

DATE D'AFFICHAGE
09 OCT. 2018



M-T N° 2018 - 07 - 002

CONSEIL COMMUNAUTAIRE REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS SEANCE DU 08/10/2018

L'an deux mille dix-huit le lundi huit octobre à dix-huit heures, le Conseil Communautaire de Nîmes Métropole régulièrement convoqué le vendredi vingt et un septembre s'est réuni au nombre prescrit par la loi, dans la salle des délibérations, sous la présidence de Monsieur Yvan Lachaud, Président.

OBJET DE LA DELIBERATION

Projet de réalisation de la ligne T2 Tram'Bus Diagonal de Nîmes Métropole sur la Commune de Nîmes Déclaration d'intérêt général du projet

Présents :

M. LACHAUD Yvan **Président;**

M. ALLIER Vincent, M. BAZIN Michel, M. DESCLOUX Jean-Luc, M. GAILLARD Maurice, M. GRANAT Jean-Jacques, Mme PONCE-CASANOVA Corinne, M. PORTAL William, M. PREVOTEAU Gaétan, M. QUITTARD Patrice, M. RAYMOND Jacky, M. SCHOEPFER Christian, M. SOULAS Jean-Marc, M. VALADIER Eddy **Vice Présidents;**

M. BERTIER Jean-François, M. BOLLEGUE Jacques, M. CLEMENT Bernard, M. GABACH Michel, M. GARCIA Jean-Pierre, M. GIBERT Marc, M. GRANCHI Theos, M. LUCCHINI Pierre, M. MARCOS Antoine, M. MARTIN Michel, M. MAYOR Vivian, M. MAZAUDIER Jean-Claude, Mme POIGNET-SENGER Veronique, M. POUDEVIGNE Jean-Louis, M. PRADIER Bernard, M. PROCIDA Thierry, M. PROUST Franck, M. REDER Serge, Mme RICHARD Fabienne, M. THOULOZE Philippe, M. TIBERINO Richard, M. TIXADOR Gilles, M. VINCENT Joël, M. VOLEON Daniel **Membres du Bureau;**

Mme AGUILA Brigitte, M. ANGELRAS Bernard, M. BASTID Christian, Mme BERNIE-BOISSARD Catherine, Mme BLACHON-AGUILAR Danièle, Mme BORDES Evelyne, Mme BOURGADE Mary, M. CHAZE Anthony, Mme CHELVI-SENDIN Maud, Mme CREPIN Marianne, Mme DE GIRARDI Claude, M. DELRAN Camille, Mme DOYEN Henriette, M. DUMAGEL Alex, Mme FAYET Sylvette, M. FLANDIN Richard, Mme GARDET Laurence, Mme GARDEUR Veronique, M. GELLY Julien, M. GILLET Yoann, M. JACOB Thierry, Mme JEHANNO Catherine, Mme MAKRAN Nora, M. NICOLAS Rémi, Mme NOVELLI Dominique, M. PASTOR Frédéric, Mme PAUL Lauris, M. PECHAIRAL Xavier, Mme PEREZ Berta, M. PLANTIER Julien, Mme PONGE Marion, Mme RAINVILLE Marie-France, M. ROLLAND Christophe, Mme ROULLE Sophie, Mme ROUVERAND Valérie, Mme SARTRE Huguette, M. SEQUELA Roger, M. SEGUY François, M. TAULELLE Marc, Mme TOURNIER BARNIER Christine, Mme TRONC Marie Pierre, M. VALADE Daniel **Conseillers Communautaires;**

Absents excusés :

Mme ANDREO Nadine (donne pouvoir à M. GRANAT Jean-Jacques), Mme BARBUSSE Marie-Chantal (donne pouvoir à Mme ROULLE Sophie), Mme BOISSIERE Monique (donne pouvoir à Mme GARDEUR Veronique), M. BURGOA Laurent (donne pouvoir à M. PLANTIER Julien), M. DALMAS Alain (donne pouvoir à Mme RAINVILLE Marie-France), Mme DE-VIDO Daniela (donne pouvoir à M. GILLET Yoann), Mme DELBOS Marie-Reine (donne pouvoir à Mme CHELVI-SENDIN Maud), Mme ENJELVIN Marjorie (donne pouvoir à Mme RICHARD Fabienne), Mme ENRIQUEZ Eline (donne pouvoir à Mme BORDES Evelyne), M. FABRE-PUJOL Alain (donne pouvoir à Mme BERNIE-BOISSARD Catherine), M. FEYBESSE Jean-Claude (donne pouvoir à M. RAYMOND Jacky), M. FILIPPI Jean-Marie (donne pouvoir à M. PASTOR Frédéric), M. FOURNIER Jean-Paul (donne pouvoir à M. PROUST Franck), Mme FOURQUET Patricia (donne pouvoir à Mme DE GIRARDI Claude), M. GADILLE Gilles (donne pouvoir à M. REDER Serge), M. GOURDEL Pascal (donne pouvoir à M. ANGELRAS Bernard), M. MARQUET Daniel (donne pouvoir à M. VOLEON Daniel), Mme PERRAU Nicole (donne pouvoir à M. BERTIER Jean-François), Mme ROCCO Catherine (donne pouvoir à M. VALADIER Eddy), M. SOLANA Jean-Remy (donne pouvoir à M. POUDEVIGNE Jean-Louis), M. TOUZELLIER Frédéric (donne pouvoir à M. FLANDIN Richard)
M. ARTAL Joseph (absent excusé), Mme DUMAS Françoise (absente excusée), M. GIRE Gerard (absent excusé)

Nombre de membres afférents au Conseil :	104
Nombre de membres en exercice :	104
Nombre de membres présents :	080
Nombre de suppléants :	00
Nombre de procurations :	21

1. CONTEXTE GENERAL

Par délibération n° 2004-06-16 du 30 septembre 2004, le conseil communautaire de Nîmes Métropole a approuvé la réalisation d'un projet de Transport Collectif en Site Propre (TCSP) sur le territoire de Nîmes Métropole. Il est composé de deux axes : TCSP axe Nord / Sud et TCSP axe Est / Ouest.

Par délibération n°2015-05-034 du 06 juillet 2015, le Conseil Communautaire a approuvé le programme initial de l'opération T2, ses objectifs, son enveloppe prévisionnelle et les modalités de concertation.

Par délibération n°2016-04-072 du 11 juillet 2016, le Conseil communautaire a :

- Approuvé le bilan de la concertation,
- Confirmé le programme de l'opération de la ligne T2 Diagonal, sur 11,5km environ,

Par délibération n°2017-02-055 du 06 février 2017, le Conseil communautaire a approuvé le tracé à soumettre à l'enquête publique, pour l'axe Est / Ouest ligne de Tram'Bus T2 Diagonal de TCSP.

Conformément au Code de l'environnement, l'autorité environnementale a été saisie par le Préfet du Gard en date du 21 décembre 2017 sur le dossier d'enquête préalable à DUP et demande d'autorisation environnementale, relatif au projet de ligne de TCSP Tram'bus Diagonal T2.

Une étude d'impact a été réalisée et soumise par le Préfet à la Mission Régionale d'autorité environnementale qui a rendu son avis favorable le 17 mai 2018.

Par délibération n°2018-04-017 du 07 juillet 2018, le Conseil Municipal de la Ville de Nîmes a approuvé la révision du Plan Local d'Urbanisme (PLU), intégrant les adaptations et modifications nécessaires à la mise en œuvre de grands projets urbains, dont le TCSP.

Par délibération n°2018-05-036 du 09 juillet 2018, le Conseil Communautaire a approuvé la convention entre Nîmes Métropole et la ville de Nîmes, autorisant l'occupation du domaine public et privé communal.

Par arrêté préfectoral n° 30-2018-06-19-002 du 19 juin 2018, Monsieur le Préfet a ouvert et organisé l'enquête publique unique préalable à :

- la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet de réalisation de la ligne T2 Tram'Bus Diagonal de Nîmes Métropole sur le territoire de la commune de Nîmes,

OBJET : Projet de réalisation de la ligne T2 Tram'Bus Diagonal de Nîmes Métropole sur la Commune de Nîmes Déclaration d'intérêt général du projet

- la cessibilité des propriétés ou parties de propriétés nécessaires à la réalisation du projet (enquête parcellaire),
- l'autorisation environnementale.

L'enquête publique, confiée à une commission d'enquête, s'est déroulée du 11 juillet 2018 au 10 août 2018.

La commission d'enquête a remis son rapport et ses conclusions motivées le 17 septembre 2018 (joint en annexe 1).

En application de l'article L.122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, la déclaration d'utilité publique est soumise à l'obligation d'effectuer la déclaration de projet prévue à l'article L.126-1 du code de l'environnement.

Il convient donc de poursuivre la procédure et de se prononcer sur l'intérêt général de l'opération.

Conformément aux dispositions des articles L.122-1-1 et L.126-1 du code de l'environnement, la déclaration de projet mentionne l'objet de l'opération tel qu'il figure dans le dossier soumis à l'enquête et comporte les motifs et considérations qui justifient son caractère d'intérêt général. Elle prend en considération l'étude d'impact, l'avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement et, le cas échéant, l'avis des collectivités territoriales consultée ainsi que le résultat de la consultation du public. Elle indique, le cas échéant, la nature et les motifs des principales modifications qui, sans en altérer l'économie générale, sont apportées au projet au vu des résultats de l'enquête publique. Elle est motivée au regard des incidences notables du projet sur l'environnement. Elle précise les prescriptions que devra respecter le maître d'ouvrage ainsi que les mesures et caractéristiques du projet, destinées à éviter les incidences négatives notables, réduire celles qui ne peuvent être évitées et compenser celles qui ne peuvent être évitées ni réduites. Elle précise également les modalités du suivi des incidences du projet sur l'environnement ou la santé humaine.

A – PRESENTATION DU PROJET SOUMIS A ENQUETE PUBLIQUE

Le projet Tram'Bus Diagonal T2 soumis à enquête publique concerne la réalisation d'une ligne de transports collectifs dotée de voies réservées aux bus, dite à « haut niveau de service » (BHNS), en site propre sur plus de 90 % du tracé.

1. Description générale du tracé

Le tracé débute à l'Est au niveau de la station Paloma implantée en position axiale sur la route d'Avignon. Il emprunte la route de Courbessac en passant par la rue du Clos de Coutelle et l'impasse du même nom, puis dessert le quartier du Mas de Mingue et rejoint le pont de Justice via la rue Jacques Baby. Il emprunte alors l'ouvrage de franchissement des voies ferrées situé le plus au nord, garantissant ainsi un double sens de site propre.

Après le franchissement du Pont de Justice, le tracé suit la rue Félix Eboué et dessert le quartier du Chemin bas d'Avignon en passant par la rue J.Moulin. De ce quartier, le Tram'Bus suit l'avenue Bir Hakeim puis la route d'Avignon et parcourt le boulevard Talabot jusqu'à la gare SNCF. Dans la section comprise entre le Pont de Justice et le Pont de l'Observance, est implanté un site propre.

Le tracé remonte ensuite l'avenue Feuchères, emprunte l'avenue de Bruxelles, lieu d'intermodalité important avec l'ensemble du réseau et la ligne T1. Puis il emprunte la rue de la République sur les aménagements existants. La place Montcalm constitue un second point d'échange avec la ligne T1 et le tracé passe au-delà par la rue du Cirque Romain, intercepte l'avenue Jean Jaurès, remonte l'avenue Kennedy et dessert le sud du quartier Valdegour par la rue Roberval.

Le tracé se poursuit au bas de la rue Neper et intercepte l'avenue Kennedy au niveau de Trait d'Union. La ligne entre dans le quartier Pissevin par l'avenue des Arts jusqu'au carrefour existant avec la RN106. Le parcours remonte ensuite le boulevard côté ouest, en direction du nord et s'insère au sud du boulevard Kennedy (avant le carrefour giratoire Francfort-sur-l'Oder) au droit de la maison des compagnons, sans avoir d'impact sur le fonctionnement du carrefour. Elle se dirige ensuite vers le parking relais de Laennec et s'achève au CHU par une desserte fine des quatre arrêts du site Carémeau.

L'attractivité des stations étant le facteur déterminant de leur implantation, les critères présidant aux choix de localisation ont été :

- les dessertes d'équipements, de quartiers ou de lieux publics générateurs de flux ou d'intensité urbaine,
- le réseau de voirie permettant une bonne irrigation des tissus urbains,
- la capacité géométrique de la voirie à accueillir la station (largeur, facilité d'accostage),
- les impacts sur l'aménagement, les fonctions urbaines alentours ou le foncier,
- les quais sont plus favorablement implantés en vis-à-vis ou à minima en covisibilité.

2. Description des aménagements projetés

Le tissu urbain le long du tracé montre des ensembles divers, des cités denses objet de vastes opérations de renouvellement urbain, un tissu pavillonnaire et un cœur historique patrimonial. La ligne est donc à la fois un élément du réseau qui s'insère dans les milieux traversés, et un lien entre les quartiers, moteur de rénovation urbaine.

Une réflexion globale est intégrée à l'aménagement de ce projet et concerne en particulier le mobilier urbain des stations d'arrêt et des quais, le mobilier de sécurité, de confort, les matériaux utilisés, ainsi que l'aspect paysager et l'éclairage. Cette démarche permet d'assurer une cohésion qualitative et esthétique des différents aménagements sur l'ensemble du linéaire.

3. Parcs relais

Les P+R permettent aux usagers, notamment les habitants des communes voisines, de rejoindre le site et d'y laisser leur voiture puis d'emprunter le réseau de transports collectifs pour continuer leur déplacement. Le parking relais doit donc inciter les automobilistes à utiliser les transports publics par report modal, notamment dans les zones congestionnées en circulation et en stationnement. Sa fonction essentielle est ainsi d'accueillir en toute sécurité les voitures, 2-roues motorisés et vélos des usagers à destination des transports collectifs structurants.

La sécurisation du stationnement y est garantie : « je souhaite retrouver ma voiture en bon état », grâce à de bonnes conditions de surveillance (personnel dédié, caméra, clôture le cas échéant, ...). La forme et la visibilité du parc relais joue en faveur de sa sécurisation.

Deux P+R accompagnent l'infrastructure aux deux extrémités du projet :

- à l'Ouest : le parking relais Laënnec sera réalisé en ouvrage (R+3), du fait de l'emprise disponible et sera composé de 240 places,
- à l'Est : le parking relais sera mis en œuvre par mutualisation des stationnements de l'équipement Paloma.

4. Conditions d'exploitation

Pour répondre à la fréquentation prévisionnelle il est prévu la circulation de bus 24 mètres à motorisation hybride électrique gaz. Le dimensionnement se base sur un ratio de confort de 4 personnes au m² soit un total de 150 places. Leur fréquence est de 7 min 30s en heure de pointe avec une amplitude horaire comprise entre 5h30 et 00h00. Dans la limite de capacité des carrefours traversés, d'autres lignes pourront emprunter la plateforme BHNS.

OBJET : Projet de réalisation de la ligne T2 Tram'Bus Diagonal de Nîmes Métropole sur la Commune de Nîmes Déclaration d'intérêt général du projet

B – L'étude d'impact et l'avis de l'autorité environnementale

Le 21 décembre 2017, l'Autorité environnementale a été saisie par le Préfet du Gard du dossier d'enquête préalable à la DUP et de demande d'autorisation environnementale comprenant l'étude d'impact.

Dans son avis du 17 mai 2018, la MRAE relève que le projet Tram'Bus Diagonal recouvre essentiellement des enjeux hydrauliques qui donneront lieu à la définition de mesures retravaillées et précisées dans le cadre de l'instruction de l'autorisation environnementale.

Elle constate par ailleurs que des enjeux bruit et qualité de l'air très localisés ont été relevés par l'Agence Régionale de Santé (ARS), qui indique par ailleurs que, globalement, ce projet « va dans le sens d'un urbanisme généralement favorable à la santé ».

La MRAE souligne que ce projet de bus à haut niveau de service doit participer à atteindre l'objectif de diminution de 8 à 10% de la part de la voiture dans les déplacements inscrits dans le plan de déplacements urbains 2007 de l'agglomération nîmoise, en vue, notamment, de réduire les sources de pollutions sonores et atmosphérique sur ce territoire.

L'autorité environnementale souligne par ailleurs la qualité générale du dossier, en particulier des éléments d'illustration et de présentation du projet et des aménagements projetés sur les 11,5 km du linéaire.

Conformément aux souhaits de la MRAE, Nîmes Métropole, dans une réponse apportée le 7 juin 2018 et annexée au dossier d'enquête publique, a explicité les incidences du projet sur la qualité du cadre de vie et de la santé ainsi que les objectifs de diminution du trafic automobile, d'amélioration de l'ambiance sonore et de la qualité de l'air.

C – L'ENQUETE PUBLIQUE

a) Le déroulement de l'enquête publique

Ont été désignés membres de la commission d'enquête par décision du vice-président du tribunal administratif de Nîmes du 7 juin 2018, Messieurs Jean-Louis BLANC, ingénieur des arts et métiers, responsable des services techniques d'EURENCO France, en retraite, Bernard DALVERNY, officier supérieur de la gendarmerie nationale, en retraite et Bernard TOURNADRE, ingénieur civil des mines, en retraite.

L'enquête publique s'est déroulée en mairie de Nîmes durant 31 jours consécutifs, du mercredi 11 juillet 2018 au vendredi 10 août 2018 inclus.

La commission d'enquête a un remis à Nîmes Métropole le 21 août 2018, le procès-verbal de synthèse des observations recueillies durant l'enquête publique.

Nîmes Métropole a fait valoir ses observations le 31 août 2018.

La commission d'enquête a remis ses conclusions et avis motivés le 17 septembre 2018.

La commission relève que l'enquête s'est déroulée dans un climat serein et dans de bonnes conditions.

Elle indique que le dossier est clair et bien présenté et souligne que le public a été largement informé de la tenue de l'enquête, en particulier par la réalisation d'un affichage sur la future ligne et dans les stations de la ligne actuelle.

Elle fait état d'une forte participation du public caractérisée par les chiffres suivants :

- 262 contributions sur le registre électronique,
- 21 contributions sur le registre papier,
- 8 courriers dont une pétition,
- 1 299 visites du site internet du registre d'enquête.

La commission d'enquête conclut ainsi :

- que le maître d'ouvrage a mis en œuvre tous les moyens requis et qu'il a fourni toutes les informations nécessaires, dans le cadre d'un dialogue productif qui a abouti à des améliorations significatives du projet,
- que le public a pu s'informer et s'exprimer dans de bonnes conditions,
- que l'ensemble de l'enquête s'est déroulée conformément à la réglementation et à l'arrêté préfectoral du 19 juin 2018.

b) Les conclusions et avis de la commission d'enquête

La commission d'enquête a rendu à l'unanimité un avis favorable sur l'utilité publique, sur l'enquête parcellaire et sur l'autorisation environnementale.

S'agissant de l'utilité publique, elle considère que la demande de déclaration d'utilité publique est pleinement justifiée, sous réserve que l'ensemble des modifications au projet initial, retenues par le maître d'ouvrage à l'issue de l'enquête publique, soient prises en compte dans le projet définitif.

OBJET : Projet de réalisation de la ligne T2 Tram'Bus Diagonal de Nîmes Métropole sur la Commune de Nîmes Déclaration d'intérêt général du projet

La commission constate que globalement le projet a été bien accueilli par le public, pratiquement unanime sur la nécessité de créer une ligne à Haut Niveau de Service sur l'axe est-ouest. La majorité du public souhaite des améliorations du projet, sans remettre en cause son intérêt.

La commission d'enquête retient les aspects positifs et intérêts pour le public suivants :

- ligne à « haut niveau de service » (BHNS),
- tracé de la ligne stratégique et évolutif,
- déplacements en modes doux et intermodalité favorisés,
- diminution de la circulation automobile,
- réduction de la pollution,
- dynamisation du cœur de ville et renforcement de ses liens avec les quartiers prioritaires et les communes périphériques.

Selon la commission, les inconvénients générés par le projet sont les suivants :

- suppression de places de stationnement, mais leur nombre reste acceptable à l'échelle de la ville,
- atteinte à la propriété privée, mais réduite en rapport au périmètre du projet,
- impacts sur l'activité commerciale, mais pris en compte par le maître d'ouvrage,
- nuisances liées aux travaux, mais elles sont temporaires et accompagnées de mesures,
- impacts environnemental faible ; la commission souligne un bilan végétal largement positif mais recommande d'éviter dans la mesure du possible l'abattage de certains grands arbres.

Enfin la commission considère que les choix technologiques retenus sont adaptés au contexte, tant sur le plan du service rendu que sur le plan financier et que le plan de financement semble compatible avec les capacités financières de Nîmes Métropole.

c) Nature et motifs des principales modifications apportées au projet

Suite aux observations du public et conformément à la demande de la commission d'enquête, il est proposé au conseil d'apporter au projet les modifications suivantes. Confère annexe 2 : plan du tracé.

- **Desserte des quatre stations du CHU Carémeau sans changement de véhicule**

Pour des raisons d'organisation de l'exploitation, Nîmes Métropole a fait initialement le choix d'une desserte du CHU par navettes.

OBJET : Projet de réalisation de la ligne T2 Tram'Bus Diagonal de Nîmes Métropole sur la Commune de Nîmes Déclaration d'intérêt général du projet

Suite à l'analyse fine du tracé et des ouvrages/équipements en place et aux essais in situ en matériel roulant de 24 mètres, la faisabilité technique y compris en termes de manœuvrabilité du matériel de la desserte du site Carémeau par bus de 24 m, a été confirmée.

Fort de cette analyse et au vu des nombreuses observations formulées au cours de l'enquête démontrant l'attente forte de la population et le besoin des usagers du CHU, Nîmes Métropole adaptera les modalités de desserte des 4 stations par un BHNS de 24 m. La ligne T2 desservira donc en direct, sans navette et sans rupture de charge le CHU.

• Amélioration des aménagements de la rue du Cirque Romain

Les différents sujets d'amélioration du fonctionnement de la rue du Cirque Romain sont la desserte des grands équipements, l'attractivité des activités commerciales et le stationnement.

Ainsi, la station « Jaurès » projeté sur la rue de l'Abattoir sera déplacée (pour les deux sens) au plus près des grands équipements, soit plus proche de l'actuel arrêt de la L2 entre le centre Pablo Neruda et la CPAM. La station T2 dans le sens centre-ville – CHU, prévue initialement rue du Cirque Romain, sera quant à elle mutualisée avec la station T1 place Montcalm.

La gestion des livraisons sera effectuée par l'autorisation d'accès à la plateforme TCSP, sous conditions de stationnement et Nîmes Métropole défendra auprès de la ville de Nîmes, la mise en place d'un stationnement réglementé par arrêts-minute.

D – MOTIFS ET CONSIDERATIONS JUSTIFIANT L'INTERET GENERAL

a) Objectifs du projet

Le projet de Tram'Bus Diagonal T2 est inscrit dans le PDU de Nîmes Métropole et conforte les orientations et objectifs du SCoT Sud du Gard, en affirmant l'optimisation de l'utilisation des réseaux de transports collectifs et le développement de l'intermodalité.

Face à l'essor démographique constant de l'agglomération, les déplacements constituent un enjeu urbain, social et économique majeur. Ainsi, le projet de Tram'Bus Diagonal T2 renforce et améliore la performance du réseau de transports, initiée par la construction de la ligne T1.

OBJET : Projet de réalisation de la ligne T2 Tram'Bus Diagonal de Nîmes Métropole sur la Commune de Nîmes Déclaration d'intérêt général du projet

Il a également pour ambition de satisfaire aux enjeux de la transition énergétique, en déployant au sein du territoire de l'agglomération, un projet socialement équitable, écologiquement sain, économiquement viable, conformément aux trois piliers du développement durable.

Plus qu'un projet de transport, le Tram'Bus Diagonal T2 s'inscrit dans une véritable ambition de renouveau urbain puisqu'il desservira trois grands quartiers de la ville de Nîmes : Pissevin-Valdegour, Chemin Bas d'Avignon et Mas de Mingue. Ces derniers font l'objet d'un contrat de ville dans le cadre du Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU).

Ces quartiers fortement demandeurs de transports en commun pourront bénéficier avec l'arrivée du Tram'Bus Diagonal d'une requalification urbaine attendue :

- valorisation du paysage et du cadre de vie,
- renouvellement du parc de logements,
- développement économique (implantations d'activités, maintien des commerces)
- désenclavement et accessibilité aux équipements publics, centres commerciaux, ...
- développement social et culturel.

La complémentarité entre la création d'un nouvel axe de transport et la rénovation urbaine se matérialisera dans des phases de réalisation concomitantes ou rapprochées. Le Tram'Bus Diagonal apportera non seulement des dessertes fréquentes, rapides, diverses dans leurs destinations mais favorisera aussi la marche et le vélo avec un accès aux stations pratique et serein.

La ligne Tram'Bus Diagonal (Est/Ouest) constituera avec la ligne T1 (Nord/Sud), la double armature du réseau de transport restructuré selon un schéma d'ensemble qui maille efficacement le territoire de Nîmes Métropole.

b) Effets positifs sur l'emploi

D'un point de vue économique, des retombées sont à attendre à plusieurs titres :

- retombées directes pour l'économie régionale liées à l'injection d'un montant de travaux important,
- retombées induites et effets d'entraînement pour les entreprises de bâtiment et génie civil, d'industrie et de services,
- et de ce fait, créations et maintien d'emplois locaux. Compte-tenu de l'investissement, ceux-ci sont évalués à 2000 emplois/an créés ou maintenus,

Enfin, le renforcement de l'attractivité de l'agglomération du fait de l'amélioration des performances de son système global de transports, renforcera sa compétitivité économique. En fluidifiant les déplacements, en favorisant la mobilité, le Tram'Bus

OBJET : Projet de réalisation de la ligne T2 Tram'Bus Diagonal de Nîmes Métropole sur la Commune de Nîmes Déclaration d'intérêt général du projet

Diagonal T2 facilite l'accès à l'emploi et apporte une attractivité économique nouvelle pour les investisseurs et créateurs d'entreprises.

c) Gains de temps pour les usagers

Les usagers des transports collectifs, avec la mise en service de la ligne Tram'bus T2 et la restructuration du réseau de bus urbain, obtiendront :

- des gains de temps sur leurs déplacements avec une connexion plus efficace à l'ensemble des transports collectifs, urbains, départementaux et ferroviaires,
- une garantie de meilleure régularité en rapport à l'usage du mode routier, collectif ou individuel,
- une meilleure fréquence de passage,
- une vitesse et un confort accrus, une amplitude de fonctionnement des transports encore améliorée.

Les types d'usagers bénéficiant d'un avantage à la mise en service de la T2 sont :

- les « anciens usagers » des transports collectifs déjà présents sur le système de transports collectif, par réduction de leur temps de parcours moyen ;
- les « nouveaux usagers » des transports collectifs issus du report modal depuis la voiture ou induits par la nouvelle offre de transports en commun.

d) Amélioration de la desserte des grands équipements

Un grand nombre d'équipements sont situés sur l'itinéraire de la ligne de Tram'bus.

Le projet aura un impact positif en offrant une meilleure desserte de l'ensemble des équipements situés à proximité des futures stations. La proximité immédiate d'une station renforcera potentiellement la fréquentation de ces équipements et facilitera la desserte générale dans l'aire d'influence du projet.

On peut notamment citer la salle de musique Paloma, le CHU Caréméau et la faculté de médecine, la CPAM du Gard, des équipements scolaires (IUT, Ecole de commerce, Lycées professionnels, Ecole hôtelière Vatel, Collèges et écoles, ...).

e) Soutien à la politique de la ville en desservant les quartiers prioritaires

La ligne T2 permettra de desservir directement les quartiers prioritaires NPNRU Pissevin - Valdegour, Mas de Mingue et Chemin-Bas d'Avignon.

Cette nouvelle ligne répond à une forte demande sociale au regard des profils de population recensés dans ces quartiers qui les rapprochera du centre-ville tout en améliorant les conditions de transport (temps de parcours, amplitude horaire, fréquence...).

f) Développement du réseau cyclable

Le projet Tram'Bus Diagonal T2 ouvre l'opportunité d'aménager des itinéraires cyclables du P+R Laennec jusqu'à PALOMA, espaces devenant l'armature principale du schéma cyclable global de l'agglomération.

Le projet crée ainsi une continuité d'Est en Ouest, soit dans le corridor du Tram'Bus, soit par des parcours intra-quartier dans des rues au trafic paisible. Le tracé est ponctué de vélo-parcs sécurisés au niveau de certaines stations, sur lequel viennent se greffer les itinéraires maillant l'agglomération.

g) Amélioration du confort et de la sécurité

Le projet vise également à instaurer un climat apaisé où tous les modes de déplacement cohabitent de manière équilibrée, notamment au droit des zones habitées ou zones de commerce et de services. Le projet s'accompagne ainsi de cheminements piétons sécurisés et accessibles aux personnes à mobilité réduite.

La conjugaison des matériaux clairs pour les sols et de végétalisation, chaque fois que l'emprise le permet, contribue à lutter contre les îlots de chaleur urbaine, apportant confort et amélioration pour les déplacements.

h) Un bilan socio-économique favorable

Le potentiel desservi :

La ligne T2 desservira les quartiers les plus denses de l'agglomération (64 000 habitants, 33000 emplois, 22 000 scolaires), la gare centrale SNCF, le CHU et la salle de musiques actuelles PALOMA.

La fréquentation prévisionnelle :

Un modèle d'affectation transport en commun a été construit à partir des données issues de l'Enquête Ménages Déplacements réalisée en 2015 (EMD). Il a permis d'évaluer la fréquentation prévisionnelle de la ligne T2 à l'horizon 2030 à 28 000 voyageurs par jour.

Le coût du projet :

Le coût de l'opération est de 118 M€. Ce coût comprend l'ensemble des études, des acquisitions foncières, l'acquisition du matériel roulant et les travaux.

Le Taux de Rentabilité Interne (TRI) est de 8,20%, soit largement supérieur au taux dit d'actualisation (4,5%) qui correspond à l'équilibre minimum.

i) Un bilan environnemental favorable

1. La qualité de l'air

Le report modal compris entre 8 et 10% favorisera un impact positif du projet sur la qualité de l'air et le choix d'un Tram'Bus hybride (Gaz-Electrique) permettra une amélioration de la qualité de l'air le long du parcours.

2. Le paysage

Le projet aura un impact positif sur le paysage urbain du fait du renouvellement, de la modernisation des voiries et du mobilier ainsi que de la plantation de nombreux arbres (+590) et végétaux.

3. Le cadre de vie

Du fait de la réduction des niveaux de trafic et de l'utilisation d'un matériel roulant moins bruyant et disposant d'un système stop and start (moteur arrêté en station) le projet génère une amélioration de l'ambiance acoustique (diminution de plusieurs dB(A) par endroits).

Le projet aura un impact positif du fait de la mise en place d'un éclairage adapté qui permettra de :

- réduire les nuisances lumineuses,
- réduire les consommations d'énergie,
- préserver la santé et la qualité de sommeil des habitants,
- préserver la biodiversité et les paysages nocturnes.

4. La santé des habitants

Du fait de ses effets positifs sur la qualité de l'air, l'ambiance sonore et lumineuse et l'environnement paysager, le projet participe à l'amélioration de la santé de la population.

j) Un bilan coût-avantages favorable

Les effets négatifs du projet sont marginaux ; d'une part, des nuisances, inhérentes à tout chantier de travaux publics, sont attendues en phase travaux mais elles seront par hypothèse temporaires et maîtrisées par la mise en œuvre de mesures adaptées ; d'autre part, les atteintes à la propriété privée sont limitées, le projet se déployant en priorité sur de l'emprise publique ;

OBJET : Projet de réalisation de la ligne T2 Tram'Bus Diagonal de Nîmes Métropole sur la Commune de Nîmes Déclaration d'intérêt général du projet

Conformément aux recommandations de la commission d'enquête, Nîmes Métropole s'engage à poursuivre les discussions avec les propriétaires et exploitants concernés (station-service Total le long de la RN 106, station-service Esso le long de la rue des Arts, magasin Carrefour au niveau du Trait d'Union, magasins Intermarché et Bricomarché) afin d'aboutir dans toute la mesure du possible à des solutions satisfaisantes.

Ainsi, le bilan coût – avantages du projet Tram'Bus diagonal est particulièrement positif du fait de ce qui précède et notamment du TRI favorable, selon le récapitulatif ci-dessous des avantages et inconvénients du projet.

Avantages :

- 35 000 habitants desservis à moins de 300m de la ligne,
- Amélioration de l'accessibilité de deux pôles majeurs de l'agglomération : le CHU et la SMAC Paloma,
- Amélioration de la desserte de trois quartiers à fortes densités : Pissevin, Mas de Mingue, chemin bas d'Avignon,
- Amélioration du taux de ponctualité du réseau de transport de plus de 2 points,
- Augmentation de la fréquentation du réseau de transport : +250% sur le corridor traversé par T2 (en comparaison avec les données L2 actuelles),
- Réduction de la pollution atmosphérique, de l'effet de serre, des nuisances sonores et du nombre d'accidents, due au rabattement VP sur les P+R ainsi qu'au report modal,
- Réduction des dépenses d'investissement et d'exploitation des collectivités publiques en raison des économies d'usage des infrastructures routières,
- Economie indirecte pour les anciens usagers de la voiture,
- Economies d'exploitation liées à l'accroissement des recettes commerciales et à la l'amélioration de la productivité externe du réseau permise par l'augmentation de la vitesse d'exploitation qu'apporte l'infrastructure.

Inconvénients :

- Modification des habitudes circulatoires suite à l'ouverture de la ligne (rabattement aux P+R, trajets multimodaux, ...),
- Conditions de circulation sur le boulevard Talabot : l'insertion de T2 induit une perte de capacité de l'axe et des reports de trafic, notamment sur le boulevard Gambetta.

OBJET : Projet de réalisation de la ligne T2 Tram'Bus Diagonal de Nîmes Métropole sur la Commune de Nîmes Déclaration d'intérêt général du projet

E- Prise en compte de l'environnement - Mesures ERC et suivi

Nîmes Métropole s'engage à mettre en œuvre les mesures visant à éviter, réduire ou compenser les effets du projet sur l'environnement telles que décrites à l'étude d'impact, et à en assurer le suivi.

Ces mesures et les modalités de leur suivi sont précisées dans l'extrait du résumé non technique de l'étude d'impact en annexe 3 à la présente délibération.

2. ASPECTS JURIDIQUES

La déclaration de projet est régie par l'article L.122-1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et les articles L126-1 et L122-1-1 du Code de l'environnement.

3. ASPECTS FINANCIERS

Aucune incidence financière.

Après avis de la commission,

Le Conseil Communautaire après en avoir délibéré,

Décide à L'UNANIMITE

ABSTENTION(S) : M. BASTID Christian, Mme BERNIE-BOISSARD Catherine, M. CLEMENT Bernard, M. GILLET Yoann mandataire de Mme DE-VIDO Daniela, Mme DOYEN Henriette, Mme BERNIE-BOISSARD Catherine mandataire de M. FABRE-PUJOL Alain, Mme FAYET Sylvette, Mme GARDET Laurence, M. GELLY Julien, M. GILLET Yoann, M. JACOB Thierry, M. NICOLAS Rémi

ARTICLE 1 : de prendre acte des conclusions favorables données par la commission d'enquête sous réserves de prise en compte des modifications au projet initial, retenues par le maître d'ouvrage à l'issue de l'enquête publique.

ARTICLE 2 : d'apporter au projet les modifications ci-dessus exposées répondant aux réserves de la commission d'enquête.

OBJET : Projet de réalisation de la ligne T2 Tram'Bus Diagonal de Nîmes Métropole sur la Commune de Nîmes Déclaration d'intérêt général du projet

ARTICLE 3 : de déclarer d'intérêt général le projet de Tram'bus Diagonal T2 de BHNS sur la Commune de Nîmes, au vu des motifs ci-dessus exposés, de l'étude d'impact, de l'avis de l'autorité environnementale et du résultat de l'enquête publique.

ARTICLE 4 : de s'engager sur la mise en œuvre des mesures et des modalités de suivi telles que figurant en annexe 3.

ARTICLE 5 : plus généralement d'autoriser Monsieur le Président ou son représentant à faire tous actes nécessaires à la poursuite de la réalisation du projet et à signer tout document relatif à cette affaire.

Le Président,
Yvan LACHAUD



Département du Gard

Commune de Nîmes

ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

Ligne T2 Tram'Bus Diagonal sur la commune de Nîmes

- Déclaration d'utilité publique
- Cessibilité des propriétés (enquête parcellaire)
- Autorisation environnementale

Réf. : Enquête publique unique du 11 juillet au 10 août 2018 suivant l'arrêté préfectoral n° 30-2018-06-19-002 du 9 juin 2018

Maître d'ouvrage : Nîmes Métropole

TITRE 1 - RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

TITRE 2 - CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Commission d'enquête :

Président : M. Jean-Louis BLANC

Membres titulaires : MM. Bernard DALVERNY et Bernard TOURNADRE

SOMMAIRE

I. RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE.....	4
1. GENERALITES	4
1.1. Préambule	4
1.2. Objet et contexte de l'enquête	5
1.3. Cadre juridique	6
2. DESCRIPTIF ET CARACTERISTIQUES DU PROJET	7
2.1. Objectifs du projet.....	7
2.2. Description du projet.....	8
2.3. Aspect environnemental	14
3. PREPARATION ET ORGANISATION DE L'ENQUÊTE	26
3.1. Consultation préalable	26
3.2. Consultation préalable des personnes publiques associées ou concernées	30
3.3. Actions préalables à l'enquête parcellaire	30
3.4. Désignation de la commission d'enquête	31
3.5. Arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête.....	31
3.6. Information du public et publicité.....	32
3.7. Informations préalables et visite des lieux	33
3.8. Composition du dossier d'enquête publique.....	33
4. DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE.....	35
4.1. Ouverture de l'enquête	35
4.2. Permanences et consultation du public.....	35
4.3. Clôture de l'enquête	36
5. BILAN ET SYNTHESE DES OBSERVATIONS	36
5.1. Comptabilisation des observations.....	36
5.2. Procès-verbal de synthèse des observations	37
5.3. Mémoire en réponse du maître d'ouvrage (Nîmes Métropole).....	38
6. EXAMEN DES AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES OU CONCERNEES ET DES REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE	38
6.1. Autorité environnementale (Ae).....	39
6.2. Commission Locale de l'Eau (CLE) du SAGE Vistre, nappes Vistrenque et Costières.....	39
6.3. Délibérations de la commune de Nîmes et de la Communauté d'Agglomération Nîmes Métropole	40
7. EXAMEN ET ANALYSE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC ET DES REPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE	40
7.1. Observations du public (particuliers)	40
7.2. Observations des personnes morales (associations ; organismes publics ; sociétés commerciales).....	92
7.3. Observations et questions de la commission d'enquête.....	111
II. CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE	113
1. RAPPEL DE L'OBJET ET DU DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE.....	113
1.1. Rappel du cadre du projet	113
1.2. Objet et objectifs de l'enquête	113
1.3. Préparation et déroulement de l'enquête.....	114
2. AVIS SUR L'ORGANISATION ET LE DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE	116
2.1. Avis sur le dossier d'enquête	116
2.2. Avis sur l'information du public.....	116
2.3. Avis sur le déroulement de l'enquête	116
3. CONCLUSIONS ET AVIS DETAILLES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE.....	117
3.1. Conclusions et avis motivés relatifs à la déclaration d'utilité publique	117
3.2. Conclusions et avis motivés relatifs à l'enquête parcellaire.....	123
3.3. Conclusions et avis motivés relatifs à la demande d'autorisation environnementale	126

III. ANNEXES

- **Documents graphiques**
 - Schéma directeur stations (1 page)
 - Schéma directeur cycles (1 page)
 - Plan du tracé Tram'Bus Diagonal T2 retenu (1 page)
 - **Organisation de l'enquête**
 - Décision n° E18000071/30 du 7 juin 2018 du Vice-Président du Tribunal Administratif de Nîmes de désignation de la commission d'enquête (1 page)
 - Arrêté préfectoral n° 30-2018-06-19-002 du 19 juin 2018 portant ouverture et organisation de l'enquête publique (8 pages)
 - Lettre de demande de report de délai du 4 septembre 2018 (1 page)
 - Lettre de report de délai de M. le Préfet du 7 septembre 2018 (2 pages)
 - **Enquête parcellaire**
 - PLU de Nîmes : liste des emplacements réservés pour la communauté d'agglomération Nîmes Métropole (1 page)
 - Synthèse au 31/08/18 relative à l'enquête parcellaire – document établi par Nîmes Métropole (4 pages)
 - **Autorisation environnementale**
 - Lettre de la DDTM du Gard du 31 mai 2018 relative à la demande d'autorisation environnementale (2 pages)
 - **Publicité de l'enquête**
 - Avis d'enquête publique (1 page)
 - Annonces légales parues dans la presse (4 pages)
 - Certificats d'affichage de la commune de Nîmes – Début et fin d'affichage (2 pages)
 - **Avis du public (particuliers et personnes morales)**
 - Extrait du registre d'enquête publique déposé en mairie de Nîmes (9 pages)
 - Courriers adressés à la commission d'enquête (23 pages)
 - Contributions recueillies sur le registre électronique (159 pages)
 - **Procès-verbal de synthèse des observations et mémoire en réponse du maître d'ouvrage**
 - Lettre Nîmes Métropole du 31 août 2018
 - Procès-verbal de synthèse complété par les réponses du maître d'ouvrage (document unique de 69 pages)
-

I. RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

1. GENERALITES

1.1. Préambule

1.1.1 - Présentation

Face à l'essor démographique constant de l'agglomération de Nîmes (préfecture du département du Gard) qui compte environ 255 000 habitants, les déplacements constituent un enjeu urbain, social et économique majeur. Le centre-ville de Nîmes, qui regroupe environ 60 % de la population et près de 85 % des emplois, constitue, dans ce contexte, un axe prioritaire.

Ainsi le projet dénommé Tram'Bus Diagonal (ligne T2) est destiné, en 2020, à renforcer et à améliorer la performance du réseau de transports en commun de l'agglomération nîmoise sur un axe Est-Ouest. La ligne reliera le parking de la Scène de Musiques Actuelles « Paloma » à l'entrée du Centre Hospitalier Universitaire (CHU) Carémeau sur un parcours de 11,5 km passant par le centre ville (gare, arènes).

Ce projet a pour ambition de satisfaire aux enjeux de la transition énergétique et comporte en outre un enrichissement de l'offre de déplacements doux à destination des cyclistes et des piétons.

La présente enquête publique concerne ce projet de ligne T2 située en totalité sur le territoire de la commune Nîmes et dont le maître d'ouvrage est la Communauté d'agglomération Nîmes Métropole.

1.1.2 – Rappel historique

Par délibération n°2004-06-16 du 30 septembre 2004, le conseil communautaire de Nîmes Métropole a approuvé la réalisation d'un projet de transport collectif en site propre (TCSP), composé de deux axes : axe « Nord-Sud » dénommé T1 et axe « Est-Ouest » dénommé T2.

Ce projet s'inscrit dans le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de Nîmes Métropole adopté par délibération du 6 décembre 2007, confortant les orientations du SCOT Sud Gard, approuvé le 14 décembre 2006 dont les objectifs sont l'optimisation de l'utilisation des réseaux de transports collectifs et le développement de l'intermodalité (utilisation de plusieurs modes de transports au cours d'un même déplacement). Il est alors prévu que la réalisation de ce réseau s'effectue par étapes.

Une première étape a été franchie avec la mise en service de la ligne T1 en septembre 2012 (section A54 - Arènes) suivant un axe Nord-Sud, puis en décembre 2016 par une extension de celle-ci autour de l'« Ecusson » (centre historique de la ville). Cet axe Nord-Sud fait par ailleurs l'objet d'études d'extension vers le sud sur le territoire de la commune de Caissargues.

La ligne T2 sur l'axe Est-Ouest a été envisagée et étudiée au stade des études préliminaires en mode tramway entre 2010 et 2014, sur la base d'un montant évalué à 255M€ HT.

Considérant les difficultés de Nîmes Métropole à pouvoir financer un tel projet, il est apparu nécessaire de mettre en œuvre un projet moins coûteux de type « Bus à Haut Niveau de Service » (BHNS) et de redéfinir ainsi cette opération.

Le programme initial de l'opération et son enveloppe prévisionnelle ont été approuvés par la délibération n°2015-05-34 du 6 juillet 2015 qui en a fixé les objectifs et les modalités de la concertation préalable (cf. § 3.1).

1.2. Objet et contexte de l'enquête

Le dossier d'enquête publique concerne l'opération de réalisation de la ligne T2 Tram'Bus Diagonal, sur le territoire de la commune de Nîmes. Il s'agit d'un projet de transport doté de voies réservées aux bus qui se veut à « haut niveau de service » (BHNS).

Ce projet s'inscrit dans les objectifs du Plan de Déplacements Urbains 2007 (PDU).

L'opération nécessitant des acquisitions foncières et des expropriations, une enquête portant sur **l'utilité publique** et une **enquête parcellaire** sont nécessaires conformément au Code de l'expropriation.

Susceptible de générer des incidences sur l'environnement et, conformément au Code de l'Environnement, le projet doit faire l'objet d'une **autorisation environnementale**. Il est également soumis à une autorisation vis-à-vis de la loi sur l'eau.

Conformément à l'article L.123-6 du Code de l'Environnement, lorsque la réalisation d'un projet est soumise à l'organisation de plusieurs enquêtes publiques dont l'une au moins en application de l'article L.123-2, il peut être procédé à une enquête unique.

La présente enquête est donc une enquête unique comportant trois volets :

- Au titre du Code de l'expropriation
 - **Une enquête portant sur l'utilité publique,**
 - **Une enquête parcellaire**
- Au titre du Code de l'environnement :
 - **Une enquête portant sur l'autorisation environnementale et la loi sur l'eau.**
- A l'issue de l'enquête publique et sous réserve des résultats, le Préfet devra se prononcer par arrêté préfectoral sur :
- **L'utilité publique** du projet de réalisation de la ligne T2 Tram'Bus Diagonal de Nîmes Métropole sur la commune de Nîmes,
- **La cessibilité des parcelles** nécessaires à la réalisation du projet,
- **L'autorisation environnementale.**

Rappel :

Comme pour l'ensemble des enquêtes publiques les principaux objectifs sont pour cette enquête :

- propositions relatives au projet sur les bases du dossier soumis à enquête.
- La consultation, préalablement à l'enquête, des personnes publiques associées (PPA) concernées. L'information et la participation du public afin de recueillir ses observations et
- L'émission des avis et conclusions motivés de la commission d'enquête relatifs aux observations du public et aux réponses du maître d'ouvrage ainsi qu'au contenu et à l'opportunité du projet.

Ces éléments constituent ainsi une aide à la décision pour l'établissement du projet définitif et pour l'autorité chargée de délivrer les autorisations requises.

1.3. Cadre juridique

Le projet de réalisation de la ligne T2 Tram'Bus Diagonal tel que présenté a fait l'objet d'une approbation du conseil communautaire de Nîmes Métropole par délibération n°2017-02 – 055 du 6 février 2017.

Les enjeux liés à ce projet sont multiples et engendrent différentes procédures administratives qui sont soumises chacune à enquête publique :

- Déclaration d'Utilité publique
- Enquête parcellaire
- Enquête environnementale Loi sur l'eau

Conduites sous le régime de l'enquête unique prévue par l'article L 123-6 du Code de l'environnement ces trois enquêtes font l'objet d'un seul arrêté de prescription. Elles font l'objet d'un rapport d'enquête unique mais de conclusions et avis distincts.

L'enquête s'inscrit dans diverses dispositions légales résultant principalement des codes suivants :

- **le code de l'environnement**, en particulier les articles L122-1, L 123- 1 à L 123- 19, L214-1 à L 214-7, R-123-1, R122-4 à R122-9, R 123-27 et R214-8 pour ce qui concerne l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique et celle requise au titre de l'autorisation Loi sur l'eau.
- **le code de l'expropriation**, en particulier les articles L.110-1 et suivants, L 121-1 et suivants, L 122-1 et suivants, L 131-1, R 112-4, R 112-7, R 121-1 et suivants, qui réglementent la procédure d'enquête des acquisitions foncières par la voie de l'expropriation et la conduite de l'enquête parcellaire.

1.3.1 - L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique

La Déclaration d'Utilité Publique (DUP) est l'acte par lequel la puissance publique affirme que la réalisation d'une opération présente un intérêt suffisant pour justifier le recours à la procédure d'expropriation.

L'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité publique permet de confirmer le caractère d'utilité publique d'un projet et de vérifier que celui-ci est élaboré en connaissance de cause des avantages et inconvénients induits. Elle permet d'informer le public sur le projet et de réaliser des opérations d'aménagement du territoire, au besoin sur des terrains privés, en les expropriant pour cause d'utilité publique.

Cette procédure est nécessaire en vertu du Code civil qui prévoit (article 545) que « **nul ne peut être contraint de céder sa propriété, si ce n'est pour cause d'utilité publique et moyennant une juste et préalable indemnité** ».

En application de l'article L. 110-1 du code de l'expropriation, lorsque l'opération qui conduit à expropriation est susceptible de porter atteinte à l'environnement, l'enquête publique se déroule en application des articles L. 123-1 à L. 123-19 et R. 123-1 à R. 123-46 du code de l'environnement.

1.3.2 - L'enquête parcellaire

L'expropriation pour cause d'utilité publique nécessite la mise en œuvre d'une autre enquête publique, dite « enquête parcellaire » qui a pour objet de déterminer avec précision les biens situés dans l'emprise du projet, d'en identifier avec exactitude les propriétaires et de les informer. Elle est menée conformément aux articles R. 131-1 et suivants du code de l'expropriation.

Sachant que tout ce qui relève de la propriété privée est sujet sensible, le maître d'ouvrage a l'obligation d'informer individuellement, par courrier recommandé avec accusé de réception, l'ensemble des propriétaires ayant un lien avec le projet. C'est une étape obligatoire pour le maître d'ouvrage préalablement aux acquisitions de terrains pour permettre aux propriétaires et ayant-droits concernés de prendre connaissance des emprises foncières du projet, de consigner les observations sur les limites des biens à acquérir et de faire rectifier les éventuelles inexactitudes qui toucheraient la liste des parcelles, leurs contenances et références, ou l'identification des titulaires des droits réels.

Lorsque l'expropriant est en mesure d'identifier les parcelles objet de l'opération, de dresser le plan parcellaire et la liste des propriétaires, l'enquête parcellaire peut être menée conjointement à celle relative à l'utilité publique, sur la base de l'article R. 131-14 du code de l'expropriation. Dans ce cas, l'arrêté de DUP vaut arrêté de cessibilité s'il contient toutes les précisions nécessaires.

1.3.3 - L'enquête préalable à l'autorisation requise au titre de la Loi sur l'eau

Le porteur d'un projet d'aménagement important qui est susceptible d'avoir des incidences environnementales, notamment dans le domaine aquatique, doit obtenir l'autorisation de l'autorité publique pour exécuter ces travaux. Il constitue un dossier qui identifie et recense les diverses incidences de ces travaux à court terme et à long terme et expose les mesures prises pour y remédier ou en limiter les effets. Ce projet est soumis à l'enquête publique.

La loi sur l'eau codifiée aux articles L.214-1 à 6 du Code de l'Environnement prévoit que les installations, ouvrages, travaux et activités (IOTA) réalisés à des fins non domestiques par toute personne physique ou morale, publique ou privée, et entraînant des prélèvements sur les eaux superficielles ou souterraines, restitués ou non, une modification du niveau ou du mode d'écoulement des eaux, la destruction de frayères, de zones de croissance ou d'alimentation de la faune piscicole ou des déversements, écoulements, rejets ou dépôts directs ou indirects, chroniques ou épisodiques même non-polluants, sont soumis à autorisation ou à déclaration préalable suivant les dangers qu'ils présentent et la gravité de leurs effets sur la ressource en eau et les écosystèmes aquatiques.

Dans le cas présent le projet est soumis à autorisation. Celle-ci est prise sous la forme d'un arrêté préfectoral fixant les conditions que le pétitionnaire doit respecter. Cette autorisation est délivrée par le Préfet après instruction par les services administratifs, enquête publique et passage éventuel devant le Conseil Départemental des Risques Sanitaires et Technologiques (CODERST).

2. DESCRIPTIF ET CARACTERISTIQUES DU PROJET

2.1. Objectifs du projet

L'objectif est de déployer, au sein du territoire de l'agglomération, un projet de transport doté de voies réservées aux bus qui se veut à « haut niveau de service » (BHNS) et qui soit socialement équitable, écologiquement sain et économiquement viable en vue de :

- renforcer et améliorer la performance du réseau de transports initié par la construction de la ligne T1 Nord-Sud et celle de son extension autour de l'Écusson.
- réduire de 8 à 10% la part de la voiture dans les déplacements.
- renforcer le lien existant entre les communes périphériques et le centre-ville ainsi que trois grands quartiers nîmois : Pissevin - Valdegour, Chemin Bas d'Avignon et Mas de Mingue.

- satisfaire aux enjeux de la transition énergétique (motorisation hybride, modes de déplacements doux à destination des cyclistes et des piétons).
- En termes de performances la ligne T2 devra permettre d'atteindre les objectifs suivants :
- Offrir une capacité de 1 200 passagers par heure aux heures de pointes (8 bus de 150 places par heure) dans de bonnes conditions de confort et de sécurité, en particulier pour les personnes à mobilité réduite.
- Assurer un temps de trajet de 15 minutes entre le CHU et la gare et de l'ordre de 33 minutes sur la totalité du parcours (CHU – Paloma).
- L'objectif de fréquentation est estimé à 28 000 passagers par jour à terme.
- Les travaux se dérouleront en deux phases. Les objectifs de mise en service sont :
- Décembre 2019 pour la partie ouest (CHU – gare)
- Juin 2021 pour la partie est (gare - SMAC Paloma)

2.2. Description du projet

2.2.1 – Caractéristiques générales

Le projet Tram'Bus Diagonal (T2) est un projet de transport doté de voies réservées aux bus sur 90% de son tracé. La ligne projetée traverse la ville d'EST en OUEST, sur une distance de 11,5 Km depuis PALOMA jusqu'au Parking Relais Laennec.

Ce moyen de transport est déclaré à Haut Niveau de Service (BHNS) du fait de :

- une meilleure accessibilité,
- un temps de parcours garanti par sa voie en site propre (sur plus de 90% du parcours) et la priorité aux carrefours,
- une fréquence de passage élevée, (toutes les 5 à 8 min),
- une amplitude horaire large (5 heure du matin à minuit selon les jours).

Le potentiel de fréquentation est d'environ 30 000 voyageurs par jour à terme avec une capacité unitaire pouvant atteindre 1 200 passagers/h (aux heures de pointe). L'énergie de traction des véhicules a été définie en fonction des solutions accessibles sur le marché. Nîmes Métropole a étudié la possibilité de choisir des bus ne roulant pas au diesel. Le choix du maître d'ouvrage s'est porté vers une motorisation hybride (Gaz-Electricité).

Le Tram'Bus Diagonal prévoit 26 stations implantées à proximité des lieux d'animation et espacées de moins de 500 mètres en moyenne. Le CHU sera desservi par une navette à « haut niveau de service » de 12 mètres et partiellement en site propre. Les 4 stations desservant le CHU auront les mêmes caractéristiques que le reste du parcours.

Le projet prévoit un partage de la circulation entre la voiture, les modes doux piétons et cyclistes et la plateforme de Tram'Bus Diagonal. Sur le parcours, de nombreux points d'échange permettent de passer d'un mode de transport à l'autre (vélo, train, bus, voiture...).

Le projet Tram'Bus Diagonal ouvre l'opportunité d'aménager des itinéraires cyclables du P+R Laennec jusqu'à PALOMA, espaces qui devront s'inscrire dans un schéma cyclable global de l'agglomération. Le projet crée ainsi une continuité d'Est en Ouest, ponctuée de véloparcs sécurisés au niveau de certaines stations sur lesquelles viendront se greffer des itinéraires maillant l'agglomération. Les cheminements piétonniers seront aménagés de façon à garantir la continuité, le confort et la sécurité des itinéraires menant aux stations.

Grâce aux parkings-relais installés de part et d'autre de la ligne (Laennec et Paloma), les automobilistes bénéficieront d'un accès facilité et économique au Tram'Bus Diagonal et pourront laisser leur voiture en toute sécurité.

2.2.2 – Caractéristiques particulières

Objet	Détail
Tracé (voir schéma directeur des stations en annexe)	Le tracé débute à l'Est au niveau de la station Paloma implantée sur la route d'Avignon, il emprunte la route de Courbessac, puis dessert le quartier du Mas de Mingue et rejoint le Pont de Justice. Après le franchissement du Pont de Justice, le tracé dessert le quartier du Chemin bas d'Avignon. De ce quartier, le Tram'Bus suit l'avenue Bir-Hakeim puis la route d'Avignon et parcourt le boulevard Talabot jusqu'à la gare SNCF. Le tracé remonte ensuite l'avenue Feuchères, emprunte l'avenue de Bruxelles puis la rue du Cirque Romain, intercepte l'avenue Jean Jaurès, remonte l'avenue Kennedy et dessert le sud du quartier Valdegour et entre dans le quartier Pissevin par l'avenue des Arts jusqu'au carrefour avec la RN106. Le parcours remonte ensuite ce boulevard côté ouest, en direction du nord. Au niveau de la maison des compagnons, la ligne s'insère au sud du boulevard Kennedy et se dirige ensuite vers le parking relais de Laennec, son terminus.
Longueur ligne	La future ligne T2 parcourra une distance de 10,5 km ponctuée de 22 arrêts en près de 33 minutes, soit une vitesse moyenne cible 19,3 km/h (sans compter la navette mise en place au niveau du CHU sur 1 km). Soit 11,5 km de voirie (y compris CHU).
Nombre et distance entre stations	26 stations implantées (dont CHU). La moyenne d'implantation entre deux stations est de 500 mètres. Les plus espacées gare Feuchères/Talabot et Amandiers/Pompidou à 690 mètres et les plus rapprochées Pompidou/Jaurès et Esplanade/Gare Feuchères 250 mètres.
Potentiel voyageurs	Potentiel de fréquentation d'environ 30 000 voyageurs par jour à terme en offrant une capacité unitaire pouvant atteindre 1 200 passagers/h (aux heures de pointe).
Matériel	Matériel roulant de type BHNS (bus à haut niveau de service) en vue de : - s'affranchir des aléas de circulation. Le BHNS offre une régularité de passages liée au fait qu'il circule hors de la circulation générale et bénéficie de la priorité aux carrefours, - amélioration de la fréquence par rapport aux lignes de bus actuelles (intervalles de passage réguliers et plus réduits) notamment grâce au guidage optique, - amélioration du confort des usagers par matériel roulant spécifique. Un BHNS de 24 m peut permettre d'offrir une capacité généralement comprise entre 150 et 180 voyageurs.
Motorisation	Le choix du Maître d'ouvrage s'est orienté vers une motorisation hybride, Gaz /Electricité plus vertueux sur le plan des émissions polluante qu'un diesel et plus silencieux.

Nombre de voies	La ligne du Tram'Bus, se caractérise par sa plateforme. Soit en site propre exclusif, soit un site propre ouvert, soit une voie dédiée en sens unique, ou encore un axe en mixité avec la circulation. Le site propre est complété par la prise de priorité aux carrefours et en station, pour les sites mixtes. Sont aménagés 9,5 km de site propre (1 ou 2 sens).
Nb de rames	Le parc de matériel roulant est fixé à 11 bus, hors réserve fixée à 2 bus. Ce qui amène à préconiser un parc de matériel roulant de 13 véhicules pour assurer le bon fonctionnement de ligne T2.
Conditions exploitations et fréquences	L'intervalle de passage est directement liée au nombre de voyageurs empruntant la ligne aux heures de pointe. La fréquentation maximale à l'Horizon 2030 est évaluée à environ 1 200 voyageurs à l'heure de pointe. Un bus de 24 m permet le transport de 150 personnes dans des normes de confort satisfaisantes. Sur l'heure de pointe une fréquence de 8 bus/heure est équivalente à un intervalle de passage de 7mn 30s. Le bus circulera de 05h00 à 22h00. Les fréquences sont : - de 15 à 20 mn de 05 à 07 heures et de 19 à 22 heures, - de 7,5 mn de 07 et 10 heures et de 16 à 19 heures, - de 10 mn entre 10 et 16 heures.
Calendrier des travaux	Les travaux sont découpés en deux phases : - Mise en service 1ère phase : décembre 2019 et 2ème phase : juin 2021 Démarrage travaux sur les 5 fronts simultanément (phase 1) : décembre 2018, sur les secteurs de : - Laennec : Front 1 – vers l'est - Francfort sur l'Oder : Front 2 – vers le sud - Rue Roberval : Front 3 – vers Pissevin - Rue Roberval : Front 4 – vers centre-ville - Gare SNCF : Front 5 – vers l'ouest Démarrage travaux sur les 3 autres fronts (phase 2) : Janvier 2020 sur les secteurs de : - Boulevard Talabot : Front 1 - Av. Bir Hakeim vers la Route d'Avignon : Front 2 - Pont de Justice vers Paloma : Front 3

2.2.3 – Nature des aménagements projetés

Objet	Détail
Parcours cyclables (voir schéma directeur cycles en annexe)	Le projet Tram'Bus Diagonal ouvre l'opportunité d'aménager des itinéraires cyclables du P+R Laennec jusqu'à PALOMA. Des pistes cyclables seront aménagées sur l'avenue Kennedy, la RN106, l'avenue des Arts, le boulevard Talabot, la rue Jean Moulin et la route d'Avignon. Sur l'ensemble du parcours des points d'échanges permettent de passer d'un mode de transport à l'autre (vélo, train, bus, voiture). Des véloparcs sécurisés sont créés au niveau de certaines stations. Les principes d'aménagements privilégient des pistes cyclables lorsque les emprises le permettent et ont pour objectif la mise en place de parcours continus, sécurisés et lisibles. Les vélos sont admis sur le site propre à deux voies. Ils bénéficient d'une signalisation fixe dédiée.

	Lorsque les emprises sont insuffisamment larges, soit la vitesse sur la séquence est abaissée (zone 30 pour permettre la circulation des cycles), soit les cycles sont orientés vers des voies proches où le niveau de trafic est moindre (voie apaisée) et favorables aux cycles. Ces orientations seront indiquées par du marquage au sol. Un parc vélo sera également créé au niveau du P+R de Laennec.
Les stations (voir schéma directeur des stations en annexe)	26 stations sont implantées (dont CHU). Elles sont équipées d'un système de billetterie et d'un abri voyageurs assurant une protection contre la pluie et le vent et bénéficient d'un confort d'attente au travers du mobilier implanté. D'une géométrie favorisant l'accostage au plus près du nez de quai pour réduire le temps d'embarquement et débarquement en station. Elles bénéficient d'un traitement de plain-pied (accessible aux PMR sauf pour deux stations Vatel et Pompidou).
Pôles d'échanges	Les stations sont réparties en trois catégories : - les stations « standard », - les points d'échange intermodaux mettant en relation le Tram'Bus avec d'autres lignes du réseau, soit directement en station, soit au plus près des stations existantes, - les pôles d'échange multimodaux mettant en relation le Tram'Bus avec les autres modes de transport (gare, parc relais, parking vélos).
Les revêtements	Les revêtements sont définis en fonction des usages notamment en vue d'une amélioration du confort de cheminement des piétons et des vélos. Les divers matériaux utilisés et les teintes permettent de différencier les différentes structures de la ligne. Qu'il s'agisse de : La plateforme : Marqueur du site propre, d'autant plus identifiable qu'elle sera différente de la voirie. Des stations : Un revêtement béton pour ces lieux particuliers sera mis en œuvre. Des traversées de carrefour : les intersections entre la trajectoire du Tram'Bus et les voiries, facilitent le repérage des usagers. Des quais : il est envisagé deux familles de revêtements : un revêtement commun à toutes les stations, se fondant avec l'espace public et les trottoirs en continuité, et un revêtement particulier tel que réalisé avenue Feuchères pour la station T1 en plancher bois. Des trottoirs et pistes cyclables : l'écriture architecturale des cheminements piétons s'appuie sur des revêtements clairs en béton coulé en place. Des contre-allées : les contre-allées créées ou requalifiées seront en revêtement distinct de la voirie classique en enrobé plus clair. De la voirie : en enrobé classique Des parvis et lieux singuliers : des revêtements bétons sont proposés et permettront de créer un effet de place. Des bordures : de plusieurs types (bordure courante, bordure site particulier, entouragement d'arbres, emmarchements, bordure de quai et bordure nez de quai).

Les P+R parcs relais	Le parking relais doit inciter les automobilistes à utiliser les transports publics. Les P+R permettent aux usagers de se rendre en voiture à ce parc puis d'y laisser leur voiture et d'emprunter le réseau de transports collectifs pour continuer leur déplacement. Sa fonction essentielle est ainsi d'accueillir en toute sécurité les voitures, 2 roues motorisés et vélos des usagers. Le stationnement doit y être sûr grâce à de bonnes conditions de surveillance (personnel dédié, caméra, clôture le cas échéant...). Deux P+R sont préconisés aux entrées de ville : - à l'Ouest : Laennec en ouvrage (R+3) composé de 247 places, - à l'Est : en mutualisation avec le parking de Paloma au sol (aucune place créée). Une rampe d'accès au P+R Paloma sera créée.
Plantations et espaces verts	Le projet d'aménagement est traduit à travers une stratégie végétale qui découle des choix appropriés à la structure traversée : hauteurs et formes d'arbres, qualités de feuillage, choix d'essences, structures (alignement, bosquet...), espacement des plantations (régulier, aléatoire...). Une étude phytosanitaire a été menée qui a permis d'identifier les arbres en mauvais état sanitaire ou écologique. Ces derniers seront abattus et remplacés par des essences adaptées. Malgré la conservation de nombreux arbres sur l'itinéraire du tracé du Tram'Bus, 383 arbres seront abattus (aucun dans le secteur sauvegardé). Cet abattage aura une incidence sur l'aspect paysager des secteurs traversés. Toutefois le bilan « arbres abattus / arbres plantés » demeure positif (+590 arbres). Suivant les secteurs les plantations sont constituées de couvre-sol s'apparentant aux pelouses rases, d'arbustes et vivaces méditerranéens, d'arbres et cépées adaptés au milieu naturel. La végétalisation proposée répond à une gestion alternative (peu d'entretien, pas d'arrosage).
Mobilier urbain	Le mobilier urbain permet d'organiser l'espace public. Il contribue à faciliter la lecture et la pratique des lieux, à garantir le statut des espaces et à offrir confort et sécurité aux usagers. L'objectif d'implantation des mobiliers est de les disposer au plus près des usages, d'être limité au strict besoin et de ne pas gêner l'usage de l'espace public par des implantations en conflit avec les flux. Le parti d'aménagement propose une identité commune entre le centre-ville et les quartiers péri-urbains. Le secteur sauvegardé est un cas particulier pour lequel le mobilier est déjà défini. Pour le traitement du centre-ville, une gamme issue des formes et couleurs du mobilier de secteur sauvegardé est déclinée. Un mobilier plus simple est défini pour les secteurs péri-urbains en section courante. L'unité de couleur, la déclinaison de pierre et de béton dans un même ton, la similitude de formes sont les composantes du mobilier urbain.
Lumière et éclairage public	La zone traversée par le projet du Tram-Bus est soumise à la pollution lumineuse. Seul le centre de Nîmes bénéficie d'un éclairage moderne et adapté. En phase exploitation, le projet doit avoir un impact positif du fait de la mise en place d'un éclairage adapté permettant de réduire les nuisances lumineuses, et les consommations d'énergie.

Accessibilité des PMR	Les aménagements des stations respecteront les normes d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR) sauf au niveau de deux stations (Vatel et Pompidou) où les profils en long ne permettent pas un accès aux UFR (utilisateurs de fauteuils roulants). En station et afin de garantir l'accessibilité PMR au système de transport, des rampes doivent être implantées pour mettre au même niveau le quai et le plancher du matériel roulant. Ces rampes peuvent être implantées sur la chaussée du Tram'Bus ou sur les trottoirs suivant le contexte (présence de seuils) et le nivellement (assainissement de la voirie).
Centre de maintenance	Le dépôt Bus TANGO actuel devra accueillir les futurs Tram'Bus de 24 m de la ligne T2. Le dépôt bus Tango est localisé au 388 Avenue Robert Bompard à Nîmes. L'entrée des véhicules Tango se fait via l'avenue Bompard. Le dépôt est actuellement composé de 4 parkings de remisage pouvant accueillir environs 120 bus standard de 12m et 10 Tram'Bus T1 de 18m. Dans le cadre du projet de la ligne T2 Tram'Bus Diagonal, le dépôt de bus sera rénové sans extension du bâtiment.
Hydraulique	La prise en compte des aspects hydrauliques particuliers du territoire est intégrée à travers la recherche de dispositifs d'infiltration pour améliorer la gestion des ruissellements, que ce soit par le choix de matériaux drainants, l'installation de tranchées drainantes, de noues ou de bassins paysagers. Le nivellement est adapté, limitant autant que possible les remblais, tout en préservant les objectifs de sécurité et de lisibilité (au niveau des stations en particulier), vis à vis de la circulation.

2.2.4 – Coût du projet

Nîmes Métropole a pris le parti de maintenir son ambition d'un mode de transport performant sur cet axe structurant. Elle s'est tournée vers le mode BHNS, moins coûteux (118 millions d'euros HT) que la version tramway (255 millions d'euros HT) antérieurement envisagée. Ce mode BHNS est déjà en service sur la ligne T1.

Le montant global d'investissement du projet de la ligne T2 Tram'Bus Diagonal est d'environ 118 millions d'euros 2015 HT répartis comme suit :

OBJET	COÛT
Études et frais de Moa	12 000 000 €
Acquisitions Foncières	10 000 000 €
Ouvrages d'art (P+R Laennec et murs de soutènement)	6 800 000 €
Génie civil (y compris mesures environnementales)	65 300 000 €
Systèmes	7 900 000 €
Achat de matériel roulant	16 000 000 €
TOTAL H.T.	118 000 000 €
TOTAL T.T.C.	141 600 000 €

Coût d'exploitation

En retenant un coût d'exploitation de 5,4 €/km il est possible d'estimer les coûts d'exploitation de la future ligne T2 à environ 3,9 M€ / an.

Une évaluation du nombre d'Equivalent Temps Plein a été réalisée concernant les futurs conducteurs de la ligne T2 (hors personnel de maintenance). L'agrégation de ces différents paramètres montre que 37 ETP seront nécessaires pour assurer l'exploitation de la future ligne T2, soit un coût évalué à environ 1,9 M€ / an.

2.3. Aspect environnemental

2.3.1 - Description des facteurs susceptibles d'être affectés par le projet

L'ensemble des facteurs susceptibles d'être affectés par le projet conduit à étudier son incidence sur les différents milieux :

- Le milieu physique,
- Le milieu naturel,
- Le milieu humain,
- Le cadre de vie,
- Le patrimoine et le paysage.
- L'aire d'étude se limite suivant les thèmes étudiés :
 - Au « fuseau d'étude », zone d'influence de 500 m de largeur, centrée sur le tracé,
 - A « l'aire d'étude rapprochée », 125 m de largeur centrée sur le tracé,
 - A une approche globale du territoire pour certains thèmes tels que climat, grand paysage, morphologie du territoire, gestion des eaux...

2.3.1.1 - Milieu physique

Climatologie : Les caractéristiques du climat, fort ensoleillement, pluies intenses et de courte durée, vent fort venant du Nord sont prises en compte dans l'élaboration du projet.

Topographie : Le fuseau d'étude s'insère dans un secteur où la topographie est relativement plane.

Géologie : Le fuseau d'étude est majoritairement concerné par le « complexe des formations du Piedmont de la garrigue » et en périphérie du Crétacé inférieur (calcaire marneux) à l'Ouest et d'alluvions à l'Est.

Eaux souterraines et superficielles : Le projet doit respecter les objectifs et prescriptions édictées dans le cadre de la DCE (Directive Cadre Eau) du :

- SDAGE Rhône Méditerranée 2016-2021,
- SAGE Vistre - Nappe Vistrenque et Costières en cours d'élaboration.
- Concernant les eaux souterraines, le fuseau d'étude est concerné par deux masses d'eau.
- « Alluvions anciennes de la Vistrenque et des Costières » FRDG101,
- « Calcaire du Crétacé supérieur des garrigues nîmoises et extension sous couverture » FRDG 117 ;

Concernant les eaux superficielles, le fuseau d'étude est concerné par de nombreux cadereaux au caractère inondable pris en compte dans le **risque inondation**.

Le projet doit être conforme au PPRI.

Les risques naturels : Inondations liées aux pluies torrentielles et aux remontées de nappe, sismique, mouvements de terrain.

2.3.1.2 - Milieu naturel et biodiversité

L'inventaire, réalisé sur le tracé du projet par ECO-MED, a permis de détecter la présence de :

- Reptiles, lézard des murailles et tarente de Maurétanie, espèces à enjeu faible,
- Oiseaux, espèces nicheuses, moineau friquet et rouge-queue à front blanc,
- Des chauves souris : présence d'habitat et zone de chasse et de transit pour espèces anthropophiles.

2.3.1.3 - Milieu humain, socio-économique et urbain

Contexte administratif et urbain :

L'insertion urbaine et paysagère du Tram'Bus doit se faire dans des quartiers bien distincts (bâti dense, pavillonnaire, etc.).

Documents d'urbanisme et autres documents de planification :

Le projet doit être compatible avec :

- Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) Sud du Gard, approuvé le 7 juin 2007, en cours de révision dont l'approbation devrait intervenir en fin d'année 2018,
- Le Plan de Déplacement Urbain (PDU), approuvé le 6 décembre 2007,
- Le Plan local d'Urbanisme (PLU) de la ville de Nîmes dont la révision a été approuvée par délibération en date du 7 juillet 2018.

Contexte démographique : Nîmes est une ville attractive (croissance démographique continue), jeune (15-29 ans >21% de la population) avec un taux de chômage au dessus de la moyenne.

Le fuseau d'étude se situe sur une zone dense en population et en emploi.

Activité économique : Elle repose essentiellement sur le tertiaire. Le fuseau d'étude traverse les principaux centres d'activité (CHU, centres commerciaux, commerces de proximité, établissements publics...).

Loisirs et tourisme : Sa situation géographique et ses vestiges romains confèrent à la ville de Nîmes une forte attractivité touristique.

Bâti, équipements et réseaux : Le fuseau d'étude traverse des quartiers présentant une typologie de bâtis variée. Il est concerné par de nombreux équipements publics. Le projet rencontre la plupart des réseaux secs et humides.

Organisation des déplacements : Le trafic routier important sur les axes empruntés par la future ligne Tram'Bus rend ce projet opportun pour réduire ou limiter la croissance du trafic automobile.

Le réseau de pistes cyclables sur Nîmes est discontinu.

Risques technologiques :

Le fuseau d'étude est concerné par la présence de :

- 6 ICPE et 2 tours réfrigérantes,
- La RN 106 générant les risques liés aux Transports de Matières Dangereuses (TMD),
- Les voies ferrées (risques TMD),
- 2 gazoducs.

Le risque TMD par voies ferrées sera diminué par le report du transport fret sur le contournement ferroviaire Nîmes Montpellier (CNM).

2.3.1.4 - Cadre de vie

Qualité de l'air et ambiance sonore : De part l'existence d'axes routiers plus ou moins importants, le fuseau d'étude présente une qualité de l'air dégradée et une ambiance sonore de modérée à non modérée.

Emissions lumineuses : En dehors de l'hyper centre, l'éclairage est obsolète ou inadapté au tracé du Tram'Bus.

2.3.1.5 - Patrimoine et paysages

Patrimoine culturel et archéologique : Le fuseau d'étude traverse des périmètres de protection de monuments inscrits au patrimoine et un secteur sauvegardé.

Aspect visuel et paysager : Le paysage du fuseau d'étude est différent selon les secteurs traversés. Le tracé du Tram'Bus (T2), implanté sur un tracé routier, s'inscrit dans un paysage plutôt urbain.

2.3.1.6 - Synthèse et hiérarchisation des enjeux

Une analyse détaillée a permis de hiérarchiser les enjeux et d'associer à chaque enjeu des objectifs pour le projet :

Niveau de sensibilité fort :

- Eaux superficielles : prise en compte du risque inondation,
- Risque naturel inondation : Prise en compte des écoulements pluviaux, compensation de l'imperméabilisation, précautions pour limiter les risques de dégradation et de sécurité des futurs usagers,
- Contexte économique et urbain,
- Documents d'urbanisme : compatibilité du projet,
- Bâti, équipements et réseaux,
- Organisation des transports,
- Qualité de l'air, ambiance sonore, Patrimoine culturel ; Niveau de sensibilité modéré :
- Eaux souterraines : connaissance précise du niveau des nappes et préservation en phase travaux,
- Faune : oiseaux et mammifères,
- Démographie,
- Activité économique, loisir et tourisme,
- Paysages.

Niveau de sensibilité faible :

- Milieu physique : Climat, géographie, topographie, géologie, mouvements de terrain, séismes,
- Milieu naturel flore,
- Milieu naturel faune : invertébrés, amphibiens et reptiles,
- Fonctionnalités écologiques,
- Risques technologiques ;

Niveau de sensibilité négligeable :

- Feux de forêt.

Avis de la commission d'enquête : Tous les facteurs susceptibles d'être affectés par le projet semble bien avoir été inventoriés.

2.3.2 - Choix par le maître d'ouvrage parmi les solutions de substitutions raisonnables examinées

La solution retenue découle d'une analyse multicritère menée par le groupement de maîtrise d'œuvre.

Le choix s'est fait sur la base de critères d'analyse globaux :

- Urbains,
- Performance,
- Environnement, Evolutivité,
- Coût (investissement et exploitation).

La solution retenue permet de proposer un itinéraire cyclable sur toute la longueur du tracé.

2.3.3 - Description des incidences notables du projet sur l'environnement et mesures pour Eviter, Réduire ou Compenser (séquence E.R.C.) les effets du projet

2.3.3.1 - Effets positifs du projet :

- Le projet dessert des quartiers à forte densité de population : Pissevin-Valdegour (17 000 habitants), chemin Bas d'Avignon (7 000 habitants) et Mas de Mingue (3 000 habitants).
- Ces quartiers font l'objet d'un contrat de ville dans le cadre du Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU). Avec l'arrivée du Tram'Bus diagonal ces quartiers bénéficieront d'une requalification urbaine :
 - Valorisation du paysage et du cadre de vie,
 - Renouvellement du parc de logements,
 - Développement économique via de nouvelles implantations d'activité et de maintien de commerces,
 - Désenclavement et accessibilité des quartiers aux équipements publics, centres commerciaux,
 - Développement social et culturel.
- Le Tram'Bus favorisera les déplacements à vélo.
- La ligne Tram'Bus desservira les quartiers les plus denses en population et en emplois, la gare SNCF, le CHU Carémeau et la salle de musique Paloma.
- Une réorganisation des transports urbains sera nécessaire pour optimiser les temps de parcours des usagers.
- En fluidifiant les déplacements, en favorisant la mobilité, le Tram'Bus Diagonal devrait faciliter l'accès à l'emploi et apporter une nouvelle attractivité économique pour les investisseurs.
- Le choix d'une solution BHNS, moins coûteux (118 millions d'euros HT) que la version tramway (255 millions d'euros HT) antérieurement envisagée, permet à Nîmes Métropole de réaliser un mode de transport performant dans le cadre de ses contraintes budgétaires.
- Le BHNS, accompagné d'un site propre (sur 90% de son tracé) représente une solution durable.
- Bien que l'étude d'impact présentée dans le dossier porte sur un véhicule hybride diesel, le choix du maître d'ouvrage s'est finalement porté sur un hybride biogaz qui présente les avantages suivants :
 - Niveau sonore plus faible,
 - Réduction des émissions polluantes.
- Le projet doit apporter un gain de temps et une meilleure desserte pour les usagers, un partage de la circulation entre voiture, mode doux piétons et cyclistes et la plateforme Tram'Bus Diagonal.
- Les atouts du « haut niveau de service » apporteront une meilleure accessibilité, un temps de parcours garanti par sa voie en site propre et la priorité aux carrefours, une fréquence de passage élevée (5 à 8 minutes) et une large amplitude horaire (5 heures à minuit selon les jours).

2.3.3.2 - Effets du projet sur le milieu physique et mesures associées

Climatologie :

En phase travaux les engins de chantier (motorisation diesel) produisent des gaz à effet de serre. La réduction des émissions passe par une optimisation de l'entretien des engins, des déplacements des personnes et des matériaux.

En phase fonctionnelle le projet n'est pas de nature à modifier localement le climat.

Topographie : Les effets du projet, tant en phase travaux que fonctionnelle sont très ponctuels et négligeables.

Géologie :

En phase travaux, seules les couches superficielles sont concernées, l'impact du projet est faible, voire nul.

Aucun impact n'est prévu en phase fonctionnelle.

Eaux souterraines et superficielles :

En phase travaux des mesures de préventions concernant les risques de pollution seront mises en place (bassin de décantation, évacuation vers des sites de traitement adapté en cas de pollution accidentelle...).

En phase fonctionnelle : Le projet prévoit la mise en place de dispositifs de traitement des eaux et de compensation de l'imperméabilisation (bassins de rétention, noues...)

Le risque principal est le risque inondation. Le dossier d'étude d'impact du projet présente une étude détaillée au chapitre 5.3.4.

Les mesures prises dans le cadre de la séquence ERC sont les suivantes :

- Limiter l'imperméabilisation de nouvelles surfaces :
 - En implantant le tracé du Tram'Bus T2 sur des voiries existantes,
 - La création de tranches végétalisées,
 - L'emploi de matériaux drainants.
- Limiter le volume de remblais en décaissant les stations (une étude détaillée de l'impact est présentée pour chaque station) ;
- Création d'ouvrages de stockages (bassins, noues, fossés drainant) ;
- Approfondissement de bassins de stockage existants ;
- Prise en compte des cadereaux...

Conformité avec le PPRI :

Le PPRI précise : « *Les équipements d'intérêt général...sont admis sous réserve d'une étude hydraulique préalable...* »

Plusieurs expertises et études hydrauliques ont été réalisées dans le cadre du projet :

- Concernant l'inondabilité, une modélisation des rues Boulevard Talabot, rue du Cirque Romain, rue de l'abattoir,
- Une expertise hydraulique au niveau de chaque station en zone inondable du PPRI,
- Concernant la gestion du pluvial, les bassins de rétention ont fait l'objet d'une modélisation 1D (Laennec, IUT, Pissevin, cascades Kennedy, noue Centenaire, Valladas),

Le réseau pluvial n'est pas modifié.

Les surverses au niveau des ouvrages, les axes et directions des écoulements actuels, les directions d'écoulement en cas de surverses, les bassins versant des noues, tranchées et bassins figurent sur des plans détaillés (chapitre 5.3.4 de l'étude d'impact, page 440 à 487).

Les autres aménagement seront implantés et ancrés de façon compatible avec le règlement du PPRI.

Le projet est conforme au PPRI.

Du fait que le projet n'aura pas d'incidences sur le risque inondation, il est compatible avec le PGRI.

Le Service Eaux Inondation de la DDTM considère que ses remarques ont été prises en compte et approuve le projet.

Les risques naturels :

Les contraintes liées aux risques naturels sont prises en compte dans la conception du projet et des précautions sont prises pour éviter tous risques rendant ainsi l'impact du projet réduit voire nul en phase travaux.

En phase opérationnelle, le projet n'aura pas d'incidence sur l'écoulement des eaux.

2.3.3.3 - Effets du projet sur le milieu naturel et mesures associées

Bien qu'il s'agisse d'espèces à enjeu faible, les mesures nécessaires seront prises pour limiter l'impact du projet sur la faune et la flore.

Mesures d'évitement :

Un balisage et une mise en défens des zones à enjeux proche des emprises seront mis en place. Dans cette optique, un encadrement écologique permettra de vérifier la conformité des travaux vis-à-vis des zones protégées et, plus généralement, de veiller au respect du patrimoine naturel.

Mesures de réduction :

Défavorabilisation écologique et adaptation du calendrier des travaux pour éviter la destruction d'individus et limiter les effets du dérangement (amphibiens, reptiles, oiseaux, mammifères) par :

- Une réduction de l'attrait des zones d'emprise en amont des travaux,
- Une adaptation du calendrier des travaux afin qu'ils génèrent le moins d'impact possible.

Abattage de « moindre impact » d'arbres gîtes potentiels :

Cette mesure consiste à :

- Avant travaux, expertiser pour recenser les gîtes potentiels,
- Choisir la période d'abattage, après l'émancipation des jeunes individus, prendre les précautions nécessaires pour effectuer cet abattage puis expertiser par un expert chiroptérologue.

Limitation et adaptation de l'éclairage pour éviter l'effarouchement de certaines espèces de chauves souris :

Si la localisation et le type d'éclairage ne sont pas encore définis à ce stade du projet, des préconisations sont toutefois indiquées afin de réduire la pollution lumineuse et son impact sur la faune.

Adaptation des bassins de rétention à la faune sauvage :

Ces bassins de rétention peuvent créer de véritables pièges pour certains animaux. La réduction de ce risque se fera par l'utilisation d'un matériel d'étanchéité adapté ou par la création d'échappatoires et par un positionnement de ces bassins à plus de 20 mètres de la chaussée.

Minimiser les risques de pollution des fossés :

Ces risques existent particulièrement en phase travaux, notamment de pollution par les hydrocarbures. Les précautions d'usage sur les chantiers seront prises :

- Remplissage des engins par pompe à arrêt automatique,
- Vidange des engins par aspiration sans perte de produit,
- Entretien et plein des engins hors des emprises du chantier,
- Coffrage bloquant pour éviter les écoulements de laitance dans le milieu,
- Récupération dans des réservoirs étanches des huiles usées et évacuation au fur et à mesure vers les sites de traitement appropriés,
- Stockage d'hydrocarbures et de polluants à proximité interdit,

- Entretien régulier des engins,
- Présence sur le chantier de matériel anti pollution.

Quelque soit les enjeux et les impacts bruts du projet, les mesures de réduction prises conduisent à un impact résiduel allant de faible à nul.

2.3.3.4 - Effets du projet sur le milieu humain et mesures associées

Documents d'urbanisme et autres documents de planification :

Le SCOT du Gard :

« Le projet d'installation d'un réseau de transport en site propre (TCSP) est inscrit dans le Document d'Orientations Générales (DOG) du SCOT Sud du Gard. »

En favorisant de manière durable le développement du territoire et son accessibilité à l'intermodalité dans les modes de transports, le projet est compatible avec **l'orientation 1** :

« Organiser la structuration du territoire, en rendant les espaces cohérents, appuyer le développement urbain sur les infrastructures de transport et de déplacement, optimiser l'utilisation des réseaux de transport collectif, développer l'intermodalité. »

Le projet, en permettant de préserver la qualité et les richesses paysagères du territoire, de réduire les émissions de gaz à effet de serre, en favorisant l'usage du bus est compatible avec **l'orientation 2** :

« Valoriser les ressources propres au territoire en conservant la qualité et le cadre de vie urbain et local, tendre vers une meilleure qualité de l'air, traiter les nuisances sonore, en réduisant les émissions de gaz à effet de serre en favorisant les modes de déplacement alternatifs à la voiture, et en se prémunissant des nuisances sonores dans les projets d'aménagement et de développement urbain ».

Le projet vise à assurer une transparence hydraulique, il favorise l'intermodalité entre les territoires, participant ainsi au développement du territoire, répondant ainsi à **l'orientation 3** :

« Créer des solidarités à l'échelle du Sud du Gard, notamment en prenant bien en compte les risques naturels sur le territoire, en maîtrisant le foncier... Définir une stratégie commune de d'aménagement et de développement du territoire spécifique aux risques, favoriser le développement des transversalités territoriales au service d'une destinée commune et de prérogatives conjointes, notamment en assurant la cohérence des territoires ».

Le projet de Tram'Bus T2 est compatible avec le SCOT du Gard

Enjeux du PDU : « Maîtriser la croissance du trafic automobile sur l'agglomération Nîmoise :

- Promouvoir une organisation multipolaire autour de l'unité urbaine de Nîmes,
- Organiser le développement autour des infrastructures lourdes de transport collectif. »

Le projet répond parfaitement aux orientations du PDU.

Le PLU de Nîmes :

Le PLU de la ville de Nîmes a fait l'objet d'une procédure de révision afin de le rendre compatible avec le projet de Tram'Bus T2.

Le règlement de chacune des zones indique que sont notamment autorisés : *« Les constructions et installations nécessaires à la ligne de transport en commun (TCSP) ainsi que les affouillements ou exhaussements du sol qui lui sont liés ».*

Pour la zone concernée par le P+R Laennec, le règlement précise que sont autorisées : *« Dans la mesure où leur aspect et leur fonction sont compatibles avec l'environnement, toutes les constructions et installations nécessaires au service public ou d'intérêt collectif, peuvent être autorisées même si elle ne respecte pas le corps de règle de la zone, notamment les équipements et constructions nécessaires à la création de la ligne T2 ou TCSP ».*

Le PLU, ainsi révisé, a été approuvé le 7 juillet 2018.

Le projet de Tram'Bus diagonal est donc compatible avec le PLU de la ville de Nîmes.

Contexte démographique :

Les travaux n'auront aucun impact de nature à modifier les dynamiques démographiques.

L'amélioration de la desserte des communes renforcera l'attractivité des communes concernées et aura un effet positif sur le contexte démographique.

Activité économique :En phase travaux :

- Les travaux nécessaires à l'aménagement de la ligne du Tram'Bus favoriseront de façon temporaire l'emploi.
- Les difficultés d'accès aux activités économiques s'ajoutent aux contraintes sur la circulation routière, rendant plus complexe l'ensemble de la chaîne des déplacements des riverains.

En phase fonctionnelle :

Tous les accès interceptés par le projet sont rétablis. Concernant les impacts sur le foncier, les propriétaires seront indemnisés conformément au code de l'environnement pour cause d'utilité publique.

Loisirs et tourisme :

Les travaux peuvent perturber l'accès aux différentes structures.

En phase fonctionnelle : Le projet n'a pas d'impact significatif sur les loisirs et le dynamisme touristique.

Bâti, équipements et réseaux :En phase travaux :

Les impacts du projet sont ceux générés habituellement par des travaux en zone urbaine.

Des mesures de réduction sont mises en œuvre pour limiter ces impacts :

- Choix judicieux pour l'implantation des installations de chantier,
- Maintien des accès,
- Prise en compte des réseaux (DICT conformément à l'article R.554-1 et suivants du Code de l'Environnement).

En phase exploitation :

Le projet nécessite l'acquisition pour cause d'utilité publique de plusieurs bâtis impactés par les emprises du projet (habitations et locaux commerciaux). Les propriétaires seront indemnisés conformément au Code de l'Expropriation.

Organisation des déplacements :En phase travaux :

Les travaux engendreront des perturbations importantes :

- Modification des itinéraires des véhicules particuliers et autres,
- Perturbations des cheminements piétonniers et cyclables,
- Organisation temporaire des transports collectifs,
- Modification des zones de stationnement.

Des mesures de réduction sont mises en place : information des riverains et usagers de la route, phasage des travaux et maintien de la circulation (sauf rue de la République) et des accès.

En phase fonctionnelle :

De nombreuses places de stationnements, situées le long des voies, seront supprimées.

Le plan de circulation sera modifié.

Mesures de réduction :

- Création du parc Laennec et mutualisation du parking SMAC Paloma,
- Création de points et de pôles d'échange nécessitant une réorganisation complète des transports collectifs

Risques technologiques :

Le projet n'a pas d'impact sur les risques technologiques.

Remarques de la commission d'enquête sur des effets sur le milieu humain :

- Le projet doit améliorer la desserte et des temps de parcours des transports en communs.
- L'utilisation de l'emprise routière limite les consommations foncières et la destruction de bâtis.
- Tous les accès seront rétablis.
- Les travaux seront réalisés en phase afin de réduire les nuisances.
- L'impact sur les activités existante est jugé globalement faible, bien qu'il ressort des contributions déposées par des commerçants de la rue du Cirque Romain et de la route d'Avignon, qu'il puisse être fort tant dans la phase travaux que fonctionnelle (difficulté d'accès et manque de stationnements de livraison et de chargement).

2.3.3.5 - Effets du projet sur le cadre de vie et mesures associées**Qualité de l'air :****En phase travaux :**

Les effets inhérents au chantier dégraderont la qualité de l'air par émission de poussières, pollution par les gaz d'échappement, dégagement de mauvaises odeurs.

Les mesures de réduction consisteront, à un bâchage des bennes de transport, arrosage du chantier, justification du contrôle technique de moins de six mois des engins de chantier et respect des prescriptions du chantier en matière de gestion des déchets.

En phase fonctionnelle :

La réalisation du projet (horizon 2030) n'engendre pas de modification significative de la dispersion des polluants par rapport à l'état de référence 2030 (scénario sans projet).

Ambiance sonore et vibrations :

Les travaux contribueront temporairement à l'augmentation de l'ambiance sonore et des vibrations. L'impact est jugé faible du fait de sa durée limitée.

En phase exploitation : Le projet induira une diminution de la circulation à plusieurs endroits du tracé retenu qui se traduira par une diminution au niveau du bruit et des vibrations.

Emissions lumineuses :

Seul le centre ville est équipé d'un éclairage moderne. La mise en place d'un éclairage adapté et performant sur le reste du parcours aura un impact positif en réduisant les nuisances lumineuses et la consommation d'énergie et en préservant la biodiversité et les paysages nocturnes.

Déchets :

Pendant le chantier les déchets seront traités de façon appropriée comme vu précédemment.

En exploitation le projet ne produira pas de déchets.

2.3.3.6 - Effets du projet sur le patrimoine et le paysage et mesures associées**Patrimoine culturel et archéologique :**

Les travaux réalisés dans le champ de visibilité de 500 m des monuments appartenant au patrimoine culturel et archéologique seront soumis à une autorisation délivrée par l'Architecte des bâtiments de France (ABF) valant avis conforme.

L'impact temporaire sera jugé faible.

Les impacts de la phase exploitation sont positifs du fait de la réhabilitation des voiries et des quais.

Aspect visuel et paysager

Comme précédemment, un effet faible, car temporaire, des travaux.

Un effet positif en phase fonctionnelle du fait du renouvellement, de la modernisation des mobiliers urbains et de la plantation de nombreux arbres (590).

2.3.3.7/ Analyse de la vulnérabilité du projet

Le projet peut être vulnérable :

- Au changement climatique (température, pluviométrie)
- A des risques de catastrophes majeures.
- L'analyse de la vulnérabilité du projet face au changement climatique s'avère pertinente pour :
 - Les températures : le dimensionnement des ouvrages et des structures des chaussées permettent de considérer ce risque faible ;
 - La pluviométrie : la succession de longues périodes de sécheresse à de courtes périodes de pluies intenses génère un risque de « gonflement, retrait » des argiles. Le dimensionnement des réseaux d'assainissement ainsi que les modalités d'implantation des ouvrages ont permis d'intégrer le risque potentiel d'épisodes pluvieux plus denses et plus fréquents.

Le projet n'est pas concerné par le risque de catastrophe majeure du fait de l'absence de site SEVESO.

2.3.3.8/ Evolution probable de l'état actuel avec le projet

Milieu naturel : Le projet n'aura pas une incidence significative sur, le climat, la topographie et la géologie. Il n'aura aucune conséquence sur les risques naturels.

Milieu naturel et biodiversité : Le projet ne modifiera pas les fonctionnalités de périmètre à statut dont NATURA 2000. Il n'aura pas d'incidence sur l'évolution de la biodiversité et l'état des fonctionnalités écologiques.

Milieu humain : Le projet accompagnera le développement démographique de la population, participera du développement économique de l'agglomération, contribuera à l'amélioration du fonctionnement urbain. Il participera à l'amélioration du transport collectif de l'agglomération conformément au plan de déplacement urbain.

Cadre de vie : Le projet n'est pas de nature à générer des nuisances de la qualité de l'air. Les études présentées dans le dossier sont basées sur un véhicule hybride diesel alors qu'il s'agira d'un véhicule hybride gaz naturel. Il participe localement, pour certaines rues, à une diminution des nuisances sonores et devrait permettre de réduire la pollution lumineuse.

Patrimoine et paysage : Le projet n'est pas de nature à générer des incidences sur le patrimoine. Il améliorera l'insertion de l'infrastructure routière sur laquelle circule le Tram'Bus Diagonal dans le paysage.

2.3.4 - Analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets existants ou approuvés

Les projets pris en compte sont ceux qui, lors de l'étude d'impact :

- Ont fait l'objet d'une étude d'incidence au titre de l'article R181-14 et d'une enquête publique ;
- Ont fait l'objet d'une évaluation environnementale au titre du Code de l'Environnement et pour lesquels un avis de l'autorité environnementale a été rendu public ;

- Les projets d'aménagement connus, situés à proximité du projet, n'ont pas fait l'objet d'un avis de l'AE au moment de la rédaction de l'étude d'impact.

Projets ayant fait l'objet d'un avis de l'AE : ZAC du Mas Lombard, Musée de la Romanité, aménagement des cadereaux de Valdegour et Sainte Césaire et du cadereau d'Uzès et ses affluents.

Autres projets pris en compte : Extension du CHU, ZAC de la gare, Hoche université, renouvellement urbain des quartiers Valdegour-Pissevin et Chemin Bas d'Avignon, prolongement de la ligne T1 du Tram'Bus vers Caissargues.

2.3.4.1 - Effets cumulés en phase travaux

Les effets cumulés en phase travaux dépendent essentiellement de la superposition des plannings, plannings non connus, non mentionnés dans le dossier d'enquête. Par exemple le musée de la Romanité est achevé car inauguré en juin 2018.

Seuls les projets réalisés en même temps ou se chevauchant peuvent avoir des effets cumulés. Chaque projet devra prendre des mesures afin de réduire ses effets potentiels.

2.3.4.2 - Effets cumulés en phase exploitation

Aucun effet cumulé n'est à prévoir sur le milieu physique.

L'évaluation des effets n'a pas montré d'atteintes significatives sur le milieu naturel, donc, aucun effet cumulé n'est à prévoir avec les autres projets connus.

Aucun effet cumulé n'est à prévoir sur l'ambiance sonore avec les autres projets.

L'effet sur la qualité de l'air apparaît comme potentiellement négatif du fait de l'augmentation de trafic induit par les projets urbains.

Les projets retenus auront un effet positif sur le contexte urbain, le paysage et le cadre de vie des habitants.

2.3.4.3 - Effets cumulés entre la ligne T2 et le prolongement de la ligne T1 du Tram'Bus

Il n'y aura pas d'effet cumulé sur le milieu physique, sur le milieu naturel et le cadre de vie.

Les effets seront positifs sur le milieu humain (offre d'un niveau de service de transport en commun élevé) et paysage (renforcement de la trace végétale le long du parcours).

2.3.5 - Incidence du projet sur le site NATURA 2000

Le projet n'aura pas d'incidence notable dommageable sur la ZPS FR9112015 « Costières nîmoises » et la ZPS FR9112031v « Camp des Garrigues ».

2.3.6 - Impact spécifique des infrastructures de transport

2.3.6.1 - Impact du projet sur le développement potentiel de l'urbanisation :

Inscrit dans un paysage déjà fortement urbanisé, il n'a pas vocation à être le support d'une urbanisation future, mais à répondre à des besoins de desserte importants.

2.3.6.2 - Enjeux écologiques et risques potentiels liés aux aménagements fonciers :

Aucun espace naturel, agricole ou forestier n'est concerné par les aménagements.

2.3.6.3 - Analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité et évaluation de la consommation énergétique résultant de l'exploitation du projet :

La création de parkings relais, la réduction de l'utilisation de la voiture, objet du projet, modifieront la répartition du trafic sur l'agglomération nîmoise.

A l'horizon 2030, le projet ne vient pas compenser les augmentations de trafic, mais il vient stabiliser les coûts collectifs de la métropole nîmoise.

A noter que l'étude d'impact a été réalisée avec l'hypothèse d'un véhicule diesel, alors que le véhicule retenu est un véhicule à motorisation hybride gaz, moins polluant.

2.3.6.4 - Evolution du trafic liée au projet

Une étude détaillée et la méthode utilisée sont présentées dans le dossier d'enquête au chapitre 8.2 (page 593) de l'étude d'impact. Il en ressort que certains axes verront leur trafic diminuer au profit d'autres qui connaîtront une augmentation.

2.3.6.5 - Principes des mesures de protection contre les nuisances sonores qui seront mis en œuvre

Suite aux démolitions prévues rues de l'Abattoir et du Cirque Romain, les riverains subiront une modification significative du niveau sonore.

Les façades seront protégées par un mur de clôture et recevront une isolation complémentaire. Dix bâtiments sont ainsi concernés.

2.3.7 - Coûts des mesures environnementales

Le coût global des mesures environnementales est de **7 370 000 € HT**. Ce montant est déjà intégré au coût global du projet.

Un tableau détaille le coût de chaque mesure d'évitement, de réduction ou de compensation au chapitre 8.1 de l'étude d'impact (page 597).

2.3.8 - Modalités de suivi des mesures environnementales

Accompagnement, contrôle et évolution des mesures en faveur de la biodiversité :

Le dispositif a pour objectifs :

- Vérifier la bonne application des mesures proposées,
- Vérifier la pertinence des mesures mises en place,
- Proposer en « cours de route » des adaptations éventuelles des mesures au cas par cas,
- Composer avec les changements et les circonstances imprévues (aléas climatiques, incendies etc.),
- Garantir auprès des services de l'état et autres acteurs locaux, la qualité et le succès des mesures programmées,
- Réaliser un bilan pour un retour d'expériences et une diffusion restreinte des résultats aux différents acteurs.

Cette mission sera confiée à un écologue qui interviendra avant travaux, pendant les travaux et après chantier.

Suivi des mesures concernant la gestion des eaux :

En phase travaux :

Le Maître d'ouvrage propose au SEI DDTM, pour validation préalable au démarrage du chantier, une méthodologie de suivi de la qualité des eaux des cadereaux, à l'aval du point de rejet de la zone travaux. Selon le courrier du SIE DDTM, daté du 31 mai 2018, adressé à la préfecture, cette méthodologie n'a pas été remise en cause.

Les contrôles se feront par l'envoi de photos hebdomadaires prises en oblique, produites par les entreprises (prévu dans les marchés), en amont et en aval des travaux. Celles-ci permettront de détecter la moindre présence d'hydrocarbure en surface. Des analyses d'hydrocarbures seront confiées à un laboratoire agréé.

En phase exploitation :

Des opérations de surveillance seront conduites selon les normes, réglementations et prescriptions en vigueur :

- Des bassins : nettoyage, curage, entretien de la végétation (document de référence principal, Guide technique des bassins de retenue d'eaux pluviales, STU, Agence de l'eau – 1994 – Paris Editions Lavoisier TEC et DOC – 275 p.),
- Les noues et fossés : l'entretien concerne la partie végétale, tonte du gazon, curage des orifices, arrosage en période sèche, mais aussi en cas de colmatage le remplacement de la couche végétale colmatée et éventuellement le massif filtrant si nécessaire,
- Le réseau pluvial du Tram'Bus : Fauchage, nettoyage et enlèvement des déchets, curage du réseau par hydrocureuse, contrôle de l'étanchéité des ouvrages étanches tous les 3 ou 5 ans.

Les coûts d'entretien ont été évalués à :

- 3 €/ml/an pour l'entretien du réseau pluvial,
- 17,4 €/ml/an pour l'entretien des tranchées,
- Pour les bassins, 1 200 €/bassin/an pour le nettoyage, 1 500 €/bassin/an pour le curage et 2 700 €/bassin/an pour l'entretien de la végétation,
- Pour les noues, 2 €/ml/an pour le nettoyage et 2,2 €/ml/an pour le curage.

Les modalités de suivi et leurs coûts ont bien été décrits dans le dossier d'enquête.

3. PREPARATION ET ORGANISATION DE L'ENQUÊTE

3.1. Consultation préalable

3.1.1 - Introduction

Le projet Tram'Bus Diagonal (ligne T2) a été soumis à une concertation préalable du 11 janvier 2016 au 11 avril 2016. Cette concertation avait pour objectif :

- D'informer le public sur le projet,
- De recueillir l'expression de la population quant à l'opportunité du projet,
- De débattre des différentes hypothèses de tracés et du matériel roulant étudié afin d'orienter le maître d'ouvrage dans le choix définitif du projet à soumettre à l'enquête publique.

Cadre réglementaire de la concertation préalable :

Cette concertation a été organisée conformément à l'article L330-2 du code de l'urbanisme. Les modalités de cette concertation ont été approuvées (à la majorité et 15 abstentions) par une délibération du Conseil Communautaire de Nîmes Métropole le 6 juillet 2015.

Cette délibération a, entre autre, défini les modalités de la concertation qui prévoient :

- L'exposition publique à l'hôtel de ville de Nîmes et dans un ou plusieurs autres lieux.
- L'ouverture d'un ou plusieurs registres à l'hôtel de ville de Nîmes et dans un ou plusieurs autres lieux.
- Une ou plusieurs réunions publiques annoncées par voie de presse.
- Une ou plusieurs réunions avec des partenaires.
- Une ou plusieurs réunions spécifiques rassemblant les élus, les associations concernées, les comités de quartier concernés.
- Des articles dans les journaux d'information locaux.
- Une plateforme d'échange numérique à partir du site interne de Nîmes Métropole.

Méthodologie du bilan :

A l'issue de la période de concertation, Nîmes Métropole a rassemblé l'ensemble des expressions du public pour procéder à un travail d'analyse quantitatif et qualitatif des avis et questions exprimés.

3.1.2 - Mise en œuvre de la concertation

3.1.2.1 - Les dispositifs d'informations mis en œuvre :

Les plaquettes d'information : réalisées à partir des données du PDU 2007 et de la prise en compte de la loi de transition énergétique pour la croissance verte, ont été :

- Consultables dans divers lieux publics dont en particulier l'hôtel d'agglomération de Nîmes Métropole et l'hôtel de ville de Nîmes et toutes les mairies de l'agglomération,
- Distribuées dans les 98 400 boîtes aux lettres des 27 communes de l'agglomération,
- Disponibles en téléchargement sur le site www.aggloforum.nimes-metropole.fr.

Remarque de la commission d'enquête : Concernant la distribution des plaquettes d'informations, plusieurs personnes, dont notamment des commerçants de la rue du Cirque Romain, prétendent ne pas avoir été destinataires de ces plaquettes.

Les panneaux d'exposition : positionnés, conformément à la délibération du Conseil Communautaire de Nîmes Métropole, ainsi que sur les lieux publics de la concertation et à l'accueil des réunions publiques, téléchargeables sur le site web Aggloforum :

- Mentionnaient les dates des réunions publiques et les moyens d'expressions mis à la disposition du public,
- Présentaient le projet de manière synthétique ainsi que le rôle de la concertation.

Les affiches de format A3 : elles ont été distribuées dans les mairies de quartiers de Nîmes, les 27 communes de l'agglomération de Nîmes Métropole, à l'hôtel d'agglomération et au forum travaux Nîmes Ecusson durant la deuxième quinzaine de janvier 2016.

En complément un réseau de quarante panneaux de 2 mètres carrés a été mis à disposition par la ville de Nîmes du 1^{er} au 15 février et du 14 mars au 15 avril 2016.

Aggloforum : Accessible dans l'onglet « projets », une rubrique complète téléchargeable de la plateforme numérique participative était consacrée à la présentation du Tram'Bus Diagonal (T2).

Les sites web de Nîmes Métropole et de Tram'Bus Tour de l'Ecusson : pendant toute la durée de la concertation une bannière personnalisée faisait office d'annonce du lancement de la concertation et de chacune des réunions publiques et renvoyait vers la page de l'Aggloforum dédiée au projet Tram'Bus (T2).

Les réseaux sociaux de Nîmes Métropole : Les informations, lancement de la concertation et réunion publique, étaient postées sur la page Facebook et automatiquement relayées sur son compte Tweeter.

Le kit communication :

Le kit communication transmis aux 27 communes de l'agglomération leur a permis de relayer l'information sur leurs propres outils, web ou journaux municipaux.

Plusieurs organismes, CHU, Chambre des métiers et de l'artisanat du Gard, Chambre de commerce et de l'industrie du Gard, ont relayé l'information par une mise à disposition de plaquettes sur des présentoirs dédiés, une publication par un journal interne ou via leur site web pour les chambres consulaires.

Les relations presse :

Une conférence de presse en présence du Président de l'agglomération de Nîmes Métropole et du maire de Nîmes a été organisée par Nîmes Métropole le 15 janvier 2016 pour annoncer l'ouverture de la concertation.

Pendant la période de concertation, plusieurs articles ont paru dans la presse, gazette de Nîmes, Midi Libre, Le Moniteur, le blog journal EKO des quartiers, Objectif Gard. Les dates et heures des réunions publiques ont été annoncées sur la radio locale France Bleu Gard Lozère.

Le plan Média :

Le lancement de la concertation a fait l'objet d'insertions publicitaires, sous forme d'encarts ou de bannières dans, plusieurs médias locaux : Midi Libre, La gazette de Nîmes, Midilibre.fr, Objectifgard.fr et sur plusieurs sites d'information et d'actualité géolocalisés (Nîmes + 20 kms autour).

3.1.2.2 - Les moyens d'expression

Les réunions publiques et autres réunions de concertation :

Ces réunions se déroulaient en deux phases :

- Présentation du projet par l'équipe projet (services de Nîmes Métropole et SPL Agate) appuyée sur un support diaporama,
- Un temps de parole consacré aux échanges et aux questions-réponses entre le public et le maître d'ouvrage.

Cinq **réunions publiques** ont eu lieu.

Douze **réunions d'acteurs** locaux ont été organisées afin d'aborder des thématiques spécifiques.

Trois **réunions de quartiers** avaient pour but de toucher les habitants des quartiers en rénovation.

Le panel citoyen :

Représenté par 96 citoyens sélectionnés par tirage au sort sur les listes électorales, il constitue le panel de citoyens associés à tous les grands projets de l'agglomération qui se traduit sous la forme d'un avis argumenté.

Trois réunions du panel, pour présenter le projet, les orientations de l'agglomération en matière de transport et les variantes de tracé et recueillir auprès du panel son positionnement et ses recommandations envers Nîmes Métropole.

A l'issue de ces réunions, le panel a rédigé un avis argumenté de six pages intégrant les remarques :

- L'opportunité du projet,
- Le tracé et ses variantes,
- L'intermodalité,
- La qualité des services,
- Le matériel roulant.

L'Aggloforum a permis d'informer et de recueillir commentaires et questions.

Les registres, les courriers, les e-mails :

Au-delà des observations mentionnées sur les registres mis à la disposition du public, quelques personnes ont envoyé des e-mails ainsi que des courriers concernant le projet de Tram'Bus (T2).

3.1.3 . Bilan quantitatif de la concertation

748 personnes ont participé à la concertation dont :

- Réunions de concertation : 614 personnes,
- Panel citoyen : 63 personnes,

- Aggloforum : 35 personnes,
- Registre : 23 personnes,
- Courriers et mails : 13 personnes.

A noter que les réunions ayant rassemblé le plus de participants se sont tenues au centre ville, dans le secteur Est (Paloma), secteur Ouest Caveirac et Faculté de médecine.

3.1.4 - Les enseignements de la concertation

La concertation a permis au Maître d'ouvrage d'approfondir sa réflexion sur :

- L'opportunité du projet : renforcer l'attractivité du centre ville et interrogation sur la desserte des secteurs Ouest (Vaunage) et Est (Marguerites).
- Le choix du tracé,
- Le Choix du matériel roulant,
- Mais également sur l'intermodalité, la qualité du service, la réalisation du projet, le lien avec les projets connexes.

3.1.5 - Le projet à l'issue de la concertation

Le tracé : Suite à la concertation plusieurs tracés ont été adoptés, trois autres ont fait l'objet d'études approfondies.

Le matériel roulant : Les études amènent au choix d'un bus de 24 mètres et à se diriger vers une solution hybride.

3.1.6 - Bilan de la concertation

A l'issue de la concertation un bilan a été établi par la communauté de l'agglomération nîmoise : Par une délibération n° 2016-04-072 en date du 11 juillet 2016, le conseil communautaire de l'agglomération de Nîmes Métropole a approuvé à la majorité (1 voix contre, 5 abstentions) et a décidé :

« Article 1 : D'approuver le bilan de la concertation préalable à la réalisation de la ligne Tram'Bus (T2) diagonal de TCSP axe « Est/Ouest », tel qu'annexé à la présente délibération, confirmant les objectifs préalablement définis.

Article 2 : De confirmer le programme de l'opération de la ligne T2 Diagonal, tel qu'approuvé par délibération n° 2015-05-0034 du 6 juillet 2015 par le Conseil Communautaire.

Article 3 : D'approuver la réalisation du programme d'aménagement sur 11,5 km environ, sur la base des conclusions du bilan de la concertation en permettant aux études d'avancer dans les secteurs suivants :

8. CHU,

9. Rue Roberval (en lien avec la maîtrise d'œuvre de la ville de Nîmes)

10. Tracé de référence à l'Est par l'impasse du Clos de Coutelle ou réalisation de la variante n°1 par la rue de Courbessac et l'avenue Clément Ader.

Article 4 : D'autoriser le Président de la Communauté d'Agglomération Nîmes Métropole à faire procéder à l'instruction administrative du dossier et de saisir toutes les instances et autorités compétentes et notamment l'autorité environnementale.

Article 5 : D'autoriser le Président de la Communauté d'Agglomération Nîmes Métropole à prendre toutes les mesures nécessaires à l'application de la présente délibération et à signer toutes les pièces, actes et documents à intervenir dans ce cadre.

Article 6 : Les crédits nécessaires à la poursuite de l'opération sont inscrits pour l'année 2016 et seront inscrits ultérieurement autant que de besoin au budget de la communauté d'agglomération ».

3.2. Consultation préalable des personnes publiques associées ou concernées

Les Personnes Publiques Associées (PPA) réglementaires à consulter pour cette enquête sont les suivantes :

- Autorité environnementale (Ae) : sur saisine n° 2017- 005874 un avis a été émis le 17 mai 2018 par la MRAe (Mission Régionale d'autorité environnementale) Occitanie. Cet avis a fait l'objet d'un mémoire de réponse par le maître d'ouvrage. Ces deux documents ont été inclus dans le dossier d'enquête (volume L).
- Commission Locale de l'Eau (CLE) du SAGE Vistre, nappes Vistrenque et Costières : sur demande de la DDTM du Gard l'avis n° 31 -2017 du 4 décembre 2017 un avis a été émis par la CLE concernée.

La Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM) du Gard a instruit le dossier de demande d'autorisation environnementale de ce projet qui porte sur l'autorisation loi sur l'eau. Le dossier a fait l'objet de consultations et demandes d'avis auprès des services et organismes suivants :

- Service Eau et Inondation de la DDTM du Gard
- Service Environnement et Forêt de la DDTM du Gard
- Agence Régionale de Santé (ARS) Occitanie – Délégation territoriale du Gard
- Etablissement Public Territorial de Bassin du Vistre
- Syndicat Mixte des Nappes Vistrenque et Costières
- Services techniques de la ville de Nîmes – service pluvial
- Direction Régionale des Affaires Culturelles du Languedoc-Roussillon
- Direction Interdépartementale Des Routes Méditerranée (RN 106)

La DDTM du Gard précise dans son courrier du 31 mai 2018 (cf. annexes) que les remarques et réserves de ces services et organismes ont bien été prises en compte dans le projet.

3.3. Actions préalables à l'enquête parcellaire

Le projet de la ligne T2 vise à limiter l'impact foncier et s'inscrit au maximum dans les emprises publiques disponibles. Cependant certains tronçons nécessitent des acquisitions foncières. En conformité avec le Code de l'Expropriation, le maître d'ouvrage ayant été en mesure avant la Déclaration d'Utilité Publique (D.U.P.), de déterminer les parcelles à exproprier, de dresser le plan parcellaire et la liste des propriétaires, l'enquête parcellaire a été menée en même temps que l'enquête publique préalable à la DUP.

L'enquête parcellaire menée a ainsi permis d'identifier et de contacter les propriétaires concernés par l'opération. Durant son déroulé, les propriétaires ont pu vérifier l'exactitude des renseignements en possession de l'administration et apporter leurs observations afin de faire valoir leurs droits.

Par ailleurs, des démarches d'acquisition à l'amiable sont engagées par le Maître d'Ouvrage auprès de propriétaires impactés par le projet. De ce fait, certaines parcelles apparaissant dans le dossier ont depuis été acquises à l'amiable par le Maître d'Ouvrage.

32 parcelles ont ainsi été recensées et 86 propriétaires identifiés (y compris les syndics de 5 copropriétés).

Les notifications aux propriétaires (envois en Recommandé avec AR ou significations par huissiers de Justice) se sont effectuées entre le 27 juin 2018 et le 3 août 2018.

L'ensemble des 86 notifications ont été affichées en mairie de Nîmes à compter du 27 juillet 2018. Cet affichage a été contrôlé par constats d'huissier en date des 25 juillet et 10 août 2018.

Le détail de la procédure d'enquête parcellaire et la liste des propriétés concernées figure en annexe du présent rapport (Document Nîmes Métropole - Synthèse au 31/08/18 relative à l'enquête parcellaire).

3.4. Désignation de la commission d'enquête

Par lettre enregistrée le 4 juin 2018 au Tribunal Administratif de Nîmes, le Préfet du Gard a demandé la désignation d'une commission d'enquête en vue de procéder à une enquête publique ayant pour objet :

« La déclaration d'utilité publique, l'enquête parcellaire et l'autorisation environnementale unique au titre de la loi sur l'eau, pour le projet de réalisation de la ligne Tram'Bus T2 Diagonal sur le territoire de la commune de Nîmes ».

Par décision n° E18000071/30 du 7 juin 2018 (cf. annexes), le Vice-Président délégué du Tribunal Administratif de Nîmes a désigné une commission d'enquête de trois membres composée comme suit :

Président :

Monsieur Jean-Louis BLANC

Membres titulaires :

Monsieur Bernard DALVERNY

Monsieur Bernard TOURNADRE

3.5. Arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête

Par arrêté préfectoral n° 30-2018-06-19-002 du 19 juin 2018 (cf. annexes), Monsieur le Préfet du Gard a prescrit l'ouverture de l'enquête publique unique pour une durée de 31 jours consécutifs du mercredi 11 juillet 2018 à 8 heures au vendredi 10 août 2018 à 17 heures.

Cet arrêté précise en particulier les conditions de déroulement de l'enquête et en rappelle les règles.

Le siège de l'enquête a été fixé en mairie de Nîmes – service foncier (152, avenue Robert Bompard – 30033 Nîmes cedex 9).

Sept permanences ont été prévues en adéquation avec la mobilisation prévisionnelle du public et avec les horaires d'ouverture de la mairie de Nîmes –service foncier.

Conformément à la réglementation, cet arrêté préfectoral a été établi sur les bases d'une concertation entre l'autorité organisatrice (Préfecture du Gard – Bureau de l'environnement, des installations classées et des enquêtes publiques) et la commission d'enquête lors de la réunion du 14 juin 2018 afin de définir les modalités de déroulement de l'enquête publique unique.

Remarque : Compte tenu du nombre d'observations et propositions recueillies en fin d'enquête et afin de les analyser et d'y répondre dans les meilleures conditions, un délai supplémentaire a

été accordé à la commission d'enquête pour la remise de son rapport et de ses conclusions motivées.

La lettre de demande de report de délai du 4 septembre du Président de la commission et la lettre en réponse de M. le Préfet du 7 septembre 2018 figurent en annexe du présent rapport.

3.6. Information du public et publicité

L'information du public s'est effectuée dans de bonnes conditions, conformément à l'article 5 de l'arrêté préfectoral du 19 juin 2018, de la manière suivante :

3.6.1 - Information par voie de presse :

L'avis d'enquête a fait l'objet de deux publications par la presse locale dans deux journaux diffusés sur le département du Gard (cf. 4 annonces légales en annexes) :

- « Midi Libre » des 22 juin et 13 juillet 2018.
- « La Marseillaise » des 22 juin et 13 juillet 2018.

Cet avis a également été mis en ligne sur le site internet des services de l'Etat dans le Gard (www.gard.gouv.fr).

3.6.2 - Affichage municipal sur la commune de Nîmes :

L'avis d'enquête publique ainsi que l'arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête du 19 juin 2018 (cf. annexes) ont été affichés du 22 juin 2018 au 11 août 2018 sur les panneaux d'affichage suivants de la mairie de Nîmes (cf. certificats de début et de fin d'affichage en annexes) :

- Mairie centrale
- Services techniques de la mairie
- Antennes de Pissevin, Valdegour, Saint-Césaire, Mas de Mingue, Chemin Bas d'Avignon et Courbessac

Ces documents ont également été insérés sur le site internet de la mairie de Nîmes.

3.6.3 - Affichage sur le site du projet :

L'affichage de l'avis d'enquête publique sur les lieux concernés par le projet a été réalisé par le maître d'ouvrage conformément à l'article 5 de l'arrêté préfectoral du 19 juin 2018 et à l'arrêté du 24 avril 2012 fixant les caractéristiques et dimensions des affiches (format A2 sur fond jaune).

Soixante affiches ont ainsi été disposées sur l'ensemble du parcours de la future ligne T2 et tout le long du parcours de la ligne actuelle L2. Les panneaux d'affichage ont été disposés en particulier aux arrêts de bus actuels pour une bonne information des usagers.

Cet affichage s'est effectué du 26 juin 2018 au 10 août 2018 inclus.

Il a fait l'objet des procès-verbaux de constats d'affichage suivants par Huissiers de Justice (SELARL RMS et Associés) :

- PV du 27 juin 2018 : mention de 60 affiches.
- PV du 11 juillet 2018 : mention de 60 affiches.
- PV du 25 juillet 2018 : mention de 57 affiches.
- PV du 10 août 2018 : mention de 53 affiches.

Il est à noter que certaines affiches ont disparu au cours de la période d'affichage réglementaire. Celles-ci ont été remises en place périodiquement par le maître d'ouvrage.

On peut considérer que l'information du public par ce biais a été satisfaisante et particulièrement efficace dans la mesure où les usagers en étaient la cible principale.

3.7. Informations préalables et visite des lieux

La présentation du projet aux membres de la commission d'enquête s'est effectuée le 14 juin 2018 au cours d'une réunion organisée par l'autorité organisatrice (Préfecture du Gard – Bureau de l'environnement, des installations classées et des enquêtes publiques) en présence des représentants du maître d'ouvrage (Communauté d'agglomération Nîmes Métropole).

Cette réunion avait pour objectifs :

- L'historique et le contexte du projet.
- La description du projet.
- La présentation du dossier d'enquête.
- La concertation réglementaire entre la commission d'enquête publique et l'autorité organisatrice pour préparation de l'arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête.

Le dossier d'enquête complet a été remis et commenté par le maître d'ouvrage aux membres de la commission d'enquête lors de la réunion du 25 juin 2018 organisée dans les locaux de Nîmes Métropole. Cette réunion a fait l'objet d'un descriptif détaillé et technique du projet. Elle s'est poursuivie par une visite des lieux. La totalité du parcours de la ligne T2 a été ainsi présentée aux membres de la commission d'enquête en s'attardant en particulier sur les points « durs » sur le plan technique ou étant sources de litiges avérés ou potentiels.

3.8. Composition du dossier d'enquête publique

Le dossier de l'enquête publique unique doit comprendre l'ensemble des pièces exigées par chacune des réglementations relatives au projet, en l'espèce celles relatives à la Déclaration d'utilité publique, à l'enquête parcellaire et à l'enquête environnementale loi sur l'eau.

3.8.1 - Le dossier présenté à l'enquête unique comprend les volumes suivants :

- A : Note de présentation non technique de l'enquête publique unique
- B : Objet de l'enquête publique unique, informations juridiques et administratives
- C : Notice Explicative
- D : Plan de Situation
- E : Plan Général des Travaux
- F : Caractéristiques des Ouvrages les plus importants
- G : Appréciation sommaire des dépenses
- H : Dossier d'autorisation environnementale (contenant l'étude d'impact sur l'environnement et son résumé non technique)
- I : Évaluation Socio-économique
- J : Dossier d'enquête parcellaire
- K : Bilan de la concertation
- L : Avis et décisions obligatoires
- M : Annexes : Études environnementales

3.8.2 - Contenu détaillé par objet de l'enquête

Le dossier de déclaration d'utilités publique

La composition du dossier soumis à déclaration d'utilité publique est fixée par l'article R 123-8 du code de l'environnement. Il doit comporter les rubriques suivantes :

- Organisation de l'enquête, qui présente le contexte et l'objet de l'enquête et délivre les informations juridiques et administratives qui s'appliquent au projet.
- Plan de situation.

- Notice explicative qui précise le contexte et les objectifs de l'opération, le choix et les caractéristiques des aménagements retenus, présente de façon générale l'opération soumise à l'enquête ainsi que l'appréciation sommaire des dépenses.
- Plan Général des travaux
- Étude d'impact

L'étude d'impact est le document de présentation et d'examen du dossier soumis à l'enquête. Ce document doit permettre d'apprécier et d'évaluer l'impact à court, moyen et long terme du projet sur l'environnement. L'étude d'impact doit permettre de concevoir un meilleur projet pour l'environnement, éclairer l'autorité administrative sur la décision à prendre, informer le public et le faire participer à la prise de décision. Il présente les diverses mesures prises pour éviter, réduire et compenser les effets négatifs du projet. Sont soumis à étude d'impact les projets mentionnés en annexe de l'article R.122-2 du Code de l'environnement. Son contenu est défini à l'article R 122-5 du même code. Elle comprend un résumé non technique afin de faciliter la prise de connaissance par le public des informations contenues dans l'étude. Le contenu de l'étude d'impact est proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature de travaux, ouvrages et aménagements projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine.

L'étude d'Impact s'intéresse à l'ensemble des milieux et fonctionnalités de l'environnement et plus précisément, la flore, la faune, les habitats naturels, l'eau, le sol, l'interaction entre les facteurs visés, les corridors écologiques et déplacements de la faune.

L'étude d'impact sur l'environnement, exigée au titre des articles R.123-8 et R.181-13 5°, est présentée dans le Volume H « Dossier d'autorisation environnementale ».

Le dossier d'enquête parcellaire

La composition du dossier relatif à l'enquête parcellaire est fixée par l'article R 131-3 du code de l'expropriation. Le dossier présenté à l'enquête comprend l'ensemble des informations requises par le code l'expropriation à savoir :

- plan parcellaire des terrains
- La liste des propriétaires établie à l'aide d'extraits des documents cadastraux délivrés par le service du cadastre ou à l'aide des renseignements délivrés par le directeur départemental ou, le cas échéant, régional des finances publiques, au vu du fichier immobilier ou par tous autres moyens.

Le dossier d'enquête loi sur l'eau

Les dossiers d'autorisation au titre de la loi sur l'eau doivent être déposés sous la forme d'une autorisation unique dite **Autorisation Unique IOTA**, visant à fusionner ou coordonner différentes procédures administratives concernant un même projet.

En regard de la nomenclature définie aux articles L 241-1 à L 244-6 du code de l'environnement les opérations projetées par la Communauté d'agglomération Nîmes Métropole imposent la procédure de demande d'autorisation. La Communauté d'agglomération Nîmes Métropole a déposé cette demande au Guichet unique de l'eau le 15.11.2017 qui a été enregistré sous le numéro 30-2017-00369. Elle a répondu le 23.02.2018 à une demande de complément de ce service datée du 21.12.2017. Le dossier a été déclaré complet et régulier par le service coordonnateur de l'autorisation environnementale (*cf. lettre de la DDTM du Gard du 31 mai 2018 en annexe*).

La composition du dossier soumis à autorisation au titre de la loi sur l'eau est fixé par l'article R 214- 6 du code de l'environnement. Il doit comporter :

- Résumé non technique.
- Identification et présentation des aménagements projetés
- Document d'incidences
- Raisons pour lesquelles le projet a été retenu parmi les alternatives
- Incidences du projet sur les sites Natura 2000
- Moyens de surveillance et d'intervention.
- Compatibilité du projet avec les documents d'orientation

Pièce majeure de l'étude, le document d'incidences est un élément obligatoire et essentiel du dossier Loi sur l'Eau. Il permet, à partir de la présentation d'un état initial, d'apprécier les effets du projet sur l'environnement, de proposer des mesures visant à compenser ces effets ou à les corriger. Le propriétaire ou le pétitionnaire du projet porte la responsabilité de la bonne réalisation et du contenu du document d'incidences. Les engagements pris dans les dossiers doivent être mis en œuvre. Comme spécifié à l'art. R.122-5 du code de l'environnement, l'étude d'impact vaut étude d'incidence environnementale du fait qu'elle contient les éléments exigés à l'article R.181-14 du même code.

Observations de la Commission d'enquête :

Le dossier présenté à l'enquête nous paraît être établi conformément aux prescriptions des Code de l'environnement et de l'Expropriation et comprend les diverses pièces et documents exigés par chacune de ces réglementations.

4. DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE

4.1. Ouverture de l'enquête

Conformément à l'arrêté préfectoral du 19 juin 2018, l'enquête a été ouverte le mercredi 11 juillet 2018 à 8 heures (heure d'ouverture de la mairie – service foncier, siège de l'enquête) par deux membres de la commission d'enquête.

Le dossier d'enquête mis à disposition du public était complet et disponible pour le public dans une salle dédiée. Les pièces du dossier ainsi que le registre d'enquête ont été paraphés par un membre de la commission lors de l'ouverture de l'enquête.

Les moyens relatifs à la dématérialisation de l'enquête publique (cf. § 4.2 ci-après) mis en œuvre par le maître d'ouvrage étaient opérationnels dès l'ouverture de l'enquête. Ce point a été contrôlé par les deux membres de la commission présents lors de l'ouverture.

4.2. Permanences et consultation du public

Au cours de cette enquête, un dossier complet (constitué de l'ensemble des documents mentionnés dans le § 3.7) ainsi qu'un registre d'enquête publique ont été mis à la disposition du public dans les locaux de la mairie de Nîmes (service foncier) pendant les jours et heures d'ouverture au public de celle-ci.

Un contrôle de l'intégrité du dossier et des registres d'enquête a été effectué régulièrement par des agents de la mairie et par les membres de la commission d'enquête lors des permanences.

Afin de recueillir directement les observations du public, les membres de la commission d'enquête ont tenu les permanences suivantes :

- Mercredi 11 juillet 2018 de 8 heures à 11 heures jour de l'ouverture de l'enquête).
- Mardi 17 juillet 2018 de 14 heures à 17 heures.
- Vendredi 20 juillet 2018 de 9 heures à 12 heures.
- Mercredi 25 juillet 2018 de 14 heures à 17 heures.
- Lundi 30 juillet 2018 de 9 heures à 12 heures.
- Jeudi 2 août 2018 de 14 heures à 17 heures.
- Vendredi 10 août 2018 de 14 heures à 17 heures (jour de la clôture de l'enquête).

Dématérialisation de l'enquête :

Conformément à la réglementation et aux articles 4 et 7 de l'arrêté préfectoral du 19 juin 2018, le maître d'ouvrage a procédé à la mise en ligne du dossier complet sur le site <https://www.registre-numerique.fr/trambust2>.

Outre la consultation du dossier d'enquête, ce site avait également pour objet de recueillir les observations et propositions du public sur un registre électronique. Ce registre électronique était également accessible par mail direct à l'adresse trambust2@mail.registre-numerique.fr. Cet accès au dossier et au registre électronique est resté opérationnel pendant toute la durée de l'enquête. Il est à noter que l'ensemble des contributions recueillies sur le registre électronique ont été accessibles au public pendant toute la durée de l'enquête.

Par ailleurs le maître d'ouvrage a procédé également à l'installation d'un poste informatique au siège de l'enquête (accessible aux heures d'ouverture) afin que le public ne disposant pas de moyens d'accès à internet puisse accéder au dossier et formuler ses observations par voie électronique. Ce poste a également été opérationnel pendant toute la durée de l'enquête.

4.3. Clôture de l'enquête

L'enquête s'est déroulée dans de bonnes conditions et sans incident du mercredi 11 juillet 2018 à 8 heures au vendredi 10 août 2018 à 17 heures.

Elle a été clôturée le vendredi 10 août à 17 heures (heure de fermeture de la mairie – service foncier) par les trois membres de la commission d'enquête.

Le dossier mis à disposition du public ainsi que le registre d'enquête ont été récupérés par le Président de la commission afin d'être remis à l'autorité organisatrice lors de la remise du rapport d'enquête. Leur intégrité a été contrôlée par les membres de la commission lors de la clôture.

5. BILAN ET SYNTHESE DES OBSERVATIONS

5.1. Comptabilisation des observations

Les contributions du public recueillies en cours d'enquête sont au nombre de 291 dont :

- 21 contributions écrites sur le registre d'enquête déposé en mairie.
- 8 contributions, dont une pétition, sous forme de courriers adressés en mairie à l'attention de la commission d'enquête.
- 262 contributions recueillies sur le registre électronique d'enquête dans le cadre de la procédure de dématérialisation de l'enquête publique.

Une forte mobilisation du public a été constatée au niveau des consultations du site internet du registre électronique (1 299 visites en cours d'enquête) ainsi que lors des permanences tenues par la commission d'enquête (nombreuses demandes d'informations).

Il est à noter que ces contributions sont très variables dans leur contenu :

- Certaines contributions se limitent à une simple observation ou demande.
- d'autres contributions sont constituées d'analyses très détaillées, voire de mémoires complets relatifs à l'ensemble du projet, et comprennent de nombreuses observations, critiques et propositions.

L'ensemble de ces contributions est analysé dans le **chapitre 7** du présent rapport.

5.2. Procès-verbal de synthèse des observations

Le public (personnes physiques et morales) intervenu au cours de l'enquête a exprimé ses observations et propositions sous différentes formes :

- Observations écrites sur le registre d'enquête (manuscrites ou par notes agrafées).
- Observations formulées par voie électronique (internet) sur le registre électronique spécifique à l'enquête.
- Courriers adressés en mairie de Nîmes à l'attention du Président de la commission d'enquête.
- Contributions et dossiers remis en main propre et commentés lors des permanences des commissaires-enquêteurs.
- Observations orales ou demandes d'informations lors des permanences.

Conformément au Code de l'environnement et à l'article 9 de l'arrêté préfectoral du 19 juin 2018, un procès-verbal de synthèse de l'ensemble des observations a été établi par la commission d'enquête afin de le remettre au responsable du projet dans les huit jours suivant la fin de l'enquête

Ce procès-verbal a été remis en main propre et commenté aux représentants du maître d'ouvrage le 17 août dans les locaux de Nîmes Métropole. Il est visé par le Président de la commission d'enquête et le responsable du projet et figure en annexe du présent rapport.

Afin de compléter l'information du responsable du projet, il lui a également été remis, en annexe de ce procès-verbal, une copie des registres d'enquête (registre déposé en mairie et registre électronique) ainsi que l'ensemble courriers et documents remis par le public (particuliers et personnes morales) en cours d'enquête.

Dans la mesure du possible les observations ont été classées par thèmes. Les thèmes suivants ont été retenus :

- Thème 1 : Demande d'une continuité de la ligne jusqu'au CHU.
- Thème 2 : Problèmes relatifs à la rue du Cirque Romain (stationnements, activités commerciales, livraisons, divers).
- Thème 3 : Variante tramway ou trolleybus ou bus à hydrogène.
- Thème 4 : Observations relatives au tracé ou aux stations de la ligne T2.
- Thème 5 : Extensions souhaitées de la ligne T2.
- Thème 6 : Demande d'un arrêt au niveau de la CPAM (rue du Cirque Romain).
- Thème 7 : Expropriations.

Les autres observations ont été classées en « Observations particulières – Autres thèmes ».

Remarque :

Les réponses du maître d'ouvrage ont été insérées (en italique) dans le procès-verbal de synthèse dont le texte a été intégralement maintenu. Afin de ne pas alourdir inutilement les annexes du présent rapport, un document unique constituant le procès-verbal de synthèse et le mémoire en réponse figure en annexe du présent rapport.

5.3. Mémoire en réponse du maître d'ouvrage (Nîmes Métropole)

Les réponses aux observations et questions développées dans le procès-verbal de synthèse ont été communiquées à la commission d'enquête dans le cadre d'un mémoire en réponse finalisé reçu par courrier électronique le 5 septembre 2018.

La production de ce mémoire en réponse a fait l'objet de nombreux échanges entre le maître d'ouvrage et la commission d'enquête, en particulier au cours d'une réunion tenue le 4 septembre 2018.

Ces réponses ont été retranscrites intégralement dans les chapitres 6 et 7 ci-après.

Nota : Ce mémoire en réponse (inséré dans le procès-verbal de synthèse initial) figure intégralement en annexe du présent rapport (cf. remarque du § 5.2 précédent).

Remarque :

En préambule à son mémoire en réponse, le maître d'ouvrage précise le point suivant :

« Le maître d'ouvrage apporte ses réponses et compléments à chacune des questions et/ou observations émises par le public et retranscrites dans le PV de synthèse remis par la commission d'enquête. Dans un souci de transparence et d'exhaustivité, chacune des contributions a été appréhendée dans son intégralité y compris pièces jointes, par le maître d'ouvrage préalablement à la production des réponses ci-après ».

6. EXAMEN DES AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES OU CONCERNEES ET DES REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE

Remarque préalable :

Ce chapitre est relatif aux observations formulées par les personnes publiques associées (PPA) consultées dans le cadre de la réglementation (Autorité environnementale et Commission Locale de l'Eau) et par les personnes publiques concernées (commune ; communauté d'agglomération ; DDTM).

Ces contributions et participations ont eu lieu préalablement à l'ouverture de l'enquête.

Les contributions complètes des PPA (Ae et CLE) étaient incluses dans le dossier d'enquête soumis au public (volume L du dossier).

Rappel :

La DDTM a instruit le dossier de demande d'autorisation environnementale de ce projet qui porte sur l'autorisation loi sur l'eau. Elle confirme dans sa lettre du 31 mai 2018 (cf. annexes) que les remarques et réserves formulées par les services et organismes consultés ont été prises en compte dans le projet (cf. § 3.2)

6.1. Autorité environnementale (Ae)

Pour cette enquête publique l'Autorité environnementale est la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) Occitanie

Dans son avis du 17 mai 2018 la MRAe recommande de faire ressortir plus clairement les incidences du projet sur la qualité du cadre de vie et la santé, en particulier au droit du CHU Carémeau.

Elle recommande également d'identifier plus clairement la part prise par le projet T2 dans les objectifs de diminution du trafic automobile, d'amélioration de l'ambiance sonore et de la qualité de l'air (émissions de polluants et de gaz à effet de serre) de l'agglomération nîmoise.

Remarque : Le mémoire en réponse du maître d'ouvrage a été établi préalablement à la présente enquête publique et est inclus dans le dossier soumis à enquête (volume L - § 3 du dossier).

Réponses du Maître d'Ouvrage : Le maître d'ouvrage confirme l'intégration au dossier d'enquête publique mis à la disposition du public, de tous les éléments de réponse aux recommandations de la MRAe – « Volume L : Avis et décisions obligatoires ».

Avis de la commission d'enquête :

Le mémoire en réponse du maître d'ouvrage développe les sujets suivants :

- Incidence du projet sur le cadre de vie et la santé
- Objectifs de diminution du trafic automobile, d'amélioration de l'ambiance sonore et de la qualité de l'air de l'agglomération nîmoise.

Ces éléments de réponse sont détaillés sur le plan technique et comportent des estimations chiffrées qui paraissent correspondre aux demandes de l'Autorité environnementale.

6.2. Commission Locale de l'Eau (CLE) du SAGE Vistre, nappes Vistrenque et Costières

Réf. : avis 2017 n° 31 du 4 décembre 2017

Le bureau de la CLE émet un avis favorable assorti de la recommandation suivante :

Les membres du Bureau insistent sur la nécessité de prendre en compte les risques liés aux pluies intenses dans l'aménagement et la gestion des infrastructures.

Réponses du Maître d'Ouvrage : Le maître d'ouvrage a pris en compte les risques liés aux pluies intenses et confirme que le dossier est conforme aux contraintes réglementaires. L'ensemble des éléments sont détaillés dans le mémoire en réponse aux demandes de compléments sur le Dossier de demande d'Autorisation Environnementale du 21/12/2017 et ont été intégrés au dossier soumis à enquête publique – Volume H

Commentaire de la commission d'enquête :

Les risques liés aux pluies intenses (évolution climatique) ont bien été pris en compte dans le projet par une amélioration de la capacité des ouvrages au-delà de la compensation nécessaire des surfaces supplémentaires imperméabilisées par le projet. Des dispositions ont été prises pour réduire les remblais

6.3. Délibérations de la commune de Nîmes et de la Communauté d'Agglomération Nîmes Métropole

Le conseil municipal de la commune de Nîmes et le conseil communautaire de Nîmes Métropole n'ont pas délibéré sur le projet.

Les dates programmées de ces conseils n'ont pas permis de délibérer dans le délai réglementaire, soit au plus tard dans les 15 jours suivant la clôture de l'enquête.

7. EXAMEN ET ANALYSE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC ET DES REPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Remarque préalable :

Ce chapitre est relatif aux observations formulées en cours d'enquête. Dans un souci de clarté ces observations, souvent développées de manière très détaillée, sont résumées ici sous forme synthétique. Elles sont repérées :

- OE1 à OE21 pour les contributions écrites formulées par le public sur le registre d'enquête déposé en mairie.
- C à C8 pour les courriers adressés à l'attention de la Commission d'enquête
- RE1 à Re262 pour les contributions recueillies sur le registre électronique dans le cadre de la dématérialisation de l'enquête publique. Ce repère est complété par un indice numérique lorsque la contribution comprend plusieurs observations distinctes relatives à des thèmes différents.
- Pour les intervenants souhaitant l'anonymat, seuls le prénom et la ville sont mentionnés

Les contributions complètes de ces intervenants sont consultables en annexes du présent rapport.

Les observations sont mentionnées ci-après en caractères normaux. Elles sont suivies par les réponses du maître d'ouvrage en italique et, le cas échéant par les commentaires et avis de la commission d'enquête sur fond ombré.

7.1. Observations du public (particuliers)

7.1.1 – Thèmes principaux

7.1.1.1 – Thème 1 : Accès au CHU

RE5.1 - M. Alban Christian; R8 - Mme Catherine Bernié-Boissard ; RE9 M. Georges Muller ; Mme Corinne Combe ; RE13 – Mme Anne-Marie Berthoumieu ; RE15 – Mme Faurie Michelle ; RE20 M ; Bois Emmanuel ; RE21 Mme Géraldine ; RE22 – M. manu ; RE25 – M. Trives Max ; RE26 – Leroy Huguette ; RE27 – Kindt Jos. ; RE 28.1 Rozeau Lil ; RE32.1 M. Simon Bernard ; RE34 - Mme Cadieu sylvie ; RE35 - Mme Sandrine ; RE37 – Mme Pinguet-Michel ; RE38 Mme Richard Odile ; RE39 – Mme Estelle ; RE40 – M. Fontaine Charles ; RE41 – Mme Malou Rousselet ; RE45 Mme Pascale ; RE46 – M. Bodain Frédéric ; RE47 Mme Lopez Patricia ; RE49 – Mme Core Aline ; RE50 – Mme Alexia Tisserand-Malzac ; RE51- Mme Plantevin Muriel ; RE52 - Mme Didier Marielle ; RE53- M. Combe Jean-Pierre ; RE56 - M. Gréoul Roger ; RE 57 – M. Raymond Jean-louis ; RE 59 - Mme Jean-Pacale ; RE 60 - M. Perfettini Michel ; RE 63 - M. Camboulive Serge ; RE 64- Mme Theyssier Borie Sandrine ; RE 65 - M. Coupy Jacques ; RE 66 – M. Gosselin William ; RE67 – M. Michel Alain ; RE68 – M. Lanoy Denis ; RE 70- Clavier Michele ; RE 71- Mme Nougaret Christiane ; RE 73 – Mme Yacono Catherine, RE75 – Dominique ; RE76 – M. Navatel Alain ; RE77 – Mme Teyssier, Marie-Claude ; RE78 – M. Chotard, Loic ; RE80 – Fanny ; RE 81 – Mme

Cabrol-Hatimi Catherine ; RE82 – M. Pfister François ; RE 83 - Rod Lil ; RE85 – M.Dupas Adam ;RE86, Mme Peyric Francine ; RE 88.1 – M. Michelutti, Stephane ;RE 89- Mme .Zajdner Françoise ; RE 90 – M. Delprat Laurent ; RE91 – Mme Cardon Annick ; RE92- Mme Volle Marie-Lise ; RE94 – Mme François carole ; RE98 – Mme Audran Anne Marie ; RE100 – Mme Arneguy Jeanie ; RE101/1 – M. Pierre Bousquet ; RE105 – Mme Fatiha Henry ; RE106/2 – M. Michel Kiffer ; RE107 – Michel ; RE108 – Clotilde ; RE109 – Mme Martine Amoretti ; RE111 – Aurélie ; RE112 – M. Guy Barbette ; RE113 – M. Francis Honoré ; RE114 – Mme Sabine Oromi ; RE115 – Mme Françoise Pons-Lacanal ; RE116 – M. Philippe Baraton ; RE123 – Stéphane ; RE129 – Maurice ; RE131 – Béatrice ; RE138 – Valérie ; RE140 – Sylvie Kuniecow ; RE143 – M. Alexandre Boronad ; RE147/2 – Guillaume ; RE150 – Mme Françoise Rouf ; RE151 – Anonyme (Kinésithérapeute libéral) ; RE152 – Anonyme ; RE156 – Anonyme ; RE159 – Anonyme ; RE162.1 – Anonyme ; RE163 – Anonyme ; RE164.1 Anonyme ; RE168.1 – Anonyme ; RE169.1 – Anonyme ; RE170.1 – Anonyme ; RE172 – Anonyme ; RE173 – Anonyme ; RE174 – Anonyme ; RE176/4 – Anonyme (PCF) ; RE177/1 – Anonyme ; RE178/1 – Anonyme ; RE187 – Anonyme ; RE188 – Anonyme ; RE190 – Anonyme ; RE 191 – M.Oberlé Philippe ; RE 196 – M. Cérami Claude ; RE 199 – M. Mollex Robert ; RE 200 – M. Delaunay Serge, RE 201 – M.Lerou Lucien ; RE 202 – Mme Rizzo Marion ; RE 203 – Claire ; RE 204 – M. Sassatelli Jean ; RE 205- M. Smith Claude ; RE 206 – Mme Fleury Mireille ; RE 207 – Mme Payet Pocheville Jeanne ; RE 208 – M.Ollier Patrick ; RE 210 Mme Oheix Françoise ; RE 213 – Mme Leroy Isabelle ; RE 216 – M. Armand Gabriel ; RE 217.1 – Mme Fayet Sylvette – Conseillère communautaire ; RE 218 – M. Bouet Didier ; RE 222 – Patrick ; RE 224 – Johann Guy ; RE 227 – M.Couvrat Marc ; RE 230.2 – Mme De Pooter Carine ; R232/3 - Karine ; RE234/1 – Evelyne ; RE235/3 – M. Christophe Arnaud ; RE236/1 – Mme Anne Dussaud ; RE242 – Martine ; RE251/1 - M. Jérôme Puech ; RE239/2 – Jean-Louis ; RE250/2 – Françoise ; RE253/1 – Fatima ; RE254 – Digma ; RE255/1 – M. Julien Pacioni ; RE261/2 – Mme Gersande Mahous ; RE262/2 – M. Michel Pressac ; RE256/2 – CE et CHSCT des TCN ; O.E 13 – M.Richard Runel ; OE16/2 – M. et Mme Delmas ; OE21/1 – M. Robert Bros

Ces contributeurs souhaitent que la ligne T2 Diagonal desserve directement l'ensemble des stations prévues au CHU Carémeau sans changement de véhicule.

Il n'est pas souhaitable que les usagers, et en particulier les malades et les personnes handicapées, attendent une navette dans un lieu soumis aux intempéries.

Réponses du Maître d'Ouvrage :

Pour des raisons d'optimisation et d'organisation de l'exploitation :

- ***Vitesse commerciale,***
- ***Fiabilité des temps de parcours,***
- ***Contraintes du site,***
- ***Maîtrise des coûts.***

Nîmes Métropole a fait le choix d'une desserte du CHU par navette, présentée au dossier soumis à enquête publique.

Les observations formulées au cours de l'enquête démontrent que ce choix ne répond pas aux attentes et besoins de la population et n'est pas acceptable pour le territoire nîmois.

En conséquence, Nîmes Métropole adaptera les modalités de desserte des 4 stations du CHU par un service sans changement de véhicule (BHNS 24m).

Avis de la commission d'enquête :

La desserte des 4 stations du CHU a été largement sollicitée par le public au cours de l'enquête. Elle facilite largement l'accès au CHU en supprimant le changement de véhicule et l'attente d'une navette en extérieur. La réponse du maître d'ouvrage répond à cette attente.

Le maître d'ouvrage confirme la faisabilité de l'accès des véhicules de 24 mètres aux voies de circulation du CHU. Un balisage et une signalisation adaptés devront être étudiés, en particulier afin de garantir la libre circulation des bus et d'éviter toute obstruction de la ligne par d'autres véhicules

7.1.1.2 – Thème 2 : Rue du cirque Romain

Nota : le maître d’ouvrage propose ci-après une réponse globale aux observations du public relatives à ce thème. Cette réponse est suivie par les observations détaillées formulées par les intervenants.

***Réponses du Maître d’Ouvrage** : Le collectif « Rue du Cirque Romain » constitué de résidants, commerçants, usagers, professionnels et particuliers, a largement contribué lors de l’enquête publique et rencontré à plusieurs reprises les différents représentants de Nîmes Métropole.*

Favorable au projet de ligne T2 Diagonal, le collectif souhaite néanmoins voir adaptés les aménagements prévus dans la Rue du Cirque Romain. Les différents points soulevés et propositions du collectif, concernent :

1. ***Desserte des équipements** : arrêts trop éloignés*
‣ Suggestions : déplacement / création / réemploi T1
2. ***Stationnements usagers / livraisons / PMR** : trop de suppression*
‣ Suggestions : création / stationnement limité 15à20mn / arrêt minute
3. ***Sécurité** : risque de stationnement sauvage, taille et sécurisation des trottoirs piétons, gestion des eaux pluviales, sorties des garages, sauvegarde des arbres, phase chantier, ...*
‣ Suggestions : pose de barrières, caniveaux, ...
4. ***Commerces et activités professionnelles** : risque de désertification, positionnement des voies de circulation VL/bus peu favorable, difficultés phase chantier*
‣ Suggestions : inversion des voies, plus de parking, indemnisation

Les réponses apportées par le Maître d’Ouvrage :

1. ***Desserte des équipements** : La station « Jaurès » initialement projetée rue de l’Abattoir sera déplacée au plus près des équipements de la rue du Cirque Romain. Les possibilités d’implantation restent néanmoins limitées, compte tenu des faibles emprises disponibles, nombreuses sorties de garages et rues adjacentes et au vue des longueurs de quai nécessaires. Le repositionnement de l’arrêt impliquera à minima la suppression de places de stationnement et la réduction de cheminement piéton.*

Également, la mutualisation de la station « Montcalm » T1 au droit de la CCI, avec le tracé T2 dans le sens Est-Ouest est envisagée, permettant notamment de dégager une emprise pour quelques places de stationnement complémentaires.

Avis de la commission d’enquête :

La station initialement prévue rue de l’Abattoir nécessite de traverser le boulevard Jean Jaurès pour accéder au centre Pablo Neruda, la CPAM et le pôle santé situés rue du Cirque Romain, rendant l’accès particulièrement difficile pour les nombreuses personnes à mobilité réduite (PMR) qui doivent se rendre dans ces établissements.

D’autre part, Madame Provèze nous signale (cf. observation OE09) la présence de 3 sorties de garage au niveau de cette station, rue de l’Abattoir.

Cette demande correspond à une large mobilisation du public au cours de l’enquête, intervention des commerçants et riverains de la rue du Cirque Romain, pétition, courriers du directeur de la CPAM et de France Handicap...

La commission d’enquête note la réponse favorable du maître d’ouvrage et considère que cette modification constitue une amélioration significative du projet.

2. Stationnements : Compte tenu de l'étroitesse de la rue et du manque d'emprises foncières sur ce linéaire, la création de parkings supplémentaires est difficile.

La solution de règlementer le stationnement par arrêts-minute (notamment pour l'école, les livraisons et la clientèle des commerces) est relativement simple à mettre en place, et sera donc proposée à la ville, gestionnaire compétent en matière de stationnements. En complément, l'accès à la plateforme TCSP sera autorisé aux livraisons PL, selon des modalités strictes d'horaires et temps d'arrêts (livraisons avant 7h00 et après 9h00 – uniquement le matin).

Commentaire de la commission d'enquête :

La commission d'enquête regrette de n'avoir pas d'engagement ni de réponse de la ville de Nîmes sur ce point.

3. Sécurité : - La protection des piétons s'effectue par des trottoirs normés permettant le cheminement PMR et interdisant le stationnement sauvage. Des barrières pourront être mises en place devant les lieux publics nécessitant une sécurisation particulière. En revanche il n'est pas prévu l'installation de barrières ou potelet tout au long du tracé.

- Les traversées/croisements de voies sont sécurisés par du mobilier type potelets, barrières, marquage au sol. Les accès aux garages privés seront tous conservés et fonctionneront sur le même principe qu'actuellement, en traversée de chaussées sécurisées, tout comme la jonction avec les rues adjacentes.

- Des arceaux à vélos sont prévus et positionnés sur tout le linéaire de l'opération. Le cadenassage des vélos au mobilier urbain type barrière est à éviter car obstruant les cheminements piétons.

- La gestion des eaux pluviales et le maintien des arbres existants restent des priorités pour le maître d'ouvrage. Une attention particulière sera donnée aux zones sensibles signalées dans la Rue du Cirque Romain, lors des travaux.

- En phase chantier, la circulation sera maintenue et accompagnée d'une communication ciblée à l'attention des usagers et commerces directement concernés.

Avis de la commission d'enquête :

La commission considère que ces aménagements sont adaptés au besoin et qu'ils semblent répondre aux attentes manifestées par les commerçants de la rue du Cirque Romain. Les lieux nécessitant l'installation de barrières devront être définis en concertation avec les riverains (commerçants en particulier).

4. Commerces et activités professionnelles : La fréquentation estimée de T2 est supérieure à celle de l'actuelle ligne L2, l'enjeu de l'opération étant d'inciter le public à préférer les transports en commun à la voiture. Néanmoins, l'ensemble des usages actuels de la rue (piétons, VL, bus, ...) est maintenu et rééquilibré dans le cadre du projet. Les 2 arrêts prévus permettent une desserte cohérente et efficace de la rue.

L'inversion de la voie VL avec les 2 voies dédiées au TCSP a été étudiée mais reste inadaptable aux girations des bus 24mètres, au niveau de la jonction avec l'avenue de la république.

En termes de visibilité, les démolitions prévues au bout de la Rue du Cirque Romain créeront une ouverture depuis la place Montcalm, réaffirmant le caractère commercial du secteur.

Une commission d'indemnisation amiable est mise en place dans le cadre du projet T2, par Nîmes Métropole. Effective à compter de décembre 2018, elle permettra d'indemniser les commerçants subissant une perte de résultats causée par les travaux.

Avis de la commission d'enquête :

Pendant toute la durée de l'enquête le public, les associations, les collectifs du quartier et les politiques se sont fait entendre sur ce thème (impacts du projet sur la rue du Cirque Romain). Une pétition a été lancée par le public et les commerçants. C'est donc un message fort qui a été reçu par la Commission d'enquête et qui a été répercuté à la Communauté d'Agglomération Nîmes Métropole. Cette dernière, à l'issue de réunions sur le terrain avec les riverains, a donné une réponse positive à ces diverses requêtes.

La Commission considère que les réponses apportées par le maître d'ouvrage sont satisfaisantes et constituent une amélioration significative du projet initial.

OE 06 – Mme Martine Rosso ;

Dénonce la difficulté d'accès à la CPAM, les problèmes d'arrêt-minute dans la rue et le problème pour la livraison des commerces – il manque un arrêt CPAM/PABLO NERUDA.

Réponses du Maître d'Ouvrage : confère 1- ; 2-

OE10 – Vanooste François

Opticien dans la rue. S'inquiète des questions de stationnement et d'arrêt dans la rue. Il sollicite un arrêt devant la CPAM – la création de places de stationnement 15 mn – la mise en place de barrières le long des trottoirs – il s'inquiète de la désertification possible de la rue.

Réponses du Maître d'Ouvrage : confère 1- ; 2- ; 3- ; 4-

OE14 – Mme Rambaud

Commerçante (Pizzeria) – demande la création d'un arrêt face à la CPAM et Pablo Neruda

Souhaite la création de places de parking limitées dans le temps nécessaires au déchargement des marchandises et aux clients.

Laisser la rue libre du côté des commerces.

Réponses du Maître d'Ouvrage : confère 1- ; 2- ; 4-

OE15 – M. Castaneda Frédéric

Boulangier rue du cirque romain – emplacement de l'arrêt Jean-Jaurès à déplacer – création de places d'arrêt-minute dans la rue – conservation des places de stationnement en inversant les voies tram et auto.

Réponses du Maître d'Ouvrage : confère 1- ; 2-

RE 88.2 – M. Michelutti Stéphane

Organiser le stationnement et/ou dépose minute rue du Cirque Romain, nécessité pour les parents qui déposent les enfants école maternelle et primaire Jehanne des Lys.

Réponses du Maître d'Ouvrage : confère 2-

RE119/1 et R135 – Mme Maryse Buisson

- Quelle sera la largeur du trottoir en face de Pablo Neruda puisque le double trottoir va disparaître?

- L'évacuation des eaux pluviales au niveau du n° 37 a posé des problèmes avant la réalisation du double trottoir. Prévoir des caniveaux.

- Les commerçants ont besoin de places de parking (Centre médical, pharmacie, imprimerie, tabac).

- Ne pas reproduire les erreurs de la rue de la République qui est devenue belle mais morte (commerces fermés). « *La rue est vivante, ne la rendez pas déserte !* ».

Réponses du Maître d'Ouvrage : confère 2- ; 3- ; 4-

RE124/1, RE 125, RE128 – M. Nicolas Lancrey - Buraliste (Bar-Tabac-Presses-Loto le « Jean Nicot »)

- Sollicite une place de livraison en face de son établissement (en face ou au début de la rue François 1^{er} et non à une centaine de mètres en haut de la rue comme mentionné sur le plan). Les livraisons de tabac se font au quotidien et doivent se faire au plus près pour des raisons de sécurité. A ce jour les livreurs se garent devant le magasin en immobilisant la voie bus. Il en est de même pour les autres livraisons (boissons, spiritueux, divers...). Le magasin étant relais-colis ce problème concerne également les livreurs de colis.
- Les commerçants souhaitent un stationnement pour la clientèle (le contributeur mentionne la Presse-Loto de la rue de la République qui aurait fermé pour cette raison).
- Demande un nombre de places suffisant pour les véhicules déposant ou attendant les patients (ambulances, taxis).
- Il est dangereux de faire passer la ligne T2 au plus près des commerces et habitations. Il faudrait envisager des protections entre le trottoir et la voie T2. Il aurait été plus judicieux de faire passer cette ligne de l'autre côté de la rue (où il n'y a pas de commerces).
- Il y a à proximité de l'établissement 104 logements sociaux, une école et un lieu de réunions de francs-maçons. Comment tous ces riverains feront-ils pour stationner ?

Conclusion : le contributeur n'est pas contre le projet mais souhaite une configuration plus cohérente en termes de stationnement, de situation des arrêts et de places de livraisons.

Réponses du Maître d'Ouvrage : confère 2- ; 3- ; 4-

RE126.1 – Stéphane à Nîmes

La station Jaurès ne semble pas très opportune à l'emplacement prévu. Ne pourrait-on pas maintenir les stations là où elles se situent actuellement et qui rencontrent toutes un vif succès. La station KENNEDY desservant le bas de Pompidou et la clinique Kennedy, la station Jaurès actuelle permettant de desservir l'avenue Jaurès, le centre Pablo Neruda la CPAM du Gard et le haut de la rue du Cirque Romain et ses nombreux commerces et activités et la station Montcalm desservant la dite place et permettant la correspondance avec T1. De plus les emplacements actuels de ces arrêts sont tous à équidistance (ce qui n'est pas le cas dans le projet).

Réponses du Maître d'Ouvrage : confère 1-

RE127 – Danielle Flesia

Réside 19, Rue du Cirque Romain (trajet de la T2 face à la CPAM)

Souhaite pouvoir décharger ses courses. « *Comment faire s'il n'y a plus de place compte tenu du fait que je m'acquitte d'un abonnement à l'année ? Quelles propositions seront-elles faites ?* ».

Réponses du Maître d'Ouvrage : confère 2-

RE144 – Nicole Nîmes

Circulation rue du Cirque Romain et sortie des garages de l'immeuble du n°10.

- L'immeuble comporte une soixantaine de garages et places de parking, il sera dangereux et délicat de s'insérer dans la voie de circulation. Qu'est-il prévu pour sécuriser cette sortie ?
- La suppression du stationnement dans la rue est inadmissible. A terme des commerces risquent de disparaître comme dans la rue de la République (boulangerie, pharmacie, etc.)
- Le stationnement supprimé devant la CPAM risque de créer de gros problèmes de circulation.

Réponses du Maître d'Ouvrage : confère 2- ; 3-

RE161 – Anonyme

Demande que :

- Les places de parking soient des arrêts minute,
- Des barrières de sécurité entre le trottoir et la voie du Tram'Bus notamment devant les sorties des commerces, qui, en plus, pourraient servir pour cadenasser les vélos.

Réponses du Maître d'Ouvrage : confère 2- ; 3-

RE175 – Avis anonyme

Regrette que les personnes concernées (rue du Cirque Romain) n'aient pas été consultées.

Réponses du Maître d'Ouvrage : confère éléments de la concertation publique – volume K du dossier d'enquête publique – tenue de janvier à avril 2016.

C2 – Les commerçants de la rue du Cirque Romain (lettre remise en main propre au commissaire-enquêteur le 25 juillet).

C6 (repéré RE198 sur le registre électronique) - Pétition des commerçants de la rue du cirque romain (adressée à M. le Maire de Nîmes et transmise à la Commission d'enquête par courrier du 6 août de M. le Maire).

A l'initiative de M. Jean Lancray – tabac presse le Jean-Nicot, une pétition signée de 14 commerçants de cette rue est transmise par courrier à la commission d'enquête. Cette lettre reprend l'ensemble des thèmes évoqués pour le passage du Tram'bus dans cette rue :

Tel que proposé, le projet risque de pénaliser l'activité commerciale de la rue.

- absence de stationnements – tracé de la ligne et positionnement des stations – absence d'un arrêt devant la CPAM – desserte de la CPAM, du centre Pablo Néruda, du théâtre, de la maison de santé, de divers autres établissements publics et privés – livraisons dans les commerces – arrêts des clients – stationnement des riverains – circulation dans la rue pendant les travaux.

Réponses du Maître d'Ouvrage : confère 1- ; 2- ; 3- ; 4-

RE245 et RE246/1 – Bernard Nîmes

- Propriétaire d'un garage au 5, Rue du Cirque Romain. Il semble que l'emplacement de la station Montcalm ne prend pas en compte l'accès à son garage. La station devrait être déplacée d'une dizaine de mètres en amont dans le sens ouest-est.

- Il est étonnant de prévoir la station Montcalm en bas de la rue du Cirque Romain où il n'y a aucun commerce alors qu'en la positionnant place Montcalm au niveau de la CCI on pourrait profiter de l'arrêt déjà existant de la ligne T1 (sens est-ouest) et créer une meilleure interconnexion avec la ligne T1. Ce positionnement permettrait par ailleurs un arrêt plus proche du musée de la Romanité, de la CCI et des futurs bâtiments publics projetés par la ville et l'Agglo sur cet emplacement.

Réponses du Maître d'Ouvrage : confère 1- ; 3-

RE247 – Jean-Claude

Exploite un magasin de machines à coudre 17, rue du Cirque Romain.

Compte tenu de la suppression des parkings j'ai besoin d'une place de stationnement pour les livraisons et les dépôts-retraits des clients pour assurer la pérennité de mon entreprise. Cet espace pourrait être créé dans mes locaux en sacrifiant une partie de l'espace de vente. Pourrais-je prétendre à une aide financière pour ces travaux de transformation nécessaires à mon activité ?

Réponses du Maître d'Ouvrage : confère 2- ; 4-

RE259/2 – Mme Véronique Coumel

- Demande la sauvegarde des arbres en bas de la rue du Cirque Romain. Il semble que l'on puisse en garder un.
- Rappelle un problème de stationnement dans cette partie du quartier Montcalm République où l'habitat n'avait pas prévu de garages. Les habitants du quartier ont des voitures !

Réponses du Maître d'Ouvrage : confère 2- ; 3- Le maître d'ouvrage confirme l'intérêt de préserver les arbres de la rue du cirque romain. Toutefois l'un des deux sujets se trouve dans l'emprise de la plateforme BHNS et ne pourra pas être conservé. En revanche le second profitant de la mutualisation de la station Montcalm T1 / T2 pourra être maintenu.

7.1.1.3 – Thème 3 : Variante tramway ou trolleybus ou bus à hydrogène

RE61 – M. Mercier, Claude ; RE69 – M.Perfettini, Vincent ; RE71.2 – Mme Nougaret Christiane ; RE 74 – M. Taque, Michael ; RE 98-2 – Audran Anne-Marie ; RE99 – Cavailles Christophe ; RE106/1 – M. Michel Kiffer ; RE 148 – Guillaume ; RE 176/2 – Anonyme (PCF) ; R257/1 - Eric

- Ces contributeurs considèrent qu'il serait préférable de créer un tramway ou un trolleybus (moindre pollution ; aptitude à gravir les côtes)
- Un BHNS ne dissuade pas les automobilistes de laisser leur voiture contrairement à un tramway
- « Le maire de Besançon a réussi à faire un Tramway à 15 millions par km... Pourquoi Nîmes n'en serait pas capable ? » (Extrait RE148).

Réponses du Maître d'Ouvrage :

Le choix du Bus à Haut Niveau de Service repose principalement sur un argument financier. Le budget de l'opération T2 a été porté à 118 millions d'euros par délibération du 6 juillet 2015.

Des études comparatives montrent que le coût d'investissement d'un projet tramway pour une longueur de ligne équivalente (11,5 kilomètres) serait au minimum de 180 millions d'euros en prenant pour référence le projet de tramway de Besançon, dont le coût a été ramené à 15,7 M €/km et qui est jugé parmi les moins cher de France.

En terme d'exploitation, le tramway génère des coûts deux à trois fois supérieurs (soit à minima 4 M € de surcoût par an pour la collectivité) à ceux du Bus à Haut Niveau de service (dû à l'entretien des Ligne Aériennes de Contact, rails, des sous-stations électriques, etc.).

Le choix du BHNS, au même titre que le tramway, incite au report modal au regard du haut niveau de service proposé :

- Une fréquence élevée en heure de pointe
- Des horaires cadencés
- Une vitesse commerciale forte (20 km/h) assurée par un site propre et une priorité absolue aux carrefours
- Une capacité de voyageur de 150 personnes
- Des stations voyageurs caractéristiques de la ligne, avec un niveau d'équipement fort
- Un aménagement intérieur qualitatif
- Un design unique, qui accentuera l'attractivité de la ligne, grâce notamment à son gabarit et à sa face avant et arrière.

Pour finir sur la comparaison entre le mode tramway et le mode BHNS, les travaux engagés pour la ligne T2 permettront une rénovation qualitative de l'espace public. Ceux-ci seront

réalisés de « façade à façade » comme la majorité des projets de tramway, pour un coût maîtrisé de 10,43 M € H.T./kilomètre contre un coût compris entre 16 et 35 M €/kilomètre lors d'un projet de tramway (montant matériel roulant inclus).

Ville	Type TCSP	Nombre de ligne ou nom de la ligne	Fréquentation	Longueur réseau TCSP (en km)	Coût d'investissement (en millions d'euros H.T.)	Ratio Coût* (M€)/Km
BESANCON	TRAMWAY	2	40000	14,5	228	16,00
TOURS	TRAMWAY	Ligne A	55000	14,7	400	27,21
AVIGNON	TRAMWAY	1 ligne	25000	6	117	19,50
ORLEANS	TRAMWAY	Ligne B	28000	11,3	395	34,96
DIJON	TRAMWAY	2 lignes	N.C.	19	398	20,95
BREST	TRAMWAY	Ligne A	40000	14,5	298	20,55
NIMES	BHNS	T2	28000	11,5	120	10,43
					Coût moyen Tramway	23,19

*Coût matériel roulant inclus

En comparaison avec ce mode de transport dit « lourd », le BHNS apparaît donc moins onéreux en investissement et en fonctionnement tout en offrant une qualité de service équivalente à un tramway.

Avis de la commission d'enquête :

Le maître d'ouvrage, pour justifier son choix, indique que le BHNS apporte les mêmes services que le tramway et démontre qu'il est moins onéreux.

Le choix de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) par rapport à un tramway est avantageux sur le plan financier et permet une plus grande souplesse. Les possibilités de livraison des commerces sur la voie en site propre (comme prévu dans la rue du Cirque Romain) ou la mixité de la ligne pour accueillir les autres lignes de bus ne seraient pas envisageables avec un tramway.

La phase travaux est par ailleurs beaucoup moins lourde et pénalisante.

La commission considère que ce choix est adapté tant au niveau du service rendu que de la maîtrise financière de l'investissement.

Concernant la motorisation du matériel roulant, le choix du moteur hybride gaz/électrique comporte plusieurs avantages. En plus d'être moins bruyant qu'un moteur diesel, les moteurs GNV disposent d'un grand retour d'expérience et ont été fiabilisés au fur et à mesure des années.

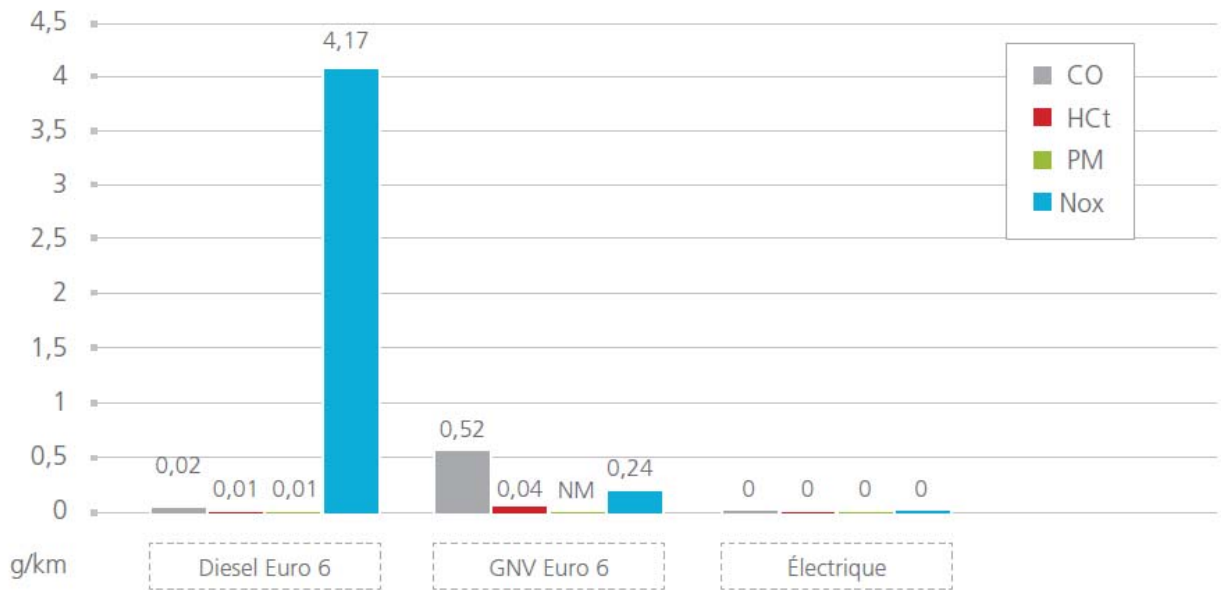
La puissance du moteur et donc sa capacité à gravir les côtes est largement dimensionnée pour répondre aux caractéristiques du relief nîmois.

Le bus tout électrique, plus récent, ne dispose pas de retour d'expérience pour le moment, le risque technologique est donc à prendre en considération. Par ailleurs, aucun standard de rechargement n'existe actuellement, ce qui implique que chaque fabricant propose ses propres normes. Ainsi, en cas de renouvellement de la flotte de bus électriques, il est fort probable que des coûts d'infrastructures liées à une adaptation vers une autre norme soient imputés au

budget d'acquisition. A noter que les coûts de véhicules électriques de 24 mètres ont été constatés à environ 2.5 M€ H.T. lors d'appels d'offres récent (contre 1 M€ H.T. pour les véhicules 24 mètres hybride gaz). Qui plus est ce montant est hors investissement lié à l'infrastructure nécessaire au fonctionnement des véhicules électriques (rechargement en ligne) et hors coût d'évolution potentiel du réseau de distribution électrique.

Concernant la pollution des bus hybrides gaz/électrique, le moteur GNV a la particularité d'émettre un très faible taux d'émission de NOx (Oxyde d'azote, nocif pour la santé), de monoxyde de carbone (quasi nul avec l'utilisation d'un biogaz) et de particules fines.

Facteurs d'émissions par filière sur cycle ADEME/RATP - Mesures réalisées sur banc à rouleau UTAC ou VTT



Nota : les valeurs indiquées dans ce tableau ne prennent pas en compte l'hybridation du moteur GNV, ni l'utilisation de biogaz, qui aurait amélioré les résultats de ce comparatif.

Même si le bus électrique est visiblement vertueux en exploitation comme l'indique le tableau, il est à noter que la production de batteries électriques nécessite des besoins croissants de cobalt et de lithium dont les impacts environnementaux et humains lors de l'extraction sont loin d'être négligeables. Au même titre, le recyclage des batteries pose de sérieuses questions environnementales.

Avis de la commission d'enquête :

Concernant le choix de la motorisation la commission considère que le maître d'ouvrage a choisi un bon compromis entre le risque technologique et des solutions n'ayant pas encore « fait leurs preuves ».

Le « tout électrique » présente a priori à l'heure actuelle un risque technologique et le choix d'une motorisation hybride gaz/électricité paraît un bon compromis. Il permet, contrairement à une motorisation diesel, d'obtenir une qualité de l'air acceptable du fait de l'absence de particules fines et d'une émission négligeable de NOx. Le rejet de CO₂ en ville impacte la qualité de l'air de manière négligeable. Cet impact sera d'ailleurs nettement inférieur à celui figurant dans l'étude d'impact du projet qui n'a pas pris en compte le passage à l'hybride au gaz.

Il est à noter qu'une motorisation par pile à hydrogène ne fait que déplacer le problème des émissions de gaz à effet de serre car la production d'hydrogène dans des conditions économiquement acceptables est elle-même consommatrice d'énergie et productrice de CO₂.

RE16 – Mme GUILBERT Stéphanie

« J'ai vu qu'à Avignon, ils allaient mettre en service des bus électriques fabriqués en France. C'est peut-être plus écologique et citoyen ».

Réponses du Maître d'Ouvrage : confère éléments ci-dessus.

RE165 – Anonyme

Le réseau Tram'Bus de Nîmes est trop cher. Que ce soit au niveau de l'exploitation, du résultat et du coût pour les utilisateurs.

« Un vrai tram avec de vraies offres de marché concurrentielles et je dirais oui ».

Réponses du Maître d'Ouvrage : confère éléments ci-dessus.

Le montant total du projet est estimé à 118 M€ HT en valeur 2017, soit un coût de 9,8 M€ HT / km.

Le plan de financement se répartit comme suit :

- Autofinancement et/ou emprunt : 74,75 % soit 88,2 M€ H.T.
- Subvention Etat : 11,86 % soit 14 M€ H.T.
- Subvention Région : 5,00 % soit 5,9 M€ H.T.
- Subvention Département : 5,00 % soit 5,9 M€ H.T.
- Subvention FEDER : 0,85 % soit 1 M€ H.T.
- Subvention ANRU : 2,54 % soit 3 M€ H.T.

L'effort d'investissement soutenu assumé par Nîmes Métropole se traduit par une montée de la dette pendant la réalisation du tram bus Diagonal T2. La capacité de désendettement s'améliore régulièrement ensuite.

Pour se donner les marges de manœuvre adéquates, la collectivité a décidé comme le lui permettait l'article 44.2 du contrat de DSP de remettre en concurrence le contrat de DSP dès le 1er janvier 2019 afin d'adapter au mieux les conditions contractuelles à la réalisation de la ligne 2 de TCSP. Au final et ce dès 2019, l'objectif fixé est une réduction du coût d'exploitation de la DSP de l'ordre de 10 M€ par rapport à 2016. Ainsi, la contribution financière d'exploitation sera intégralement couverte par le Versement Transport. La subvention d'équilibre du budget général ne devrait plus servir qu'à financer une partie des dépenses support du budget transport ainsi que le remboursement de la dette, de quoi assurer largement la solvabilité des comptes de Nîmes Métropole.

Ces mesures d'économies ont permis à la collectivité de présenter un budget primitif 2017 comportant une subvention d'équilibre du budget général de 10,1 M€ contre 15,7 M€ en 2014. En 2023 elle devrait être de 11,5 M€ en tenant compte du remboursement du capital et des frais financiers y compris ceux se rapportant à la réalisation de T2 et de T1 Sud.

Ainsi, Nîmes Métropole dispose de marges de manœuvre financières solides pour absorber la hausse de 5,19 M€ de la subvention d'équilibre correspondant au financement de T2 y compris l'extension de T1.

Avis de la commission d'enquête :

Les réponses budgétaires apparaissent satisfaisantes à la commission qui en prend acte. Il est à noter toutefois que l'objectif de réduire les coûts d'exploitation de 10 M€ ne présente aucune garantie dans la mesure où ce gain résultera d'un appel d'offres qui n'est pas lancé à ce jour.

RE167 – M. SALTEL Christian

Pour un vrai tram sur rail qui ne produit pas de particules fines liées à l'usure des pneus.

« Il faut voir plus loin (avenir de la planète) plutôt que le coût immédiat ».

***Réponses du Maître d'Ouvrage :** confère éléments ci-dessus. Il est à noter qu'un tramway produit également de fines particules, dues à l'abrasion lors du freinage.*

RE250/3 – Françoise Nîmes ; RE231/2 - ASPIC

La motorisation retenue utilise une énergie carbonée. Il faudrait retenir un bus à hydrogène comme à Pau.

***Réponses du Maître d'Ouvrage :** confère éléments ci-dessus*

RE104.1 - Samuel

Privilégier la motorisation électrique ou prévoir un trolleybus (caténaires type ville de Lyon) ou une « route électrique » (existant en Suède).

***Réponse du Maître d'Ouvrage :** confère éléments ci-dessus.*

7.1.1.4 - Thème 4 : Observations relatives au tracé ou aux stations de la ligne T2***Réponses du Maître d'Ouvrage :***

Les observations relatives au tracé ou aux stations de la ligne T2 portent sur :

- *La validation du tracé,*
- *Les enjeux du projet,*
- *Le réseau de transport.*

VALIDATION DU TRACE

La réflexion sur le tracé de la future ligne de BHNS T2 a fait l'objet d'études depuis 2004 en application du Plan de Déplacement Urbain (PDU) approuvé en 2007. Le programme de l'opération, ainsi que son tracé et ses variantes, ont été soumis à concertation publique en 2016 ; concertation dont le bilan a permis de confirmer l'opportunité du projet dans sa configuration BHNS, et d'approuver le tracé à soumettre à enquête publique.

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête constate que les différentes options de tracé ont été débattues au cours de la concertation préalable en 2016. Le choix de chaque variante est largement argumenté dans le dossier d'enquête (Volume H pièce 4 – chapitre 4 – pages 377 à 416).

Ce tracé semble cohérent avec le Plan de Déplacement Urbain et le SCOT et paraît prendre en compte les nombreuses contraintes et objectifs de manière satisfaisante.

ENJEUX

Le tracé présenté permet de poursuivre la construction d'un réseau maillé performant favorisant le report modal, la décongestion urbaine et une desserte de qualité vers les grands pôles d'emplois et les équipements majeur de l'agglomération. Surtout, il dessert le plus important corridor de déplacement de l'agglomération en reliant les quartiers majeurs de l'agglomération comme les quartiers Pissevin et Valdegour, à forte densité de population, soit un bassin de plus de 120 000 personnes.

Avis de la commission d'enquête :

Le tracé dessert des quartiers denses en population et en emplois. Il paraît justifié et adapté aux besoins et à la population des quartiers desservis

RESEAU

La restructuration des lignes de bus et du réseau de transports collectifs est engagée par Nîmes Métropole en parallèle de la réalisation de l'opération T2, afin d'étendre le bénéfice du TCSP au-delà de sa zone d'influence directe.

Sachant que le report de fréquentation du réseau nîmois vers la ligne T2 sera élevé (principalement des lignes 3 et 5) justifiant pour partie la capacité du matériel roulant retenu, l'optimisation du réseau se concentre sur les lignes en correspondances avec la T2, par exemple en mutualisant les arrêts, pôles d'échanges et parc relais. L'articulation avec la T1 s'effectue au centre historique de la commune, au niveau de l'esplanade Feuchères et de la place Montcalm. La T2 proposera 26 stations équivalentes à celles de la ligne 2, qu'elle remplace.

Avis de la commission d'enquête :

La mise en service de la ligne Tram'Bus Diagonal nécessite une réorganisation et une optimisation appropriées du réseau de transports en commun de l'agglomération.

La commission considère cette ligne T2 comme une « colonne vertébrale » autour de laquelle les autres lignes devront être judicieusement organisées pour rendre l'offre globale attractive. Cette réorganisation est un élément clé pour la réussite de ce projet. Par ailleurs cette ligne pourra être évolutive et une extension vers l'est (vers Marguerittes) et vers l'ouest (vers Caveirac) reste envisageable.

Cette réponse générique est complétée ci-dessous pour les contributions qui le nécessitent.

RE4 - Mme Reboul Dorothée

Il est très dommage que la ligne 2 ne monte pas jusqu'à l'université site Doumergue / les franciscaines (connexion directe avec le CHU, la gare, le centre-ville), ce qui serait très appréciable le dimanche. De plus il y a déjà la ligne 2 qui passe au chemin Bas-d'Avignon.

Réponses du Maître d'Ouvrage : confère éléments ci-dessus

RE7 – Avis anonyme

Préférence pour une desserte du quartier du Mas d'Escattes plutôt que Paloma.

Réponses du Maître d'Ouvrage : confère éléments ci-dessus

RE18 – Avis anonyme

Favorable au projet mais regrette le détour par Pissevin et Valdegour.

Réponses du Maître d'Ouvrage : confère éléments ci-dessus

RE48 – M. Bondeaux Alan

Souhaite la desserte de la zone industrielle de Saint-Césaire.

Réponses du Maître d'Ouvrage : confère éléments ci-dessus

RE55 – Mme Martinez Audrey ;

Souhaite la desserte du quartier Mas de Lauze, arrêt Romarins.

Réponses du Maître d'Ouvrage : confère éléments ci-dessus

RE71.2 – Mme Nougaret Christiane

Demande des dessertes régulières (minimum 1/4 d'heure) – Faciliter l'accès à la ligne 3.

Réponses du Maître d'Ouvrage : *Les fréquences de passage de la T2 seront équivalentes à celles proposées sur l'actuelle T1 soit, sur les tranches horaires courantes, toutes les 7 minutes.*

Avis de la commission d'enquête :

Les fréquences de passage et les plages horaires de fonctionnement sont bien indiquées dans le dossier d'enquête et paraissent adaptées aux besoins.

RE83 – Lil

La T2 doit suivre la ligne 2 actuelle ; l'arrêt Capitelle 2 est dangereux ; la ligne T2 doit desservir le pôle emploi de Saint-Césaire.

Réponses du Maître d'Ouvrage : *confère éléments ci-dessus.*

RE87 – Myriam

Demande que la ligne T2 desserve le Mas d'Escattes en complément de la ligne 10.

Réponses du Maître d'Ouvrage : *confère éléments ci-dessus*

RE96 – Maylis

Habitante de Castanet, travaillant au CHU, ne dispose d'aucune ligne lui permettant d'y arriver. Demande l'extension de l'amplitude horaire pour les personnes travaillant à Carémeau.

Réponses du Maître d'Ouvrage : *la ligne fonctionnera de 5H00 à 00H00. L'amplitude horaire est donc plus importante que sur le reste du réseau.*

RE 110 – Corentin à Poulx

- Il faudrait réduire les multiples détours pour réduire le temps de parcours.
- Il est regrettable que la ligne T2 ne passe pas par la rue du Mail.

Réponses du Maître d'Ouvrage : *confère éléments ci-dessus. Le passage par la rue du mail a été écarté lors de la concertation qui a eu lieu du 11 janvier au 11 avril 2016.*

Commentaire de la commission d'enquête :

Les détours par Pissevin, Valdegour et Mas de Mingue, même s'ils rallongent la durée du parcours, se justifient pleinement dans la mesure où ils desservent des quartiers denses en population et en emplois. Le tracé retenu pourra également contribuer à désenclaver ces quartiers et à favoriser leur développement économique.

La variante « boucle rue du Cirque Romain - rue du Mail » a été écartée car « un quai implanté sur chacune de ces rues, pénalise fortement la lisibilité de la station et les cheminements depuis la station T1 ». (Volume H pièce 4 – chapitre 4 – pages 397)

RE118 – Jacques à Nîmes

Pour assurer une vraie correspondance entre T1 et T2, un arrêt au musée de la Romanité paraît nécessaire (Rue de la République, angle rue de la cité Foulc). En desservant ce musée, cet arrêt pourrait réduire le nombre de bus de tourisme circulant en ville.

Réponses du Maître d'Ouvrage : *confère éléments ci-dessus. La station Montcalm se trouvant à 240 m du Musée de la Romanité celle-ci dessert parfaitement cet équipement.*

Commentaire de la commission d'enquête :

La station Esplanade- Feuchères se trouve à une distance à peu près équivalente.

La correspondance entre T1 et T2 se fait au niveau de Montcalm.

RE120 – Jacques à Nîmes

- « L'arrêt Paloma de la ligne 2 a été un échec. Pourquoi le reproduire ? ».
- Cet arrêt est trop loin du parking.

Réponses du Maître d'Ouvrage :

- La desserte de la SMAC Paloma par l'actuelle ligne 2 peut mettre jusqu'à plus de 40minutes depuis le centre-ville. Avec la T2, un temps de trajet de 15minutes est possible grâce au site propre, soit une réelle attractivité pour cet arrêt.

- En plus de la station aménagée à double quais, une passerelle piétonne relie à niveau le trottoir et le parking relais mutualisé avec le parking de la salle de Spectacle. De la station au parking, une distance de 160m, via la passerelle est à parcourir à pied. Cette passerelle offre une liaison directe pour l'ensemble des utilisateurs (dont PMR), sans détour et visible entre la station et le P+R.

Commentaire de la commission d'enquête :

Le projet répond à ces deux questions :

- Réduction du temps de trajet par la mise en site propre du tracé de la ligne Tram'Bus,
- Réalisation d'une passerelle piétonne pour réduire la distance entre le parking SMAC Paloma et la station Tram'Bus et sécurisation des cheminements piétons.

RE126.2 – Stéphane à Nîmes

- Ne pourrait-on pas organiser un arrêt à la demande au droit de la clinique Kennedy permettant le dépôt ponctuel des PMR (personnes à mobilité réduite) se rendant dans la clinique ?
- Cette clinique (regroupée avec la clinique de Valdegour) avait des projets de déménagement. Sont-ils toujours à l'ordre du jour ? Auquel cas les stations Pompidou et Jaurès telles que présentées et organisées dans le projet deviendraient caduques et inutiles rapidement.

Réponses du Maître d'Ouvrage :

- pour des raisons de pente l'arrêt Pompidou ne permet pas un accès aux UFR (utilisateurs de fauteuils roulants) du fait de son profil en long et est classé en ITA (impossibilité technique avérée), la station sera cependant rendue accessible et aux normes pour les autres handicaps.

-Au-delà de la desserte de la clinique l'arrêt Pompidou permet la liaison avec l'avenue G.Pompidou et les zones d'habitat alentours - confère thème 2 « Rue du Cirque Romain » paragraphe 1- Desserte des équipements

Avis de la commission d'enquête :

Cette station dessert d'autres usagers que la clinique Kennedy. Elle se justifie encore plus largement avec la décision prise par le maître d'ouvrage de déplacer la station Jaurès, prévue initialement dans le projet rue de l'Abattoir, rue du Cirque Romain (Voir Thème 2 – rue du Cirque romain – confère 1)

RE 145 – M. Erik Boesch

Souhaite une liaison directe entre « Trait d'union » et « Compagnons » sans la boucle par « Porte des Arts » afin d'accéder plus rapidement au CHU.

Réponses du Maître d’Ouvrage : *confère éléments ci-dessus. Les quartiers Pissevin et Valdegour sont très denses et représentent un potentiel important de voyageurs.*

Avis de la commission d’enquête :

La commission d’enquête prend note des réponses déjà apportées par le maître d’ouvrage et considère que la desserte de ces quartiers répond aux objectifs du projet (desservir les zones les plus habitées ; désenclaver et réhabiliter ces quartiers)

RE147/1 – Guillaume Nîmes

N'y aurait-il pas la possibilité de faire passer la ligne T2 par derrière le CHU (le terminus actuel du CHU près de l'institut de Cancérologie) afin de ressortir par devant le CHU (l'entrée actuelle du CHU) ? Il semble que la pente est bien plus douce à gravir par derrière que par devant.

Réponses du Maître d’Ouvrage : *La pente de la voie du CHU ne présente pas de problématique particulière pour le matériel roulant prévu (bus de 24m).*

L'accès au CHU par l'ouest a été retenu lors des études techniques car :

-il permet d'éviter les problématiques circulatoires et piétonnes d'une traversée du BHNS de l'avenue Kennedy, car le bus emprunte le passage inférieur existant sous l'avenue Kennedy ;

-il assure un meilleur temps de parcours au BHNS entre le P+R Laennec et le centre-ville, grâce à la voie dédiée longeant le sud de l'avenue Kennedy

Commentaire de la commission d’enquête :

Ces arguments ont été largement développés dans le dossier d’enquête, choix des variantes (Volume H pièce 4 – chapitre 4 – paragraphe 4.5.1 – page 380).

RE158.1 - Anonyme

Demande qu’il n’y ait pas de site propre sur le boulevard (Pont de Justice) Allende pour ne pas créer de goulot d’étranglement pour la situation VL.

Réponses du Maître d’Ouvrage : *L'insertion retenue au niveau du Pont de Justice propose d'affecter au BHNS les deux voies situées sur la partie Ouest de l'ouvrage. Les deux voies restantes sont quant à elles affectées à la circulation VL. Compte-tenu des niveaux de trafic, cette insertion permettra un écoulement des flux satisfaisant en section courante.*

Des aménagements seront effectués au niveau des carrefours Route d’Avignon / Pont de Justice et Route d’Avignon / Rue J. Baby.

Ces aménagements sont présentés en page 529 de l'étude d'impact.

Commentaire de la commission d’enquête :

La commission d’enquête prend note de la réponse du maître d’ouvrage.

RE170.3 – Anonyme

« La construction d'un pont au-dessus de la Nationale 106 me paraît primordiale ».

« La "boucle" dans Pissevin rallonge inutilement le parcours (pourquoi pas une boucle dans Valdegour ou vers les Jardins de la Fontaine ?) ».

Réponses du Maître d’Ouvrage : *confère éléments ci-dessus*

Commentaire de la commission d'enquête :

Voir choix du tracé. La commission d'enquête considère que la desserte de ces quartiers répond aux objectifs du projet (desservir les zones les plus habitées ; désenclaver et réhabiliter ces quartiers)

RE178.2 – Avis anonyme

Remplacer la station Montcalm par une station musée de la Romanité pour connections avec T1.

Réponses du Maître d'Ouvrage : confère réponses à la contribution R118 ci-dessus.

Commentaire de la commission d'enquête :

Le musée de la Romanité se situe à moins de 240 mètres des stations Montcalm et Esplanade-Feuchères. Les connections avec T1 seront encore plus lisibles avec la décision du maître d'ouvrage de mettre en commun le quai Est-Ouest entre les lignes T1 et T2 sur la place Montcalm.

RE 189 – Avis anonyme (pharmacie Kennedy)

« Travaillant dans le quartier, je crois savoir que le tram passera derrière la pharmacie Kennedy. J'espère que l'accès pour les livraisons sera maintenu et que les places de parking pour le personnel et les clients protégées. »

Réponses du Maître d'Ouvrage : les accès de service et clientèle aux différents commerces et bâtiments d'activités sont pris en compte et seront maintenus et/ou adaptés en concertation avec les propriétaires.

Commentaire de la commission d'enquête :

Nîmes Métropole devra poursuivre la concertation avec les propriétaires. En particulier les livraisons devront être assurées dans des conditions de sécurité satisfaisantes.

RE 219 – M. Tournecuillet Jean

- Est-il possible de satisfaire tous les objectifs de ce projet avec une seule ligne ?
 - prendre en compte les flux venant de la Vaunage à l'Ouest, de Remoulins, Marguerittes à l'Est.
 - la desserte du CHU.
 - la desserte des quartiers Pissevin-Valdegour, Chemin bas d'Avignon, Mas de Mingue.
- Est-il raisonnable de concevoir ce projet sans avoir réalisé le franchissement de la N 106 par un passage dénivelé ?
- Mentionné au PDU de 2007, le projet T2 était l'occasion de mettre l'Etat face à ses responsabilités.
- Est-il sérieux de prévoir la future desserte du CHU avec une rupture de charge à Laennec ?
- Enfin un "P + R" à Laennec de 231 places et 450 places à Paloma sans aucune place nouvelle par rapport à l'existant sont très insuffisants et ne répondent pas aux attentes. Si les quartiers sont pris en compte (bravo la desserte de 5h00 à minuit) le projet ne répond pas aux autres objectifs et apparaît trop "mesquin". On ne pouvait faire moins.

Réponses du Maître d'Ouvrage :

- **confère réponses au thème1« Accès CHU » et éléments ci-dessus ;**
- **le parking relais de Laennec prévoit 240 places, soit une évolution par rapport aux 80 emplacements non formalisés actuels.**

Commentaire de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend note de la réponse donnée par le maître d'ouvrage : les études réalisées démontrent qu'un dimensionnement de 240 places est suffisant. Il est toutefois à noter que de nombreux intervenants craignent une saturation du parking relais de Laennec

RE250/1 – Françoise Nîmes

Conteste le tracé. Souhaite un tracé proche de l'hôpital Hoche.

Réponses du Maître d'Ouvrage : confère éléments ci-dessus.

RE255/3 – M. Jullien Pacioni

Souhaite l'aménagement d'une voie verte le long de la ligne. Ce serait un vrai plus pour la ville.

Réponses du Maître d'Ouvrage : Une continuité cyclable est prévue sur l'ensemble du projet avec l'ouverture des plateformes TCSP à la circulation cyclable, dès que les emprises et tracés le permettent, notamment sur les doubles voies dédiées au BHNS. L'objectif est la mise en place de parcours lisibles et sécurisés par une signalisation fixe dédiée et des installations aux carrefours.

Les choix faits concernant l'insertion cyclable l'ont été en concertation avec les associations cyclistes et au regard de la pratique sur T1 et projets similaires, car l'utilisation de la plateforme TCSP est plébiscitée car plus lisible et sécurisante qu'une bande cyclable le long des voies de circulation. Au-delà et lorsque cela été possible, Nîmes Métropole a fait le choix de créer des voies cyclables indépendantes de la circulation. Le projet va considérablement améliorer la situation par rapport à la situation actuelle.

En revanche, la mise en place de pistes cyclables au-delà du périmètre du projet ne relève pas de la compétence déléguée à Nîmes Métropole et ne peut donc être prévue dans le cadre du projet.

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête ne dispose pas de l'avis de la ville, compétente dans l'aménagement de pistes cyclables. Les aménagements hors tracé impactés par le projet de Tram'Bus Diagonal ne font pas l'objet de la présente enquête.

Une coordination des deux projets, la connaissance du schéma d'aménagement des pistes cyclables de la ville de Nîmes et l'intégration du projet Tram'Bus et de ses aménagements cyclables dans ce projet global auraient été toutefois intéressantes.

Il serait en particulier logique d'assurer une continuité cyclable par Kennedy pour éviter le détour par Pissevin. Il est vivement souhaitable que la ville de Nîmes étudie cette option.

7.1.1.5 - Thème 5 : Extensions souhaitées de la ligne T2**Réponses du Maître d'Ouvrage :**

Le programme de l'opération et son tracé ont été soumis à concertation publique en 2016 et approuvés pour présentation à enquête publique en 2017. Par ailleurs, le PDU cadre les priorités identifiées du projet, à savoir la desserte des grands pôles d'emplois, des équipements majeurs de l'agglomération et surtout des quartiers à densité forte, sur le périmètre du territoire Nîmois.

Les extensions à l'Est vers Courbessac et Marguerites, et à l'Ouest vers Caveirac et Saint Cézaire, sont donc hors périmètre de la présente opération.

Néanmoins,

- D'une part, dans le cadre de la restructuration du réseau (confère thème 4 « Tracé / Stations »), des correspondances avec les lignes interurbaines sont prévues, notamment au niveau des 2 parkings relais multimodaux (Laennec et Paloma). Plutôt qu'une navette qui ne permettrait pas de desservir efficacement l'ensemble des communes comme celles de la Vaunage, les lignes actuelles sont maintenues, développées et optimisées pour permettre un accès efficace à T2 via un rabattement vers les parkings relais, et également afin de maintenir les dessertes actuelles pour les scolaires. Hors projet T2, Nîmes Métropole prévoit avec le Département la création de couloirs bus sur la commune de Caveirac et à l'entrée de Nîmes, afin de fiabiliser le temps de parcours de ces lignes.

- D'autre part, si ce tracé structure les transports en commun de l'agglomération nîmoise, il reste évolutif et n'empêche pas à l'avenir d'envisager des extensions en lien avec les projets de développement du territoire.

Commentaire de la commission d'enquête :

Le tracé retenu répond à une priorité du PDU : la desserte des grands pôles d'emplois, des équipements majeurs de l'agglomération et surtout des quartiers à densité forte, sur le périmètre du territoire Nîmois.

Les extensions Est et Ouest sont hors périmètre du projet donc non directement concernées par l'enquête. La commission note que ces extensions pourront être envisagées dans de futurs projets et que des améliorations sont envisagées avec le Département pour la desserte de Caveirac (couloirs bus).

OE13 – M. Richard Runel :

Habitant de Courbessac - Souhaite le prolongement de la ligne jusqu'à la route de Poulx.

Réponses du Maître d'Ouvrage : confère éléments ci-dessus

RE5 – M. Alban Christian (Conseiller municipal de Caveirac) ; RE32.2 – M. Simon Bernard ; RE36 – Mme Berta Mumu

- M. Le Président Lachaud avait affirmé en réunion publique à Caveirac qu'une navette en site propre ferait la liaison entre l'arrêt de Laennec et un parking de décharge « Vaunage » à l'entrée Est de Caveirac sur des terrains disponibles qui longent le RD40. Il paraissait clair que cette réalisation complémentaire ferait partie intégrante du projet pour améliorer grandement la circulation et la qualité de la migration quotidienne de nombreux Vaunageols vers Nîmes et retour. Qu'en sera-t-il exactement ?

- Souhaitent la prolongation de la ligne vers Caveirac avec un nouveau parking pour soulager Laennec.

Réponses du Maître d'Ouvrage : Plutôt qu'une seule navette qui ne permettrait pas de desservir efficacement l'ensemble des communes de la Vaunage, les lignes desservant la Vaunage sont maintenues et développées pour permettre un accès efficace à T2 via un rabattement au parking Laennec, mais également afin de maintenir les dessertes actuelles pour les scolaires. Hors projet T2, Nîmes Métropole prévoit avec le Département la création de couloirs bus sur la commune de Caveirac et à l'entrée de Nîmes, afin de fiabiliser le temps de parcours de ces lignes

Commentaire de la commission d'enquête :

La réponse est apportée par la réorganisation des transports collectifs de l'agglomération.

La commission note que ces extensions pourront être envisagées dans de futurs projets et que des améliorations sont envisagées avec le Département pour la desserte de Caveirac (couloirs bus) afin de limiter le temps de parcours et de faciliter le rabattement sur la ligne T2

RE10 – M. Garcia Jocelin ; R32.2 – M. Simon Bernard

- Demandent le prolongement de la ligne TCSP jusqu'à Caveirac à l'Ouest et Marguerittes à l'Est : réduction de la pollution et justification du financement du projet par les habitants de l'agglomération et aussi, dans un objectif de réduction de la pollution et des nuisances.

- Le temps de trajet est trop long par rapport à une liaison VL par l'autoroute entre Nîmes Est et Nîmes Ouest.

Réponses du Maître d'Ouvrage : confère éléments ci-dessus. Le temps de trajet T2 de terminus à terminus est de 30mn en heure de pointe.

RE17 – M. Deros Guillaume

Demande le prolongement de la ligne TCSP jusqu'à Caveirac et mise en place de navettes pour les autres villages de la Vaunage pour justifier la contribution financière des autres communes de l'agglomération à un projet purement Nîmois.

*Réponses du Maître d'Ouvrage : - confère éléments ci-dessus
- confère réponses à la contribution RE165 dans le thème 3.*

RE25 – Avis anonyme

Demande l'extension du projet de la ligne T2 jusqu'à Marguerittes (ville de 9000 habitants) qui accueille un Centre de Formation Apprenti important et un Collège.

Réponses du Maître d'Ouvrage : confère éléments ci-dessus

RE54 – M.Limosino Vincent

Souhaite que la ligne desserve Courbessac, quartier oublié des transports en commun nîmois.

Réponses du Maître d'Ouvrage : confère éléments ci-dessus

RE90 – M. Delprat Laurent

Souhaite poursuivre la ligne jusqu'au panneau d'entrée Caveirac.

Réponses du Maître d'Ouvrage : confère éléments ci-dessus

RE 94 – Mme François Carole

Favorable au projet, souhaite sa prolongation jusqu'à Marguerittes dans les prochaines années.

Réponses du Maître d'Ouvrage : confère éléments ci-dessus

RE104/2 – Samuel

Il serait souhaitable de desservir le campus universitaire du site Hoche (ou d'y faire parvenir la ligne T1).

*Réponses du Maître d'Ouvrage : confère éléments ci-dessus
Le site Hoche n'est pas sur le tracé de la T2. Il est situé à 700 m à pied de l'arrêt « Talabot » sur la future ligne de BHNS et reste desservi par les lignes 6, 10 et 16 reliées à la T1.*

RE130 – Marjorie Nîmes

Souhaite un développement de l'axe nord-sud. Il semble que les habitants de la route d'Arles situés du mauvais côté de la gare soient oubliés. Il y a de moins en moins de bus et des horaires peu adaptés depuis la réalisation de la ligne T1.

Réponses du Maître d'Ouvrage : secteur desservi par la ligne T1.

RE132 – Céline

Souhaite que le tram'bus remonte jusqu'au Mas d'Escattes puisqu'il doit passer par le rond-point de l'Ecole de Police. Les carrières ressentis (?) ont aussi besoin de transports en commun.

Réponses du Maître d'Ouvrage : confère éléments ci-dessus

RE153 – M. Martin David

- Prolongation jusqu'au rond-point de St Césaire/D40 pouvant desservir l'agence Pôle emploi, la ZAC.... avec parking P+R

Ou prolongation d'un Tram'bus sur trois vers le rond-point de Langlade/D40 et ainsi revoir la ligne L51 dans son ensemble

Ou terminus ligne L51 au terminus de la T2 avec modifications des horaires de la L51 correspondant aux horaires des salariés du CHU.

Réponses du Maître d'Ouvrage : confère éléments ci-dessus

RE170 – Avis anonyme

Rapprocher le terminus ouest du Pôle emploi de Saint-Césaire.

Réponses du Maître d'Ouvrage : confère éléments ci-dessus

RE 214 – Nelly ; RE 215 – Mme Mersadier Marina

Continuer la ligne T2 en direction de Caveirac – désengorgement de Laennec et St Césaire.

Réponses du Maître d'Ouvrage : confère éléments ci-dessus

RE 220 – Me Muller Suzanne

Prolongation de la ligne jusqu'à Caveirac et création d'un parking relais.

Réponses du Maître d'Ouvrage : confère éléments ci-dessus

RE 230.2 – Mme De Pooter Carine

Prolongation de la ligne jusqu'en Vaunage.

Réponses du Maître d'Ouvrage : confère éléments ci-dessus

RE232/1 – Karine Nîmes ; RE235/1 - M. Christophe Arnaud

- Souhaite une « vraie » diagonale reliant le parking de l'autoroute de Marguerittes à Caveirac. « Il faut désengorger la Vaunage ! ».

- La ligne devrait passer en hauteur sur le rond-point de Carémeau afin de résoudre :

- . L'accès des voitures et piétons aux commerces (LIDL, etc.).
- . Passer à la hauteur des ascenseurs de la cancérologie.
- . Réduire les bouchons sur les axes Caveirac-Nîmes et Alès-Autoroute.

Réponses du Maître d'Ouvrage : confère éléments ci-dessus

RE233 – Francis

La ligne devrait être prolongée jusqu'à la Vaunage. Cela serait moins cher qu'une déviation et réduirait la pollution.

Réponses du Maître d'Ouvrage : confère éléments ci-dessus

RE236/2 – Mme Anne Dussaud

La ligne devrait rejoindre Caveirac. Un terrain peut être mis à disposition par la commune. Il faut que les vaunageois puissent laisser leur voiture aux portes des Nîmes.

Réponses du Maître d'Ouvrage : confère éléments ci-dessus

RE241 – Martine

- La ligne devrait aller jusqu'à Caveirac. De nombreuses personnes habitant la Vaunage travaillent au CHU Carémeau.

- Le calendrier de l'enquête est inadapté.

Réponses du Maître d'Ouvrage : confère éléments ci-dessus

Il est indiqué que ni les dispositions du Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique, ni celles du Code de l'Environnement, ne s'opposent à l'organisation d'une enquête publique durant la période estivale. Les dates de l'enquête publique T2 diagonal ont notamment été adoptées en accord avec les membres de la commission d'enquête et tenaient compte de la nécessité juridique d'acquiescer, avant son lancement, l'opposabilité du nouveau PLU de la ville de Nîmes, définitivement adopté par le conseil Municipal du 07 juillet 2018.

Également, conformément à la réglementation en matière de dématérialisation des procédures, a été mis en place un registre numérique permettant au public de consulter par internet l'ensemble du dossier soumis à enquête publique et d'y déposer ses observations sans avoir à se rendre sur les lieux de l'enquête.

Enfin, il s'avère qu'à la clôture de l'enquête le 10 août 2018 - 17h00, 291 contributions ont été publiées et que le dossier a été consulté pas moins de 1969 fois. Ce qui représente une très forte participation du public.

Commentaire de la commission d'enquête :

Les dates retenues pour l'enquête (du 11 juillet au 10 août) sont situées en période estivale mais elles permettent aux vacanciers du mois de juillet et à ceux du mois d'août de consulter le dossier en dehors de leur mois de vacances. Par ailleurs les dates sont conformes à la réglementation régissant une telle enquête publique.

Ce projet a fait l'objet d'une large concertation préalable du 11 janvier au 11 avril 2016 qui a fortement mobilisé le public concerné.

L'enquête prévue initialement avant la période estivale n'a pu être programmée avant l'approbation de la révision du PLU de la ville de Nîmes, le 7 juillet 2018.

Conformément à la réglementation récente relative à la dématérialisation des enquêtes publiques, il a été mis en place un registre d'enquête dématérialisé qui permet au public de consulter par internet l'ensemble des documents du dossier d'enquête et de déposer sur un registre numérique ses observations, sans pour cela se rendre sur les lieux de l'enquête.

Au vu du nombre de consultations et téléchargement du dossier, du nombre de contributions reçues par voie numérique, des nombreuses visites reçues au cours des permanences, nous considérons que la période de l'enquête n'a pas été un obstacle à la participation du public.

RE253/3 – Fatima

- La ligne T2 ne dessert pas les extrémités de la ville, ce qui pourrait réduire le nombre de véhicules en centre-ville.
- L'enquête est menée à une période de vacances. Il faudrait la prolonger.

Réponses du Maître d'Ouvrage : confère éléments ci-dessus et réponses à la contribution RE241.

RE260/1 – M. Pierre Garcia

- Déçu que la ligne T2 n'aille pas de Caveirac à Marguerittes. Des solutions d'attente devront être envisagées.
- Il est impératif de créer des espaces cyclables et piétons tout le long du tracé qui pourraient dans le futur être reliés à la voie verte de Caveirac.

Réponses du Maître d'Ouvrage : confère éléments ci-dessus.

Confère réponses à la contribution RE255/3 dans le thème 4 « Tracé ... »

RE262/1 – M. Michel Pressac

- Le CHU et la ZI de Saint-Césaire sont les plus gros employeurs du Gard. Le trajet domicile- travail pour ces deux zones devrait être pris en considération.
- Aucun arrêt n'est prévu pour la desserte de la 2x2 voies Alès-Nîmes.
- Les communes de Marguerittes, Caveirac et Langlade devraient bénéficier de cette ligne avec voies dédiées et parkings.

Réponses du Maître d'Ouvrage : confère éléments ci-dessus - Sur la RN 106, les arrêts sont « Compagnons » et « IUT ».

7.1.1.6 - Thème 6 : Arrêt devant la CPAM (rue du Cirque Romain)

Réponses du Maître d'Ouvrage : Confère réponses au thème 2 « Rue du Cirque Romain » - Paragraphe 1-Desserte des équipements

OE08 – M. Jacques Denis

Déplacer la station Jaurès de la rue de l'abattoir à la rue du Cirque Romain pour desservir la CPAM, le centre PABLO NERUDA et le Centre médical.

RE119.2 – Mme Maryse Buisson ; RE211 - Sophie

Un arrêt est nécessaire au niveau de la rue de la Casernette pour desservir le pôle santé, la CPAM et le centre Pablo Neruda.

RE124.2 – Nicolas Lancrey (buraliste)

Demande un arrêt au niveau de la CPAM et du Centre de Santé qui regroupe 29 praticiens (sinon marche de 250 m pour y accéder depuis les arrêts Jaurès ou Montcalm).

RE136 – Nicolas de Nîmes

- Comment vont faire les usagers qui se rendent à la CPAM du Gard s'il y a une restriction des places de stationnement ?
- Prévoir un arrêt du Tram'bus à proximité et non pas à 260 mètres comme cela est prévu. (2 photos en pièces jointes).

RE155 ; RE156 ; RE162.2 ; RE164.2 ; RE170.2 ; RE178.1 ; RE179.3 ; RE186 – Anonyme ; RE176.5 – Anonyme (PCF) ; RE 217/2 Mme Sylvette Fayet ; RE232/2 – Karine ; RE 234/2 – Evelyne ; RE235/2 – M. Christophe Arnaud ; RE237/2 - M. Alain Fabre-Pujol ; RE251/2 – M. Jérôme Puech ; RE246/2 – Bernard ; RE253/2 – Fatima ; RE255 – M. Julien Pacioni ; RE259/1 - Mme Véronique Coumel ; RE261/1 – Mme Gersande Mahous

Souhaitent un arrêt de la ligne T2 dans la rue du Cirque Romain au niveau de la CPAM.

Avis de la commission d'enquête :

Les réponses ont été apportées précédemment. (Thème 2 – rue du Cirque Romain – confère 1). Cette demande correspond à une large mobilisation du public au cours de l'enquête : intervention des commerçants et riverains de la rue du Cirque Romain, pétition, courriers du directeur de la CPAM et de France Handicap.

La commission d'enquête note la réponse favorable du maître d'ouvrage et considère que cette modification constitue une amélioration significative du projet.

7.1.1.7 - Thème 7 : Expropriations

OE2 – Total Marketing France

Demande :

- Que l'emprise du projet permette de maintenir les distances de sécurité exigées pour une ICPE.
- Conservation de la piste de distribution des carburants pour maintenir l'activité.
- Prise en charge intégralement par Nîmes Métropole des frais occasionnés par le projet (Totem des prix, mise en dépotage, déplacement de l'aire de livraison...).
- Maintien des accès pendant la phase travaux.

Réponses du Maître d'Ouvrage :

De nombreux échanges ont eu lieu avec la société Total et d'autres seront organisés afin de garantir des solutions convenant à l'ensemble des parties.

- *Les 4 pistes de distribution carburants, situées sous l'abri haut, sont situées dans les emprises non impactées par le projet.*
- *Les accès (1 entrée - 1 sortie) à la station essence sont prévus avec voie de sortie et voie d'entrée. La plateforme BHNS sera traversée par les clients de la station. Ces 2 accès seront également maintenus en phase chantier, éventuellement déplacés provisoirement, selon l'avancement des travaux.*
- *L'acquisition du foncier de la société Total sera optimisée de façon à garantir une exploitation dans les normes de la station-service.*
- *Par rapport au plan présenté en enquête publique, l'entrée à la station-service sera modifiée afin d'éviter que la file d'attente ne déborde sur la voirie. La nouvelle piste de distribution serait positionnée sur « l'espace parking »*
- *Le maître d'ouvrage s'engage à prendre en charge les frais inhérents, notamment, au déplacement des différents totems d'affichage et à l'aire de dépotage, après validation par ses services.*

Commentaire de la commission d'enquête :

La commission d'enquête constate que le maître d'ouvrage a répondu favorablement à toutes les demandes de Total Marketing France.

OE4 – M. et Mme Roe

Propriétaires de la parcelle 1213 pour 2/6^{ème}, ont reçu un courrier du TA de Nîmes où ils apparaissent comme copropriétaires, une partie de la parcelle étant impactée par le projet de Tram'Bus T2.

« Nous souhaitons également notifier notre opposition à la construction d'un muret béton de 90 cm avec plats métalliques nous mettant à la vue de tous dans un quartier devenu dangereux par la présence de trafiquants. Nous sommes également des grands-parents qui voulons que nos petits-enfants soient en sécurité.

Nous demandons un mur plein de 2,50 m de haut ou une végétation plantée nous mettant à l'abri des regards.

Nous souhaitons savoir aussi comment se dérouleront les travaux (protection contre la poussière, portail, conservation de notre parking, ...)

Nous souhaitons avoir l'autorisation de circuler rue de la République jusqu'à notre portail en tant que riverain ou que ce portail soit positionné autrement sur la parcelle 1417 ».

Réponses du Maître d'Ouvrage :

- Une charte chantier propre sera imposée aux entreprises travaux. Les accès seront maintenus aux propriétés privées, parfois via des solutions provisoires. Un stationnement sera garanti tout au long de la phase travaux.

- La limite de propriété sera conforme aux échanges qu'il y a eu entre M. et Mme Roé et le maître d'ouvrage, à savoir un muret surmonté d'une grille avec une haie plantée côté propriété privée.

Commentaire de la commission d'enquête :

La commission d'enquête constate que le maître d'ouvrage a répondu favorablement aux demandes des propriétaires.

OE18 – Indivision Henry Jonquet et Hélène Jonquet

Propriétaires de la parcelle DB85 :

Sur l'enquête d'utilité publique le projet prenait la totalité du terrain. Sur l'enquête parcellaire seuls 1858 m² sont impactés. *« Nous ne pouvons pas visualiser l'emprise du projet sur notre parcelle alors que l'enquête parcellaire a pour objet de déterminer avec précision les parcelles expropriées ».*

Réponses du Maître d'Ouvrage :

L'intégralité de la parcelle serait nécessaire pour permettre la restitution du stationnement de Bricomarché. Le plan d'aménagement du Volume E – Plan général des travaux de l'enquête publique - ne présentant pas cette possibilité, il sera conservé dans le tableau de synthèse de l'enquête parcellaire la surface initialement impactée (1 858m²). L'acquisition du reste de la parcelle devra alors être faite à l'amiable.

Avis de la commission d'enquête :

L'impact du projet tel que décrit dans le dossier d'enquête n'impacte pas la totalité de la parcelle mais seulement les 1 858 m² indiqués dans le dossier d'enquête parcellaire. La DUP ne portant que sur le projet Tram'Bus, seules les surfaces impactées par ce projet peuvent être expropriées conformément à l'article 545 du code civil (« nul ne peut être contraint de céder sa propriété, si ce n'est pour cause d'utilité publique et moyennant une juste et préalable indemnité »).

La commission considère que la négociation concernant l'acquisition de cette parcelle à l'amiable doit se poursuivre dans la mesure où un accord permettrait a priori de résoudre les problèmes de stationnements du Bricomarché voisin (cf. observations OE 20 et RE 248).

OE20 – M. Sébastien Crespin, PDG du Bricomarché rue des Mousquetaires

- Entreprise de 22 personnes. Attention aux emplois compte tenu de l'expropriation d'une partie du terrain. La surface du parking serait inférieure à la légalité de l'exploitation.
- Voir pour le dédommagement du foncier qui représente près de 3000 m².
- Le parking est privé et clôturé pour la protection de l'exploitation. Il devra être remis dans la même configuration.

Réponses du Maître d'Ouvrage : Des négociations amiables sont engagées depuis la phase AVP (en 2016) avec les représentants de ces enseignes. Des solutions techniques sont en cours d'études conjointement, notamment la compensation du stationnement, la restitution des clôtures des zones de services en l'état après travaux et des accès actuels.

Confère réponses détaillées du maître d'ouvrage à la contribution RE248 - Chapitre 4 - Thème 7.

Commentaire de la commission d'enquête :

Le maître d'ouvrage devra poursuivre la concertation avec le propriétaire et l'exploitant du Bricomarché afin d'apporter des solutions (cf. observation RE 248 § 7.2.1.4).

7.1.2 – Observations particulières (autres thèmes)

OE1 – Mme TEROL Janette

Habitante 146 route d'Avignon, face au cimetière Saint-Baudile. « *Je ne pense pas rester vu le bruit que je subis* ».

Réponses du Maître d'Ouvrage : Le dossier d'enquête publique, dans son étude d'impact – Volume H – indique qu'à l'exception de la phase travaux contribuant à une augmentation de l'ambiance sonore mais uniquement de manière ponctuelle et provisoire, le projet à terme induit des diminutions sonores significatives par incidence sur les trafics. Cette diminution est favorable aux riverains avec la baisse de plusieurs dB – Confère Volume M Etude acoustique. Par ailleurs Nîmes Métropole a fait le choix d'un matériel roulant Hybride-Gaz Start and Stop générant un bruit inférieur aux véhicules Diesel utilisés aujourd'hui pour la desserte de la route d'Avignon.

Nîmes Métropole peut donc affirmer que le projet réduira les nuisances sonores sur la route d'Avignon.

Commentaire de la commission d'enquête :

Le niveau de nuisance sonore sera réduit sur l'ensemble de la ligne du fait de la technologie retenue.

OE3 – M. Jacques Denis

- « *Aucune justification de l'évolution du trafic jointe pour voir l'incidence du T1 sur la fréquentation des lignes... Une analyse OD détaillée par ligne urbaine comme celle réalisée par la Sté Test en 2008 devrait être jointe à cette enquête où l'on ne trouve que des estimations au doigt mouillé* ».

- « *Sur la ligne A, Pissevin Courbessac, le flux traversant ne représente que 7% et Feuchères 16 600 montées et descentes. Où en est-on aujourd'hui ?* ».

Réponses du Maître d'Ouvrage :

Concernant la T1, celle-ci a fait l'objet conformément à la réglementation du code des transports d'un bilan LOTI (Loi d'orientation sur les transports intérieurs) approuvé au conseil communautaire du mois de juillet 2018. Ce dernier est consultable dans les locaux de Nîmes Métropole.

La fréquentation a été évaluée à environ 1050 voyageurs sur le tronçon le plus chargé à l'heure de pointe la plus chargée (HPS) à l'horizon 2020. A l'horizon 2030, la charge maximale observable se situera aux alentours de 1300 passagers/heure.

La capacité maximale d'un BHNS 24 m. est de l'ordre de 180 personnes (avec 6 personnes/m²). Avec une fréquence à 7'30'', on obtient ainsi une capacité de l'ordre de 1450 personnes/heure, ce qui permettra de répondre à la demande de déplacements sur le tronçon le plus chargé (Kennedy) avec plus de 10% de réserve de capacité. Sur l'ensemble des autres tronçons du parcours, la charge sera inférieure à 1100 personnes/heure, soit en-dessous du seuil d'inconfort (4 personnes/m² soit 1200 personnes/heures).

De plus, Nîmes Métropole souhaite ajouter que le ratio de passager au m² retenu correspond à un niveau de confort « bon », afin d'assurer un haut niveau de service à la ligne.

Commentaire de la commission d'enquête :

Voir les réponses données aux observations relatives au choix des véhicules et à la fréquentation estimée.

OE05 – Pharmacie et Conseil syndical espace santé de la rue du Cirque Romain

Nombreuses questions concernant la rue du Cirque Romain :

Date des travaux – gestion de la rue pendant les travaux – restera-t-il des parkings et des places handicapés ? – indemnisation des commerçants – position des arrêts Montcalm et Jean-Jaurès alors qu'il n'y a pas d'arrêt prévu pour le CPAM, le centre Pablo Neruda et leur centre de santé qui regroupe 29 praticiens – se plaignent de ne pas avoir pu déposer d'observations sur la réforme du PLU.

Réponses du Maître d'Ouvrage :

- *Planning travaux : 1^{ère} phase 2019 / 2^{ème} phase 2020*
- *Au cours de la phase chantier, la circulation sera maintenue et accompagnée d'une communication ciblée à l'attention des usagers et commerces directement concernés.*
- *Confère réponses au thème 2 « Rue du Cirque Romain »*

Commentaire de la commission d'enquête :

Le planning des travaux est celui indiqué dans le dossier d'enquête qui détaille également le phasage de ces travaux et confirme le maintien de la circulation rue du Cirque Romain.

Concernant l'arrêt près de la CPAM et Pablo Neruda la réponse a déjà été apportée (cf. § 7.1.1.2 - Thème 2 – rue du Cirque Romain – confère 1).

OE7 – André et Elisabeth Leprovost

Ces intervenants proposent de se référer à l'expérience de la ville de Besançon et mentionnent d'autres technologies qu'ils pensent intéressantes d'étudier (cf. pages 7 et 8 du registre déposé en mairie).

Réponses du Maître d'Ouvrage : Confère réponses au thème 3 « Variante Tramway ... »

OE09 – Mme Proveze Marie-José

Demeure 3, rue de l'abattoir, est inquiète du positionnement de l'arrêt Jaurès face à son habitation. De fait elle ne pourra plus sortir de son garage. Il y a 3 autres riverains dans son cas.

Réponses du Maître d'Ouvrage :

Confère réponses au thème 2 « Rue du Cirque Romain » paragraphe 1- Desserte des équipements.

L'arrêt « Jaurès », initialement envisagé Rue de l'abattoir étant déplacé au plus près de la CPAM/centre Pablo Neruda, à la demande générale du public, les sorties de garage ne seront plus gênées par la station et fonctionneront en traversée de voie BHNS pour rejoindre la voie VL. L'arrêt « Pompidou » est maintenu.

Commentaire de la commission d'enquête :

Concernant l'arrêt près de la CPAM et Pablo Neruda la réponse a déjà été apportée (cf. § 7.1.1.2 - Thème 2 – rue du Cirque Romain – confère 1). La station Jaurès est déplacée rue du Cirque Romain

OE11– M. Xavier Prats

Commerçant rue Laennec – s'inquiète des problèmes de parking. Il propose la mise en place de badges pour les riverains et clients ou l'attribution de badges par parcelles de terrains.

Les enseignes publicitaires des commerces sont actuellement visibles depuis l'avenue Kennedy. Les commerçants souhaitent bénéficier d'un espace dédié gratuit visible depuis l'avenue Kennedy.

Réponses du Maître d'Ouvrage :

- *L'accès au Parking sera géré par un système de contrôle d'accès (barrières et badges). Le dispositif permettra aux usagers des transports en commun d'accéder au parking avec leur titre de transport.*
- *Des stationnements positionnés dans la rue sont prévus pour assurer la desserte des commerces. Un dispositif de régulation de l'usage de ces places peut être envisagé : stationnement courte durée contrôlé pour répondre aux besoins des commerces.*
- *Il n'est pas prévu d'encart publicitaire sur le bâtiment. La visibilité des commerces sera assurée par la mise en place de panneaux de jalonnements indiquant leur présence.*

Avis de la commission d'enquête :

Les places de parking le long de la rue, avec une régulation de l'usage de ces places, devraient résoudre le problème d'accès aux commerces de la rue Laennec.

La commission prend acte de la mise en place de panneaux de jalonnement pour signaler la présence de ces commerces et considère que cette signalisation est suffisante. La mise en place d'espaces plus importants ne serait pas pertinente.

OE 12 – M. Durand ; M. Chalençon

128 et 126 route d'Avignon - Comment vont être compensées ou conservées les places de livraison de leurs sociétés ? – Semi-remorque à plusieurs heures de durée de déchargement.

Réponses du Maître d'Ouvrage :

Au vu du peu d'emprises disponibles, les livraisons PL actuelles s'effectuent en double file sur les voies de circulation. Ce dispositif pourra être reconduit avec une possibilité de dépassement par la voie en TCSP, selon des modalités strictes d'horaires (avant 7h00 et après 9h00 uniquement le matin) et temps d'arrêts.

Avis de la commission d'enquête :

La réponse de la Communauté d'Agglomération Nîmes Métropole paraît répondre au besoin et à la demande qui a été formulée.

OE16.1 – M. et Mme Delmas

- Il y a de nombreux segments communs pour les vélos et les Tram'Bus. Des règles de bonne conduite seront à instaurer (sécurité aux connexions avec les grands axes, priorités cycles, demande de passage...).
- Il convient d'ajouter une piste cyclable directe pour éviter les détours Pissevin, Valdegour et Mas de Mingue (continuer directement sur Kennedy et route d'Avignon) tout en maintenant les pistes qui suivent la ligne T2.

Réponses du Maître d'Ouvrage : *confère réponses à la contribution RE255/3 - thème 4 « Tracé ... ».*

Avis de la commission d'enquête :

Les propositions de la Communauté d'Agglomération Nîmes Métropole pour la circulation des vélos paraissent raisonnables et acceptables compte tenu des contraintes.

Une piste cyclable directe (tout en maintenant la piste du tracé de la ligne T2) pour éviter les détours, en particulier sur l'avenue Kennedy pour éviter le détour par Pissevin, serait pleinement justifiée. Cet aménagement ne concerne pas directement le projet mais il serait vivement souhaitable que la ville de Nîmes, responsable du réseau cyclable, envisage de réaliser ce complément.

OE17 – Nordine Bader

Il serait judicieux de revenir sur les quartiers Pissevin et Mas de Mingue en évitant la période d'été (information à trop court terme).

Réponses du Maître d'Ouvrage :

- *une concertation publique élargie s'est déroulée de janvier à avril 2016 – confère volume K.*
- *confère réponses à la contribution RE241 - thème 5 « Extensions ».*

Commentaire de la commission d'enquête :

Le projet Tram2 a effectivement fait l'objet d'une large concertation y compris dans les quartiers cités.

OE19 – Mme Emmanuelle Petitjean

Accord pour l'utilité publique du projet. Attention au bruit !

Réponses du Maître d'Ouvrage : *confère réponses contribution OE1 dans le même chapitre.*

OE21.2 – M. Robert Bros

La réduction de circulation sur le Bd. Talabot risque de reporter la circulation sur des quartiers périphériques comme celui du Mas de Ville (8500 VL et 300 bus par jour).

Réponses du Maître d'Ouvrage :

Les reports de trafic s'observent notamment sur le tour de l'Ecusson puis l'avenue Jean Jaurès. Les autres reports de trafic se situent sur des voiries structurantes de la ville telles la future VUS ou l'A9. Ces voiries sont suffisamment dimensionnées pour pouvoir accueillir un trafic supplémentaire.

On observe également une diffusion des reports sur les voiries locales ; ces reports sont néanmoins faibles (de l'ordre de 50 véhicules par voirie suivant les heures de pointes).

Avis de la commission d'enquête :

Les explications techniques données par la Communauté d'Agglomération Nîmes Métropole paraissent parfaitement cohérentes.

C4 – Mme Josette Grimaud épouse Caron (propriétaire de la parcelle DB18 – 1294, Route de Courbessac - Mas de Mingue

Propriétaire d'une boulangerie-pâtisserie.

- Pendant la durée des travaux et par la suite les problèmes de stationnement vont probablement avoir un impact important sur le chiffre d'affaire.
- Propose la réalisation de 4 emplacements « arrêt-minute » à l'opposé de la boulangerie, route de Courbessac (voir détail sur contribution C4 – lettre du 3 août 2018). Y a-t-il eu une étude relative au problème d'une éventuelle perte du chiffre d'affaire pour ce commerce ?
- Signale un tuyau d'écoulement des eaux usées sur la parcelle expropriée à prendre en compte lors des travaux.

Réponses du Maître d'Ouvrage : - Une commission d'indemnisation amiable est mise en place dans le cadre du projet T2, par Nîmes Métropole. Effective à compter de décembre 2018, elle permettra d'indemniser les commerçants subissant une perte de résultats causée par les travaux.

- *Le stationnement du secteur sera revu avec le projet NPNRU porté par la ville de Nîmes.*
- *La présence de canalisations sera prise en compte dans le cadre du chantier et en collaboration avec les concessionnaires réseaux.*

Commentaire de la commission d'enquête :

La Commission prend acte de cette réponse qui apporte des éléments aux questions posées en matière de stationnement, à celles relatives aux indemnisations et sur la prise en compte des dégradations éventuelles, dues aux travaux, sur les propriétés riveraines.

C7 – M. François Séguy – Conseiller communautaire

Réf. : note remise à la commission d'enquête le 10 août 2018

- L'attractivité passe par trois facteurs primordiaux : fréquence ; rapidité ; régularité. Il est impératif que les travaux de voirie soient prioritaires et que les véhicules circulent sur des voies dédiées.

- Au début de l'exploitation la capacité des véhicules n'est pas un facteur d'efficacité. Les véhicules de 24 mètres ne sont pas indispensables.
- La T2 doit s'inscrire dans un ensemble de lignes de bus classiques. Il n'y a aucun renseignement sur le futur réseau qui sera bâti autour de cette ligne. Les lignes classiques doivent pouvoir utiliser les voies dédiées avec une fréquence élevée et une grande amplitude.
- Le budget de 13 M€ prévu pour l'achat des bus de 24 m serait mieux employé pour créer de vraies voies de bus indispensables et correspondre ainsi à un Haut Niveau de Service pour une augmentation significative de la fréquentation.

Réponses du Maître d'Ouvrage :

Le Tram'Bus Diagonal va mettre à disposition du plus grand nombre tous les atouts du « haut niveau de service » :

- *meilleure accessibilité,*
- *temps de parcours garanti par sa voie en site propre et la priorité aux carrefours,*
- *fréquence de passage élevée, (toutes les 5 à 8 min),*
- *amplitude horaire large (5 heure du matin à minuit selon les jours).*

11,5 km de voirie (y compris CHU) sont aménagés dans le corridor avec 9,5 km de site propre (1 ou 2 sens) pour le Tram'Bus Diagonal.

Les véhicules de 24 m sont correctement dimensionnés pour offrir une capacité suffisante et permettre d'allier performance, modernité, confort et sécurité. Le choix d'un matériel roulant de 24m est présenté en page 373 de l'étude d'impact.

Les lignes classiques pourront circuler sur la nouvelle plateforme.

Avis de la commission d'enquête :

La Commission prend note des explications données par la Communauté d'Agglomération Nîmes Métropole. La mixité de la ligne T2, soit la circulation d'autres lignes sur la nouvelle plate-forme, est à étudier et à préciser (cf. observation RE 256.1 § 7.2.2).

Le choix de bus de 24 mètres (150 personnes) se justifie en particulier par le débit attendu en heures de pointe. Des bus de moindre capacité nécessiteraient d'accroître la fréquence de passage, ce qui générerait un surcoût en matière d'investissement (nombre de véhicules) et en coûts d'exploitation (frais de personnel).

RE1 – M. Buchet Richard

Avec le nouveau tracé de la ligne T2, quelle ligne de bus va-t-elle desservir les arrêts de bus Condorcet situés sur Weber (beaucoup de lycéens et de personnes y travaillant montent et descendent à ces arrêts) ?

Réponses du Maître d'Ouvrage : confère réponses au thème 4 « Observations relatives au tracé ou aux stations de la ligne T2 » - Restructuration du réseau.

Commentaire de la commission d'enquête :

La Commission prend note des explications techniques données par la Communauté d'Agglomération Nîmes Métropole (cf. § 7.1.1.4)

RE2 – Avis anonyme

- Apparemment la T2 remonterait de l'avenue des Arts par la N106 sur une courte distance pour tourner vers Les Compagnons. Ce passage bien que court est un point de blocage aux heures de pointes, à moins qu'une voie dédiée soit prévue...
- Un parc relais est prévu à Laennec pour permettre aux usagers venant des villages de la Vaunage d'utiliser la T2 et diminuer le flux de véhicules en centre-ville. Y a-t-il une navette prévue des villages vers le parc relais Laennec afin de désengorger la D40 qui est, comme le rond-point de Carêmeau, un des points noirs de la circulation nîmoise ?

Réponses du Maître d'Ouvrage : confère réponses au thème 5 « Extensions »

Plutôt qu'une seule navette qui ne permettrait pas de desservir efficacement l'ensemble des communes de la Vaunage, les lignes desservant la Vaunage sont maintenues et développées pour permettre un accès efficace à T2 via un rabattement au parking Laennec, mais également de maintenir les dessertes actuelles pour les scolaires. Hors projet T2, Nîmes Métropole prévoit avec le Conseil Départemental la création de couloirs bus sur la commune de Caveirac et à l'entrée de Nîmes, afin de fiabiliser le temps de parcours de ces lignes.

Commentaire de la commission d'enquête :

La Commission prend acte du commentaire de la Communauté d'Agglomération Nîmes Métropole qui répond aux questions posées. La réponse est dans le dossier, le tracé n'affecte pas le rond-point car une voie dédiée est affectée au Tram'Bus (T2) sur l'avenue Kennedy, au carrefour, devant Les Compagnons et sur la Nationale 106.

RE3 - Avis anonyme

Critique sévère de la présentation, de la précision et de l'utilité de la procédure :

«...Bref, tout ce qu'il faut pour que l'on n'y comprenne rien. En tout cas, je renonce à m'intéresser à ce projet... » - « Une fois de plus, on déroule les procédures, pour dire de l'avoir fait, mais le projet n'est pas vraiment ficelé ».

Réponses du Maître d'Ouvrage : La procédure menée se conforme au cadre réglementaire et législatif applicable au projet. Nîmes Métropole s'est investie fortement pour la réussite du projet, le respect des règles et la bonne compréhension du public malgré la complexité d'un projet comme celui-ci.

Avis de la commission d'enquête :

La Commission partage la position de la Communauté d'Agglomération Nîmes Métropole. Elle considère que, malgré sa nécessaire complexité, le dossier d'enquête permettait une bonne compréhension du projet pour le grand public et les personnes qui souhaitent l'approfondir.

RE6 – M. Francisco André

Rappel des travaux à réaliser sous Talabot / viaduc SNCF : Il n'est pas fait mention dans le dossier des travaux prévus sur le cadereau de La Fontaine, notamment de son passage sous les voies SNCF et sous le tracé du futur Tram'Bus (T2).

Réponses du Maître d'Ouvrage : *Les travaux prévus sur le cadereau de La Fontaine ne font pas l'objet de la présente enquête publique. Leur réalisation qui sera ultérieure à la réalisation du projet Diagonal tiendra compte des aménagements déjà réalisés en intervenant autant que possible grâce à un tunnelier.*

RE12 – M. Locatelli Benoît ; RE19 – M. Poitavin Mathieu

Demande de penser à réduire la perturbation de la circulation pendant les travaux.

Crainte d'un ralentissement de la circulation pendant les travaux.

Réponses du Maître d'Ouvrage : *En phase chantier, la circulation sera maintenue et accompagnée d'une communication ciblée à l'attention du public. Les mesures de sécurité nécessaires seront mises en œuvre par les entreprises de travaux. Un ralentissement de la circulation est effectivement à attendre sans pour autant l'empêcher.*

Commentaire de la commission d'enquête :

La Commission prend acte du commentaire de la Communauté d'Agglomération Nîmes Métropole. Des mesures sont prévues pour réduire les nuisances en la matière. Pour autant la réalisation des travaux conduira nécessairement à quelques difficultés de circulation qui devraient être atténuées par les mesures prises décrites dans le dossier d'enquête.

RE14 – Mme Oheix Françoise

Au nom des quartiers des Garrigues et plus particulièrement ceux desservis par la ligne 70, nous aimerions qu'il y ait une correspondance possible au niveau d'un arrêt sur le Bd. Jean Jaurès, entre le 70 et le Tram'Bus, pour nous amener à la gare (et retour) en prenant en compte la correspondance des horaires et des arrêts. Les déplacements à la gare sont en général avec bagages et concernent souvent des familles ou des personnes âgées.

Réponses du Maître d'Ouvrage : *Oui c'est possible. La correspondance s'effectuera au niveau des arrêts « Pompidou » et « Jean Jaurès » de la ligne T2.*

Commentaire de la commission d'enquête :

La réponse de la Communauté d'Agglomération Nîmes Métropole paraît répondre à la demande qui a été formulée

RE23.1 – Mme Odile Kiffer

- Attend moins de nuisances sonores et thermiques que le Tram'Bus T1 (arrêt sous ses fenêtres).
- Parking Laennec : « Excellente initiative compte tenu du manque de places au CHU. Mais dans ce cas, il serait bon de prévoir un accès gratuit entre Laennec et le CHU pour les personnes qui emprunteront le tram pour s'y rendre. Avec les moyens modernes, cela doit être facilement programmable ».

Réponses du Maître d'Ouvrage : *confère réponses au thème 1 « Accès au C.H.U. ».*

Par ailleurs Nîmes Métropole a fait le choix d'un matériel roulant Hybride-Gaz Start and Stop générant un bruit inférieur aux véhicules Diesel utilisé aujourd'hui pour T1.

Nîmes Métropole peut donc affirmer que le projet réduira les nuisances sonores par rapport au matériel utilisé actuellement.

Commentaire de la commission d'enquête :

La réponse de la Communauté d'Agglomération Nîmes Métropole paraît répondre à la demande qui a été formulée.

RE26 – Mme Huguette Leroy (comité de quartier du Carreau de Lanes) ; RE23.2 – Mme Odile Kiffer

Choix de la date de l'enquête inapproprié.

Réponses du Maître d'Ouvrage : confère réponses à la contribution OE17 – même chapitre.

Commentaire de la commission d'enquête :

Le choix des dates de l'enquête publique a été évoqué précédemment. Compte-tenu du nombre d'observations reçues, le déroulement de l'enquête pendant cette période ne semble pas avoir été un frein à l'expression du public.

RE28.2 – Mme Lil Rozeau

- Soulève un problème de sécurité pour les piétons pour traverser l'avenue Kennedy et pour accéder à la station Compagnons.
- La ligne T2 ira-t-elle jusqu'au Pôle Emploi de Saint-Césaire ? *« C'est la misère pour se rendre dans ce lieu... il faut descendre au CHU ou à Laennec et marcher sur une "petite route" longue et dangereuse...vraiment pas pratique ».*

Réponses du Maître d'Ouvrage :

- confère réponses au thème 2 « Rue du Cirque Romain » concernant les passages piétons ;*
- l'extrémité de la ligne T2 à l'Ouest passe par Laennec et se termine au C.H.U. La ligne ne va donc pas jusqu'au pôle emploi de Saint Césaire. Prendre la correspondance à partir de Laennec par les lignes desservant la Vaunage.*

Avis de la commission d'enquête :

La réponse de la Communauté d'Agglomération Nîmes Métropole répond à la demande d'information pour accéder au pôle emploi.

RE29 – Anonyme ; RE30 – Anonyme ; RE 31 - Anonyme ; RE97 – Dugue Adrien ; RE 102 – Mme Nicole Maitrejean ; RE103 – M. Bernard Maitrejean

Favorables au projet.

RE23.3 – Mme Odile Kiffer ; RE33 – M. Boech Erik

Regrettent que les nîmois n'aient pas été consultés pour le choix de la livrée du bus.

Réponses du Maître d'Ouvrage : Le choix a été fait par les élus délégués aux transports et la mobilité ainsi que par l'exécutif de Nîmes Métropole qui, suite à leurs élections, ont mandat de la population pour opérer ce type de choix.

Avis de la commission d'enquête :

Dont acte. Cette procédure avec une livrée créée par un artiste local est acceptable.

RE42 – Avis anonyme

Prévoir des horaires adaptés lors d'événements à Paloma.

***Réponses du Maître d'Ouvrage :** Les horaires seront tout à fait adaptés et améliorés par rapport à aujourd'hui.*

Avis de la commission d'enquête :

La Communauté d'Agglomération Nîmes Métropole répond favorablement à la demande qui a été formulée en adaptant les horaires à l'occasion des événements. Ces aménagements d'horaires doivent être organisés dans l'esprit d'un service public.

RE43 – Avis anonyme

Demande une desserte du parc Georges Besse et des parkings relais adéquats.

***Réponses du Maître d'Ouvrage :** le parc George Besse ne peut être desservi par le projet car non situé sur le tracé. En revanche, Nîmes Métropole a mis en place une ligne (7) desservant le cœur de la zone d'activité en la reliant à T1 et aux zones commerciales au Sud et à la Gare Centre au Nord. Cette ligne sera maintenue.*

Demande « le plan du Projet pour connaître la situation de notre patrimoine qui pourrait être concerné ».

***Réponses du Maître d'Ouvrage :** les plans sont à disposition sur simple demande à Nîmes Métropole, qui seront alors transmis au demandeur.*

RE72 – Mme Mertz Virginie

Refus car coût exorbitant.

***Réponses du Maître d'Ouvrage :** confère réponses à la contribution RE165 - thème 3 « Variantes tramway ... ».*

RE93 – Dousson Nicolas

- Souhaite une durée des travaux moindre que pour la première ligne.
- Demande des tarifs incitatifs pour le bus actuellement trop cher pour se déplacer en famille.

Réponses du Maître d'Ouvrage :

- ***Durée des travaux :** Nîmes Métropole prévoit de réduire au maximum la durée des travaux. Une 1ère phase CHU-Centre-ville sera réalisée en 1 an et une 2nde Centre-ville SMAC en 1,5 an.*
- ***Les tarifs resteront inchangés, ceux-ci sont déjà particulièrement bas car ils correspondent en moyenne à une participation de l'usager à hauteur de 20% du coût. Nîmes Métropole assume donc 80 % du coût sans répercussion pour l'utilisateur.***
- Une tarification solidaire est existante pour les personnes ayant des bas revenus et permet une réduction de 50% sur les tarifs pratiqués.***

RE95 – Montéro Louis

Défavorable au projet. Critique globale.

RE98.3 - Mme Audran Anne-Marie

Gestion des parkings Carémeau – A réserver aux usagers et personnels de l'Hôpital.

Réponses du Maître d'Ouvrage : le parking relais de Laennec sera réservé principalement aux usagers de la ligne T2 Diagonal. La gestion des parkings sur le site du CHU ne relève pas du projet et de la responsabilité de Nîmes Métropole.

RE101.2 – M. Pierre Bousquet

- Souhaite étendre le réseau de pistes cyclables à l'occasion des travaux de la T2.
- Pour une véritable alternative à la voiture il faudrait de nombreux parkings relais et une fréquence plus importante (5 mn maxi).

Réponses du Maître d'Ouvrage : la mise en place de pistes cyclables au-delà du périmètre de projet ne fait pas partie des prérogatives de Nîmes Métropole.

Nîmes Métropole prévoit d'évaluer régulièrement les résultats apportés par la ligne T2 et d'adapter en conséquence la fréquence. Il est démontré à ce jour qu'une fréquence située entre 7,5 minutes et 10 minutes permet d'inciter efficacement au report modal. Au-delà de la fréquence et pour concurrencer de manière efficace la voiture, il est nécessaire d'avoir un temps de parcours performant ce qui sera le cas pour T2 Diagonal : Laennec - Centre-ville en 15 minutes.

Avis de la commission d'enquête :

L'extension des pistes cyclables ne fait pas partie du projet. Il serait toutefois vivement souhaitable qu'un point soit fait entre Nîmes Métropole et la ville de Nîmes pour optimiser et développer le réseau cyclable dans sa globalité.

En ce qui concerne l'intervalle de passage il semble qu'une durée de 5 mn au lieu de 7,5 mn n'améliorerait pas l'attractivité de la ligne de manière significative. Elle imposerait par ailleurs un investissement supplémentaire en nombre de véhicules.

RE106.3 - M. Michel Kiffer

Concerne la ligne T1 (hors enquête) : Souhaite la création d'une halte des TER à Camargue (en bas de Jaurès) pour permettre une correspondance entre la T1 et la SNCF.

Réponses du Maître d'Ouvrage : ce choix relève de l'autorité Ferroviaire et hors projet T2 Diagonal.

RE117 – Jacques à Nîmes

La ligne T2 ne peut rendre le réseau plus attractif que si la desserte des autres lignes est nettement améliorée. Un bus par heure n'est pas acceptable (comme pour le prolongement de la ligne T1).

Réponses du Maître d'Ouvrage : La fréquence des lignes du réseau se situe entre 7 mn et 1h selon l'importance de fréquentation et le potentiel de chaque ligne. Pour la prolongation de la ligne T1 la fréquence sera de 7,5 minutes en heure de pointe et 15 minutes en heures creuses. En aucun cas il n'est prévu une fréquence à l'heure.

Commentaire de la commission d'enquête :

La Commission prend note de ces précisions apportées par la Communauté d'Agglomération Nîmes Métropole

RE121 – Jacques

Pourquoi ne pas laisser la circulation en l'état Avenue Kennedy (entre l'avenue des Arts et la rue Gilles Roberval) ? Créer deux points d'étranglement risque de générer des problèmes pour les automobilistes et un surcoût inutile.

***Réponses du Maître d'Ouvrage :** Ce choix d'aménagement tient compte du projet de rénovation urbaine mené par la Ville de Nîmes. Celle-ci prévoit de réduire les espaces dédiés à la circulation pour créer un nouvel espace public créant un lien/une centralité entre les quartiers de Pissevin et de Valdegour. Considérant cela et après Roberval, l'avenue Kennedy sera dans tous les cas réduite à 2 fois une voie, le carrefour « Kennedy-avenue des Arts » est apparu le plus pertinent pour marquer le changement de mode de circulation et passage interurbain/urbain.*

Commentaire de la commission d'enquête :

La Commission prend note de ces précisions apportées par la Communauté d'Agglomération Nîmes Métropole

RE122 – Jacques

Pont de Justice :

- La mise en site propre nécessite la suppression de 2 voies de circulation, ce qui va générer des ralentissements et des bouchons.
- Le passage du pont de Justice devrait être fait en voies partagées comme actuellement pour la ligne 2, ce qui ne pose pas de problèmes (le parcours en amont de ce pont se fait bien en voies partagées).

Réponses du Maître d'Ouvrage :

L'insertion retenue au niveau du Pont de Justice propose d'affectée au BHNS les deux voies situées sur la partie Ouest de l'ouvrage. Les deux voies restantes sont quant à elles affectées à la circulation VL. Compte-tenu des niveaux de trafic, cette insertion permettra un écoulement des flux satisfaisant en section courante.

Des aménagements seront effectués au niveau des carrefours Route d'Avignon / Pont de Justice et Route d'Avignon / Rue J. Baby.

Ces aménagements sont présentés en page 529 de l'étude d'impact

Commentaire de la commission d'enquête :

La Commission prend note des explications techniques données par la Communauté d'Agglomération Nîmes Métropole

RE137 – « Le Jean Nicot » (commerçant rue du Cirque Romain)

Actuellement le commerce est séparé de la voie de bus par un trottoir de 2,10 m avec protection par potelets et barrières. Le futur trottoir aura une largeur de 2,32 m sans protection. Il y a un réel danger pour les usagers du trottoir (piétons, clients, scolaires). Une protection est demandée.

***Réponses du Maître d'Ouvrage :** confère thème réponses au thème 2 « Rue du Cirque Romain »*

Avis de la commission d'enquête :

Les aménagements prévus dans la rue du Cirque Romain sont développés dans le Thème 2 (cf. §7.1.1.2). Ils paraissent répondre au mieux aux observations très pertinentes des riverains.

RE141- M. Jacques Denis ; RE142 - Jacques

L'état du dossier est caractérisé par l'absence :

- de données précises sur la fréquentation du réseau et donc de son impact sur le matériel roulant,
- de la restructuration envisagée du réseau,
- du choix peu pertinent des terminus du Diagonal qui devraient être Courbessac et le CHU.

Cette enquête ne peut se conclure que sur un avis défavorable.

Remarque : voir la contribution détaillée et argumentée en pièce-jointe à la contribution RE141.

- Tracé et terminus : côté ouest le terminus devrait être Courbessac et le P+R n'est pas adapté ; côté est, le terminus ne peut être que le CHU et le P+R est insuffisant « parking croupion », il devrait être positionné plus haut sur la RD 40.

Réponses du Maître d'Ouvrage : confère thème 4 « Observations relatives au tracé ou aux stations » et thème 5 « Extensions ».

- Matériel roulant : contestation du choix d'un 24 m au lieu d'un 18 m rien ne justifiant de passer d'une capacité de 100 à 150 personnes et alors que le coût d'exploitation est de 20 % plus cher ; quid des royalties qui devaient être perçues sur la vente du 18 m ? contestation forte de l'absence de donnée sur les OD et alors que la dernière enquête connue date de 2008 et que ses résultats rendent illusoires les prévisions du nombre de voyages attendus ; ainsi les lignes A et B totalisaient seulement 13 000 voyages et en outre la ligne B traversait Valdegour et ne se contentait pas de passer au bas de ce quartier comme le projet ; absence totale de données permettant de connaître l'incidence de T1 sur les résultats de l'enquête de 2008 (extrait de l'enquête joint) ; absence du schéma de réseau à l'horizon 2020.

Réponses du Maître d'Ouvrage :

- *Les royalties ont été perçues par la collectivité jusqu'en 2016, année à laquelle IVECO a fait évoluer son modèle Créalis Néo pour un montant de 220 000 €.*

- *Fréquentation / MR : la fréquentation prévisionnelle est présentée en page 65 de l'étude socio-économique (volume I du dossier d'enquête).*

Un modèle d'affectation TC a été construit à partir des données issues de l'Enquête Ménages Déplacements (EMD) en zone fine. Une modélisation TC permet d'estimer les fréquentations prévisionnelles des futures lignes de bus en fonction des restructurations envisagées. A ce titre, les principales lignes structurantes de l'agglomération ont été codées. Par ailleurs, les lignes péri-urbaines présentant un potentiel de rabattement intéressant dans le cas de la future T2, à savoir :

- *Lignes 51 et 52 à l'Ouest*
- *Lignes 11, 12, 21 et 22 à l'Est.*

Des projections de développement à l'Horizon 2030 à l'échelle de l'agglomération ont été évaluées en collaboration avec l'Agence d'Urbanisme afin d'intégrer dans la modélisation la demande prévisionnelle en déplacements TC. L'ensemble du travail de modélisation a fait

l'objet d'échanges et de validations itératifs avec la Ville de Nîmes, Nîmes Métropole et l'Agence d'Urbanisme.

La restructuration du réseau bus a été menée par Nîmes Métropole (cf. p65 du volume I du dossier d'enquête publique) permettant d'évaluer la fréquentation prévisionnelle de la ligne T2 à l'Horizon 2030 à 28 000 voyageurs par jour. Les serpents de charge aux heures de pointe du matin et du soir ainsi que les charges par arrêt sont présentés pages 66 et 67 du Volume I – Evaluation Socio-économique du dossier d'enquête publique.

Compte tenu de cette fréquentation (on observe ainsi un tronçon à environ 1200 usagers à l'heure de pointe du matin dans le sens « entrée de ville » au niveau de Kennedy Ouest) le choix du matériel roulant s'est orienté vers des bus de 24 m. Le détail du dimensionnement est présenté en page 373 de l'étude d'impact.

- Financement : augmentation de la subvention d'équilibre du budget général au budget transports de l'aveu même du MOA va réduire l'évolution des autres secteurs d'intervention ; alors qu'en 2009 le journal de l'agglo annonçait que le VT financerait intégralement la L1, absence de sérieux de l'inversion présentée au dossier des courbes VT/contribution et de la diminution « drastique » de la contribution attendue dans le cadre de la nouvelle DSP (de 41 M€ à 29 M€).

Réponses du Maître d'Ouvrage : confère réponses à la contribution RE165 dans le thème 3 « variante tramway » (cf. § 7.1.1.3)

Commentaire de la commission d'enquête :

La Commission prend acte des commentaires et des précisions donnés par la Communauté d'Agglomération Nîmes Métropole qui paraissent répondre à l'ensemble des questions posées par cette contribution recouvrant de nombreux thèmes.

RE146 – Guillaume Nîmes

Il est très fréquent que les bus se fassent caillasser dans certains quartiers. La seule réponse a été de dévier les bus. Comment peut-on répondre à ce problème pour les nouveaux bus de 24 mètres ?

Réponses du Maître d'Ouvrage : Afin d'éviter cela, les aménagements réalisés permettent d'éviter le phénomène d'embuscade et seront vidé-surveillés. Nous considérons ainsi que ce n'est pas le type de véhicule qui fera varier le risque mais bien le parti d'aménagement. Dans ce cadre Nîmes Métropole a mené sous l'égide de la Préfecture du Gard, un travail avec l'ensemble des acteurs de la sécurité pour mener les actions nécessaires à la mise en place de cette prévention situationnelle. Ce travail se poursuivra en exploitation afin d'évaluer le dispositif et coordonner les acteurs de la sécurité dans leurs interventions et actions de préventions.

Avis de la commission d'enquête :

Le problème de la sécurité des transports nécessite une prise en compte par l'ensemble des acteurs de la sécurité sur la commune de Nîmes. La Commission partage la position de la Communauté d'Agglomération Nîmes Métropole selon laquelle tous les quartiers sont éligibles aux aménagements publics. La desserte des quartiers dits sensibles est un acte fort.

RE154 – Avis anonyme

Demande plus de confort et de régularité sur la ligne 2.

Réponses du Maître d'Ouvrage : le bien fondé du projet T2 diagonal est basé sur le principe d'amélioration du confort et de la régularité. Il répond à cela grâce :

- à l'aménagement de voies dédiées pour la ligne permettant aux véhicules de ne pas être pénalisés par la circulation et ses aléas afin de garantir une régularité et un confort de circulation (pas d'arrêt intempestif),
- au choix du matériel roulant silencieux, 24 mètres à très grande capacité ce qui permet de transporter 150 personnes en même temps, tout en évitant le sentiment d'entassement comme cela peut être rencontré à certaines heures sur la ligne 2 avec des véhicules de 18 mètres.
- les équipements billettique font l'objet d'un suivi permanent de la part du délégataire de transport et de l'industriel billettique. A ce titre, les problèmes rencontrés post installation en suivi de garantie, ont pu être résolus. Il a été mesuré, lors des dernières campagnes de maintenance un temps moyen entre panne de 6072 heures (1 panne par distributeur tous les 253 jours). Au regard de ce chiffre nous pouvons dire aujourd'hui que la billettique est maîtrisée et stabilisée.
- par ailleurs la maintenance des systèmes étant une préoccupation majeure dans le suivi du patrimoine pour Nîmes Métropole, un engagement fort a été retranscrit dans le cahier des charge du renouvellement de la Délégation de Service Public afin d'obtenir une fiabilité des équipements proche des 100 %.

Commentaire de la commission d'enquête :

Les divers moyens d'exploitation mis en œuvre sur cette nouvelle ligne semblent répondre à l'aspiration des usagers en matière de confort et de régularité.

RE158.2 – Avis anonyme

Penser aux passages piétons, aux vélos et aux PMR en zone urbaine.

Réponses du Maître d'Ouvrage : le projet tient compte de ces usages prioritaires.

Avis de la commission d'enquête :

Les propositions de la Communauté d'Agglomération Nîmes Métropole pour la circulation des piétons et des vélos ainsi que l'accès pour les PMR sont largement développées dans le dossier d'enquête et dans les réponses du maître d'ouvrage. Les aménagements retenus paraissent raisonnables et acceptables compte tenu des diverses contraintes.

RE160 – Avis anonyme

Il serait bon de prévoir des navettes très régulières entre l'université Gaston Doumergue et les lignes de TCSP : pont de l'observance et Gambetta. De même, entre ces lignes et les pôles d'activités professionnelles comme le parc scientifique Georges Besse par exemple.

Réponses du Maître d'Ouvrage : les lignes du réseau permettent cette liaison : ligne 6 et 16. Concernant George Besse, la ligne 7 dessert le cœur de la zone et la relie avec la Gare Centre/T2 et T1/zones Commerciales au sud.

Commentaire de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte que la création de la T2 s'accompagnera d'une adaptation globale du réseau des transports collectifs de l'agglomération Nîmoise.

RE166 – M. MERTZ Yannick ; RE209 – Mme Lecigne Alizée ; RE213 – Mme Barale Catherine ; RE225 – M. Bernard Jacques ; RE228 – M. Francisco André

Ces contributeurs émettent un **avis défavorable** au projet et développent les argumentations suivantes :

- Mme Lecigne Alizée : Ligne inutile (trajet déjà desservi par bus) et coût trop important ; répercussion sur le prix des billets.
- Mme Barale Catherine : disparition de places de parking face au cimetière, circulation route d'Avignon.
- M. Bernard Jacques : opposé au projet dans son ensemble (nature du projet ; coût).
- M. Francisco André : Défavorable au projet pour les raisons suivantes :
 - Un coût de 120 M€ sans justifications détaillées pouvant laisser planer un doute sur le sérieux des dépenses prévues.
 - Le plan des transports projeté après la mise en service par phases de la T2 : le service sera-t-il meilleur ou bien dégradé par la suppression de lignes actuelles et la création de nombreuses correspondances ? Lesquelles ?
 - Quelle est la complémentarité avec la gare « betterave » de Manduel, 2^{ème} pôle multimodal de la ville et le mystérieux projet Magna Porta ?
 - L'absence de véritables études et propositions pour des parkings relais à destination des habitants de l'agglomération qui semblent écartés du projet ?
 - L'absence de terminus au CHU, ce qui est pourtant une évidence telle que l'agglomération se voit obligée de la prévoir par voie de presse en juillet, mais sans l'intégrer dans la présente enquête publique qui de fait est déjà obsolète et non argumentée.
 - Les choix de véhicules et d'une motorisation déjà arrêtés : il est décidé un bus articulé de 24 mètres/150 places au gaz (sans particules mais rejetant du CO2 comme pour toutes les énergies fossiles). N'y a-t-il pas d'autres engins plus pertinents et vraiment plus écologiques (hydrogène) ? Pourquoi ne pas avoir présenté une option de reconduction du véhicule actuel de la ligne T1 qui était pourtant présenté à l'époque comme un véhicule nîmois, summum de la technologie, qui serait vendu à d'autres villes et qui rapporterait de l'argent à la collectivité ?
 - Une projection réaliste de trafic, car les chiffres présentés ne sont pas cohérents d'un bout à l'autre du dossier, sortis d'on ne sait où et ne semblant pas correspondre à la simple réalité actuelle ?

Réponses du Maître d'Ouvrage : confère réponses aux contributions OE3 de ce chapitre 7.1.2 (trafic) ; RE165 (coûts) dans le thème 3 « Variantes tramway ... » ; aux thèmes 1 « CHU » ; 3 « Variante tramway ... » (motorisation) et 4 « Tracé ... » (plan des transports).

Le projet de Gare à Manduel n'est pas concerné par la présente enquête publique.

Commentaire de la commission d'enquête :

Ces contributeurs émettent un avis défavorable au projet. Leurs motivations sont diverses (coût ; suppression de places de stationnements ; non accès au CHU ; justifications insuffisantes). Le maître d'ouvrage précise dans sa réponse les thèmes auxquels il faut se reporter pour trouver les argumentations développées sur ces différents sujets.

RE168.2 – Avis anonyme

Inquiétude pour la circulation pendant les travaux aux croisements a fort trafic (RN106/Kennedy, Kennedy/Pompidou).

Réponses du Maître d'Ouvrage : confère réponses à la contribution OE3 (trafic) précédente du présent chapitre 7.1.2. Le projet a fait l'objet d'un phasage de travaux optimisé afin de maintenir des conditions de circulation acceptables pour les véhicules et bus, tout en limitant les déviations de circulation. Ce phasage permet de maintenir également une accessibilité et un environnement acceptables pour les habitants et les activités commerciales riveraines.

Avis de la commission d'enquête :

La commission constate que les difficultés de circulation engendrées par les travaux de réalisation de la nouvelle ligne font l'objet d'une réflexion globale et d'une attention particulière visant à gérer au mieux les diverses contraintes inhérentes aux chantiers sur voie publique. Les mesures mises en œuvre sont développées dans le dossier d'enquête et paraissent adaptées.

RE169.2 - Avis anonyme

Demande une amélioration des pistes cyclables.

Réponses du Maître d'Ouvrage : confère réponses à la contribution RE255/3 dans le thème4 «Tracé ...»

Avis de la commission d'enquête :

Ce thème est abordé à de nombreuses reprises. Les aménagements réalisés pour la circulation des cyclistes paraissent répondre à l'attente des usagers et permettront une continuité tout au long de la ligne T2. Il serait souhaitable à ce sujet que la ville de Nîmes adapte son réseau cyclable en cohérence avec celui de ce projet, en particulier en aménageant un passage direct par l'avenue Kennedy pour éviter la boucle de Pissevin.

RE176.1 – Avis anonyme (PCF)

- Date de l'enquête publique inappropriée.
- Regrette que les deux tronçons Laennec/gare et Gare/Paloma ne soient pas réalisés simultanément.

Réponses du Maître d'Ouvrage :

- *confère réponses à la contribution RE241 - thème 5 « Extensions ».*
- *Imposé par la logique d'avancement des travaux et afin de permettre une exploitation partielle.*

Avis de la commission d'enquête :

Ces sujets font l'objet de réponses argumentées dans les observations précédentes.

La réalisation des travaux en deux tranches est pertinente tant au niveau financier qu'en ce qui concerne les nuisances et perturbations de trafic dues aux travaux.

RE177.2 – Avis anonyme

Souhaite des parkings pour les habitants de la Vaunage.

Réponses du Maître d'Ouvrage : *le parc relais de Laennec prévoit 240 places, soit une évolution par rapport aux 80 emplacements non formalisés actuels.*

RE179.2 – Avis anonyme

- « Habitant le quartier de l'alouette et devant traverser le boulevard Kennedy pour accéder au futur arrêt " les Amandiers ", je demande un aménagement du boulevard Kennedy pour permettre cet accès. Ne pas oublier que les malvoyants de l'ARAMAV sont aussi susceptibles de vouloir accéder au T2 à cet arrêt.

- Un aménagement est à prévoir pour permettre un accès sécurisé pour les véhicules venant du "chemin de Pissevin" et voulant accéder au boulevard Kennedy vers le centre-ville ».

Réponses du Maître d'Ouvrage : *- les arrêts de bus seront accessibles aux piétons, y compris par traversée des voies VL, par les cheminements sur trottoirs et passages piétons conformes aux prescriptions PMR (marquage au sol, potelets, etc. ...)*

- la circulation des rues adjacentes sera maintenue et prévoira une traversée sécurisée de la plateforme BHNS, à l'identique de la situation actuelle. Le projet BHNS n'a pas vocation à changer les modes de circulation urbaine.

Avis de la commission d'enquête :

Les propositions de la Communauté d'Agglomération Nîmes Métropole pour la circulation des piétons et pour les PMR sont détaillées dans le dossier d'enquête et la sécurité des déplacements piétonniers paraît bien prise en compte.

RE180 – Avis anonyme

Trajet trop long... Eviter les quartiers sensibles pour des problèmes de sécurité.

Réponses du Maître d'Ouvrage : *confère réponses au thème 4 « Observations relatives au tracé ou aux stations de la ligne T2 ». Ce trajet structurant pour l'ensemble de la ville a justement vocation à capter un maximum de population en desservant les quartiers majeurs de l'agglomération.*

Avis de la commission d'enquête :

La Commission partage la position de la Communauté d'Agglomération Nîmes Métropole. Tous les quartiers sont éligibles aux aménagements publics et le désenclavement de ces quartiers est l'un des objectifs du projet qui se justifie pleinement. Les problèmes de sécurité relèvent de l'action des pouvoirs publics.

RE181 ; RE182 - Guillaume

Prévoir des DAB plus robustes et une climatisation plus efficace que pour la ligne T1.

Réponses du Maître d'Ouvrage : *confère réponses à la contribution RE154 précédente.*

RE185 – Avis anonyme

« Le tracé, à la différence de la ligne existante qui annihile le centre-ville et a favorisé l'activité spéculative de l'immobilier commercial périphérique, présente un réel intérêt pour le service des habitants. Cependant la plaquette d'information comporte des imprécisions et des incertitudes.

Imprécisions :

- Comme le souligne la plaquette, les deux parkings favoriseront la liaison ville-communes voisines (et P pour l'hôpital) et c'est bien. Il semble cependant peu probable que le service de stationnement destiné aux habitants de la ville soit dévolu à ces 2 P vers lesquels il y aurait à se rendre pour ensuite ... revenir en ville en "tram'bus".

- Quelle est donc la pensée relative au stationnement urbain le long de la ligne sachant que des travaux de "requalification" auront lieu en plusieurs points ? Y aura-t-il ajout de places nouvelles de stationnement ? Ou des suppressions ? Où ? A la lumière de l'échec urbanistique et humain flagrant qui a frappé la rue de la République, on doit s'interroger sur le sort qui sera maintenant réservé aux petits commerces de proximité et à la CPAM dans la rue du Cirque Romain.

Des inexactitudes :

- Il est inexact de prétendre que, je cite, "plusieurs quartiers seront traversés, notamment [...] Valdegour [...]" au motif que la rue Roberval sera parcourue (au bénéfice de la zone franche) quand on sait la position limitrophe de cette zone qui ignore de fait le quartier Valdegour.

- Enfin, il serait juste de renoncer à parler de "tram" là où, au sens de la langue française (cf. dictionnaires CNRTL), un tram circule sur des rails ».

Réponses du Maître d'Ouvrage :

Tous les stationnements ne sont pas supprimés par le projet, un bilan stationnement est présenté en page 519 de l'étude d'impact. Les stationnements pouvant être maintenus le seront.

Avis de la commission d'enquête :

La Commission prend connaissance des propositions d'adaptation du projet faites par le maître d'ouvrage à l'issue de l'enquête. Elles paraissent répondre au mieux aux observations des riverains. La rue du Cirque romain en particulier a fait l'objet d'un traitement répondant aux demandes des riverains et commerçants locaux.

En matière de stationnement les suppressions de places font partie des inconvénients présentés par le projet. Elles sont nécessaires et inévitables, en particulier pour permettre de créer une ligne en site propre et pour assurer une continuité du réseau cyclable. Il apparaît toutefois dans le projet (cf. tableau de l'étude d'impact cité par le maître d'ouvrage que ces suppressions ont été minimisées dans la mesure du possible.

RE193 et RE197 – Mme Vin Sylvie

Dans un premier courrier de 3 pages puis un second courrier de 2 pages (pièces jointes), l'intéressée fait connaître l'ensemble de ses observations sur le projet qui portent :

- Courrier 1 :

- sur les conditions d'enquête (choix des dates, modalités d'organisation).

- la date de début des travaux (certains travaux commencés, d'autres prévus fin d'année alors que l'arrêté de DUP ne sera pas encore pris) ce qui laisse à penser que le Maître d'œuvre n'entend pas modifier son projet suite à l'enquête publique.
- le calendrier prévisionnel des travaux au regard des diverses procédures à venir (acquisitions foncières, périodes de défavorabilisations écologiques).
- choix du mode de transport – BHNS plutôt que tramway – manque de comparaison chiffrée entre les deux modes (coût d'investissement en regard du coût d'exploitation).
- Caractéristiques du matériel roulant non indiquées.
- absence de justification de capacité pour le P.R Laennec.
- absence d'engagement sur la fréquence par navette pour la desserte du CHU
- manque de variantes pour l'implantation des stations.
- volonté de désenclavement des quartiers prioritaires non affirmée.
- retard dans la mise en place du schéma directeur cyclable.

Réponses du Maître d'Ouvrage :

- *Confère réponses à la contribution RE241 - thème 5 « Extensions ».*
 - *Les travaux commencés concernent uniquement l'Adduction d'Eau Potable (AEP) au niveau de la RN106 pour le projet Maréchal Juin. Le calendrier présenté dans l'étude d'impact est un calendrier prévisionnel susceptible d'évoluer.*
 - *Bien que contraint, le calendrier prévisionnel des travaux intègre les opérations nécessaires à la préservation des espèces qui ne se trouvent que de façon très ponctuelle sur le tracé.*
 - *Concernant la libération du foncier, il a été demandé au Préfet par courrier en date du 25/06/2018 la mise en place d'une procédure d'urgence telle que prévue aux articles L232-1 et 232-2 ainsi que les articles R232-1 à R232-8 du code de l'expropriation.*
 - *La comparaison chiffrée du mode de transport est présentée en page 372 de l'étude d'impact. Le matériel roulant de 24 m aura une motorisation hybride gaz.*
 - *La capacité de 240 places du parking Laennec apparaît suffisante au regard des études menées (les usagers potentiellement intéressés par un P+R à Laennec sont les usagers se dirigeant vers la ville. Ces flux ont été évalués à environ 7 000 véhicules/jour - données de comptages 2014-2015). En appliquant les ratios précédemment évalués, on obtient un P+R d'une capacité comprise entre 200 et 250 places.*
 - *La desserte du CHU s'effectuera finalement avec le même matériel roulant que pour le reste du tracé. Le projet permettra d'offrir une solution alternative efficace à la voiture pour les différents quartiers traversés et participera au désenclavement de ces derniers.*
 - *Le projet s'accompagne de la mise en place d'un parcours cyclable en privilégiant la création de pistes cyclables lorsque les emprises le permettent.*
- Courrier 2 : l'évaluation socio-économique
- Non prise en compte de l'instruction cadre du 16 juin 2014.- L'évaluation du projet doit se faire par une analyse stratégique suivie d'une analyse des effets et d'une synthèse. Celle-ci doit préciser le contexte et le périmètre de l'intervention avec la situation existante, - le scénario de référence, - l'option de référence qui est endogène au projet évalué et est définie comme la mise en œuvre des décisions jugées les plus plausibles sur le réseau d'infrastructures concerné et son usage, en l'absence de la réalisation du projet étudié.
 - Les options de projet et leurs variantes :
- Si la situation existante et le scénario de référence sont bien présentés, l'option de référence ne l'est pas. Celle-ci pourrait par exemple comprendre l'extension de la ligne 1.

Parmi les variantes de projet, le mode tramway aurait utilement pu être présenté et évalué, ce dernier ayant été le scénario de référence pendant une période de la vie du projet.

L'évaluation socio-économique (ACA) ne constitue qu'une partie des aspects de l'analyse des effets qui doit également comporter :

- L'analyse qualitative et quantitative : la revue des effets assure aussi que les effets qui sont non monétarisables sont bien répertoriés par ailleurs. L'analyse quantitative des effets physiques (trafics, émissions de GES, ...) sert de base aux analyses qui suivent ;
- L'analyse financière pour chacun des acteurs qui investissent de manière significative dans le projet caractérise la soutenabilité financière du projet. Elle nécessite de poser des hypothèses préalables sur le mode de financement et la répartition des participations éventuelles.

Le Coût d'Opportunité des Fonds Publics (COFP) est modifié : celui-ci est à présent égal à 1,25 au lieu des 1,2 considérés dans le dossier.

Réponses du Maître d'Ouvrage : L'instruction cadre du 16 Juin 2014 concernant la méthodologie de réalisation d'une ESE (notamment son Annexe 1) a bien été respectée, à savoir :

- *L'analyse stratégique du projet est présentée dans la partie « 2. Les objectifs et les motifs du choix du projet ».*
- *Le contexte et le périmètre du projet sont quant à eux présentés dans la partie « 1.1. Contexte et objectifs de l'opération ».*
- *Chacun des effets engendrés par le projet fait l'objet d'une analyse qualitative et quantitative : financement, investissements, coût d'exploitation, effets sur l'emploi, gains de temps, pollution atmosphérique, émissions de CO₂, nuisances sonores, sécurité routière, diminution usage de la voiture, effet amont/aval. Certains d'entre eux sont également intégrés dans l'analyse monétarisée comme précisé dans le rapport pour chacun des effets sus-cités. La méthodologie de l'estimation monétarisée est également présentée pour chacun d'eux.*
- *Les hypothèses préalables sur le mode de financement ainsi que la répartition des participations sont présentées en détail dans la partie « 4.4.1. Bilan financier prévisionnel pluriannuel pour l'autorité organisatrice ».*
- *L'instruction cadre du 16 Juin 2014 ne recommande pas de valeur spécifique pour le COFP. La dernière recommandation concernant la valeur du COFP est présentée dans le rapport sur « L'évaluation socioéconomique des investissements publics » publié par le Commissariat Général à la Stratégie et à la Prospective. Ce rapport recommande formellement l'emploi d'un COFP de 1.2 (cf. encadré p.93).*

Par ailleurs, comme précisé dans l'étude socioéconomique (§ « 1.2. Historique du projet »), le choix du mode de transport (TCSP) a fait l'objet d'une délibération par le Conseil Communautaire (Délibération n°2015-05-034 du 06 juillet 2015). L'étude d'une variante « tramway » est par conséquent non-avenue.

Avis de la commission d'enquête :

La commission prend acte des diverses réponses apportées à ces deux contributions particulièrement documentées. Elle considère que ces réponses sont argumentées et cohérentes.

RE217.3 – Mme Fayet Sylvette – Conseillère communautaire

Souhaite avoir la garantie que les finances de l'agglo permettront la conduite du projet à terme – regrette que l'enquête se déroule en période estivale.

Réponses du Maître d'Ouvrage :

- confère réponses à la contribution RE 241 (période estivale) dans le thème 5 « Extensions ... » ;
- Le montant total du projet est estimé à 118 M€ HT en valeur 2017, soit un coût de 9,8 M€ HT / km.

Le plan de financement se répartit comme suit :

- Autofinancement et/ou emprunt : 74,75 % soit 88,2 M€ H.T.
- Subvention Etat : 11,86 % soit 14 M€ H.T.
- Subvention Région : 5,00 % soit 5,9 M€ H.T.
- Subvention Département : 5,00 % soit 5,9 M€ H.T.
- Subvention FEDER : 0,85 % soit 1 M€ H.T.
- Subvention ANRU : 2,54 % soit 3 M€ H.T.

L'effort d'investissement soutenu assumé par Nîmes Métropole se traduit par une montée de la dette pendant la réalisation du tram bus Diagonal T2. La capacité de désendettement s'améliore régulièrement ensuite.

Pour se donner les marges de manœuvre adéquates, la collectivité a décidé comme le lui permettait l'article 44.2 du contrat de DSP de remettre en concurrence le contrat dès le 1er janvier 2019 afin d'adapter au mieux les conditions contractuelles à la réalisation de la ligne 2 de TCSP. Au final et ce dès 2019, l'objectif fixé est une réduction du coût d'exploitation de la DSP de l'ordre de 10 M€ par rapport à 2016. Ainsi, la contribution financière d'exploitation sera intégralement couverte par le Versement Transport. La subvention d'équilibre du budget général ne devrait servir plus qu'à financer une partie des dépenses support du budget transport ainsi que le remboursement de la dette, de quoi assurer largement la solvabilité des comptes de Nîmes Métropole.

Ces mesures d'économies ont permis à la collectivité de présenter un budget primitif 2017 comportant une subvention d'équilibre du budget général de 10,1 M€ contre 15,7 M€ en 2014. En 2023 elle devrait être de 11,5 M€ en tenant compte du remboursement du capital et des frais financiers y compris ceux se rapportant à la réalisation de T2 et de T1 Sud.

Ainsi, Nîmes Métropole dispose de marges de manœuvre financières solides pour absorber la hausse de 5,19 M€ de correspondant au financement de T2 y compris l'extension de T1.

Avis de la commission d'enquête :

Les éléments de réponse concernant la période de l'enquête ont été apportés précédemment (cf. RE 241 - § 7.1.1.5). La commission a constaté que la période estivale n'a pas empêché une forte mobilisation du public.

Les réponses budgétaires apparaissent satisfaisantes à la commission qui en prend acte. Il est à noter toutefois que l'objectif de réduire les coûts d'exploitation de 10 M€ ne présente aucune garantie dans la mesure où ce gain résultera d'un appel d'offres qui n'est pas lancé à ce jour.

RE226 – Bérangère

Adapter les horaires les jours de concert à Paloma.

Réponses du Maître d'Ouvrage Les horaires seront adaptés et améliorés.

Avis de la commission d'enquête :

La commission note que les horaires seront adaptés aux situations et événements susceptibles de générer un besoin de transport au delà des horaires habituels. Ces adaptations devront être faites dans un esprit de service public en fonction des événements et des besoins des usagers.

RE 234.3 – Evelyne

- Il est curieux que l'enquête se déroule en été. Cela risque de passer inaperçu.
- Le parking Laennec risque d'être vite saturé par les étudiants.
- L'arrêt près de l'institut du cancer est dangereux. Il convient de l'aménager.
- Le projet coûte très cher. A-t-on pris en compte le contexte économique ?

Réponses du Maître d'Ouvrage :

- *confère réponses à la contribution RE 241 dans le thème 5 « Extensions ... » ;*
- *le parking relais de Laennec prévoit 240 places, soit une évolution par rapport aux 80 emplacements non formalisés actuels. Il sera réservé principalement aux usagers de la ligne T2 diagonal, avec l'application d'une tarification adaptée et un dispositif de contrôle d'accès.*
- *les 4 arrêts de l'enceinte CHU seront réaménagés et qualifiés dans le cadre de l'opération T2.*
- *confère réponses à la contribution RE 165 dans le thème 3 « Variantes ... ».*

Commentaire de la commission d'enquête :

Ces diverses questions ont été abordées précédemment et font l'objet de réponses que la commission estime satisfaisantes.

RE 237.1 – M. Alain Fabre-Pujol (Conseiller municipal de Nîmes ; Conseiller communautaire)

Réponses du Maître d'Ouvrage : L'ensemble de la contribution a été prise en compte et les réponses sont apportées dans les réponses aux précédentes contributions.

Souhaite l'ajournement du projet pour les raisons suivantes :

- L'enquête basée sur les délibérations du 6 février 2017 et antérieures ne prend pas en compte les modifications souhaitées, dont la desserte sur site du CHU.

Réponses du Maître d'Ouvrage : confère réponses au thème 1 « CHU »

- La continuité des parcours cyclables prévus en complément sur l'avenue Kennedy, la RN106, l'avenue des Arts, le boulevard Talabot, la rue Jean Moulin et la route d'Avignon n'est pas prévue, seulement « lorsque les emprises le permettent ». Ceci rend leur usage dangereux et peu attractif.

Réponses du Maître d'Ouvrage : confère réponses à la contribution RE255/3 dans le thème 4 « Tracé ... » ;

- Les 26 stations prévues en ville de Nîmes semblent correctement implantées mais au moins une station oubliée (Centre Pablo Neruda ; CPAM du Gard).

Réponses du Maître d'Ouvrage : confère réponses au thème 2 « Rue du cirque romain » ;

- Les intervalles de passage semblent trop importants aux heures de pointe (près de 8 mn). Il faudrait pouvoir porter cela à moins de 7 mn avec 9 bus en début de matinée et fin d'après-midi pour améliorer l'attractivité.

Réponses du Maître d'Ouvrage : la fréquence prévue permet de répondre efficacement au potentiel de fréquentation.

- Absence de précision sur la desserte du CHU : navette sur 1 km ou desserte sur site ?

Réponses du Maître d'Ouvrage : confère réponses au thème 1 « CHU » ;

- Absence de précision sur l'impact environnemental du mode de traction envisagé notamment sur le risque ozone.

Réponses du Maître d'Ouvrage : confère réponses au thème 3 « Variante ... » ;

- Coût élevé de l'opération pour un bus en site propre sur 90% du parcours (119 M€). Le coût d'un vrai tram n'est pas éloigné.

Réponses du Maître d'Ouvrage : confère réponses au thème 3 « Variante ... » ;

- Projet intramuros marqué par l'absence de desserte des villes voisines. Une véritable erreur qui ne règle pas les problèmes de circulation sur la partie Ouest de la périphérie nîmoise, la Vaunage et son goulot d'étranglement de Caveirac, ni sur la partie Est (Marguerittes, Saint-Gervasy).

Réponses du Maître d'Ouvrage : confère réponses au thème 5 « Extensions ... » ;

Commentaire de la commission d'enquête :

La commission d'enquête relève que les divers sujets évoqués dans cette contribution ont reçu une réponse positive (desserte du CHU, station CPAM, aménagement des voies cyclables...) ou que des compléments d'information ont été apportés pour expliquer les choix effectués (matériels, coût de l'opération, variantes tracés, exploitation de la ligne, ...).

Les avis de la commission sont développés dans les différents thèmes auxquels renvoie le maître d'ouvrage.

RE243 – Marie

Le clos des Gallines est protégé visuellement et phoniquement de la RN 106 par une butte naturelle et arborée. La ligne T2 va longer la RN 106. Il est indispensable de maintenir la butte existante ainsi que ses arbres et buissons.

Réponses du Maître d'Ouvrage : La butte naturelle sera remplacée par un mur anti-bruit, replanté d'arbres et arbustes en pied.

Avis de la commission d'enquête :

Le mur anti-bruit végétalisé est de nature à protéger les riverains visuellement et phoniquement en lieu et place de la butte existante, a priori avec une efficacité accrue.

RE 251.3 – M. Jérôme Puech

Souhaite le choix d'un bus moins polluant, que les parkings relais soient mieux dimensionnés et que la T2 permette la création d'une piste cyclable dédiée avec parcours végétalisé.

Réponses du Maître d'Ouvrage :

- confère réponses au thème 3 « Variante ... » ;

- le parking relais de Laennec prévoit 240 places, soit une évolution par rapport aux 80 emplacements non formalisés actuels.

- confère réponses à la contribution RE255/3 dans le thème 4 « Tracé ... » ;

Commentaire de la commission d'enquête :

Les réponses à ces trois préoccupations ont été apportées par le maître d'ouvrage avec les précisions nécessaires dans les divers thèmes évoqués précédemment.

RE239.1 et RE244 – Jean-Louis Nîmes

Observations générales :

- L'enquête sur la ligne T2 se déroule en pleine période estivale et cela me semble préjudiciable à l'expression citoyenne qu'un tel projet peut susciter.

Réponses du Maître d'Ouvrage : confère réponses à la contribution RE241 - Thème 5 « Extensions ».

- Le projet présenté s'étend de la SMAC Paloma à Laennec. Quel est le projet du futur? Quel prolongement peut-on espérer pour avoir un véritable impact sur les déplacements dans l'agglomération ?

Réponses du Maître d'Ouvrage : confère réponses au thème 5 « Extensions ... »

- On peut notamment rester dubitatif sur les méandres de la ligne au niveau des quartiers Pissevin et Valdegour et sur leurs conséquences quant à l'attrait d'une ligne qui se veut rapide et directe. A vouloir à tout prix faire jouer au tram bus un rôle dans l'urbanisation des quartiers ANRU on passe à côté du rôle essentiel qu'est celui d'un service public de transports.

Réponses du Maître d'Ouvrage : confère réponses au thème 4 « Tracé ... »

- Quelle est la logique pour un cycliste partant de Laennec et allant au centre-ville de faire les détours proposés par l'intérieur de Pissevin et par Roberval alors que l'avenue Kennedy est directe ? D'ailleurs le traitement et le devenir de l'avenue Kennedy demeure une partie obscure et absente de ce dossier et du projet qui l'impacte.

Réponses du Maître d'Ouvrage : confère réponses à la contribution RE255/3 dans le thème 4 « Tracé ... » ;

- Nous savons que les ruptures dans les moyens de transport sont préjudiciables à l'efficacité de ces derniers. La ligne T2 doit desservir le CHU (cf. § 3.1 thème1). Le projet n'est pas très explicite sur la navette entre Laennec et le CHU. On voit apparaître de façon succincte de nouvelles stations (Vatel et 3 CHU) mais le dossier reste discret sur tous les aspects (itinéraire, fréquence, amplitude, etc.).

Réponses du Maître d'Ouvrage : confère réponses au thème 1 « CHU ».

- Les horaires de circulation de la T2 seront limités à 22 heures. Pour une ville de 150 000 habitants et une agglomération de la taille de Nîmes Métropole, ces horaires ne permettent pas aux habitants des zones desservies de vivre pleinement leur ville (SMAC et centre-ville), il y a sur ce point un manque d'ambition et de volonté évident qui vient contredire le projet de tracé qui donne l'impression d'inclure les quartiers.

Réponses du Maître d'Ouvrage : La ligne fonctionnera de 5H00 à 00H00. L'amplitude horaire est donc plus grande que sur le reste du réseau.

Sur les stations :

- Page 30 de la notice relative au traitement des stations on voit un éclairage de la station 2 mètres au-dessus des abris. Qu'en est-il de l'éclairage des abribus avec la sécurité que cela doit procurer ? De même pourquoi ne pas mettre une corbeille à papier à proximité de l'abribus ?
- Il semble qu'on différencie le traitement des stations du centre-ville, pourquoi ? Ne devrait-on pas plutôt mettre partout la même qualité et le même respect ?

Réponses du Maître d'Ouvrage :

Les abris bus seront éclairés la nuit. Une corbeille sera positionnée sur chaque quai à proximité des accès au quai.

Les stations Esplanade – Feuchères et Gare Feuchères ne seront pas modifiées car déjà reconfigurées avec l'arrivée du T1.

Sur les systèmes de vente des billets :

Il est indiqué que chaque station aura un distributeur de titres de transport (DTT). Pourquoi ne pas laisser la possibilité d'acheter son billet auprès du chauffeur ?

Réponses du Maître d'Ouvrage : afin de limiter le temps d'arrêt en station, qui aggrave le temps global du trajet et d'attente aux arrêts pour les passagers.

Sur la voirie aménagée et notamment l'avenue Kennedy :

- Sur la page 44 de la notice on donne l'avenue Kennedy à 2x2 voies; cela ne semble pas être le cas tout le long, d'ailleurs page 50 le profil en travers ne montre pas les voies de circulation qui semblent réduites à 2x1 voie.

- L'avenue Kennedy est aujourd'hui un axe majeur pour pénétrer au cœur de la ville, c'est même le seul axe confortable à 2x2 voies. Son devenir en raison du TCSP devrait être traité sur la totalité, en effet on s'aperçoit que celle-ci sera de façon alternée à 2x2 voies et 2x1 voie avec des rabattements. On ne voit pas l'impact complet sur cet axe.

- Pourquoi ne pas réaliser sur la totalité de l'avenue Kennedy une piste cyclable ?

Réponses du Maître d'Ouvrage :

Entre le CHU et le carrefour Francfort-sur-l'Oder, l'insertion latérale Sud bidirectionnelle du Tram'Bus Diagonal n'a pas d'impact sur les conditions de circulation sur l'Avenue Kennedy Ouest.

Au niveau de Kennedy Ouest (page 50 comme indiquée), l'avenue Kennedy est aujourd'hui un axe caractérisé par son aspect très routier peu adapté à la desserte d'une entrée de ville. Par ailleurs, les charges de trafic supportées par l'Av. Kennedy entre la RN106 et l'av. Pompidou sont plus faibles qu'à l'Ouest de la RN106 (de l'ordre de 800 UVP/h/sens aux heures de pointe) ce qui permet d'envisager une requalification de cet axe :

- réduction de la vitesse à 50 km/h,*
- réduction de la section courante à 2 x 1 voie,*
- aménagement et sécurisation des traversées piétonnes,*
- insertion de pistes cyclables.*

Ces différentes mesures n'auront pas d'impacts majeurs sur le fonctionnement de l'Av. Kennedy en section courante : on note une légère diminution des trafics supportés par l'axe à l'Horizon 2030 (environ 100 véhicules par sens aux heures de pointe). Cependant, le carrefour Av. Kennedy / Av. Pompidou est un point dur de l'entrée de ville sur lequel une réflexion approfondie a été menée.

Il a été acté que les différents aménagements sont décrits selon un axe Ouest/Est et non pas par axe routier traversé. Les impacts circulatoires sont présentés en pages 524 à 533 de l'étude d'impact.

Les emprises disponibles ne permettent pas la réalisation d'une piste cyclable sur la totalité de l'avenue Kennedy. Cependant, au niveau de Kennedy Est, les vélos pourront emprunter la plateforme du BHNS.

Autres points :

- Le projet conduit à la démolition de la pharmacie et de l'espace médical de Pissevin. Qu'en est-il de leur remplacement et dans quel délai ?

Réponses du Maître d'Ouvrage : *La pharmacie et le centre médical sont maintenus en activité sur place le temps que le projet urbain porté par la ville de Nîmes soit opérationnel.*

- Page 54 le profil en travers de l'avenue Feuchères au niveau de la Préfecture ne permet pas de voir si la contre-allée VL est maintenue. Les grilles d'arbres vont-elles encore être changées ?

Réponses du Maître d'Ouvrage : *Les aménagements concernent uniquement le revêtement et la structure des voies ainsi que la station Feuchères. La contre-allée est maintenue.*

- P+R de Laennec : 247 places comme indiqué page 35 de la notice ou 231 places comme indiqué page 29 du document caractéristique des ouvrages les plus importants ? Ce parking est-il gratuit ou payant ?

Réponses du Maître d'Ouvrage :

Laennec proposera 240 places dont 7 PMR, contre les 80 non formalisées actuelles. Le dispositif permettra aux usagers des transports en commun d'accéder au parking avec leur titre de transport, tout comme pour les parkings relais de la T1. Sa fonction essentielle est d'accueillir en toute sécurité les véhicules des usagers à destination des transports collectifs structurants. A ce titre, il n'est destiné et accessible que pour ces seuls usagers et est donc géré en conséquence.

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête relève que les divers sujets évoqués dans cette contribution ont reçu une réponse positive (desserte du CHU, station CPAM, aménagement des voies cyclables...) ou que des compléments d'information ont été apportés pour expliquer les choix effectués (matériels, coût de l'opération, variantes tracés, exploitation de la ligne,)

Compte-tenu des divers éléments du dossier et du contexte global de l'opération, la commission d'enquête considère que les réponses apportées par le maître d'ouvrage sur ces différents sujets sont satisfaisantes. Par ailleurs les avis de la commission sont développés dans les différents thèmes auxquels renvoie le maître d'ouvrage.

RE257.2 – Eric

- Souhaite un réexamen du tracé pour que celui-ci soit compatible avec un tracé de tramway ferroviaire. A noter que Caen et Nancy qui avaient choisi un mode routier guidé par rail central ont décidé de le remplacer par un tramway.

- Pour 20 000 voyageurs / jour il est inutile d'engager une telle dépense. La prise en compte des autobus aux feux pour éviter une attente suffirait amplement.

Réponses du Maître d'Ouvrage : *confère réponses au thème 3 « Variante ... »*

RE260.2 – M. Pierre Garcia

- Les fréquences doivent être plus importantes, 5 à 6 mn aux heures de pointe sont un maximum.

- Il est impératif que cette ligne soit accompagnée d'une réflexion sur l'avenir des transports en commun de l'agglo.

Réponses du Maître d'Ouvrage : *la fréquence prévue permet de répondre efficacement au potentiel de fréquentation.*

Avis de la commission d'enquête :

L'intervalle de passage de 7,5 mn aux heures de pointe est acceptable et sa diminution imposerait un investissement supplémentaire (en nombre de véhicules) non souhaitable.

La mise en service de cette ligne devra s'accompagner en particulier par une réorganisation judicieuse des autres lignes de transport en commun. Son attractivité en dépend fortement.

RE262.3 – M. Michel Pressac

Parking en bas de Carémeau. Les risques ne sont pas pris en compte malgré l'état des lieux de 1988. Sur ce bassin versant tout a été imperméabilisé sans compensation.

Réponses du Maître d'Ouvrage : Le risque inondation a été pris en compte sur tout le linéaire du tracé du Tram'Bus Diagonal. Ainsi, toutes les mesures pour éviter, réduire et compenser sont présentées de la page 440 à 487 de l'étude d'impact. La conformité au PPRI est également démontrée.

Commentaire de la commission d'enquête :

Un bassin de rétention enterré est prévu au niveau du parking Laennec afin de répondre aux impératifs du PPRI.

Observations non recevables

RE139 – Bill Van Cutten (observation type canular).

RE149 – Guillaume (observation purement polémique).

7.2. Observations des personnes morales (associations ; organismes publics ; sociétés commerciales)

7.2.1 – Thèmes principaux

7.2.1.1 – Thème 2 : Rue du Cirque Romain

RE134 – APEL (Association des parents d'élèves) école Jehanne des Lys ; RE133 anonyme (reprend les mêmes termes que RE134)

Ces observations semblent faire suite à une réunion tenue le 25 juillet 2018 avec les riverains et commerçants de la rue du Cirque Romain.

- Les parents déposent les élèves (entre 7h30 et 8h30) et reviennent les chercher le soir (entre 16h20 et 18h00). Les élèves (entre 3 et 10 ans) doivent être déposés et récupérés au portail de l'école, voire dans la classe pour la maternelle.
- L'école a des activités sportives au centre Pablo Neruda. Il convient d'organiser la sécurité pour les piétons et les enfants aux abords de l'école.
- Il y a de nombreux commerces, la CPAM et le Centre Pablo Neruda. La circulation automobile et le stationnement sont actuellement une problématique importante. Le nombre de places de stationnement est très insuffisant.
- Les contributeurs émettent un avis favorable avec de fortes réserves quant au stationnement prévu dans la rue du Cirque Romain (du fait de l'activité importante de cette rue) et en ce qui concerne les accès à l'école.

Réponses du Maître d'Ouvrage : Confère réponses au thème 2 « Rue du Cirque Romain »

Commentaire de la commission d'enquête :

Les avis de la commission sur ces sujets sont développés dans le thème 2 « Rue du Cirque Romain (cf. § 7.1.1.2).

7.2.1.2 – Thème 4 : Observations relatives au tracé ou aux stations de la ligne T2

C1 – Comité de Quartier de Nîmes-Courbessac – Président : M. Bernard Serafino

Réf. : Lettre du 18 juillet 2018 + 4 plan annexes

Courbessac n'est pas desservi. Un passage par les Hameaux de la Baracine et du Mas d'Escattes sur la route de Poulx permettrait de desservir l'ensemble du quartier de Courbessac. Cette option favoriserait les habitants de Poulx et Cabrières en créant un parking relais sur ce terminus. Cette modification aurait pour avantage de desservir l'Ecole de Police et satisferait plus de 4 000 habitants. D'autre part Nîmes Métropole ne serait pas obligé d'acheter du foncier entre Intermarché et Bricomarché.

Le Comité souhaite que le projet évolue pour que les Courbessadiers puissent bénéficier d'un service de transport public cohérent et adapté pour la population vieillissante de Courbessac.

Remarque : la proposition du Comité est précisée sur les 4 plans annexés à la lettre du 18 juillet.

Réponses du Maître d'Ouvrage : Confère réponses aux thèmes 4 « Tracé... » et 5 « Extensions ... ».

7.2.1.3 – Thème 6 : Arrêt devant la CPAM (rue du Cirque Romain)

C5 (RE183 sur le registre électronique) – CPAM de la rue du Cirque Romain

Réf. : Lettre de M. le Directeur de la CPAM du Gard du 30 juillet

- Attire l'attention sur l'intérêt social fort que comporterait un arrêt Tram'bus devant la CPAM en raison du nombre de personnes âgées, à mobilité réduite ou handicapées se rendant à l'accueil du Centre d'Examen de Santé.

- Si seules les stations Jaurès et Montcalm étaient maintenues, prévoir un aménagement de la voirie pour rendre aisée la circulation à pied des personnes à mobilité réduite.

Réponses du Maître d'Ouvrage : Confère réponses au thème 2 « Rue du Cirque Romain ».
Des réunions de travail sont notamment prévues avec les représentants de cet établissement, en vue d'une pleine concertation et participation de ces professionnels de la santé.

C3 – APF France handicap (Territoire Gard et Hérault)

Bon nombre de nos accompagnés sont PMR (personnes à mobilité réduite) et se rendent à la CPAM ou au Centre de santé. Les arrêts Jaurès et Montcalm en sont éloignés de 300 mètres environ. Il y a nécessité de créer un point d'arrêt à proximité de ces deux lieux pour une meilleure inclusion des personnes en situation de handicap.

Réponses du Maître d'Ouvrage : Confère réponses au thème 2 « Rue du Cirque Romain ».

Avis de la commission d'enquête :

Le maître d'ouvrage détaille les modifications envisagées pour le déplacement de la station Jaurès dans la rue du Cirque Romain dans la réponse 1 du § 7.1.1.2. Ce point a été largement plébiscité au cours de l'enquête afin de desservir au mieux la CPAM, le Centre médical et le Centre Pablo Neruda. Il constitue une amélioration significative du projet en termes de besoin du public.

7.2.1.4 - Thème 7 : Expropriations

RE184 – Carrefour Property – M. Adrien Peres (Asset Manager Sud-Est)

Dans le cadre de l'enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique pour permettre la réalisation de la ligne T2 Trambus de la ville de Nîmes, nous souhaiterions, en qualité de représentant de Carrefour Property France, propriétaire du lot 2 et du parking situés sur la parcelle EL 120 et des lots 1 à 13, 15 à 21, 53 à 57 et 115 situés sur la parcelle EL 119 depuis 2006, porter à votre connaissance notre réflexion sur le projet d'expropriation d'une partie des parcelles EL 120 et EL 119 à savoir :

- Parcelle EL 120 : Il est stipulé que la surface de 6 576 m² est impactée de 294 m² par le projet. Au regard du dimensionnement, il doit y avoir une erreur sur la surface qui doit être d'environ 800 m² au lieu de 294 m².

La récupération de cette partie de notre propriété nous supprime une cinquantaine de places de parking sur les 108 disponibles à cette date. Notre propriété dont la destination est commerciale ne pourrait être maintenue.

En effet, notre Locataire Carrefour Market ne pourra pas maintenir son activité avec un nombre de place si limité alors qu'à cette date le parking est déjà saturé à 119%. Mon actif devient à cet égard impropre à sa destination et ne me permet pas de respecter le contrat nous liant avec mon locataire. Des emplois et une activité commerciale sont en jeu dans une zone très compliquée.

Par ailleurs, la valeur financière de ma propriété est impactée très fortement du fait de la suppression d'un organe indispensable à sa destination à savoir le parking.

Par ailleurs, nous serons en faute vis à vis du PLU qui suggère que le stationnement représente à minima 60% de la surface de plancher.

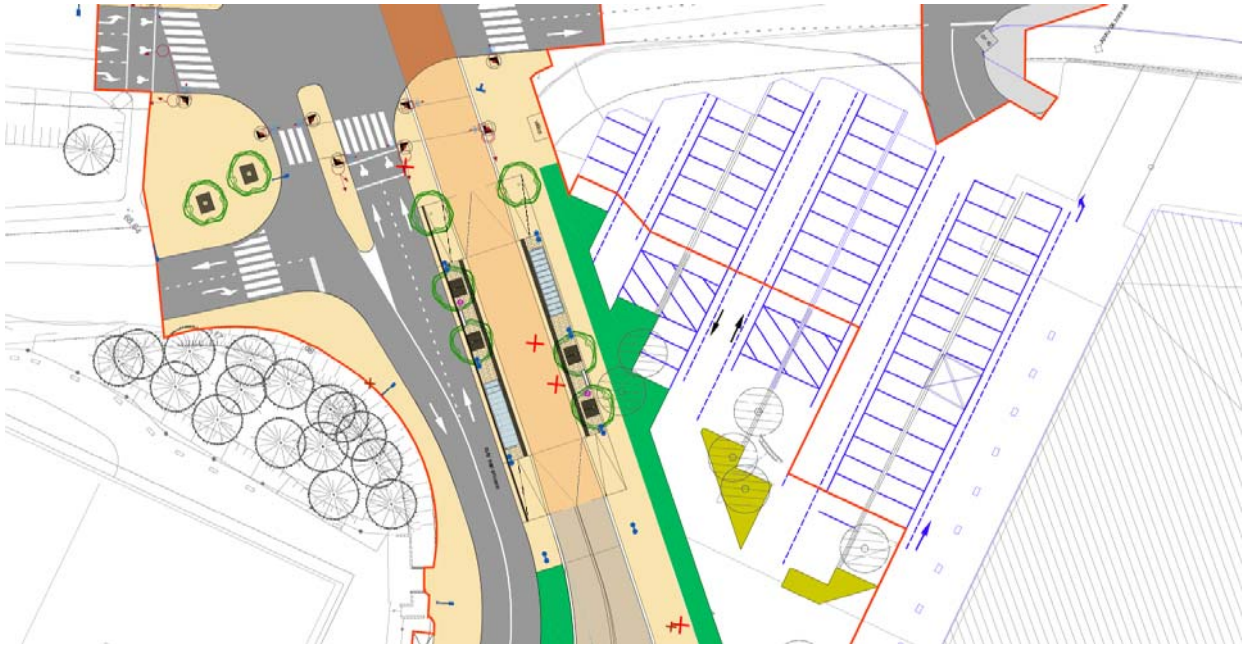
- Parcelle EL 119 : La suppression de 794 m² de cette parcelle totalement destinée au stationnement aggrave davantage la situation sur la parcelle EL 120. Le parc de stationnement sera insuffisant avec une nouvelle zone non adaptée au stationnement. Le confort ainsi que le service Client ne seront pas en phase avec les standards du commerce.

L'activité commerciale sur la zone est donc compromise. Par ailleurs, notre lot n°115 est un transformateur permettant d'alimenter le Carrefour Market, organe indispensable de mon actif immobilier.

Au regard de ces éléments, Carrefour Property ne peut accepter ces modifications parcellaires compte tenu des enjeux financiers mais surtout sociaux.

Réponses du Maître d'Ouvrage : le maître d'ouvrage se rapprochera de Monsieur Peres dans le cadre des études de détails afin de minimiser l'impact sur son activité afin notamment de travailler sur les accès. Sur 140 places (parcelles EM119 et 120), 98 sont reconstituées. Le parking sera optimisé pour limiter l'impact du projet.

Néanmoins le plan présenté ci-dessous, qui a été retravaillé pour réduire l'impact foncier, montre que l'emprise sur les stationnements est bien moindre que celui illustré dans l'enquête parcellaire :



Avis de la commission d'enquête :

Le plan modifié présenté par le maître d'ouvrage constitue une première optimisation. Ces études d'optimisation, en partenariat avec le propriétaire, devront être poursuivies au niveau du stationnement, des voies d'accès et du transformateur du lot n° 115.

L'impact sur l'activité commerciale et la viabilité du Carrefour Market devra être évalué. Les risques de saturation du parking aux heures d'affluence paraissent particulièrement importants vis-à-vis de ces critères.

RE248 – M. Eric Bineteau, avocat à la Cour (SELARL Horus Avocats) - Conseil de la Société L'Immobilière Européenne des Mousquetaires (IEM) et de la Foncière Chabrières

Réf. : lettre du 8 août (5 pages) remise en main propre le 10 août 2018.

La parcelle DB0081 appartient à la Foncière Chabrières (louée par la société Annibal qui exploite le supermarché Intermarché et la station-service Intermarché). La parcelle DB0195 appartient à la société IEM (Immobilière Européenne des Mousquetaires) louée par la société Amarisse qui exploite un magasin Bricomarché et est occupée par une station-service exploitée par la société Annibal.

Les expropriations prévues (cf. plan page 2 de la lettre du 8 août) causeraient d'importants préjudices aux sociétés concernées liés en particulier à la réduction de superficie due aux expropriations (cf. page 3).

Concernant la société IEM ces aménagements remettraient en cause la pérennité des activités qui s'y exercent et entraîneraient une perte importante de valeur. Le projet n'est pas garant des bonnes conditions d'accès dont bénéficie actuellement la parcelle DB195.

La station-service serait également lourdement impactée (expropriation de la zone des cuves de carburants ; modification des conditions d'accès ; moindre attractivité des enseignes Bricomarché et Intermarché si la station-service disparaît).

Concernant la Foncière Chabrières, les aménagements et expropriations projetées impacteraient la valeur de la parcelle DB0081 qui deviendrait inexploitable (dimensions réduites et problèmes d'accès). Par ailleurs cette parcelle fait actuellement l'objet de travaux d'extension de Bricomarché qui seraient ainsi remis en cause.

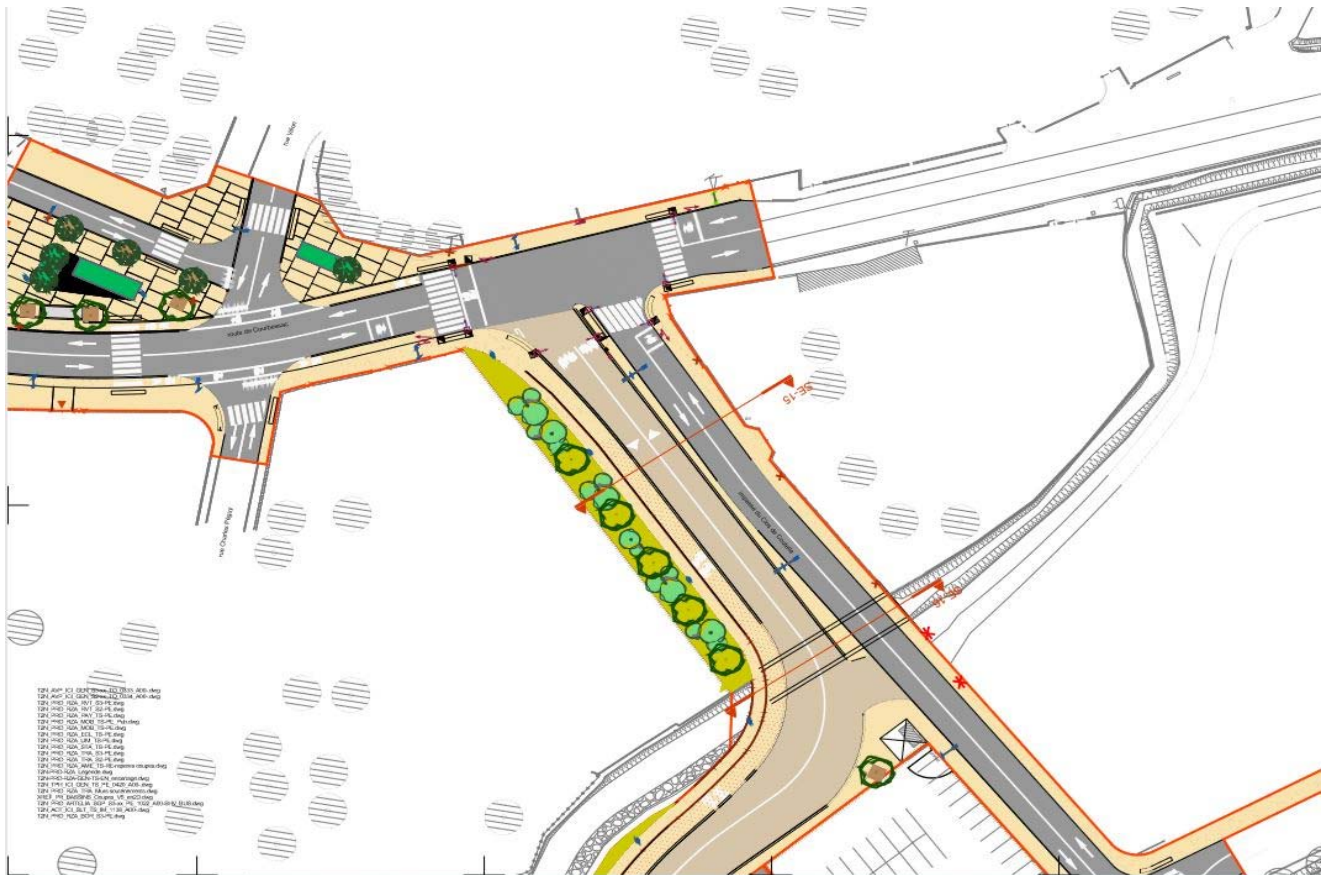
Une modification du tracé de la ligne ainsi que la remise en cause des expropriations projetées seraient pertinentes et nécessaires à la préservation des activités qui s'y exercent, à leur développement et à la préservation de leur valeur.

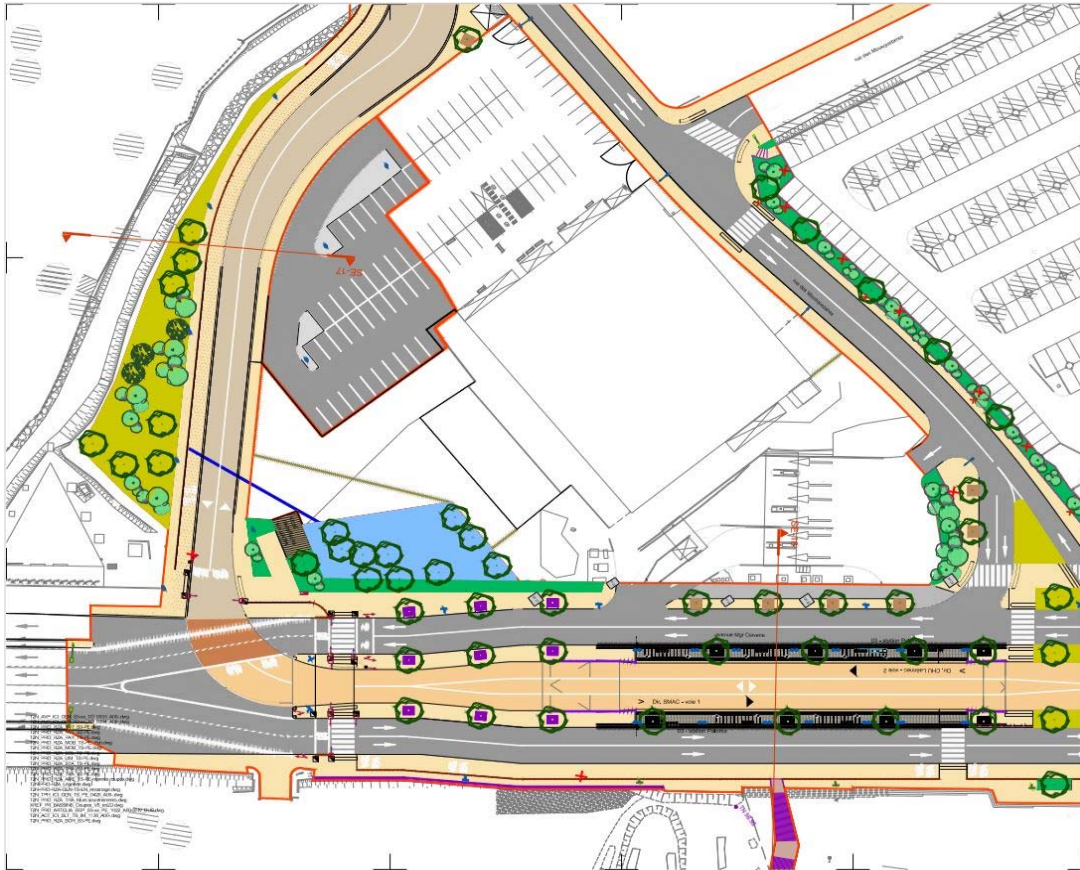
Il est rappelé qu'une solution alternative avait été envisagée lors de la phase de concertation préalable (passage devant l'Ecole de Police). Cette variante permettrait d'éviter l'ensemble des problématiques évoquées ici.

Réponses du Maître d'Ouvrage : le maître d'ouvrage s'est rapproché des expropriés durant l'été 2018 dans le cadre des études de détails afin de minimiser au mieux l'impact sur les activités. Les plans PRO du secteur aménagé (ci-après) ont été transmis en aout aux représentants de la Foncière, en vue d'une rencontre programmée le même mois, à la suite.

Ces échanges se font dans la continuité des discussions qui ont lieu de manière régulière depuis 2016 avec les exploitants, les solutions proposées dans le projet prennent donc en compte les besoins des commerces :

- ***Places de stationnement restituées (90 sur 106 actuelles),***
- ***Entrée de la station-service redessinée,***
- ***Reprise de la clôture du site.***
- ***Gestion des eaux pluviales (bassins)***





Des ajustements sont encore nécessaires et se feront en collaboration avec les exploitants et la Foncière :

- *Implantation du bassin de rétention,*
- *Amélioration de la circulation PL dans le parking de Bricomarché*
- *Prise en compte commune des demandes de la DDTM.*

L'extension du Bricomarché est d'ores et déjà réalisée, elle est donc bien prise en compte dans le projet T2.

Une commission d'indemnisation amiable est mise en place dans le cadre du projet T2, par Nîmes Métropole. Effective à compter de décembre 2018, elle permettra d'indemniser les commerçants subissant une perte de résultats causée par les travaux.

Enfin la variante par l'école de police a été écartée en cours d'études et au terme de la concertation, pour les raisons suivantes :

- *Potentiel de desserte moindre,*
- *Contrainte hydraulique en lien avec le cadereau parallèle à l'avenue Clément Ader trop importante pour élargir les voies,*
- *Temps de parcours allongé,*
- *Cout d'exploitation annuel de la T2 augmenté de 500k€*

Avis de la commission d'enquête :

De nombreux points restent à définir sur ce secteur et les réponses du maître d'ouvrage, ainsi que les plans joints, ne sont pas très explicites.

Une définition détaillée des aménagements doit être poursuivie en collaboration avec les exploitants, en particulier en ce qui concerne le stationnement, l'exploitation de la station-service et l'implantation du bassin de gestion des eaux pluviales.

En outre l'impact du projet sur l'activité commerciale et la viabilité de ces établissements devra être évalué.

La variante par l'école de police avait déjà été écartée lors de la consultation préalable. Les arguments donnés par le maître d'ouvrage, en particulier en ce qui concerne la contrainte hydraulique liée au cadereau et l'allongement du temps de parcours sont recevables.

La commission considère que cette solution ne serait pas pertinente.

C8 – Norton Rose Fulbright – Avocats au Barreau de Paris - Conseil de la société Certas Energy France

Réf. : Lettre du 25 juillet 2018 (3 pages) du 25 juillet 2018

La société Certas exploite une station-service à Nîmes au croisement de l'avenue des Arts et de l'avenue des Poètes sur la parcelle EO150.

Elle a été informée par le maître d'ouvrage qu'une bande de son terrain en façade de l'avenue des Arts ferait l'objet d'une expropriation et qu'un des accès serait condamné.

Par ailleurs, la mairie de Nîmes lui a fait savoir que, dans un second temps, la station-service serait totalement expropriée dans le cadre du Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU).

L'expropriation partielle supposerait des travaux de réaménagement de grande ampleur, un lourd travail administratif et une perte de chiffre d'affaire. Les travaux et contraintes nécessaires pour poursuivre l'exploitation sont détaillés dans la lettre citée en référence.

Ces travaux de réaménagement deviendraient inutiles lors de l'expropriation totale qui interviendrait dans un second temps.

« Au regard des dépenses publiques et des problèmes de sécurité qu'elles engendreraient des procédures d'expropriations successives paraissent totalement inutiles ».

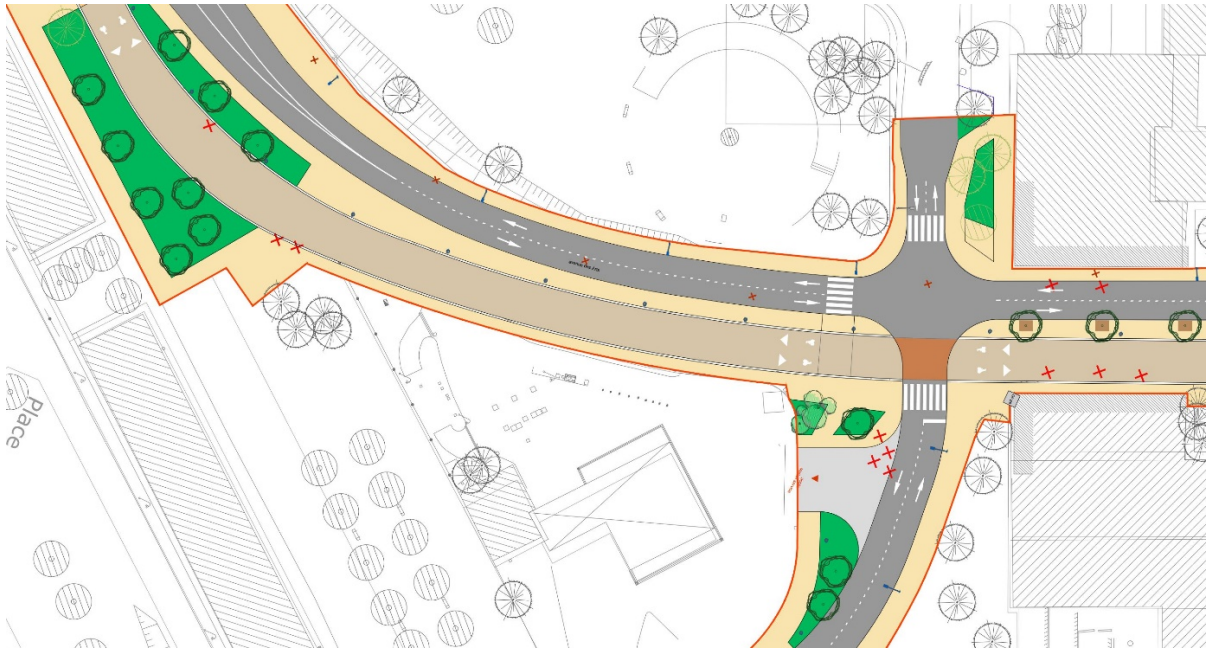
L'agence Richez Associés intervenant sur le projet aurait indiqué qu'un tracé sans impact foncier serait possible. Par ailleurs la ville de Nîmes a indiqué qu'elle proposerait à la société Certas un site de remplacement équivalent.

L'intervenant précise les points suivants à la commission d'enquête :

- *« une expropriation partielle suivie d'une expropriation totale serait inutile au regard des dépenses publiques et des problèmes de sécurité engendrés » ;*
- *« seule la solution architecturale et urbanistique permettant une absence totale d'expropriation de la société Certas est judicieuse » ;*
- *« dans l'hypothèse où une expropriation devait néanmoins être envisagée, un site de remplacement présentant des caractéristiques identiques devrait être immédiatement proposé à la société Certas ».*

Réponses du Maître d'Ouvrage : le maître d'ouvrage continuera le travail collaboratif qu'il a déjà entamé avec la société Certas Energy France afin de réduire au mieux l'impact du projet. L'objectif est de minimiser l'emprise impactée afin de ne générer aucun travaux lourds et de maintenir les accès livraison tel qu'ils existent aujourd'hui permettant de ne modifier ni la zone de dépotage ni le sens de giration des PL.

Le plan ci-dessous illustre ces modifications permettant de limiter les travaux aux seules reprises du trottoir et des espaces verts au droit de la station.



Le déplacement de la station-service n'est pas pris en compte dans le présent dossier d'enquête publique, car non nécessaire à la mise en œuvre du projet T2. Ce déplacement sera mis en place le moment venu par la ville de Nîmes dans le cadre du projet NPNRU, dont le planning opérationnel n'est pas encore connu.

Avis de la commission d'enquête :

Il est particulièrement important de limiter le coût des travaux nécessaires à l'exploitation de cette station service Esso dans la mesure où sa durée de vie paraît limitée. Il serait opportun à ce sujet de refaire un point avec la ville de Nîmes pour s'informer sur l'évolution éventuelle du planning d'expropriation de cette parcelle.

Les modifications étudiées par le maître d'ouvrage en cours d'enquête (illustrées par le plan ci-dessus) semblent répondre à cette contrainte du fait que les travaux les plus importants évoqués dans le courrier de la société Certas Energy cité en référence sont évités (déplacement de l'aire de dépotage en particulier).

Il va de soi que ce projet ne peut prendre en compte la proposition d'un nouveau site et le déplacement de cette station-service. Ce point concernera la ville de Nîmes en temps voulu.

7.2.2 - Thèmes généraux

RE231 – ASPIC (Association pour la Prospective et les Initiatives Collectives de Nîmes Métropole)

Réf. : Note du 9 août 2018 (20 pages) déposée sur le registre électronique.

Remarque générale : L'ASPIC considère que ce projet est trop séparé de son contexte et du réseau global des transports en commun de l'Agglomération pour produire les effets escomptés et pour répondre à l'attente des usagers.

C'est pourquoi l'ASPIC donne un avis négatif non sur la nécessité des TC sur cet axe Est-Ouest de l'agglomération, ce que nous approuvons, mais sur le projet s'il doit être exécuté dans les conditions décrites. Nous vous demandons donc à la commission d'enquête de donner un avis négatif sur ce projet en son état actuel, et de recommander une refonte du projet apte à répondre aux besoins de l'agglomération toute entière.

Les arguments développés par l'ASPIC font l'objet de la note citée en référence qui développe les thèmes suivants (présentés ici sous forme synthétique) :

Observation RE231.1 (Partie A de la note du 9 août) : Un projet ignorant du contexte.

- Le projet ignore les embouteillages de la route d'Alès. L'ASPIC déplore l'absence de P+R aux autres entrées de ville et notamment sur la route d'Alès et suggère soit un P+R au niveau des Compagnons, soit une liaison en Y avec un P+R au niveau du chemin de Lauze.
- Le dossier d'enquête ne comporte aucun des chiffres de fréquentation actuelle ni d'enquête Origine – Destination.

Il comporte des zones d'ombre telle que la convention signée avec le CHU décrivant le plan d'action et les moyens prévus par le PDE (Plan de Déplacement Entreprise). Il ne fait pas état des derniers développements concernant la desserte du CHU.

Si le bus monte jusqu'au CHU faut-il implanter le parking Laennec à l'emplacement prévu ? Que devient la ligne 5 dans ce cas ?

- Le projet ne présente pas le plan global de transport cible. Il semble que de nombreux passagers subissent une dégradation du service (cf. § A.4 de la note). *« Le dossier n'en dit rien. Ce qui est certain c'est qu'en accompagnement de la mise en œuvre de la T2, le maître d'ouvrage a prévu une modification en profondeur du réseau de transport. Le dossier d'enquête ne saurait être complet sans que soit exposé le futur plan des lignes, tant à l'échéance de l'ouverture de la première tranche du T2 qu'à l'échéance de l'inauguration de la seconde tranche ».*
- Le projet est dissocié des autres projets urbains.

Le projet devrait être confronté au SCOT et à la politique d'aménagement du territoire. L'ASPIC précise qu'il y aura au cours des prochaines années de profonds remaniements de l'offre de logements sur l'ensemble du territoire de l'Agglo. Il est question également d'une opération en cours sur le marché gare pour requalifier l'entrée ouest de la ville ainsi que de l'implantation d'un parc à thème à Redessan. L'ASPIC évoque une « étanchéité » entre les différents projets.

- Le projet ne favorise pas l'émergence de nouvelles polarités urbaines.

L'Agglo accentue la logique de quartiers spécialisés (habitants, emplois et services administratifs). *« Vouloir améliorer la desserte entre des quartiers qui sont aujourd'hui spécialisés n'est pas critiquable en soi, et répond à une attente de la population. Le faire en mettant en œuvre des moyens tels qu'aucun retour en arrière, ne sera jamais plus économiquement raisonnable est un manque total de vision à moyen terme ».*

Observation RE231.2 (Partie B de la note du 9 août) : Choix du modèle de véhicule

- Le choix de véhicules de 24 mètres résulte de conclusions hâtives. Il ne démontre pas sa pertinence.
- Les pistes développées par l'ASPIC (cf. § B.2 de la note) permettent d'envisager *« une desserte à 5 minutes d'intervalle sur le seul segment Trait d'Union / Montcalm, et desserte à 10 minutes sur tous les autres segments du tracé, avec un bus de 18 mètres ».*
- Trajet à faible charge : les bus de 24 m sont *« difficiles à mettre en œuvre parce que beaucoup trop coûteux pour les faibles charges »...* *« Pourtant cela ferait sens de faire circuler des bus de 18 mètres aux heures de pointe et des bus de 12 mètres en soirée ».*
- Cohérence de la flotte : *« On pourra aussi s'étonner de voir choisir un bus pour la ligne T2 (qui sera aussi utilisé sur la ligne T1), différent de celui qui avait été retenu en 2012 pour la ligne T1 ».*

IVECO commercialise également des bus avec une motorisation GNV ou hybride. Choisir un bus différent présente de nombreux inconvénients (maintenance, pièces détachées, formation, limite des possibilités de mutualisation entre les lignes T1 et T2).

- La desserte du CHU est indispensable. Avec des bus de 18 mètres elle est possible.
- Rupture de charge entre les deux phases de travaux : *« La seule explication imaginable de cette rupture de charge en phase transitoire est qu'il n'est pas possible de faire circuler le nouveau bus 24 mètres sur l'ancien parcours de la ligne L2. Il suffirait donc de différer la mise en œuvre des nouveaux bus de 24 mètres, de faire circuler les bus actuels sur le nouveau tracé pour supprimer cette rupture de charge transitoire ».*
- Bus hydrides au gaz : la motorisation hybride au gaz ne rejette pas moins de CO₂ dans l'atmosphère. Le projet n'est pas écologique pour les raisons suivantes :
 - . Bus de 23 tonnes pour quelques passagers lors des services du soir.
 - . Pas de rotation à l'heure des sorties de théâtres et autres contraignant les amateurs à utiliser leur voiture.
 - . Projet entièrement calculé pour les habitants de Nîmes intra-muros.
 - . Projet qui ne crée que 161 places dans les parkings d'approche.
 - . Aucune place de stationnement créée pour réduire l'encombrement de la route d'Alès.
 - . Globalement peu de diminution de circulation sur le réseau routier.
- Pile à hydrogène : Cette option n'a pas été étudiée avec le soin qui s'impose. *« En matière de pollution, la pile à hydrogène est la plus attrayante des solutions : le moteur ne rejette que de l'eau, et l'hydrogène peut être produit localement à partir du même gaz que celui qui alimente les bus hybride gaz... ».*
- Le choix des utilisateurs : La satisfaction des besoins des usagers des transports en commun (référence FNAUT) passe par l'analyse des critères suivants :
 - . Amplitude horaire.
 - . Vitesse de circulation.
 - . Parcours
 - . Confort.
 - . Sécurité.
 - . Pollution.
 - . Coût.

L'ASPIC considère que ces critères ne sont pas correctement pris en compte (cf. argumentation développée au § B.9 de la note).

Observation RE231.3 (partie C de la note du 9 août) : Un projet financièrement mal bouclé.

- Hypothèses peu étayées : le bénéfice net de 32 M€ (valeur 2016) est donné sans aucune justification de calculs intermédiaires.

Concernant la décision d'investir 120 M€, l'ASPIC considère que : *« On pourrait envisager un investissement qui ne serait que de 60 millions, qui réduirait un peu moins le temps de parcours, mais qui permettrait à l'Agglo de conserver la possibilité d'investir dans d'autres projets, comme le logement ou l'attractivité économique du territoire ».*

- Aucun scénario test n'est mesuré : il serait intéressant d'étudier des « scénarios-tests » permettant d'évaluer la résistance du projet aux aléas (par exemple 22 000 voyageurs/jour ; dépassement de budget de 20% ; reports de délais...).

- Un contexte financier tout à fait particulier :

« L'actuel contrat de DSP transports a été dénoncé par Nîmes Métropole, et un nouveau contrat de DSP pour l'exploitation des transports doit être signé et mis en œuvre au 1^{er} janvier 2019. Rien ne permet aujourd'hui de savoir ce que les candidats délégataires pourront proposer à Nîmes Métropole ».

- Un investissement peut être démesuré :

L'ASPIC détaille les investissements prévus par Nîmes Métropole. *« Avec 32 M€ de nouveaux emprunts prévus au budget 2018 pour le budget transports on sera loin de financer l'ensemble des deux tranches du projet T2 et le prolongement de la T1 ».*

« Nîmes Métropole ne saurait nous convaincre de sa prévoyance en ce domaine qu'en exposant une trajectoire d'investissements et d'endettement prenant en compte l'ensemble des projets déjà engagés ».

Observation RE213.4 (partie D de la note du 9 août) : Conclusions

- Sur l'enquête publique :

« Elle est longue, complexe difficile à lire et à synthétiser ». Elle est très descriptive sur les opérations de génie civil mais le raisonnement classique de définition du projet et sa démarche ne sont pas clairement établis (information disséminées).

En résumé : *« le développement des transports en commun urbains, dans une stratégie affichée et détaillée de l'intermodalité des déplacements, doit être guidé par le souci de subordonner les moyens techniques à la réalisation du service. Pour nous permettre de vérifier que tel est le cas, l'enquête publique telle qu'elle est à notre sens ne le permet pas. Elle doit être réformée ».*

- Sur l'appréciation des prochaines étapes :

« Le fait pour les politiques d'avoir d'ores et déjà annoncé la réalisation du projet dans les termes qu'ils avaient choisi, avec un matériel qu'ils avaient choisi avant même de soumettre le projet à l'enquête publique ne saurait justifier qu'il faille aujourd'hui régulariser a posteriori l'ensemble des options prises, dont le moins que l'on puisse dire est qu'elles n'ont pas permis de garantir que la meilleure solution ait été trouvée ».

L'ASPIC souhaite que la Commission d'enquête émette un avis défavorable sur le projet et recommande de « remettre l'ouvrage sur le métier ».

L'ASPIC précise toutefois qu'elle ne considère pas qu'une ligne Est-Ouest ne soit pas indispensable mais il s'agit d'imaginer cet équipement de la façon la plus pertinente, que ce soit sur un plan social, écologique foncier ou financier.

RE238 - M. Bruno Vasa – responsable du groupe local Nimecolo EELV

Par courrier en date du 8 août 2018 (courrier joint) le groupe Europe Ecologie Les Verts – Groupe local Nimecolo – adresse sa contribution à l'enquête publique relative au projet de réalisation de la ligne T2 Tram' Bus Diagonal de Nîmes Métropole.

- Ce projet ne concerne qu'une desserte interne à Nîmes.

Les points de départ et d'arrivée prévus dans ce projet ne reflètent pas cette ambition ni même son titre. Le CHU n'est pas desservi, ainsi les usagers qui s'y rendent continueront de prendre leurs voitures rendant inutile ce T2.

Sur les terminus, 2 agglomérations importantes et pourtant proches sont délaissées, Caveirac à l'Ouest et Marguerittes à l'Est. Le projet ne prévoit pas en phase 3 ou 4 les dessertes des

communes les plus éloignées de la métropole en passant par la gare de St-Césaire pour augmenter l'intermodalité.

- Un transport en commun, une voie, un moyen de communication n'ont de sens que s'ils desservent des équipements publics, des zones d'activités et d'habitation. De nombreux points de services publics sont délaissés: CPAM, Pôle Emploi....

- Dans ce projet, même en plein centre-ville, la jonction avec le T1 ne se fait pas facilement ainsi qu'avec le hall de la gare. Il n'y a pas d'intermodalité dans ce projet.

- Les écologistes ont demandé que cette ligne soit entièrement électrifiée à l'instar d'un véritable tramway. Nous regrettons le choix hybride forcément plus polluant.

- En revanche le budget de travaux est, lui, extraordinaire.

- La continuité cyclable présentée dit seulement que les cyclistes pourront emprunter la voie. Sur ce projet nous ne voyons pas la continuité avec les pistes cyclables de Nîmes. Nous regrettons l'absence de projet et de priorité sur ce sujet alors que c'est un complément naturel.

- L'implantation des arbres et des espaces verts ne sont pas générateurs de suffisamment d'ombre pour apporter la fraîcheur et la protection souhaitée lors des fortes chaleurs.

Nous considérons ce projet dans cette version comme incomplet, non abouti, reflétant une absence de vision, dangereux pour les dépenses publiques et apportant uniquement une charge financière aux utilisateurs et contribuables :

- absence d'intermodalité,
- pas de projet accompagnant sur les modes de transport doux,
- pas de projet environnemental,
- pas de projet économique et industriel,
- mauvais choix des terminus,
- pas de desserte des services publics,
- inutilité pour les habitants de la commune de Nîmes comme les communes avoisinantes,
- dépense hallucinante (et non pas investissement).

RE 240 (idem RE249) - Sybille Jannekein, porte-parole régionale du groupe EELV

Par courrier en date du 9 août 2018 (courrier joint) le mouvement Europe Ecologie les Verts EELV LANGUEDOC ROUSSILLON adresse sa contribution à l'enquête publique par la voix de sa porte parole régionale.

Cette ligne T2, mise à l'enquête publique, n'est pas un projet à la hauteur des enjeux d'aujourd'hui et de demain. Ce n'est en aucun cas un projet abouti et le proposer à l'enquête publique pendant la période estivale est peu propice à la concertation.

- Non-pertinence du territoire du projet :

C'est nier la notion même d'intercommunalité que de proposer à enquête publique sous la mention « Nîmes agglomération » un projet d'investissement en transport collectif de plus de 100 millions d'euros qui soit limité aux seules limites communales et enjeux nîmo-nîmois.

La T2 fait de même en n'allant pas au-devant des demandes des habitants situés à l'Ouest en Vaunage et à l'Est à Courbessac et Poulx, à Marguerittes et à Saint-Gervasy.

La desserte de la Vaunage à l'Ouest de Nîmes et celle de Marguerittes et Saint-Gervasy à l'Est sont indispensables à l'équilibre économique de ce projet de Tram'bus mais aussi à sa justification politique, sauf à penser et acter que Nîmes représente à elle-seule l'agglomération nîmoise.

- Absence d'arrêts :

Il faut une desserte régulière et sans rupture de charge avec l'hôpital CHU Carémeau.

Le pôle CPAM-Sécurité sociale, rue du Cirque Romain justifie, lui-aussi, à lui-seul un arrêt car il draine un public très important dont beaucoup ne disposent pas d'une voiture particulière et dont les transports en commun sont l'unique moyen de locomotion.

De même, à l'Ouest, l'agence de Pôle emploi, située avenue Kennedy, ne bénéficie pas, non plus d'un arrêt.

- Insuffisance de parking-relais :

Le parking-relais à Laennec est très largement sous-dimensionné, compte-tenu des flux journaliers à cette entrée de la ville et sans réelle volonté de résoudre le problème de circulation à l'entrée Ouest de Nîmes.

Le parking-relais, situé à l'entrée Est, en « mutualisation avec celui de Paloma » (dixit le dossier soumis à enquête), ne peut jouer pleinement son rôle d'interface sauf à amputer les capacités d'accueil de la salle des musiques actuelles de Paloma

- Le matériel qui fait l'objet de la présente enquête n'est, lui-aussi, pas à la hauteur des enjeux. Encore qu'il conviendrait de disposer de données fiables sur la fréquentation actuelle des lignes existantes qui viendraient étayer le choix des matériels mis à l'enquête.

Le dimensionnement des rames, le choix de sa motorisation, les coûts d'achat et de maintenance auraient pu être mutualisés avec la ligne T1 existante et générer de vraies économies d'échelle, renforçant la viabilité économique du projet présenté.

- Non-développement des modes de déplacement doux :

Nous remarquons l'absence de réelle volonté de créer sur cet axe vital Est-Ouest une vraie continuité mode doux, avec de vraies pistes cyclables matérialisées.

- Végétalisation inadaptée au changement climatique :

Les essences d'arbres choisies par Nîmes Métropole ne répondent pas au besoin d'ombre et de fraîcheur nécessaires aux fortes chaleurs.

Il est indispensable de végétaliser les villes avec des essences et des sujets aptes à répondre aux enjeux du changement climatique que nous vivons actuellement et qui ne fera que croître.

En réponse aux contributions de l'ASPIC et EELV, ci-dessous synthèse des éléments développés précédemment.

CONTEXTE

- Enjeux du projet :

Le projet présenté permet de poursuivre la construction d'un réseau maillé performant favorisant le report modal, la décongestion urbaine et une desserte de qualité vers les grands pôles d'emplois et les équipements majeurs de l'agglomération. Surtout, il dessert le plus important corridor de déplacement de l'agglomération en reliant les quartiers majeurs de l'agglomération soit un bassin de plus de 120 000 personnes. Ces choix d'aménagement tiennent compte des projets de rénovation urbaine menés par la Ville de Nîmes.

- Choix du Tracé :

La réflexion sur le tracé de la future ligne de BHNS T2 a fait l'objet d'études depuis 2004 en application du Plan de Déplacement Urbain (PDU) approuvé en 2007 qui se conforme lui-même au SCOT. Le programme de l'opération, ainsi que son tracé et ses variantes, ont été soumis à concertation publique en 2016 ; concertation élargie dont le bilan a permis de confirmer

l'opportunité du projet dans sa configuration BHNS, et d'approuver le tracé à soumettre à enquête publique.

Dans le cadre de la restructuration du réseau, les lignes actuelles seront maintenues, développées et optimisées pour permettre un accès efficace à T2 en direct ou via un rabattement vers les parkings relais. Enfin, si ce tracé structure les transports en commun de l'agglomération nîmoise, il reste évolutif et n'empêche pas l'avenir d'envisager des extensions en lien avec les projets de développement du territoire.

- Desserte du CHU Carémeau :

Pour des raisons d'optimisation et d'organisation de l'exploitation ; Nîmes Métropole a fait le choix d'une desserte du CHU par navette, présenté au dossier soumis à enquête publique. Les nombreuses observations formulées démontrent que ce choix ne répond pas aux attentes et besoins de la population et n'est pas acceptable pour le territoire nîmois. En conséquence, Nîmes Métropole adaptera les modalités de desserte des 4 stations du CHU par un service sans changement de véhicule.

- Plan du réseau général à terme :

La restructuration des lignes de bus et du réseau de transports collectifs est engagée par Nîmes Métropole en parallèle à la réalisation de l'opération T2, afin d'étendre le bénéfice du TCSP au-delà de sa zone d'influence directe.

Sachant que le report de fréquentation du réseau nîmois vers la ligne T2 sera élevé (principalement des lignes 3 et 5), l'optimisation du réseau se concentre sur les lignes en correspondances avec la T2.

Nîmes Métropole prévoit d'évaluer régulièrement les résultats apportés par la ligne T2 et d'adapter en conséquence la fréquence et l'amplitude horaire comprise aujourd'hui entre 5h00 et 00h00. Il est démontré à ce jour qu'une fréquence située entre 7,5 et 10 mn permet d'inciter efficacement au report modal. Au-delà de la fréquence et pour concurrencer de manière efficace la voiture, il est nécessaire d'avoir un temps de parcours performant ce qui sera le cas pour Laennec - Centre-ville en 15 minutes.

Les reports de trafic s'observent notamment sur le tour de l'Ecusson puis l'avenue Jean Jaurès. Les autres se situent sur des voiries structurantes de la ville telles la future VUS ou l'A9. Ces voiries sont suffisamment dimensionnées pour pouvoir accueillir un trafic supplémentaire.

La fréquentation prévisionnelle de la ligne T2 à l'Horizon 2030 à 28 000 voyageurs /jour et la charge maximale observable se situera aux alentours de 1200 passagers/heure. Compte tenu de cette fréquentation, le choix du matériel roulant s'est orienté vers des bus de 24 m permettant de garantir un bon niveau de confort pour les passagers et donc une attractivité renforcée du réseau.

Il est à noter que la fréquentation prévisionnelle indiquée au volume K Bilan de la concertation comprise entre 35 000 et 40 000 voyageur /jour à terme, est attendue une fois réalisés les projets urbains inscrits au projet de territoire.

Avis de la commission d'enquête :

En ce qui concerne les enjeux et le choix du tracé ce projet est fondé sur une large concertation publique qui s'est déroulée en 2016 et semble cohérent avec le Plan de Déplacement Urbain et le SCOT. Il a fait l'objet de nombreuses variantes et le tracé retenu semble prendre en compte les nombreuses contraintes et objectifs de manière satisfaisante.

Le projet ne présente pas un plan global de transport comme le souhaiterait l'ASPIIC.

La commission considère cette ligne T2 comme une « colonne vertébrale » autour de laquelle les autres lignes devront être judicieusement organisées pour rendre l'offre globale attractive. Cette réorganisation est un élément clé pour la réussite de ce projet. Par ailleurs cette ligne pourra être évolutive et une extension vers l'est (vers Marguerittes) et vers l'ouest (vers Caveirac) reste envisageable.

Le choix du Bus à Haut Niveau de Service repose principalement sur un argument financier.

Des études comparatives montrent que le coût d'un projet tramway pour une longueur de ligne équivalente (11,5 kilomètres) serait au minimum de 180 millions d'euros en prenant pour référence le projet de tramway de Besançon, jugé parmi les moins chers de France.

Par ailleurs les travaux engagés pour la ligne T2 permettront une rénovation qualitative de l'espace public de « façade à façade » comme la majorité des projets de tramway, pour un coût maîtrisé de 10,43 M € H.T./kilomètre contre un coût compris entre 16 et 34 M €/kilomètre lors d'un projet de tramway (montant matériel roulant inclus).

- Motorisation : Le choix du mode hybride gaz/électrique comporte plusieurs avantages, en plus d'être moins bruyant qu'un moteur diesel, les moteurs GNV disposent d'un grand retour d'expériences et ont été fiabilisés au fur et à mesure des années.

La pile à hydrogène non éprouvée à ce jour et particulièrement sur des bus de 24,00m a été écartée car le risque industriel a été jugé trop important.

La motorisation tout électrique, plus récente, ne dispose pas de ce retour d'expériences pour le moment, le risque technologique est donc à prendre en considération. Concernant la pollution des bus hybrides gaz/électrique, le moteur GNV a la particularité d'émettre un très faible taux d'émission de NOx et de monoxyde de carbone par kilomètre parcouru ainsi qu'aucune particule fine.

- Capacité – Besoins et confort des usagers : La capacité maximale d'un BHNS 24 m est de l'ordre de 180 personnes (avec 6 personnes/m²). Avec une fréquence à 7'30'', on obtient ainsi une capacité de l'ordre de 1450 personnes/heure, ce qui permettra de répondre à la demande de déplacements sur le tronçon le plus chargé (Kennedy) avec plus de 10% de réserve de capacité. Sur l'ensemble des autres tronçons du parcours, la charge sera inférieure à 1100 personnes/heure, soit en-dessous du seuil d'inconfort (4 personnes/m² soit 1200 personnes/heures). Nîmes Métropole ajoute que le ratio de passager au m² retenu correspond à un niveau de confort « bon », afin d'assurer un haut niveau de service à la ligne.

Le Tram'Bus Diagonal va donc mettre à disposition du plus grand nombre tous les atouts du « haut niveau de service » : meilleure accessibilité, temps de parcours garanti par sa voie en site propre et la priorité aux carrefours, fréquence de passage élevée, (toutes les 7 à 8 min en heure de pointe), amplitude horaire large (5 heure du matin à minuit selon les jours).

Le projet T2 diagonal est basé sur le principe d'amélioration du confort et de la régularité. Il répond à cela grâce :

- à l'aménagement de voies dédiées pour la ligne permettant aux véhicules de ne pas être pénalisés par la circulation et ses aléas afin de garantir une régularité et un confort de circulation (pas d'arrêt intempestif)*
- au choix du matériel roulant silencieux, 24m à très grande capacité ce qui permet de transporter 150 personnes en même temps, tout en évitant le sentiment d'entassement*
- les équipements billettique font l'objet d'un suivi permanent de la part du délégataire de transport et de l'industriel billettique.*

- *par ailleurs la maintenance des systèmes étant une préoccupation majeure dans le suivi du patrimoine pour Nîmes Métropole, un engagement fort a été retranscrit dans le cahier des charge du renouvellement de la Délégation de Service Public afin d'obtenir une fiabilité des équipements proche des 100 %.*

Avis de la commission d'enquête :

Le choix de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) par rapport à un tramway est avantageux sur le plan financier et permet une plus grande souplesse. Les possibilités de livraison des commerces sur la voie en site propre (comme prévu dans la rue du Cirque Romain) ou la mixité de la ligne pour accueillir les autres lignes de bus ne seraient pas envisageables avec un tramway.

La phase travaux est par ailleurs beaucoup moins lourde et pénalisante.

La commission considère que ce choix est adapté tant au niveau du service rendu que de la maîtrise financière de l'investissement.

En ce qui concerne le choix de motorisation, le « tout électrique » présente a priori à l'heure actuelle un risque technologique et le choix d'une motorisation hybride gaz/électricité paraît un bon compromis. Il permet, contrairement à une motorisation diesel, d'obtenir une qualité de l'air acceptable du fait de l'absence de particules fines et d'une émission négligeable de NOx. Le rejet de CO₂ en ville impacte la qualité de l'air de manière négligeable. Cet impact sera d'ailleurs nettement inférieur à celui figurant dans l'étude d'impact du projet qui n'a pas pris en compte le passage à l'hybride au gaz.

Il est à noter qu'une motorisation par pile à hydrogène ne fait que déplacer le problème des émissions de gaz à effet de serre car la production d'hydrogène dans des conditions économiquement acceptables est elle-même consommatrice d'énergie et productrice de CO₂.

Le choix de véhicules de 24 mètres (150 passagers), sous réserve qu'il ne présente pas de risque technologique ou de problèmes de manœuvrabilité, paraît acceptable et adapté au besoin estimé. Le choix de bus de 18 mètres représenterait un investissement plus important (nombre de véhicules) et un surcoût d'exploitation (frais de personnel). Par ailleurs un intervalle de passage réduit à 5 ou 6 mn n'améliorerait pas l'attractivité de manière significative.

Remarque de la commission d'enquête :

Le maître d'ouvrage précise que pour des raisons de planning les véhicules de 24 mètres ont fait l'objet d'une commande ferme au fournisseur Van Hool. La commission, même si elle estime que ce choix est adapté, regrette que le choix définitif n'ait pas été reporté à l'issue de l'enquête publique comme cela aurait dû être le cas.

FINANCEMENT

Le montant total du projet est estimé à 118 M€ HT en valeur 2017, soit un coût de 9,8 M€ HT / km.

Le plan de financement se répartit comme suit :

- *Autofinancement et/ou emprunt : 74,75 % soit 88,2 M€ H.T.*
- *Subvention Etat : 11,86 % soit 14 M€ H.T.*
- *Subvention Région : 5,00 % soit 5,9 M€ H.T.*
- *Subvention Département : 5,00 % soit 5,9 M€ H.T.*
- *Subvention FEDER : 0,85 % soit 1 M€ H.T.*
- *Subvention ANRU : 2,54 % soit 3 M€ H.T.*

L'effort d'investissement soutenu assumé par Nîmes Métropole se traduit par une montée de la dette pendant la réalisation du tram bus Diagonal T2. La capacité de désendettement s'améliore régulièrement ensuite.

Pour se donner les marges de manœuvre adéquates, la collectivité a décidé comme le lui permettait l'article 44.2 du contrat de DSP de le remettre en concurrence dès janvier 2019 afin d'adapter au mieux les conditions contractuelles à la réalisation de la T2. Au final et ce dès 2019, l'objectif fixé est une réduction du coût d'exploitation de la DSP de l'ordre de 10 M€ par rapport à 2016.

Ainsi, la contribution financière d'exploitation sera intégralement couverte par le Versement Transport. La subvention d'équilibre du budget général ne devrait plus servir qu'à financer une partie des dépenses support du budget transport, ainsi que le remboursement de la dette, de quoi assurer largement la solvabilité des comptes de Nîmes Métropole.

Ces mesures d'économies ont permis à la collectivité de présenter un budget primitif 2017 comportant une subvention d'équilibre du budget général de 10,1 M€ contre 15,7 M€ en 2014. En 2023 elle devrait être de 11,5 M€ en tenant compte du remboursement du capital et des frais financiers y compris ceux se rapportant à la réalisation de T2 et de T1 Sud.

Ainsi, Nîmes Métropole dispose de marges de manœuvre financières solides pour absorber la hausse de 5,19 M€ de correspondant au financement de T2 y compris l'extension de T1.

Avis de la commission d'enquête :

Le plan de financement ainsi que les éléments financiers développés par Nîmes Métropole semblent compatibles avec les capacités financières de l'Agglomération.

Remarque de la commission d'enquête :

Le maître d'ouvrage a souhaité faire une réponse globale aux observations de l'ASPIC et des représentants de EELV dans la mesure où elles abordent le projet dans sa globalité.

Il est à noter que le maître d'ouvrage n'aborde pas dans sa réponse certaines questions soulevées par ces intervenants et qui auraient mérité des précisions de sa part. On peut noter en particulier :

- La proposition de l'ASPIC relative aux parkings relais (P + R aux autres entrées de ville notamment sur la route d'Alès ou P + R au niveau des Compagnons ou liaison en Y avec P + R au niveau du chemin de Lauze).
- Parkings relais Laennec de capacités insuffisantes.
- Absence d'une vraie continuité en mode doux avec une vraie piste cyclable matérialisée.
- Végétalisation : les essences choisies ne répondent pas au besoin d'ombre et de fraîcheur nécessaires aux fortes chaleurs.

RE256.1 – CE et CHSCT des Transports en Commun Nîmois (Keolis Nîmes)

Ce projet est utile et aurait dû être priorisé depuis longtemps. Nous considérons l'intérêt général évident du projet et exprimons un avis favorable à sa déclaration d'utilité publique.

***Réponses du Maître d'Ouvrage :** Le maître d'ouvrage prend acte des remarques du CE et du CHSCT de Keolis. Des réunions de travail ont déjà eu lieu et certaines propositions seront prises en compte comme la mixité d'usage du site propre.*

Nous exprimons les réserves et remarques suivantes :

- Mixité d'usage du site propre créé : un double enjeu d'attractivité commerciale et de sécurisation du système mis en œuvre.

« En effet, le site propre réalisé doit pouvoir bénéficier le plus possible à d'autres lignes du réseau, afin de permettre une amélioration significative de la vitesse commerciale de l'ensemble du réseau et une bonne respiration de l'ensemble des transports collectifs qui jalonnent le secteur ».

« Ainsi, il nous paraît prioritaire de créer des points d'interconnexion entre la voirie banalisée et la voirie en site propre afin que certains tronçons en site propre puissent être utilisés par des véhicules d'autres lignes en tronc commun ».

Réponses du Maître d'Ouvrage : La mixité de la plateforme TCSP est envisagée sur certains tronçons, afin de favoriser la circulation des bus des lignes en connexion avec la T2. Néanmoins ces lignes ne disposeront pas de priorité aux carrefours et giratoires à fort trafic, uniquement la T2 en bénéficiera, afin de ne pas saturer le trafic en heures de pointe. Par ailleurs, l'infrastructure routière permettra l'insertion et la sortie des autres lignes pour en faciliter la mixité.

Avis de la commission d'enquête :

La mixité de la ligne paraît indispensable pour optimiser l'ensemble du réseau de transports en commun, pour améliorer l'attractivité, les performances et la sécurité des autres lignes et pour fluidifier la circulation.

La commission recommande de mener une étude détaillée pour utiliser au mieux la voirie en site propre qui représente une superficie importante relativement peu utilisée.

Il conviendra que cette réflexion soit menée avec la participation des exploitants et du personnel signataire de cette contribution qui a manifesté auprès de la commission d'enquête une très bonne connaissance du terrain et proposé un certain nombre de solutions.

- Réaffirmer la dimension réellement communautaire de cet axe en l'inscrivant à l'échelle de l'agglomération plutôt qu'à l'échelle d'un projet nîmo-nîmois.

« Les quelques aménagements demandés précédemment permettraient l'implantation d'un axe plus direct vers le centre-ville de Nîmes, des lignes d'autobus et d'autocars en provenance du grand ouest nîmois et de la Vaunage ».

Réponses du Maître d'Ouvrage : Confère réponses au thème 5 « Extensions souhaitées de la ligne T2 ».

- Reconfigurer le réseau dans les secteurs concernés autour de cette ligne

« Cette nouvelle ligne doit permettre de créer une vraie desserte fine inter-quartiers. Il est selon nous indispensable de repenser l'offre de manière plus globale en reconfigurant certaines dessertes peu attractives aujourd'hui ».

Réponses du Maître d'Ouvrage : Confère réponses au thème 4 « Observations relatives au tracé de la ligne T2 ».

- Affirmer une maîtrise foncière sur des secteurs stratégiques, améliorer la localisation et l'insertion de certaines stations.

« Le secteur de la station Trait d'Union nous semble nécessiter une grande vigilance quant aux aménagements fonciers à venir car il est très contraint au regard de la fréquentation qu'il draine. L'agglomération devra saisir toutes les opportunités pour acquérir la maîtrise foncière dans ce

secteur (supermarché Carrefour et Pharmacie) afin de permettre le développement d'une station multimodale sécurisée avec si possible un parc-relais ».

***Réponses du Maître d'Ouvrage :** les quartiers Pissevin-Valdegour, font l'objet d'une attention particulière de Nîmes Métropole, notamment par le suivi du programme NPNRU. La station « trait d'union » est un point névralgique de l'activité économique et sociale de ces quartiers, ainsi la pharmacie et le centre médical sont maintenus en activité le temps que le projet urbain porté par la ville de Nîmes soit opérationnel. Les impacts sur le supermarché seront limités, avec notamment la restitution de 98 places de parking sur 140. Le parking sera optimisé pour limiter l'impact du projet.*

Avis de la commission d'enquête :

Cette proposition ne concerne pas directement le présent projet mais elle paraît intéressante et pourrait opportunément être envisagée dans le cadre du projet urbain de la ville.

Le supermarché Carrefour est donc maintenu mais reste impacté de manière significative par le projet. Une optimisation est à étudier (cf. réponse du maître d'ouvrage et avis de la commission à l'observation RE184).

- Des interrogations sur le matériel roulant retenu

Nous nous inquiétons de la garantie apportée par le constructeur Vanhool. Le choix de véhicules 24 m hybrides relève d'un pari technologique à bien des égards. La ligne serait plus pertinente et attractive avec une fréquence plus forte avec des véhicules plus classiques de 18 m, plus fiables dans la durée.

L'absence de possibilité de vente de titres à bord laisse augurer de difficultés (sécurité et fraude sur la ligne).

***Réponses du Maître d'Ouvrage :** le choix d'un 24m au lieu d'un 18m permet entre autre, de limiter le nombre de bus nécessaire pour répondre à la demande et donc de réduire les coûts d'exploitation ainsi que l'impact de la priorité absolue sur le fonctionnement des différents carrefours traversés tout au long du tracé. En effet, un bus de moindre taille imposerait une fréquence proche de 5 min.*

La vente de titre à bord n'est pas prévue afin de limiter le temps d'arrêt en station, qui aggrave le temps global du trajet et d'attente aux arrêts pour les passagers. La présence de distributeurs automatiques de titres (DAT) sur les quais permet aux usagers d'acheter leur titre de transport avant de monter dans le bus.

Avis de la commission d'enquête :

Ce choix paraît bien adapté au besoin estimé. Le choix de bus de 18 mètres représenterait un investissement plus important (nombre de véhicules) et un surcoût d'exploitation (frais de personnel). Par ailleurs un intervalle de passage réduit à 5 ou 6 mn n'améliorerait pas l'attractivité de manière significative.

Su le plan technologique il appartient au maître d'ouvrage de s'informer sur la fiabilité de ces véhicules ainsi que sur leur maintenabilité, en particulier en termes de délais et de coûts.

La vente de titres de transport à bord par le conducteur ne paraît pas indispensable et est incompatible avec une durée de parcours maîtrisée. Il appartient au maître d'ouvrage de mettre en place les moyens de contrôle adaptés pour limiter la fraude.

Une possibilité de contact (interphone ?) avec le conducteur (demande de renseignements, problèmes de sécurité) serait toutefois opportune.

7.3. Observations et questions de la commission d'enquête

La commission d'enquête considère que la totalité des questions et observations qu'elle envisageait de formuler lors de la lecture du projet sont incluses dans les contributions analysées précédemment ou ont donné lieu à des réponses du maître d'ouvrage lors des réunions d'échanges. Elles ne seront pas reprises ici.

A Nîmes (Gard), le 14 septembre 2018

Le Président de la commission d'enquête

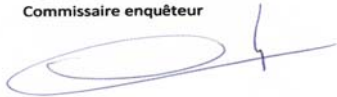
M. Jean-Louis BLANC



Les membres de la commission d'enquête

M. Bernard DALVERNY

Bernard DALVERNY
Commissaire enquêteur



M. Bernard TOURNADRE



Département du Gard

Commune de Nîmes

ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

Ligne T2 Tram'Bus Diagonal sur la commune de Nîmes

- Déclaration d'utilité publique
- Cessibilité des propriétés (enquête parcellaire)
- Autorisation environnementale

Réf. : Enquête publique unique du 11 juillet au 10 août 2018 suivant l'arrêté préfectoral n° 30-2018-06-19-002 du 9 juin 2018

Maître d'ouvrage : Nîmes Métropole

TITRE 2 - CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Commission d'enquête :

Président : M. Jean-Louis BLANC

Membres titulaires : MM. Bernard DALVERNY et Bernard TOURNADRE

II. CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

1. RAPPEL DE L'OBJET ET DU DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE

1.1. Rappel du cadre du projet

Ce projet dénommé « Tram'Bus Diagonal – ligne T2 » a pour objet la création d'une deuxième ligne de bus « à haut niveau de service » (BHNS) sur la commune de Nîmes afin de renforcer et d'améliorer la performance du réseau de transports en commun de l'agglomération nîmoise.

Il s'inscrit dans le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la communauté d'Agglomération Nîmes Métropole qui intervient en qualité de maître d'ouvrage.

Cette ligne traversera la ville sur un axe Est-Ouest en passant par le centre-ville (gare, arènes). Elle reliera ainsi le parking existant de la scène de Musiques Actuelles « Paloma » située à l'est de la ville au parking-relais Laennec situé à l'entrée du Centre Hospitalier Universitaire (CHU) Carémeau situé à l'ouest de la ville qui sera desservi par une navette (option retenue dans le projet soumis à enquête).

Rappel des principales caractéristiques du projet :

- Longueur de la ligne : 11,5 km (dont 1 km pour la navette du CHU).
- Nombre de stations : 26 stations accessibles aux personnes à mobilité réduite (hors 2 stations pour raisons techniques) dont 4 relatives à la navette de desserte du CHU.
- Capacité : 1 200 personnes/heure aux heures de pointe.
- Potentiel estimé de la ligne à terme : 30 000 passagers/jour.
- Durée du parcours : 33 minutes.
- Intervalle de passage : 7,5 minutes aux heures de pointe.
- Véhicules : Bus type BHNS de 24 mètres de long ; capacité de 150 passagers.
- Motorisation : Hybride gaz/électricité.
- Capacité du parking-relais Laennec : 247 places.
- Montant de l'investissement : 118 M€ HT

Le projet comportera l'aménagement d'itinéraires cyclables sur toute la longueur du parcours ainsi que des véloparcs sécurisés au niveau de certaines stations.

La mise en service de cette ligne s'effectuera en deux phases : décembre 2019 pour la partie ouest de la ligne ; juin 2021 pour la partie est.

1.2. Objet et objectifs de l'enquête

Objet de l'enquête

La présente enquête est une enquête publique unique préalable à la réalisation de la ligne de Tram'Bus T2 - Diagonal sur la commune de Nîmes. Elle comporte trois volets :

- Au titre du Code de l'expropriation
 - **Une enquête portant sur l'utilité publique,**
 - **Une enquête parcellaire,**
- Au titre du Code de l'environnement :
 - **Une enquête portant sur l'autorisation environnementale et la loi sur l'eau.**

Objectifs de l'enquête

A l'issue de l'enquête publique le Préfet du Gard se prononcera par arrêté préfectoral sur :

- **L'utilité publique** du projet de réalisation de la ligne T2 Tram'Bus Diagonal de Nîmes Métropole sur la commune de Nîmes,
- **La cessibilité des parcelles** nécessaires à la réalisation du projet,
- **L'autorisation environnementale.**

Rappel :

La procédure d'enquête publique unique a pour objectif l'information et la participation du public afin de recueillir ses observations et propositions sur les bases d'un dossier d'enquête. Elle a également pour objectif de recueillir l'avis et les conclusions personnelles et motivées de la commission d'enquête.

Ces éléments constituent ainsi une aide à la décision pour l'établissement du projet définitif et pour l'autorité chargée de délivrer les autorisations requises.

1.3. Préparation et déroulement de l'enquête

1.3.1 - Actions préalables à l'enquête

Consultations préalables des personnes publiques concernées :

L'enquête a été précédée par la consultation préalable des personnes publiques prévues par la réglementation pour ce type d'enquête, à savoir :

- L'Autorité environnementale
- La Commission Locale de l'Eau (CLE) du SAGE Vistre, nappes Vistrenque et Costières.

Ce projet, étant soumis à étude d'impact a fait l'objet d'un avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) Occitanie.

Dans le cadre de cette enquête ces personnes publiques ont été consultées préalablement à la constitution du dossier d'enquête définitif et leurs avis ont été pris en compte dans le projet soumis à enquête.

De la même manière la DDTM du Gard a instruit le dossier de demande d'autorisation environnementale qui porte sur l'autorisation « Loi sur l'Eau » préalablement à l'établissement du projet soumis à enquête et celui-ci prend en compte les demandes et recommandations définies lors de cette instruction.

Désignation de la commission d'enquête :

Sur demande de M. le Préfet du Gard, le Vice-Président délégué du Tribunal Administratif de Nîmes a désigné une commission d'enquête de trois membres composée comme suit :

Président :

Monsieur Jean-Louis BLANC

Membres titulaires :

Monsieur Bernard DALVERNY

Monsieur Bernard TOURNADRE

Préparation de l'enquête :

La présentation du projet aux membres de la commission d'enquête s'est effectuée le 14 juin 2018 au cours d'une réunion organisée par l'autorité organisatrice (Préfecture du Gard – Bureau de l'environnement, des installations classées et des enquêtes publiques) en présence des représentant du maître d'ouvrage (Communauté d'agglomération Nîmes Métropole).

La concertation règlementaire entre la commission d'enquête et l'autorité organisatrice en vue de préparer l'arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête s'est effectuée au cours de cette réunion.

L'arrêté préfectoral n° 30-2018-06-19-002 du 19 juin 2018 a prescrit l'ouverture de l'enquête publique unique du mercredi 11 juillet 2018 à 8 heures au vendredi 10 août 2018 à 17 heures. Cet arrêté précise en particulier les conditions de déroulement de l'enquête et en rappelle les règles.

Le siège de l'enquête a été fixé en mairie de Nîmes – service foncier (152, avenue Robert Bompard – 30033 Nîmes cedex 9).

Le dossier d'enquête complet a été remis et commenté par le maître d'ouvrage aux membres de la commission d'enquête lors de la réunion du 25 juin 2018. Cette réunion s'est poursuivie par une visite des lieux. La totalité du parcours de la ligne T2 a été ainsi présentée aux membres de la commission d'enquête en précisant plus particulièrement les points les plus sensibles du projet.

Information du public :

L'avis d'enquête a fait l'objet de deux publications légales par la presse locale dans deux journaux diffusés sur le département du Gard : le Midi Libre » des 22 juin et 13 juillet 2018 et La Marseillaise des 22 juin et 13 juillet 2018.

Par ailleurs l'ouverture de l'enquête publique a fait l'objet d'articles d'informations sur le plan local dans le journal Midi Libre ainsi que sur le site internet du journal Objectif Gard. L'information a également été portée sur le site internet de la Communauté d'Agglomération Nîmes Métropole, sur le site de la commune de Nîmes ainsi que sur divers autres médias.

L'avis d'enquête publique a été affiché dans les formes en mairie de Nîmes, sur les divers panneaux d'affichage public ainsi que sur des panneaux temporaires placés tout au long de la future voie (60 affiches format A2 sur fond jaune).

L'avis d'enquête a également été publié sur le site internet de la Préfecture du Gard conformément à l'article R123-11 du Code de l'environnement et porté à connaissance du public sur le site du maître d'ouvrage et de la commune.

1.3.2 - Déroulement de l'enquête

L'enquête publique s'est déroulée dans de bonnes conditions, conformément à la réglementation et à l'arrêté préfectoral n° 30-2018-06-19-002 du 19 juin 2018 dans les locaux de la mairie de Nîmes – Service foncier, siège de l'enquête (152, Avenue Robert Bompard à Nîmes) du 11 juillet au 10 août 2018 inclus.

Les membres de la commission d'enquête ont tenu sept permanences de trois heures (les 11, 17, 20, 25 et 30 juillet et les 2 et 10 août 2018) au siège de l'enquête afin d'informer le public et de recueillir ses observations et propositions.

Durant toute l'enquête, un dossier complet ainsi qu'un registre d'enquête publique pour annotation des observations ont été mis à la disposition du public dans un local de la mairie de Nîmes - Service foncier aux heures d'ouverture au public. L'intégrité de ces documents a été

régulièrement contrôlée par des agents de la mairie ainsi que par les commissaires-enquêteurs lors des permanences et aucun incident n'a été à déplorer.

Dans le cadre de la dématérialisation des enquêtes publiques un site internet dédié a été créé pour consulter le dossier d'enquête et pour accéder à un registre électronique destiné à recueillir les observations et propositions du public. En outre un poste informatique dédié a été installé et mis à disposition du public au siège de l'enquête pour permettre aux personnes ne disposant pas d'internet d'intervenir par voie électronique.

Après clôture de l'enquête, la commission d'enquête a établi un procès-verbal de synthèse de l'ensemble des observations et propositions recueillies en cours d'enquête. Ce procès-verbal a été remis en main propre et commenté au maître d'ouvrage le 17 août 2018.

Sur les bases de ce procès-verbal de synthèse et après une réunion d'échanges complémentaire avec la commission d'enquête, le maître d'ouvrage a produit un mémoire en réponse remis à la commission d'enquête le 5 septembre 2018 (cf. annexes).

Remarque :

Les observations formulées par le public en cours d'enquête et les réponses correspondantes données par le maître d'ouvrage dans le cadre de son mémoire en réponse sont détaillées et analysées dans le chapitre 7 du rapport d'enquête (titre I).

2. AVIS SUR L'ORGANISATION ET LE DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE

2.1. Avis sur le dossier d'enquête

Le dossier est clair et bien présenté. Il comprend l'ensemble des informations requises pour chacun des volets de l'enquête. Les plans sont lisibles et permettent une bonne compréhension du projet. La note de présentation non technique du dossier d'enquête ainsi que le résumé non technique de l'étude d'impact sont de bonne qualité. Ils permettent au public d'appréhender aisément le projet.

2.2. Avis sur l'information du public

Les moyens et les conditions d'information et d'affichage exigés par la réglementation ont été effectués dans les règles et dans les délais requis.

L'ensemble de ces diligences ont été constatées et actées par voie de constats d'huissiers durant l'enquête (constats effectués les 27 juin, 11 et 25 juillet et 10 août).

Quelques détériorations de l'affichage local situé sur la ligne ont été constatées et les affiches ont été aussitôt remises en place par le maître d'ouvrage.

M. le Maire de Nîmes a produit les certificats d'affichages de l'avis d'enquête et de l'arrêté préfectoral en mairie. Ces certificats confirment que cet affichage s'est effectué dans les conditions et les délais requis.

La commission d'enquête considère que le public a été ainsi largement informé de la tenue de l'enquête, en particulier par l'affichage local de 60 affiches sur la future ligne et dans les stations de la ligne actuelle destinées plus particulièrement aux usagers. Par ailleurs il est apparu lors des permanences que le phénomène du « bouche à oreille » s'est largement développé dans certains quartiers. Ceci explique sans doute la forte participation du public.

2.3. Avis sur le déroulement de l'enquête

L'enquête publique, prescrite par arrêté préfectoral n° 30-2018-06-19-002 du 19 juin 2018 de Monsieur le Préfet du Gard, s'est déroulée du 11 Juillet 2018 au 10 Août 2018 inclus dans un

climat serein et dans de bonnes conditions. Aucun incident n'a été constaté durant son déroulement avec une forte participation du public et des associations.

L'enquête s'est caractérisée par les chiffres suivants :

- 262 contributions sur le registre électronique
- 21 contributions sur le registre papier
- 8 courriers dont une pétition
- 1299 visites du site internet du registre d'enquête par le public

Pendant toute la durée de la procédure d'enquête les services de la Communauté d'Agglomération Nîmes Métropole et de la mairie de Nîmes ont mis à la disposition de la Commission d'enquête une logistique bien adaptée. Une communication rapide et efficace entre le Président de la Commission d'enquête et la Communauté d'Agglomération a été instaurée grâce à la désignation de correspondants dédiés. Les moyens matériels de la Communauté d'Agglomération ont été mis à la disposition des commissaires-enquêteurs autant que nécessaire (salles de réunions, mise à disposition et impression de documents, ...)

La Commission d'enquête considère :

- que le maître d'ouvrage a mis en œuvre tous les moyens requis pour le bon déroulement de l'enquête et qu'il a fourni toutes les informations nécessaires à la commission d'enquête dans le cadre d'un dialogue productif qui a abouti à des améliorations significatives du projet,
- que le public a pu s'informer et s'exprimer dans de bonnes conditions,
- que l'ensemble de l'enquête s'est déroulée conformément à la réglementation et à l'arrêté préfectoral du 19 juin 2018.

3. CONCLUSIONS ET AVIS DETAILLES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

3.1. Conclusions et avis motivés relatifs à la déclaration d'utilité publique

3.1.1 - Rappel de la notion d'utilité publique

La réalisation de ce projet nécessite des acquisitions foncières par procédure d'expropriation. Une telle procédure nécessite d'être soumise à une enquête portant sur l'utilité publique et à une enquête parcellaire au titre des articles L.1, L.110.1 et L.131.1 du Code de l'expropriation.

La Déclaration d'Utilité Publique est l'acte par lequel la puissance publique affirme que la réalisation d'une opération présente un intérêt suffisant pour justifier le recours à la procédure d'expropriation.

3.1.2 - Avis relatifs à l'utilité publique du projet

3.1.2.1 - Aspects positifs et intérêt du projet pour le public

- Ligne à « haut niveau de service » (BHNS)

Les atouts du « haut niveau de service » apporteront une meilleure accessibilité, un temps de parcours garanti par sa voie en site propre et la priorité aux carrefours, une fréquence de passage élevée (7,5 minutes aux heures de pointe) et une large amplitude horaire.

Cette ligne sera accessible aux personnes à mobilité réduite (PMR). Le tarif sera identique à celui des tickets de bus et des abonnements seront adaptés à la situation de chacun.

La commission considère que cette ligne est conçue dans l'objectif d'améliorer la performance globale des transports collectifs de la ville et dans l'esprit d'un service public ouvert à tous.

- Tracé de la ligne

La ligne T2 Diagonal desservira les quartiers les plus denses en population et en emplois (Pissevin-Valdegour ; Chemin Bas d'Avignon ; Mas de Mingue), permettra leur désenclavement et pourra contribuer à favoriser leur développement économique. Cette ligne desservira en outre des sites majeurs de la ville comme la gare SNCF, les arènes, le CHU Carémeau et la salle de musique Paloma.

Le tracé retenu comporte des boucles (Pissevin, Mas de Mingue) contestées par une partie du public qui souhaiterait un parcours plus direct. La commission d'enquête considère que ce tracé se justifie pleinement par ce que cette ligne apporte à ces quartiers et du fait qu'elle se rapproche au mieux des lieux de vie en termes d'habitations et d'emplois.

L'emplacement et l'espacement des stations paraît bien adapté et constitue un bon compromis. Leur nombre limité permet d'assurer une durée de parcours performante et les stations restent aisément accessibles pour un piéton (distances entre stations inférieures à 500 mètres).

Il est à noter que le projet présenté à l'enquête sera amélioré grâce à deux modifications notables largement sollicitées par le public en cours d'enquête :

- La ligne T2 desservira les 4 stations du CHU sans changement de véhicule.
- La station Jaurès sera déplacée vers la rue du Cirque Romain qui est un lieu fréquenté et de forte activité.

- Déplacements en modes doux ; intermodalité

Le projet prévoit une continuité du réseau cyclable sur l'ensemble du tracé de la ligne. Certaines stations seront équipées de véloparcs sécurisés. Les cheminements piétonniers seront aménagés pour permettre un accès aisé aux stations dans de bonnes conditions de sécurité. Le projet prévoit en outre une requalification des voies allant au-delà de la simple voie de circulation du Tram'Bus (espaces verts, réfection et sécurisation des trottoirs, balisages, etc.) et a l'ambition de « redessiner » la ville dans les zones concernées.

Au vu du dossier de projet, la commission d'enquête estime que ces aménagements devraient favoriser les déplacements en modes doux dans la ville et inciter à des déplacements multimodaux.

- Circulation automobile

La réduction de la circulation automobile induite par le projet est estimée à 10%. La circulation devrait ainsi se fluidifier. Toutefois le projet prévoit en certains endroits des suppressions de voies VL qui pourraient créer des zones de saturation ponctuelles.

- Réduction de la pollution

Le choix d'une motorisation hybride gaz/électricité réduit notablement les rejets gazeux les plus nocifs (NOx et particules fines) par rapport à une motorisation diesel et permet également une baisse du niveau sonore. La commission considère que ce choix est bien adapté au contexte (cf. § 3.1.3 ci-après - Avis relatif aux choix technologiques).

- Aspect sociétal

Il est probable que la réalisation de cette ligne, compte tenu de la réduction des délais de parcours et de son tracé, soit favorable à la dynamisation du cœur de ville et permette de renforcer les liens entre celui-ci et certains quartiers (Pissevin ; Valdegour ; Mas de Mingue) et communes périphériques.

3.1.2.2 - Inconvénients générés par le projet

La réalisation de ce projet génère des contraintes et comporte des inconvénients :

- Suppression de places de stationnement

Ces suppressions sont inévitables et constituent un inconvénient pour les commerçants et les riverains. Elles ont été minimisées autant que faire se peut lors de l'étude du projet. Leur nombre reste acceptable à l'échelle de la ville.

- Atteinte à la propriété privée

En préalable à l'examen de cet aspect, la Commission a bien noté que le parti retenu par le maître d'ouvrage pour implanter la plateforme de Tram'Bus est d'occuper en priorité l'espace public, mais que des expropriations s'avèrent nécessaires.

Les observations du public, en rapport avec les expropriations éventuelles ou envisagées dans la zone définie pour la DUP, sont concentrées sur des secteurs bien précis. La Commission d'enquête a analysé chacun des enjeux. Il s'agit en grande partie d'inconvénients commerciaux liés à des suppressions de places de stationnement (Intermarché ; Bricomarché ; Carrefour Market) ou à des problèmes de restructuration et d'accès (stations-service)

La Commission recommande que les négociations se poursuivent pour aboutir à des propositions satisfaisantes et définitives acceptées par les parties. Il est à noter que, suite aux interventions de personnes concernées au cours de l'enquête, certains problèmes ont pu être résolus à l'issue d'une concertation entre le maître d'ouvrage et les intéressés.

En conclusion et compte tenu des informations apportées par le maître d'ouvrage dans son mémoire en réponse, la Commission considère que l'atteinte à la propriété privée est acceptable dans la mesure où elle n'est pas excessive au regard de l'ampleur du projet, de son insertion en zone urbanisée et de l'intérêt de l'opération pour le grand public.

- Impacts sur l'activité commerciale

Les impacts sur l'activité commerciale (autres que les activités touchées par les expropriations) sont difficiles à apprécier. A la suite d'une pétition des commerçants de la rue du Cirque Romain des solutions ont été proposées par le maître d'ouvrage en concertation avec les signataires. Le déplacement de l'arrêt Jaurès dans la rue du Cirque Romain devrait plutôt être favorable à un apport de clientèle.

- Nuisances liées aux travaux

En phase travaux le projet perturbera fortement l'organisation des déplacements (modification des itinéraires, réorganisation des transports en commun, suppression des zones de stationnement et perturbation des cheminements piétonniers et cyclables) et produira les inévitables nuisances de tout chantier de travaux publics (bruit, poussières, circulation de camions, etc.)

Les activités commerciales situées le long du parcours seront impactées. Les mesures prises pour minimiser cet impact sont précisées dans le dossier d'enquête. Le maître d'ouvrage prévoit dans tous les cas de maintenir les accès par des moyens provisoires et d'indemniser les commerçants victimes d'une baisse de leur chiffre d'affaire durant les travaux.

Impact environnemental

Ce projet doit faire l'objet d'une autorisation environnementale traitée dans le cadre de cette enquête publique unique (cf. chapitre 3.3 ci-après)

L'étude d'impact fait ressortir que la réalisation de ce projet a un faible impact sur l'environnement. Les mesures d'évitement et de réduction retenues donnent lieu à des impacts résiduels faibles ou nuls.

Le projet :

- est compatible avec le SDAGE (Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux),
- est compatible avec le PGRI (Plan de Gestion des Risques d'Inondation),
- est conforme au PPRI (Plan de Prévention du Risque Inondation),
- n'a pas d'impact sur les sites Natura 2000.

Il est à noter la suppression de nombreux arbres tout au long du parcours, en particulier pour permettre l'élargissement de certaines voies. Les arbres abattus seront compensés par la plantation d'essences adaptées avec un solde largement positif (+ 590 arbres). La commission recommande toutefois d'éviter dans la mesure du possible l'abattage de certains grands arbres qui présentent un intérêt patrimonial, botanique et paysager.

3.1.2.3 - Bilan avantages - inconvénients

Il ressort des analyses et des avis développés précédemment que les impacts négatifs du projet sont relativement limités ou transitoires. Une partie des problèmes soulevés par les riverains a fait l'objet d'une concertation complémentaire à l'issue de l'enquête. Les problèmes relatifs à l'activité commerciale de la rue du Cirque Romain en particulier paraissent en grande partie résolus.

Les problèmes résiduels doivent faire l'objet de nouvelles concertations entre le maître d'ouvrage et les intéressés. Des indemnisations sont prévues et devront être négociées, en particulier au niveau de la perte de chiffre d'affaire en période de travaux et des éventuelles pertes de clientèle dues à la reconfiguration des lieux lors de l'exploitation.

En conclusion il apparaît que les inconvénients apportés par le projet ne touchent pratiquement que des intérêts particuliers et restent de faible importance par rapport à l'ampleur du projet. Ces intérêts particuliers doivent logiquement s'effacer devant l'intérêt général que présente le projet pour une grande partie de la population de l'agglomération nîmoise.

La commission d'enquête considère donc qu'une déclaration d'utilité publique est pleinement justifiée pour l'ensemble du projet.

Remarque de la commission d'enquête :

Globalement ce projet a été bien accueilli par le public qui est pratiquement unanime sur la nécessité de créer une ligne à Haut Niveau de Service sur l'axe est-ouest.

Les intervenants donnant un avis défavorable restent minoritaires. Il s'agit de personnes contestant le coût, la pertinence du tracé ou la méthodologie employée ou de personnes qui défendent des intérêts particuliers (commerciaux en particulier).

La grande majorité du public intervenu en cours d'enquête souhaite des améliorations du projet, à titre individuel ou collectif, sans remettre en cause l'intérêt du projet.

Il est à noter la contribution des représentants du CE et du CHSCT des Transports en Commun Nîmois (observation RE256.1) qui paraissent avoir une bonne connaissance du contexte et du terrain. Ces intervenants, tout en faisant des observations et des réserves, déclarent : « *Ce projet est utile et aurait dû être priorisé depuis longtemps. Nous considérons l'intérêt général évident du projet et exprimons un avis favorable à sa déclaration d'utilité publique* ».

3.1.3 - Avis relatifs aux choix technologiques

Les principaux choix technologiques retenus pour cette ligne T2 Diagonal, à savoir des bus type BHNS de 24 mètres de long (150 passagers) munis d'une motorisation hybride gaz/électricité ont fait l'objet de nombreux avis critiques d'une partie du public.

Ces intervenants, de manière synthétique, affichent leur préférence soit pour un tramway classique sur rails, soit pour des bus de 18 mètres avec une fréquence accrue, soit pour une motorisation totalement électrique ou par pile à hydrogène.

Suite à l'analyse du dossier d'enquête et aux réponses du maître d'ouvrage qui précise de manière comparative les critères de choix, la commission considère que les choix technologiques retenus pour ce projet sont adaptés au contexte, tant sur le plan du service rendu que sur le plan financier.

Les avis de la commission sont détaillés dans le rapport d'enquête (titre I). On peut résumer ces avis comme suit :

- Le surcoût d'une ligne de tramway serait au moins de 50 % (180 M€ HT au lieu de 118 M€ HT). Il ne serait pas justifié du fait que le service rendu en qualité de déplacement est pratiquement équivalent. Le choix d'un BHNS procure en outre une plus grande souplesse (possibilité de livraisons pour les commerces en utilisant la voie propre ; mixité de la voie propre qui permet le passage d'autres lignes de bus ; meilleure intégration des cyclistes).
- Le choix de bus de 24 mètres de long avec un intervalle de passage de 7,5 mn aux heures de pointe permet un investissement plus limité (en nombre de véhicules) et en coût d'exploitation (frais de personnel). L'utilisation de bus de 18 mètres avec un intervalle de passage réduit à 5 mn représenterait un surcoût et ne devrait pas accroître l'attractivité de la ligne de manière significative. Ce choix ne serait pas justifié.
- Le choix d'une motorisation hybride gaz/électricité paraît constituer le meilleur compromis. Cette technologie bénéficie d'un grand retour d'expérience et l'impact sur la qualité de l'air est nettement amélioré par rapport à une motorisation diesel. Des solutions plus performantes sur le plan environnemental présenteraient les inconvénients suivants :
 - Une motorisation entièrement électrique représenterait un risque technologique à l'heure actuelle (manque de retour d'expérience ; problèmes inhérents aux batteries).
 - Une motorisation par pile à hydrogène manque également de retour d'expérience et il est à noter que la production d'hydrogène est consommatrice d'énergie et également productrice de CO₂.

La commission considère que le choix de cette technologie est justifié et qu'il constitue le meilleur compromis.

Remarque : la commission, même si elle estime que ce choix est adapté, regrette que les véhicules retenus dans le projet aient fait l'objet d'une commande ferme à la société Van Hool avant l'enquête et par conséquent sans prendre en compte les avis du public et de la commission d'enquête.

3.1.4 - Aspect économique

La commission considère que les choix technologiques et les critères de coûts définis précédemment permettent d'optimiser le montant de l'investissement et les coûts d'exploitation tout en assurant le « haut niveau de service » attendu.

Sur le plan financier le plan de financement présenté par Nîmes Métropole dans son mémoire en réponse semble compatible avec les capacités financières de l'Agglomération. Il est à noter que le montant des subventions obtenues est de l'ordre de 25 % du montant total de l'investissement.

3.1.5 - Améliorations résultant de l'enquête publique

La forte participation du public au cours de l'enquête a permis de mettre en évidence des besoins non pris en compte dans le projet initial. Au vu du procès-verbal de synthèse et des observations de la commission d'enquête, le maître d'ouvrage s'engage à apporter au projet les améliorations suivantes :

- La desserte des 4 stations du CHU s'effectuera par les BHNS de 24 mètres sans rupture de charge au niveau du parking P + R Laennec (une navette était prévue dans le projet initial).
- La station Jean Jaurès sera déplacée rue du Cirque Romain permettant ainsi de tenir compte des demandes des commerçants, du pôle santé, de la CPAM et de nombreux intervenants.
- Des améliorations ont été définies au cours d'une réunion avec les commerçants de la rue du Cirque Romain (signataires d'une pétition) et les livraisons pourront s'effectuer par accès au site propre sous certaines conditions.
- En matière d'impact foncier il est prévu de poursuivre les négociations amiables afin de faire évoluer le projet de façon à tenir compte des contraintes et enjeux des commerces suivants :
 - Station service Total le long de la RN 106
 - Station-service Esso le long de la rue des Arts
 - Magasin Carrefour au niveau du Trait d'Union.
 - Magasins Intermarché et Bricomarché

La Commission d'enquête considère que les améliorations retenues sont particulièrement importantes au niveau de la qualité du projet et de son acceptabilité par le public.

3.1.6 - Conclusions

Compte tenu :

- **des avis de la commission d'enquête développés dans le rapport d'enquête (cf. Titre I ; Chapitres 6 et 7),**
- **de l'organisation et du déroulement de l'enquête conformément à la réglementation (cf. chapitre 2 du titre II),**
- **des avis motivés développés précédemment,**
- **des améliorations apportées au projet à l'issue de l'enquête,**

la Commission d'enquête émet à l'unanimité un avis favorable pour l'ensemble du projet et considère que la demande de déclaration d'utilité publique est justifiée.

La commission rappelle que cet avis favorable est donné sous réserve que l'ensemble des modifications au projet initial retenues par le maître d'ouvrage à l'issue de l'enquête publique soient prises en compte dans le projet définitif.

3.2. Conclusions et avis motivés relatifs à l'enquête parcellaire

3.2.1 – Généralités sur l'enquête parcellaire.

L'enquête parcellaire, qui a pour objet l'identification des propriétaires et la détermination des emprises des parcelles nécessaires pour le projet, relève des dispositions prévues aux articles L 1 puis L 131 -1 et R 131-1 et suivants du Code de l'expropriation pour cause d'Utilité Publique. Elle ne s'adresse qu'aux personnes expressément visées par une cession et qui doivent recevoir notification du dépôt en mairie du dossier de l'enquête parcellaire en exécution des dispositions de l'article R 131-6 du même code (par lettre recommandée avec accusé de réception). Les observations des personnes concernées se font obligatoirement par écrit sur le registre d'enquête (article R 131-8).

Lorsque l'expropriant est déjà en mesure d'identifier les parcelles objet de l'opération, de dresser le plan parcellaire et la liste des propriétaires, l'enquête parcellaire peut être menée conjointement à celle sur l'utilité publique, sur la base de l'article R. 131-14 du Code de l'expropriation. Dans ce cas, l'arrêté de déclaration d'utilité publique vaut arrêté de cessibilité s'il contient toutes les précisions nécessaires.

3.2.2 - Rappel de l'objet de l'enquête et de son déroulement.

Le présent dossier d'enquête publique concerne l'opération de réalisation de la ligne T2 Tram'Bus Diagonal située sur le territoire de la commune de Nîmes dans le département du Gard et dont le maître d'ouvrage est la Communauté d'Agglomération Nîmes Métropole. Il s'agit d'un projet de transport doté de voies réservées aux bus sur la presque totalité de son tracé. La ligne projetée traverse la ville d'Est en Ouest, sur une distance de 11,5 Km depuis la Scène de Musiques Actuelles Paloma jusqu'au Parking Relais Laennec.

En vue de limiter l'impact foncier, le nouvel axe projeté empruntera principalement des voiries existantes. Toutefois certains tronçons nécessitent des acquisitions foncières résultant soit de créations de voiries en site propre soit de la nécessité d'élargissement ou d'aménagement des voies existantes.

Il s'agit d'un projet lancé depuis de nombreuses années et des démarches d'acquisition foncière à l'amiable ont ainsi été engagées par le maître d'ouvrage auprès des propriétaires des parcelles impactées par le projet. Certains biens ont été acquis et pour d'autres ces démarches sont en cours au moment de la conduite de l'enquête publique. De ce fait, certaines parcelles apparaissant dans le dossier d'enquête sont potentiellement déjà acquises à l'amiable avant l'arrêté de cessibilité. En l'absence d'accords amiables passés avec certains propriétaires, la procédure d'expropriation sera conduite conformément au Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3.2.3 - Composition du dossier

La composition du dossier relatif à l'enquête parcellaire est fixée par l'article R 131-3 du Code de l'expropriation. Le dossier présenté à l'enquête comprend l'ensemble des informations requises dont :

- La présentation sommaire du projet.
- Les caractéristiques principales des aménagements prévus.
- Le plan parcellaire des terrains.

La liste des propriétaires est établie à l'aide d'extraits de documents cadastraux délivrés par le service du cadastre ou à l'aide de renseignements délivrés par le directeur départemental ou régional des finances publiques au vu du fichier immobilier ou par tous autres moyens.

3.2.4 - Notification aux propriétaires et ayant droit

Sachant que tout ce qui relève de la propriété privée est un sujet sensible, le maître d'ouvrage a l'obligation d'informer individuellement, par courrier recommandé avec accusé de réception, l'ensemble des propriétaires ayant un lien avec le projet.

Le maître d'ouvrage a fait le choix de procéder à la notification par voie d'huissier pour l'ensemble des propriétaires domiciliés sur le secteur gardois. Pour tous les autres la notification a été effectuée par courrier recommandé avec accusé de réception. Les courriers non distribués ou non retirés ont été affichés en Mairie.

Les notifications individuelles aux propriétaires concernés sont à réaliser avant l'ouverture de l'enquête par le pétitionnaire qui doit y adjoindre un questionnaire (art. R 131-7 du code de l'expropriation). Le propriétaire doit disposer d'au moins 15 jours d'enquête à compter de la réception de sa notification. Ces propriétaires ont donc été effectivement avertis de la procédure en cours dans les délais et suivant les modalités requises. Ils ont eu la possibilité de consulter le dossier et de faire valoir leurs observations. Il est établi que ces propriétaires ont été informés de la conduite de l'enquête publique, qu'ils ont pu s'exprimer sur le projet soit par la voie du registre électronique, soit par courrier postal, soit en se déplaçant en mairie pour faire part de leurs observations par écrit ou rencontrer un membre de la commission d'enquête lors des permanences.

La commission d'enquête considère que les obligations du Code de l'expropriation ont ainsi été satisfaites.

3.2.4.1 Bilan des notifications.

L'arrêté d'ouverture d'enquête publique et le dossier d'enquête parcellaire ont été notifiés individuellement de la manière suivante :

- **17** envois par courriers recommandés avec Accusés de Réception (R.A.R.) adressés aux propriétaires hors département du Gard à la date du **27 juin 2018**. Ces envois ont donné lieu à 14 retours en accusé de réception et à 3 retours « n'habite plus à l'adresse indiquée », tous les plis ont été retirés.
- **64** significations par Huissiers de Justice, les 06-09-10 juillet 2018 qui se sont soldées par 29 remises à domicile, 28 dépôts en étude. Il a été établi 4 procès-verbaux de recherches infructueuses suite aux envois en courrier R.A.R. à la dernière adresse connue revenus en « destinataire inconnu à l'adresse » et 3 informations de décès.
- **5** significations par Huissiers de Justice à la suite des retours obtenus au cours de l'enquête (décès, liquidations, cessions, etc.) adressées aux descendants et nouveaux propriétaires identifiés, le 03 août 2018.
- Les **86 notifications** ont été adressées en copie à M. le Maire de la ville de Nîmes, pour affichage, par courriers en date du 03 juillet 2018 (81 notifications) et du 3 août 2018 (5 notifications)
- En regard des diverses notifications réalisées et des retours d'informations des propriétaires contactés il ressort :
32 parcelles recensées, 86 propriétaires identifiés, y compris les syndics de 5 copropriétés.

Les documents justificatifs de ces notifications sont annexés au rapport d'enquête unique.

3.2.4.2 Bilan des observations recueillies

Le volet Enquête Parcellaire de l'Enquête publique unique a donné lieu à l'expression de 8 observations écrites.

Observations registres : OE 2 - Total Marketing France, OE 4 - M et Mme ROE, OE 18 - Indivision Jonquet, OE 20 – Bricomarché M.CRESPIN, RE 44 - ICF Habitat SEM M. CLAUDE, RE 184 - Carrefour Property, RE 248 - Cabinet Conseil pour Intermarché, Bricomarché et station Intermarché,

Observations courrier : C8 - Cabinet Conseil pour Station Certas.

Plusieurs personnes reçues lors des permanences de la commission ont pu vérifier ou valider les indications portées à l'état parcellaire mais n'ont pas souhaité porter d'observations au registre.

Pour plusieurs particuliers les observations tiennent aux aménagements de voiries consécutifs aux travaux entrepris sur leurs propriétés (demande de constructions de murs et de végétalisation) ou interrogations de l'emprise réelle sur leur propriété (Indivision Jonquet).

Plusieurs entreprises touchées par ces mesures d'expropriation (Total Marketing, Carrefour Property, supermarché Intermarché, Bricomarché, station service Intermarché, Certas Energie) ont produit des observations détaillées et documentées dans lesquelles elles font connaître leurs inquiétudes quant à la pérennité de leurs entreprises au regard des travaux entrepris sur leurs emprises. Ces sociétés seront impactées tant dans le domaine financier (revenus d'exploitation) que social (suppressions d'emplois). Sont principalement évoqués l'accès pendant la phase travaux, la disparition de nombreuses places de parking clients, le respect des normes en matière de distances de sécurité entre l'ouvrage et les locaux commerciaux classés ICPE, l'attractivité des enseignes, la conformité au PLU après travaux. Elles s'interrogent sur la prise en charge et les compensations financières des frais occasionnés par le projet (pertes d'exploitation, frais d'aménagement des abords, valeur financière des biens...).

Le Procès-verbal de synthèse des observations reçues remis le 17 Août 2018 en fait l'état détaillé. Ces observations ont fait l'objet de réponses argumentées du maître d'ouvrage dans son mémoire en réponse. Les questions posées et les réponses apportées figurent dans la partie traitement des observations du rapport d'enquête unique.

3.2.5 - Observations de la commission.

Au regard de l'ensemble des documents portés au dossier d'enquête, des observations recueillies et des réponses apportées par le maître d'ouvrage il apparaît que le périmètre retenu est limité à ce qui est nécessaire pour la réalisation du projet et de ce fait les expropriations n'excèdent pas les besoins liés à l'utilité publique. Malgré leurs coûts et leurs impacts les expropriations projetées nous semblent donc nécessaires à la réalisation des objectifs poursuivis.

Le rapport concernant l'utilité publique explicite l'avis de la commission sur l'opération nécessitant la procédure d'expropriation.

3.2.6 - Conclusions

Vu la désignation de la commission d'enquête par ordonnance N° E 18000071/30 en date du 07.06.2018 de M. le Président du tribunal administratif de Nîmes,

Vu l'arrêté Préfectoral 30-2018-06-19-002 du 19 juin 2018, de Monsieur le Préfet du Gard portant ouverture d'enquête publique unique sur le territoire de la commune de Nîmes,

Vu l'enquête publique prescrite par l'arrêté préfectoral de référence qui s'est déroulée du 11 Juillet 2018 au 10 Août 2018,

Compte tenu des éléments exposés ci-avant et ayant constaté :

- que l'enquête publique s'est déroulée dans les conditions réglementaires et sans aucun incident, en particulier que la publicité de l'enquête a été conforme,
- que toutes les personnes intéressées ont eu la possibilité de consulter le dossier d'enquête laissé à disposition en mairie aux heures habituelles d'ouverture, ainsi que sur le site internet dédié à cet effet à compter du premier jour de l'enquête et durant toute la durée de celle-ci, qu'elles ont eu la possibilité de consigner leurs observations dans les registres prévus à cet effet (registres papier et électronique) ainsi que de rencontrer un membre de la commission d'enquête lors des permanences,
- que les propriétaires concernés par le périmètre des terrains objets de la déclaration d'utilité publique ont été avisés dans les formes et les délais réglementaires, conformément aux dispositions du Code de l'expropriation,
- que le dossier a été déclaré complet par les services de l'Etat et pouvant être soumis à l'enquête publique en l'état, qu'il comporte en effet les informations réglementairement exigées et contient les éléments essentiels, exposés de façon claire, pour permettre la compréhension et l'appréciation du projet,
- que l'enquête parcellaire est conforme au périmètre de la DUP,

L'ensemble constituant la motivation de l'avis, la commission d'enquête émet à l'unanimité un avis favorable à l'enquête parcellaire conjointe à la déclaration d'utilité publique en vue des acquisitions et des travaux de réalisation de la ligne T2 Tram'Bus Diagonal située sur le territoire de la commune de Nîmes avec la recommandation suivante :

Le maître d'ouvrage doit poursuivre les négociations avec les propriétaires et exploitants concernés en vue de rechercher les solutions conduisant à des cessions à l'amiable des diverses parcelles et à la perception d'une juste indemnisation.

3.3. Conclusions et avis motivés relatifs à la demande d'autorisation environnementale

Points positifs :

- Concernant **le milieu physique**, le projet n'a pas d'incidences notables sur la climatologie, la topographie et la géologie.
- Concernant **le milieu naturel**, quels que soient les enjeux et les impacts bruts du projet, les mesures d'évitement et de compensation prises conduisent à un impact résiduel allant de faible à nul.
- Effets du projet sur **le milieu humain** :
 - Le projet est compatible avec **les documents d'urbanisme et de planification**. Il est compatible avec le SCOT du Gard et le PLU de la ville de Nîmes et répond parfaitement aux orientations du PDU.
 - Il est jugé que l'impact résiduel sur **les activités économiques, les loisirs et le tourisme** sera faible en phase exploitation.
 - L'utilisation de l'emprise routière limite les consommations foncières et la destruction de **bâtis**. Les **équipements et réseaux** seront maintenus.
 - Les acquisitions foncières nécessaires à la réalisation du projet donneront lieu à indemnisations.

- o Le projet n'est pas de nature à générer des nuisances de la **qualité de l'air**. Les études présentées dans le dossier sont basées sur un véhicule hybride diesel alors qu'il s'agira d'un véhicule hybride au gaz naturel. Il participe localement, pour certaines rues, à une diminution **des nuisances sonores** et devrait permettre de réduire la **pollution lumineuse**.
 - o Le projet n'est pas de nature à générer des incidences sur le **patrimoine et les paysages**. Il améliorera l'insertion de l'infrastructure routière sur laquelle circule le Tram'Bus Diagonal dans le paysage.
- Les effets cumulés avec d'autres projets en phase fonctionnelle devraient être positifs car ils contribuent à l'amélioration du contexte urbain, des paysages et du cadre de vie des habitants.
- **Risque inondation :**
 - o Le projet est conforme au PPRI.
 - o Du fait que le projet n'aura pas d'incidences sur le risque inondation, il est compatible avec le PGRI.
 - o Le Service Eaux Inondation de la DDTM considère que ses remarques ont été prises en compte et approuve le projet.
- Le projet n'a pas d'incidence sur le site **Natura 2000** et ne traverse aucun espace naturel, agricole ou forestier.
- Les **mesures d'accompagnement, de contrôle, suivi et évolution** des mesures en faveur de la biodiversité et concernant la gestion des eaux ont bien été définies, chiffrées et intégrées au coût global du projet.

Points négatifs :

- En phase travaux le projet perturbera fortement **l'organisation des déplacements**, modification des itinéraires, de l'organisation des transports en commun, des zones de stationnement et perturbation des cheminements piétonniers et cyclables.
- De même, en phase travaux, de par les difficultés d'accès et de stationnements, les **activités commerciales** situées le long du parcours risquent d'être impactées.
- Bien que jugé négligeable, l'impact sur **l'activité économique** peut être, localement, très fort, tant en phase travaux que fonctionnelle. C'est ce qui ressort de nombreuses contributions de commerçants de la rue du Cirque Romain et de la route d'Avignon, qui citent souvent en exemple la rue de la République pendant et après les travaux de la ligne T1.
- Les **incidences cumulées** des différents projets en **phase travaux** peuvent difficilement être estimées car elles dépendent des plannings d'exécution de chacun d'eux, non connus ou non actualisés dans le dossier d'enquête.

Avis motivés :

Vu la désignation de la commission d'enquête par ordonnance N° E 18000071/30 en date du 07.06.2018 de M. le Président du tribunal administratif de Nîmes.

Vu l'arrêté Préfectoral 30-2018-06-19-002 du 19 juin 2018, de Monsieur le Préfet du Gard portant ouverture d'enquête publique unique sur le territoire de la commune de Nîmes.

Vu l'enquête publique prescrite par l'arrêté préfectoral de référence qui s'est déroulée du 11 Juillet 2018 au 10 Août 2018,

Vu les éléments ci-dessus et considérant que :

- Le mémoire en réponse, inclus dans le dossier répond aux remarques formulées par l'autorité environnementale ;

- Les recommandations de la Commission locale de l'eau (CLE) ont bien été prises en compte ;
- Le projet n'a pas d'incidence notable sur le milieu physique ;
- Les mesures d'évitement et de compensation prises conduisent à un impact résiduel allant de faible à nul, quel que soit l'impact brut du projet ;
- Le projet est compatible avec les documents d'urbanisme et de planification, il a peu d'impact sur les activités économiques, de loisirs et de tourisme en phase exploitation, l'utilisation de l'emprise routière limite la consommation foncière et l'impact sur le bâti, il n'est pas de nature à générer des nuisances sur la qualité de l'air, participe localement à une diminution des nuisances sonores et doit permettre de réduire la pollution lumineuse, il devrait avoir une incidence positive sur le patrimoine et les paysages ;
- Les effets cumulés avec d'autres projets en phase fonctionnelle devraient être positifs ;
- Le projet a reçu un avis favorable de la DDTM du Gard, il est conforme au PPRI et au PRGI, prend bien en compte le risque inondation et notamment l'augmentation de ce risque, liées aux évolutions probables du climat ;
- Le projet ne traverse aucun espace naturel, agricole ou forestier et n'a pas d'incidence sur le site NATURA 2000 ;
- Les mesures d'accompagnement et de suivi ont bien été définies ;
- Malgré les effets négatifs générés par le projet, principalement en phase travaux, sur l'organisation des déplacements, sur les activités économiques et commerciales, ces effets restent limités dans le temps ;

La commission d'enquête émet à l'unanimité un avis favorable à la demande d'autorisation environnementale concernant la réalisation de la ligne T2 Tram'Bus Diagonal située sur le territoire de la commune de Nîmes.

A Nîmes (Gard), le 14 septembre 2018

Le Président de la commission d'enquête

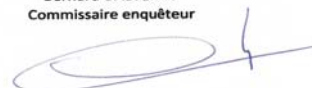
M. Jean-Louis BLANC



Les membres de la commission d'enquête

M. Bernard DALVERNY

Bernard DALVERNY
Commissaire enquêteur



M. Bernard TOURNADRE



Tracé de la ligne Tram'Bus T2 Diagonal septembre 2018



Délibération du Conseil Communautaire de Nîmes Métropole - le 08/10/2018

ANNEXE 3

Prise en compte de l'environnement - Mesures visant à éviter, réduite ou compenses (ERC) les effets du projet sur l'environnement - Modalités de suivi

8. SYNTHÈSE, COUT ET MODALITES DE SUIVI DES MESURES ENVIRONNEMENTALES

8.1. SYNTHÈSE ET COUT DES MESURES ENVIRONNEMENTALES

Thème	Sous-catégories	Mesure d'évitement, de réduction ou de compensation	Coûts des mesures
MILIEU PHYSIQUE	Topographie / Climatologie / Géologie	- Disposition raisonnée des matériaux des déblais/remblais - Règles de bonne pratique pour la réduction des émissions - Réduction de la mise en suspension des poussières	Intégré au cout global du projet
	Eaux souterraines et superficielles	- Mesures concernant la qualité des eaux et la gestion du risque inondation en phase travaux - Non aggravation du risque inondation - Compensation de l'imperméabilisation de la plateforme par la création de bassins de rétention, de noues et fossés drainants	3 702 000 € HT (intégré au cout global du projet)
	Risques naturels majeurs	- Choix concerté pour l'implantation des installations de chantier - Respect des normes parasismique - Mesures liées au risque inondation - Mesures liées au risque retrait-gonflement des argiles - Mesures liées au risque incendie	Intégré au cout global du projet
MILIEU NATUREL	Mesures d'évitement	Mesure E1 : Maintien des platanes porteurs de nichoirs Mesure E2 : Mise en défens des zones à enjeux proches des emprises	- Intégré au cout global du projet 2 000 € HT Balisage : 1 à 2 jours (intégré au cout global du projet)
	Mesures de réduction	Mesure R1 : Adaptation du calendrier des travaux et défavorabilisation écologique Mesure R2 : Abattage de moindre impact d'arbres gîtes potentiels Mesure R3 : Limitation et adaptation de l'éclairage Mesure R4 : Adaptation des bassins de pollution des eaux du fossé Mesure R5 : Minimiser les risques de pollution des eaux du fossé	- R1 : 2 000 € HT, Retrait des gîtes à reptiles : 1 à 2 jours (année N³) (intégré au cout global du projet) - R2 : Environ 4 000 € HT Environ 2 jours à 2 experts (un cordiste et un mammalogue) (année N) (intégré au cout global du projet) - R3 : Intégrée au projet (année N) - R4 : 500 € HT (année N) (intégré au cout global du projet) - R5 : Intégrée au projet (année N)
	Mesures de suivi	Mesure A1 : Mise en place de gîte en faveur de la petite faune Mesure A2 : Mise en place de nichoirs en faveur de l'avifaune Mesure A3 : Contrôle des bâtis avant démolition Accompagnement dans la mise en œuvre et le respect des mesures d'atténuation et d'accompagnement	- A1 : 1 500 € HT Accompagnement entreprise par écologue : 1 à 2 jours (année N+1) (intégré au cout global du projet) - A2 : 1 500 € HT Repérage des arbres supports : 1 jour - Achat des nichoirs (année N+1) (intégré au cout global du projet) - A3 : 2 000 € HT (année N ou N+1) (intégré au cout global du projet) - Accompagnement : Avant travaux : 3 000 € HT (intégré au cout global du projet) Pendant travaux : 6 000 € HT (intégré au cout global du projet) Après travaux : 3 000 € HT (Année N à N+1) (intégré au cout global du projet)

³ Année N : démarrage des travaux

MILIEU HUMAIN	Démographie	Délimitation stricte du chantier	Intégré au cout global du projet
	Activités économiques	- Phasage de travaux optimisé et concerté - Maintien des circulations durant les travaux - Rétablissement concerté des accès et du stationnement	Intégré au cout global du projet
	Loisirs et tourisme	Acquisition du foncier impacté et indemnisation financière des propriétaires et ayant droits	
	Bâti, équipements, et réseaux	- Choix concerté pour l'implantation des installations de chantier - Maintien des accès durant les travaux - Dévoisement des réseaux interceptés - Rétablissement concerté des accès - Acquisition du foncier impacté et indemnisation financière des propriétaires et ayant droits	Intégré au cout global du projet
	Organisation des déplacements	- Renforcement de la sécurité des usagers - Fiabilisation des temps de parcours - Offre de transport en commun optimisée	Intégré au cout global du projet
	Risques technologiques	Mesure en cas de découverte de sols pollués	Intégré au cout global du projet
CADRE DE VIE	Qualité de l'air	- Mesures contre les poussières en phase travaux - Mesures contre les gaz d'échappement en phase travaux	Intégré au cout global du projet
	Ambiance sonore	- Réduction des nuisances acoustiques en phase travaux - Bruits de chantier minimisés à la source - Isolation de façade	60 000 € HT Intégré au cout global du projet
	Vibrations	Réduction des vibrations de chantier	Intégré au cout global du projet
	Déchets	Mise en place d'un plan de gestion des déchets	Intégré au cout global du projet
	Sécurité des riverains	- Coordonnateur Sécurité et Protection de la Santé (CSPS) en phase travaux - Réduction des accidents par la remise en état des lieux - Réduction de l'accidentologie en phase exploitation	Intégré au cout global du projet
PATRIMOINE ET PAYSAGE	Patrimoine culturel et archéologique	Préservation du patrimoine culturel et archéologique durant les travaux	Intégré au cout global du projet
	Paysage	- Des boisements existants maintenus et préservés - Plantation de nombreux arbres - Mesures minimisant l'impact du chantier - Requalification de l'espace urbain	3 582 000 € HT (intégré au cout global du projet)
TOTAL DES COUTS DES MESURES			Environ 7 370 000 € HT (intégré au cout global du projet)

8.2. MODALITES DE SUIVI DES MESURES ENVIRONNEMENTALES

8.2.1. Accompagnement, contrôles et évaluation des mesures en faveur de la biodiversité

Les mesures d'atténuation doivent être accompagnées d'un dispositif pluriannuel de suivis et d'évaluation destiné à assurer leurs bonnes mises en œuvre et à garantir à terme la réussite des opérations. Cette démarche de veille environnementale met également en application le respect des engagements et des obligations du maître d'ouvrage en amont (déboisement, préparation du terrain pour les tirs de mines, etc.) et au cours de la phase d'exploitation du site.

Par ailleurs, ces opérations de suivi doivent permettre, compte tenu des résultats obtenus, de faire preuve d'une plus grande réactivité par l'adoption, le cas échéant, de mesures correctives mieux calibrées afin de répondre aux objectifs initiaux de réparation des préjudices.

Le dispositif de suivis et d'évaluation a donc plusieurs objectifs :

- vérifier la bonne application et conduite des mesures proposées ;
- vérifier la pertinence et l'efficacité des mesures mises en place ;
- proposer « en cours de route » des adaptations éventuelles des mesures au cas par cas ;
- composer avec les changements et les circonstances imprévues (aléas climatiques, incendies, etc.) ;
- garantir auprès des services de l'Etat et autres acteurs locaux la qualité et le succès des mesures programmées ;
- réaliser un bilan pour un retour d'expériences et une diffusion restreinte des résultats aux différents acteurs.

Plusieurs mesures de réduction et d'accompagnement sont proposées. Afin de vérifier leur bon respect, un audit et un encadrement écologiques doivent être mis en place dès le démarrage des travaux. Ces audits permettront de repérer avec le chef de chantier les secteurs à éviter (pelouses, haies...), les précautions à prendre et vérifier la bonne application des mesures d'intégration écologique proposées. Cette assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO) écologique se déroulera de la façon suivante :

- **Audit avant travaux.** Un écologue rencontrera le chef de chantier, afin de bien repérer les secteurs à éviter et d'expliquer le contexte écologique de la zone d'emprise. L'écologue pourra éventuellement effectuer des formations aux personnels de chantiers avant le début de travaux afin qu'ils prennent bien connaissance des enjeux et éventuels balisages. Cette phase nécessitera environ 3 jours de travail.
- **Audit pendant travaux.** Le même écologue réalisera des audits pendant la phase de travaux pour s'assurer que les balisages mis en place sont bien respectés. Une visite des bâtis devant être démolis sera réalisée afin de s'assurer de l'absence d'individus de chiroptères en gîte. Toute infraction rencontrée sera signalée au pétitionnaire. Cette phase nécessitera environ 6 jours (terrain + rédaction d'un bilan intermédiaire), en fonction de la durée du chantier et des éventuelles infractions rencontrées.
- **Audit après chantier.** Le même écologue réalisera un audit après la fin des travaux afin de s'assurer de la réussite et du respect des mesures d'évitement. Un compte rendu final sera réalisé et transmis au

pétitionnaire et aux Services de l'état concernés. Cette phase nécessitera environ 3 jours (terrain + bilan général).

Qui	Quoi	Comment	Quand	Combien
Ecologues (Bureaux d'études, organismes de gestion, associations)	Suivi des différentes mesures de réduction	Audits de terrain + rédaction d'un bilan annuel	Avant, pendant et après travaux	Avant travaux : 3 journées Pendant travaux : 6 journées Après travaux : 3 journées

8.2.2. Suivi des mesures concernant la gestion des eaux

8.2.2.1. Phase travaux

Les des principaux enjeux de ce projet sont les différents Cadereaux qui se rejettent dans le Vistre qui fait l'objet d'exutoire final du réseau pluvial.

Le Maître d'ouvrage propose au SEI-DDTM, pour validation préalable au démarrage du chantier, une méthodologie de suivi de la qualité des eaux des cadereaux à l'aval du dernier point de rejet de la zone de travaux.

Des photographies hebdomadaires à produire par les entreprises (imposées dans les marchés travaux (PAQ et SOGED) peuvent être prises sur le cours d'eau (en amont et en aval du chantier), elles sont obliques avec reflets de lumière. Si ces photographies entraînent le moindre doute sur la présence d'hydrocarbure (reflet coloré ou irisé à la surface de l'eau), des analyses d'hydrocarbures sont menées par un laboratoire agréé.

Le SEI-DDTM émet sous 2 mois son avis. Le système validé est mis en place dès le démarrage du chantier.

8.2.2.2. Phase exploitation

Opération d'entretien et de surveillance

Les bassins

Notons que les principes généraux qui définissent les préconisations en matière d'entretien des bassins sont précisés dans les documents de référence dont le principal est le Guide technique des bassins de retenue d'eaux pluviales, STU, Agences de l'Eau - 1994 - Paris, Editions Lavoisier TEC et DOC - 275 p.

L'entretien courant des bassins et la surveillance de leur bon fonctionnement sera réalisé après chaque gros orage (entretien curatif) et une fois par an avant la période pluvieuse (entretien préventif) :

- un contrôle général visuel concernant les appareillages et orifices de passages des eaux, (enlèvement des encombrants au niveau de la grille de vidange, du déversoir de surverse et du fond du bassin ...),
- une vérification du bon fonctionnement de la cloison siphonée, et en cas de trop plein, un pompage des hydrocarbures surnageant,

- une vérification du colmatage du fond du bassin. Un curage du fond du bassin devra être réalisé lorsqu'environ 10 à 20 cm de dépôt sont observés,
- en cas de nécessité d'enlèvement des boues en fond des bassins, des entreprises locales assureront cette mission pour le compte du gestionnaire. L'enlèvement des boues se fera par deux moyens différents selon l'état hydrique de la fosse de décantation :
- Liquide : pompage des boues par aspiration,
- Solide : Curage au tracto-pelle ou hydrocurage pour les bassins enterrés.

Les matériaux de curage des bassins seront analysés par échantillonnage. Selon les teneurs en métaux lourds ou en hydrocarbures, les produits du curage des bassins seront évacués au travers des filières utilisées actuellement :

- la mise en décharge contrôlée (classe 1 ou 2) en cas de concentrations en polluants trop élevées pour envisager une ré-utilisation,
- l'épandage agricole,
- la réutilisation des produits de curage comme matériaux de rechargement d'accotement et d'aménagements d'espaces verts ou comme matériaux de remblai. Néanmoins cette réutilisation est à proscrire dans les zones sensibles disposant d'une nappe phréatique sous-jacente ou bien d'un cours d'eau servant de ressource en eau potable du fait du risque potentiel de contamination.

Pour permettre l'entretien des bassins par des engins, une zone de circulation devra être aménagée afin de permettre un accès au bassin par les engins. Lorsque la situation le permet, une rampe d'accès au fond du bassin est aménagée. Un regard avec tampon de visite équipe chaque bassin afin de permettre l'accès au compartiment constitué de la cloison siphon, la surverse et l'orifice de fuite. Des échelons de sécurité sont fixés à la paroi du regard. Un second regard équipé de la même façon est aménagé pour permettre l'entretien des by-pass.

Pour les bassins enherbés, une tonte et un fauchage seront réalisés périodiquement suivant les recommandations des paysagistes. Les herbes ne devront en aucun cas obstruer les différentes parties des ouvrages (conduites d'amenées, orifice de fuite, surverse, by-pass, cloison siphon, volume mort, conduite de sortie...). Il pourra être recommandé un nettoyage type balayage pour racler la surface du bassin revêtu.

Les vannes de confinement et les régulateurs de débits devront être testés tous les ans.

Les tranchées drainantes

Un entretien préventif permettra de maintenir le fonctionnement hydraulique de la tranchée en réduisant son colmatage. Le travail d'entretien consiste d'abord à ramasser régulièrement les déchets d'origine humaine ou les végétaux qui obstruent les avaloirs puis à nettoyer le revêtement drainant de surfaces. Cet entretien préventif sera réalisé à l'occasion des entretiens périodiques (voire quotidien pour les déchets) de la voirie.

Une visite plus approfondie des tranchées devra être réalisée de façon préventive et après chaque gros orage. Elle concernera plus particulièrement les ouvrages annexes à la tranchée (drains, regards, paniers, décanteurs-

déshuileurs, gazon...) qui doivent être accessibles afin de faciliter leur entretien. Les fréquences sont indiquées dans le tableau ci-après.

L'entretien préventif évitera les interventions curatives nécessaires dans le cas où le fonctionnement hydraulique de la tranchée n'est plus assuré (débordement fréquent de la tranchée).

Les noues et fossés

Les fossés et les noues sont des espaces verts ayant une fonction hydraulique. Ils doivent donc être entretenus comme tels. Ceci implique en particulier de prévoir un accès facile et une forme permettant le passage aisé des appareils habituellement utilisés par le service chargé de l'entretien des espaces verts (tondeuses en particulier). Il est important de les entretenir avec soin sous peine de les voir envahis de végétation ou transformés en égout à ciel ouvert. De plus, il faut veiller à éviter l'appropriation de ces espaces verts par les riverains pouvant les détourner de la fonction hydraulique initiale.

Cependant, ces ouvrages peuvent éventuellement être plantés d'arbres ne nécessitant que 2 ou 3 tailles par an, pour limiter les opérations d'entretien.

L'entretien préventif est à effectuer avec régularité et consiste à :

- tondre le gazon et ramasser les feuilles, les détritiques ;
- curer les orifices périodiquement (voire après des pluies importantes) ;
- arroser le gazon et la végétation pendant les périodes sèches.

L'entretien curatif consiste à éliminer la couche de terre végétale colmatée (et le massif filtrant si nécessaire) et à la remplacer. Cette opération est assez lourde et justifie l'intérêt d'un entretien préventif. Les produits du curage devront être analysés et envoyés suivant la filière de traitement correspondante conformément à la norme N°2001-39 du 18 juin 2001.

Réseau pluvial du Tram'Bus

Le réseau pluvial propre à la voie BHNS comprenant les ouvrages linéaires d'assainissement de la plateforme (conduites enterrées, caniveaux, fossés, noues...), les réseaux servant à intercepter les eaux issues des surfaces en dehors de la plateforme (réseau de collecte des bassins versants amont, réseau de collecte en pied de talus de déblai et /ou remblai...) et les réseaux de franchissement de la plateforme devront être régulièrement entretenus.

Cet entretien comprendra :

- le fauchage (1 à 2 fois par an) de la végétation dans le cas des fossés et noues,
- le nettoyage et l'enlèvement des déchets (2 à 4 fois par an) des ouvrages à ciel ouvert et des regards avaloirs
- un curage du réseau à l'aide d'hydrocureuse ou aspiratrices si la capacité hydraulique est insuffisante ou suite à une pollution accidentelle.

Pour les ouvrages étanches, un contrôle de l'étanchéité devra être effectué tous les 3 à 5 ans.

En cas d'obturation des réseaux de conduite, un passage caméra permettra de diagnostic la source du dysfonctionnement.

Il est envisagé en moyenne pour chacun des ouvrages les entretiens suivants :

Ouvrage	Nature	Fréquence minimale	Contenu des travaux	Moyens spéciaux
Regard avaloir avec filtre sur tranchée drainante	Curage et nettoyage	semestrielle	Curage de la fosse de vidange et nettoyage de la grille et du filtre	1 camion hydrocureur
Regard avaloir avec filtre sur tranchée drainante	Renouvellement	Biennal	Remplacement du filtre	
Regard regulation sur tranchée drainante	Curage et nettoyage	semestrielle	Curage de la fosse de vidange et nettoyage de la grille	1 camion hydrocureur
Regard avaloir classique	Curage et nettoyage	semestrielle	Curage du regard et nettoyage de la grille	1 camion hydrocureur
Curage des réseaux et drains	Curage	Sur besoin	Hydrocurage du réseau	1 camion hydrocureur
Bassin	Contrôle et nettoyage	Semestrielle	Contrôle des ajutage, nettoyage du fond de regard	1 camion hydrocureur
Noues	Contrôle et nettoyage	annuel	Contrôle des ajutage, nettoyage du fond de regard	1 camion hydrocureur
	Curage	décennal	Curage du fond de la noue	Mini chargeur, pelle
Noues et bassins enherbés	Tonte, fauchage et elagage	1 à 2 fois par an	Tonte, Fauchage, élagage des arbres	1 tondeuse, 1 faucheuse 1 élagueuse
Bassin à ciel ouvert	Curage	Annuel	Curage du fond du bassin	Mini chargeur, pelle

Tableau 2 : Entretien préventif des ouvrages

Les fréquences indiquées ici sont estimatives sur la base de moyennes observées et retours d'expériences. La réalité peut être très différente suivant l'environnement du site (arbres, commerces, terrains nus, chantier, ...) et seules les années permettront de régler les fréquences suivant le vécu.

Les chaussées avec revêtement drainant peuvent subir un décolmatage par lavage à jets tournants sous haute pression avec aspiration puissante simultanée par des buses très proches.

Les matériels les plus performants utilisés ont les caractéristiques ci-après :

- pression de l'eau du jet : 150 à 250 bars ;
- débit d'aspiration d'air de la turbine : 30 000 m³/heure ;
- vitesse d'avancement du matériel : de 200 à 800 m/heure.

L'eau aspirée est recyclée par la machine. La boue piégée doit être évacuée suivant la réglementation. Le sablage devra être interdit.

Ratios estimatifs des coûts d'entretien

Réseau EP

L'estimation d'intervention sur les regards et avaloirs peut être basée sur un cout journalier de 900€ d'un camion hydrocureur avec 2 agents. Le rendement de nettoyage est estimé à 15 regards par jour.

L'entretien des grilles et réseaux EP courants est estimé au kilomètre de voie sur la base d'un curage semestrielle de réseaux et de 20% du linéaire effectué par an (rendement de 300ml/j).

Un regard sans fosse de décantation se nettoie avec un équipement plus léger à 450€/j. La moyenne étant d'une grille tous les 25m cela conduit à un équivalent de 3000€ an/km, soit 3€ du km.

Regards : (1000m x 2semestrielle x 450€/j)/25espacement*15rendement = 2400 €/km/an

Réseaux : 1000m x 900€/j x 0.2%/300 rendement = 600 €/ km/an

Soit un entretien revenant à 3 €/ ml/an de réseau EP.

Tranchées

Le coût d'entretien d'une tranchée drainante comprenant l'entretien des regards d'amenée est estimé à 0,7 euro/ml/an (Source, CERTU 2008). A ce coût, il doit être rajouté le coût de renouvellement d'un filtre de regard, estimé à 500 euros unitaires, recommandé une fois tous les deux ans.

En considérant qu'une tranchée est alimentée par un regard tous les 15 mètres, le prix moyen annuel par linéaire de tranchée s'élève donc à : 1 000m /15regards x 500€ /2 biennuel = 16 700 euros/km/an

On a donc un coût annuel de 17,4€/ml/an.

Bassins

Nettoyage :

Le nettoyage d'un bassin consiste à l'enlèvement des macro-déchets et le nettoyage des conduites d'arrivée et des regards. Cela mobilise le camion hydrocureur 1/2 journée plus 2 autres agents (soit environ 600€ l'opération).

Soit un coût de 1200€/nombre de bassin/an

Curage :

L'opération de curage est à réaliser quand il y a un dépôt d'environ 20cm sur le fond. C'est une opération qui mobilise une équipe à 1 500€/j plus l'évacuation.

Soit un coût de 1 500€/nombre de bassin/an

Entretien de la végétation :

Le fauchage et la tonte du bassin est une opération qui est estimée à environ 2euros/m³/an.

Le coût d'entretien d'un bassin à ciel ouvert s'élève donc à 2 700€/nombre de bassin/an + 2euros/m³/an.

Le coût d'entretien d'un bassin à ciel enterré s'élève donc à 2 700€/nombre de bassin/an

Noues

Nettoyage :

Le contrôle et le nettoyage des noues consistent à l'enlèvement des macro-déchets. Cela mobilise 2 agents véhiculés à 400€/j pour un rendement de 200ml soit 2 euros/ml/an.

Curage :

Le curage effectué une fois tous les 10 ans est de l'ordre de 2 euros/ml, soit, ramené à 1 an : 0.2 euros/ml

Le coût d'entretien d'une noue s'élève donc à 2.2€/ml/an.

9. COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LE SAGE, SDAGE OU PGRI

9.1. LE SCHEMA D'AMENAGEMENT ET DE GESTION DES EAUX DU VISTRE - NAPPES VISTRENQUE ET COSTIERES

Ce SAGE est en cours d'élaboration.

9.2. LE SCHEMA DIRECTEUR D'AMENAGEMENT ET DE GESTION DES EAUX (SDAGE)

Le tableau ci-dessous présente les dispositions du SDAGE concernées par le projet et les mesures mises en œuvre par le projet pour les appliquer.

Orientations SDAGE	Mesures proposées	Compatibilité avec le SDAGE
- Concrétiser la mise en œuvre du principe de non dégradation des milieux aquatiques (orientation 2) - Privilégier la prévention et les interventions à la source pour plus d'efficacité (orientation 1) - Lutter contre les pollutions, en mettant la priorité sur les pollutions par les substances dangereuses et la protection	Afin de réduire de manière conséquente l'incidence quantitative et qualitative du projet, les eaux de ruissellement du projet sont acheminées vers des ouvrages de rétention.	Les ouvrages de traitement des pollutions permettent la compatibilité avec le SDAGE

Orientations SDAGE	Mesures proposées	Compatibilité avec le SDAGE
de la santé (orientation 5)		
- Préserver et restaurer le fonctionnement naturel des milieux aquatiques et des zones humides (orientation 6) - Atteindre l'équilibre quantitatif en améliorant le partage de la ressource en eau et en anticipant l'avenir (orientation 7) - Augmenter la sécurité des populations exposées aux inondations en tenant compte du fonctionnement naturel des cours d'eau (orientation 8)	Le projet T2 respecte les préconisations du SDAGE 2016-2021 Rhône Méditerranée qui distingue les ZEC urbanisées des ZEC naturelles (ZEC = zones d'expansion de crues) avec des objectifs spécifiques. Le tracé de la T2 est entièrement en ZEC urbanisée ce qui implique d'assurer une transparence hydraulique du projet conformément à l'orientation fondamentale. La création d'ouvrages de compensation à l'imperméabilisation permet de respecter le fonctionnement actuel naturel et de ne pas générer de risque d'inondation supplémentaire.	Les éléments techniques de gestion des écoulements répondent effectivement aux objectifs de gestion du risque et de respect des milieux naturels, préconisés par les orientations du SDAGE. n°8 du SDAGE.
- Prendre en compte les enjeux économiques et sociaux des politiques de l'eau et assurer une gestion durable des services publics d'eau et d'assainissement (orientation 3) - Renforcer la gestion locale de l'eau par bassin versant et assurer la cohérence entre aménagement du territoire et gestion de l'eau (orientation 4)	D'un point de vue technique, la totalité des bassins versants concernés par le projet ont été pris en compte dans le cadre d'une gestion globale des incidences et de la protection de la ressource en eau. La présente procédure au titre de la loi sur l'eau est soumise à l'instruction des services de l'Etat garants de la préservation des ressources en eau et à enquête publique. Cette procédure constitue donc à la fois une opération de gestion locale et concertée, et une	La cohérence du projet avec les enjeux environnementaux locaux est le témoin d'une démarche de gestion globale du projet faisant intervenir la concertation des différents acteurs. Cette démarche est en conformité avec les orientations du SDAGE.