

Compte rendu de la réunion publique du 7 mars 2016

9 mars 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^{er} 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 BATAULT, 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 :

www.aggloforum.nimes-metropole.fr/projets

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'OGEC¹ 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.

¹ Organisme de Gestion de l'Enseignement Catholique

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 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 Carémeau 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^e 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.