

TCSP, l'avenir des transports de l'agglo



Éditorial



2009 ELARGISSONS NOTRE HORIZON

Depuis le 1^{er} Janvier, Nîmes Métropole a 7 ans... 7 années de travail, de discussions, d'audace, 7 années de réalisation et d'enthousiasme. A l'aube de cette nouvelle année, je souhaite vous redire toute la détermination des élus communautaires pour projeter la Communauté d'Agglomération dans l'avenir, en travaillant dans les différents domaines de compétence, au service de nos concitoyens.

Depuis le 1^{er} Janvier, trois nouvelles communes, Dions, Saint Chaptes et Sainte Anastasie nous ont rejoints, portant à 26 le nombre des communes adhérentes à Nîmes Métropole. Ces nouvelles adhésions témoignent de la forte attractivité de l'Agglomération, reconnue dans le paysage institutionnel comme un acteur majeur de développement.

Nous souhaitons mettre en œuvre des projets adaptés aux attentes de chacun et innovants, pour modeler un espace de vie plus agréable, plus solidaire et plus dynamique. Mais nous savons que les longues perspectives ne doivent pas faire oublier ni le court terme, ni le moyen terme.

Le court terme, c'est le quotidien pour chacun d'entre nous ; trop de nos concitoyens connaissent des difficultés dans le chômage et la précarité. Des signes d'espoir sont pourtant là lorsque nous menons à bien le Programme de Rénovation Urbaine dans les quartiers de Valdegour, Chemin Bas d'Avignon à Nîmes et Cité Sabatot à Saint Gilles. Ces interventions permettent d'agir sur l'habitat mais aussi sur le cadre de vie ; à ce titre la reconstruction du Centre Commercial Carré Saint Dominique est exemplaire ! Vous le lirez dans ce numéro, nous continuons à aménager les zones d'activités afin d'accueillir de nouvelles entreprises.

Le moyen terme, c'est le devoir de préparer notre Agglomération à relever les défis de la décennie à venir. Nîmes Métropole est une échelle pertinente d'action pour appliquer une politique de Développement Durable globale. A l'horizon 2010, un certain nombre d'actions concrètes seront mises en œuvre. Le dossier de ce numéro est consacré au TCSP. Nous inviterons très prochainement nos concitoyens à s'exprimer sur ce nouveau mode de transports en commun ; les aménagements urbains liés au TCSP seront un vecteur de cohérence spatiale, de qualité urbaine partagée et d'identité.

La visite à Nîmes, au Carré d'Art, de Nicolas Sarkozy a été un hommage à notre identité culturelle et à nos engagements en faveur d'une politique culturelle respectueuse de nos racines mais résolument tournée vers la modernité. La future Scène de Musiques Actuelles en est une illustration. N'est ce pas à nous « d'inventer » et de poser la première pierre à l'avenir que les jeunes générations exigent ?

Nous y parviendrons grâce au travail fédéré des forces économiques, sociales, culturelles et à la confiance de nos concitoyens.

Jean-Paul FOURNIER
Sénateur du Gard
Président de Nîmes Métropole
Maire de Nîmes

D O S S I E R

Le bon sens collectif avec le transport collectif en site propre

La ligne Nord-Sud se dessine



photo non contractuelle

LE CHOIX DU MAÎTRE D'ŒUVRE POUR L'AMÉNAGEMENT DE LA LIGNE TCSP L'A54 À LA COUPOLE A ÉTÉ ENTÉRINÉ PAR LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE.

Depuis que la Communauté d'Agglomération a décidé, par une délibération du 30 septembre 2004, de mettre en place un système de Transports en Commun en Site Propre (TCSP), les choses sont allées bon train. Le tout dernier acte du TCSP a été officialisé le 15 décembre dernier, lors d'un Conseil Communautaire qui a entériné le choix du maître d'œuvre pour la réalisation des différents aménagements de la ligne de l'axe Nord-Sud (espaces publics, places, revêtements, paysages...). C'est l'atelier d'architecture lyonnais Gautier+Conquet qui a été retenu, associé au Toulousain Sotec ingénierie pour la partie technique. Parmi les autres associés, on peut citer pour l'excellence de son travail dans un domaine très sensible - surtout en milieu urbain, le paysagiste Michel Corajoud.

Gautier+Conquet, présent à Lyon et Paris, se revendique comme un généraliste, œuvrant aussi bien dans la création architecturale, qu'urbanistique ou paysagère. En matière d'urbanisme des transports, cet atelier possède une solide expérience, qui leur a été nécessaire

pour émerger d'une première liste de 22 candidatures, puis des trois derniers candidats encore en lice au soir du 21 novembre dernier, date à laquelle fut désigné le lauréat par le jury de Nîmes Métropole. On leur doit déjà l'aménagement du tramway de Mulhouse, de Saint-Etienne, de Clermont-Ferrand, de Lyon ou encore d'Athènes. Cet atelier a également été choisi pour réaliser la ligne TCSP « RN 305 » dans le Val-de-Marne. Une ligne qui traverse plusieurs communes et met en relief toute l'ambition - et la complexité - de ce type de projet : « *l'aménagement lié au TCSP doit être un vecteur de cohérence spatiale, de qualité urbaine partagée et d'identité* », précise le Directeur général de Gautier+Conquet, l'architecte Dominique Gautier.

La ligne nîmoise Nord-Sud devra elle aussi trouver sa cohérence spatiale et son identité, d'où la nécessité d'un projet de qualité et exigeant face aux enjeux actuels, tant en matière d'environnement (avec par exemple une forte végétalisation sur l'ensemble du parcours) que de rapidité, de confort ou de sécurité publique.

Partant de l'entrée de l'autoroute Nîmes-Centre pour tourner autour du centre historique de Nîmes via l'étroite rue de la République, la gestion d'un tel espace linéaire, composé de quartiers aux caractéristiques fort dissemblables (du périphérique au centre historique), n'est pas chose aisée. Sans parler des contraintes liées au fonctionnement même de la ligne : le Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) doit avoir la priorité absolue sur l'ensemble de sa ligne. Créer un couloir bien démarqué - esthétique et sûr - pour faciliter le flux du bus, tout en empêchant le stationnement sauvage, ou encore augmenter et sécuriser la place des piétons, tels sont, entre autres, les missions délicates que le maître d'œuvre lyonnais doit mener à bien.

Au fil des pages de ce dossier consacré au TCSP, nous détaillons le projet communautaire, à la lumière des travaux établis par le nouveau maître d'œuvre, sans négliger de revenir sur les enjeux et les caractéristiques de cette réalisation majeure de Nîmes Métropole, d'un coût global estimé à 60 millions d'euros pour la seule ligne Nord-Sud.

Rencontre avec le maître d'œuvre

« Une occasion pour reconquérir l'espace public »

Dominique Gautier

ENTRETIEN AVEC LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DE GAUTIER+CONQUET, AUTEUR DU PROJET RETENU POUR L'AMÉNAGEMENT DE LA LIGNE NORD-SUD.



Quelle était la commande passée par Nîmes Métropole pour l'axe Nord-Sud ?

Elle était claire : faire un TCSP performant, rapide et attractif.

En parallèle à l'aménagement propre d'une ligne de transport en commun, ce sera aussi l'occasion de réaménager et d'aller à la reconquête des espaces publics du centre ville et de la périphérie.

Beaucoup de villes en France et en Europe aménagent des projets urbains de ce type, lesquels repensent le partage de l'espace public, en faveur de mode de transports doux : transport en commun, piétons, vélos. Et où la voiture tend à avoir une place moins importante.

Concrètement, qu'est-ce que cela va donner ?

Une voirie traitée comme un plateau, c'est-à-dire avec le minimum de dénivellés pour montrer que la voie publique est désormais un espace partagé, circulé mais aussi piéton. La difficulté reste de faire cohabiter le bus, avec les voitures, les vélos, les piétons et les véhicules de livraison en centre ville.

Les stations du BHNS comme le mobilier urbain (bancs, potelets...) seront spécifiques et bien identifiés. Les stations seront assez épurées, afin que l'on puisse voir à travers, qu'elles ne soient pas un obstacle de plus dans l'espace urbain. Car ce qu'il faut favoriser, ce sont les façades et les arbres. Elles

seront confortablement équipées, dotées du maximum d'informations pour les voyageurs.

Des pistes cyclables seront aménagées sur l'ensemble de la ligne, hormis sur une partie de la rue de la République, trop étroite.

Enfin, on peut signaler que beaucoup d'arbres et de végétations seront plantés, en ville comme en périphérie. Ce projet est une esquisse, une proposition. Il doit maintenant être débattu, concerté avec les élus et les riverains. Nous devons rendre un projet définitif pour octobre prochain. Les travaux devraient débuter à l'automne suivant.

Quid de l'aménagement du centre ville ?

Notre projet vise à rendre le centre ville attractif et vivant. Il est très dommageable pour une ville que son centre se pau-

périse au profit des équipements périphériques. C'est un véritable enjeu pour beaucoup de centres villes français. Le centre ville nîmois est déjà très beau. Il faut à mon sens mieux le mettre en valeur. Nous avons donc proposé de simplifier le mobilier urbain pour plus de lisibilité et de clarté. Nous gardons les larges trottoirs existants, mais en les dotant d'une pierre calcaire, qui va permettre de renvoyer plus de lumière. Nous avons remarqué que l'éclairage nocturne - plutôt « angoissant » - se situait sous les arbres, et ne permettait donc pas la mise en relief des très beaux bâtiments comme des arbres des boulevards. Il s'agira plus d'un toilettage, mais il permettra d'améliorer sensiblement la qualité du centre de Nîmes.





Le projet

Quartier par quartier, ce qui va changer

L'ARRIVÉE DU TCSP VA PERMETTRE DE REMODELER VOIRE DE TRANSFORMER L'ESPACE PUBLIC SUR L'ENSEMBLE DE LA LIGNE, DE L'A54 AU TOUR DE L'ÉCUSSE. DÉTAILS.

Au Sud de la voie ferrée : Depuis le terminus du TCSP au sud (A54- Nîmes centre) jusqu'au viaduc ferroviaire (lycée Hemingway), cet axe qui traverse notamment le périphérique sera profondément remodelé. Sur toute cette partie, le TCSP circulera au centre, traversant les ronds-points (régulés par des feux tricolores) également dans leur centre.

Pour Dominique Gautier, l'avenue de la Liberté est actuellement « *trop dure* ». Le terre-plein central va disparaître, laissant la place au TCSP et à une forte végétalisation, redonnant au piéton plus d'espace.

La seconde partie de cet axe en direction de l'A54, une fois passé le périphérique, jouira elle aussi d'un environnement paysager intense, avec la plantation de pins parasols et d'une végétation basse (qui nécessite peu d'eau).

La réduction de la circulation est à l'étude sur cette partie. La possibilité d'un passage partiel à une voie aux abords des parcs relais (A54 et Parnasse) permettrait de favoriser l'utilisation de ces derniers puis de la ligne du TCSP.

Jean-Jaurès : Sur cette courte section (du viaduc à l'entrée de la rue de la République), la maîtrise d'œuvre sera assurée par l'architecte en charge du projet Jean-Jaurès, Jean-Michel Willmotte. Gautier+Conquet assurera uniquement la réalisation de la plateforme et la station du TCSP.

Rue de la République : Avec l'avenue de la Liberté, c'est l'axe qui connaîtra



DÉTAIL STATION

BOULEVARD VICTOR HUGO VERS LYCÉE DAUDET

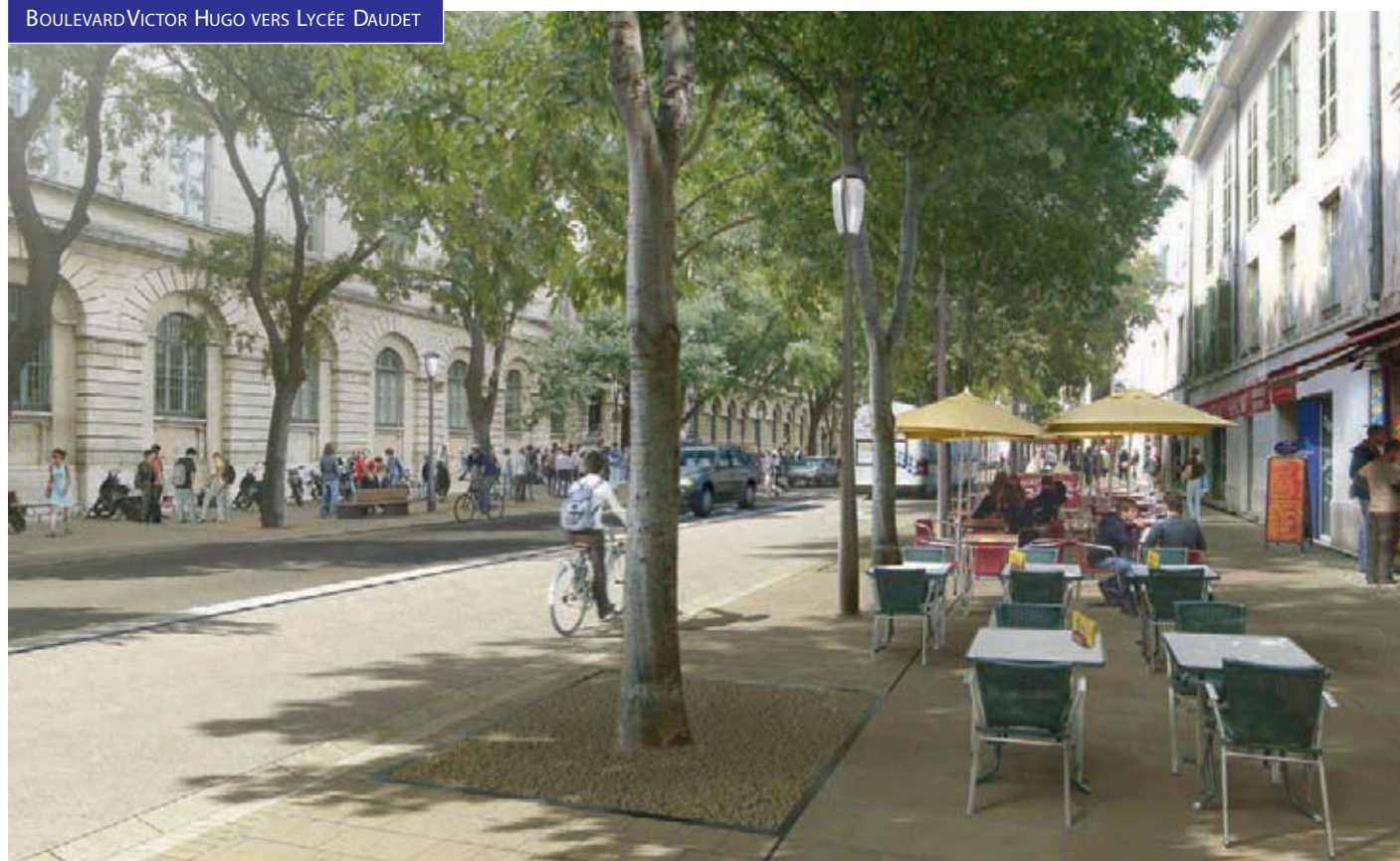


photo non contractuelle

photo non contractuelle



les plus profonds changements. Il faut ici tenir compte de l'étroitesse de la rue, du projet AEF, et de la spécificité de cette voie où l'arrivée du TCSP doit être l'occasion de renforcer la vie de ce quartier. D'abord, en réduisant la circulation, trop forte sur ce secteur. Il sera désormais impossible d'aller du Jean-Jaurès aux arènes par la rue de la République. **Toutefois, l'accès sera permis pour conserver les accès riverains et les fonctionnalités liées aux commerces (livraison).**

Par endroits, le TCSP devra partager son couloir avec la circulation générale (fortement réduite), et la piste cyclable. Sur un côté de la rue, la végétation fera son apparition, une meilleure place sera donnée aux piétons, avec l'apparition d'un revêtement plus noble (pierre calcaire) et de banquettes végétales. Enfin, la **place Montcalm** devrait voir disparaître sa circulation. L'objectif étant de conserver au mieux les aménagements existants, de rendre l'espace aux piétons mais aussi de mettre en relief la Porte de France.

Ecusson : L'arrivée du TCSP autour de l'écusson va permettre une revitalisation du centre ville. Les différents aménagements urbains prévus, permettront de travailler à la reconquête de cet espace commercial vivant, essentiel à la vie de la cité.

Sur le tour des boulevards, le BHNS circulera en sens contraire de la circulation générale, qui, elle, ne changera pas. Les stations du TCSP seront situées côté Ecusson. On a déjà évoqué la forte végétalisation, de type méditerranéenne, de ce circuit, comme le travail sur la lumière et le sol, qui redonneront toute sa noblesse au centre ville. Il faut nous attarder sur les cinq places du centre ville qui connaîtront, à l'occasion du lancement de la



ligne TCSP, des évolutions : **Madeleine, Questel, square de la Couronne, Saint-Charles, et Saint-Baudile.**

S'il est un point commun aux cinq places, c'est la volonté de donner plus d'espace aux arbres et aux végétaux. Concernant les trois premières, il s'agi-

ra juste, selon le maître d'œuvre, d'un « *toiletage* ».

Pour les places Saint-Charles et Saint-Baudile (qui n'en est pas vraiment une aujourd'hui), le changement sera plus profond. Autour de la place Saint-Baudile, une réduction de la circulation est envisagée, l'espace devant le parvis de l'église sera valorisé et celui situé au-dessus du parking souterrain devrait voir la naissance d'un jardin. La transformation de la place Saint-Charles est elle aussi à l'étude. Il est encore trop tôt pour se projeter. Cela dit, l'ambition est de faire de cette place un point fort du quartier, en y développant, pourquoi pas, un marché. En donnant également plus de place aux commerces (terrasses de café...). La circulation autour de la place fait aussi l'objet d'une étude.

Tous ces aménagements seront soumis au cours du second trimestre 2009 à la concertation. Le lancement de l'enquête publique étant programmé pour la rentrée 2009.



« Nous voulons d'emblée une ligne performante » Vivian Mayor



relais à la Coupole. Un Bus circulera toutes les 5 minutes sur cet axe aux heures de pointe.

Par ailleurs, plutôt que de créer une ligne avec des aménagements provisoires, nous avons fait le choix de réaliser l'ensemble du traitement de la voirie pour un démarrage optimal de cette première ligne. Nous voulons un TCSP performant dès sa mise en service.

Un maître d'œuvre a été choisi (*lire dans ces pages*). L'ouverture de la ligne est prévue pour fin 2011.

Qu'en est-il de l'axe Est-Ouest ?

Il faut d'abord rappeler que l'axe Nord-Sud

existe parce qu'il y a le projet de l'axe Est-Ouest. De plus, le TCSP ne fonctionnera pas seul, nous l'associerons à un réseau complémentaire (des lignes de bus à forte cadence par exemple) et à des parcs relais.

La ligne Est-Ouest fera 17 kilomètres et traversera la ville depuis la sortie de l'autoroute Nîmes-Est jusqu'aux portes de la Vaunage. Là aussi, des parcs relais vont être réalisés au départ du TCSP à l'Est comme à l'Ouest, aux entrées de ville. Un autre parc relais émergera à la gare SNCF de Saint-Césaire. L'étoile ferroviaire est amenée à jouer un rôle important dans notre Plan de Déplacements Urbains (PDU).

Par ailleurs, afin de soulager un peu plus l'entrée de Nîmes, un parc relais va être

créé entre Caveirac et Langlade, avec la mise en place d'une ligne de bus à forte cadence qui rejoindra le TCSP à l'entrée de la ville.

Ces deux lignes ont pour vocation de soulager la N106 et la RD40, les deux points noirs de la circulation de la métropole nîmoise.

On estime le nombre de voyageurs à près de 20 000 sur cet axe avec le réseau actuel ; avec l'arrivée du TCSP, il devrait très vite doubler.

La ligne Est-Ouest ouvrira courant 2013 et coûtera près de 140 M€, y compris achat des véhicules.

Nîmes Métropole a choisi le trolleybus sur cette ligne. Pourquoi ?

Avec un trafic estimé à 25 000 voyageurs par jour, le trolleybus semble le moyen le plus avantageux. Le tramway,



lui, est beaucoup plus cher (8,5 M€ par kilomètre pour le BHNS Trolleybus contre plus de 21 M€ du kilomètre pour le tram). De nombreuses villes ont fait le choix du trolleybus, comme Rome, Lyon, Lausanne ou Saint-Etienne. De plus, ce véhicule électrique est écologique. Il est aussi plus silencieux qu'un tram.

Il y a également les contraintes environnementales. Le trolleybus nécessite la pose de câbles électriques. Or, le président Jean-Paul Fournier souhaiterait qu'il n'y ait pas de câble dans le secteur AEF-arènes. Comme à Rome, notre trolleybus roulera grâce à ses batteries sur ce secteur sensible. Ce bus de 24 mètres, plus grand que le BHNS, permettra de transporter jusqu'à 180 voyageurs.

Début 2010 nous achèterons vingt trolleybus, pour un montant total de 20 M€.

Chiffres clés de la ligne Nord-Sud

- Lancement prévu fin 2011.
- Longueur : 6 kms (de l'entrée Nîmes Centre de l'A54 à la Coupole).
- Temps de parcours : 13 minutes. Un Bus toutes les 5 minutes en heure de pointe (6h30-9h/ 16h30-18h30).
- 10 Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) seront mis en circulation.
- Mise en place de 2 parcs relais : un de 350 places (A54) et un de 150 places (Costières).



Trois questions au délégué de Nîmes Métropole en charge du TCSP.

La future ligne du Transport en Commun en Site Propre (TCSP) Nord/Sud a subi quelques aménagements. Lesquels ?

Nous avons décidé d'aller chercher plus loin que le Parnasse le flux des populations. Pour cela, nous ferons remonter la ligne plus au Sud afin de désengorger l'arrivée de Saint Gilles, Caissargues, et la sortie de l'autoroute. La ligne Nord/ Sud ira donc de l'A54, avec la création d'un parc relais à la sortie de l'autoroute, jusqu'au centre ville, dont elle fera le tour.

Le Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) mettra 13 minutes pour rallier le parc



photo non contractuelle

Un projet financé par le Versement Transport

Le Versement Transport (plus communément appelé VT) est une contribution à laquelle sont assujettis les employeurs du secteur public et privé comptant plus de 9 salariés. Laquelle contribution est reversée à l'autorité organisatrice du territoire en matière de transport, à savoir Nîmes Métropole. Le Versement Transport permet de rembourser l'intégralité des emprunts réalisés pour le projet de TCSP (fonctionnement, investissement, réseau associé...), et n'amputera donc pas le budget propre de Nîmes Métropole.