

CONCERTATION TRAM'BUS T2
11 janvier > 11 avril 2016



BILAN DE LA CONCERTATION

JUIN 2016



aggloforum.nimes-metropole.fr



Bilan de concertation Tram'Bus Diagonal (T2)

| | |
|---|-----------|
| I – INTRODUCTION | 4 |
| A. Le projet soumis à concertation | 4 |
| B. Les objectifs de la concertation | 5 |
| C. La méthodologie du bilan | 5 |
| | |
| II - LA MISE EN ŒUVRE DE LA CONCERTATION | 6 |
| A. Le dispositif d'information | 7 |
| 1. La plaquette d'information | 7 |
| 2. Les panneaux d'exposition | 7 |
| 3. Les affiches | 9 |
| 4. L'Aggloforum : outil de présentation du projet | 9 |
| 5. Les sites web de Nîmes Métropole et de Tram'Bus T1 Tour de l'Écusson | 10 |
| 6. Le « kit de communication » pour les relais d'information | 11 |
| a. les 27 communes de l'agglomération | |
| b. les autres relais d'information | |
| 7. Les relations presse | 11 |
| 8. Le plan média | 12 |
| B. Les moyens d'expression | 13 |
| 1. Les réunions publiques et autres réunions de concertation | 13 |
| a. réunions publiques | |
| b. réunions d'acteurs | |
| c. réunions de quartiers | |
| 2. Le panel citoyen | 14 |
| 3. L'Aggloforum : outil d'échange sur le web | 15 |
| 4. Les registres, courriers, e-mails et bulletins de participation | 15 |
| | |
| III - LE BILAN QUANTITATIF DE LA CONCERTATION | 16 |
| A. Synthèse des expressions du public | 16 |
| 1. Le nombre de participants | 16 |
| 2. Le nombre de questions posées et d'avis exprimés | 18 |
| B. Les thèmes récurrents | 20 |
| C. Les chiffres à retenir | 22 |

| | |
|--|-----------|
| IV - LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION | 23 |
| A. L'opportunité du projet | 23 |
| a. projet structurant | 23 |
| b. projet d'agglomération (extensions Est et Ouest) | 23 |
| B. Le tracé de référence et ses variantes | 25 |
| a. Est | 25 |
| b. Centre | 28 |
| c. Ouest | 29 |
| C. Le matériel roulant | 32 |
| a. mode de transport étudié | 32 |
| b. longueur des bus | 33 |
| c. mode d'énergie (hybride, électrique, GNV ou diesel Euro VI) | 33 |
| d. impact sur le dépôt de bus | 34 |
| D. Les autres enseignements | 35 |
| a. intermodalité : gestion des problèmes de circulation, réorganisation du réseau de transports, parkings-relais, report modal, modes de déplacement doux, covoiturage, connexion aux gares | 35 |
| b. qualité du service : stations (aménagement, emplacement), plateforme TSCP, prix des tickets, amplitude horaire, temps de parcours, régularité du service, sécurité | 41 |
| c. réalisation du projet : coût et financement, travaux, calendrier | 44 |
| d. projets connexes : lien avec les projets de rénovation urbaine de la ville de Nîmes, lien avec les autres projets du territoire : contournements Ouest et Nord, gare Nîmes-Manduel, Porte Ouest, projet du CROUS... | 46 |
| | |
| V – CONCLUSION : LE PROJET A L'ISSUE DE LA CONCERTATION | 49 |
| | |
| VI – ANNEXES | 51 |
| A. La délibération du 6 juillet 2015 | |
| B. Les comptes rendus des réunions publiques | |
| C. Les commentaires et formulaires de contact de l'Aggloforum | |
| D. L'avis du panel citoyen | |
| E. L'avis de la Ville de Nîmes et les autres avis reçus dans les registres, par courrier, e-mail et <i>via</i> les bulletins de participation | |

I - INTRODUCTION

Depuis 2013, la Communauté d'agglomération de Nîmes Métropole affiche une volonté affirmée de mettre en concertation les grands projets d'aménagement du territoire.

La mise en place de l'Aggloforum, dispositif de concertation de l'agglomération nîmoise, témoigne de ce souhait de poursuivre et d'approfondir une co-construction des projets entre citoyens, élus, personnes morales et experts.

L'inscription du Tram'Bus Diagonal (T2) dans le mouvement initié de démocratie participative était primordial pour mettre en débat le projet avant l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

En outre, cette ligne représente la future colonne vertébrale des transports en commun de l'agglomération. De ce fait, elle est liée à de nombreux projets connexes de renouvellement et de déplacement urbains.

Du 11 janvier au 11 avril 2016, une grande concertation a été lancée autorisant l'information ainsi que l'expression de la population quant à l'opportunité du projet. Cette concertation a également permis de débattre des différentes hypothèses de tracé et du matériel roulant étudié.

Réunions de concertation, forum web dédié, panel citoyen, registres, panneaux d'exposition ont été autant d'occasions pour les citoyens de découvrir le projet et d'exprimer son avis le concernant.

A. Le projet soumis à concertation

Le projet Tram'Bus Diagonal (T2) est un projet de transport doté de voies réservées aux bus, projet qui se veut à « haut niveau de service » (BHNS).

Le Plan de Déplacements Urbains 2007 (PDU) prévoit le développement d'une ligne intégrée au réseau de transports collectifs actuels afin de réduire de 8 à 10% la part de la voiture dans les déplacements.

Ainsi le projet nommé Tram'Bus Diagonal (T2), 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 celle de son extension autour de l'Écusson.

L'axe Est-Ouest dessiné par Tram'Bus Diagonal (T2) propose un tracé - et des variantes - qui irait de la Scène de Musiques Actuelles Paloma, équipement communautaire, jusqu'au CHU Carémeau en passant par la gare centrale SNCF.

Face à l'essor démographique constant de l'agglomération – presque 250 000 habitants – les déplacements constituent un enjeu urbain, social et économique majeur.

Le centre-ville, qui regroupe 60% de la population et près de 85% des emplois, constitue, dans ce contexte, un axe prioritaire.

Le projet vise également à renforcer le lien existant entre les communes périphériques et la ville-centre. De même, quatre grands quartiers nîmois sont concernés par la création de la ligne : Pissevin, Valdegour, Chemin Bas d'Avignon et Mas de Mingue.

D'un potentiel de fréquentation de 35 à 40 000 voyages par jour à terme, et de 11.5 kilomètres de long, ce projet aspire également à enrichir l'offre de déplacements doux à destination des cyclistes et des piétons.

Tram'Bus Diagonal (T2) a pour ambition de satisfaire aux enjeux de la transition énergétique. Ainsi, son objectif est de déployer, au sein du territoire de l'agglomération, un projet socialement équitable, écologiquement sain, économiquement viable, conformément aux trois piliers du développement durable.

En dépit des contraintes budgétaires auxquelles sont aujourd'hui confrontées les collectivités en France, Nîmes Métropole a pris le parti de maintenir son ambition d'un mode de transport performant sur cet axe structurant. 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 et déjà en service sur la ligne T1. La concertation porte également sur l'étude du choix du matériel roulant et du mode d'énergie possible.

B. Les objectifs de la concertation

La concertation réglementaire préalable à la création de la ligne Tram'Bus Diagonal (T2) est organisée conformément à l'article L300-2 du code de l'urbanisme. Elle a pour objectif de présenter au public le projet Tram'Bus Diagonal (T2) en cours de réflexion et de recueillir les avis des futurs usagers, des riverains et de toutes personnes concernées. La concertation porte sur l'opportunité du BHNS et, le cas échéant, sur le tracé et le matériel roulant. Les modalités de la concertation ont été approuvées en délibération du Conseil communautaire de Nîmes Métropole le 6 juillet 2015 (délibération en annexe). Les expressions de la concertation constitueront un outil d'analyse et d'aide à la décision pour le maître d'ouvrage : Nîmes Métropole.

C. La méthodologie du bilan

Le présent document recense les modalités d'organisation de cette concertation et fait le bilan des échanges et des contributions de chacun à l'élaboration du projet.

En effet, à l'issue de la période de concertation, Nîmes Métropole a rassemblé l'ensemble des expressions du public (réunions publiques, panel citoyen, Aggloforum – commentaires et formulaires de contact -, e-mails, registres, courriers, formulaires de réunion) et a procédé à un travail d'analyse à la fois quantitatif et qualitatif des avis et questions exprimés.

II - LA MISE EN ŒUVRE DE LA CONCERTATION

Les modalités de la concertation – à distinguer du dispositif d'information – ont été définies en délibération du Conseil communautaire de Nîmes Métropole et approuvées le 6 juillet 2015. Elles prévoient :

- exposition publique à l'hôtel de ville de Nîmes dans un ou plusieurs autres lieux tels que maisons de quartier et à l'hôtel d'agglomération de Nîmes Métropole permettant au public de prendre connaissance du projet → *Dispositif mis en œuvre : exposition à l'hôtel de ville de Nîmes, à l'hôtel d'agglomération de Nîmes Métropole, au forum travaux Écusson et à l'accueil des réunions publiques ;*
- ouverture d'un ou plusieurs registres à l'hôtel de ville de Nîmes ou dans un ou plusieurs autres lieux tels que maisons de quartier, et à l'hôtel d'agglomération de Nîmes Métropole permettant au public de faire part de ses observations et propositions → *Dispositif mis en œuvre : registres à l'hôtel de ville de Nîmes, à l'hôtel d'agglomération de Nîmes Métropole et dans les mairies des 26 autres communes de l'agglomération ;*
- une ou plusieurs réunions publiques annoncées par voie de presse → *Trois réunions publiques ont été organisées et annoncées par voie de presse, deux réunions publiques supplémentaires ont été organisées à Caveirac et Marguerittes à la demande des maires de communes de l'agglomération et trois réunions de quartier ont été organisées à Pissevin-Valdegour, Chemin Bas d'Avignon et Mas de Mingue ;*
- une ou plusieurs réunions avec les partenaires → *Cinq réunions ont été organisées avec le CHU, Tango-Kéolis (STCN), la Préfecture et les services déconcentrés de l'État, la Chambre de métiers et de l'artisanat du Gard, la Chambre de commerce et d'industrie du Gard ;*
- une ou plusieurs réunions spécifiques rassemblant les élus, des associations concernées, les comités de quartier concernés → *Sept réunions ont été organisées avec les conseils de quartier de la ville de Nîmes rassemblant notamment des élus, associations et comités de quartier ;*
- des articles d'information dans les journaux d'information locaux → *Plusieurs articles parus dans le magazine de l'agglomération et dans les médias locaux (Midi Libre, Objectif Gard, La Gazette de Nîmes, France Bleu Gard-Lozère...)* ;
- une plateforme d'échanges numérique à partir du site internet de Nîmes Métropole → *Page dédiée à la présentation du projet et permettant de recueillir des contributions dans la plateforme d'échanges numérique Aggloforum.*

Dans ce bilan, il sera précisé quelles modalités de concertation relèvent strictement de cette délibération et quelles modalités ont été pensées en complément, afin de toucher un public le plus large possible.

A. Le dispositif d'information

1. La plaquette d'information

La plaquette présente les enjeux et objectifs du projet de création de la ligne Tram'Bus Diagonal (T2), ses grandes caractéristiques ainsi que le dispositif de concertation.

Ce document a été réalisé à partir des données du PDU 2007. Il tient également compte de la loi sur la transition énergétique pour la croissance verte, qui impose au 1^{er} janvier 2020 un matériel roulant à faible émissions de gaz à effet de serre, de même qu'une priorité donnée aux modes de transport alternatifs à la voiture.

En ouverture de la période de concertation, la plaquette d'information a été largement diffusée :

- elle était consultable à l'hôtel d'agglomération de Nîmes Métropole, à l'hôtel de ville de Nîmes, au forum travaux Écusson, dans les Centres sociaux, à l'accueil des réunions publiques, ainsi que dans toutes les mairies de la communauté d'agglomération de Nîmes Métropole.
- elle a été distribuée dans les 98 400 boîtes aux lettres des habitants des 27 communes de l'agglomération. Cependant, il convient de noter que plusieurs riverains ont objecté ne pas avoir reçu ce document, sans qu'une raison n'ait pu être identifiée.
- elle était disponible en téléchargement sur le site www.aggloforum.nimes-metropole.fr



Plaquette d'information Tram'Bus Diagonal (T2) : première et dernière de couverture

Format 300x250 – 4 pages, 3 volets – tirage à 107 500 exemplaires

2. Les panneaux d'exposition

Quatre panneaux d'exposition étaient positionnés dans les lieux publics de la concertation et à l'accueil de chaque réunion publique. Ils étaient également téléchargeables sur le site web Aggloforum.

Ces quatre panneaux d'information mentionnaient les dates des réunions publiques et les moyens d'expression mis à disposition du public. De même, ils présentaient le projet de manière synthétique (tracé de référence et variantes) ainsi que le rôle de la concertation.



Panneaux d'exposition Tram'Bus Diagonal (T2) - Format 80x200



Conformément à la délibération du Conseil communautaire de Nîmes Métropole, les panneaux d'exposition étaient consultables à l'hôtel d'agglomération de Nîmes Métropole, à l'hôtel de ville de Nîmes, au forum travaux Écusson ainsi qu'à l'accueil des réunions publiques, permettant au public de prendre connaissance du projet.

3. Les affiches

Des affiches au format A3 ont été diffusées dans les mairies de quartiers de la ville de Nîmes, dans les hôtels de ville des 27 communes de l'agglomération, à l'hôtel d'agglomération et au forum travaux Écusson durant la deuxième quinzaine de janvier pour annoncer le lancement de la concertation et ses principales modalités.

De plus, un réseau d'affichage urbain de 40 panneaux de 2 mètres carrés a été mis à disposition par la ville de Nîmes du 1^{er} au 15 février et du 14 mars au 4 avril 2016.

Ces panneaux étaient visibles à proximité des réunions publiques, une semaine avant chacune d'elles, dans les lieux publics ainsi que chez les commerçants.

Elles faisaient également référence à la possibilité de participer à la concertation *via* le site web de l'Aggloforum.



Affiche de la concertation - Avenue Jean-Jaurès, Nîmes - Format 120x176

4. L'Aggloforum : outil de présentation du projet

Accessible dans l'onglet « Projets », une rubrique complète de la plateforme numérique participative Aggloforum était consacrée à la présentation du Tram'Bus Diagonal (T2).

La plaquette d'information, l'étude sur le matériel roulant, les panneaux d'information, deux diaporamas de présentation du projet ainsi qu'une carte y étaient téléchargeables, de même que tous les comptes rendus des réunions publiques.

En conformité avec la délibération du Conseil communautaire de Nîmes Métropole, le site de l'Aggloforum, en plus de présenter le projet et ses différentes étapes, constituait une véritable plateforme d'échanges permettant de recueillir des contributions (voir II.B.3 « L'Aggloforum : outil d'échange sur le web »).

5. Les sites web de Nîmes Métropole et de Tram'Bus T1 Tour de l'Écusson

Les sites web de Nîmes Métropole et de Tram'Bus T1 Tour de l'Écusson avaient instauré des bannières personnalisées à la charte du projet Tram'Bus Diagonal (T2). Présentes pendant toute la durée de la concertation, elles faisaient office d'annonce du lancement de la concertation et de chacune des réunions publiques et renvoyaient vers la page de l'Aggloforum dédiée au projet.



Renvoi vers la page dédiée Aggloforum



De plus, une rubrique « Actualités » accessible depuis la page d'accueil du site web de Nîmes Métropole renvoyait vers une page de contenu décrivant les grandes caractéristiques du projet Tram'Bus Diagonal (T2) ainsi que les moyens de participer à la concertation.

Les réseaux sociaux de Nîmes Métropole

Les informations relatives au lancement de la concertation ainsi qu'aux réunions publiques étaient postées sur la page Facebook de Nîmes Métropole et automatiquement relayées sur son compte Twitter.

6. Le « kit de communication » pour les relais d'information

a. Les 27 communes de l'agglomération

Un « kit de communication » a été envoyé aux 27 communes de l'agglomération nîmoise pour leur permettre de relayer l'information sur leurs propres outils :

- un volet web permettait aux communes de présenter le projet et les dates de la concertation sur leurs sites respectifs (texte, visuel et url de redirection vers l'Aggloforum),
- un volet presse comportait un texte et un visuel : il permettait aux communes de relayer l'information concernant le projet dans leurs journaux municipaux et de faciliter le traitement de l'information auprès des journalistes locaux.

A ce titre, le magazine de l'agglomération « Métropole » de janvier 2016 - tiré à 100 000 exemplaires - publiait dans ses colonnes un article intitulé « Tram'Bus Est / Ouest, projet de transport, élan de territoire ».

b. Les autres relais d'information

Plusieurs organismes se sont fait l'écho du projet et de la concertation Tram'Bus Diagonal (T2).

Parmi ces organismes, le Centre Hospitalier Universitaire Caréméau (CHU) a rendu l'information accessible par le biais de son journal interne « Rythmes », prévu en janvier 2016 et finalement paru en avril 2016. De plus, durant les trois mois de la concertation, le CHU a installé dans ses locaux des présentoirs dédiés à la plaquette d'information du projet. De même, les panneaux d'exposition présentant le projet étaient positionnés en avril à l'accueil du CHU.

La Chambre de métiers et de l'artisanat du Gard ainsi que la Chambre de commerce et d'industrie du Gard ont, quant à elles, relayé l'information *via* leurs sites web respectifs (janvier et mars 2016).

7. Les relations presse

Une conférence de presse en présence de Messieurs Yvan Lachaud (président de Nîmes Métropole) et de Jean-Paul Fournier (maire de Nîmes) a été organisée par Nîmes Métropole le 15 janvier 2016 en annonce de l'ouverture de la concertation. De plus, des informations ont été envoyées aux médias locaux en amont de chaque réunion publique.

Plusieurs articles ont paru dans la presse locale et spécialisée durant la concertation ainsi que sur France Bleu Gard Lozère. Voici quelques titres significatifs :

- Gazette de Nîmes du 14 au 20 janvier 2016 : « Tram'bus : la T2 en débat »
- Midi Libre du 16 janvier 2016 : « Trambus : la ligne 2 est lancée »
- Le Moniteur, « La ligne 2 de Tram'Bus affine son tracé », présentation du projet, paru le 5 février 2016
- Le blog *Journal EKO des quartiers* : « Tram'Bus en vue sur les quartiers », présentation du projet et des modalités de la concertation, mis en ligne le 25 février 2016
- Objectif Gard du 9 mars 2016 : « Ligne T2 trambus diagonal : la concertation bat son plein »

- Midi Libre, « Concertation pour ligne T2 du Tram'bus », annonce de la réunion publique à la faculté de médecine, paru le 6 avril 2016
- Midi Libre, « Trambus, la ligne Est-Ouest a suscité les avis », paru le 11 avril 2016
- France Bleu Gard-Lozère : annonce des dates et heures des réunions publiques

8. Le plan média

En accord avec la délibération du Conseil communautaire de Nîmes Métropole, les réunions publiques ont été annoncées par voie de presse. En complément, le lancement de la concertation a fait l'objet d'insertions publicitaires dans plusieurs médias locaux :

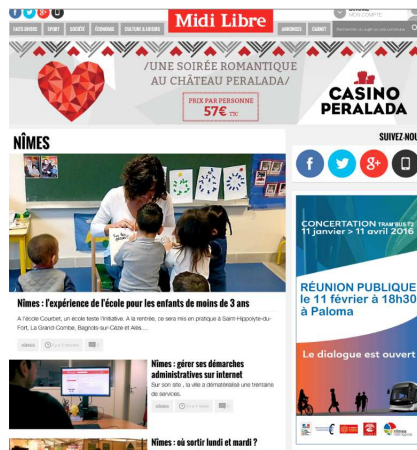
- Midi Libre : 8 encarts 192x137mm les 11 et 12 janvier, 7 et 9 février, 1 et 5 mars, 2 et 4 avril 2016
- La Gazette de Nîmes : 4 encarts 10.6x15mm les 14 janvier, du 4 au 10 février, 3 et 31 mars
- Midilibre.fr : 4 bannières 1000x200 pixels ou 425x90 pixels du 21 au 27 janvier du 7 au 11 février, du 3 au 7 mars et du 2 au 6 avril 2016
- Objectifgard.com : 1 bannière du 18 au 31 janvier 2016
- Pack géolocalisé (Nîmes + 20kms autour) : bannière format 300x600 pixels et 300x250 pixels sur plusieurs sites d'information et d'actualité (lequipe.fr, BFMTV, RMC, RTL, leexpress, le point, la tribune, aufeminin, elle, lemonde, 20minutes, yahoo, leboncoin, femmeactuelle, lenouvelobservateur, lefigaro, teleloisirs, tf1, orange, dailymotion, allociné, femina)



La Gazette de Nîmes, 14 janvier 2016



La Gazette de Nîmes, du 4 au 10 février 2016



Midi Libre, bannière du 7 au 11 février 2016

B. Les moyens d'expression

1. Les réunions publiques et autres réunions de concertation

Des réunions de concertation ont été organisées pour diffuser l'information et permettre aux participants de s'exprimer quant aux diverses thématiques en jeu durant la concertation.

Ces réunions s'appuyaient sur un support diaporama power point présenté par l'équipe projet (services de Nîmes Métropole et SPL Agate, société d'aménagement et de gestion de l'avenir du territoire de Nîmes). Des élus de Nîmes Métropole et de la ville de Nîmes étaient présents en tribune pour répondre aux questions du public.

A l'issue de la présentation du projet, un temps de parole était consacré aux échanges et aux questions-réponses entre le public et le maître d'ouvrage.

a. Les réunions publiques

Cinq réunions publiques ont eu lieu, elles étaient ouvertes à tous :

- le 11.02.2016 – Réunion publique de Nîmes secteur Est (Paloma)
- le 7.03.2016 – Réunion publique de Nîmes secteur Centre (Théâtre de Liger)
- le 22.03.2016 – Réunion publique de Marguerittes
- le 23.03.2016 – Réunion publique de Caveirac
- le 6.04.2016 – Réunion publique de Nîmes Secteur Ouest (Faculté de médecine)

Les réunions publiques de Marguerittes et Caveirac ont été ajoutées dans le dispositif de concertation à la demande des maires de l'agglomération à l'occasion de la réunion mensuelle des maires du mois de janvier pour annoncer le lancement et le dispositif de la concertation.

b. Les réunions d'acteurs

Douze réunions spécifiques avec les acteurs locaux (élus, associations, conseils de quartiers¹...) ont été organisées afin d'aborder des thématiques spécifiques et nourrir les réunions publiques :

- le 12.01.2016 – Chambre de métiers et de l'artisanat du Gard
- le 27.01.2016 – Centre hospitalier universitaire et autres acteurs de la colline de Carémeau
- 15.02.2016 – Conseil de quartier Nîmes Ouest-Saint-Césaire
- 16.02.2016 – Conseil de quartier Garrigues Ouest
- le 18.02.2016 – Conseil de quartier Courbessac
- 19.02.2016 – Réseau de transports Tango -Kéolis (S.T.C.N)
- le 10.03.2016 – Conseil de quartier Garrigues Nord
- 15.03.2016 – Conseil de quartier Nîmes Centre
- 16.03.2016 – Conseil de quartier Grézan, Chemin Bas d'Avignon
- le 17.03.2016 – Conseil de quartier Costières
- le 5.04.2016 – Chambre de Commerce et d'Industrie du Gard
- 7.04.2016 – Préfecture et Services déconcentrés de l'Etat

¹ Les conseils de quartier rassemblent des élus, riverains, comités de quartier, institutions (Police nationale, Police municipale, Tango-Kéolis, Office HLM), acteurs économiques concernés.

Des invitations à participer à ces réunions ont été lancées soit directement, soit *via* les outils d'information de ces acteurs.

c. Les réunions de quartiers

Trois réunions étaient prévues pour toucher les habitants des quartiers en rénovation urbaine :

- le 21.03.2016 – Habitants du quartier de Mas de Mingue
- le 25.03.2016 – Habitants des quartiers Pissevin-Valdegour
- le 7.04.2016 – Habitants du quartier Chemin Bas d'Avignon

Les réunions publiques et les réunions d'acteurs étaient organisées en approbation des modalités de concertation par délibération du Conseil communautaire de Nîmes Métropole.

Les autres réunions ont été prévues en supplément, dans le but d'élargir le public cible et de récolter le plus grand nombre possible d'expressions.

2. Le panel citoyen

96 citoyens - sélectionnés par tirage au sort sur les listes électorales dans les 27 communes de l'agglomération - constituent le panel de citoyens. Ils sont associés à tous les grands projets de l'agglomération nîmoise pour apporter leur réflexion qui se traduit sous la forme d'un avis argumenté.

Dans le cadre du projet Tram'Bus Diagonal (T2), la concertation avec le panel s'est déroulée en trois temps :

- 26.01.2016 - Présentation du projet par le chef de projet et l'assistance à maîtrise d'ouvrage et demande d'informations complémentaires
- 11.02.2016 - Présentation aux membres du panel des orientations de l'agglomération en matière de déplacement
- 8.03.2016 - Présentation des variantes de tracé, positionnement du panel et recommandations envers Nîmes Métropole

Ces réunions du panel ont donné lieu à la rédaction d'un avis argumenté de six pages intégrant des remarques quant à l'opportunité du projet (projet structurant, projet d'agglomération), le tracé de référence et ses variantes, l'intermodalité (mode doux, gestion des problèmes de circulation, réorganisation du réseau de transports, connexion aux gares), la qualité du service (stations, temps de parcours) ou encore le matériel roulant (mode de transport étudié).

Cet avis est consultable en annexe de ce bilan.

Le panel citoyen a été mobilisé en complément du dispositif de concertation approuvé en Conseil communautaire de Nîmes Métropole.

3. L'Aggloforum, outil d'échange sur le web

Outre l'information apportée, L'Aggloforum offrait la possibilité de s'exprimer en déposant directement un commentaire publié sur le site ou en remplissant un formulaire de contact. Toutes les questions reçues par cette voie ont fait l'objet d'une réponse de la part du maître d'ouvrage.

4. Les registres, les courriers, les e-mails

Des registres étaient présents à l'hôtel de ville de Nîmes et à l'hôtel d'agglomération de Nîmes Métropole ainsi que dans les mairies des autres communes de l'agglomération, conformément à la délibération du Conseil communautaire de Nîmes Métropole.

Quelques personnes ont envoyé des e-mails ainsi que des courriers concernant le projet Tram'Bus Diagonal (T2).

III - LE BILAN QUANTITATIF DE LA CONCERTATION

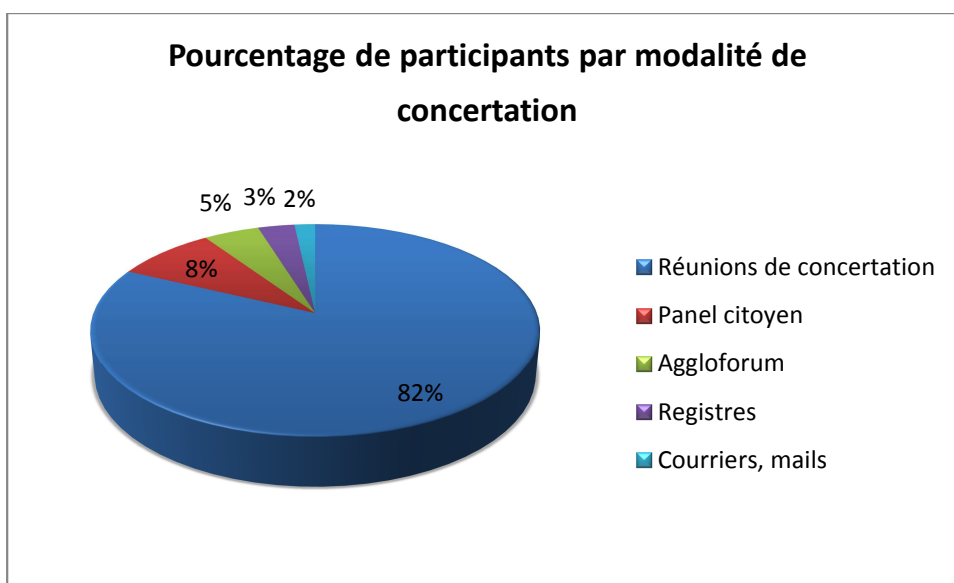
A. Synthèse des expressions du public

1. Le nombre de participants

La concertation réglementaire a donné lieu à une forte participation du public.

En effet, **748 personnes** ont participé à la concertation *via* différents dispositifs qui leurs étaient proposés :

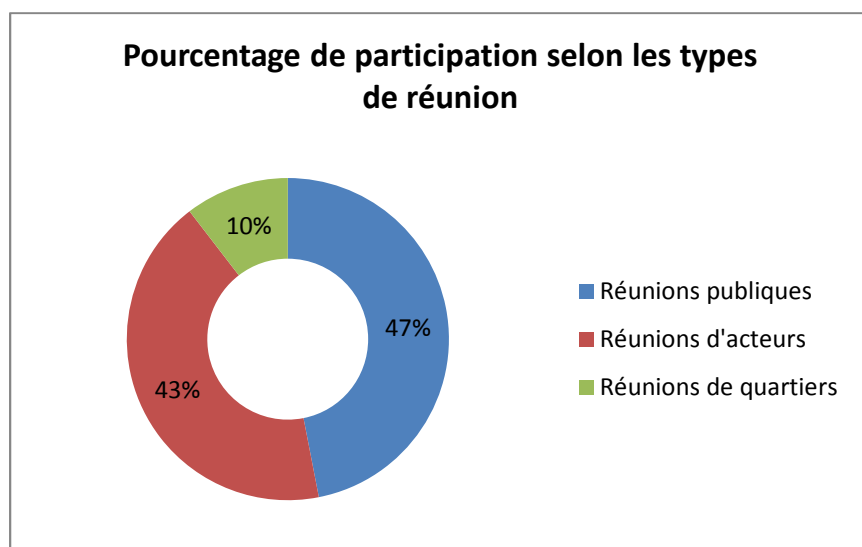
- réunions de concertation : 614 personnes
- panel citoyen : 63 personnes
- Aggloforum : 35 personnes
- registres : 23 personnes
- autres (courriers, mails) : 13 personnes



Les réunions de concertation (réunions publiques, réunions d'acteurs, réunions de quartiers) représentent 82% des participants.

Parmi elles, **614 personnes** étaient présentes aux différentes réunions de concertation donnant lieu à 14H de temps de parole et d'échanges avec le public :

- réunions publiques (5) : 288 personnes
- réunions d'acteurs (12) : 262 personnes
- réunions de quartier (3) : 64 personnes



Si les réunions publiques et les réunions d'acteurs ont capté l'essentiel des participants, les réunions de quartiers ont permis de toucher un public qui ne s'est pas manifesté par ailleurs.

Tableau 1 - Fréquentation des réunions publiques

| Lieu de la réunion | Nombre de personnes présentes |
|--|-------------------------------|
| Réunion publique de Nîmes secteur Est (Paloma) | 80 |
| Réunion publique de Nîmes secteur Centre (Théâtre de Liger) | 80 |
| Réunion publique de Marguerittes | 20 |
| Réunion publique de Caveirac | 58 |
| Réunion publique de Nîmes secteur Ouest (Faculté de médecine) | 50 |
| Réunion d'acteurs à la CMA du Gard | 14 |
| Réunion d'acteurs au CHU Carémeau | 16 |
| Réunion d'acteurs Conseil de quartier Nîmes Ouest-Saint-Césaire | 27 |
| Réunion d'acteurs Conseil de quartier Garrigues Ouest | 30 |
| Réunion d'acteurs Conseil de quartier Courbessac | 28 |
| Réunion d'acteurs réseau de transports Tango-Kéolis | 26 |
| Réunion d'acteurs Conseil de quartier Garrigues Nord | 20 |
| Réunion d'acteurs Conseil de quartier Nîmes Centre | 22 |
| Réunion d'acteurs Conseil de quartier Grézan, Chemin Bas d'Avignon | 20 |
| Réunion d'acteurs Conseil de quartier Costières | 24 |
| Réunion d'acteurs CCI du Gard | 23 |
| Réunion d'acteurs Préfecture et Services déconcentrés de l'Etat | 12 |
| Réunion de quartier Mas de Mingue | 15 |
| Réunion de quartier Pissevin-Valdegour | 42 |
| Réunion de quartier Chemin Bas d'Avignon | 7 |
| TOTAL | 614 |

71 personnes ont par ailleurs utilisé les moyens d'expression par écrit mis à leur disposition (Aggloforum, registres, courriers, e-mails).

Tableau 2 – *Détail des participants selon les outils d'échanges*

| Outils d'échanges | Nombre de participants |
|-----------------------------|------------------------|
| Aggloforum | 35 |
| Registres | 23 |
| Autres (courriers, e-mails) | 13 |
| TOTAL | 71 |

Le site de l'Aggloforum a réuni **409 visiteurs uniques** sur sa page dédiée à la concertation Tram'Bus Diagonal.

Le panel citoyen a réuni **63 participants**.

Tableau 3 – *Fréquentation des réunions du panel citoyen*

| Panel citoyen | Nombre de participants |
|----------------------------|------------------------|
| Réunion du 26 janvier 2016 | 16 |
| Réunion du 11 février 2016 | 26 |
| Réunion du 8 mars 2016 | 21 |
| TOTAL | 63 |

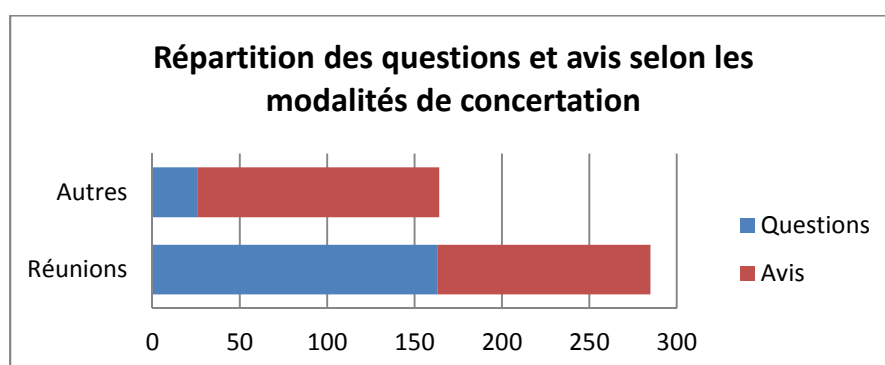
Certains membres du panel étaient communs aux trois réunions, cependant ils ont pu développer des arguments différents à chaque réunion, c'est pourquoi le nombre de participants a été cumulé.

2. Le nombre de questions posées et d'avis exprimés

La concertation a donné lieu à **449 participations** du public.

189 questions ont été posées dont 163 en réunion et 26 via les autres outils d'échanges.

260 avis ont été exprimés dont 122 en réunion et 138 grâce aux autres outils d'échanges.



Le constat peut être fait que les citoyens qui souhaitent questionner le maître d'ouvrage l'ont majoritairement fait lors des réunions de concertation.

Tableau 4 – Répartition des expressions en réunions de concertation

| Dénomination de la réunion | Nombre d'expressions questions et avis |
|---|--|
| Réunion publique de Nîmes secteur Ouest (Faculté de médecine) | 29 |
| Réunion d'acteurs réseau de transports Tango-Kéolis | 28 |
| Réunion publique de Nîmes secteur Centre (Théâtre de Liger) | 24 |
| Réunion d'acteurs au CHU Carémeau | 24 |
| Réunion de quartier Pissevin-Valdegour | 24 |
| Réunion publique de Caveirac | 19 |
| Réunion de quartier Mas de Mingue | 17 |
| Réunion d'acteurs CCI du Gard | 16 |
| Réunion publique de Marguerittes | 15 |
| Réunion publique de Nîmes secteur Est (Paloma) | 13 |
| Réunion d'acteurs à la CMA du Gard | 13 |
| Réunion d'acteurs Conseil de quartier Nîmes Centre | 13 |
| Réunion d'acteurs Conseil de quartier Nîmes Ouest-Saint-Césaire | 9 |
| Réunion d'acteurs Préfecture et Services déconcentrés de l'Etat | 8 |
| Réunion de quartier Chemin Bas d'Avignon | 7 |
| Réunion d'acteurs Conseil de quartier Garrigues Ouest | 6 |
| Réunion d'acteurs Conseil de quartier Grézan-Chemin Bas d'Avignon | 6 |
| Réunion d'acteurs Conseil de quartier Costières | 6 |
| Réunion d'acteurs Conseil de quartier Garrigues Nord | 5 |
| Réunion d'acteurs Conseil de quartier Courbessac | 3 |
| TOTAL | 285 |

Tableau 5 - Répartition des expressions selon les moyens d'échanges

| Outils d'échanges | Nombre de questions et avis |
|---|-----------------------------|
| Aggloforum (commentaires et formulaires de contact) | 57 |
| Registres | 37 |
| Courriers, mails | 48 |
| Bulletins de participation | 2 |
| TOTAL | 144 |

NB : un avis pouvant porter sur plusieurs thématiques, le nombre total d'expressions ne correspond pas au nombre de personnes qui se sont exprimées.

Tableau 6 – Répartition des expressions du panel citoyen

| Panel citoyen | Nombre d'expressions questions et avis |
|--|--|
| Cumul des trois réunions 63 membres | 20 |

B. Les thèmes récurrents

Les **449 contributions** produites durant la concertation (réunions, Aggloforum, registres, courriers et e-mails, bulletins de participation, panel citoyen) couvrent de nombreux sujets :

Tableau 7 – Répartition exhaustive des expressions, toutes modalités confondues : réunions, Aggloforum, registres, courriers et e-mails, bulletins de participation, panel citoyen

| Thèmes abordés | Nombre d'expressions questions et avis |
|--|---|
| Tracé de référence et ses variantes Est, Centre, Ouest | 91 |
| Projet d'agglomération, extensions Est et Ouest | 49 |
| Gestion des problèmes de circulation | 38 |
| Réorganisation du réseau de transports | 30 |
| Parkings-relais | 27 |
| Stations & plateforme TCSP | 23 |
| Mode de transport étudié | 22 |
| Lien avec les projets de territoire | 16 |
| Modalités de concertation | 15 |
| Projet structurant | 14 |
| Mode d'énergie | 14 |
| Modes doux | 13 |
| Amplitude horaire | 13 |
| Réalisation du projet (coût & financement) | 11 |
| Lien avec les projets d'urbanisme | 11 |
| Report modal | 10 |
| Temps de parcours | 10 |
| Choix, longueur des bus | 8 |
| Travaux | 8 |
| Prix des tickets | 7 |
| Sécurité | 6 |
| Covoiturage | 4 |
| Régularité du service | 4 |
| Impact sur le dépôt de bus | 3 |
| Calendrier du projet | 1 |
| Connexion aux gares | 1 |
| TOTAL | 449 |

Sept thèmes se dégagent :

1. L'opportunité du projet

49 expressions font référence à l'opportunité du projet dans sa dimension de projet d'agglomération – c'est-à-dire inclusif des périphéries - avec ce que cela comporte d'extensions éventuelles à l'Est et l'Ouest de la ville de Nîmes.

14 expressions décrivent Tram'Bus Diagonal comme un projet structurant de transports en commun de l'agglomération.

2. Le tracé de référence et ses variantes

91 expressions concernent le tracé de référence ou encore les variantes de tracé discutées en concertation.

3. Le matériel roulant

Thème au sein duquel apparaissent :

- **22 expressions** qui ont trait au mode de transport étudié
- **14 expressions** relatives au mode d'énergie
- **8 expressions** qui se rapportent au choix de la longueur des bus
- **3 expressions** qui concernent l'impact du projet sur le dépôt de bus

4. L'intermodalité

De nombreuses expressions renvoient à la thématique de l'intermodalité au sein du projet :

- **38 expressions** se préoccupent de la gestion des problèmes de circulation liés au projet
- **30 expressions** concernent la réorganisation du réseau de transports en commun en lien avec Tram'Bus Diagonal (T2)
- **27 expressions** mentionnent l'organisation des parkings-relais prévus par le projet
- **13 expressions** parlent des modes de déplacement doux
- **10 expressions** réfèrent au report modal
- **4 expressions** renvoient à la question du covoiturage
- **1 expression** touche à la connexion entre le projet et la future gare LGV (Nîmes-Manduel)

5. La qualité du service

- **23 expressions** abordent des questions relatives aux stations ainsi qu'à la plateforme TSCP
- **13 expressions** concernent l'amplitude horaire du service
- **10 expressions** renvoient au temps de parcours
- **7 expressions** mentionnent le prix des tickets
- **6 expressions** se préoccupent de la sécurité
- **4 expressions** réfèrent à la régularité du service

6. La réalisation du projet

- **11 expressions** touchent au coût et au financement du projet
- **8 expressions** renvoient aux travaux
- **1 expression** concerne le calendrier de réalisation du projet

7. Les projets connexes

- **16 expressions** abordent le lien qui existe entre Tram'Bus Diagonal et les autres projets de territoire (contournement Ouest et Nord, gare Nîmes-Manduel, Porte Ouest...)
- **11 expressions** réfèrent au lien qui existe avec les projets d'urbanisme

C. Les chiffres à retenir

Nombre de participants : **748**

Site Aggloforum : **409** visiteurs uniques

Temps de parole et d'échange lors des réunions : **14** heures

Nombre d'expressions : **449** (dont 164 hors réunions de concertation) répartis en **189** questions et **260** avis.

Encart comparatif avec la concertation T1 Extension Sud (2015)

Nombre de participants : 250

Site web dédié : 158 visiteurs uniques

Nombre d'expressions : 184 (hors réunions de concertation)

IV - LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

L'expression recueillie lors des réunions publiques, sur les registres et sur l'Aggloforum est présentée de manière exhaustive en annexe ainsi que les réponses apportées par le maître d'ouvrage.

Une synthèse de cette participation est proposée dans ce chapitre.

A. L'opportunité du projet

Au cours de la concertation s'est dégagée l'expression d'un accord vis-à-vis du projet, même si son acceptation s'assortit d'une vigilance quant à sa dimension prospective.

a. projet structurant (14 questions et avis)

La majorité des avis exprimés sur le sujet trouve le projet opportun et utile : « *Oui au projet Diagonal T2, il renforcera l'attractivité de la ville de Nîmes. Il est urgent de le réaliser* »

Outre l'attractivité renforcée de la ville, plusieurs raisons sont évoquées par le panel citoyen et les riverains, pour valider l'opportunité du projet Tram'Bus Diagonal (T2) : il favorise l'entrée de l'agglomération dans le 21^{ème} siècle en lui insufflant un élan de modernité, redynamise l'économie, facilite les déplacements, permet la réduction des embouteillages et des problèmes de stationnement avec pour corrélat un gain de temps et une diminution de la pollution atmosphérique.

Un membre du panel argue cependant que le centre-ville de Nîmes génère peu d'usages, ce qui réduit l'opportunité de sa desserte.

Pour le maître d'ouvrage, le centre-ville de Nîmes dispose d'un potentiel d'attractivité que les transports en commun peuvent capitaliser ; c'est le point de départ de Tram'Bus Diagonal qui dessert un corridor urbain important (64 000 habitants, 33 000 emplois, 22 000 scolaires). Une étude sur les usages a été réalisée pour la version Tramway du projet ; elle va être revue en version BHNS (bus à haut niveau de service) mais l'impact d'un BHNS est équivalent à celui d'un tramway sur ce point.

b. projet d'agglomération (49 questions et avis)

L'acceptation du projet s'assortit de craintes quant au respect de l'intérêt général, parfois formulées par les mêmes participants que ceux qui valident sa réalisation.

De nombreux participants à la concertation parlent d'un projet incomplet, en partie du fait d'une focalisation sur la ville de Nîmes, préjudiciable à une vision intercommunale. Notamment, l'Association Pour les Initiatives Collectives de Nîmes Métropole (ASPIC) fait état de sa vigilance quant à la réalisation d'un projet global et non d'une ligne « *pour elle-même* ».

Une habitante écrit dans un e-mail : « *La ligne T2 [est] certainement prioritaire car desservant une population importante ainsi que des sites générateurs de déplacements. Il serait nécessaire d'avoir une vision globale des transports collectifs sur l'agglomération (PDU). La ligne T2 devrait s'envisager de Caveirac à Marguerittes [...].* »

Il est question pour le projet Tram'Bus Diagonal (T2) de ne pas laisser de côté certains administrés de l'agglomération tels que les habitants du quartier Saint-Césaire (Nîmes), de la Vaunage à l'Ouest

(Clarensac, Langlade, Caveirac, Saint-Césaire, Saint-Dionisy...) et ceux de Sernhac, Lédenon, Bezouze, Cabrières, Saint-Gervasy et Marguerittes, à l'Est. Ainsi, les riverains souhaitent voir un tracé intégrant une réelle desserte de leurs villages. Pour un habitant de l'agglomération, le terminus de Tram'Bus Diagonal (T2) doit prendre place à Saint-Gervasy. Un intervenant - représentant l'Association des entreprises de la zone industrielle de Saint-Césaire - indique que 3 000 salariés, usagers potentiels de la future ligne y travaillent quotidiennement. Il suggère même de prolonger la ligne sans que cela ne soit en site propre. Un citoyen propose, à défaut de ligne à destination des périphéries, de mettre en place des navettes les desservant à la même cadence que celle prévue par Tram'Bus Diagonal.

L'extension à terme vers la gare Saint-Césaire est vue comme idéale pour se rendre au CHU au départ des périphéries Ouest. Son potentiel en matière d'usagers de même que sa proximité du tracé de référence font dire à un citoyen du Conseil de quartier Nîmes Centre qu'il est étonnant qu'elle ne soit pas effectuée en même temps que Tram'Bus Diagonal.

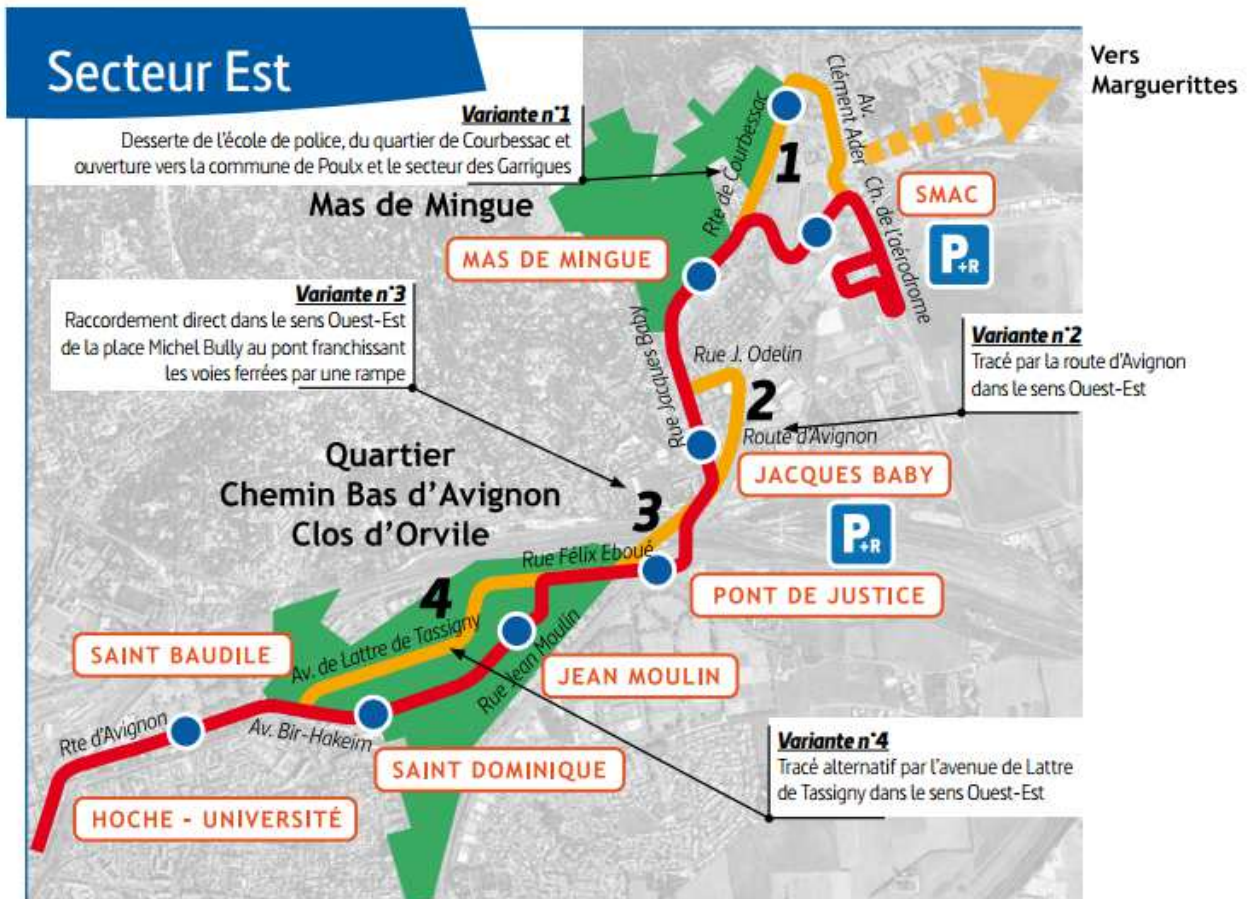
Le panel citoyen émet quelques recommandations pour assurer l'attractivité d'une ligne qui doit s'inscrire dans une dynamique globale et pérenne - « *Il faut penser le projet dans une perspective de développement à 20 ou 30 ans* » - recommandations dont la plus notable est la complémentarité et l'interconnexion avec les autres lignes de transports en commun. En outre, le développement des transports en commun doit pouvoir s'accompagner d'une réflexion sur la redistribution des richesses et de la « *multicentralité* » à travers une étude prospective sur la croissance de l'agglomération.

Pour le maître d'ouvrage, on ne peut nier le rôle prépondérant de la ville-centre dans ce type de projet car elle concentre 60% des habitants, 85% des emplois et capte donc la majorité des déplacements. Cependant, Tram'Bus Diagonal s'inscrit bien dans un contexte intercommunal. Des extensions sont envisageables à terme et des parkings-relais sont prévus dès la conception du projet aux portes Est et Ouest de Nîmes (Paloma et Laennec) pour capter les véhicules en provenance de Marguerittes, Saint-Gervasy et de la Vaunage. Nîmes Métropole souligne que, lorsqu'une concertation est lancée, le périmètre du projet soumis à la concertation est défini. Le projet présenté tient compte de ce périmètre et constitue un point de départ pour une liaison d'Est en Ouest. En l'occurrence, il s'agit d'aller de Paloma jusqu'au CHU en desservant les quartiers les plus denses et la gare centrale. Toutefois, la concertation peut constituer une opportunité pour les citoyens de s'exprimer sur des extensions souhaitées. Ainsi, lors de la concertation sur le projet T1 Écusson, une forte mobilisation a été identifiée en faveur d'une extension de la ligne vers le Sud. Cette question a fait l'objet d'une nouvelle concertation en 2015 qui a abouti à la décision de Nîmes Métropole d'engager l'extension de la ligne T1 au Sud, vers Caissargues. L'extension à terme vers Saint-Césaire est liée à l'avancement du projet urbain Porte Ouest qui vise à requalifier tout le secteur de la zone industrielle.

B. Le tracé de référence et ses variantes

Le tracé de référence et ses variantes est le sujet qui a attiré le plus grand nombre d'expressions de la part des débattants : il s'agit d'un thème autour duquel se concentrent des attentes fortes.

a. secteur Est (28 questions et avis)



Dans le secteur Est, le tracé de référence fait l'objet de nombreuses remarques :

- un avis soumet l'idée de placer l'arrêt Hoche au cœur du nouvel éco-quartier – ou, *a minima* à l'intersection entre la rue Sully et la rue Faïta - et non à l'intersection entre le boulevard Talabot et la route d'Avignon. En effet, si l'arrêt Hoche se trouvait, comme cela est envisagé, à environ 600 mètres de l'Université de Nîmes, alors la distance étant égale avec l'arrêt de T1 Écusson, les étudiants ne seraient pas incités à emprunter Tram'Bus Diagonal (T2).
- en réunion de quartier du Chemin Bas d'Avignon, un intervenant pense que : « *Si le tracé de référence était retenu, il faudrait réaliser une percée entre la rue Jean Moulin et l'avenue de Lattre de Tassigny pour ouvrir vers le cœur de quartier* ».
- pour un participant, il faudrait prévoir de faire passer Tram'Bus Diagonal (T2) au Pont de Justice, à travers le Mas Lombard jusqu'à la route de Beaucaire et profiter de la réalisation du Mas Lombard pour effectuer les deux voies nécessaires au BHNS.

- une habitante met en avant l'importance de réaliser un tracé sans expropriations : « *Le passage et la desserte du Pont de Justice, que ce soit sur le tracé historique ou une variante, est tout à fait réalisable sans pour cela empiéter sur les propriétés existantes à cet endroit. Les tram'bus pourraient même se croiser devant le pôle commercial avec également une possibilité de voie de l'autre côté du pont du périphérique, côté cimetièrre. Ce projet de transport doit permettre d'impulser une redynamisation de l'économie. Il serait incroyable de toucher aux commerces du Pont de Justice qui est un des pôles commerciaux du Chemin Bas d'Avignon sur lequel vivent plusieurs familles* ».
- dans un registre, un riverain souhaite que le tracé de référence soit revu pour deux raisons : éviter la requalification du cadereau du Vallat de Riquet (impasse du Clos de Coutelle) ainsi que le déplacement des réseaux électriques haute et basse tensions (poste privé Bricomarché et poste public Noyer).
- une participante propose un prolongement de Tram'bus Diagonal (T2) jusqu'à l'autoroute A9.
- un habitant du Conseil de quartier Chemin Bas d'Avignon propose une variante de tracé par la rue André Marquès.
- en réunion de quartier, les habitants du Mas de Mingue se demandent : « *Quel serait l'impact du tracé de référence pour Intermarché / Bricomarché ?* ».

Pour le maître d'ouvrage, même si Tram'Bus Diagonal ne passe pas avenue de Lattre de Tassigny, cela ne signifie pas qu'il n'y aura pas de vie en cœur de quartier car la ligne passerait à 200 mètres et les voitures continueront d'y circuler. Quant à l'avenue André Marquès, elle ne permet pas la desserte du cœur de quartier.

Le maître d'ouvrage retient la demande de créer une percée piétonne entre l'avenue de Lattre de Tassigny et la rue Jean Moulin.

Concernant l'impact du tracé sur le pôle Intermarché / Bricomarché, le maître d'ouvrage précise que les études initiales du projet en mode tramway prévoyaient en effet de le traverser, ce qui présentait l'avantage d'un tracé direct mais un inconvénient sur l'activité économique de cette zone. C'est notamment pourquoi une nouvelle variante (variante n°1) a été étudiée et est proposée à la concertation.

La variante 1 reçoit six expressions favorables nuancées de quelques recommandations. Le Conseil de quartier du Mas de Mingue la voit comme « *indispensable* », assortie d'une desserte du Mas de Teste. En effet, un habitant affirme : « *Avez-vous effectué le parcours de l'arrêt Mas de Mingue jusqu'à l'école située à Mas de Teste et le haut de Mas de Mingue ? Le temps de trajet est trop long pour que cet arrêt soit intéressant pour les riverains situés dans ces secteurs* ». La création de nouveaux logements à court terme près de la route de Courbessac vient renforcer l'argument d'une desserte immédiate du Mas de Teste. Le panel citoyen émet un avis favorable à la variante 1 du fait qu'elle desserve une population plus importante que le tracé de référence. Au contraire, pour un intervenant du réseau Tango-Kéolis en réunion d'acteurs : « *[...] La variante n°1 ne sert à rien car le tracé de référence et cette variante sont à équidistance de l'École de police [...]* ». De plus, un avis reçu via le formulaire de contact de l'Aggloforum alerte au sujet de la variante 1 : « *Elle semble intéressante en termes de desserte de population, mais allonge son temps de parcours (notamment depuis le parc relais Paloma). Cela risque d'avoir pour conséquence une désaffection des utilisateurs* ».

du parc relais en raison de l'allongement du parcours et du tracé moins direct [...] ». Enfin, la variante 1 est source de questionnement pour la Chambre de commerce et d'industrie du Gard (CCI) en réunion d'acteurs : « *Quel tracé est privilégié à ce stade de la concertation au niveau de Bricomarché et Intermarché ?* ».

Le maître d'ouvrage indique que l'aire d'attractivité des stations, pour ce mode de transport en commun, se situe dans un rayon de 300 à 500 mètres. L'arrêt Mas de Mingue prévu sur la route de Courbessac aux abords du centre commercial, touche ainsi l'ensemble des habitants du quartier et permet de répondre à l'objectif de desserte du quartier.

Les équipes de Nîmes Métropole travaillent par ailleurs en étroite collaboration avec le service urbanisme de la Ville pour que le projet de rénovation urbaine, naissant dans ce quartier, prenne en compte les caractéristiques de Tram'Bus Diagonal dans sa définition et sa mise en œuvre à un horizon de vingt ans. Le projet de rénovation urbaine dans ce quartier porterait sur 300 logements, contre 700 par exemple dans le quartier Chemin Bas d'Avignon où le foncier disponible est plus important.

Au sujet de la desserte des quartiers adjacents, Tram'Bus Diagonal ne peut répondre à lui seul à toutes les attentes de tous les quartiers car il doit rester un projet de transport structurant, performant en temps de parcours et maîtrisé sur le plan financier. Les attentes exprimées pour le quartier Mas de Teste sont de même nature que celles exprimées à l'Ouest pour le quartier Saint-Césaire. C'est dans cette optique qu'une réorganisation du réseau Tango accompagnera la mise en œuvre de ce projet.

Le maître d'ouvrage répond que dans le secteur Est, les déplacements en provenance de la route de Courbessac et de Mas de Teste peuvent être traités en rabattement.

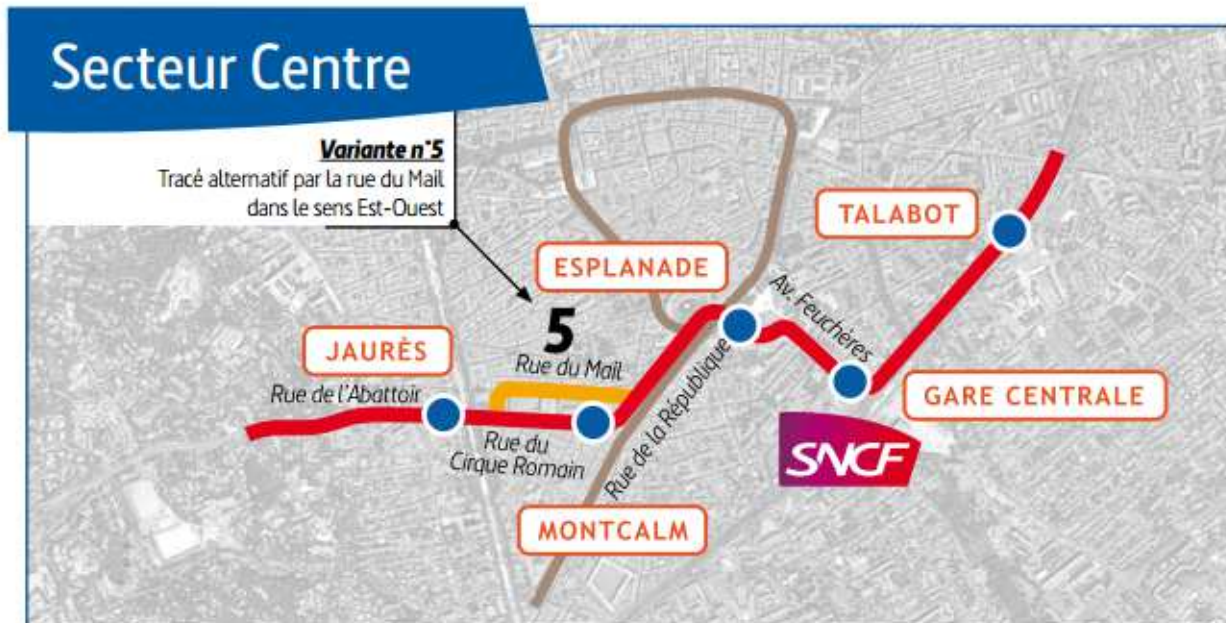
En réponse à la CCI, le maître d'ouvrage explique que route de Courbessac, si le tracé de référence est retenu, Nîmes Métropole devra acquérir un entrepôt et passer derrière Bricomarché. Les études avancent pour mesurer précisément les impacts de ce tracé car c'est un sujet sensible : l'espace aménageable est contraint vers l'école de police, le passage derrière Bricomarché impacterait son activité et il faut également mesurer l'impact sur la circulation dans ce secteur. Aujourd'hui, la variante n°1 émerge comme une attente de la population.

La variante 2 obtient deux avis défavorables. Pour un participant, sa conception à sens unique la rend illisible pour les usagers. Le panel citoyen lui trouve trop d'aspects négatifs : surcoût, temps de parcours allongé, étroitesse de la rue Odelin, etc.

La variante 3 recueille quatre avis positifs. C'est notamment la réduction du temps de parcours qui explique ce résultat.

La variante 4 gagne un avis favorable pour trois défavorables. Selon un habitant du quartier de Chemin Bas d'Avignon : « *La variante n°4 par l'avenue de Lattre de Tassigny présente un intérêt car elle est située en cœur de quartier. Ce serait une occasion de le désenclaver* ». En revanche, d'autres considèrent qu'un tracé dans les deux sens serait plus lisible pour les usagers, ce que ne permet pas la variante n°4. Le panel citoyen ne voit aucun bénéfice significatif à cette variante. La Ville de Nîmes émet un avis négatif sur cette variante.

b. secteur Centre (7 questions et avis)



Concernant le tracé de référence dans le secteur Centre, la gestion des arbres le long du boulevard Talabot apparaît comme un point sensible : « Pourquoi supprimer ces arbres en contradiction avec l'argumentation développée pour l'implantation de nouveaux [pour] la ligne T1 [...] ».

La variante 5 recueille un avis positif et trois avis négatifs : un participant la perçoit comme utile dans la mesure où elle permettrait de rénover la rue du Mail, ce qui serait favorable aux habitants (sécurité des piétons) ainsi qu'au classement de la ville à l'UNESCO. Au rang des avis négatifs, deux estiment que l'étroitesse de la rue du Mail ne permet pas le passage d'un BHNS. Parmi ces avis, l'un précise que la circulation à sens unique rue du Mail dans le cadre de la variante 5 rend l'offre illisible pour les usagers. Le panel citoyen donne également un avis défavorable à la variante 5 : « [...] qui pourrait nuire à la lisibilité du réseau, allonge le temps de parcours et représente un surcoût financier ».

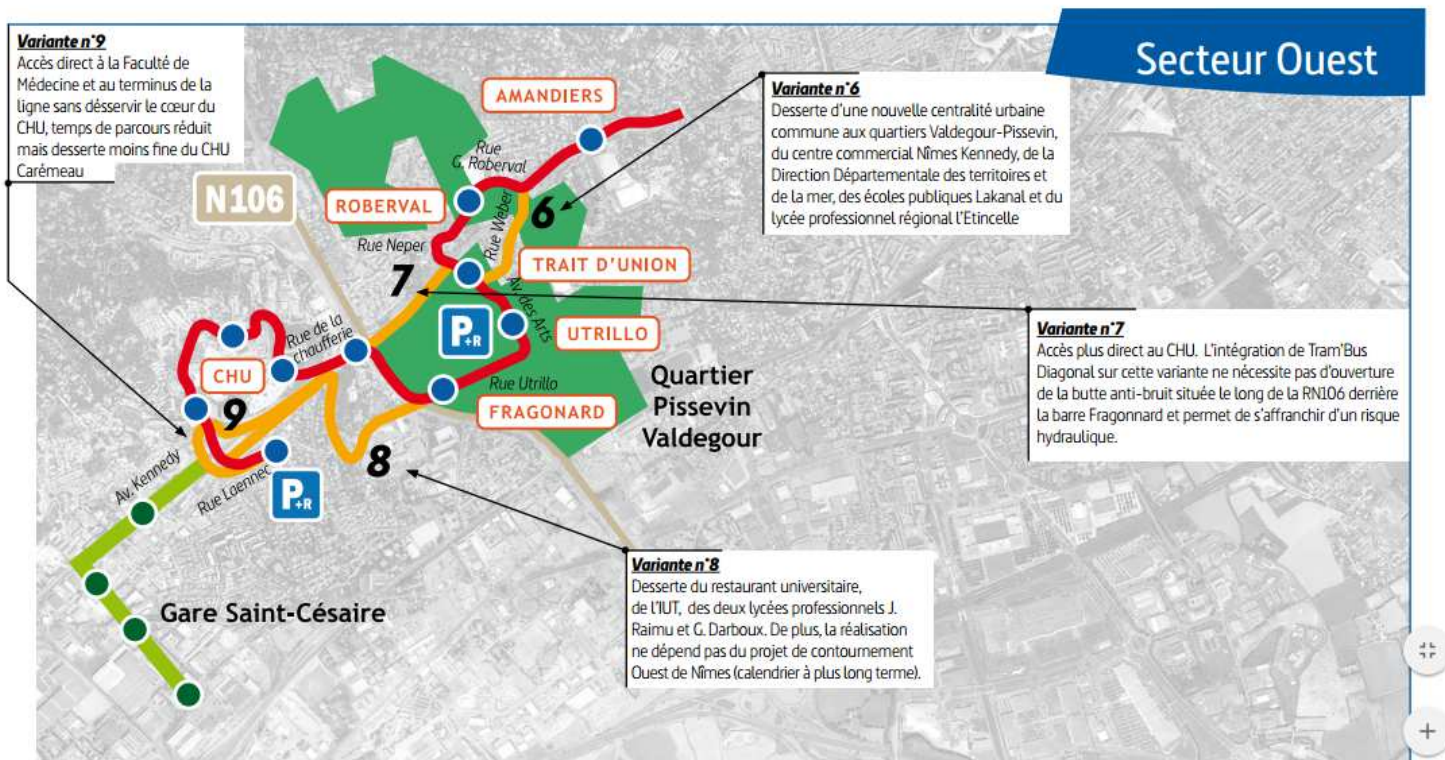
Enfin, une question est posée qui concerne le secteur Centre : « Combien d'acquisitions foncières seront nécessaires rue du Cirque Romain ? » (Chambre de métiers et de l'artisanat).

Boulevard Talabot, trois scénarios ont été présentés lors de la concertation dont deux maintenaient les arbres. Les résultats d'une étude phytosanitaire (santé des arbres) sont attendus pour avancer dans la réflexion sur ce point.

Le maître d'ouvrage précise que la variante mono-sens via la rue du Mail n'est qu'une solution de repli en cas d'impossibilité d'acquérir une parcelle située à l'angle de la rue du Cirque Romain et de la place Montcalm. Le tracé de référence passe en double-sens par la rue du Cirque Romain.

Quatre acquisitions foncières seraient nécessaires pour permettre un passage sur deux voies des bus au niveau de la rue du Cirque Romain. Les procédures sont en cours de traitement. Une variante de tracé est prévue par la rue du Mail en cas d'impossibilité d'acquérir ces quatre biens.

c. secteur Ouest (56 questions et avis)



Pour ce qui est du tracé de référence, le sénateur-maire de Nîmes rappelle que les financements alloués au projet par l'Agence nationale pour la rénovation urbaine (ANRU) sont conditionnés à la desserte interne des quartiers prioritaires Pissevin et Valdegour. Il ajoute que le passage du BHNS rue Utrillo engendre quelques difficultés comme la coordination des travaux en lien avec le projet de renouvellement urbain (restructuration quartier des peintres) ou encore le percement de merlons antibruit bordant la route nationale 106. Point de vue en partie partagé par les acteurs du réseau Tango-Kéolis : « *Le parti pris de rentrer au cœur de Pissevin est dommageable : l'avenue des Arts, la rue Utrillo et le merlon vers Fragonard sont trois sujets compliqués à traiter* ».

En opposition à cela, le président du Comité de quartier de Pissevin explique : « *Dans le quartier de Pissevin, le préfet a dit qu'il fallait respecter le tracé de référence [...]. Je vous demande donc de supprimer les variantes n°6 et 7 [...]* ». Pour quelques participants, les détours effectués par le tracé de référence sont favorables à une bonne desserte de la population, cependant ils ont un impact négatif sur le temps de parcours. Ainsi, des intervenants imaginent un tracé plus direct jusqu'à l'avenue Kennedy avec des navettes pour rabattre vers Tram'Bus Diagonal les zones non desservies. En réunion publique du secteur Ouest (Faculté de Médecine), le Centre Hospitalier Universitaire de Carémeau (CHU) de même que l'Institut Universitaire Technologique de Nîmes (IUT) sont montrés comme des dessertes incontournables. Le panel citoyen indique, en accord avec le tracé de référence, qu'il lui semble indispensable de desservir le cœur du CHU.

Le maître d'ouvrage affirme qu'aujourd'hui, l'objectif de Tram'Bus Diagonal est de desservir finement les quartiers prioritaires de rénovation urbaine, dont Pissevin. Cependant, il ne faut pas imaginer la rue des Arts et la rue Utrillo comme elles se présentent aujourd'hui car le projet urbain va les remodeler. La démolition de la barre Fragonnard est historiquement liée au projet de TCSP en mode

tramway, il est toutefois nécessaire de la démolir pour aérer le quartier et pouvoir ensuite ouvrir sur la route nationale 106 à long terme.

Concernant le quartier de Pissevin, le maître d'ouvrage a souhaité soumettre à la concertation plusieurs tracés. Certains privilégient le temps de parcours d'Est en Ouest car si cette ligne est trop longue, elle ne captera pas le trafic escompté. On peut imaginer à Pissevin que certains BHNS aillent directement à Carémeau *via* la variante n°7 et que d'autres desservent finement le quartier Pissevin en suivant le tracé de référence, par exemple à raison de un bus sur trois direct et deux bus sur trois *via* Pissevin. Il rappelle que des lignes de rabattement sont conçues pour mieux irriguer les quartiers. Enfin, Nîmes Métropole souligne qu'il vaut mieux étudier une variante de tracé pour justifier qu'elle n'est pas bonne plutôt que de la cacher.

La variante 6 reçoit deux avis positifs et plusieurs avis négatifs. Le panel citoyen estime que cette variante permet de réduire le temps de parcours et de desservir des équipements jugés intéressants, tout en réduisant l'investissement financier. Pour d'autres participants, la variante 6 ne crée pas la centralité attendue boulevard Kennedy, ne dessert pas le quartier Valdegour et présente peu d'intérêt pour les scolaires (écoles publiques Lakanal et lycée professionnel régional l'Étincelle) qui remontent facilement l'avenue Kennedy pour y prendre le bus.

La variante 7 hérite de quatre avis positifs pour dix avis négatifs. Ses détracteurs lui reprochent de ne pas répondre aux exigences de désenclavement et de rénovation urbaine des quartiers Pissevin et Valdegour, ce qui ne permettrait pas de bénéficier de la subvention de l'État. Pour une citoyenne, la variante 7 n'apporte pas un service satisfaisant pour les habitants des quartiers prioritaires dont les revenus sont faibles. Cette variante séduit en raison des économies qu'elle permet d'effectuer et de son impact positif sur le temps de parcours. Ceux qui la plébiscitent estiment toutefois qu'elle devrait s'assortir d'aménagements complémentaires : ligne T2 bis pour desservir les quartiers, pont au-dessus du rond-point de la route nationale 106. La CCI se demande comment la variante 7 s'insérerait dans le tracé de référence vers Trait d'Union.

En réunion publique du secteur Ouest (Faculté de Médecine), un intervenant propose : « *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 ?* ».

La variante 8, ne satisfait pas la desserte des quartiers selon un membre du Conseil de quartier Nîmes Ouest (Saint-Césaire). Dans un registre, cette variante est décrite comme « *peu judicieuse* » et « *moins lisible* », à condition d'un rabattement en mode doux vers l'IUT, le CROUS... Par ailleurs, la variante 8 est décrite comme utile aux scolaires (restaurant universitaire, IUT, lycées professionnels...), ce qui serait favorable à l'attractivité de l'IUT notamment. Enfin, la variante 8 permettrait de rapprocher Tram'Bus Diagonal (T2) du quartier Saint-Césaire. Cependant, selon l'ASPIC, il faudrait, dans le cas d'un choix de la variante 8, prévoir une desserte du CHU.

La variante 9 semble ne pas correspondre à une offre suffisamment performante pour desservir le CHU ni l'Établissement français du sang (EFS). Enfin, un participant est favorable à la variante 9 car elle facilite une extension future vers la gare Saint-Césaire et réduit le temps de trajet des usagers. De plus, valider cette variante ne nécessiterait pas de renoncer à une desserte fine du CHU : l'exemple de la ville italienne de Sienne est citée (système de passerelles apposées à la colline).

Le réseau Tango-Kéolis suggère des options non soumises à la concertation dont : un tracé qui passerait par la route de Sommières et l'avenue Kennedy ainsi que l'organisation d'un pôle de rabattement à Trait d'Union pour une meilleure lisibilité et performance de la ligne.

De son côté, le panel citoyen propose l'étude d'une nouvelle variante par l'avenue des Arts (Super Nîmes) – en remplacement du tracé de référence et de la variante 7 – qui permettrait de desservir à la fois le quartier Pissevin, l'IUT et les lycées professionnels tout en évitant le risque hydraulique et l'aménagement au niveau de la butte anti-bruit.

Concernant l'impact financier de la variante n°7, le maître d'ouvrage précise que la perte de la subvention de l'État serait compensée par l'absence de travaux lourds pour percer le merlon au niveau de Fragonard. La ville de Nîmes ajoute qu'elle sera vigilante sur le respect de la volonté de l'État de voir Tram'Bus Diagonal desservir les quartiers.

De plus, le maître d'ouvrage explique qu'en venant de l'Ouest, la variante n°7 descendrait à Trait d'Union puis remonterait à Roberval. Trait d'Union est un arrêt stratégique pour tout le secteur car, comme son nom l'indique, il fait le lien entre Pissevin et Valdegour.

Pour répondre à la remarque sur la complexité des tracés dans le secteur Ouest, le maître d'ouvrage atteste que 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.

Au sujet de la variante par l'avenue des Arts (desservant Super Nîmes), elle a été étudiée par le maître d'ouvrage et présentée lors des dernières réunions de concertation. Elle a reçu un accueil favorable de la part de plusieurs participants.

C. Le matériel roulant

La question du matériel roulant a fait l'objet de demandes de renseignements complémentaires de la part des participants. Alors que les modes de transports soumis à concertation sont passés en revue, d'autres sont évoqués pour mise à l'étude. Par ailleurs, la longueur des bus à haut niveau de service (BHNS) a suscité quelques réactions. Concernant le mode d'énergie à privilégier, un accord a émergé quant à la nécessité de se tourner vers une motorisation « *propre* ». Enfin, les impacts éventuels du projet sur le dépôt de bus ont été discutés.

a. mode de transport étudié (22 questions et avis)

Concernant les modes de transports étudiés, quelques participants à la concertation regrettent que le projet de tramway ait été abandonné. Selon eux, son attractivité reste intacte et son coût d'exploitation moins élevé que pour un BHNS.

Deux occurrences révèlent un certain désaveu envers le trolleybus qui est vu comme performant mais réclamant un fort investissement - électrification complète des voies et évolution des dépôts - et une maintenance lourde. Le panel citoyen ne souhaite pas non plus envisager cette solution dont l'aspect visuel est jugé négatif. Toutefois, un citoyen fait valoir sa préférence pour le trolleybus (ou un bus classique si les moyens ne permettaient pas sa réalisation). De plus, en réunion du Conseil de quartier Courbessac-Mas de Mingue, un intervenant demande à Nîmes Métropole : « *Avez-vous pris en compte la durée d'amortissement plus longue pour les trolleybus que pour d'autres types de bus ?* ».

Trois participants s'étonnent qu'un transport en télécabine ou téléphérique n'ait pas fait l'objet d'une étude, notamment pour desservir la colline de Carémeau : « *L'option d'un téléphérique (solution peu onéreuse avec un excellent rapport qualité / prix), de plus en plus répandue, a-t-elle été étudiée pour desservir le CHU ?* ». Cette option a l'avantage, selon eux, de consommer moins d'espace foncier et de résoudre les difficultés topographiques.

En réunion du Conseil de quartier Garrigues Nord, un citoyen relève la nécessité de ne pas se limiter à la comparaison des coûts d'investissement, mais aussi d'étudier les coûts de fonctionnement de Tram'Bus Diagonal.

Le projet initial de tramway coûtait 250 millions d'euros et n'était pas finançable. Le BHNS coûterait 118 millions d'euros (dont 16 pour le matériel roulant), 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.

Les trolleybus représentent un coût d'acquisition plus élevé que tout autre type de bus, mais leur longévité est également supérieure et la technologie est très éprouvée. Il faut aussi prendre en compte les conditions d'aménagement, avec la présence de câbles notamment, et l'avis sur ce point des architectes des bâtiments de France. Si le choix devait se porter sur ce type de bus, plus coûteux, le budget consacré aux aménagements serait réduit pour maintenir l'enveloppe budgétaire globale de Tram'Bus Diagonal au même niveau.

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

Le maître d'ouvrage précise qu'une étude complémentaire sur le matériel roulant est en cours de réalisation concernant les coûts de fonctionnement. Elle inclura notamment des retours d'expérience de la part d'autres collectivités et exploitants de réseaux de transports urbains, et permettra d'affiner à la fois le coût d'investissement (qui est estimé à 16 millions d'euros) et de fonctionnement.

b. longueur des bus (8 questions et avis)

Deux longueurs de bus ont été étudiées par le maître d'ouvrage : 18 et 24 mètres.

L'argumentation se cristallise autour du choix éventuel de bus mesurant 24 mètres de long.

Pour exemple, un acteur du réseau Tango-Kéolis s'inquiète : « *Le choix de bus de 24 mètres de long est-il définitif ?* ». D'autres affirment leur ferme opposition à ces bus : ils ne sont pas manœuvrables, sont capricieux en maintenance, exigent une reconfiguration des dépôts et renforcent les problèmes existants dans les bus articulés, à savoir la difficile gestion des contrôles ainsi que l'insécurité. Un habitant du quartier Pissevin-Valdegour confirme : « *Les chauffeurs de bus sont hostiles aux bus de 24 mètres de long* ». Un autre intervenant concède toutefois que les bus de 24 mètres sont justifiés pour une ligne qui serait 100% en site propre et droite.

A contrario, la mise en service de bus de 18 mètres favoriserait une fréquence plus attractive pour capter le trafic attendu, la fréquence prévue de 5 à 8 minutes pouvant être optimisée.

Le maître d'ouvrage ne se concentre pas exclusivement sur des bus de 24 mètres, il étudie également des bus articulés de 18 mètres. Il précise que le principal avantage des bus de 24 mètres est leur capacité : si on pousse la logique de rabattement vers les axes lourds de transports en commun dans la réorganisation du réseau, des problèmes de capacité se poseront rapidement. Vingt bus de 18 mètres ou seize bus de 24 mètres seront nécessaires, sachant que les bus de 24 mètres coûtent moins cher en exploitation puisqu'ils sont moins nombreux. Il ajoute que c'est le tracé de la ligne qui peut générer de l'insécurité, beaucoup plus que le matériel roulant, même s'il semble, comme à Lyon, qu'un matériel et des aménagements de qualité favorisent les comportements respectueux. D'ailleurs, le bus de 24 mètres est un matériel valorisant et attractif, à l'image d'un tramway.

c. choix du mode d'énergie (14 questions et avis)

Durant la concertation, le maître d'ouvrage présente un état des lieux des connaissances actuelles sur les modes d'énergie existants et à venir : hybride, électrique, gaz naturel pour véhicules (GNV) et diesel Euro VI.

La solution hybride compte quelques préférences avec pour motif sa fiabilité ainsi que la limitation des émissions de particules fines au démarrage. Le panel citoyen précise d'ailleurs, que dans le choix entre hybride et GNV, il faudra prendre en compte l'émission de polluants tels que particules fines, NOx, GES. Le groupe FDG-EELV à la ville de Nîmes s'interroge : « *une solution hybride permet-elle un ratio assez faible entre diesel et électrique pour ne pas polluer ?* ».

Le mode d'énergie électrique est perçu comme « *propre et silencieux* » par un participant. Un membre du Conseil de quartier de Courbessac-Mas de Mingue se demande si le « *risque* »

technologique est élevé avec un bus électrique. Le panel citoyen ne l'envisage pas, justement en raison du risque technologique qu'il représente et d'un doute quant au fait qu'il soit une « *technologie d'avenir* ».

Un citoyen vante, dans un avis, les mérites du GNV : « *peu bruyant et peu polluant, avec un bon rapport qualité / prix* ».

Un consensus se crée quant à l'exclusion du « *tout fossile* ». En effet, comme le rappelle le groupe FDG-EELV, le choix du matériel roulant engage la collectivité sur le long terme et doit prévoir un projet tourné vers l'avenir, ce qui semble rimer avec « sans gasoil ». L'ASPIC parle de la « *motorisation propre* » comme d'un « *objectif déterminant* » de ce projet. Une élue nîmoise affirme au cours de la réunion publique à Nîmes secteur Centre (Théâtre de Liger), que le diesel, s'il est moins onéreux, n'est plus socialement accepté. Le panel citoyen exclut le diesel, jugé trop polluant.

Par ailleurs, des options autres que l'hybride, l'électrique, le GNV et le diesel, émergent. En réunion publique à Marguerittes, un intervenant se questionne : « *L'énergie solaire est-elle envisagée pour alimenter les BHNS ?* ». Un acteur du réseau Tango-Kéolis en appelle à l'étude du système de recharge statique par le sol (SRS). Enfin, un participant s'interroge : « *Étudiez-vous le développement de batteries hydrogènes ?* ». En effet, le bus hydrogène, option non étudiée, est qualifié de « *standard des années à venir* »

Le panel citoyen suggère « *d'avoir une réflexion globale sur l'ensemble du matériel roulant de Nîmes Métropole puisque les bus existants sont aussi amenés à être remplacés par une technologie moins polluante* ».

Concernant le mode électrique, le maître d'ouvrage précise que le risque technologique est élevé car il n'y a, à ce jour, pas de solution industrielle développée pour des bus de 18 à 24 mètres. Les seuls bus circulant en mode électrique sont des bus de 12 mètres de long maximum, comme par exemple à Marseille.

Par ailleurs, la technologie solaire n'existe pas pour les bus qui ont besoin de beaucoup de puissance énergétique. Pour ce qui est du système de recharge statique par le sol (SRS), Nîmes Métropole ne souhaite pas prendre de risque technologique compte tenu de sa taille et de ses moyens financiers.

Pour ce qui est de l'hydrogène, ce mode d'énergie existe effectivement, mais n'a pas été retenu en France par le législateur.

d. impact sur le dépôt de bus (3 questions et avis)

Le dépôt de bus fait l'objet de quelques questionnements en matière de gestion des nuisances (bruit, circulation) et d'aménagement, en lien avec le projet. En réunion du Conseil de quartier de Grézan-Chemin Bas d'Avignon, un intervenant demande : « *[...] prévoyez-vous de faire évoluer le dépôt actuel qui est saturé en termes d'accès et de capacité ?* ».

Les modifications du dépôt existant ou la création d'un nouveau dépôt sont prévues dans le budget estimatif de 118 millions d'euros. Elles dépendent du mode de transport retenu, du nombre de bus à acquérir et du mode d'énergie choisi.

D. Les autres enseignements

Outre les points qui avaient été soumis à concertation du fait de leur prégnance, d'autres sujets ont émergé qui peuvent être classés en quatre thèmes dont voici les principaux enseignements.

a. intermodalité

Gestion des problèmes de circulation (38 questions et avis)

Au cours de la réunion du Conseil de quartier de Nîmes Centre, une question résume les inquiétudes de nombre d'intervenants : « *Quel sera l'impact du projet sur la circulation générale dans la ville ?* ».

À l'Ouest, le trajet entre Caveirac et Nîmes par la route départementale D40 concentre 24 000 véhicules par jour selon un participant, trafic auquel un parking-relais à Carêmeau ne peut rien.

En entrant dans Nîmes, le rond-point de traversée de la route nationale 106, est, de l'avis de tous, quotidiennement embouteillé. Le Comité de quartier du Carreau de Lanes ajoute que la circulation se reporte, par conséquent, sur les chemins de garrigue. Ces participants craignent que le passage régulier d'un transport en commun prioritaire aux feux n'aggrave la situation. Certains citoyens redoutent que le projet n'engendre les mêmes difficultés de circulation que celles vécues sur l'avenue Jean-Jaurès. Le Comité de quartier du Carreau de Lanes - soutenu par quelques riverains - avance pour solution la création d'une trémie routière² réservée à Tram'Bus Diagonal. Dans un registre, un avis converge vers cette option avec pour précision : « *cette trémie serait réservée au BHNS ainsi qu'aux ambulances, les automobilistes pourraient l'emprunter en cas de forte affluence sur les routes* ». Au rang des solutions massivement proposées, la réalisation d'un pont à l'intersection entre l'avenue Kennedy et la route nationale 106, qui passerait au-dessus du périphérique Ouest – avec pour exemple la route de Sauve – afin de ne pas reproduire l'erreur de villes comme Montpellier : couper la route par des lignes réservées aux transports en commun. Le TSCP³, capable de monter des rampes – contrairement aux tramways – permet cela, conclut un citoyen. De plus, « *pourquoi ne pas prévoir une sortie directe vers la route nationale 106 avant les feux et avancer ces derniers en amont du carrefour pour éviter les blocages ?* », demande un intervenant en réunion publique à Caveirac. Enfin, l'ASPIC parle d'obstacles à surmonter sur la voirie nîmoise, notamment à l'Ouest où les traversées de la route nationale 106 appellent des réalisations ainsi que des choix considérés comme onéreux (ouvrage d'art).

Plus au Centre, le sort de la rue du Cirque Romain préoccupe des représentants de l'Organisme de gestion de l'enseignement catholique (OGEC) : « *la rue restera-t-elle ouverte pour que les élèves puissent être déposés en voiture ? Un parking minute sera-t-il prévu pour déposer les enfants ?* » Le Conseil de quartier de Grézan-Chemin Bas d'Avignon se soucie des accès et du stationnement concernant les commerces sous les arches SCNF (boulevard Talabot). Le panel citoyen voit le projet Tram'Bus Diagonal (T2) comme une occasion d'éviter les problèmes de circulation qui constituent un frein à la fréquentation du centre-ville.

² Portion de route qui quitte momentanément le niveau commun pour passer en dessous d'une autre voie de circulation (source Wikipédia).

³ Transport en commun en site propre

Dans le secteur Est de la ville, la CCI du Gard souhaiterait savoir si les deux voies seront conservées avenue Bir-Hakeim. Un commerçant se demande si des études d'impact du projet sur la circulation ont été réalisées au niveau du Pont de Justice. Rue Clément Ader, un participant conseille la mise en place d'une deuxième voie sur une centaine de mètres pour faciliter l'accès au rond-point du Lieutenant Pierre Colin par la route d'Avignon.

Au sujet de l'impact du projet sur la circulation, le maître d'ouvrage répond que l'un des objectifs de Tram'Bus Diagonal est de réduire la part de la voiture dans les déplacements à l'échelle de l'agglomération et dans le centre-ville de Nîmes. Cela relève de l'intérêt général pour améliorer les conditions de circulation, l'attractivité touristique du territoire et favoriser le commerce. À ce stade du projet, le maître d'ouvrage dispose des études préliminaires réalisées lorsque le projet était envisagé en mode tramway. Des études de trafic approfondies et affinées n'ont pas été engagées. Elles le seront lorsque le tracé de Tram'Bus Diagonal sera connu. Elles mesureront les impacts sur les activités existantes et sur la circulation et chercheront à les réduire ou les compenser. Elles prendront en compte les contraintes liées au plan Vigipirate, très strictes aux abords des écoles pour les automobilistes.

Le porteur de projet indique que Tram'Bus Diagonal va capter à terme un trafic de 40 000 voyageurs par jour. Cela aura nécessairement un impact positif sur les conditions de circulation. De plus, la ville de Nîmes réfléchit actuellement à un nouveau plan de circulation et elle prend en compte les projets connexes qui peuvent impacter la circulation, comme Tram'Bus Diagonal. D'autres projets viendront à terme améliorer les conditions de circulation, notamment dans le secteur Ouest avec la réalisation du contournement Ouest.

Le maître d'ouvrage explique qu'il y a différents principes d'insertion du TCSP sur le boulevard Talabot (voies centrales ou latérales). Il semble à ce stade que l'aménagement en voies centrales soit le plus adapté à la problématique des commerces installés dans ces locaux qui appartiennent à la SNCF.

L'importance de l'avenue Bir-Hakeim dans le schéma de circulation de la ville de Nîmes est bien prise en compte. Il est prévu à cet endroit une seule voie pour les bus afin de préserver deux voies dédiées aux automobiles. L'unique voie de transport en commun en site propre serait, soit réservée à un sens de circulation des bus, soit à double sens avec une gestion du passage des bus par des feux.

Réorganisation du réseau de transports en commun (27 questions et avis)

Quelques expressions font état d'incertitudes quant à la réorganisation du réseau de transports en commun induite par le projet Tram'Bus Diagonal (T2).

Le panel citoyen pose une question générale qui résume plusieurs questionnements citoyens : « *Les nouvelles lignes programmées à l'horizon 2017 remplaceront-elles les lignes existantes ?* ». D'autres intervenants et organismes ajoutent concernant la réalisation de Tram'Bus Diagonal (T2) : « *Combien de lignes existeront alors ? Quelles seront les horaires des autres lignes ? Comment fonctionnera le ticket ?* »

Pour le groupe FDG-EELV, la nouvelle ligne devra s'intégrer pleinement au réseau. Ainsi, elle ne devra pas impliquer la suppression des lignes A, B et H. En réunion publique du secteur Ouest (Faculté de Médecine), alors qu'un intervenant questionne le lien qui existera entre Tram'Bus Diagonal (T2) et la

ligne B, un autre demande le maintien de la ligne B avec un terminus à Trait d'Union ou Roberval en connexion avec Tram'Bus Diagonal (T2).

Le sénateur-maire de Nîmes remarque que le pôle multimodal du Pont de Justice est pénalisé par la coexistence de plusieurs infrastructures de transport, Tram'Bus Diagonal (T2) ne devant pas aggraver les effets actuels de coupures.

Les habitants du quartier Mas de Mingue notent l'absence de desserte des quartiers Mas de Teste, Courbessac ou encore Mas Paradis, qu'il faudrait intégrer au réseau. À l'Ouest, des habitants du quartier Pissevin s'inquiètent de la desserte de Pôle Emploi à Saint-Césaire depuis leur quartier, essentielle pour eux.

Au contraire, pour les acteurs du réseau de transports Tango-Kéolis, le passage de la ligne T2 doit se limiter à quelques axes majeurs. De plus, une fréquence de 10 minutes n'est pas incitative pour initier un changement de comportements vers les transports en commun. C'est la future L3 qui permettra de desservir les quartiers. Les habitants de Pissevin-Valdegour quant à eux, interrogent le lien entre Tram'Bus Diagonal (T2) et la L3.

Un citoyen suggère de favoriser, en lien avec la création de Tram'Bus Diagonal (T2), des solutions innovantes et connectées comme des taxis collectifs sur réservation en ligne.

Le maître d'ouvrage affirme qu'en 2020, date de la mise en service de Tram'Bus Diagonal, il y aura une réorganisation complète du réseau de bus qui prendra également en compte la ligne T1 et l'aménagement autour de l'Écusson. C'est pourquoi, à la question qui se rapporte aux horaires, il répond qu'ils devront être redéfinis à l'échelle du réseau.

Les tickets resteront valables une heure et permettront des correspondances entre plusieurs lignes, comme c'est le cas actuellement.

Concernant l'argument d'une desserte trop fine pour un axe lourd, c'est tout l'enjeu de la concertation de faire remonter ces informations et mettre en comparaison ces arguments avec d'autres attentes comme celles du CHU et de l'État. L'objectif recherché par Nîmes Métropole est bien de se concentrer sur les axes lourds de transport en commun indiqués par les participants à la réunion et de mettre en place des lignes plus courtes rabattues vers ces axes.

En réponse aux habitants des quartiers Pissevin et Valdegour, le maître d'ouvrage explique que Tram'Bus Diagonal présente un intérêt pour desservir les quartiers les plus urbanisés (Pissevin est plus urbanisé que Valdegour). Mais la ligne forte L3 viendrait compléter Tram'Bus Diagonal et desservirait tout le quartier Valdegour. Cette ligne pourrait être en service dès 2017, avec une amplitude horaire proche des heures d'été actuelles (service jusqu'à 22h30), une priorité des bus aux carrefours et une fréquence de passage de 10 minutes en semaine et de 30 minutes le dimanche.

Parkings-relais (27 questions et avis)

Une citoyenne écrit dans un registre : « *Oui au développement et à la mise en place des parkings-relais : ces aménagements sont indispensables pour limiter la place de la voiture, limiter la pollution de l'air, améliorer le cadre de vie, diversifier l'offre de mobilité [...]* », illustrant l'approbation des parkings-relais par les riverains.

La plupart des Conseils de quartier présents aux réunions de concertation formulent la même interrogation : « *Quels sont le nombre et l'emplacement des parkings-relais ?* ».

D'autres questions, plus précises sont posées : « *Pourquoi un parking-relais rue Utrillo ?* », « *Où se situera le parking-relais accessible depuis la Vaunage ?* ».

Une partie des participants alerte Nîmes Métropole quant au fait que le nombre de places prévues est sous-dimensionné en regard de l'affluence attendue. Notamment, un collectif de citoyens rassemblé autour d'un avis soutient que les 741 logements programmés sur les Collines du Saut du Lièvre à Castanet – zone en cours d'urbanisation – appellent la création d'un parking-relais supplémentaire à Caveirac, en renfort du parking-relais prévu à Carémeau.

Pour le Conseil de quartier de Grézan-Chemin Bas d'Avignon, c'est le nombre de parkings en centre-ville qui semble faible.

Un intervenant en réunion publique à Caveirac estime qu'à l'Ouest, le parking-relais de Laennec est trop petit et difficilement accessible, la route pour y conduire étant souvent embouteillée.

Par ailleurs, les riverains communiquent quelques demandes en matière de parkings-relais : création d'aires de stationnement au-delà du CHU et de Paloma (desserte de Marguerittes et Milhaud) ainsi qu'au centre-ville, au Nord (vers Alès) et au Sud (A9), accès au parking de Carémeau facilité pour les véhicules en provenance de Sommières et Alès, réalisation d'un parking de 300 à 400 places aux abords de la Vaunage et à l'intersection entre la route départementale 40 et le futur contournement Ouest (avec pour conséquence la diminution de celui du CHU) ou encore proche de Caveirac, pour capter le trafic de la Vaunage.

Le maître d'ouvrage explique qu'il convient d'envisager l'emplacement et le nombre des P+R à l'échelle du réseau, en les positionnant en bout de lignes (T1, T2, L3 notamment). Ce dispositif sera complété de couloirs de bus, notamment en Vaunage et à l'Est, destinés à rabattre les voyageurs sur Tram'Bus Diagonal. Cette solution présente l'avantage du coût d'investissement et de fonctionnement par rapport à des extensions du BHNS.

Le maître d'ouvrage indique que deux parkings-relais (P+R) sont prévus à ce stade du projet, l'un à Laennec de 250 places, l'autre à Paloma de 450 places. En outre, des P+R sont prévus sur le reste du réseau, notamment le long de la ligne L3.

Depuis la Vaunage, outre le P+R Laennec, des P+R sont envisageables à hauteur de la route de Caveirac, de la gare Saint-Césaire ou à Caveirac. Des extensions seront étudiées dans le cadre de la mise à jour du PDU (Plan de Déplacements Urbains). Sans attendre l'hypothèse d'une extension de T2, un projet de P+R au niveau de Font-Barin sur la commune de Langlade ainsi qu'un projet de P+R sur Caveirac sont à l'étude. Ces deux P+R s'accompagnent d'une ligne structurante et cohérente avec l'amplitude du Tram'Bus Diagonal (T2).

Un P+R de 230 places à Laennec semble effectivement sous-dimensionné. L'idée de positionner un P+R supplémentaire au droit du contournement Ouest et de prolonger Tram'Bus Diagonal jusque-là est une très bonne idée qui émerge de la concertation, car il y a un potentiel de trafic important. Un P+R était envisagé à Utrillo dans le cadre du projet en mode tramway. Sa faisabilité n'est pas garantie à ce stade, elle dépendra des propositions issues de la réflexion en cours sur le projet urbain du quartier Pissevin.

Report modal (10 questions et avis)

En réunion publique à Nîmes secteur Centre (Théâtre de Liger), un intervenant affirme : « *On voit beaucoup de bus de grande taille circuler à vide ou presque à Saint-Césaire, notamment en provenance de l'Ouest [...]* », remettant en cause l'amplification du réseau de transports en commun pour inciter au report modal.

En matière de report modal, la CCI du Gard est affirmative : il faut encourager l'usage des transports en commun. Pour ce faire, une habitante de Marguerittes commente sur l'Aggloforum : « *[...] il serait important, de prévoir un parking sur Marguerittes et une rotation fréquente de bus : Marguerittes-Paloma* ». De plus, pour un intervenant en réunion publique du secteur Ouest (Faculté de Médecine), une autre condition du report modal est la vitesse des bus (notamment si l'on souhaite que les habitants de la Vaunage n'utilisent plus leurs véhicules personnels).

Par ailleurs, plusieurs participants réclament les résultats de l'Enquête Ménage et Déplacement (EMD) afin de se prononcer sur le sujet du report modal.

Nîmes Métropole répond sur le pourcentage d'utilisateurs des transports en commun en indiquant que l'EMD montre que 9% des déplacements se font en transports en commun à Nîmes alors que, à titre de comparaison, la part de marché des transports en commun à Montpellier est de 14% avec quatre lignes de tramway. Ainsi, l'enjeu de Tram'Bus Diagonal est de gagner des parts de marché sur la part des déplacements effectués en voiture, particulièrement sur les «*autosolistes*».

Le maître d'ouvrage explique qu'un parking-relais sera implanté à proximité de la SMAC Paloma. Il permettra aux automobilistes venant des communes de l'Est de disposer d'un mode de transport plus rapide et confortable depuis l'entrée de la ville de Nîmes. Toutefois, à l'avenir une extension sera étudiée lors de la mise à jour du PDU (Plan de Déplacements Urbains) dont l'objectif d'approbation est fin 2017.

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.

Enfin, l'EMD est très riche en information, c'est pourquoi elle est en cours d'analyse et un premier rendu sera bientôt publié. Ses résultats seront exploitables pendant 10 ans.

Modes de déplacement doux (13 questions et avis)

Le thème des déplacements doux centralise questions, inquiétudes et recommandations.

La question majeure concerne la place laissée aux modes de déplacement doux dans la réalisation du projet Tram'Bus Diagonal (T2) : « *le projet prévoit-il des trottoirs et des pistes cyclables le long du tracé ? Si oui, quel est le détail de ces aménagements ? Plus précisément : « La voie verte entre Sommières et Caveirac sera-t-elle connectée au réseau T2 ? La passerelle piétonne qui enjambe la route nationale 106 sera-t-elle conservée ? ». Ou encore, « sera-t-il possible de monter avec des vélos dans les bus ? ».*

Un membre de l'Association Crocovélos manifeste, en réunion publique à Nîmes secteur Centre (Théâtre de Liger), son inquiétude pour la circulation des vélos au niveau du Pont de Justice, du Pont de l'Observance et pour le passage route d'Avignon et route d'Uzès.

Une habitante fait part de son sentiment d'un retard concernant les modes doux au sein de la ville de Nîmes. Dans un registre, une participante confirme cet impératif de développement des pistes cyclables, qui selon elle, n'a pas été respecté dans le cadre de ligne T1 Écusson. Le panel citoyen recommande, en accompagnement du développement des pistes cyclables, l'aménagement de parkings à vélos ainsi que la location de vélos incluse à l'achat d'un ticket Tram'Bus Diagonal (T2).

Les modes doux (piétons et vélos) seront aménagés tout au long du tracé. En cas d'impossibilité technique à aménager des pistes cyclables aux normes dans certains secteurs (compte tenu de la configuration de la voirie), des itinéraires parallèles seront recherchés pour assurer une continuité cyclable d'Est en Ouest.

Au sujet de la connexion de la voie verte à Tram'Bus Diagonal, le maître d'ouvrage répond que c'est un objectif : une liaison en mode doux au terminus Ouest de Tram'Bus Diagonal sera proposée depuis la Vaunage.

La passerelle piétonne qui enjambe la route nationale 106 ne sera pas forcément conservée car les conditions de traversée ne sont pas satisfaisantes.

Il n'est pas prévu de pouvoir monter des vélos dans les bus, mais des consignes à vélos sécurisées sont envisagées.

Covoiturage (4 questions et avis)

Les riverains insistent sur l'intégration d'aires de covoiturage dans les futurs parkings-relais.

Un participant invite Nîmes Métropole à mettre en place une assistance au covoiturage – sans précisions - qui permettrait une meilleure desserte des communes excentrées de l'agglomération.

Enfin, un citoyen fait référence à une expérience réussie de covoiturage fonctionnant *via* un site web, sur lequel 250 personnes se sont inscrites.

Le maître d'ouvrage précise, pour information, que les citoyens disposent d'un site internet pour le covoiturage mis en ligne par le conseil général du Gard à l'adresse suivante : <http://covoiturage.gard.fr/>

Tous les parking-relais envisagés dans le projet intégreront des places réservées au covoiturage.

Connexion aux gares (1 question)

Le panel citoyen se questionne quant au lien qui sera fait entre la future gare centrale SNCF et la ligne Tram'Bus Diagonal (T2).

Le projet Tram'Bus Diagonal prévoit la desserte de la future gare centrale SNCF (Nîmes-Manduel). Concernant la connexion qui sera établie entre la future gare de Nîmes-Manduel et la ligne T2, c'est le mode ferroviaire qui est privilégié. Il est important d'avoir une gare TER connectée avec la future

gare TGV car Nîmes est positionnée sur une étoile ferroviaire : les gens qui viennent du Nord ou de Beaucaire pourront utiliser les TER et il est prévu des navettes ferroviaires en TER depuis la gare de Nîmes Centre. Mais il faut attendre la concertation sur le Projet Urbain Multimodal (PUM) pour y voir plus clair sur la gestion des flux proposée.

b. qualité du service

Stations et plateforme TSCP (23 questions et avis)

Les participants à la concertation ont émis quelques souhaits concernant l'emplacement des futures stations de Tram'bus Diagonal (T2). Un habitant de Mas de Mingue ne trouve pas nécessaire la station prévue entre Chemin Bas d'Avignon et Mas de Mingue (pour des questions de densité de population). En réunion publique du secteur Ouest (Faculté de Médecine), un intervenant trouve intéressante la station au rond-point de la route nationale 106. Pour un habitant du quartier de Pissevin-Valdegour, un arrêt devra être ajouté près de Fragonard si la variante par Super Nîmes était validée (desserte de l'Ouest de Pissevin *via* la passerelle). Un commentaire laissé sur l'Aggloforum propose de réaliser des stations communes entre la ligne T1 et les autres stations de la ligne, afin de parvenir à une correspondance claire.

Enfin, le sujet de l'emplacement produit trois questions : « *l'arrêt au pied de la Chaufferie est-il obligatoire ? Une station est-elle prévue à la Clinique Kennedy ? Quel sera l'espacement entre chaque station ?* ».

L'aménagement des stations et de la plateforme TSCP a également suscité des expressions. Concernant les stations, le panel citoyen demande qu'elles soient résistantes aux dégradations, équipées de distributeurs automatiques et d'un écran d'information pour les voyageurs, accessibles aux personnes à mobilité réduite, sécurisées et en continuité avec les cheminements piétons. D'autres acteurs émettent des recommandations : un guidage optique du bus pour un arrêt facilité, des abris et toilettes aux stations.

Le sujet de l'aménagement des stations et de la plateforme donne lieu à plusieurs questions : « *tout le tracé sera-t-il en site propre ? Le tracé sera-t-il le même dans les deux sens ? L'aménagement rue Bir-Hakeim sera-t-il le même que rue de la République ?* ».

Enfin, deux intervenants alertent le maître d'ouvrage : la voirie rue Jacques Baby est trop étroite pour faire passer bus et voitures ; le choix d'une plateforme TSCP centrale pourrait bloquer le réseau de transports à l'instar du secteur Carré Sud-Mas des Vignolles, de la ligne T1.

L'intérêt d'un arrêt au pied de la Chaufferie est d'éviter aux usagers une traversée de la RN 106, mais aussi de desservir le plus finement possible le tour du CHU qui présente une forte densité de population, même si les conditions de desserte sont difficiles en raison de la topographie et de l'urbanisation des lieux. Au niveau de la clinique Kennedy, la pente importante ne permet pas d'implanter une station conforme pour l'accès aux personnes à mobilité réduite. L'emplacement est prévu à proximité, au droit de l'avenue Georges Pompidou et de l'avenue Jean Jaurès.

L'espace moyen entre chaque station sera d'environ 500 mètres.

En réponse aux recommandations des participants, le maître d'ouvrage répond que le traitement des stations sera de même nature que sur la ligne T1, mais que la définition précise des équipements n'est pas encore arrêtée.

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 bien, 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.

Le maître d'ouvrage confirme que c'est le même type d'aménagement qui est envisagé rue Bir-Hakeim et rue de la République.

Rue Jacques Baby, le maître d'ouvrage indique qu'à terme, la priorité pourrait être donnée à la circulation des bus et des riverains pour les voitures. La rue serait aménagée dans cette optique, sachant que l'aménagement de la plateforme TCSP inclut celui des trottoirs et des espaces verts. De plus, les bus seront prioritaires aux feux pour s'insérer sur la route d'Avignon.

Concernant le positionnement de la plateforme, le maître d'ouvrage prendra en compte les projets urbains connexes pour définir la position de la plateforme de TCSP (centrale ou latérale).

Prix des tickets (7 questions et avis)

Une question revient à trois reprises : le prix des tickets du réseau de transport va-t-il évoluer avec la création de la ligne Tram'bus Diagonal (T2) ? D'autres questions émergent : y aura-t-il un tarif spécifique pour Tram'Bus Diagonal ?

Pour un habitant du quartier de Pissevin-Valdegour, le prix actuel des tickets de transports est trop élevé. L'ASPIC estime que Tram'Bus Diagonal (T2) facilitera l'accès à l'emploi seulement si la gratuité des trajets est assurée pour les personnes en recherche d'emploi.

Le prix du ticket sera identique pour tous les bus. Mais il aura peut-être évolué en 2020 par rapport à aujourd'hui (1,30 €).

Le tarif actuel a été harmonisé à l'échelle de l'agglomération car toutes les communes n'appliquaient pas le même tarif et Nîmes Métropole ne souhaitait pas faire porter trop de financement des transports sur les impôts locaux. Mais il y a la possibilité de faire une demande au CCAS⁴ pour obtenir une aide.

Amplitude horaire (13 questions et avis)

Les salariés du CHU rejoints par plusieurs participants demandent une amplitude horaire la plus large possible afin de motiver leur utilisation du Tram'Bus Diagonal (T2). Pour un citoyen, il faut calquer les horaires des lignes de transports du réseau de l'agglomération sur ceux du TSCP. Un autre citoyen demande : « *Les horaires seront-ils identiques toute l'année et qu'en sera-t-il durant des événements type feria ?* ».

⁴ Centre communal d'action sociale

Pour les acteurs du réseau Tango-Kéolis, il vaut mieux démarrer avec une amplitude moindre, quitte à l'augmenter, afin de ne pas créer la déception d'une logique inverse. De même, le réseau urbain, à travers la voix d'un intervenant, conseille une extension de la ligne jusqu'à Marguerittes avec une amplitude réduite.

Le maître d'ouvrage répond que, sur T1, le potentiel de trafic était insuffisant le soir, ce qui a conduit à une réduction de l'amplitude horaire. En revanche, pour Tram'Bus Diagonal, il existe un potentiel le soir au-delà de 21h, surtout à l'Ouest avec les étudiants et l'activité du CHU, mais aussi avec la desserte de la gare. Les horaires de passage des bus seront identiques toute l'année. Lors de grands événements, des déviations seront mises en place comme ce fut le cas en 2015 pendant la feria.

L'amplitude ne sera toutefois pas concentrée sur Tram'Bus Diagonal, un travail de mise en cohérence avec T1, L3 et L2 sera conduit dès 2017 avec la première phase de réorganisation du réseau.

Temps de parcours (10 questions et avis)

Trois acteurs de la concertation trouvent que le temps de parcours proposé par Tram'bus Diagonal (T2) n'est pas assez incitatif. Pour le panel citoyen notamment, la ligne de bus devrait contourner le centre-ville, qui est déjà desservi. Selon le groupe FGD-EELV, il faudrait comparer les valeurs de vitesse commerciale attendue pour le BHNS avec celle des lignes existantes afin d'aboutir à un temps de parcours attractif. L'ASPIC suggère un plan de marche alterné entre desserte de type express et de type omnibus⁵. Pour favoriser le temps de parcours de Tram'bus Diagonal (T2), un avis reçu *via* le formulaire de contact de l'Aggloforum propose une ligne sans circonvolutions, directe par l'avenue Kennedy, accompagnée de navettes circulaires pour rabattre les habitants excentrés vers la ligne.

Deux questions concernent le temps de parcours de Tram'Bus Diagonal (T2) : « *comment franchir la route nationale 106 aux heures de pointe sans dégradation du temps de parcours ? Combien de temps faudra-t-il pour effectuer le trajet entre Mas de Mingue et le CHU ?* ».

Concernant le franchissement de la route nationale 106, le maître d'ouvrage travaille de concert avec la ville de Nîmes, le département et l'État pour faire des simulations de trafic. Trois solutions sont envisagées :

- optimiser la gestion des feux pour permettre d'évacuer entièrement un axe le temps d'une séquence. Cette solution est mise en œuvre par la ville de Nîmes depuis le 1^{er} janvier 2016 et semble améliorer la situation.
- mettre en place des couloirs d'accès aux feux réservés aux bus afin qu'ils ne soient pas pris dans le flot de la circulation et qu'ils soient prioritaires aux feux. Cette amélioration sera testée dès la mise en service de la ligne forte L2 sur l'axe Est-Ouest en 2017 en attendant l'arrivée de Tram'Bus Diagonal en 2019/2020.
- l'État lance les études et la concertation sur le projet de contournement Ouest qui permettra de délester le trafic de transit de la N 106. À ce stade, les travaux sont prévus à partir de 2021.

Au sujet du temps de parcours, il faut compter 30 minutes entre Mas de Mingue et le CHU car Tram'Bus Diagonal bénéficiera d'une priorité aux feux pour passer les carrefours, d'un site propre (voie réservée) et il sera direct.

⁵ Les transports dits « omnibus » desservent toutes les stations d'une ligne

Régularité du service (4 questions et avis)

Dans un avis reçu *via* le formulaire de contact de l'Aggloforum, un internaute demande : « À quelle fréquence de rotation est-il [le bus] prévu en heure de pointe et en heure creuse ? ». Les acteurs de la colline de Carémeau vantent, pour leur part, une fréquence de passage toutes les 8 à 10 minutes – comme cela est le cas pour le tramway de Montpellier – pour un transport « *performant* ».

La régulation de Tram'Bus Diagonal (T2) est vue comme une condition de la réussite du projet. Les acteurs du réseau Tango-Kéolis espèrent voir réapparaître avec Tram'bus Diagonal (T2) les caméras qui permettaient de connaître le nombre de passagers aux stations.

Les fréquences de bus prévues pour Tram'Bus Diagonal varient de 5 à 8 minutes.

Le maître d'ouvrage confirme que les stations seront équipées de caméras de vidéosurveillance et qu'un système d'aide à l'exploitation et à l'information des voyageurs (SAEID) est en cours de développement par Nîmes Métropole dans le cadre de ce projet.

Sécurité (6 questions et avis)

La sécurité se révèle être un enjeu dans la réalisation du projet Tram'Bus Diagonal (T2) : « *quels moyens seront alloués à la sécurité ? Comment limiter le vandalisme et gérer la sécurité au sein des bus ?* ».

La Police Nationale demande - lors de la réunion avec le Conseil de quartier Nîmes Centre - à être associée aux études qu'elle présume voir menées concernant la sécurité de la ligne T2 en lien avec le projet de l'ANRU.

L'amélioration du cadre de vie et de l'offre de transport induite par des projets tels que Tram'Bus Diagonal réduit le vandalisme. L'exemple de La Paillade (quartier de Montpellier), dans les années 2000 montre qu'une amélioration du cadre de vie et de l'urbanisme renforce la sécurité. Des moyens spécifiques en matière de sécurité sont néanmoins prévus avec la ligne de TCSP en réponse aux demandes de l'exploitant. En 2020, à la mise en service du projet, le fonctionnement des collectivités aura évolué avec l'apparition d'une police intercommunale et d'une police des transports.

c. réalisation du projet

Coût et financement (11 questions et avis)

Pour ce qui est de la réalisation du projet à proprement parler, en réunion publique à Nîmes secteur Centre (Théâtre de Liger), une intervenante demande si le projet s'appuie sur les études de conception et de réalisation effectuées par le Cabinet Systra cinq ans plus tôt.

Le coût du projet pose deux questions : « *Quel est le coût du projet ?* » ; « *Pourquoi présentez-vous un coût unique pour le projet alors qu'il y a 9 variantes de tracé proposées ?* ». Le coût annoncé du projet paraît élevé pour trois participants. L'ASPIC notamment s'étonne de ce coût de 118 millions d'euros -

soit 10 millions d'euros le kilomètre - qui placerait ce projet dans les plus chers de France et trouve élevé le montant des acquisitions foncières et des travaux.

Concernant le financement du projet, le préfet ainsi que les services déconcentrés de l'État se montrent sensibles à ce que Nîmes Métropole choisisse un tracé compatible avec ses capacités financières. En réunion d'acteurs du Costières, un intervenant se questionne : « *Qui financera le projet ?* ».

Le maître d'ouvrage confirme que Tram'Bus Diagonal s'appuie sur les études du Cabinet Systra, réalisées jusqu'en 2014. Il s'agit d'études d'opportunité, de faisabilité technique et des études préliminaires.

Nîmes Métropole indique par ailleurs que le coût du projet (118 millions d'euros hors taxes) correspond à celui du tracé de référence. Une variation peut aller jusqu'à 15 millions d'euros à la hausse comme à la baisse en fonction des variantes proposées.

Le maître d'ouvrage rappelle que le coût du projet a été divisé par deux à la suite de l'abandon du mode tramway.

Il conviendra bien entendu de trouver des co-financements et des subventions - dont celle de l'État de 21 millions d'euros qui est déjà actée - pour faire diminuer la part de l'investissement revenant à Nîmes Métropole.

Le porteur de projet rappelle à ce titre la maîtrise fiscale actuelle de la Ville de Nîmes et de Nîmes Métropole.

Travaux (8 questions et avis)

Pour un citoyen, l'enjeu lors des travaux est d'éviter la fermeture des commerces. Un intervenant en réunion d'acteurs soutient qu'en raison de l'expérience des travaux de la ligne T1 Écusson, les commerçants savent surmonter les gênes éventuelles occasionnées par les travaux.

L'ASPIC estime que la part du budget réservée aux travaux est « *considérable* » (77 millions d'euros). L'association se pose des questions sur la finalité des montants engagés : « *réalisation du BHNS ou embellissement de la ville ? De plus, engager des travaux pour justifier la demande de subvention auprès de l'État est risqué et pourrait conduire l'agglomération à devoir faire des emprunts* ».

La Chambre de métiers et de l'artisanat du Gard (CMA) aimerait en savoir davantage concernant les travaux : « *le chiffre de 25% - annoncé pour obtenir les subventions de l'État - correspond-t-il au montant des travaux ? Quelle part des travaux sera laissée aux artisans ? Un allotissement des marchés est-il possible ?* ».

Concernant la gestion future des travaux du projet Tram'Bus Diagonal, Nîmes Métropole souligne l'effet d'expérience de Nîmes Métropole sur les dossiers d'aménagement pour travailler en concertation et être à l'écoute des commerçants (gestion actuelle des travaux autour de l'Écusson).

Nîmes Métropole confirme que 25% des marchés de travaux doivent être signés d'ici fin 2017 pour bénéficier de la subvention de l'État, ce qui représente un enjeu de calendrier important. Les

marchés de travaux seront régis par le code des marchés publics. Des appels d'offres devront donc être lancés.

De plus, la grande majorité des travaux ne concerne pas l'artisanat.

Toutefois, un travail d'allotissement sera effectué pour permettre au plus grand nombre de catégories d'entreprises de se positionner. À titre d'exemple, les travaux sur T1 ont permis à des acteurs locaux de se regrouper et se mobiliser pour répondre.

Calendrier (1 question)

En réunion avec le Conseil de quartier Costières, un intervenant demande des précisions quant au phasage du projet : « *Quelle sera la date de l'enquête publique ?* ».

L'enquête publique est prévue fin 2016-début 2017 selon le planning prévisionnel du projet.

d. projets connexes

Lien avec les projets de rénovation urbaine (11 questions et avis)

La concentration des expressions s'est faite autour du projet de renouvellement urbain de Pissevin, qui est le plus avancé des trois projets de rénovation urbaine en lien avec Tram'Bus Diagonal (T2).

En réunion publique à Nîmes secteur Est (Paloma), un intervenant affirme : « [...] *Je crains que le développement du projet de transport aille plus vite que celui du projet de l'ANRU et que des erreurs de tracé soient commises* ». Selon quelques citoyens, la conception actuelle de la ligne T2 pourrait être remise en cause par les projets urbains de Pissevin et Mas de Mingue.

Le sénateur-maire de Nîmes pense que des ajustements sont à trouver pour concilier le projet de renouvellement urbain avec le passage de la ligne Tram'Bus Diagonal (T2) au sein de Pissevin et ce, en fonction du plan guide qui sera retenu à l'issue du dialogue compétitif.

Le Comité de quartier de Pissevin souhaite voir organisée une réunion spécifique lorsque le dialogue compétitif sur le projet urbain du quartier aura eu lieu afin d'avoir connaissance des sujets proposés et de pouvoir confronter projet urbain et ligne Tram'Bus Diagonal (T2) avant l'enquête publique de celle-ci.

Un habitant du quartier Chemin Bas d'Avignon aimerait savoir quels aménagements urbains sont prévus à Pont de Justice.

La ville de Nîmes et l'agglomération travaillent en étroite collaboration entre les projets urbains et de transport, qui s'autoalimentent. Un temps commun de travail aura lieu au second semestre de 2016, lorsque le projet urbain de Pissevin et l'équipe de maîtrise d'œuvre seront connus, et avant l'enquête publique de Tram'Bus Diagonal.

Dans le quartier Pissevin-Valdegour, trois équipes de maîtrise d'œuvre (architectes et urbanistes) travaillent actuellement pour la ville de Nîmes en prenant en compte les hypothèses de tracé de

Tram'Bus Diagonal soumises à la concertation. L'équipe désignée travaillera avec l'équipe de maîtrise d'œuvre (MOE) de Nîmes Métropole désignée depuis janvier 2016 pour les études de projet Tram'Bus Diagonal. Le maître d'ouvrage précise que le MOE Tram'Bus Diagonal comporte non seulement des ingénieurs, mais aussi des architectes et urbanistes, qui connaissent très bien les enjeux urbains associés au projet de transport. Le projet urbain en cours d'élaboration dans le quartier de Pissevin-Valdegour sera donc affiné en prenant en compte le tracé choisi par Nîmes Métropole à l'issue de la présente concertation. Dans le quartier Mas de Mingue, le projet urbain est moins avancé. Les caractéristiques précises de Tram'Bus Diagonal seront donc déjà connues au moment du lancement de réflexion pour dimensionner le projet urbain.

Les projets de rénovation urbaine s'inscrivent dans des temps longs, de 10 à 20 ans. Le projet urbain de Pissevin connaîtra de son côté une phase de concertation jusqu'en 2018 et un commencement des travaux vers 2019-2020, pour une durée de 10 ans.

Pont de Justice est une entrée de quartier qui présente plusieurs atouts justifiant de revoir son traitement urbain : le passage de Tram'Bus Diagonal en 2020, le projet d'y créer un parking-relais si nécessaire, la présence de commerces (face au cimetière). Le calendrier prévoit que les études ANRU démarrent à l'automne et les premiers travaux à partir de 2020.

Lien avec les autres projets du territoire (16 questions et avis)

La réalisation de la ligne Tram'Bus Diagonal (T2) interroge les autres projets de territoire, parfois en lien avec ce projet de transport, parfois pour eux-mêmes.

Ainsi, la CMA du Gard demande à connaître, en lien avec la ligne T2, les aménagements de territoire qui seront réalisés. La concertation est l'occasion de prendre des renseignements concernant les calendriers de réalisation des contournements routiers Ouest et Nord et celui des potentiels transports en commun par la route d'Uzès. De plus, la CMA montre son intérêt pour la ligne 3 (desserte de l'IRFMA⁶ facilitée pour les apprenants).

La CCI du Gard aimerait savoir ce qu'il adviendra de la sortie d'autoroute Nîmes Ouest si une nouvelle sortie est créée vers le futur contournement Ouest. De même, la date de fin de travaux de l'Écusson intéresse la CCI.

En réunion publique à Caveirac, un intervenant demande : « *Comment pourra-t-on se rendre à la future gare TGV (Manduel) ?* ».

La réunion publique du secteur Ouest (Faculté de Médecine) révèle une attention portée au projet du Centre régional des œuvres universitaires et scolaires (CROUS) de création d'un campus. Situé à proximité de la route nationale 106, le projet pourrait être impacté par la variante 8 de la ligne Tram'Bus Diagonal (T2).

Enfin, en réunion publique à Nîmes secteur Centre (Théâtre de Liger), un habitant : « *Pouvez-vous nous informer sur l'avancement du projet Porte Ouest qui conditionne le déplacement de la gare de Saint-Césaire ?* ». De même, dans un registre, un riverain : « *Ne serait-il pas possible de faire en gare de triage - Saint-Césaire - parkings et arrêts de bus ?* ».

⁶ Institut Régional de Formation des Métiers de l'Artisanat

Concernant la réalisation du contournement Ouest, Nîmes Métropole répond que le maître d'ouvrage de ce projet, l'État, a la volonté d'avancer et a récemment débloqué un budget de 10 millions d'euros pour relancer les études de réalisation. À terme, ce projet permettra de désengorger la N106 du trafic de transit, et donc d'améliorer les conditions de circulation au croisement de la N106 et de l'avenue Kennedy. La sortie Nîmes Ouest serait remplacée par une sortie Nîmes Nord connectée au contournement Ouest. Une demande d'accélération de la première tranche de travaux du contournement Ouest, celle concernant le barreau reliant Milhaud, Saint-Césaire et le CHU a été demandée par Nîmes Métropole dans le cadre de la révision du contrat de plan État-Région liée à la fusion des régions. En revanche, le calendrier de réalisation n'est pas encore connu.

Le projet de contournement Nord n'entre pas directement dans le périmètre géographique de Tram'Bus Diagonal et Nîmes Métropole ne connaît pas l'état d'avancement de ce projet.

Le projet sur la route d'Uzès n'est pas inscrit dans le programme d'opération défini au plan de déplacement urbain (PDU) en cours de réalisation, mais il pourra être inscrit dans la réflexion sur le prochain plan. Le PDU actuel comprend déjà trois grands projets en cours de réalisation :

- Extension de T1 sur le Tour de l'Écusson
- Extension Sud de T1
- T2 (Tram'Bus Diagonal)

Au sujet de la fin des travaux autour de l'Écusson, celle-ci est prévue début décembre 2016.

Pour se rendre à la gare TGV (Manduel), aujourd'hui, c'est la desserte ferroviaire qui est privilégiée, en utilisant la ligne Tarascon-Alès pour créer une navette depuis la gare centrale, voire à plus long terme, depuis la gare de Saint-Césaire.

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.

Au sujet du projet Porte Ouest, le maître d'ouvrage en précise les enjeux : devenir du secteur sur le plan de l'habitat, désenclavement du quartier et de la zone industrielle par les transports en commun et par la création d'un nœud multimodal à la future gare saint-Césaire, déplacée vers le secteur du quatrième régiment du matériel (4^e RMAT).

V – CONCLUSION : LE PROJET A L'ISSUE DE LA CONCERTATION

La concertation nous a permis d'avancer sur le choix des tracés mais également sur le choix du matériel roulant :

1. Choix du tracé

Suite à la concertation nous avons pu valider une partie du tracé.

Secteur Est :

Le tracé de référence empruntant la rue Jean Moulin a été retenu. Sur le secteur Pont de Justice, le projet empruntera les voies existantes sur la route d'Avignon (tracé de référence) et non le talus (variante n°3) nécessitant des acquisitions partielles des terrains de la SNCF. Le passage par la rue Jacques Baby (tracé de référence) est également validé.

Secteur Centre :

Le passage par la rue du Cirque Romain (tracé de référence) a été validé au détriment de la rue du Mail (variante n°5).

Secteur Ouest :

La solution retenue est celle qui a émergé de la concertation desservant mieux le quartier Pissevin en descendant l'avenue des Arts jusqu'au carrefour avec la RN 106. Le projet remonte ensuite à l'Ouest de la RN 106 (tracé de référence), permettant ainsi une desserte de l'IUT, traverse l'avenue Kennedy au niveau du bas de la rue du professeur Pujol menant au cancéropole.

Trois autres tronçons devront attendre l'avancement des études pour être définitivement validés :

Secteur Est :

Le tracé de référence passant par l'impasse du Clos de Coutelle et contournant le Bricomarché pourrait s'avérer compliqué à mettre en œuvre si les acquisitions foncières venaient à poser problème. C'est pourquoi le choix reste ouvert sur ce secteur, la variante n°1 passant devant l'école de police continuera donc d'être étudiée en parallèle. L'objectif est de pouvoir faire un choix une fois que l'ensemble des études techniques seront réalisées. Dans les deux cas, la Scène de Musiques Actuelles (SMAC) Paloma et le P+R qui est envisagé à proximité seront desservis.

Secteur Ouest :

Le tracé envisagé est celui passant par la rue Roberval (tracé de référence), cela en particulier pour améliorer la desserte du quartier Valdegour. Néanmoins, un dialogue compétitif est en cours sur la rénovation urbaine des quartiers Pissevin-Valdegour dans le cadre du Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain. La maîtrise d'œuvre urbaine sera officiellement choisie lors du conseil

municipal du mois de juillet 2016. Les maîtres d'œuvre du projet urbain et de Tram'Bus Diagonal devront travailler ensemble. De ces échanges sortira l'aménagement retenu pour ce secteur :

- desserte par la rue Roberval ;
- desserte par l'avenue Kennedy et la station Trait d'Union.

La concertation fait ressortir le besoin de desservir au mieux le CHU. En l'état d'avancement des études, deux scénarii sont envisagés :

- une desserte au cœur du CHU avec le BHNS 24,00m ;
- une desserte au pied du CHU (P+R Laennec) avec une desserte fine réalisée par une navette ou une ligne complémentaire.

Afin de pouvoir faire un choix, les études doivent continuer, des échanges avec le CHU doivent avoir lieu.

2. Choix du matériel roulant

Les études nous amène à faire le choix de bus de 24,00 m de long. Leur capacité permet pour répondre au besoin en heure de pointe d'avoir moins de fréquence, ce qui nécessite l'acquisition de moins de véhicules et donc de baisser les coûts d'exploitation.

De la concertation ressort la volonté de mettre en service un matériel roulant « propre ». La motorisation 100% électrique est séduisante, en revanche le risque technologique est aujourd'hui trop important pour Nîmes Métropole. En effet des bus de 24 mètres de long fonctionnant uniquement à l'énergie électrique, n'existent pas encore. C'est pourquoi il est proposé de se diriger vers une solution hybride, qui est un bon compromis qui n'obère pas l'avenir tout en étant vertueuse dans les émissions de gaz à effet de serre et de particules fines.

VI - ANNEXES

- A. La délibération du 6 juillet 2015
- B. Les comptes rendus des réunions publiques
- C. Les commentaires et formulaires de contact de l'Aggloforum
- D. L'avis du panel citoyen
- E. L'avis de la Ville de Nîmes et les autres avis reçus dans les registres, par courrier, e-mail et *via* les bulletins de participation