



Agence  
d'Aix-en-Provence  
Tél : 04.42.93.64.30

Ingénierie  
du Trafic  
et des  
Systèmes  
d'exploitation



# PDU de Nîmes Métropole



## Diagnostic

Référence : 3G3144AG

Date de version : 04/02/2005

Version : 3

<b>1. Introduction</b>	<b>5</b>
1.1. Qu'est-ce qu'un PDU ? .....	5
Le cadre réglementaire .....	5
Huit orientations principales .....	6
Concrètement, le PDU c'est... ..	7
1.2. Présentation de la démarche engagée par Nîmes Métropole .....	8
Le périmètre.....	8
Les 4 étapes .....	8
Le calendrier des études.....	8
Les acteurs .....	9
1.3. Les autres procédures existantes.....	10
Le contrat d'agglomération .....	10
Le PRQA.....	12
Le SCOT du Sud Gard.....	13
Les autres documents de références et démarche .....	14
1.4. Les premières orientations du PDU.....	15
Un projet de territoire .....	15
L'intermodalité .....	15
Un développement urbain durable .....	15
La cohérence des actions à court moyen et long terme .....	16
<b>2. Présentation du territoire et de la mobilité des habitants</b>	<b>17</b>
2.1. Une position stratégique .....	17
2.2. L'agglomération en quelques chiffres .....	18
Superficie.....	18
Population.....	18
Emploi et population active .....	19
2.3. La mobilité.....	21
L'enquête .....	21
Une mobilité globale de 3,64 déplacements par habitant.....	21
Un taux de motorisation élevé induit par l'étalement urbain .....	23
La répartition modale .....	24
Les motifs de déplacements .....	25
Les migrations domicile-travail.....	26
2.4. Les pôles générateurs de déplacements .....	28
Les centres villes .....	28
Les zones d'activités.....	28
Les zones commerciales.....	29
Les équipements scolaires.....	29
Les équipements de transports.....	29
2.5. Les sites de projets.....	30
Les projets d'infrastructures .....	30
Les principaux projets de la ville de Nîmes .....	31
Les autres secteurs à enjeux .....	32

<b>3. L'état des lieux des déplacements</b>	<b>33</b>
3.1. La circulation générale	33
Hiérarchisation actuelle	33
Les niveaux de trafics	36
Les saturations	38
3.2. Le stationnement public	41
L'offre actuelle	41
Une tarification mal adaptée	44
Usages du stationnement sur voirie	45
Usages du stationnement dans les parkings	48
L'organisation du stationnement dans les communes de l'agglomération	50
3.3. Les transports en commun	51
Le réseau de Nîmes Métropole	51
Le réseau ferré	61
Le réseau départemental d'autocars	66
La « part de marché » des transports collectifs	67
La problématique des cars de tourisme	68
3.4. Les modes non motorisés	71
Les vélos	71
Les rollers	74
Les Piétons et les Personnes à Mobilité Réduite	75
3.5. Le transport de marchandises et les livraisons	78
Les livraisons	78
Les trafics poids lourds	78
La logistique	79
Le transport des matières dangereuses	80
3.6. La sécurité routière	81
Caractéristiques de l'accidentologie sur le territoire	81
Localisation des zones accidentogènes hors Nîmes	85
Localisation des zones accidentogènes dans Nîmes	86
Le traitement des traversées de ville	86
3.7. Environnement et qualité de vie	87
Le bruit	87
La qualité de l'air	88
3.8. Critères de choix pour un mode de transport	92
L'offre : donnée générale sur la répartition de l'espace	92
Le coût : analyse comparative des coûts généralisés VP et TC sur quelques trajets	93
La protection de l'environnement	94
Conclusion	95



<b>4. Synthèse et orientations</b>	<b>97</b>
4.1. Les principaux constats et leurs conséquences .....	97
Organisation du territoire et mobilité .....	97
La circulation générale .....	98
Le stationnement .....	99
Les transports publics .....	100
Les modes non motorisés .....	101
Le transport de marchandises et les livraisons .....	102
La sécurité routière .....	103
L'environnement et la qualité de la vie .....	104
Conclusion .....	105
4.2. Les orientations.....	106
Trois orientations principales .....	106
Agir ensemble, agir en cohérence .....	107
Agir pour modifier les comportements.....	108
Agir pour améliorer le cadre de vie et l'accessibilité pour tous .....	109





# 1. Introduction

## 1.1. Qu'est-ce qu'un PDU ?

---

### Le cadre réglementaire

Le PDU de Nîmes Métropole fait suite à un premier PDU, approuvé en 2000, qui ne concernait que la ville de Nîmes.

**1982 : la LOTI** Le PDU est un document de planification qui a été instauré en 1982 par la **Loi d'Orientations des Transports Intérieurs (LOTI)**. L'objectif général d'un PDU était alors défini ainsi : « *le PDU définit les principes généraux de l'organisation des transports, de la circulation et du stationnement dans le périmètre des transports urbains* » et a « *comme objectif une utilisation plus rationnelle de la voiture et d'assurer la bonne insertion des piétons, des véhicules à deux roues et des transports en commun* ».

**1996 : la LAURE** En 1996, la **Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE)** rend obligatoire l'élaboration d'un PDU pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants. De plus, elle précise et affermit les orientations.

**2000 : la loi SRU** En 2000, la **loi Solidarité et Renouveau Urbains (SRU)**, dans une perspective de développement durable, renforce le rôle des PDU, en précisant les mesures d'exploitation et d'aménagement à mettre en œuvre afin de renforcer la cohésion sociale et urbaine et en élargissant le champ des thèmes abordés. Un calendrier des décisions et réalisations doit également accompagner le PDU.

Le PDU doit être compatible avec :

- Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT), en cours d'élaboration,
- Le Plan Régional pour la Qualité de l'Air (PRQA).

Le PDU a des répercussions directes sur les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU), car ces derniers doivent eux-mêmes être compatibles avec le PDU.



## Qu'est-ce qu'un PDU ? (suite)

---

### Huit orientations principales

Le PDU doit répondre aux orientations suivantes :

- **Améliorer la sécurité de tous les déplacements**, notamment en définissant un partage équilibré de la voirie et en mettant en place un observatoire des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste,
- **Diminuer le trafic automobile,**
- **Développer les transports collectifs et les moyens de déplacements économes et les moins polluants**, notamment l'usage de la bicyclette et le marche à pied,
- **Aménager et exploiter le réseau principal de voirie d'agglomération**, afin de rendre plus efficace son usage, notamment en l'affectant aux différents modes de transport et en favorisant la mise en œuvre d'actions d'information sur la circulation,
- **Organiser le stationnement sur le domaine public**, notamment classification selon les catégories d'usagers admis à y stationner leur véhicule, politique tarifaire, localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de ville, mesures spécifiques pour certains usagers, etc.,
- **Améliorer le transport et la livraison de marchandises**, de façon à en réduire les impacts sur la circulation et l'environnement,
- **Encourager les entreprises et les collectivités à établir des plans de mobilité et à favoriser le transport de leur personnel**, notamment par l'utilisation des transports en commun et du co-voiturage,
- **Mettre en place une tarification et une billettique intégrées** pour l'ensemble des déplacements.



## Qu'est-ce qu'un PDU ? (suite)

---

### **Concrètement, le PDU c'est...**

- Un outil de planification urbaine...*** Le PDU propose des actions pour les années à venir, sur l'ensemble du territoire de l'agglomération. Il nécessite une coordination entre les différents intervenants pour élaborer un projet global en matière d'aménagement du territoire et de déplacements.
- Il constitue un cadre qui fixe les orientations en matière de déplacements, afin de favoriser un développement harmonieux du territoire et de promouvoir une culture commune des déplacements.
- ...proposant une nouveau système de déplacements*** Le PDU favorise un équilibre entre tous les modes de déplacements. D'une culture très orientée vers la voiture particulière, les actions du projet de PDU devront permettre de faire évoluer les comportements pour aller vers une culture multimodale des déplacements.
- ...offrant une vision globale du territoire*** Le PDU propose un développement cohérent du territoire, en offrant une vision globale aux populations et aux acteurs. Il permet de sortir d'une logique sectorielle des actions.
- ...intégrant les « coups partis » et les projets existants*** La démarche PDU doit intégrer les actions existantes (réseau TC d'agglomération, sécurisation des TC, etc.), ou programmées (Transport en Commun en Site Propre (TCSP), projets de contournements routiers, Schéma Départemental cyclable, etc.).
- L'ensemble des projets urbains existants doit également être intégré : aménagement de l'avenue Jean Jaurès, projet AEF, projet du Triangle de la Gare, quartier Hoche Sernam, projets concernant les zones d'activités, etc.
- ...programmant des actions à court moyen et long terme*** Le PDU permet à la collectivité de planifier les actions à mener à court moyen et long terme et de communiquer ainsi sur des objectifs concrets et ambitieux.
- ...évaluant les actions mises en œuvre*** Le PDU propose un programme de suivi et d'évaluation de la mise en œuvre des actions proposées.



## 1.2. Présentation de la démarche engagée par Nîmes Métropole

### Le périmètre

Le périmètre d'élaboration du PDU est celui de Nîmes Métropole : 206 616 habitants répartis sur 23 communes.

### Les 4 étapes

Le principe général d'élaboration du PDU a été fixé par la loi :

**Le diagnostic** En premier lieu, un diagnostic sur l'organisation actuelle des déplacements dans l'agglomération est élaboré, afin de fixer les orientations du PDU.

**Les scénarios** Puis, plusieurs scénarios portant sur l'évolution des déplacements sont proposés, en cohérence avec les scénarios de développement de l'urbanisation.

**Le projet** L'Autorité Organisatrice des Transports choisit l'un de ces scénarios suivant lequel le projet de PDU est finalisé, avant d'être arrêté par délibération.

**L'approbation du PDU après enquête publique** La concertation préalable peut alors commencer, dans un premier temps avec les personnes publiques concernées, puis avec la population via une enquête publique.

A son terme et après modification du PDU, l'Autorité Organisatrice des Transports approuvera définitivement le PDU.

### Le calendrier des études

	2004												2005											
	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S			
<i>Diagnostic</i>	■	■	■	■	■	■																		
<i>Scénarios</i>							■	■	■	■	■	■												
<i>Projet</i>													■	■	■	■	■	■	■	■				
<i>Concertation jusqu'à l'approbation</i>																						→		

# Présentation de la démarche engagée par Nîmes Métropole (suite)

## Les acteurs

### **Le groupe de travail et le Comité technique**

Le groupe de travail et le comité technique participent à l'élaboration du diagnostic, des scénarios et du projet, avant qu'ils soient soumis au Comité de Pilotage.

Ils sont composés de techniciens de Nîmes Métropole, de l'Etat, de la Région, du Département, du SCOT, de l'agence d'Urbanisme, de la CCI, de la SNCF, de RFF, etc.

Le groupe de travail correspond à un comité technique réduit, en fonction des thèmes abordés.

### **Le Comité de Pilotage**

Le Comité de Pilotage oriente l'étude, définit les objectifs, ainsi que les principes d'actions.

Il est composé des intervenants en groupe de travail et comité technique, des élus des communes concernées ainsi que des représentants d'organismes socio-professionnels et d'associations.

### **Les Cinq ateliers thématiques**

La mise en place d'ateliers thématiques vise à favoriser la concertation en mobilisant :

- **des associations d'usagers ou d'habitants** : usagers piétons, vélos, protection de la nature, ...,
- **des représentants d'organismes socio- professionnels** : gestionnaires de parkings, groupement d'entreprises, de commerçants, ...,
- **des institutionnels** : collectivités territoriales, services déconcentrés de l'Etat, CCI, gendarmerie, polices, ADEME, ...

Pour le diagnostic, 5 ateliers thématiques ont été créés :

- **Circulation tous modes**, présidé par Mme GAGNIERE, adjoint au maire de Nîmes
- **Sécurité des Déplacements**, présidé par M DEMUNCK, maire de Générac
- **Stationnement**, présidé par M BAZIN, maire de Clarensac
- **Transports publics**, présidé par M MAYOR, adjoint au maire de Marguerittes
- **Voirie d'agglomération**, présidé par M ROUQUET, adjoint au maire de Rodilhan

La coordination de ces 5 ateliers est assurée par M PORTAL, maire de Marguerittes et président de la Commission Transports, au travers des **séminaires des Présidents d'Ateliers**. L'Agence d'Urbanisme en tant qu'assistant à maîtrise d'ouvrage assure la co-animation de ces ateliers.

Au cours de la phase diagnostic, ces ateliers se sont retrouvés 3 fois en moyenne, afin de mettre en commun leurs constats sur la situation actuelle, de préciser les orientations du PDU et de mettre en avant quelques pistes d'actions.



## 1.3. Les autres procédures existantes

### Le contrat d'agglomération

Le contrat d'agglomération a été adopté fin 2003. Il concerne les 23 communes du territoire de Nîmes Métropole.

#### Contexte d'élaboration et Contenu

Il est réalisé dans le cadre de la loi d'Orientation sur l'Aménagement et le Développement Durable du Territoire (LOADDT) de 1999.

Ce document de référence définit les choix stratégiques de l'agglomération pour les 15 années à venir et témoigne des attentes des acteurs du territoire quand à son organisation et son système des déplacements.

Ce document est signé par la Préfet de la Région Languedoc Roussillon, le Président du Conseil Régional Languedoc Roussillon et le Président de la Communauté d'Agglomération de Nîmes Métropole.

#### Trois documents de base

Il se compose de Trois documents de base :

- Un état des lieux,
- Le projet à l'horizon 2015
- Le programme cadre 2004-2006

#### Les enjeux

- **Organiser le territoire et construire autour de ses spécificités**, c'est à dire :
  - Limitation et protection contre les risques naturels,
  - Environnement et cadre de vie,
  - Maîtrise du foncier et préservation du foncier agricole périurbain,
  - Conjugaison des besoins urbains, ruraux et agricoles avec un double objectif : qualité et durabilité,
  - Valorisation de la situation géographique et du positionnement des infrastructures de communication.
- **Développer durablement le territoire**, c'est à dire organiser sa croissance en s'appuyant sur les réseaux et en veillant au respect des équilibres socioculturels, économiques et environnementaux.
- **Rayonner vers l'extérieur**, c'est à dire :
  - Faciliter les déplacements vers l'extérieur,
  - Améliorer la communication du territoire et conforter Nîmes Métropole à une place de partenaire identifié de qualité,
  - Consolider les réseaux de villes et d'agglomérations.



## Les autres procédures existantes (suite)

---

### Le contrat d'agglomération (suite)

#### **Concernant les transports et les déplacements**

#### **Le constat :**

- Dans le passé, absence de lien entre transports et développement urbain,
- Trois Autorités Organisatrices des Transports étaient recensées : la Région, le Département et la Ville de Nîmes. Nîmes Métropole a franchi une première étape avec la réorganisation de l'ensemble du réseau. Le réseau acquiert ainsi une lisibilité pour ce qui relevait de l'interurbain,
- De plus en plus, des situations de congestion de trafics sur le réseau routier sont constatées et l'accidentologie est élevée,
- Les liaisons régionales et interrégionales sont basées sur le réseau routier,
- La région est depuis longtemps un « couloir de communication » où les flux de grand transit deviennent plus pénalisants que profitables du fait de l'importance des flux de marchandises et du trafic automobile qui traverse la région.

#### **Les enjeux :**

- Harmoniser les politiques de transport dans le nouveau périmètre des transports urbains,
- Favoriser le transfert modal de l'automobile vers les transports en commun pour éviter les thromboses,
- Accroître l'offre de transport, augmenter la vitesse commerciale, les fréquences et la régularité pour être attractif.



## Les autres procédures existantes (suite)

### Le PRQA

Le Plan Régional pour la Qualité de l'Air du Languedoc Roussillon a été approuvé le 16 novembre 1999.

#### **Contexte d'élaboration et Contenu**

Conformément à la loi sur l'Air, la politique de maîtrise de la pollution atmosphérique s'appuie sur le Plan Régional pour la Qualité de l'Air, établi par les services de la préfecture régionale.

Ce document fixe des orientations permettant de prévenir ou de réduire la pollution atmosphérique ou d'en atténuer les effets

#### **Les orientations**

Les orientations du PRQA sont les suivantes :

- **Développer la surveillance de la qualité de l'air**, afin notamment de mieux prendre en compte la problématique des pollutions liées aux transports routiers,
- **Améliorer la connaissance des effets sanitaires**. En Languedoc Roussillon, comme partout en France, l'accent a été mis sur l'importance d'une action portant sur l'amélioration de la situation représentant l'exposition permanente de personnes, plutôt que de focaliser les efforts sur des épisodes aigus de courte durée et peu fréquents,
- **Améliorer la connaissance des impacts**, en approfondissant la connaissance des impacts sur le patrimoine bâti et les milieux naturels et agricoles en Languedoc Roussillon,
- **Maîtriser les émissions**, les efforts existants pour réduire, à long terme et sur une grande échelle, les émissions de polluants par les sources fixes et mobiles doivent être amplifiés, afin de ramener l'ozone à des niveaux durablement inférieurs aux objectifs de qualité,
- **Maîtriser les déplacements**, les émissions de polluants en Languedoc Roussillon proviennent essentiellement des transports motorisés et sont concentrés dans les centres urbains de la région. Les mécanismes de leur réduction, liés aux déplacements sont multiples et complexes, ils peuvent par exemple porter sur :
  - Le développement des transports collectifs et des infrastructures propres aux bicyclettes et à la marche à pied, accompagné d'une politique contraignante vis à vis de la voiture en milieu urbain
  - L'évolution des comportements individuels
  - Le transport des marchandises
  - Le développement de formes urbaines plus économes en déplacements motorisés individuels, en parallèle des actions menées sur les transports eux-mêmes

Les PDU offrent l'opportunité de mettre en pratique toutes ces préconisations.

- **Améliorer la qualité de l'information et de sa diffusion.**





## Les autres procédures existantes (suite)

### Le SCOT du Sud Gard

Parallèlement à la démarche du PDU, le Schéma de Cohérence Territorial du Sud Gard, est en cours d'élaboration.

#### **Contexte d'élaboration et Contenu**

Le SCOT est l'un des nouveaux documents de planification urbaine qu'institue la loi SRU. Le SCOT remplace le Schéma Directeur et a pour principal objectif de rendre les politiques d'urbanisme plus claires et plus démocratiques, de doter les communes, communautés de communes et d'agglomération d'un outil permettant une mise en cohérence de l'ensemble des politiques sectorielles notamment en matière d'urbanisme, d'habitat, de déplacements et d'équipements commerciaux et enfin, d'assurer un équilibre entre les espaces urbains, agricoles et naturels.

#### **Le périmètre**

Le SCOT du sud Gard est élaboré sur un périmètre regroupant 75 communes qui appartiennent toutes à une structure intercommunale (six communautés de communes et une communauté d'agglomération). La maîtrise d'ouvrage de ce document de planification est assurée par un syndicat mixte, créé en octobre 2002.

#### **Le planning**

La phase diagnostic de l'élaboration du SCOT sera terminée à l'automne 2004. L'objectif est de disposer d'un SCOT approuvé et applicable fin 2006.

Il paraît opportun de profiter de la « simultanéité » de ces démarches pour travailler en collaboration et assurer ainsi la cohérence du PDU avec le SCOT.

#### **Les premiers constats**

Les premiers constats concernant le volet « déplacements et infrastructures » sont les suivants :

- **Dynamisme démographique : un dénominateur commun au sud du Gard** : sur le périmètre du SCOT la croissance démographique est continue depuis 1962 et parmi les plus élevées,
- **Une région qui accueille de nombreux arrivants**, chaque année, environ 6700 nouveaux arrivants et des perspectives démographiques calquées sur un rythme similaire (jusqu'en 2020, 3000 à 4000 habitants de plus chaque année dans le Sud-Gard)
- **La mobilité dans le sud du Gard, facteur d'émergence d'un territoire** : Le principal motif de mobilité est le travail, et la voiture est le mode de déplacement quasi-exclusif. Ces éléments facilitent l'étalement urbain.
- **Le sud du Gard, partie intégrante d'un territoire urbain plus vaste**, le sud Gard connaît des mobilités internes, mais aussi externes, induites par la proximité de plusieurs agglomérations,
- **Le Sud-Gard, un territoire riche en infrastructures aux accessibilités et aux nœuds de communication multiples,**



## Les autres procédures existantes (suite)

---

### Le SCOT du Sud Gard (suite)

#### **Les premiers constats (suite)**

- **Plusieurs types de flux qui se cumulent** : importance du transit, des flux routiers en constante augmentation, importance relative de l'autoroute pour les déplacements locaux, une utilisation du rail « variée » en terme de flux et d'évolution, des gares qui structurent le territoire...
- **Des territoires maillés par des nœuds d'échanges**, des lieux de connections interrégionales nationales et internationales, mais aussi des nœuds de proximité au service d'un urbanisme durable.

#### **Les premières orientations**

Les premières orientations sur ce thème sont les suivantes : en satisfaisant les besoins engendrés par la croissance démographique et économique, le SCOT :

- Devra répondre aux objectifs relatifs à la cohérence entre urbanisation et desserte en transports collectifs existante dans un premier temps et à créer dans un second temps,
- Pourra, le cas échéant, subordonner l'ouverture à l'urbanisation des zones naturelles ou agricoles et les extensions urbaines à l'offre en transport collectif,
- Pourra, en outre, définir des grands projets d'équipements et de services, en particuliers de transports, nécessaires à la mise en œuvre du schéma.

---

### Les autres documents de références et démarche en cours

Le PDU doit également prendre en compte :

- Les autres documents de planification existants tels que le Plan Départemental d'Aménagement de Sécurité (2000-2006), le Document Général d'Orientation en matière de sécurité routière en cours d'élaboration, le Dossier de Voirie d'Agglomération en cours de révision, les PLU, en particulier celui de Nîmes de juillet 2003, etc ;
- Des démarches en cours, telles que la réflexion sur la voirie d'intérêt communautaire, le Schéma Départemental Cyclable, les études sur l'étoile ferroviaire, etc.
- Des projets existants<sup>1</sup> en terme d'infrastructures de transport (rocades, TCSP, ...), mais également de développement économique et urbain (extension de G. Besse, AEF, Jean Jaurès, etc.).

---

<sup>1</sup> Voir § 2.4



## 1.4. Les premières orientations du PDU

Ces premières orientations sont issues du pré-diagnostic réalisé par l'agence d'urbanisme ainsi que de la mise en cohérence et de la synthèse des réflexions qui ont eu lieu au sein des différents ateliers thématiques. Elles sont cohérentes avec les documents de planification existants.

---

### Un projet de territoire

La première orientation identifiée par les ateliers est **l'intégration du PDU dans un projet de territoire à long terme.**

Cet objectif sera atteint :

- En assurant la cohérence entre urbanisme et déplacements, ce qui nécessite une parfaite articulation du PDU avec les différentes démarches en cours : SCOT, PLU, projets structurants, ...
- En favorisant de nouveaux types d'habitat, plus dense et se développant en cohérence avec le réseau de transport en commun,
- En améliorant le cadre de vie et en favorisant les synergies entre les projets d'aménagement urbain ou d'équipements et les projets de transport,
- En suscitant une évolution des pratiques urbaines à travers la communication, afin de faire évoluer les comportements.

---

### L'intermodalité

La seconde orientation est le **développement de l'intermodalité.**

Elle se décline en quatre objectifs principaux :

- Mettre en place un réseau de TC attractif,
- Réaliser des parcs relais et des pôles d'échanges multimodaux,
- Faire évoluer la politique de stationnement en cohérence,
- Favoriser le développement des modes doux.

---

### Un développement urbain durable

La troisième orientation forte est de **promouvoir un développement urbain durable en améliorant la qualité de vie et la sécurité des déplacements pour tous.**

La réussite de cette orientation passe par :

- Le développement des réseaux de surveillance de la qualité de l'air et la lutte contre les nuisances sonores,
- Une nouvelle répartition de l'espace public en faveur des modes non motorisés et des TC,
- La préservation et le renforcement des fonctions commerciales et d'habitat des cœurs de villes,
- L'accessibilité du territoire pour tous.

## Les premières orientations du PDU (suite)

---

### La cohérence des actions à court moyen et long terme

Enfin, la quatrième orientation identifiée par les ateliers est **la définition d'un programme d'actions à court et moyen terme cohérent avec les projets à long terme.**

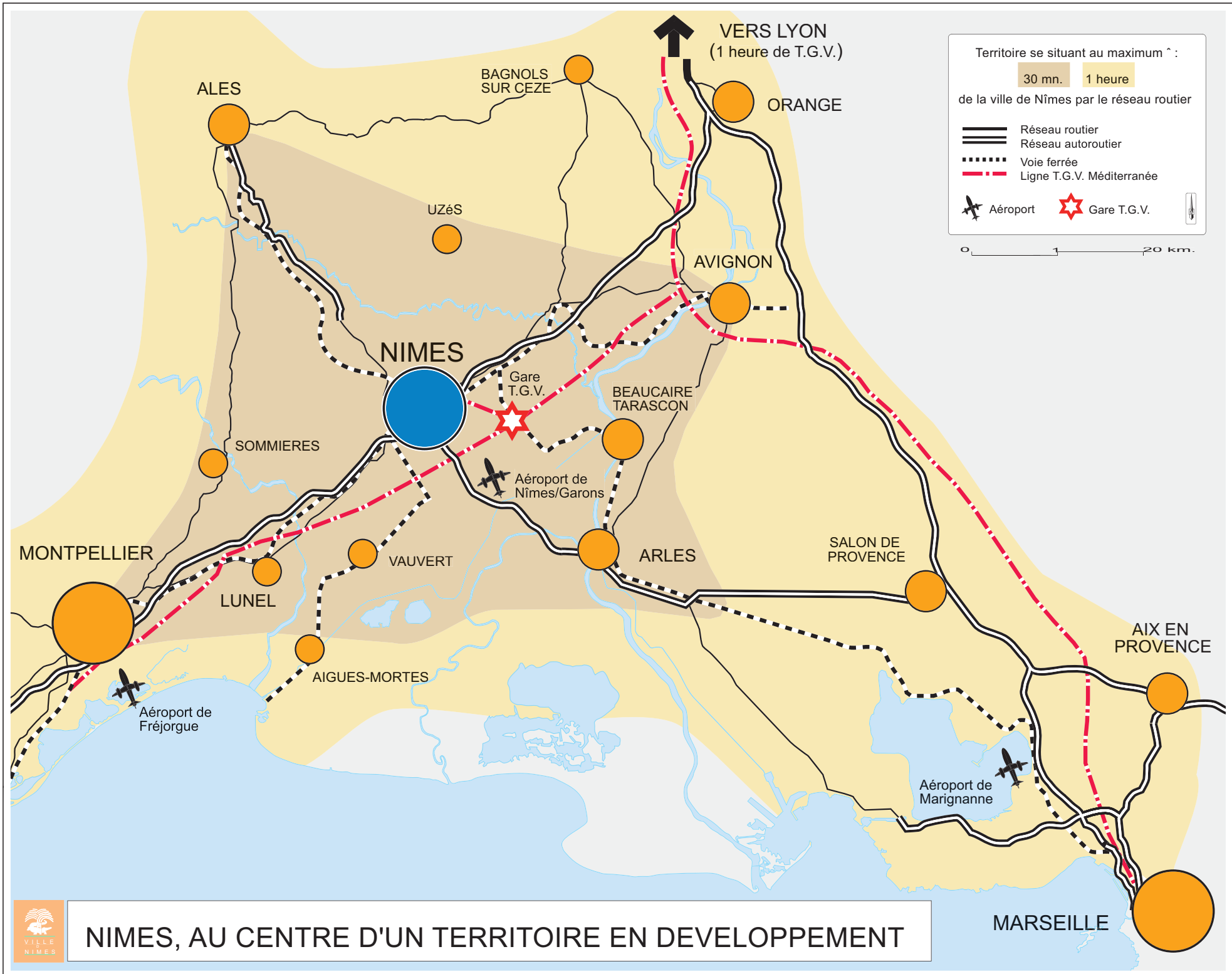
A court et moyen terme, les premières actions sont :

- La mise en service des premiers parcs-relais et du réseau TC associé,
- La sécurisation des déplacements, notamment pour les modes doux et les personnes à mobilité réduite,
- La mise en œuvre de mesures d'exploitation de la voirie favorisant une nouvelle répartition de l'espace,
- La mise en place de Plans de Déplacements d'Entreprises, d'une centrale ou d'un conseil en mobilité.

Pour préparer l'avenir, il faut :

- Définir le futur TCSP et la complémentarité des réseaux,
- Réserver les emprises foncières, notamment pour la réalisation de parcs relais et d'infrastructures tous modes,
- Planifier les équipements structurants,
- Mettre en synergie les différentes politiques et les projets.





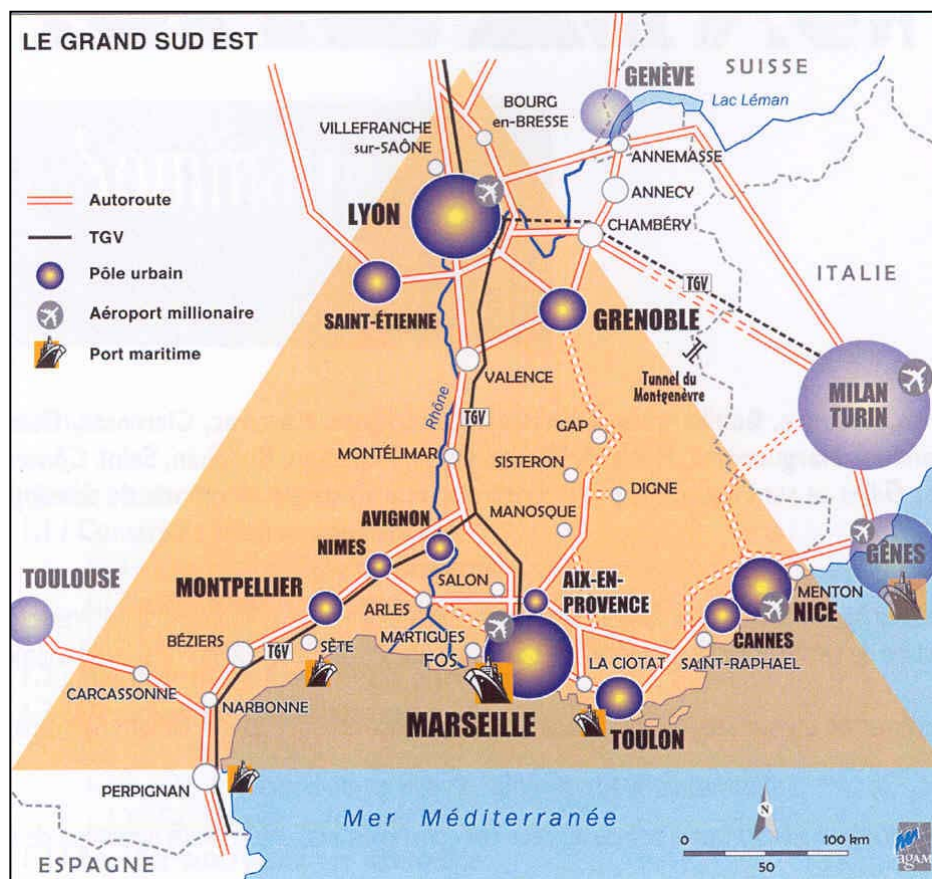
**NIMES, AU CENTRE D'UN TERRITOIRE EN DEVELOPPEMENT**

## 2. Présentation du territoire et de la mobilité des habitants

### 2.1. Une position stratégique

Située sur l'axe France-Espagne, l'agglomération de Nîmes Métropole s'inscrit dans deux grandes échelles de territoire :

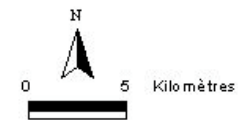
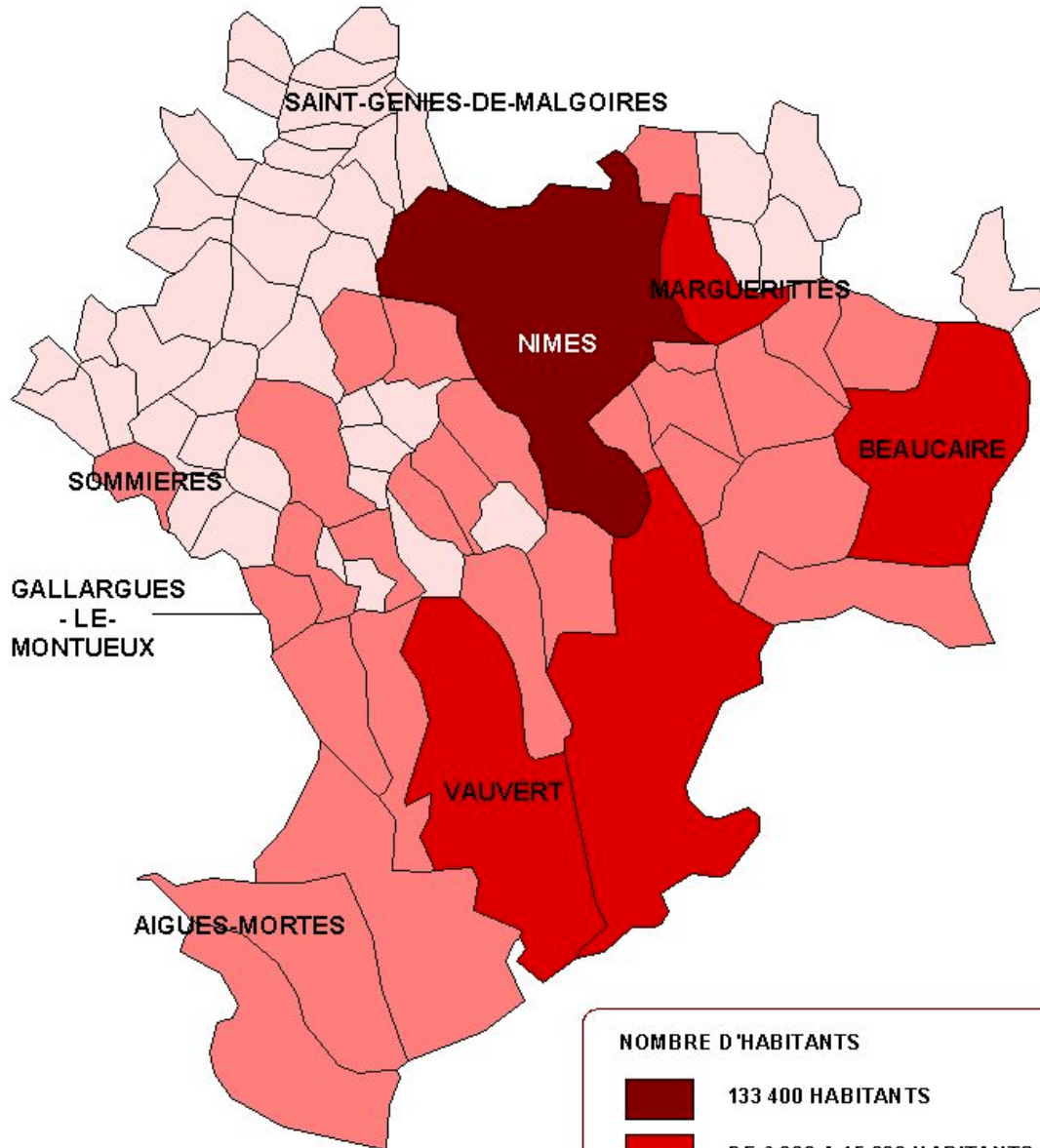
- **Le Grand Sud-Est et l'Arc Méditerranéen** au rayonnement interrégional et international, ayant vocation à constituer la porte de l'Europe vers les pays méditerranéens de l'Afrique du Nord,
- **Le Bassin de vie élargi** : l'aire d'influence de l'agglomération nîmoise regroupe différentes entités géographiques, organisées autour de villes moyennes (Alès, Arles, etc.).



*Extrait du contrat d'agglomération*



## REPARTITION DE LA POPULATION EN 1999



Périmètre : SCOT du Sud du Gard

Réalisation : Agence d'Urbanisme et de Développement de la Région Nîmoise  
Source : I.N.S.E.E - RGP 1999 - Fond de carte : I.G.N.-BD GEOFLA

## 2.2. L'agglomération en quelques chiffres

### Superficie

L'agglomération nîmoise regroupe 23 communes et représente une superficie totale de 61 000 ha, dont 19% est bâtie.

### Population

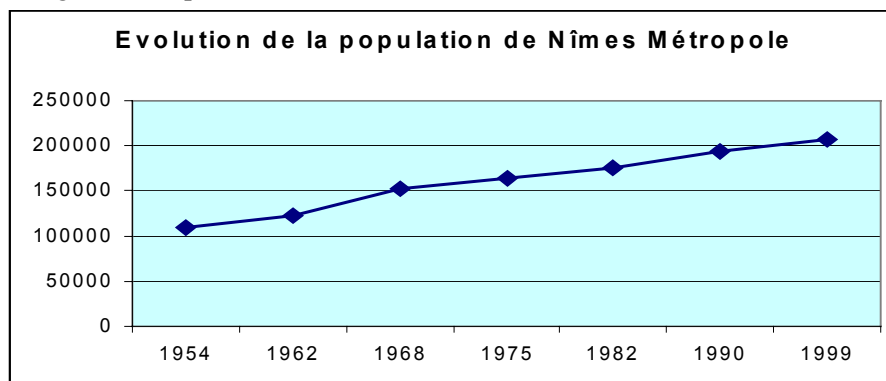
#### **Nîmes Métropole : 206 616 habitants**

En 1999, la population de Nîmes Métropole est de 206 616 habitants. Elle se répartie de la manière suivante :

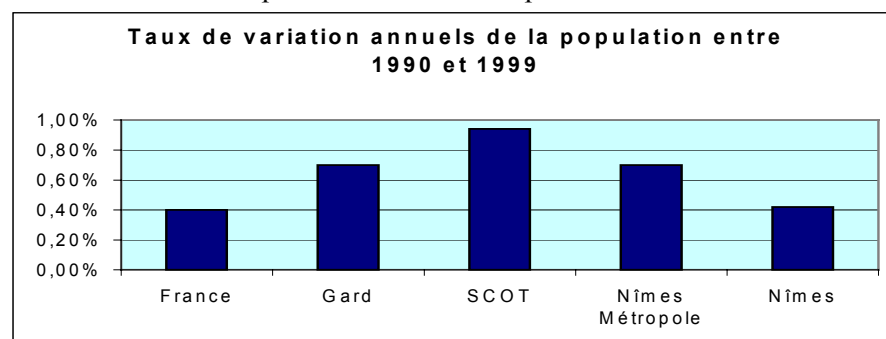
- 133 400 habitants pour Nîmes centre, soit 64,5%
- une seule commune de plus de 10 000 habitants : St Gilles avec 11626 habitants,
- Trois communes de plus de 5000 habitants : Marguerittes (8181 hab.), Manduel (5748 hab.) et Bouillargues (5253 hab.)
- 18 communes de moins de 5000 habitants, la plus petite étant St Côte et Maruejols avec 570 habitants

#### **Une population en constante augmentation**

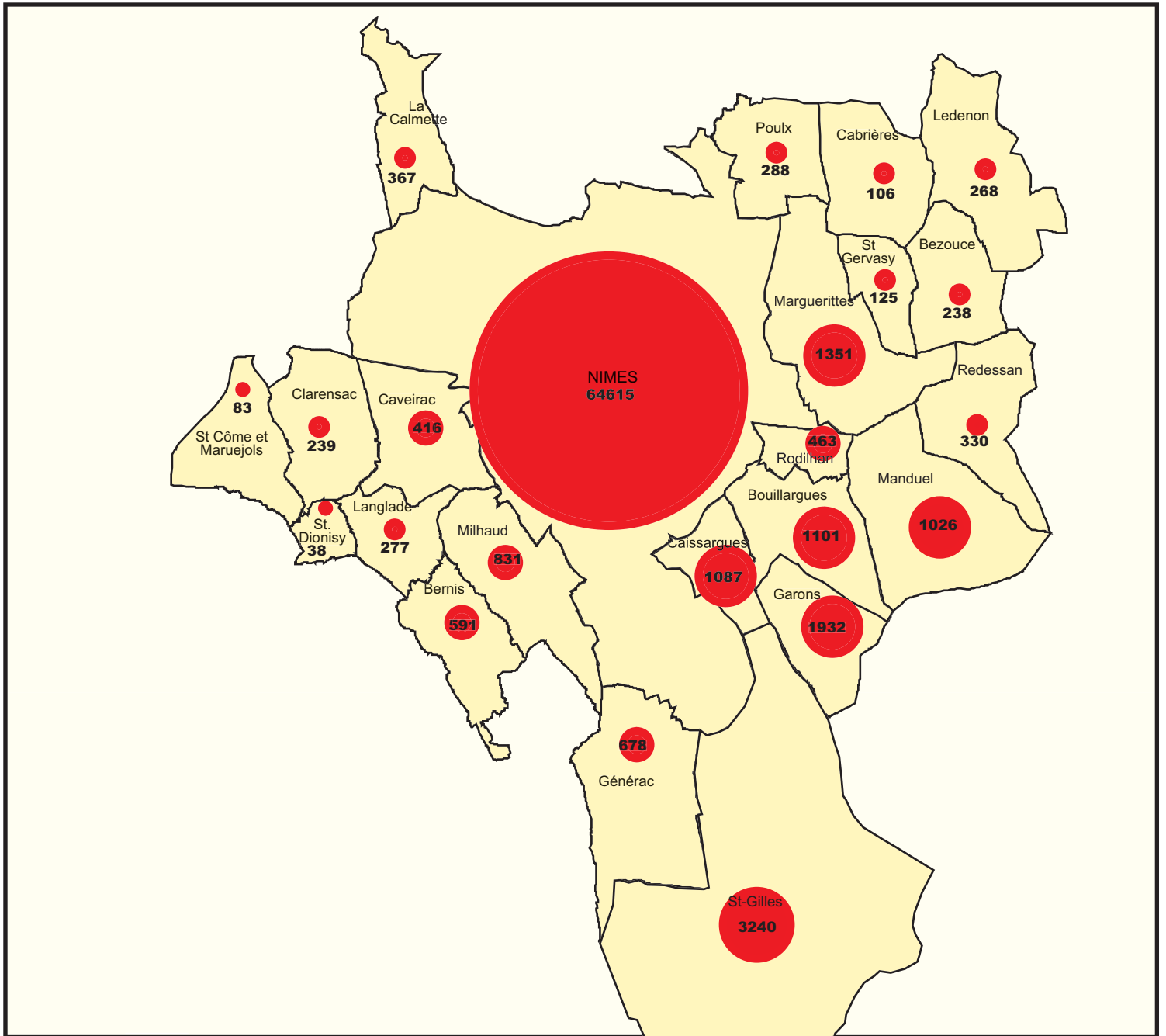
La population de l'agglomération est en constante augmentation (taux de variation annuel entre 1954 et 1999 +2%). Ainsi, depuis 1954, la population a augmenté de près de 100 000 habitants.



Entre 1990 et 1999, le taux de variation annuel est de +0,7% pour l'ensemble de Nîmes Métropole, ce qui place l'agglomération en ligne avec l'évolution constatée pour l'ensemble du département.



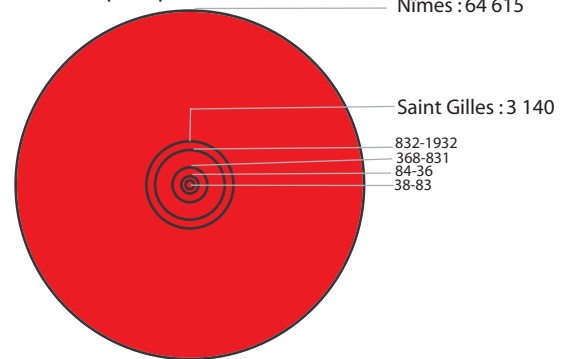




Source : INSEE RGP 1999

### PDU de l'agglomération nîmoise

Nombre d'emplois par commune en 1999 Nîmes : 64 615



64 615 Nombre d'emplois par commune en 1999

0 5 10 km.



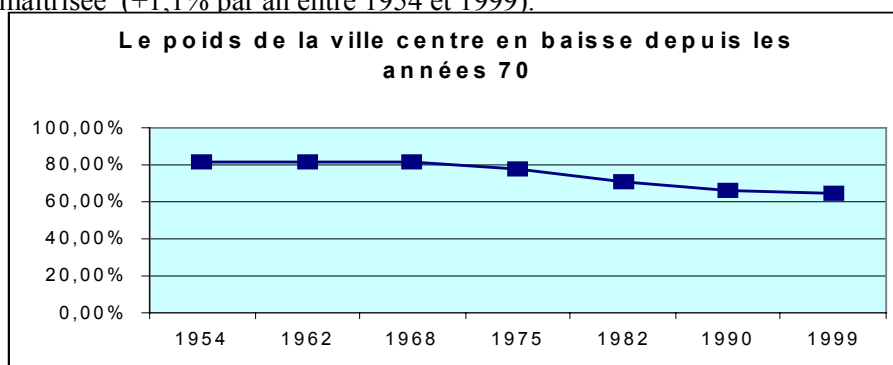
## L'agglomération en quelques chiffres (suite)

### Population (suite)

#### **Le poids de la ville centre**

Nîmes regroupe à elle seule environ 65% de la population de l'agglomération en 1999. Sa population est également en constante augmentation, mais son poids relatif ne cesse de diminuer depuis les années 70.

Ainsi certains villages ont connu une véritable explosion de leur population entre 1954 et 1999 : Poulx de 118 à 3148 habitants, Rodilhan de 317 à 2493 habitants, Langlade de 285 à 1834 habitants, Caissargues de 530 à 3326 habitants, etc. Alors que Nîmes connaît une évolution beaucoup plus maîtrisée (+1,1% par an entre 1954 et 1999).



La croissance démographique tend de plus en plus à se diffuser sur le territoire. Ainsi, des communes de plus en plus éloignées de la ville centre ont vu leur population fortement augmenter sur la période récente (1990-1999) : St Dionisy (+6% par an), St Côme et Maruejols (+4%), etc.

Il y a un lien étroit entre la diffusion de la population sur le territoire et l'offre en foncier et en logements. Ainsi les communes de la première couronne ayant atteint les limites de leur développement, les populations s'installent de plus en plus loin.

### Emploi et population active

#### **Nîmes Métropole : 79690 emplois**

En 1999, 79 690 emplois étaient recensés sur le territoire de Nîmes Métropole. Ils se répartissent de la manière suivante :

- 64 614 emplois sur la commune de Nîmes, soit 81%,
- 3240 emplois sur Saint Gilles,
- plus de 1000 emplois sur chacune des communes de Garons, Marguerittes, Bouillargues, Caissargues et Manduel,
- 16 communes comprenant moins de 1000 emplois chacune.

Le poids de la commune centre est donc là aussi très important. Entre 1990 et 1999 il est resté stable.

## L'agglomération en quelques chiffres (suite)

### Emploi et population active (suite)

**Une évolution des emplois qui ne suit pas celle de la population**

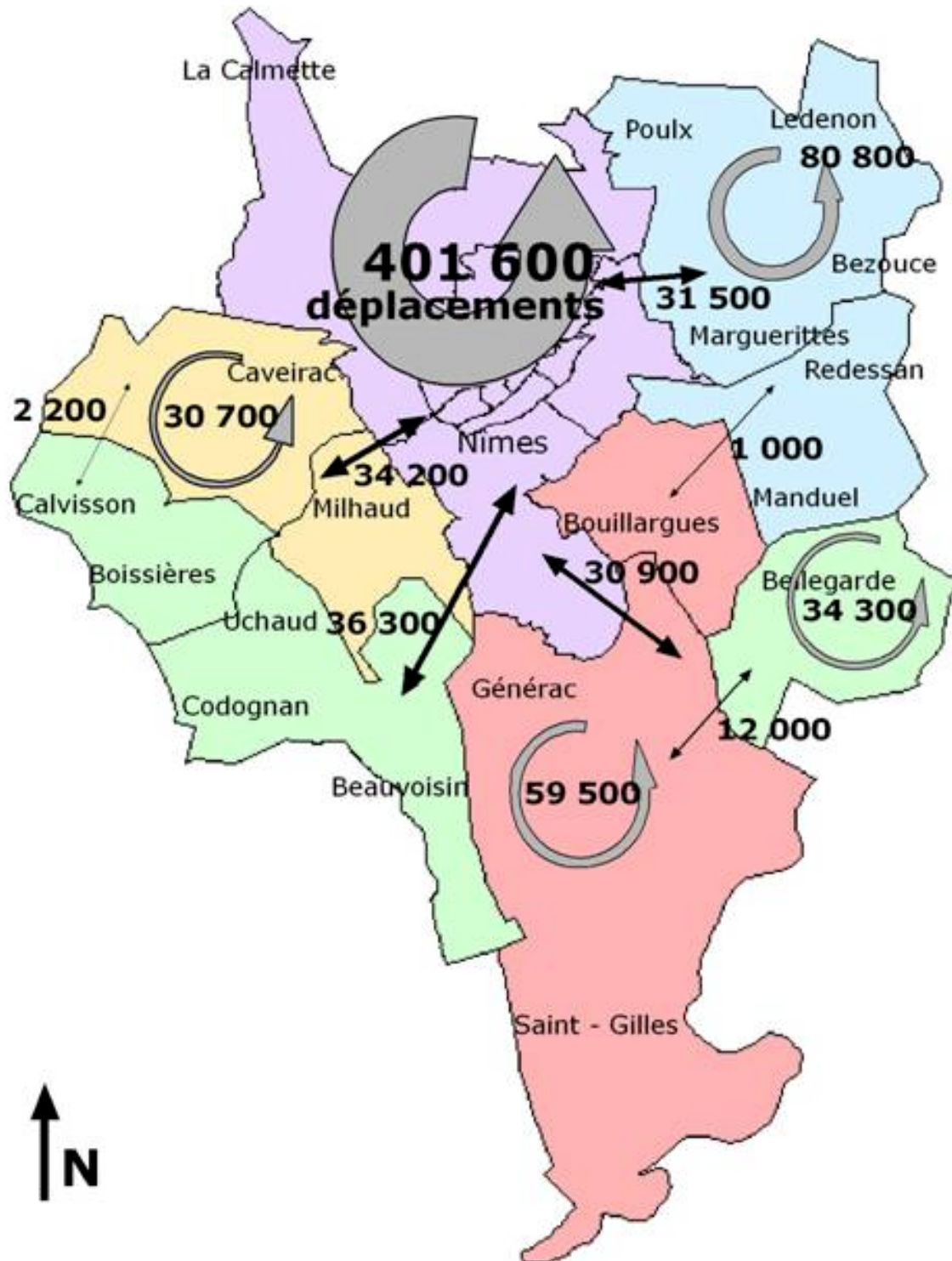
Globalement, le nombre d'emplois sur l'agglomération de Nîmes Métropole a augmenté entre 1990 et 1999 : +0,7%.

Là aussi les données sont très variables en fonction des communes :

	Variation du Nombre d'emplois entre 1990 et 1999	Variation de la population active entre 1990 et 1999	Variation de la population entre 1990 et 1999
Bernis	-10,59%	-5,18%	6,20%
Bezouce	-4,80%	19,63%	20,00%
Bouillargues	1,52%	17,82%	21,15%
Cabrières	-11,67%	42,33%	27,66%
Caissargues	62,24%	-5,68%	1,03%
Caveirac	-2,12%	10,12%	15,68%
Clarensac	-19,26%	25,00%	20,20%
Garons	0,26%	3,13%	1,21%
Générac	18,32%	10,79%	10,19%
La Calmette	66,82%	46,05%	24,05%
Langlade	-15,30%	13,00%	14,41%
Ledenon	-11,26%	4,36%	20,47%
Manduel	-3,21%	-1,24%	3,03%
Marguerittes	6,55%	8,29%	8,39%
Milhaud	-0,24%	-4,87%	0,39%
Nîmes	0,10%	-6,20%	3,86%
Poulx	63,64%	93,60%	93,13%
Redessan	-11,29%	30,90%	28,66%
Rodilhan	12,38%	-8,93%	3,40%
St Côte et Maruejols	-6,74%	48,81%	39,02%
St Dionisy	-22,45%	50,56%	57,86%
St Gervasy	-14,97%	31,37%	18,84%
St Gilles	-2,16%	-3,48%	2,85%
<b>TOTAL</b>	<b>+0,72%</b>	<b>-0,72%</b>	<b>6,48%</b>

On note que globalement les communes qui ont accueilli une population importante, et notamment de la population active, sont celles qui ont subi les baisses du nombre d'emplois les plus importantes.

## FLUX ENTRE LES DIFFERENTS SECTEURS DE L'AGGLOMERATION



## 2.3. La mobilité

### L'enquête

Une enquête téléphonique a été réalisée début 2004, afin d'obtenir des données à jour sur la manière dont se déplacent les habitants de l'agglomération.

Cette enquête a concerné 1007 personnes, représentatives de 220 272 individus de 5 ans et plus, habitant Nîmes, l'agglomération et quelques communes proches.

2163 déplacements ont été recensés. Ils représentent 808733 déplacements au global.

### Une mobilité globale de 3,64 déplacements par habitant

La mobilité globale sur le périmètre d'enquête est de **3,64 déplacements par habitant, tous modes confondus**. En ne prenant en compte que les modes mécanisés elle est de **2,44**.

	Nombre de déplacements	Mobilité
<i>Marche à pied</i>	252 785	1,11
<i>Voiture</i>	448 310	1,96
<i>TC</i>	77 890	0,34
<i>Vélo</i>	18 799	0,08
<i>Deux roues motorisés</i>	7 992	0,04
<i>Autre</i>	2 956	0,01
<i>Modes mécanisés</i>	555 948	2,44

### Une mobilité plus forte dans l'agglomération de Nîmes

La mobilité pour les communes de l'agglomération, hors Nîmes, est importante : **3,98 déplacements par habitants**.

	Mobilité
<i>Nîmes</i>	3,46
<i>Reste de l'agglomération</i>	3,98
<i>Hors agglomération</i>	2,75

## La mobilité (suite)

### Une mobilité globale de 3,64 déplacements par habitant (suite)

#### Une mobilité dans la moyenne des villes du sud

Ces données sont en ligne avec les données nationales sur la mobilité dans les villes du sud :

- Mobilité globale : entre 3,5 et 4
- Mobilité pour les déplacements en modes motorisés : entre 2,4 et 2,9

Pour les villes de l'agglomération, hors Nîmes, la mobilité se situe dans le haut de cette fourchette.

#### Une mobilité qui augmente

En 1992, lors de l'élaboration du DVA, la mobilité pour les déplacements en modes motorisés était de 2,32 déplacements par habitant. Elle a donc progressé de 0,12 points en 10 ans.

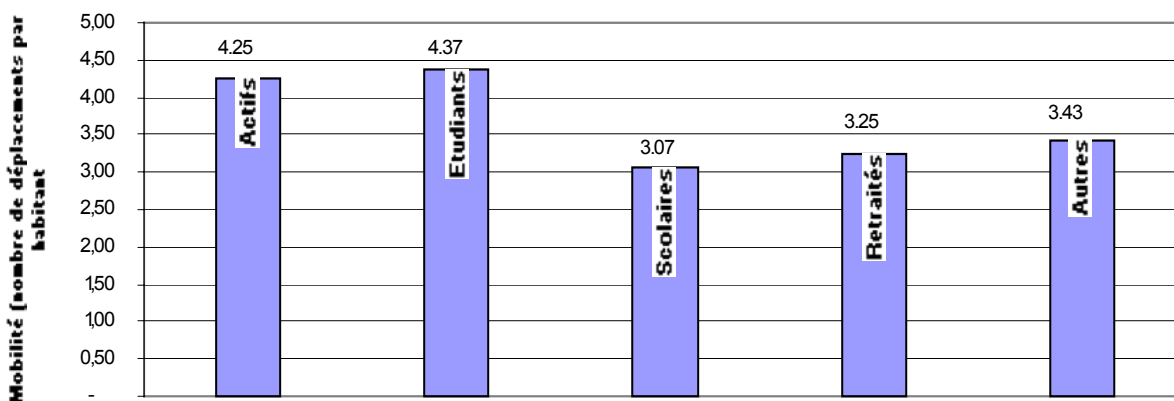
Les hypothèses prises à l'horizon 2000 était de 2,38 déplacements mécanisés par habitant et à l'horizon 2010, de 2,44 déplacements mécanisés par habitant. **La mobilité a donc progressé plus rapidement que les hypothèses initiales.**

#### Une mobilité en TC non négligeable

La mobilité en TC est de 0,34 déplacements par habitant. Pour les villes du sud, la moyenne se situe entre 0,2 et 0,3. L'agglomération de Nîmes est donc légèrement supérieure.

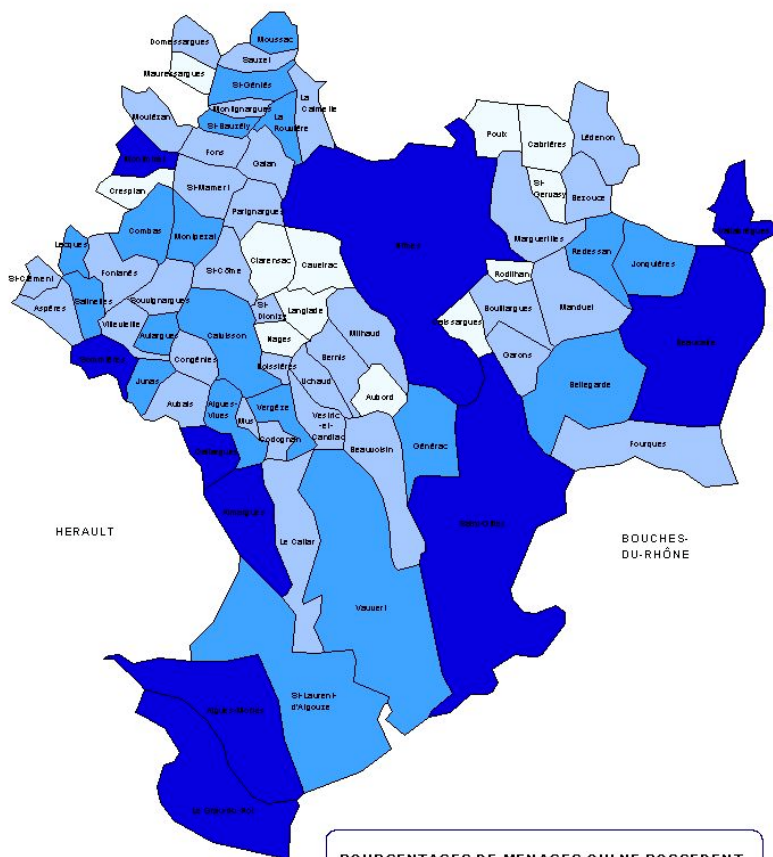
#### Des actifs et des étudiants très mobiles

Les actifs et les étudiants se déplacent plus souvent que le reste de la population.





### PART DES MENAGES QUI NE POSSEDENT PAS DE VOITURE EN 1990



POURCENTAGES DE MENAGES QUI NE POSSEDENT PAS DE VOITURES



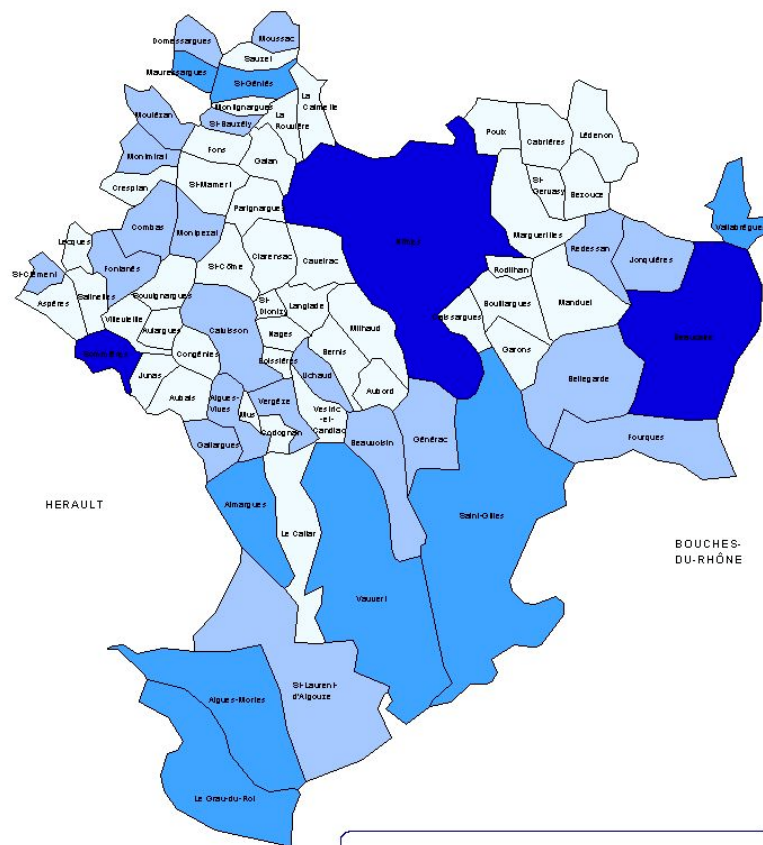
MOYENNE = 22,6%



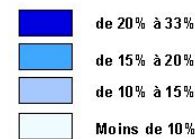
Réalisation : Agence d'Urbanisme et de Développement de la Région Nîmoise  
- d'après le RGP 1990 de l'I.N.S.E.E. - Fond de carte : I.G.N.-BD GEOFLA

Périmètre : SCOT du Sud du Gard

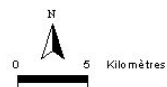
### PART DES MENAGES QUI NE POSSEDENT PAS DE VOITURE EN 1999



POURCENTAGES DE MENAGES QUI NE POSSEDENT PAS DE VOITURES



MOYENNE = 19,6%



Réalisation : Agence d'Urbanisme et de Développement de la Région Nîmoise  
- d'après le RGP 1999 de l'I.N.S.E.E. - Fond de carte : I.G.N.-BD GEOFLA

Périmètre : SCOT du Sud du Gard

## La mobilité (suite)

---

### Un taux de motorisation élevé induit par l'étalement urbain

La motorisation des ménages en 1999 est de 1,28 voitures par ménage, soit 0,55 voiture par habitant., ce qui est supérieur à la moyenne nationale, qui se situe à 0,47 voiture par habitant. Ce taux de motorisation est également plutôt supérieur à celui des villes du sud de la France :

- Marseille : 0,45
- Toulon : 0,49
- Etang de Berre : 0,5
- Aix en Provence : 0,54

Sur le territoire de l'agglomération, la motorisation des ménages est donc plutôt importante.

Entre 1990 et 1999 on note d'ailleurs des variations très marquées pour :

- Le taux de ménages ne possédant pas de voitures, qui tend à diminuer (24% en 1990 contre 22% en 1999),
- Le taux de ménages possédant 2 voitures et plus qui tend à augmenter (24% en 1990 et 27% en 1999).

Ce fort taux de motorisation et l'augmentation du taux de ménages possédant 2 voitures et plus s'explique par la faible densification de l'habitat, en dehors de Nîmes centre.



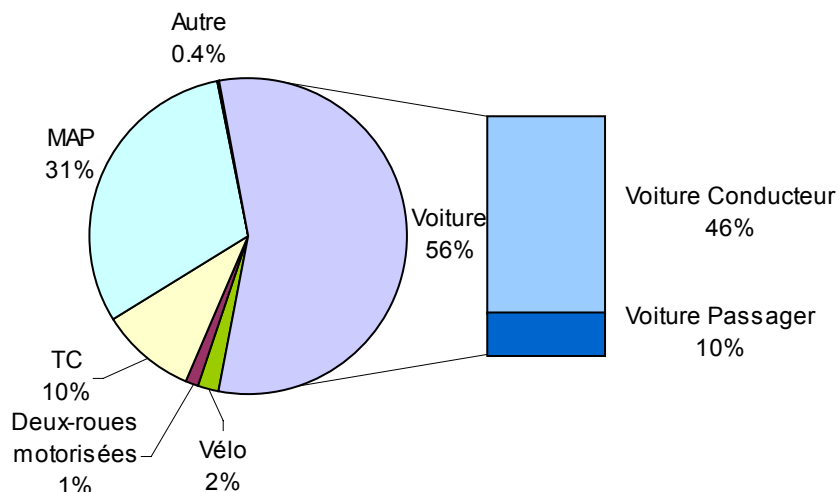
## La mobilité (suite)

### La répartition modale

La répartition modale 2004, issue de l'enquête téléphonique, est décrite ci-dessous.

#### Part importante de la voiture particulière

#### Part de marché des différents modes de transport parmi les déplacements recensés



La part de marché de la voiture particulière reste très importante.

Sans prendre en compte la marche à pied, elle est de 81%. En 1990, lors de l'élaboration du DVA, elle était de 76,7 %. En près de 15 ans elle a donc progressé de plus de 4%.

#### Un faible taux d'occupation des véhicules

La répartition entre « voiture conducteur » et « voiture passager » révèle a priori un faible taux d'occupation des véhicules, puisque peu de personnes interrogées se font accompagner.

Hors marche à pied, la répartition modale a évolué de la manière suivante :

	1990	2004
Voiture	76,7%	81%
TC	15%	14%
Deux roues	8,3%	5%

#### La part des TC se maintient...

Ainsi, la mobilité a augmenté depuis le début des années 90, mais la part des TC s'est maintenue.

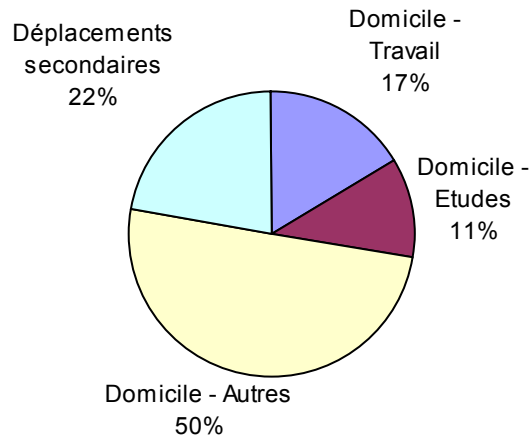
#### ...celle des deux roues est en baisse au profit de la voiture particulière

Pendant que la voiture particulière gagnait plus de 4% de part modale, les deux roues (vélos et deux roues motorisés) perdaient plus de 3%..

## La mobilité (suite)

### Les motifs de déplacements

#### Déplacements effectués par les habitants de Nîmes Métropole et de quelques communes proches: répartition suivant leur motif



#### ***Part importante de déplacements liés au domicile***

Moins d'un quart des déplacements ne sont pas liés au domicile. Ainsi l'impact du lieu de résidence sur la longueur des déplacements est fort et par conséquent l'impact sur le choix modal est également important.

La tendance étant à l'éloignement des résidents du pôle majeur que constitue la ville centre, les déplacements sont de plus en plus long et se font majoritairement en voiture particulière.

#### ***Prédominance des déplacements peu contraints***

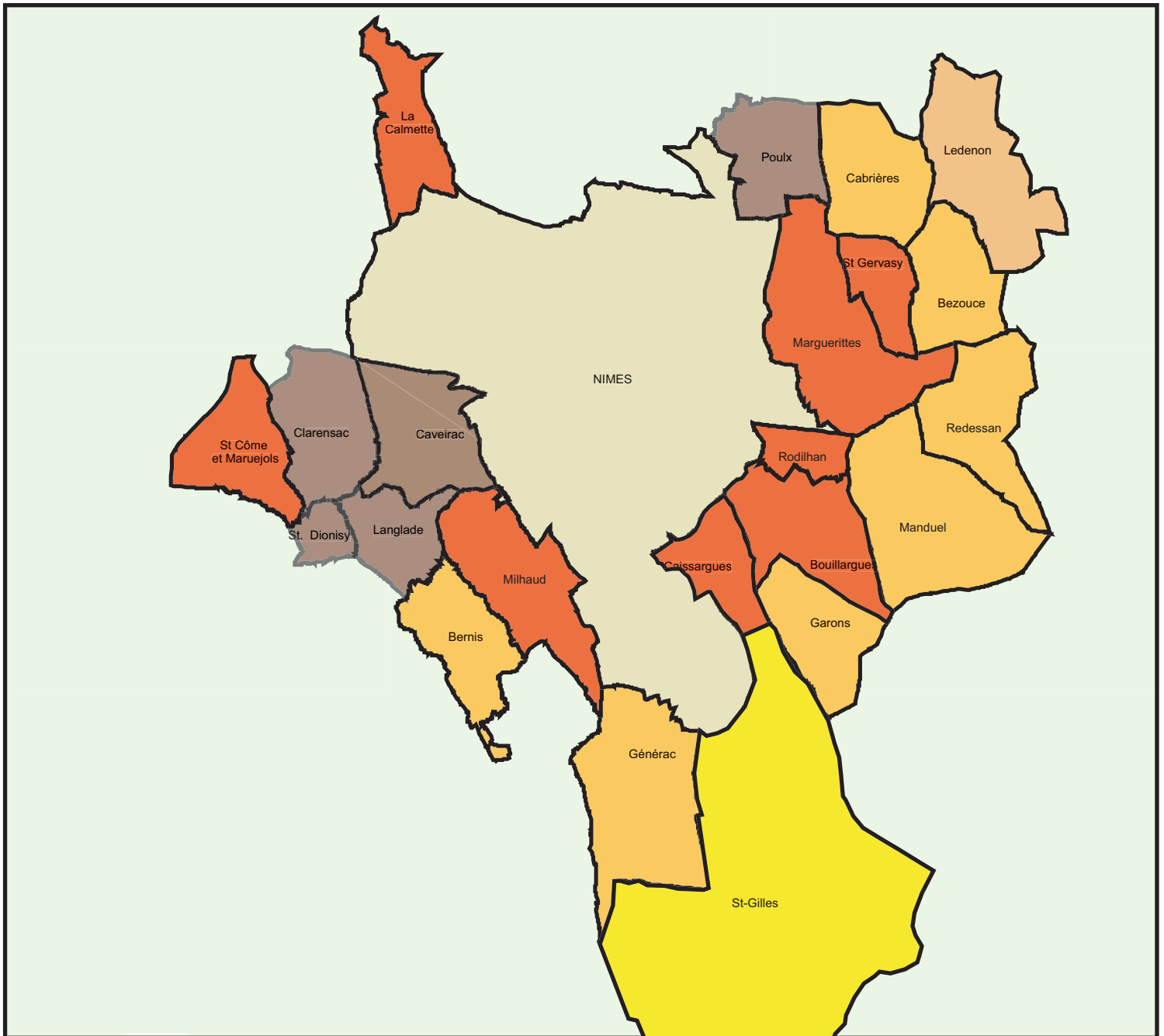
Près de 75% des déplacements sont dits « peu contraints », c'est à dire qu'ils ne sont liés ni au travail ni aux études.

Ces déplacements présentent un caractère plus « souple », dans la mesure où ils ne s'effectuent pas dans des plages horaires très strictes.

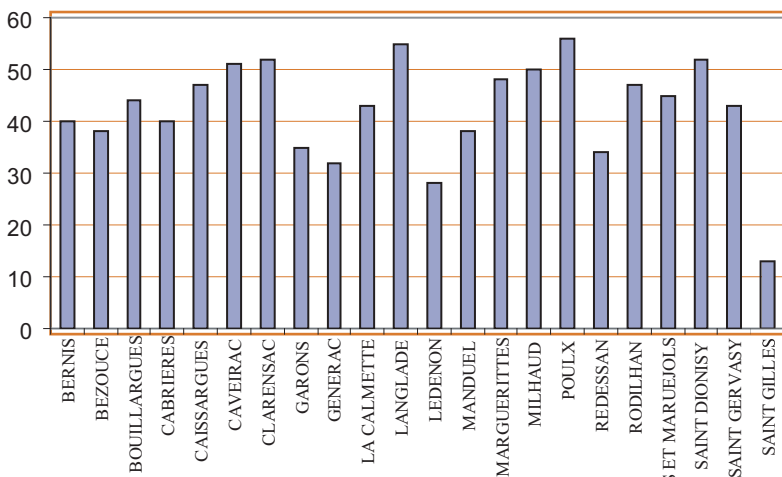
#### ***Des déplacements en boucle difficiles à prendre en compte par les TC***

Cependant, ils sont souvent combinés avec des déplacements contraints.

Ainsi la part des déplacements secondaires se situent plutôt dans la fourchette haute de la moyenne nationale (env. 20%), ce qui montre la part importante des déplacements en boucle (combinaison de plusieurs motifs), ce type de déplacements étant peu adapté à l'utilisation des transports en commun.

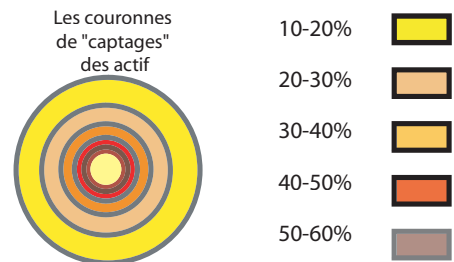


% Part de la population active qui travaille à Nîmes



## PDU de l'agglomération nîmoise

pourcentage des actifs de l'agglomération travaillant à Nîmes



0 5 10 km.

## La mobilité (suite)

---

### Les migrations domicile-travail

#### ***Forte attractivité de la ville centre***

En corrélation avec la répartition du nombre d'emplois, la part des actifs de l'agglomération travaillant à Nîmes est très importante : plus de 68%.

- 83% pour Nîmes,
- 46% en moyenne pour les autres communes.

Les communes de la première couronne sont les plus dépendantes de Nîmes.

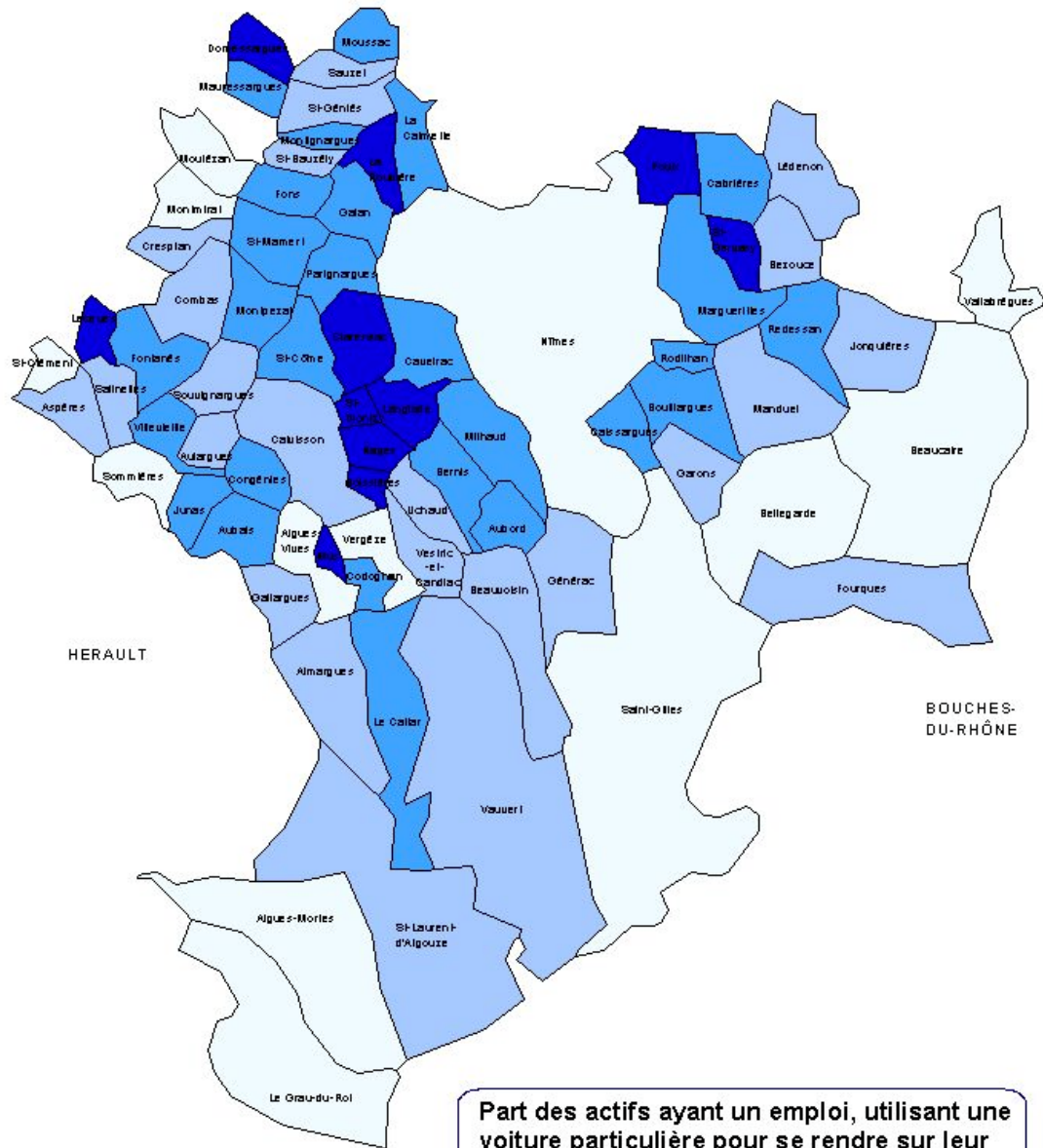
#### ***Hors Nîmes, peu d'actifs travaillant dans leur commune de résidence***

On note la relative indépendance de St Gilles, dont seulement 17% des actifs vont travailler à Nîmes et plus de 56% restent sur la commune pour travailler.

Pour autres communes de l'agglomération, hors Nîmes et St Gilles, la part des actifs travaillant dans leur commune de résidence est d'environ 23%.



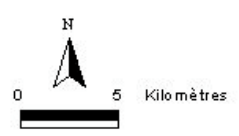
## LA VOITURE COMME MODE DE DEPLACEMENT DOMICILE-TRAVAIL EN 1999



**Part des actifs ayant un emploi, utilisant une voiture particulière pour se rendre sur leur lieu de travail (en %)**

- de 87 % à 98.5 %
- de 80 % à 87 %
- de 73 % à 80 %
- de 61 % à 73 %

**Moyenne = 72.4%**



Périmètre : SCOT du Sud du Gard  
 Réalisation : Agence d'Urbanisme et de Développement de la Région Nîmoise  
 Source : I.N.S.E.E - RGP 1999 - Fond de carte : I.G.N.-BD GEOFLA

## La mobilité (suite)

---

### Les migrations domicile-travail (suite)

#### ***L'utilisation quasi- exclusive de la voiture particulière***

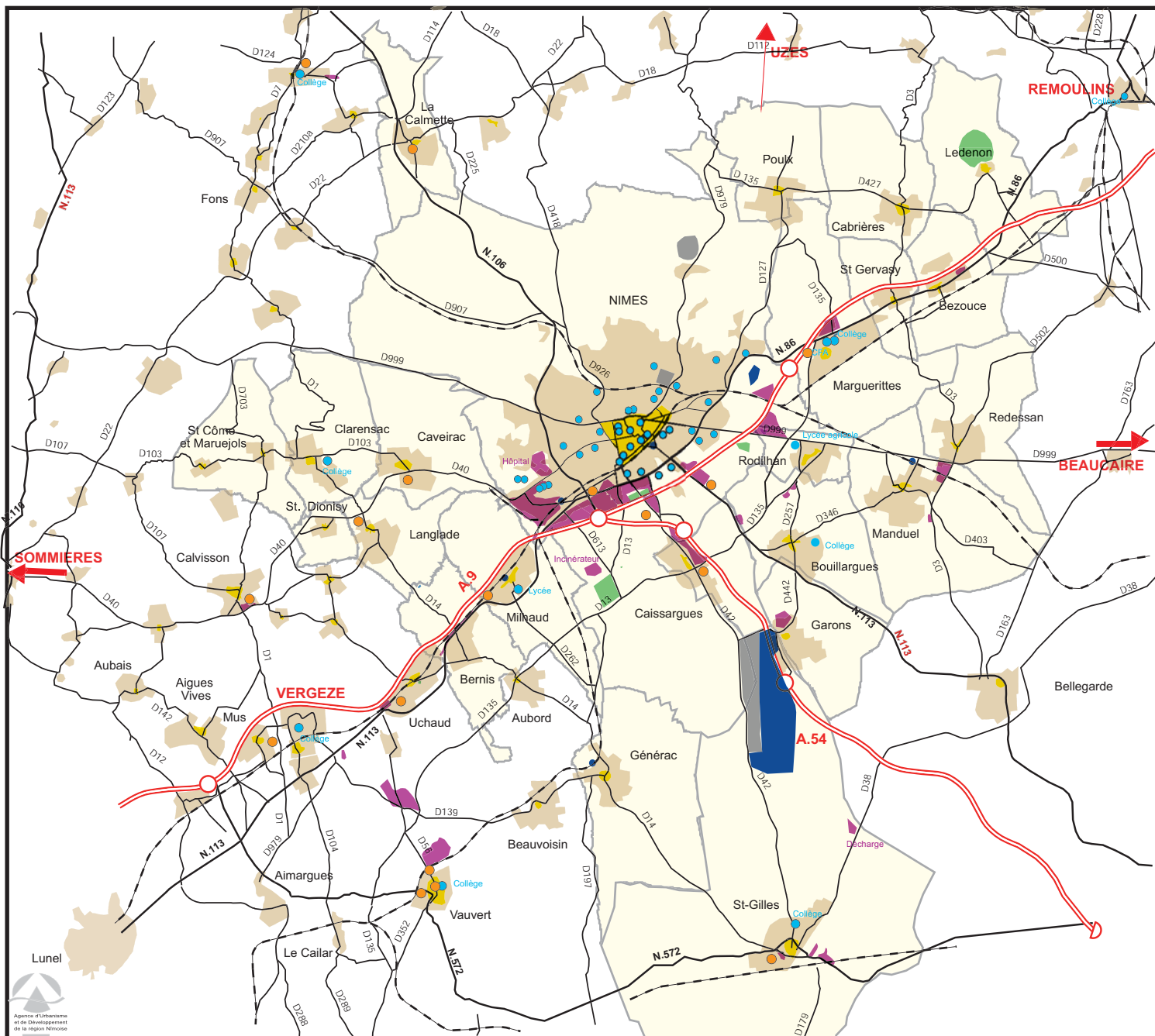
Les constats précédents traduisent la nécessité, pour les habitants de l'agglomération, de se déplacer quotidiennement pour se rendre sur leur lieu de travail, souvent éloigné de leur lieu de domicile.

Ainsi, l'utilisation de la voiture particulière pour se rendre sur le lieu de travail est très forte : plus de 70% des actifs de l'agglomération utilisent leur voiture particulière pour se rendre sur leur lieu de travail.

Comparativement à la localisation de l'emploi et à la part d'actifs travaillant dans leur commune de résidence, on note les plus faibles taux d'utilisation de la voiture particulière sur les communes de Nîmes et St Gilles.

Ces migrations pendulaires constituent un élément clé de l'organisation actuelle des déplacements et représentent un enjeu fort pour l'organisation future.





Agence d'Urbanisme et de Développement de la région Nîmoise

## PDU de l'agglomération nîmoise

### Les pôles générateurs de trafics

- Equipements sportifs.
- Equipements militaires
- Gares, aéroport
- Zone d'activités, Zone Industrielles.
- Centre des commune (coeur de ville)
- Equipements scolaires (collège, lycée, université, école supérieure)
- Equipements commerciaux
- UZES** pôles externes

0 5 10 km.



N° 3G3144AG

ISIS-JUIN 2004





## 2.4. Les pôles générateurs de déplacements

Les pôles générateurs de déplacements sont majoritairement localisés dans la ville centre. On note toutefois le développement de pôles dans les autres communes de l'agglomération, ce qui génère des déplacements intercommunaux souvent à des échelles plus réduites.

En dehors de l'agglomération, un certain nombre de pôles ont également une importance non négligeable : en particulier Vergèze et Vauvert à proximité immédiate et un peu plus éloignés Sommières, Uzès, Beaucaire.

---

### Les centres villes

Tous les centres-villes jouent un rôle au sein de l'agglomération. Ils regroupent en effet les principales fonctions commerciales, d'activités et de services des communes.

Le centre-ville de Nîmes est un générateur très important de l'agglomération et il rayonne même au delà : 9000 emplois salariés, 2500 commerces.

Les autres centres de village assurent une offre très locale, dont l'activité n'est à priori pas en extension. Cependant, la redynamisation des centres-bourgs représente un véritable enjeu à l'échelle de l'agglomération.

---

### Les zones d'activités

Les principales zones d'activités se sont développées au sud de Nîmes : Grézan, Georges Besse, ZI de St Césaire, Ville Active, Mas des Rosiers, etc.

A Nîmes, on note également l'hôpital Carémeau, qui par sa localisation pose des problèmes spécifiques d'accès (inondabilité en particulier).

D'autres communes ont également développé des zones d'activités qui génèrent des déplacements à l'échelle de l'agglomération : en particulier Garons (avec la zone de l'aéroport), Caissargues (Euro 2000), Bouillargues (Parc Delta), St Gilles (Mitra), Marguerittes et Manduel (Fumérien).

Le développement des zones d'activités est donc majoritairement concentré sur Nîmes et à l'échelle de l'agglomération il s'est effectué majoritairement au sud de la ville centre.

On recense 4 zones d'intérêt communautaire :

- Grézan, situé à Nîmes, zone destinée à l'industrie et la logistique,
- Georges Besse, située à Nîmes, zone destinée à la recherche et aux nouvelles technologies,
- Parc Delta, situé à Bouillargues, zone destinée à la recherche, au tourisme et aux loisirs,
- MITRA, situé à St Gilles, zone destinée à l'agroalimentaire, la logistique et la maintenance aéronautique (en projet).





## Les pôles générateurs de déplacements (suite)

---

### Les zones commerciales

Les principales surfaces commerciales sont là aussi localisées à Nîmes : Le centre-ville étant à lui seul un pôle majeur de l'agglomération. Là aussi la tendance est au développement de surfaces commerciales plutôt côté sud de la ville (KM Delta, Ville Active, Mas des Abeilles, etc.).

On note également un hypermarché à Milhaud et plusieurs supermarchés dans les autres communes qui permettent une relative autonomie de certains secteurs : à Caveirac et St Dionisy pour la Vaunage, à Marguerittes pour les communes de l'est, mais aussi à Caissargues, St Gilles, la Calmette, etc.

---

### Les équipements scolaires

Les équipements scolaires sont majoritairement situés à Nîmes : l'université, 12 lycées et 15 collèges. Les établissements scolaires de Nîmes regroupent 34 000 scolaires, dont plus de la moitié se trouvent dans des établissements de l'hypercentre ou aux abords immédiats. 7 500 scolaires arrivent chaque matin dans Nîmes en car.

Dans les autres communes de l'agglomération, on recense :

- Un lycée à Milhaud et un lycée agricole à Rodilhan
- Des collèges à Bouillargues, Marguerittes St Gilles et Clarensac.

On note également des collèges à Vergèze, Vauvert, Remoulins, St Geniès et un lycée à Uzès, dont dépendent certaines communes de l'agglomération.

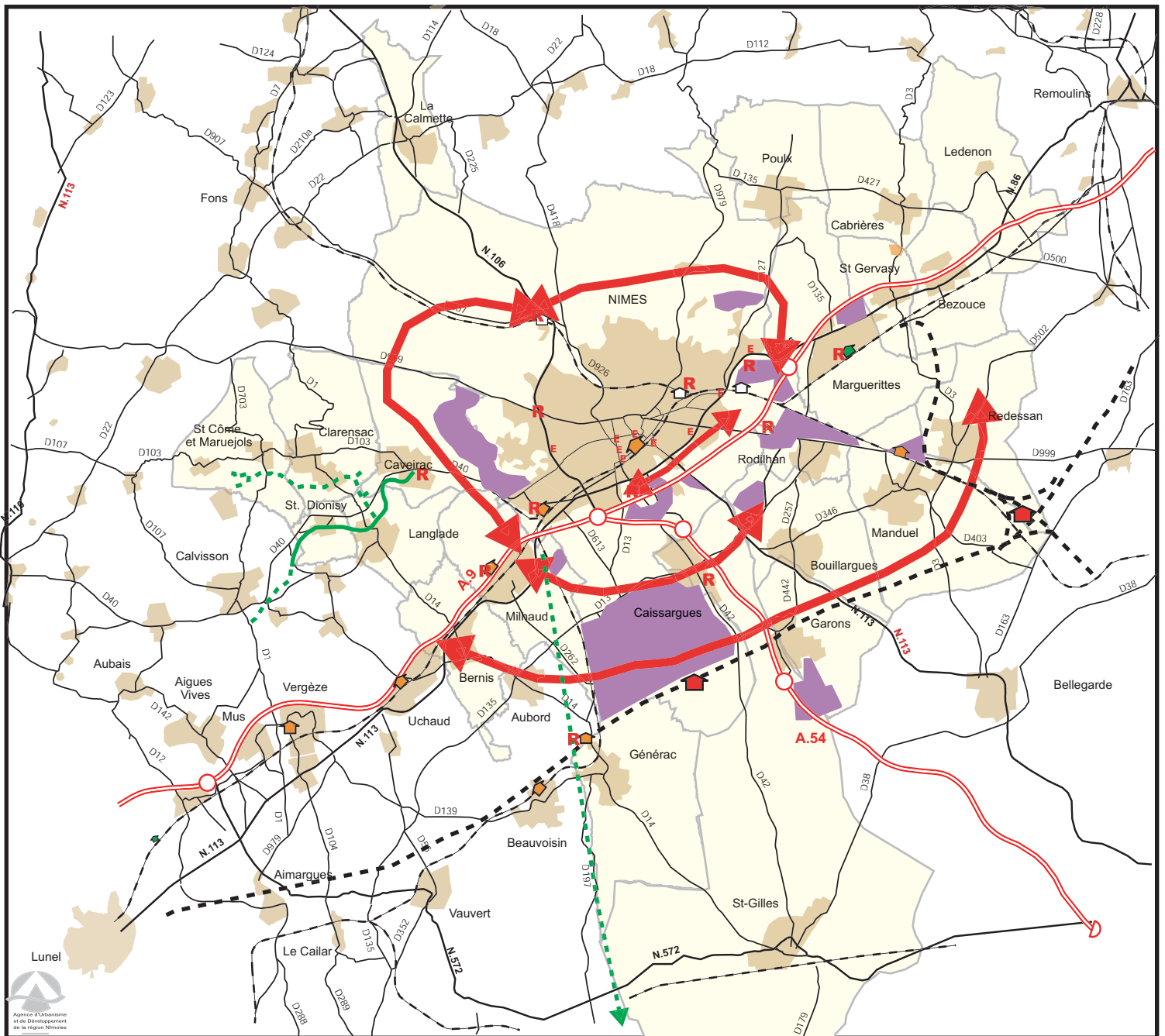
---

### Les équipements de transports

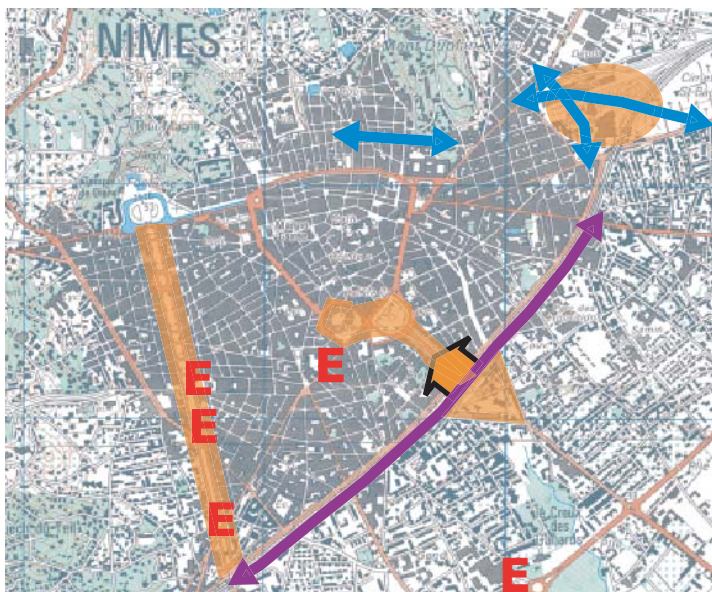
L'agglomération de Nîmes Métropole supporte un réseau d'infrastructures ferroviaires en étoile. On recense ainsi un certain nombre de gares :

- La gare de Nîmes centre, desservie par les lignes Montpellier-Nîmes-Avignon, Nîmes-Alès et Nîmes – le Grau du Roi,
- Nîmes St Césaire, desservie par la ligne Nîmes-Le Grau du Roi,
- La gare de Milhaud, desservie par la ligne Montpellier-Nîmes-Avignon,
- La gare de Manduel-Redessan, desservie par la ligne Montpellier-Nîmes-Avignon,
- La gare de Générac, desservie par la ligne Nîmes – le Grau du Roi.

On note également la présence sur le territoire d'un aéroport sur la communes de Saint Gilles (au sud de Nîmes face à Garons), aujourd'hui peu desservi, et d'un aérodrome à Courbessac.



Agence d'urbanisme  
et de Développement  
de la Région Nîmoise



## PDU de l'agglomération nîmoise

### Les sites de projets

voies en projet  
voie verte de la Vaunage  
aménagements cyclables en projet  
liaison cyclable vers la mer

réseau ferré en projet  
gare TGV en projet  
arrêt ferré actuel  
arrêt ferré en projet  
arrêt ferré potentiel



Pôles ou secteurs à enjeux

Projets majeurs du centre-ville

Sites potentiels pour l'implantations:  
de parc relais.  
de pôle d'échange.

projets de voies au  
centre ville de Nîmes

emplacement réservé (30m)



0 5 10 km.



## 2.5. Les sites de projets

De nombreux projets existent à plus ou moins long terme sur le territoire de Nîmes Métropole et un certain nombre de sites ont déjà été identifiés comme présentant un fort potentiel pour le développement futur de l'agglomération.

---

### Les projets d'infrastructures

#### **Les enjeux liés au ferroviaire**

Le **contournement ferroviaire** de Nîmes et de Montpellier (LGV) à l'horizon 2012 devrait permettre de favoriser la desserte ferroviaire. En effet, cette voie supporterait une circulation mixte fret + TGV, permettant de libérer des sillons de circulation pour les TER sur les voies existantes. RFF (Réseau Ferré de France) estime ainsi que le nombre de TER entre Nîmes et Montpellier pourrait passer de 41 à 60 voyages. La création de cette ligne aurait également un impact fort sur le transport de marchandises, car 10 millions de tonnes supplémentaires pourraient être transportées, l'équivalent de 3000 poids lourds). L'implantation de la gare TGV reste à préciser, 2 sites sont pressentis (Man

duel ou Nîmes Campagne).

Dans une logique d'amélioration de la desserte ferroviaire, une gare est en projet sur la commune de Marguerittes et d'autres haltes ferroviaires pourraient être ouvertes. Un certain nombre de sites ont également été recensés car ils présentent un potentiel intéressant pour l'accueil de parcs relais ou de pôles d'échanges.

De plus, le projet de viaduc J. Bouin, permettant de supprimer le rebroussement actuel des trains à Courbessac, est inscrit au Contrat de Plan Etat-Région..

#### **De nombreux projets de voirie**

On recense également des projets de développement du réseau routier. Les projets de voirie existants dans le but d'assurer **un bouclage** de l'agglomération sont les suivants :

- La Rocade Nord,
- La Rocade Ouest,
- Le contournement sud (petit contournement ou grand contournement au sud le long de la LGV)

On recense également des **projets de création de voirie visant à améliorer les liaisons inter-quartiers et la desserte des quartiers** :

- Le barreau de liaison entre la RD40 et la RN113,
- La voie urbaine sud,
- La percée Clérisseau
- Le maillage futur du quartier Hoche SERNAM.



## Les sites de projets (suite)

---

### Les projets d'infrastructures (suite)

#### **Peu de projets pour les vélos**

Les projets d'aménagements cyclables sont aujourd'hui peu présent sur le territoire. Le Schéma Directeur Départemental est en cours d'élaboration. On note :

- Le prolongement de la voie verte de la Vaunage vers Sommières,
- Des liaisons de la voie verte vers Clarensac (un schéma directeur pour la Vaunage va prochainement être lancé par Nîmes Métropole afin d'élaborer un réseau cyclable maillé sur la voie verte),
- Une liaison Nîmes – la Mer par le parc des Bastides.

---

### Les principaux projets de la ville de Nîmes

Sur la ville de Nîmes, de nombreux projets de grande ampleur sont recensés :

#### **Le Triangle de la Gare**

Cette opération a été initiée en lien avec l'arrivée du TGV. Elle vise à remodeler le quartier par l'implantation de logements, de bureaux et d'équipements (Cité Judiciaire et centre de Congrès notamment) et à développer une véritable plate-forme multimodale (trains / bus / piétons / vélos). La liaison avec le centre-ville et la jonction entre le centre-ville et les zones d'activités du sud (notamment l'extension du parc technologique de G. Besse) sont au cœur de la réflexion.

#### **AEF Le projet AEF (Arènes – Esplanade – Feuchères) vise à restructurer ce secteur situé juste au nord du Triangle de la Gare pour :**

- Favoriser l'articulation avec la gare,
- Donner une nouvelle taille et un nouveau rayonnement au centre-ville,
- Améliorer le cadre de vie et les fonctionnalités,
- Développer l'aspect touristique et commercial.

En terme de circulation, il est basé sur un nouveau plan de circulation du centre-ville permettant de diminuer la circulation de transit et d'insérer un TCSP. Ces mesures de circulation nécessitant une réorganisation des transports en commun (plus d'arrêts TC sur Feuchères) pour développer de nouveaux points d'échanges.

**Jean Jaurès** L'avenue Jean Jaurès présente un potentiel fort de requalification avec ses 62m de large. Le réaménagement se fera en plusieurs tranches, l'objectif étant de développer un espace public de qualité où la présence de l'automobile sera atténuée (diminution du stationnement de surface, création d'un parking souterrain) au profit d'autres modes, et en particulier d'un TCSP.

## Les sites de projets (suite)

---

### Les principaux projets de la ville de Nîmes (suite)

**Hoche Sernam** Le secteur **Hoche – Sernam** est un quartier composé de friches industrielles (ancien CHU) et militaires. La Ville souhaite donc requalifier ce secteur, qui constituerait entre autre le pôle universitaire de la ville. Les études sont en cours. Le projet doit intégrer un projet de TCSP et une réorganisation du réseau de voirie.

**Chemin Bas d'Avignon** Le **Quartier Chemin Bas d'Avignon** est un des 4 secteurs qui font actuellement l'objet d'un Grand Projet de Ville. La liaison avec le quartier Hoche Sernam doit être traitée. La première tranche comprend : la restructuration du centre commercial, la création d'une pépinière d'entreprises et de logements autour d'un axe structurant tous modes, dont un TCSP.

---

### Les autres secteurs à enjeux

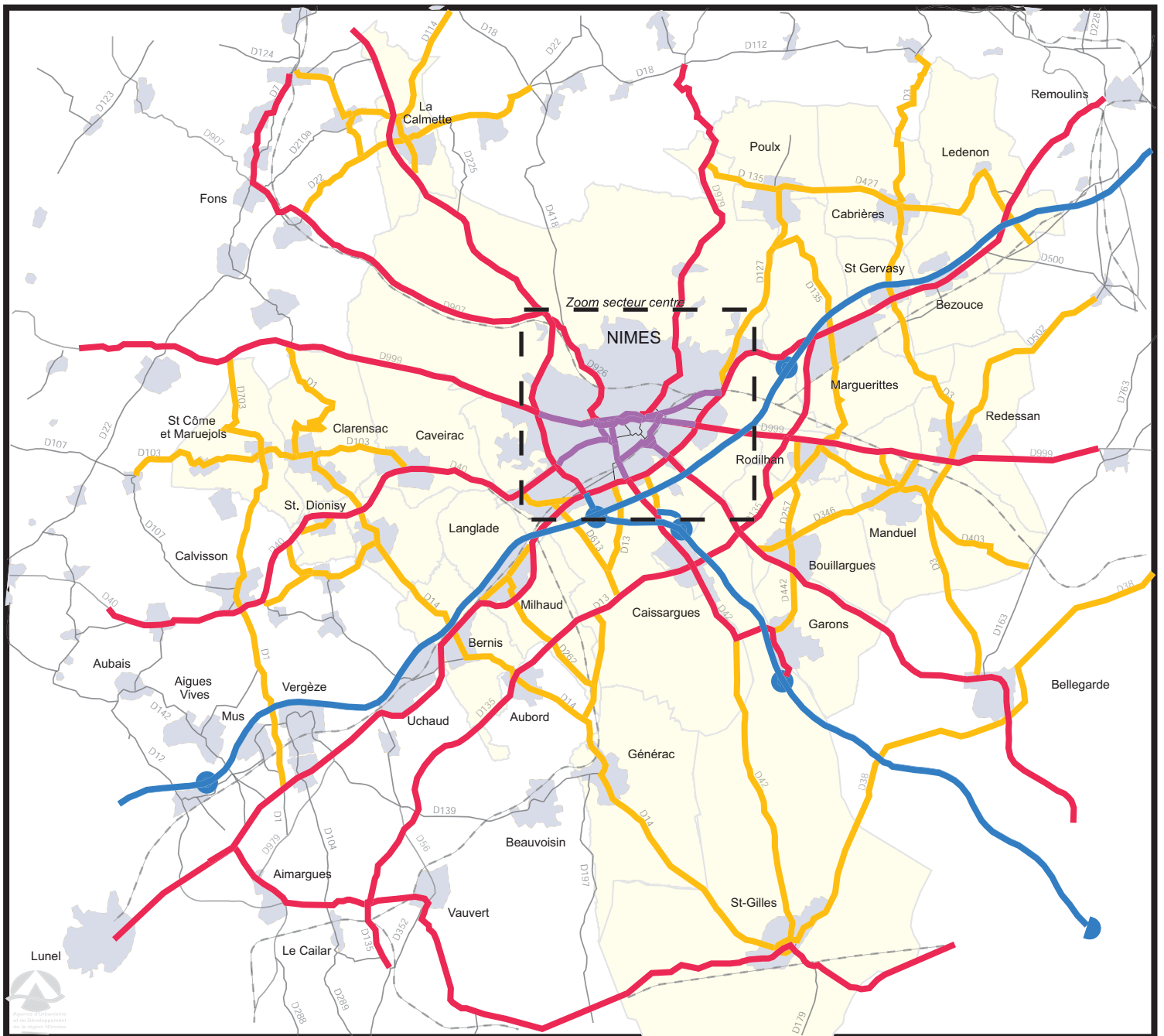
On recense également de nombreux sites qui présentent un fort potentiel pour supporter un développement économique ou de l'habitat.

Elles sont globalement situées à proximité immédiate de Nîmes et majoritairement côté sud. De plus, au nord, le secteur Ville Verte devrait se développer en lien avec la réalisation de la Rocade Nord.

En centre-ville, un emplacement réservé de 30m le long de la voie SNCF pourrait également être le support de projets à venir.






Au delà de Nîmes Métropole, la plaine de la Gardonnenque semble promise à un fort développement urbain, notamment du fait de la poursuite de la mise à 2x2 voies de la RN106.





## PDU de l'agglomération nîmoise

Hierarchie du réseau de voirie  
Planche 1: agglomération

-  Réseau Autoroutier
-  Réseau primaire de l'agglomération  
(Transit, pénétration, sortie)
-  Réseau primaire de Nîmes centre  
(Transit, pénétration, sortie)
-  Voirie de liaison entre les pôles  
(Quartiers de Nîmes, communes de l'agglomération)
-  Limite de commune

0 5 10 km.



# 3. L'état des lieux des déplacements

## 3.1. La circulation générale

### Hiérarchisation actuelle

**Une hiérarchisation fonctionnelle** La hiérarchisation présentée ne se base pas sur une répartition des voies par niveaux de trafics mais sur la fonction actuelle des voies.

On dénombre trois niveaux de hiérarchisation :

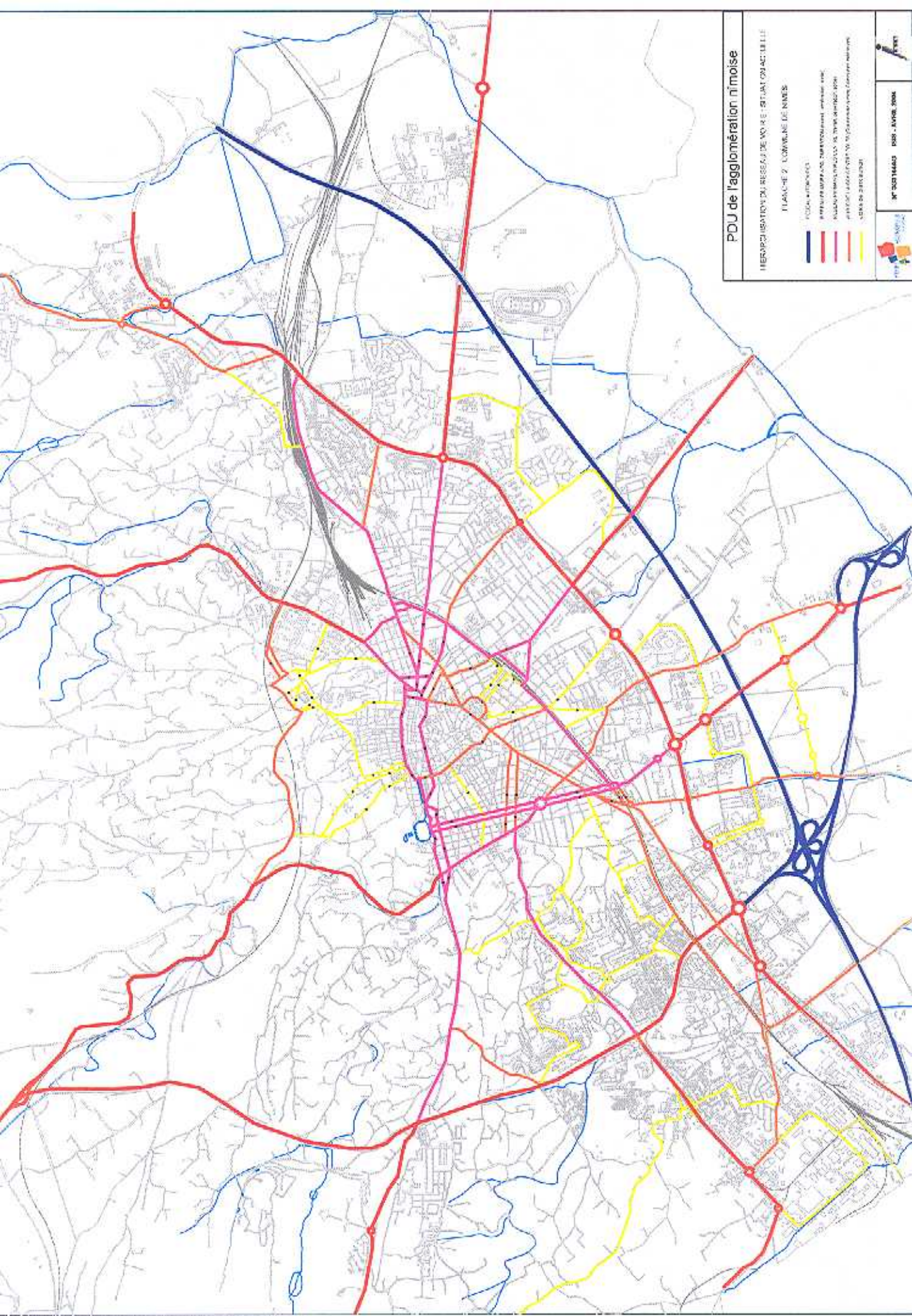
- le réseau primaire correspondant aux fonction de transit (au travers de l'agglomération), et aux fonctions de pénétration et sorties vers et de la ville centre.
- Le réseau de voirie de liaison entre pôles qui assure la fonction d'échanges entre les différents quartiers de Nîmes et les 22 autres communes de l'agglomération
- Le réseau de distribution, correspondant au réseau structurant à l'intérieur des pôles et qui assure l'équilibre entre la vie locale et l'écoulement du trafic

*Nota : le reste des voies (non représenté sur les planches) correspond à la desserte locale.*

- Sur l'agglomération : un réseau assez clair de pénétrantes, mais des courants de transit passant à proximité du centre de Nîmes et partiellement sur la RD135**
- le réseau autoroutier a été classé de façon distincte dans la mesure où ses fonctions principales correspondent au grand transit régional, national et international, et qu'il participe très peu (de l'ordre de 5 %) aux échanges locaux. Il permet toutefois une excellente accessibilité à l'agglomération et en particulier à la commune-centre du fait de la position des échangeurs (A9 au Nord Est échangeur de Marguerittes, A 54 au Sud échangeurs de Garons et Nîmes centre, A9 au Sud Ouest échangeur de Nîmes Centre).
  - mise à part la RN 572 qui traverse l'agglo au Sud au niveau de St Gilles, le réseau de transit (hors autoroute) passe à proximité du centre de Nîmes puisque les transits sont principalement assurés par Allende au Sud et la RN 106 à l'Ouest ; la RD 135 reliant la RN 86 à l'Est à la RN 572 au Sud assure dans la pratique une fonction de transit du fait des saturations régulières du Bd Allende.
  - le réseau de pénétrantes est assez clairement identifié :
    - Au Nord : RN 106, D 907, Rte d'Alès et Route d'Uzès
    - A l'Est : RN 86, RD 999, et RN 113
    - Au Sud : RD 42 ( à partir de Garons, la section St Gilles / Garons assurant plus une fonction de liaison entre pôles) et RN 113
    - A l'Ouest : RD 40 et RD 999.
  - La voirie de liaison entre pôles est principalement assurée par le maillage des RD qui dans de nombreux cas traversent toutefois le cœur des villes et des villages.







# PDU de l'agglomération nîmoise

HIERARCHISATION DU RESEAU DE VOIES - SITUATION ACTUELLE

ETAPE N° 2 - L'OUVERTURE DE NÎMES

- VOIES ARTERIALES
- PRINCIPALES VOIES DE TRAFIC
- VOIES DE TRAFIC PRINCIPALES
- VOIES DE TRAFIC SECONDAIRES
- VOIES DE TRAFIC TERTIAIRES

Logo of the Nîmes agglomeration (three overlapping circles in red, green, and blue) and the text "N° 302114603 008 - AOUT 2006".



# La circulation générale (suite)

## Hiérarchisation actuelle (suite)

### **Sur Nîmes, le réseau primaire ceinture le centre-ville...**

Le centre est ceinturé par des boulevards appartenant au réseau primaire et assurant des fonctions de transit :

- Beaucaire-Séguier / Gambetta / Fontaine / Roosevelt au Nord
- Pompidou / Jean Jaurès à l'Ouest
- Talabot / Triaire au Sud

### **... l'hypercentre reste traversé par des voies de liaisons entre pôles et par du transit**

L'hyper centre est traversé par des courants de liaisons entre quartiers périphériques (« petit transit ») et notamment sur les axes :

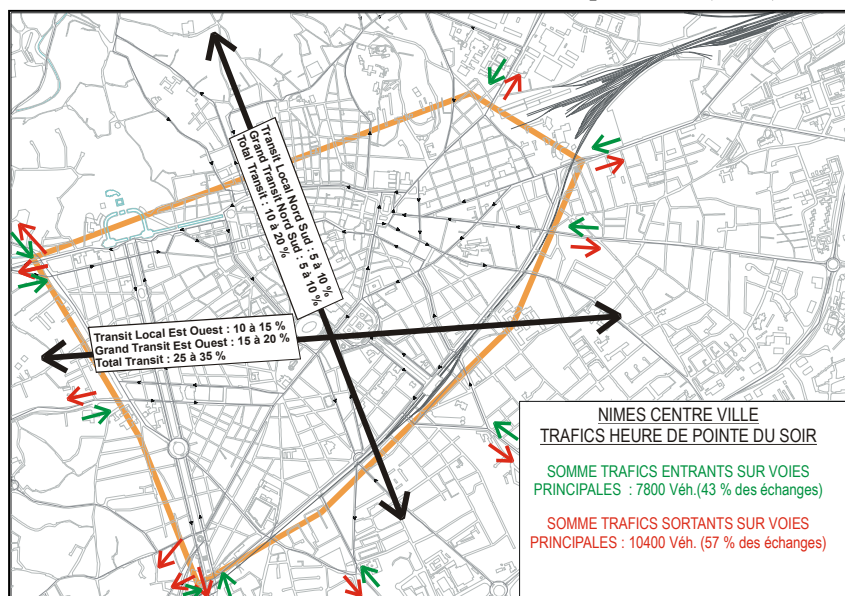
- République et Cirque Romain / Esplanade / Courbet dans le sens Ouest → Est
- Notre Dame / Esplanade / République et Mail dans le sens Ouest → Est
- Daudet / Hugo / Cité Foulc dans le sens Nord → Sud
- Carnot / Colbert / Courbet dans le sens Sud vers Nord
- A travers les quartiers nord, pour relier la RN106 aux quartiers est et la RN86

### **En centre-ville, environ 20% de transit**

Un bilan sur le transit traversant le centre ville a été réalisé en utilisant les enquêtes suivantes :

- enquêtes OD réalisées à l'occasion des études sur le secteur gare (soit antérieures à la mise en service de la trémie Gare)
- comptages automatiques, réalisés en 2004, sur une grande partie des pénétrantes au centre ville,

Il permet d'estimer sommairement le trafic journalier en « transit » dans le centre ville (véhicules traversant le centre sans s'y arrêter). Les chiffres suivants sont donc à prendre en compte avec les réserves dues à la période de réalisation de l'enquête OD (1999).



En dissuadant le transit au travers du centre ville, le trafic en hyper centre pourrait diminuer de plus de 20 %, ce qui, réaffecté voie par voie représente, 2000 véh/HPS. Si l'on fait un redressement sur la journée, les trafics entrants et sortants représentent 195.000 véhicules jour et c'est donc près de 20.000 véh/jour qui pourraient éviter le centre (en faisant l'hypothèse que les trafics de transit sont en proportion stables sur la journée).

## La circulation générale (suite)

### Hierarchisation actuelle (suite)

En conclusion :

#### **Faiblesse du réseau de transit et d'échanges entre pôles pour l'évitement de l'hyper centre de Nîmes**

- **Le contournement Nord**

La voirie du centre ville (Gambetta / Perrier) fait office de barreau de contournement et n'est pas adaptée ; les usagers se reportent donc partiellement par l'Ouest et le Sud.

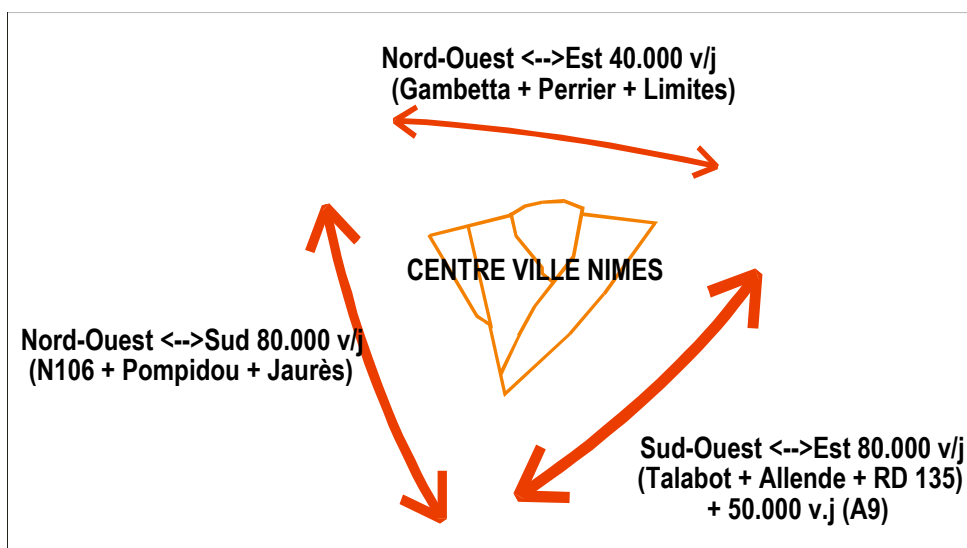
- **Le contournement Ouest**

Les deux seuls axes existants supportent un trafic très lourd non adapté à leur centralité (Pompidou et Jaurès) ou occasionnant une forte coupure entre les quartiers (Français Libres / Pasteur).

- **Le contournement Sud**

La voirie dispose ici de davantage de capacité : Talabot/Triaire, Allende, RD 135, ces deux dernières voies étant cependant régulièrement saturées. L'autoroute ne joue pratiquement aucun rôle dans le dispositif de voirie locale (échanges internes de l'ordre de 5% du total). Il préserve cependant la métropole du grand transit international, national et régional.

En revanche, le bd Allende supporte du transit, mais sert également de voie de distribution entre zones d'activités et zones commerciales du sud et centre-ville.

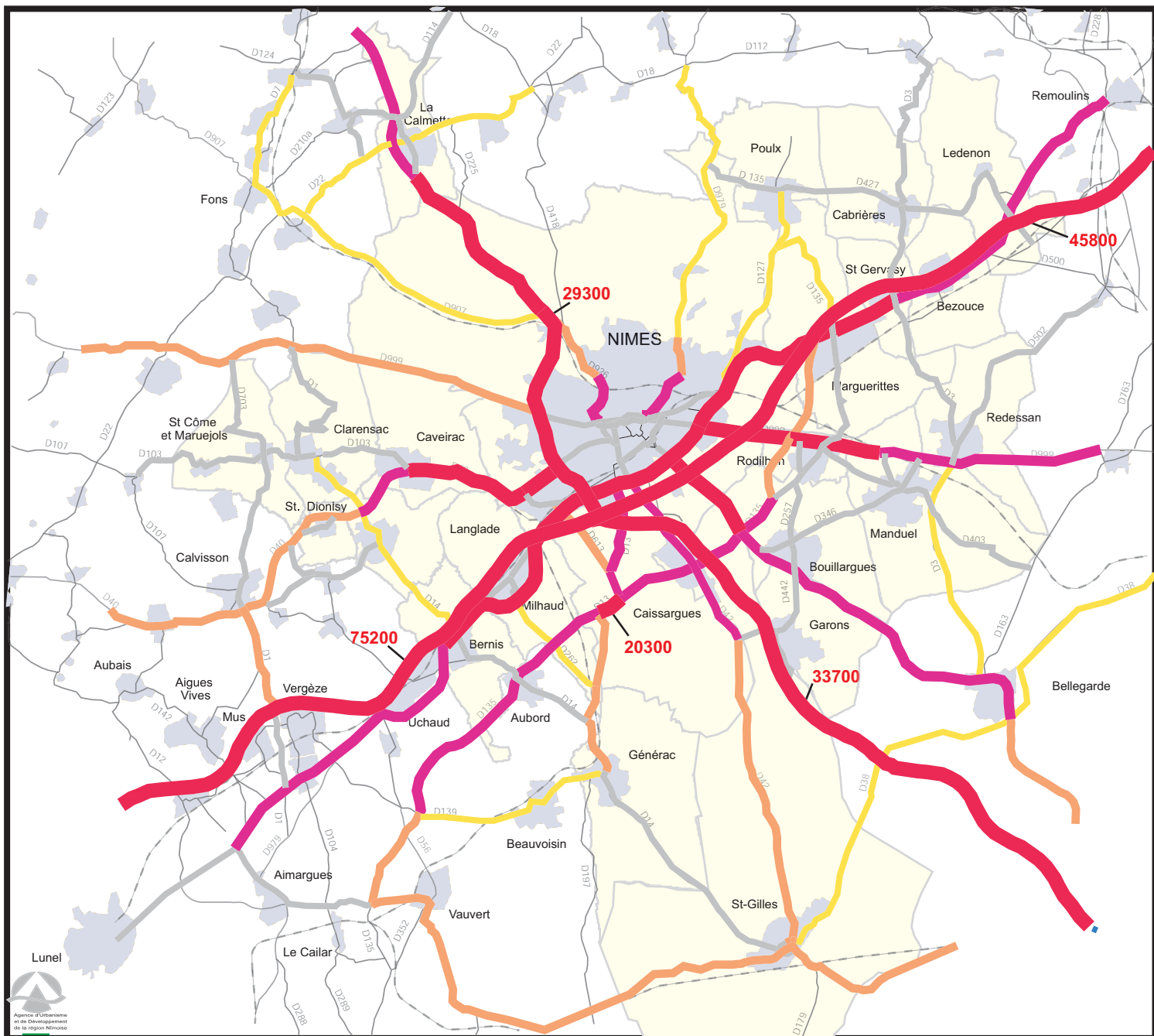


#### **Faiblesse du maillage actuel**

Les faiblesses du maillage sont surtout sensibles dans certains quartiers de Nîmes (périphéries Nord et Ouest) et dans les communes traversées directement par les grands axes de circulation (Caveirac, Caissargues, Saint Gervasy, Bezouze,...)

#### **Une nouvelle hiérarchisation du réseau à mettre en place**

Pour Nîmes et de façon générale pour tous les centres de communes, la nouvelle hiérarchisation du réseau devra permettre de favoriser les fonctions locales dans les centres villes (voirie traversante traitée en voirie de distribution) en limitant dans la mesure du possible le transit et les fonctions d'échanges.



## PDU de l'agglomération nîmoise

Niveaux de trafics  
Planche 1: agglomération

- moins de 5 000 véh/jour
- entre 5 000 et 10 000 véh/jour
- entre 10 000 et 20 000 véh/jour
- plus de 20 000 véh/jour

0 5 10 km.



N° 3G3144AG

ISIS-JUIN 2004



## La circulation générale (suite)

---

### Les niveaux de trafics

#### **Des augmentations de trafic fortes, supérieures à la moyenne nationale**

Les évolutions observées sur dix ans (période 1992 par rapport à la période 2002<sup>2</sup>) sont les suivantes :

- Sur les autoroutes l'augmentation du trafic est considérable 4 % par an en moyenne sur A9 (5 % pour les années les plus récentes), 6 % sur A54 avec des évolutions récentes encore plus fortes (8%),
- Sur la voirie nationale (RN 113, RN 106 et RN 86), 4 % en moyenne sur 10 ans, ce qui est supérieur d'un point à la moyenne nationale,
- Sur la voirie départementale, 3 à 5 % selon les voies concernées, l'augmentation la plus forte étant relevée sur la RD 999 Est (vers Beaucaire).

#### **Sur l'agglomération, des niveaux de trafic élevés sur la plupart des pénétrantes et sur la RD135**

Les données exploitées proviennent de diverses sources et notamment comptages permanents réalisés par la CDES et comptages récemment réalisés dans le cadre de la modélisation

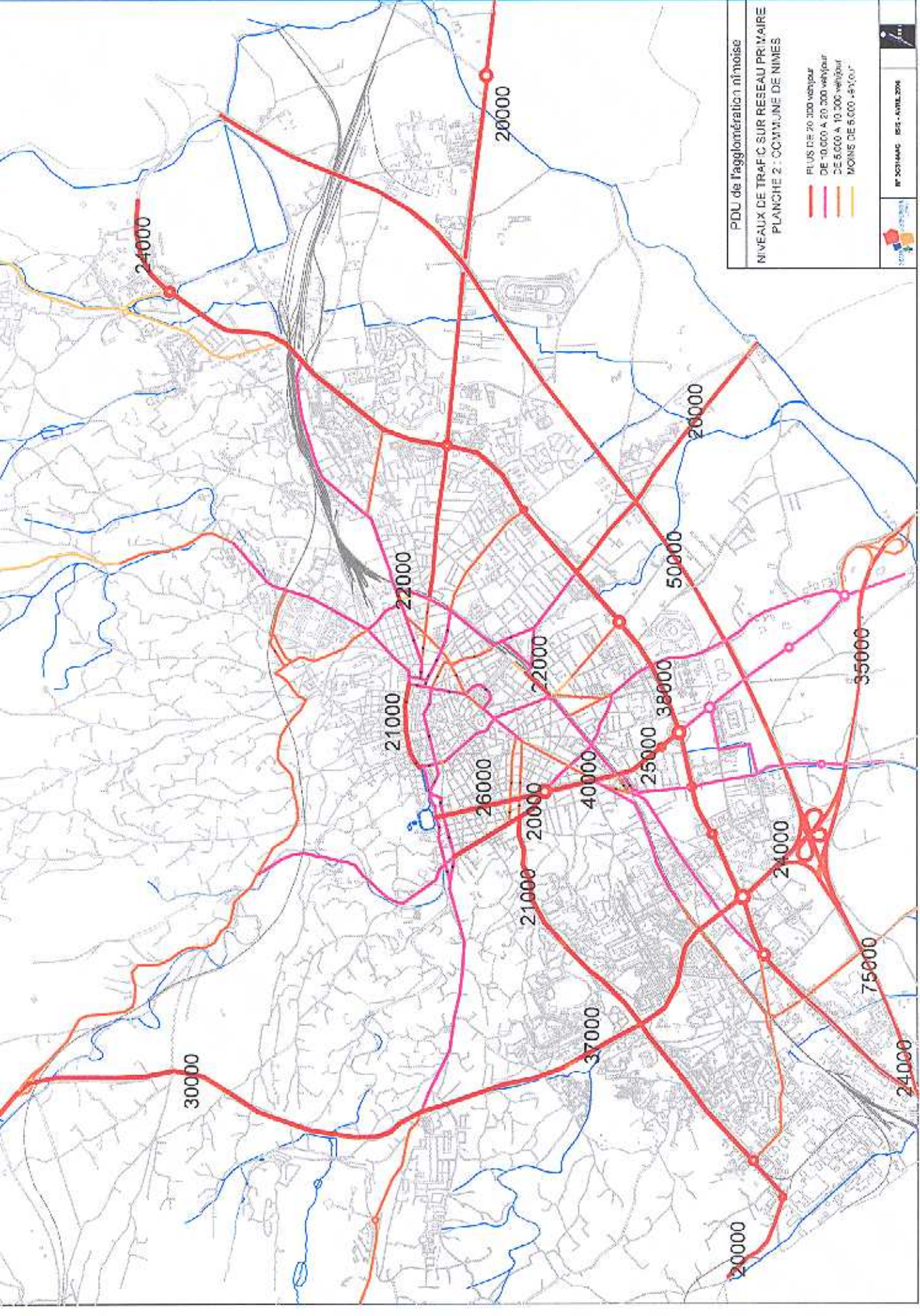
- le réseau autoroutier supporte un trafic très important notamment sur A9 en direction de Montpellier ou le TMJA dépasse les 75.000 véh./ jour
- les principales pénétrantes se chargent très vite à l'approche de Nîmes et le trafic devient supérieur à 20.000 véh./jour pour les voies suivantes :
  - RN 106 à partir de La Calmette
  - RD 40 à partir de Caveirac
  - RN 113 Sud à partir de Milhaud
  - RN 113 Est à partir de la RD135
  - RD 999 Est à partir de Manduel
  - RN 86 à partir de Marguerittes
- La RD 135 supporte un trafic important entre Marguerites et Aubord (entre 10 et 20.000 véh./jour) avec un secteur de pointe à plus de 20.000 véh./jour entre la RD 13 et la RN 113

---

<sup>2</sup> Comparaison entre les trafics journaliers double sens répertoriés dans le DVA (1991-1992) et les données actuelles (2002-2003) transmises par la CDES et les services de la ville.







PDU de l'agglomération nîmoise

NIVEAUX DE TRAFIC SUR RESEAU PRIVAIRE  
 PLANCHE 2 : COMMUNE DE NIMES

- PLUS DE 20 000 véhicules
- DE 10 000 A 20 000 véhicules
- DE 5 000 A 10 000 véhicules
- MOINS DE 5 000 véhicules



01 43 98 10 00  
 01 43 98 10 00  
 01 43 98 10 00

01 43 98 10 00

## La circulation générale (suite)

---

### Les niveaux de trafics (suite)

**Sur Nîmes : des niveaux de trafic élevés sur les boulevards de ceinture et à l'intérieur de l'hypercentre**

Les données exploitées proviennent de diverses sources et notamment comptages permanents réalisés par la CDES, comptages centre ville réalisés dans le cadre des études AEF en 2003, et comptages récemment réalisés dans le cadre de la modélisation.

- 3 voies du réseau approchent ou atteignent 40.000 véhicules / jour ; ces niveaux de trafics sont très importants en milieu urbain et implique des aménagements à caractère routier à la fois en section courante et au niveau des carrefours. Il s'agit de :
  - La RN 106 à partir de Valdegour jusqu'au Bd Allende
  - Le Bd Allende dans sa section la plus centrale entre Ville Active et la RN 113
  - Le Bd Jean Jaurès entre la place Séverine et le Bd Triaire.
- En dehors des pénétrantes, déjà évoquées en pages précédentes, certains boulevards de ceinture supportent également des trafics supérieurs à 20.000 véh/jour. Il s'agit :
  - du Bd Gambetta au Nord
  - des Avenues Pompidou et Jean Jaurès (entre le jardin de la Fontaine et la place Séverine) à l'Ouest
  - du Bd Triaire au Sud dans la section Cité Foulc / Gare.
- D'autres axes du réseau supportent des trafics restant élevés (entre 10 et 20.000 véh/jour) notamment certaines voies de l'hyper centre :
  - La traversée Ouest → Est de l'hyper centre de République à Courbet
  - La Traversée Nord → Sud de Victor Hugo à Cité Foulc
  - La rue du Général Perrier malgré un aménagement partiel de type voie mixte visant à limiter la circulation









## La circulation générale (suite)

### Les saturations

Les saturations observées et représentées sur les cartes correspondent à trois niveaux de saturation :

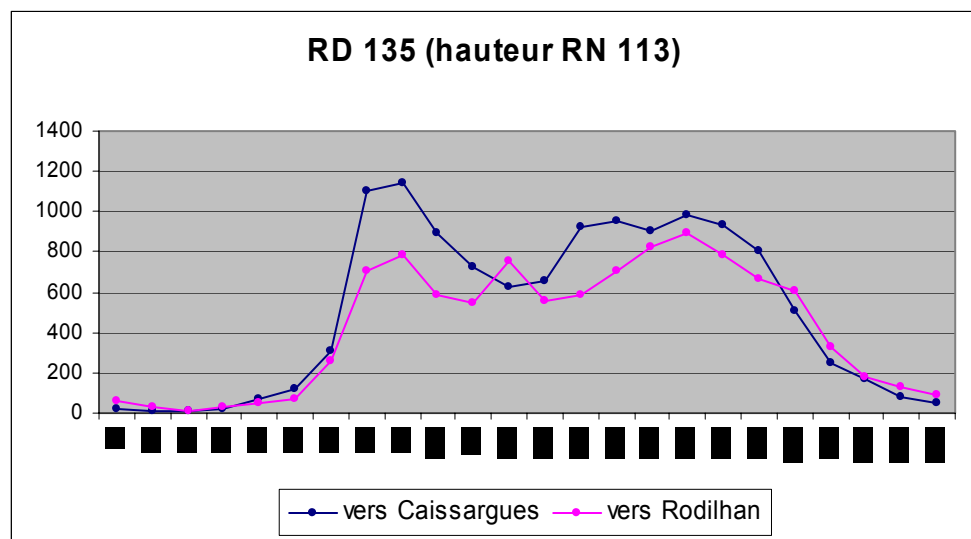
- Les saturations « régulières » que l'on peut avoir aussi bien en heure de pointe que tout au long de la journée.
- Les saturations limitées aux heures de pointe du matin et du soir.
- Les saturations « ponctuelles » qui concernent essentiellement Nîmes centre et provoquées par tout phénomène particulier (entrée/sortie d'établissements scolaires, commerces générateurs, zones de conflits entre modes)

#### **Sur l'agglomération : des saturations régulières bien établies sur la RD135, la RN106 et le bd Allende...**

Les saturations régulières concernent trois axes principaux :

- La RN 106 à partir de Valdegour et jusqu'Allende
- Le Bd Allende sur la quasi totalité de son linéaire
- La RD 135 entre Caissargues et Rodilhan

A titre d'exemple nous donnons pour la RD 135 au niveau de la RN 113, l'évolution horaire du trafic sur une semaine de mars 2004, du lundi au vendredi :



On constatera que les courbes sont relativement « plates » ce qui correspond à un trafic fort tout au long de la journée.

## La circulation générale (suite)

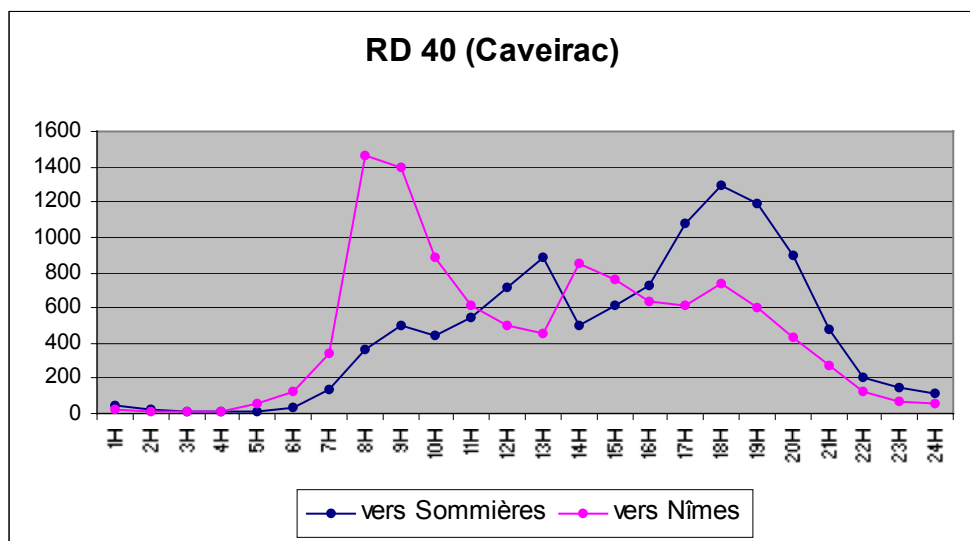
### Les saturations (suite)

**... et des saturations  
heures de pointe sur  
la RD40 la RN113 et  
la RN86**

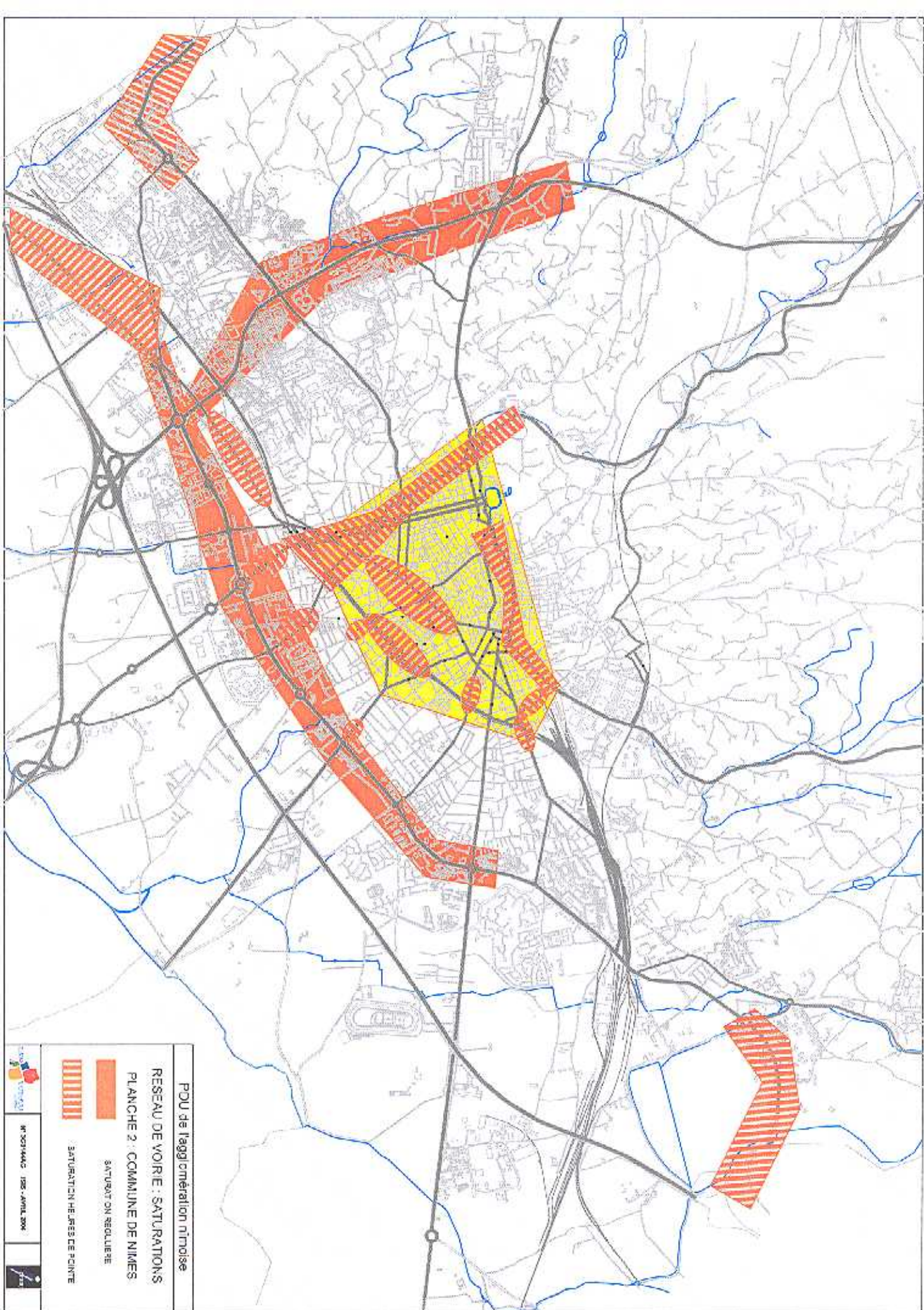
Les saturations heures de pointe concernent essentiellement :

- La RD 40 à partir de Caveirac
- La RN 113 Sud à partir de Uchaud
- La RN 86 à partir de Marguerittes

A titre d'exemple nous donnons pour la RD 40 au niveau de Caveirac, l'évolution horaire du trafic sur une semaine de mars 2004, du lundi au vendredi :



Les pointes sont ici nettement marquées : entre 7 H et 9 H le matin vers Nîmes et l'après midi entre 17 H et 18 H vers Sommières et la symétrie des deux courbes par rapport à la période horaire 13h-14h traduit bien ce phénomène pendulaire.



PDU de l'agglomération nîmoise

RESEAU DE VOIRIE : SATURATIONS

PLANCHE 2 : COMMUNE DE NIMES

SATURATION REQUISE

SATURATION PEUSEE DE POINTE

M. SOUTHAAS - 15/04/2004



## La circulation générale (suite)

---

### Les saturations (suite)

- Sur Nîmes : des saturations classiques aux heures de pointe, mais également « ponctuelles » dans tout le centre de Nîmes**
- Les saturations régulières précédemment évoquées sont à proximité immédiate du centre-ville (Allende / RN 106)
  - De par ses caractéristiques, l'ensemble du centre-ville est l'objet de saturations plus ou moins importantes, et en particulier aux heures de pointe :
    - sur J. Jaurès, Dhuoda et Pompidou
    - sur Talabot - Triaire
    - sur la plupart des voies de contournement Nord et notamment les rues Sully et Faïta, le bd Gambetta, et la rue Molière.
    - autour de l'Esplanade, sur le Bd des Arènes et la rue de la République
    - au débouché de la rue Séguier sur le Boulevard Talabot
    - à l'arrivée vers le centre ville de la Route d'Avignon
    - à l'arrivée de l'avenue Leclerc sur le Bd Allende
    - à l'arrivée de la rue de la Tour de l'Evêque sur le Bd Triaire
    - aux heures de pointe du soir, sur certaines sorties de villes notamment l'avenue de la Liberté, la route de Saint Gilles, l'avenue du Maréchal Juin et au niveau de la gare de St Cézaire.
  - Par ailleurs l'ensemble du centre ville peut faire l'objet de saturations ponctuelles sans que la pointe soit particulièrement en cause mais en liaison avec d'autres facteurs (générateurs particuliers dont notamment établissements scolaires, marchés, certaines administrations, services et commerces de détail –postes, tabacs, boulangeries-,...).



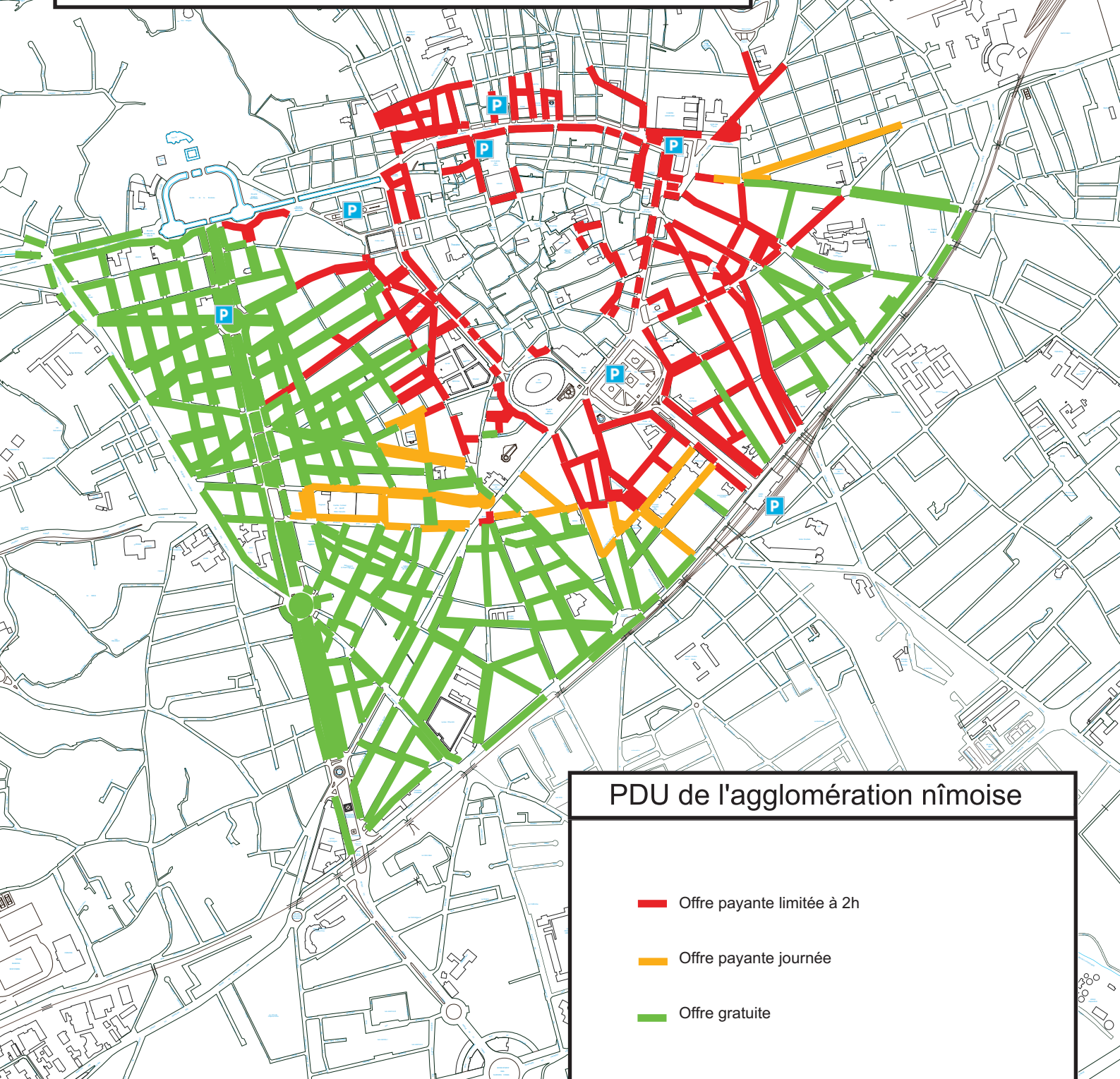
**SUR VOIRIE :**

**5771 places gratuites dont 1278 sur Jean Jaurès**




**2726 places payantes dont 2230 en courte durée**

**DANS LES PARKINGS :**

**3240 places publiques et 640 places amodiées**



**PDU de l'agglomération nîmoise**

-  Offre payante limitée à 2h
-  Offre payante journée
-  Offre gratuite



## 3.2. Le stationnement public

### L'offre actuelle

**Une offre publique de plus de 11 700 places**

L'offre publique recensée dans le centre de Nîmes se répartie comme suit :

<b>Stationnement payant sur voirie</b>	<b>2726 places</b>
	<i>Courte durée (limité à 2h)</i> 2230 places
	<i>Longue durée</i> 496 places
<b>Stationnement gratuit sur voirie</b>	<b>5771 places</b>
<b>Stationnement payant en ouvrage</b>	<b>3 240 places</b>

Dans les parkings, l'offre se répartie de la manière suivante :

Parkings	Nombre de places publiques	Nombre de places amodiées
Arènes	710 places	290 places
Maison Carrée	260 places	70 places
Halles	290 places	163 places
Coupole	580 places	117 places
Porte Auguste	380 places	-
Jules Guesde	220 places	-
Gare	800 places	-
<b>TOTAL</b>	<b>3240 places</b>	<b>640 places</b>

**Sur voirie : une distinction peu évidente entre zones payantes et zones gratuites**

Le stationnement payant est localisé à proximité immédiate de l'Ecusson et à l'intérieur de l'Ecusson. Il s'étend également à proximité d'équipements publics importants comme la Préfecture et la Sécurité Sociale.

L'offre publique est principalement localisée à l'ouest du centre-ville, on recense en particulier 1278 places gratuites sur l'av. J. Jaurès, soit près de ¼ de l'offre gratuite globale et 15% de l'offre totale sur voirie (il faut noter que l'on dénombre également plus de 400 véhicules en stationnement interdit sur l'av. J. Jaurès, notamment sur le terre-plein, dans « l'allée centrale », soit près de 1700 voitures en stationnement au global). Une poche de stationnement gratuit est également localisée à l'est du centre-ville.

Globalement les zones payantes et gratuites sont fréquemment « mêlées ». Le respect par l'usager des zones payantes, situées à proximité immédiate de rues où le stationnement est gratuit, n'est pas évident. La localisation du stationnement sur voirie manque de lisibilité (on note en outre que l'absence de marquage au sol « payant » ne facilite pas la lecture par l'usager).

**Des parkings globalement bien couverts par l'offre payante sur voirie**

Les parkings sont entourés de places sur voirie payantes, sauf pour deux parkings qui ont des fonctions un peu particulières : le parking J. Guesde (forte utilisation par des abonnés résidents) et le parking de la Gare.

# Le stationnement public (suite)

## L'offre actuelle (suite)

### Un nombre élevé de places en centre-ville

Deux indicateurs permettent d'évaluer l'importance du nombre de places de stationnement :

- Nombre de places payantes pour 1000 habitants de l'agglomération
- Densité de places publiques dans le centre-ville

	Nîmes	Indicateurs CERTU <sup>3</sup>
Nombre de places payantes pour 1000 habitants	Sur voirie	<b>13</b> Au dessus de 12 places pour 1000 habitants le rapport est élevé 14 <sup>4</sup>
	En parking	<b>16</b> 12 <sup>3</sup>
Densité de places publiques (nombre de places à l'hectare)	Sur voirie	<b>47</b> Entre 20 et 50
	En parking	<b>18</b>
	Sur voirie et en parking	<b>65</b> - Offre peu importante vers 30 places à l'hectare - Offre importante vers 75 places à l'hectare

Ainsi, comparativement aux ratios du CERTU, l'offre de stationnement sur Nîmes est plutôt importante.

La comparaison du nombre de places pour 1000 habitants avec des agglomérations de taille comparable amène les mêmes conclusions :

#### ➔ Agglomération Orléanaise (1996)

payant sur voirie	1 900
gratuit sur voirie	3 200
parkings	4 700
<b>TOTAL</b>	<b>9 800</b>

Pour 1000 habitants de l'agglomération :

- Nombre de places payantes sur voirie : **7**
- Nombre de places payantes en parkings : **18**

#### ➔ Agglomération Tourangelle (2000)

payant sur voirie	3 020
gratuit sur voirie	2 825
parkings	2 500
<b>TOTAL</b>	<b>8 345</b>

Pour 1000 habitants de l'agglomération :

- Nombre de places payantes sur voirie : **10**
- Nombre de places payantes en parkings : **8**

#### ➔ Agglomération du Pays d'Aix (2002)

payant sur voirie	3 475
gratuit sur voirie	5 465
parkings	4340
<b>TOTAL</b>	<b>13 280</b>

Pour 1000 habitants de l'agglomération :

- Nombre de places payantes sur voirie : **10**
- Nombre de places payantes en parkings : **13**

<sup>3</sup> Sources : « Le contrôle du stationnement » CERTU, 2001. Indicateurs pour une agglomération de plus de 100 000 habitants.

<sup>4</sup> « enquête stationnement », CERTU, 2000. Indicateurs pour une agglomération entre 100 000 et 300 000 habitants.





## Le stationnement public (suite)

### L'offre actuelle (suite)

Sur voirie comme en parking, la densité de places calculée à Nîmes (respectivement 47 et 18) est supérieure à la moyenne des villes françaises.

#### DENSITE DE PLACES PUBLIQUES

	voirie	hors voirie
<b>Villes Françaises</b>	35	14
Villes Nord Européennes	17	17
<b>Villes méditerranéennes</b>	26	30
<b>Villes Nord Américaines</b>	13	37

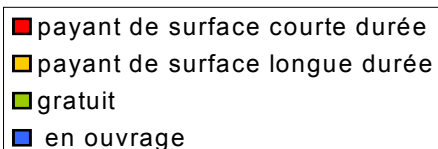
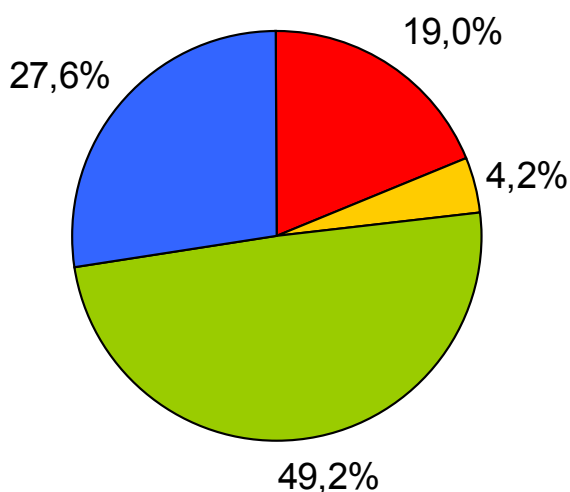
Sources : « Impacts des politiques de stationnement sur la mobilité locale » étude du SES n°146, novembre 2003

### Une part importante de stationnement gratuit

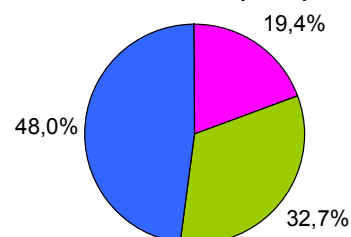
Près de la moitié de l'offre de stationnement public est représentée par des places gratuites sur voirie.

La comparaison avec des agglomérations de taille comparable montre que ce taux est relativement élevé.

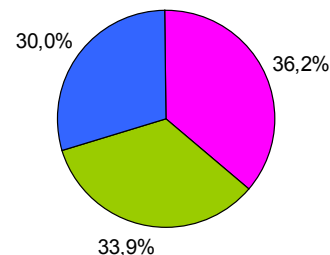
#### NIMES METROPOLE



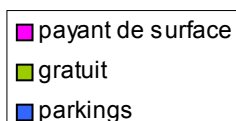
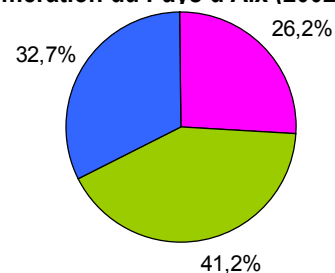
#### ➔ Agglomération Orléanaise (1996)



#### ➔ Agglomération Tourangelle (2000)



#### ➔ Agglomération du Pays d'Aix (2002)



## Le stationnement public (suite)

### Une tarification mal adaptée

La tarification actuelle tend à favoriser le stationnement sur voirie :

Localisation	Coût de la 1 <sup>ère</sup> heure de stationnement
<b>Sur voirie</b>	
Courte durée	1,2 €
Longue durée	0,6€
<b>En parking</b>	
Arènes	1,3€
Maison Carrée	1,2€
Halles	1,4€
Coupoles	1,4€
Porte Auguste	1,2€
J. Guesde	1,1€
Gare	1,3€

### La tarification favorise le stationnement sur voirie

Ainsi, une heure de stationnement en surface coûte quasiment le même prix qu'une heure de stationnement en parking et dans certains cas, elle est même beaucoup moins chère : en stationnement longue durée, elle peut coûter jusqu'à 2,3 fois moins cher qu'une heure de stationnement en parking.

Or, le stationnement sur voirie est la solution privilégiée par les usagers car ils préfèrent souvent rester à ciel ouvert et ces places, disséminées à travers le tissu urbain, desservent de façon très efficace les différents points de destination..

### LES TARIFS DU STATIONNEMENT DANS D'AUTRES VILLES DE FRANCE (Tarifs 2002 pour 1h de stationnement)

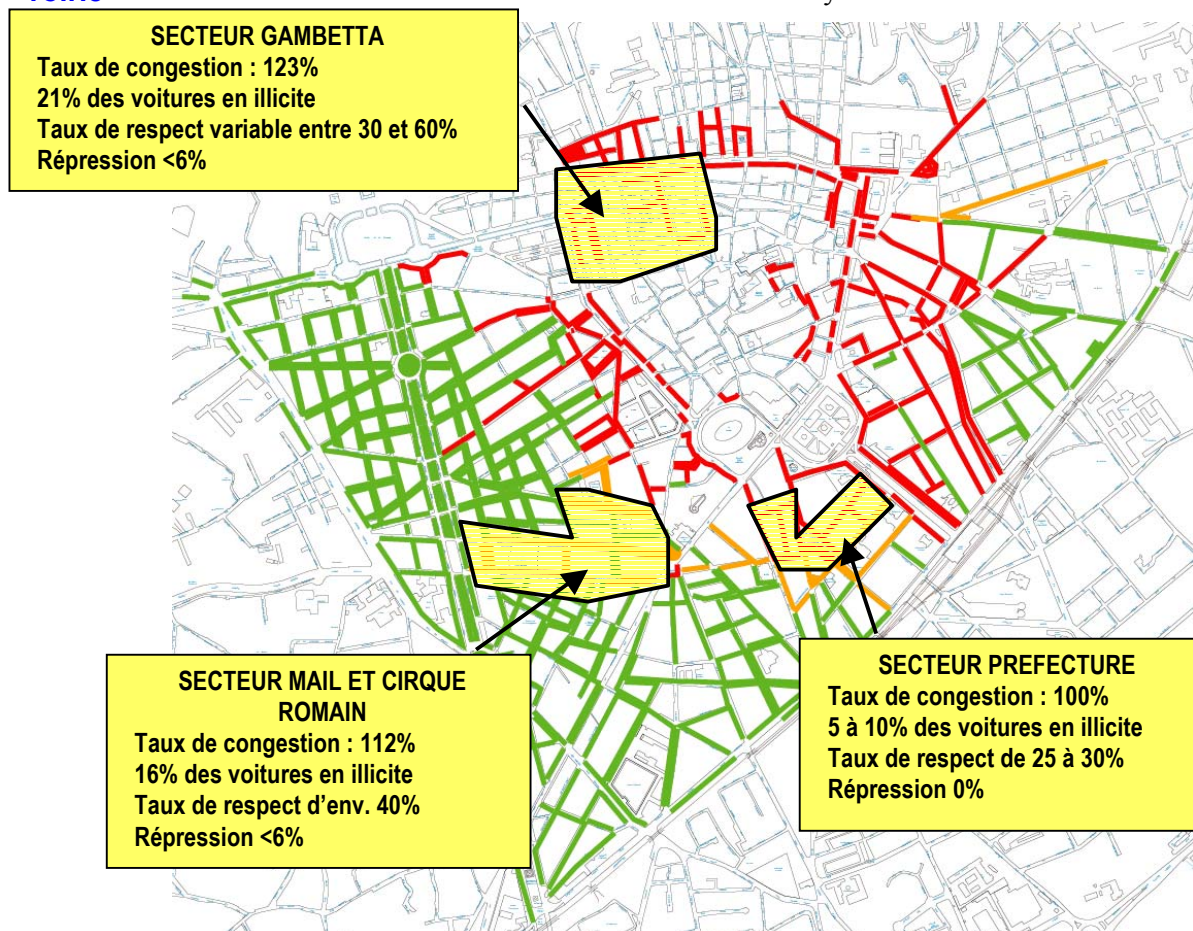
	parkings	voirie
Cannes	2	1,6
Aix en P.	1	1,4
Montpellier	1,4 €	1,4 €
Nice	1,5€	1,2 €
Orléans	0,6 €	
Anancy	0,9 €	



## Le stationnement public (suite)

### Usages du stationnement sur voirie

L'usage du stationnement sur voirie a été étudié sur la base d'enquêtes d'occupation respect réalisées sur 3 secteurs payants du centre-ville de Nîmes en avril 2004. Les résultats sont synthétisés sur la carte ci-dessous :



### Une forte occupation des places autorisées

<b>Stationnement payant courte durée</b>	
matin	<b>95%</b>
après-midi	<b>96%</b>
<b>Stationnement payant longue durée</b>	
matin	<b>87%</b>
après-midi	<b>95%</b>
<b>Stationnement gratuit</b>	
matin	<b>100%</b>
apr	<b>100%</b>

Le CERTU donne les indications suivantes concernant le taux d'occupation en milieu d'après midi :

- Vers 80% et en dessous, le stationnement est facile
- Vers 90%, l'accès au places de stationnement peut être considéré comme satisfaisant
- À partir de 95% le stationnement s'avère généralement difficile

## Le stationnement public (suite)

### Usages du stationnement sur voirie (suite)

#### **De nombreux véhicules en stationnement interdit**

Sur Nîmes, le taux d'occupation est fréquemment supérieur à 95%, ce qui traduit un stationnement difficile

Le calcul du taux de congestion vient confirmer les difficultés de stationnement approchées par le taux d'occupation.

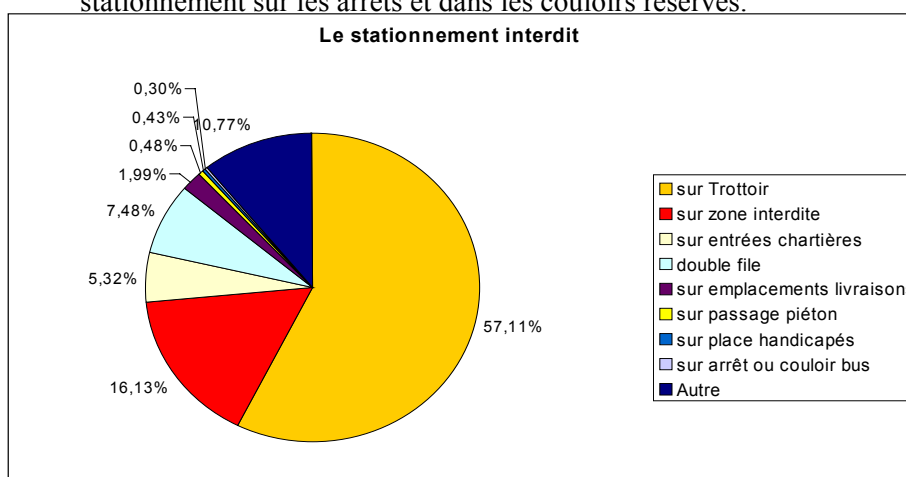
Le taux de congestion correspond au rapport entre le nombre total de véhicules en stationnement (autorisé et interdit) et le nombre de places autorisées.

Le stationnement ne pose pas de problèmes autres que très ponctuels, lorsque ce taux est inférieur à 100%. Vers 110% le stationnement s'avère généralement très difficile.

Ainsi, le nombre de véhicules en stationnement interdit est important, notamment sur les secteurs Gambetta et Mail-Cirque Romain, de l'ordre de 20%.

Ce stationnement illicite pénalise très souvent les autres usagers de la voirie:

- Les piétons : Près de 60% des véhicules en stationnement interdit sont soit sur trottoir, soit sur passages piétons,
- Les riverains et les activités locales : 16% sur des zones où le stationnement est interdit par des panneaux, 5% sur les entrées charretières, 7% en double file et 2% sur les aires de livraisons,
- Mais aussi plus particulièrement les PMR, avec du stationnement sur des emplacements qui leur sont réservés, et les BUS, avec du stationnement sur les arrêts et dans les couloirs réservés.



En centre-ville on recense en moyenne 550 places autorisées qui sont libres (ce qui correspond à 6,5% de l'offre ce qui est un taux normal compte tenu de la rotation), alors que près de 1400 véhicules sont en stationnement interdit (dont 400 sur Jean Jaurès). La demande est donc très importante.

## Le stationnement public (suite)

---

### Usages du stationnement sur voirie (suite)

#### **Faible respect du stationnement payant**

Le taux de respect est variable en fonction des zones et de l'horaire d'enquête. Dans tous les cas, **il ne dépasse jamais les 60%**, ce qui correspond à un respect qui s'avère moyen.

Dans le secteur Préfecture le taux de respect est inférieur à 30%, ce qui est très faible et nécessite une remise en cause de l'exploitation et de la surveillance.

#### **Très peu de répression**

Le taux de répression correspond au rapport entre le nombre de PV émis et le nombre de véhicules en infraction.

Sur les secteurs enquêtés, il est **inférieur à 6%**.<sup>5</sup> D'une manière générale, lorsque ce taux est inférieur à 10%, la répression est jugée insuffisante pour assurer un bon respect de la réglementation du stationnement.

#### **De très faibles taux de rotation**

Le taux de rotation correspond au nombre moyen de véhicules qui utilisent une même place au cours d'une journée.

Une étude réalisée sur le Triangle de la Gare, en 2001, a révélé de très faibles taux de rotation, **entre 2 et 3**, et ce quelque soit la réglementation (payant ou gratuit).

Ces taux sont très faibles pour du stationnement payant, notamment de courte durée, puisque pour un fonctionnement normal, ils devraient se situer entre 4 et 6, voire dans des villes efficacement contrôlées, ce taux peut aller jusqu'à 8. Un taux de rotation inférieur à 3 correspond plutôt à une zone gratuite saturée ou à des voies payantes avec tarif résidentiel.

---

<sup>5</sup> Les chiffres indiqués sont toutefois à prendre avec précautions car l'enquête n'a comporté que 2 passages par jour





# Le stationnement public (suite)

## Usages du stationnement dans les parkings

### Une bonne occupation des parcs en ouvrage

L'usage du stationnement dans les parkings a été étudiés sur la base des éléments statistiques transmis par les différents concessionnaires (aucune donnée sur le parking Gare).

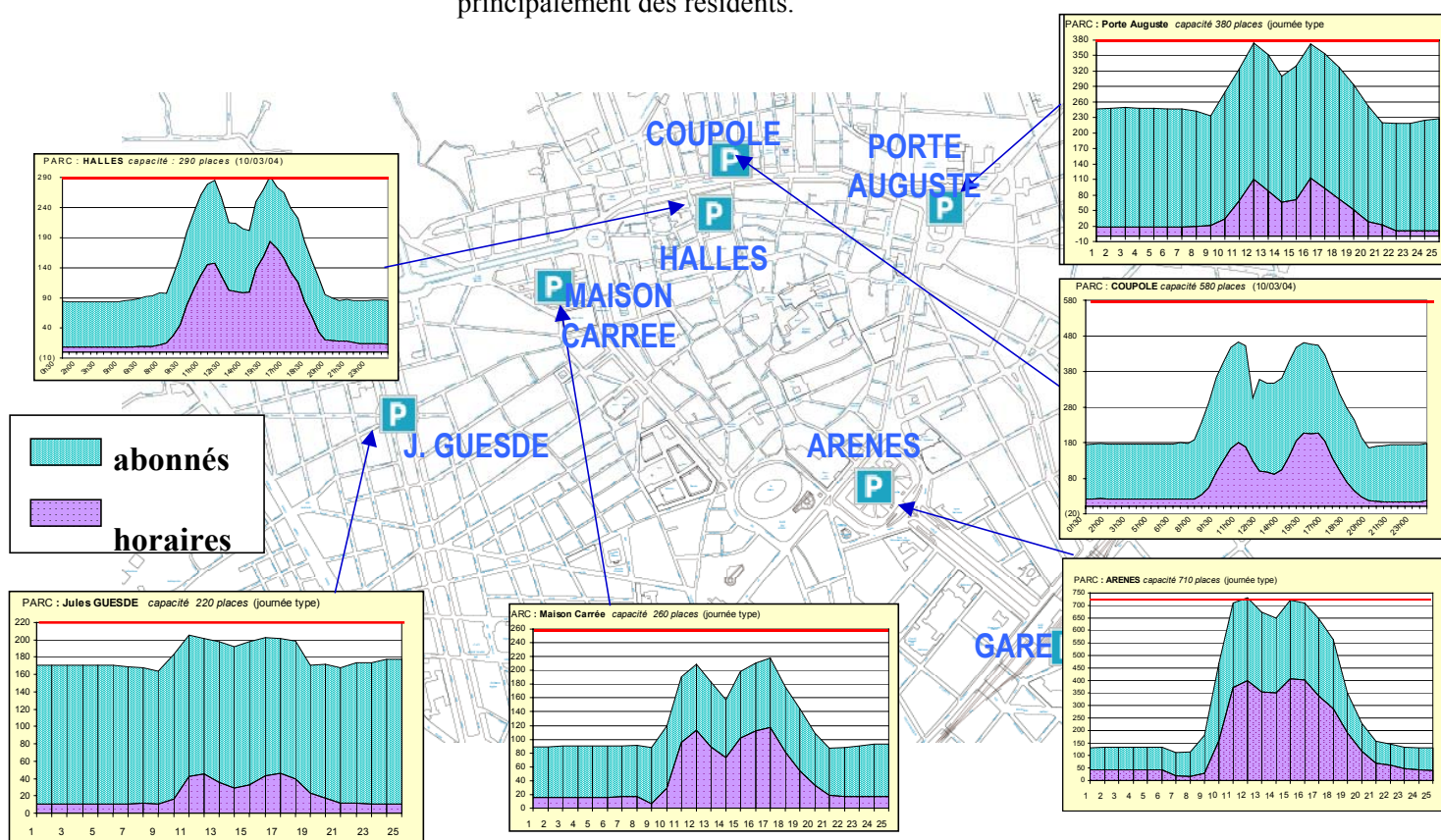
En journée, l'occupation des parcs en ouvrage est satisfaisante, puisque la plupart sont proches de la saturation, voire saturés. On note une exception pour le parc de la Coupole, où on recense une centaine de places libres aux heures les plus chargées.

Globalement à 15h, moins de 200 places libres sont comptabilisées dans les parkings.

### Une forte proportion d'abonnés

Quelque soit le parking considéré, la part d'abonnés est très importante. Au global plus de la moitié des usagers sont des abonnés en milieu de journée (53% à 15h).

Deux parkings sont tout de même particulièrement concernés : Jules Guesde et Porte Auguste. Sur ces 2 parkings l'occupation nocturne par des abonnés est également importante, ils accueillent donc à priori principalement des résidents.



## Le stationnement public (suite)

### Usages du stationnement dans les parkings (suite)

#### **De nombreux abonnements et une tarification hétérogène**

Les abonnements proposés dans les parkings sont nombreux et ont des tarifications variées :

- Les Forfaits :
  - 3 jours : entre 14 et 23 € et entre 4 et 5 € par heure supplémentaire (Arènes, Maison Carrée, J. Guesde, Porte Auguste et Gare)
  - 7 jours : 42 € (Halles et Coupole)
  - 15 jours : 64 € (Halles et Coupole)
- Les abonnements permanents :
  - Tarifs au mois : de 54 à 84 €
  - Tarifs au trimestre : de 148 à 235 €
  - Tarifs à l'année : de 540 à 850 €

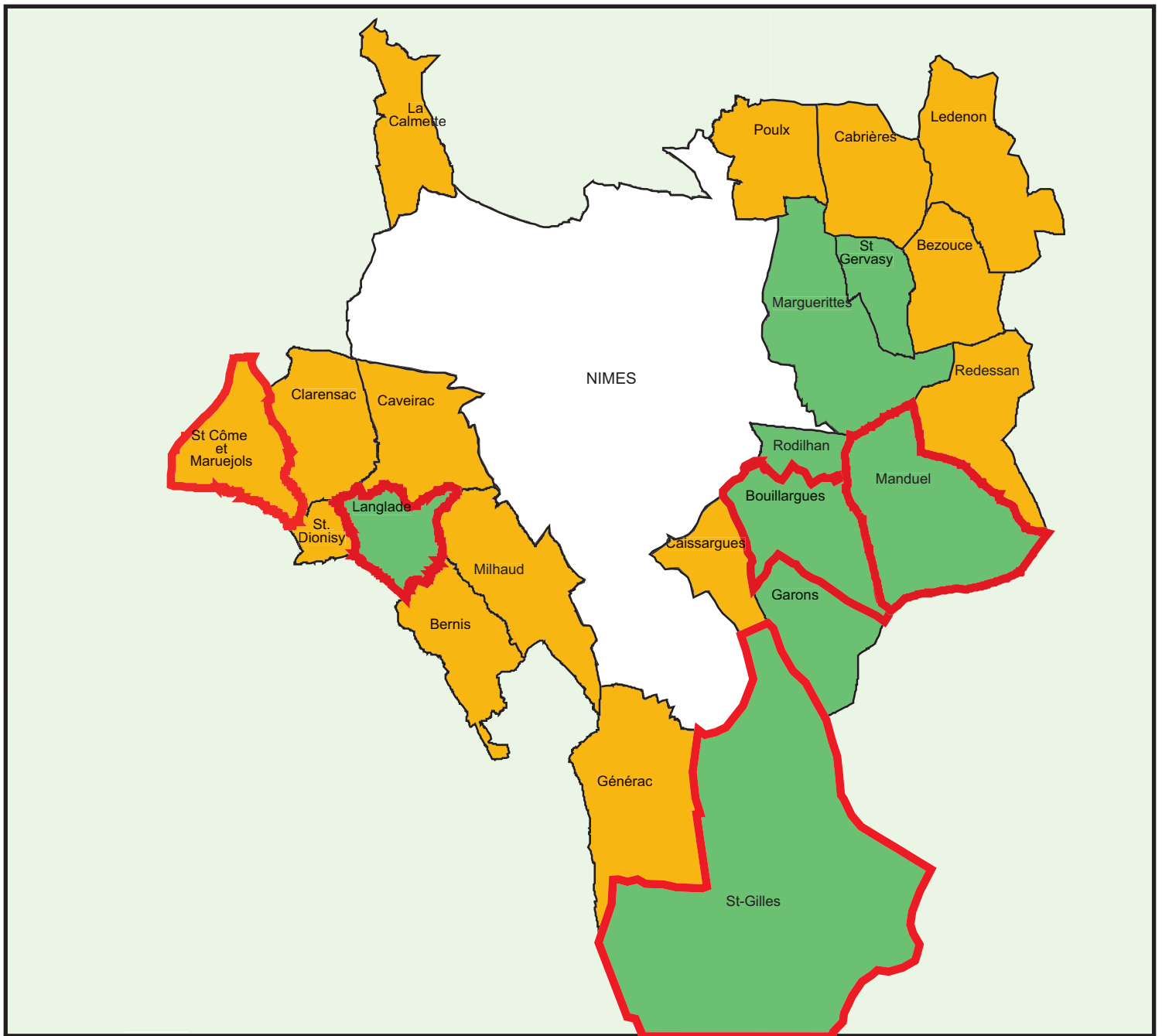
Tous les parkings proposent cet abonnement. Le parking J. Guesde est le moins cher et ne propose que ce type d'abonnement.
- Les abonnements nuit :
  - De 18h à 16h : 37 € par mois, 103 € par trimestre et 370 € par an (Arènes, Maison Carrée, Porte Auguste),
  - Nuit + week end : 46 € par mois, 129 € par trimestre et 460 € par an (Arènes, Maison Carrée, Porte Auguste),
  - Nuit + dimanche : 51€ par mois (Halles et Coupole)
- Les abonnements spécifiques :
  - Abonnement 5 jours sauf week end et 5 jours sauf dimanche et un jour de semaine autre que samedi (abonnement « commerçants ») aux parkings Halles et Coupole,
  - Abonnement étudiants à 37<sup>E</sup> par mois à Porte Auguste et 51 € par mois à Coupole et Halles,
  - Abonnement Résident Coupole à 70€ par mois,
  - Abonnement permanent avec réservation au parking des Halles et au parking de la Gare,
  - Abonnement moto au parc de la Gare ( 40€ /mois, 115€ /trimestre et 400€/an)

Ainsi, on relève une grande hétérogénéité entre les parkings sur le type d'abonnement proposé et les tarifs. Un seul parking offre une tarification spécifique pour les résidents

Comparativement à d'autres villes, l'abonnement permanent n'est pas très cher. En revanche le coût de l'abonnement nuit est plutôt élevé.




Types d'abonnement	Nîmes	Montpellier	Bordeaux	Strasbourg
Abonnement permanent (par mois)	De 54 à 84 €	De 64 à 85 €	De 75 à 145€	De 97 à 107 €
Abonnement nuit + WE (par mois)	De 46 à 51 €	31 €	30,8 €	33€





## PDU de l'agglomération nîmoise

Organisation du stationnement dans les communes de l'agglomération

-  organisation correcte du stationnement dans le centre
-  Organisation du stationnement à améliorer
-  Difficultés de stationnement

0 5 10 km.



## Le stationnement public (suite)

### Usages du stationnement dans les parkings (suite)

#### **Bonne accessibilité des parkings**

Tous les parkings du centre-ville sont facilement accessibles depuis la voirie principale.

On note la récente mise en place du jalonnement dynamique concernant le remplissage des parkings, qui devrait permettre en informant l'utilisateur de le guider au plus vite vers les parkings où il reste des places disponibles.

### L'organisation du stationnement dans les communes de l'agglomération

Dans les centres des communes, l'organisation du stationnement a un impact direct sur :

- L'attractivité des centres,
- La circulation des autres modes que la voiture particulière, en particulier transport en commun et piétons,
- La qualité de l'aménagement et la perception de l'utilisateur lors de la traversée de la ville, qui a un impact direct sur son comportement.

Dans les communes de l'agglomération, hors Nîmes, le stationnement est gratuit.

Il est parfois bien organisé, comme à St Gilles, Garons, Manduel, Bouillargues, Langlade, etc. , même s'il subit quelques saturations.

Dans d'autres communes, l'amélioration de l'organisation du stationnement doit être recherchée pour améliorer le cadre de vie.



*Bouillargues : bonne organisation du stationnement*



*Bernis, en haut, et Clarensac, ci-contre, le stationnement pourrait être réorganiser*



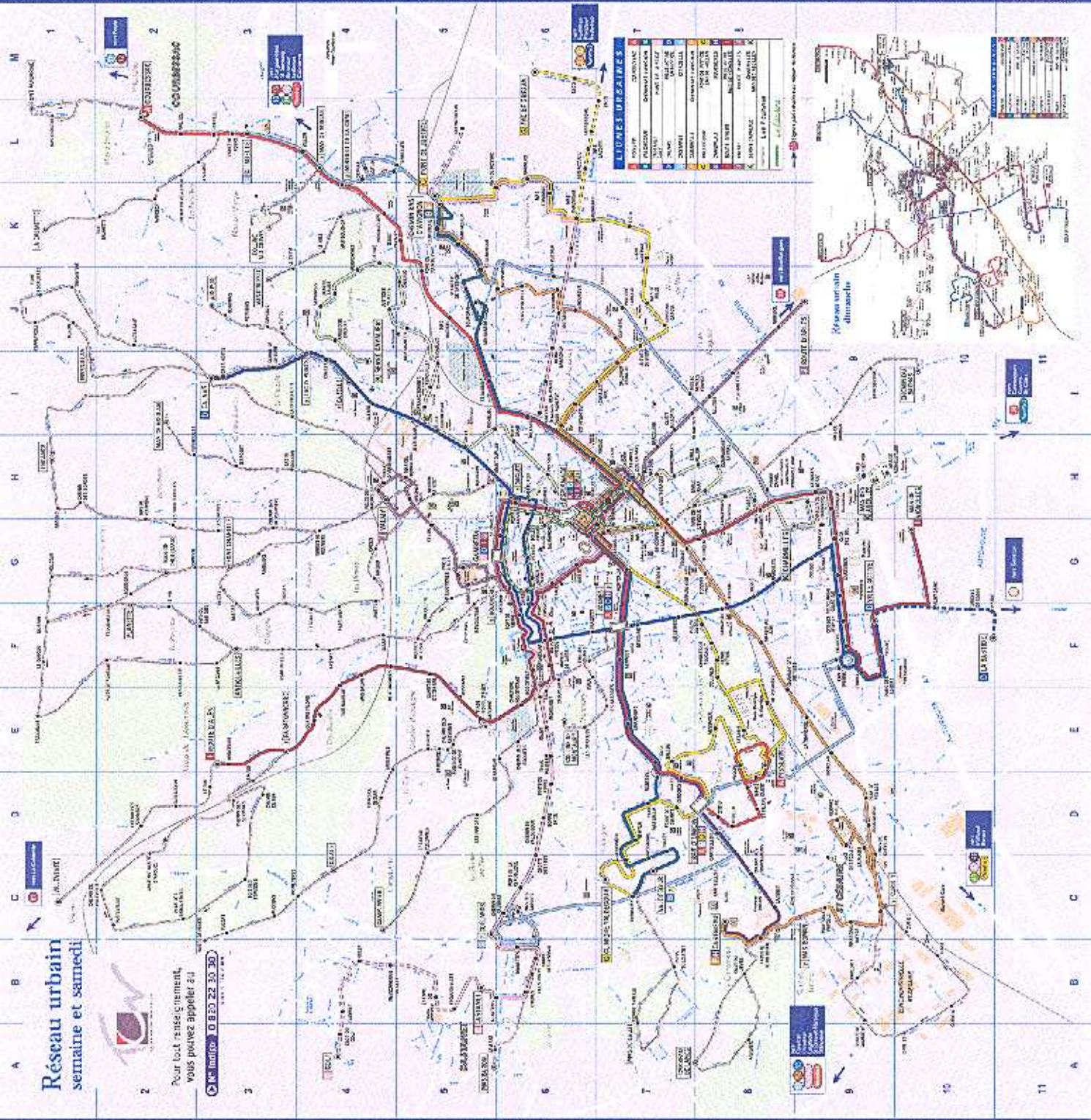
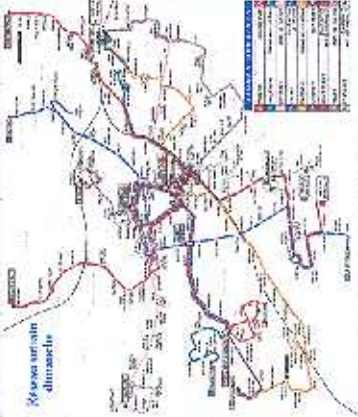
# Réseau urbain semaine et samedi

Pour tout renseignement,  
vous pouvez appeler 24

☎ N° limite : 0 8 22 30 30

### STATIONS URBAINES

1	BOULEVARD
2	BOULEVARD
3	BOULEVARD
4	BOULEVARD
5	BOULEVARD
6	BOULEVARD
7	BOULEVARD
8	BOULEVARD
9	BOULEVARD
10	BOULEVARD
11	BOULEVARD





### 3.3. Les transports en commun

#### **Le réseau de Nîmes Métropole**

Le réseau urbain est constitué de 11 lignes, auxquelles s'ajoute le réseau des 7 Collines (bus, minibus, taxis réguliers ou à la demande) et La Citadine (navette centre ville).

Le réseau péri-urbain est constitué de 6 navettes mises en service en 2003 et de 25 lignes périurbaines.

Des enquêtes embarquées ont été réalisées en période de pointe du soir (de 16h à 18h30) tous les jours de la semaine du 23 février au 18 mars 2004.

Une ligne est enquêtée par jour, par distribution de questionnaires aux personnes montant dans le bus et récupération à la descente de chaque arrêt. 12 334 questionnaires ont été traités, pour 13792 montées comptées.

#### ***Une couverture spatiale du réseau performante***

- 84% des Nîmois habitent à moins de 300 mètres d'un arrêt de bus (sans compter les arrêts du réseau des 7 collines). On compte en moyenne, sur Nîmes, un arrêt pour 400 habitants.
- Le réseau des 7 collines dessert les habitants des quartiers des Garrigues.
- Toutes les communes de l'agglomération sont desservies par des lignes péri-urbaines et souvent par des navettes, avec en moyenne un arrêt pour 400 habitants (ratio identique à celui de la commune centre).

#### ***Des amplitudes horaires à améliorer le soir et une desserte à conforter le week end***

- Amplitude horaire en semaine :
  - réseau principal : environ 14h d'amplitude (6h15 – 20h15)
  - les collégiales : horaires adaptés à la desserte scolaire
  - navettes : environ 10h d'amplitude (9h – 19h)
  - pas de desserte en soirée.
- Le week-end : une offre encore très faible hors ville centre.
- Intervalles de passages en période de pointe :
  - réseau principal : de 10 minutes (lignes A et B) à 25 minutes environ (lignes E et K)
  - navettes : de 5 à 8 passages par jour et par sens entre 9h et 19h.



## Les transports en commun (suite)

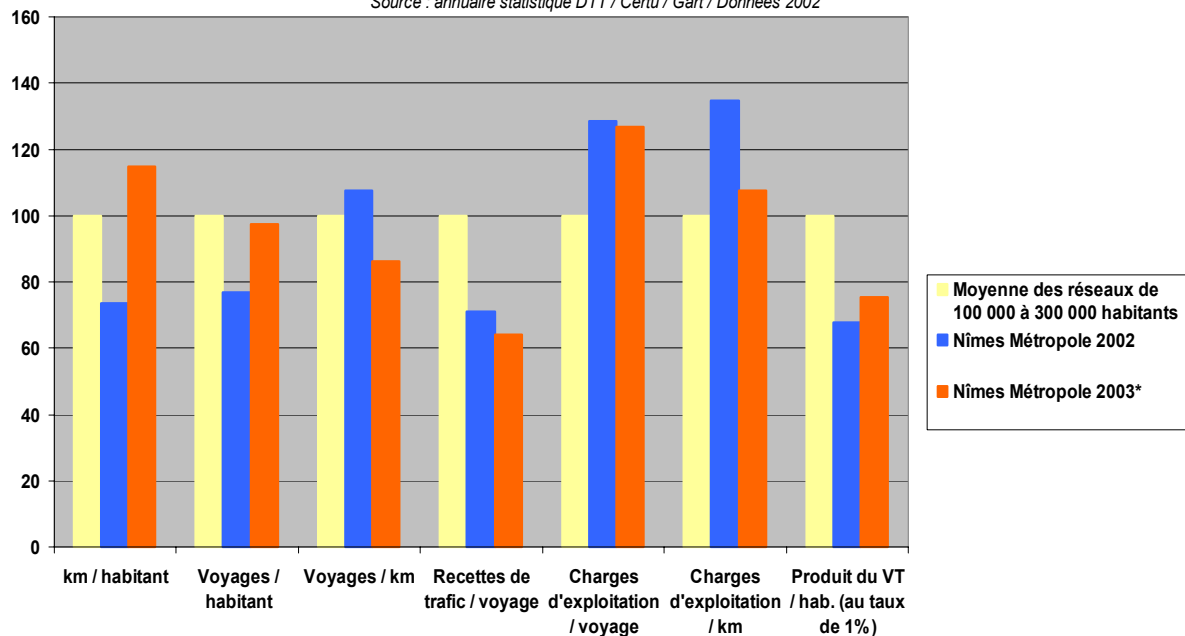
### Le réseau de Nîmes Métropole (suite)

**Des performances proches de la moyenne des autres réseaux, mais une desserte des secteurs peu denses pénalisante**

- Le nombre de voyages par habitant rejoint en 2003 la moyenne des réseaux des agglomérations de taille équivalente (73 par an)
- Une offre kilométrique par habitant supérieure à la moyenne des agglomérations équivalentes (32 km par an et par habitant contre 28 en moyenne)
- Du fait de la politique tarifaire actuelle (et en particulier du tarif très attractif du Pass Etudes) et de la nécessité de desserte de secteurs peu denses, les recettes par voyage sont plus faibles qu'ailleurs, et les charges d'exploitation par voyages sont plus élevées ; cependant les charges d'exploitation ramenées au km sont dans la moyenne.

#### Positionnement du réseau de l'agglomération nîmoise par rapport aux réseaux de taille similaire (100 000 à 300 000 habitants)

Source : annuaire statistique DTT / Certu / Gart / Données 2002



\* réseau de l'année 2003 extrapolé en année pleine

## Les transports en commun (suite)

### Le réseau de Nîmes Métropole (suite)

*Un niveau d'offre équivalent à celui d'agglomération de taille équivalente, voire de taille plus importante*

Agglomération	Population desservie en milliers d'habitants	Kilomètres annuels 2002 en milliers
Brest	222	7 800
Mulhouse	221	6 100
Metz	220	5 800
Reims	219	7 800
Dunkerque	212	6 100
<b>Nîmes Métropole</b>	<b>207</b>	<b>6 700*</b>
Caen	203	7 700
Le Mans	189	5 900
Lorient	188	7 500
Besançon	176	6 300

\* Réseau de l'automne 2003 extrapolé en année pleine

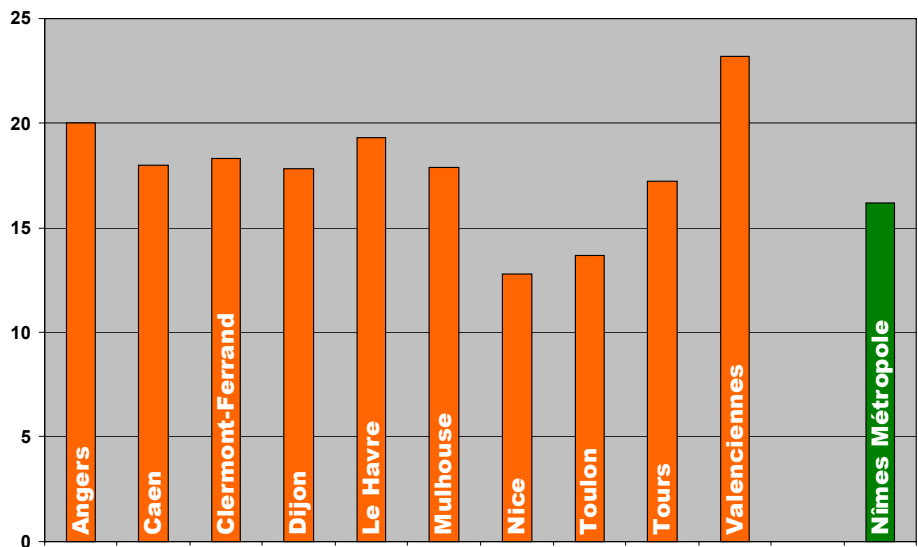
*Une offre kilométrique par habitant au dessus de la moyenne des réseaux de taille équivalente*

Agglomération	Km par habitant
Lorient	40
Caen	37
Besançon	36
Reims	35
Brest	35
<b>Nîmes Métropole</b>	<b>32</b>
Le Mans	31
Dunkerque	29
Mulhouse	28
Amiens	27
Metz	26
<b>Moyenne des réseaux de 100 000 à 300 000 habitants</b>	<b>28</b>

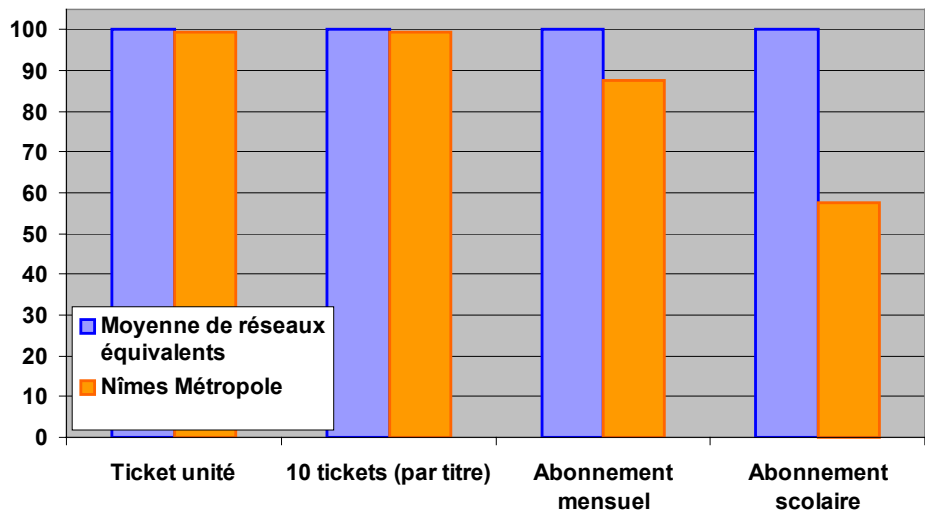
# Les transports en commun (suite)

## Le réseau de Nîmes Métropole (suite)

*Une vitesse commerciale plutôt basse par rapport à la moyenne nationale, mais plutôt bien située par rapport aux autres villes du sud*

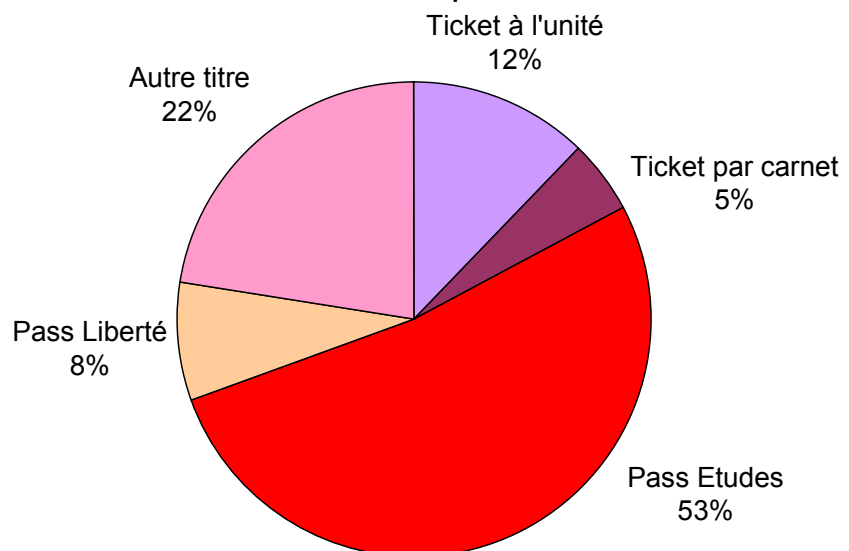


*Une tarification attractive, notamment pour les formules d'abonnement*



*Une forte fréquentation par les étudiants*

Titres de transport utilisés sur l'ensemble du Réseau de Transport Nîmes Métropole





## Les transports en commun (suite)

### Le réseau de Nîmes Métropole (suite)

*La fréquentation du réseau : des performances commerciales dans la moyenne d'agglomération de taille équivalente*

Agglomération	Population desservie en milliers d'habitants	Voyages annuels 2002 en milliers
Valenciennes	343	19 000
Nancy	265	18 000
Brest	222	19 000
Metz	220	15 000
Dunkerque	212	14 000
<b>Nîmes Métropole</b>	<b>207</b>	<b>15 000*</b>
Lorient	188	16 000
Limoges	178	10 000
Amiens	175	15 000
La Rochelle	145	11 000
Poitiers	128	12 000

\* : Fréquentation équivalente année pleine 2003

Agglomération	Voyages par habitant
Reims	135
Mulhouse	130
Besançon	121
Le Mans	119
Caen	110
Brest	86
Amiens	86
Lorient	82
<b>Nîmes Métropole</b>	<b>73</b>
Metz	69
Dunkerque	67
<b>Moyenne des réseaux de 100 000 à 300 000 habitants</b>	<b>74</b>

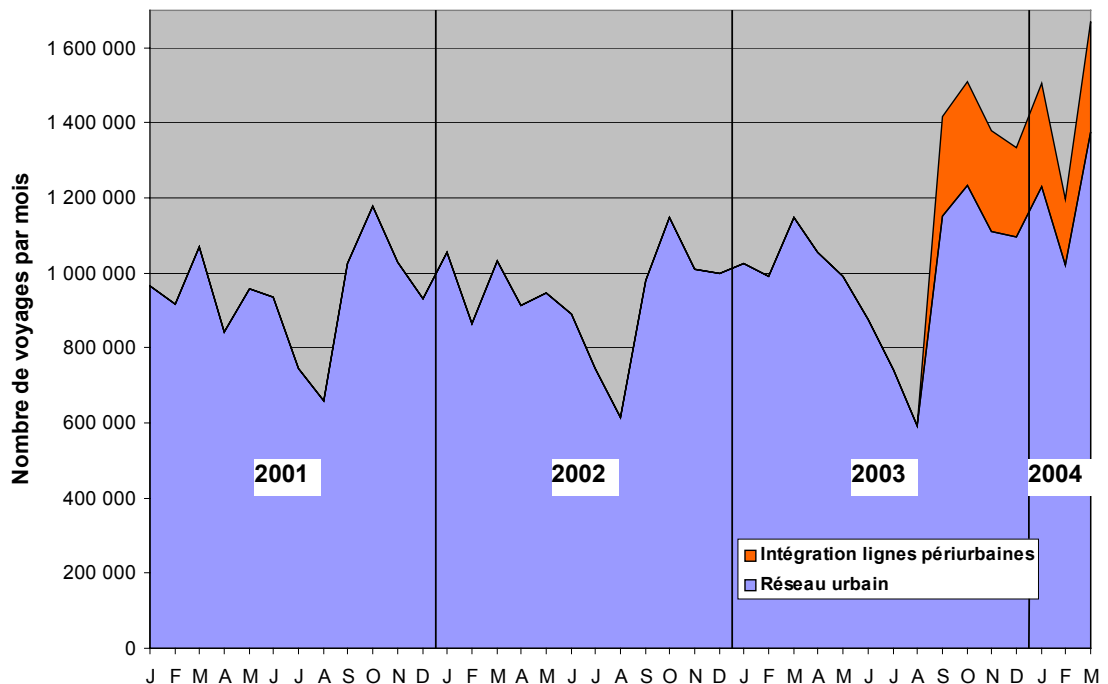


# Les transports en commun (suite)

## Le réseau de Nîmes Métropole (suite)

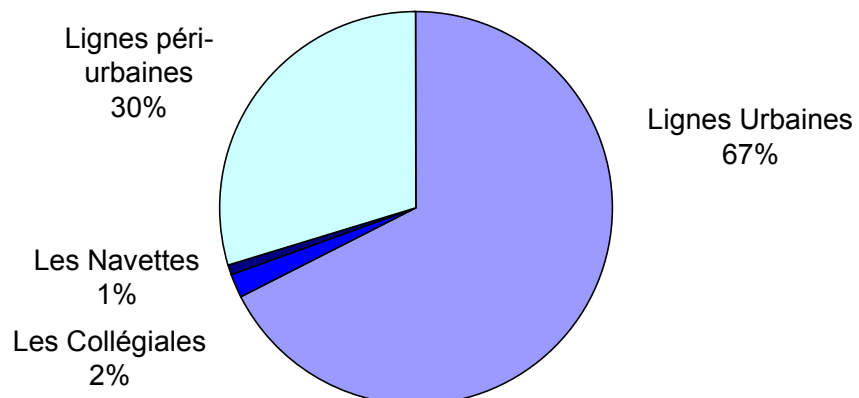
### **Une évolution favorable de la fréquentation**

L'évolution favorable, démarrée en septembre 2003 à la mise en place du nouveau réseau, se conforte en 2004.



### **Une forte fréquentation des lignes urbaines**

### Répartition des voyages suivant le type de lignes Réseau de Transport de Nîmes Métropole



# Les transports en commun (suite)

## Le réseau de Nîmes Métropole (suite)

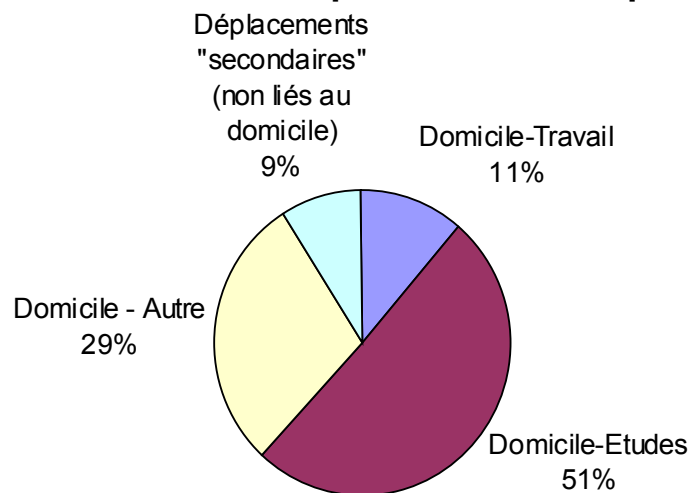
**Motif principal de déplacement en TC : les liaisons domicile-études**

Les motifs de déplacements (16h – 18h30) sont essentiellement liés au domicile-études.

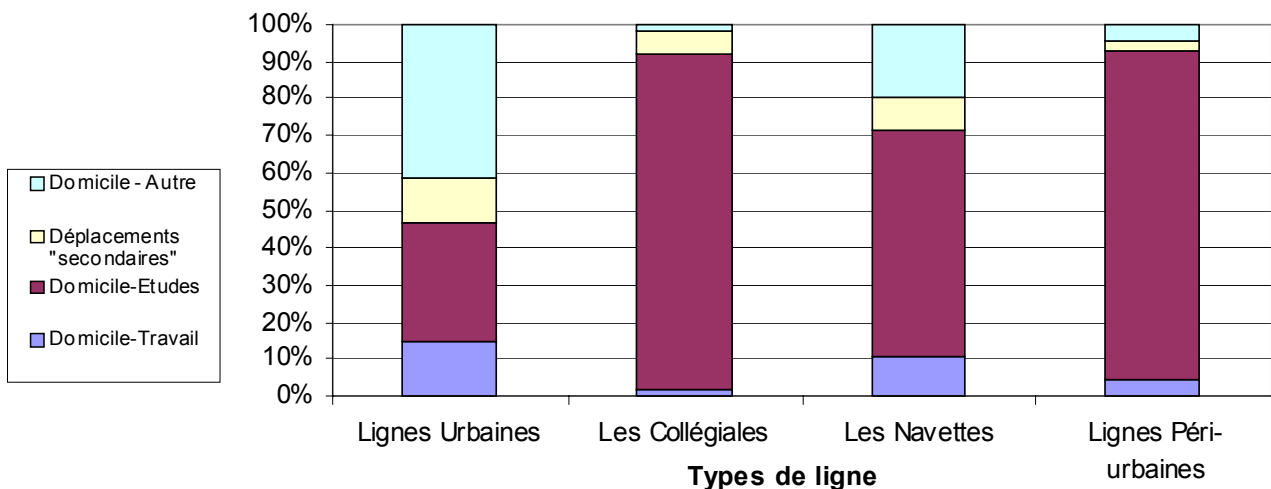
Le motif domicile-travail s'avère globalement assez faible.

Outre les collégiales, les navettes et lignes périurbaines fonctionnent en majorité avec les scolaires

### Motifs de déplacements sur l'ensemble du Réseau de Transport Nîmes Métropole



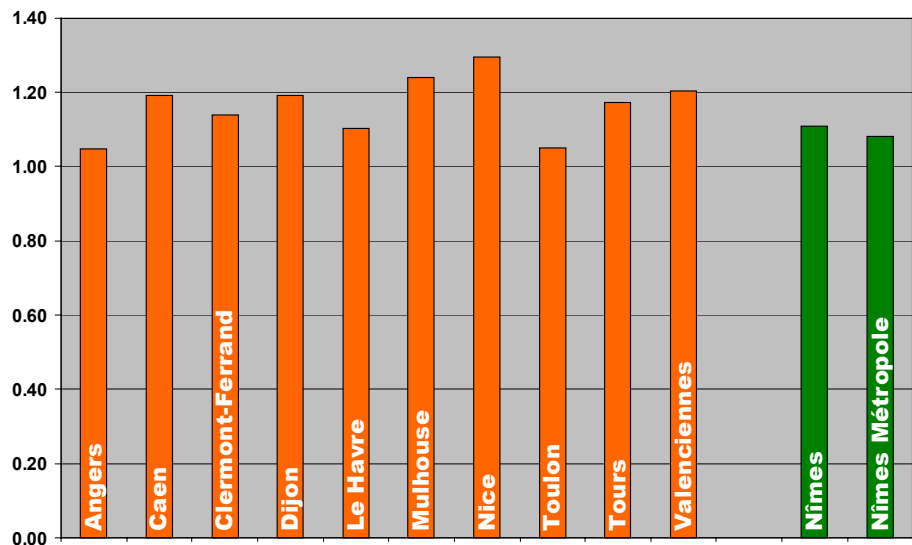
### Motifs de déplacement suivant le type de lignes Réseau de Transport de Nîmes Métropole



## Les transports en commun (suite)

### Le réseau de Nîmes Métropole (suite)

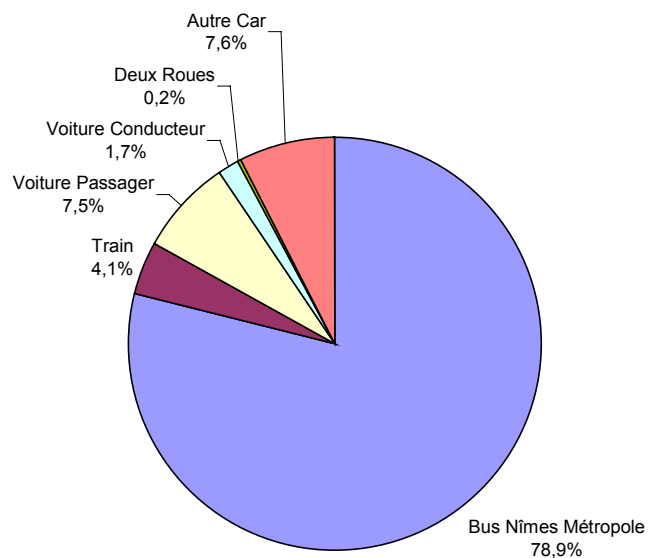
*Un taux de correspondance conforme à la moyenne des réseaux*



*Une majorité de correspondance interne au réseau Nîmes Métropole*

La majorité des correspondances se font entre TC et particulièrement entre bus du réseau de Nîmes Métropole.

### Répartition des modes en correspondance avec le Réseau de Transport de Nîmes Métropole



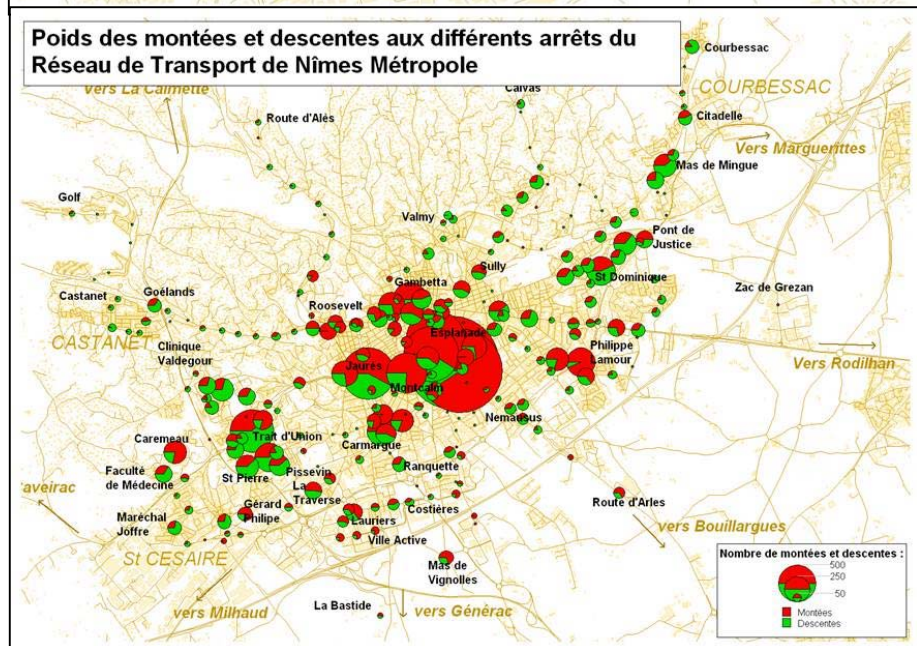
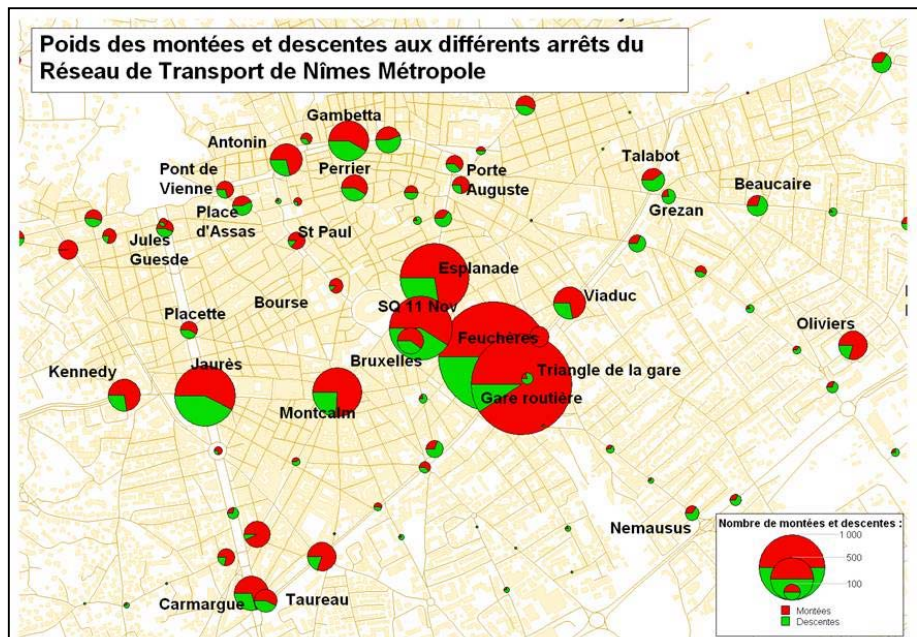
# Les transports en commun (suite)

## Le réseau de Nîmes Métropole (suite)

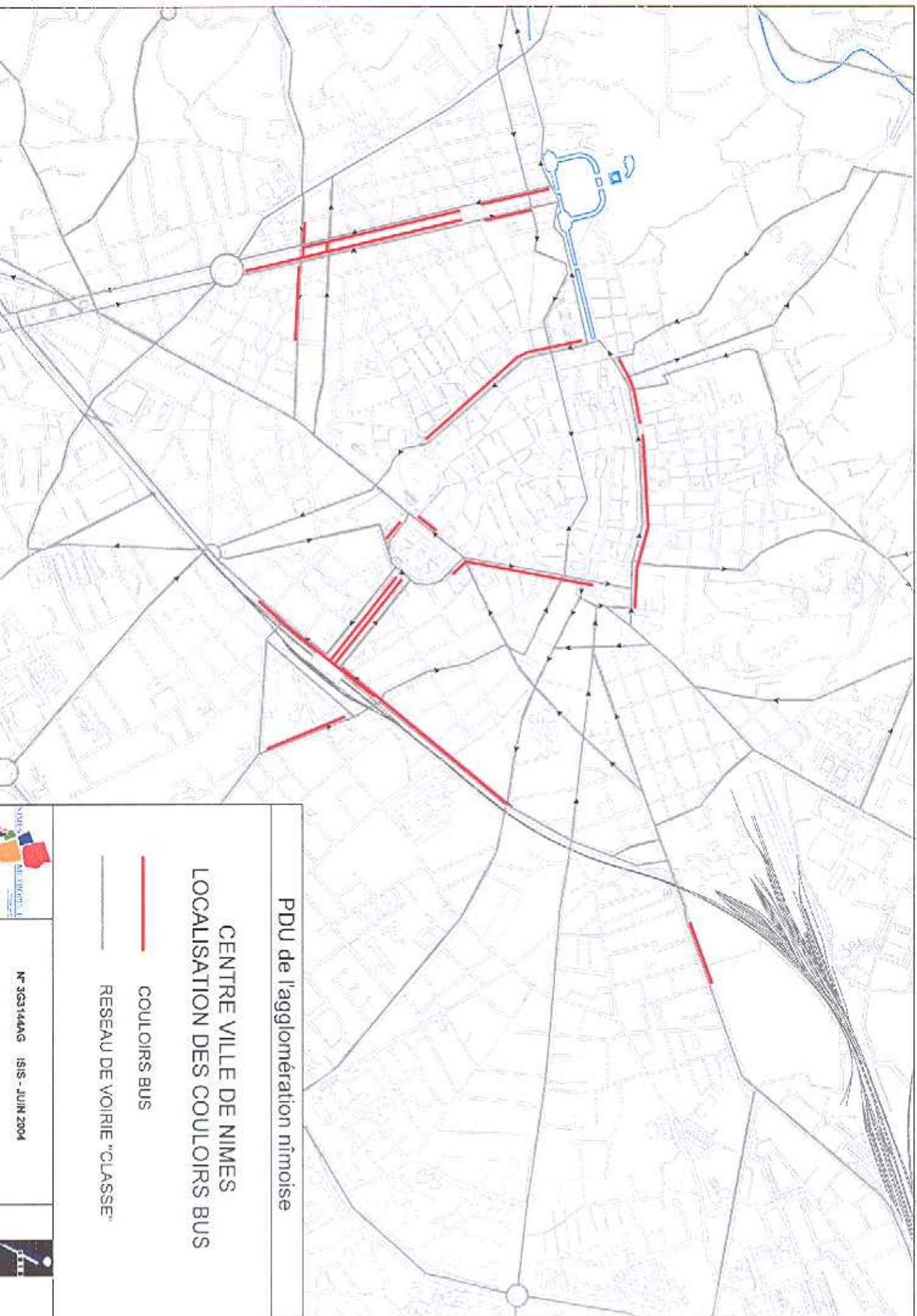
**Nombreuses montées et descentes aux principaux arrêts de correspondance et aux arrêts situés à proximité de gros équipements**

Les arrêts du centre (Esplanade, 11 novembre, Feuchères, Gare, mais également Jaurès, Montcalm, Camargue, Gambetta) ont un poids important. A l'extérieur, les arrêts les plus importants sont Trait d'Union, Carêmeau, Ph. Lamour et Saint Dominique.

Il s'agit donc d'arrêts desservant les quartiers denses et les gros équipements notamment scolaires et des principaux arrêts de correspondance.







PDU de l'agglomération nîmoise

CENTRE VILLE DE NIMES  
LOCALISATION DES COULOIRS BUS

-  COULOIRS BUS
-  RESEAU DE VOIRIE "CLASSE"



N° 363144AG ISIS - JUN 2004



# Les transports en commun (suite)

## Le réseau de Nîmes Métropole (suite)

### **Des problèmes de congestion localisés...**

Les principaux problèmes de congestion sont les suivants :

- La ligne F, entre la gare et Saint-Césaire (et notamment sur l'avenue de Maréchal Juin) ; c'est le principal problème de congestion sur le réseau TCN en situation actuelle,
- La ligne E, à cause des congestions sur la RN106 et le bd. Allende,
- Les lignes desservant la zone commerciale du cours J. Monnet (lignes D, E et I), principalement le samedi,
- La ligne D sur la rue V Faïta et sur l'avenue Jean Jaurès, les jours de marché, à cause du stationnement illicite sur la chaussée ;
- La ligne J, au Nord du centre-ville : si une voiture est mal stationnée, elle peut bloquer les bus en raison de l'étroitesse des voiries ;
- Les lignes I et C, ponctuellement, en raison de la congestion du carrefour Roosevelt / Pompidou et de la rue G. Boissier ;
- Les lignes A et B sur la route d'Avignon et le bd Talabot ;
- La ligne C sur la route de Beaucaire ;
- Les lignes A,B,D,H et G sur l'av. Kennedy, la rue du Cirque Romain et la rue de la République ;
- Les navettes sur la RN113 ouest.

### **... et des aménagements de voirie favorables aux transports en commun peu nombreux...**

Pour Nîmes :

- On dénombre peu de couloirs bus à l'exception des Bds du centre ville (Gambetta, Jaurès, Hugo, Courbet, Feuchères). 3 axes sont « équipés » en pénétration : Route d'Avignon, Avenue Leclerc, Rue du Cirque Romain, ce qui est insuffisant: des mesures sont à prendre sur les autres grandes pénétrantes. On note également des ruptures de continuité sur les axes traités (par exemple les trémies d'entrée et de sortie du parking Coupole occasionnent une interruption du couloir sur Gambetta). Le respect des couloirs bus par la circulation automobile est plutôt bon.
- Prise en compte aux feux : des « départs anticipés » à certains carrefours s'avèrent assez efficaces dans les zones saturées ou étroites (Gambetta, Cirque Romain,..)

Pour les autres communes (arrêts navettes et lignes péri-urbaines) :

- Malgré les efforts entrepris récemment au niveau des arrêts, certains sont réduits au strict minimum (poteau + zébras), les zébras étant parfois positionnés en milieu de chaussée. Cela induit de l'inconfort et de l'insécurité.



Arrêt non aménagé à Cabrières



Arrêt correctement aménagé à Rodilhan

## Les transports en commun (suite)

### Le réseau ferré

Des enquêtes ont été réalisées auprès des usagers des TER en Gare de Nîmes en périodes de pointe du matin et du soir (7h-8h30 et 16h30-19h15).

Des comptages sur les montées ont été réalisés matin et soir, des comptages sur les descentes ont été réalisés le soir et des enquêtes ont été réalisées auprès des usagers « montants » le matin et le soir.

Le taux de sondage pour l'ensemble des trains est de 77% avec 988 montées comptées et 756 personnes enquêtées.

### Un réseau en étoile

Le réseau ferroviaire de l'agglomération nîmoise est un réseau en étoile. Les points d'arrêts sur le territoire de Nîmes Métropole sont nombreux

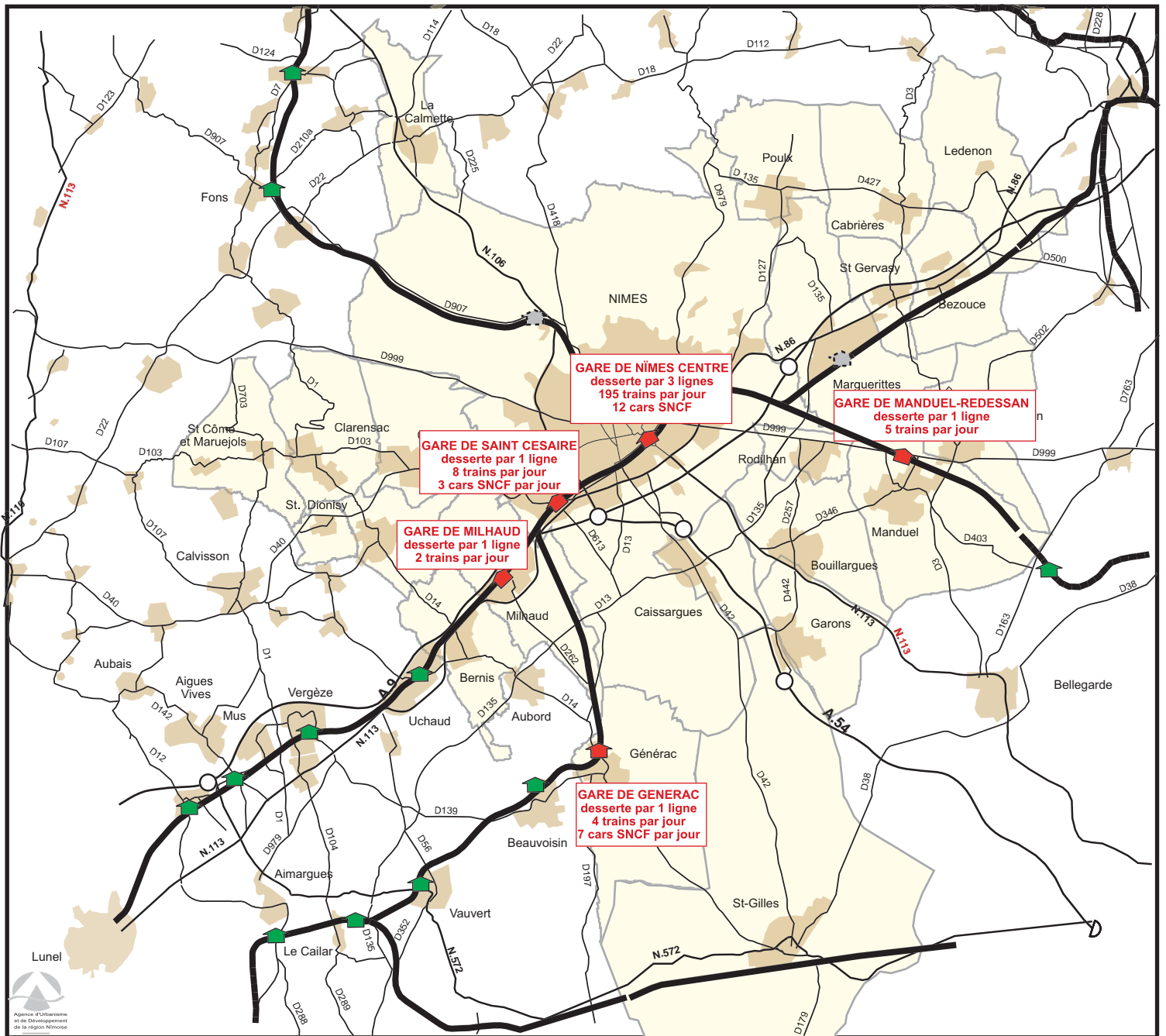
Quatre lignes convergent vers Nîmes :

- Deux lignes électrifiées : Montpellier – Nîmes – Manduel, qui se sépare vers Avignon en direction du Nord ou vers Arles, Marseille puis l'Italie en direction du sud-est ; et Nîmes – Remoulins – Givors (pas de trafic voyageur)
- Deux lignes non électrifiées : Nîmes – Alès – Mende – Clermont Ferrand et Nîmes – le Grau du Roi

On peut également ajouter la ligne Nîmes-Sommières qui est aujourd'hui abandonnée au sortir de la ZI saint Césaire et supporte sur une partie la voie verte de la Vaunage.







## PDU de l'agglomération nîmoise

### La desserte ferroviaire de l'agglomération

- Voie ferrée
- Gares sur le territoire de Nîmes Métropole
- Gares inutilisées sur le territoire de Nîmes Métropole
- Gares en dehors de Nîmes Métropole

0 5 10 km.



N° 3G3144AG

ISIS-JUILLET 2004



## Les transports en commun (suite)

### Le réseau ferré (suite)

#### **La Gare de Nîmes centre\***

La Gare de Nîmes est desservie par les lignes suivantes :

- Montpellier - Nîmes – Avignon / Arles,
  - *Nîmes - Montpellier* : 114 trains par jour dont 40 TGV (aller et retour). 6 à 9 trains par jour en heures de pointe (entre 7h et 9h : 7 trains vers Montpellier et 9 trains depuis Montpellier ; entre 17 et 19h : 6 trains vers Montpellier et 7 trains depuis Montpellier). Fréquence en heure de pointe entre 3 et 35 minutes. La liaison entre Nîmes et Montpellier s'effectue en une trentaine de minutes.
  - *Nîmes – Avignon centre* : 33 trains par jour dont 1 TGV (aller et retour). 2 à 3 trains par jour en heures de pointe (entre 7h et 9h : 3 trains vers Avignon et 2 trains depuis Avignon ; entre 17 et 19h : 3 trains vers Avignon et 3 trains depuis Avignon). Fréquence en heure de pointe entre 15 minutes et 1 heure. La liaison entre Nîmes et Avignon s'effectue en 35 minutes environ.
  - *Nîmes – Arles* : 15 trains par jour (aller et retour). 1 à 3 trains par jour en heures de pointe (entre 7h et 9h : 1 train vers Arles et 1 train depuis Arles ; entre 17 et 19h : 1 train vers Arles et 3 trains depuis Arles). La liaison entre Nîmes et Arles s'effectue en 25 minutes environ.
- Nîmes – Alès, 28 trains par jour et 5 cars SNCF (aller et retour). 2 à 3 trains par jour en heure de pointe (entre 7h et 9h : 2 trains vers Alès et 3 trains depuis Alès ; entre 17 et 19h : 3 trains vers Alès et 2 trains depuis Alès). Fréquence en heure de pointe de 35 minutes à 1 heure. La liaison en train entre Nîmes et Alès s'effectue en une quarantaine de minutes contre 50 minutes à 1h en car.
- Nîmes le Grau du Roi, 5 trains par jour et 7 cars SNCF (aller et retour). 1 à 2 trains ou cars en heure de pointe (entre 7h et 9h : 1 car vers Le Grau du Roi et 1 car depuis Le Grau du Roi ; entre 17 et 19h : 1 train et 1 car vers Le Grau du Roi et 1 car depuis Le Grau du Roi). La liaison en train entre Nîmes et Le Grau du Roi s'effectue en une cinquantaine de minutes, contre 1h20 à 1h30 en car.

#### **La Gare de Saint Césaire\*\***

La gare de Saint Césaire est desservie par la ligne Nîmes – Le Grau du Roi : 8 trains par jour et 3 cars SNCF vers et depuis Nîmes. 1 à 3 trains en heures de pointe (entre 7h et 9h : 1 Train depuis Nîmes centre et 1 train et 2 cars vers Nîmes centre ; entre 17 et 19h : 1 train et 1 car depuis Nîmes centre et 1 train vers Nîmes centre). La liaison en train entre St Césaire et Nîmes centre s'effectue en moins de 5 minutes, contre 12 à 15 minutes en car.

\* les données concernant les horaires sont issues du Guide des TER du 14 décembre 2003 au 12 juin 2004

\*\* Pour la Gare de Saint Césaire, les données sont issues du site Internet de la SNCF : horaires de juin 2004





## Les transports en commun (suite)

### Le réseau ferré (suite)

**La Gare de Milhaud** Cette gare est également desservie par la ligne Nîmes – Montpellier. 1 train le matin de Milhaud vers Nîmes et 1 train le soir en sens inverse. La liaison s'effectue en 10 à 15 minutes.

**La Gare de Manduel Redessan** Cette gare est également desservie par la ligne Nîmes – Montpellier. On compte 5 trains par jour : 1 le matin et 1 le soir dans le sens Nîmes vers Manduel-Redessan et 1 le matin, 1 à midi et 1 le soir dans le sens Manduel-Redessan vers Nîmes. La liaison s'effectue en 8 à 10 minutes.

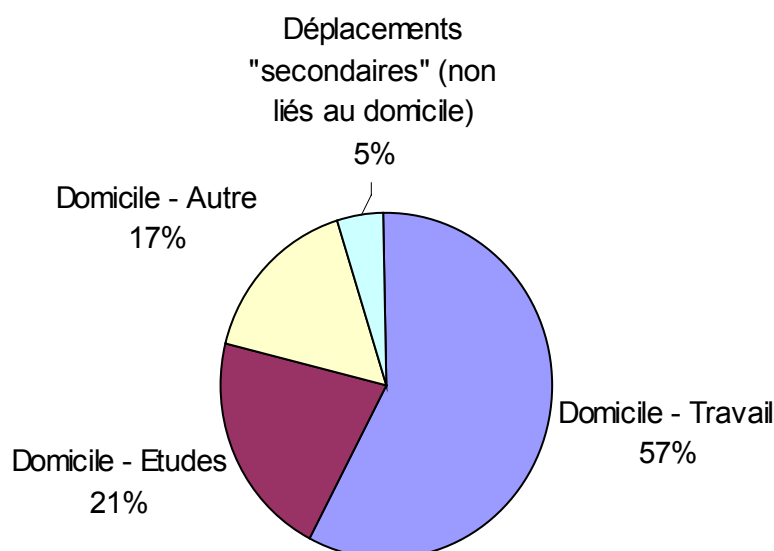
**La Gare de Générac** Cette gare est desservie par la ligne Nîmes – Le Grau du Roi. On recense 11 liaisons par jour dont 7 en car. En heure de pointe : dans le sens Nîmes vers Générac 1 car le matin et 2 liaisons le soir dont une en car ; dans le sens Générac vers Nîmes 3 liaisons le matin dont 2 en car et 1 liaison le soir.

**Des gares inutilisées** Enfin, on recense des gares qui, à l'heure actuelle, ne sont plus utilisées : la gare de Marguerittes (étude en cours) et la gare du Mas de Ponge au nord de Nîmes.

**Des faiblesses indéniables** Ainsi, si les infrastructures sont existantes, la desserte présente des faiblesses indéniables :

- Liaisons Nîmes – Remoulins ne supportant pas de trafic voyageurs
- Gares inutilisées,
- Nombreuses liaisons assurées par des cars.

**Le travail, principal motif de déplacements sur le réseau TER** Au départ de la gare de Nîmes, les TER sont principalement utilisés pour le motif travail : 57%. Le motif étude représente 21%.



## Les transports en commun (suite)

### Le réseau ferré (suite)

#### **Les principales destinations des usagers partant de Nîmes**

- La première gare de destination au départ de celle de Nîmes est celle de Montpellier :
  - 35% des voyageurs partant de Nîmes en TER ont pour destination finale Montpellier.
  - et 35% des TER partant de Nîmes desservent Montpellier.
- Les destinations suivantes se répartissent à peu près équitablement entre Alès, Avignon puis Lunel (respectivement 14%, 12% et 11% des voyageurs).

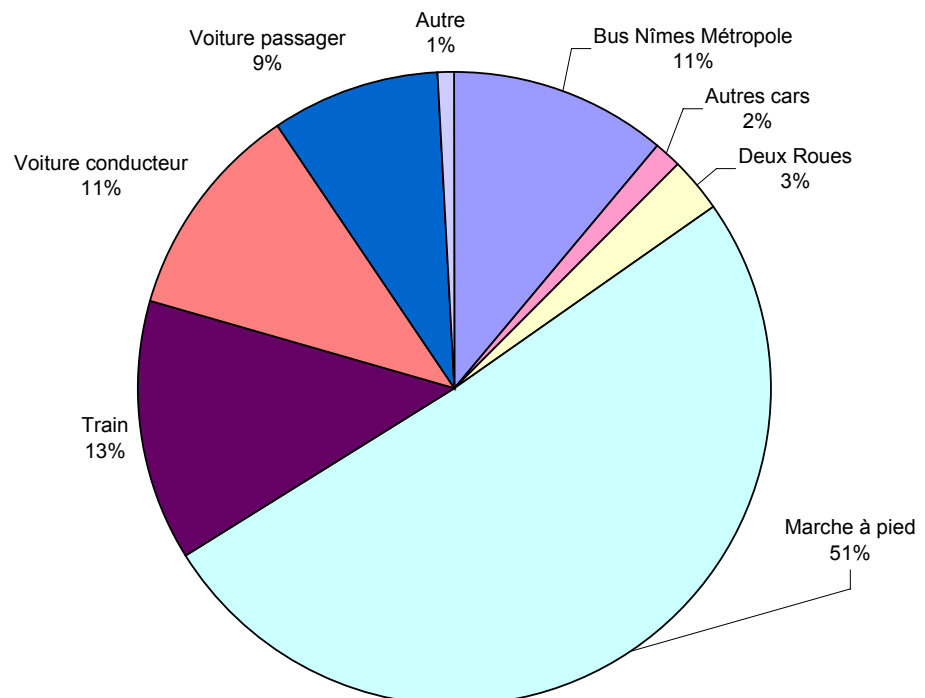
Pour les autres gares de l'agglomération, les gares de Manduel-Redessan et de Générac sont citées comme destination, mais par moins de 1% des personnes interrogées (moins de 10 personnes).

#### **La marche à pied principal mode d'accès à la gare**

Les usagers accèdent à la gare principalement à pied : 51%. Les liaisons en transport en commun représentent 26 % : 11% pour les lignes urbaines du réseau Nîmes Métropole, 2% pour d'autres cars et 13 % pour les trains.

La voiture représente 20%, dont environ la moitié sont des personnes accompagnées.

Peu de personnes accèdent à la gare en vélo, il faut noter qu'on ne recense aucun parking pour les deux roues à proximité de la gare.



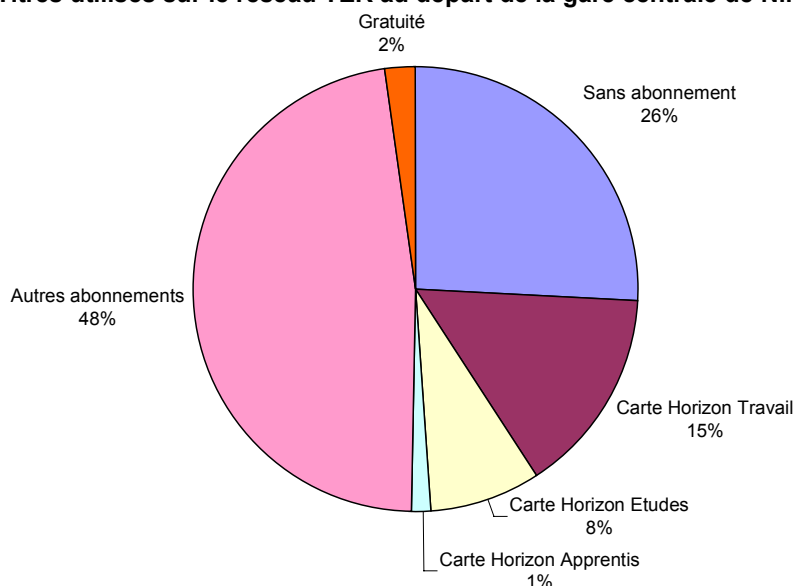
## Les transports en commun (suite)

### Le réseau ferré (suite)

**De nombreux usagers sont des abonnés**

Près de  $\frac{3}{4}$  des usagers des TER possèdent un abonnement.

**Titres utilisés sur le réseau TER au départ de la gare centrale de Nîmes**



**La ligne principale saturée entre St Césaire et Courbessac**

L'agglomération dispose d'une bonne desserte par les infrastructures ferroviaires. On note l'absence d'arrêts à l'Est, même s'il faut noter qu'un projet de réhabilitation de la gare de Marguerittes est en cours. D'autres gares de l'agglomération sont également faiblement desservies, notamment pour des migrations alternantes. Si l'amélioration de cette desserte reste un enjeu fort, il faut toutefois tenir compte de l'état actuel de saturation des lignes et des contraintes existantes :

- Ainsi, depuis la mise en service du TGV Méditerranée, en 2001, la portion de ligne entre St Césaire et Courbessac est très saturée. Elle a même imposé une diminution du fret, ce qui nuit aux échanges commerciaux. Cette saturation rend aujourd'hui extrêmement difficile l'augmentation des fréquences des TER. Le contournement ferroviaire de Nîmes devrait permettre d'améliorer cette situation,
- Le rebroussement des trains venant de Alès au niveau de Courbessac constitue également une contrainte importante. Le projet de viaduc existant vise à supprimer ce rebroussement et offrirait ainsi des possibilités d'optimisation de la ligne.
- De même, au niveau de St Césaire, le cisaillement avec les trains de la ligne Nîmes-le Grau du Roi, constituent une contrainte de circulation supplémentaire.

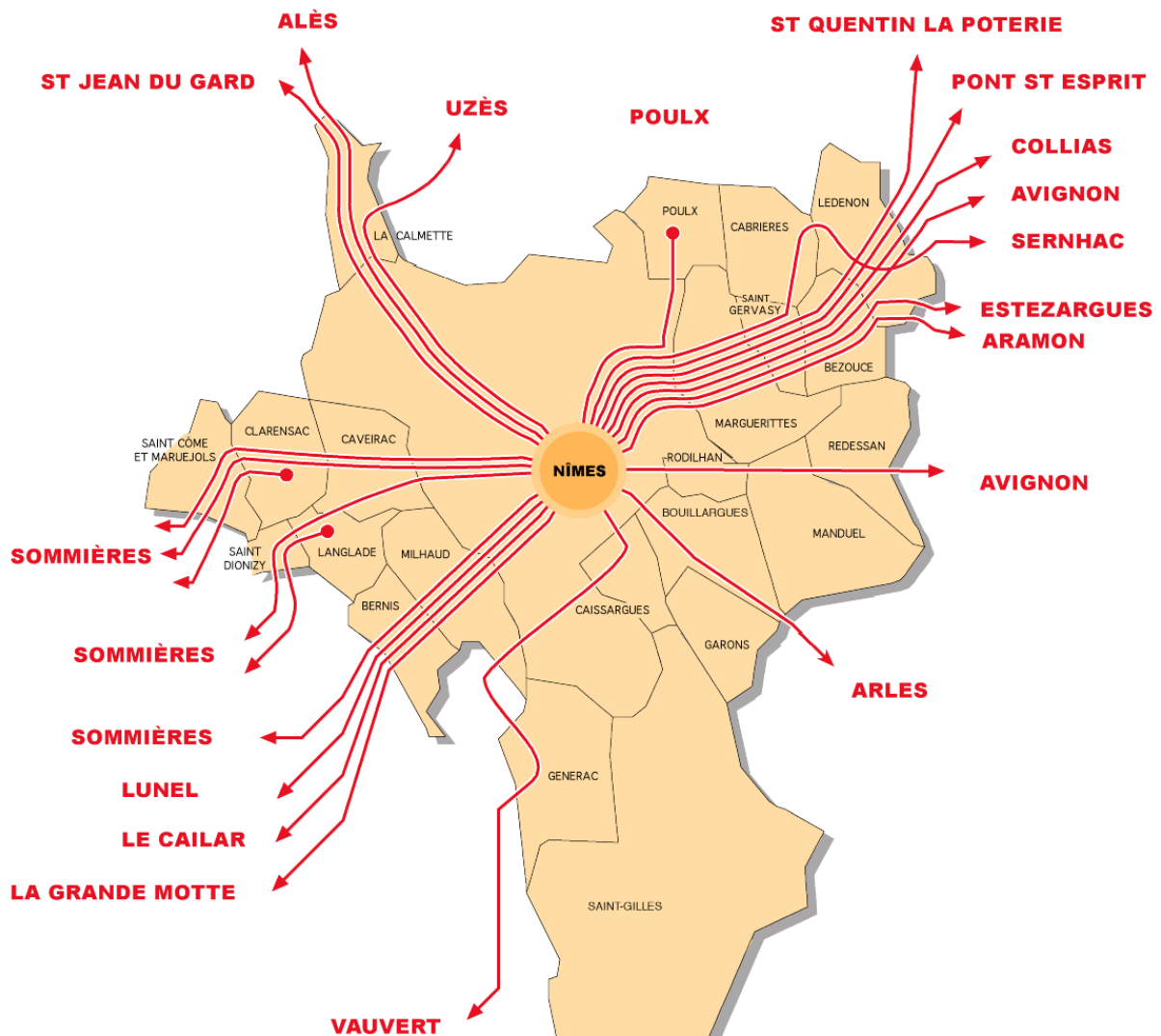
La Région Languedoc Roussillon étudie les possibilités d'amélioration de l'étoile ferroviaire nîmoise (étude en cours).

## Les transports en commun (suite)

### Le réseau départemental d'autocars

La Gare routière de Nîmes est localisée à proximité immédiate de la gare SNCF.

De nombreuses liaisons sont assurées par des transporteurs privés sous l'autorité du Conseil Général. Un principe de non concurrence avec le réseau de Nîmes Métropole est mis en place depuis septembre 2003.



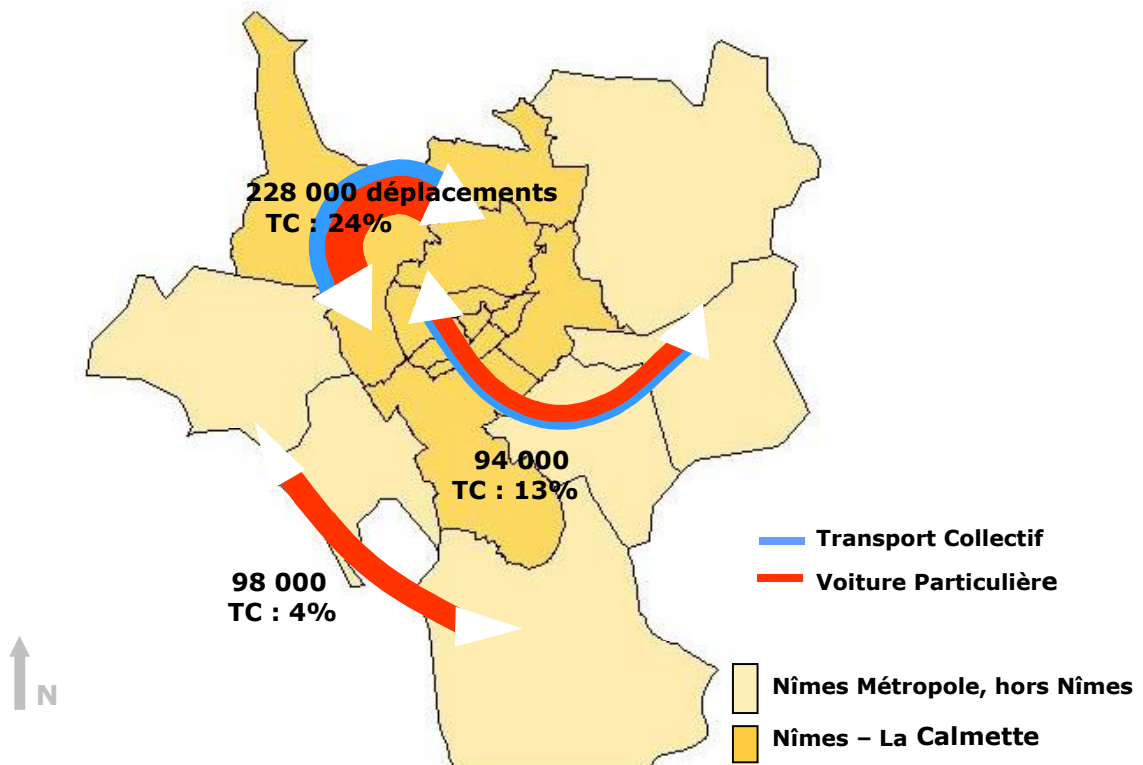
*Source* : novembre 2002 : « Etat des lieux 2001-2002 de la desserte interrurbaine du bassin de vie nîmois » AUDRN, Conseil Général).  
Depuis septembre 2003, ce réseau a évolué

## Les transports en commun (suite)

### La « part de marché » des transports collectifs

Les transports collectifs sont principalement utilisés dans la ville centre, avec près d'un quart des déplacements qui s'effectue en transport en commun. L'organisation de l'offre et notamment les fréquences plus élevées sur les lignes urbaines, ainsi que la longueur des déplacements à réaliser expliquent cette part de marché relativement importante.

Si l'utilisation des TC entre communes périphériques paraît difficile à améliorer, en revanche, des perspectives existent concernant les liaisons entre ces communes et la ville-centre.





## Les transports en commun (suite)

### La problématique des cars de tourisme

La problématique des cars de tourisme se pose principalement à Nîmes. Sur l'agglomération de Nîmes Métropole, le site de l'Abbatiale de St Gilles est également très touristique, des emplacements sont réservés aux cars de tourisme sur la place F. Mistral.

### Le tourisme, un enjeu fort pour la ville de Nîmes

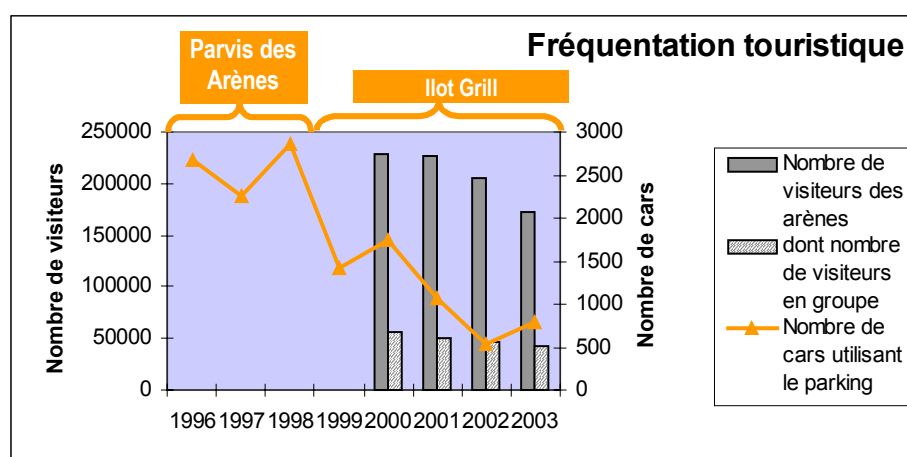
La ville de Nîmes attire chaque année un nombre important de cars de tourisme grâce à la présence de nombreux vestiges, monuments historiques et musées et en particulier : les Arènes, la Maison Carrée, le Carré d'Art, les Jardins de la Fontaine.

Du fait des difficultés actuelles de stationnement, ces cars de tourisme ne restent en général que quelques heures. Peu de voyageurs proposent une nuit sur place du fait de l'absence de parcs de stationnement sécurisés pour les autocars (près de 85% des groupes ne sont pas logés à Nîmes<sup>6</sup>) ; seul un hôtelier propose ce service.

### Impact des conditions de stationnement des cars sur la fréquentation

Le stationnement des cars s'est fait entre 1996 et 1999 sur le parvis des Arènes, constituant alors un parking gratuit et gardé. Cette solution a entraîné, à l'époque, une hausse de la fréquentation de la ville par les cars de tourisme car le site était vaste (possibilité de garer 40 cars, présence simultanée d'environ 25 cars maximum), particulièrement bien situé, accessible et visible. L'inconvénient était cependant évident : le parking en lui-même dégradait la perception visuelle des lieux.

Entre 1999 et 2003, le parking a été déplacé à proximité immédiate des Arènes sur l'îlot Grill, et donc bien placé également. La baisse de fréquentation a été cependant nette durant cette période, malgré le maintien d'une capacité équivalente, ainsi qu'une communication et signalétique mise en place par l'office de tourisme :



On notera que la fréquentation individuelle est loin d'être négligeable et doit également pouvoir être accueillie dans de bonnes conditions (signalétique, stationnement, etc.).

<sup>6</sup> Enquête réalisée par l'office de tourisme en 2002 auprès de 326 autocaristes

## Les transports en commun (suite)

### La problématique des cars de tourisme (suite)

#### **Organisation actuelle du stationnement des cars de tourisme**

Depuis peu, les cars ne peuvent plus se garer sur l'îlot Grill, car il doit être réaménagé par la ville prochainement. Ceux-ci doivent donc stationner directement sur la chaussée avec trois emplacements de faible capacité :

- le long de l'Esplanade côté gauche en venant des Arènes, avec une capacité de 4 à 5 cars. Le site est bien placé mais trop petit et non gardé. De plus, la dépose des voyageurs se fait directement sur la voie de circulation.
- sur le Bd Jean Jaurès, en partie centrale : ce site est neutralisé par le stationnement des voitures ; la signalisation n'est d'ailleurs plus en place. Les cars stationnent plutôt soit directement devant l'entrée des jardins de la Fontaine, soit en double file sur le bd Jean Jaurès.
- sur la place Briand, où deux emplacements sont également neutralisés par le stationnement automobile.



Stationnement des cars de tourisme le long de l'Esplanade



Stationnement des cars de tourisme en double file sur l'av. Jean Jaurès



Sur la place Aristide Briand, emplacements réservés aux cars neutralisés par des voitures

## Les transports en commun (suite)

### La problématique des cars de tourisme (suite)

#### **Une nouvelle organisation à trouver**

Il est donc particulièrement important de traiter le stationnement des autocars sous différentes approches complémentaires :

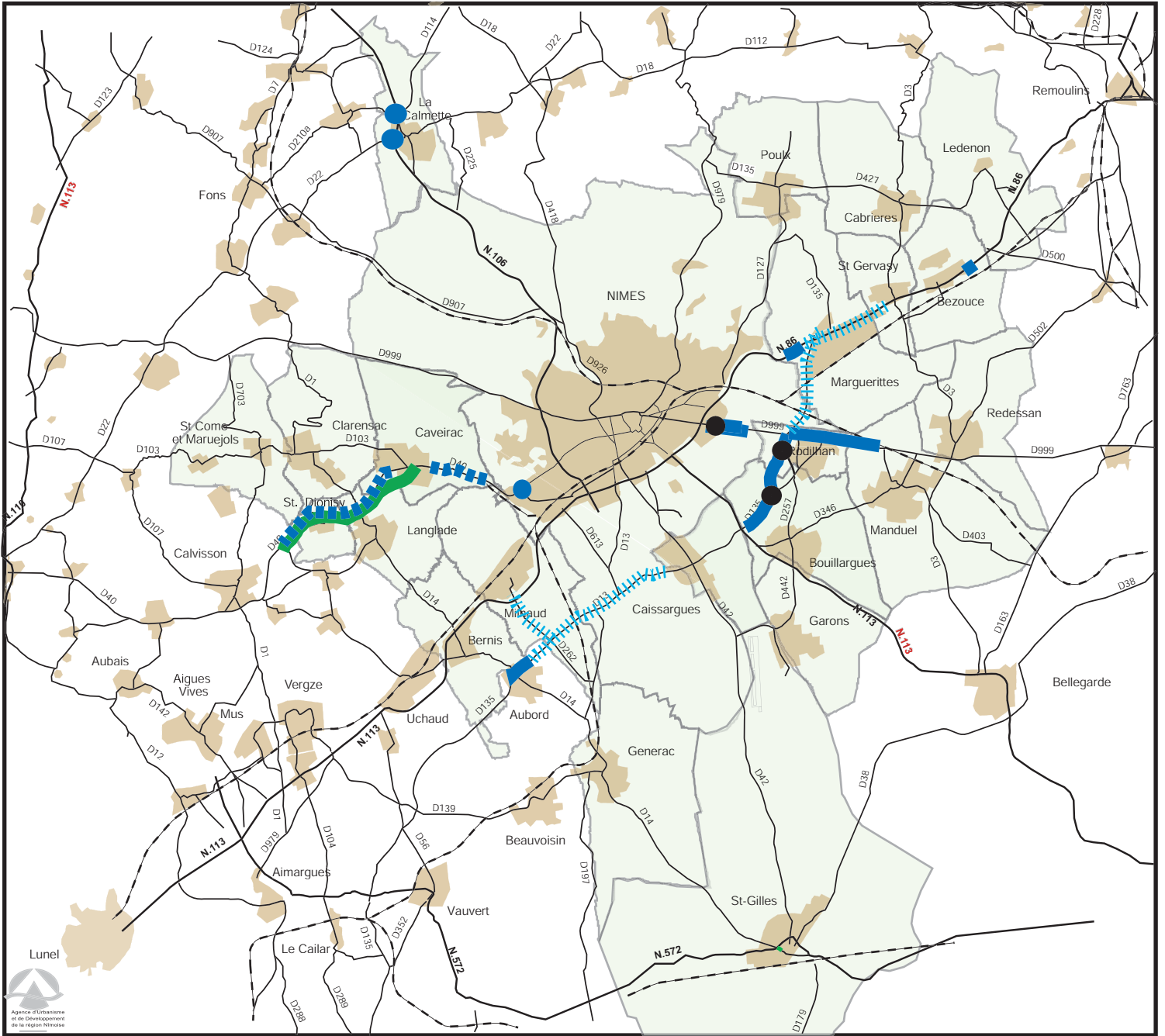
- Organisation d'aires de déposes / reprises bien maîtrisées à proximité des sites les plus visités :
  - Les Arènes
  - Les Jardins de la Fontaine
  - La Maison Carrée et le Carré d'Art.
- Création d'un parking spécifique disposant de services pour le confort des chauffeurs et éventuellement le petit entretien des véhicules (lavage, vidange,...). Ce parking, clos et sécurisé, devrait permettre en outre le stationnement nocturne des autocars. La réussite d'un tel parking dépend cependant de sa localisation (pas trop éloignée du centre ville d'une part, et conviviale d'autre part) et des conditions de trajets entre ce parking et le centre ville pour assurer les déposes et les reprises de clientèle. Dans la pratique, il conviendrait de faire bénéficier aux autocars des mesures prises de façon générale pour les bus urbains (sites propres, priorités) ; la localisation du parking doit donc être à proximité d'un couloir fort de transport collectif.

Concernant ce parking, la SENIM a interrogé les autocaristes, habitués à fréquenter Nîmes, afin de mieux cerner leurs souhaits. Il est ressorti les éléments suivants :

- Distance souhaitée entre le parking et le centre-ville 1 à 2 km,
- Services proposés sur place : Toilettes (95%), lieu de détente (68%), distributeurs de boissons (54%), alimentation (32%), presse (26%),
- Sécurité du parking : présence d'un vigile 24h/24h (69%), clôturé (42%),
- Equipements techniques : vidange des toilettes (79%), station de lavage (74%), station de gonflage (32%),
- Une communication importante à faire, en amont auprès des voyageurs qui desservent régulièrement la ville et sur place pour les « occasionnels », assortie de conditions tarifaires à adapter suivant le niveau de service offert.






#### **Le stationnement des camping cars, une autre problématique liée au tourisme**

Enfin, on peut noter que l'organisation actuelle ne permet pas non plus d'accueillir de manière satisfaisante les touristes voyageant en camping cars. Cette clientèle représente également un enjeu important pour l'office de tourisme, car il s'agit en général de séjours de longue durée et leur pouvoir d'achat est en général fort.



### PDU de l'agglomération nîmoise

Les équipements cyclables

-  Piste cyclable
-  Bande cyclable
-  Itinéraire conseillé
-  Surlargeur aménageable
-  Rond point équipé d'aménagement cyclable

0 5 10 km.

N° 3G3144AG      ISIS-JUIN 2004

## 3.4. Les modes non motorisés

### Les vélos

***Hors Nîmes : un réseau cyclable très modeste, sans logique d'ensemble et souvent non conforme aux recommandations***

Au niveau de l'agglomération le réseau actuel reste très modeste quantitativement.

On pourra constater tout d'abord qu'il n'y a pas de logique d'ensemble aux aménagements réalisés pour les vélos, le réseau ayant été constitué à la suite d'opportunités liées, soit aux possibilités offertes par la voie (utilisation des surlargeurs par exemple), soit à l'occasion d'opérations de création ou de rénovation de voies. Dans le détail, on peut lister les aménagements suivants :

- surlargeurs de voies transformées en bandes cyclables principalement sur la RD 135, la RD 40, la RN 86 et la RD 999. La continuité des itinéraires n'est cependant pas assurée et il ne s'agit parfois que d'itinéraires conseillés (RD40).
- quelques aménagements isolés de carrefours et notamment de giratoires au niveau de la Calmette.
- la voie verte de la Vaunage, à vocation loisirs, récemment mise en service et empruntant l'emprise de l'ancienne voie ferrée Nîmes / Sommières. Son parcours représente environ 6 km entre St Dionisy et Caveirac.

L'ensemble du réseau hors Nîmes ne représente que 23 km, ce qui est très modeste.

Qualitativement, et si l'on excepte la voie verte de la Vaunage qui est un site propre, la plupart des aménagements ne sont pas conformes aux normes et aux recommandations :

- Insuffisances de largeurs pour les bandes cyclables, ce qui occasionne une cohabitation difficile avec les autres modes et notamment la voiture.
- Traitements des points singuliers mal adaptés notamment au niveau des giratoires (conflits mal maîtrisés, ressauts,...).
- Discontinuités ponctuelles au niveau des ponts par exemple où la bande disparaît généralement.
- Insuffisances en matière d'entretien, de jalonnement et de signalisation.

Par ailleurs, il convient de noter que le département étudie actuellement un schéma deux roues à vocation loisirs et touristique, dont l'armature principale porterait sur 3 axes :

- l'axe Sommières Nîmes dont la Voie Verte constitue un premier élément
- un axe Nîmes / la mer passant par le complexe municipal de la Bastide
- un tracé gardois du Léman à la Mer et qui devrait longer le canal du Rhône à Sète.





## Les modes non motorisés (suite)

### Les vélos (suite)

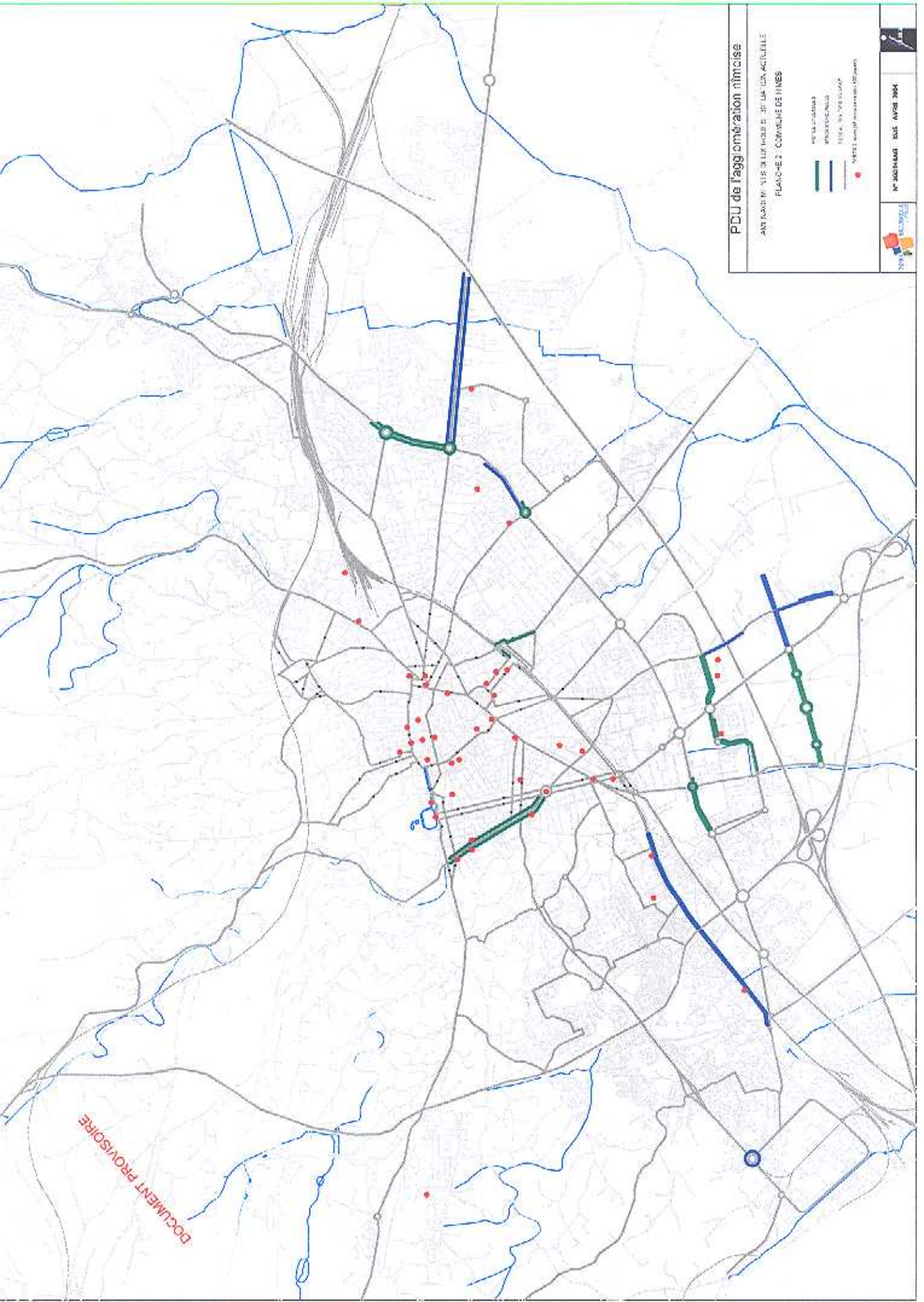


Exemple de bande à largeur insuffisante sur la RD 135 : malgré un marquage bien visible, la sécurité n'est pas correctement assurée car la vitesse des véhicules et la présence d'un rail faisant effet de paroi nécessiterait une emprise plus large.



Exemple de bande à largeur insuffisante sur la RN 86 à Bezouce : ici la largeur est encore plus faible (environ 80 cm) et l'insécurité est très forte pour les deux roues du fait des véhicules très proches et de la bordure trottoir.

DOCUMENT PROVISOIRE



**PDU de l'agglomération nîmoise**  
ANR 2005-2010 - VISI ON DES TERRITOIRES - 301 LES TERRITOIRES ACTUELS  
FLANCO-2 - COMMUNE DE NIMES

- NOUVEAUX PROJETS
- PROJETS EN COURS
- PROJETS EN ATTENTE
- PROJETS EN ETUDE

N° 063244660 - BIS - AVRIL 2004

## Les modes non motorisés (suite)

### Les vélos (suite)

***Dans Nîmes : un réseau cyclable en cours d'évolution, mais sans cohérence d'ensemble et souvent non conforme aux recommandations***

Au niveau de Nîmes, le constat reste assez proche de celui de l'agglomération, mais on note cependant depuis quelques années la volonté de mettre en place systématiquement des aménagements cyclables dès qu'une voie nouvelle apparaît ou qu'une voie existante est rénovée.

Six secteurs géographiques comprennent des équipements significatifs :

- le secteur Sud (Stade / Mas des Abeilles) qui bénéficie d'aménagements récents et assurant un maillage relatif ; les voies concernées sont assez nombreuses :
  - un axe Prouvé / Bouvine / Languedoc passant notamment devant le stade des Costières
  - un axe Baillet (devant Casino) / Schumann, amorce d'une liaison Sud entre la Route de Générac et la RN 113 à terme.
  - la route de Saint Gilles sur une partie du linéaire
- le Boulevard Allende avec des aménagements en cours mais pour l'instant sans continuité et avec des traitements très différents selon les secteurs
- l'avenue Georges Dayan qui offre un itinéraire assez lisible entre St Césaire et le centre ville mais s'arrêtant trop loin du centre
- le secteur de la Gare, qui fait l'objet d'aménagements non réglementaires, voire dangereux
- l'avenue Pompidou, récemment aménagée, mais posant notamment des problèmes de cohabitation entre vélos et stationnement VP
- enfin l'itinéraire RD 999 entre le Pont sur A9 et le Bd Allende, traité en bandes cyclables sur les sur largeurs de voie.

Qualitativement, le constat reste négatif, la plupart des aménagements n'étant pas conformes aux normes et aux recommandations :

- Insuffisances de largeurs pour les bandes cyclables,
- Traitements des points singuliers mal adaptés notamment au niveau des giratoires.
- Pistes sur trottoirs avec des largeurs insuffisantes pour assurer la cohabitation piétons / vélos ou stationnement / 2 roues)
- Cheminements sinueux, ressauts fréquents, manque de lisibilité.

L'ensemble du réseau sur Nîmes représente 10,5 km, ce qui reste modeste. La plupart du linéaire a cependant été réalisé récemment et le développement du réseau est donc accéléré.





Aménagement récent (Baillet) assurant une bonne cohabitation vélos / deux roues



Avenue du Languedoc : la piste prend la totalité du trottoir : les piétons n'ont plus d'espace



Autour de la gare : aménagements dissuasifs et dangereux



## Les modes non motorisés (suite)

---

### Les vélos (suite)

***Le stationnement  
des deux roues : des  
aménagements  
essentiellement  
concentrés dans le  
centre de Nîmes***

Le nombre d'emplacements de stationnement réservé aux deux roues est de 48 dans le centre de Nîmes représentant 300 places environ. Ces emplacements sont situés généralement à proximité immédiate de certains générateurs, notamment les gros établissements scolaires, certains équipements administratifs, sportifs et culturels. Ces parcs deux roues sont indifféremment affectés aux vélos et aux deux roues motorisés.

On pourra constater également que la couverture n'est pas exhaustive et qu'il conviendrait de généraliser les parcs deux roues, en distinguant leur affectation (vélos et deux roues motorisés) :

- dans le centre ville commerçant,
- à proximité des générateurs non encore équipés, notamment la gare de Nîmes (le plus proche se situant actuellement av. Feuchères)
- dans les autres communes de l'agglomération au niveau des centres et des principaux générateurs notamment collèges et lycées.

---

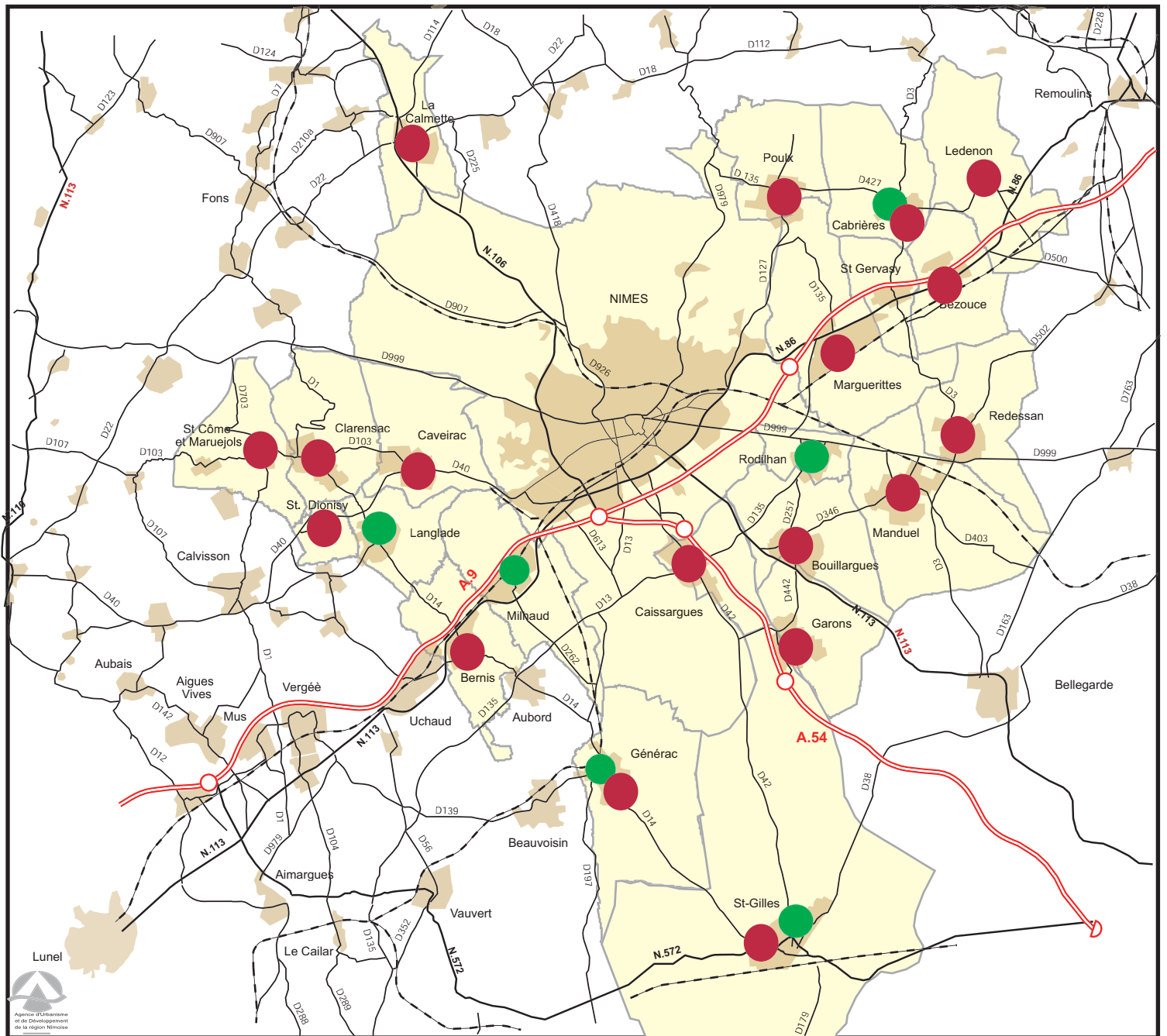
### Les rollers

La pratique du roller est en voie de développement à Nîmes, elle est encore principalement à vocation ludique.

Des sorties sont organisées sur l'avenues Jean Jaurès les week-ends.







## PDU de l'agglomération nîmoise

limitations de vitesses dans les traversée de villages

- Commune équipée de zone 30
- Commune équipée de ralentisseurs

0 5 10 km.



N° 3G3144AG

ISIS-JUIN 2004



## Les modes non motorisés (suite)

### Les Piétons et les Personnes à Mobilité Réduite

**Hors Nîmes : peu de prise en compte des déplacements des piétons et des PMR**

On note des différences importantes de traitement entre les différentes communes de l'agglomération principalement du fait de leur position par rapport au réseau primaire de voirie :

- Des conflits existent entre circulation automobile et piétons dans certaines traversées de centre de villages. Par exemple, les communes de Bezouze et Langlade sont directement traversées respectivement par la RN 86 et la RD 14 : trottoirs très étroits et vitesse excessive des véhicules occasionnent une certaine insécurité
- mais d'autres centre villes sont à l'écart des voies principales et ont pu instaurer :
  - soit des voies piétonnes ou mixtes (Manduel, Marguerittes),
  - soit des zones 30 plus ou moins bien organisées : bien réalisées au niveau des écoles à Cabrières ou au niveau de la place principale à Rodilhan, de façon plus réglementaire qu'aménagée à Langlade, Milhaud ou Générac.



- De par sa taille, la commune de Saint Gilles a un traitement urbain plus classique, avec un secteur semi-piétons à l'écart de la rue Gambetta, voie principale de traversée du centre.
- Globalement, et dans toutes des communes hors Nîmes, on note peu de prises en comptes des PMR tant au niveau des cheminements (abaissement des trottoirs au niveau des passages piétons) que des places de stationnement réservées.<

## Stationnement sur trottoir



Le ressaut est bien traité mais le cheminement interrompu par un véhicule en stationnement



Nîmes centre : bordure non abaissée





## Les modes non motorisés (suite)

### Les Piétons et les Personnes à Mobilité Réduite (suite)

**Sur Nîmes : des aménagements adaptés en centre-ville, mais à étendre en périphérie**  
**La continuité des cheminements à améliorer partout**

La ville de Nîmes comporte un secteur piétonnier assez vaste délimité par les boulevards de ceinture (V. Hugo/Arènes/Libération/Courbet). Dans le secteur des Halles et plus généralement entre le bd Gambetta et la rue du général Perrier (qui elles-mêmes supportent des trafics forts), la circulation reste modérée.

Les trottoirs sont souvent étroits dans le reste du centre ville et parfois encombrés (stationnement gênant, mobilier urbain, poubelles,..), ce qui pénalise les cheminements piétons.

Nîmes centre : trottoir étroit et encombré



Pour les PMR, les traversées piétonnes sont globalement bien réalisées en centre ville (ressaut, pentes) mais en nombre insuffisant. En effet, de nombreuses intersections ne sont pas « marquées » en terme de passage piétons.

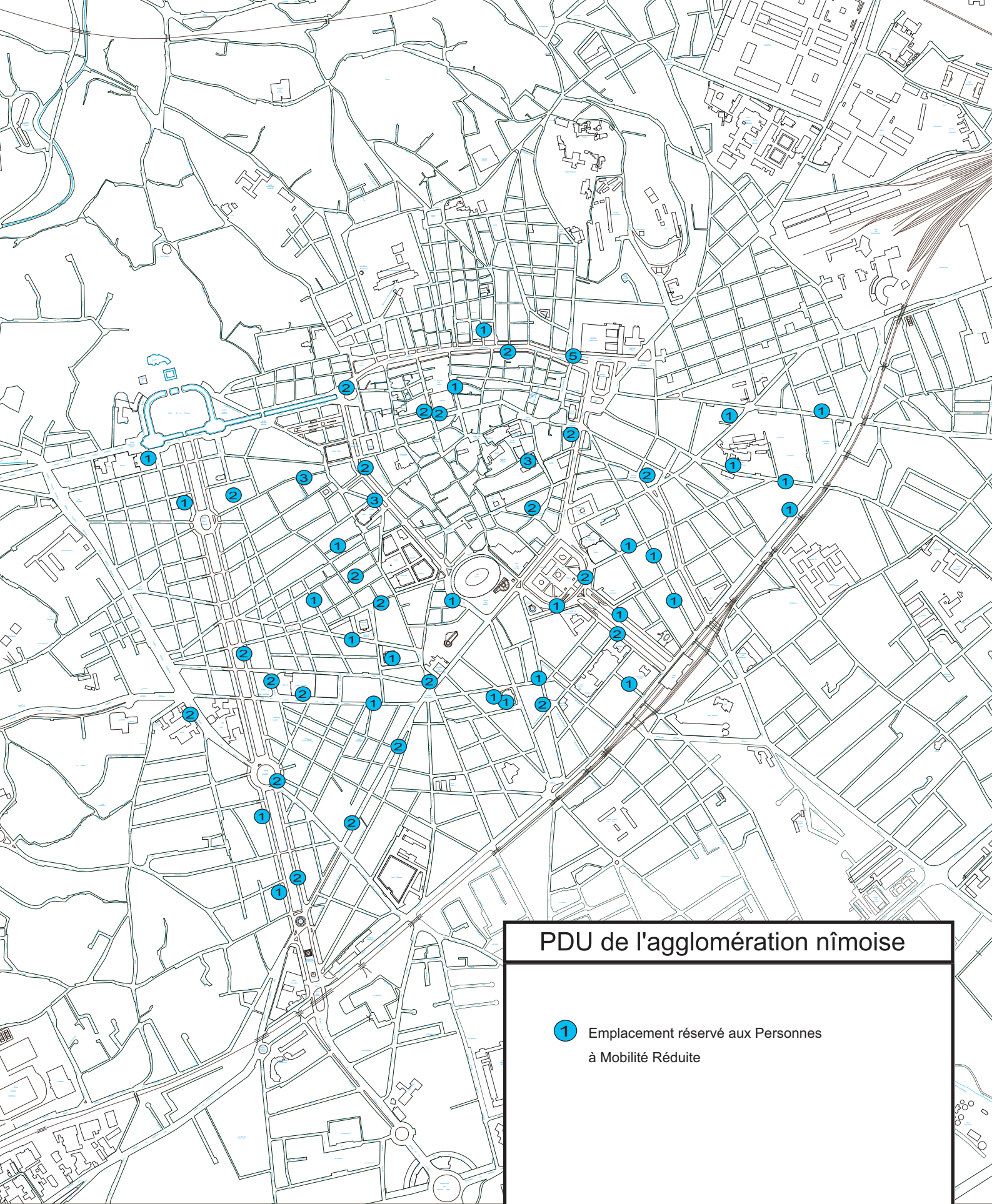


Nîmes centre : traversée piétonne correctement traitée



Nîmes centre : traversée piétonne non matérialisée au carrefour

Dans les autres quartiers, la prise en compte des PMR n'est pas systématiquement réalisée.



## PDU de l'agglomération nîmoise

① Emplacement réservé aux Personnes à Mobilité Réduite





## Les modes non motorisés (suite)

### Les Piétons et les Personnes à Mobilité Réduite (suite)

**Pour les PMR, des places de stationnement en nombre suffisant et bien réparties sur le centre-ville...**

Au total on dénombre 87 emplacements réservés pour les PMR en hyper centre, soit 1% du stationnement sur voirie.

En comparaison avec la réglementation pour les zones de stationnement (1 place PMR pour 50 places aménagées, soit 2%), ce taux est faible.

En revanche, en comparaison avec d'autres villes du sud, ce taux est correct (0,5% à Marseille par exemple).

La répartition est bien homogène sur l'ensemble du centre-ville.

Les places de stationnement réservées aux PMR sont souvent à mettre aux normes (largeur trop faible, ressauts importants).



*Place correctement aménagée : mise à niveau du trottoir ce qui laisse une largeur suffisante et évite les pentes et ressauts. La signalisation est toutefois à mettre aux normes*



*Place non aménagée : largeur insuffisante, trottoir non rabaissé*

**... le respect de ces places par les autres usagers à renforcer**

L'enquête occupation a montré qu'une dizaine de véhicules était en stationnement illicite sur ces emplacements.

**L'accès des PMR aux transports en communs**

Malgré un parc de bus adapté aux PMR de plus en plus important (fin 2003 36 bus sur 118 étaient équipés), leur accessibilité aux transports en commune reste limité par les aménagements des arrêts et des cheminements qui les desservent.



## PDU de l'agglomération nîmoise

 Emplacement réservé aux livraisons



## 3.5. Le transport de marchandises et les livraisons

### Les livraisons

Peu de données sont actuellement disponibles sur le transport de marchandises et les livraisons dans l'agglomération de Nîmes.

#### **Une réglementation « souple »**

Concernant les livraisons dans le centre de Nîmes, elles sont réglementées et ne doivent s'effectuer que de 7h à 11h. Cependant, il semble qu'une certaine tolérance soit en vigueur, afin de prendre en compte les contraintes de chacun (livreurs et commerçants).

Les professionnels ne relèvent pas trop de difficultés pour les livraisons le matin de 5h à 9h, les problèmes se situent essentiellement dans la journée. Les différences d'horaire de réception multiplient les trajets en camions ou en voitures légères.

#### **Les aires de livraisons**

On recense au total 106 aires de livraisons dans l'hypercentre de Nîmes. Leur concentration est particulièrement forte au nord de l'Ecusson, en particulier dans le secteur des Halles. Certains emplacements sont jugés par les professionnels comme trop éloignés par rapport aux commerces et activités à livrer.

Lors de l'enquête de stationnement, plus de 40 véhicules ont été recensés en stationnement illicite sur des aires de livraisons.



Stationnement illicite sur une aire de livraisons près des Halles

### Les trafics poids lourds

#### **Le trafic de transit**

Le transit des poids lourds s'opère majoritairement par le réseau autoroutier (12 000 PL/jour sur A9 entre Nîmes et Gallargues, soit 17% du trafic total de l'autoroute).

Cependant, on note des trafics importants dans certaines traversées de villages ou villes situés sur des axes de « transit » (par exemple RN 572 traversée de Saint Gilles, ou RD 135 traversée de Caissargues).

#### **Des générateurs sur tout le territoire**

Les principaux générateurs sont les grandes zones commerciales, les zones d'activités, l'hôpital. Ils sont plutôt concentrés sur Nîmes et la proche périphérie.

Mais, certains centre-villes (Nîmes bien entendu mais aussi St Gilles où le trafic P.L. recensé est majoritairement lié à la desserte locale) ou certaines entreprises « isolées » (transporteurs et cartonnerie à Générac, carrière à Caveirac...) génèrent également un nombre non négligeable de flux PL.



## Le transport de marchandises et les livraisons (suite)

### Les trafics poids lourds (suite)

**Les trafics PL** Dans le centre ville de Nîmes, la part des poids lourds reste modérée (1 à 3% aux heures de pointe sur la ceinture constituée par les boulevards), 5 % au niveau de la gare du fait des nombreux cars.

Sur Allende et la RN106, la part de PL est probablement beaucoup plus forte. Sur la RN113 au niveau de Bernis, la part de poids lourds est de 6,8% environ en sortie de Nîmes (soit env. 640 PL par jour). Sur la RD40 au niveau de Caveirac, la part des poids lourds est de 6,4% dans les deux sens, soit environ 1200 PL par jour, le trafic le plus important étant dans les sens est-ouest

A Saint Gilles, sur la RN 572, elle est de 8 % à 10 %.



Circulation poids lourds sur le bd. Allende

### La logistique

Trois plates-formes logistiques sont recensées à l'heure actuelle :

- Logidis, plate-forme du groupe Carrefour (électroménagers et droguerie),
- Prodis, plate-forme du groupe Carrefour (produits viticoles),
- Auchan, qui a choisi le site nîmois pour regrouper ses différentes plates-formes, en raison de son positionnement géographique au cœur du Grand Sud.

Quatre zones d'activités accueillent ou permettront d'accueillir ce type d'activités :

- La zone industrielle de St Césaire, qui accueille aujourd'hui la plate-forme du groupe Auchan et bénéficie d'une desserte ferroviaire spécifique. Cette zone dispose aujourd'hui de peu de disponibilités foncières, mais des extensions sont toutefois envisageables à moyen terme à l'ouest(commune de Milhaud).
- La ZAC de Grézan (d'intérêt communautaire) et son extension prévue prochainement. La zone est proche de l'autoroute et embranchée sur e réseau ferré.
- La zone Mitra (d'intérêt communautaire), située au sud, à proximité immédiate de la zone aéroportuaire.
- Le Centre Routier International (ZAC Kilomètre Delta), situé au droit de l'échangeur Nîmes Ouest.

## Le transport de marchandises et les livraisons (suite)

### Le transport des matières dangereuses

On recense 3 sites SEVESO sur l'agglomération la société Sangosse à St Gilles et les sociétés Asklé et Deulep à Nîmes sur la zone de Grézan

Le transport de matières dangereuses sur l'agglomération de Nîmes emprunte soit les infrastructures ferroviaires, soit les infrastructures routières.

#### Transport ferroviaire

La SNCF est le premier transporteur de matières dangereuses. L'implantation de la voie ferrée dans la traversée de Nîmes conduit à des risques importants en cas d'accidents (en particulier nombreux habitants et activités exposés).

#### Transport routier

Les itinéraires de transports de matières dangereuses sont les suivants : A9, A54, RN113, RN86, RN106, RD135 et RN572. Ils traversent fréquemment des zones agglomérées sur le territoire de l'agglomération nîmoise. L'essentiel se concentre sur l'A9 :

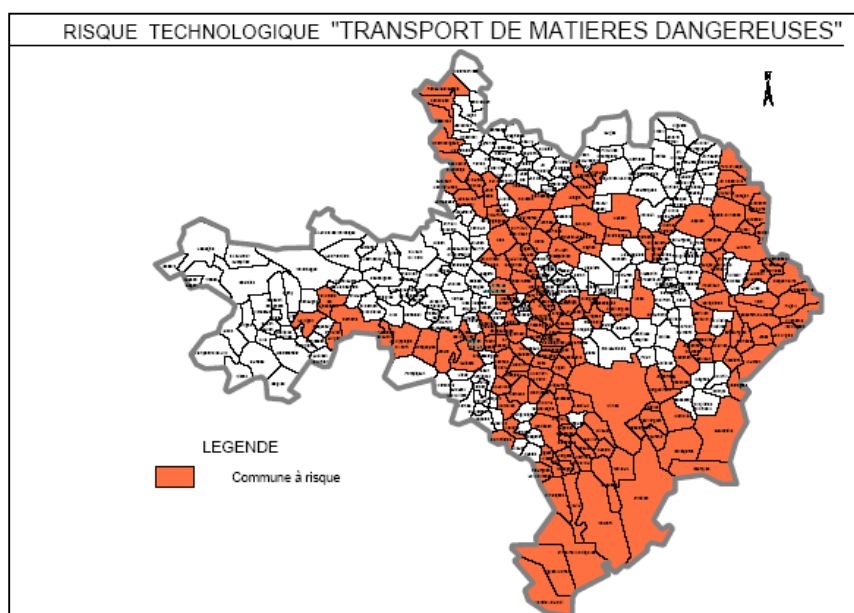
Axes	Année	Nb de PLTMD/jour	Nb de PL / Jour	Part du TMD dans le trafic PL
A54	2000	300	5400	6%
A9	2000	232	9235	2,5%
A9 + (RD570, RD38c-RD58)	2000	272	9480	2,9%
RN113	2000	80	1280	6%
RN113 + (RD570, RD38c-RD58)	2000	140	1340	10%
RN106	2000	120	1700	7%

Sources : extrait du diagnostic du contrat d'agglomération

#### Les restrictions existantes

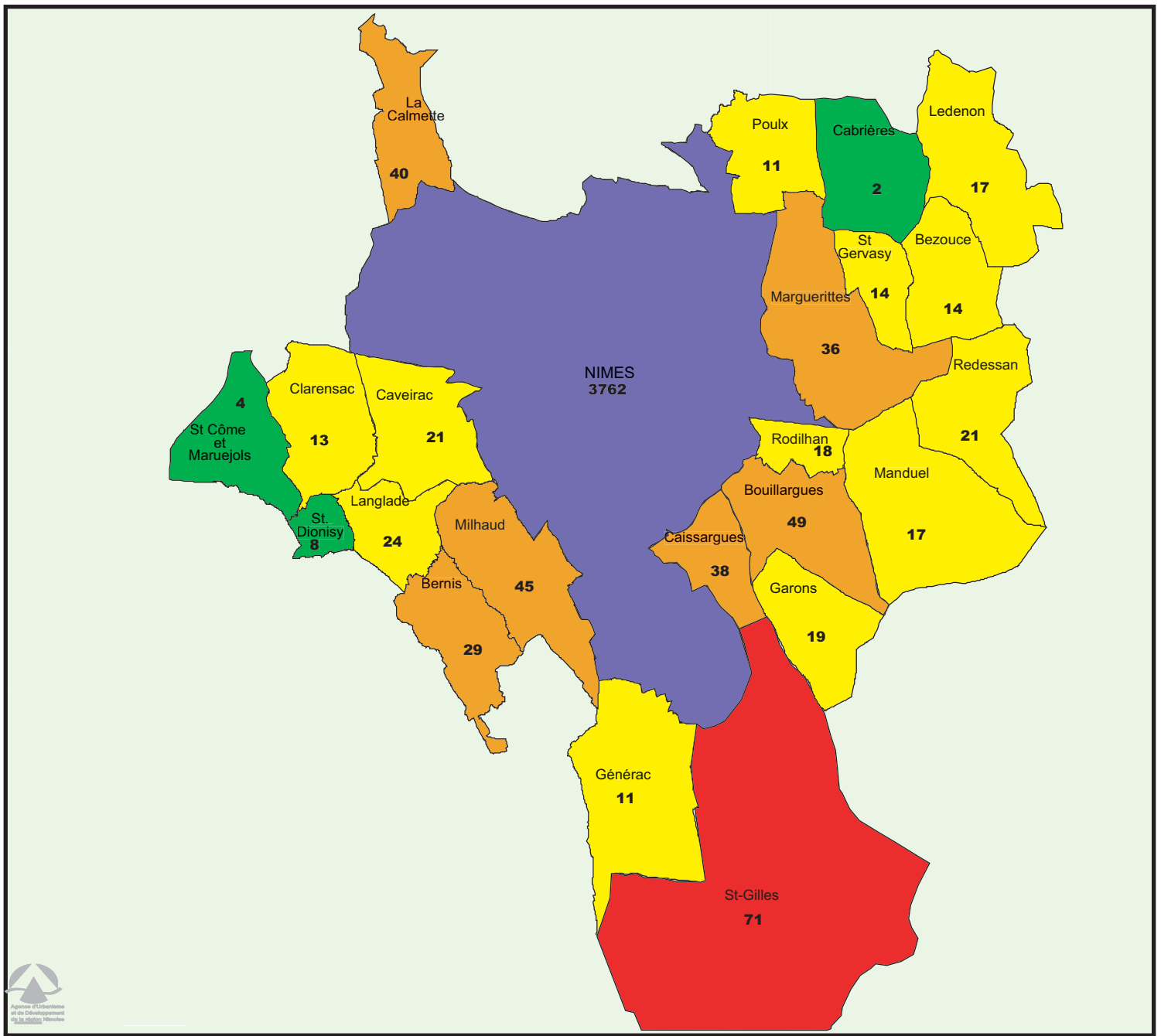
Le bd Allende et la RN86 (entre Remoulins et St Gervasy) sont interdits aux plus de 19t (arrêtés préfectoraux du 12 décembre 1978 et du 21 juillet 2000 respectivement).

Un arrêté préfectoral est également en projet pour interdire le transport de matières dangereuses sur la RN113 et la RN86.



Sources : DDE 30 – extrait du dossier départemental des risques majeurs

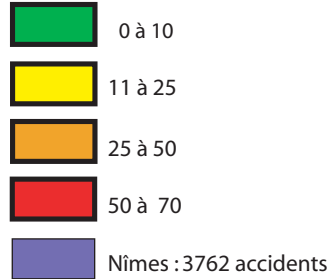




Synthèse des données de 1998 à 2002

## PDU de l'agglomération nîmoise

Nombre d'accidents par commune et gravité



**71** Nombre d'accidents par commune

0 5 10 km.



N° 3G3144AG

ISIS-JUIN 2004



## 3.6. La sécurité routière

### Caractéristiques de l'accidentologie sur le territoire

#### Une accidentologie élevée dans le Gard

Les données présentées ci-après sont issues du document « Sécurité Routière : Etude d'enjeux préalable à l'élaboration du document général d'orientation » réalisé par la DDE du Gard en août 2003.

Le niveau d'accidentologie est évalué à partir d'un indicateur l'IAL (Indicateur d'Accidentologie Locale). Le but de l'IAL est de fournir un indicateur départemental prenant en compte l'importance du trafic et sa répartition entre les différentes catégories de réseaux. L'IAL compare les résultats d'un département à ce qu'ils seraient si ce département avait eu les mêmes taux de risque que la France entière.

Le département du Gard présente un IAL de 1,3 sur la période 1997-2001, ce qui signifie qu'il y a eu 30% de tués en plus par rapport au bilan qu'il y aurait eu si les taux de risque sur les différents réseaux avaient été ceux de la France.

Données 1997-2001		France	Gard	Languedoc Roussillon
IAL	Tués	1	1,30	1,16
	Victimes graves	1	1,29	1,13
Autoroutes	% tués	6,1%	4,7%	5,8%
Routes nationales	% tués	22,4%	24,2%	25,6%
Routes départementales	% tués	47,6%	52,3%	47,9%
Zones agglomérées	% tués	18,6%	15,3%	16%

Dans le Gard, le réseau national (IAL 1,65) et le réseau départemental (IAL=1,23°) présentent des taux de risque nettement plus élevés que ceux de la région (respectivement 1,36 et 1,08) et de la France (1).

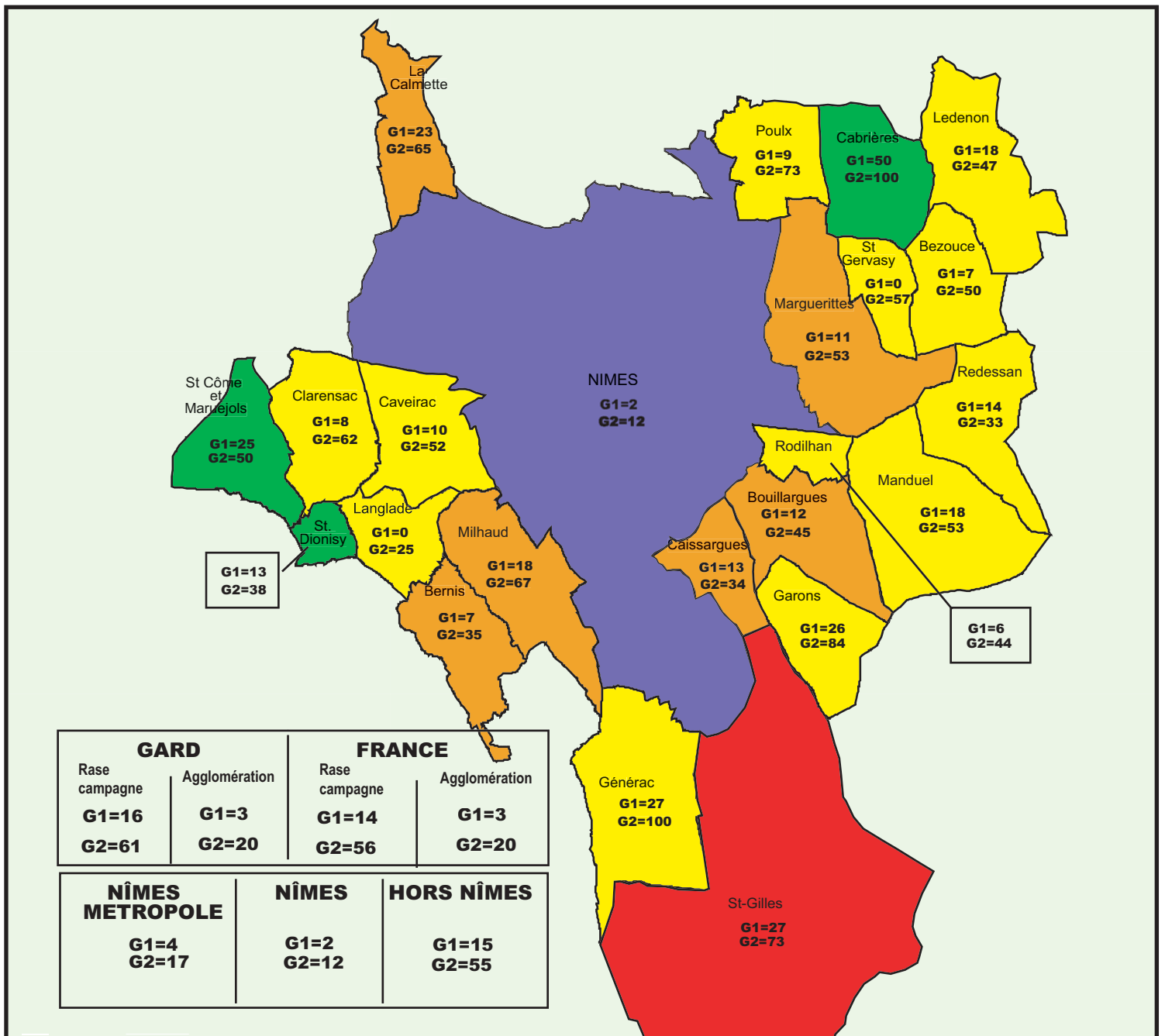
#### Près de la moitié des accidents du Gard localisés à Nîmes

De 1998 à 2002, 7778 accidents corporels sont recensés dans le département du Gard, dont 4284 sont situés sur le territoire de Nîmes Métropole, soit **55%** des accidents du département.

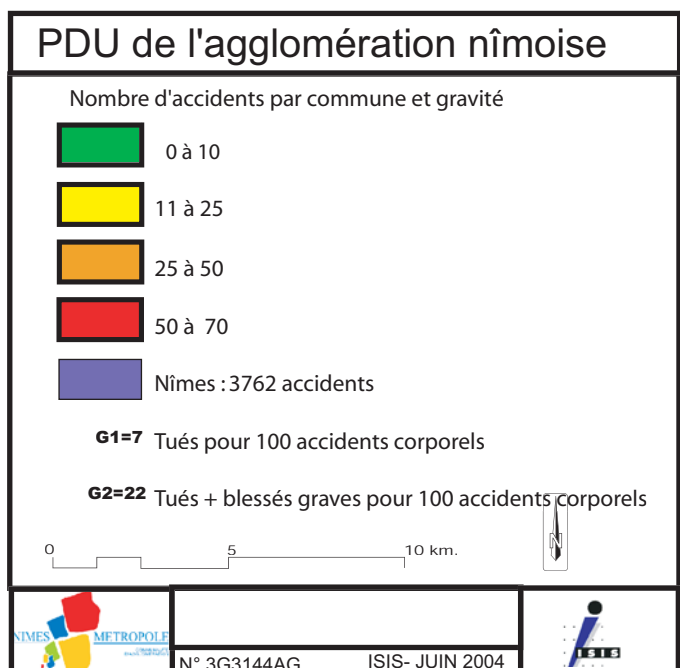
A elle seule, la commune de Nîmes regroupe, sur cette même période, 3762 accidents, soit plus de **48%** des accidents du Gard. St Gilles comptabilise également un nombre élevé d'accidents : 70 en 5ans. Ces données sont évidemment à mettre en relation avec la superficie de ces deux communes, leur population et la longueur des réseaux qui les traversent.

Pour les autres communes de l'agglomération, la carte ci-contre met en évidence l'impact des principales infrastructures sur l'accidentologie des communes :

- la RN86 à Marguerittes,
- la RN113 et le RD135 à Bouillargues et Caissargues,
- la RNN113 à Bernis et Milhaud,
- la RN106 à la Calmette



Synthèse des données de 1998 à 2002



N° 3G3144AG

ISIS- JUIN 2004



## La sécurité routière (suite)

### Caractéristiques de l'accidentologie sur le territoire (suite)

**Pour l'agglomération et la ville de Nîmes, une gravité proche de la moyenne nationale**

Les indices de gravité sont définis comme suit :

- G1 : nombre de tués pour 100 accidents,
- G2 : nombre de tués + blessés graves pour 100 accidents.

Indices	France		Gard		Nîmes Métropole		Nîmes		Hors Nîmes	
G1	6,2		8,5		4		2		15	
	RC <sup>7</sup>	Agglo	RC	Agglo	RC	Agglo	RC	Agglo	RC	Agglo
	43%	57%	49%	51%	22%	78%	15%	85%	73%	27%
	13,8	2,9	15,8	3,2						
G2	31,8		37,5		17		12		55	
	RC	Agglo	RC	Agglo	RC	Agglo	RC	Agglo	RC	Agglo
	43%	57%	49%	51%	22%	78%	15%	85%	73%	27%
	55,5	20,1	61,4	20,2						

En rase campagne, comme en interrurbain (agglo), le département du Gard présente une gravité plus élevée que la France.

La majorité des accidents recensés sur l'agglomération de Nîmes Métropole sont localisés en zone agglomérée. Ainsi, par rapport à la moyenne nationale en agglomération, Nîmes Métropole présente un nombre de tués pour 100 accidents légèrement supérieur ( 4 pour 2,9 en France), en revanche lorsque les blessés graves sont également pris en compte, l'indice de gravité de Nîmes Métropole est inférieur à la moyenne nationale (17 pour 20,1 en France).

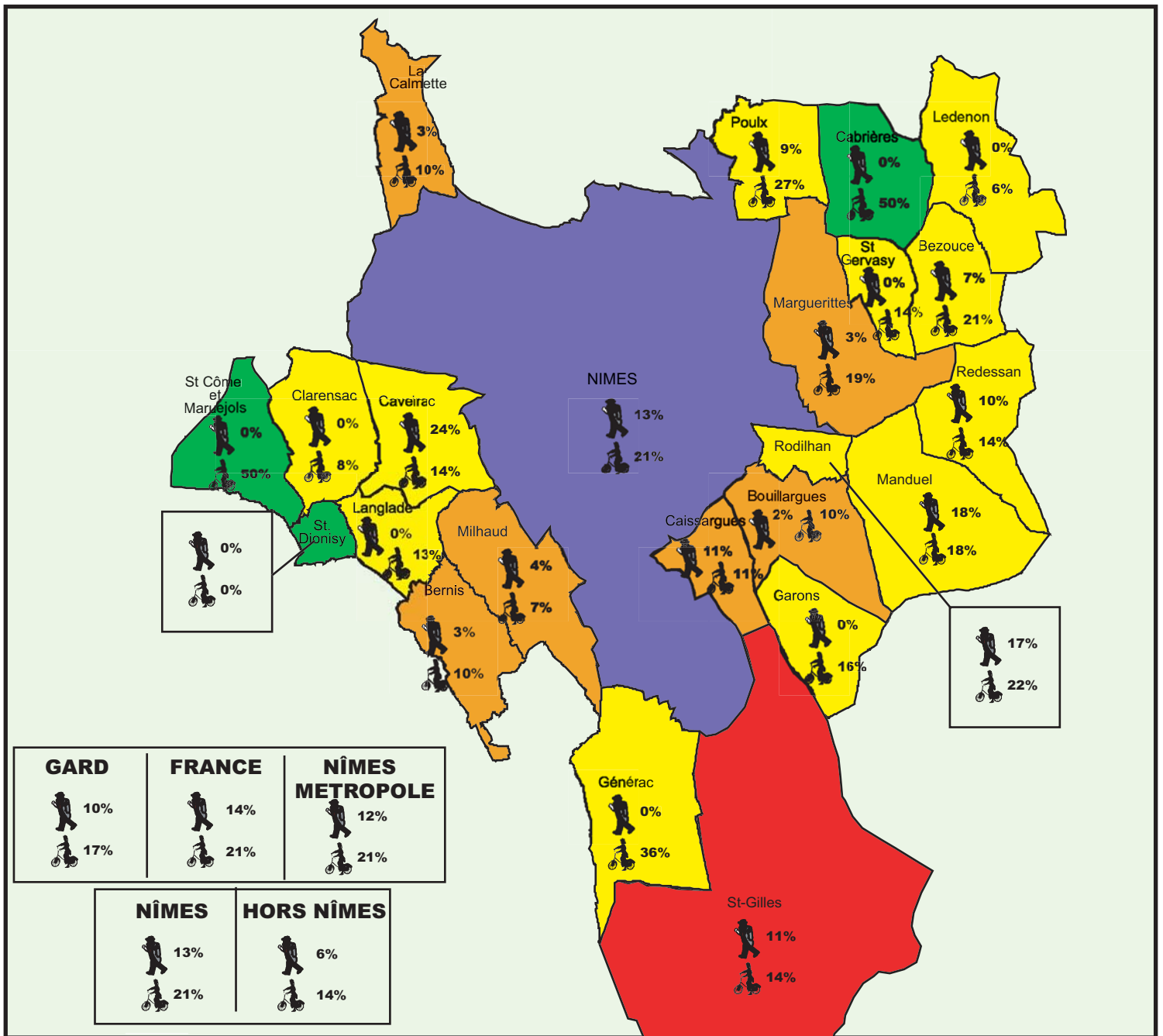
**Une gravité élevée pour les autres communes de l'agglomération**

Pour les autres communes de l'agglomération, les accidents sont majoritairement localisés en rase campagne. Ainsi, par rapport à la moyenne nationale en rase campagne, les communes hors Nîmes présentent une gravité élevée si on ne considère que les tués, en revanche, elles se situent dans la moyenne nationale si on comptabilise également les blessés graves.

Sur certaines communes, la gravité est particulièrement importante :

- Sur Générac, Garons, Milhaud, St Gilles et la Calmette, où les 2 indices de gravité sont supérieurs à la moyenne nationale en rase campagne.
- Sur St Côte et Maruejols et sur Cabrières, où peu d'accidents sont recensés, mais dont la gravité est importante.

<sup>7</sup> RC = Rase Campagne



Synthèse des données de 1998 à 2002

### PDU de l'agglomération nîmoise

Nombre d'accidents par commune et usagers impliqués

0 à 10

11 à 25

25 à 50

50 à 70

Nîmes : 3762 accidents

7% Part d'accidents impliquant au moins un piéton

22% Part d'accidents impliquant au moins un deux roues léger

0 5 10 km.



N° 3G3144AG

ISIS- JUIN 2004





## La sécurité routière (suite)

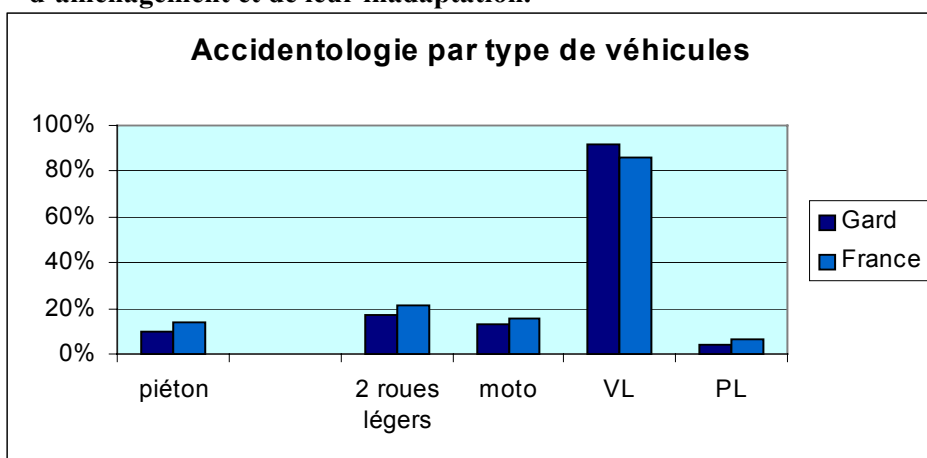
### Caractéristiques de l'accidentologie sur le territoire (suite)

**Dans le Gard, des « modes doux » globalement moins impliqués qu'en France**

Le graphe ci-dessous montre la répartition des différents usagers impliqués dans les accidents recensés entre 1998 et 2002.

Les piétons et les deux roues légers (vélos + cyclomoteurs) sont moins concernés dans le Gard qu'en France. En revanche les véhicules légers sont plus exposés.

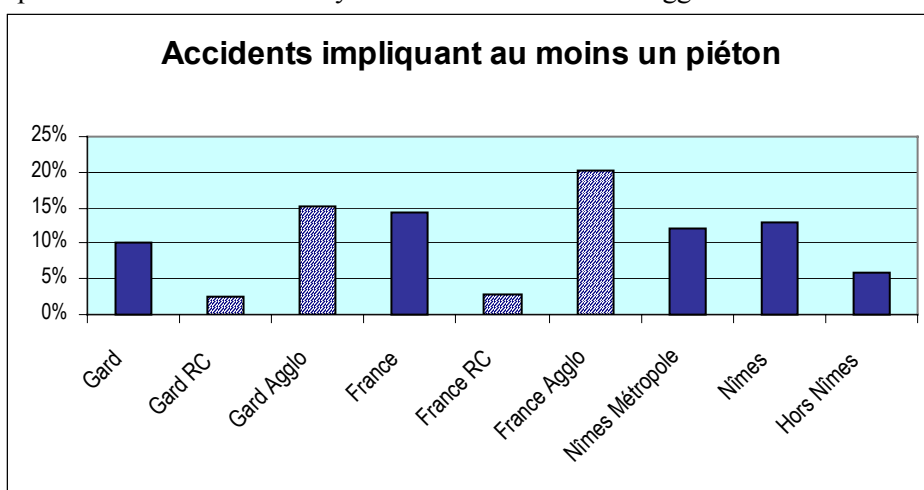
Cependant, l'insécurité des modes doux est une préoccupation majeure, car ce sont des usagers très fragilisés, leur sentiment d'insécurité est important en raison des comportements des autres usagers, du manque d'aménagement et de leur inadaptation.



**Une implication des piétons conforme à la moyenne nationale**

La part des accidents impliquant au moins un piéton sur l'ensemble du territoire de Nîmes Métropole est globalement inférieure à la moyenne nationale, en revanche, elle est légèrement supérieure à la moyenne du Gard.

Les accidents impliquant au moins un piéton sont majoritairement localisés sur la commune de Nîmes, la part d'accidents impliquant au moins un piéton est inférieure à la moyenne nationale des zones agglomérées.

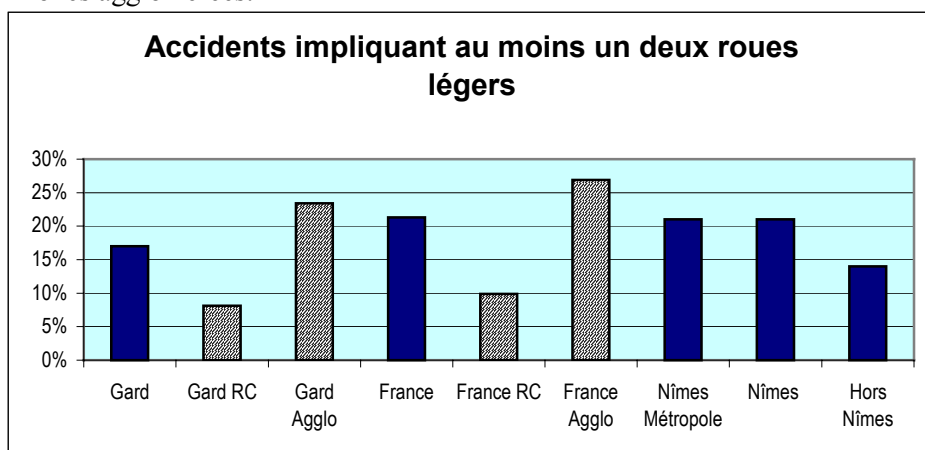


## La sécurité routière (suite)

### Caractéristiques de l'accidentologie sur le territoire (suite)

#### **Une implication des deux roues légers conforme à la moyenne nationale**

Sur Nîmes Métropole, la part des accidents impliquant au moins un deux roues léger (vélo + cyclomoteur) est identique à la moyenne nationale. Sur Nîmes, elle est inférieure à la moyenne nationale et départementale des zones agglomérées.



#### **L'implication des vélos principalement localisée dans Nîmes**

De 1999 à 2003, on recense sur Nîmes Métropole, 200 accidents impliquant un vélo, soit environ 4,7% des accidents corporels.

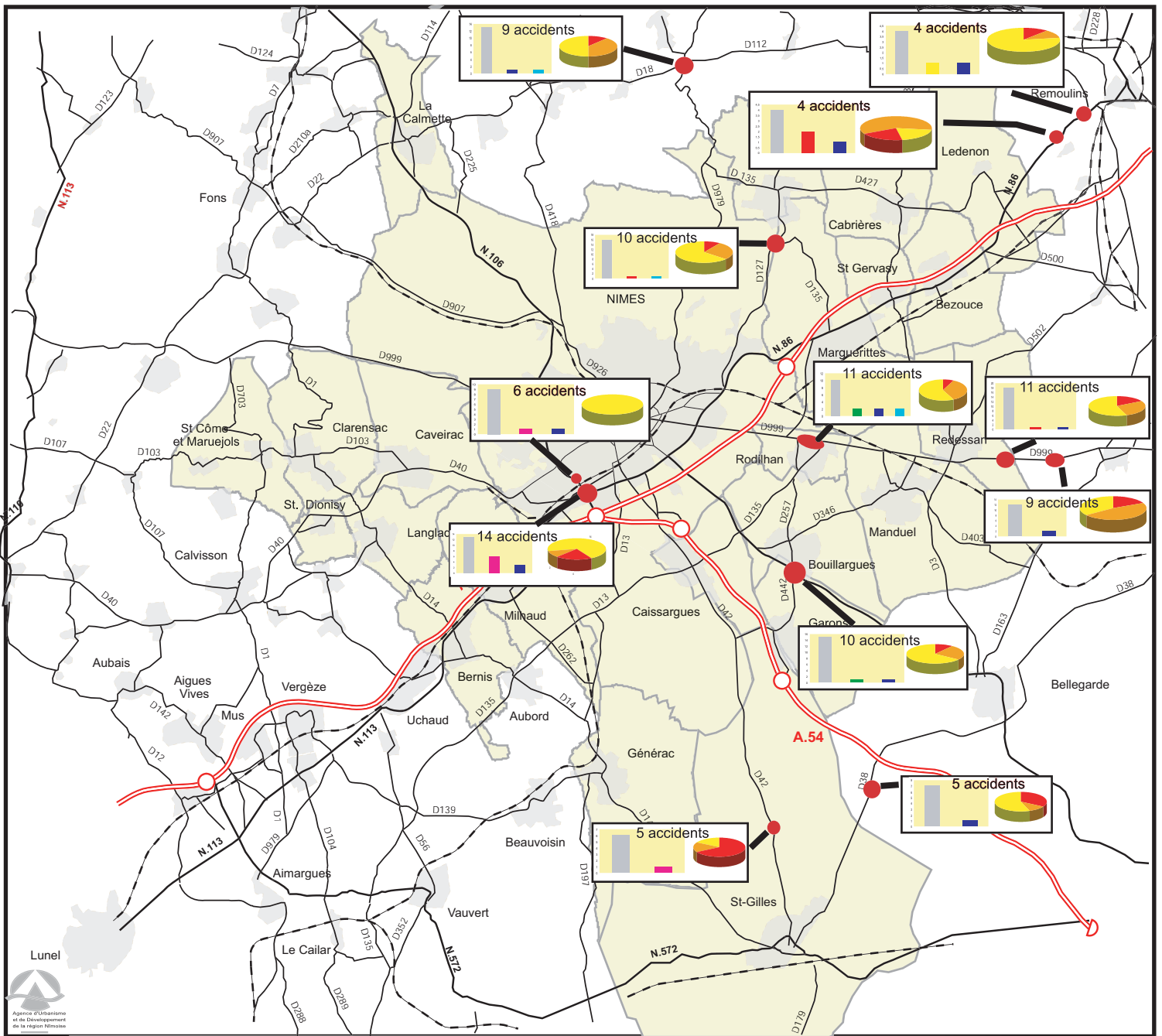
Sur la période 1998-2002, on recensait sur le Gard 341 accidents impliquant un vélo, soit 4,3% des accidents corporels.

Plus de la moitié des accidents impliquant un vélo (environ 63%) sont donc localisés sur le territoire de Nîmes Métropole (période 1999-2002).

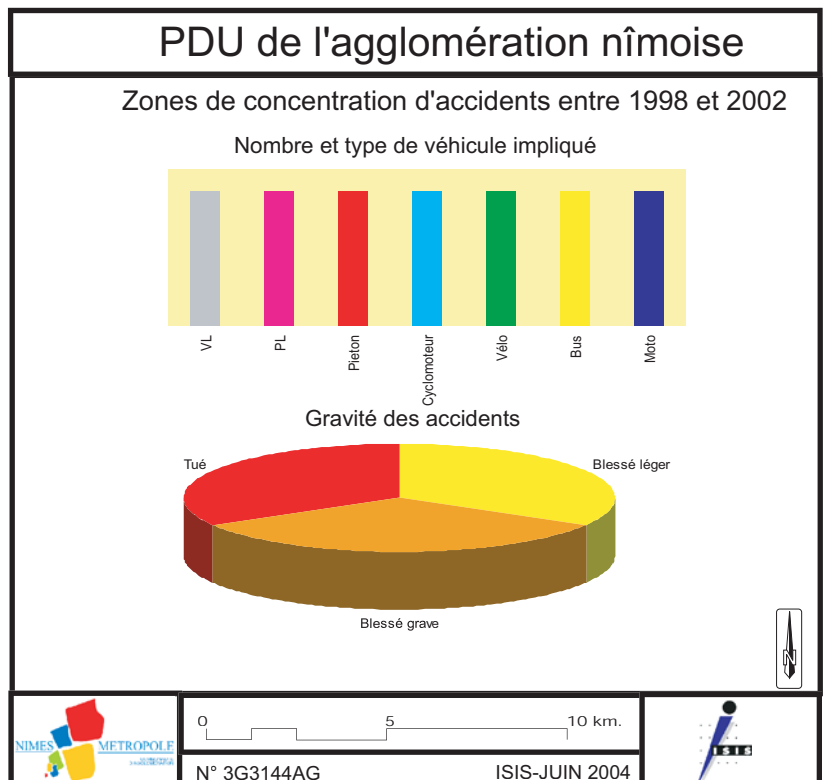
Par an, en moyenne :

- Dans le Gard : 68 accidents impliquant au moins un vélo et 5 tués.
- Sur Nîmes Métropole : 40 accidents impliquant au moins un vélo et de 1 à 2 tués (2003 : 26 accidents et 1 tué).
- Sur Nîmes : 35 accidents impliquant au moins un vélo et moins de 1 tué (2003 : 24 accidents, 0 tué).

90% des accidents de Nîmes Métropole sont localisés sur la commune de Nîmes, ce qui explique que la gravité de ces accidents comparativement à la moyenne départementale soit plus faible (3,5 tués pour 100 accidents impliquant un vélo à Nîmes Métropole contre 7,3 pour le Gard). En effet, si la majorité des accidents est localisée en agglomération, c'est en rase campagne que l'on relève le plus grand nombre de tués.



Synthèse des données de 1998 à 2002



## La sécurité routière (suite)

---

### Localisation des zones accidentogènes hors Nîmes

Sur l'ensemble de l'agglomération, les zones de concentration ont été recensées sur la base du Bilan 1998-2002 réalisées par la DDE.

Elles correspondent à des zones sur lesquelles au moins 5 accidents ont été recensés en 5 ans et faisant au moins 5 blessés graves sur une longueur de moins de 850m.

Il faut noter que sur le territoire de Nîmes Métropole et plus largement sur le département du Gard, on ne recense pas de zones d'accumulation d'accidents, c'est à dire zones où on recense au moins 10 accidents corporels avec au moins 10 victimes graves en 5ans sur 850m.

### **Sur Nîmes Métropole : 7 zones de concentration**

Sur le territoire de Nîmes Métropole, 7 zones de concentration d'accidents ont été recensées :

- Sur la RD42 à St Gilles,
- Sur la RN106 à Nîmes : 2 zones, au carrefour avec la RN113 et un peu plus au nord,
- Sur la RN113 à Bouillargues, au niveau du carrefour d'accès de la D442,
- Sur la RD999 : 2 zones à Rodilhan et à Redessan,
- Sur la RD127, à l'intersection avec la RD135,

En général, ces zones sont localisées hors zone agglomérée ou en entrée de zone agglomérée.

### **Des modes doux généralement peu impliqués...**

Sur ces 7 zones, on recense en 5 ans :

- 3 vélos impliqués : 2 à Rodilhan, 1 à Bouillargues,
- 2 piétons impliqués : un à l'intersection RD135 / RD127 et un sur la RD999 près de Redessan.

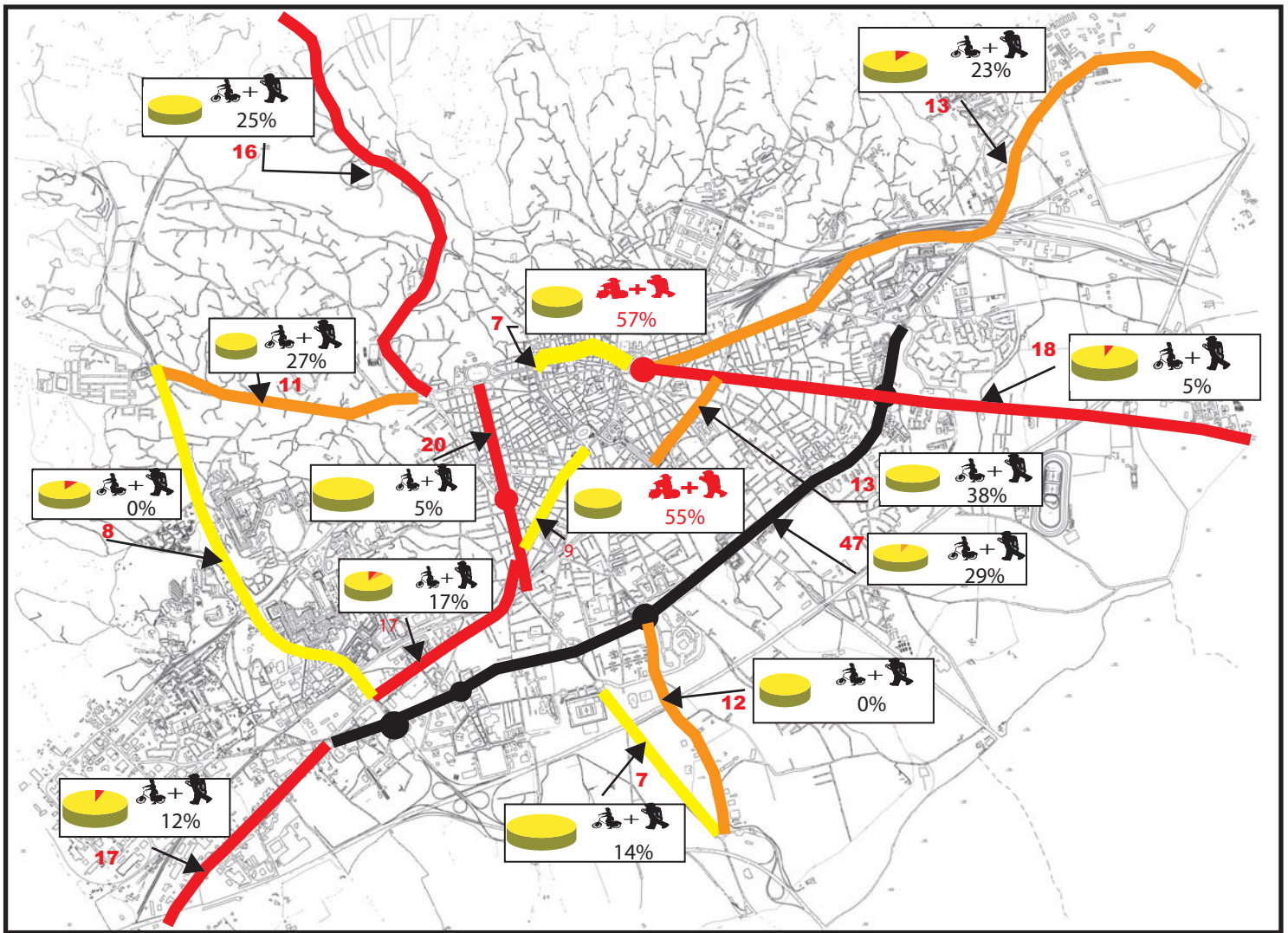
### **... mais une gravité importante**

Au global sur ces 7 zones, on recense 65 accidents faisant 107 victimes dont 16 tués. Ainsi sur ces zones, pour 100 accidents on recense en moyenne 25 tués, ce qui est très élevé.

### **Le carrefour RN106/RN113 particulièrement accidentogène**

Le carrefour RN106/RN113 est la zone où l'on recense le plus d'accidents en 5ans : 15 accidents avec à proximité immédiate une autre zone qui regroupe 6 accidents.

On ne recense aucun mode doux impliqué sur ce secteur, en revanche la gravité des accidents est importante avec 20% des victimes tuées.



## PDU de l'agglomération nîmoise

L'accidentologie en 2003:

Nombre d'accidents



Part d'accidents impliquant un "mode doux"

● Zone d'accumulation

**5** Nombre d'accidents



0 5 10 km.



## La sécurité routière (suite)

---

### **Localisation des zones accidentogènes dans Nîmes**

Dans Nîmes, la localisation a été réalisée sur la base des données transmises pour l'année 2003, elle permet de mettre en évidence des axes sur lesquels l'accidentologie est particulièrement élevée.

#### ***Un nombre élevé d'accidents sur les principaux axes de la ville***

La localisation des accidents n'étant pas très précise, il est difficile d'évaluer la densité d'accidents sur les principaux axes de la ville.

On note cependant, qu'en raisonnant en valeur absolue, les principaux axes (qui supporte les trafics les plus élevés) comptabilisent un nombre important d'accidents en une seule année :

- Allende : 47 accidents,
- Jean Jaurès : 20 accidents
- RN999 : 18 accidents
- RN113 et avenue Maréchal Juin : 17 accidents chacune,
- RN106 : 16 accidents

#### ***Des modes doux très fortement impliqués***

Dans Nîmes, l'implication des modes doux est plus élevée, en particulier sur Gambetta et République où plus de la moitié des accidents implique un piéton ou un vélo.

#### ***Une gravité plutôt faible***

Sur l'ensemble des axes identifiés ci-contre, on recense au total 215 accidents faisant 237 victimes, dont 5 tués, soit pour 100 accidents 2,3 tués, ce qui est inférieur à la moyenne nationale en zone agglomérée.

#### ***Principales causes***

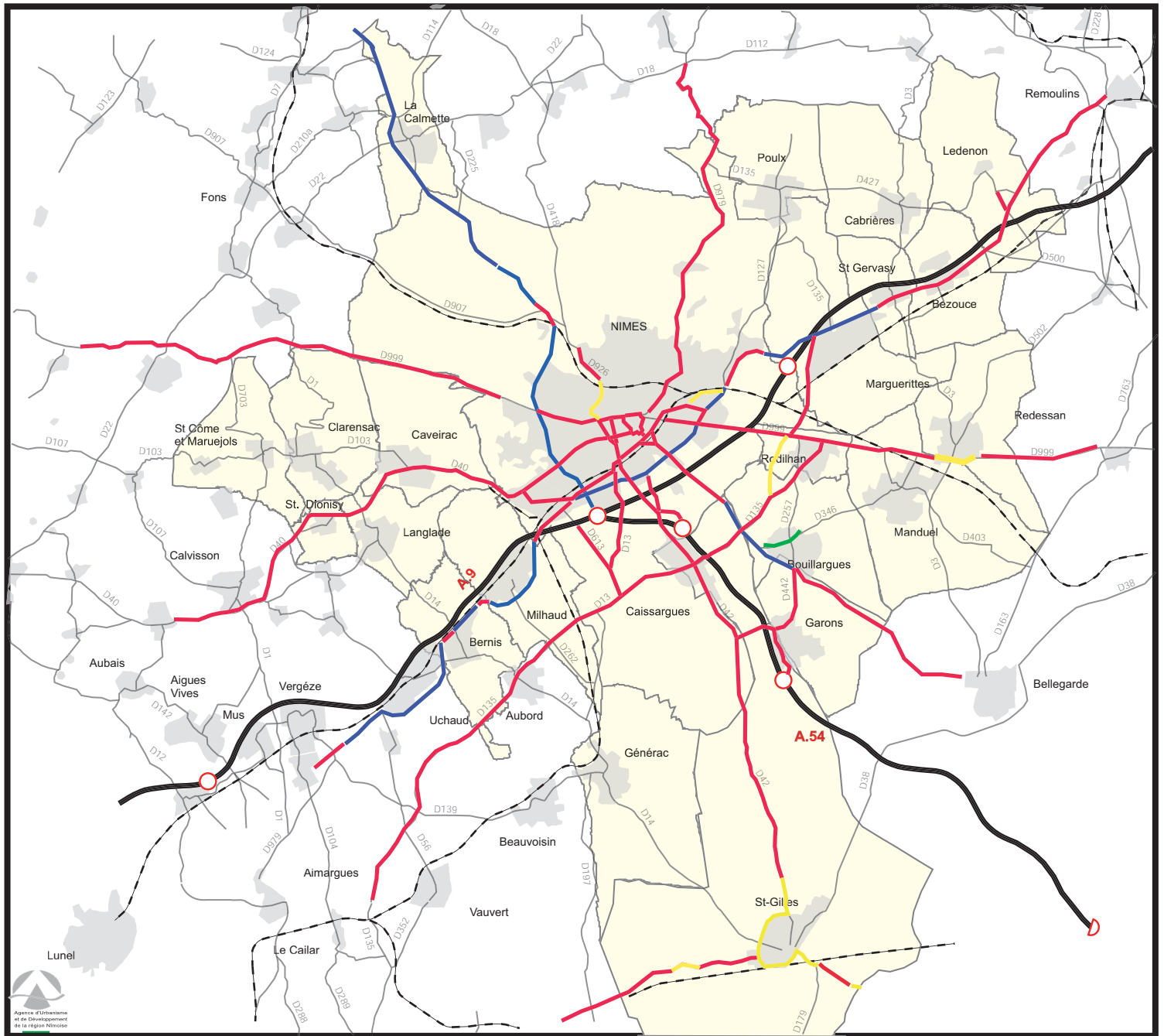
La vitesse et le non-respect du code de la route sont les principales causes recensées.

---

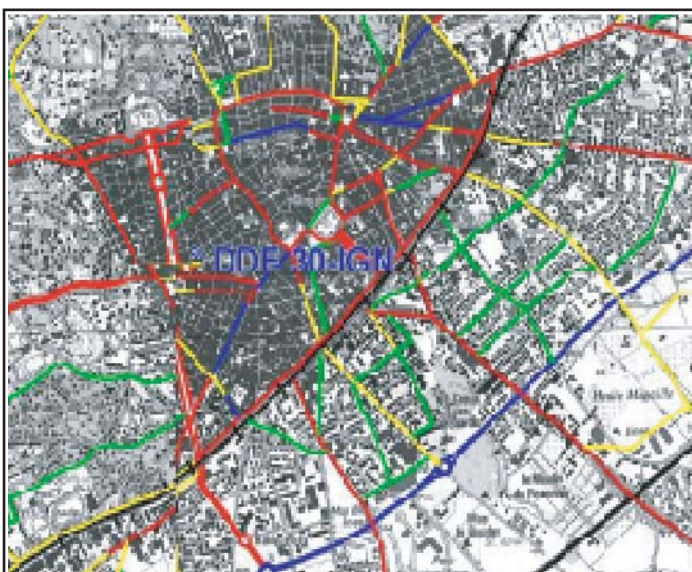
### **Le traitement des traversées de ville**

Dans les traversées de villes, des efforts existent pour réduire les vitesses (zone 30 ou simples ralentisseurs), mais la qualité des aménagements reste à améliorer et des mises aux normes sont parfois nécessaires.





Agence d'urbanisme  
et de Développement  
de la Région Nîmoise



## PDU de l'agglomération nîmoise

La carte du bruit de la voirie

- Catégorie 1 (très bruyante)
- Catégorie 2
- Catégorie 3
- Catégorie 4
- Catégorie 5 (peu bruyante)

Limite de commune

Echangeur

0 5 10 km.



Sources: DDE 30

N° 3G3144AG

ISIS-JUIN 2004



## 3.7. Environnement et qualité de vie

### Le bruit

#### **Le contexte réglementaire**

Le bruit lié aux transports routiers et aux infrastructures est la nuisance la plus fréquemment évoquée par les habitants des villes en France.

La loi du 31 décembre 1992, dite loi « bruit » fixe les bases d'une nouvelle politique de lutte contre le bruit.

Le décret du 09 janvier 1995, l'arrêté du 30 mai 1996 et la circulaire du 25 juillet 1996 réglementent les modalités de classement sonore des grandes voies existantes et projetées :

- Sous l'autorité du préfet, les infrastructures de transports terrestres sont recensées et classées en fonction de leur niveau sonore et les secteurs affectés par le bruit de part et d'autre des voiries classées sont reportés dans les PLU,
- Lorsqu'une construction est prévue dans un secteur affecté par le bruit, le constructeur doit respecter un niveau d'isolement phonique suffisant.

#### **Le classement des voies bruyantes**

Les infrastructures de transports terrestres sont classées en 5 catégories, selon le niveau de bruit qu'elles engendrent, la catégorie 1 étant la plus bruyante.

Pour le département du Gard, le classement des infrastructures a été arrêté en janvier 1999, les niveaux sonores sont définis comme suit :

Catégorie	Niveau sonore de référence en période diurne (en dBA)	Niveau sonore de référence en période nocturne (en dBA)
1	83	78
2	79	74
3	73	68
4	68	63
5	63	58

#### **Des nuisances sonores élevées...**

Sur l'agglomération de Nîmes Métropole, les principales nuisances sonores sont liées aux autoroutes et à la voie ferrée.

Les gênes liées au bruit sont également très importantes sur les zones situées à proximité de la RN106, de la RN113, du bd Allende et de la RN86 (impact sur une bande de 250m de part et d'autre de ces voies).

Enfin, toutes les pénétrantes sont de niveau 3.

#### **... y compris dans les traversées de centres-villes**

Dans les traversées de villages, les niveaux de bruit recensés sont souvent importants : Caveirac, Caissargues, St Gervasy, Bezouze, etc.

De même, dans le centre de Nîmes, certaines voies sont très bruyantes. On note en particulier la rue de la République, la rue du Général Perrier, la rue de Beaucaire, la rue P. Sémard et la rue V. Faïta.

# Environnement et qualité de vie (suite)

## La qualité de l'air

### Le contexte réglementaire

La loi LAURE (Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie) de 1996, énonce la mise en place obligatoire d'un dispositif de surveillance de la qualité de l'air pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants au 1<sup>er</sup> janvier 1998. Ces dispositions sont complétées par le Plan Régional de la Qualité de l'Air, qui a été approuvé en 1999.

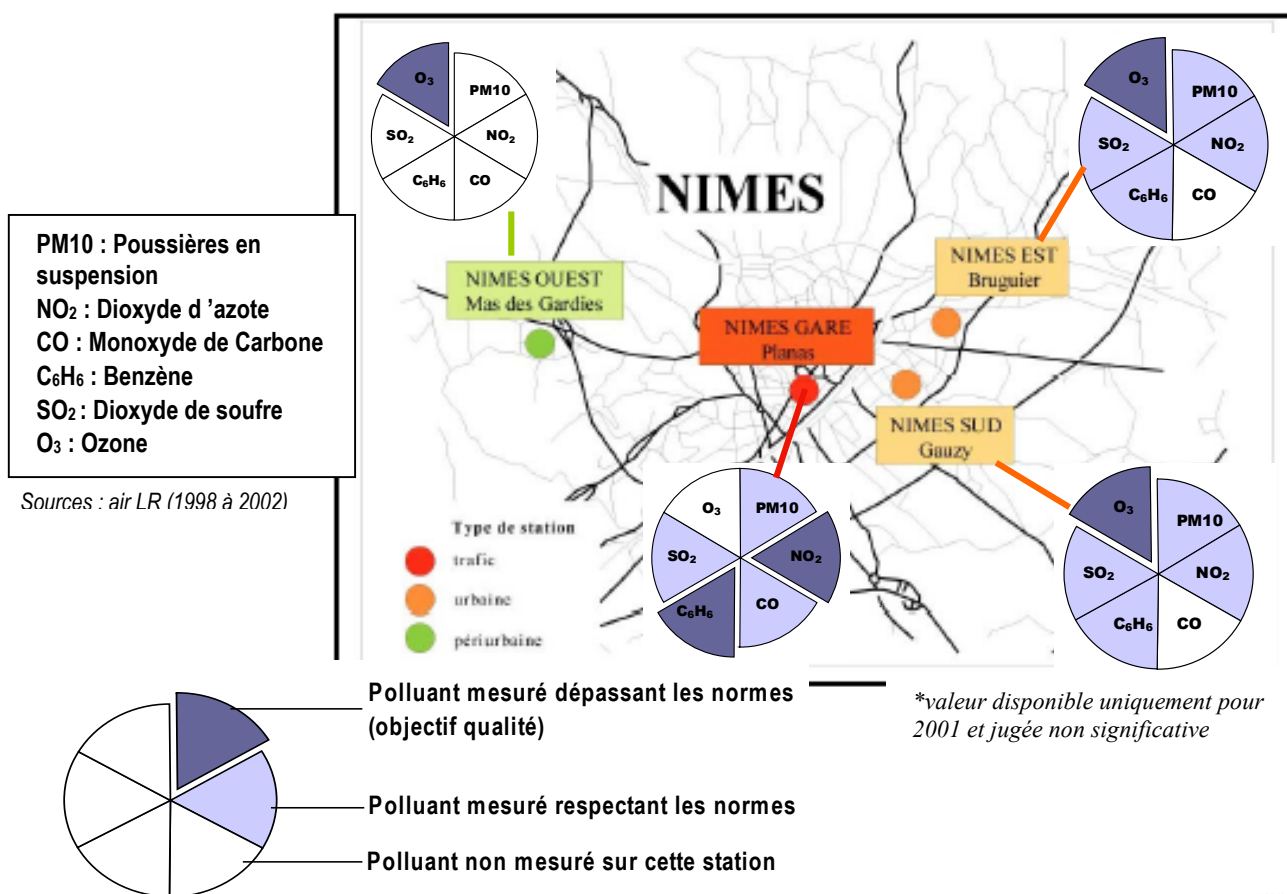
Conformément à la loi, la ville de Nîmes adhère depuis 1998 à une association agréée : AIR Languedoc Roussillon, membre agréé du réseau national Atmo.

### Un dispositif de surveillance basé sur 4 stations de mesure

Cette association assure le suivi du réseau de mesure nîmois au moyen de 4 stations de mesures :

- Nîmes sud - Gauzy : de type urbain,
- Nîmes est - Bruguier : de type urbain,
- Nîmes ouest – Mas des Gardies : de type périurbain (cette station a été relocalisée à la Calmette au début de l'été 2004)
- Nîmes Gare - Planas: de type trafic

En fonction du type de stations, certains polluants sont mesurés, d'autres non..



## Environnement et qualité de vie (suite)

### **Une pollution principalement liée au trafic automobile**

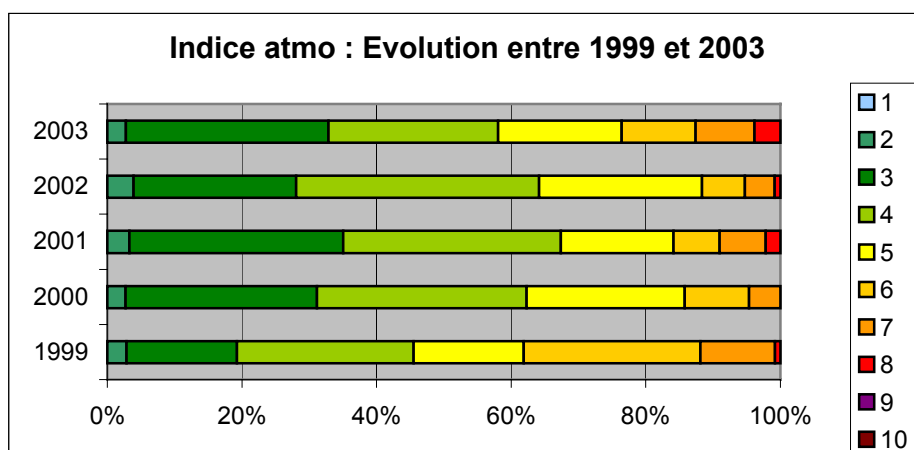
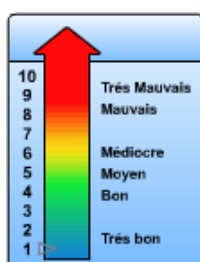
Pour la majorité des polluants primaires, les normes sont respectées (période d'analyse de 1998 à 2002).

L'**ozone** apparaît comme le polluant le plus problématique, en particulier lors de la période estivale. L'ozone provient de la réaction des polluants émis par l'automobile et l'industrie en présence de rayonnement solaire important. Elle provoque toux, altérations pulmonaires et irritations oculaires.

Les autres dépassements de seuils observés sont localisés sur la station de type trafic. En particulier, le **benzène**, qui provient essentiellement des véhicules et des solvants. Il provoque une gêne olfactive, ainsi qu'une irritation et une diminution de la capacité respiratoire. Il s'agit de dépassements d'objectifs qualité, qui ne donnent pas lieu à des procédures d'alerte ou d'information.

### **Une qualité de l'air qui se dégrade**

Depuis 2001, le nombre de jours où la qualité de l'air est moyenne à mauvaise augmente (indice Atmo entre 5 et 10). En 2003, la canicule a conduit à une situation particulière avec une forte pollution à l'ozone.



L'indice Atmo est un indicateur établi pour les villes de plus de 100 000 habitants, sur la base des résultats de mesures des stations urbaines et périurbaines. Il prend en compte 4 polluants :

- Les particules en suspension,
- Le dioxyde de soufre,
- Le dioxyde d'azote,
- L'ozone.



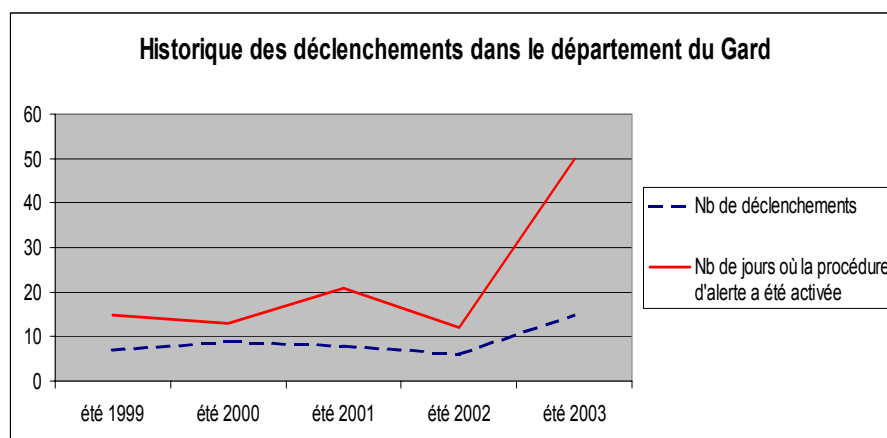
## Environnement et qualité de vie (suite)

### **Procédures en cas de pic de pollution à l'ozone**

En cas de pics de pollution à l'Ozone, l'agglomération de Nîmes est intégrée à la zone Département du Gard pour le déclenchement des procédures d'informations et de recommandations.

Cette procédure est déclenchée lorsque les concentrations à l'ozone dépassent 180 microgrammes/m<sup>3</sup> en moyenne horaire.

Pour le déclenchement du niveau d'alerte, le seuil à atteindre est 360 microgrammes/m<sup>3</sup> en moyenne horaire. Avec la nouvelle réglementation (décret du 12 novembre 2003), il passe à 240 microgrammes/m<sup>3</sup> en moyenne horaire sur 3h consécutives.



En 2003, la canicule a conduit à une situation particulière avec :

- Un nombre record de déclenchements de la procédure d'information et de recommandation pour l'ozone dans le département du Gard (15 déclenchements en 2003), les stations de Nîmes, en particulier Nîmes ouest, étant fréquemment impliquées dans la procédure de déclenchement,
- Des procédures de longues durées (50j en 2003 soit 4 fois plus qu'en 2002 et plus de 2 fois plus qu'en 2001).

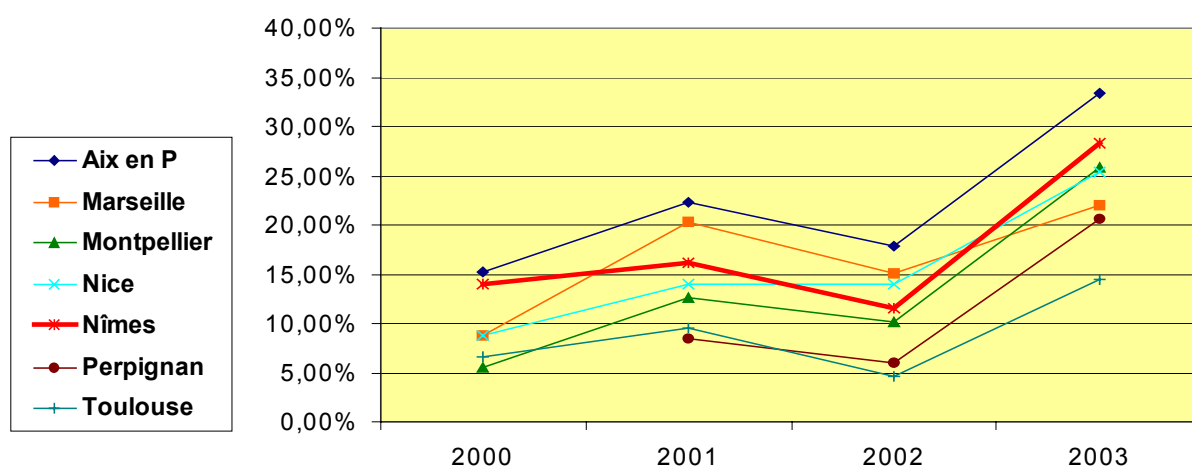
Le seuil d'alerte n'a jamais été atteint.

## Environnement et qualité de vie (suite)

### L'ozone : principal polluant

Ainsi, le secteur de Nîmes, comme l'ensemble du Languedoc Roussillon, et comme tout le sud méditerranéen en général, est affecté par des phénomènes de pollution photochimiques favorisés par un fort ensoleillement. L'ozone est le principal traceur de cette forme complexe de pollution, qui se développe généralement sur de vastes zones géographiques.

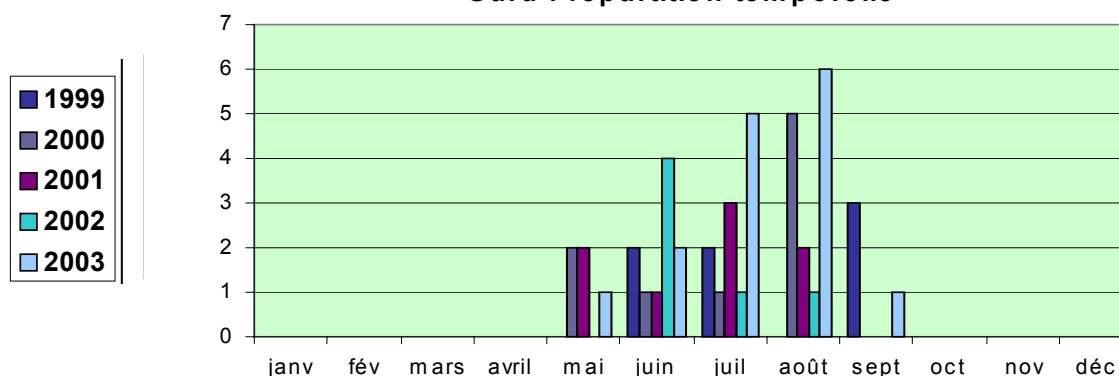
### Part du nombre de jours où la qualité de l'air est médiocre à très mauvaise (indice atmo entre 6 et 10)



Part rapport aux autres villes du Languedoc Roussillon, la qualité de l'air à Nîmes est plutôt médiocre. En revanche, elle est globalement meilleure que celle des villes de la région PACA.

Cette pollution est favorisée par la localisation géographique de Nîmes, le transit routier et les flux touristiques importants. En effet, les concentrations d'ozone les plus fortes sont mesurées de mai à octobre et coïncident avec les flux touristiques.

### Déclenchements des procédures d'information dans le Gard : répartition temporelle



Pour autant, la forte utilisation de la voiture particulière joue aussi son rôle sur la qualité l'air au quotidien. D'autant que la péri-urbanisation du territoire conduit à des trajets longs et à une fréquente double motorisation des ménages.

## 3.8. Critères de choix pour un mode de transport

Pour l'usager, le choix entre les différents modes de transport peut se faire suivant plusieurs critères « objectifs » :

- L'offre dont il dispose (facilités de stationnement, itinéraires des bus, fréquences, aménagements cyclables, cheminements piétons, etc.),
- Le coût occasionné par son déplacement, en intégrant la notion de temps passé,
- L'impact de son déplacement sur l'environnement

---

### L'offre : donnée générale sur la répartition de l'espace

#### *Un bilan actuel très favorable à la voiture*

La répartition actuelle de l'espace en faveur des différents modes de transport est globalement la suivante :

- **Hors Nîmes :**
  - 300 km de voies départementales et nationales, 800 km de voies communales
  - Pas de mesures particulières pour les transports en commun
  - 23 km de bandes et pistes cyclables, (les deux tiers étant concentrés sur la Vaunage)
  - Problèmes de cheminements piétons dans certains centres de villages (trottoirs inexistant ou trop étroits); des mesures localisées (ralentisseurs, zones 30) sécurisent les cheminements piétons mais sans cohérence globale dans les aménagements
- **Dans Nîmes :**
  - 125 km de voies départementales et nationales, 700 km de voies communales,
  - Plus de 11700 places de stationnement,
  - 5 km de couloirs bus,
  - 10,5 km de bandes et pistes cyclables,
  - Nîmes dispose d'une zone piétons assez vaste à l'échelle de l'agglomération mais le reste du réseau est majoritairement consacré à la voiture (circulation et stationnement).

On constate donc la place prépondérante laissée à l'automobile.



<b>TS : COUTS GENERALISES EN COUTS ALLER/RETOUR DOMICILE TRAVAIL ou SCOLAIRE</b>	COUT HORS VALEUR DU TEMPS			Temps global de transport			COUT AVEC VALEUR DU TEMPS			TC/VP selon prise en ou non valeur du temps
	C	+ STAT RATUIT	AT PAYANT	C	+ STAT RATUIT	AT PAYANT	C	+ STAT RATUIT	AT PAYANT	
LARENSAC / ESPLANADE	1	7,5	10,75	06	74	58	0,2	22,3	22,35	10 à 2 euros / jour
MANDUEL / ESPLANADE	1	5,25	8,5	06	64	48	0,2	8,05	18,1	7,5 à -2 euros / jour
DURBESSAC / ESPLANADE	1	3,5	6,75	11	64	48	5,2	16,3	16,35	de 6 à 1 euros / jour



## Critères de choix pour un mode de transport (suite)

### Le coût : analyse comparative des coûts généralisés VP et TC sur quelques trajets

Une estimation a été faite à titre d'exemple sur 3 trajets banlieue ou périphérie / centre ville dans le but d'estimer les coûts généralisés selon que l'utilisateur emprunte sa voiture ou les transports en commun.

Il est évident que le calcul est assez complexe, chaque usager pondérant de manière différente deux critères essentiels qui sont la valeur du temps (valorisation des temps perdus principalement) ou les coûts liés à l'usage de la voiture (coûts marginaux seulement ou intégration d'une part des frais fixes). Par ailleurs, si les temps de parcours TC sont connus à partir de l'enquête embarquée, les temps de parcours VP ont été estimés à partir de vitesses moyennes mesurées sur certains axes selon leur localisation (centre ville / périphérie) et du kilométrage.

Le tableau ci-contre a cependant l'avantage de bien illustrer le propos car le bilan est particulièrement net et peut laisser la place à une marge importante d'aléas sur les valeurs absolues.

Les trois trajets testés sont les suivants :

- *Clarensac / Esplanade*, avec pour les TC utilisation de la navette 6 et trajet terminal en centre ville soit à pied soit en TC avec correspondance (temps estimés très voisins).
- *Manduel / Esplanade*, avec pour les TC utilisation de la navette 2 et d'une correspondance avec les lignes urbaines.
- *Courbessac / Esplanade*, avec pour les TC un trajet direct par la ligne A.

→ *Les estimations sont faites sur un aller/retour (porte à porte) pour le motif domicile-travail ou scolaire et tiennent compte du temps de marche à pied (trajets initiaux et terminaux), des temps de transports et du temps de recherche d'une place pour les véhicules. Le coût au km pour les véhicules est estimé à 0,25 euros (coût marginal + 50 % frais fixes). La valeur du temps est estimée à 12 euros / heure. Le stationnement payant par jour est estimé à 3,5 euros. Le coût du TC est estimé à 1 euro pour faire une moyenne entre les différents types d'abonnements.*

- **Si l'utilisateur ne tient pas compte de la valeur du temps, le gain TC par rapport à la voiture est important. C'est le cas par exemple des étudiants qui prennent en compte essentiellement le coût marginal du déplacement.**
- **Si l'utilisateur tient compte de cette valeur, le gain peut être considéré comme faible voire négatif sur certains trajets (Manduel / CV). Il utilisera donc majoritairement son véhicule plus confortable et lui permettant de faire des déplacements secondaires.**
- **Pour les navettes, et en l'état actuel du réseau, le choix de l'implantation du terminus centre ville est primordial, la rupture de charge pouvant être dissuasive. Les exemples proposés illustrent bien la bonne performance de la navette 6 par rapport à la navette 2, malgré les difficultés de circulation rencontrées sur la RD 40.**





## Critères de choix pour un mode de transport (suite)

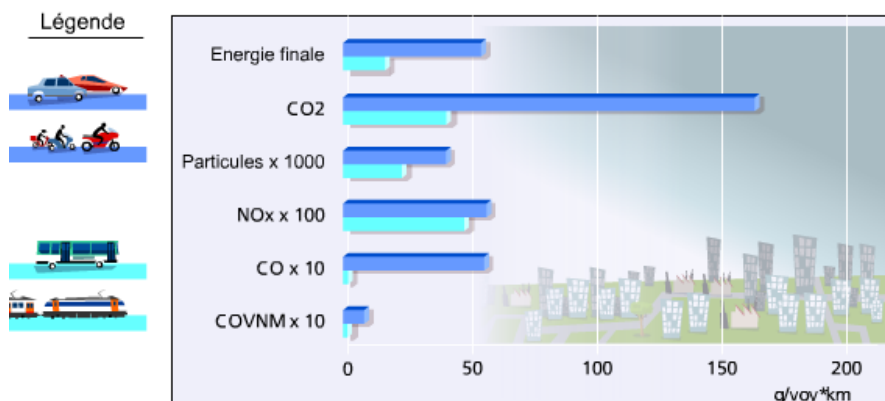
### La protection de l'environnement

**Le choix modal a un impact direct sur la qualité de l'air...**

Rapporté au nombre de kilomètres parcourus et au nombre de voyageurs transportés, les transports collectifs polluent nettement moins que les voitures particulières.

### Efficacité des transports urbains motorisés :

de l'utilité du transfert modal



Sources : ADEME

**... au quotidien**

A Nîmes, la pollution est très liée à sa localisation géographique, cependant, conformément au PRQA (qui met l'accent sur l'importance des actions portant sur l'amélioration de la situation représentant l'exposition permanente des personnes, plutôt que de focaliser les efforts sur des épisodes aigus de courte durée et peu fréquents), une nouvelle répartition modale aurait un impact positif sur la qualité de l'air au quotidien.

**L'amélioration au quotidien de la qualité de l'air passe par une évolution des comportements et une prise de conscience**

- **Pour les trajets courts, il est important de favoriser l'usage du vélo et de la marche à pied** : une fois sur deux, les européens prennent leur voiture pour faire moins de 3km, une fois sur quatre pour faire moins de 1km et une fois sur huit pour faire moins de 500m. Ces trajets effectués généralement moteur froid sont très pénalisants en terme de pollution.
- **Pour les liaisons domicile-travail, l'utilisation des transports en commun et le co-voiturage doivent être favorisés** : un voyageur prenant sa voiture seul émettra au minimum et par kilomètre parcouru 13 fois plus de carbone et 5 fois plus d'hydrocarbures imbrûlés que s'il prend le bus. Ces écarts augmentent fortement aux heures de pointe.
- **Le respect des limitations de vitesses et une conduite souple ont un impact positif sur la qualité de l'air** : une conduite agressive, brusque ou trop rapide entraîne une surconsommation de carburant de 30 à 40% et donc une augmentation importante des émissions de polluants.
- **Le parfait entretien des véhicules doit donc être encouragé** : un véhicule mal réglé pollue jusqu'à 50 fois plus qu'un véhicule bien réglé.

## Critères de choix pour un mode de transport (suite)

### Conclusion

#### **L'hégémonie de la voiture particulière**

Aujourd'hui la voiture est le mode de transport le plus favorisé :

- La répartition de l'espace entre les différents modes lui laisse une place confortable,
- Le coût d'un déplacement en voiture en prenant en compte le temps passé est intéressant par rapport aux transports en commun, d'autant plus que le déplacement en véhicule individuel offre plus de liberté à l'usager pour l'organisation de son ou ses déplacements.

Ainsi, le bilan global dressé par le compte déplacements de l'agglomération (CETE Méditerranée, 1999) est le suivant :

	Sphère privée <sup>8</sup>	Sphère des collectivités publiques	TOTAL	%
<b>Voitures particulières et deux roues motorisés</b>	3 081,2	0	<b>3081,2</b>	87,87%
<b>Taxis</b>	15,9	0	15,9	0,45%
<b>TC urbains</b>	67,7	38,4	106,1	3,03%
<b>TC interurbains</b>	0	42,7	42,7	1,22%
<b>SNCF</b>	16,3	13,9	30,2	0,86%
<b>Voirie</b>	0	230	230	6,56%
<b>Police</b>	0	0,5	0,5	0,01%
<b>Total</b>	3181,1	325,5	<b>3506,6</b>	100%
<b>%</b>	90,7%	9,3%		

*Résultats globaux, année 1997, en millions de francs*

Sur un coût total de 3,5 milliards de francs, la part liée à la voiture individuelle représente plus de 3 milliards, dont 98% est directement à la charge de l'usager.

Par ailleurs, l'impact sur l'environnement de cette forte utilisation de la voiture individuelle est loin d'être négligeable. Elle possède, en effet, un impact quotidien sur la qualité de l'air et le niveau de bruit des voies de l'agglomération.

<sup>8</sup> Usagers, entreprises et administrations

# Critères de choix pour un mode de transport (suite)

## Conclusion (suite)

### Une tendance à inverser

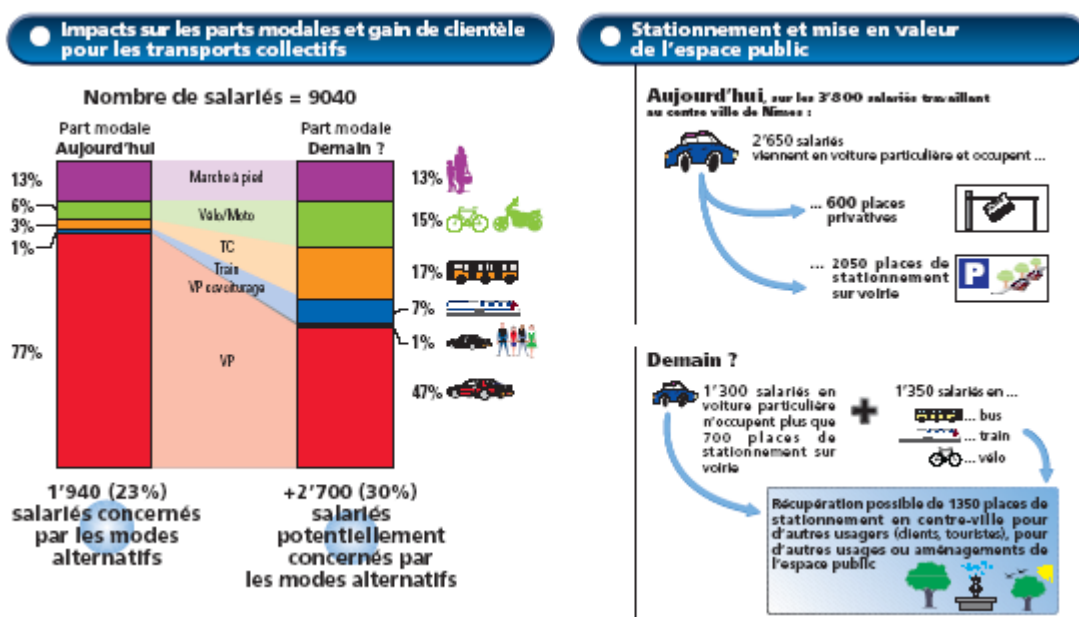
Ainsi, un rééquilibrage de la répartition modale en faveur de modes moins coûteux et moins polluants est indispensable pour le développement futur du territoire.

### Des initiatives déjà lancées

Certaines actions fortes ont déjà été engagées, en particulier **des plans de mobilité** ont été mis en place dans 12 services publics (France Télécom, URSSAF, CHU de Nîmes, DDE, Préfecture, DDASS, CAF, DDTEFP, EDF-GDF, CPAM, Conseil Général, Ville de Nîmes), soit 9040 salariés concernés.

L'étude a été menée de mars 2000 à septembre 2001 sous la direction de la DDE, en intégrant les autorités organisatrices des transports et leurs exploitants.

Des mesures communes ont été adoptées pour favoriser l'usage de modes de transports alternatifs à la voiture particulière : informations sur les lignes et les horaires de TC, réductions tarifaires, installations de stationnements vélos, réflexion sur une banque de données pour le co-voiturage, etc.



Source : extrait de la synthèse de l'étude « Les plans de mobilité dans les services publics de Nîmes », (DDE du Gard et TRANSITEC, 2001)

## 4. Synthèse et orientations

### 4.1. Les principaux constats et leurs conséquences

#### Organisation du territoire et mobilité

L'agglomération se caractérise par :

##### **Une très forte centralité**

La Ville centre concentre population, emplois, commerces, services et équipements. Elle est donc très attractive. Néanmoins, cette concentration des fonctions urbaines sur une faible part du territoire génère des besoins toujours plus importants en déplacements.

##### **Un étalement urbain important**

L'agglomération Nîmes Métropole voit sa couronne périurbaine croître fortement. Cette configuration grande consommatrice d'espace est un véritable facteur de développement de l'usage de la voiture, aucun mode ne pouvant rivaliser dans ces zones peu denses

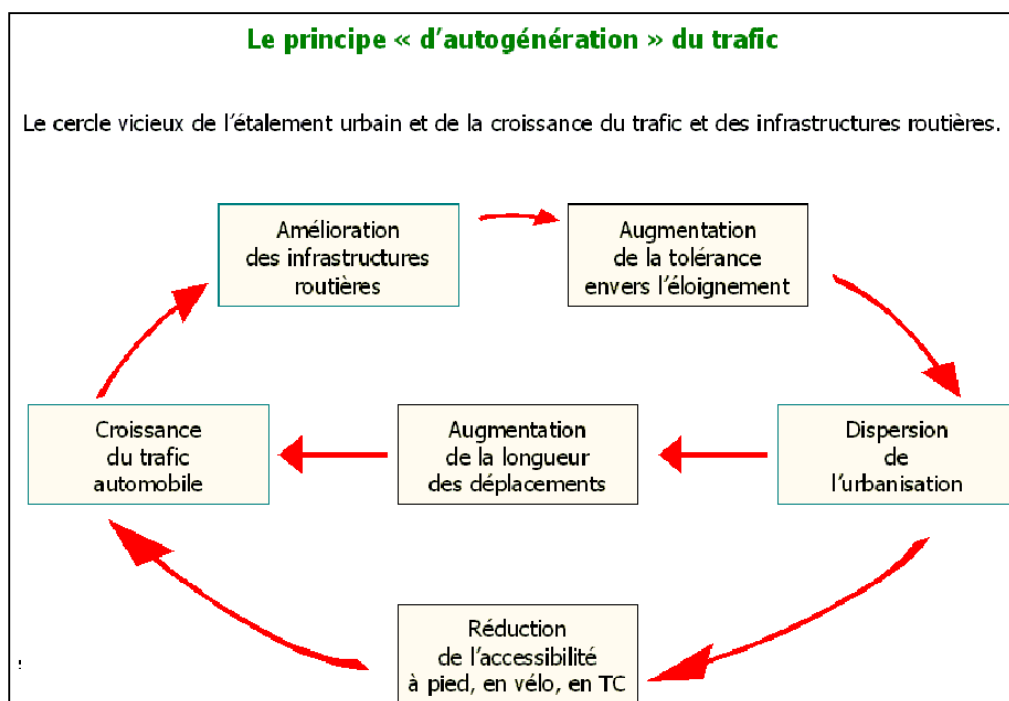
##### **La part hégémonique de la voiture particulière**

La mobilité globale des habitants de l'agglomération est dans la moyenne nationale avec 3,64 déplacements par jour par habitant. Depuis 1990, elle a augmenté (0,12 points en 10 ans), mais la part des transports collectifs s'est maintenue.

La voiture particulière représente toujours une part de marché considérable (56%). Son utilisation pour les liaisons domicile-travail est quasi-exclusive.

##### **La forte motorisation des ménages**

Le taux de motorisation des ménages (0,55 VP/ménage) est élevé par rapport à la moyenne nationale, mais également par rapport aux villes du sud de la France. La double motorisation des ménages est en hausse, alors que les ménages ne possédant pas de voiture sont de plus en plus rares.



## Les principaux constats et leurs conséquences (suite)

### La circulation générale

#### La hiérarchisation du réseau

- Sur l'agglomération : un réseau assez clair de pénétrantes existe mais des courants de transit passent à proximité du centre de Nîmes et partiellement sur la RD 135
- Sur Nîmes : le réseau primaire ceinture le centre ville et l'hyper centre reste traversé par des voies de liaisons entre pôles et par du transit local

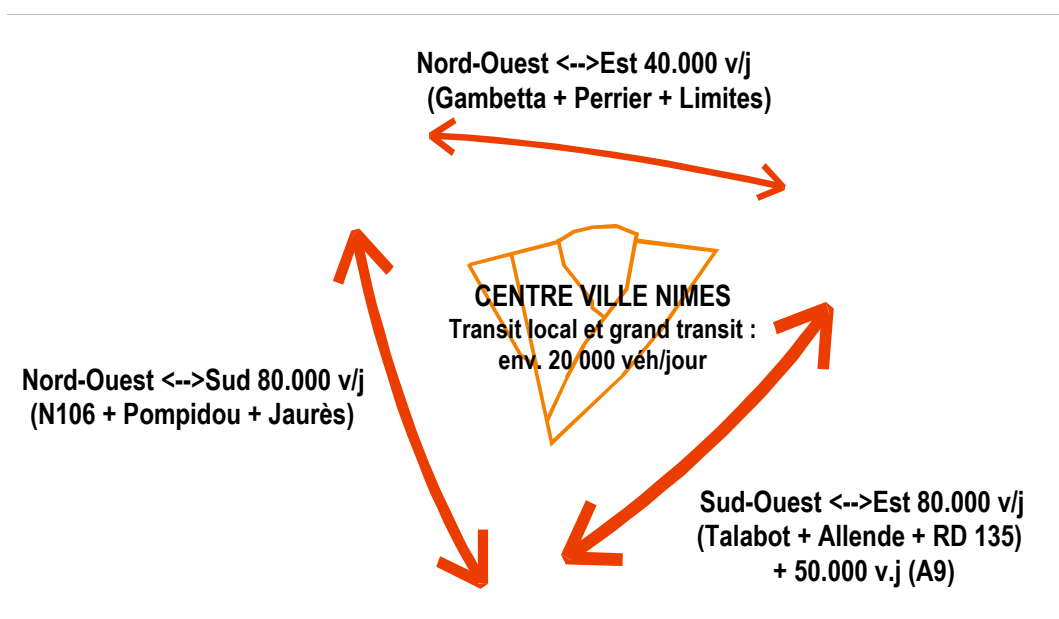
**On note une faiblesse du réseau de transit et d'échanges entre pôles pour l'évitement de l'hyper centre de Nîmes ainsi que des faiblesses de maillage dans le Nord et l'Ouest de Nîmes.**

**Une nouvelle hiérarchisation du réseau est à mettre en place :** elle devra permettre de favoriser les fonctions locales dans les centres villes, en excluant tout transit et toute fonction d'échanges.

#### Les saturations observées

- Au niveau du réseau d'agglomération : des saturations régulières sont bien établies sur la RD 135, la RN 106 et sur le Bd Allende.
- Dans Nîmes : on note des saturations classiques aux heures de pointe sur un grand nombre de barreau du réseau primaire mais également des saturations « ponctuelles » dans tout le centre de Nîmes.

**Par ailleurs, il existe de nombreux projets visant à réaliser des voies de rocade et de contournement de Nîmes, mais également des barreaux à vocation plus locale permettant notamment de désengorger les centres de villages. Il conviendra d'assurer les cohérences avec le réseau existant et d'établir les priorités.**





## Les principaux constats et leurs conséquences (suite)

### Le stationnement

La question du stationnement se pose principalement pour la ville centre, car c'est là qu'il constitue un levier essentiel pour la maîtrise des flux automobiles à l'échelle de l'agglomération. Cependant, dans les autres communes de l'agglomération, des améliorations de l'organisation du stationnement doivent parfois être recherchées, afin d'améliorer la qualité de l'espace public et la prise en compte de tous les modes de déplacements.

#### ***Dans la ville centre, une offre importante...***

On comptabilise au global sur Nîmes près de 11 700 places de stationnement, dont une part importante correspond à du stationnement gratuit.

#### ***...qui doit être améliorée***

L'organisation générale du stationnement sur voirie est peu lisible, avec des secteurs payants et gratuits qui sont parfois mêlés.

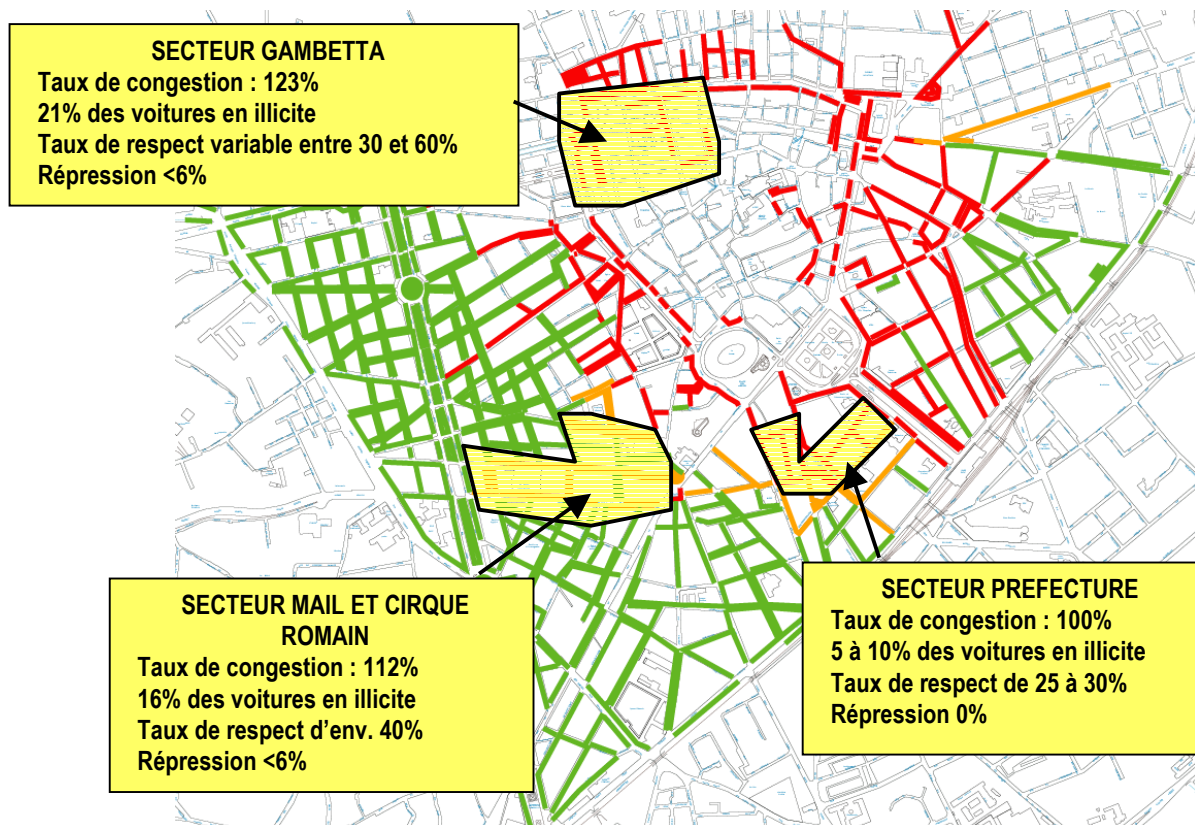
La tarification favorise actuellement le stationnement sur voirie, avec un coût de la première heure équivalent.

Le taux de respect du stationnement payant est faible et le taux de verbalisation l'est également.

#### ***Une très forte demande***

L'offre actuelle, sur voirie comme en parking est proche de la saturation : forte occupation et taux de rotation très faible, même pour le stationnement limité à 2h.

De plus, on recense beaucoup de véhicules en stationnement illicite, qui souvent pénalisent les autres usagers de la voirie.



## Les principaux constats et leurs conséquences (suite)

### Les transports publics

Les différents réseaux de transports collectifs peuvent être améliorés et renforcés, mais c'est avant tout l'articulation de ces réseaux entre eux et avec les autres modes, qui rendra le système global efficace dans la recherche d'une offre alternative à la voiture particulière.

#### **Nîmes Métropole : un réseau dynamique...**

Le réseau de Nîmes Métropole se caractérise par :

- une couverture spatiale du réseau performante, mais des amplitudes horaires à améliorer le soir et une desserte à conforter le week-end,
- des performances et une offre proches de la moyenne des autres réseaux mais une desserte des secteurs peu denses pénalisante,
- une fréquentation en augmentation depuis septembre 2003, à la mise en place du nouveau réseau,
- un usage essentiellement lié au motif de déplacement domicile-études,
- des aménagements de voirie favorables aux transports en commun peu nombreux hormis dans l'hyper centre de Nîmes

#### **... mais qui doit encore progresser**

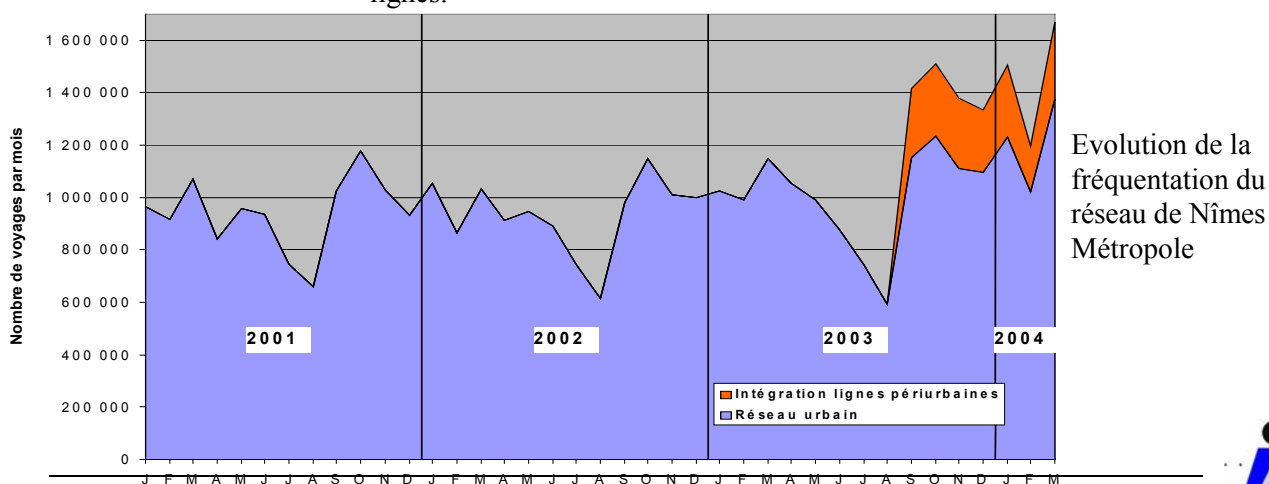
Le réseau de Nîmes Métropole est donc performant, mais il doit encore :

- Progresser en efficacité : sites propres, meilleure hiérarchisation du réseau, faciliter / encourager les correspondances,
- (Re)donner le goût des transports publics aux périurbains, notamment pour l'accès au centre de l'agglomération
- Mieux s'articuler avec les autres réseaux (intermodalité) : parcs-relais, TER, cars interurbains.

#### **Les enjeux du ferroviaire**

L'agglomération de Nîmes Métropole est couverte par un réseau ferré en étoile et on recense actuellement 5 gares sur le territoire. Les liaisons se font principalement vers et depuis Montpellier et on recense peu de liaisons internes à l'agglomération.

Cette desserte par le ferroviaire représente un atout indéniable, mais son développement est aujourd'hui contraint par la capacité du réseau, puisque des saturations sont recensées entre St Césaire et Courbessac. A l'échelle du bassin de vie, il existe toutefois un potentiel lié à la diamétralisation des lignes.



## Les principaux constats et leurs conséquences (suite)

### Les modes non motorisés

Si la marche à pied représente une part modale non négligeable du fait de sa complémentarité évidente avec d'autres modes, le vélo quant à lui n'est que faiblement utilisé.

Le développement de ces modes présente un double enjeu :

- Maîtriser les flux VP quotidiens, en particulier sur des trajets courts,
- Améliorer la qualité de l'air et de l'environnement urbain.

### Les vélos : un réseau cyclable à améliorer et une cohérence d'aménagement à rechercher

- Hors Nîmes : le réseau cyclable reste modeste, sans logique d'ensemble et souvent non conforme aux recommandations
- Dans Nîmes : un réseau cyclable est en cours d'évolution mais les cohérences restent à assurer. Les projets sont réalisés à l'occasion de rénovations ou de créations de voies et, ici aussi, sont souvent non conformes aux recommandations.

Malgré une volonté récente de prendre en compte les vélos dans la ville, le constat actuel reste négatif de par la quantité et la qualité des aménagements. Une cohérence d'ensemble est à étudier en matière de complémentarités des réseaux (vocations loisirs ou déplacements motifs travail ou scolaires) et une charte de qualité des aménagements est à élaborer.

### Des cheminements piétons et une prise en compte des PMR à améliorer

- Hors Nîmes : il y a peu de prise en compte des déplacements des piétons et des PMR dans les centres.
- Sur Nîmes : des aménagements adaptés ont été réalisés en centre ville mais sont à étendre en périphérie ; la continuité des cheminements à améliorer partout.

Concernant les cheminements piétons et la prise en compte des PMR, les efforts entrepris doivent être poursuivis et étendus à la périphérie de Nîmes et aux autres communes de l'agglomération. Partout la continuité et la cohérence doivent être recherchées.

L'accessibilité des PMR aux transports en commun, malgré un parc de bus adapté de plus en plus important, reste limité par le manque d'aménagement des arrêts et des cheminements qui les desservent.



*Nîmes centre : autour de la gare, aménagements dissuasifs et dangereux*



*Bezouze : largeur trop faible de l'aménagement et forte insécurité du fait des véhicules très proches et de la bordure de trottoir*

## Les principaux constats et leurs conséquences (suite)

### Le transport de marchandises et les livraisons

**Des connaissances à approfondir** Les données actuelles sur le transport de marchandises et les livraisons sont peu nombreuses, aussi il paraît important de renforcer cette connaissance par des campagnes de mesures et des enquêtes en impliquant les différents acteurs (transporteurs, commerçants, services des collectivités, etc.)

**Une organisation à améliorer** Une certaine tolérance est en vigueur par rapport à la réglementation actuelle des livraisons en centre-ville, afin de prendre en compte les contraintes de chacun. Elle doit donc faire l'objet d'adaptations, afin de satisfaire les acteurs impliqués. Le respect des emplacements de livraisons par les autres usagers doit également être amélioré.

La desserte de certains générateurs particuliers (en particulier les Halles) devra faire l'objet d'études spécifiques.



Circulation poids lourds sur le bd. Allende



Stationnement illicite sur une aire de livraisons près des Halles

## Les principaux constats et leurs conséquences (suite)

### La sécurité routière

La loi SRU a renforcé la prise en compte de la sécurité routière dans les PDU. Elle constitue en effet une condition d'amélioration des déplacements tous modes, mais particulièrement pour les modes doux qui sont souvent les plus fragilisés. C'est également un élément fort d'amélioration du cadre de vie de tous les habitants de l'agglomération

### **Des caractéristiques globales dans la moyenne nationale, mais une situation toujours préoccupante**

Dans le Gard, le niveau d'accidentologie est élevée. La majorité des accidents du département du Gard sont localisés sur le territoire de Nîmes Métropole.

Sur les principales caractéristiques que sont la gravité et l'implication des piétons et deux roues légers, l'agglomération reste dans la moyenne nationale, mais la situation reste préoccupante en particulier en terme de gravité en rase campagne et d'implication des modes doux en zone agglomérée.

### **Des zones fortement accidentogènes à traiter**

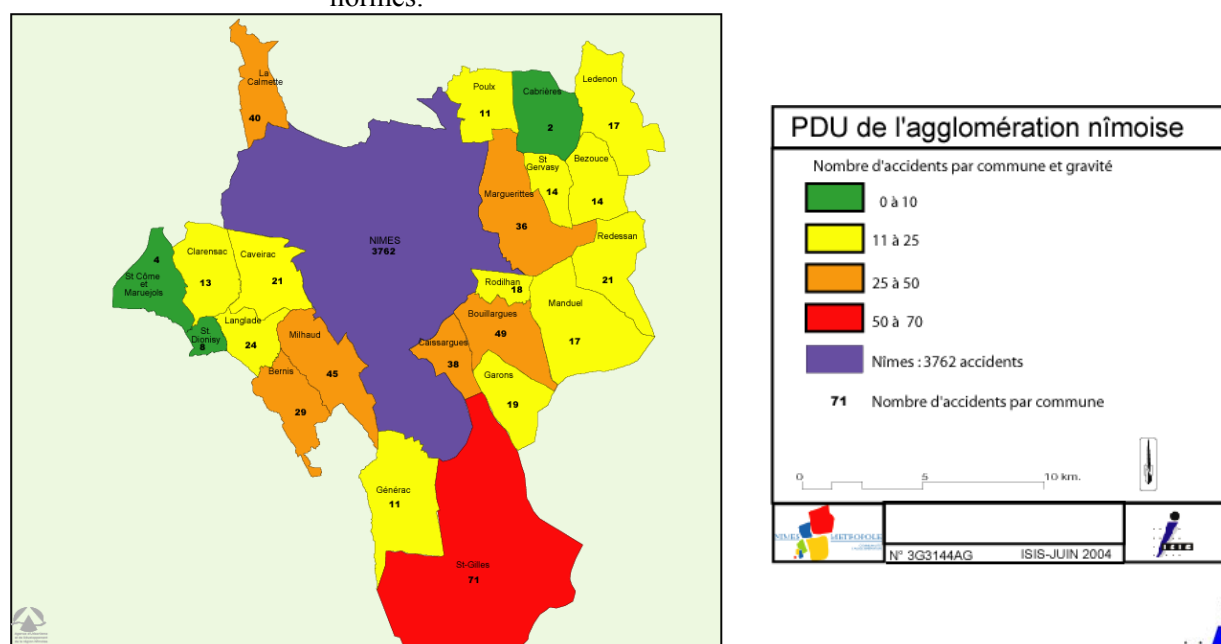
Aussi bien dans Nîmes, que dans les communes périphériques, des points et voies particulièrement accidentogènes ont été recensés. Leur aménagement doit être traité en priorité.

En particulier le carrefour RN113/RN106 est le point le plus problématique du réseau en terme de nombre d'accidents recensé, mais également de gravité.

### **Des comportements qui doivent évoluer**

Les principales causes recensées sont le non respect du code de la route et la vitesse. L'amélioration de la sécurité routière passe donc nécessairement par l'évolution des comportements et une prise de conscience des conducteurs.

La vitesse préoccupe particulièrement les communes de l'agglomération qui ont, pour la plupart, déjà réalisé des aménagements visant à les maîtriser, mais leur qualité reste à améliorer et ils doivent parfois être mis aux normes.





# Les principaux constats et leurs conséquences (suite)

## L'environnement et la qualité de la vie

### **Le bruit : une nuisance majeure**

Sur les principaux axes de l'agglomération, notamment dans les traversées de villes, et sur certaines voies du centre-ville de Nîmes, les trafics sont élevés et conduisent à des niveaux de bruit importants.

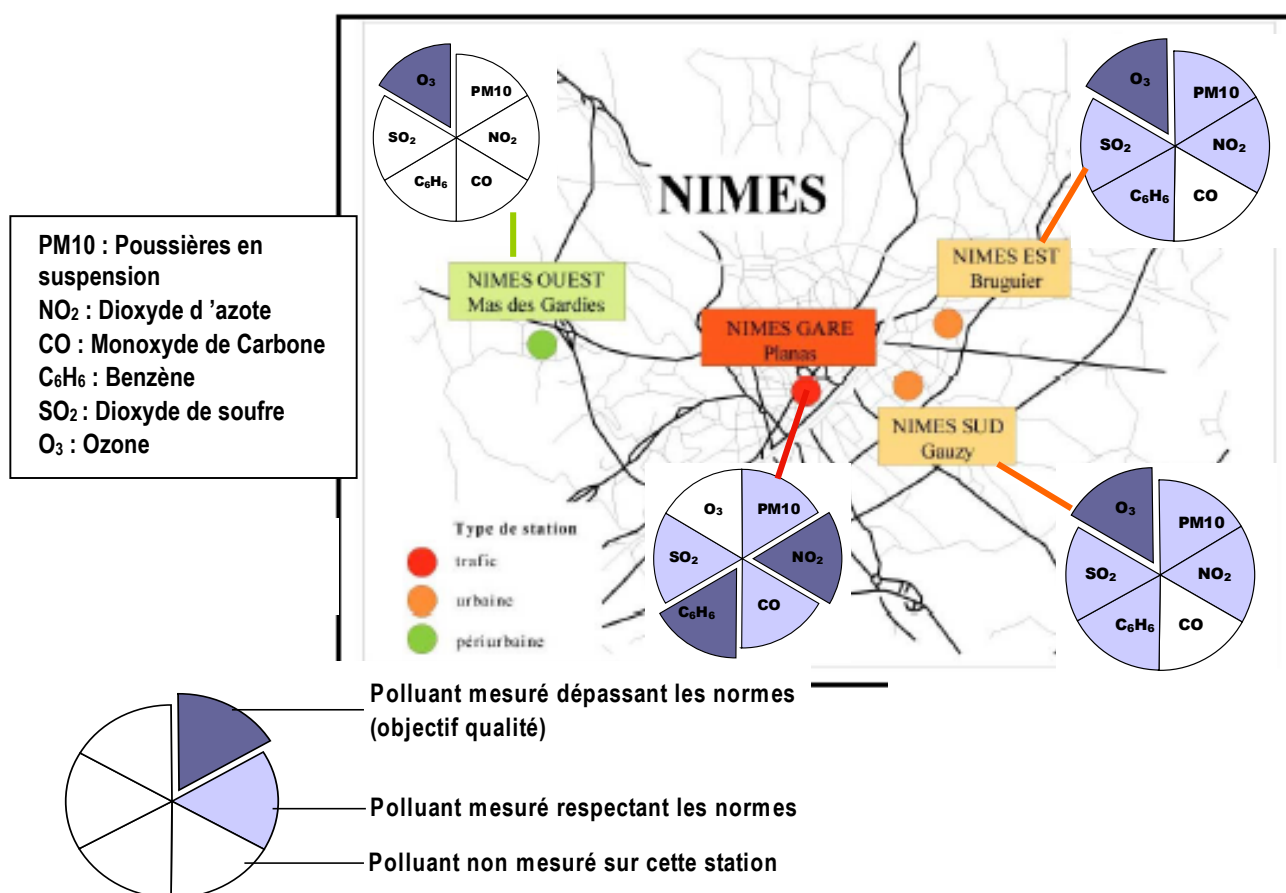
Le bruit est une nuisance majeure pour les habitants de la ville et a un impact fort sur l'ambiance urbaine et la qualité de vie.

### **Une pollution principalement liée à l'automobile**

Le réseau de surveillance de la qualité de l'air à Nîmes a été mis en place à partir de 1998.

L'ozone apparaît comme le polluant le plus problématique, en particulier lors de la période estivale. Il provient de la réaction des polluants émis par l'automobile et l'industrie en présence de rayonnement solaire important.

Comme tout le sud méditerranéen, cette pollution est favorisée par la localisation géographique de Nîmes, le transit routier et les flux touristiques importants, cependant une utilisation plus modérée de la voiture particulière aurait un impact quotidien sur la qualité de l'air.



## Les principaux constats et leurs conséquences (suite)

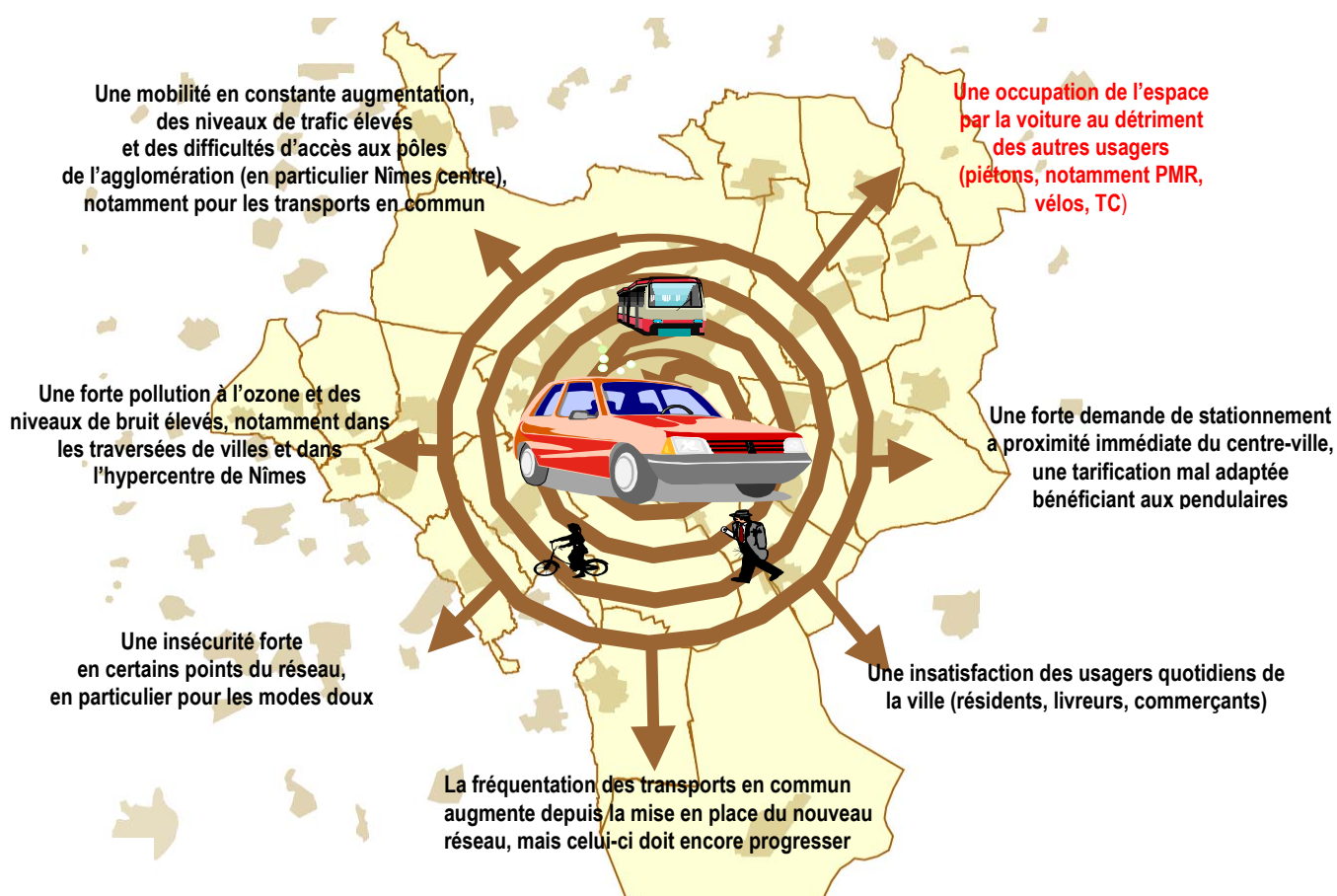
### Conclusion

La voiture individuelle, source de congestion, de pollution, de bruit et d'insécurité reste le moyen de transport le plus utilisé, car il offre à l'utilisateur une totale liberté pour ses déplacements.

Jusqu'à présent, la tendance a été d'adapter l'offre de transport (voirie, stationnement, etc.) à la voiture, pour répondre à la demande toujours croissante. Les zones d'habitat se sont développées toujours plus loin et l'étalement urbain est devenu de plus en plus important.

Cette organisation des déplacements est source de perte de temps, de dépenses importantes, en particulier pour l'utilisateur, mais également de nuisances sur le cadre de vie à travers la pollution et le bruit qui sont générés. Elle coûte également cher à la collectivité en terme d'infrastructures, de difficulté à rentabiliser le réseau TC, mais également de santé.

A travers l'élaboration du PDU, l'agglomération de Nîmes affiche sa volonté d'inverser les tendances, afin de promouvoir un développement durable de son territoire.



## 4.2. Les orientations

### Trois orientations principales

Le PDU de Nîmes doit permettre :

- d'agir ensemble, agir en cohérence,
- d'agir pour modifier les comportements
- d'agir pour améliorer le cadre de vie et l'accessibilité pour tous

#### AGIR ENSEMBLE AGIR EN COHÉRENCE :

- Cohérence entre acteurs
- Cohérence entre urbanisme et déplacements
- Cohérence entre court et long terme
- Cohérence entre stationnement et circulation générale
- Cohérence entre voirie d'agglomération et redistribution de l'espace
- Cohérence entre les différents modes de déplacements
- Cohérence entre l'organisation des déplacements et la réduction des nuisances
- Cohérence entre les aménagements

#### AGIR POUR MODIFIER LES COMPORTEMENTS :

Maîtriser les flux automobiles :

- Développer une politique de stationnement globale et cohérente
  - Mettre en place une nouvelle hiérarchie claire du réseau
  - Redistribuer l'espace en faveur des autres modes
- Développer une offre attractive et compétitive pour les modes alternatifs à la voiture
- Améliorer les transports en commun
  - Développer les parcs-relais et pôles d'échanges
  - Promouvoir les vélos
  - Faciliter et sécuriser les circulations piétonnes
  - Favoriser la multimodalité

#### AGIR POUR AMÉLIORER LE CADRE DE VIE ET L'ACCESSIBILITÉ POUR TOUS :

- Libérer l'espace public de l'automobile
- Améliorer la sécurité des déplacements
- Prendre en compte les besoins spécifiques des PMR
- Favoriser l'accueil des touristes
- Conduire une réflexion sur la problématique des livraisons
- Evaluer l'impact des mesures du PDU sur les nuisances

Les leviers d'actions prioritaires sur Nîmes pour agir efficacement sur la répartition modale sont le stationnement (développement de parc relais et politique de stationnement en centre-ville) et le développement de l'offre TC en cohérence.

## Les orientations (suite)

### Agir ensemble, agir en cohérence

La réussite du PDU passe par la nécessaire collaboration entre tous les acteurs. L'organisation des déplacements relève d'institutions multiples, mais toute décision prise par un des acteurs a des conséquences directes dans le domaine de compétence de l'autre : **la mise en cohérence de ces actions et la coordination des différents acteurs sont donc indispensables.**

D'autres cohérences doivent être recherchées :

- **Entre urbanisme et déplacements** : un développement urbain plus «dense» permettra de mettre en œuvre des transports collectifs adaptés. La redistribution de l'espace servira de support à un embellissement du cadre de vie. Les documents de planification doivent être harmonisés, conformément à la loi SRU,
- **Entre le court terme et le long terme** : les mesures prises à court et moyen terme devront permettre de préserver l'avenir notamment en matière de planification des équipements et de réservations foncières,
- **Entre l'organisation du stationnement et la circulation générale** : la réorganisation du stationnement permettra de favoriser la fonction commerciale et résidente, les pendulaires étant reportés en partie dans les parcs relais, afin de limiter la circulation dans les centres,
- **Entre les choix faits pour le voirie d'agglomération et la redistribution de l'espace** : les voies nouvelles permettront de donner de nouvelles fonctions aux voies existantes et d'assurer un rééquilibrage de l'espace public selon les différents modes, notamment dans les centres villes,
- **Entre les différents modes de déplacements** : les mesures d'exploitation de la voirie favorables au TC et aux 2 roues permettront de favoriser les reports modaux,
- **Entre l'organisation des circulations et la diminution des nuisances** : la redistribution de l'espace, la modération des flux dans les centres villes favorisera une amélioration de la sécurité, notamment pour les modes doux et contribuera à l'amélioration de la qualité de vie,
- **Entre les différents aménagements qui seront réalisés** : une cohérence des aménagements à l'échelle de l'agglomération offrira une nouvelle lisibilité à l'utilisateur et permettra une meilleure continuité des actions. L'élaboration de chartes pour les vélos et les piétons favoriserait cette cohérence.



## Les orientations (suite)

### Agir pour modifier les comportements

#### **Maîtriser les flux automobiles**

Les flux de voitures particulières doivent être réduits, là où ils occasionnent les nuisances les plus fortes, et modérés partout ailleurs.

- **Développer une politique de stationnement globale et cohérente**, visant à favoriser l'usage d'autres modes tout en favorisant l'activité commerciale et l'accessibilité des résidents et visant à réduire la place occupée par la voiture dans la ville. Connaître et agir sur l'offre privée.
- **Mettre en place une nouvelle hiérarchie fonctionnelle claire du réseau**, visant d'une part à optimiser le réseau actuel et d'autre part à mettre en cohérence et hiérarchiser les nombreux projets d'infrastructures existants,
- **Redistribuer l'espace en faveur des autres modes**, l'objectif est de favoriser un partage rééquilibré de l'espace urbain en particulier dans les centres villes au profit des transports collectifs (mise en place de sites propres), des piétons (élargissement et libération des trottoirs, zones30), et des vélos (aménagements cyclables, stationnement).

#### **Développer une offre attractive et compétitive pour les modes alternatifs à la voiture**

En contrepartie, une réelle alternative à l'utilisation de la voiture particulière doit être offerte, pour conserver une accessibilité pour tous :

- **Améliorer les transports en commun** :
  - En développant le transport en site propre (+20% de vitesse commerciale = -10% de coûts d'exploitation).
  - En améliorant, sur l'ensemble du réseau, la vitesse et la régularité (nouveaux couloirs bus et autres mesures d'exploitation),
  - En améliorant le confort, la sécurité et les fréquences (mesures budgétaires),
  - En étendant les lignes urbaines au delà de Nîmes,
  - En optimisant au maximum la desserte ferroviaire, les infrastructures existantes représentant un atout indéniable à l'échelle de l'agglomération, mais également au delà.
- **Développer les parcs relais** en amont des points de congestion et la mise en œuvre de la priorité aux TC entre les parcs relais et le centre-ville.
- **Promouvoir les vélos** par la mise en œuvre d'aménagements de qualité et assurant les continuités d'itinéraires; par la mise en place de stationnement sécurisé, par l'élaboration d'un schéma directeur vélos assurant une notion claire de réseau desservant les principaux générateurs, et réalisé en cohérence avec le schéma départemental à vocation loisirs.
- **Faciliter et sécuriser les circulations piétonnes** en généralisant les aménagements favorisant leurs déplacements en toute sécurité, en libérant les trottoirs du mobilier urbain gênant et du stationnement, en s'assurant que l'accessibilité aux PMR est possible.

**Favoriser la multimodalité** en développant des pôles d'échanges et en organisant les réseaux et une tarification combinée en cohérence.





## Les orientations (suite)

---

### Agir pour améliorer le cadre de vie et l'accessibilité pour tous

L'amélioration du cadre de vie et de l'accessibilité pour tous est un enjeu fort pour un développement durable et solidaire du territoire :

- **Libérer l'espace public de l'automobile** pour développer des aménagements de l'espace public de qualité et favoriser la prise en compte de tous les modes.
- **Améliorer la sécurité des déplacements**, en traitant les zones accidentogènes, en luttant contre les vitesses excessives, en réalisant des aménagements sécuritaires pour les modes doux, notamment à proximité des arrêts de TC et en assurant un suivi régulier grâce à la mise en place d'un observatoire de la sécurité routière, notamment pour les accidents impliquant un piéton ou un cycliste.
- **Prendre en compte les besoins spécifiques de PMR**, en améliorant leur accessibilité aux transports collectifs et leurs conditions de déplacement dans la ville,
- **Favoriser l'accueil des touristes**, notamment en améliorant le stationnement des cars de tourisme,
- **Conduire une réflexion sur la problématique des livraisons**, visant à réduire la gêne qui peut être occasionnée sur le fonctionnement de la ville,
- **Evaluer l'impact des mesures du PDU sur les nuisances** : qualité de l'air et bruit.

