

JEAN-PAUL FOURNIER
Président de Nîmes Métropole



à

M. PHILIPPE MARZOLF

**Président de la commission particulière
du débat public "politique des transports
vallée du Rhône et arc languedocien"**

26, boulevard Saint-Roch

84 000 Avignon

**OBJET : DEBAT PUBLIC « POLITIQUE DES TRANSPORTS VALLEE DU RHONE ET ARC LANGUEDOCIEN »
CONTRIBUTION DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION « NIMES METROPOLE »**

Monsieur le Président,

Faisant suite à votre courrier du 12 avril 2006, je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint une première contribution de la Communauté d'Agglomération « Nîmes Métropole ».

Cette contribution s'attache à répondre aux trois questions portées autour du débat :

- ✓ Perception du fonctionnement actuel et futur du système de transports
- ✓ Orientations souhaitées
- ✓ Réactions par rapport aux mesures proposées par l'Etat

I. Perception du fonctionnement actuel et futur du système de transports

- ✚ **La Vallée du Rhône et l'arc languedocien constituent deux corridors majeurs dans les échanges de biens et de personnes à différentes échelles :**
 - **nationale et internationale**, pour les échanges entre le Nord et le Sud de l'Europe et entre les pays du bassin Méditerranéen ;
 - **régionale et interrégionale**, pour les échanges au sein de l'espace métropolitain objet du présent Débat Public.

- ✚ **Disposant de cinq points de connexion avec le réseau autoroutier (A9, A54), d'une gare TGV et d'un aéroport, l'agglomération nîmoise bénéficie d'une position stratégique au carrefour de la Vallée du Rhône, de l'Arc Languedocien et de la Provence, au sein d'un espace de plus de 500 000 habitants.**

- ✚ **Les différentes infrastructures de transports, saturées du fait de la hausse des échanges et de la croissance démographique régionale, occasionnent néanmoins dysfonctionnements et nuisances** (coupures urbaines, agricoles et paysagères, barrières hydrauliques, sécurité routière, pollutions sonores et atmosphériques, ...).

- ✚ **Les études réalisées dans le cadre de l'élaboration du PDU de Nîmes Métropole font état d'une augmentation de 35 % du nombre de déplacements à l'horizon 2025, et d'une augmentation des temps de parcours de 176 % (augmentation limitée à 90 % grâce aux mesures envisagées). Ces chiffres suffisent à traduire la menace qui pèse sur l'agglomération nîmoise, tant en matière d'environnement et de qualité de vie que d'attractivité et de compétitivité.**



- ✚ **D'importantes potentialités résident dans l'optimisation des infrastructures** (réseau routier, étoile ferroviaire de Nîmes), **dans l'intermodalité** (TCSP, tarifications combinées), **mais supposent cependant la réalisation de nouvelles infrastructures dont, au premier lieu, celles déjà projetées** (LGV, Contournement Ouest, Rocade Nord, ...).

- ✚ **L'enjeu promu par le PDU est de développer les modes alternatifs à l'automobile, et notamment d'organiser la complémentarité entre le réseau de transports urbains et les dessertes ferroviaires pour :**
 - **structurer le développement futur du territoire autour des systèmes de transports collectifs ;**
 - **garantir des fréquentations suffisantes au développement des différents réseaux.**

- ✚ **Dans cette optique, la Communauté d'Agglomération de Nîmes Métropole s'est engagée à réaliser deux lignes de transport collectif en site propre (TCSP) à moyen terme.**

✚ D'autre part, l'Etat, la Région Languedoc-Roussillon, le Conseil Général du Gard, Réseau Ferré de France, la SNCF, le Syndicat Mixte du SCoT "Sud-Gard" et la Communauté d'Agglomération "Nîmes Métropole" considèrent que les potentialités de l'étoile ferroviaire de Nîmes sont réelles, notamment pour orienter les choix d'urbanisme et d'habitat, et qu'elles doivent être exploitées de manière optimale.

- **L'axe historique « Tarascon – Sète » présente un intérêt fondamental pour deux types de liaisons TER : TER inter-cités**, assurant des échanges rapides entre deux agglomérations, et **TER périurbaines**, assurant une desserte des bassins de vie. En raison de la saturation actuelle et *a priori* future de cet axe, **il semble nécessaire de rationaliser le nombre d'arrêts périurbains**. En revanche, le maintien de certains arrêts intermédiaires ("points de massification" ou arrêts périurbains de rabattement) apparaît essentiel à la mise en œuvre d'une politique de déplacements durable et intermodale à l'échelle des bassins de vie, politique indispensable à une gestion durable des flux routiers.
- **La ligne « Nîmes – Alès » présente un enjeu majeur**. D'une part, elle offre le potentiel commercial actuel le plus fort des trois lignes dites "secondaires" de l'étoile ferroviaire. D'autre part, elle irrigue un territoire à fort enjeu de développement compris entre les deux principales agglomérations du Gard.
- La ligne « Nîmes – Marguerittes – Remoulins – Bagnols/Cèze », dans l'hypothèse d'une réouverture aux trafics voyageurs, permettrait une ouverture vers le Pont du Gard et la Vallée du Rhône.
- La ligne « Nîmes - Le Grau du Roi » suppose d'importants investissements de modernisation pour permettre un développement de dessertes TER. Elle revêt néanmoins des enjeux forts (développement touristique, desserte de Vauvert). Il convient donc de rechercher les investissements envisageables à moyen et long termes.
- **L'étude « Dessertes TER de l'étoile ferroviaire de Nîmes »**, réalisée au cours de l'année 2005, **n'a pas permis d'éclairer sur les capacités futures des infrastructures et sur les réorganisations possibles des dessertes TER à l'horizon de la mise en service de la LGV**, ni de mettre en exergue les investissements dont la pertinence est telle qu'ils pourraient être réalisés avant la ligne nouvelle.

✚ Enfin, j'ai pleinement conscience de l'intérêt que présente le mode fluvial, qu'il s'agisse de favoriser le report modal de trafic de marchandises ou de promouvoir le tourisme fluvial aujourd'hui en plein essor.

II. Orientations souhaitées

1. Reconnaître et accompagner l'émergence d'un réseau métropolitain

ACCOMPAGNER LE PROCESSUS DE METROPOLISATION A L'ŒUVRE SUR LES AIRES URBAINES DE MONTPELLIER, NIMES, ALES, ARLES, AVIGNON

- + La croissance démographique régionale et la hausse des flux de grand transit laissent augurer d'importants dysfonctionnements des réseaux de transports et de conflits d'usages entre flux locaux et/ou régionaux et flux nationaux et/ou internationaux, particulièrement au cours des périodes de pointe.**
- + Il convient d'anticiper ces dysfonctionnements et d'accompagner cette croissance régionale, d'une part, en favorisant le report modal de voyageurs et, d'autre part, en améliorant les liaisons routières entre ces différentes agglomérations.**
- + Ainsi, ressort un enjeu d'optimisation du fonctionnement interne du système territorial métropolitain.**

ENCOURAGER LES RESEAUX D'AGGLOMERATIONS

- + La montée des dynamiques de concurrence territoriale rend essentielle la mise en réseau des agglomérations de l'arc languedocien afin d'offrir une taille significative.**
- + L'enjeu est ici de renforcer le rayonnement et l'attractivité du système métropolitain.**
- + Cela nécessite donc des démarches de coopération territoriale, qui pourraient porter sur les thématiques suivantes :**
 - aménagement du territoire et systèmes de transports ;
 - le développement universitaire et la recherche ;
 - le développement économique, à mettre en cohérence avec les pôles de compétitivité ;
 - la santé ;
 - ...

2. L'Etat doit aider les agglomérations à faire face aux enjeux de mobilité

❑ DEVELOPPER LES MODES ALTERNATIFS A L'AUTOMOBILE

- + La gestion des déplacements locaux, dans un contexte de forte croissance démographique (30 000 habitants supplémentaires annoncés par l'INSEE en 2015 pour le bassin de vie), suppose la mise en œuvre de politiques alternatives à l'automobile notamment en lien avec une politique d'aménagement du territoire cohérente.**
- + Néanmoins, les collectivités locales, seules, ne pourront faire face à l'ensemble des dépenses inhérentes à ce développement, d'autant plus qu'elles doivent s'adapter à un environnement particulièrement contraint (relief, inondabilité, ...).**
- + Aussi, il paraît fondamental que l'Etat s'engage aux côtés des collectivités, notamment au travers des contrats de projet, contrats d'agglomération et contrats d'itinéraires, pour la réalisation des projets structurants :**
 - Transport Collectif en Site Propre et réseau BHNS**
 - Optimisation de l'étoile ferroviaire de Nîmes**
 - Organisation de pôles d'échanges intermodaux**
 - Tarifications intégrées et billettiques compatibles (voire communes)**
- + Sur ce point, je me réjouis des propos tenu par le représentant de l'Etat lors de la réunion de la Commission Particulière du 03 mai 2006, à Nîmes, qui a annoncé un engagement financier au travers des contrats de projet Etat-régions.**

❑ APAISER ET SECURISER LES GRANDS AXES DE COMMUNICATION

- + La sécurité routière, particulièrement sur les axes supportant les trafics de grand transit et d'échanges locaux, doit également faire l'objet d'une attention particulière, notamment en ce qui concerne :**
 - La confluence des autoroutes A9 et A54 ;**
 - La RN 106, entre Alès et Nîmes ;**
 - La RN 113, entre Nîmes et Montpellier.**
- + Concernant le réseau routier principal hors autoroutes :**
 - Achever le contournement de l'agglomération nîmoise afin de dissocier les trafics de transit des flux locaux ;**
 - Requalifier les grands axes dans les parties urbaines, notamment en vue d'intégrer des aménagements en faveur des transports collectifs et modes de déplacements non motorisés.**

3. La réalisation du TGV Sud-Est doit bénéficier aux territoires traversés

❑ DEVELOPPEMENT DES DESSERTES TER

- ✚ **Au plan national, la réalisation du contournement de Nîmes et Montpellier doit permettre :**
 - ✓ De contenir le flux croissant des poids lourds sur l'A9 en développant le transport combiné (ferroulage)
 - ✓ De privilégier les liaisons rapides avec Barcelone et l'Espagne d'un côté, avec "Lyon Turin" et "Lyon Paris Europe du Nord" de l'autre

Au plan local, l'enjeu principal – et fondamental pour le territoire gardois – est de décongestionner le réseau actuel pour développer les dessertes TER.

- ✚ **Ainsi, il est impératif de concilier, avec deux infrastructures ferroviaires, trois échelles de dessertes :**
 - **Nationale et internationale** : Fret, TGV et Grandes Lignes
 - **Régionale et interrégionale** : dessertes inter-agglomérations du Grand Sud Est
 - **Locale** : dessertes périurbaines des bassins de vie

⇒ Il est donc nécessaire de veiller à préserver la possibilité de développer les dessertes TER, tant en matière de capacité des infrastructures qu'en matière de complémentarités entre les types de dessertes.

Il semble à ce titre particulièrement important :

- de définir des objectifs de desserte à moyen et long termes pour chaque branche ;
- d'optimiser la gestion des voies et d'étudier les solutions d'équipements permettant d'en augmenter la capacité (doublement de voies, création d'évitement, modernisation de la signalisation, ...) ;
- de rechercher une complémentarité entre les dessertes nationales (TGV et Grandes Lignes) et les dessertes TER les plus directes (inter-cités), de manière à économiser des sillons et ainsi pouvoir développer des dessertes TER fines, indispensables à une gestion efficace et durable des déplacements au sein des bassins de vie ;
- d'encourager les coopérations entre les différentes Autorités Organisatrices, afin de faciliter l'interopérabilité et l'intermodalité ;
- d'identifier les investissements à inscrire au Contrat de Projet 2007-2013 permettant d'initier un développement des dessertes TER en amont de la mise en service de la ligne nouvelle.

❑ OPPORTUNITE DE CREATION D'UNE GARE TGV SUR LA LIGNE NOUVELLE

- ✚ **S'il faut concilier deux stratégies complémentaires, l'une pour les flux d'intérêt national et européen, l'autre pour aider les collectivités locales à gérer durablement les flux locaux, il est essentiel de confirmer l'opportunité d'implantation d'une Gare TGV dans le Gard sur la ligne nouvelle (LGV).**

Pour cela, il convient que les études qui vont être lancées cette année par RFF dans le cadre du tronçon Montpellier–Perpignan, donnent des informations sur les volumes de trafics sur l'axe historique et sur la Ligne Nouvelle afin de confirmer cette opportunité.

4. Préférer la réalisation de l'autoroute des piémonts à l'élargissement sur place des autoroutes A9 et A7

- ✚ **L'élargissement sur place de l'autoroute A9 continuerait à concentrer les échanges sur une bande trop étroite du couloir Languedocien, dans un secteur de plus en plus sensible à l'environnement (inondation en particulier).**

Une telle option :

- induirait une concentration urbaine sur le couloir languedocien tout en laissant le piémont à l'écart du développement ;
- renforcerait les effets de coupure de l'A9 entre la bande littorale et le Nord des différentes agglomérations, alors qu'une infrastructure supplémentaire (LGV) est déjà programmée ;
- encouragerait encore l'utilisation de l'automobile pour les déplacements locaux et serait en ce sens contraire aux objectifs d'amélioration de l'écoulement des flux de transit poursuivis par l'Etat.

Cette option ne paraît donc pas acceptable pour l'agglomération nîmoise.

- ✚ **L'autoroute des piémonts représente un enjeu de développement vers le Nord pour l'ensemble des agglomérations du Languedoc Roussillon, l'Ardèche et la plaine de Valence. Cette infrastructure permettrait une irrigation plus large de ce territoire et jouerait un effet captif sur les échanges entre la Catalogne et la Vallée du Rhône.**

Localement, elle conforterait les investissements déjà engagés au titre des infrastructures de transports entre Nîmes et Alès :

- réalisation du Viaduc de Courbessac
- modernisation de la ligne Nîmes-Alès
- mise à 2x2 voies de la RN 106
- Contournement Ouest
- Rocade Nord

Par ailleurs, son impact accompagnerait le développement des secteurs économiques, touristiques et universitaires et servirait une politique d'habitat intégrée et durable.

- ✚ **Ainsi, l'autoroute des piémonts doit se concevoir comme une composante à long terme d'une politique concertée d'aménagement du territoire à échelle régionale et inter-régionale, intégrant le piémont dans les équilibres d'urbanisation et accompagnant un projet commun de développement des agglomérations de Nîmes et Alès.**

Cette infrastructure nouvelle paraît totalement complémentaire de celles déjà engagées (particulièrement la mise à 2x2 voies de la RN 106) et justifie d'autant l'accélération du calendrier de réalisation du Contournement Ouest de Nîmes, maillon indispensable de liaison Alès – Nîmes – A9.

III. Réactions sur les mesures proposées

✚ Au-delà des enjeux exposés par l'Etat, il convient :

- **D'accompagner le phénomène de métropolisation à l'œuvre sur les aires urbaines de Sète, Montpellier, Nîmes, Alès, Arles, Avignon**
 - En reconnaissant la réalité de ce réseau d'agglomérations
 - En répondant à la hausse du volume des échanges aux différentes échelles par des réseaux adaptés
 - En permettant la mise en place d'une politique intermodale dans laquelle les dessertes ferroviaires périurbaines jouent un rôle structurant pour les choix d'urbanisme et d'habitat
- **D'aider les agglomérations à faire face aux enjeux de mobilité**
- **De définir les modalités et les horizons de mise en œuvre des mesures**



Dans l'espoir que cette contribution permette d'alimenter ce débat public, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mon entière considération.

Jean-Paul FOURNIER

Président de Nîmes Métropole

Maire de Nîmes

Conseiller Général du Gard