréquence.
- -en absence d'enquête spécifique reste à s'appuyer sur les données démographiques : la densité très faible de l'Unité urbaine nîmoise indique la quasi impossibilité d'une desserte généralisable, il faut donc être certain de desservir en priorité des pôles de concentration de population, ce que ne fait vraiment pas la ligne 1 ! et être certain que la proximité des stations par la marche à pied est acquise. (Sans celle-ci, en durée inférieure à 10', pas de fréquentation des Transports en commun). Pour la T2, cet aspect commande impérativement le tracé : le tableau de comparaison des variantes p. 7, si on retient en toute priorité ce critère, montre la validité des variantes 1, 3,8 ; soit centralités habitantes locales pour la 1 et la 3. La 8 est qualifiée « équipements », mais on connaît la demande en Transport en Commun des scolaires souvent captifs du TC. En revanche, la 8 se justifie vraiment sous condition de rejoindre le CHU pour lequel la variante 9 serait pénalisante.
- Nous ne pouvons que nous réjouir de voir reconnu (p.5) le rôle essentiel du pôle multimodal qu'est la gare de Feuchères, rôle dénié systématiquement dans l'enquête publique de la ligne 1, même si on oublie encore le rôle de la gare routière.
- Une critique de notre position s'appuierait sans doute sur la réduction de la vitesse commerciale suscitée par ce qui peut apparaître comme des détours. En l'état Nîmes a renoncé au tramway et choisi le bus : sauf à empêtrer celui-ci dans des aménagements urbains contraignants, il peut évoluer dans ses itinéraires en fonction de l'expérience, et il peut avoir un plan de marche alterné entre dessertes de type express et de type omnibus.
- Hors les services rendus aux concentrations de populations « clientes », le projet T2 entend devenir un facteur essentiel d'amélioration de l'espace public,
  - o –En réduisant le trafic automobile, sans précision si ce n'est au niveau de places de parkings dont le total serait insuffisant (450 Est, 230 Ouest) pour satisfaire à un objectif de transfert modal...
  - o En procédant à un meilleur partage de l'espace public (id est la voirie dans ce document)
  - o En respectant les projets pilotés par l'ANRU dans les quartiers d'habitat social. Mais c'est bien au contrat de ville d'en assurer la responsabilité, pas aux transports.
- Voiries : la plaquette est très discrète sur les obstacles à surmonter en termes opérationnels sur la voirie nîmoise. Notamment dans la partie ouest, où la ou les traversées de la nationale 106 appellent des choix et des réalisations (ouvrages d'art ?) particulièrement onéreux.

La mise en place d'une ligne de BHNS impose un certain nombre de travaux ; les Nîmois qui pratiquent aujourd'hui l'Ecusson en savent quelque chose... Or le choix des matériels roulants est déterminant dans la nature des travaux nécessaires : un tramway aurait imposé une plateforme lourde et ses annexes, qui justifiaient le coût de 120 Millions

d'euros sur 255 au total (analyse faite par le CEREMA en 2014). Les voitures et les équipements d'électrification etc pesaient lourd.

Pour l'heure, nous est présenté un éventail de matériels roulants en théorie complètement ouvert (p.3) Les Etats généraux de Nîmes métropole en juillet et septembre dernier avaient alors tendance à écarter quasiment toutes autres solutions que le BHNS diesel, ou au mieux hybride. Les autres motorisations ne seraient-elles évoquées ici que pour ordre ? Nous espérons qu'il n'en est rien, mais c'est à démontrer.

Au cas où ce serait une solution « simple » Bus, nous réfutons énergiquement la solution prise pour la ligne T1. Le projet « Naturellement responsable », titre de la page 3 est en cas de bus diesel insultant pour la dite nature. Nous insistons donc pour qu'une motorisation propre soit un objectif déterminant à atteindre pour les décideurs. Les usagers, eux, en sont convaincus...

Un bus, en site propre ? Oui autant que se faire se peut ; la ligne T1 affichée comme telle ne l'est pas toujours. Revenons au service à rendre : accessibilité, fréquence, vitesse commerciale etc. Le tracé efficace pour le service à rendre de la ligne peut être propre, il peut être partagé ; l'accès des stations peut être partiellement automatisé ou pas, les chauffeurs ne sont pas forcément maladroits. Il s'agit ici du passage à un si nécessaire bilan coût-avantages détaillé, que le public nîmois pourra vérifier dans l'enquête publique. Bilan qui devra combiner les études d'impact et les approches socio-économiques telles qu'exigées par les textes de Grenelle 2 et suivants (loi Alur).

Pour l'instant, nous disposons de quelques indicateurs :

- Le coût global pour 11,5km est évalué à 118 millions d'euros. Soit 10 millions d'euros le km, ce qui placerait ce BHNS dans les plus chers en France. Sera-t-il le meilleur service de France ?
- P. 2 on constate une évaluation de 10M€ pour les acquisitions foncières (curieux, car le projet tramway n'en prévoyait que 6)
- 77 M€ pour les « travaux », soit 65% de l'enveloppe. Considérable. La mise en place de la ligne T1 a représenté une véritable débauche de travaux de voirie, au point de poser des questions sur sa finalité, était-ce le transport ou les embellissements ? En sera-t-il de même pour la ligne T2 ? Ce serait inacceptable. Les villes qui ont fait appel au tramway dans les années 80 en ont profité pour justifier et financer dans la globalité de leurs enveloppes un aménagement « de façade à façade »... elle n'est plus de mise aujourd'hui, comme le soulignent tous les professionnels qui redonnent la priorité aux usagers.
- Ne fut ce qu'en raison de l'incertitude des financements du projet : on peut, comme semble le dire Nîmes métropole, engager des travaux pour justifier l'attribution de la subvention de l'Etat, et espérer qu'elle fasse des petits. Vieux réflexe, qui en cas de subventions limitées conduit à des emprunts très lourds que le Versement transport ne peut à lui seul rembourser. A ce jour encore, le Budget annexe des transports de Nîmes métropole, même abondé par le budget général, n'est pas en état de financer le total.

D'un point de vue plus général, cette concertation sur une ligne, conforme à la législation, ne peut faire oublier les éléments obligés du calendrier d'une démarche cohérente avec ses étapes chronologiques et logiques. Nîmes métropole a une compétence qui de transports est devenue « mobilités ». Il en est

de même pour la Région. Celle-ci devra définir un Schéma d'envergure régionale, et considèrera certainement l'agglomération nîmoise comme un des pôles d'échange importants de l'axe Est/Ouest régional, du Rhône à l'Aquitaine. De son côté l'agglomération est tenue de produire un Plan de déplacements urbains (PDU), celui de 2007 étant évidemment obsolète, qui doit fournir un paysage d'ensemble de ce que devront ou pourront être les déplacements à l'échelle de la vingtaine d'années devant nous. Dans le cas précis de la ligne T2, elle ne prendra sens que dans le fonctionnement d'ensemble des réseaux du territoire : accès ferrés et routiers à l'agglomération, réseaux de bus locaux, réseau vélo, facilitation de la marche à pied etc. Et aussi, car bien que le trafic automobile soit en apparence autonome parce que privé, la compétence générale sur les mobilités inclut des tâches de régulation : il ne s'agit pas que de lutter contre la voiture ! Au PDU de préciser les incitations et les contraintes exercées dans le futur. Ce qui souligne l'importance des connaissances à réunir, telles les origines / destination des déplacements extérieurs et internes à l'agglomération.

En conclusion, on l'aura compris, nous attendrons l'Enquête publique pour aller plus loin dans l'appréciation des promesses de service et la faisabilité de ce projet. Nous aurions préféré un autre choix de priorités il y a 8 ans, qui nous aurait sans doute conduits à l'examen d'un projet de ligne 2, celui d'un tramway. Ce serait beaucoup plus satisfaisant, eu égard aux effets incitatifs de l'offre tramway que le BHNS ne saurait égaler. Mais tournons-nous vers l'avenir : les associations nîmoises sont évidemment plus que favorables à une vraie desserte en transports en commun pour le plus grand nombre. Elles le sont d'autant plus que cette ligne, enfin, peut relier les quartiers les plus populaires de l'agglomération entre eux, et avec les principaux éléments de la centralité : services supérieurs, accès aux services culturels, éducatifs etc. Oui si, et si seulement, les autres politiques publiques qui conçoivent l'organisation urbaine (telle que la révision du PLU de Nîmes aura à le faire, en cours) choisissent une interaction entre les déplacements et l'urbanisation qui incite au partage de la ville et de l'espace public, plutôt que de favoriser les discriminations. Le risque est toujours là.

Les associations citoyennes, dont l'Aspic, seront donc vigilantes sur la réalité du service rendu, sur sa capacité à servir le développement durable, et à faire de la mobilité un temps d'urbanité : c'est l'ensemble du réseau qui devra être évalué, et nous attendons des promoteurs du projet qu'ils ne se contentent pas d'isoler la ligne pour elle-même, interdisant ainsi l'approche de la globalité.

Le CA de l'Aspic

D. L'avis du panel citoyen



## 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

|  |          |
|--|----------|
| <b>Méthode suivie</b>                    | <b>1</b> |
| <b>Points proposés à la concertation</b> | <b>2</b> |
| 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 BATTAULT, 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.

E. L'avis de la Ville de Nîmes et les autres avis reçus dans les registres, par courrier, e-mail et *via* les bulletins de participation

1. L'avis de la ville de Nîmes

Jean-Paul FOURNIER – 8.04.2016

V I L L E D E N Î M E S



**Direction de l'Urbanisme**  
Service Urbanisme Opérationnel  
Tél. : 04-66-70-80-69  
Fax. : 04 66 70 75 80  
Réf : RGU/PBP D2016-29776/0

Le - 8 AVR. 2016

Suivi par : Pascaline BARTHELEMY-PODOR

Objet : Concertation relative au tracé du Tram'bus T2 Diagonal - Avis de la Ville de Nîmes concernant la prise en compte des Nouveaux Projets Nationaux de Renouveau Urbain (NPNRU) créés sur le territoire communal.

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous faire parvenir une note synthétisant l'avis de la Ville de Nîmes concernant la prise en compte des Nouveaux Projets de Renouveau Urbain (NPNRU) dans le cadre des différentes hypothèses de tracé du Tram'bus T2 Diagonal.

L'avis est décliné en trois parties, correspondant aux trois NPNRU de la Ville de Nîmes :

- Le NPNRU Pissevin Valdegour.
- Le NPNRU Chemin Bas d'Avignon – Clos d'Orville.
- Le NPNRU Mas de Mingue

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma considération.

**Jean-Paul FOURNIER**  
Sénateur du Gard  
Maire de Nîmes

Monsieur le Président de Nîmes Métropole  
3 rue du Colisée  
30 947 Nîmes Cedex 9

## CONCERTATION TRAM BUS T2 DIAGONALE NIMES METROPOLE

**Note synthétisant les avis de la Ville de Nîmes concernant la prise en compte des Nouveaux Projets Nationaux de Renouvellement Urbain (NPNRU) créés sur le territoire communal.**

### **A / SECTEUR OUEST – NPNRU Pissevin Valdegour**

#### **I / Nouveau Projet National de Renouvellement Urbain (NPNRU) des quartiers Pissevin et Valdegour**

Dans le cadre du NPNRU Pissevin Valdegour, la Ville de Nîmes a mis en œuvre une procédure de dialogue compétitif en vue d'attribuer au lauréat un accord-cadre de Maitrise d'œuvre Urbaine pour une durée de 10 ans.

Trois équipes de Maitrise d'œuvre urbaine ont été sélectionnées au stade de la candidature pour participer à trois tours de dialogue avec la Maitrise d'Ouvrage comprenant une réflexion à l'échelle du Grand Ouest Nîmois, la préfiguration d'un plan guide à l'échelle des deux quartiers Pissevin et Valdegour et enfin la définition plus précise des espaces de centralité et polarités du projet.

Dans ce cadre, et au regard des projets de renouvellement urbain proposés par les trois équipes de Maitrise d'œuvre Urbaine, le projet urbain retenu sera de nature à modifier substantiellement le tracé prévu initialement étant donné que chacun des projets susvisés propose une restructuration du réseau viaire dans les quartiers, une modification de l'accessibilité, une relocalisation de la centralité et des polarités secondaires, autant d'éléments qui pourront impacter le tracé du Tram bus T2 Diagonal dans les quartiers Pissevin et Valdegour.

Des ajustements seront à trouver afin de concilier projet de renouvellement urbain et passage du TCSP au sein du quartier Pissevin en fonction du plan guide qui sera retenu à l'issue du dialogue compétitif qui devrait intervenir au mois de juillet 2016.

A ce stade, une interface entre les deux projets (NPNRU et projet de transport) sera nécessaire pour identifier et délimiter les périmètres d'intervention de chaque Maitrise d'Ouvrage.

Le premier marché subséquent qui sera attribué à la MOE Urbaine consiste à approfondir le plan guide avec l'ensemble des partenaires, les différents acteurs des quartiers afin de consolider celui-ci et traduire les actions opérationnelles dans une convention qui sera signée avec l'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine mi 2018.

Etant donné que plusieurs variantes de tracé ont été soumises à la concertation du public concernant les quartiers Pissevin et Valdegour et de manière plus générale le Grand Ouest Nîmois, l'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine (ANRU), rappelle

à la Ville de Nîmes et à la Communauté d'Agglomération de Nîmes Métropole dans son compte-rendu de Réunion de Travail Partenarial (RTP) qu'elle a financé dans le cadre du PNRU la démolition partielle de l'immeuble Fragonard, au sein du quartier Pissevin pour permettre le passage du futur TCSP. En conséquence, les conditions d'engagement et de financement du projet par l'ANRU sont conditionnées à la desserte interne du quartier Pissevin par le TCSP.

La desserte de Valdegour par le TCSP devra également permettre d'approcher au plus près le quartier.

## **II / Avis sur le tracé de référence et sur les variantes 6,7 et 8 du secteur ouest de la Ville de Nîmes impactant le Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU) des quartiers Pissevin et Valdegour :**

### **• Le tracé de référence :**

Au regard des 3 propositions de plan guide établies par les 3 équipes de Maitrise d'œuvre Urbaine dans le cadre du dialogue compétitif en cours, le tracé de référence du Tram Bus T2 Diagonal est compatible avec les 3 propositions de projet de renouvellement urbain.

Néanmoins le passage du tram bus par la rue Utrillo engendre des difficultés de coordination et de phasage des travaux relatifs au projet de renouvellement urbain pour atteindre les objectifs de restructuration du quartiers des peintres en accompagnement du projet de Tram Bus.

D'autre part, cette solution engendre des impacts hydrauliques conséquents liés au percement du merlon antibruit bordant la RN106.

### **• La variante n°6 :**

Les propositions de projets de renouvellement urbain susvisés créent une nouvelle centralité autour du boulevard Kennedy militant pour un accès du tram bus dans le quartier Pissevin en accompagnement de ce nouvel espace public.

A ce titre, la variante n°6 passant par la rue Weber ne permet donc pas d'associer le passage du Tram bus à la création d'une nouvelle centralité au contact du boulevard Kennedy.

### **• La variante n°7 :**

Cette variante dont le tracé propose le passage du Tram bus sur l'axe Kennedy ne répond pas aux exigences de désenclavement des quartiers Pissevin et Valdegour et d'une desserte au plus proche des habitants.

(Les financements ANRU relatifs au projet de renouvellement urbain sont directement conditionnés au passage du Tram bus au sein du quartier Pissevin - cf courrier du Préfet du 2/10/2015).

• **La nouvelle variante n°8 :**

Cette variante propose le passage du Tram bus avenue des Arts jusqu'au carrefour avec la RN106. Cette proposition de desserte irrigue ainsi le quartier Pissevin jusqu'au secteur de Super Nîmes tout en permettant la recomposition urbaine d'une entrée au sud du quartier Pissevin, l'espace urbain de l'Avenue des Arts étant moins contraint que la rue Utrillo.

D'autre part, ce tracé permet également la desserte directe du campus (IUT, Lycée Jules Raimu, Lycée Gaston Darboux, restaurant universitaire).

Le contournement de la colline de Saint-Césaire permet enfin une desserte au plus proche du quartier d'habitat de Saint-Césaire.

Cette variante facilite une desserte au plus proche des habitants du quartier Pissevin et permet la mise en œuvre d'un projet de renouvellement urbain de qualité, à la fois en matière de déplacement, d'ouverture du quartier et de liaisonnement des différents pôles générateurs de flux.

Cette variante ne s'entend que s'il s'agit d'une desserte principale assurant la continuité entre le quartier Pissevin et les autres pôles (Campus, CHU Carrémeau, Centre-Ville, etc.) en vue d'assurer une desserte optimum.

Au-delà du tracé du Tram bus T2, il est important de prendre en compte la desserte Nord-Sud des quartiers Pissevin et Valdegour dans une approche globale de restructuration du réseau de transport en commun.

**B / SECTEUR EST – NPNRU Chemin Bas d'Avignon – Clos d'Orville**

Avis sur les tracés du Tram bus T2 Diagonal :

• **Desserte du Clos d'Orville :**

Le quartier NPNRU couvre les quartiers Chemin Bas d'Avignon et Clos d'Orville, ainsi il faudra s'assurer que les tracés et le positionnement des stations apportent un service optimal aux populations des deux quartiers.

L'arrêt prévu au Carré Saint Dominique semble le plus à même de permettre un accès à T2 pour les habitants du Clos d'Orville, mais il faudra aménager des accès piétons ou cyclables aisés, directs et sécurisés depuis la rue R.Schuman.

• **Le tracé Variante par l'Avenue de Lattre de Tassigny :**

Il est moins pertinent pour la desserte future du quartier Clos d'Orville évoquée ci-dessus.

3

Il évite également le Carré Saint Dominique ce qui est pénalisant pour le fonctionnement du quartier.

Cette variante propose le passage du Tram'bus dans le sens Ouest Est par l'avenue de Lattre de Tassigny et un arrêt qui permettrait d'offrir une bonne desserte pour les commerces du Portal.

Toutefois si les stations aller et retour n'étaient pas implantées sur ce même axe, ceci nuirait à la lisibilité de la desserte offerte aux usagers.

Nous attirons enfin votre attention sur le marché installé sur chaussée qui condamne une grande section de l'Avenue de Lattre de Tassigny devant les commerces du « Portal »

▪ **Le tracé de Référence :**

C'est le tracé qui s'inscrit dans la logique du projet initial de rénovation du quartier.

L'entrée dans le quartier via l'avenue Bir Hakeim et le Carré Saint-Dominique semble une hypothèse cohérente étant donné le contexte du réseau viaire et la rénovation récente de cet espace public. Cela s'inscrit donc en continuité des investissements déjà réalisés dans le cadre du PNRU (ANRU 1).

Il est compatible avec les travaux déjà réalisés de dévoiements de réseaux sous le mail Maryse Bastié en anticipation du TCSP.

Même si ce tracé le long de la rue Jean Moulin dispose d'emprises foncières plus généreuses que la variante le long du Portal, il faut rappeler qu'il s'agit de voies de desserte du cœur du quartier et non de pénétrantes et qu'ainsi les circulations de desserte de proximité (voiture, cycles ou piétonne) et leurs largeurs minimum devront être préservées.

▪ **Eboue Ornano :**

Le tram'bus suit une route depuis la rue Jean Moulin vers le pôle multimodal du Pont de Justice via la rue Felix Eboué.

En fonction du projet étudié, il est possible que l'aménagement du carrefour à l'angle des rues Jean Moulin et Félix Eboué pose un problème d'emprise soit sur le foncier limitrophe d'Habitat du Gard, soit sur les emprises publiques récemment aménagées sur le secteur Eboué d'Ornano dans le cadre du premier programme PNRU (ANRU 1).

Nous attirons l'attention sur le fait que des travaux sont en cours, et que les plans projets sont disponibles auprès du service voirie de la Ville de Nîmes.

#### **- Pôle multimodal du Pont de Justice :**

Ce secteur est considéré comme un enjeu urbain fort du prochain projet de renouvellement urbain du quartier car c'est une entrée du quartier voire une entrée Est de la ville de par sa situation au contact du Boulevard Allende.

Aujourd'hui le site est pénalisé en terme d'image et d'insertion urbaine par la coexistence des infrastructures de transport (voie ferrée, Boulevard Allende sur viaduc, et Gare de bus).

Le nouveau projet de TCSP avec son futur Parc relais du Pont de Justice ne devra donc pas aggraver les effets actuels de coupure et la conception des infrastructures ou des ouvrages d'art nécessaires (rampes...) devra être appréhendée avec des objectifs de qualité urbaine.

Le tracé devra être coordonné avec les concepteurs du projet de renouvellement urbain qui seront désignés après validation par l'ANRU du protocole de préfiguration établi.

#### **C / SECTEUR EST – NPNRU Mas de Mingue**

Le projet de Transports en Commun en Site Propre Est-Ouest (T2) de Nîmes Métropole constitue une perspective avantageuse pour le renouvellement urbain du quartier du Mas de Mingue. Le tracé de référence, qui longe la partie Sud du quartier, propose ainsi l'aménagement d'une station dans le secteur des Grillons, amené à devenir un véritable lieu de centralité à l'entrée du futur quartier renouvelé.

Dans le cadre de la concertation engagée une variante n°1 a été proposée. Celle-ci vise à renforcer la desserte de Mas de Mingue « élargi » avec :

- le prolongement du tracé sur la route de Courbessac et en passant par l'avenue Clément Ader,
- l'aménagement d'une station supplémentaire à l'entrée de la ZAC de la Citadelle qui permettrait de desservir également l'école de Police et de constituer une ouverture vers les quartiers situés plus au Nord (Courbessac et secteur des garrigues /route de Poulx).

La Ville de Nîmes considère pertinente cette variante n°1 et propose de la retenir dans le futur tracé de référence T2.

## 2. Les registres

Refresh 13 janvier 2016

Jacques Coupy, 5 rue de la République  
jacques.coupy@orange.fr.

Venant au colloque pour avoir des informations complémentaires sur la réalisation de la ligne tram bus à je suis assez surpris de n'avoir aucune information complémentaire que celle se trouvant dans la brochure de travail.

1) Enquête ménage,

Il doit exister des documents (matrices) donnant le nombre de déplacements zone à zone avec répartition modale et motifs des déplacements. Ces documents existent-ils et sont-ils consultables?

2) Une enquête ménage doit normalement déboucher sur une étude PDU pour actualiser le PDU existant. Cette nouvelle étude existe-t-elle? Peut-elle être consultée?

3) Il me semble que la création d'une ligne de TCSP est accompagnée de simulations permettant d'évaluer l'efficacité de la solution proposée. Cette étude existe-t-elle? Peut-elle être consultée?

J. Coupy

2

Vendredi 15 Janvier 2016

Pas d'observation

Lundi 18 Janvier 2016

Pas d'observation

Mardi 19 Janvier 2016

Pas d'observation

Mercredi 20 Janvier 2016

Pas d'observation

Jeudi 21 Janvier 2016

Pas d'observation

Vendredi 22 Janvier 2016

Pas d'observation

Samedi 23 Janvier 2016

Pas d'observation

Mardi 26 Janvier 2016

Pas d'observation

Mercredi 27 Janvier 2016

Pas d'observation

Jeudi 28 Janvier 2016

Pas d'observation

Vendredi 29 Janvier 2016

Myriam Cadieu - Réga  
myriamruga@hotmail.fr

Nimaise, c'est en tant que sept citoyenne et  
personne directement impactée par la ligne  
de transport Est-Ouest, que je fais part  
de mes remarques.

La concertation visant à améliorer la  
participation du public à la conception des  
projets, elle passe par une phase d'écoute et  
de dialogue qui a toute son importance.

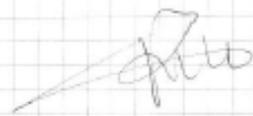
Intégrer les remarques exprimées pour présenter

un tracé favorisera la bonne marche du 3  
projet et contribuera au plus pour l'avenir  
du réseau de transport.

Je suis issu d'une vieille famille qui occupe  
son mas au Pont de Justice depuis plusieurs générations.  
Comme beaucoup d'autres, certains de mes aïeux sont partis  
de la maison familiale pour la défense de la patrie et l'ont payé  
de leur vie. C'est ici sur cette terre et dans la demeure où  
je suis né que s'est fait mon projet de vie. C'est là que je  
travaille et que j'aspère plus tard vivre une retraite sereine.  
Nous avons été affectés par une mise en réserve qui a  
pu naître avec le projet de tramway. Le dernier  
étant tombé à l'eau, nous nous orientons vers une nouvelle  
donna dans la mise en place d'un tracé non  
destructeur. Le passage et la desserte du Pont de  
Justice que ce soit sur le tracé historique ou  
une variante, est tout à fait réalisable sans  
pour cela empiéter sur les propriétés existantes  
à cet endroit. Les tram's bus pourraient  
même se croiser devant le pôle commercial  
avec également une possibilité de voir de  
l'autre côté du pont du périphérique, côté cimetière.  
Ce projet de transport doit permettre d'impulser  
une redynamisation de l'économie. Il serait  
incroyable de toucher aux commerces du Pont de  
Justice qui est un des pôles commerciaux du  
Chemin Bas d'Arignon sur lequel vivent  
plusieurs familles. Ne détruisons pas des  
emplois, au contraire renforçons les!  
Dans ce quartier, la politique de la ville a été

en édic pendant des décennies. Les gens qui trouvaient une meilleure situation, quittaient les lieux et étaient remplacés par des gens en situation difficile. Les derniers programmes de rénovation ont apporté une réelle amélioration et j'espère qu'avec le tram'bus, la qualité du cadre de vie sera encore améliorée. Au début de la phase de concertation, le 12 janvier, j'ai pu rencontrer M<sup>r</sup> Olivier Armand, chef de projet tram'bus, et je lui ai fait part de mes observations.

Cordialement



M<sup>me</sup> Catherine Réga

20/01/2016 Aucune observation.

15h - Observation:

Le dépliant distribué dans les lettres aux lettres est disponible sur Aggeforma  
projet une documentation à l'hôtel de Ville ou possible espérer des compléments  
documentaire consultable tels que l'impact minages etc même. Après  
appel téléphonique au Service Transport de Nîmes Gironde il n'a pas été  
possible d'en savoir plus le projet est-il consultable?

andre.brivot@laposte.net

15h - Comme usager de Transport, j'ai essayé d'obtenir à comprendre  
les données qui ont conduit à ces choix et les projets plus  
précis - Je n'ai pas trouvé autre chose que la plaquette  
que j'ai déjà, (et les panneaux présents ne donnent que la  
moitié de la plaquette) - Où pourra-t-on étudier plus précisément  
le projet? b.dardel@wanadoo.fr

21/01/2016 Pas d'observation.

22/01/2016 Itinéraire la gare → Hôpital Carémieu et par là  
Plusieurs fois par jour pour aller en consultation et pour visiter les  
malades pour les personnes qui arrivent à la gare Routière, des  
villages voisins.  
L'attribution est très bien.

23/01/2016 Pas d'observation.

24/01/2016 Pas d'observation.

25/01/2016

Registre ouvert le Lundi 25 Janvier 2016 à 14h.

Aucune Observation



Mardi 26 janvier 2016

Aucune Observation

Mercredi 27 janvier 2016

Aucune Observation

Jeudi 28 Janvier 2016

Aucune Observation

Vendredi 29 janvier 2016

La ligne T.C.S.P. Est Ouest est une réelle opportunité pour la ville de Niels afin de relier deux zones maquis de l'agglomération (Hôpital -> Paloma).  
Cela sera, lors des travaux, de ne pas bloquer les zones commerciales (fermeture de commerces pendant les travaux) afin d'éviter les soucis des habitants (une de la République).  
Eric Fils  
Caisseringues

lundi 1 février 2016

Aucune Observation

Mardi 2 février 2016

Aucune Observation

2 Mercredi 3 février 2016

Aucune Observation

Jeudi 4 février 2016

Aucune Observation

2

1/02/2016 Pas d'observation.

2/02/2016.

- Avec la campagne de pubs dans la presse, les panneaux (surtout) je pensais qu'en me déplaçant à l'hôtel de ville comme l'agglomération nous y invite, j'y trouverais des documents un peu plus précis <sup>et détaillés?</sup> que ceux habités et place à savoir... Une belle plaquette de com!!! et on appelle ça concertation? La Bonne Blague!  
On a déjà eu Poivre diluée tout ça, les atouts, les parcs, le partage de la circulation lors du 1<sup>er</sup> concours d'urbanisme. Bis repetita tunc!  
En revanche, j'aimerais savoir comment sera organisée la place du BSN, de la circulation et des ARBRES Bd Talabot!  
Les Habitants de Nuis n'auraient peut-être pas se retrouver dans le même cas défavorable que lors de l'abattage des arbres de l'ancien!  
- j'espère avoir la réponse à cette question avant l'enquête publique... le 11 février, le 7 mars ou le 6 avril  
cromardel@gmail.com CM/anti

3/02/2016. Pas d'observation

04/02/2016 Pas d'observation.

05/02/2016. Sera, comme pour le T1, un "Bus à pneu-carbone"

06/02/2016. ENFIN UN PROJET STRUCTURANT DANS CETTE AGGLO! BRAVO! FRANCHEMENT ON N'Y CROYAIT PLUS!

→ Qui au développement du réseau cyclable, vous partez de si loin... pour quelqu'un qui arrive de La Rochelle, ville pilote pour les déplacements cyclables, et qui roule en vélo depuis 15 ans, soyez certains que rouler en vélo dans votre ville relève parfois du parcours du combattant. Comment une agglomération de la taille de la votre, en 2016, peut-elle être aussi peu tournée vers la circulation à vélo? Je serai intéressée de connaître ~~par~~ de comprendre comment peut-il y avoir autant de discontinuités dans les pistes cyclables,

(Je prends Jean-Jouré le matin et le soir et j'aurais peur quand je dois m'arrêter 3  
tous les 20 m pour laisser la priorité aux voitures, aux piétons etc... ou  
quand il faut naviguer entre la gauche et la droite du mail central pour  
traverser sur la voie cyclable Pourquoi faire simple, c'est vrai.)  
→ Pourquoi y a-t-il aussi peu de bandes cyclables visibles sur la voirie dans votre  
ville, si peu coûteuses pourtant.  
→ Pourquoi y a-t-il aussi peu de bornes libre service et aussi  
peu de vélos tango? Les contraintes financières ne peuvent, à elles seules, fonder une  
politique globale de ce nom!  
L'amélioration de votre réseau cyclable, messieurs et mesdames les  
élus(es), est d'intérêt général! Modernisez votre ville, votre agglomé-  
ration, on est en 2016 bon sang! Après avoir connu la Rochelle, Angers,  
Toulouse, Niort, la circulation douce (vélo, à piétons en particulier)  
de Nîmes me paraît tellement en retard, archaïque! Allez, un  
peu de volonté et de courage! Vous avez le soleil, donnez-nous  
les moyens de nous déplacer rapidement à l'air libre dans votre ville!

→ Oui aux développements / à la mise en place des parkings relais.  
Les aménagements sont indispensables pour limiter la place de la voiture,  
limiter la pollution de l'air, améliorer le cadre de vie, diversifier  
l'offre de mobilité dans votre agglomération.

La mise en place d'un parking relais à l'entrée de l'autoscooter  
avec une extension du tracé de PALOITA jusqu'à l'autoroute  
paraît vraiment légitime et faisable d'un point de vue technique avec  
un coup limité (l'emprise fautive paraît favorable et la linéarité de  
cette extension est très réduite). Laissons aux spécialistes le soin d'étudier cette extension, mais celle-ci  
paraît légitime à une non-spécialiste.

→ Justement, pensez à inscrire le couvoiturage dans l'aménagement  
des parkings relais.

→ Oui à la ligne Diagonal, pour proposer une traversée Est-Ouest  
de cette agglomération, efficace et temps de trajet, autrement qu'à  
voiture!! Cette ligne me paraît favorable à l'échelle de Nîmes et l'agglomération  
dans le 21ème siècle, dans le cadre des agglomérations "modernes".  
Bravo pour ce projet → faites-le!

→ La présentation de votre variante n°7 me paraît Choquette = ~~À SUPPRIMER~~  
Même si ayant un gain de temps de parcours et un gain financier  
et surtout placer ces critères dans un second temps, prioritaires  
par rapport à ~~ceux~~ la desserte de la population et des  
équipements serait tout simplement scandaleux. Penser mettre en  
place Diagonal sans desservir Pissevin serait une honte pour les  
décideurs de Nîmes (SANS COMPTER LE RISQUE PROBABLE DE  
PERDRE LES FINANCEMENTS DE L'ÉTAT, AU TITRE DE LA POLITIQUE  
DE LA VILLE ou des ACTIONS EN FAVEUR DES QUARTIERS EN  
DIFFICULTÉS) - Le Gard est pauvre, Nîmes est une ville pauvre, les  
transports publics doivent être pensés pour améliorer la vie des  
gens défavorisés! La solidarité devrait être un principe fondateur  
dans votre politique de la ville, messieurs dames. Votre ville  
est très inégalitaire, très difficile à vivre pour les gens aux faibles  
revenus. C'est dommage, ils ont de plus en plus nombreux besoins.

→ Variante n°9 = Même idée que ci-dessus : la variante n°9 est à supprimer  
~~pour~~ pour mettre en place un transport facilitant la mobilité des plus faibles = personnes  
à mobilité réduite! personnes aux faibles revenus.

→ Enfin, évidemment, OUI à la desserte de la GARE! Heu... l'état temps, non?  
• 2023.richard@gmail.com (Elisa, Nîmes Centre)

1/02/2016. Pas d'observation.

2/02/2016.

- Avec la campagne de pots dans la presse, les panneaux (surtout) j'étais sûr qu'en me déplaçant à l'hôtel de ville comme l'agglo nous y invite, j'y trouverais des documents un peu plus précis <sup>ou du moins ?</sup> que ceux que j'ai à savoir... Une belle plaquette de com!!! et on appelle ça concertation? La bonne Blague!  
 On a déjà eu l'osm diluée tout ça, les atouts, les parcs, le partage de la circulation lors du nouveau carrousel. On répète donc!  
 En revanche, j'aimerais savoir comment sera organisée la place du BSN, de la circulation et des ARBRES Bd Talabot!  
 Les habitants de Niort n'auraient tout de même pas se retrouver dans le même cas belge que lors de l'abattage des arbres de l'Esplanade!  
 - J'espère aussi la réponse à cette question avant l'enquête publique... le 11 février, le 7 mars ou le 6 avril.  
 clomardel@gmail.com [Signature]

3/02/2016. Pas d'observation

04/02/2016 Pas d'observation.

05/02/2016. Sera, comme pour le T1, un "Bus à pneu-caoutchouc"

06/02/2016. ENFIN UN PROJET STRUCTURANT DANS CETTE AGGLO! BRAVO! FRANCHEMENT ON N'Y CROYAIT PLUS!

→ Qui au développement du réseau cyclable, vous partez de si loin... pour quelqu'un qui arrive de La Rochelle, ville pilote pour les déplacements cyclables, et qui roule en vélo depuis 15 ans, soyez certains que rouler en vélo dans votre ville relève parfois du parcours du combattant. Comment une agglomération de la taille de la votre, en 2016, peut-elle être aussi peu tournée vers la circulation à vélo? Je serais intéressé de connaître ~~que~~ de comprendre comment peut-il y avoir autant de discontinuités dans les pistes cyclables,

4 8/02/16. Pas d'observation.

---

9/02/16. Pas d'observation.

---

10/02/16. pas d'observation.

---

11/02/16. pas d'observation.

---

12/02/16. Pas d'observation.

---

15/02/16 Pas d'observation

---

16/02/2016. Pas d'observation.

---

17/02/2016. Pas d'observation.

---

18/02/2016.

CEST GENIAL !! Enfin un super projet

---

19/02/2016. Pas d'observation

---

22/02/2016.



4

Lundi 29 Février 2016 = NEANT -

5

Mardi 01 Mars 2016 = NEANT -

Mercredi 02 Mars 2016 = NEANT

Jendredi 03 Mars 2016 = NEANT -

Vendredi 04 Mars 2016 = NEANT -

Samedi 05 Mars 2016 = NEANT -

Lundi 07 Mars 2016 = NEANT -

Mardi 08 Mars 2016 = NEANT -

Mercredi 09 Mars 2016 = NEANT -

Jendredi 10 Mars 2016 = NEANT -

Vendredi 11 Mars 2016 -

Tres bonne idee de mettre en place un transport en commun pour desorganiser la D4 et permettre aux persons qui n'ont ps de voiture de se rendre a Nuis.

Pourquoi (S)Mons y n'it pas course' par ce projet? le village fait partie de Nuis Metropole et a le titre de vidual pourci y pretende. D'autant que le parking existe, pls le road point pour faire deun-hou.

Francoise Zajdov - le chemin de la Enjoule 25800 Noy.

25 Février 2016 = NEANT -



6

22/03/2016. Au regard du montant global du Projet, le saut vers  
des matériels plus modernes et électriques semble  
judicieux. Propre et silencieux, l'électrique m'a pas  
d'équivalence. Bonne consultation, contestation et  
continuation. dans ce beau Projet.

23/03/2016.

Jeudi 17 Mars 2016

Pas d'observations

Vendredi 18 Mars 2016

Pas d'observations

Lundi 21 Mars 2016

Pas d'observations

Mardi 22 Mars 2016

Bonnet Françoise dr. Bonnet, fr Gwanadoo, fr.

La variante 1 passant par l'école de palois et combessac me semble beaucoup plus utile puisque elle permet un accès à une bien plus grande population et permet également aux citadins de pouvoir atteindre aisément le bois d'Espate. Elle dessert également Paloma et le centre commercial de la route d'Arvignon. Je ne vois qu'une d'intérêt au trajet privilégié par votre parcours officiel.

Merci de votre enquête.

Bonnet

8

Mercredi 23 Mars 2016

Pas d'observations

Jeudi 24 Mars 2016

M<sup>r</sup> Pagnol Adrien 1823, Avenue Georges Dayan 30800

Suite aux divers comités de quartier étant habitant de St. Cesaire, deux soucis m'interpelle au sujet du tramibus. Arrêt en gare de St. Cesaire. Ne serait-il pas possible de faire en gare de village parkings et arrêt de cars? La disponibilité de ce site étant très important, il y a de quoi faire. A St. Cesaire, la colline de St. Cesaire (moulin à vent) seul espace vert restant dans le secteur, j'espère que vous tiendrez compte de ce site en vue de le protéger pour les futures générations. Quant au projet, s'il aboutit, super réalisation.

Merci de prendre en compte nos demandes. Cordialement.

A. Pagnol

Pour un futur proche laturé de Véhicules :

- En ce qui concerne le Rond Point (av. Kennedy/CHU/  
Bd. Français libre) déjà laturé aux heures de  
pointes un passage tram très le 6/10 mn (et  
prioritaire en plus) <sup>le tracé</sup> ne semble pas du tout  
Correspondre aux attentes des Conducteurs
- Il ne faut pas que le tram/bus passe par  
le Rond Point mais construire une rampe  
laquelle servira uniquement au tram  
et ambulance.
- aussi, lorsque des camions bloquent la  
circulation les véhicules pourront eux  
passer.

Uldain

le 05/04/2016 -

6/04/2016 pas d'observation.

7/04/2016.

Quid du projet d'axe T2, il renforcera l'attractivité de la ville de Nîmes. Il est urgent de le réaliser. Son financement doit être assuré. Le projet doit intégrer de façon parallèle les modes actifs et les pistes cyclables (ce qui n'est malheureusement pas le cas de la ligne T1).

Il faut maintenir le tracé de référence dans Pissevin, tous les projets futurs de TCS? en France devraient les quartiers politiques de la ville = c'est une nécessité.

8

Bien qu'il existe la DSR03, la variante 8 semble peut judicieuse et moins lisible, à condition d'assurer le rabattement en modes doux sur l'axe, le crois...

Il aurait été utile d'avoir plus d'informations et de données objectives associées à la feuille d'informations. Une variante prolongeant T2 jusqu'à l'échangeur autoroutier de Mougennes n'aurait-elle pas été étudiée?

Le rabattement depuis la Vauzage sur T2 devrait être pensé en parallèle = c'est une priorité.

Il faudra également intégrer des axes de courtage dans les plans urbains.

Merci - Bonne continuation.

8/04/2016

3 MOS D'ENQUÊTE DE CONCERTATION = 10 MESSAGES FORMULÉS SEULEMENT : C'EST UN PEU FAIBLE NON ?

- \* ON PEUT DEPLORER LE MANQUE D'INTÉRÊT DES HABITANTS VIS À VIS D'UN PROJET D'INFRASTRUCTURE COMME "DIAGONAL" POURTAUT STRUCTURANT DANS CETTE AGGLOMÉRATION
- \* ON PEUT AUSSI DEPLORER LE MANQUE D'INFORMATION COMMUNIQUÉE VERS LA POPULATION QUANT À L'EXISTENCE DE CETTE CONCERTATION, LE MANQUE DE VISIBILITÉ DANS L'ESPACE PUBLIC. LE TERME "DIAGONAL" EST TRÈS PEU COMMUNIQUANT, PAR EXEMPLE. TOUT CE CI LAISSE SONGEUR SUR LA FAÇON DONC SONT PRISES LES DÉCISIONS IMPACTANT LA VIE PUBLIQUE CHEZ NOUS. UNE FOIS ENCORE HELAS. IL EST URGENT D'AJOUTER UN SOUÇON DE TRANSPARENCE DANS VOTRE FONCTIONNEMENT, NE CROYEZ-VOUS PAS ?

11/04/2016

Le tracé Tram-bus tel qu'il nous a été présenté est fait pour la ville de Nîmes et ses quartiers, mais ne prend pas en compte la population de la banlieue (Brousac, Langlade, Cabrière etc.) ainsi que celle des villages : Labrières, Marguerites, S<sup>t</sup> Germain, Bezouce, Lédimon, Semhan etc... Pour tous ces gens là, une fois arrivés péniblement à Marguerites d'arrêt Paloma ne leur est pratiquement plus utile.

Il serait bien d'envisager dès maintenant le prolongement du Tram-bus au-delà de Marguerites.

Concernant le tracé, la variante 1 est très judicieuse pour les habitants de Pouze.

Solange Roumégan  
Adj. au Maire

Solitaire de mon Adjointe je fais qu'une réflexion concernant le tracé définitif s'impose et que le Terminal se fasse au niveau de St Germain

Le Maire  
Bernard PIALOT

En parfaite adéquation avec le Maire et son adjointe de ses propos qui ont été défendus en conseil communautaire afin que les administrés de la banlieue et ceux de l'est gardés Semhan Lédimon Bezouce, chacun ne soient pas oubliés au sujet du prolongement du tram-bus

Philippe Roumégan  
conseiller communautaire n°11

### 3. Les courriers

Claire GUILLOU-KEREDAN – 16.03.2016



Nîmes, le 16 mars 2016

Madame,  
Monsieur,

Nous sommes en période de concertation pour le futur projet de la ligne 2 du trambus, je me permets donc de vous écrire.

Directrice de l'école Jehanne des Lys située 13 rue du Cirque Romain j'ai pu constater que la future ligne passerait devant l'école.

Voici mes questions quant à l'accessibilité de l'école et la sécurité de nos élèves :

- La rue du cirque romain sera-t-elle ouverte à la circulation ?  
Les élèves inscrits dans notre école ne sont pas que des habitants du quartier, pour la grande majorité les parents les déposent en voiture.
- Un arrêt minute ou un parking à proximité de l'école sera-t-il envisagé afin que les parents puissent déposer en toute sécurité leur enfant ?
- La signalisation de l'école sur le sol et aux abords sera-t-elle modifiée pour que les familles piétonnes utilisant le trambus puissent avoir accès à l'école en toute sécurité ?

Comptant sur votre réponse pour que je puisse éventuellement répondre aux futures questions des familles et souhaitant que ce futur projet ne nuise pas à l'accessibilité et la sécurité de l'école, veuillez agréer, Madame, Monsieur, l'expression de mes salutations les meilleures.

Claire Guillou-Kérédan  
Directrice  
Ecole Jehanne des Lys

Objet : Tram'Bus Diagonal – Phase de concertation

Monsieur le Président,

Dans le cadre de la phase de concertation relative au tracé du Tram'Bus Diagonal, le CHU de Nîmes a commandé une étude auprès d'une société spécialisée, KISIO ANALYSIS.

L'objectif de cette étude était de réaliser une mise à jour de la géolocalisation des salariés faite en 2010 dans le cadre du dossier Plan de Déplacement d'Établissement (PDE) et d'étudier plus particulièrement la localisation des salariés du site de Caremeau au regard des tracés du Tram'Bus Diagonal.

En effet, comme cela a été souligné lors de la réunion d'acteurs au CHU de Nîmes le 27 janvier 2016 et à l'occasion de toutes les rencontres entre mes services et les vôtres ces dernières années, les attentes du CHU sont très fortes en ce qui concerne le passage du Tram'Bus au sein du site de Caremeau.

Je vous transmets donc cette étude qui vous permettra d'évaluer la captation possible de clientèle pour les transports en commun auprès des professionnels de Caremeau, sans oublier le potentiel (non pris en compte dans cette étude) représenté par les catégories suivantes :

- étudiants de l'Institut de Formation aux Métiers de la Santé,
- professionnels des partenaires privés de l'Institut de Cancérologie et du pôle Neurosciences,
- patients et visiteurs.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'expression de ma haute considération.

## Contribution à la concertation ligne T2



### Introduction

La ligne est-ouest du TCSP est attendue depuis longtemps, et, comme le reconnaît maintenant le Président de Nîmes Métropole, elle constituera la colonne vertébrale du réseau de transports en commun de l'agglomération. Pour le choix du tracé, l'élément prioritaire à prendre en compte est la fréquentation attendue. En particulier, pour atteindre le chiffre de 40 000 voyages par jour espéré, il est nécessaire de mettre en évidence l'intérêt général en terme d'attractivité. L'étude « Ménages – Déplacements » apportera les éléments quantitatifs nécessaires à la mise en adéquation la plus fine possible des moyens avec les besoins. Enfin, il faut rappeler que tout nouveau projet doit être écologiquement soutenable.

### Le réseau actuel

La vitesse commerciale est un élément prépondérant de l'attractivité d'un réseau de transports. Il faut donc, avant de se lancer dans un projet comme la ligne T2, comparer les valeurs de vitesse commerciale attendue pour cette future ligne avec celles des lignes existantes.

Notons d'abord que la ligne T2 sera en site propre, ce qui implique que sa vitesse ne dépendra pas du trafic routier. Pour comparer la vitesse des lignes existantes à celle de la future ligne T2, il faut donc se placer dans des conditions de faible trafic automobile et de trafic commercial de livraisons nul, donc le dimanche matin. Les trois lignes du réseau Tango dont les tracés se rapprochent le plus de celui de la ligne T2 sont les lignes A (Pissevin - Courbessac), B ( Valdegour - Pont de Justice) et H (Caremeau – Gare SNCF).

#### La ligne A

Les parcours se font respectivement :

Citadelle – Gare SNCF : entre 13 et 17 minutes suivant les heures.

Gare SNCF – Les Amandiers : en 8 minutes

La vitesse commerciale est très inégale le long du parcours. De Pissevin à Courbessac il faut compter 30 à 40 minutes. La ligne T2 propose un temps de parcours de 30 minutes de Paloma à Caremeau.

#### La ligne B

De Valdegour à Pont de Justice le temps de parcours est de 25 à 38 minutes.

#### La ligne H

Le temps de parcours est de 15 à 26 minutes suivant les heures de la journée.

En résumé, la ligne T2 propose un temps de parcours équivalent à ceux des lignes actuelles.

En ce qui concerne les fréquentations journalières des lignes actuelles :

Ligne A : 2 009 347

Ligne B : 1 412 965

Ligne H : 904 081

Dans l'ensemble du réseau de transports Tango ces trois lignes ont les meilleurs rapports du nombre de voyages par km, compris entre 4,3 et 4,5.

Ces données n'étant évidemment pas disponibles pour la ligne T2, on peut comparer avec la ligne T1, pour laquelle le délégataire estime la fréquentation à 7700 voyages par jour, ce qui, pour une distance parcourue d'environ 6 km fait un rapport d'environ

### Le projet

#### Les temps de parcours

La ligne T2 prévoit les temps de parcours suivants :

De Paloma à la Gare SNCF : 15 minutes

De la Gare SNCF au CHU Caremeau : 15 minutes

Ces temps de parcours sont très proches des temps réalisés par les lignes existantes lorsque la circulation automobile est la plus faible.

### La fréquentation

Le projet prévoit une fréquentation de 40 000 voyageurs par jour.

A cet égard, les données existantes et les estimations du projet font ressortir un même problème, celui de la nécessaire attractivité de ce moyen de déplacement : pour atteindre les 40 000 voyageurs/jour prévus comment capter les futurs usagers qui utilisent actuellement leur véhicule personnel ? Deux facteurs majeurs de cette attractivité sont :

1) le confort. Malheureusement les véhicules sur pneus ne seront pas aussi confortables qu'un TCSP sur rail ;

2) la vitesse commerciale.

Les usagers potentiels du TCSP sont les « actifs » qui vivent dans les communes périphériques de la ville, qui est leur lieu de travail. Pour attirer ces usagers potentiels le gain de temps est essentiel. Par ailleurs l'accroissement de la population de ces communes pourrait contribuer à accroître la fréquentation.

Un autre facteur essentiel est la localisation et la tarification des parkings relais.

L'emplacement de ces parkings doit être choisi de manière à ce que, grâce à la vitesse commerciale du TCSP, l'usager rattrape en temps la rupture de charge créée par le changement de moyen de transport. Le coût des parkings relais doit également être incitatif, mais rien n'est dit dans ce projet concernant l'intention de l'Autorité Organisatrice de Mobilité (AOM) à cet égard.

### Le réseau

Le TCSP doit faire partie du réseau de transport en commun, il ne doit pas être à lui seul ce réseau. Les lignes A, B et H existantes sont très fréquentées, comme on l'a vu, et ne doivent donc pas être supprimées pour être remplacées purement et simplement par le TCSP.

Il est actuellement impossible de se prononcer sur le trajet du TCSP sans connaître le reste du réseau de transport en commun. Une fois de plus l'AOM n'a pas donné d'indications sur ce que sera ce réseau une fois le TCSP en service.

Néanmoins l'avantage indéniable de ce projet est de créer de vraies voies dédiées aux lignes de transport en commun.

### Les véhicules

Les choix de motorisation des véhicules proposés actuellement sont :

- Tout gas-oil

- Hybride

- Tout électrique : 2 possibilités

    Batteries rechargeables sur le tracé

    Trolleybus

Pour des questions de pollution le choix d'une motorisation utilisant exclusivement des énergies fossiles (100% gas-oil) est à proscrire. Il faut noter que le choix de la motorisation qui est fait aujourd'hui engage la collectivité jusqu'en 2035 au minimum. Le choix du 100% gas-oil signifie que l'agglomération prendrait la responsabilité de faire circuler pendant au moins 20 ans des véhicules potentiellement générateurs de cancers.

Pour la motorisation hybride, il reste à démontrer que le ratio temps d'utilisation du diesel/temps d'utilisation de l'électricité soit assez faible pour ne pas polluer.

Ne restent donc que les batteries ou le trolley.

La technologie actuelle ne permet pas d'utiliser des véhicules de plus de 18 mètres de long avec des batteries rechargeables. D'un autre côté rien ne justifie l'utilisation de tels véhicules sur la ligne projetée. L'utilisation de batteries rechargeables nécessite l'installation de stations de rechargement rapide.

En ce qui concerne les trolleybus, cette technique nécessite l'électrification complète de la ligne et de grands changements du dépôt, ce que ne permet pas le budget actuel.

La sagesse commande d'attendre des progrès technologiques d'une part, et des possibilités de financement supplémentaire d'autre part, avant d'investir de manière irréversible dans l'achat de véhicules.

L'agglomération a investi récemment dans l'achat de bus ordinaires articulés à soufflets destinés au départ à assurer la ligne L2, censée préfigurer la ligne T2. Ces bus, utilisés actuellement sur des lignes ordinaires du réseau Tango, pourraient très avantageusement être utilisés sur la ligne T2 pour les premières années de service de cette ligne. En 2020 ce parc de bus aura 5 ans, ce qui laisse du temps pour choisir un mode de motorisation pour les véhicules qui desserviront la ligne T2. (batteries ou trolley)

Le budget actuellement prévu pour l'achat des véhicules est de près de 120M€. Cette somme pourrait être utilisée pour prolonger la ligne jusqu'à Caveirac d'un côté et Marguerittes de l'autre. Cela permettrait de se rapprocher des usagers potentiels.

Groupe FDG-EELV  
Sylvette Fayet, F SEGUY, Agnès Py Charaix, C Bastid

Eric LANEMAS – 22.04.2016

**Objet : Concertation préalable / Ligne T2 :**

**A propos de l'option de chaussée à voie unique sans arbre le long du boulevard Talabot...**

Un passage du quotidien « Midi Libre » évoquait le 21 janvier 2016 une possibilité de suppression d'arbres. (Document 1) La Gazette de Nîmes du 17 mars semblait confirmer ce choix optionnel. (Document 2)

Dans le cadre de la concertation en cours, je donne mon sentiment raisonné sur ce problème :

Cette troisième variante est-elle une option alibi ? Est-ce un vrai faux-choix, un leurre démocratique comme la variante de passage rue du Général Perrier pour la ligne T1 ?

Environ 90 arbres d'essences différentes seraient concernés par un abattage (60 arbres d'alignement et 27 dans la partie rénovée du pont de Beaucaire au pont de l'Observance). Six jeunes arbres viennent d'être replantés récemment. Est-ce pour être abattus ou transplantés ailleurs dans les années à venir ?

Les arbres réduisent la pollution de l'air, diminuent la nuisance acoustique et créent un environnement agréable (ombre, évapotranspiration). Ils interceptent les matières particulaires et absorbent des polluants gazeux comme l'ozone, le dioxyde de soufre et le dioxyde d'azote". Ils influent sur la thermorégulation de l'espace, réduisent les excès de chaleur, diminuent l'"effet d'îlot thermique" causés par le béton, l'acier, le goudron...

Sur le côté voie ferrée, 125 véhicules stationnent tant bien que mal en faisant obstacle au cheminement des piétons. Un vrai parcours hasardeux. Les jours de pluies, des mares se forment alimentées par les fuites émanant de la voie ferrée...

Pourquoi supprimer ces arbres en contradiction avec l'argumentation développée pour l'implantation de nouveaux en la ligne T1 qui prévoyait d'installer 687 arbres d'alignements, 12 385 arbustes ou couvre sols, 13 538 m<sup>2</sup> de prairies rustiques et 27000 m<sup>2</sup> de garrigue urbaine.

Je m'appuie également sur l'argumentaire de la première enquête (ligne T1) pour souligner l'incohérence d'une telle décision d'abattage:

#### 4. Les e-mails

François et Huguette LEROY – 7.04.2016

Bonjour Monsieur,

Les deux réunions de concertation organisées dans le quartier du Carreau de Lanes puis à l'école de Médecine concernant le choix du tracé de la future ligne Est /Ouest T2 de Nîmes Métropole appellent de notre part les remarques et propositions suivantes :

##### 1) Le cisaillement de la RN 106 : le carrefour de Carémeau

Depuis plusieurs années le carrefour Kennedy /RN106 (juste avant Carémeau) se tétanise aux heures de pointe. Pour éviter les embouteillages de ce carrefour, nombre d'automobilistes empruntent des chemins de garrigues (Combe des Oiseaux, Mas de Lauze, Carreau de Lanes) rendant la circulation et la vie des riverains de plus en plus difficile. Les techniciens et les élus présents le 6 avril à l'école de Médecine ont reconnu que la future ligne n'améliorerait pas le trafic ! Mais nous savons que le tram bus cisailera la RN106 environ une minute toutes les huit minutes aux heures de pointe !

Quelle que soit la solution retenue nous demandons la réalisation d'un passage dénivelé (comme à Castanet, comme au Paratonnerre...)

2) Le choix du tracé : dans un souci d'efficacité c'est le tracé le plus directe qui s'impose pour nous . C'est la certitude de rejoindre la gare en 15 minutes qui nous poussera à abandonner nos voitures ! Par contre la desserte des quartiers situés au Nord ou au Sud du tracé (Romarins, Valdegour, Pissevin...)justifie la mise en place de navettes cadencées et la réalisation de trottoirs sécurisant les piétons.

3) Parmi les solutions avancées vous proposez soit une desserte interne au CHU, soit une arrivée plus directe au pied de la colline. Le CHU c'est 6000 emplois, et quelques 300 000visiteurs par an. Desservir l'intérieur du CHU est de nature à rendre cette nouvelle offre de déplacement attractive aussi bien pour les malades, les visites que pour le personnel.

4) Dans le mot Tram'bus il y a Bus : si les bus Tango desservent l'intérieur de l'hôpital pourquoi pas les bus Edgard. Une liaison directe (Calvisson- Caveirac- Carémeau –la gare) pourrait aider à désenclaver la Vaunage en attendant le barreau Rd40/RN 113...

5) Vous annoncez pour le quartier de Carémeau un parc relais de 230 places : Vous avez pu constater comme nous la saturation des places de parking au bas de la colline du Carreau de Lanes jusqu'à la ZAC du Saut du Lièvre en passant par Vattel. Nous vous rappelons qu'une large partie des collines du Saut du Lièvre à Castanet sont en zone AU...en cours d'urbanisation dont deux sites à aménager sur Védelin prévoyant à terme 741 logements complémentaires. Nous ne disposons d'aucun service de proximité mis à part l'hôpital. Ce parc relais nous semble sous dimensionné sauf à poursuivre la ligne T2 vers la Vaunage avec un parc relais sur Caveirac.

Pour conclure, nous vous remercions pour la qualité du travail présenté et la disponibilité dont vous avez fait preuve durant toute cette concertation.

Cordialement ;

François et Huguette Le Roy

Jos KINDT – 7.04.2016

Monsieur,

Veillez noter que je soutiens les propositions de Mme Leroy que vous trouvez dans la lettre en annexe.

Merci d'en tenir compte svp,

Jos Kindt

Habitant du chemin du Mas de Lauze

Sylvestre BLANCHEMAIN – 8.04.2016

Bonjour Monsieur,

Résidant dans le quartier du Carreau de Lanes, je suis parfaitement d'accord avec les remarques et propositions énoncées par Mme Huguette Leroy, (ancienne Présidente de notre comité de quartier), note qu'elle a déjà dû vous adresser.

Je ne puis qu'ajouter ma voix dans ce sens à la consultation en cours.

Je vous prie de recevoir, Monsieur mes sincères salutations.

Didier BOUET – 10.04.2016

Bonjour Monsieur,

Les deux réunions de concertation organisées dans le quartier du Carreau de Lanes concernant le choix du tracé de la future ligne Est /Ouest T2 de Nîmes Métropole appellent de notre part les remarques et propositions suivantes :

1- Le cisaillement de la RN 106 : le carrefour de Caremeau

Depuis plusieurs années le carrefour Kennedy /RN106 (juste avant Carémeau) se tétanise aux heures de pointe. Pour éviter les embouteillages de ce carrefour, nombre d'automobilistes empruntent des chemins de garrigues (Combe des Oiseaux, Mas de Lauze, Carreau de Lanes) rendant la circulation et la vie des riverains de plus en plus difficile, ce ne sont que des chemins.

Les techniciens et les élus présents le 6 avril à l'école de Médecine ont reconnu que la future ligne n'améliorerait pas le trafic ! Mais nous savons que le tram bus cisailera la RN106 environ une minute toutes les huit minutes aux heures de pointe !

Quelle que soit la solution retenue nous demandons la réalisation d'un passage dénivelé (comme à Castanet, comme au Paratonnerre...)

2 - Le choix du tracé : dans un souci d'efficacité c'est le tracé le plus direct qui s'impose pour nous. C'est la certitude de rejoindre la gare en 15 minutes qui nous poussera à abandonner nos voitures ! Par contre la desserte des quartiers situés au Nord ou au Sud du tracé (Romarins, Valdegour, Pissevin...) justifie la mise en place de navettes cadencées et la réalisation de trottoirs sécurisant les piétons.

3 - Parmi les solutions avancées vous proposez soit une desserte interne au CHU, soit une arrivée plus directe au pied de la colline. Le CHU c'est 6000 emplois, et quelques 300 000 visiteurs par an. Desservir l'intérieur du CHU est de nature à rendre cette nouvelle offre de déplacement attractive aussi bien pour les malades, les visites que pour le personnel.

4 - Dans le mot Tram'bus il y a Bus : si les bus Tango desservent l'intérieur de l'hôpital pourquoi pas les bus Edgard. Une liaison directe (Calvisson- Caveirac- Carémeau – la gare) pourrait aider à désenclaver la Vaunage en attendant le barreau Rd40/RN 113...

5 - Vous annoncez pour le quartier de Carémeau un parc relais de 230 places ? : Vous avez pu constater comme nous la saturation des places de parking au bas de la colline du Carreau de Lanes jusqu'à la ZAC du Saut du Lièvre en passant par Vattel. Nous vous rappelons qu'une large partie des collines du Saut du Lièvre à Castanet sont en zone AU... en cours d'urbanisation dont deux sites à aménager sur Védelin prévoyant à terme 741 logements complémentaires. Nous ne disposons d'aucun service de proximité mis à part l'hôpital.

Ce parc relais nous semble sous dimensionné sauf à poursuivre la ligne T2 vers la Vaunage avec un parc relais en sortie de ville sur Caveirac.

Pour conclure, nous vous remercions pour la qualité du travail présenté et la disponibilité dont vous avez fait preuve durant toute cette concertation.

Cordialement,

Famille BOUET

Dominique ROY – 11.04.2016

Bonjour,

La ligne T2 était certainement prioritaire car desservant une population importante ainsi que des sites générateurs de déplacements.

Il serait nécessaire d'avoir une vision globale des transports collectifs sur l'agglomération (PDU).

La ligne T2 devrait s'envisager de Caveirac à Marguerittes; elle devrait pour être performante et attractive, être la plus directe possible et véritablement en site propre notamment aux points de friction avec la circulation automobile.

Le rond point de Carrémeau (ou la traversée de la N106) devrait être franchi sans perturber davantage la circulation à cet endroit, au vu des perturbations engendrées par la ligne T1 au bas de Jean Jaurès on peut légitimement s'inquiéter.

La ligne doit éviter les zig zag et doit être accompagnée par un réseau approprié pour desservir Valdegour, Pissevin, Carremeau, Saint Césaire et la zone d'activités; idem dans la partie Est.

Il faut éviter le diesel (même soit disant propre); investissons dans le durable.

Merci

Dominique Roy

Bernard LEGRAND – 11.04.2016

Monsieur,

Attention aux engorgements supplémentaires sur ce carrefour déjà très encombré !

Sans oublier l'accès à l'hôpital !

Il faudrait impérativement créer un passage souterrain et un vaste parking permettant aux conducteurs d'abandonner leur voiture.

Attention aussi aux circulations de décharge dans les petites routes à une voie du quartier du Carreau de Lanes.

Bernard Legrand

En appui au mail de Dominique ROY

Dominique SALLES – 11.04.2016

Bonjour,

La ligne T2 était certainement prioritaire car desservant une population importante ainsi que des sites générateurs de déplacements.

Il serait nécessaire d'avoir une vision globale des transports collectifs sur l'agglomération (PDU).

La ligne T2 devrait s'envisager de Caveirac à Marguerittes ; elle devrait pour être performante et attractive, être la plus directe possible et véritablement en site propre notamment aux points de friction avec la circulation automobile.

Le rond-point de Carémeau (ou la traversée de la N106) devrait être franchi sans perturber davantage la circulation à cet endroit, au vu des perturbations engendrées par la ligne T1 au bas de Jean Jaurès on peut légitimement s'inquiéter.

La ligne doit éviter les zig zag et doit être accompagnée par un réseau approprié pour desservir Valdegour, Pissevin, Carémeau, Saint Césaire et la zone d'activités; idem dans la partie Est.

Il faut éviter le diesel (même soit disant propre); investissons dans le durable.

La ligne doit éviter les zig zag et doit être accompagnée par un réseau approprié pour desservir Valdegour, Pissevin, Carémeau, Saint-Césaire et la zone d'activités; idem dans la partie Est.

Madeleine SALLES – 11.04.2016

La ligne T2 était certainement prioritaire car desservant une population importante ainsi que des sites générateurs de déplacements.

Il serait nécessaire d'avoir une vision globale des transports collectifs sur l'agglomération (PDU).

La ligne T2 devrait s'envisager de Caveirac à Marguerittes; elle devrait pour être performante et attractive, être la plus directe possible et véritablement en site propre notamment aux points de friction avec la circulation automobile.

Le rond point de Carrémeau (ou la traversée de la N106) devrait être franchi sans perturber davantage la circulation à cet endroit, au vu des perturbations engendrées par la ligne T1 au bas de Jean Jaurès on peut légitimement s'inquiéter.

La ligne doit éviter les zig zag et doit être accompagnée par un réseau approprié pour desservir Valdegour, Pissevin, Carremeau, Saint Césaire et la zone d'activités; idem dans la partie Est.

Il faut éviter le diesel (même soit disant propre); investissons dans le durable.

Joël PETIOT – 12.04.2016

Monsieur le Président,

J'ai regardé avec beaucoup d'intérêts l'étude de la future ligne de TCSP T2.

Je porte à votre connaissance mes questions et réflexions.

### **Ligne T3 par téléphérique**

Le tracé principal proposé fait dans sa partie ouest de nombreux détours pour desservir au plus près le maximum d'habitants. Ce tracé augmente cependant de façon importante le temps de transport. Il est indéniable que l'atout majeur qui incite un voyageur d'emprunter le transport en commun est le facteur temps, la fréquence et la régularité / fiabilité. Viennent ensuite le coût et les conditions de transport.

Lors de l'échange au CHU de Carémeau le mercredi 6 avril, de nombreux participants se sont inquiétés de la desserte de point en dehors de l'itinéraire principale.

La construction d'une ligne T3 reliée à la T2 permettrait de conserver une ligne T2 directe et rapide entre le centre-ville et la gare de Saint Césaire (via la zone industrielle) d'une part et Caveirac d'autre part.

Cette ligne T3 pourrait partir du centre de Valdegour, descendre sur le tracé du T2 (en 3 mn), Pissevin, Utrillo, IUT, Lycées professionnels, restaurant et résidence universitaire, remonter sur l'avenue Kennedy pour une nouvelle connexion avec le T2 et desservir la faculté de médecine et le CHU.

Ce mode de transport a de nombreux avantages :

- investissement réduit : Brest construit une ligne pour moins de 3 M€.
- coût d'exploitation réduit
- emprise au sol réduite
- régularité excellente
- très rapide
- nombre d'accidents quasi nul

### **Arrêt Jean Jaurès / Pablo Neruda / CPAM.**

L'arrêt Jean-Jaurès ne pourrait-il pas être situé à proximité de Pablo Neruda et surtout de la CPAM. Actuellement, en plus des employés de la CPAM dont un nombre important viennent travailler en voiture, de très nombreux visiteurs encombrant ce secteur. Rapprocher l'arrêt de ce point de déplacement inciterait les employés et les visiteurs à l'utiliser.

### **SAEIV**

Le Système d'Aide à l'Exploitation et d'Information Voyageurs de la ligne T2 fonctionnera-t-il correctement ?

Sur la ligne T1, des moniteurs ont été installés dans chaque station.

Ces moniteurs doivent normalement indiquer aux voyageurs « votre prochaine rame passe dans 3mn ». Trois ans après la mise en service, les moniteurs indiquent toujours « fréquence des rames toutes les 20 mn ».

Pouvez-vous s'il vous plait, nous informer de la raison de ce fonctionnement non conforme ?

**Choix des rames de bus – 18 ou 24m.**

Le choix d'un bus de 24m peut paraître séduisant. S'il a l'avantage de personnaliser fortement chaque ligne, il pose des problèmes au niveau de l'exploitation. Une rame est affectée à une ligne précise, donc plus de contrainte et pas de dépannage possible. Le dépôt n'est actuellement pas en capacité de maintenir les rames de 24m. Le dépôt n'est actuellement pas en capacité de remiser ce surplus de rames, mais un dépôt double pose d'autres problèmes entre autres de management. Si l'on veut personnaliser les lignes comme à Montpellier, il est possible d'avoir le parc de réserve (4 ou 5 véhicules) sans la livrée de la ligne.

Veillez accepter, Monsieur le Président, mes sincères salutations.

Joël PETIOT

Pierre-Jean VELLA - 13.04.2016

Bonjour,

Parmi les modes de transport proposés je m'étonne que la solution télécabine ou téléphérique urbain n'ait pas été envisagée.

Je me permets donc de suggérer que cette idée fasse au moins l'objet d'une étude de faisabilité.

Ci dessous à titre d'exemple :

<http://globactif.org/un-telepherique-urbain-destine-a-ameliorer-la-qualite-de-vie-des-habitants-miteleferico-la-paz-bolivie/>

Bien cordialement,

Pierre-Jean VELLA

## 5. Les bulletins de participation

Raouf AZZOUZ – 11.02.2016

Enjeux de liaison vers la route de Montpellier. Prolongement du viaduc pour la variante 7.

Chantal CHEVALLIER – 11.02.2016

Je voudrais connaître l'emprise du tracé sur notre site et aussi savoir l'impact circulation. Expropriation ou non.