

CONCERTATION

11 janvier > 11 avril 2016



Le dialogue est ouvert

aggloforum.nimes-metropole.fr



CONCERTATION

11 janvier > 11 avril 2016



Réunion publique

06 avril 2016

Tram'Bus Diagonal, la concertation en marche

Du 11 janvier au 11 avril 2016, 3 mois pour s'informer et s'exprimer

- La concertation se déroule en amont du projet, à un moment où ses caractéristiques détaillées ne sont pas encore arrêtées, avant l'avancement des études de maîtrise d'œuvre
- Le champ de la concertation :
 - Vérifier l'opportunité de Tram'Bus Diagonal
 - Concerter sur le tracé de référence et les variantes proposées
 - Échanger sur les caractéristiques du projet : nombre et emplacement des stations, place des modes doux, service proposé, parking relais, type de bus...
- L'après concertation : enquête publique envisagée fin 2016/début 2017 avant lancement des travaux

Tram'Bus Diagonal, la concertation en marche

Du 11 janvier au 11 avril 2016, 3 mois pour s'informer et s'exprimer

- 3 réunions publiques d'Est en Ouest sur Nîmes:
 - Jeudi 11 février à Paloma (18h30)
 - Lundi 7 mars au Théâtre Liger (18h30)
 - Mercredi 6 avril à la Faculté de Médecine (18h30)
- 2 réunions publiques à Caveirac et Marguerittes
 - Mardi 22 mars 2016 à la salle du Conseil municipal de Margueritte (18h30)
 - Mercredi 23 mars 2016 à la salle Polyvalente de Caveirac (19h00)
- 2 à 3 réunions à organiser dans les quartiers Pissevin-Valdegour, Mas de Mingue et Chemin Bas d'Avignon
- Plusieurs réunions de concertation avec des acteurs locaux :
 - Élus et institutions
 - Acteurs économiques : CCI, Chambre de métiers, CHU
 - 7 Conseils de quartier de la ville de Nîmes
 - Préfet du Gard et Services de l'Etat

Tram'Bus Diagonal, la concertation en marche

Du 11 janvier au 11 avril 2016, 3 mois pour s'informer et s'exprimer

- Aggloforum : plateforme d'information et de participation en ligne
www.aggloforum.nimes-metropole.fr
- Panel citoyen qui produira un avis argumenté sur le projet
- Registres disponibles à l'hôtel d'agglomération (Colisée) et dans les mairies des 27 communes de l'agglomération

Le contexte réglementaire – Le PDU

- Le Plan de Déplacement Urbain (PDU) de Nîmes Métropole, approuvé en décembre 2007, prévoit l'optimisation de l'utilisation des réseaux de transports collectifs et le développement de l'intermodalité
- Dans ce cadre, la constitution du réseau s'effectue par étapes autour de deux axes :
 - Nord-Sud avec la ligne T1 en service et ses extensions prévues autour de l'Écusson (fin 2016) et vers Caissargues (2018)
 - Est-Ouest avec Tram'Bus Diagonal de Paloma au CHU via la gare SNCF dans un premier temps (2020)

Les objectifs de l'opération

- Poursuivre la construction d'un réseau maillé performant favorisant le report modal
- Desservir le plus important corridor de déplacement de l'agglomération
- Relier les trois quartiers majeurs de l'agglomération concernés par le Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (Pissevin-Valdegour, Chemin bas d'Avignon et Mas de Mingue)
- Assurer une desserte de qualité, efficace et rapide vers les grands pôle d'emplois et les équipements majeurs de l'agglomération,
- Accompagner le développement urbain de l'agglomération
- Connecter la ligne T2 au réseau ferré national



Bassin alesiien

Est
Marguerittes / Bezouze ...

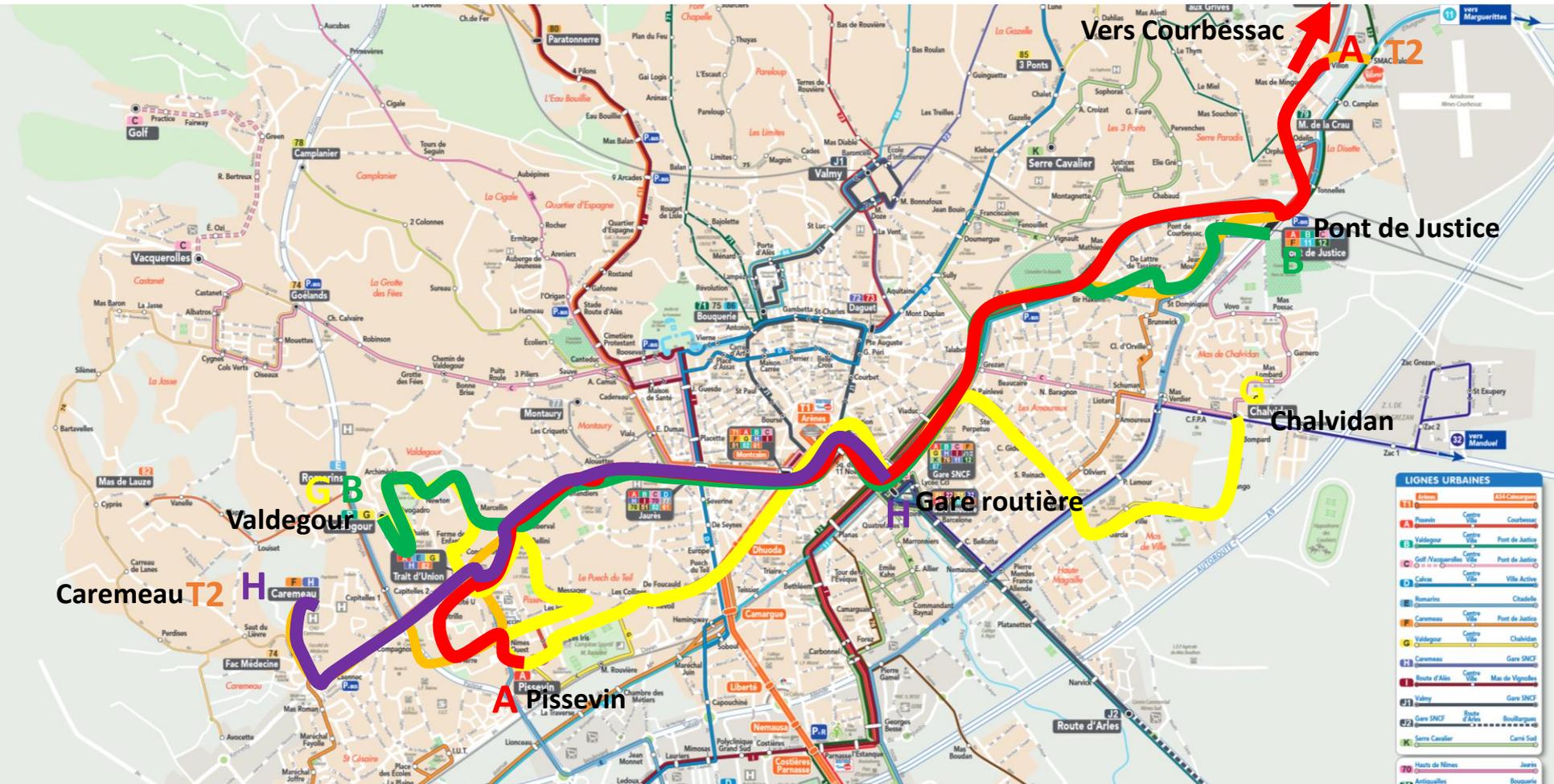
Projet
Halte ferroviaire

T2 au cœur d'un
réseau maillé

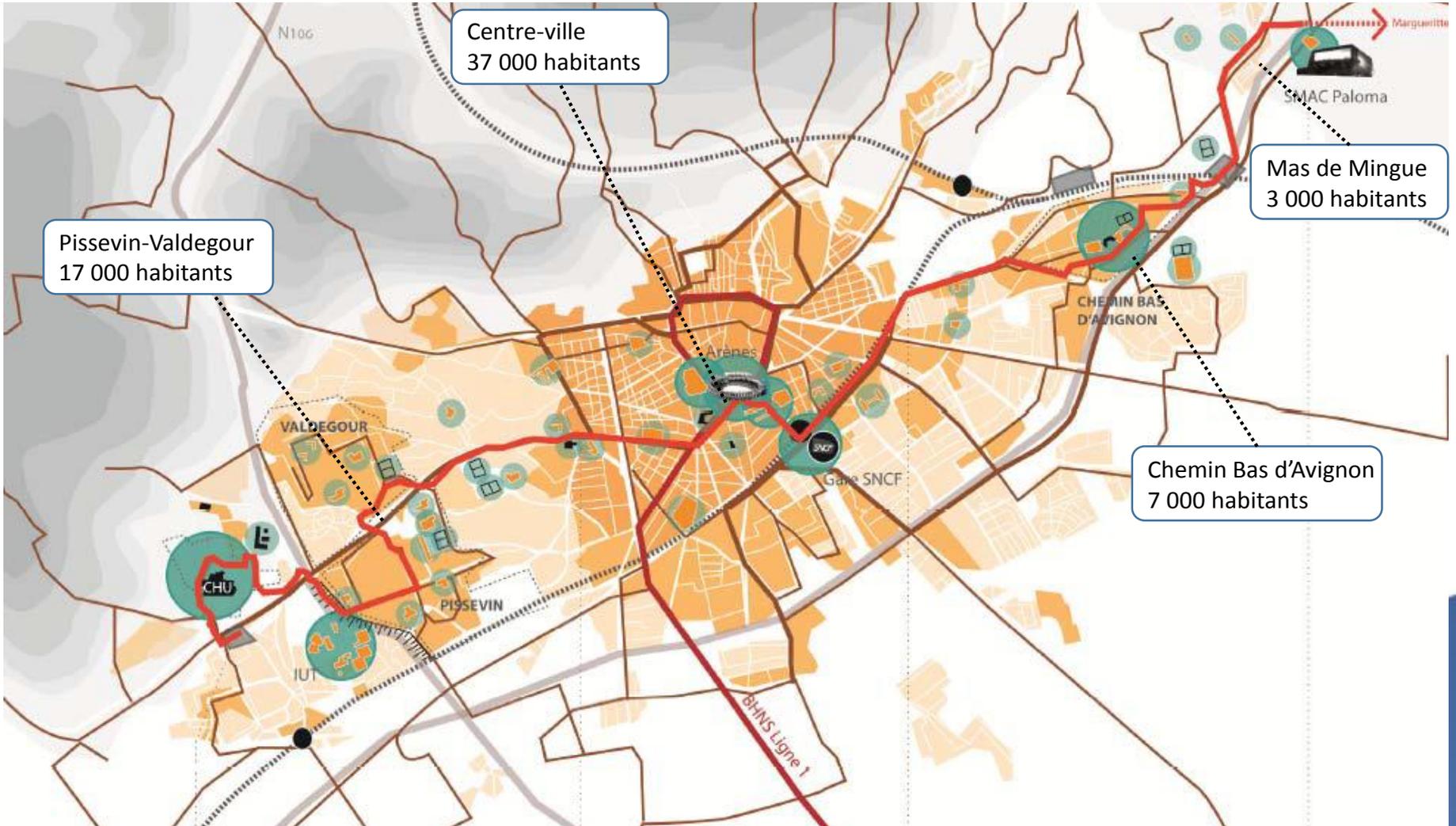
Vaunage

Sud
Bassin Caissargues / Garons / Saint Gilles

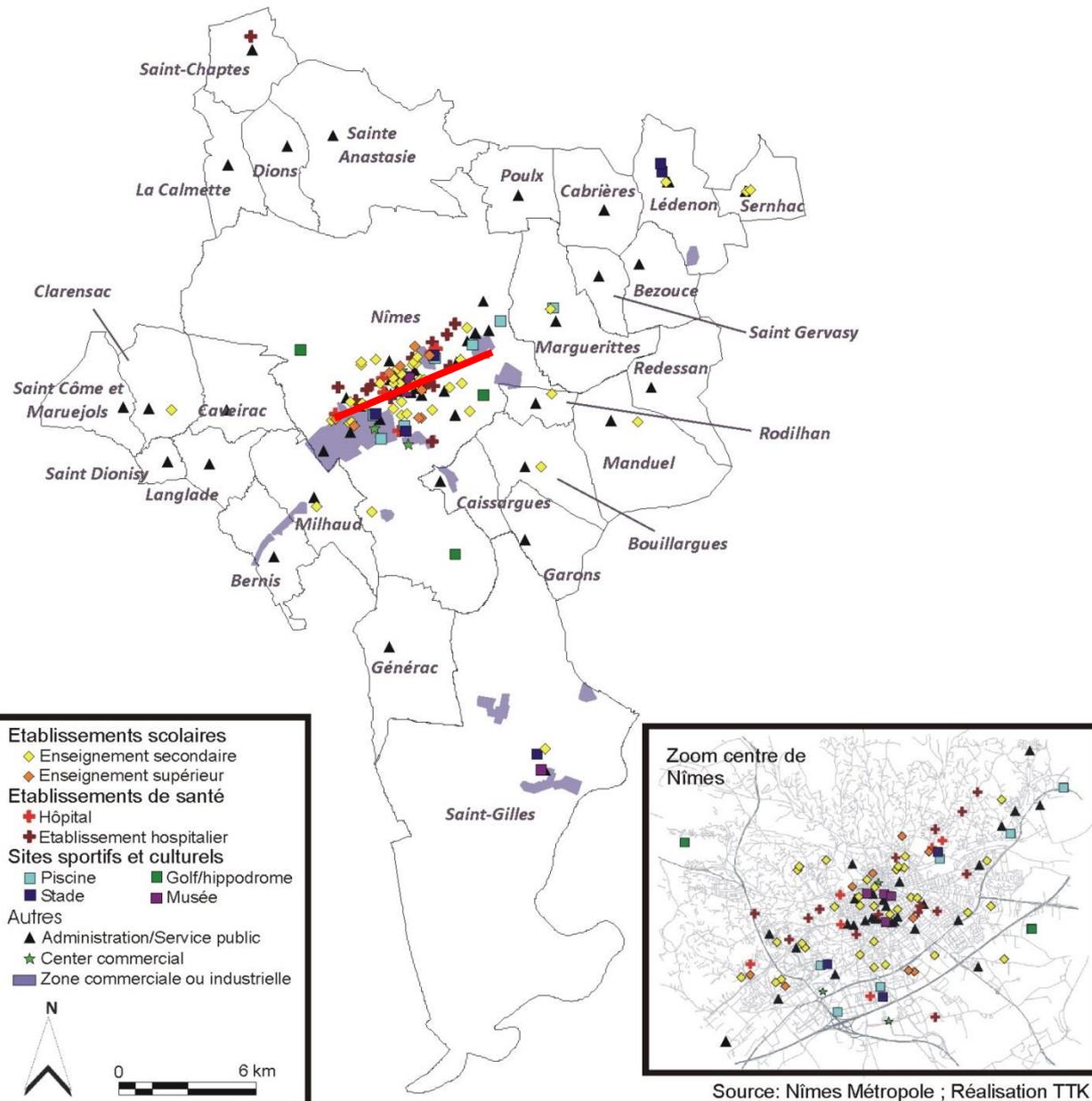
Le réseau urbain actuel



Les densités de population à l'échelle du tracé

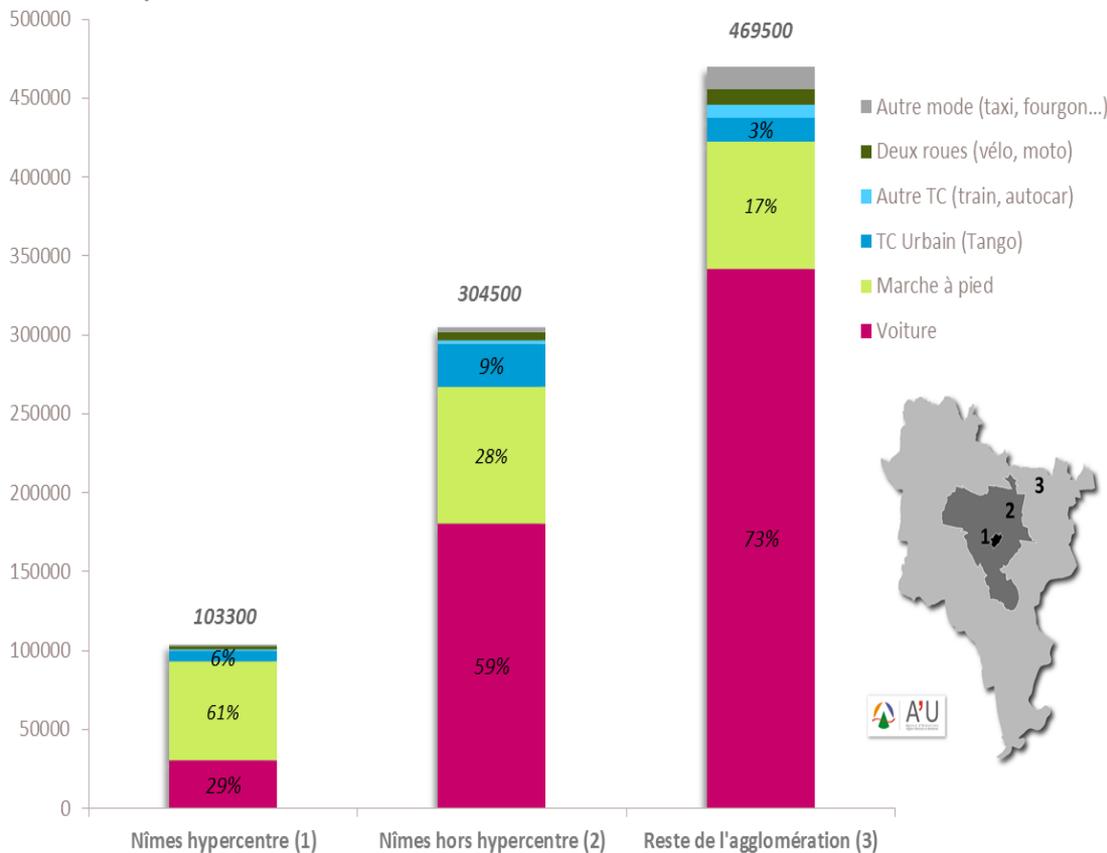


Equipements générateurs de déplacements



Résultats Généraux de l'Enquête Ménages Déplacements

Nombre de déplacement selon le lieu de résidence
 et parts modales



> 877 300 déplacements tous mode par jour

> Un jour moyen de semaine (hors fériés et vacances)

- 3,5 déplacements / jour / habitant

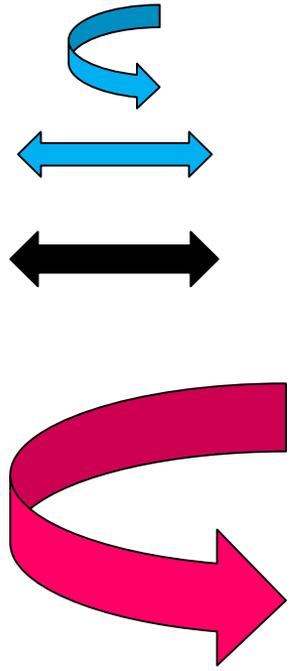
- 14,3 km de déplacement / jour / habitant

- 48 mn de déplacement / jour / hab

> un déplacement moyen fait 4,4 km et dure 19 mn (quelle que soit la zone de résidence)



Les grands flux



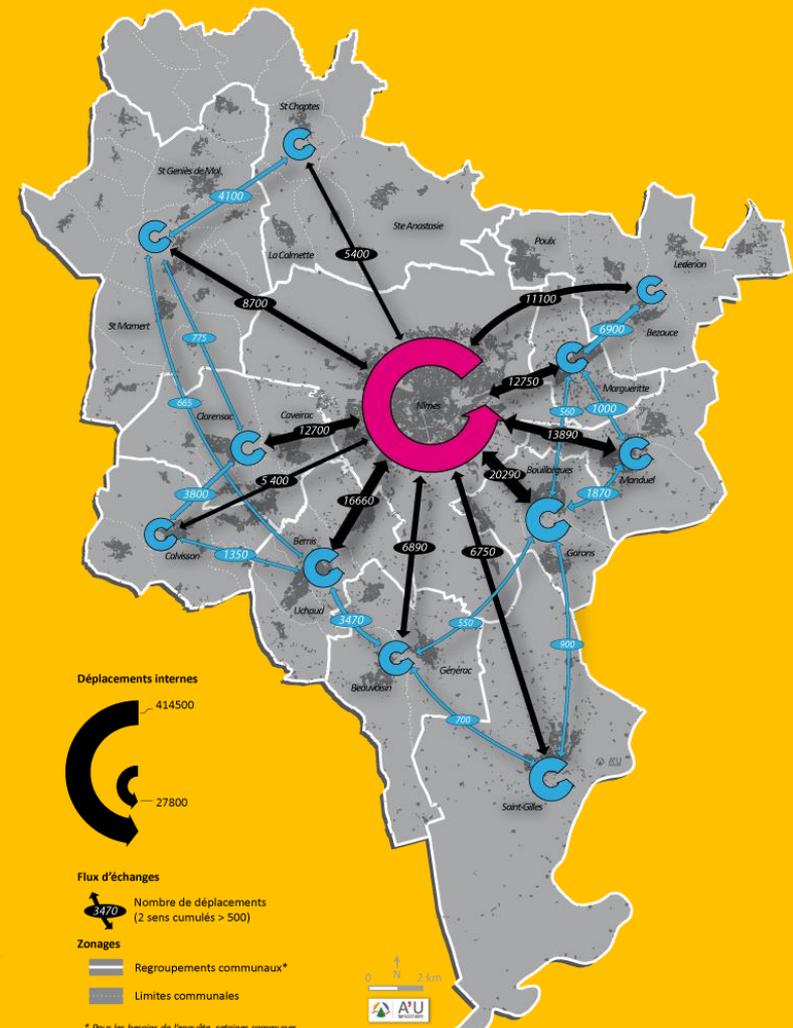
29% des déplacements
 (251700)

14% des déplacements
 (120500)

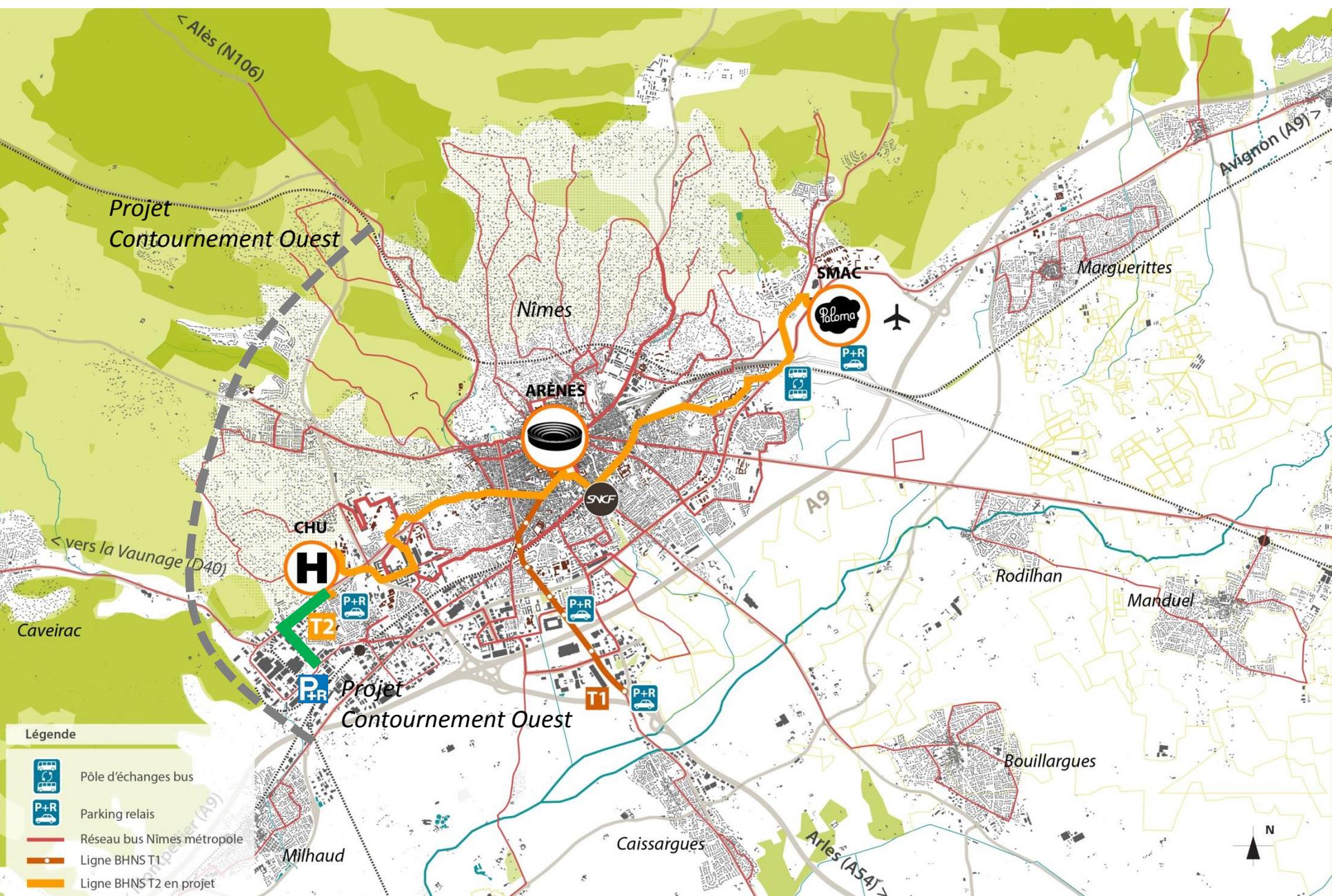
47% des déplacements
 (414500)

90% des déplacements se font au sein du périmètre d'enquête,
4% en sortie
4% en entrée (retours)
 et **2 %** hors du périmètre.

Détail des déplacements dans le périmètre d'enquête



La ligne T2 : intermodalité et projets connexes



- Légende**
- Pôle d'échanges bus
 - Parking relais
 - Réseau bus Nîmes métropole
 - Ligne BHNS T1
 - Ligne BHNS T2 en projet

Tram'Bus Diagonal, nouvelle dimension de transport

Les atouts du BHNS, les qualités et la performance d'un bus de dernière génération

- Tram'Bus diagonal alliera performance, modernité, confort et sécurité, en particulier pour les personnes en grande difficulté de mobilité



40 000 voyageurs par jour à terme



Amplitude horaire : 5h30 à 00h30



Fréquence : 5 à 8 minutes



Temps de trajet* :

De Paloma au CHU : 30 min

De la gare centrale à Paloma : 15 min

De la gare centrale au CHU : 15 min

** évoluera selon les variantes*

Tram'Bus Diagonal, le calendrier du projet



- Un calendrier compatible avec la subvention de l'État de 21,77 M€
- Les autres partenaires sollicités sont l'union européenne, la Région, le Département et la ville de Nîmes
- Une mise en service prévue dans 4 ans

Montant de l'opération: 118 millions d'euros HT

- 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.

Tram'Bus Diagonal, le tracé de référence et ses variantes d'Est en Ouest

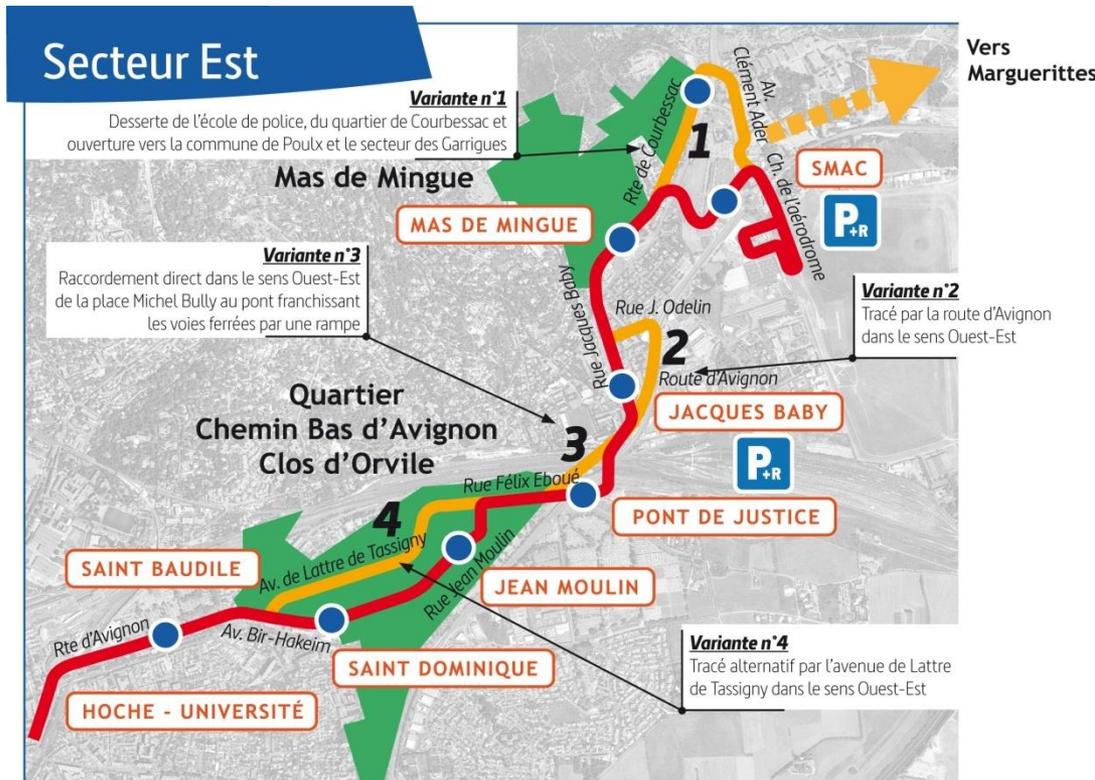
Tracé du Paloma au CHU en passant par la gare (11,5 km)



- Tracé de référence
- Variantes de tracé
- Station
- Ⓟ Parking-relais
- Quartier prioritaire

0 400 m

Tram'Bus Diagonal, le tracé de référence et ses 9 variantes d'Est en Ouest



4 variantes de tracé dans le secteur Est



Paloma

Mas de Mingue

Jacques Baby

Pont de Justice

Jean Moulin

Saint-Dominique

Saint-Baudile

Pont de l'Observance



SMAC



Route de courbessac

Rue J. Odelin

Route d'Avignon

Rue Felix Eboué

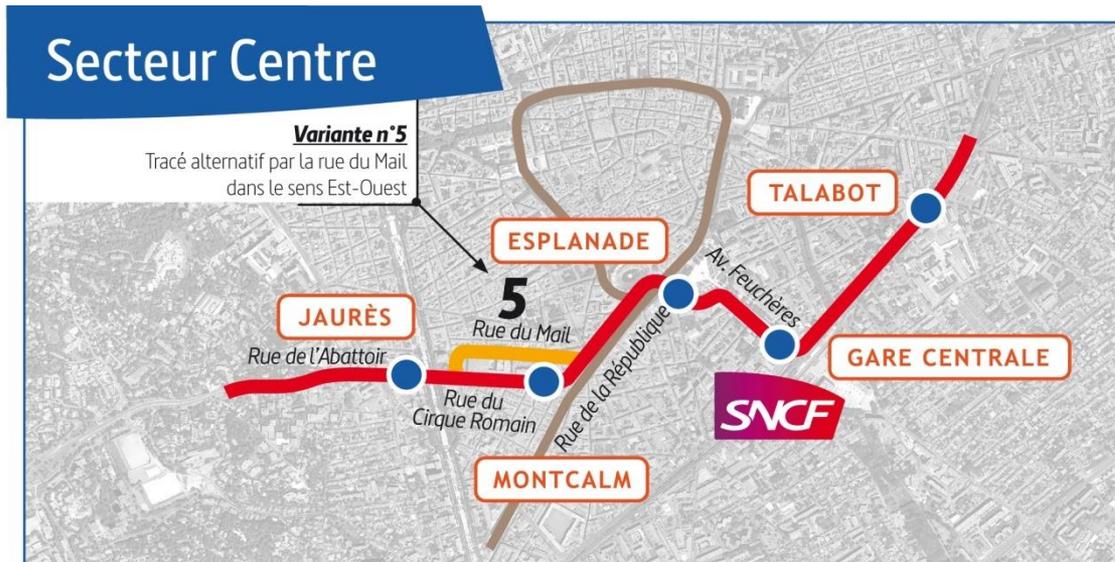
Rue Jean Moulin

Av. de Lattre de Tassigny

Av. Bir Hakeim

Route d'Avignon

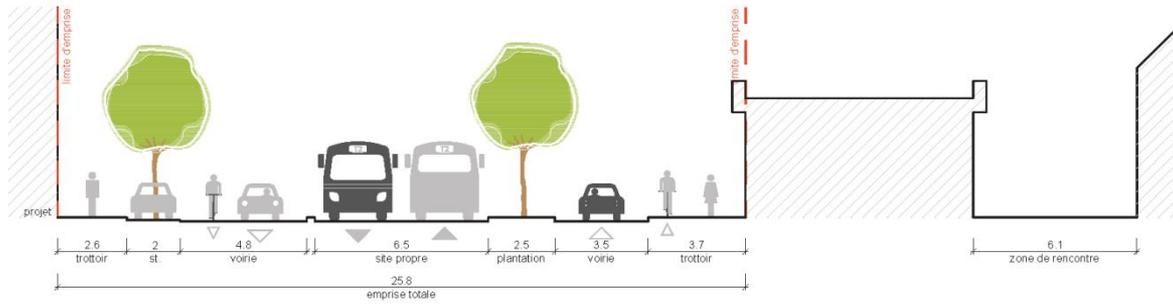
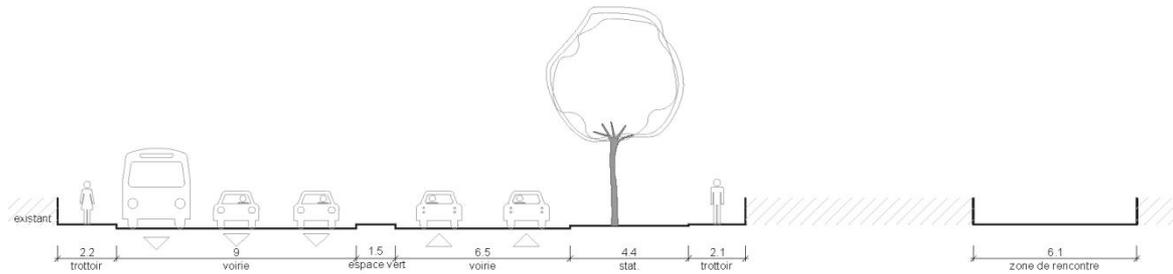
Tram'Bus Diagonal, le tracé de référence et ses 9 variantes d'Est en Ouest



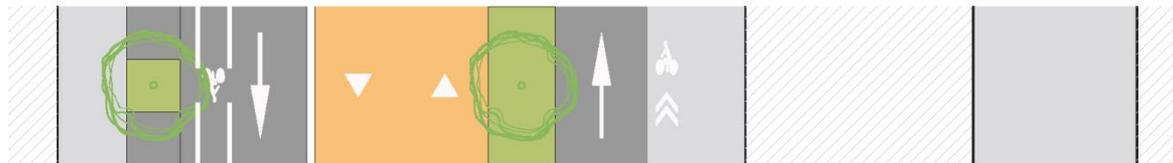
1 variante de tracé dans le secteur Centre



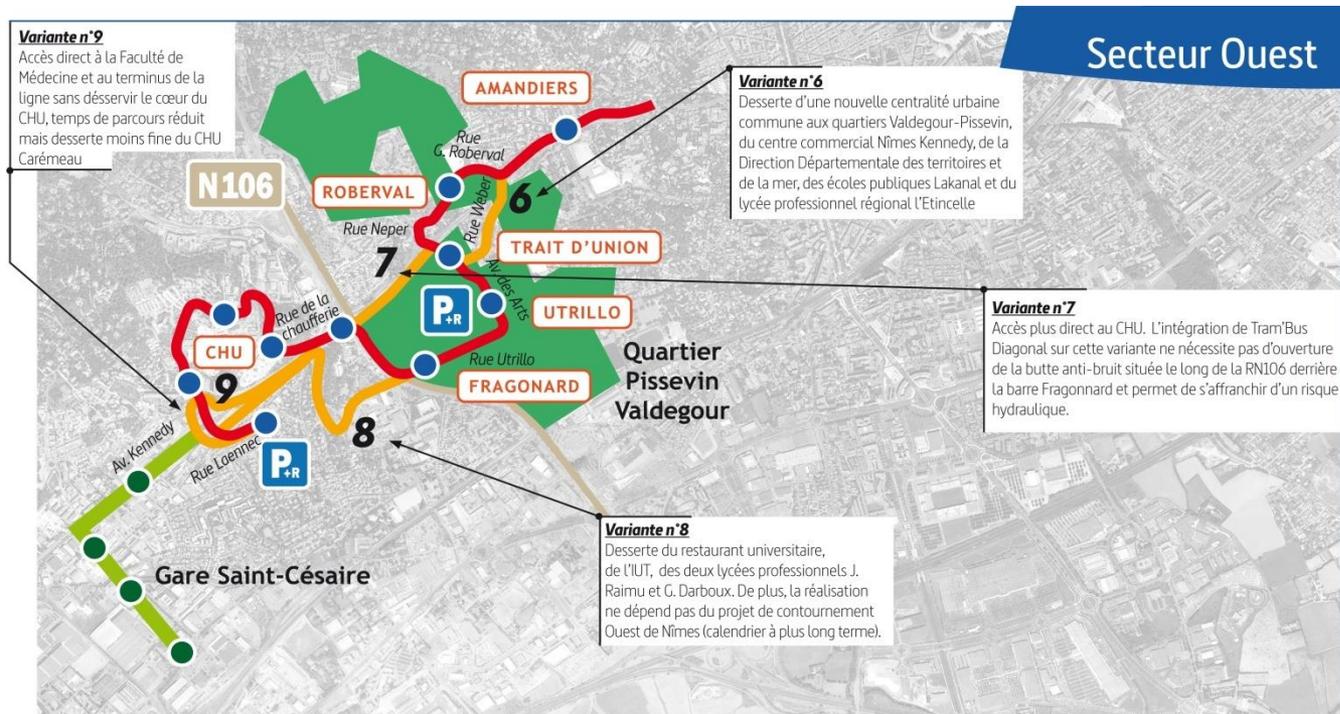
Exemple d'étude secteur centre



Boulevard Talabot



Tram'Bus Diagonal, le tracé de référence et ses 9 variantes d'Est en Ouest



4 variantes de tracé dans le secteur Ouest

Exemples d'aménagements de site propre



Aménagement en mixité,
en milieu très contraint



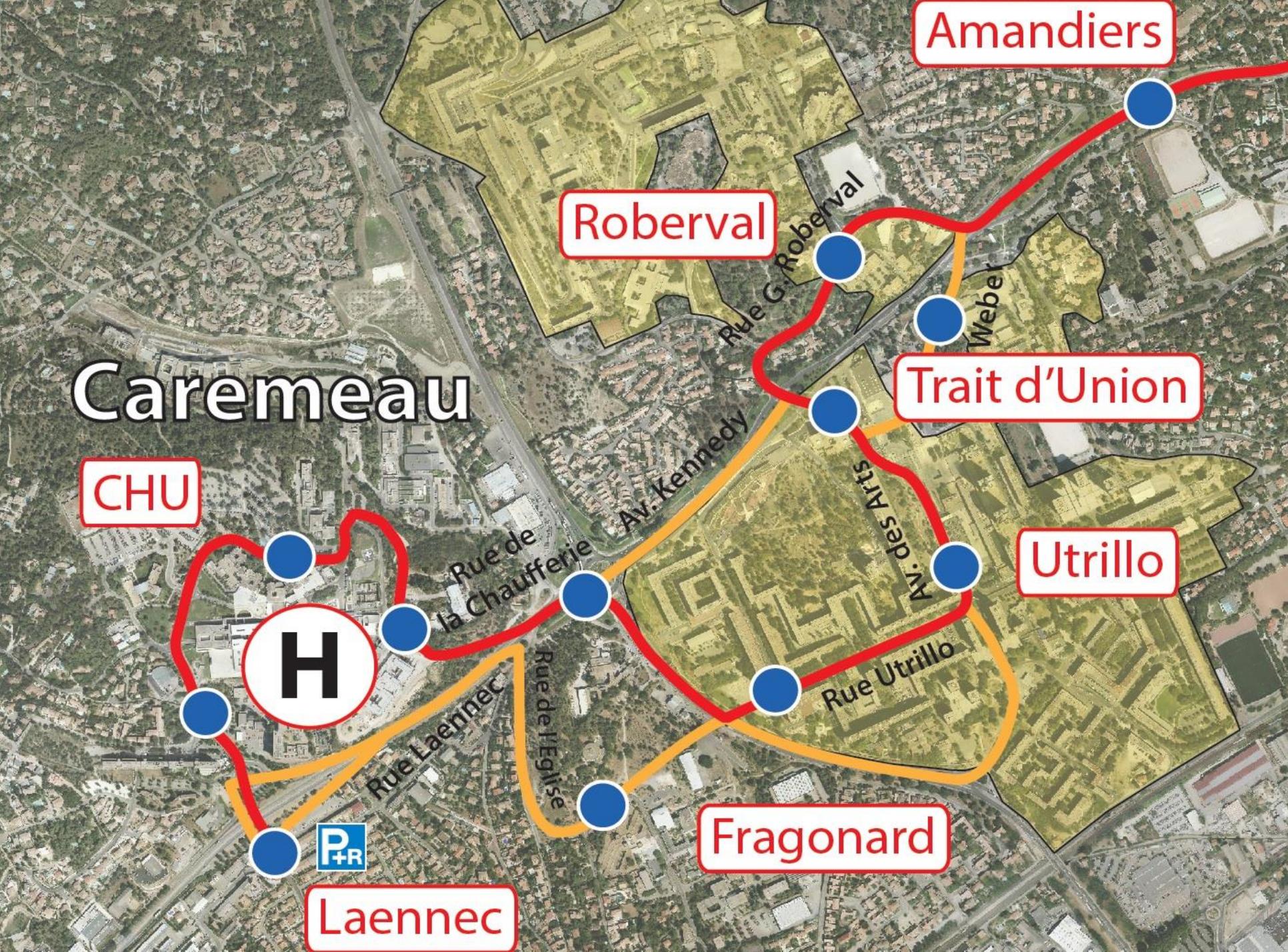
Lisibilité du site propre,
une nécessité de sécurité et d'efficacité



Voie unique,
une réponse possible en milieu dense



Site propre double sens, latéral ou axial,
une logique globale à développer



Amandiers

Roberval

Trait d'Union

Utrillo

Fragonard

Laennec

Caremeau

CHU

H

P+R

Rue de la Chaufferie

Rue Laennec

Rue de l'Eglise

Av. Kennedy

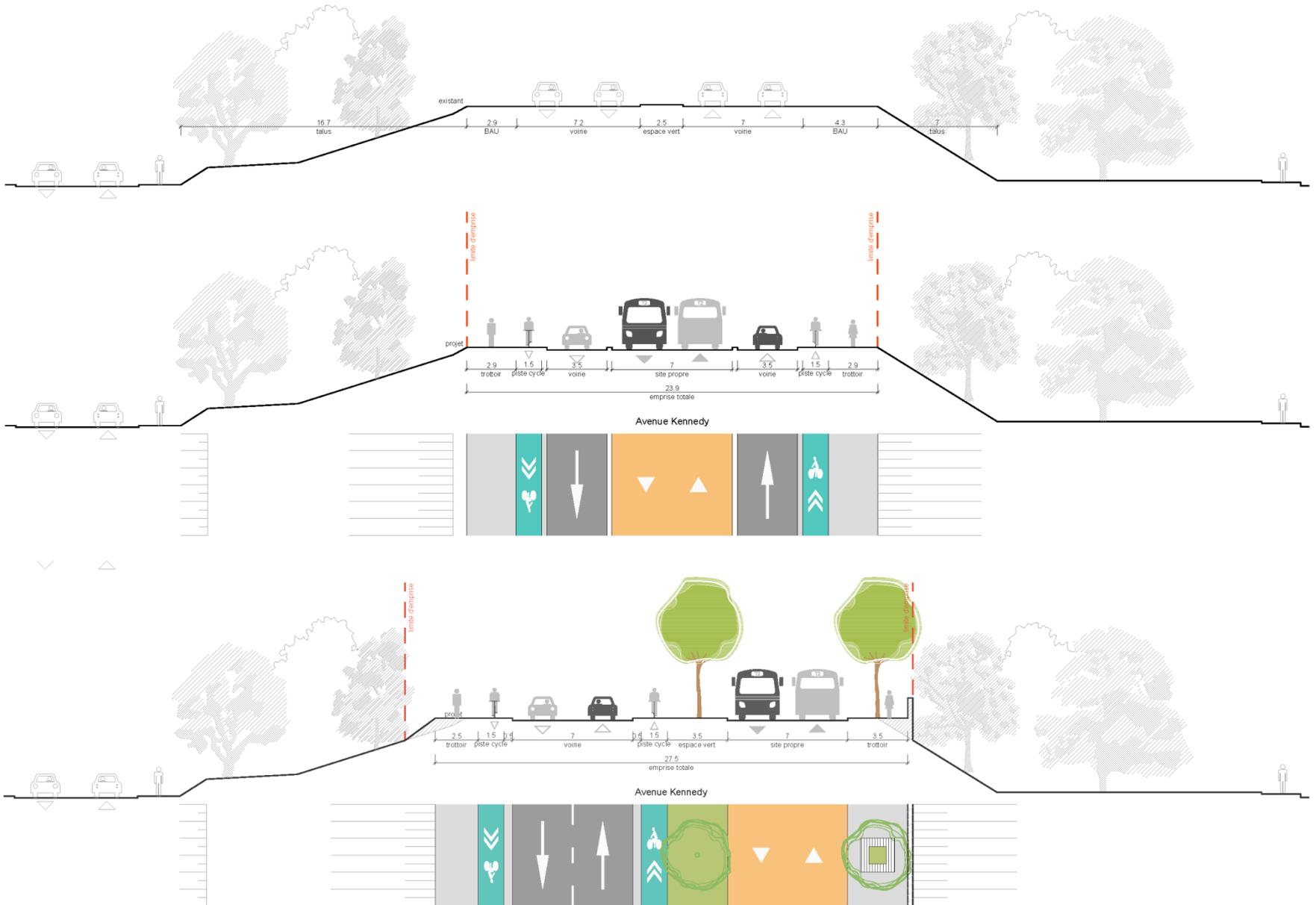
Rue Utrillo

Av. des Arts

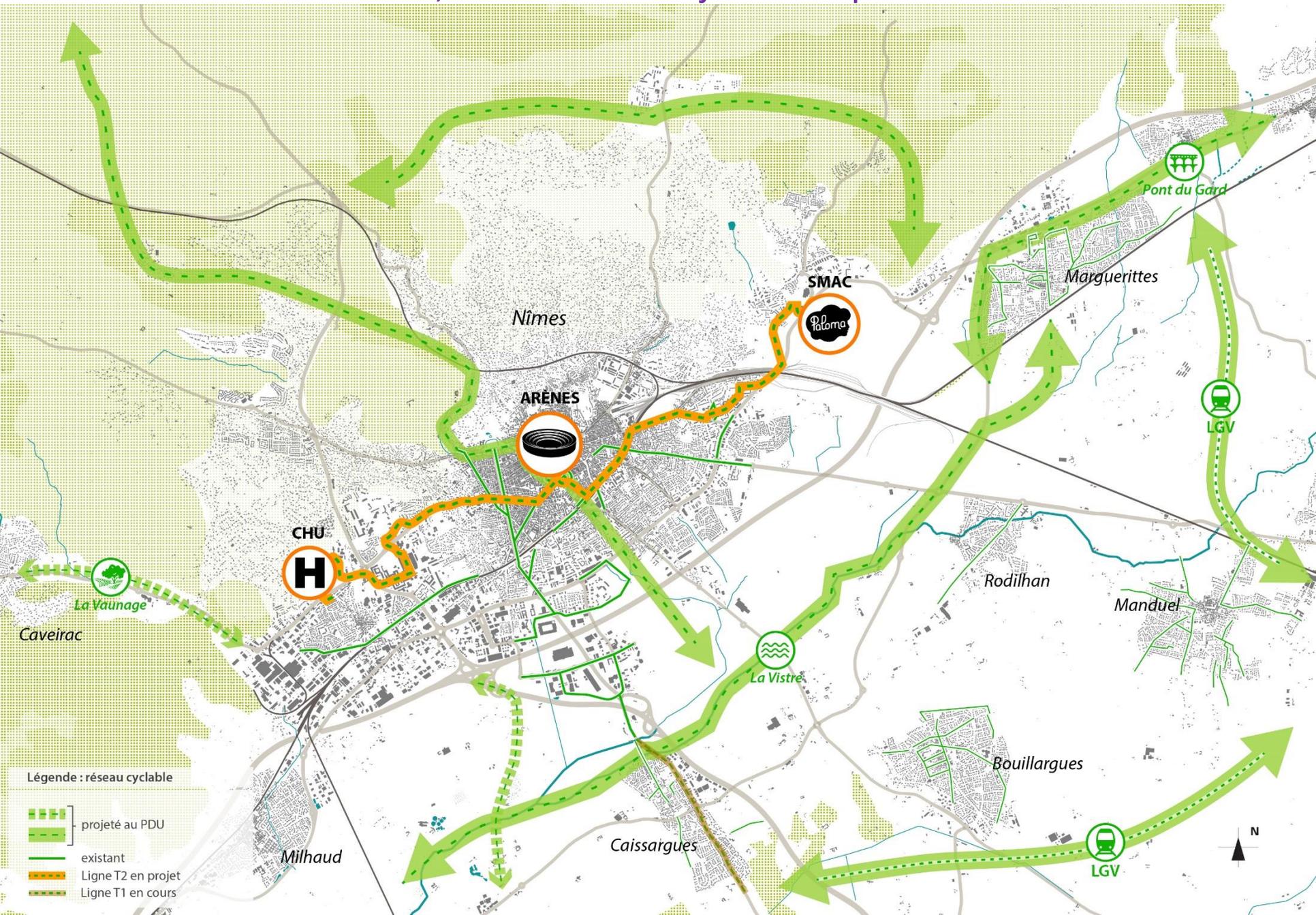
Rue G. Roberval

Weber

Exemple d'étude secteur OUEST



Les vélos, un véritable enjeu de déplacement



Exemples d'aménagements cyclables



Nîmes, avenue Jean Jaurès



Nîmes D42 ligne T1



en milieu péri-urbain



en ville

Restitution des réunions d'acteurs

Tram'Bus Diagonal, la concertation en marche

Restitution des réunions d'acteurs : grands acteurs économiques de la colline de Carémeau (27 janvier 2016)

- Un secteur qui génère une activité économique majeure et des déplacements conséquents à l'échelle de l'agglomération : 10 à 12.000 véhicules par jour et 6.000 salariés rien que pour le CHU
- Un développement continu des activités dans ce secteur depuis une dizaine d'années et qui est amené à se prolonger
- Des attentes fortes de développement de l'offre de transports en commun pour décongestionner la circulation et le stationnement
- Un intérêt très fort pour Tram'Bus Diagonal car de nombreux flux proviennent du centre-ville de Nîmes et de l'Est de l'agglomération

Tram'Bus Diagonal, la concertation en marche

Restitution des réunions d'acteurs : grands acteurs économiques de la colline de Carémeau (27 janvier 2016)

- Une demande de desserte du tour de la colline (variante n°9 pas assez performante)
- Des attentes sur une amplitude horaire d'exploitation large, y compris en période de vacances scolaires, car de nombreuses activités démarrent tôt (6H) ou se terminent tard (jusqu'à minuit) dans ce secteur + prise en compte de la vie étudiante
- La sécurité dans les transports et aux arrêts est un sujet de préoccupation, notamment pour les trajets nocturnes
- Inquiétude sur la capacité à franchir le carrefour de la RN 106 sans dégrader le temps de parcours
- Intérêt des étudiants pour la variante n°8 qui desservirait le Restaurant Universitaire

Tram'Bus Diagonal, la concertation en marche

Restitution des réunions d'acteurs :

**Conseil de quartier Ville de Nîmes / Secteur Nîmes Ouest – Saint Césaire (15 février 2016)
+ Réunion de quartier Pissevin-Valdegour (25 mars 2016)**

- Projet soutenu par le comité de quartier de Pissevin si le tracé de référence est retenu dans le secteur Ouest
- Opposition à la variante n°7 (tracé direct sur l'avenue Kennedy)
- Intérêt pour la variante « Pissevin Sud » (*via* Super Nîmes) issue de la concertation
- Demande d'un accès à Pôle Emploi en transport en commun pour les habitants des quartiers Pissevin et Valdegour

Tram'Bus Diagonal, la concertation en marche

Restitution des réunions d'acteurs :

**Conseil de quartier Ville de Nîmes / Secteur Nîmes Ouest – Saint Césaire (15 février 2016)
+ Réunion de quartier Pissevin-Valdegour (25 mars 2016)**

- Intérêt pour la ligne forte L3 qui traverserait Valdegour et Pissevin. Elle limiterait le besoin de desservir Valdegour par Roberval avec Tram'Bus Diagonal
- Vigilance sur la prise en compte du projet urbain de Pissevin dans la conception de Tram'Bus Diagonal
- Satisfaction de savoir que la physionomie du quartier Pissevin va évoluer
- Attentes exprimées pour améliorer la desserte de la zone industrielle de Saint-Césaire et ses 3.000 salariés dès la première phase du projet

Tram'Bus Diagonal, la concertation en marche

Restitution de la réunion publique de Caveirac (23 mars 2016)

- Attente d'une amélioration des conditions de circulation dans la Vaunage
- Demande d'étudier une extension de Tram'Bus Diagonal jusqu'à Caveirac *via* la voie verte ou le long de la RD 40 ou, en cas d'impossibilité, une amélioration de l'offre de transports en commun entre la Vaunage et Nîmes
- Suggestion de créer un parking relais à Caveirac et un autre à l'intersection du futur contournement Ouest et de la RD 40
- Prévoir des places réservées au covoiturage dans les parkings relais

Le choix du matériel roulant

Technologies existantes et perspectives

Loi sur la transition énergétique pour la croissance verte

- Au 1^{er} Janvier 2020, un matériel roulant à faible émissions de gaz à effet de serre pour au moins 50% du renouvellement parc
- Renouvellement du parc bus et autocars
- Priorité aux modes alternatifs à la voiture
- Au 1^{er} Janvier 2025, 100% du renouvellement du parc matériel doit être dotée d'une motorisation à faible émission de gaz à effet de serre
- Le projet Diagonal est l'occasion d'anticiper cette loi

Caractéristiques du Bus à Haut Niveau de Service Diagonal

- Roulement sur pneus
- Capacité de 110 à 130 personnes (véhicule bi-articulé de 24 m)
- Motorisation diesel (norme Euro VI), électrique, hybride ou gaz naturel
- Possibilité de guidage optique en station (comme la T1)
- Un habillage type tramway intérieur et extérieur
- Fréquence de desserte et confort similaire à un tramway

Les différents types de BHNS existants



- Diesel (Euro VI)



- Electrique : trolleybus ou bus électrique (batteries)



- Hybride



- Au Gaz Naturel pour Véhicules (GNV)

Le bus Diesel Euro VI



- Réduction drastique des émissions d'oxyde d'azote, particules fines et hydrocarbures dans l'air
- Norme obligatoire pour tout matériel neuf après le 31/12/2013
- Diminution des nuisances sonores
- Consommation de 50L/100 km pour un bus articulé
- Léger surcoût à l'achat
- Technologie éprouvée

Exemple de quelques Trolleybus

- Lyon



Trolleybus Cristalis lyonnais

Le trolleybus



- Absence d'émission de gaz à effet de serre
- Niveau de nuisance sonore modéré
- Technologie éprouvée par plusieurs communautés d'agglomération
- Nécessite une modification de l'infrastructure importante
 - Installation d'une ligne aérienne
 - Possibilité de retirer les perches ponctuellement (secteur sauvegardé)
 - Aménagement du dépôt matériel
 - Création de sous-station

Exemple de quelques bus électriques



Source : madeinmarseille.net



Source : madeinmarseille.net



Source : autobusweb.com

Bus électrique L83, Marseille, Irizar i2e

Le bus électrique



- Absence d'émission de gaz à effet de serre
- Aucune nuisance sonore
- Fonctionnement indépendant de tout circuit d'alimentation
- Un fort potentiel d'évolution dans l'avenir
- Utilise des batteries embarquées
- N'existe pour le moment qu'en taille standard
- En test dans plusieurs villes, mais sur des petites tailles (midibus)
- La recharge de la batterie nécessite des investissements supplémentaires
 - Changement au dépôt
 - Rechargement au terminus
 - Rechargement en ligne (biberonage)

- Le bus électrique en exploitation



Source :

Le changement d'une batterie d'un Oréos en milieu de journée



Source :

transbus.org

Rechargement d'un Oréos 55e, Réseau RATP



Source :

Rechargement d'un Volvo 7900 Electric

- Un exemple de bus hybride :
- Le BHNS Metiss de Metz



Le BHNS de Metz, Mettis, un véhicule de 24 mètres bi-articulé à motorisation hybride



Le bus hybride



- Double motorisation Diesel / Electrique
- Moteur coupé à l'arrêt, équipé de batteries électriques
- Diminution de 20 à 30% des gaz à effets de serre
- Niveau de nuisance sonore faible
- Technologie à améliorer
- réduction de la consommation

- Un exemple de bus GNV
- Le Busway du réseau TAN, Nantes



Le BHNS Busway de Nantes, roulant au GNV, articulé de 18 m



Le Gaz Naturel pour Véhicules (Bus GNV)

- Moteur fonctionnant au gaz naturel
- Faible émission de gaz à effet de serre, ni fumées noires, ni odeurs
- Deux fois moins bruyant qu'un moteur diesel
- Technologie éprouvée, de nombreuses agglomérations utilisent cette technologie
- Gaz d'origine naturelle ou organique (biogaz)



- Tableau comparatif type de matériel roulant (24 m)

	Electrique		Hybride	Gaz naturel (GNV)	Diesel Euro VI
	Trolleybus	Electrique			
Risque technologique	<i>éprouvé</i>	<i>élevé</i>	<i>batteries / consommation</i>	<i>faible</i>	<i>faible</i>
Rejets polluants	<i>aucun</i>	<i>aucun</i>	<i>faible</i>	<i>faible</i>	<i>moyen</i>
Flexibilité de la ligne					
Modification du dépôt					
Coût par rame	1,1 à 1,2 M €	Supérieur à 1,2 M €	800 à 900 K €	750 à 850 K €	600 K €



CONCERTATION

11 janvier > 11 avril 2016



Le dialogue est ouvert

aggloforum.nimes-metropole.fr

