



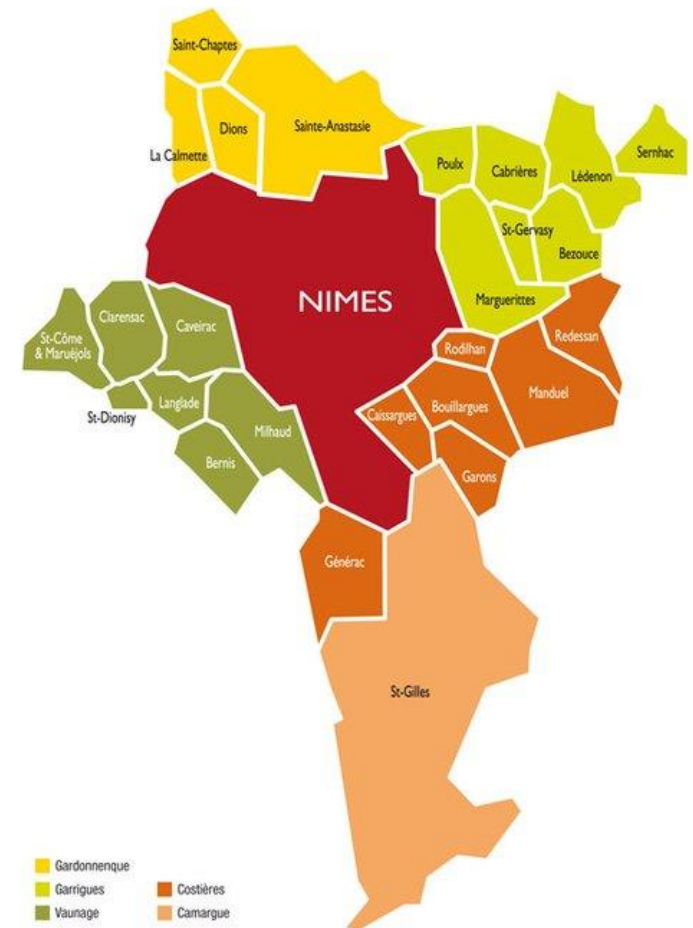
faire **GAGNER** *ensemble*
LE CŒUR
DE LA
MÉTROPOLE *en tramibus*

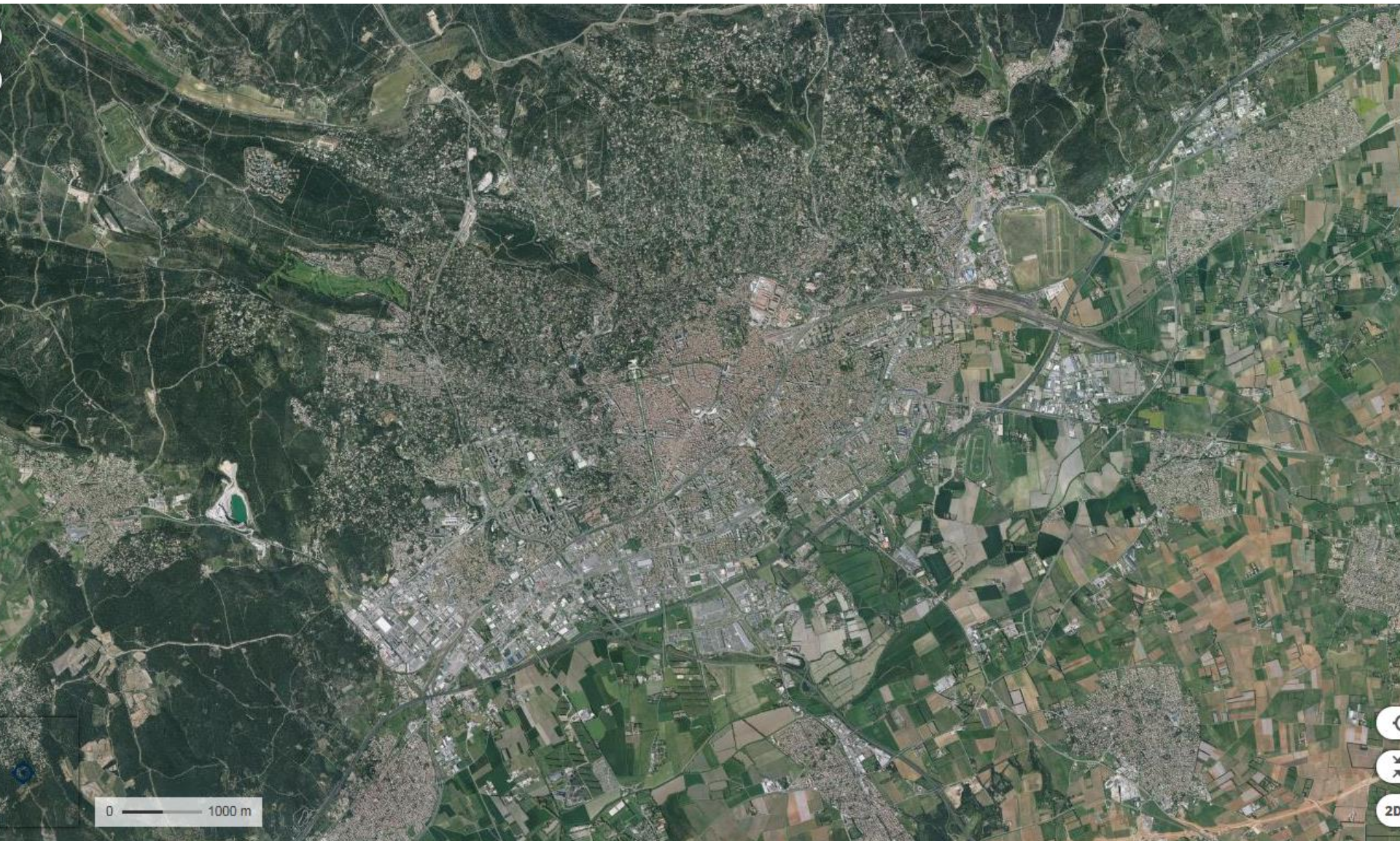
**Rencontre avec le Groupe Contact de
BORDEAUX METROPOLE**

Le 30 septembre 2016



- 27 communes
- Faible densité urbaine : $\frac{3}{4}$ de la superficie de Nîmes Métropole est constituée d'espaces naturels et agricoles,
- Nîmes Métropole avait 233 000 habitants en 2010
 - » aura 255 000 habitants en 2020
 - » Et 274 000 habitants en 2030





La ligne T1 : principales caractéristiques

- A54 => Arènes
- 4,5 Km
- 9 stations
- Site propre réservé, excepté 420 mètres en voie partagée sur un seul sens.
- Priorité absolue sur 100 % des carrefours.
- 2 parcs relais d'une capacité totale de 350 places
- Traitement de façade à façade
- 8 véhicules avec guidage optique
- Vitesse commerciale : 19 km/h
- Fréquence à l'HP : 5 mn
- Temps de parcours : 12 mn
- Amplitude : 5 h => 00H30
- Cout au km : 12 M€



La ligne T1 : Travaux d'extension en cours



Les principaux enseignements de l'expérience BHNS à Nîmes



➤ générer un effet image

Ce qui a réussi :

- ❖ *Un produit de transport assimilé très vite par la population à un 'tram' avec un nom institutionnel (Tango+) vite remplacé par un nom d'usage « Trambus »*
- ❖ *Un design des véhicules et une livrée caractéristiques de la ligne*
- ❖ *Un gain de clientèle fort (7000 voyageurs dès la création de la ligne) captant des nouveaux profils d'utilisateurs : automobilistes et actifs*
- ❖ *Une infrastructure respectée par les autres usagers de la voirie et acceptée par tous.*

Les moins :

- ❖ *Un arrière de véhicules qui reste celui d'un bus classique, des critiques sur le choix de l'énergie,*
- ❖ *Un effet d'image coûteux...*



➤ Apporter un niveau de service digne d'un mode lourd

Ce qui a réussi :

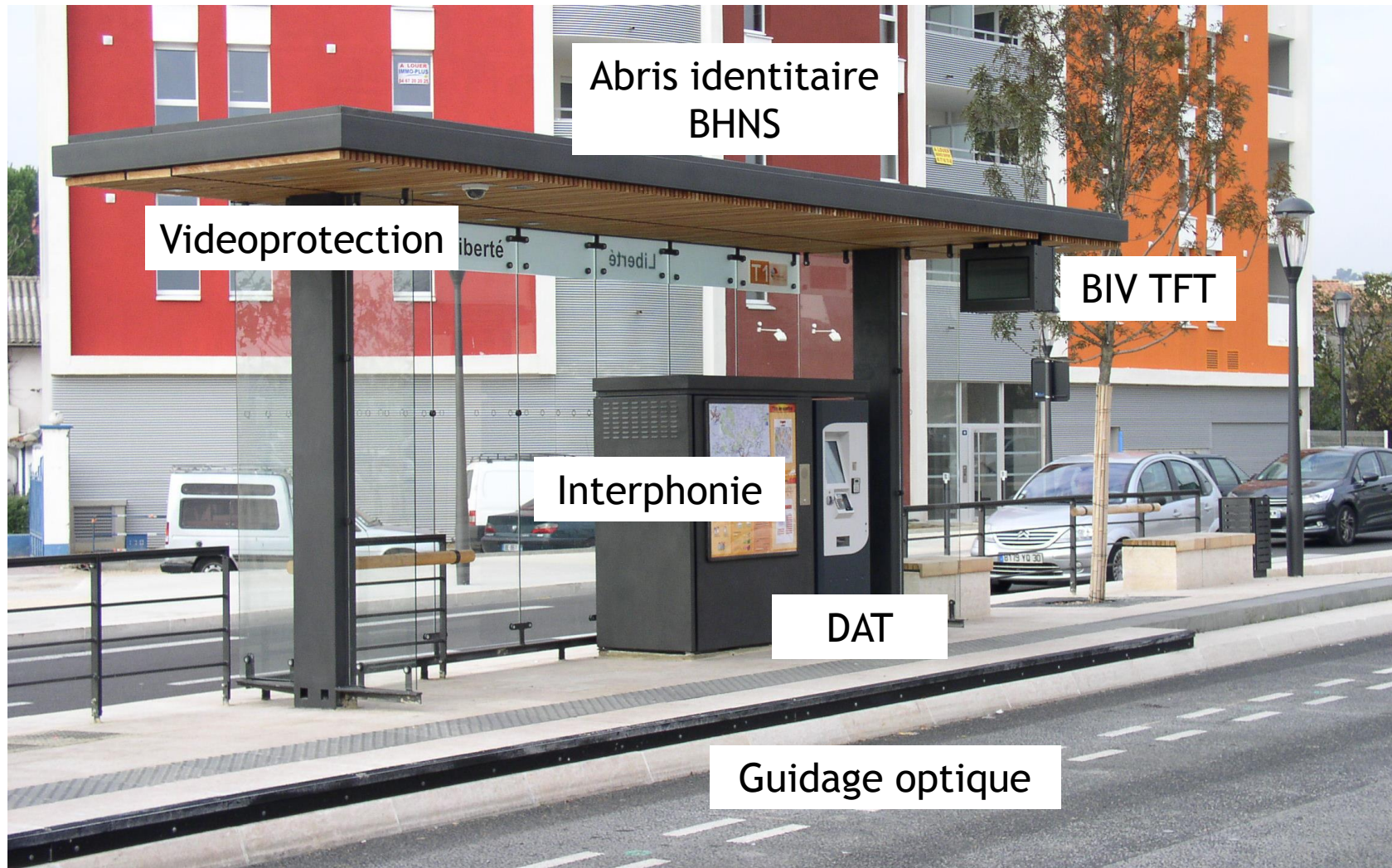
- ❖ Une infrastructure très lisible dans l'espace public
- ❖ Un niveau de service en station équivalent à un tramway
- ❖ Un système de guidage valorisant le service (usagers et personnels de conduite)
- ❖ Une fiabilité du temps de parcours, concurrentiel à la voiture particulière,
- ❖ Des P+R bien équipés, sécurisés et faciles d'accès

Les moins :

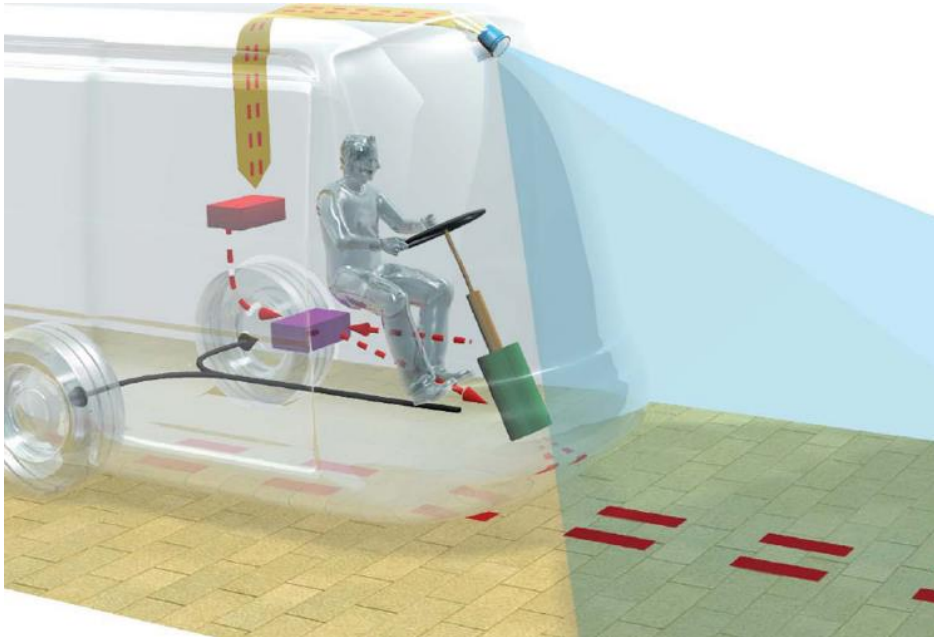
- ❖ Un système de guidage performant pour l'accostage aux quais mais nécessitant un niveau de maintenance important



➤ Apporter un niveau de service digne d'un mode lourd :
Les stations spécifiques



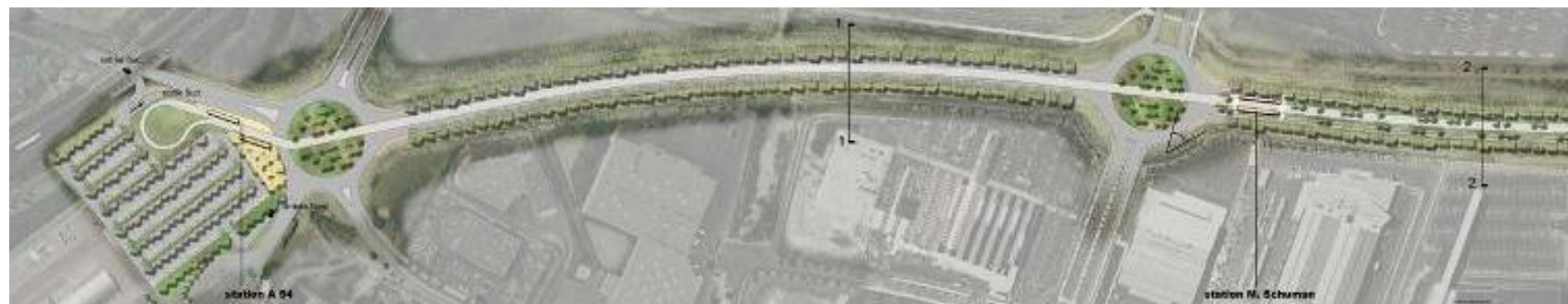
- Apporter un niveau de service digne d'un mode lourd :
Le guidage optique



➤ Des aménagements pour favoriser le report modal et permettant la requalification urbaine

Ce qui a réussi :

❖ *Un choix de tracé direct pour relier le centre Ville à partir d'une des principales entrées de la ville avec un P+R en sortie directe de l'autoroute A54 ,*



❖ *Un traitement des carrefours et cheminements piétons permettant un très bon niveau de sécurité,*



❖ Une densification urbaine déclenchée par la présence de la ligne et l'amélioration de la qualité de vie,



❖ *Une requalification des faubourgs par un traitement très qualitatif des espaces publics en centre ville*



❖ *Une forte composante végétale dans le projet*



❖ *Une mise en scène nocturne de la ligne de tram Bus participant à son appropriation*





➤ Bénéficier des souplesses d'exploitation du BUS

Ce qui a réussi :

- ❖ Une mixité de la voie 'Trambus' plus simple à gérer qu'avec un tramway dans les parties contraintes du parcours
- ❖ Des installations d'entretien et de maintenance moins coûteuses
- ❖ le maintien de la relation conducteur / client

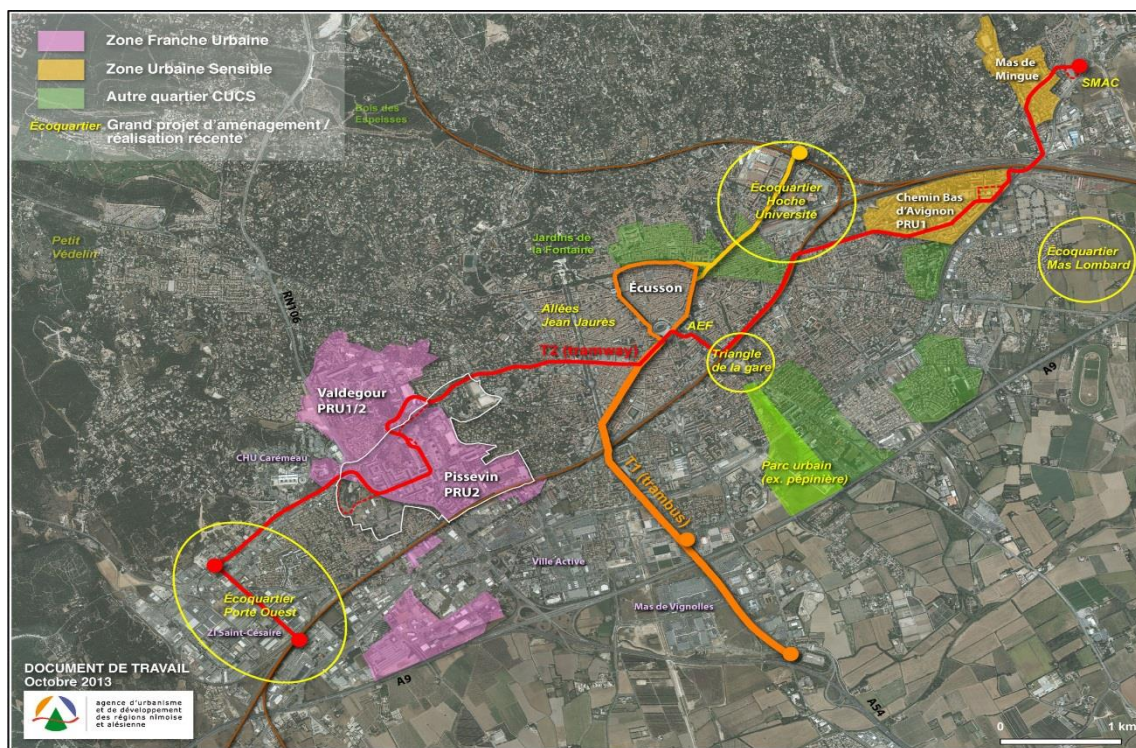
Les moins :

- ❖ Une réorganisation du réseau limitée du fait d'une faible possibilité de rabattement des lignes urbaines ou périurbaines sur le BHNS (capacité des véhicules)



➤ Les perspectives

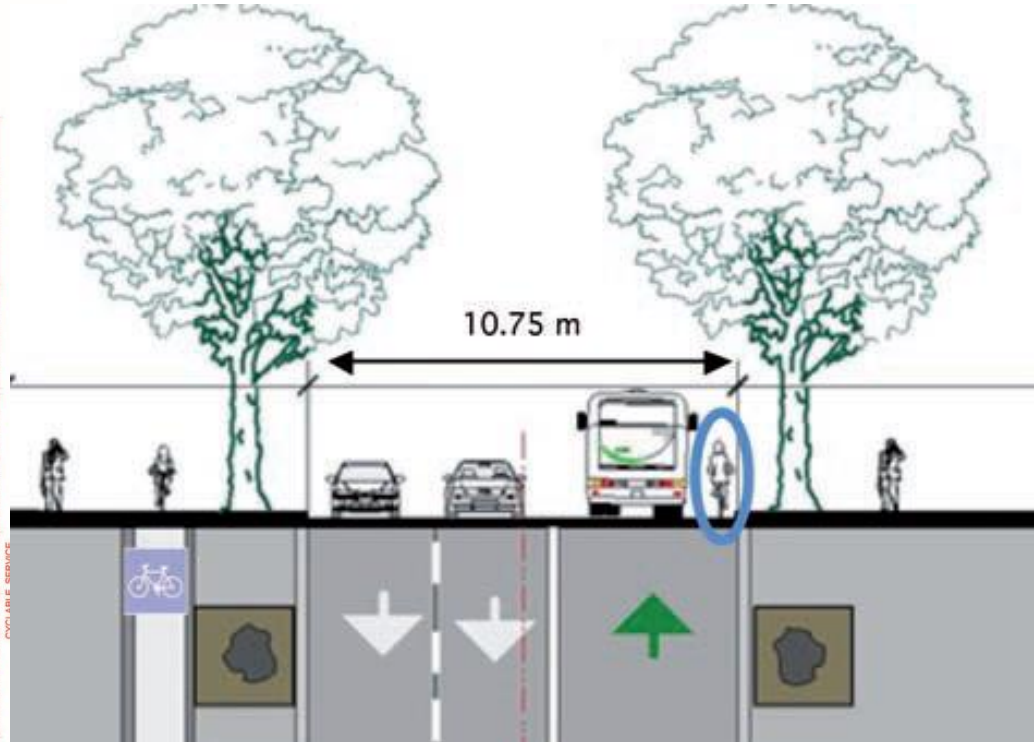
- ❖ Une ligne et un principe d'aménagement/de transports plébiscités à l'usage malgré les réticences et oppositions initiales permettant d'engager les extensions de la ligne dans un contexte différent,
- ❖ des attentes fortes de la part de la population pour le développement de ce mode,
- ❖ Une prise de conscience sur les enjeux du développement des modes alternatifs à la voiture particulière



Le projet d'extension de T1



- **Un BHNS vecteur de requalification urbaine en secteur sauvegardé :**
 - Réaménagement des places par la Ville
 - Travaux qualitatifs liés au secteur sauvegardé réalisés de façade à façade





Merci de votre attention