

# CONCERTATION

11 janvier > 11 avril 2016



Le dialogue est ouvert

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



# Tram'Bus Diagonal, axe fort du transport et du renouveau urbains



Editorial

« Tram'Bus Diagonal est un projet emblématique né de l'ambition partagée des élus de Nîmes Métropole. Avec presque 250 000 habitants, notre agglomération connaît un essor démographique constant. Sa ville-centre regroupe 60% de la population et près de 85 % des emplois. Historiquement, celle-ci s'est développée au pied du plateau des garrigues selon une diagonale Est-Ouest le long de laquelle se succèdent les principaux secteurs d'habitation et de nombreuses zones d'activités. Cet axe constitue la colonne vertébrale des déplacements de l'agglomération.

C'est précisément sur cet axe aux forts enjeux économiques que la Communauté d'Agglomération de Nîmes Métropole, va créer dans le cadre du Plan de Déplacements Urbains (PDU), une ligne majeure du réseau de transports collectifs dotée de voies réservées aux bus « à haut niveau de service » (BHNS). Le projet, nommé Tram'Bus Diagonal 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 de son extension autour de l'Ecusson.

Au-delà d'un projet de transport, Tram'Bus Diagonal est vecteur de modernité et d'attractivité économique pour l'agglomération.

C'est un projet de territoire socialement équitable, écologiquement sain, économiquement viable, en conformité avec les trois piliers du développement durable. Il promet de créer du lien et de renforcer le vivre ensemble dans une agglomération nîmoise dont les communes périphériques seront dès lors plus ouvertes sur la ville-centre. La ligne connectera également au centre-ville trois grands quartiers de la commune de Nîmes et accompagnera leur requalification urbaine : Pissevin, Valdegour, Chemin Bas d'Avignon et Mas de Mingue.

L'axe Est-Ouest dessiné par Tram'Bus Diagonal ira, dans un premier temps, de la Scène de Musiques Actuelles PALOMA, équipement communautaire, jusqu'au CHU Carémeau en passant par la gare centrale SNCF. D'un potentiel de fréquentation de 35 à 40 000 voyages/jour à terme, et de 11,5 kilomètres de long, ce projet enrichit également l'offre de déplacements doux à destination des cyclistes et des piétons. Les déplacements routiers sont repensés, l'espace public est requalifié et valorisé afin d'offrir une qualité de vie optimale.

Du 11 janvier au 11 avril 2016, une grande concertation est lancée, informez-vous, exprimez-vous en réunions publiques, sur l'Aggloforum et contribuez à enrichir ce grand projet d'agglomération pour nous aider à prendre la meilleure décision possible.

Le dialogue est ouvert ! »

Yvan Lachaud,  
Président de Nîmes Métropole



## Tram'Bus

### L'offre de transport, support de requalification des quartiers prioritaires

Plus qu'un projet de transport, Tram'Bus Diagonal s'inscrit dans un véritable projet de renouveau urbain puisqu'il desservira trois grands quartiers de la ville de Nîmes : Pissevin-Valdegour (17 000 habitants), Chemin Bas d'Avignon (7 000 habitants) et Mas de Mingue (3 000 habitants). Ces derniers font l'objet d'un contrat de ville dans le cadre du Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU).

**« Tram'Bus Diagonal s'inscrit dans un véritable projet de renouveau urbain »**

Ces quartiers fortement demandeurs de transports en commun pourront bénéficier, avec l'arrivée de Tram'Bus Diagonal, d'une requalification urbaine attendue :

- valorisation du paysage et du cadre de vie,
- renouvellement du parc de logements,
- développement économique via de nouvelles implantations d'activités et le maintien des commerces,
- désenclavement et accessibilité des quartiers aux équipements publics, centres commerciaux,...
- développement social et culturel.

La complémentarité entre la création d'un nouvel axe de transport et la rénovation urbaine se matérialisera dans des phases de réalisation concomitantes ou rapprochées.

Tram'Bus Diagonal apportera non seulement des dessertes fréquentes, rapides, régulières, diverses dans leurs destinations mais favorisera aussi la marche et le vélo avec un accès aux stations pratique et serein.



# Diagonal, élément majeur du territoire

## Un réseau de transport en commun moderne et performant

La ligne Tram'Bus Diagonal (Est/Ouest) constituera avec la ligne T1 (Nord/Sud), la double armature du réseau de transport restructuré selon un schéma d'ensemble qui maille efficacement le territoire de Nîmes Métropole. Elle desservira les quartiers les plus denses de l'agglomération (64 000 habitants, 33 000 emplois, 22 000 scolaires), la gare centrale SNCF, le CHU Carémeau et la Salle de Musiques Actuelles PALOMA.

**« La ligne Tram'Bus Diagonal constituera avec la ligne T1 la double armature du réseau de transport »**

D'autres lignes du réseau pourront circuler partiellement sur le site propre de Tram'Bus Diagonal afin d'améliorer leurs performances. De plus, le trajet de certaines d'entre elles pourra être modifié pour offrir des correspondances avec Tram'Bus Diagonal et ainsi optimiser le temps de parcours des usagers.

## A l'horizon 2017, trois lignes fortes de bus (fréquences et amplitudes horaires élevées) seront mises en place

- L3** reliera Valdegour à Calvas en desservant Pissevin, la gare centrale SNCF et l'Université.
- L5** reliera Valdegour au Pont de Justice et rendra plus accessibles les zones commerciales de Ville Active, Mas de Vignolles ou Mas des Abeilles.
- L2** précèdera, sous la forme du bus classique, l'aménagement de Tram'Bus Diagonal sur l'axe Est-Ouest. La réalisation de Tram'Bus Diagonal permettra ensuite de renforcer encore l'armature du réseau avec son mode innovant.

## Un nouvel élan pour l'activité économique

Tram'Bus Diagonal assurera une desserte de qualité, efficace et rapide vers les grands pôles d'activités notamment le CHU Carémeau, premier employeur du Gard et vers des équipements majeurs de l'agglomération.

En fluidifiant les déplacements, en favorisant la mobilité, Tram'Bus Diagonal facilite l'accès à l'emploi et apporte une attractivité économique nouvelle pour les investisseurs et créateurs d'entreprises.

La réalisation du projet impliquera des clauses d'insertion professionnelle des habitants dans les futurs contrats de travaux.

**« Tram'Bus Diagonal assurera une desserte de qualité, efficace et rapide vers les grands pôles d'activités »**

## Un investissement durable

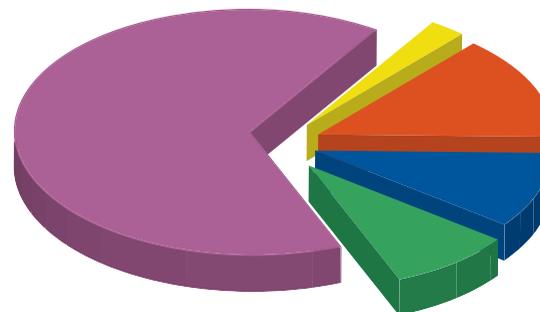
Nîmes Métropole a décidé de maintenir son ambition d'un mode de transport performant sur cet axe structurant malgré les contraintes budgétaires auxquelles sont aujourd'hui confrontées les collectivités en France. Elle s'est tournée vers le mode BHNS, moins coûteux (118 millions d'euros HT) que la version tramway (255 millions d'euros HT) antérieurement envisagée.



**118 millions d'euros HT investis**

Les états généraux sur le financement des transports publics organisés par Nîmes Métropole à l'été 2015 ont d'ailleurs confirmé la nécessité de concentrer les moyens sur les axes forts de déplacement et d'investir rapidement sur l'axe Est-Ouest.

## L'enveloppe prévisionnelle de la section PALOMA-CHU soumise à la concertation intègre l'ensemble des dépenses suivantes :



- **les études : 12 000 000€** soit 10,2%
- **les acquisitions foncières : 10 000 000€** soit 8,5%
- **les travaux : 77 000 000€** soit 65,2%
- **la réalisation éventuelle d'un nouveau dépôt : 3 000 000€** soit 2,5%
- **l'achat du matériel roulant : 16 000 000€** soit 13,6%

Fin 2014, l'Etat (ministère de l'Ecologie) a accordé une subvention de 21,77 millions d'euros au projet. Celle-ci est soumise à la condition d'assurer une desserte efficace des quartiers prioritaires figurant au dispositif NPNRU et à la mise en oeuvre d'un système de transport performant. Les Bus à Haut Niveau de Service en font partie.

## Un projet naturellement responsable

Dans le contexte énergétique actuel, les modes de transport comme le BHNS accompagné d'un site propre apportent une solution durable tout en améliorant l'attractivité des transports collectifs et leur confort. Ce type de réalisation permet de redistribuer l'espace urbain alentour, au profit des modes doux et des piétons.

**« Les modes de transport comme le BHNS apportent une solution durable tout en améliorant l'attractivité des transports collectifs et leur confort. »**

Pendant la phase de conception du projet, les contraintes hydrauliques seront prises en compte conformément au règlement du Plan de Protection des Risques d'Inondations (PPRI). Il s'agit notamment de respecter les zones d'écoulements majeurs. Dans le cas contraire des mesures compensatoires devront être réalisées.

Il en sera de même si un aménagement crée un risque en termes de pollution.

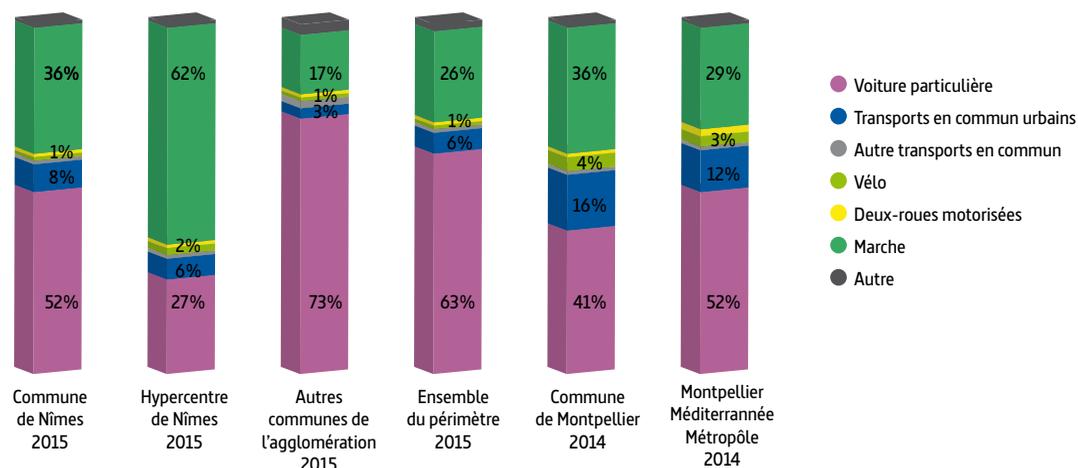
Enfin, des réflexions seront menées sur le matériel roulant pour le rendre le plus écologique possible. Les solutions envisageables sont :

- motorisation hybride,
- motorisation GNV,
- Trolleybus,
- électrique (chargement en station, en arrêt ou en bout de ligne).

## Focus : Enquête Ménages Déplacements de Nîmes Métropole 2014-2015

L'enquête Ménages Déplacements est un outil de connaissance des pratiques de déplacements d'une population. Elle a été réalisée du 4 novembre 2014 au 6 mars 2015 et a fait l'objet d'un contrôle qualité rigoureux par le CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement). L'enquête a été réalisée sur l'ensemble du périmètre de Nîmes Métropole étendu aux communes incluses dans l'aire urbaine nîmoise soit 56 communes.

### > Répartition des déplacements selon le mode utilisé et selon la zone de résidence



### > Les adjectifs les plus utilisés pour qualifier les transports en commun

1 <sup>er</sup> ADJECTIF RELATIF AU TC	%
Pratique	20
Utile	12
Pas Cher	10
Lent	6
Ecologique	6
Insuffisant	6
Indispensable-Vital-Nécessaire	5
Contraignant	5
Pas pratique	4
Inadapté	3
Rapide	3
Cher	2
Reposant	2
Inconfortable	2
Bondé	2



Tram'Bus Diagonal se veut une réponse pratique, écologique et rapide aux exigences des personnes interrogées avec, dans son offre de services, des passages fréquents, de nombreuses stations mais aussi la mise à disposition de parkings-relais, de pistes cyclables et de voies piétonnes. Tram'Bus Diagonal joue la carte de l'intermodalité pour un territoire de mieux en mieux irrigué par les transports en commun.

# Tram'Bus Diagonal, nouvelle dimension de transport

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

Nîmes Métropole a fait le choix de réaliser Tram'Bus Diagonal en Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) plutôt qu'en tramway. Ce choix plus économique, se fonde surtout sur les besoins de déplacements, les opportunités de desserte propres au mode bus et une mise en service plus rapide grâce aux possibilités de phasage de réalisation.

Tram'Bus Diagonal va mettre à disposition du plus grand nombre tous les atouts du « haut niveau de service » :

- meilleure accessibilité,
- temps de parcours garanti par sa voie en site propre et la priorité aux carrefours,
- fréquence de passage élevée, (toutes les 5 à 8 min)
- amplitude horaire large (5 heure du matin à minuit selon les jours).

En offrant une capacité unitaire pouvant atteindre 950 passagers/h (aux heures de pointe), Tram'Bus Diagonal allie performance, modernité, confort et sécurité, en particulier pour les personnes en grande difficulté de mobilité.

La ligne Tram'bus Diagonal pourra être exploitée avec des véhicules articulés de 18 mètres ou avec des véhicules de 24 mètres.

L'interface entre les véhicules et les quais de stations pourra inclure une fonction de guidage optique pour permettre un accostage précis évitant l'espace vide entre le quai et le BHNS.

L'énergie de traction des véhicules sera définie en fonction des solutions accessibles sur le marché. Nîmes Métropole étudie la possibilité de choisir des bus ne roulant pas au diesel : hybride, GNV, trolleybus, électrique (chargement en station, en arrêt ou en bout de ligne) en fonction des évolutions technologiques disponibles dans les prochaines années.



**40 000 voyageurs par jour  
à terme**



**Amplitude horaire :  
5h30 à 0h30**



**Fréquence :  
5 à 8 minutes**

**← 18m ou 24m →**

**Véhicule de 18 mètres ou 24 mètres de long,  
capacité de 950 passagers à l'heure**



**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

## Dans le sillage de Tram'Bus Diagonal : un meilleur partage de l'espace public

En plus du gain de temps pour voyager et d'une meilleure desserte pour les usagers, c'est toute la « qualité de ville » qui se trouve améliorée.

Le projet prévoit un partage de la circulation entre la voiture, les modes doux piétons et cycliste et la plateforme de Tram'Bus Diagonal.

Sur le parcours, de nombreux points d'échange permettent de passer d'un mode de transport à l'autre (vélo, train, bus, voiture...).



L'attention sera portée dans les études sur les zones actuelles particulièrement engorgées notamment le franchissement de la RN 106, l'avenue Jean Jaurès et le boulevard Talabot.

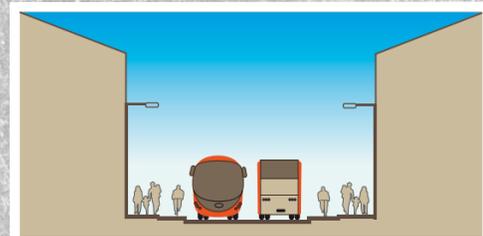
**« Le projet prévoit un partage de la circulation  
entre la voiture, les modes doux piétons et  
cycliste et la plateforme de Tram'Bus Diagonal. »**



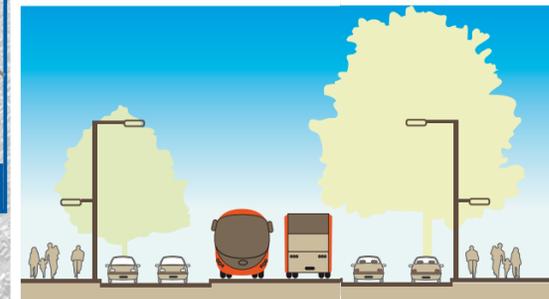
**Un réseau de pistes cyclables associé**

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

Le tracé de référence est le tracé historique du projet. D'une longueur de 11.5km, il permet d'aller de PALOMA au CHU Carémeau en 30 minutes en passant par la gare centrale SNCF, dessert 64 000 habitants, 33 000 emplois et 22 000 scolaires et prévoit de transporter 35 000 à 40 000 personnes / jour. C'est sur cette base qu'a été défini le coût du projet de 118 millions d'€ HT.



Exemple d'insertion du Tram'Bus Diagonal quand l'emprise ne permet pas l'intégration de voies dédiées à la voiture, la circulation automobile est alors reportée sur d'autres axes.

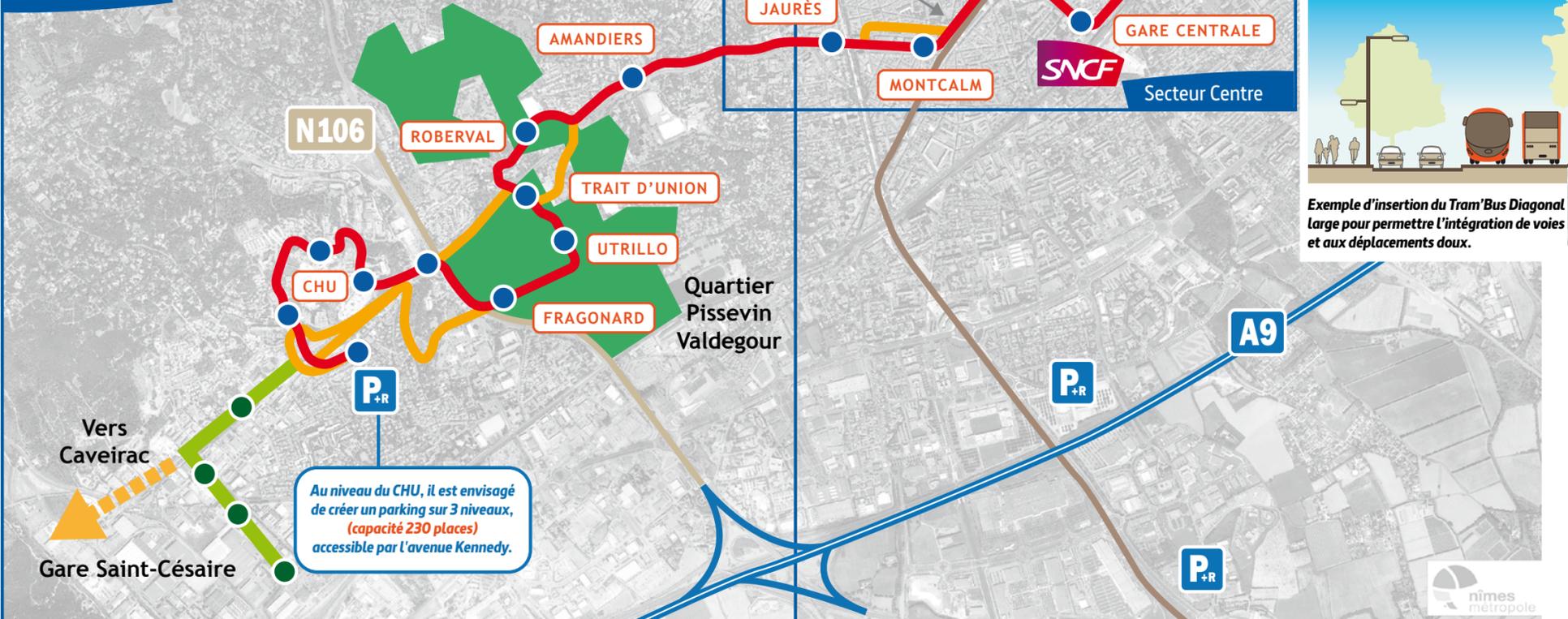


Exemple d'insertion du Tram'Bus Diagonal dans une rue suffisamment large pour permettre l'intégration de voies dédiées à la voiture et aux déplacements doux.

Secteur Ouest

Secteur Est

Secteur Centre



Vers Marguerittes

## Les modes doux

Le projet Tram'Bus Diagonal ouvre l'opportunité d'aménager des itinéraires cyclables du CHU Carémeau jusqu'à PALOMA, espaces qui devront s'inscrire dans un schéma cyclable global de l'agglomération. Le projet crée ainsi une continuité d'Est en Ouest, ponctuée de véloparcs sécurisés au niveau de certaines stations, et sur laquelle viendront se greffer des itinéraires maillant l'agglomération.

Les cheminements piétonniers seront aménagés de façon à garantir la continuité, le confort et la sécurité des itinéraires menant aux stations.

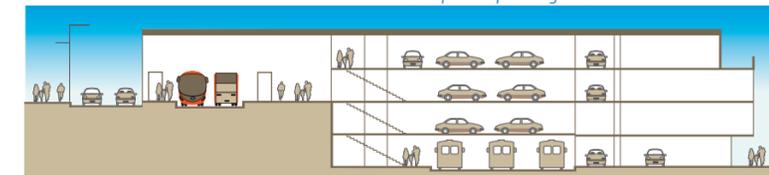
## Les parkings-relais

Grâce aux parkings-relais installés en différents points de son tracé, les automobilistes bénéficieront d'un accès facilité et économique à Tram'Bus Diagonal et pourront laisser leur voiture en toute sécurité.



3 parkings relais, offrant 700 places de stationnement

Exemple de parking-relais au CHU Carémeau



## Extension Est et Ouest

Ultérieurement la ligne Tram'Bus Diagonal sera prolongée en direction de la halte ferroviaire de Saint-Césaire en fonction du calendrier de l'opération du projet urbain « Porte Ouest ».

La question de la desserte des communes de l'agglomération dont Caveirac à l'Ouest et Marguerittes à l'Est méritera une réflexion dans le cadre de la mise à jour du PDU (2017).

## L'atelier dépôt

L'atelier-dépôt a pour mission d'assurer le remisage et l'entretien courant du matériel roulant. Il doit être situé au plus proche du tracé et doit également s'affranchir de contraintes hydrauliques et foncières.

Aujourd'hui plusieurs hypothèses sont à l'étude :

- Dépôt actuel suffisant, situé avenue Bompard
- Extension du dépôt actuel,
- Construction d'un nouveau dépôt propre à Tram'Bus Diagonal, soit au Pont de Justice soit en contrebas du CHU Carémeau.

## Les stations

Tram'Bus Diagonal prévoit 18 à 23 stations implantées à proximité des lieux d'animation et espacées au maximum de 950 mètres, au minimum de 265 mètres à **507 mètres en moyenne**. Elles sont constituées d'un système de billetterie et d'un abri voyageurs assurant une protection contre la pluie et le vent.



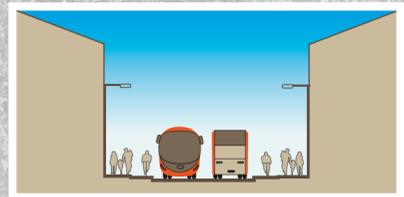
Les aménagements des stations s'attacheront à respecter les normes d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

Certaines stations pourront être communes avec d'autres lignes du réseau. Leur organisation et leur dimensionnement devront rendre les correspondances simples et pratiques pour les usagers :

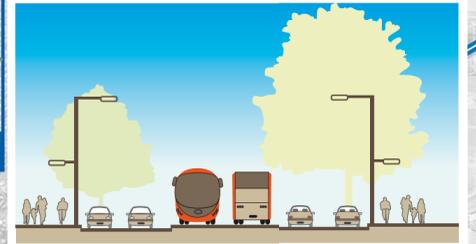
- Montcalm (dont T1)
- Esplanade Feuchères (dont T1)
- Gare SNCF
- Stations situées Boulevard Talabot

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

Le tracé de référence est le tracé historique du projet. D'une longueur de 11.5km, il permet d'aller de PALOMA au CHU Caréméau en 30 minutes en passant par la gare centrale SNCF, dessert 64 000 habitants, 33 000 emplois et 22 000 scolaires et prévoit de transporter 35 000 à 40 000 personnes / jour. C'est sur cette base qu'a été défini le coût du projet de 118 millions d'€ HT.



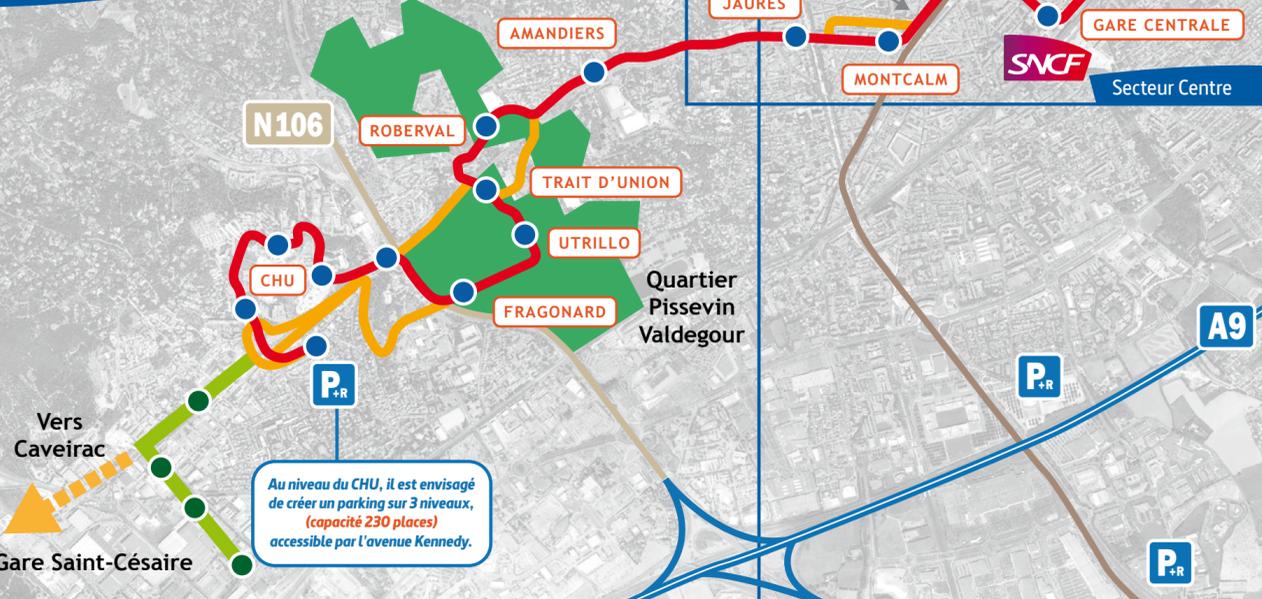
Exemple d'insertion du Tram'Bus Diagonal quand l'emprise ne permet pas l'intégration de voies dédiées à la voiture, la circulation automobile est alors reportée sur d'autres axes.



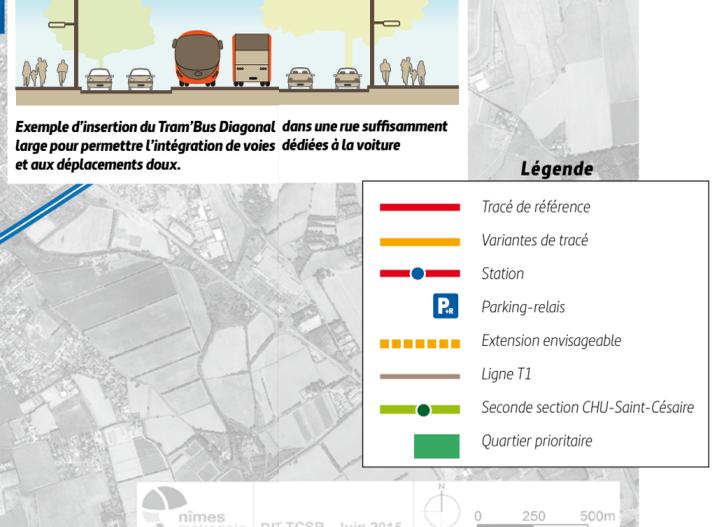
Exemple d'insertion du Tram'Bus Diagonal dans une rue suffisamment large pour permettre l'intégration de voies dédiées à la voiture et aux déplacements doux.

- Légende**
- Tracé de référence
  - Variante de tracé
  - Station
  - Parking-relais
  - Extension envisageable
  - Ligne T1
  - Seconde section CHU-Saint-Césaire
  - Quartier prioritaire

## Secteur Ouest



## Secteur Centre



## Secteur Est

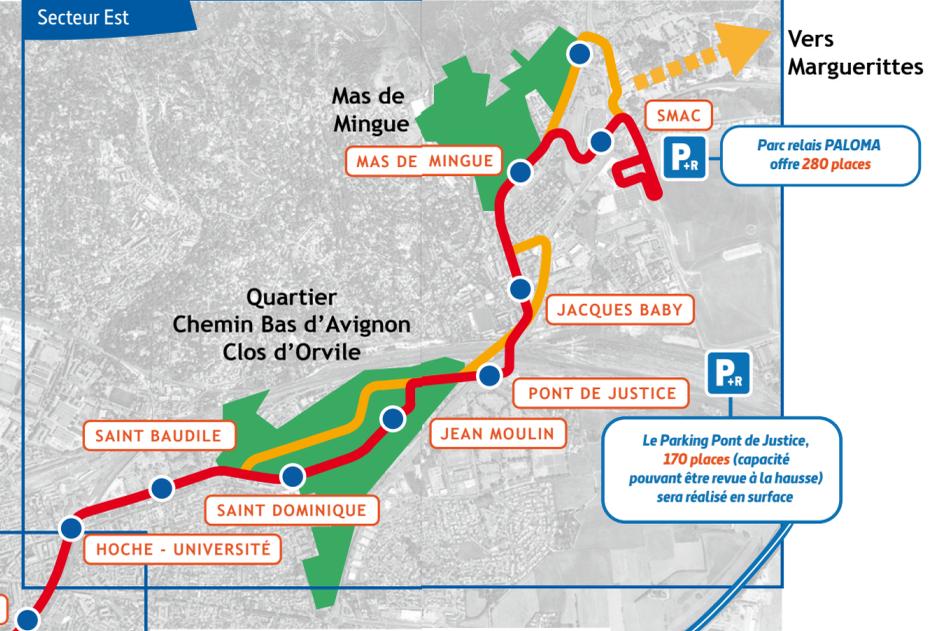
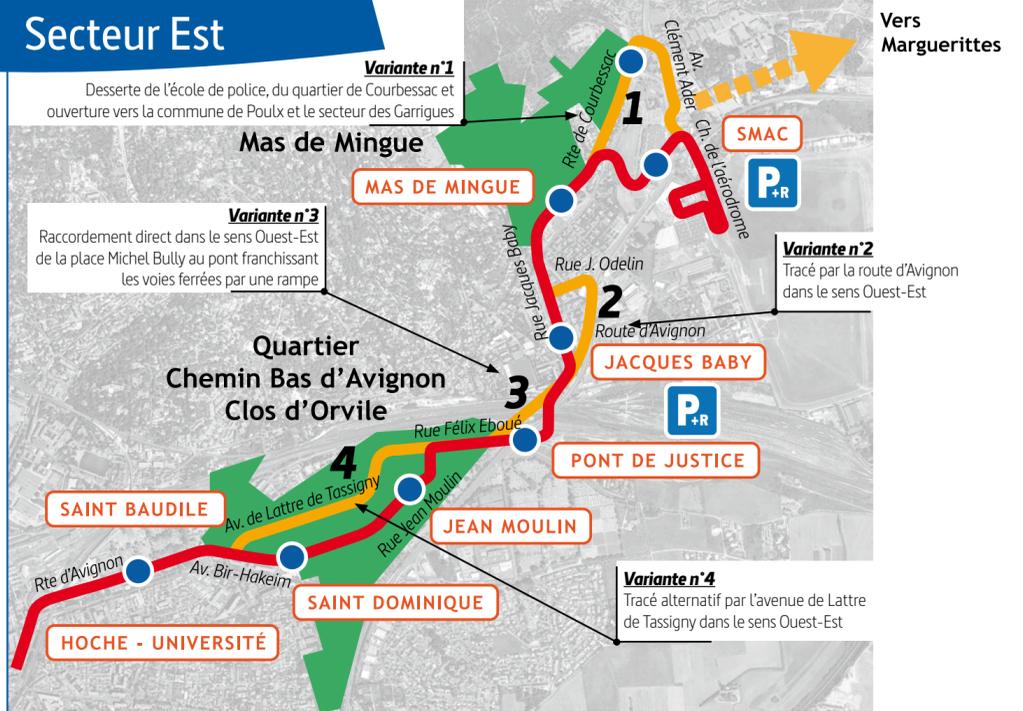
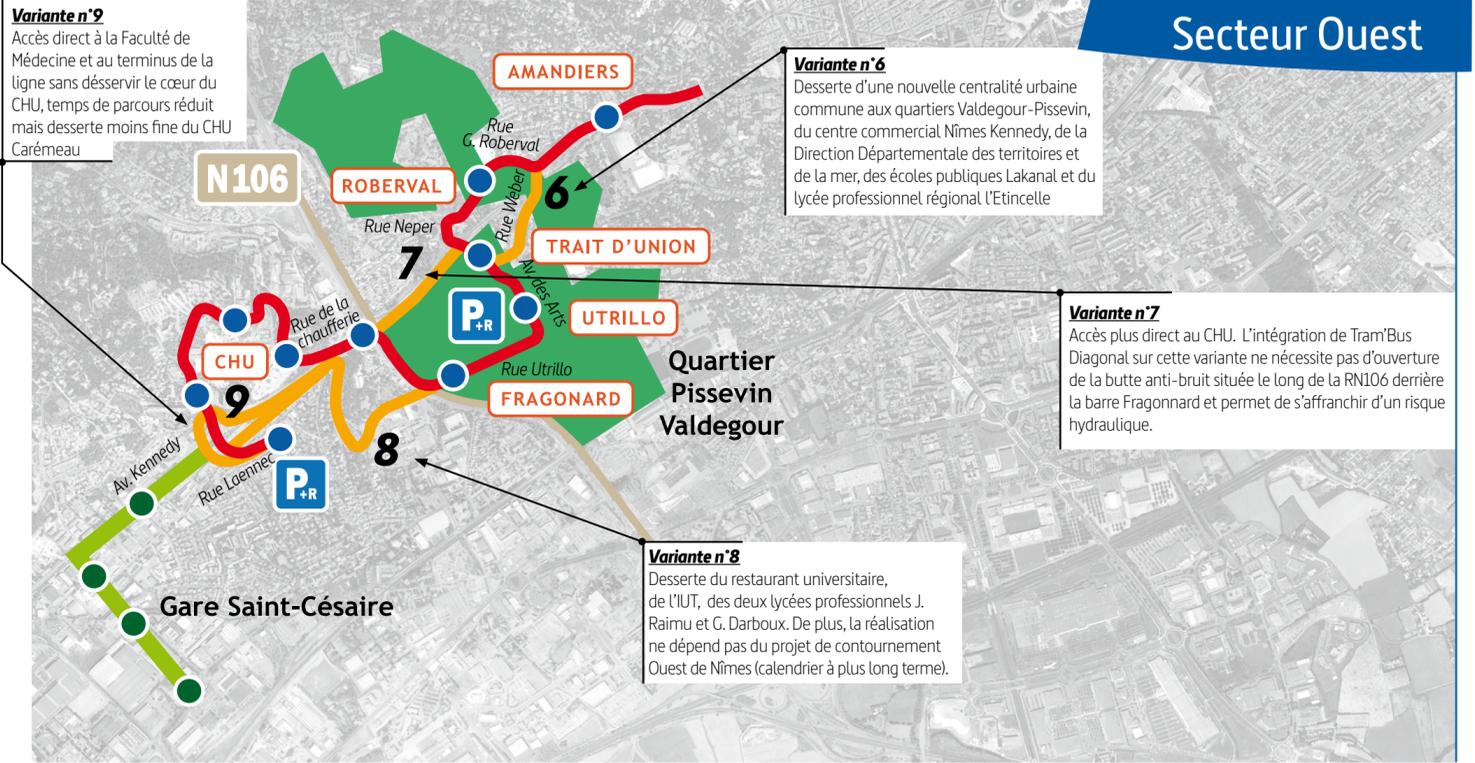


### Comparaison des variantes avec le tracé de référence :

	Secteur Est				Secteur Centre	Secteur Ouest			
	Variante n°1	Variante n°2	Variante n°3	Variante n°4	Variante n°5	Variante n°6	Variante n°7	Variante n°8	Variante n°9
Temps de parcours	--	-	++	-	-	+	++	+	++
Desserte population	++	-				--	--		-
Desserte équipement / Commerces	+	+				++	-	+	--
Impact financier	-	-	-		-	+	++	--	+
Contrainte hydraulique							++	+	

- ++ Variante très performante / impact très positif
- + Variante performante / impact positif
- Sans impact
- Variante peu performante / impact plutôt négatif
- Variante non performante / impact négatif

## Secteur Ouest



# CALENDRIER du projet



## CONCERTATION comment ça marche ?

### Du 11 janvier au 11 avril, la concertation vous permet de vous informer et de vous exprimer sur le projet

Organisée dans le cadre de l'article L300-2 du code de l'urbanisme, la concertation se déroule du 11 janvier au 11 avril. A ce stade, les caractéristiques du projet ne sont pas arrêtées, votre opinion nous permettra d'avancer, d'enrichir le projet et de prendre une décision éclairée notamment sur le tracé.

### Informez-vous. Donnez votre avis.

Pendant la concertation, les occasions de découvrir le projet et de donner votre avis sont nombreuses.

- Consultez librement le contenu du projet à l'Hôtel d'Agglomération de Nîmes Métropole, à l'Hôtel de Ville et au forum Tram'bus Écusson, 38 boulevard Gambetta.
- Faites part de vos propositions sur des registres disponibles à l'Hôtel d'Agglomération de Nîmes Métropole et dans toutes les mairies de l'agglomération.
- Assistez aux réunions publiques et aux réunions de quartier ouvertes à tous

#### JEUDI 11 FÉVRIER

18h30 à Paloma

#### LUNDI 7 MARS

18h30 au théâtre Liger

#### MERCREDI 23 MARS

19h à la salle polyvalente de Caveirac

#### MERCREDI 6 AVRIL

18h30 à la Faculté de Médecine

une autre réunion se tiendra à Marguerittes (date à venir)

- Informez-vous et participez en ligne sur la plateforme d'échanges Aggloforum [www.aggloforum.nimes-metropole.fr](http://www.aggloforum.nimes-metropole.fr)
- Envoyez-nous un courrier postal :  
*Hôtel d'agglomération de Nîmes Métropole*  
*DGA Mobilité - 3 rue du Colisée - 30947 Nîmes CEDEX 9*

### Le champ de la concertation réglementaire :

- Vérifier l'opportunité du projet
- Concerter sur le tracé de référence et ses variantes
- Echanger sur les caractéristiques du projet : le nombre et les emplacements des stations, la place des modes doux, la qualité du service (fréquence, amplitude horaire, ...), parking relais, matériel roulant...

Dans les semaines qui suivront la fin de la concertation, son bilan sera délibéré par le Conseil d'agglomération de Nîmes Métropole, ses conclusions serviront de point d'appui aux éventuelles études complémentaires.

### L'après concertation

A l'issue de cette phase de concertation réglementaire, une concertation volontaire sera mise en place jusqu'à l'enquête publique pour continuer à échanger sur les modalités du projet en fonction de l'avancement des études. Une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique est ensuite envisagée fin 2016 - début 2017. Elle précèdera le lancement des travaux. Ce sera alors une nouvelle occasion de vous exprimer.

**Le dialogue est ouvert**  
[aggloforum.nimes-metropole.fr](http://aggloforum.nimes-metropole.fr)