

Panel Agglo-forum

**Nîmes
Métropole**



Projet d'extension de la ligne T1 du Tram'bus

Rapport établi par Yannick Breton
Coordinateur conseil Agglo-forum

Version ebook

Veuillez cliquer sur les mots en [bleu](#) afin d'obtenir des informations complémentaires.



Monsieur Yvan Lachaud,
Président de Nîmes Métropole,
Mesdames et Messieurs
les conseillers communautaires

Tout d'abord je tiens à vous remercier au nom du *panel citoyen* et du *conseil de l'Agglo Forum* d'avoir permis à des femmes et des hommes, électeurs sur l'une des 27 municipalités de Nîmes Métropole de participer, via la *concertation*, à l'amélioration de la qualité de vie collective sur notre territoire.

Le panel citoyen dans le cadre du dispositif « *Agglo-forum* » a pris très au sérieux cette opportunité.

Ce premier projet de concertation avec un panel citoyen tiré au sort avait pour objet « *Le prolongement Sud de la Ligne de Tram'Bus T1* ».

Les différentes séquences de construction de ce processus se sont déroulées dans une excellente ambiance, avec une bonne qualité de liaison entre l'administration de Nîmes Métropole, le conseil et le panel. Elles ont été le lieu de débats soutenus, intenses et très participatifs.

De manière très positive, il me semble que cette concertation, première du genre, a donné lieu à des réflexions et échanges sur un grand nombre de points aussi bien techniques qu'administratifs, sociologiques ou encore psychologiques. Elle a aussi permis la mise en perspective d'une vision globale du sujet traité, à la fois vis-à-vis de ses interconnexions avec l'ensemble du réseau des mobilités, et vis-à-vis de ses implications dans l'organisation par le politique du « vivre ensemble » sur un territoire. Plus encore, elle a montré qu'il existait une véritable « expérience de l'usage » chez les habitants, laquelle peut se transformer rapidement en citoyenneté active. Pour cela, il est nécessaire que les politiques ouvrent le champ du partage des analyses en le dotant d'un dispositif institutionnel : c'est bien ce que vous avez permis en créant l'Agglo-forum.

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les conseillers communautaires, vous trouverez dans ce document le compte-rendu de nos travaux de concertation, ainsi que les préconisations qu'il nous semble utile de vous transmettre.

Bien cordialement,
Yannick Breton,
Coordinateur du conseil de l'Agglo-forum

SOMMAIRE

A / Méthode suivie :

- 1 - Réunion du 24 septembre
- 2 - Réunion du 29 septembre

B / Points proposés à la concertation :

- 1- L'opportunité du projet
- 2- Le maillage avec les autres lignes du réseau / Intermodalité
- 3- L'aménagement des stations
- 4- La place des déplacements doux
- 5- La position des parkings relais et les sections à réaliser

A / MÉTHODE SUIVIE

Trois principaux temps ont constitué l'élaboration de ce premier exercice de concertation :

1- Réunion du 24 septembre

- **32 membres du panel ont participé** (30 présents physiquement + 2 par écrit) soit 33 % de participation ;
- **Conseil Agglo-forum** : Yannick BRETON, Coordinateur du Conseil Agglo-forum ; Pascaline FOSTYK, Représentante du Conseil pour les transports ; Guy-Noël PASQUET, Représentant du Conseil pour les transports ;
- **Services développement durable de Nîmes Métropole** : Cédric BOHUN, Chef du service ; Yannick MIQUEL, Chargée de mission ; Soizic PEROTTI, Assistante ;
- **Direction des investissements transports et du TCSP** (Transport Collectif en Site Propre) : Françoise BATAULT, Directrice – Gaëtan PELLEQUER, Chef de projet.

Présentation ordre du jour

- Introduction du Coordinateur du Conseil Agglo-Forum et du service développement durable pour rappeler le format des deux réunions et l'objet de la réunion de ce jour ;
- présentation du projet par G. Pellequer, Chef de projet. Durée : environ 20 mn ;
- échanges entre les membres du panel, M^{me} Battault, Directrice et M. Pellequer qui ont donné lieu à de nombreux questionnements et débats. Durée : environ 1h30.

2- Réunion du 29 septembre

- **25 membres du panel ont participé** (23 membres présents + 2 par écrit) soit 27% de participation ;
- **Conseil Agglo-forum** : Yannick BRETON, Coordinateur du Conseil Agglo-forum ; Pascaline FOSTYK, Représentante du conseil pour les transports ; Guy-Noël PASQUET, Représentant du conseil pour les transports ;
- **Services développement durable de Nîmes Métropole** : Cédric BOHUN, Chef du service ; Yannick MIQUEL, Chargée de mission ; Soizic PEROTTI, Assistante ;

Présentation ordre du jour

- Débat en session plénière dans l'objectif d'énoncer les ressentis de chacun à propos des éléments donnés par les porteurs administratifs du projet, et de permettre de poser le cadre de la rencontre ;

- ensuite, des travaux en groupes avec un thème choisi en fonction des points forts ressortis lors de la précédente réunion. Ces points recouvriraient à peu près ceux de la concertation publique. Ces ateliers ont été animés par le conseil et le service du développement durable ;
- enfin, une synthèse des données recueillies en ateliers pour une information partagée et discutée.

B /POINTS PROPOSÉS À LA CONCERTATION

1- L'opportunité du projet

Avant de transmettre les analyses et préconisations pour le projet d'extension de la ligne T1, il est, je crois important de souligner que le panel et le conseil ont **émis trois catégories d'analyses sur l'opportunité du projet.**

Celles-ci distinguent :

- les motivations du projet ;
- les méthodes de conception du projet ;
- enfin les conditions à remplir avant sa réalisation.

Ces trois catégories ne sont pas considérées comme autonomes les unes des autres, mais comme des briques élémentaires et complémentaires d'un même et unique projet.

Les motivations du projet

À l'unanimité ce projet **est considéré comme très utile pour l'axe A54 / Caissargues** au regard de :

- la nécessité de réguler le trafic automobile entre Caissargues et le rond point de l'autoroute A54 en diminuant le nombre de voitures qui l'empruntent ;
- la diminution des pollutions liées à la combustion de carburant ;
- l'amélioration de l'attractivité de qualité de vie de la zone ;
- l'accélération du développement économique.

La ligne T1 répond à de réels besoins en termes de régulation du trafic, de limitation des pollutions et d'amélioration globale de la qualité de vie et du dynamisme de l'agglomération dans son ensemble.

Elle ne prendra cependant tout son sens que si elle est organisée à l'intérieur d'une structure de circulation qui dépasse très largement le simple trajet Caissargue / A54.

Les méthodes de conception du projet

La conception du projet sera d'autant plus soutenue si, après la concertation préalable, celle-ci **se relie aux conditions plus générales des mobilités sur Nîmes Métropole**, lesquelles dépassent le simple cadre de la ligne T1. La ligne T1 fera alors office de prototype pour la mise en place des conditions impliquant l'ensemble de l'Agglo, ce qui sera mobilisateur plus largement pour l'avenir. Il s'agit par exemple de :

- penser les liens de circulation comme étant au centre d'un réseau plus vaste de possibilités d'échanges qui aiderait l'Agglo à renforcer son identité ;
- porter un projet global de meilleure gestion de l'intermodalité de Nîmes Métropole qui favorise les liens entre le cœur de Nîmes Métropole et les territoires plus excentrés, ce qui signifie présenter le projet dans un contexte global des circulations sur Nîmes Métropole ;
- imaginer une intermodalité entre les déplacements individuels (à pieds, vélo, voiture) et collectifs (tram bus et bus) mais aussi entre réseaux (snCF, car et bus). La connexion avec la gare SNCF et la gare routière ne devront en ce sens pas être oubliée ;
- rappeler que dans une Agglo les transports collectifs, pour être utilisés de manière optimale, doivent être priorités et qu'il est indispensable de leur adjoindre les actions complémentaires dont ils ont besoin pour leur bon fonctionnement.

Les conditions à remplir avant la réalisation du projet

Il est tout aussi important de noter que la validation d'un tel projet, qui représente un fort pari sur l'avenir repose sur un certain nombre de conditions que le panel a clairement identifiées et qu'il tient pour *sine qua non*.

Autrement dit, si le panel donne un *satisfecit* sans réserve à l'idée du projet en lui-même, nous verrons qu'**il indique distinctement que le cahier des charges de la phase de réalisation devra respecter un certain nombre de conditions.**

Ce sont ces éléments qui sont détaillés dans les pages qui suivent.

2- Maillage avec les autres lignes du réseau

Préconisations du Panel

Intermodalité pour :

- améliorer l'efficacité de l'ensemble du réseau (attractivité) afin d'obtenir un vrai report modal et qu'il n'y ait pas de décalage avec le T1. Autrement l'intermodalité ne sera pas réaliste et il ne sera pas possible de capter le nombre de voyageurs espéré ;
- étudier la possibilité d'un réseau qui réponde mieux **aux besoins des usagers** (amplitude, fréquence, fiabilité). Le cas des étudiants et de l'accès à Paloma ou autres lieux culturels sont donnés en exemple : en effet certaines lignes s'arrêtent avant la fin du pic de fréquentation ;
- **ne pas dégrader le reste du réseau** et ne pas oublier d'autres secteurs importants (exemple du CHU et des lignes I, K et F) ;
- veiller à bien faire **la jonction avec les lignes existantes**. Il faut « récupérer » les voyageurs venant des villages alentours. Il est pris l'exemple de la ligne 42 : est-ce que cette dernière va être arrêtée à la station Caissargues Sud ? Dans ce cas les voyageurs de la 42 actuelle, s'ils souhaitent se rendre à la gare, devront emprunter deux lignes au lieu d'une et devront se rendre à pied jusqu'à la gare en s'arrêtant au niveau des Arènes, ce qui paraît moins intéressant que l'actuelle ligne 42. Qu'est-il prévu ?

Plusieurs autres points ont été mis en avant, il serait intéressant :

- que la T1 soit **en site propre** (respect de cela) et que les voies réservées aux bus soient développées sinon le réseau ne sera pas attractif ;
- d'irriguer les principaux générateurs de trafic ;
- de faire le lien avec les tours opérateurs pour **capter les bus de tourisme** ;
- de développer **l'axe vers le Nord (Uzès, Alès)** ;
- de faire un **lien avec la future gare LGV** ;
- de capter **les bus scolaires**.

Pour aller plus loin

UNE VISION PLUS LARGE POUR UNE DECISION PLUS AVERTIE

NOUS PENSONS QU'UNE ARTICULATION OPTIMISÉE DES DÉPLACEMENTS EST INDISPENSABLE, À LA FOIS EN CE QUI CONCERNE LEURS DIFFÉRENTS POINTS D'ORIGINE ET DE DESTINATION COMME EN CE QUI CONCERNE LEURS DIFFÉRENTES MODALITÉS (COHABITATION SOUPLE ENTRE TRANSPORTS COLLECTIFS, TRANSPORTS INDIVIDUELS MOTORISÉS, ET TRANSPORTS INDIVIDUELS NON MOTORISÉS EN VÉLO OU À PIEDS).

OR, LE PANEL N'A PAS EU DE DONNÉES PERMETTANT D'AVOIR UNE VISIBILITÉ SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE DE L'AGGLOMERATION : DES DÉPLACEMENTS, DES AXES GÉNÉRATEURS DE TRAFIC ET DE L'INTERMODALITÉ.

NOUS RECOMMANDONS DONC A NÎMES MÉTROPOLE :

- 1- DE VEILLER A TRAVAILLER AU PLUS PRÈS DES DONNÉES RECUEILLIES SUR LES MOBILITÉS POUR LA CONSTRUCTION DES PROJETS.
- 2- D'APPORTER CES ÉLÉMENTS LORS DES DIVERSES CONCERTATIONS. AINSI EN AYANT UN MEILLEUR APERÇU DÉTAILLÉ DES DÉPLACEMENTS ET DU RÉSEAU DANS SA GLOBALITÉ, IL SERAIT PLUS AISÉ DE COMPRENDRE LES ENJEUX DU PROJET SOUMIS A CONCERTATION ET SES IMPLICATIONS SUR L'ENSEMBLE DU RESEAU ET LES MOBILITES AU SEIN DU TERRITOIRE.
- 3- ENVISAGER DANS LE CADRE D'AGGLO FORUM UN OBSERVATOIRE DES MOBILITÉS EN FACILITANT LA CREATION D'ASSOCIATION DES USAGERS DES TRANSPORTS COLLECTIFS.

3- Aménagement de stations

Préconisations du Panel

Le panel invite l'Agglomération à se fier aux usages estimés des futures stations pour envisager de les positionner, de décider de leur volume et de leur surface de construction et de services ce qui nécessite de se baser sur des données plus précises.

Dans le cadre de cet atelier sur l'aménagement des stations, le panel s'appuie sur l'amélioration des stations existantes. Les recommandations ou remarques qui suivent ont donc également valeur pour ces dernières.

Recommandations sur la qualité des stations

- Les stations doivent être résistantes notamment aux dégradations, et doivent protéger les usagers des intempéries et du soleil (il est noté qu'à la station A54, les personnes se voient obligées de traverser de l'autre côté de l'arrêt pour trouver de l'ombre et qu'en cas de pluie, aucun endroit ne permet de s'abriter) ;
- Les distributeurs automatiques doivent être fiables (sur la ligne actuelle, ils ne fonctionnent pas toujours, notamment à la station A54) ;
- Davantage d'informations sur les délais d'attente devraient être fournies aux voyageurs (cela est très important notamment quand il y a des retards), cette remarque est valable sur l'ensemble du réseau ;
- Les stations doivent être accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR).

Présence humaine

- Il est suggéré qu'une personne soit présente à la station Caisargues Sud ; non pas en permanence mais à des horaires précis et notamment à certaines périodes de l'année. Cette prestation sur le volet information sur la ligne T1 et plus largement le réseau de transport collectif pourrait être complétée par un volet information touristique (point info), notamment en période d'été. Il est fait remarquer qu'un bureau est prévu à la station A54 mais qu'il n'y a jamais personne.

Sécurité routière

- Une attention particulière doit être apportée aux stations qui se trouvent sur des voies de forte circulation. L'aspect sécurité des piétons doit être pris en compte, certaines stations actuelles étant jugées dangereuses : des passages piétons doivent être mis en place systématiquement et une communication/signalétique devrait être installée pour que les personnes traversent devant et non derrière le BHNS ; les traversées de la voie sont anarchiques et cela représente une source importante d'accidents.

Titre de transports

- Il est préconisé de mettre en place, si cela n'existe pas déjà, un titre de transport global sur l'ensemble des réseaux dont la navette qui va à l'aéroport. À ce propos, une meilleure information sur l'offre de titres de transports devrait être plus facilement accessible (les membres du panel n'étant par exemple pas informés sur l'existence ou non d'un tel titre).

Caractères spécifiques au prolongement de la T1

- Il est suggéré que la station et le parking Caisargues Sud soient positionnés sur la gauche côté garrigues et non au niveau des terres cultivées à cause du pont (ligne LGV) ;
- La structure doit être plus importante en début de ligne (Caisargues Sud) car il devrait y avoir un plus grand nombre de voyageurs ;
- Le panel préconise de rajouter une station entre les stations Caisargues Sud et Vaouvre. Il n'est pas compris pourquoi cette section est deux fois plus longue que les autres alors qu'il y a de nombreuses habitations à proximité et par conséquent un flux potentiel de voyageurs.

Pour aller plus loin

S'APPUYER SUR LES RETOURS D'EXPÉRIENCES DES USAGERS

POUR L'AMÉNAGEMENT DES STATIONS, IL EST PRÉCONISÉ D'ÉTABLIR UN ÉTAT DES LIEUX DES STATIONS EXISTANTES AFIN D'IDENTIFIER CLAIEMENT LES BONS FONCTIONNEMENTS À REPRODUIRE COMME LES DYSFONCTIONNEMENTS À ÉVITER. LES USAGERS POURRAIENT ÊTRE ASSOCIÉS À CETTE RÉFLEXION.

4- Aménagement des voies / partage de la voirie

Préconisations du Panel

Choix des voies routières

- Il est préconisé, lorsque cela est techniquement possible, de réaliser une voie de 18 m en mettant en central le T1 et de chaque côté une voie dédiée aux autres véhicules. Si cela n'est pas faisable sur certains tronçons, choisir la voie de 14.5 m avec une voie propre au T1 en aller/retour. Il est préconisé que la voie du T1 soit placée en central, avec une voie dédiée aux voitures de chacun des côtés du T1. Si deux voies pour le T1, les autres bus pourraient les emprunter.

- En matière de largeur de voies, le panel invite les décideurs, chaque fois que cela est possible, à retenir la plus large ; cela étant, même en cas contraire, il ne faudrait en aucun cas céder sur la nécessité d'aménager une partie conséquente de la voie pour les déplacements piétons et cyclistes.

Voies cyclables

- Mettre en place une voie verte de 3 m de large dédiée aux piétons et vélos sans séparation mais en sécurisant la voie côté route (matérialiser la séparation). Il est proposé d'utiliser des barrières en bois. Lorsque la voie fera 14.5 m et si le T1 ne peut être réalisé en central, mettre si possible cette voie verte côté T1, et côté droit (côté Caissargues). Cette voie pourrait se faire dans la continuité de la voie cyclable existante, et doit pouvoir aller jusqu'au centre ville de Nîmes. Il est nécessaire qu'il y ait une continuité dans les voies cyclables. Pas de circulation sur la voie de T1 pour les vélos. Une attention particulière devra être portée sur la qualité des enrobés utilisés.

Accès des piétons aux stations

- Il faudrait qu'il y ait des feux pour les traversées piétons, mais avec des délais très courts afin de permettre au flux de piétons de passer sans pénaliser la circulation des véhicules.

Cheminements piétons

- Le panel préconise de porter une attention particulière aux cheminements piétons qui partent des stations pour se rendre aux lieux d'activité (culturels, loisirs et de commerces ...).

Les passages piétons

- Ils doivent être écartés des ronds points pour éviter l'engorgement du trafic routier.

Synchronisation des feux

- Il est nécessaire de prévoir une synchronisation des feux qui permette de fluidifier le trafic (temps qui ne soit pas trop long entre le passage du T1 et le feu vert pour les véhicules).

Stations vélos

- Prévoir des accroches vélos, ainsi que des vélos en location et en libre service.

Pour aller plus loin

UNE PLACE IMPORTANTE AUX DÉPLACEMENTS DOUX

IL EST TENU PAR LE PANEL COMME ESSENTIEL DE TOUJOURS PENSER L'ÉVOLUTION DES TRANSPORTS COLLECTIFS CONJOINTEMENT AUX DÉPLACEMENTS EN VÉLO ET À PIEDS, TANT SUR LA LIGNE DE BUS QU'AUTOUR DES STATIONS. LE PANEL INSISTE SUR LA NÉCESSITÉ D'UTILISER CES PROJETS DE TRANSPORTS COLLECTIFS POUR STRUCTURER LES DÉPLACEMENTS DOUX SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE.

5- Parking relais, stationnements et nombre de sections

Préconisations du Panel

L'objectif étant de troquer le déplacement en voiture contre un déplacement en Tram Bus, il est indispensable que le parking offre toutes les garanties pour laisser la dite voiture en sécurité et avec facilité aux abords des stations. Le panel tient la réussite des stationnements automobiles comme l'une des principales clés de voûte de l'édifice « transport public ».

Si on veut que le prolongement de la ligne T1 soit fréquenté, il faut le doter d'un environnement qui favorise son utilisation et augmente son attractivité. Le stationnement est le vecteur d'accessibilité du Tram'bus. Plusieurs conditions doivent être remplies simultanément, comme être facilement accessible, pas cher, pratique, sécurisé ...

Le panel a examiné principalement trois aspects :

- > leur géo localisation ;
- > leur coût pour les usagers ;
- > leur aménagement.

Leur géolocalisation

Le stationnement est le vecteur d'accessibilité du Tram Bus

Le panel souhaite demander à Nîmes Métropole plus de précisions sur les 12 000 véhicules journaliers. Il est important de connaître plus exactement leur provenance et leur destination afin de positionner au mieux les parcs de stationnement et de les dimensionner au plus près des besoins. Une étude doit être mise à l'œuvre pour offrir plus d'informations qualitatives que ce simple nombre de « 12 000 » qui indique une quantité sans préciser avec détail ni les heures d'intensité des flux ni surtout leur différents axes de circulation.

Réaliser un parc relais à la station Caissargues Sud

Il y a aussi obligatoirement un rapport étroit entre les réserves foncières libres à la construction et l'emplacement des stations comme des poches de stationnement et de P+R.

Ainsi Le panel a opté pour deux types de travaux :

- Prévoir une nouvelle poche de stationnement au niveau du chemin des canaux. Il est clair qu'une nouvelle station du Tram'Bus amènera un surcroît de circulation qu'il s'agira d'accueillir et de réguler.
- Prévoir un P+R à Caissargues sud : en effet c'est là qu'il y a, d'après la cartographie remise pour la concertation, la plus importante réserve foncière. De plus celle-ci représente un point d'ouverture vers les villes de Garons et de Saint Gilles. Il faut pouvoir accueillir leur flux de voitures. On préconise un parc relais de 1 000 places (500 places pourraient être mises en place dans un premier temps puis 500 à nouveau si la fréquentation est trop élevée). Ce chiffre n'est bien sûr qu'une estimation réalisée à partir des données mises à disposition. Il est cependant important pour le panel de bien dimensionner ce parc relais et de prévoir les évolutions éventuelles (agrandir si nécessaire, réutilisation de l'infrastructure si moins d'utilisation que prévue, notamment si la ligne est prolongée dans l'avenir). Si le nombre de places doit être important, prévoir un parking à étages pour éviter que ce dernier soit trop étendu (distance trop importante pour atteindre la station, foncier cher, imperméabilisation des sols). Il sera nécessaire de veiller aux problèmes d'inondation et de fragilité des fondations dues à l'existence des nappes phréatiques.

Leur coût pour les usagers

- Envisager la gratuité du parc relais pour attirer plus d'usagers de la ligne. Le panel propose la gratuité pour les utilisateurs de TCSP.

- Réserver en priorité ce parc relais aux utilisateurs du T1. Prévoir la possibilité à d'autres véhicules de venir se garer si le parc n'est pas rempli avec les seuls voyageurs du T1. Prévoir un ticket commun (parc relais et voyage) comme ce qui existe actuellement.

Leur aménagement

- Il faut prévoir au niveau de ce parc relais, une place suffisante pour que le BHNS puisse tourner mais aussi pour accueillir les autres lignes ou navettes qui vont permettre le rabattement.
- Prévoir un affichage du nombre de places libres sur les parcs de stationnement.

Pour aller plus loin

2 SECTIONS POUR UNE LIGNE EFFICACE

LA MISE EN ŒUVRE DE L'EXTENSION DU T1 NE SE JUSTIFIE QUE SI ELLE PERMET UN VRAI REPORT MODAL (GAIN EN TERMES D'ENVIRONNEMENT ET DE RÉDUCTION DES NUISANCES DUES AU TRAFIC) ET APPORTE UN SERVICE AUX HABITANTS COMPÉTITIF À LA VOITURE (GAIN DE TEMPS, RÉDUCTION DES COÛTS DE DÉPLACEMENTS, MOINS DE STRESS, CONFORT).

POUR ATTEINDRE CET OBJECTIF NOUS AVONS VU QUE DES CONDITIONS DOIVENT ÊTRE REMPLIES :

- UNE LIGNE QUI S'ADRESSE À UN NOMBRE DE PERSONNES SUFFISANT POUR JUSTIFIER SA MISE EN PLACE : DESSERVIR LA COMMUNE DE CAISSARGUES DANS SA TOTALITÉ, PROPOSER DU STATIONNEMENT AUX USAGERS EN PROVENANCE DES COMMUNES ALENTOURS DONT GARONS ET ST-GILLES.
- UNE OFFRE DE SERVICE ATTRACTIVE QUI PASSE PAR DES TARIFS INTÉRESSANTS ET FACILITE L'INTERMODALITÉ. LA QUALITÉ DES P+R ET POCHEs DE STATIONNEMENTS CONSTITUENT ALORS UN POINT CLÉ, CONDITIONNÉ NOTAMMENT PAR L'ACCÈS À UN FONCIER SUFFISANT.

CES ÉLÉMENTS ONT AMENÉ LE PANEL À CONCLURE SUR LA NÉCESSITÉ DE RÉALISER EN UNE SEULE FOIS LES DEUX SECTIONS DU T1.

Quelques remarques du conseil de l'Agglo-forum

À la lumière des évènements de ces dernières semaines, je fais référence ici à l'ensemble du processus autour de cette concertation (mise en place de l'Agglo-forum et organisation des débats, participation au projet d'extension de la ligne T1), j'ai envie de conclure non sur les résultats des débats, puisque ceux-ci ont été détaillés dans ce compte-rendu, mais sur quelques éléments de la concertation démocratique en elle-même.

Cette concertation s'inscrit dans la recherche d'une meilleure gouvernance à l'échelle du territoire de l'agglomération, et il me semble que nous pouvons parler ici d'une aventure.

Aventure de démocratie participative et aventure citoyenne, en premier lieu. Elle a rendu possibles l'expression populaire et la mise en pratique du principe selon lequel les apports des uns et des autres se combinent pour produire un résultat dépassant la pensée d'un seul. Nous pouvons en effet nous satisfaire de l'enthousiasme ayant entouré ces débats, mais aussi de leur qualité.

Aventure technique et politique, ensuite. La concertation permettra, nous pouvons en tout cas le souhaiter, une meilleure adaptation du projet aux besoins des citoyens-usagers et, par là même, une meilleure acceptation.

Aventure en devenir, enfin. Si la démarche a été saluée à plusieurs reprises, des dimensions supplémentaires doivent être approfondies si nous souhaitons amener ce mécanisme à son aboutissement.

Tout d'abord, la concertation citoyenne pourrait s'envisager en amont, en associant le panel au choix des projets même de Nîmes Métropole. L'identité de l'agglomération, ensemble politique et administratif aux contours souvent flous pour la population, en ressortirait renforcée. Par ailleurs, un travail collaboratif dès la « racine » permettrait de renforcer la cohérence et les liens entre les divers projets, une proposition de projet pouvant même germer dans le sillon d'un projet en cours.

Par ailleurs, l'idée même de concertation crée, nous en sommes témoins, une forte attente de la part de la population. Cette attente est légitime, et elle est essentielle pour la bonne marche et la pérennité du processus. Mais deux obstacles majeurs peuvent être à craindre (clairement identifiés au niveau national) : le premier est le manque d'aboutissement concret que l'on peut observer dans la pratique (que cela soit dû à des raisons budgétaires, techniques, politiques ou autres) ; le second, le fait que les projets soient déjà presque entièrement ficelés lorsque les citoyens entrent en scène, vidant par là-même la possibilité de « co-construction » à laquelle je faisais référence quelques lignes plus haut.

Nous devons être vigilants à tirer les leçons mises en lumière en France par trois décennies de concertation.

Si nous voulons renforcer, légitimer, pérenniser et affirmer la concertation en tant que processus qui pourrait être, en quelque sorte, une des « marques de fabrique » et un des « marqueurs d'identité » de Nîmes Métropole, nous devons faire de l'accessibilité aux projets pour les citoyens son pivot. Cette accessibilité s'entend vis-à-vis de l'information, vis-à-vis de l'implication dès l'origine des projets, vis-à-vis des mises en œuvre, et vis-à-vis du suivi.

À travers ce premier projet d'extension de la ligne T1, les bases essentielles pour faire de cela une réalité ont été solidement ancrées. Il reste maintenant à tirer profit des leçons apprises pour ne pas s'arrêter en milieu de gué.

Les prochaines rencontres avec le panel auront lieu courant novembre avec pour ordre du jour « La charte de la concertation ». Je ne manquerai pas de vous instruire de l'avancée de ces travaux.

Pour toutes informations complémentaires sur l'Agglo-forum : <http://www.aggloforum.nimes-metropole.fr/>