

TRANSPORT

Nîmes métropole réorganise son réseau autour de deux lignes de BHNS

Grâce à la création d'un site propre, la vitesse commerciale des bus atteindra 20 km/h.

L'agglomération Nîmes métropole (27 communes, 230 000 hab.) s'apprête à réorganiser son réseau de transport en commun autour de deux lignes de bus à haut niveau de service (BHNS) : une ligne nord-sud de 6 km et une, est-ouest, de 17 km. Engagés simultanément, les deux projets aboutiront avec un décalage de deux ans. La ligne est-ouest, la plus importante en termes de déplacements, sera mise en service fin 2013, l'autre, plus rapide à réaliser, fin 2011.

Requalification urbaine. Si l'agglomération nîmoise a écarté l'option d'un transport sur rail, surdimensionné par rapport au potentiel des deux axes (10 000 voyageurs par jour pour l'axe nord-sud, 30 000 pour la ligne est-ouest), elle a conçu son idée « comme un projet de tramway », en développant une appro-



La ligne est-ouest de l'agglomération nîmoise, la plus importante en termes de déplacements, sera mise en service fin 2013, celle nord-sud, fin 2011.

che globale et en visant une qualité de service élevée : plateforme dédiée, priorité aux carrefours, fréquence soutenue, accessibilité facilitée par un guidage automatisé à l'approche des stations. La vitesse commerciale, sur la ligne nord-sud, atteindra 20 km/h, avec une fréquence de cinq minutes aux heures de pointe. L'agglomération a choisi également

de faire de cet axe, principalement situé en centre-ville, un vecteur de requalification urbaine. Sa réalisation permettra de traiter, de façade à façade, les boulevards qui ceinturent le secteur sauvegardé, ainsi que la rue de la République, la principale artère vers le centre historique (l'Écusson).

Partage de l'espace public. L'arrivée du BHNS aura également pour effet de réduire la place laissée à la voiture. L'approche retenue à cet égard par le maître d'œuvre, l'agence lyonnaise Gautier-Conquet, a d'ailleurs contribué à sa désignation. « Parmi les candidats, c'est celui qui a le mieux su jouer l'équilibre entre les différents modes, commente Jean-Luc Louis, responsable de la mission TCSP à Nîmes métropole. L'approche est volontariste sans être dogmatique. Il ne s'agit pas de supprimer la voiture mais de la cantonner à certaines fonctions. » Dans la partie in-

FICHE TECHNIQUE

- Maître d'ouvrage : Nîmes métropole.
- Maîtres d'œuvre : Gautier-Conquet (Lyon), Michel Corajoud (paysagiste), Sotec Ingénierie.
- Exploitant : transports de l'agglomération nîmoise (groupe Keolis).
- Coût : 59 millions d'euros.
- Matériel roulant : Irisbus Créalis articulé 18 mètres, guidage optique Siemens.

termédiaire du parcours, l'espace de circulation sera ramené de deux fois deux voies à deux fois une voie. Le BHNS enlèvera également une voie de circulation sur deux des trois boulevards qui cernent l'Écusson. Rue de la République, l'impossibilité de faire coexister deux voies de bus et une voie de circulation a conduit à un compromis : l'une d'elles sera destinée au bus, tandis que l'autre sera partagée. En outre, la circulation de transit sera détournée de cette artère.

Le même souci de repenser le partage de l'espace public a conduit le maître d'œuvre à proposer, en centre-ville, un traitement de la voirie en plateau. L'objectif est de faciliter la circulation piétonne et le mouvement des livraisons, mais aussi de ralentir la vitesse des voitures. « C'est une manière de signaler aux automobilistes qu'ils sont en zone 30, souligne Dominique Gautier, architecte. Le piéton devient presque prioritaire. » L'agglomération Nîmes métropole espère, grâce à la mise en service de la ligne nord-sud, diminuer le trafic de 4 000 véhicules par jour sur un axe qui en accueille aujourd'hui 20 000 à 25 000.

Jean Lelong

Redéfinir les outils d'exploitation

La création de lignes de bus à haut niveau de service (BHNS) s'accompagnera d'une réorganisation du réseau de bus. Plusieurs « lignes fortes » offriront un niveau de service intermédiaire, tandis que d'autres « de maillage » joueront la complémentarité avec le transport en commun en site propre. L'agglomération nîmoise mettra à profit l'arrivée du BHNS pour redéfinir les outils d'exploitation du réseau, en secteur urbain et périurbain. Deux chantiers sont engagés : l'un vise à introduire la billettique sur le réseau, en remplaçant les cartes à coupons et les tickets par des titres de transport sans contact, rechargeables sur internet ; l'autre porte sur la mise en place d'un nouveau système d'aide à l'exploitation et à l'information des voyageurs (SAEIV).