



Compte rendu de la réunion publique du 22 mars 2016 à Marguerittes

8 avril 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

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.