

Projet AGORABUS

PLAN DE PROJET

Arrêts de Bus Standard ville de Nîmes

PLAN DE PROJET

| Nom / Code projet | AdBs / AGORABUS | | |
|----------------------|------------------------|------------------|------------|
| Référence | Stratégie2025/AGORABUS | | |
| Chef de projet | | | |
| Service/Organisation | M2i / Urbanéo S.A. | | |
| Historique | | | |
| Version | Auteur | Description | Date |
| 1.0 | Hartmann KOUKA | Version initiale | 04/07/2025 |
| 1.1 | | | 07/07/2025 |
| | | | |

Table des matières

| | |
|--------------------------------------|---|
| Contexte et Vision | 4 |
| Enjeux de mobilité | 4 |
| Rôle central des arrêts de bus | 4 |
| Périmètre du Projet | 5 |
| Organisation | 6 |
| Déroulement du Projet | 7 |
| Méthodologie de suivi..... | 7 |
| Ressources et Compétences | 7 |
| Budget Prévisionnel (TCO) | 8 |
| Plan de Communication | 8 |
| Suivi Qualité et Conformité..... | 8 |
| Gestion des Risques | 8 |

Contexte et Vision

Projet AGORABUS

La ville de Nîmes, ville historique sans métro ni tramway, mais dotée d'un patrimoine architectural et touristique remarquable, s'engage dans une transformation majeure de son offre de transport public. Face aux enjeux contemporains de mobilité, d'accessibilité et de durabilité, la municipalité déploie un réseau de lignes de bus urbain, dont la mise en service est prévue dans un délai de deux ans. Ce réseau constitue une alternative structurante à l'usage de la voiture individuelle, avec pour objectif de désengorger le centre-ville, réduire l'empreinte carbone et améliorer la qualité de vie des citoyens.

Le projet AGORABUS ambitionne de mettre en place 150 arrêts de bus standards parfaitement intégrés dans le tissu urbain, esthétiques, durables et faciles à entretenir. Conçus selon une logique de Conception à Coût Global Objectif (CCO), ces arrêts devront garantir une maîtrise des dépenses sur l'ensemble du cycle de vie (conception, installation, exploitation, maintenance, retrait).

Les arrêts seront adaptés au climat méditerranéen et aux contraintes spécifiques de l'environnement urbain nîmois. Ils joueront un rôle structurant dans l'amélioration de l'expérience usager, en offrant des espaces d'attente clairs, confortables, protégés, informatifs et sécurisés.

Enjeux de mobilité

Objectifs du projet

Dans un contexte de croissance urbaine et de pressions environnementales croissantes, le projet AGORABUS s'inscrit comme une réponse stratégique aux problématiques de circulation et d'accessibilité. Il vise à :

- Fluidifier la circulation en incitant les administrés à opter pour le transport collectif.
- Améliorer la mobilité urbaine par la mise à disposition d'un réseau rapide (vitesse commerciale prévue de 20 km/h) et financièrement accessible (0,75 € par trajet moyen).
- Renforcer l'attractivité du territoire en modernisant l'image des transports en commun, notamment par la qualité perçue des arrêts de bus et leur intégration dans l'espace urbain.

Rôle central des arrêts de bus

Les arrêts de bus standards (AdB) constituent des points d'interaction stratégiques entre le système de transport, les usagers et les chauffeurs. Ils sont bien plus que de simples points d'arrêt : ce sont des interfaces urbaines qui doivent garantir lisibilité, confort, sécurité et accessibilité pour tous. Leur conception répond à une logique de service public de proximité, avec un soin particulier apporté à l'intégration paysagère, à la signalétique, à la protection contre les intempéries, et au respect des normes d'accessibilité.

Une démarche méthodologique rigoureuse :

Le projet AGORABUS s'appuie sur une analyse comparative des solutions existantes dans des villes de référence, complétée par une Analyse Fonctionnelle du Besoin (AFB) approfondie. Cette dernière a été menée par un groupe pluridisciplinaire réunissant :

- Les représentants de la régie autonome des transports,
- Des usagers et conducteurs de bus,
- Les services municipaux (voirie, entretien, urbanisme),
- Des entreprises de nettoyage, de maintenance et d'installation.

Cette co-construction permet de s'assurer que les besoins réels sont bien identifiés, priorisés et traduits dans les spécifications techniques.

Périmètre du Projet

Périmètre du projet

Inclusion

Le projet AGORABUS intègre l'ensemble des activités nécessaires à la conception, la réalisation, l'installation, la maintenance et le retrait des 150 arrêts de bus standards répartis sur cinq lignes urbaines. Il comprend les études d'ingénierie, le design fonctionnel et architectural, ainsi que la modélisation et les plans d'exécution. Il englobe également la fabrication, la livraison sur site et le montage des équipements selon les emplacements définis.

L'exploitation à long terme fait partie intégrante du périmètre : la maintenance préventive et corrective, le nettoyage, la gestion des pièces de rechange et le suivi de la performance sont assurés pendant toute la durée de vie des arrêts. En parallèle, la conformité aux normes d'accessibilité, de sécurité publique, d'urbanisme et aux prescriptions architecturales locales est systématiquement intégrée à chaque étape du projet.

Le périmètre inclut aussi la gestion globale du projet, depuis la coordination des parties prenantes jusqu'au suivi des délais, du budget et des risques. La production des livrables techniques (plans, notices, DOE), la formation des agents de maintenance, ainsi que le retrait ou le déplacement éventuel des équipements en fin de cycle sont également prévus.

Exclusion

Le périmètre ne couvre pas la conception et la réalisation des infrastructures spécifiques telles que la gare centrale ou les terminus du réseau. De même, les systèmes embarqués de repérage GPS et d'annonce vocale ou visuelle à bord des bus sont exclus, de même que toute forme de chauffage ou de climatisation active des arrêts.

L'utilisation de supports papier comme unique canal d'information aux usagers ne fait pas partie des moyens retenus, privilégiant des dispositifs intégrés aux AdB. Enfin, la conduite accompagnée des chauffeurs novices ou les systèmes de navigation autonome ne relèvent pas du champ du présent projet.

Organisation

Organisation et Gouvernance du Projet

Le projet AGORABUS repose sur une organisation claire, collaborative et structurée, permettant de garantir la maîtrise des délais, des coûts et de la qualité, tout en assurant une coordination efficace entre les différentes parties prenantes.

Parties prenantes

Le projet AGORABUS mobilise un écosystème d'acteurs complémentaires, structurés autour de trois pôles majeurs : institutionnel, opérationnel et usager.

La Régie Autonome de Transports de la Ville de Nîmes pilote le projet en tant que maître d'ouvrage, assumant la vision stratégique, la validation des jalons, et la responsabilité juridique et budgétaire.

La maîtrise d'œuvre, assurée par Urbanéo S.A., coordonne l'ensemble du processus technique et logistique. Elle s'appuie sur des partenaires industriels sélectionnés par dialogue compétitif pour la conception, la fourniture, l'installation et la maintenance des AdB.

Le projet intègre également les parties prenantes de proximité – services municipaux, usagers, chauffeurs, entreprises régionales – directement associés dès la phase amont (AFB) afin d'aligner les choix techniques sur les attentes réelles du terrain. Enfin, des instances réglementaires et des partenaires institutionnels assurent le respect des normes, l'intégration urbaine et l'ancrage territorial du projet.

Rôles et responsabilités clés

L'organisation projet repose sur une répartition claire des responsabilités, garante de la fluidité de l'exécution.

La direction de la Régie joue le rôle de sponsor : elle définit les orientations stratégiques et valide les étapes critiques. Le chef de projet, désigné par la maîtrise d'œuvre Urbanéo, est responsable de la planification opérationnelle, de la coordination des intervenants et du respect des engagements en matière de qualité, coûts et délais.

Les fonctions techniques sont réparties entre le groupe AFB, chargé de formaliser les besoins fonctionnels, et les équipes d'ingénierie, qui traduisent ces besoins en solutions concrètes. Les responsabilités contractuelles, d'achat et de conformité sont assurées par des responsables désignés au sein de la Régie, garants de la rigueur procédurale.

Sur le terrain, les équipes d'installation et de maintenance veillent à la qualité de la mise en œuvre et à la performance continue du dispositif, dans le respect des standards d'accessibilité, de durabilité et d'esthétique.

Gouvernance du projet

La gouvernance du projet AGORABUS s'articule autour de trois niveaux d'instance, conçus pour garantir la transparence, la traçabilité et la réactivité dans la prise de décision.

Le Comité de Pilotage (COPIL), à vocation stratégique, se réunit mensuellement pour valider les jalons clés, arbitrer les décisions majeures et suivre les indicateurs de performance. Le Comité de Projet (COMOP), réuni à un rythme plus soutenu, pilote les activités opérationnelles, coordonne les tâches entre acteurs et assure le suivi du planning et des livrables. À cela s'ajoute un Comité Qualité/Recette, activé selon les besoins, qui garantit la conformité des livrables techniques et supervise les étapes de validation.

Enfin, des réunions techniques ponctuelles et ateliers de travail permettent de traiter rapidement les points spécifiques, d'optimiser les arbitrages fonctionnels et d'ancrer le projet dans une logique de dialogue continu entre maîtrise d'ouvrage, maîtrise d'œuvre et usagers.

Déroulement du Projet

Jalons du projet AGORABUS (P1 à P6)

Le projet AGORABUS s'inscrit dans une dynamique de mise en œuvre progressive et contrôlée, avec une échéance globale fixée à 24 mois à compter du démarrage officiel en septembre 2025. Afin de garantir la cohérence des actions, la sécurisation des délais et la qualité des livrables, le déroulement est structuré en six jalons clés, répartis sur une trajectoire temporelle rationalisée, fondée sur la disponibilité des ressources, les exigences fonctionnelles et les contraintes d'exploitation du réseau de transport urbain.

Ce phasage, articulé autour des dimensions techniques, logistiques, contractuelles et opérationnelles, permet une montée en charge maîtrisée du projet, depuis la phase d'initialisation jusqu'à sa clôture, en intégrant les temps incompressibles liés à la consultation, aux essais, à l'installation et au retour d'expérience.

Méthodologie de suivi

Suivi

Chaque jalon constitue une étape de contrôle formalisée avec production de livrables vérifiables (plans, rapports de tests, PV de réception, comptes rendus). Des points d'avancement intermédiaires sont prévus à mi-parcours de chaque phase pour identifier les écarts et activer, si nécessaire, des plans d'actions correctifs.

La planification s'appuie sur un calendrier réaliste, élaboré en lien avec la capacité de production des industriels, les disponibilités des entreprises régionales pour les travaux, et les contraintes d'accès aux voiries en milieu urbain dense.

Ce déroulement permet d'assurer :

- une sécurisation des livraisons,
- une optimisation des ressources humaines et techniques,
- une maîtrise du risque calendaire,
- et une montée en charge progressive compatible avec les phases d'exploitation.

Ressources et Compétences

Mobilisation

- Mobilisation de compétences pluridisciplinaires :
- Conception urbaine & VRD
- Ingénierie structurelle & électrique
- Logistique, installation, sécurité
- Normes accessibilité & PLU
- Maintenance préventive & qualité

Budget Prévisionnel (TCO)

Budget

Conformément au CdCF et à l'approche CCO, une estimation macro-économique du TCO a été réalisée pour l'installation et l'exploitation de 150 arrêts de bus standards sur 20 ans.

Budget global estimé : 2,55 M€ à 6,13 M€, couvrant trois phases :

Phase A – Installation (1,20 M€ à 2,90 M€) : études, acquisition, logistique, montage, gestion de projet.

Phase B – Exploitation & maintenance (1,25 M€ à 3,05 M€) : maintenance, énergie, mises à jour, support.

Phase C – Retrait (100 k€ à 175 k€) : démontage, traitement des déchets, remise en état des sites.

Cette estimation intègre les contraintes locales, le recours à une main-d'œuvre régionale et prévoit une marge d'ajustement dans le cadre du dialogue compétitif, tout en assurant la conformité fonctionnelle du projet.

Plan de Communication

Communication

- Réunions mensuelles avec les parties prenantes
- Rapports trimestriels d'avancement
- Portail projet partagé (documentation, Gantt, suivi qualité)
- Sensibilisation publique lors du déploiement

Suivi Qualité et Conformité

- Respect des normes NF P 98-351, ERP, PLU

Indicateurs :

- Taux de disponibilité > 96 %
- Délai d'installation < 15 jours/AdB
- Satisfaction usagers > 80 %
- Audits qualité aux jalons majeurs

Gestion des Risques

Synthèse des Risques Majeurs – Projet AGORABUS

L'analyse des risques recensés dans la matrice fait ressortir plusieurs menaces potentielles pouvant impacter le bon déroulement du projet d'installation des arrêts de bus à Nîmes. Les risques sont classés selon leur criticité, c'est-à-dire leur combinaison entre probabilité d'occurrence et impact sur le projet.

Risques à criticité très élevée (≥15)**Arrêt non prédéterminé (Criticité 16)**

L'absence de localisation claire de certains arrêts pourrait générer des incertitudes pour les usagers et les services, compromettant la lisibilité et l'accessibilité du réseau.

Retards dans le projet (Criticité 16)

Des retards dans la planification, la livraison ou l'installation peuvent perturber la mise en service du dispositif et nuire à l'image du projet.

Non-adaptation aux personnes handicapées (Criticité 15)

Un défaut d'accessibilité, notamment pour les personnes à mobilité réduite (PMR), constitue un non-respect des normes et génère un risque juridique, éthique et opérationnel.

Non-conformité aux normes d'accessibilité (Criticité 15)

Ce risque est lié à une conception ou une mise en œuvre technique non alignée sur la réglementation en vigueur, avec un fort impact sur la validation du projet.

Dépassements de coûts (Criticité 15)

Des écarts budgétaires significatifs pourraient altérer la viabilité financière du projet ou nécessiter des arbitrages sur la qualité ou le périmètre des prestations.

| Historique | | | |
|------------|----------------|------------------|------------|
| Version | Approbateur(s) | Description | Date |
| 1.0 | | Version initiale | 04/07/2025 |
| 1.1 | | | 07/07/2025 |
| | | | |