



## Compte rendu de la réunion publique du 23 mars 2016 à Caveirac

11 avril 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 lancement 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.