



Compte rendu de la réunion publique du 6 avril 2016

18 avril 2016

Données générales d'information sur la réunion publique :

50 participants

Représentants de Nîmes Métropole (maître d'ouvrage du projet) :

- Élu :
 - o Vivian MAYOR, membre du bureau délégué à la coopération transport, adjoint au maire de Marguerittes
- Services de Nîmes Métropole :
 - o Nicolas MALLOT, directeur général adjoint à la mobilité
 - o Françoise BATTAULT, directrice des investissements transport et TCSP
 - o Olivier ARNAUD, chef de projet mandaté Tram'Bus Diagonal

Durée : 1h55

Déroulé/temps de parole :

- Présentation de Tram'Bus Diagonal : 33'
- Focus sur les modes de transport envisagés et restitution des réunions d'acteurs : 9'
- Échanges avec le public : 1h13

Les documents présentés au public – présentation de Tram'Bus Diagonal, focus sur les modes de transport envisagés et restitution des réunions d'acteurs – sont disponibles sur la plateforme participative de Nîmes Métropole Aggloforum :

www.aggloforum.nimes-metropole.fr/projets

Échanges avec le public :

Les échanges avec les participants ont porté sur de nombreux thèmes, la plupart portant sur les tracés proposés et la réorganisation du réseau associée au projet, ainsi que sur des projets connexes comme la construction d'un campus du CROUS dans le secteur Ouest et sur la traversée de la RN 106.

Projets connexes :

- *Le CROUS porte un projet immobilier de création d'un nouveau campus au niveau du restaurant universitaire et au plus près de l'IUT et de la faculté de médecine. Située à proximité directe de la RN 106, cette résidence universitaire de 250 logements remplacerait celle de Pissevin (cité Matisse) où de nombreux problèmes de sécurité se posent. Elle renforcerait l'attractivité de l'université nîmoise car la résidence actuelle se vide à partir de janvier à cause des problèmes de sécurité. Une seconde résidence est programmée à Hoche dans le même esprit.*
- *Pour l'avancement du projet immobilier du CROUS, pouvez-vous nous indiquer quand sera prise la décision sur le tracé de Tram'Bus Diagonal ?*
- *La variante n°8 de Tram'Bus Diagonal passerait au même endroit que le projet immobilier. Comment pensez-vous franchir la RN 106 à ce niveau en prenant en compte le projet de campus du CROUS ?*
- *A gros trait, la variante n°8 semble réalisable sans impacter le projet du CROUS.*
- *Où en sont les projets de rocade Ouest et Nord ? Elles permettraient d'améliorer le point noir du carrefour sur la RN 106. Y a-t-il une concertation avec l'État sur ce point ? Quelles sont les dates de réalisation de ces deux rocades ?*

Le maître d'ouvrage relève que c'est tout l'intérêt de la concertation de faire remonter l'existence du projet du CROUS dans le cadre de cette réunion publique. C'est un élément qui pèsera fortement dans la balance pour le choix des variantes de tracé qui sera effectué en juillet 2016

Concernant les rocades nîmoises, l'État engagera une concertation sur la rocade Ouest à l'été. Aucun travaux ne sont prévus avant 2020. Toutefois, une clause de revoyure entre l'État et la région est programmée à l'automne pour rediscuter des contrats de plan État-région à la suite de la création d'une nouvelle région. Dans ce cadre, Nîmes Métropole, avec d'autres partenaires, va demander la réalisation prioritaire d'un premier barreau entre la RN 113, l'A 9 et la RD 40 qui permettra le transfert des 20% de poids lourds qui composent le trafic sur la RN 106.

Variantes de tracé :

- *La nouvelle variante qui passerait par le sud du quartier Pissevin est intéressante.*
- *La variante n°8 est intéressante car elle permet une desserte du restaurant universitaire, des deux lycées et de l'IUT et elle s'approche du quartier Saint-Césaire.*

- *Pourquoi ne pas choisir une solution additionnant les deux variantes n°7 (trajet direct au CHU et au centre-ville de Nîmes) et n°8 (trajet passant par le quartier Pissevin et l'IUT), avec un système d'un bus sur deux sur chacune des variantes ?*
- *Si vous voulez aller dans la Vaunage à terme, vous ne pouvez pas faire de détours dans tous les quartiers, sinon le temps de trajet sera trop long. Il vaut mieux un tracé le plus direct possible avec des navettes qui rabattent vers Tram'Bus Diagonal.*
- *On voit que le tracé est assez direct de Paloma à Kennedy, ce qui correspond bien à la vocation d'un TCSP¹. Quand on arrive dans le secteur Ouest, ça devient plus compliqué. Pouvez-vous préciser le tracé de la ligne L3 ?*
- *Le CHU représente 300 000 visites par an et 600 emplois. Est-ce un luxe, pour les malades, les visiteurs, les salariés, d'aller à l'hôpital en transport en commun ?*
- *Même si l'on est conscient de la nécessité d'un temps de parcours le plus rapide possible, comment améliorer la desserte et le trajet vers l'IUT ? Beaucoup d'étudiants viennent de Montpellier. Aujourd'hui, ils mettent 45' en bus avec la ligne F depuis la gare centrale, ce qui pose des problèmes de ponctualité des étudiants pour les cours de 8h et nuit à l'attractivité de l'IUT et de l'université nîmoise.*

Au sujet de l'IUT, le maître d'ouvrage répond que la nouvelle variante de tracé par le Sud du quartier Pissevin passerait à proximité de l'établissement. De même, la variante n°8, qui inclut un franchissement de la RN 106 grâce à un pont pour ne pas impacter la circulation sur la RN 106, desservirait l'IUT. Mais c'est une variante qui coûte cher (30 millions d'euros) et pose de gros problèmes de gestion hydraulique si la traversée se faisait à niveau comme cela peut être envisagé. La problématique de desserte de l'IUT doit être traitée, soit directement, soit en lien avec une amélioration de l'offre qui sera testée dès 2017 (amplitude horaire améliorée avec un service de bus jusqu'à 22h30 dans le secteur Ouest).

Concernant le CHU, tout est ouvert : une desserte en BHNS² ou avec une ligne de rabattement.

Plus globalement, pour répondre à la remarque sur la complexité des tracés dans le secteur Ouest, la somme des enjeux dans ce secteur – CHU, Pissevin, Valdegour, IUT – est inconciliable avec une seule ligne et est compliquée à traiter. C'est pourquoi plusieurs variantes de tracés et une ligne forte complémentaire (ligne L3) sont proposées pour pouvoir en discuter et élargir la réflexion.

En prenant en compte les éléments issus de la concertation à ce jour, Nîmes Métropole étudie une nouvelle hypothèse sans ligne forte complémentaire à l'Ouest. Elle repose sur trois aspects :

- la création d'une ligne circulaire qui irriguerait tout le secteur (Pissevin-Valdegour-Saint Césaire-Carémeau) et desservirait Tram'Bus Diagonal en plusieurs endroits. Elle remplacerait alors la ligne forte L3 prévue initialement dans ce secteur pour assurer une desserte fine de Valdegour et Pissevin en complément de Tram'Bus Diagonal ;
- un dédoublement de la ligne avec un bus sur deux qui irait au terminus au Sud de Pissevin jusqu'à Supernîmes, avec une extension à terme à l'Ouest vers l'IUT et Saint-Césaire, et un bus sur deux qui irait au terminus du CHU, avec un tracé direct et rapide de Trait d'Union au CHU ;

¹ Transport en Commun en Site Propre

² Bus à Haut Niveau de Service

- un double terminus de Tram'Bus Diagonal au CHU et à Pissevin.

C'est une hypothèse de travail qui est aujourd'hui présentée dans le cadre de la concertation, mais dont la faisabilité financière doit encore être précisée.

Réactions du public à cette nouvelle hypothèse de tracé :

- *Il y a trois points positifs dans la nouvelle réflexion sur la desserte du secteur Ouest que vous venez de nous présenter : la perspective à terme, grâce au tracé direct de Tram'Bus diagonal, d'une ligne directe de Caveirac à Nîmes, la ligne circulaire du secteur Ouest et l'articulation avec le contournement Ouest et la RD 40.*
- *Bravo, c'est très bien ! [applaudissements]*

Réorganisation du réseau :

- *Aujourd'hui, pour aller en centre-ville depuis le quartier des Romarins, situé derrière Carémeau, j'utilise la ligne B. Avec Tram'Bus Diagonal, quel sera l'impact sur la ligne B qui a déjà vu sa fréquence diminuer ? Peut-on imaginer une navette vers Tram'Bus Diagonal ?*
- *Nous demandons le maintien de la ligne B, mais avec un terminus à Trait d'Union ou Roberval en connexion avec Tram'Bus Diagonal.*
- *Pourquoi ne pas mutualiser le service de bus avec Edgard ?*

Le maître d'ouvrage indique qu'il y a eu par le passé une volonté du Conseil départemental du Gard de dissocier les réseaux de bus Tango et Edgard. Aujourd'hui, ce sujet évolue avec le projet de création d'un syndicat mixte pour mutualiser ces réseaux.

Concernant la ligne B, la proposition de rabattre la ligne B vers Tram'Bus Diagonal va dans l'intérêt de la réorganisation du réseau autour de deux ou trois axes structurants afin de limiter le nombre de bus qui entrent en ville. Avec un site propre, on peut optimiser le fonctionnement du réseau et on peut redistribuer le réseau de bus.

Impact sur la circulation :

- *La traversée de la RN 106 est un point noir de la circulation dans l'agglomération. Aujourd'hui, les gens traversent la garrigue pour éviter ce carrefour. Les conditions de circulation risquent de se dégrader encore plus si les bus sont prioritaires aux feux sur ce carrefour.*
- *Comment pensez-vous couper la RN 106 ?*
- *Pour traverser la RN 106, vous ne pouvez faire l'économie de passer au-dessus ou en-dessous.*
- *Je suis étonné que rien ne soit fait depuis 20 ans pour permettre le franchissement de la RN 106 par un pont.*

Tram'Bus Diagonal a pour objectif de ne pas dégrader les conditions de circulation existantes. Mais ce projet ne résoudra pas tous les problèmes à lui seul. Il faut regarder sa complémentarité avec d'autres projets pour traiter la question des conditions de circulation sur la RN 106 et au carrefour avec l'avenue Kennedy. Avec le contournement Ouest, une réponse est apportée à ce problème.

Report modal :

- *Si l'on veut que les habitants de la Vaunage laissent leur véhicule, il faut privilégier la vitesse de transport en bus.*
- *2 400 à 3 000 véhicules empruntent chaque jour le chemin du Carreau de Lanes, qui est un chemin de garrigues, pour éviter l'engorgement des principales voies d'accès depuis l'Ouest. Ces véhicules viennent pour partie de la Vaunage.*

Nîmes Métropole confirme la nécessité d'être performant en temps de transport pour inciter les automobilistes à utiliser les transports en commun. Aujourd'hui la part d'usagers commerciaux dans les transports en commun dans le périurbain est trop faible car l'offre n'est pas assez performante.

Modes doux :

- *La passerelle piétonne qui enjambe la RN 106 sera-t-elle conservée avec Tram'Bus Diagonal ?*
- *Quel est la place des modes doux dans le projet ?*

Des pistes cyclables sont prévues tout au long du parcours, d'Est en Ouest, et connectées au réseau existant et en projet. Ponctuellement elles seront situées sur des itinéraires adjacents lorsqu'il sera impossible d'en aménager sur le tracé par manque d'espace.

Une négociation est en cours avec le Conseil départemental du Gard pour la desserte de Caveirac et Langlade incluant les questions des modes doux, des parkings relais et d'une voie dédiée aux bus sur la RD 40.

La passerelle ne sera pas forcément conservée car les conditions de traversée ne sont pas satisfaisantes.

Mode de transport et énergie :

- *De plus en plus de villes adoptent le téléphérique comme solution de transport en commun. Cela consomme moins de foncier. Pourquoi ne pas l'envisager pour la colline de Carémeau ? Cela permettrait de choisir un tracé direct pour Tram'Bus Diagonal.*
- *Pourquoi avoir abandonné l'idée du tramway ?*

Le projet initial de tramway coûtait 250 millions d'euros et n'était pas finançable. Le BHNS coûterait 118 millions d'euros, ce qui rend le projet finançable. De plus les utilisateurs font la distinction entre le bus et le BHNS, qui est plus attractif.

Un BHNS est pertinent jusqu'à 40 000 voyageurs par jour, ce qui correspond aux prévisions de trafic à terme sur Tram'Bus Diagonal, tout en coûtant moins cher et en étant apprécié des utilisateurs.

Concernant le téléphérique, c'est un mode de transport envisageable dans un secteur très ciblé comme la colline de Carémeau, mais pas sur l'ensemble du tracé.

Aménagement du dépôt de bus :

- *Faudra-t-il aménager le dépôt de bus ?*

Un aménagement du dépôt actuel, voire un nouveau dépôt, sera obligatoire pour accueillir les nouveaux bus.

Emplacement des stations :

- *La station prévue au rond-point de la RN 106 est intéressante.*

Extension jusqu'à Saint-Césaire :

- *Saint-Césaire accueille 3 000 salariés dans la zone industrielle. J'ai le sentiment que Saint-Césaire est oublié par rapport au projet initial qui allait jusqu'à la gare de Saint-Césaire. Est-ce lié au déplacement de la gare vers le centre-ville ?*

Il n'est pas prévu de déplacer la gare de Saint-Césaire vers le centre-ville mais plutôt au 4^e RMAT, lorsque le projet urbain Porte Ouest sera plus avancé. A ce moment-là, une extension de Tram'Bus Diagonal est prévue pour desservir la zone.

Méthodologie de concertation :

- *Je considère que Tram'Bus Diagonal est essentiel, mais je suis perplexe sur la méthode. Pourquoi ne pas élargir le périmètre de réflexion à partir des conclusions de l'Enquête Ménage Déplacements³ et en intégrant les autres lignes du réseau, la réorganisation du réseau et le rôle des gares ? Sans ces éléments, il est difficile de se prononcer sur le tracé de Tram'Bus Diagonal. Par exemple : comment gérer le franchissement du carrefour Pampidou ?*

Nîmes Métropole indique que l'EMD a été réalisée en 2015 et est en cours d'analyse.

Concernant la méthode, la phase actuelle de concertation porte sur l'opportunité d'un axe fort de transport en commun Est-Ouest. Une autre phase de concertation suivra. Elle aura lieu avant l'enquête publique qui est, elle, prévue fin 2016-début 2017. Elle intégrera la réorganisation du réseau et le détail du projet issu des études techniques.

En conclusion, le maître d'ouvrage rappelle qu'il reste quelques jours encore pour s'exprimer avant la clôture de la concertation le 11 avril 2016.

³ Enquête Ménage Déplacements