Enquête publique Unique du 16 juin au 13 août 2014 sur l'extension Nord section 1 ligne 1 du TCSP à Nîmes
Déclaration de projet et Permis d'aménager-
Commission d'enquête :
R.Dewulf, président, Y.Allain et E.Tardiou, commissaires enquêteurs

TABLE DES MATIERES

TITRE 1 RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUETE 6

Préambule 6

CHAPITRE 1 – Généralités sur le projet 8
1.1– Le projet 8
1.2 – Objet de l'enquête publique 17

CHAPITRE 2 – Déroulement de la procédure 18
2.1 – Désignation de la commission d'enquête 18
2.2– Modalités de la procédure 18
2.1 Modalités de l'enquête 20
2.2 Incidents 20
2.3 Clôture de l'enquête 21
2.4 – Composition du dossier 21
2.5– Visite des lieux et information de la commission d'enquête 23
2.6– Information du public 24
2.7 – Les permanences 25
2.8– Clôture de l'enquête 25

CHAPITRE 3 – Observations du public 26
3.1– Liste des personnes ou groupes de personnes ayant émis des observations 26
3.2– Procès verbal synthétique des observations 42
3.3– Mémoire en réponse de Nîmes Metropole 42
3.4– Analyse des observations 42

ANNEXE 1 : ARRETE T-D N° 2014 - 05 - 60 DU 22 MAI 2014 DE M. LE PRESIDENT DE NIMES METROPOLE 114

ANNEXE 2 : DECISION DE PROLONGATION DE L'ENQUETE 116

ANNEXE 3 : ARRETE T-D N° 2014 – 07 – 84 DU 11 JUILLET 2014 DE M. LE PRESIDENT DE NIMES METROPOLE 117

ANNEXE 4 : AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE 119

ANNEXE 5 : APPROBATION DU BILAN DE CONCERTATION 126

ANNEXE 5: LETTRE DU 21 AOUT 2014 DE M. LE PRESIDENT DE LA COMMISSION D'ENQUETE ADRESSEE A M. LE PRESIDENT DE NIMES METROPOLE POUR LA REMISE DU PROCES-VERBAL SYNTHETIQUE DES OBSERVATIONS. 127

ANNEXE 6: LETTRE DU 3 SEPTEMBRE 2014 DE M. LE PRESIDENT DE NIMES METROPOLE A M. LE PRESIDENT DE LA COMMISSION D'ENQUETE LUI ADRESSANT SON MEMOIRE EN REPONSE AUX OBSERVATIONS. 128

ANNEXE 7 OBSERVATIONS COLLECTEES PAR INTERVENANT 129

ANNEXE 8 : ANNEXES DES REPONSES AUX OBSERVATIONS DU MAITRE D'OUVRAGE EN DATE DU 3 SEPTEMBRE 2014 158

TITRE II – CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA DECLARATION DE PROJET 174

Préambule 174

CHAPITRE 1 – Le projet présenté au public 175

CHAPITRE 2 – La procédure de l'enquête publique 176

CHAPITRE 3 – Conclusions de la commission d'enquête sur : 177
3.1- La procédure 177
3.2- Le projet et sa présentation au public 177
3.3- Le bilan de la concertation 178
3.4- L'analyse des observations reçues 178

CHAPITRE 4 – Conclusions et avis 182

TITRE III – CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA DEMANDE DE PERMIS D'AMENAGER 185

Préambule 185

CHAPITRE 1 – le projet présenté au public 186

CHAPITRE 2 – La procédure de l'enquête publique 187

CHAPITRE 3 – Conclusions de la commission d'enquête sur : 188
3.1 - La procédure de l'enquête publique 188
3.2 - Présentation au public du permis d'aménager 189
3.3 - Les observations reçues 189

TITRE I
Rapport de la commission d'enquête

Titre 1 Rapport de la commission d'enquête

Préambule

Crée le 1° janvier 2002 autour de 14 communes fondatrices, la communauté d'agglomération de Nîmes Métropole a fait l'objet de quatre extensions successives qui ont porté le nombre de communes membres à 27 pour une population totale de 240 000 habitants environ lors du recensement de 2009.

Parmi ses compétences, la communauté d'agglomération Nîmes Métropole exerce l'organisation des transports urbains sur le territoire communautaire.

A ce titre, elle a adopté le 6 décembre 2007 un Plan de Déplacements Urbains (PDU), qui s'intègre dans les orientations du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) Sud Gard et qui a pour objectif la mise en place d'un système alternatif à l'automobile afin de gérer durablement la mobilité générale sur l'agglomération tout en préservant voire en renforçant l'attractivité du territoire communautaire.

Nîmes Métropole souhaite diminuer la place de l'automobile dans les centres urbains afin de permettre un partage plus équilibré de la voirie au profit des transports collectifs et des modes doux, l'objectif étant de contenir la variation des émissions atmosphériques, de libérer l'espace public et de créer ainsi une nouvelle urbanité.

Pour ce faire, Nîmes Métropole souhaite développer un réseau intermodal de transports s'articulant autour de parcs relais, de la desserte ferroviaire périurbaine, d'un réseau de transports en commun en sites propres (TCSP) et des modes doux.

Par délibération en date du 30 septembre 2004, le Conseil Communautaire de Nîmes Métropole a approuvé la réalisation d'un projet de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) sur la commune de Nîmes, composé de deux axes :
–un axe Nord-Sud (ligne T1), où l'aménagement d'un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS guidé) a été retenu,
–un axe Est-Ouest (ligne T2) où l'aménagement sous forme d'un tramway a été retenu.

La première phase de ce projet de création d'un Transport en Commun en Site Propre (TCSP) sur la commune de Nîmes a fait l'objet d'une première enquête publique qui s'est déroulée du 17 mai au 18 juin 2010 et dont l'objet était la création d'un axe nord-Sud.

Le projet de cet axe d'environ 5,5km devait desservir 13 stations et relier l'autoroute A54 au centre ville historique en empruntant la voirie existante modifiée pour créer une voie spécifique pour la circulation d'un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) distincte des autres voies de circulation, y compris autour de l'écusson, avec aménagement de deux parcs relais au Sud du tracé, l'un à proximité de la gare de péage de l'autoroute A54 et l'autre dit R+P Parnasse, au niveau du stade des Costières.

Suite à l'annulation par le Tribunal Administratif de certaines procédures (annulation du permis d'aménager par jugement en date du 12 juillet 2011, annulation de deux délibérations du Conseil Communautaire des 4 octobre 2010 et 12 mai 2011 déclarant l'intérêt général du projet par deux jugements en dates du 18 octobre 2012,...) tous les travaux de réalisation de la ligne T1 n'ont pas été réalisés, notamment autour de l'écusson.

Seule la partie du projet d'environ 4km comprise entre l'autoroute A54 et les Arènes, comprenant 9 stations et les deux parcs relais a été réalisée et mise

en service après son inauguration le 29 septembre 2012.

L'arrivée de cette ligne T1 a conduit à un réaménagement du réseau de transports en commun, baptisé TANGO, qui assure la desserte des 27 communes de la Communauté d'Agglomération, dans un objectif de rationalisation du réseau qui s'est poursuivie en septembre 2013.

Les jugements du Tribunal Administratif de Nîmes relatifs aux déclarations de projet sont devenus définitifs suite aux ordonnances rendues par la Cour Administrative d'Appel de Marseille le 13 juin 2013, donnant acte du désistement de la Communauté d'Agglomération de Nîmes Métropole. Concernant le permis d'aménager, le jugement du Tribunal Administratif de Nîmes a été en partie confirmé par la Cour Administrative d'Appel selon l'arrêt du 30 juillet 2013.

Compte tenu des jugements visés ci-dessus, la Communauté d'Agglomération Nîmes Métropole, qui a décidé de poursuivre sa volonté de développement du réseau de TCSP sur la ville de Nîmes par la réalisation de l'extension de la ligne T1 vers le Nord, en direction du pôle universitaire Hoche Université, a délibéré le 9 juillet 2012, pour approuver le programme de l'opération et les propositions des modalités de la concertation et le 3 décembre 2012 pour approuver les objectifs de l'opération et les modalités de la concertation.

Afin d'assurer la cohérence entre les travaux relevant de la ville Nîmes (aménagement de places) et ceux relevant de la Communauté d'agglomération Nîmes Métropole (maître d'ouvrage compétent en terme de transport), les deux collectivités ont désigné la Communauté d'agglomération comme personne unique pour assurer la maîtrise d'ouvrage. Ainsi, la Ville de Nîmes (maître d'ouvrage compétent de ces opérations d'aménagement connexes) a décidé de transférer de manière temporaire sa compétence en matière d'aménagement urbain à Nîmes Métropole), dans le cadre d'une convention. Cette convention a été approuvée pour la Ville de Nîmes par délibération du Conseil Municipal en date du 14 décembre 2013 et pour Nîmes Métropole par délibération du Conseil Communautaire en date du 16 décembre 2013.

Nîmes Métropole agit donc en qualité de maître d'ouvrage compétent pour la réalisation de la première section de l'extension de la ligne T1 et des opérations d'aménagement connexes associées.

Le projet d'extension, comprenant deux sections :

- la première section, dite « tour de l'écusson », d'une longueur de 2,2km, a pour objectif de desservir le cœur historique de la ville de Nîmes, l'Ecusson, et ses quartiers périphériques,
- la seconde section d'une longueur de 1,8km, permettrait de desservir le futur quartier Hoche Université et assurer l'interconnexion avec le réseau de transports urbains au niveau de la halte ferroviaire envisagée sur la ligne Alès-Nîmes où est prévue la création d'un parc relais.

a été présenté à la concertation publique du 15 février 2013 au 30 avril 2013 par des articles dans les journaux d'information des collectivités concernées (108.000 exemplaires du journal « Métropole » de l'agglomération, 80.000 exemplaires du journal de la ville de Nîmes « Vivre Nîmes ») , par l'ouverture d'un registre à l'hôtel d'agglomération et à l'hôtel de ville de Nîmes pour que le public fasse part de ses observations, par des réunions publiques annoncées par voie de presse (400 personnes présentes), par des réunions de concertation avec les chambres consulaires, par des réunions spécifiques rassemblant les élus, les associations concernées, par deux expositions de 6 panneaux déroulant dans les lieux de mise à disposition des registres, par une exposition itinérante sur 15 sites et une exposition fixe à la maison des Grands Travo² avec un point internet permettant au public de déposer ses observations.

Au total, toutes les réunions ont rassemblé près de 850 personnes, 1400 personnes ont vu les expositions et 2000 se sont connectées sur le site internet. Le conseil communautaire a approuvé le bilan de la concertation par sa délibération du 17 juin 2013.

Toutefois, compte tenu des contraintes qui pèsent sur le projet de la section 2, en particulier la poursuite de l'aménagement du quartier Hoche, la création du prolongement du boulevard Talabot, la réalisation des travaux sur le cadereau d'Uzès, la réalisation de la halte ferroviaire, Nîmes Métropole a décidé de réaliser l'extension Nord de la première ligne du TCSP en deux phases indépendantes.

Dans ces conditions, le dossier du projet soumis à la présente enquête publique unique ne concerne que la section 1 de l'extension Nord de la ligne T1 du Transport en Commun en Site Propre (TCSP) sur la ville de Nîmes par un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) concernant le tour de l'Ecusson, à partir des Arènes.

Figure 5 – Configuration mise à l'enquête

CHAPITRE 1 – Généralités sur le projet

1.1– Le projet

1.1.1 Description

La première section de l'extension Nord de la ligne T1 de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) par un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) consiste à prolonger l'infrastructure existante depuis son débouché sur la place des Arènes afin de réaliser une boucle autour de l'Ecusson (centre de la ville de Nîmes) en passant par les boulevards périphériques à celui-ci : Arènes, Victor Hugo, Alphonse Daudet, Gambetta, Amiral Courbet et Libération.

Par cette réalisation, Nîmes Métropole, Maître d'Ouvrage de l'opération, souhaite desservir le centre historique de la ville (comprenant les sites touristiques, culturels et patrimoniaux majeurs parmi lesquels la Maison Carrée, l'Eglise Saint Baudile, la Tour de l'Horloge, le Musée d'Art contemporain du Carré d'Art, ainsi que le musée Archéologique), commercialement attractif (desserte notamment desserte du Centre Commercial La Coupole et de l'ensemble des commerces situés au cœur de l'Ecusson), et réduire de manière concomitante la circulation automobile sur les boulevards, en permettant le développement des modes doux et le réaménagement des espaces (places, squares,...) qui sont concernées par le tracé de l'extension de la ligne T1.

En effet, le projet prévoit sur les boulevards devant être réaménagés une répartition de l'espace public assurant :
–le partage du site propre du TCSP entre le BHNS, les bus urbains et les cyclistes,
–la suppression de la voie de circulation automobile à l'ouest de l'église St Baudile,
–l'élargissement des trottoirs et l'identification des usages (terrasses, piétons, cycles,..),
–la mise aux normes des circulations pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR),
–le déplacement éventuel du stationnement et l'aménagement de stationnement PMR et d'aires de livraison et d'emplacements pour les transports de fonds.

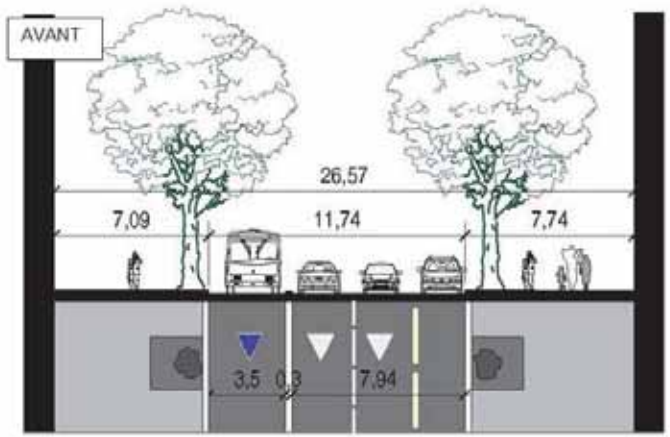
La nouvelle répartition des espaces sur les boulevards devrait être sans incidence sur les arbres existants qui seront conservés, et de nouveaux sujets seront plantés.

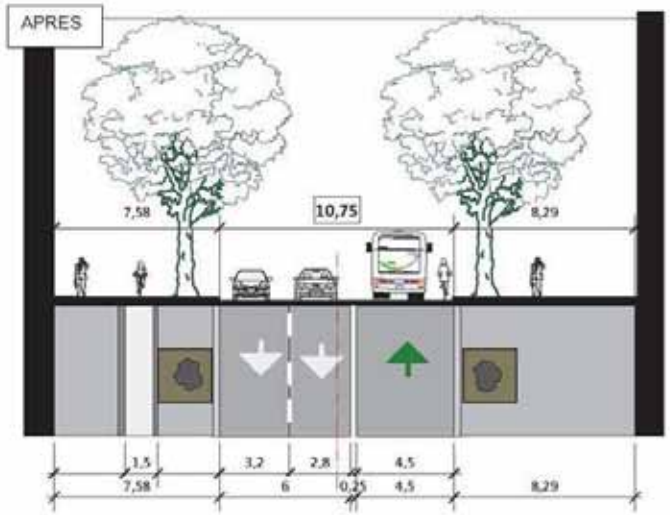
Le projet s'intègre dans les emprises existantes du domaine public, les largeurs de chaussées seront réduites pour éloigner les circulations lourdes des racines des arbres afin de les protéger.

Pour garantir une circulation indépendante du BHNS par rapport à la circulation automobile et favoriser la desserte du centre historique de la Ville devant drainer une majorité des usagers de la ligne, le tracé est prévu côté intérieur de l'Ecusson et dans le sens des aiguilles d'une montre, alors que la circulation générale s'effectue en sens inverse.

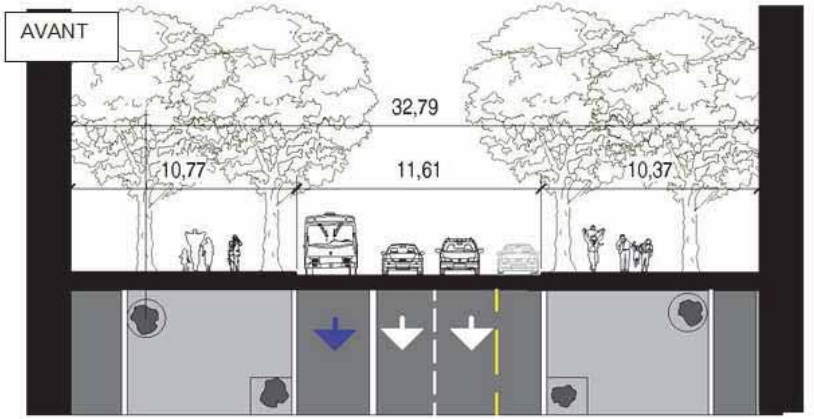
Ce tracé permettra également la circulation des autres lignes de bus urbains qui empruntent les boulevards périphériques dans le même sens. Il admet aussi les cyclistes, sauf sur le Boulevard Gambetta où la présence des trémies d'entrée et sortie du parking souterrain du centre commercial de La Coupole, imposent la réduction de la largeur de la voie réservée de 4,50m à 3,50m qui ne permet plus d'assurer leur sécurité.

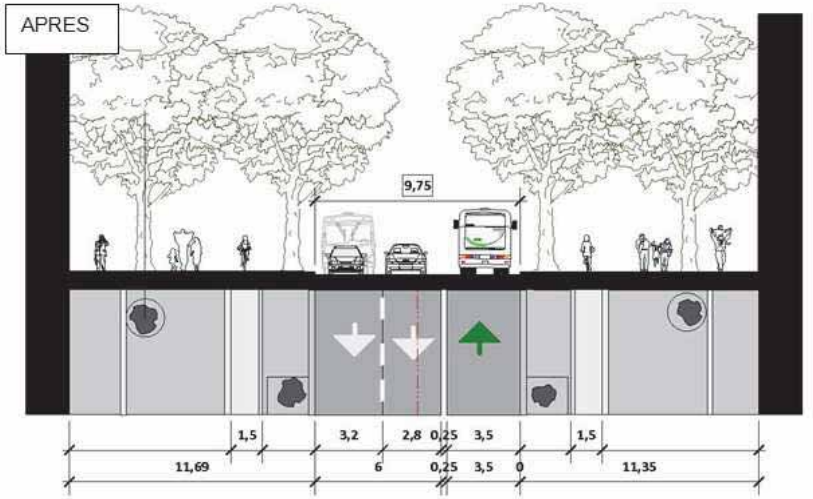
De même, au droit de ces trémies, la circulation générale (bus urbains, automobiles, poids lourds autorisés,...) s'effectuera sur une seule voie au lieu de deux sur l'ensemble de l'itinéraire, mais avec création d'une voie d'évitement de type contre-allée, pour faciliter la desserte des quartiers Nord.





Configuration des boulevards Victor Hugo, Alphonse Daudet et Amiral Courbet





Configuration du boulevard Gambetta

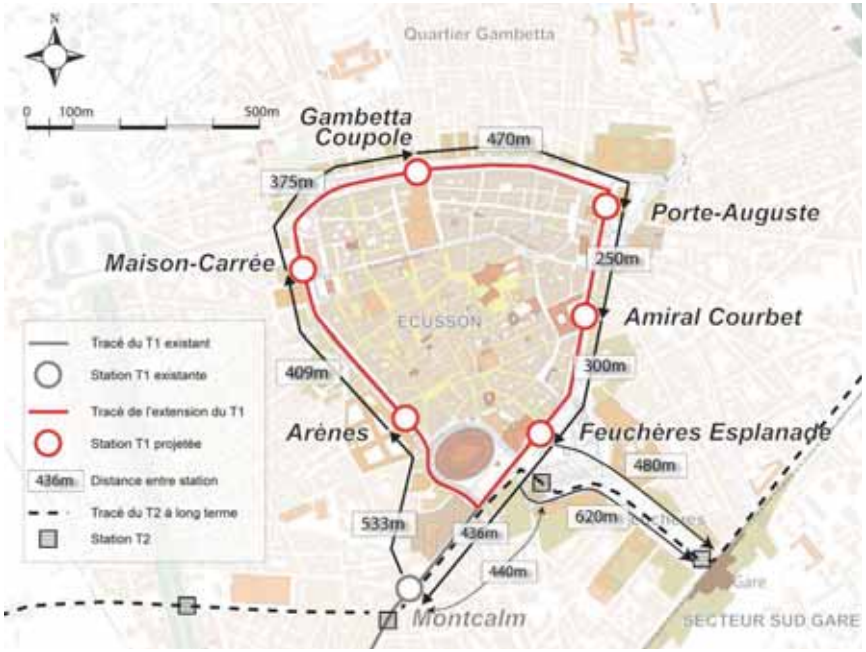
Configuration du boulevard Gambetta au niveau des trémies du parking

Dans le sens de la circulation générale, les cyclistes bénéficieront d'une bande de circulation implantée sur trottoirs, indépendante de la circulation des piétons qui sera réservée au plus près des façades des immeubles, en tenant compte notamment des terrasses.

Compte tenu des nouvelles dispositions prévues par les aménagements, le réseau d'assainissement pluvial sera repris pour recueillir l'ensemble des ruissellements sur les emprises du projet.

Suite à la concertation intervenue début 2013, le nombre de stations à créer sur le tracé du pourtour de l'Ecusson a été porté à 6 (six), à savoir :
–Station des Arènes, située face au Lycée Alphonse Daudet,
–Station Maison Carrée, située au Nord de la Maison Carrée et du Carré d'Art,
–Station Gambetta Coupole, implantée face à l'entrée du centre commercial,
–station Porte Auguste, prévue au Nord de la Porte Auguste et en face du parvis de l'église Saint Baudile,
–Station Amiral Courbet, implantée sur ce boulevard au droit du Musée,
–Station Feuchères Esplanade, sur le Boulevard de la Libération, entre la rue Régal et l'entrée du Palais de Justice.

Les distances séparant les stations varient de 250 à 530m environ, et sont disposées à proximité des pôles commerciaux et équipements publics à desservir.



Hors rampes d'accès, la longueur des quais est de 20 mètres et la largeur de 3 mètres.
Le système de guidage optique du BHNS pour son accostage en stations, implique une position de celles-ci dans des parties du tracé suffisamment rectilignes de près de 60 mètres en incluant la longueur des quais.

Toutes les stations sont prévues pour être accessibles par les Personnes à Mobilité Réduites (PMR).

Pour cette extension de la ligne T1, les principes d'aménagement de la partie existante ont été conservés, mais adaptés au contexte particulier du secteur sauvegardé, en particulier, les abris des stations sont adaptés pour permettre la conservation des alignements d'arbres.
Les mêmes matériaux seront utilisés : enrobé, bétons désactivés et grenaillés, dalles et pavés de calcaire, sols stabilisés, etc.

Le mobilier urbain et la signalisation seront implantés pour éviter de gêner les cheminements piétons et PMR.
Il sera identique à celui de la ligne existante du BHNS et similaire à celui utilisé pour l'aménagement de l'opération Arènes – Esplanade - Feuchères.

Outre l'aménagement des boulevards périphériques de l'Ecusson, dont l'emprise est directement concernée par le tracé de l'extension de la ligne T1, le projet prévoit le réaménagement et la requalification des Places et Squares adjacents qui les ponctuent.

Le montant global des travaux est évalué à 28,323 millions d'euros H.T. (valeur juillet 2012), se décomposant comme suit :
–Financement Nîmes Métropole : 20,350 millions d'euros H.T. pour le projet transport,
–Financement Ville de Nîmes : 7,973 millions d'euros H.T. pour le réaménagement des places et squares et la réalisation des opérations connexes.

La mise en service du BHNS autour de l'Ecusson est envisagée à l'horizon 2016, les travaux devant s'effectuer pendant 18 (dix huit) mois environ, avec

des interruptions à l'occasion des férias de Pentecôte et des vendanges et des autres manifestations incompatibles avec la poursuite du chantier sur certaines sections des boulevards périphériques.

Après mise en service de cette extension, l'exploitation de la ligne T1 du BHNS sera assurée par un service unique en boucle : Péage A54 – tour de l'Ecusson – Péage A54 avec une fréquence prévue de 5 minutes en heures de pointe.

Le parc restera de 10 véhicules d'une capacité de 130 voyageurs, dont 8 seront en fonction aux heures de pointe, 2 étant en réserve pour maintenance.

L'extension de la ligne T1 autour de l'Ecusson représentant 2,2km, le temps de parcours correspondant est évalué à 11 minutes environ, avec un trafic estimé d'environ 12000 passagers par jour dès la mise en service.

1.1.2 Le cadre juridique du projet

La procédure adoptée est conforme à la législation en vigueur dont les principaux textes sont rappelés dans l'Arrêté Communautaire du 22 mai 2014, en particulier ~~au~~ les dispositions du code de l'environnement et notamment ses articles L.123-1 et suivants et R.123-1 et suivants relatifs à l'enquête publique ainsi que les articles L122-1 à L122-3-5 ; articles R.122-1 à R.122-15 relatifs à l'étude d'impact et les articles L.414-1 à L.414-7 ; articles R.414-19 à R.414-26 relatif à l'étude d'incidence Natura 2000.

1.1.3 Les effets du projet

1.1.3.1 Tram bus et PDU (Plan de Déplacement Urbain)

Les objectifs du PDU comportent notamment

- L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, notamment en définissant un partage modal équilibré de la voirie pour chacune des différentes catégories d'usagers
- Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacements économes et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied
- La diminution du trafic automobile

Le PDU prévoit que Nîmes Métropole organisatrice des Transports Urbains développera un réseau de transport collectif qui s'appuiera sur une offre de Transport Collectif en Site Propre (TCSP) à l'échelle communautaire et plus particulièrement un réseau d'agglomération organisé autour des deux lignes de TCSP, circulant sur des voies entièrement réservées et disposant de priorités aux carrefours ,de lignes fortes urbaines et périurbaines, bénéficiant d'aménagements ponctuels garantissant un haut niveau de service .
Le projet présenté est conforme à ces objectifs et fait suite à la délibération du 30 septembre 2004, par laquelle le conseil communautaire de Nîmes Métropole s'est engagé dans la réalisation de deux lignes TCSP :

- Une ligne Nord-Sud, reliant l'entrée de ville Sud (secteur Costières –Parnasse) au cœur d'agglomération (Ecusson) avec une fréquence de passage de 8 minutes. La mise en service étant initialement prévue pour la rentrée scolaire 2009 ;
- Une ligne Est-Ouest, reliant les entrées de ville Est (secteur du Mas des Noyers) et Ouest (secteurs route de Montpellier, Saint Césaire et Carrémau) avec une fréquence de 5 minutes sur le tronc commun et de 10 minutes par branche ou antenne à l'ouest. La mise en service était

prévue pour la rentrée scolaire 2012.
La réalisation du premier tronçon de la ligne T1 est conforme aux décisions prises, il en est de même de la première section de l'extension de cette ligne.
Le PDU traite aussi des modes de transport « doux » et notamment le vélo. Il veille à la cohérence du schéma cyclable avec la hiérarchisation du réseau de voirie, les réseaux de transports publics et les lieux d'intermodalité.
Suivant ces principes, le Schéma Directeur d'Agglomération met l'accent sur certaines caractéristiques :

- Desservir les lieux d'intermodalité (gares SNCF, arrêts de bus, parcs relais) pour affirmer le vélo comme un maillon à part entière du système de déplacements proposé par le PDU,
- Offrir une traversée, des entrées et des sorties d'agglomération sécurisées, le long des grands axes et/ou en voies totalement

dédiées,

- Desservir les principaux pôles générateurs : centre ville et centres bourgs, équipements sportifs et scolaires, universités, parc, centre hospitalier, …

Le projet prévoit bien des aménagements cyclables avec des voies réservées à simple sens ou à double sens. Il comporte quelques points particuliers qui résultent certainement d'arbitrages entre les différents modes de transport au cours desquels il n'a pas été privilégié :

- Boulevard Victor Hugo, Alphonse Daudet et Amiral Courbet la piste cyclable est dans la voie de bus. La largeur de cette voie (4,5m) permet cependant d'assurer la sécurité des cyclistes.
- Le contournement de l'église Saint Baudile est assez difficile à suivre, mais il doit être apprécié avec le fait que la voirie proche (hors projet) ne dispose pas d'aménagements spécifiques.
- La circulation des vélos prévue au niveau de la place Bouquerie et de l'intersection des boulevards Gambetta et Daudet (Square Antonin) est complexe et il est très probable que les itinéraires envisagés ne soient pas respectés par les cyclistes.

Pour ce qui est des piétons, le PDU les considère comme les pratiquants un mode de déplacement essentiel et complémentaire et compatible avec les autres modes. Ainsi, la politique en faveur des piétons prônée par le PDU a pour objectifs :

- D'offrir des aménagements de qualité, respectant les normes pour les PMR et assurant la sécurité des usagers
- D'optimiser la complémentarité de ce mode avec les autres modes de déplacements
- De répondre aux obligations légales (loi du 11 février 2005), par la mise en œuvre de Plan Communaux d'Accessibilité, et de favoriser ainsi le déplacement des PMR

La volonté est affirmée de dégager un trottoir libre de toute obstacle qui sera partagé entre les piétons et les terrasses de café et des aménagements pour les personnes à mobilité réduite: répartition de l'espace, matériaux, cheminements sur trottoirs, accès aux quais BHNS et leur aménagement, matériel roulant, signaux sonores, stationnements, mobiliers.
Ces intentions sont traduites dans les documents graphiques.

1.1.3.2 Tram bus et documents d'urbanisme et de planification

Les documents d'urbanisme et de planification urbaine pris en compte sont les suivants :

- Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Énergie prévu par l'article L. 222-1 du code de l'environnement,
- Schéma Régional de Cohérence Écologique prévu par l'article L. 371-3 du code de l'environnement,
- Plans de Prévention des Risques technologiques prévu par l'article L. 515-15 du code de l'environnement et Plan de Prévention des Risques

naturels prévisibles prévu par l'article L. 562-1 du même code,
- Schéma de Cohérence Territorial prévu par les articles L.122-1 et suivants du code de l'urbanisme,
- Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur prévu par l'article L.313-1 du code de l'urbanisme. Le projet doit respecter les prescriptions du PSMV et notamment la préservation des alignements d'arbres existants implantés en périphérie du secteur sauvegardé de l'Ecusson de part et d'autres des boulevards, qui sont inscrits comme « alignements plantés à maintenir, renforcer ou créer ».

Ces documents affichent des intentions très générales dont on peut considérer qu'elles sont respectées dans le projet tel qu'il est présenté.

Le respect des plans relatifs à la ressource en eau à sa qualité et à sa protection tels que le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux prévu par les articles L. 212-1 et L. 212-2 du code de l'environnement, et le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux prévu par les articles L. 212-3 à L. 212-6 du code de l'environnement, n'ont que peu d'incidence sur le projet qui ne modifie pas de façon significatives les ouvrages existants. Le dossier assainissement figurant en annexe du permis d'aménager prévoit une augmentation des bouches d'engouffrement et une amélioration des ouvrages d'accès au cadereau de la fontaine. Les caractéristiques des rejets ne sont pas évoquées ni l'amélioration de leur qualité par des ouvrages de traitement ou de décantation. Le site de centre urbain ne permet pas des objectifs plus ambitieux.

1.1.3.3 Tram bus et risques naturels et technologiques

- La commune de Nîmes est classée en zone de sismicité faible, qui ne fait l'objet d'aucune exigence particulière.

- Le Plan de Prévention des Risques Inondation comporte des enjeux forts pour la ville de Nîmes. Il emporte de nombreuses contraintes pour ce qui est de la construction ou aménagement de bâtiments Le type de projet envisagé de par sa nature, ne présente pas d'incompatibilité avec le règlement du PPRI. Il s'agit essentiellement pour les aménagements urbains sensibles de les maintenir si possible à une cote PHE + 30cm ou d'assurer la continuité ou la remise en service du réseau.

- Aucun mouvement de terrain n'a été enregistré sur la commune de Nîmes et l'aléa retrait gonflement des argiles est faible sur le territoire de la commune.

- Le tour de l'Ecusson est concerné par la présence d'une nappe à faible profondeur. Du fait de déblais peu importants, les risques de contact avec la nappe sont limités et comme cela a été mentionné a propos du SDAGE, les rejets ne font pas l'objet de traitement particulier.

- Il n'y a pas d'enjeu en matière de risque industriel pour le projet

- Le recensement des sites susceptibles d'être pollués est établi mais les interventions sur le seul domaine public ne constituent pas un enjeu important.

- Le risque feux de forêt ne concerne pas le périmètre d'étude localisé en secteur urbain.

1.1.3.4 Tram bus et milieu naturel et équilibres biologiques

- Les différents périmètres d'inventaire tels que Z;N.I.E.F.F., Zones Humides et Plan Nationaux d'action sont sans conséquences sur le projet. Un Espace Naturel Sensible relatif à la valeur écologique des populations d'oiseaux concerne le périmètre d'étude mais n'a pas d'incidence sur le projet.

- Les périmètres de protection réglementaires et contractuels Natura 2000 et arrêté préfectoral de protection du biotope sont sans incidence. Par contre le PSMV comporte la protection des espaces boisés classés et des alignements d'arbres et à ce titre les alignements d'arbres des boulevards Gambetta, Amiral Courbet, Libération et Victor Hugo sont protégés. Le projet doit veiller à la conservation de ces alignements, ce qui est le cas, dans la mesure où aucun abattage ni suppression d'arbre n'est prévu, les plantations sont prévues d'être conservées dans leur intégralité.
  La ville de Nîmes a une forte volonté de considérer l'environnement dans l'ensemble de ses projets de ville. Celle-ci est renforcée par la Charte de l'Arbre qui a pour objectif de rappeler le rôle de l'arbre, être vivant en milieu urbain, et les mesures de protection à réaliser lors de travaux sur le domaine public. La protection et la mise en valeur des jardins publics et squares sur le linéaire sont notées comme revêtant un enjeu moyen

Une réflexion sur l'élaboration d'une trame verte et bleue sur le territoire communal de Nîmes est menée depuis 2007 par l'Agence d'Urbanisme et de Développement des Régions Nîmoise et Alésienne (AUDRNA).
Cette démarche, « trame verte et bleue » vise à étudier l'espace « vide » constitué par les espaces publics, les espaces naturels, les espaces agricoles, les espaces laissés entre les constructions, avec :

- une prise en compte des spécificités du site et du paysage (présence et dynamique de l'eau, relief, géologie, occupation par l'homme …), dans le but d'établir un tout hiérarchisé et maillé, qui puisse constituer une ossature urbaine paysagère Nîmoise.
- un regard environnemental dans le but de donner une cohérence aux structures végétales existantes, de créer des continuités écologiques (respect des milieux naturels).
- une attention particulière pour les usages et les fonctions de ces espaces, dans le but de répondre à la demande sociale d'espaces verts (parcs, squares, circulations douces…).

Bien qu'aucune trame bleue ou verte n'ait été définie sur le périmètre de l'opération, l'aménagement des places (6 sur le périmètre du permis d'aménager et 3 hors périmètre) est mené en cohérence avec la démarche mentionnée et la volonté affichée de la commune.
D'autre part les types de mobiliers urbains prévus et la nature des matériaux de surface utilisés contribuent à la qualité des aménagements prévus
Le mobilier urbain s'inspire de ce qui est présent sur les derniers aménagements réalisés à Nîmes, dans le cadre de l'opération AEF7 et de la ligne du BHNS existante. Cette décision vise à :

- ne pas multiplier les types et styles du mobilier pour avoir une cohérence dans les aménagements contigus et sur le tour de l'Ecusson,
- trouver une identité commune
- faciliter la maintenance.

L'ensemble des revêtements proposés s'inscrit dans le vocabulaire caractéristique de la ville de Nîmes et doit répondre à plusieurs critères :

- être pérenne,
- être adapté aux usages,
- respecter l'héritage historique,
- être conforme aux prescriptions du PSMV,
- être compatible avec les aménagements connexes récents.

Les matériaux utilisés pour l'extension de la ligne du T1 autour de l'Ecusson seront dans la continuité de ceux utilisés sur le tronçon existant. Il s'agit donc d'enrobé, bétons désactivés et grenaillés, pierre, stabilisés, etc.

Dans le domaine des habitats et de la flore, l'étude d'impact basée sur une étude spécifique réalisée en 2013 par le bureau NATURALIA note que les habitats naturels constituent un enjeu négligeable. Il en est de même des peuplements floristiques en raison d'un niveau de dégradation des habitats et de la forte urbanisation.

Les enjeux pour les peuplements faunistiques sont portés essentiellement par les reptiles en raison de la présence d'une espèce en voie d'extinction en France, l'hémidactyle verruqueux. L'enjeu régional de cette espèce est très fort et la plus grande population suivie de cette espèce est menacée par les travaux d'urbanisation. Bien qu'elle n'ait pas été observée directement sur le site de l'Ecusson, elle est très fortement possible au sein du secteur (Bd Amiral Courbet et Arènes). Elle constitue donc un enjeu majeur pour la ville de Nîmes.
Quant à la Tarente, dans la région, elle constitue un enjeu faible et ses effectifs semblent assez importants dans la ville de Nîmes.
Pour autant les conséquences de cette situation se trouvent essentiellement dans les conditions de réalisation des travaux. Des dispositions particulières sont prévues dans le cadre de la consultation des entreprises en matière de protection de l'environnement durant la phase chantier.
Le Maître d'Ouvrage mettra en place un système basé sur le management environnemental se traduisant par une organisation particulière vis-à-vis de la protection de l'environnement, avec en particulier :

- la mise en place de prescriptions particulières inscrites dans le Cahier des Contraintes

Environnementales de Chantier (CCEC),

- l'établissement par les entreprises adjudicataires des travaux d'un Plan de Respect de l'Environnement (PRE) dans lequel elles s'engagent sur les moyens à mettre en œuvre,
- le contrôle et le suivi par le Maître d'Ouvrage et son Maître d'œuvre du respect des prescriptions et moyens prévus au PRE.

L'entrepreneur s'engage à :

- Fournir dans son offre, un Schéma Organisationnel du Plan de Respect Environnement (S.O.P.R.E.), qui présente les moyens et méthodes qu'il se propose de mettre en œuvre pour le respect des exigences environnementales.
- Élaborer pendant la phase de préparation du chantier, un Plan de Respect de l'Environnement (P.R.E.), conforme au S.O.P.R.E., qui précise les mesures sur lesquelles il s'engage pour le respect des exigences environnementales.
- Se soumettre au contrôle externe dont la fréquence et le contenu seront précisés à l'entreprise lorsque le Maître d'œuvre aura établi son propre plan de contrôle. Ce dernier est issu des réflexions contenues dans le P.R.E. et le schéma de référence qui en découle.

L'entreprise s'engage ainsi à mettre en œuvre tous les moyens pour respecter les enjeux environnementaux du secteur dans lequel s'insère le chantier.

La mise en place du TCSP est l'occasion de reconstituer une trame paysagère cohérente valorisant le patrimoine urbain, le paysage urbain faisant partie intégrante de la valorisation des espaces publics et des paysages.

1.2 – Objet de l'enquête publique

L'enquête publique unique ouverte par M. le Président de Nîmes Métropole a pour objet :
–de recevoir le public, de l'informer et de recueillir ses observations, propositions et contre-propositions sur le projet d'extension Nord section 1 de la ligne T1 de TCSP par un BHNS autour de l'écusson sur la commune de Nîmes, et le permis d'aménager en résultant.
–de rechercher ou éventuellement de proposer des solutions d'aménagement qui puissent recueillir le meilleur consensus,

–de permettre au Maître d'Ouvrage, la Communauté d'Agglomération Nîmes Métropole, d'améliorer le projet présenté.

–

CHAPITRE 2 – Déroulement de la procédure

2.1 – Désignation de la commission d'enquête

A la suite de la demande enregistrée le 24 avril 2014, par laquelle le Président de Nîmes Métropole demande la désignation d'une commission d'enquête pour conduire l'enquête publique unique en vue de la déclaration de projet et du permis d'aménager de l'extension Nord de la section 1 (Ecusson) de la ligne T1 du BHNS sur le territoire de la commune de Nîmes, M. le Vice Président du Tribunal Administratif de Nîmes a, par décision n° E14000052 / 30 du 13 mai 2014, constitué, pour le projet susvisé, une commission d'enquête composée ainsi qu'il suit :
Président : M. Robert DEWULF, Premier Conseiller du Corps des TA et CAA, en retraite,
Membres titulaires : M. Yves ALLAIN, Ingénieur divisionnaire des TPE, retraité, et M. Etienne TARDIOU, Ingénieur divisionnaire des TPE, retraité,
Membre suppléant : Mme Jeanine RIOU, Ingénieur sanitaire, directrice adjointe à la DDASS du Gard, retraitée.

2.2– Modalités de la procédure

Par Arrêté Communautaire T-D N° 2014 – 05 – 60 en date du 22 mai 2014 (Annexe 1) M. le Président de Nîmes Métropole :
- a défini les modalités d'ouverture et d'organisation de l'enquête publique unique préalable à la déclaration de projet et au permis d'aménager concernant l'extension Nord section 1 de la ligne 1 de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) avec un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) sur la commune de Nîmes.
- a fixé la durée de l'enquête du lundi 16 juin au vendredi 18 juillet 2014 inclus.
- a indiqué que le siège de l'enquête publique est fixé à l'Hôtel d'Agglomération de Nîmes Métropole
- a indiqué que les pièces des dossiers de l'enquête, ainsi qu'un registre, seront déposés à :
    - L'Hôtel d'agglomération de Nîmes Métropole
      3, rue du Colisée 30947 Nîmes
    - L'Hôtel de Ville de Nîmes
      Place de l'Hôtel de Ville 30000 Nîmes

afin que chacun puisse en prendre connaissance aux jours et heures normales d'ouverture de l'Hôtel d'agglomération de Nîmes Métropole et de l'Hôtel de Ville de Nîmes et consigner éventuellement ses observations sur les registres et que les observations pourront également être adressées par écrit au Président de la commission d'enquête à l'Hôtel d'agglomération, 1, rue du Colisée 30947 Nîmes.

- a mentionné qu'au moins un membre de la commission d'enquête siègera et recevra le public intéressé par ce dossier selon le calendrier suivant

LIEUX PERMANENCES	DATE DES PERMANENCES	HEURES DES PERMANENCES
Hôtel d'Agglomération de Nîmes Métropole et Hôtel de Ville de Nîmes	Lundi 16 juin 2014	9h00 – 12h00
Hôtel de Ville de Nîmes	Samedi 21 juin 2014	9h00 – 12h00
Hôtel d'Agglomération de Nîmes Métropole	Mardi 24 juin 2014	15h00 – 18h00
Hôtel de Ville de Nîmes	Jeudi 26 juin 2014	14h00 – 17h00
Hôtel de Ville Nîmes	Samedi 28 juin 2014	9h00 -12h00
Hôtel d'Agglomération de Nîmes Métropole	Mercredi 2 juillet 2014	9h00 – 12h00
Hôtel d'Agglomération de Nîmes Métropole	Vendredi 4 juillet 2014	9h00 – 12h00
Hôtel d'Agglomération de Nîmes Métropole	Mardi 8 juillet 2014	15h00 – 18h00
Hôtel de Ville de Nîmes	Jeudi 10 juillet2014	16h00 – 19h00
Hôtel de Ville de Nîmes	Mercredi 16 juillet 2014	09h00 – 12h00
Hôtel d'Agglomération de Nîmes Métropole et Hôtel de Ville de Nîmes	Vendredi 18 juillet 2014	14h00 – 17h00

- indiqué que le Président de la Commission d'enquête clôturera et signera le registre d'enquête au terme de l'enquête.
- indiqué que la commission d'enquête rencontrera Nîmes Métropole et lui communiquera les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse transmettra les observations consignées sous huitaine et que Nîmes Métropole disposera alors d'un délai de quinze jours pour produire ses observations éventuelles.
- indiqué que le Président de la commission d'enquête adressera à Nîmes Métropole les exemplaires du dossier d'enquête déposés au siège de l'enquête et l'Hôtel de Ville de Nîmes accompagnés des registres et des pièces annexées, avec le rapport unique et les conclusions motivées au titre de chacun des objets de l'enquête, et ce dans un délai de 30 jours au terme de l'enquête publique et qu'il transmettra simultanément une copie du rapport et des conclusions motivées au Président de Tribunal Administratif de Nîmes.
- indiqué qu'un avis au public faisant connaître l'ouverture de l'enquête
  - sera publié quinze jours au moins avant le début de celle-ci et rappelé dans les huit premiers jours de l'enquête dans les journaux Midi Libre et Gazette de Nîmes
  - sera publié, par voie d'affichage, quinze jours au moins avant le début de l'enquête, et pendant toute la durée de celle-ci, par les soins de Nîmes Métropole, sur les lieux prévus pour la réalisation du projet au voisinage de l'aménagement par l'apposition d'affiches visibles et lisibles de la voie publique.
  - sera affiché à l'Hôtel d'agglomération de Nîmes Métropole et à l'Hôtel de ville de Nîmes
  - sera consultable sur le site internet de Nîmes Métropole www.nimes-metroplefr

Par décision motivée en date du 10 juillet 2014 (Annexe 2) le président de la commission d'enquête, en application des dispositions de l'article R 123-6 du code de l'environnement, a décidé de prolonger l'enquête jusqu'au 13 août 2014. L'enquête a donc eu lieu sur une période de 56 jours.

Par Arrêté Communautaire T-D N° 2014 – 07 – 84 du 11 juillet 2014 (Annexe 3), M. le Président de Nîmes Métropole a défini les modalités de cette prolongation selon le calendrier des permanences suivantes :

LIEUX PERMANENCES	DATE DES PERMANENCES	HEURES DES PERMANENCES
Hôtel de Ville de Nîmes	Vendredi 25 juillet 2014	14h00-17h00
Hôtel d'Agglomération de Nîmes Métropole	Jeudi 31 juillet 2014	09h00- 12h00
Hôtel de Ville de Nîmes	Lundi 4 août 2014	14h00 – 17h00
Hôtel d'Agglomération de Nîmes Hôtel de Ville de Nîmes	Mercredi 13 août 2014	14h00 – 17h00

Le dossier et un registre d'enquête, cotés et paraphés par un membre de la commission d'enquête avant ouverture de l'enquête, ont été déposés à l'Hôtel d'Agglomération de Nîmes Métropole et à l'Hôtel de Ville de Nîmes pour être tenus à la disposition du public aux heures d'ouverture de ces lieux au public.

2.1 Modalités de l'enquête

L'enquête s'est déroulée aux heures et dates fixées par les arrêtés en date des 22 mai et 11 juillet 2014 précité de Monsieur le Président de Nîmes Métropole.

2.2 Incidents

Les conditions matérielles de l'enquête n'ont pas été favorables au bon accueil du public à l'Hôtel de ville de Nîmes. Le lieu avait été choisi pour sa proximité de la population habitant l'Ecusson notamment (le nombre de personnes venant consulter le dossier et apportant leurs observations atteste de l'utilité d'un tel choix).
L'exigüité du local, partagé avec des fonctionnaires municipaux au travail, n'a pas permis de recevoir le public dans des conditions adéquates pour une enquête publique. L'accès des personnes à mobilité réduite sur ce site était impossible pour celles se déplaçant en fauteuil roulant. Il n'a pas été possible d'obtenir un autre lieu pour la tenue des permanences alors que les difficultés rencontrées avaient été signalées dès le début de l'enquête.

2.3 Clôture de l'enquête

L'enquête s'est terminée le 13 août 2014 à 17h00 après les dernières permanences tenues concomitamment à L'Hôtel d'Agglomération de Nîmes Metropole et l'Hôtel de Ville de Nîmes.
Les deux registres d'enquête ont été clos par le Président de la commission d'enquête le même jour.

2.4 – Composition du dossier

Le dossier soumis à l'enquête publique unique, déposé comme indiqué ci-dessus, comprend cinq tomes, A, B, C, D, E, éventuellement subdivisés, et comprenant des pièces écrites et des documents graphiques, dont la composition est détaillée ci-après.

Tome A – Dossier d'enquête publique (61 pages) **:**
Pièce A1 - Plan de situation
Pièce A2 – Note de présentation :
Propos liminaires
1 – Les acteurs
2 – L'objet de la présente enquête
3 – Le projet
4 – Les textes régissant la présente enquête et les autres textes s'appliquant au projet
5 – L'insertion de l'enquête dans les procédures administratives
6 – Mention des autres autorisations nécessaires pour réaliser le projet
Pièce A3 – Bilan de la concertation et délibération d'approbation du bilan de la concertation.

Volume B – Permis d'aménager :
B-1 Pièces écrites (109 pages) :
1 –Contexte de l'étude
2 – Description du contexte et enjeux du projet
2.1 2.1 – Définition du Périmètre du Permis d'aménager
2.2 2.2 – Insertion architecturale
2.3 2.3– Répartition de l'espace public – Principes généraux
2.4 - Les station
2.5 - Les revêtements
2.3 2.6 - Les aménagements et leurs particularités spécifiques
2.4 2.7 - La vie locale
2.5 2.8 - Les stations du BHNS sur le tracé
2.62.9 - Les aménagements des places et espaces majeurs
2.72.10 - Eclairage public
2.82.11 - Les espaces verts
2.112.12 - Le mobilier urbain
3 – Modalités d'organisation des travaux.

B-2 Pièces graphiques
0 – Aménagement Urbain - Plan de situation au 1/1000,
1 – Aménagement Urbain - Plan de planimétrie sur l'existant au 1/1000,
(Planches 01,02,03,04,05,06 au 1/500),
2 – Aménagement Urbain – Plan de revêtement et d'aménagement au 1/1000,
(planches 01,02,03,04,05,06 au 1/500),
3 – Aménagement Urbain – Plan des plantations au 1/1000,
(planches 01,02,03,04,05,06 au 1/500),
4 – Carnet de Coupes – Repérage au 1/5000) et 14 coupes au 1/200,
5 – Plan des stations (1/200 et 1/100) : 01 Arènes, 02 Maison carrée, 03 Coupole,
04 Porte Auguste, 05 Amiral Courbet, 06 Feuchères Esplanade,
6 – Les Places :
6.1 Places dans le périmètre du Permis d'aménager : 1. Place de la Madeleine, 2. La Maison Carrée, 3. Square Antonin, 4. Square de la Bouquerie, 5. Place de la Division Daguet, 6. Square de la Couronne,

6.2 Places dans le périmètre d'études et hors du permis d'aménager :1. Place Questel, 2. Place Saint Charles, 3. Place des Carmes.

B-3 Annexes
Carnet de coupes en annexe au 1/200,
Stationnement et aires de livraison (repérage + 6 planches au 1/1000),
Vie locale : bus, commerces, terrasses, stationnements, livraisons et transports de fond (repérage + 11 planches au 1/500),
Réseau d'assainissement (Notice de 22 pages + 10 plans de localisation au 1/100),
Assainissement des eaux pluviales (11 planches au 1/200),
Accès Pompiers (Notice de 4 pages + 11 planches au 1/200),
Dossier d'Archéologie préventive : notice de 27 pages.
Avis de la DRAC Languedoc Roussillon du 03.04.2014
Avis du Conservateur régional de l'Archéologie du 18.04.2014.

Tome C :
Pièce C-1 – Résumé non technique (pages 8 à 78) :
(La décomposition est identique à celle de l'étude d'impact ci-après).

Pièce C-2 – Etude d'impact (pages 79 à 460)
Préambule,
1 Description du projet
2 Analyse de l'état initial de la zone et des milieux susceptibles d'être affectés par le projet,
3 Analyse des effets positifs et négatifs, directs et indirects, temporaires et permanents, à court, moyen et long terme, du projet sur l'environnement et mesures de suppression, de réduction ou de compensation,
4 Analyse des effets cumulés,

5 Esquisse des principales solutions de substitution examinées et raisons pour lesquelles le projet a été retenu,
6 Eléments permettant d'apprécier la compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme et de planification,
7 Mesures d'évitement, de réduction et de compensation des effets du projet,
8 Présentation des méthodes utilisées,
9 Description des difficultés rencontrées,
10 Auteurs de l'étude,
11 Appréciation des impacts de l'ensemble du programme,
12 Eléments spécifiques aux infrastructures de transport,
13 Etudes d'incidences exigée au titre des articles R.414-19 à 26 du code de l'environnement.

Tome D : Evaluation socio-économique du projet et du programme (71 pages)
1 Présentation générale du projet et du programme,
2 Les objectifs et les motifs du choix du projet,
3 Evaluation des impacts du projet sur les transports et les déplacements,
4 Analyse de l'impact carbone du projet d'extension de la ligne T1,
5 Analyse des conditions d'exploitation et des coûts du projet,
6 Evaluation socio-économique du projet,
7 Evaluation socio-économique de l'ensemble de la ligne T1,
8 Evaluation socio-économique du programme,
9 Annexes.

Tome E :
Pièce E-1 – Avis de l'autorité compétente en matière d'environnement,
Pièce E-2 – Réponse à l'avis.

2.5– Visite des lieux et information de la commission d'enquête

Le 15 mai 2014, la commission d'enquête s'est réunie de 14h30 à 17h30 avec des représentants de Nîmes Métropole dans les bureaux de l'Hôtel d'Agglomération (Mme Françoise Battault, Directrice des Investissements et Transports des Opérations TCSP, M. Laurent Meyer, Chef de projet Systèmes et Matériel Roulant DIT TCSP à Nîmes Métropole, Mme Caroline Savanier, Directrice de la Communication). Cette réunion a eu pour objet une première information sur le projet mais surtout de concerter sur les modalités de la procédure de l'enquête et en particulier sur la rédaction de l'arrêté d'ouverture et d'organisation de celle-ci.

Le 21 mai 2014, la commission d'enquête s'est à nouveau réunie à l'Hôtel d'Agglomération de 14h à 17h avec Laurent Meyer, Chef de projet Systèmes et Matériel Roulant DIT TCSP à Nîmes Métropole qui lui a fait une présentation plus détaillée du projet après des mises au point sur la rédaction de l'arrêté d'ouverture de l'enquête et de l'avis d'enquête à publier et afficher.

Le 4 juin 2014, la commission d'enquête s'est rendue le matin à l'Hôtel d'Agglomération pour viser et parapher les dossiers et registres d'enquête à mettre

à disposition du public dans les deux lieux prévus. Elle a pu rencontrer, l'après-midi, les élus de la Communauté d'Agglomération, en particulier M. Yvan Lachaud, Président de Nîmes Métropole, les vice-présidents M. William Portal, maire de Marguerittes et M. Christian Schaepfer, maire de Caissargues.

Accompagnée par M. Laurent Meyer, Chef de projet Systèmes et Matériel Roulant DIT TCSP à Nîmes Métropole, elle a effectué un tour complet de l'écusson à partir des arènes pour examiner les lieux concernés par le projet de réalisation de la voie réservée au Bus à Haut Niveau de Service et aux aménagements urbains devant en résulter sur les différents boulevards, les places et squares qui composent le pourtour de l'écusson.

A la demande de Nîmes Métropole, la commission d'enquête a rencontré :

- le 26 juin 2014, le service d'urbanisme de la Ville de Nîmes dans les locaux des services techniques de la Ville de Nîmes de 10h00 à 11h00 en présence de Mme Sylvie Mounis, directrice de l'urbanisme à la Ville de Nîmes, de M. Daniel Broquier, responsable service secteur sauvegardé de la Ville de Nîmes, de Mme Battault, directrice des investissements et transports et des Opérations TCSP à Nîmes Métropole.
- Le 10 juillet 2014, le service des Investissements Transport et TCSP Nîmes Métropole en présence de Maître Vincenot-Palies afin de présenter les thèmes des premières observations collectées.

Le 21 août 2014.,la commission d'enquête s'est rendue à l'Hôtel d'Agglomération pour rencontrer le maître d'ouvrage afin de lui notifier le procès verbal synthétique des observations recueillies au cours de l'enquête publique unique, et lui présenter les questions concernant la déclaration de projet d'une part, et le permis d'aménager d'autre part, qui lui paraissent devoir être essentiellement traitées par le mémoire en réponse du Maître d'ouvrage.

Le 3 septembre 2014, la commission d'enquête s'est rendue à l'Hôtel d'Agglomération où Nîmes Metropole lui a remis le mémoire en réponse aux observations collectées dans le procès verbal de synthèse précité.

2.6– Information du public

L'information du public a été assurée conformément aux dispositions de l'article 11 de l'Arrêté Communautaire précité en date du 22 mai 2014:
- en premier lieu

- par les affichages publics prévus (Annexe 4) par les arrêtés précités d'organisation de l'enquête (lancement de l'enquête et sa prolongation) par affiches visibles et lisibles de la voie publique, en particulier sur les emplacements prévus pour les stations et sur les secteurs des places et squares objets des aménagements urbains les plus significatifs,
- par une brochure « Gagner le cœur de la Métropole » déposée dans toutes les boîtes à lettres de l'agglomération en début d'enquête,
- par un bandeau d'annonce électronique déroulant dans les trams bus existants,
- par l'insertion de l'avis d'enquête sur le site internet de Nîmes Métropole : www.nimes-metropole.fr
-

- en deuxième lieu, par des insertions légales dans la presse locale dans 2 (deux) journaux diffusés dans le Département du Gard et sur la commune de Nîmes :

* Le journal « Midi Libre » éditions des 31 mai, 21 juin et 17 juillet 2014,
* Le journal « La Gazette de Nîmes» édition des 29 mai, 19 juin et 17 juillet 2014.

Une centaine de personnes sont venues rencontrer les membres de la commission d'enquête lors des 18 permanences tenues : 190 observations ont été consignées sur les registres d'enquête, 3 observations ont été émises oralement et 98 courriers ont été déposés ou adressés au Président de la

commission d'enquête, dont 8 arrivés après la clôture des registres d'enquête, mais valides puisque déposés ou postés avant la date de clôture de l'enquête.

La publicité faite a donc été suffisante pour l'information de la population qui a utilisé la période de prolongation d'enquête pour faire part de ses observations.

2.7 – Les permanences

Conformément aux dispositions des Arrêtés Communautaires du 22 mai 2014 et du 11 juillet 2014, au moins un membre de la commission d'enquête s'est tenu à la disposition du public pour recevoir ses observations aux permanences suivantes :

– le 16 juin 2014 :.R.Dewulf..à l'Hôtel d'Agglomération et Y.Allain avec E.Tardiou à l'Hôtel de Ville de Nîmes,
– le 21 juin 2014 : Y.Allain à l'Hôtel de Ville de Nîmes,
– le 24 juin 2014 : E.Tardiou à l'Hôtel d'Agglomération,
– le 26 juin 2014 : Y.Allain à l'Hôtel de Ville de Nîmes,
– le 28 juin 2014 : R.Dewulf à l'Hôtel de Ville de Nîmes,
– le 2 juillet 2014 : E.Tardiou à l'Hôtel d'Agglomération,
– le 4 juillet 2014 : R. Dewulf à l'Hôtel d'Agglomération,
– le 8 juillet 2014 : Y. Allain à l'Hôtel d'Agglomération,
– le 10 juillet 2014 : R.Dewulf avec Y.Allain et E.Tardiou à l'Hôtel de Ville de Nîmes,
– le 16 juillet 2014 : E. Tardiou à l'Hôtel de Ville de Nîmes,
– le 18 juillet 2014 : R.Dewulf avec E.Tardiou à l'Hôtel de Ville de Nîmes et .Y.Allain.à l'Hôtel d'Agglomération,
–le 25 juillet 2014 : Etienne Tardiou à l'Hôtel de Ville de Nîmes,
–le 31 juillet 2014 : Robert Dewulf à l'Hôtel d'Agglomération,
– le 4 août 2014 : Y. Allain à l'Hôtel de Ville de Nîmes
– Le 13 août 2014 : R.Dewulf avec Y.Allain à l'Hôtel de Ville de Nîmes et E.Tardiou.à l'Hôtel d'Agglomération

2.8– Clôture de l'enquête

Le 13 août 2014 à 17h00, l'enquête publique unique a été close simultanément à l'Hôtel de Ville de Nîmes et à l'Hôtel d'Agglomération de Nîmes Métropole.

Les dossiers d'enquête et les registres mis à la disposition du public ont été recueillis par un membre de la commission d'enquête et remis à son Président pour être clos et signés par lui conformément aux dispositions des Arrêtés Communautaires du 22 mai 2014 et 11 juillet 2014.

3.1– Liste des personnes ou groupes de personnes ayant émis des observations

Dans les tableaux ci-après figurent les noms des personnes ou groupes de personnes qui se sont manifestées par écrit, soit directement sur les registres d'enquête, soit par courrier adressé à la commission d'enquête, soit verbalement auprès des membres de celle-ci présents lors des permanences ou qui leur ont remis des courriers ou documents.

Registre n°1 – Hôtel de Ville de Nîmes :

HV n°	Désignation des Personnes et des Associations ayant émis des observations	Obs. Regis.	Obs. Oral.	Obs. Lettr.	Déclaration de Projet							Permis d'aménager	
					Thème 1 condit. enquête	Thème 2 prolong. délai	Thème 3 inutilité, coût proj	Thème 4 autres priorités	Thème 5 danger. projet	Thème 6 intérêt projet	Thème 7 questions diverses	Thème A alignem. arbres	Thème B aménag. particul.
HV 1	M. MENDEY ?	17.06								X			
HV 2	M. VELY ?	18.06								X			
HV 3	Mme SOULIER?	-									X		
HV 4	Signature illisible	19.06									X		
HV 5	M. G. NURY, Président Conseil Syndical Maison de Daudet, 20 bd Gambetta Nîmes	20.06											X
HV 6	« Commerçante Ecusson »	21.06						X			X		
HV 7	Mme E. PELLET	-									X		
HV 8	M. M. ROUMEJON		21.06										X
HV 9	M. CAPIA		-										X
HV 10	M. Alfred DANIEL, le Gallicus, 40 rue Cité Foulc à Nîmes			21.06							X		
HV 11	Signature illisible	23.06								X			
HV 12	Signature illisible	-								X			
HV 13	Mme S. CORGIER, 1A rue des Cazons à Nîmes	-								X			
HV 14	M. Pierre TIMOTHEE, 1A rue des Cazons	-								X			
HV 15	M. CAPIEU, 1 place de la Salamandre à Nîmes	-								X			

HV n°	Désignation des Personnes et des Associations ayant émis des observations	Obs. Regis.	Obs. Oral.	Obs. Lettr.	Déclaration de Projet							Permis d'aménager	
					Thème 1 condit. enquête	Thème 2 prolong. délai	Thème 3 inutilité, coût proj	Thème 4 autres priorités	Thème 5 danger. projet	Thème 6 intérêt projet	Thème 7 questions diverses	Thème A alignem. arbres	Thème B aménag. particul.
HV 16	M. R. SIPIOT, 50 bd Gambetta à Nîmes	24.06							X				
HV 17	Mme G. SALMON			24.06						X			
HV 18	M. D. BORIO, 80 impasse Mas Reynaud à Nîmes	25.06								X			
HV 19	Sylvnimo@orange.fr	-							X				
HV 20	« Nîmoise d'adoption »	-					X						
HV 21	Signature illisible	26.06											X
HV 22	Signature illisible	-			X								
HV 23	anonyme		26.06				X						
HV 24	M. René RIOS, 26 rue Marcel Cabos à Nîmes	26.06							X				
HV 25	M. Cyril ALLOUAT, restaurant Les Alizés, 26 bd Victor Hugo à Nîmes	-											X
HV 26	Signature illisible	-						X					
HV 27	Signature illisible	-						X	X				
HV 28	M. Denis DELMAS, 4 rue de la Renaissance à Nîmes	-			X			X					
HV 29	M. Félix GAUTIER, 45 rue Baron à Nîmes	-										X	
HV 30	M. Guy MARTEL, 6 rue Léopold Morice à Nîmes	-				X	X						
HV 31	Mme Mireille COULAUDOU, 45 rue Baron à Nîmes	-				X							
HV 32	Mme Sophie SERVAIS	-				X						X	X
HV 33	Mme M. P. MERCIER 15 impasse Général Laperrine à Nîmes	-			X								
HV 34	M. Pierre CHEVALIER, 57 rue Bonfa à Nîmes	-			X		X						
HV 35	Mme C. MARTEL	-				X							
HV 36	Signature illisible	-				X							
HV 37	Mme Monique CHEVALIER	-				X							

HV n°	Désignation des Personnes et des Associations ayant émis des observations	Obs. Regis.	Obs. Oral.	Obs. Lettr.	Déclaration de Projet							Permis d'aménager	
					Thème 1 condit. enquête	Thème 2 prolong. délai	Thème 3 inutilité, coût proj	Thème 4 autres priorités	Thème 5 danger. projet	Thème 6 intérêt projet	Thème 7 questions diverses	Thème A alignem. arbres	Thème B aménag. particul.
HV 38	Mme Jamie ARNEGUY	-				X							
HV 39	Mme Josette PAOLI	-											X
HV 40	M. A. FRANCISCO	27.06			X		X	X					
HV 41	« NABAB », 24 bd Victor Hugo à Nîmes	-											X
HV 42	M. André FERT ?	-					X	X					
HV 43	M. Ikor MARTINEZ ?	28.06					X						
HV 44	Signature illisible	-					X						
HV 45	anonyme	-					X						
HV 46	M. B. SIMON	-						X			X		X
HV 47	Mme Monique CHEVALIER	-					X		X			X	
HV 48	Mme Amélie BORIO, 2 impasse Armand Barbès à Nîmes	30.06								X			
HV 49	Signature illisible	-					X						
HV 50	M. Jean Claude BORIO ?	01.07								X			
HV 51	M. Jean Baptiste SARAMONE	-								X			
HV 52	Mme Anne SOULET	-					X	X					
HV 53	M. Joël FURNON	-								X			
HV 54	Signature illisible	-											X
HV 55	Signature illisible	-			X								
HV 56	Signature illisible	-					X					X	
HV 57	M. COSTE	02.07					X						
HV 58	Signature illisible	-					X						
HV 59	Mme Simone ATTIA, la Cigale à Nîmes	-					X	X					
HV 60	Mme Hélène ARTIGNAN	03.07							X				
HV 61	Mme Rosie SUCCO	-								X	X		
HV 62	M. A. CLAVEL	-					X						
HV 63	2 signatures illisibles	-								X			
HV 64	Mme DELEPLACE	-								X			

HV n°	Désignation des Personnes et des Associations ayant émis des observations	Obs. Regis.	Obs. Oral.	Obs. Lettr.	Déclaration de Projet							Permis d'aménager	
					Thème 1 condit. enquête	Thème 2 prolong. délai	Thème 3 inutilité, coût proj	Thème 4 autres priorités	Thème 5 danger. projet	Thème 6 intérêt projet	Thème 7 questions diverses	Thème A alignem. arbres	Thème B aménag. particul.
HV 65	M. DEBUREAUX	-								X			
HV 66	M. René LESAGE, 1 rue de l'Eglise à Vestric et Candiac	04.07									X		
HV 67	M. Jacques ROUXEL, 300 rue Etienne Ozi à Nîmes	-								X			
HV 68	Mme Nicole GUILLAUD, 206 chemin des Carrières à Nîmes	-				X	X						
HV 69	Mme Jamie ARNEGUY ?	-			X		X	X					X
HV 70	Mme Chantal SOUCHE	07.07								X			
HV 71	Signature illisible	-					X					X	
HV 72	Signature illisible	08.07								X			
HV 73	Signature illisible	-					X						
HV 74	Mme R. BONNEFOY, 85B rue de la République à Nîmes	-								X			
HV 75	M. Alain MARET, 6 rue Ernest Renan à Nîmes	-								X			
HV 76	Mme Christine PEGOUT, 159 impasse du Hunetton à Nîmes ?	-								X			
HV 77	Signature illisible	-					X						
HV 78	M. Patrick ROUX à Nîmes	-								X	X		
HV 79	Mme MORALES	-					X						
HV 80	Signature illisible	-								X			
HV 81	M. J.P. ?	-					X						
HV 82	Comité quartier Feuchères-Esplanade et rues adjacent.	10.07					X	X					
HV 83	M. Jacques TEISSIER à Nîmes	-					X	X					
HV 84	Mme Sylvie BERTHIOT, 4 rue de la Renaissance à Nîmes	-					X						
HV 85	Mme Martine DEFREMONT, 25 rue Pelloutier à Nîmes	-					X						
HV 86	M. Michel OLLIER, 15 bd Gambetta à	-					X						

HV n°	Désignation des Personnes et des Associations ayant émis des observations	Obs. Regis.	Obs. Oral.	Obs. Lettr.	Déclaration de Projet							Permis d'aménager	
					Thème 1 condit. enquête	Thème 2 prolong. délai	Thème 3 inutilité, coût proj	Thème 4 autres priorités	Thème 5 danger. projet	Thème 6 intérêt projet	Thème 7 questions diverses	Thème A alignem. arbres	Thème B aménag. particul.
	Nîmes												
HV 87	Signature illisible	-							X				
HV 88	Signature illisible	-											X
HV 89	M. Alain GILBERT, 99 route de Sauve à Nîmes	-						X					
HV 90	Mme Frédérique JARNOT	-					X						
HV 91	Mme Anne BOUCHOT, 18 rue Mareschal à Nîmes (lettre n°7 remise le 10.07)			10.07			X						
HV 92	Mme Sibylle JANNEKEYN, Porte-parole groupe local Europécologie, 7 rue Emile Jamais à Nîmes (lettre n°8 du 10.07)			-		X							
HV 93	Mme M.P. MERCIER, 15 impasse Général Laperrine à Nîmes (lettre n° 9 du 10.07)			-	X		X	X					
HV 94	M. Michel OLLIER, 15 bd Gambetta à Nîmes (lettre n°10 du 10.07)			-							X		
HV 95	M. Dominique ROSSEL, Président du Conseil Syndical , 31 bd Gambetta à Nîmes (lettre n°11 du 09.07)			-							X		
HV 96	M. Gérard SABADEL, 8 rue Rouget de Lisle à Nîmes	11.07					X		X				X
HV 97	Mme Nicole MAIRE, chemin de Balan à Nîmes	15.07								X			
HV 98	Mme Céline N'GUYEN, 10 bd Victor Hugo à Nîmes (Restaurant Asi Arènes)	-											X
HV 99	M. Michel DUFLANC, 10bis bd Victor Hugo à Nîmes (Restaurant Croc Show)	-											X
HV100	Mme V. LOUËT	-					X	X				X	
HV101	Signature illisible	-								X			
HV102	M. Camille PARASME, 22 rue des Cormorans à Nîmes	16.07								X			
HV103	M. C. FABRE, chemin du Mas de Boudan à Nîmes	-						X					

HV n°	Désignation des Personnes et des Associations ayant émis des observations	Obs. Regis.	Obs. Oral.	Obs. Lettr.	Déclaration de Projet							Permis d'aménager	
					Thème 1 condit. enquête	Thème 2 prolong. délai	Thème 3 inutilité, coût proj	Thème 4 autres priorités	Thème 5 danger. projet	Thème 6 intérêt projet	Thème 7 questions diverses	Thème A alignem. arbres	Thème B aménag. particul.
HV104	M. Aimé BERNE, les Eygalades, rue E. Carrière à Nîmes	-								X	X		
HV105	Mme A. GUILLAUME, 2 rue Saint Mathieu à Nîmes	-					X	X					
HV106	M. André CARRIERE, Président du Comité de Quartier de Camplanier, 19 impasse des Lilas à Nîmes (lettre n°14 du 16.07)			16.07			X	X					
HV107	M. Claude ALLET (lettre n°15 du 11.07)			-			X						
HV108	M. Michel OLLIER, 15 bd Gambetta à Nîmes (lettre n°16 du 11.07)			-	X								
HV109	M. Michel OLLIER, 15 bd Gambetta à Nîmes (lettre n°17 du 11.07 + 3 PJ)			-			X	X					
HV110	M. P. JOURDAIN, 2 impasse des Pervenches à Bouillargues	17.07					X	X	X				
HV111	Mme Catherine AUGUSTE, rue de la Soubeyrane à Nîmes	-											X
HV112	M. P.H. RICHE, 6 rue Rivarol à Nîmes	-					X						
HV113	M.et Mme MAURY, 51 bd Gambetta Nîmes	-								X			
HV114	Mme Pascale LANDI, 259 impasse Gai Séjour à Nîmes	17.07								X			
HV115	M. Pierre HERMANS, HD SAVOIE, Hôtel l'Empire, 1 bd Saintenac à Nîmes	-											X
HV116	Anonyme	-			X								
HV117	Mme Martine GAGETTA-THIRARD	-					X						
HV118	Mme Martine GAGETTA-THIRARD, 133C rue Joseph d'Arbaud Nîmes (lettres n°18 du 15.07 et n°19 du 16.07)			17.07			X						
HV119	M. Alain THIRARD, 133C rue Joseph d'Arbaud à Nîmes (lettre n°20 du 16.07)			-		X	X						
HV120	M. D.BERLEMONT, 8 bd Alphonse Daudet à Nîmes	18.07					X						
HV121	M. A. DONCOEUR, 4 rue Baduel à Nîmes	-								X			

HV n°	Désignation des Personnes et des Associations ayant émis des observations	Obs. Regis.	Obs. Oral.	Obs. Lettr.	Déclaration de Projet							Permis d'aménager	
					Thème 1 condit. enquête	Thème 2 prolong. délai	Thème 3 inutilité, coût proj	Thème 4 autres priorités	Thème 5 danger. projet	Thème 6 intérêt projet	Thème 7 questions diverses	Thème A alignem. arbres	Thème B aménag. particul.
HV122	Mme Annie LIBERT, 5 rue Graverol à Nîmes	-								X			
HV123	Mme Jocelyne JALLAMION, 10 rue de Provence à Garons	-						X					
HV124	Signature illisible	-									X		
HV125	M. J.R. DELPLA, rue Villeperdrix à Nîmes	-			X		X						
HV126	Anonyme	-											X
HV127	Signature illisible	-					X	X					
HV128	Signature illisible	-					X						
HV129	M. THAN PIN, 3 square de la Couronne à Nîmes	-											X
HV130	Signature illisible	-					X					X	
HV131	Mme Gisèle MICHEL, 24 rue de l'Etoile à Nîmes	-					X	X					
HV132	Mme Isabelle STIMBRE, 14 rue de l'Enclos Rey à Nîmes	-					X						
HV133	Mme G. AUBERT, rue Emile Jamais à Nîmes	-								X			
HV134	M. Alain DESCROIX, 8 rue Pécalet à Nîmes (lettre n°21 du 18.07 + annexe 7p)			18.07			X					X	
HV135	Mme Régine DURAND, 6 rue Villars à Nîmes	21.07						X		X			
HV136	Signature « Renée »	22.07									X		
HV137	M. Jean TOURNECUILLERT, 22 rue Childebert à Nîmes	23.07					X	X					
HV138	M. Henri PEYRE, place de la Madeleine à Nîmes	-									X		
HV139	Mme Michèle ORSINI BONDOUX à Nîmes	25.07					X		X				
HV140	M. Jacques BONDOUX à Nîmes	-					X						
HV141	M. Olivier FABRE à Nîmes	-					X	X	X				
HV142	M. Gabriel PORTINE	-							X		X		

HV n°	Désignation des Personnes et des Associations ayant émis des observations	Obs. Regis.	Obs. Oral.	Obs. Lettr.	Déclaration de Projet							Permis d'aménager	
					Thème 1 condit. enquête	Thème 2 prolong. délai	Thème 3 inutilité, coût proj	Thème 4 autres priorités	Thème 5 danger. projet	Thème 6 intérêt projet	Thème 7 questions diverses	Thème A alignem. arbres	Thème B aménag. particul.
HV143	M. Patrick MARDILLE VIDAL	-								X			
HV144	M. RANC		25.07				X	X					
HV145	M. Michel OLLIER, 15 bd Gambetta à Nîmes (lettre n°22 du 21.07-22p et photos)			25.07								X	
HV146	M. et Mme CHALVIDANT, 7 rue Fresque à Nîmes	28.07								X			
HV147	Mme Danièle et M. J. Michel OTT à Nîmes	-					X	X					
HV148	M. ROBERT, Secrétaire Union des Comités de Quartier Nîmes Métropole (courrier agrafé au registre)	29.07					X			X			
HV149	M. Boniface LARISTIAN	-					X	X					
HV150	Mme Anne DEBART, 27 rue Cité Foulc à Nîmes	-								X	X		
HV151	Mme Christine BERLEMONT, 219 chemin du Mas de Balan à Nîmes	-			X		X	X					
HV152	M. Jean ABRIC, chemin des Ecoliers à Nîmes	-					X		X				
HV153	Mme Brigitte CONESAC, rue Trajan Nîmes	-					X	X					
HV154	M. Bertrand NALPAS?, chemin des Antiquailles à Nîmes	30.07					X						
HV155	M. Régis CHAUMAT?	-								X			
HV156	C.T. ?	31.07								X			
HV157	Mme Victoria HUNTER, 10 rue de la Pitié à Nîmes (lettre agrafée dans le registre)	01.08					X	X				X	
HV158	Mme Christiane DURAND, 3 rue Gaston Boissier Nîmes (lettre agrafée au registre)	-					X	X	X			X	
HV159	Mme Isabelle SIMONET à Nîmes	04.08					X	X					
HV160	M. Antony B ?	-								X			X
HV161	M. Hervé HOURS, 21 bd Amiral Courbet à Nîmes (Bar O'FLAHERTYS)	-								X	X		
HV162	M. André CARRIERE, 19 impasse des Lilas à Nîmes (lettre n°23 du 04.08)			04.08			X						

HV n°	Désignation des Personnes et des Associations ayant émis des observations	Obs. Regis.	Obs. Oral.	Obs. Lettr.	Déclaration de Projet							Permis d'aménager	
					Thème 1 condit. enquête	Thème 2 prolong. délai	Thème 3 inutilité, coût proj	Thème 4 autres priorités	Thème 5 danger. projet	Thème 6 intérêt projet	Thème 7 questions diverses	Thème A alignem. arbres	Thème B aménag. particul.
HV163	M. G. PARY ?	05.08					X	X					
HV164	Signature illisible	-						X		X			
HV165	M. Franz BOURSIN, 5 rue Agrippa Nîmes	-						X		X			
HV166	Signature illisible	-					X	X					X
HV167	M. Jean Claude GOMEZ	06.08					X						
HV168	M. H. FABRE	-					X	X					
HV169	M. Jean Paul CHARLOT à Nîmes	07.08					X	X	X				X
HV170	Signature illisible	-					X					X	
HV171	M. H. JULIAN, 31 rue Briçonnet à Nîmes	08.08					X		X				
HV172	MM. H. PICARD et I. COLLIN, 2 rue des Cèdres à Nîmes	-					X	X	X				
HV173	M. Paul LEENHARDT, 91A route d'Alès à Nîmes (lettre n°26 agrafée au registre)	-			X		X	X					X
HV174	M. J. GABOURES, 11 rue Jean Magnin à Nîmes	11.08					X						
HV175	M. O. BENEZET, chemin des Charmettes à Nîmes	-					X						
HV176	M. Y. PALUN, 10 rue Séguier à Nîmes	-								X	X		
HV177	M. François PY, 124 impasse du Thym à Nîmes	12.08					X						
HV178	M. B. CALENDRINI, 27 rue Parmentier à Nîmes	-					X	X					
HV179	M. Georges PULPIN, 18 rue du Green à Nîmes	-								X			
HV180	Mme Claudine MARTEL, 6 rue Léopold Morice à Nîmes (lettre n°27 de 5p + an.4p)			12.08			X	X				X	
HV181	M. Alain DESCROIX, Président de l'Association ARBRES, 8 rue Pécolet à Nîmes (lettre n°28)			-								X	
HV182	Me Alexandre BERTEIGNE, Avocat pour « Nabab », 21 bd Victor Hugo à Nîmes (dépôt lettre n°29 du 08.08 + dossier 4p)			-									X

HV n°	Désignation des Personnes et des Associations ayant émis des observations	Obs. Regis.	Obs. Oral.	Obs. Lettr.	Déclaration de Projet							Permis d'aménager	
					Thème 1 condit. enquête	Thème 2 prolong. délai	Thème 3 inutilité, coût proj	Thème 4 autres priorités	Thème 5 danger. projet	Thème 6 intérêt projet	Thème 7 questions diverses	Thème A alignem. arbres	Thème B aménag. particul.
HV183	M. Denis DELMAS, 4 rue de la Renaissance à Nîmes	13.08					X						
HV184	M. Pierre FERIAUD, 6 rue Paul Soleillet à Nîmes	-					X	X					
HV185	Mme Murielle GERMAIN	-					X				X		
HV186	Mme Thérèse BERNARD	-					X						
HV187	Mme AKOUM, 12 rue Fénelon à Nîmes (lettre n°31 du 31.07)			13.08			X	X					
HV188	M. Jacques DENIS, 99 impasse des Cordonniers à Nîmes (lettre n°31 du 13.08 de 5 pages)			-	X		X						
HV189	Mmes Anne JANOD, 10 bis rue du Cerisier et Sylvaine LOURADOUR, 34 allée du Mas d'Escatte à Nîmes (lettre n°32)			-	X		X	X				X	X

Registre n°1 – Hôtel d'Agglomération de Nîmes Métropole :

HA n°	Désignation des Personnes et des Associations ayant émis des observations	Obs. Regis.	Obs. Oral.	Obs. Lettr.	Déclaration de Projet							Permis d'aménager	
					Thème 1 condit. enquête	Thème 2 prolong. délai	Thème 3 inutilité, coût proj	Thème 4 autres priorités	Thème 5 danger. projet	Thème 6 intérêt projet	Thème 7 questions diverses	Thème A alignem. arbres	Thème B aménag. particul.
HA 1	M. Stéphane MICHELUTTI, Pt du Comité de Quartier Montcalm – République, 20 rue du Cirque Romain à Nîmes	24.06								X			
HA 2	Union Comités Quartier Nîmes Métropole, 26 rue du Bec de Lièvre à Nîmes (lettre n°1 du 22.06)			23.06							X		
HA 3	M. Stéphane MICHELUTTI, 6 rue Rivarol à Nîmes	24.06								X			
HA 4	Mme M.P. MERCIER, 15 impasse Général	-				X	X	X					

HA n°	Désignation des Personnes et des Associations ayant émis des observations	Obs. Regis.	Obs. Oral.	Obs. Lettr.	Déclaration de Projet							Permis d'aménager	
					Thème 1 condit. enquête	Thème 2 prolong. délai	Thème 3 inutilité, coût proj	Thème 4 autres priorités	Thème 5 danger. projet	Thème 6 intérêt projet	Thème 7 questions diverses	Thème A alignem. arbres	Thème B aménag. particul.
	Laperrine à Nîmes												
HA 5	Mme Sylvie BERTHIOT	-							X				
HA 6	Mme Elodie GUIOT, 11 rue Dumas à Nîmes (lettre n° 2 du 20.06)			24.06						X	X		X
HA 7	M. Alain TACQUIN, 54 bd Gambetta à Nîmes (lettre n°3 du 20.06)			24.06			X						
HA 8	M. Michel BAPTISTE, Président des Amis de Jeanne d'Arc de Nîmes et du Gard	25.06											X
HA 9	Mme DEVOCELLE 75 route de Montpellier à Milhaud (lettre n° 4 du 20.06)			25.06				X					
HA 10	Mme Gabrielle BORIO	26.06								X			
HA 11	M.et Mme Claude MALLARD, 7 rue Puech du Teil à Nîmes (lettre n°5 du 24.06)			26.06			X	X					
HA 12	Mme le Dr Denyse JALLATTE, 13 bd Gambetta à Nîmes (lettre n°6 du 25.06)			26.06			X		X			X	
HA 13	M. Lucien MAZEL, 1 rue Guiran à Nîmes (lettre n°7 du 20.06)			26.06							X		X
HA 14	M. COUVRAT	02.07				X							
HA 15	M. F. MEDINA	-				X	X						
HA 16	M. J. Claude GOMEZ	-									X		
HA 17	Mme Hélène NOLENT	-					X	X					
HA 18	Mme Annette HAAS	-				X	X	X	X				
HA 19	M. Eric BRES, 13 rue Cité Foulc à Nîmes (lettre n°9 du 30.06)			02.07			X						
HA 20	M. J.R. DELPLA, 2 rue Villeperdrix à Nîmes	03.07					X						
HA 21	M. et Mme R. et C. LAGATTU, 28 rue Lou Reganel, Caissargues (lettre n°10 du 28.06)			03.07				X		X			
HA 22	M. Gilles PATEY, 10 rue Sainte Perpétue à Nîmes (lettre n°11)			04.07			X	X	X				X
HA 23	Mme Annie LAURENS-CAVALIER, 3 rue			08.07						X			

HA n°	Désignation des Personnes et des Associations ayant émis des observations	Obs. Regis.	Obs. Oral.	Obs. Lettr.	Déclaration de Projet							Permis d'aménager	
					Thème 1 condit. enquête	Thème 2 prolong. délai	Thème 3 inutilité, coût proj	Thème 4 autres priorités	Thème 5 danger. projet	Thème 6 intérêt projet	Thème 7 questions diverses	Thème A alignem. arbres	Thème B aménag. particul.
	Arnavielle à Nîmes (lettre n°12)												
HA 24	M. Louis POTEZ, 433 rue des Meyrannes, Russan à Sainte Anastasie	08.07						X					
HA 25	M. Jean Pierre POLLONO, commerçant, 4 rue des Lombards à Nîmes	-											X
HA 26	Signature illisible	-					X						
HA 27	M. S. MICHELUTTI, Président du Comité Quartier de Montcalm- République	-								X			
HA 28	Mme Danièle PAOLI, Présidente de Terre de Commerces 30 (lettre n°13 du 07.07)			08.07		X							
HA 29	Mme Agnès CHARAIX-PY, Cons. Mun. et Agglo. Nîmes (lettre n°14 du 08.07)			-			X						
HA 30	M. Serge LANTIN, élu CE et secrétaire CHSCT/STCN (lettre n°15 du 08.07)			-							X		
HA 31	M. Frédéric SANCHEZ Dir. Commercial Nîmotel (lettre n°16 du 04.07)			-									X
HA 32	Groupe Front de Gauche-EeLV au Cons. Munic. de Nîmes (lettre n°17 du 07.07)			-			X	X					
HA 33	M.JM.GREGOIRE,CostièresHôtel, 205 rue T. Garnier, Nîmes (lettre n° 18 du 08.07)			-									X
HA 34	Mme Simone CHAZE, 2455 chemin de Russan à Nîmes (lettre n°19 du 08.07)			-			X	X					
HA 35	M. Pierre-Marie CHAZE, 2455 chemin de Russan à Nîmes (lettre n°20 du 08.07)			-			X	X					
HA 36	Mme Lise GROS, 30 rue des Gabians à Nîmes (lettre n°21 du 07.07)			-			X						
HA 37	Mme Corinne GODIER, 112 rue Elie Gré à Nîmes (lettre n° 22 du 08.07)			-			X						
HA 38	ECOLO NIMES, Groupe de réflexions pour une ville écosociale (lettre n°23 + dossier)			-			X	X		X			
HA 39	Anonyme (lettre n°24 du 10.07)			11.07						X			
HA 40	Mme Catherine BERNIE-BOISSARD, Cons. Mun. et Com. (lettre n°25 du 07.07)			-			X	X					

HA n°	Désignation des Personnes et des Associations ayant émis des observations	Obs. Regis.	Obs. Oral.	Obs. Lettr.	Déclaration de Projet							Permis d'aménager	
					Thème 1 condit. enquête	Thème 2 prolong. délai	Thème 3 inutilité, coût proj	Thème 4 autres priorités	Thème 5 danger. projet	Thème 6 intérêt projet	Thème 7 questions diverses	Thème A alignem. arbres	Thème B aménag. particul.
HA 41	M. François SEGUY, 10 impasse des Alisiers à Nîmes (lettre n°26 du 09.07)			-			X	X					
HA 42	M. André FRANCISCO, 827 rue de Bouillargues à Nîmes (lettre n°27 du 12.07+ annexe 2p)			15.07			X	X					
HA 43	Mme Régine PRUCEL (lettre n°28 du 12.07)			-			X						
HA 44	Association des Paralysés de France-délégation du Gard – Service accessibilité (lettre n° 29 du 10.07+ annexe 4p))			-				X			X		X
HA 45	M. Michel OLLIER, 15 bd Gambetta à Nîmes (lettre n°30 du 10.07)			-			X						
HA 46	M. André LEPROVOST, 6 allée des Taureaux à Nîmes (lettre n°31 du 11.07)			-				X					
HA 47	M.A. FRANCISCO, Secrétaire Général de Tous pour Nîmes et son agglomération (lettre n°32 du 13.07)			16.07			X	X					
HA 48	M. Jean-David ATTIA, 1549 chemin de la Cigale à Nîmes (lettre n°33 du 09.07)			-			X	X					
HA 49	Mme Arlette CHEVALIER, 890 route de Courbessac à Nîmes (lettre n°34 du 07.07)			-			X	X					
HA 50	Mme Sophie SERVAIS, 13 rue Porte de France à Nîmes (lettre n°35 du 11.07 de 8p +3 annexes 8p)			-			X						
HA 51	Mme Isabelle HERMIER, Directrice SNC SH TRIGANIM Hôtel Triangle Gare Nîmes (lettre n°36 du 10.07)			-									X
HA 52	Mme Christine AUJOULAT, 75 rue JB Chiariny à Nîmes (lettre n°37 du 11.07)			-							X		
HA 53	M. Patrick FOREST, 2 rue d'Arlier à Nîmes (lettre n°38 du 07.07)			-	X			X					X
HA 54	M. Maurice ROBERT, Secr. Union Comités Quartier Nîmes Métropole, 26 rue Bec de Lièvre à Nîmes (lettre n°39 du 09.07+PJ)			-	X								
HA 55	M. Yannick LECONTE, Gérant du Jardin	17.07											X

HA n°	Désignation des Personnes et des Associations ayant émis des observations	Obs. Regis.	Obs. Oral.	Obs. Lettr.	Déclaration de Projet							Permis d'aménager	
					Thème 1 condit. enquête	Thème 2 prolong. délai	Thème 3 inutilité, coût proj	Thème 4 autres priorités	Thème 5 danger. projet	Thème 6 intérêt projet	Thème 7 questions diverses	Thème A alignem. arbres	Thème B aménag. particul.
	des Fleurs, 3 square Bouquerie à Nîmes												
HA 56	M. Bernard FEVRE, Vice Président de Pour un Grand Nîmes	-								X			X
HA 57	Mmes Françoise DUMAS et Catherine BERNIE-BOISSARD, M. Sébastien GROS, Cons. Nîmes Métro. (lettre n°40 du 06.07)			17.07		X							
HA 58	Mme Véronique BEGOT, 26 rue d'Aquitaine à Nîmes (lettre n°41 du 11.07)			-			X	X					
HA 59	M. Alain MARTIN, 49 rue S. Reinach à Nîmes (lettre n°42 du 16.07 + annexe 7p)			-			X	X					
HA 60	M. Freddy CERDA, Directeur NOVOTEL Nîmes Centre (lettre n°43 du 09.07)						X						
HA 61	Mme Marie Noelle THIBAUD, 43 rue Nationale à Nîmes (lettre n°44 du 09.07)			-			X						
HA 62	M. Pierre LAGARRIGUE, 412 avenue P. Mendès-France à Nîmes (doc n°45 de 4p)			-			X						
HA 63	M. Pierre CHAMPION et Mme Françoise KUSEL, Commissaires-Priseurs, Hôtel des Ventes de Nîmes (lettre n°46 du 15.07)			-									X
HA 64	Signature illisible	18.07					X	X					
HA 65	C.G.M. ?	-					X	X					
HA 66	M. Marc VIALA, Président de l'association Nîmes Simplement, 29 rue de la Biche à Nîmes (lettre n°47 du 18.07)			18.07			X						
HA 67	M. COUVRAT	21.07					X					X	X
HA 68	Mme Colette CEBELIEU, 231 rue du Clapas à Nîmes (lettre n°48 du 15.07)			21.07			X	X					
HA 69	M. et Mme F. BALTA, 47 bd Gambetta à Nîmes (lettre n°49 du 16.07)			-	X		X						
HA 70	M LEPROVOST	22.07						X					
HA 71	M. Pascal ROUSSON pour le collectif transport UD CGT du Gard (avis n°50)			22.07				X		X			
HA 72	M Denis BERLEMONT, 219 chemin Mas			-	X	X	X	X	X		X		X

HA n°	Désignation des Personnes et des Associations ayant émis des observations	Obs. Regis.	Obs. Oral.	Obs. Lettr.	Déclaration de Projet							Permis d'aménager	
					Thème 1 condit. enquête	Thème 2 prolong. délai	Thème 3 inutilité, coût proj	Thème 4 autres priorités	Thème 5 danger. projet	Thème 6 intérêt projet	Thème 7 questions diverses	Thème A alignem. arbres	Thème B aménag. particul.
	de Balan à Nîmes (lettre n° 51du 07. 07)												
HA 73	M. Robert NICOLAS, 446 chemin du Bois de Mittau à Nîmes (lettre n°52 du 15.07)			24.07			X						
HA 74	M. Denis ALLEGRINI, restaurant « Le Cerf à Moustache », 38 bd Victor Hugo, Nîmes	25.07											X
HA 75	Mme Nicole ROUSSEAU, 355 chemin du Pissevin à Nîmes (lettre n°53 du 21.07)			25.07			X	X				X	
HA 76	M. Robert NICOLAS, 446 chemin du Bois de Mittau à Nîmes (lettre n°54 du 21.07)			-			X	X					
HA 77	M. Robert NICOLAS, 446 chemin du Bois de Mittau à Nîmes (lettre n°55 du 23.07)			29.07			X				X		
HA 78	Nature et Découvertes, C.C. la Coupole à Nîmes (lettre n°56 du 26.07)			30.07							X		
HA 79	M. ROBERT, secrétaire de l'UCQNM (lettre n°57 du 29.07, déjà déposée sur registre Hôtel de Ville le 29.07 sous n°HV148)			-			X			X			
HA 80	M. Roland ROUSSEAU, 78bis av Jean Jaurès à Nîmes (lettre n°58 du 26.07)			31.07			X	X					
HA 81	ECOLO NIMES- groupe de réflexions pour une ville écosociale (lettre n°59 du 01.08, 4p. + annexe 26p.)			04.08			X			X			
HA 82	Mme Véronique PINGUET, 7 rue Siegfried à Nîmes (lettre n°60 du 22.07)			-			X	X					
HA 83	Signature illisible	05.08						X		X			
HA 84	M. Denis ALLEGRINI, gérant du restaurant « Le Cerf à Moustache » 38 bd Victor Hugo, Nîmes (lettre n°61)			06.08									X
HA 85	Mme Françoise OHEIX, Présidente du Comité de Quartier La Cigale, 20 impasse du Pathion à Nîmes (lettre n°62 + annexe)			-			X	X			X		
HA 86	Mme Marlène ESCOFFIER, 1258 chemin de Russan à Nîmes (lettre n°63 du 31.07)			08.08			X						
HA 87	M. Bruno ESCOFFIER, 1258 chemin de Russan à Nîmes (lettre n°64 du 31.07)			-			X						

HA n°	Désignation des Personnes et des Associations ayant émis des observations	Obs. Regis.	Obs. Oral.	Obs. Lettr.	Déclaration de Projet							Permis d'aménager	
					Thème 1 condit. enquête	Thème 2 prolong. délai	Thème 3 inutilité, coût proj	Thème 4 autres priorités	Thème 5 danger. projet	Thème 6 intérêt projet	Thème 7 questions diverses	Thème A alignem. arbres	Thème B aménag. particul.
HA 88	M. Gilles MARGUERITE, 1258 chemin de Russan à Nîmes (lettre n°65 du 02.08)			-			X						
HA 89	Mme la Présidente du Comité de Quartier Les Charmilles à Nîmes	08.08					X			X			
HA 90	M. Louis DANSARD	12.08								X			
HA 91	Mme Danielle DANSARD	-								X			
HA 92	Mme Danièle PAOLI, présidente de Terre de Commerces 30, 13bis bd Talabot à Nîmes (lettre - pétition n° 66 de 44 pages)			13.08							X		X
HA 93	M. Philippe LAFON, 9 rue Bonfa à Nîmes (lettre n°67 du 12.08)			-			X	X					
HA 94	M. André BRUSTON (ASPIC), 4 rue Crémieux à Nimes (lettre n°68 du 12.08 de 7 pages + annexe 2 pages)			-	X		X	X					X
HA 95	M. Charles FONTAINE, Avocat Cabinet FONTAINE & FLOUTIER associés, 1 place Gabriel Péri à Nîmes (lettre n° 1 du 06.08, postée le 07.08)			14.08							X		X
HA 96	M. Gabriel AUDISIO, 243 chemin de la Cigale à Nîmes (lettre n°2 du 07.08, postée le 07.08)			-	X		X	X					
HA 97	M. Christian SALTEL, 24 rue Benoît Malon Nîmes (lettre n°3 du 07.08, postée le 08.08)			-			X	X					
HA 98	Mme Sibylle JANNEKEYN, 140 impasse du petit Mas à Nîmes (lettre n°4 du 07.08, postée le 08.08)			-			X	X	X				
HA 99	M. Alain FABRE-PUJOL, ancien Député du Gard (lettre n°5 du 09.08 postée le 10.08)			-			X	X					
HA100	M. Edmond COURBAUD, 82 impasse des deux Colonnes à Nîmes (lettre n°6 du 09.08, postée le 09.08)			-			X	X					X
HA101	Mme Odile AIGON, 20 chemin des Pêcheurs à Nîmes (Lettre n°5 du 13.08, déposée le 13.08 avant 17h)			-			X						

HA n°	Désignation des Personnes et des Associations ayant émis des observations	Obs. Regis.	Obs. Oral.	Obs. Lettr.	Déclaration de Projet							Permis d'aménager	
					Thème 1 condit. enquête	Thème 2 prolong. délai	Thème 3 inutilité, coût proj	Thème 4 autres priorités	Thème 5 danger. projet	Thème 6 intérêt projet	Thème 7 questions diverses	Thème A alignem. arbres	Thème B aménag. particul.
HA102	Mme et M. Monique et Pierre CHEVALIER, 57 rue Bonfa à Nîmes (lettre n°8 du 12.08, postée le 13.08)			-			X	X					

3.2– Procès verbal synthétique des observations

Le 21 août 2014, la commission d'enquête s'est rendue au siège du Maître d'Ouvrage de l'opération objet de l'enquête publique unique pour lui remettre le procès verbal synthétique des observations recueillies auprès du public et ses propres interrogations (lettre en annexe 5).

Cette réunion avec les représentants de Nîmes Métropole a permis d'expliciter certains points figurant dans ce document et de préciser les questions qui lui paraissent essentielles pour étayer son argumentation.

3.3– Mémoire en réponse de Nîmes Metropole

Le 3 septembre 2014, Nîmes Métropole a fait parvenir au Président de la commission d'enquête son mémoire en réponse détaillé par objets de l'enquête et par thèmes retenus (lettre en annexe 6 - les annexes aux réponses jointes par le maître d'ouvrage sont annexées au rapport général).

3.4– Analyse des observations

3.4.1- Relatives à la Déclaration de projet

HV : Observation déposée à l'Hôtel de Ville de Nîmes

HA : Observation déposée à l'Hôtel d'Agglomération

Le n° affecté après chaque HA ou HV renvoie au document en annexe 7 qui rend compte des observations du public collectées dans chaque registre d'enquête ou par les courriers reçus.

Les annexes annoncées par le maître d'ouvrage dans ses réponses sont en annexe 8.

OBSERVATIONS DU PUBLIC .	REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE	Analyse et Avis de la commission d'enquête
DECLARATION DE PROJET		
Thème 1 : conditions de l'enquête Quelques interventions contestent les conditions de l'enquête et portent sur l'accès aux documents, locaux pour l'accueil du public, réunion publique, complexité du dossier et volume des documents à consulter. **a) difficultés de lecture sur internet** : HA53 - M. Patrick FOUREST, HA72 - M. Denis BERLEMONT, HV93 - Mme Marie Pierre MERCIER : Notent que le dossier est difficile à lire et à exploiter sur internet. **b) difficultés de consultation du dossier et de**	La consultation sur internet d'un dossier d'enquête publique ou de tout autre document de ce type est malheureusement bien souvent malaisée du fait principalement de l'existence de plans qui se prêtent difficilement à une lecture informatique. Ce mode de consultation, non obligatoire, a toutefois été proposé par Nîmes Métropole afin que l'ensemble de la population ait un accès le plus large possible aux documents de l'enquête. Pour mémoire, le dossier au format papier était à la disposition du public, dans deux lieux, l'Hôtel d'Agglomération et l'Hôtel de Ville, choisis en concertation avec la commission d'enquête.	*La commission d'enquête prend acte de cette réponse.*

OBSERVATIONS DU PUBLIC .	REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE	Analyse et Avis de la commission d'enquête
rédaction des observations : HA69 – M. et Mme F. BALTA, HA94 - M. André BRUSTON (ASPIC), HA96 - M. Gabriel AUDISIO, HV28 - M. Denis DELMAS, HV34 - M. Pierre CHEVALIER, HV38 - Mme Jamie ARNEGUY, HV108 - M. Michel OLLIER, HV125 - M. J.R. DELPLA, HV173 - M. Paul LEENHARDT : Constatent que les conditions de consultation et de rédaction des observations sont déplorables dans le local mis à disposition du public et de la commission d'enquête en mairie de Nîmes ; • accès difficile à trouver et inadapté pour les personnes handicapées • exiguïté pour accueillir plusieurs personnes ensemble, • une seule table pour étudier un volumineux dossier et rédiger les observations sur le registre unique, • bureau pas toujours ouvert aux heures prévues, • documents manquants ou mal rangés,	2 sites ont été mis à disposition du public : - L'Hôtel d'Agglomération de Nîmes Métropole. S'agissant de bâtiments de construction récente, ils sont entièrement accessibles aux personnes à mobilité réduite. Une signalétique a été mise en place permettant d'accéder aisément aux documents d'enquête, aux permanences de la commission (même lieu) ou à l'exposition. - L'Hôtel de Ville de Nîmes. Du fait du caractère historique du bâtiment ancien, l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite n'est pas pleinement assurée. L' « espace B », lieu de consultation du dossier et de certaines permanences de la commission n'est ainsi accessible qu'après avoir gravi une marche Cependant cet espace d'enquête a été privilégié par la commission d'enquête et par Nîmes Métropole du fait de sa situation géographique au cœur de l'Ecusson. De la même façon qu'à l'Hôtel d'Agglomération, une signalétique a été mise en place afin de faciliter l'orientation du public. L'espace proposé, que cela soit à l'hôtel de Ville de Nîmes ou à l'hôtel d'Agglomération, permettait de lire le dossier, y compris ouvrir les plans, pour une ou 2 personnes. Le dossier étant unique sur chaque site il n'a pas été prévu de dimensionner les espaces de consultations afin de recevoir un grand nombre de personnes en simultané. Les heures d'ouverture au public ont été respectées sur les 2 sites. Toutefois il est possible, de façon exceptionnelle, que le site de la Ville ait dû fermer de façon très ponctuelle et pour une durée très courte du fait de l'agent présent sur le site. Ces épiphénomènes, qui ont par ailleurs été signalés avec un renvoi vers l'accueil du site, n'ont pas empêché le public de s'exprimer. En ce qui concerne les documents manquants ou mal rangés, il a pu être constaté qu'un document signalé comme manquant était en réalité mal rangé dans le dossier du fait, probablement, d'une consultation préalable. Ainsi l'ensemble des documents ont été présents tout au long de l'enquête. A ce titre et afin de le vérifier des constats d'huissier ont été réalisés tout au long de l'enquête (pièce jointe en Annexe N°1)	*Le choix des deux sites a effectivement été fait par la commission afin de faciliter la participation du public.* *La commission a regretté la mise à disposition du local à l'Hôtel de ville de Nîmes qui s'est révélé étroit, non accessible aux PMR et de surcroît très gênant tant pour la confidentialité des échanges que pour le personnel municipal qui devait cohabiter. Malgré la demande de la commission, qui a été mise devant le fait accompli pour le local choisi par la mairie de Nîmes, il n'a pas été possible d'obtenir un autre lieu. Ce que la commission a privilégié, c'est un lieu de permanence à proximité immédiate du lieu du projet. Le plus grand nombre d'observations, malgré ces mauvaises conditions, ont été remises à l'Hôtel de ville de Nîmes ce qui conforte le choix de ce second lieu d'enquête.* *La commission ne peut que regretter cet état de fait, mais estime que cette disposition a été surtout contraignante lors de certaines permanences où de nombreuses personnes ont souhaité consulter le dossier et rédiger leurs observations en présence d'un membre de la commission d'enquête, alors qu'elles auraient pu le faire dans de meilleures conditions pendant toutes les autres heures d'ouverture des bureaux de l'Hôtel de Ville.* *Pour ce qui concerne la présence d'un seul dossier et registre d'enquête par site, la commission d'enquête rappelle qu'il s'agit d'une disposition conforme à la réglementation en matière d'enquête publique.* *La commission a toujours trouvé un dossier complet lors de chaque permanence.*

OBSERVATIONS DU PUBLIC .	REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE	Analyse et Avis de la commission d'enquête
c) complexité du dossier à étudier : HV40 - M. A. FRANCISCO, HV125 - M. J.R. DELPLA, HV173 - M. Paul LEENHARDT, HV189 - Mmes JANOD et LOURADOUR : Considèrent que le dossier est volumineux et constitué d'un fatras de chiffres et d'informations non justifiées,	Le volume du dossier et la composition de l'ensemble des tomes est lié aux contraintes réglementaires ; son contenu et son ordonnancement sont ainsi strictement conformes aux dispositions du code de l'environnement régissant l'enquête publique et l'étude d'impact. Afin d'en faciliter la lecture, et conformément à ces dispositions, le dossier d'enquête contient une note de présentation non technique du projet (tome A, pièce A-2) et l'étude d'impact est précédée d'un résumé non technique (tome C, pièce C-1).	*La commission d'enquête prend acte de cette réponse, en rappelant que la production d'une telle étude d'impact dans les formes réglementaires n'était pas obligatoire pour ce projet au regard de sa nature et de son importance, mais a été intégrée au dossier par le maître d'ouvrage pour apporter tous les éléments d'information et de transparence sur le projet.*
d) élargissement de l'enquête à l'ensemble de l'agglomération : HV33 - Mme Marie Pierre MERCIER, HV38 et HV69 - Mme Jamie ARNEGUY, HV93 - Mme Marie Pierre MERCIER, HV189 - Mmes JANOD et LOURADOUR : Estiment que le projet, qui est porté par la communauté l'agglomération, intéresse tous ses habitants et devrait pouvoir être consulté dans toutes les communes de l'agglomération,	En règle générale, l'enquête publique est ouverte dans les différentes communes sur le territoire desquelles l'opération est projetée. Il a donc été décidé, en concertation avec la commission d'enquête, de retenir deux lieux d'enquête : l'Hôtel de Ville de Nîmes, le projet se situant sur le territoire de cette commune, et l'Hôtel d'Agglomération, siège du maître d'ouvrage. En outre, afin de faire participer et d'informer la plus grande partie de la population, différentes actions ont été mises en place parmi lesquelles : • consultation du dossier dématérialisé sur internet • envoi d'un document de présentation du projet et de présentation de la procédure d'enquête dans toutes les boîtes aux lettres de l'Agglomération (plus de 100 000 exemplaires distribués) • Information de l'enquête, outre par voie de presse,	*Le projet prend place sur la commune de Nîmes et donc les lieux de l'enquête devaient être à Nîmes même et à l'Hôtel d'agglomération qui est le maître d'ouvrage.* *L'ensemble de la population de l'agglomération a été informée du projet par des moyens appropriés et a pu s'exprimer, si elle le désirait, comme le montre des observations émises soit directement sur les registres, soit par courriers adressés au siège de l'enquête, par des habitants de communes périphériques non directement touchées par le projet.* *Exact.*

OBSERVATIONS DU PUBLIC .	REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE	Analyse et Avis de la commission d'enquête

e) autres observations :
HA54 - M. Maurice ROBERT, Secrétaire Union Comités Quartier Nîmes métropole, HV22 - Signature illisible, HV 93 – Mme Marie Pierre MERCIER, HV116 - anonyme, HV151 - Mme Christine BERLEMONT, HV173 - M. Paul LEENHARDT :
 	
Contestent l'absence
• de réponse de l'autorité environnementale ou de celle des services de l'Etat,
• d'une véritable consultation démocratique et de participation du public à l'amélioration du projet.
	dans les véhicules BHNS, dans les mairies de l'Agglomération :
	• Exposition sur 3 sites du projet :
	  • Hôtel de Ville de Nîmes
	  • Hôtel d'Agglomération de Nîmes Métropole
	  • Maison des Grands Trav'O2
	
	Enfin, une concertation préalable à laquelle un très large public a participé s'est déroulée de février à avril 2013 et le bilan en a été dressé par délibération du Conseil Communautaire le 17 juin 2013.
	Le processus démocratique a donc parfaitement été respecté tout au long de l'élaboration du projet.
	Le code de l'environnement prévoit expressément la possibilité pour l'Autorité environnementale de ne pas donner d'avis sur le projet qui lui est soumis; l'absence d'avis sur le projet de la part de l'Autorité environnementale n'est donc en rien critiquable.
		Exact.
		
		La commission d'enquête note qu'une concertation préalable a été organisée et a permis au public de se prononcer sur certaines dispositions du projet avant qu'il soit arrêté et soumis à l'enquête publique réglementaire.
		Exact
		L'autorité environnementale a respecté les dispositions du code de l'environnement stricto sensu. Toutefois la commission déplore l'absence d'avis de la dite autorité.

Thème 2 : prolongation du délai d'enquête Un certain nombre d'observations contestent la durée de l'enquête, le temps de consultation, la période de l'enquête (été, vacances, soldes). **a) de un mois** : HA4 - Mme Marie Pierre MERCIER, HA18 - Mme Annette HAAS, HA28 - Mme Danièle PAOLI, Présidente de Terre de Commerces 30, HV30 - Signature illisible, HV31 - Mme Mireille COULAUDOU, HV32 - Mme Sophie SERVAIS, HV35 - Mme C. MARREL, HV36 - Signature illisible, HV37 - Mme Monique CHEVALIER, HV38 - Mme Jamie ARNEGUY, HV68 - Mme Nicole GUILLAUD, HV92- Mme Sibylle JANNEKEYN, Porte-parole de « Nîmes Europécologie » : Compte tenu de la durée prévue de l'enquête, jugée insuffisante, (début des vacances, période des soldes), de la complexité du dossier et des conditions de sa consultation, demandent la prolongation de l'enquête publique d'un mois supplémentaire, (utilisation des prérogatives de la commission d'enquête pour décider de cette prolongation).	L'enquête a été prolongée de 26 jours soit jusqu'au 13 août inclus à 17h00 suite à la décision de la commission d'enquête reçue par Nîmes Métropole le 10 juillet 2014.	*Devant l'argumentation concernant la concomitance de l'enquête avec la période des soldes et le début des vacances scolaires, la commission a utilisé la quasi-totalité de l'extension possible de la durée de l'enquête au titre de la réglementation en prenant en compte la contrainte du week-end du 15 août*

OBSERVATIONS DU PUBLIC .	REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE	Analyse et Avis de la commission d'enquête
b) autres propositions HA14 - M. COUVRAT, HA15 - M. F. MEDINA, HA57 - Mmes Françoise DUMAS et Catherine BERNIE-BOISSARD, M. Sébastien GROS, Conseillers Communautaires Nîmes Métropole, HV30 - Signature illisible, HV119 - M. Alain THIRARD : Pour des motifs similaires, demandent la prolongation du délai d'enquête de durées variables (deux mois supplémentaires, jusqu'à fin septembre voire fin octobre),	L'enquête publique s'est déroulée du lundi 16 juin au mercredi 13 août 2014 soit une durée très proche de la durée maximale de deux mois prévue par la loi.	*Idem précédent.*
Thème 3 : inutilité, inadéquation du projet avec les besoins, coût exorbitant,... De nombreuses critiques, débouchant sur une opposition franche ou l'expression d'un avis défavorable au projet portent sur les éléments suivants : coût exorbitant, absence d'intermodalité, suppression et absence de stationnements, non respect de la notion de site propre, livraisons impossibles, commerces du centre pénalisés, mauvais choix de l'énergie pour le bus, bilan carbone négatif, inadéquation à l'échelle des distances de l'Ecusson, circulation en sens inverse des autres véhicules, risque juridique, liaisons périphériques délaissées, niveau de fréquentation non satisfaisant, contradiction avec PDU et SCOT. **a) inutilité du projet, besoins déjà satisfaits (lignes bus Tango)** : HA4 - Mme Marie Pierre MERCIER, HA11 - M. et Mme Claude MALLARD, HA68 - Mme Colette CEBELIEU, HA72 - M Denis BERLEMONT, HA82 - Mme Véronique PINGUET, HA86 - Mme Marlène ESCOFFIER, HA88 - M. Gilles MARGUERITE, HA89 - Mme la Présidente du comité de Quartier Les Charmilles, HA93 - M. Philippe LAFON, HA94 - M. André BRUSTON (ASPIC), HV45 - anonyme, HV58 - Signature illisible, HV69 - Mme Jamie ARNEGUY, HV71 - Signature illisible, HV77 - Signature illisible, HV79 - Mme MORALES, HV82 - Comité de quartier Feuchères - Esplanade et rues adjacentes, HV85 - Mme Martine DEFREMONT, HV100 - Mme V. LOUËT, HV151 - Mme Christine BERLEMONT,		

OBSERVATIONS DU PUBLIC .	REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE	Analyse et Avis de la commission d'enquête
HV154 - M. Bertrand NALPAS, HV158 - Mme Christiane DURAND, HV166 - Signature illisible, HV168 - M. H. FABRE, HV173 - M. Paul LEENHARDT, HV186 - Mme Thérèse BERNARD, HV188 - M. Jacques DENIS : • a1) Considèrent que le projet d'extension de la ligne T1 du Tram bus autour de l'Ecusson est inutile puisque ce parcours peut être effectué par différentes lignes existantes de bus Tango.	Le projet d'extension de la ligne T1 de BHNS offre les avantages suivants : • Réduire les temps de parcours du tour de l'Ecusson, • Réduire les ruptures de charge, • Réduire le nombre de lignes circulant autour de l'Ecusson, • Améliorer le confort de l'usager (confort du véhicule, information voyageur, accessibilité renforcée grâce au guidage optique) • Renforcer l'attractivité du réseau • Favoriser l'intermodalité entre la ligne T1 et les lignes de bus existantes après la restructuration, • Améliorer la performance et la lisibilité des lignes bus empruntant la plateforme (arrêts bus en vis-à-vis permettant l'aller et le retour à partir du même endroit), • Réduire les temps de parcours des bus utilisant la plateforme BHNS.	*La commission d'enquête prend acte de cette réponse détaillée et bien argumentée, qui synthétise des éléments d'appréciation qui n'apparaissaient pas aussi clairement et précisément dans le dossier du projet*
a2) Notent que la multiplication des stations prévues l'assimile au fonctionnement d'un bus classique, alors qu'il devrait s'apparenter à un « TGV » des transports en commun.	Le choix d'implantation des stations du projet résulte d'un compromis entre d'une part une bonne qualité de desserte des principaux pôles générateurs le long du tracé, d'autre part les contraintes physiques d'insertion et enfin la garantie d'une vitesse commerciale élevée. L'interdistance moyenne entre chaque station est de 396 mètres ce qui est comparable à l'interdistance moyenne de la plupart des projets de BHNS ou tramway en hypercentre et correspond à la zone d'attractivité pour un piéton d'une station. A noter que l'interdistance la plus élevée est de 533m entre la station Montcalm et la station Arènes et l'interdistance la plus faible est de 250m entre la station Porte Auguste et la station Amiral Courbet. La garantie d'une performance commerciale plus intéressante que par un bus « classique » résulte d'une insertion au sein d'un site propre, d'une priorité systématique aux carrefours et d'un matériel d'une plus grande accessibilité permettant en station une plus grande rapidité de chargement	*Dont acte.* *Le choix de l'interdistance des stations a été influencé par les résultats de la concertation préalable, une station a été ajoutée, La densité des stations est certes importante mais elle est effectivement à mettre en relation avec la situation du projet en « hyper centre »,*

OBSERVATIONS DU PUBLIC .	REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE	Analyse et Avis de la commission d'enquête
	/déchargement. Le Haut Niveau de Service du projet est le résultat d'une approche globale alliant matériel roulant / infrastructure / exploitation qui permet d'assurer un niveau de service supérieur aux lignes de bus classiques sur le plan de la fréquence, de l'amplitude, de la vitesse, de la régularité, du confort et de l'accessibilité. La localisation des stations BHNS et leurs inter-distances sont présentées au tome D chapitre 1.1.5.1 page 12.	
b) Inadéquation du Tram Bus par rapport aux dimensions de l'Ecusson : HA17 - Mme Hélène NOLENT, HA19 - M. Eric BRES, HA22 - M. Gilles PATEY, HA34 - Mme Simone CHAZE, HA48 - M. Jean David ATTIA, HA50 - Mme Sylvie SERVAIS, HA60 - M. Freddy CERDA, HA68 - Mme Colette CEBELIEU, HA72 - M Denis BERLEMONT, HA82 - Mme Véronique PINGUET, HA85 - Mme Françoise OHEIX, présidente du Comité de Quartier La Cigale, HA97 - M. Christian SALTEL, HA102 - Mme et M. Monique et Pierre CHEVALIER, HV34 - M. Pierre CHEVALIER, HV59 - Mme Simone ATTIA, HV62 - M. A. CLAVEL, HV82 - Comité de quartier Feuchères - Esplanade et rues adjacentes, HV84 - Mme Sylvie BERTHIOT, HV105 - Mme A. GUILLAUME, HV127 - Signature illisible, HV139 - Mme Michèle ORSINI BONDOUX, HV148 - M. ROBERT, Secrétaire de l'UCQNM, HV149 - M. Boniface LARISTIAN, HV163 - M. G. PARY, HV177 - M. François PY, HV178 - M. B CALENDRINI :		
b1) Estiment que le centre ville de Nîmes (Ecusson) étant très petit, pas plus de 500m du Nord au Sud et de l'Est à l'Ouest, il peut se parcourir à pied très facilement en 5 à 10mn.	Tout d'abord, il est nécessaire de préciser que les dimensions de l'Ecusson, mesurées à vol d'oiseau, ne sont pas de 500 m mais sont de l'ordre de : • Est – ouest : 700m • Nord – sud : 700m Il ne faut pas considérer l'extension de la ligne T1 actuelle de BHNS comme une opération restreinte à l'Ecusson. Le programme ne se limite pas à la réalisation d'une boucle autour de l'Ecusson mais s'inscrit dans un programme global de transport (tel que décrit au chapitre 11 « Appréciation des impacts de l'ensemble du programme » page 409 du tome C) intégrant notamment la seconde section d'extension vers Hoche Université. La réalisation autour de l'Ecusson permet donc de desservir le	*Le projet soumis à l'enquête est effectivement une partie du programme de transport de l'agglomération. Des étapes ultérieures compléteront le dit programme.* *La commission d'enquête prend acte de ces précisions qui permettent de relativiser les arguments présentés quant à l'utilisation facile et rapide de la marche à pied pour la traversée de l'Ecusson, pour la majorité des personnes concernées.* *Elle reconnaît que la réalisation de cette section 1 du prolongement de la ligne T1 autour de l'Ecusson peut paraître prématurée dans la mesure où elle ne concerne qu'un trajet limité et déjà desservi par d'autres lignes de bus Tango.* *Cependant, elle admet que le projet s'inscrit dans une démarche plus globale de restructuration des lignes Tango en périphérie de l'Ecusson et ne constitue qu'une étape provisoire dans la réalisation de la ligne T1 en direction du quartier Hoche*

OBSERVATIONS DU PUBLIC .	REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE	Analyse et Avis de la commission d'enquête
	centre-ville de Nîmes que l'on vienne de l'A54 ou à terme du quartier Hoche Université. Le projet permet également d'améliorer l'interconnexion avec le réseau de bus restructuré en centre-ville. La restructuration du réseau bus associée au projet prévoit un positionnement des stations bus au plus près des stations BHNS quel que soit le sens de circulation des bus : • Arrêts bus en vis-à-vis permettant l'aller et le retour à partir du même endroit, • Station bus dans la plateforme à quelques mètres de la station BHNS (une vingtaine en moyenne) permettant une correspondance aisée.	*Université.* *Dont acte.*
	Il est à noter également qu'avant la mise en service de la ligne T1, les principaux arrêts bus en termes de volume de montées-descentes journalières étaient situés principalement dans la partie sud de l'Ecusson : plus de 3 000 montées-descentes à la station Esplanade et autour de 2 000 montées-descentes aux stations Square du 11 Novembre et Montcalm. Par ailleurs, les arrêts des parties Nord et Est de l'Ecusson atteignent également des niveaux de fréquentation importants : près de 3 000 montées-descentes à la station Gambetta, 1 000 montées-descentes aux stations Antonin et Saint Paul et plus de 500 montées-descentes aux stations Perrier, Saint-Paul et Place d'Assas. Le secteur Ecusson confirme ainsi son statut de pôle de centralité dans l'organisation des déplacements. Le nombre important de lignes bus circulant autour de l'Ecusson et traversant le pôle Esplanade explique logiquement le volume important de montées-descentes tout autour de l'Ecusson. Le corridor d'insertion du BHNS est donc parfaitement en adéquation avec les zones les plus sollicitées en termes de transports en commun.	*La commission d'enquête prend acte des éléments statistiques relatifs aux flux de passagers dans les différents arrêts existants avant la mise en service de la ligne T1 à proximité ou au cœur de l'Ecusson qui permettent d'éclairer sur les niveaux de trafics potentiels du projet.*
b2) Rappellent que cette raison, d'ailleurs invoquée pour la suppression de la Citadine sans être justifiée, vient contredire l'utilité d'un gros véhicule de type Tram bus disproportionné aux besoins de la population intéressée et aux caractéristiques de la voirie concernée.	L'extension de la ligne T1 permet d'éviter la rupture de charge qui était induite par la navette Citadine. Selon Wardman et Hine (*Cost of interchange, A review of the literature, Institute of Transport Studies, University of Leeds,UK 2000*), les études montrent que les ruptures de charge constituent un obstacle à l'usage des transports	*Dont acte sur la rupture de charge*

OBSERVATIONS DU PUBLIC .	REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE	Analyse et Avis de la commission d'enquête
	collectifs par rapport à la voiture : *« seuls les trajets sans changement sont réellement compétitifs face à la voiture . En effet, en raison de l'inconfort et de l'incertitude liés aux ruptures de charge, l'usager du transport public n'est bien souvent pas en mesure de mener son voyage avec la même confiance que l'automobiliste dont il faut rappeler que le trajet est par définition direct, même s'il peut être dépendant des aléas de la circulation. une correspondance exige, toujours selon Wardman et Hine (2000 : 40) : un effort physique, d'autant plus important que l'on est âgé ; un effort mental et cognitif, dans la mesure où l'on doit rechercher et interpréter correctement les informations relatives à la correspondance ; un effort affectif, quand la correspondance est source d'inquiétude relative au risque de rater sa correspondance ou à sa sécurité personnelle, son confort et son bien-être, spécialement les matins d'hiver sombres et le soir. »* Pour toutes ces raisons la majorité des réseaux de transport publics sont construits pour réduire le nombre des correspondances. Sur le réseau Tango, l'enquête OD réalisée en 2012, démontre que le taux de correspondance moyen est de l'ordre de 10%, ce qui est relativement bas. Il apparait donc que la correspondance est un obstacle majeur pour l'usager. La comparaison entre une desserte directe du tour de l'Ecusson par le TCSP et une desserte par le TCSP jusqu'à la station Arènes associée à la navette Citadine démontre l'efficacité d'une ligne unique sans rupture de charge : • les comptages effectués en 2013 sur la navette Citadine ont fait état de 600 voyages/jour, • une desserte grâce à l'extension de la ligne T1 de BHNS permet de capter 5000 voyages/jours de plus. Avec l'arrivée de la ligne T1 de TCSP en septembre 2012, un réaménagement a été réalisé dans un objectif d'optimisation et de rationalisation du réseau. Ce réaménagement comprenait les ajustements de lignes régulières (J, K…) avec la ligne BHNS, la suppression des lignes Nimenbus et Citadines (offre de proximité), ainsi que quelques adaptations sur le réseau périurbain (lignes 34, 37…) La Citadine version 2012 desservait le tour de l'Ecusson et la gare SNCF.	*La comparaison faite avec la navette Citadine est en défaveur de cette dernière à cause d'une part de la rupture de charge engendrée, mais aussi du fait du parcours qui a été modifié pour ne plus passer par la gare desservie par ailleurs par une autre ligne, La fréquentation relevée est effectivement pénalisante et des précisions sont apportées sur le taux mentionné de 1,8 % qui ne concerne que les reports de T1 sur La Citadine,* *La commission prend acte des éléments de trafics comparatifs entre la Citadine et la desserte projetée par le TCSP, ainsi que*

OBSERVATIONS DU PUBLIC .	REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE	Analyse et Avis de la commission d'enquête
	Dans une logique de coordination des dessertes, le choix a été faite de réaménager cette ligne en navette desservant uniquement le tour de l'Ecusson (extension non réalisée de la T1). En effet, le lien entre l'Ecusson et la gare était déjà assuré par d'autres lignes, la J ou la K. La clientèle T1 pouvait emprunter cette ligne à l'arrêt le plus proche Libération à 110 mètres de la station Arènes. Elle bénéficiait d'une fréquence de 7 à 8 min. La décision de Nimes Métropole de supprimer cette navette à l'été 2013, a été motivée par la chute de fréquentation enregistrée entre octobre 2012 et juin 2013 : - 26%. Cette baisse de fréquentation peut s'expliquer par plusieurs faits : • des moyens de substitution permettant la desserte de la gare existent : ainsi des reports vers les lignes J ou K se sont naturellement faits ; la ligne J, par exemple, permet le lien du boulevard Gambetta vers les Arènes (bd Libération) et la gare Sncf et du boulevard Libération vers le boulevard Gambetta, • la navette, en ne faisant que le tour de l'Ecusson, concurrence la marche à pied et n'apporte pas une solution efficace aux usagers de l'hypercentre. D'une part, parce que les lignes arrivant de l'extérieur assurent déjà une desserte de l'Ecusson (lignes C, D, I, J, K). D'autres part, parce qu'il existe, au travers de la ligne T1, un besoin réel de lien entre le sud de la ville et les générateurs du nord du centre-ville. Selon les études d'évaluation de trafic, la demande correspondrait à environ 4 700 voyageurs jour. Ainsi la navette Ecusson n'est pas venue répondre à ce besoin et n'a pas permis le report modal. En effet, seul 1,8% des usagers T1 empruntaient la navette Citadine-Ecusson, (source enquête O/D avril 2013), • une rupture de charge est très pénalisante pour la clientèle. Le fait de devoir sortir du véhicule pour aller prendre une autre ligne, 110 mètres plus loin, et devoir attendre 6 à 8 minutes est ainsi pénalisant. Nous supposons que cette clientèle (sauf personne fragile type sénior) finit ainsi son trajet à pied. Ces éléments sont développés de façon plus précise au chapitre 2.3.1 page 26 du tome D	*des informations complémentaires sur l'expérience menée entre la mise en service de la ligne T1 et la suppression de la Citadine en juin 2013, suite à la baisse manifeste de trafic constatée sur cette offre de transport.*
c) non desserte de la gare SNCF et de la gare routière :		

OBSERVATIONS DU PUBLIC .	REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE	Analyse et Avis de la commission d'enquête
HA11 - M. et Mme Claude MALLARD, HA15 - M. F. MEDINA, HA38 et HA81 - ECOLO-NIMES – Groupe de réflexions pour une ville écosociale, HA48 - M. Jean David ATTIA, HA66 - M. Marc VIALA, Président de Nîmes Simplement, HA69 - M. et Mme F. BALTA, HA72 - M Denis BERLEMONT, HA73 - M. Robert NICOLAS, HA89 - Mme la Présidente du comité de Quartier Les Charmilles, HA94 - M. André BRUSTON (ASPIC), HA97 - M. Christian SALTEL, HA98 - Mme Sibylle JANNEKEYN, HA99 - M. Alain FABRE - PUJOL, ancien Député du Gard, HA101 - Mme Odile AIGON, HV40 - M. A FRANCISCO, HV57 - M. COSTE, HV59 - Mme Simone ATTIA, HV62 - M. A. CLAVEL, HV72 - Signature illisible, HV82 - Comité de quartier Feuchères - Esplanade et rues adjacentes, HV84 - Mme Sylvie BERTHIOT, HV85 - Mme Martine DEFREMONT, HV120 - M. D. BERLEMONT, HV127 - Signature illisible, HV151 - Mme Christine BERLEMONT, HV163 - M. G. PARY, HV171 - M. H. JULLIEN, HV173 - M. Paul LEENHARDT, HV187 - Mme AKOUM, HV188 - M. Jacques DENIS : c1) Estiment que la non desserte de la gare SNCF (et parfois aussi de la gare routière) constitue une erreur manifeste pour un transport en commun baptisé TCSP et, de ce fait, sensé participer à la multi modalité au sein de l'agglomération (envisagée seulement avec la ligne T2, sans certitude sur sa réalisation).	Le projet d'extension de la ligne T1 ne prévoit pas de desserte directe de la gare SNCF et routière par une station qui serait à proximité immédiate du bâtiment voyageurs. Toutefois au terme de la concertation il est apparu nécessaire d'intégrer une sixième station dans la zone de chalandise des gares : la station « Feuchères – Esplanade ». Cette station se trouve en vis-à-vis de la gare SNCF et à moins de 500 mètres de cette dernière. Le parcours sur la partie centrale est exclusivement réservé aux piétons et accessible aux PMR depuis la mise en service de l'aménagement AEF (Arènes Esplanade Feuchères) par la Ville de Nîmes fin 2012. La desserte de la gare doit s'appréhender dans une logique globale de réseau de transport. Le choix par Nîmes Métropole est de desservir à terme la halte ferroviaire Saint Césaire et la gare Feuchères par la ligne T2 projetée et la halte ferroviaire Hoche Université par la ligne T1. Les études préalables (diagnostic et étude préliminaire) relatives à la ligne T2 projetée ont été finalisées cette année. La procédure de concertation est prévue début 2015. Pour répondre à certaines observations concernant les correspondances entre les lignes T1 et T2, il est envisagé qu'elles s'effectuent au niveau des stations : « Montcalm » et « Feuchères – Esplanade ». Un schéma présentant les stations de correspondances projetées entre les lignes T1 et T2 est présenté en annexe N°2.	*Effectivement, le projet est une étape dans le programme des transports pour l'agglomération qui devra se compléter par la suite.* *La commission d'enquête note que le projet de la ligne T1 et de son extension projetée autour de l'Ecusson est conforme aux principes fixés par le PDU approuvé, de même que celui de la ligne T2 envisagée.* *Elle constate que les dispositions du PDU prévoient la desserte de la gare SNCF par la ligne T2, une correspondance avec la ligne T1 étant prévue à la station Montcalm pour les usagers en provenance du Sud.* *Elle note que dans le cadre de la concertation et pour améliorer la desserte en provenance du Nord par la ligne T1 dans sa version finale, une station supplémentaire a été prévue sur le boulevard de la Libération à hauteur du Palais de Justice pour être en regard de la gare SNCF et à proximité de la station projetée de la ligne T2 sur le boulevard de Bruxelles.* *Par ailleurs, elle prend acte du fait que dans l'intervalle, différentes lignes de bus Tango continuent à desservir la gare en provenance des différents quartiers de la ville et des lignes de bus en provenance des communes périphériques de l'agglomération desservent la gare SNCF et la gare routière.* *Dans ces conditions, la commission d'enquête considère que la desserte de la gare SNCF est correctement assurée par les*

OBSERVATIONS DU PUBLIC .	REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE	Analyse et Avis de la commission d'enquête
	Le projet est conforme aux choix de structuration du réseau de TCSP arrêté par le PDU (page 103) qui prévoit sa mise en œuvre sur l'axe nord / sud (T1) avant la réalisation de l'axe est / ouest (T2).	*moyens existants et que la ligne T1 n'a pas pour vocation d'être détournée du tracé initialement prévu au PDU*
c2) Estiment également qu'il s'agit d'une nécessité pour les besoins de la population située en périphérie de la Ville pour l'inciter à ne pas utiliser la voiture ou lui éviter de nombreuses correspondances.	Le projet ne prévoit pas de rabattements systématiques des lignes périurbaines sur la ligne T1. Ainsi les communes de l'agglomération au travers des lignes périurbaines (lignes 10 à 62) bénéficient toujours d'une liaison directe à la gare SNCF et à la gare routière. La desserte des quartiers périphériques est détaillée dans les fiches des lignes à l'horizon 2016 présentées annexe N°3.	
d) Coût et financement HA11 - M. et Mme Claude MALLARD, HA12 - Docteur Denyse JALLATTE, HA17 - Mme Hélène NOLENT, HA18 - Mme Annette HAAS, HA19 - M. Eric BRES, HA22 - M. Gilles PATEY, HA26 - Signature illisible, HA32 - Groupe Front de Gauche – EeLV, HA34 - Mme Simone CHAZE, HA35 - M. Pierre Marie CHAZE, HA36 - Mme Lise GROS, HA37 - Mme Corinne GODIER, HA40 - Mme Catherine BERNIE-BOISSARD, Conseillère municipale et communautaire, HA41 - M. François SEGUY, HA42 - M. André FRANCISCO, HA43 - Mme Régine PRUCEL, HA47 - M. A. FRANCISCO, Secrétaire général de Tous pour Nîmes et son agglomération, HA48 - M. Jean David ATTIA, HA49 - Mme Arlette CHEVALIER, HA50 - Mme Sylvie SERVAIS, HA58 - Mme Véronique BEGOT, HA61 - Mme Marie Noëlle THIBAUD, HA62 - M. Pierre LAGARRIGUE, HA64 - Signature illisible, HA65 – C.G.M. ?, HA66 - M. Marc VIALA, Président de Nîmes Simplement, HA67 - M. COUVRAT, HA68 - Mme Colette CEBELIEU, HA73, HA76 et HA77 - M. Robert NICOLAS, HA75 - Mme Nicole ROUSSEAU, HA 83 – Signature illisible, HA86 - Mme Marlène ESCOFFIER, HA87 - M. Bruno ESCOFFIER, HA88 - M. Gilles MARGUERITE, HA89 - Mme la Présidente du comité de Quartier Les Charmilles, HA93 - M. Philippe LAFON, HA96 - M. Gabriel AUDISIO, HA97 - M. Christian SALTEL, HA98 - Mme Sibylle JANNEKEYN, HA99 - M. Alain FABRE-PUJOL, ancien Député du Gard, HA101 - Mme		

OBSERVATIONS DU PUBLIC .	REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE	Analyse et Avis de la commission d'enquête
Odile AIGON, HA102 - Mme et M. Monique et Pierre CHEVALIER, HV20 - « Nîmoise d'adoption », HV23 - Signature illisible, HV30 - Signature illisible, HV34 - M. Pierre CHEVALIER, HV40 - M. A FRANCISCO, HV43 - M. Ikor MARTINEZ, HV56 - Signature illisible, HV58 - Signature illisible, HV59 - Mme Simone ATTIA, HV69 - Mme Jamie ARNEGUY, HV71 - Signature illisible, HV73 - Signature illisible, HV77 - Signature illisible, HV79 - Mme MORALES, HV81 - M. J. P. ?, HV83 - M. Jacques TEISSIER, HV84 - Mme Sylvie BERTHIOT, HV85 - Mme Martine DEFREMONT, HV90 - Mme Frédérique JARNOT, HV91 - Mme Anne BOUCHOT, HV93 - Mme Marie Pierre MERCIER, HV96 - M. Gérard SABADEL, HV105 - Mme A. GUILLAUME, HV110 - M. P. JOURDAIN, HV112 - M. P.H. R. ?, HV117 - Signature illisible, HV119 - M. Alain THIRARD, HV120 - M. D. BERLEMONT, HV127 - Signature illisible, HV130 - Signature illisible, HV131 - Mme Gisèle MICHEL, HV132 - Mme Isabelle STIMBRE, HV137 - M. Jean TOURNECUEILLERT, HV139 - Mme Michèle ORSINI BONDOUX, HV147 - M. et Mme OTT, HV151 - Mme Christine BERLEMONT, HV153 - Mme Brigitte CONESAC, HV157 - Mme Victoria HUNTER,HV158 - Mme Christiane DURAND, HV163 - M. G. PARY, HV166 - Signature illisible, HV168 - M. H. FABRE, HV172 - MM. PICARD et COLLIN, HV173 - M. Paul LEENHARDT, HV174 - M. J. GABOURES, HV175 - M. O. BENEZET, HV178 - M. B CALENDRINI, HV180 - Mme Claudine MARTEL, HV184 - M. Pierre FERIAUD, HV187 - Mme AKOUM, HV188 - M. Jacques DENIS :		
d1) Dénoncent le coût de ce projet d'extension, considéré comme étant : trop onéreux, très cher, excessif, exagéré, exorbitant, disproportionné, pharaonique, une opération de luxe, de prestige,	L'aménagement de l'extension nord de la ligne T1 est réalisé de façade à façade. En effet, le projet d'extension de la ligne T1 de BHNS impose : • D'une part, de traiter les déplacements « modes doux ». Ainsi les trottoirs doivent être requalifiés afin d'y intégrer les aménagements cyclables et les cheminements piétons. • D'autre part, la règlementation impose un aménagement prenant en compte l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR). Du fait des grandes différences de dénivelés sur le tour de l'Ecusson, un travail important sur la planimétrie doit être mis en place imposant des systèmes de pentes ou d'emmarchement qui doivent être repris de façade à façade afin de respecter les exigences légales. Le centre-ville est caractérisé par ses larges boulevards avec ses alignements d'arbres qui peuvent être doubles sur le	*Le traitement des déplacements doux est conforme aux dispositions du Grenelle de l'Environnement.* *La commission d'enquête reconnaît que le projet ne peut pas ne traiter qu'une partie seulement de l'espace composant les différents boulevards du tour de l'Ecusson et doit nécessairement porter sur l'ensemble de la plateforme de façade à façade tant pour des aspects réglementaires que pour des questions de planimétrie de l'espace concerné, particulièrement vaste en comparaison d'autres projets similaires et en particulier la rue de la République par exemple.* *Elle admet que les prescriptions résultant du PSMV et de l'ABF conduisent à un renchérissement du coût des aménagements par l'utilisation de matériaux particuliers (pierre) ou de mobiliers urbains spécifiques.* *Elle considère que le projet prend effectivement en compte un*

OBSERVATIONS DU PUBLIC .	REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE	Analyse et Avis de la commission d'enquête
	boulevard Gambetta. Sur ce boulevard, et à titre d'exemple, la largeur des trottoirs et de la voirie peut atteindre 55 mètres voire 70 mètres au niveau du square de la Bouquerie.	*souci d'économie en privilégiant l'utilisation de matériaux moins onéreux partout où cela est possible.*
	Enfin, la quasi-totalité du périmètre du projet se trouve en secteur sauvegardé. De ce fait, les prescriptions du Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV) et de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF) obligent à des traitements particuliers (pour exemple : présence de pierre en pied de façade ou sur les places des lieux emblématiques, mise en place de grilles d'entourage d'arbres). A noter que dans un souci de recherche d'économie, et sans dénaturer la qualité esthétique du projet, le recours à des matériaux économiques a été privilégié. Par exemple, le béton est employé majoritairement sur les trottoirs plutôt que la pierre dont le coût est beaucoup plus onéreux.	*Dont acte.* *Dont acte.*
d2) Estiment que 28 M€ pour 2,2 km, soit plus de 10 M€/ km, en fait le TCSP plus cher de France, 50% plus cher que la moyenne nationale et voire plus cher qu'un véritable Tramway, (font référence aux études du CERTU en la matière et à des exemples pertinents en France et à l'étranger).	Le coût total du projet est évalué à 28,323 M€ H.T. (valeur juillet 2012). Ce coût se divise en deux postes : • Le coût des travaux liés au projet de transport pris en charge par Nîmes Métropole est estimé, au stade des études d'avant-projet, à 18,5 M€ H.T., auquel sont ajoutés les coûts de maîtrise d'ouvrage (conduite d'opération, maîtrise d'œuvre, assistance à maîtrise d'ouvrage, etc.) évalués à 10%, soit un coût d'investissement total pour le projet de TCSP de 20,35 M€ H.T., • Le coût des aménagements et des opérations connexes à la charge de la Ville de Nîmes est estimé à 7,973 M€. H.T. (y compris frais de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage) Le ratio du coût au km du projet transport est donc le suivant : 20.35 $M€_{2012}$ H.T. / 2.2 km = 9.25 $M€_{2012}$ H.T. / km Ce ratio se situe dans la fourchette issue des données du Certu (voir fiche Certu en annexe N°4) pour les projets de	*Dont acte pour l'ensemble de ces éléments financiers* *La commission d'enquête prend acte des éléments de comparaison fournis en ce qui concerne des projets de tramways récemment réalisés ou envisagés, qui font apparaître une nette différence de coût au km par rapport au projet d'extension de la ligne T1 (et même à sa section en service), répondant ainsi aux critiques présentées sur ce sujet.*

OBSERVATIONS DU PUBLIC .	REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE	Analyse et Avis de la commission d'enquête
	BHNS. A titre de comparaison le coût des aménagements de projets tramway est très largement supérieur. Le ratio issu du Certu indique un coût se situant entre 13 et 22 M€ H.T. par km. De plus, nous pouvons citer les exemples de coûts de travaux tramway suivants se situant en milieu urbain dense : • Montpellier Ligne 4 (centre historique) : 39 $M€_{2011}$ H.T. pour 1.3 km soit 30$M€_{2011}$/km • Nice T2 / T3 : environ 35 $M€_{2010}$ H.T. par km • Avignon : 830 € / m² soit 25 $M€_{2012}$ H.T. le km pour une largeur d'emprise de 30m Les coûts d'un tramway, dans des villes et secteurs comparables à Nîmes, sont donc en moyenne 3 fois plus élevés. En comparaison à une ligne BHNS de ville de taille équivalente avec un niveau de service et un système quasiment équivalent, l'exemple du TEOR de l'Agglomération de Rouen peut être pris en compte (matériel roulant identique, guidage optique). Le coût d'investissement de 2001 était de 165 M€ H.T. pour 30 km, soit un coût moyen au kilomètre en $€_{2012}$ d'environ 8 M€ H.T. De plus ce chiffre n'est qu'une moyenne avec un certain nombre d'aménagements en voie partagée ou en site banalisé, sans traitement systématique de façade à façade et avec des largeurs de voirie plus « classiques ».	*La commission d'enquête prend acte de cet élément de comparaison de coût avec un équipement de même nature bien que portant sur un tracé beaucoup plus étendu et non sur un secteur limité à un centre ville et dans des conditions d'insertion différentes.*
	Réponse apportée au point d1) du présent thème	*Exact*
d3) Constatent que la dépense concerne l'aménagement complet de la voirie et non le seul projet d'extension du Tram bus, d4) S'opposent au projet de prolongement de la Ligne T1 autour de l'Ecusson, considérant qu'il ne doit pas servir d'alibi pour financer le réaménagement des boulevards (chaussées et trottoirs) et des places qui en ont réellement besoin par suite d'un	La réalisation des travaux d'extension de la ligne T1 de BHNS est l'opportunité pour la Ville de Nîmes de requalifier de façon concomitante des espaces urbains rattachés aux boulevards de l'Ecusson. C'est dans ce cadre que, par voie de convention, la ville de Nîmes a délégué sa maîtrise d'ouvrage à Nîmes Métropole afin qu'elle puisse réaliser l'ensemble des travaux (extension de la ligne T1 et réhabilitation des places). Au titre de cette convention, la Ville de Nîmes finance intégralement les	*Dont acte* *Si La commission d'enquête reconnaît que rien ne semble s'opposer à la conclusion de la convention passée entre la Ville de Nîmes et Nîmes Métropole pour le transfert de maîtrise d'ouvrage des aménagements liés à l'extension de la ligne T1 autour de l'Ecusson, cette procédure doit effectivement lui permettre de réaliser l'ensemble des travaux, y compris la réhabilitation des places extérieures au tracé proprement dit du*

<table>
<tr><th>OBSERVATIONS DU PUBLIC .</th><th>REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE</th><th>Analyse et Avis de la commission d’enquête</th></tr>
<tr><td>manque d'entretien régulier depuis de nombreuses années, mais ne doit pas être pris en charge financièrement par l'agglomération qui n'est pas directement concernée.</td><td>aménagements qui la concernent et bénéficie ainsi des économies d’échelle générées par l’optimisation du volume global des travaux.</td><td>projet, en bénéficiant ainsi des économies d'échelle pouvant être générées par la globalisation des travaux.
Elle s'interroge cependant sur la répartition du financement de l'opération entre la Ville et l'agglomération.</td></tr>
<tr><td>d5) Contestent ce qui constitue aux yeux de certains, un transfert de charge de la Ville de Nîmes vers la Communauté d'agglomération, voire un détournement d'argent public,</td><td>Réponse apportée aux points d1) et d4) du présent thème</td><td>Idem</td></tr>
<tr><td>d6) Dénoncent l'absence de budget et le fait que les montants annoncés soient globaux, non décomposés et non justifiés, tant pour l'aménagement du tour des boulevards que pour celui des places,</td><td>Le coût des aménagements à la charge de la Ville de Nîmes, d’un montant total de 7,973 M€$_{2012}$. H.T., est décomposé comme suit :
Coût des places : 5 882 k€ H.T. décomposé comme suit :
Place Questel : 483 k€
Square de la Bouquerie : 1 093 k€
Place Saint Charles : 1 006 k€
Square de la Couronne : 437 k€
Square Antonin : 467 k€
Place de l’église Saint Paul : 1 012 k€
Place Gabriel Péri (Eglise Saint Baudile) : 867 k€
Parvis du grand temple : 200 k€
Maison Carrée (trottoir est) : 317 k€
Coût des opérations connexes (renouvellement de bornes d’accès, implantation de bornes foraines, implantation de bornes arrêt minute, renouvellement d’une partie du réseau pluvial, implantation de bornes de rechargement de véhicules électriques, vidéo-protection, habillage des trémies des parkings Coupole et Porte Auguste) : 1 366 k€ H.T.
Subvention d’équipement (frais de maîtrise d’œuvre et de maîtrise d’ouvrage) : 725 k€ H.T.
Le coût du projet transport, à la charge de Nîmes Métropole, estimé au stade AVP, est décomposé comme suit (nomenclature CERTU) :<table><tr><th>N°</th><th>Poste CERTU</th><th>Coût M€ H.T.</th></tr><tr><td>1</td><td>Etudes d'avant projet/projet</td><td>0,5</td></tr></table></td><td>Dont acte.</td></tr>
</table>

OBSERVATIONS DU PUBLIC .	REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE	Analyse et Avis de la commission d'enquête

2	Maîtrise d'ouvrage	0,35
3	Maîtrise d'œuvre	0,5
4	Acquisition foncières et libérations d'emprises	0
5	Déviation de réseaux	0,2
6	Travaux préparatoires	2,5
7	Ouvrages d'art	0,2
8	Plateforme	1,2
9	Voie spécifique des systèmes ferrées et guidés	0
10	Revêtement du site propre	0
11	Travaux sur le réseau ferroviaire	0
12	Voirie et espaces publics hors site propre	9,5
13	Equipements urbains	1
14	Signalisation	1
15	Stations	0,8
16	Alimentation en énergie de traction	0
17	Courants faibles et PCC	2,1
18	Dépôt	0
19	Matériel roulant	0
20	Pôle d'échange multimodal	0
21	Opérations induites	0
22	Etudes de faisabilité et d'insertion. Diagnostic et études préliminaires	0,5
	TOTAL :	**20,35**

d7) Dénoncent également l'imprécision concernant les financements prévus par les divers partenaires sollicités dont les avis ne figurent pas au dossier, et s'inquiètent sur la réalité de ces financements, dans la mesure où le projet d'extension de la ligne T1 ne constitue pas un véritable TCSP au sens de la réglementation.

Pour mémoire, les subventions sollicitées auprès des partenaires sont les suivantes (Page 44 chapitre 5.4 « Financement du projet » du tome D) :

- Département du Gard à hauteur de 6% du coût total : 1,22 M€ sollicités,
- Région Languedoc-Roussillon à hauteur de 12% du coût total : 2,44 M€ sollicités,
- État : à hauteur de 15% du coût total dans le cadre du troisième Appel à Projet : 3,05 M€ sollicités
- Fonds européen de développement régional (FEDER) : à hauteur de 20% du coût total : 4,07 M€

La commission d'enquête note qu' il s'agit bien de subventions sollicitées mais non acquises à ce jour.

OBSERVATIONS DU PUBLIC .	REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE	Analyse et Avis de la commission d'enquête
	sollicités. A ce jour, les partenaires ne se sont pas encore prononcés quant à leur participation. Pour ce qui est de la participation de l'Etat, le report de l'écotaxe a conduit le gouvernement à reporter « sine die » sa décision concernant l'attribution des subventions sollicitées, cette décision étant initialement prévue pour décembre 2013. Nîmes Métropole ne peut que déplorer cette situation.	
e) Conséquences négatives sur l'activité commerciale HA17 - Mme Hélène NOLENT, HA18 - Mme Annette HAAS, HA48 - M. Jean David ATTIA, HA58 - Mme Véronique BEGOT, HA65 – C.G.M. ?, HA69 - M. COUVRAT, HA72 - M Denis BERLEMONT, HA98 - Mme Sibylle JANNEKEYN, HA99 - M. Alain FABRE-PUJOL, ancien Député du Gard, HA100 - M. Edmond COURBAUD, HA101 - Mme Odile AIGON, HV43 - M. Ikor MARTINEZ, HV59 - Mme Simone ATTIA, HV62 - M. A. CLAVEL, HV77 - Signature illisible, HV105 - Mme A. GUILLAUME, HV107 - M. Claude ALLET, HV120 - M. D. BERLEMONT, HV127 - Signature illisible, HV140 - M. Jacques BONDOUX, HV152 - M. Jean ABRIC, HV154 - M. Bertrand NALPAS, HV167 - M. Jean Claude GOMEZ, HV171 - M. H. JULLIAN, HV180 - Mme Claudine MARTEL, HV186 - Mme Thérèse BERNARD, HV189 - Mmes JANOD et LOURADOUR :		
e1) Considèrent que le projet d'extension de la ligne T1 ne permettra pas de maintenir l'activité commerciale du centre ville ni de la dynamiser, car elle assure au contraire une meilleure desserte des centres commerciaux de la périphérie Sud pour la population de la ville,	La requalification des espaces publics et des espaces dédiés aux piétons permet de créer un cadre urbain accueillant, qui va induire une nouvelle attractivité et une dynamique commerçante, dont les effets pourront être perçus pour l'ensemble du territoire. L'extension de la ligne du BHNS sur le pourtour de l'Ecusson permet une recomposition de l'espace urbain, qui induit des effets positifs sur les commerces (nouvelle clientèle potentielle, meilleure accessibilité et visibilité, ...). La création du BHNS s'accompagne d'un effet catalyseur sur les dynamiques commerciales existantes. (chapitre 3.4.4 « Effets sur le contexte socio-économique et mesures envisagées - Effets sur l'économie locale » page 283 du tome C). Ensuite l'amélioration globale de l'offre de transport associée à l'aménagement d'espaces publics de qualité attractifs (réaménagement des places, ...) induit une dynamique commerçante et accroît le potentiel d'attractivité du territoire	*La réponse apportée met en avant des conséquences positives escomptées pour les commerces par la requalification des espaces urbains autour de l'Ecussson : nouvelle clientèle potentielle, meilleure accessibilité, embellissement de l'environnement des commerces.* *Elle fait ressortir toutes les dispositions envisagées pendant la phase travaux considérée comme pénalisante pour leur activité. Des engagements sont pris pour réduire leur impact*

OBSERVATIONS DU PUBLIC .	REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE	Analyse et Avis de la commission d'enquête
	(chapitre 3.2 « effets positifs majeurs du projet » page 239 du tome C). Le projet prévoit la création de places de stationnement livraison pour garantir l'accès livraison aux commerces situés sur le tracé du BHNS (Chapitre 2.9.7 « Fonctionnement des livraisons » page 210 du tome C (état initial) et chapitre « 3.4.7.3 Incidences sur le stationnement et les livraisons » page 308 à 310 (analyse des effets)). Au total, 31 places de livraisons sont restituées dans le cadre du projet, soit environ +34% de places par rapport à la situation existante (23 places de livraison).	*Voir analyse au 3.f ci-après.*
e2) Estiment que les travaux auront un impact désastreux sur l'activité des commerces tant sur les boulevards que dans le cœur de l'Ecusson avec tous les désagréments qu'ils entraîneront pour l'accessibilité des clients, le stationnement, les livraisons, ...	La phase travaux est de nature à affecter directement les commerces localisés sur le tour de l'Ecusson de trois manières : • réduction de la superficie des terrasses commerciales pendant les travaux, • baisse de l'attractivité de ces commerces induite par la présence du chantier, • perturbation des livraisons de ces activités. Afin de réduire l'impact du projet lors de cette phase de travaux, plusieurs mesures seront mises en œuvre. (chapitre 3.3.6.2 « Emploi et économie locale » pages 259 à 261 du tome C). Pour rappel, les principales mesures mises en œuvre pour réduire les effets de la phase travaux sur les activités commerciales sont les suivantes : • Optimisation du planning des travaux : réalisation des travaux de façon simultanée pour réduire la durée de la phase chantier et donc limiter la gêne dans le temps. • Mise en place d'outils de communication et de concertation au travers d'un dispositif de médiation de type « Maison des Grands TravO² » notamment : au cœur des chantiers, des médiateurs ont pour mission d'informer les riverains, usagers et commerçants des interventions à venir et de l'avancement des chantiers (des réunions d'information sur l'avancement du chantier pourront être organisées). Ces médiateurs de proximité permettent de suivre en temps réel l'impact des travaux sur les activités et d'apporter une réponse	*La commission prend acte de ces démarches*

OBSERVATIONS DU PUBLIC .	REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE	Analyse et Avis de la commission d'enquête
	rapide aux problèmes des commerçants lors du chantier. • Mise en œuvre d'une signalétique efficace des activités et commerces aux abords du chantier. • Maintien des accès aux commerces. • Pour permettre l'approvisionnement des commerces (livraisons), des aires temporaires de livraison seront aménagées selon le principe d'encoches mobiles dans les emprises de chantier. • Mise en place d'une Commission d'Indemnisation à l'Amiable (CIA) : ce dispositif d'indemnisation vise à compenser financièrement l'impact des travaux sur l'activité commerciale. De plus, depuis juin 2014 Nîmes Métropole a engagé une démarche innovante dont le but est, en phase travaux, d'anticiper et de déterminer les mesures à prendre et moyens à mobiliser pour réduire au maximum les nuisances provoquées par les travaux et limiter les gênes ressenties par l'ensemble des riverains du projet et l'ensemble des services publics et privés intervenant sur le périmètre du projet. La démarche, actuellement en cours consiste à identifier, catégoriser et hiérarchiser les gênes et les nuisances, définir les mesures de réduction ou de compensation des gênes, intégrer dans les marchés de travaux les contraintes et objectifs à respecter vis-à-vis de l'environnement urbain, arrêter les modalités de concertation et d'information des riverains. L'ensemble des nuisances et gênes est analysé : planning / phasage des travaux, circulations / stationnement / livraisons en cours de chantier, maintien des services publics, intégration des contraintes liées aux sites sensibles (commerces, églises, établissement scolaires…) et aux évènements festifs et culturels, sécurité.	
e3) Craignent que les conséquences du passage de la ligne T1 dans la rue de la République, souvent citée en exemple, va se reproduire avec l'extension prévue autour de l'Ecusson : fermetures de commerces, disparition de l'animation, suppression des accès aux immeubles, aux entreprises, …	La configuration des boulevards du tour de l'Ecusson est totalement différente de celle de la rue de la République, du fait de la largeur des emprises beaucoup plus importante sur les boulevards. Les conditions d'exécution des travaux seront donc beaucoup moins pénalisantes (maintien en tout temps des circulations VL et des cheminements piétons, phasage plus souple) pour les riverains et commerces tel qu'indiqué aux points e1) et e2) du présent thème. D'autre part Nîmes Métropole, dans le cadre d'un retour d'expérience des travaux de la rue de la République, a	*La configuration physique du pourtour de l'Ecusson est effectivement différente de celle de la Rue de la République qui dispose de moins d'espace.* *L'expérience des travaux de la rue de la République est prise en compte mais avec des phasages qui tiennent compte de la largeur plus importante des plateformes traitées et conduit à plus de souplesse dans la gestion du chantier.*

OBSERVATIONS DU PUBLIC .	REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE	Analyse et Avis de la commission d'enquête
	renforcé son dispositif d'accompagnement tant en interne (médiateurs) qu'en externe (clauses d'environnement et de gestion des chantiers, astreintes, …, figurant dans les marchés de travaux).	*Dont acte.*
f) conséquences négatives sur la circulation, le stationnement et les livraisons : HA11- M. et Mme Claude MALLARD, HA,15 - M. F. MEDINA, HA34 - Mme Simone CHAZE, HA36 - Mme Lise GROS, HA49 - Mme Arlette CHEVALIER, HA59, - M. Alain MARTIN, HA64 - Signature illisible, HA65 - C.G.M. ?, HA66 - M. Marc VIALA, Président Nîmes Simplement, HA67 - M. COUVRAT, HA68 - Mme Colette CEBELIEU, HA69 - M. et Mme F. BALTA, HA87 - M. Bruno ESCOFFIER, HA93 - M. Philippe LAFON, HA94 - M. André BRUSTON (ASPIC), HA97 - M. Christian SALTEL, HA 98 - Mme Sibylle JANNEKEYN, HA99 - M. Alain FABRE-PUJOL, ancien Député du Gard, HA102 - Mme et M. Monique et Pierre CHEVALIER, HV40 - M. A FRANCISCO, HV43 - M. Ikor MARTINEZ, HV68 - Mme Nicole GUILLAUD, HV69 - Mme Jamie ARNEGUY, HV71 - Signature illisible, HV73 - Signature illisible, HV81 - M. J. P. ?, HV82 - Comité de quartier Feuchères - Esplanade et rues adjacentes, HV96 - M. Gérard SABADEL, HV106 – M. André CARRIERE, Président du Comité de Quartier de Camplanier, HV109 - M. Michel OLLIER, HV127 - Signature illisible, HV132 - Mme Isabelle STIMBRE, HV134 - M. Alain DESCROIX, HV147 - M. et Mme OTT, HV163 - M. G. PARY, HV168 - M. H. FABRE, HV171 - M. H. JULLIEN, HV172 - MM. PICARD et COLLIN, HV174 - M. J. GABOURES, HV175 - M. O. BENEZET, HV177 - M. François PY, HV180 - Mme Claudine MARTEL, HV189 - Mmes JANOD et LOURADOUR : f1) Estiment que le projet d'extension de la ligne T1 va réduire le nombre de couloirs de circulation et constituer un entonnoir au niveau des trémies du parking de la Coupole, entraînant notamment des embouteillages comme ceux déjà constatés à certains carrefours avec la ligne existante,	Le projet induit quelques modifications du plan de circulation qui auront un impact en matière de reports de flux et d'écoulement du trafic. (Cf.p.297-298/460 du tome C). La stratégie de circulation adoptée pour le projet permet de garantir la priorité des BHNS et des bus sur la plateforme tout en optant pour le maintien de la synchronisation des carrefours à feux (onde verte) pour les véhicules afin d'optimiser l'écoulement de la circulation sur les boulevards de l'Écusson. Au niveau des carrefours de la rue Corconne et de la rue Guizot, qui se situent au droit des trémies du parking Coupole, le boulevard Gambetta est en limite de capacité avec une voie	*La commission d'enquête prend acte de ces précisions concernant les prévisions de circulation résultant de simulations qui lui paraissent crédibles.*

OBSERVATIONS DU PUBLIC .	REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE	Analyse et Avis de la commission d'enquête
	de circulation VL. La réserve de capacité des carrefours oscille entre +7% et +15%. Cependant, ces résultats ne prennent pas en compte le jalonnement des véhicules souhaitant se rendre vers l'Université de Nîmes et les quartiers nord par la contre allée. Aussi, les hypothèses considérées à ces carrefours sont contraignantes, et la capacité de ces deux carrefours peut donc être considérée comme acceptable malgré la restriction à une seule file de circulation. De plus, et d'une façon générale, une étude de microsimulation dynamique, présentée au chapitre 3.4.7.2.4 « Fonctionnement des carrefours » pages 302 à 308 du tome C, démontre le bon écoulement général de tous les types de modes de transport. Il ressort de cette étude que la stratégie de régulation mise en place autour de l'Ecusson permettra : • d'écouler globalement les trafics routiers futurs, malgré une légère dégradation des remontées de files en heures de pointe, • de garantir la priorité absolue au BHNS malgré la mixité avec les cycles et quelques lignes de bus urbains, • de garantir une bonne vitesse commerciale pour certaines lignes de bus urbaines empruntant la plateforme BHNS, • de maintenir une vitesse commerciale performante pour les lignes de bus urbaines circulant en sens antihoraire de l'Écusson, • de garantir une sécurisation des traversées piétonnes et cycles par la gestion à feux des carrefours et d'optimiser leur temps d'attente aux carrefours.	
f2) Constatent que le couloir réservé au Tram bus est situé sur l'emplacement des places de stationnement existantes le long des boulevards et supprime un nombre très important de places (de 130 à plus de 300 selon leurs indications), sans compensation d'aucune sorte,	Dans le secteur de l'Ecusson, d'importantes réserves de capacité en stationnement sont encore disponibles dans les parkings en ouvrage, « Halle – Coupole » et « Porte Auguste » en particulier. La réserve de capacité totale est de 581 places (Cf. p209/460 du tome C). La répartition par parkings est la suivante : Maison Carrée : capacité de 545 places, réserve de 12% en moyenne soit 65 places Porte Auguste : capacité de 380 places, réserve de 23% en moyenne soit 79 places	*La commission prend note des réserves existantes de places de stationnement et de la politique tarifaire qui sera menée au profit des automobilistes.* *Cette politique est de la compétence du maire de Nîmes et l'échéance du contrat Vinci Park au 31/12/2015 pour les places de stationnement de surface devrait permettre de satisfaire les demandes exprimées, avec l'utilisation des réserves de capacité des ouvrages souterrains existants.*

OBSERVATIONS DU PUBLIC .	REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE	Analyse et Avis de la commission d'enquête
	Arènes : capacité de 1019 places, réserve de 9% en moyenne soit 92 places. Toutefois, des phénomènes de saturation périodique sont constatés (fêtes de fin d'année, soldes, Féria, période estivale) Halles / Coupole : capacité de 1152 places, réserve de 30% en moyenne soit 345 places S'agissant du stationnement de surface, actuellement, le secteur de l'Ecusson propose une offre de 392 places (boulevards + places adjacentes). Au total, 170 places de stationnement sont restituées après projet, soit environ 43% de l'offre existante. Le projet conduit à donc à une réduction de cette offre de stationnement en surface avec la suppression de 222 places. Tenant compte cependant de l'importante réserve existante de stationnement dans les parkings en ouvrage, cette suppression se trouve donc largement compensée à périmètre constant dans le centre-ville. Il faut également prendre en compte le report des automobilistes sur le réseau de transports en commun induit par le projet d'extension du BHNS, ainsi que la disponibilité très importante de l'offre de stationnement dans le parking Jean Jaurès qui n'est situé qu'à 10 minutes à pied du centre-ville. Une réflexion sur la politique tarifaire sera menée de façon à favoriser la gestion de l'offre de stationnement, en particulier la rotation des véhicules sur le stationnement de surface. En effet, actuellement, chaque place de stationnement du centre-ville accueille en moyenne 1,75 voitures / place / jour, ce qui est un ratio très faible. Une meilleure rotation des véhicules améliore l'accessibilité au centre-ville en augmentant la disponibilité des places de stationnement. En accompagnement du projet, il est prévu le déploiement de 5 places « arrêt minute » qui permettront également de répondre au besoin spécifique des arrêts de courte durée dans le centre-ville. Il s'agit d'une réponse innovante en terme de stationnement et dont les effets positifs ont pu déjà être appréciés rue de la République. La Ville de Nîmes a mis en œuvre un plan d'actions global relatif au stationnement qui est une composante importante de la politique de mobilité de la collectivité. Cela s'est traduit concrètement par la mise en place de systèmes de paiement modernisés (horodateur embarqué « PIAF », paiement dématérialisé « Pay By Phone ») permettant le paiement du temps de stationnement réel et améliorant le service aux usagers. Des mesures tarifaires ont également été prises pour	*Dont acte*

OBSERVATIONS DU PUBLIC .	REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE	Analyse et Avis de la commission d'enquête
	inciter à utiliser les parkings publics telles que la première demi-heure gratuite et des forfaits plafonnés à 3€ les soirs et dimanches matins. Enfin, les résidents bénéficient d'un abonnement de stationnement sur voirie à un tarif attractif (20€ / mois, 50€ / trimestre, 150€ / an). Enfin, dans le cadre de la politique globale de mobilité de la collectivité, l'usage des modes doux est incité. A ce titre l'offre en stationnement 2 roues (vélos et motos) apportée par le projet est conséquente. En effet 190 nouvelles places de stationnement sont proposées et réparties comme suit : 149 accroches vélos 41 accroches motos (chapitre 3.4.7.5 « Incidences sur les modes doux » page 316 du tome C) A la question particulière concernant l'impact financier de la suppression des places payantes dans le centre-ville, il est précisé que l'incidence financière pour la Ville de Nîmes est nulle à l'échéance du projet compte tenu de la fin de concession de la DSP Vinci Park « stationnement payant sur voirie » au 31 décembre 2015.	*La commission prend acte de l'incitation à l'utilisation des modes doux.*
f3) Considèrent que les emplacements réservés pour les livraisons sont en nombre insuffisant, souvent situés sur les	Le projet prévoit la création de places de stationnement	*La commission d'enquête prend acte de cette information qui vient conforter les éléments sur le stationnement analysés ci-*

OBSERVATIONS DU PUBLIC .	REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE	Analyse et Avis de la commission d'enquête
trottoirs destinés aux piétons, voire sur des emplacements de terrasses de bars ou restaurants, difficiles d'accès (traversée du couloir réservé au Tram bus), et de dimensions réduites (insuffisantes pour les poids lourds et semi remorques),	livraison pour garantir l'accès livraison aux commerces situés sur le tracé du BHNS. Au total, 31 places de livraisons sont restituées dans le cadre du projet, soit environ +34% de places par rapport à la situation existante (23 places de livraison). Les places de livraison seront dans la plupart des cas disposées sur les trottoirs extérieurs. Des zones de livraison seront également aménagées sur les trottoirs intérieurs en se servant des rues transversales comme points d'accès afin d'éviter les franchissements de la plateforme. Elles seront règlementées par des horaires de livraison imposés, pour ne pas perturber l'utilisation des trottoirs. L'illustration suivante localise les places de livraison : Chapitre 3.4.7.3 « Incidences sur le stationnement et les livraisons » page 310 du tome C	*avant* *Dont acte* *Si le nombre des emplacements réservés pour les livraisons s'avère augmenté par le projet, la commission d'enquête s'interroge sur les conditions de leur accessibilité (traversée du couloir du TCSP par les véhicules de livraison) ou sur leur positionnement (sur le côté extérieur des boulevards, avec traversée de l'ensemble de la voirie par les livreurs).* *Ces dispositions lui paraissent présenter des inconvénients et des risques pour les personnels effectuant les livraisons pouvant conduire à des comportements mettant en cause la sécurité du BHNS et des autres usagers , notamment piétons et cycles.*

OBSERVATIONS DU PUBLIC .	REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE	Analyse et Avis de la commission d'enquête
g) Tram bus pas tram mais bus et non TCSP HA15 - M. F. MEDINA, HA18 - Mme Annette HAAS, HA22 - M. Gilles PATEY, HA26 - Signature illisible, HA41 - M. François SEGUY, HA50 - Mme Sylvie SERVAIS, HA59 - M. Alain MARTIN, HA62 - M. Pierre LAGARRIGUE, HA72 - M Denis BERLEMONT, HA80 - M. Roland ROUSSEAU, HA93 - M. Philippe LAFON, HV47 - Mme Monique CHEVALIER, HV69 - Mme Jamie ARNEGUY, HV71 - Signature illisible, HV93 - Mme Marie Pierre MERCIER, HV96 - M. Gérard SABADEL, HV110 - M. P. JOURDAIN, HV130 - Signature illisible, HV134 - M. Alain DESCROIX, HV148 - M. ROBERT, Secrétaire de l'UCQNM, HV163 - M. G. PARY, HV166 - Signature illisible, HV171 - M. H. JULLIAN, HV187 - Mme AKOUM, HV189 - Mmes JANOD et LOURADOUR : g1) Considèrent que le Tram bus n'est pas un véritable Tram, mais un gros bus articulé à soufflet, sans le confort correspondant à un Tram,	Pour rappel le site internet du ministère de l'écologie du développement durable et de l'énergie donne la définition suivante pour un BHNS : *« Le Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) est un TCSP caractérisé par un véhicule routier répondant au code de la route (limité à 24,50m en longueur). Par une approche globale (matériel roulant, infrastructure, exploitation), le BHNS assure un niveau de service continu supérieur aux lignes de bus conventionnelles (fréquence, vitesse, régularité, confort, accessibilité) et s'approche des performances des tramways français. Le bus est ici considéré dans sa conception la plus large. Il peut être guidé (guidage matériel ou immatériel) ou non guidé, à motorisation thermique, électrique ou hybride* *Plus précisément dans l'appel à projet Grenelle 2:* *un projet de bus à haut niveau de service (BHNS) est une opération dont le tracé dans les secteurs où les conditions de circulation sont les plus difficiles est réalisé en site propre. La priorité aux feux de circulation doit être recherchée sur le reste du tracé. Il doit constituer une unité fonctionnelle autonome, caractérisée par l'unité et la continuité du niveau de service offert sur toute la longueur de la ligne (système d'exploitation, fréquence, régularité, capacité, etc.), avec l'objectif d'assurer notamment une vitesse commerciale du service particulièrement attractive pour l'usager ; »* De plus le CERTU donne à son tour la définition d'un TCSP (extrait de l'annexe N°4) : *« On entend par transport collectif en site propre (TCSP), un système de transport public utilisant majoritairement des*	*Dont acte pour l'ensemble des rappels de la définition d'un BHNS.*

OBSERVATIONS DU PUBLIC .	REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE	Analyse et Avis de la commission d'enquête
	emprises affectées à son exploitation. ***L'approche « système »*** *repose sur 3 composantes et leur articulation :* • *L'infrastructure (plate-forme, stations, … ;* • *Le matériel roulant ;* • *Les conditions d'exploitation (modalité de circulation, système d'aide à l'exploitation, information voyageur, …) »* Le système de transport mis en place par Nîmes Métropole répondant à toutes ces caractéristiques il peut donc prétendre à l'appellation BHNS (et donc TCSP)	
g2) Estiment qu'il n'est pas un véritable TCSP, car son couloir peut être utilisé par d'autres bus (et par les vélos), et n'est pas continu puisque les véhicules peuvent emprunter certains tronçons,	Le tour de l'Ecusson étant situé en hyper-centre urbain il est apparu nécessaire de partager la voie BHNS avec les lignes de bus urbains et les vélos sur certains tronçons. Le partage : • reste compatible avec la garantie de la priorité absolue comme de la régularité du BHNS et pénalise peu l'écoulement routier du tour de l'Ecusson, • induit des avantages significatifs pour le développement du réseau de transports en commun dans son ensemble (qualité et lisibilité de la desserte, sécurisation de l'itinéraire, maîtrise des coûts d'exploitation…). *(extrait chapitre 5.3.2 page 366 du tome C).* Les transports de fonds, les taxis et les camions de livraison n'emprunteront aucun tronçon de la plateforme.	*Le partage des voies BHNS avec les bus et, en certains endroits, avec les vélos peut impacter l'aspect voie dédiée du BHNS. Ceci n'est pas en contradiction avec la notion de site propre selon la définition qui en est donnée* *Dont acte.*
g3) Estiment aussi qu'il n'est pas un véritable BHNS, dans la mesure où les informations fournies aux passagers sont limitées et insuffisantes,	Le système d'information actuellement mis en place indique au sol, le temps moyen d'attente du prochain BHNS et en embarqué, le nom de la prochaine station. Afin de compléter l'information existante, Nîmes Métropole doit acquérir un Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information Voyageurs qui permettra au moment de la mise en service de l'extension de la ligne T1 de BHNS de disposer, entre autres, d'informations dynamiques sur les temps d'attente en station et sur les temps de parcours à l'intérieur des véhicules.	*Dont acte.*

OBSERVATIONS DU PUBLIC .	REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE	Analyse et Avis de la commission d'enquête
g4) Considèrent qu'il ne peut faire illusion et que ses caractéristiques sont de nature à ne pouvoir le faire bénéficier des financements prévus pour de vrais projets de TCSP.	Voir réponse point g1) du présent thème. De plus l'Etat a retenu la candidature de Nîmes Métropole concernant l'appel à projets "Transports collectifs et mobilité durable" dans le cadre de l'extension de la ligne T1 de BHNS. Les projets subventionnables sont les suivants : les projets de métro, de tramway, de tram-train, de bus à haut niveau de service, de navette fluviale ou maritime, de transport par câble ou crémaillère. C'est dans la catégorie des BHNS que la candidature de Nîmes Métropole a été retenue.	*Dont acte.*
h) Pollution HA 13 – M. Lucien MAZEL, HA19 - M. Eric BRES, HA32 - Groupe Front de Gauche – EeLV, HA36 - Mme Lise GROS, HA59 - M. Alain MARTIN, HA86 - Mme Marlène ESCOFFIER, HA87 - M. Bruno ESCOFFIER, HA88 - M. Gilles MARGUERITE, HA93 - M. Philippe LAFON, HA97 - M. Christian SALTEL, HA98 - Mme Sibylle JANNEKEYN, HA99 - M. Alain FABRE-PUJOL, ancien Député du Gard, HA101 - Mme Odile AIGON, HV58 - Signature illisible, HV59 - Mme Simone ATTIA, HV71 - Signature illisible, HV85 - Mme Martine DEFREMONT, HV90 - Mme Frédérique JARNOT, HV120 - M. D. BERLEMONT, HV140 - M. Jacques BONDOUX, HV147 - M. et Mme OTT, HV151 - Mme Christine BERLEMONT, HV154 - M. Bertrand NALPAS, HV157 - Mme Victoria HUNTER, HV158 - Mme Christiane DURAND, HV159 - Mme Isabelle SIMONET, HV173 - M. Paul LEENHARDT, HV177 - M. François PY :		
h1) Estiment que ce bus qui roule au gasoil, (ou utilise le diésel), est un véhicule polluant à une époque où tout devrait inciter à utiliser des véhicules électriques ou hybrides,	Les véhicules BHNS de Nîmes Métropole sont équipés d'un système de post-traitement des gaz d'échappement de moteur diesel, grâce à l'action combinée d'un filtre à particule CRT (Continuous Regeneration Trap) et d'un catalyseur Denox SCR (Selective Catalytic Reactor). Ce système permet d'atteindre le niveau d'émissions EEV ou " Enhanced Environmentally friendly Vehicles ", norme européenne qui a pour but de favoriser la réduction de la pollution atmosphérique en milieu urbain, aujourd'hui uniquement accessible aux véhicules à gaz, et d'abaisser bien au-delà du seuil réglementaire les émissions d'oxyde d'azote et de particules. A noter également la présence d'équipements photovoltaïques en toiture permettant d'alimenter certains équipements du véhicule, réduisant la consommation de	

OBSERVATIONS DU PUBLIC .	REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE	Analyse et Avis de la commission d'enquête
	gasoil nécessaire et donc la pollution émise par le véhicule. Dans le cadre du renouvellement du matériel roulant les nouveaux véhicules diesel seront conformes aux nouvelles normes moteur (EURO) qui induisent une diminution des polluants. De plus Nîmes Métropole souhaite s'orienter dans ses futurs investissements vers des solutions alternatives de motorisation.	*La commission d'enquête prend acte de ces précisions, qui lèvent l'ambiguïté fréquemment soulevée concernant la pollution émise par le BHNS.* *Elle prend acte également de la volonté d'orienter ses futurs investissements vers d'autres types de motorisation.*
h2) Considèrent que la multiplication des embouteillages générés par le projet, comme constaté pour la première tranche, va entraîner une augmentation de la pollution et non sa diminution, contrairement au bilan carbone annoncé**,** qui n'a pas été établi sérieusement et ne tient pas compte des conséquences des embouteillages générés.	Une étude air et un bilan carbone ont été réalisées. **Etude Air et impact sanitaire** L'étude Air a été menée conformément aux préconisations énoncées dans la note méthodologique du 25 février 2005 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières. Elles complètent la note méthodologique sur les études d'environnement dans les projets routiers « volet air » du SETRA et CERTU. Les données trafic utilisées sont : • des prévisions de charge de trafic pour l'année 2011 (sorties du modèle EMME2 à l'heure de pointe du soir) correspondant à l'état avant la mise en service de la ligne,1 fournies par Nîmes Métropole et élaborées dans le cadre du PDU, • des prévisions de charge de trafic (sorties du modèle EMME2 à l'heure de pointe du soir pour les scenarii 2012 et 2025, fournies par le bureau d'études EGIS) et les comptages réalisés dans le cadre de l'extension de la ligne 1 de TCSP fournis par Nîmes Métropole, • des données de comptage fournies par le CETE Méditerranée pour le trafic sur les autoroutes. Ces données prennent en compte les phénomènes de congestion. La modélisation Air ainsi que l'analyse des effets sur la santé montre que la situation en 2025 avec ou sans projet a quasiment le même effet sur le taux de pollution. Les dépassements de seuils constatés sont en adéquation avec le bruit de fond sur le secteur déjà élevés. Aucune différence significative n'est observée entre l'état futur avec ou sans projet. Le projet n'a pas d'impact significatif sur le niveau de risque en termes sanitaires sur le site, celui-ci étant déjà élevé en raison de la pollution de fond.	*Dont acte* *Dont acte*

OBSERVATIONS DU PUBLIC .	REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE	Analyse et Avis de la commission d'enquête
	Bilan carbone La mise en service du projet de BHNS va générer un report modal de la voiture particulière vers les transports en commun urbains pour les déplacements dans le périmètre d'étude, diminuant par conséquent la circulation automobile, et donc les émissions de gaz à effet de serre associées. En plus de ce report modal, il est nécessaire de prendre en compte les émissions évitées grâce à la restructuration du réseau de transports en commun de Nîmes. En effet, la mise en service du BHNS s'accompagne d'une restructuration du réseau bus permettant de diminuer le volume de véhicules kilomètres et ainsi les émissions de GES des bus. Les rejets sont quantifiés à l'aide de la méthode du bilan carbone développée par l'ADEME et maintenue aujourd'hui par l'ABC (Association Bilan Carbone) via la Base Carbone (base de données disponible sur internet et utilisable par les personnes formées à la méthode). Basée sur des ratios nationaux conventionnels, cette méthode permet de disposer d'un ordre de grandeur des rejets de gaz à effet de serre sur la liaison considérée. Les données d'entrées sont issues du calcul du bilan socio-économique et se décomposent comme suit : • 487 333 véhicules.kilomètres annuels reportés de la voiture particulière à la mise en service (2% d'augmentation des trafics par an), • 121 919 véhicules.kilomètres annuels de bus économisés.	*La commission d'enquête prend acte de ces éléments concernant le bilan carbone souvent contesté, qui lui paraissent satisfaisants*
i) Autres observations HA 43 – Mme Régine PRUCEL, HA 62 – M. Pierre LAGARRIGUE, HA 73 – M. Robert NICOLAS, HA 94 – M. André BRUSTON (ASPIC), HV 52 – Mme Anne SOULET, HV 58 – Signature illisible, HV162 – M. André CARRIERE : i1) Soulèvent des problèmes juridiques liés à l'annulation du projet initial par le Tribunal Administratif, et notamment, estiment que le dossier d'enquête devrait porter sur l'ensemble de la ligne et non sur le seul prolongement pour le contournement de l'Ecusson (premier tronçon illégal).	Le projet porté à l'enquête publique est celui de l'extension de la T1 existante. Bien que la T1 ait fait l'objet d'une annulation, le projet d'extension constitue un projet en soi partie d'un programme plus vaste composé : • d'un réseau TCSP lui-même composé de la L1 existante, de la section 1 de l'extension, objet de l'enquête, de la section 2 de l'extension qui sera ultérieurement soumis à enquête publique et des parcs relais associés ; • de l'aménagement d'une voie modes doux entre le	*Le projet soumis à enquête est sans lien avec les décisions résultant du contentieux administratif antérieur concernant l'équipement réalisé précédemment.*

OBSERVATIONS DU PUBLIC .	REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE	Analyse et Avis de la commission d'enquête
	parking relais A54 et Caissargues ; • de la halte ferroviaire Nîmes-Alès. La section 1 de l'extension, bien qu'intégrée à un programme, présente une autonomie propre. C'est d'ailleurs le principe même du programme tel que défini par le code de l'environnement à savoir des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements qui réalisés de manière simultanée ou échelonnée, par un ou plusieurs maîtres d'ouvrage présentent une unité fonctionnelle. Il est donc tout à fait normal que le dossier traite du programme mais uniquement s'agissant des impacts et ce conformément au code de l'environnement qui en présence d'un programme réalisé de manière échelonnée soumis à enquête publique impose que l'étude d'impact comporte un volet étudiant les impacts de l'ensemble du programme ; c'est l'objet du chapitre 11 du tome C pièce C-2 de l'étude d'impact. Par ailleurs, la situation de la section existante de la T1 a été traitée. Ainsi, dès les premières pages du tome A (pièce A-2 Note de présentation), qui ouvre le dossier d'enquête, la situation est clairement exposée. En premier lieu, le projet initial est rappelé au chapitre 3.1.2 « La ligne T1 existante » pages 12 et 13 du tome A. En second lieu, le contentieux dont il a fait l'objet est également clairement présenté : un sous-paragraphe spécifique 3.1.2.2 intitulé « L'annulation de la déclaration du projet et du permis d'aménager » page 13 du tome A, y est consacré dans lequel les décisions qui ont été rendues sont exposées. Il est bien précisé que suite à l'annulation par le Tribunal Administratif du permis d'aménager et des deux délibérations du Conseil communautaire de la communauté d'agglomération Nîmes Métropole en date du 4 octobre 2010 et du 12 mai 2011 déclarant l'intérêt général du projet, tous les travaux de réalisation de la ligne T1 n'ont pas pu être réalisés, notamment sur le tour de l'Ecusson et que seule une section de 4 km reliant l'échangeur de l'autoroute A54 aux Arènes et deux parcs relais ont pu être menés à terme, l'inauguration ayant eu lieu le 29 septembre 2012. En troisième lieu, le tracé de la T1 existante est présenté chapitre 3.1.2 « La ligne T1 existante » page 13 du tome A. Enfin, au vu du contexte de réalisation de la première ligne de	

OBSERVATIONS DU PUBLIC .	REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE	Analyse et Avis de la commission d'enquête
	TCSP et à l'occasion de l'extension de cette ligne, la maîtrise d'ouvrage a décidé de réaliser une analyse plus approfondie de l'impact de la ligne T1 dans son ensemble. Ainsi, l'ESE (tome C) présente donc l'évaluation socio – économique du projet dans le contexte de l'ensemble de la ligne T1 tel qu'elle sera définie à terme : • la section existante de la ligne T1 mise en service en septembre 2012, entre l'autoroute A54 et les Arènes, • le projet soumis à enquête : la section 1 de l'extension T1 autour de l'Ecusson, • l'extension T1 section 2 y compris le P+R de route d'Uzès, les gains en usagers liées à la réalisation de la halte ferroviaire de Hoche Université sont pris en compte dans l'opération d'extension T1 à la route d'Uzès. La réalisation de la section 2 de l'extension de la ligne T1 et la réalisation de la halte ferroviaire de Hoche Université sont envisagées pour l'horizon 2022. En conclusion, la situation de la ligne 1 existante a été traitée dans une totale transparence.	
HA 4 + HV93 – Mme Marie Pierre MERCIER, HA 22 – M. Gilles PATEY, HA 26 – Signature illisible, HA 41 – M. François SEGUY, HA 50 – Mme Sylvie SERVAIS, HA 66 – M. Marc VIALA, Président de Nîmes Simplement, HA 73 + HA77 – M. Robert NICOLAS, HA 80 – M. Roland ROUSSEAU, HA 86 – Mme Marlène ESCOFFIER, HA 87 – M. Bruno ESCOFFIER, HA 93 – M. Philippe LAFON, HA 94 – M. André BRUSTON (ASPIC), HA 98 – Mme Sibylle JANNEKEYN, HA 99 – M. Alain FABRE-PUJOL, ancien Député du Gard, HA100 – M. Edmond COURBAUD, HA101 – Mme Odile AIGON, HV 68 – Mme Nicole GUILLAUD, HV 83 – M. Jacques TEISSIER, HV 91 – Mme Anne BOUCHOT, HV107 – M. Claude ALLET, HV118 – Mme Martine GAGETTA-THIRARD, HV127 – Signature illisible, HV134 – M. Alain DESCROIX, HV141 – M. Olivier FABRE, HV148 – M. ROBERT, Secrétaire de l'UCQNM, HV151 – Mme Christine BERLEMONT, HV162 – M. André CARRIERE, HV163 – M. G. PARY, HV166 – Signature illisible, HV173 – M. Paul LEENHARDT, HV180 – Mme Claudine MARTEL, HV187 – Mme AKOUM, HV188 – M. Jacques DENIS : i2) Considèrent que le dossier ne comporte pas tous les éléments		

OBSERVATIONS DU PUBLIC .	REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE	Analyse et Avis de la commission d'enquête
d'information et de comparaison (étude origine-destination, étude ménages-déplacements, bilan de la fréquentation de la ligne actuelle, ..).	Le dossier d'enquête comporte tous les éléments utiles à la présentation du projet au public. L'objet du dossier d'enquête publique n'est pas de présenter toutes les études techniques spécifiques réalisées dans le cadre de l'élaboration du projet	
i3) Estiment de ce fait, et par les constats effectués, que les résultats et performances sont surévalués dans le dossier et sans justifications réelles tant en termes de fréquentation que de retombées économiques obtenues ou espérées.	L'évaluation socio–économique permet d'apprécier l'intérêt socio–économique d'un projet pour l'ensemble de la collectivité. Elle permet une analyse des conséquences du projet pour chacun des acteurs de la collectivité puis d'en évaluer les conséquences en termes monétaires, enfin, la balance entre les conséquences positives et les conséquences négatives valident l'utilité publique du projet. L'évaluation socio-économique est établie selon une méthodologie rigoureuse et normalisée, commune à l'ensemble des projets d'infrastructures de transport. Cette analyse permet de juger du bénéfice du projet pour la collectivité et de comparer les différentes options étudiées. Elle constitue ainsi un élément important d'aide à la décision. Conformément aux développements méthodologiques les plus récents[1], le bilan socio-économique du projet d'extension T1 est établi à partir des coûts d'investissement, des variations des coûts d'exploitation et des gains par rapport à une situation de référence. Ses composantes sont : • L'ensemble des coûts d'investissement imputables à la réalisation du projet d'extension T1; • La variation nette des coûts d'exploitation du réseau dérivant de l'exploitation du BHNS et de la restructuration du réseau bus ; • Les gains nets de temps pour les usagers actuels du réseau de Transport en Commun mais également de nouveaux usagers (reports de la voiture) induits par l'offre nouvelle et l'attractivité accrue ; • L'économie de dépenses d'utilisation de la voiture particulière et les gains de sécurité ; • Les « avantages externes » représentés par les gains dus à la diminution du bruit et de la pollution.	*Exact.* *Dont acte sur l'évaluation socio-économique réalisée.*

[1] *L'évaluation socio – économique est établie conformément aux développements méthodologiques les plus récents, à savoir*

- *L'instruction-cadre en vigueur relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructures de transport, datant du 25 mars 2004 et mise à jour le 27 mai 2005 ;*
- *La demande de transport en 2025, DAEI/SES, d'octobre 2004 et mise à jour en mai 2007 ;*
- *Le guide d'élaboration des comptes déplacements locaux du Certu élaboré en 2003 ;*
- *Le guide CERTU « Recommandations pour l'évaluation socio-économique des projets de TCSP » (2002).*

OBSERVATIONS DU PUBLIC .	REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE	Analyse et Avis de la commission d'enquête
	La fréquentation du réseau et de la ligne T1 à l'horizon de sa mise en service est définie à partir de prévision de trafic réalisées à l'aide du modèle de simulation de trafic « Cube Voyageur ». Les prévisions de trafic sont réalisées selon une méthodologie classique, largement éprouvée reposant sur des hypothèses raisonnables tant en termes de déplacements qu'en termes de données socio – démographique (actuelles et futures). Le modèle construit s'appuie sur la matrice de demande TC origine/destination (O/D) construite sur la base de l'enquête O/D réalisée sur le réseau TANGO en 2008 et sur les données sociodémographiques (population, emplois et étudiants) actuelles et prévisionnelles sur le territoire de l'agglomération nîmoise. Toutes les enquêtes et mesures sont réalisées par des organismes certifiés et indépendants. Les retours d'expériences de la qualité des modèles de prévisions de trafics en transport en commun montrent que les résultats constatés deux ans après la mise en service d'une ligne de TCSP apparaissent comme très proche des résultats initialement prévus à partir des modèles et ainsi apparaissent comme prudents pour les années suivantes. Les évaluations des gains de temps et des nouveaux usagers sur le réseau de transports en commun (et par conséquent les reports modaux de la voiture vers les transports en commun) sont issues de ces prévisions de trafic.	
i4) Notent un mélange d'informations concernant la ligne T1, son extension vers Hoche -Sernam et la ligne T2.	L'étude d'impact porte sur la première section de l'extension de la ligne T1. Cependant, la notion de programme global est abordée dans l'étude d'impact. Des données concernant la section 2 de l'extension (vers Hoche université) et la ligne T2 sont donc présentes dans le dossier. A ce titre le chapitre 11 « Appréciation des impacts de l'ensemble du programme » pages 409 à 439 du tome C présente très clairement le programme et ses différentes composantes. Il est notamment rappelé au chapitre 11.2 « Définition du programme » le contenu du programme : • Le réseau de TCSP : o la section T1 déjà mise en service, o le projet d'extension de la ligne T1 : section 1 de l'Ecusson et section 2 jusqu'à Hoche Université, o le projet de la ligne T2, o les parcs relais associés aux lignes de TCSP,	*Effectivement, l'étude d'impact, en se voulant la plus précise et exhaustive possible, peut apparaître difficilement compréhensible.* *Néanmoins, la commission d'enquête considère que la réponse est cohérente et adaptée*

OBSERVATIONS DU PUBLIC .	REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE	Analyse et Avis de la commission d'enquête
	• Le projet d'aménagement d'une voie modes doux entre le parking relais A54 et Caissargues, • La halte ferroviaire Nîmes-Alès.	
HA 36 – Mme Lise GROS, HA 66 – M. Marc VIALA, Président de Nîmes Simplement, HA 67 – M. COUVRAT, HA 68 – Mme Colette CEBELIEU, HA 72 – M Denis BERLEMONT, HA 77 – M. Robert NICOLAS, HA 85 – Mme Françoise OHEIX, présidente du Comité de Quartier La Cigale, HA 89 – Mme la Présidente du comité de Quartier Les Charmilles, HA102 – Mme et M. Monique et Pierre CHEVALIER, HV 58 – Signature illisible, HV 83 – M. Jacques TEISSIER, HV 85 – Mme Martine DEFREMONT, HV 91 – Mme Anne BOUCHOT, HV112 – M. P.H. RICHE, HV168 – M. H. FABRE, HV173 – M. Paul LEENHARDT, HV188 – M. Jacques DENIS :		
i5) Constatent des suppressions de lignes ou de fréquences sur le réseau des bus Tango et reprochent le manque d'information sur les modifications générées sur ce réseau par la mise en service de la ligne T1 et sa prolongation autour de l'Ecusson.	La mise en service d'une ligne de TCSP au sein d'un réseau de transport collectif implique nécessairement une réorganisation de l'offre globale. L'objectif recherché est l'efficience globale par une optimisation des différentes lignes de bus en répondant aux enjeux suivants : • Adapter l'offre aux besoins • Améliorer les performances du réseau • Faciliter l'accès au réseau	*Dont acte*
	Dans le détail, à l'horizon de l'extension de la ligne T1 autour de l'Ecusson, le réseau urbain sera réorganisé, avec notamment : • le prolongement de T1 sur l'Ecusson, • la réorganisation des lignes urbaines dans leur intégralité, • la réorganisation des lignes sur l'Ecusson en retenant les principes suivants : o Mixité de la plateforme TCSP avec les lignes de bus permettant de proposer un double sens sur les boulevards Victor Hugo et Amiral Courbet permettant des services plus directs pour les lignes de bus du réseau urbain et des temps de parcours	*Dont acte*

OBSERVATIONS DU PUBLIC .	REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE	Analyse et Avis de la commission d'enquête
	optimisés o Réduction du trafic bus sur le boulevard Gambetta o Amélioration de la performance de l'ensemble des lignes • la mise en place de la ligne structurante de bus N°2 empruntant le corridor projeté pour la ligne T2, • les lignes desservant les secteurs peu denses sont maintenues et améliorées grâce aux évolutions de voirie, • les lignes périurbaines sont maintenues dans leur fonctionnement avec les ajustements dans certaines communes pour apporter plus de lisibilité (débouclages), • les services scolaires dénommés services Tempo complètent l'offre, • une navette assure les soirs de concert la desserte de la SMAC/PALOMA, • une Navette assure la desserte de l'aéroport de Garons. L'ouverture de la plateforme aux bus permettra de proposer un double de sens de circulation et ainsi d'éviter à chacune des lignes de bus de devoir faire le tour de l'Ecusson tel que proposé actuellement. Cette mutualisation de la plateforme BHNS permettra ainsi des services plus directs pour les lignes de bus du réseau urbain et des temps de parcours optimisés mais également permettront de diminuer le nombre de kilomètres bus sans impacter l'offre. Les principes de restructuration sont présentés au chapitre 1.1 « Contexte du projet » page 87 du tome C et au chapitre 5.3.2 « Une voie BHNS dédiée et partagée avec les lignes du réseau de bus urbains » pages 366 et 367 du tome C. De plus une cartographie générale des lignes du réseau restructuré est fournie à la page 34 du tome D. En complément l'annexe N°3 présente une synthèse par ligne	*La commission d'enquête considère que ces éléments répondent parfaitement au problème posé, sachant que la difficulté du public (et de la commission) est liée au passage de lignes « lettre » à des lignes « chiffre », qui ne se superposent pas systématiquement mais se combinent parfois entre elles pour assurer la desserte de certains quartiers.*
i6) Considèrent également que la mise en commun avec les bus Tango et les cyclistes du couloir destiné à la ligne T1 autour de l'Ecusson d'une part, et la suppression du couloir actuellement réservé aux bus Tango d'autre part, risquent d'entraîner une diminution générale de la vitesse commerciale et une	Une étude de microsimulation dynamique (cf. chapitre 3.4.7.2.4 « fonctionnement des carrefours » page 302 à 308 du tome C) a permis d'évaluer finement l'impact sur les circulations des transports en commun, soit le BHNS	*Dont acte*

OBSERVATIONS DU PUBLIC .	REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE	Analyse et Avis de la commission d'enquête
désaffection par les usagers, à l'encontre de l'objectif poursuivi.	proprement dit mais aussi les bus urbains qu'ils soient en mixité dans la plate-forme BHNS (sens horaire de l'Ecusson) ou mêlés à la circulation générale. Le BHNS maintient une vitesse moyenne d'environ 15,5 km/h malgré la mixité du couloir avec les cycles et les bus urbains. Des temps d'arrêts (hors temps d'arrêt en station) s'observent au niveau de quelques passages piétons non protégés par feux (station Église St-Baudile, Bd de la Libération). Les bus urbains dans le couloir TCSP (sens horaire Écusson) gardent une bonne vitesse commerciale avec le projet. De même, les bus urbains circulant hors du couloir TCSP (sens antihoraire Écusson) maintiennent des vitesses commerciales acceptables malgré l'absence d'un couloir bus dédié. Au regard des divers résultats de l'étude de microsimulation dynamique, la stratégie de régulation proposée a été retenue, celle-ci permettant de garantir la priorité absolue du BHNS tout en limitant l'impact sur la circulation routière et les autres lignes de bus urbaines.	*Dont acte*
i7) Estiment que la création d'un couloir réservé autour de l'Ecusson pour le passage de la ligne T1 à contre sens de la circulation, simultanément à la suppression du couloir actuellement réservé pour les bus, entraînera le mélange des usages avec la circulation automobile pour les bus, mais également pour les taxis, les ambulances et les pompiers.	Le projet d'extension de la ligne T1 de BHNS aura un impact limité sur les conditions de circulation routière du tour de l'Écusson et sur les voiries aux alentours. En effet, le maintien des deux voies de circulation sur la presque totalité de l'extension du BHNS, à l'exception de la section entre les trémies du parking Coupole, les modifications mineures du plan de circulation et la stratégie de régulation proposée permettent de garder une bonne capacité routière. Toutefois, localement et occasionnellement, en période de pointe la fluidité d'écoulement du trafic pourra être dégradée sur certains secteurs de l'Écusson (rue de Condé, boulevard Gambetta en amont de la trémie du parking Coupole, square de la Bouquerie et accès à la rue Cité Foulc). Voir chapitre 3.4.7.2.4 « Fonctionnement des carrefours » pages 302 à 308 du tome C. La réorganisation des lignes de bus à l'horizon de la mise en service de l'extension de la ligne T1 de BHNS, qui autorise la circulation des bus dans le site propre justifie la suppression du couloir bus. A noter que l'introduction d'un nouveau sens de circulation pour le BHNS permettra une intervention simplifiée pour les véhicules de secours (pompiers, samu, police) qui sont autorisés à emprunter la plateforme en cas d'urgence.	*La commission d'enquête prend note en particulier que le couloir du TCSP assurera un service équivalent à celui actuellement utilisé pour les véhicules de secours, avec un simple changement de sens, ce qui ne devrait avoir aucune incidence sur leur efficacité.* *La commission note que les taxis n'emprunteront pas la voie dédiée au BHNS.*
HA 15 - M. F. MEDINA, HA 37 – Mme Corinne GODIER, HA 38		

OBSERVATIONS DU PUBLIC .	REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE	Analyse et Avis de la commission d'enquête
+ HA 81 – ECOLO-NIMES – Groupe de réflexions pour une ville écosociale, HA 40 – Mme Catherine BERNIE-BOISSARD, Conseillère municipale et communautaire, HA 42 – M. André FRANCISCO, HA 94 – M. André BRUSTON (ASPIC), HV 69 – Mme Jamie ARNEGUY, HV 93 – Mme Marie Pierre MERCIER, HV166 – Signature illisible :		
i8) Considèrent que le dossier dénote une vision « auto-centrée » de l'aménagement urbain (voire une catastrophe urbaine), qui délaisse la desserte des quartiers périphériques et les liaisons extérieures pour ne s'intéresser qu'au centre ville, en contradiction avec le PDU approuvé depuis plusieurs années, et soulèvent la question de la mise à jour de celui-ci.	Le projet n'est pas en contradiction avec le PDU qui prévoit bien la réalisation de 2 lignes de TCSP dont la ligne T1 nord/sud avec la desserte de l'Ecusson. L'évaluation à mi-parcours du PDU, réalisé en 2013 et approuvée par le Conseil Communautaire du 16 décembre 2013, a confirmé la pertinence de cette action. La révision du PDU sera engagée afin d'adopter un nouveau document fin 2017.	*Le projet doit effectivement être en adéquation avec le PDU*
HA 59 – M. Alain MARTIN,HA 80 – M. Roland ROUSSEAU, HV 42 – M. André FERT, HV 47 – Mme Monique CHEVALIER :		
i9) Estiment que le projet va dénaturer les boulevards, rompre le charme des lieux, ou n'apportera rien en matière de qualité de vie ou d'aménagement (pas probant).	Le projet a été confié à une maîtrise d'œuvre qui comprend dans son groupement un architecte de renom (Antoine Grumbach) qui a travaillé sur la qualité architecturale de l'insertion en lien avec l'Architecte des Bâtiments de France. Le parti architectural est rappelé ci dessous : Nîmes possède sa propre identité particulièrement empreinte par les vestiges et les monuments mais aussi par quelques événements architecturaux plus contemporains (Le Carré d'Art, couvert végétal des boulevards périphériques et très bientôt le musée de la Romanité). Ainsi, le parcours du BHNS s'insère en améliorant l'existant mais sans marquer les lieux. De plus, la préservation de cette identité propre à la ville de Nîmes passe aussi par la conservation des alignements d'arbres. Ainsi l'objectif du projet architectural est de réhabiliter les boulevards et d'insérer le TCSP le plus naturellement possible. Le terme de projet « caméléon » est d'ailleurs employé au chapitre 1.5 « Insertion architecturale du projet » page 100 du tome C. Dans ce même chapitre sont détaillés les principes d'aménagement à savoir : • un revêtement du site propre de même nature que celui de chaussée afin de ne pas marquer de laniérage, • des quais qui s'insèrent entre les arbres existants	*La commission d'enquête considère que le projet n'a aucune incidence notable sur le caractère et le charme des boulevards qui conservent l'ensemble de leur végétation .* *De plus, il ne modifie pas la voirie, puisqu'il n'est pas prévu de séparateur physique entre le couloir réservé au BHNS et les autres couloirs de circulation, la seule modification portant rétrécissement de la chaussée pour écarter les bordures de trottoirs des pieds des arbres.* *Par ailleurs, la reprise des trottoirs, y compris avec inscription de bandes cyclables, avec des matériaux de meilleure qualité que les revêtements bitumineux actuels, ne devrait qu'améliorer l'esthétique d'ensemble.* *Enfin, la suppression des places de stationnement de surface en continu le long des trottoirs pour créer le couloir du TCSP, et en en réinsérant un certain nombre dans des espaces moins visibles, paraît de nature à améliorer la perception générale de l'environnement architectural des boulevards.*

OBSERVATIONS DU PUBLIC .	REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE	Analyse et Avis de la commission d'enquête
	afin d'en minimiser l'impact visuel.	
HA 38 + HA 81 – ECOLO-NIMES – Groupe de réflexions pour une ville écosociale, HV 71 – Signature illisible, HV152 – M. Jean ABRIC, HV180 – Mme Claudine MARTEL, HV186 – Mme Thérèse BERNARD : i10) Sont opposés au projet dans la mesure où les travaux vont entraîner des nuisances importantes (2ans).	Le phasage et l'organisation des travaux sont présentés au chapitre 3.3.1 « Présentation de la phase travaux » du tome C. Il est notamment détaillé le planning prévisionnel qui est le suivant : • Une phase 1 de 4 mois • Une phase 2 de 2 à 3 mois • Une phase 3 de 3 à 4 mois • Une phase 4 de 2 à 3 mois Soit un total compris entre 11 et 14 mois. Pour rappel, les principales mesures mises en œuvre pour réduire les effets de la phase travaux sont les suivantes : • Optimisation du planning des travaux : réalisation des travaux de façon simultanée pour réduire la durée de la phase chantier et donc limiter la gêne dans le temps. • Mise en place d'outils de communication et de concertation au travers d'un dispositif de médiation de type « Maison des Grands TravO² » notamment : au cœur des chantiers, des médiateurs ont pour mission d'informer les riverains, usagers et commerçants des interventions à venir et de l'avancement des chantiers (des réunions d'information sur l'avancement du chantier pourront être organisées). Ces médiateurs de proximité permettent de suivre en temps réel l'impact des travaux sur les activités et d'apporter une réponse rapide aux problèmes des commerçants lors du chantier. • Mise en œuvre d'une signalétique efficace des activités et commerces aux abords du chantier. De plus, depuis juin 2014 Nîmes Métropole a engagé une démarche innovante pour la phase travaux dont le but est d'anticiper et de déterminer les mesures à prendre et moyens à mobiliser pour réduire au maximum les nuisances provoquées par les travaux et limiter les gênes ressenties par	*La commission prend note du souci émis par le maître d'ouvrage de réduire au maximum les inconvénients dus aux travaux*

OBSERVATIONS DU PUBLIC .	REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE	Analyse et Avis de la commission d'enquête
	l'ensemble des riverains du projet et l'ensemble des services publics et privés intervenant sur le périmètre du projet. La démarche, actuellement en cours consiste à identifier, catégoriser et hiérarchiser les gênes et les nuisances, définir les mesures de réduction ou de compensation des gênes, intégrer dans les marchés de travaux les contraintes et objectifs à respecter vis-à-vis de l'environnement urbain, arrêter les modalités de concertation et d'information des riverains. L'ensemble des nuisances et gênes est analysé : planning / phasage des travaux, circulations / stationnement / livraisons en cours de chantier, maintien des services publics, intégration des contraintes liées aux sites sensibles (commerces, églises, établissement scolaires…) et aux évènements festifs et culturels, sécurité.	
HA 38 + HA 81 – ECOLO-NIMES – Groupe de réflexions pour une ville écosociale : i11) émet des réserves sur la tenue des voûtes situées sous les boulevards au cours des travaux.	Les études Ginger réalisées ont eu pour objet de déterminer la nature des sols et ont été prises en compte dans l'étude d'impact. Il est nécessaire, en phase exécution du projet, de réaliser des études géotechniques complémentaires à celles déjà réalisées afin de disposer de toutes les données techniques nécessaires à la réalisation des travaux. Ces études ont pour objet de déterminer les principes constructifs à mettre en œuvre pour l'exécution des travaux en prenant en compte la structure des sols et la portance des voûtes des cadereaux.	*La commission prend note des études projetées ayant pour objet de déterminer les principes constructifs à mettre en œuvre pour l'exécution des travaux prenant en compte la structure des sols et la portance des voûtes des cadereaux*
HV 73 – Signature illisible : i12) considère étrange l'argument avancé pour faire tourner le Tram bus côté Ecusson, pour faciliter la sortie des clients sans traverser ! Et les autres ?	Plusieurs considérations ont conduit à retenir la circulation du BHNS dans le sens opposé à la circulation, notamment : • desserte directe depuis les stations d'arrêts de la zone active et commerciale de l'Ecusson, • meilleur écoulement de la circulation routière générale, • pas de conflit de TCSP/VL au droit des places de stationnement, sur le côté extérieur des boulevards, • risque de fréquentation parasite de la plateforme TCSP réduit du fait du contre-sens de la plateforme ; Par ailleurs, concernant la sécurité des piétons, les traversées	

OBSERVATIONS DU PUBLIC .	REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE	Analyse et Avis de la commission d'enquête
	piétonnes sont protégées par des feux et les aménagements ont été conçus de manière sécuritaire pour les traversées des boulevards.	*La commission prend note des mesures prévues pour la sécurité des piétons* L
Thème 4 : contre-propositions et solutions alternatives En contrepartie de leur opposition au projet, beaucoup d'intervenants émettent des propositions ou solutions alternatives : donner la priorité aux liaisons est-ouest (ligne T2), à la desserte vers le sud (Caissargues, Garons), à la desserte de la gare, de l'université et des hôpitaux, augmenter l'amplitude horaire des lignes actuelles, desservir l'Ecusson par un minibus ou des navettes électriques, modifier le plan de circulation, créer de parkings, donner la priorité à d'autres investissements. **a) Remise en services de la Citadine ou de navettes gratuites** HA 11 – M. et Mme Claude MALLARD, HA17 - Mme Hélène NOLENT, HA18 - Mme Annette HAAS, HA22 - M. Gilles PATEY, HA32 - Groupe Front de Gauche – EeLV, HA38 et HA 81 – ECOLO NIMES – Groupe de réflexions pour une ville écosociale, HA46 - M. André LEPROVOST, HA47 - M. A. FRANCISCO, S. G. de Tous pour Nîmes et son agglomération, HA48 - M. Jean David ATTIA, HA49 - Mme Arlette CHEVALIER, HA59 - M. Alain MARTIN, HA70 - M. LEPROVOST, HA72 - M. Denis BERLEMONT, HA76 - M. Robert NICOLAS, HA80 - M. Roland ROUSSEAU, HA83 - Signature illisible, HA102 - Mme et M. Monique et Pierre CHEVALIER, HV26 - Signature illisible, HV28 - M. Denis DELMAS, HV40 - M. A FRANCISCO, HV46 - M. B. SIMON, HV52 - Mme Anne SOULET, HV59 - Mme Simone ATTIA, HV69 - Mme Jamie ARNEGUY, HV83 - M. Jacques TESSIER, HV100 - Mme V. LOUËT, HV127 - Signature illisible, HV131 - Mme Gisèle MICHEL, HV144 - M. RANC, HV147 - M. et Mme OTT, HV151 - Mme Christine BERLEMONT, HV157 - Mme Victoria HUNTER, HV158 - Mme Christiane DURAND, HV159 - Mme Isabelle SIMONET, HV163 - M. G. PARY, HV168 - M. H. FABRE, HV172 - MM. PICARD et COLLIN, HV187 - Mme AKOUM, HV189 - Mmes JANOD et LOURADOUR : Pour diminuer le coût de l'investissement, réduire la pollution, adapter les dimensions du véhicule aux besoins réels, proposent de remettre en service la Citadine ou des navettes gratuites,	Voir point b2) du thème 3	*Idem*

OBSERVATIONS DU PUBLIC .	REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE	Analyse et Avis de la commission d'enquête
électriques et/ou non polluantes, y compris dans un éventuel couloir réservé, et pouvant relier également le centre ville à la gare SNCF.		
b) prolongation vers gare SNCF et gare routière : HA9 - Mme DEVOCELLE, HA42 - M. André FRANCISCO, HA46 - M. André LEPROVOST, HA47 - M. A. FRANCISCO, S. G. de Tous pour Nîmes et son agglomération, HA53 - M. Patrick FOREST, HA59 - M. Alain MARTIN, HA70 - M. LEPROVOST, HA96 - M. Gabriel AUDISIO, HA99 - M. Alain FABRE-PUJOL, ancien Député du Gard, HA102 - Mme et M. Monique et Pierre CHEVALIER, HV46 - M. B. SIMON, HV69 - Mme Jamie ARNEGUY, HV83 - M. Jacques TESSIER, HV157 - Mme Victoria HUNTER, HV158 - Mme Christiane DURAND, HV169 - M. Jean Paul CHARLOT, HV180 - Mme Claudine MARTEL : Afin d'améliorer les relations entre les habitants du Sud de l'agglomération avec les autres modes de transport en commun (trains, cars inter urbains), proposent de prolonger de préférence la ligne actuelle T1 vers la gare SNCF, voire également vers la gare routière, par une boucle passant par l'avenue Feuchères ou accessoirement plus large.	Voir point c) du thème 3	idem
c) prolongation vers Caissargues et le Sud : HA4 - Mme Marie Pierre MERCIER, HA17 - Mme Hélène NOLENT, HA21 - M. et Mme R. LAGATTU, HA35 - M. Pierre Marie CHAZE, HA42 - M. André FRANCISCO, HA46 - M. André LEPROVOST, HA47 - M. A. FRANCISCO, S. G. de Tous pour Nîmes et son agglomération, HA48 - M. Jean David ATTIA, HA70 - M. LEPROVOST, HA72 - M. Denis BERLEMONT, HA75 - Mme Nicole ROUSSEAU, HA80 - M. Roland ROUSSEAU, HA94 - M. André BRUSTON (ASPIC), HA96 - M. Gabriel AUDISIO, HV82 - Comité de Quartier Feuchères – Esplanade et rues adjacentes, HV93 - Mme Marie Pierre MERCIER, HV103 - M. C. FABRE, HV110 - M. P. JOURDAIN, HV123 - Mme Jocelyne JALLAMION, HV180 - Mme Claudine MARTEL, HV184 - M. Pierre FERIAUD, HV187 - Mme AKOUM, c1) Proposent de prolonger la ligne T1 au delà du péage de l'autoroute A54 vers Caissargues, pour capter plus tôt les automobilistes venant du Sud de l'agglomération et de Camargue,	Un aménagement « mode doux » est en cours de réalisation par Nîmes Métropole. L'objectif est d'offrir aux piétons et aux cyclistes une liaison sécurisée entre le P+R A54 et l'entrée de la commune de Caissargues (chemin des Cambourins) afin de favoriser l'intermodalité.	*Dont acte* *Tout en reconnaissant que les dispositions prévues pour la ligne T1 figurant au PDU sont respectées, la*

OBSERVATIONS DU PUBLIC .	REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE	Analyse et Avis de la commission d'enquête
c2) Proposent également de prolonger ultérieurement vers Garons et l'aéroport, (ou Bouillargues), et les zones d'activité et de logistique, (y compris nouvelle gare TGV ?),	Par ailleurs une volonté politique de la part de Nîmes Métropole a été affichée afin d'initier la réflexion sur une extension sud de la ligne T1 pour desservir, entre autres, Caissargues. La desserte d'autres communes ou pôles d'activités (tel que l'aéroport de Garons ou la future gare TGV) sera étudiée dans le cadre de la révision du PDU.	*commission d'enquête suggère qu'une extension vers le Sud de Caissargues pour capter le trafic avant l'engorgement du giratoire situé au droit du péage de l'autoroute A54, puisse être envisagée à terme*
d) priorité à la ligne T2 Est-Ouest : HA11 - M. et Mme Claude MALLARD, HA17 - Mme Hélène NOLENT, HA34 - Mme Simone CHAZE, HA40 - Mme Catherine BERNIE-BOISSARD, Conseillère municipale et communautaire, HA41 - M. François SEGUY , HA42 - M. André FRANCISCO, HA48 - M. Jean David ATTIA, HA49 - Mme Arlette CHEVALIER, HA53 - M. Patrick FOREST, HA58 - Mme Véronique BEGOT, HA65 - C.G.M. ?, HA68 - Mme Colette CEBELIEU, HA71 - M. Pascal ROUSSON, pour le collectif transport UD CGT du Gard, HA82 - Mme Véronique PINGUET, HA93 - M. Philippe LAFON, HA94 - M. André BRUSTON (ASPIC), HA96 - M. Gabriel AUDISIO, HA98 - Mme Sibylle JANNEKEYN, HA99 - M. Alain FABRE-PUJOL, ancien Député du Gard, HA100 - M. Edmond COURBAUD, HA102 - Mme et M. Monique et Pierre CHEVALIER, HV6 - « Commerçante Ecusson », HV27 - Signature illisible, HV42 - M. André FERT, HV52 - Mme Anne SOULET, HV82 - Comité de Quartier Feuchères – Esplanade et rues adjacentes, HV83 - M. Jacques TESSIER, HV89 - M. Alain GILBERT, HV131 - Mme Gisèle MICHEL, HV137 - M. Jean TOURNECUEILLERT, HV157 - Mme Victoria HUNTER, HV158 - Mme Christiane DURAND, HV159 - Mme Isabelle SIMONET, HV164 - Signature illisible, HV165 - M. Franz BOURSIN, HV166 - signature illisible, HV168 - M. H. FABRE :		
d1) Compte tenu de l'importance de la population concernée, de son éloignement et de son faible « niveau » social, estiment que la priorité devrait être donnée à la réalisation de la ligne T2 Est-Ouest par un véritable Tramway électrique de capacité adaptée,	Le PDU prévoit la réalisation de la ligne T2 après la ligne T1. Nîmes Métropole s'est donc inscrit dans cette démarche. Toutefois, et sans attendre la réalisation des travaux de la ligne T1, Nîmes Métropole a déjà engagé les études préalables et la concertation est prévue début 2015.	*Il s'agit d'une étape ultérieure pour la réalisation des objectifs du PDU. Cette ligne est attendue par les usagers et il serait souhaitable que le phasage intègre la desserte de la gare en priorité.*
d2) De plus, estiment que cette ligne permettrait de desservir les grands équipements publics (Hôpital Carémeau, établissements scolaires, salle Paloma, etc..) très difficilement accessibles.	Le tracé envisagé de la ligne T2 relie, sur une longueur de 12 km environ, le secteur de la Scène de Musique Actuelle Paloma à l'Est à la halte TER de Saint-Césaire – Porte Ouest (halte déplacée). Le projet de la ligne de tramway T2 comporte une station	*Dont acte.*

OBSERVATIONS DU PUBLIC .	REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE	Analyse et Avis de la commission d'enquête
	desservant directement la gare centrale. Cette gare est accessible depuis l'ensemble du réseau de TCSP (T1 et T2). L'interconnexion entre la ligne de BHNS T1 et la ligne de tramway T2 se fera au niveau de la station Esplanade Feuchères et de la station Montcalm. Une présentation de ces 2 points de correspondance envisagés est donnée en annexe N°2. Voir chapitre 11.2.1.3 « La ligne T2 (tramway) et ses parcs relais » page 413 du tome C	*Il n'appartient pas à la commission d'enquête concernée par le projet de l'extension de la ligne T1 de se prononcer sur le tracé de la ligne T2.*
e) autres propositions : HA 24 – M. Louis POTEZ, HA 85 – Mme Françoise OHEIX, Présidente du Comité de Quartier La Cigale, HV 93 – Mme Marie Pierre MERCIER, HV106 – M. André CARRIERE, Président du Comité de Quartier de Camplanier, HV135 – Mme Régine DURAND, HV147 – M. et Mme OTT, HV149 – M. Boniface LARISTIAN :		
e1) Proposent de repenser, favoriser et étendre le réseau de dessertes par les bus Tango avec les moyens prévus pour le projet, en particulier dans les communes de l'agglomération mal desservies.	La mise en service de l'extension de la ligne T1 de BHNS autour de l'Ecusson sera accompagnée d'une réorganisation importante du réseau de transport en commun. L'annexe 2 du présent document présente les principes par ligne de cette restructuration. De plus des éléments complémentaires sont apportés au point i5) du thème 3.	*Une telle annexe aurait mérité d'être au dossier initial de l'enquête.* *Cf point i5) du thème 3, ci- avant*
HA 65 – C.G.M. ?, HA 97 – M. Christian SALTEL, HV168 – M. H. FABRE, HV173 – M. Paul LEENHARDT, HV178 – M. B . CALENDRIN, HV180 – Mme Claudine MARTEL :		
e2) Proposent d'autres solutions ou modes de fonctionnement (bus électriques, Tramway, …), en prenant exemple sur les agglomérations de Metz ou de Clermont Ferrand.	Une comparaison des différents modes de transports a été effectuée au chapitre 5.1.2 « Comparaison et choix du mode de transport » pages 359 à 361 du tome C. Compte tenu du niveau de fréquentation attendu, les systèmes de transport tels que le tramway ou tram-train apparaissent surdimensionnés, de même que le coût d'investissement de ce type d'aménagement. La mise en place d'une voie réservée au Transport en Commun en Site Propre (TCSP), interdite à la circulation des véhicules particuliers, avec une priorité aux feux aux carrefours, permet un gain de temps et améliore la vitesse commerciale de la ligne. En comparaison avec d'autres modes de transport en commun dits « lourds », le BHNS apparaît donc moins	*La commission d'enquête prend acte de cette réponse en précisant que le choix du mode de motorisation ne lui paraît pas devoir être remis en cause dans le cadre d'une extension de la ligne existante*

OBSERVATIONS DU PUBLIC .	REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE	Analyse et Avis de la commission d'enquête
	onéreux et offre plus de souplesse en termes de phasage et de rapidité de réalisation. La réalisation d'un tramway engendre des contraintes de travaux plus fortes, notamment en termes de gestion de la circulation en phase chantier, qui seraient particulièrement préjudiciables au regard du contexte local (centre historique avec un flux touristique conséquent). De plus, la réalisation d'un tramway ou d'un tram-train nécessite une plateforme d'insertion plus importante, qui ne correspond pas aux emprises disponibles sur le tour de l'Ecusson, compte tenu de la présence d'arbres d'alignement.	
HA 32 – Groupe Front de Gauche – EELV, HA102 – Mme et M. Monique et Pierre CHEVALIER, HV123 – Mme Jocelyne JALLAMION, HV127 – Signature illisible : e3) Proposent d'augmenter les plages horaires des bus Tango, comme ceux de la ligne T1, pour améliorer l'utilisation des transports urbains et favoriser la vie sociale des usagers éloignés du centre ville.	Les plages horaires d'exploitation des transports en commun sont adaptées en fonction des déplacements des usagers. Ainsi les fréquences et les heures de début et de fin d'exploitation sont calées sur ces principes. Etant donné que les habitudes des utilisateurs peuvent changer des enquêtes de type origine/destination ou ménage/déplacement sont réalisées régulièrement par Nîmes Métropole. En fonction des résultats obtenus les horaires des différentes lignes sont donc amenés à évoluer. A ce titre il est d'ores et déjà prévu qu'à la mise en service de l'extension de la ligne T1 de BHNS les amplitudes des lignes 2 et 3 soient étendues respectivement jusqu'à 23h30 et 22h30.	*Dont acte*
HA 38 et HA 81 – ECOLO NIMES – Groupe de réflexions pour une ville écosociale, HA 58 – Mme Véronique BEGOT, HV109 – M. Michel OLLIER, HV153 – Mme Brigitte CONESAC, HV165 – M. Franz BOURSIN : e4) Proposent de revoir le plan de circulation ou certains aspects particuliers, mise en zone bleue , suppression des voitures sur la rue Général Perrier par exemples.	La compétence circulation / stationnement est dévolue à la Ville de Nîmes. Le projet transport de Nîmes Métropole n'a ainsi pas vocation à revoir le plan de circulation général de la Ville. Toutefois il est à noter que la Ville de Nîmes porte actuellement une étude de Plan Local de Déplacements (PLD) dont une phase s'intéresse spécifiquement au plan de circulation. Dans le cadre du PLD, une concertation	*Dont acte*.

OBSERVATIONS DU PUBLIC .	REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE	Analyse et Avis de la commission d'enquête
	importante tant sectorielle que thématique aura lieu avec les Nîmois à partir de 2015 pour prendre en compte les problématiques de déplacement	
HA 59 – M. Alain MARTIN, HV137 – M. Jean TOURNECUEILLERT, HV141– M. Olivier FABRE, HV166 – signature illisible :		
e5) Proposent d'autres itinéraires pour la ligne T1 : par bd Sergent Triaire, autour de l'Esplanade, vers le Nord sans le tour de l'Ecusson.	Le parcours a été validé par le Conseil Communautaire de Nîmes Métropole le 17 juin 2013 à l'issu de la concertation. La variante, qui avait été envisagée afin de proposer un parcours alternatif en empruntant le boulevard du Général Perrier, a été abandonnée à cette occasion. Les études se sont donc concentrées uniquement sur le parcours soumis à l'enquête publique.	*Dont acte*
HA 80 – M. Roland ROUSSEAU :		
e6) propose de consacrer le budget à des études de faisabilité du prolongement vers Hoche – sernam ou une étude Origine – Destination.	Les études de faisabilités, préliminaires et d'avant-projet, pour la section 2 de l'extension de la ligne T1 ont été réalisées. Par ailleurs, dans le cadre du PDU, une des priorités est la mise en place d'un observatoire des déplacements et la réalisation d'une enquête Ménages –Déplacements dont les conclusions seront connues en 2015.	*Dont acte*
HV100 – Mme V. LOUËT,HV105 – Mme A. GUILLAUME :		
e7) proposent de créer des espaces verts ou des espaces sociaux de rencontre.	Le projet donne une large place aux espaces piétons et soustraits à la circulation automobile. Certains espaces aujourd'hui utilisés pour de la circulation ou du stationnement de véhicules seront rendus piétonniers, tels que le parvis de l'Eglise de la Madeleine ou la Place Questel. Un espace vert est créé square de la Bouquerie. Ce square ainsi que le nouveau parvis de l'église St Baudile seront agrémentés de fontaines.	*Dont acte*
HV165 – M. Franz BOURSIN :		

OBSERVATIONS DU PUBLIC .	REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE	Analyse et Avis de la commission d'enquête
e8) suggère de créer des parkings en proche périphérie du centre ville.	Les parkings de dissuasion ne sont pas à implanter en proximité immédiate du centre-ville sinon ils ne remplissent pas leur fonction. Pour réaliser un rabattement efficace il est nécessaire que ceux-ci soient implantés en extrémités de lignes, avant le premier point de congestion. Dans ce cadre les P+R Parnasse et A54 ont toute leur pertinence et sont dimensionnés pour une ligne T1 réalisant le tour de l'Ecusson. Dans le cadre de la section 2 de l'extension nord de la ligne T1 de BHNS, il est envisagé de réaliser un P+R au droit du pont des Pendus..	*Exact* *La commission d'enquête prend acte de cette réponse, mais la question ne portait pas nécessairement sur des parkings de dissuasion, mais des parkings pour compenser les places supprimées par le projet. Ce point a été traité précédemment* *Dont acte*
HV166 – signature illisible : e9) Procéder à la réfection des chaussées et trottoirs qui sont dans un état lamentable avec le montant du projet d'extension du Tram bus.	La réfection des chaussées et des trottoirs est à la charge de la Ville de Nîmes. Nîmes Métropole dans le cadre de sa compétence transport finance le projet d'extension de la ligne T1 de BHNS et les aménagements nécessaires à son exploitation. Ainsi les trottoirs et chaussées situées dans le périmètre du projet seront réhabilités.	*Dont acte*
Thème 5 ; dangerosité du projet pour circulation, piétons et cycles Quelques observations contestent le projet portent du fait de sa dangerosité, liée au choix de la circulation en sens inverse de la circulation générale, pour les piétons et les cyclistes et à l'aménagement des pistes cyclables. **a) circulation à contre sens du Tram bus :** HA12 - Docteur Denyse JALLATTE, HA18 - Mme Annette HAAS, HA22 - M. Gilles PATEY, HA72 - M. Denis BERLEMONT, HA98 - Mme Sibylle JANNEKEYN, HV16 - M. R. SIPIOT, HV24 - M. René RIOS, HV60 - Mme Hélène ARTIGNAN, HV87 Signature illisible- , HV96 - M. Gérard SABADEL, HV110 - M. P. JOURDAIN, HV139 - Mme Michèle ORSINI BONDOUX, HV141 - M. Olivier FABRE, HV142 - M. Gabriel PORTINE, HV152 - M.		

OBSERVATIONS DU PUBLIC .	REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE	Analyse et Avis de la commission d'enquête
Jean ABRIC, HV158 - Mme Christiane DURAND, HV169 - M. Jean Paul CHARLOT, HV171 - MM. PICARD et COLLIN : a1) Considèrent que la circulation du Tram bus à contre sens de la circulation sur les boulevards constitue un grave danger pour l'ensemble des usagers de ces voies, en particulier pour les piétons qui seront surpris (certains font référence à une ancienne expérience abandonnée),	La circulation en contre-sens du BHNS par rapport à la circulation existante introduit une nouvelle utilisation de la voirie mais ne représente pas de risque quant à son exploitation. Toutes les traversées piétonnes sur les boulevards seront gérées/protégées par des feux routiers et piétons. Les traversées de plateforme au niveau des rues adjacentes principales du centre de l'Ecusson sont également gérées par des feux tricolores. Le respect du code de la route et de la signalisation réglementaire qui sera mise en place garantit la sécurité des usagers.	*La commission prend note des mesures de sécurité envisagées*
a2) Estiment que les aménagements cyclables sur trottoirs présentent également un danger pour les piétons et ne sont pas adaptés (problèmes devant le Lycée Daudet ou devant la Coupole),	Etant donné la dimension des trottoirs intérieurs des boulevards, l'ensemble « cheminement piéton + terrasse+ piste cyclable » sur trottoir n'est pas possible sur la totalité du tracé. Il a donc été décidé pour préserver la vie locale et éviter des conflits piétons/vélos sur des trottoirs trop étroits de faire cohabiter les vélos avec les transports publics dans un espace réservé. Un tel partage est parfaitement admis ; le Certu indique ainsi dans la fiche vélo N°9 (Vélos et transports publics - Août 2010) : « *La cohabitation des vélos et des bus sur des espaces réservés permet d'optimiser l'usage de l'espace public et contribue à assurer la continuité et la lisibilité du réseau cyclable. Les avantages d'ouvrir aux cyclistes les espaces réservés aux transports publics, et notamment les couloirs bus, sont nombreux : sécurité, confort et rapidité pour les cyclistes. Le partage du site réservé se traduit également par une moindre consommation d'espace par rapport à la création d'un aménagement cyclable, alors que celui-ci n'est pas extensible. Elle peut permettre au gestionnaire de la voirie de mieux répondre aux nombreux usages de l'espace urbain.* » Ce choix a été fait en pleine concertation avec les associations cyclistes dans le respect des normes en vigueur. En station, la voie de BHNS de 4m50 de large permet au vélo de doubler le bus par la gauche en toute sécurité sans empiéter sur la voie venant à contre-sens.	*Dont acte*

OBSERVATIONS DU PUBLIC .	REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE	Analyse et Avis de la commission d'enquête
	Seul le boulevard Gambetta disposant de dimensions plus importantes entre la chaussée et les façades présente une piste cyclable distincte du cheminement piéton sur le trottoir intérieur. A noter néanmoins que la mixité piétons/cycles à l'arrière de la station Coupole et devant l'entrée du centre commercial a été imposée par les contraintes physiques de l'espace et par la nécessité de maintenir un accès grande échelle pour l'intervention des pompiers en cas d'accident ou d'incendie. Sur les trottoirs où des arrêts livraison sont prévus, ces derniers seront matérialisés par un marquage au sol. Ces emplacements sont réservés à des livraisons courtes et n'ont pas vocation à être utilisés de façon permanente (les horaires sont imposés pour les véhicules de plus de 3.5T entre 5h et 11h par arrêté municipal N°391 du 15 mars 2002 rendu exécutoire le 29 mars 2002). Le projet est de plus conçu pour garantir des largeurs de passage pour les piétons conformes aux normes PMR lors du stationnement d'un véhicule sur ces emplacements.	
a3) Estiment que le rétrécissement au droit des trémies du parking de la Coupole n'est pas satisfaisant et que le contournement par une contre allée au milieu du trottoir est dangereuse et inappropriée,	La présence des trémies d'accès au parking ne permet pas de maintenir 2 voies de circulation et une voie TCSP. Il a donc été prévu la réalisation d'une contre-allée au nord du boulevard dédiée aux véhicules souhaitant se rendre dans les quartiers au nord de l'Ecusson Comme indiqué au chapitre 2.6.2.5 du tome B1 page 37, cette contre-allée aura le statut de zone 30, permettant aux cyclistes de circuler avec les autres usagers de la route. Elle disposera d'un trottoir où les piétons pourront circuler en toute sécurité.	*La commission prend note de la zone 30 prévue mais estime que des dispositions particulières en matière de revêtement devront être prises pour bien identifier cet espace.*
b) Autres inconvénients relevés HA5 - Mme Sylvie BERTHIOT : b1) les réalisations cyclables sont pauvres et faites par défaut,		
HV19 - Sylvinimo@orange.fr : b2) demande de faire attention aux piétons,	Voir point a2) du présent thème	*Idem*

OBSERVATIONS DU PUBLIC .	REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE	Analyse et Avis de la commission d'enquête
	Les aménagements tiennent compte de la place du piéton dans le projet. Les trottoirs sont réaménagés afin de garantir un confort accru aux piétons. Toutes les traversées piétonnes sur les boulevards seront gérées/protégées par des feux routiers et piétons.	*Dont acte*
HV27 - Signature illisible : b3) les traversées seront dangereuses pour piétons et cycles,	Voir point a1) du présent thème	*Idem*
HV47- Mme Monique CHEVALIER : b4) s'interroge sur les problèmes de circulation posés par le projet au niveau du square Antonin,	Le fonctionnement autour du square Antonin sera simplifié par rapport à la situation actuelle et la circulation apaisée. En effet, la partie sud du square Antonin sera traitée en espace public par le projet, et des aménagements cyclables seront créés. Le boulevard Daudet qui longe le square Antonin à l'ouest conserve deux files de circulation à sens unique, et la rue Auguste qui longe le square Antonin à l'est conserve également une file de circulation à sens unique de la Maison Carrée vers le boulevard Gambetta avec du stationnement longitudinal. Les mouvements de véhicules autour du square Antonin seront donc moins importants et les entrecroisements concentrés à un seul endroit : au carrefour du boulevard Gambetta et de la rue Auguste qui est géré par un feu tricolore.	*Noté.*
HV 87 - Signature illisible : b5) pourquoi pas le tour de l'écusson par le Tram bus, mais pourquoi le faire dans le sens prévu ? Dommage de donner priorité aux bus et non aux personnes.	Afin de favoriser l'attractivité des transports et inciter à leur usage la priorité aux carrefours a été donnée au BHNS. Concernant le sens de circulation voir point i12) du thème 3	*Dont acte.*
HV172 - MM. PICARD et COLLIN : b6) considèrent les pistes cyclables dangereuses, (voitures mal		

OBSERVATIONS DU PUBLIC .	REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE	Analyse et Avis de la commission d'enquête
garées, piétons sur les voies cyclables, à l'exemple de l'avenue Jean Jaurès).	Voir point a2) 2 du présent thème	*Idem.*
Thème 6 : intérêt et qualité du projet Un certain nombre de personnes émettent des avis favorables basés sur l'amélioration de la qualité de vie, de la qualité du service, de la création de pistes cyclables, de l'amélioration des boulevards, de la mise en valeur du patrimoine, de l'intégration des stations, pour le maintien des commerces en centre ville. **a) accord sans autre précision :** HA3 - M. Stéphane MICHELUTTI, HV1 - M. MENDEY, HV2 - M. VELY, HV53 - M. Joël FURNON, HV75 - M. Alain MARET, HV76 - Mme Christine PEGOUT, HV176 - M. Y. PAULIN : Donnent leur accord sur le projet sans préciser s'il s'agit de l'extension de la ligne T1 ou des aménagements urbains, **b) accord sur l'extension du Tram bus** : HA1 et HA27 - M. S. MICHELUTTI, Président du Comité de Quartier Montcalm - République, HA10 - Mme Gabrielle BORIO, HA 13 – M. Lucien MAZEL, HA21 - M. et Mme R. LAGATTU, HA23 - Mme Annie LAURENS-CAVALIER, HA 39 – Anonyme, HA56 - M. Bernard FEVRE, HA83 - Signature illisible, HA91 - M. Louis DANSARD, HA92 - Mme Danielle DANSARD, HV11 - Signature illisible, HV12 - Signature illisible, HV13 - Mme Sandrine CORGIER, HV17 - Mme Geneviève SALMON, HV18 - M. D. BORIO, HV48 - Mme Amélie BORIO, HV50 - M. Jean Claude BORIO, HV51 - M. Jean Baptiste SARAMONE, HV61 - Mme Rosie SUCCO, HV63 - deux signatures illisibles, HV65 - M. DEBUREAUX, HV67 - M. Jacques ROUXEL, HV70 - Mme Chantal SOUCHE, HV72 - Signature illisible, HV74 - Mme Raymonde BONNEFOY, HV78 - M. Patrick ROUX, HV80 - Signature illisible, HV97 - Mme Nicole MAIRE, HV101 - Signature illisible, HV102 - M. Camille PARASME, HV114 - Mme Pascale LANDI, HV121 - M. A. DONCOEUR, HV122 - Mme Annie LIBERT, HV133 - Mme G. AUBERT, HV143 - M. Patrick MARDILLE VIDAL, HV146 - M. et Mme CHALVIDANT, HV155 - M. Régis CHAUMAT, HV156 - C.T. ?, HV160 - M. Antony B ?,		*Sans commentaire* *Sans commentaire* *Sans commentaire*

OBSERVATIONS DU PUBLIC .	REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE	Analyse et Avis de la commission d'enquête
HV165 M. Franz BOURSIN **:** Emettent un accord ou avis favorable au projet d'extension de la ligne T1 autour de l'Ecusson, sous des formes et appréciations diverses, **c) accord sur les aménagements urbains :** HA6 - Mme Elodie GUIOT, HA39 – Anonyme, HV14 - M. Pierre THIMOTHEE, HV50 - M. Jean Claude BORIO, HV64 - Mme DELEPLACE, HV67 - M. Jacques ROUXEL, HV70 - Mme Chantal SOUCHE, HV78 - M. Patrick ROUX, HV80 - Signature illisible , HV97 - Mme Nicole MAIRE, HV102 - M. Camille PARASME, HV113 - M. et Mme MAURY, HV148 - M. ROBERT, Secrétaire de l'UCQNM, HV155 - M. Régis CHAUMAT, HV161 - M. Hervé HOURS, HV164 - Signature illisible : Emettent un avis favorable portant sur les aménagements urbains des boulevards, chaussées et trottoirs, et des places qui en ont besoin et donneront une meilleure image de la ville, **d) autres mentions d'intérêt sur le projet :** HA 38 + HA 81 – ECOLO NIMES – Groupe de réflexions pour une ville écosociale, HV 70 – Mme Chantal SOUCHE, HV102 – M. Camille PARASME, HV150 – Mme Anne DEBART, HV160 – M. Antony B ? : d1) émettent différentes réflexions sur l'intérêt du projet portant autant sur l'extension de la ligne que sur les aménagements liés. HA 71 – M. Pascal ROUSSON, pour le collectif transport UD CGT du Gard : d2) précise que son avis n'est pas négatif, si ses propositions sont prises en compte.	La globalité du réseau Tango a bien été prise en compte dans le projet. Nîmes Métropole ne souhaite pas constituer un réseau à 2 vitesses. Dans ce cadre, le projet prévoit également la restructuration du réseau bus et l'ouverture de la voie TCSP aux lignes du centre-ville. Dans le même esprit, la réflexion relative au fonctionnement de la rue de la République est engagée et pourra trouver des réponses à l'occasion de la restructuration du réseau associée à la mise en service. En ce qui concerne le plan de déplacement urbain, sa révision	*Sans commentaire* . *Dont acte*

OBSERVATIONS DU PUBLIC .	REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE	Analyse et Avis de la commission d'enquête
HV 15 – M. CAPIEU : d3) suggère de faire attention aux terrasses qui débordent.	permettra d'aboutir sur un nouveau document fin 2017. Enfin Nîmes Métropole partage la remarque relative au plan de déplacements entreprises et à la manière dont ils doivent être élaborés.	
HV 64 – Mme DELEPLACE, HV 65 – M. DEBUREAUX : d4) évoquent l'amélioration du patrimoine et de la valorisation des plantations.	Il appartient à la Ville de Nîmes dans le cadre de la délivrance des autorisations d'occupation du domaine public de veiller à ce qu'elles soient respectées.	*Les possibilités d'implantation de terrasses commerciales figurent au projet mais pour leur délimitation et le respect des autorisations délivrées, il s'agit effectivement d'une compétence relevant de la ville de Nîmes*
HV179 – M. Georges PULPIN: d5) estime que c'est une opportunité pour revoir la circulation.		*Sans commentaire*
HV148 – M. ROBERT, Secrétaire de l'UCQN : d6) se félicite de la participation de l'agglomération au financement des travaux d'aménagement pour réduire la charge financière de la ville.	Voir point b2) du thème 7 Le projet n'a pas pour objet de diminuer la charge financière de la Ville. Chaque collectivité prend en charge les dépenses qui correspondent à ses compétences. Réponse complémentaire apporté au d) du thème 3	*Dont acte* *Cf analyse du point d) du thème 3*
Thème 7 : questions diverses Des intervenants ne s'opposent pas nécessairement au projet, mais posent des questions portant sur des aspects particuliers de l'opération qui n'entrent pas dans les thèmes précédents, en particulier la réouverture du bd de Prague (ou Libération) à la circulation.		

OBSERVATIONS DU PUBLIC .	REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE	Analyse et Avis de la commission d'enquête
a) compensation de la perte de places de stationnement : HA6 - Mme Elodie GUIOT, HA 25 – M. Jean Pierre POLLONO, HA78 - Nature et Découvertes, HV142 - M. Gabriel PORTINE, HV161 - M. Hervé HOURS : Estiment que la perte de nombreuses places de stationnement, tant pour les résidents que pour les clients et visiteurs, devrait donner lieu soit à la création de nouvelles places, soit à la passation de conventions avec les parkings payants pour obtenir soit la gratuité, soit des tarifs préférentiels adaptés selon les besoins exprimés, ainsi que pendant la durée des travaux,	Voir point f) du thème 3	*Cf analyse du point f) thème 3*
b) réouverture du bd de Prague ou de la Libération à la circulation automobile : HA16 – M. Jean Claude GOMEZ, HA47 - M.A. FRANCISCO, S. G. de Tous pour Nîmes et son agglomération, HA70 - M LEPROVOST, HA92 - Mme Danièle PAOLI, Présidente Terre de Commerces 30, HA95 - M. Charles FONTAINE, Avocat Cabinet FONTAINE &FLOUTIER Associés, HV10 - M. Alfred DANIEL, HV61 - Mme Rosie SUCCO, HV78 - M. Patrick ROUX, HV142 - M. Gabriel PORTINE, HV161 - M. Hervé HOURS :		
b1) Compte tenu des difficultés rencontrées pour traverser la ville d'Ouest en Est et supprimer l'accroissement de la circulation dans la rue Cité Foulc, ainsi que pour remédier à la désaffection des commerces et des services situés sur le boulevard Amiral Courbet et le secteur de la place de l'église Saint Baudile, demandent la réouverture du boulevard de la Libération à la circulation automobile dans le sens Ouest-Est (promesse de campagne électorale municipale),	Le projet d'extension du BHNS autour de l'Ecusson ne prévoit pas la réouverture à la circulation générale du boulevard de Libération. A la mise en service du projet, les restrictions de circulation actuelles resteront donc en vigueur. En effet, le projet a été conçu sur la base du plan de circulation d'ensemble établi par la ville de Nîmes dans le cadre de l'aménagement Arènes Esplanade Feuchères (AEF). Cet aménagement global a été réalisé en plusieurs phases, la dernière correspondant à l'aménagement des allées Feuchères inaugurées en décembre 2012.	*Le projet ne peut que prendre en compte les dispositions actuelles du PLD.*
b2) Par contre, d'autres s'y opposent du fait de l'aménagement réalisé dans le cadre de la piétonisation du secteur Arènes – Esplanade – Feuchères,	S'agissant de l'évolution du plan de circulation, qui ne relève pas de la compétence de Nîmes Métropole, la ville de Nîmes a engagé en mars 2014 une réflexion globale pour l'élaboration d'un Plan Local des Déplacements. L'objectif de ce PLD est d'établir le nouveau plan de circulation de la Ville à plusieurs horizons en fonction des projets susceptibles d'impacter le territoire communal (Contournement Ouest, Rocade Nord,...), d'accompagner les grands projets et d'apporter des solutions concrètes à l'ensemble des thématiques déplacements. Les thématiques traitées dans le PLD sont les suivantes : trafic automobile,	*Dont acte*

OBSERVATIONS DU PUBLIC .	REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE	Analyse et Avis de la commission d'enquête
	desserte TC, piétons, livraisons, tourisme, accessibilité, sécurité. L'échéance de réalisation de ce PLD est fixée à l'été 2015. Il fera l'objet d'une concertation dont les modalités restent à définir par la ville de Nîmes. Nîmes Métropole, en tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité, sera bien évidemment associé à la réflexion sur ce PLD. Il convient de préciser que si la Ville de Nîmes devait décider d'une réouverture à la circulation dans le sens ouest-est du boulevard de la Libération, il serait indispensable de penser l'aménagement de deux nouveaux carrefours à l'ouest et à l'est de l'Esplanade et donc de mettre en œuvre les procédures indispensables à la réalisation d'un permis d'aménager. Cette ouverture à la circulation n'aurait pas d'impact sur le BHNS puisque celui-ci conserverait en tout état de cause la priorité aux feux.	
c) autres questions : HA 2 – Union des Comités de Quartier de Nîmes Métropole, HA 30 – M. Serge LANTIN, élu du CE et secrétaire du CHSCT du STCN, HA 89 – Mme la Présidente du Comité de Quartier Les Charmilles, HV124 – Signature illisible :		
c1) Emettent des observations concernant le réseau Tango et son évolution après mise en service du projet.	L'annexe N°3 présente la configuration des lignes restructurées en 2016.	*Dont acte*
HA 52 – Mme Christine AUJOULAT, HA 95 – M. Charles FONTAINE, Avocat Cabinet FONTAINE &FLOUTIER Associés, HV 10 – M. Alfred DANIEL, HV 66 – M. René LESAGE, HV104 – M. Aimé BERNE, HV124 – Signature illisible, HV150 – Mme Anne DEBART, HV176 – M. Y. PAULIN :		
c2) Emettent des observations ou des propositions sur les problèmes de circulation liés directement ou non au projet.	Réponses données au point f) du thème 3.	*Dont acte*
HA 16 - M. Jean Claude GOMEZ, HA 25 – M. Jean Pierre POLLONO, HA 78 – Nature et Découvertes, HA 92 – Mme Danièle PAOLI, Présidente Terre de Commerces 30, HV 6 - « Commerçante Ecusson », HV161 – M. Hervé HOURS :		
c3) s'interrogent sur les conditions d'accès des commerces durant les travaux ainsi que sur les conditions d'indemnisation,	Concernant les conditions d'accès aux commerces durant les travaux :	

OBSERVATIONS DU PUBLIC .	REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE	Analyse et Avis de la commission d'enquête
demandent le planning et font des propositions pour participer à l'organisation du chantier.	La réponse est donnée au point e) du thème 3. . Concernant les conditions d'indemnisation : L'objectif est de minimiser au maximum les impacts et nuisances de la réalisation des travaux pour les riverains concernés. Il restera cependant de manière ponctuelle certaines nuisances inévitables, en raison de contraintes locales particulières, pour des activités professionnelles pouvant donner lieu à indemnisation. Il est donc proposé de mettre en place un dispositif permettant, comme pour la réalisation de la première section, d'indemniser, dans un cadre légal, à l'amiable et dans des délais beaucoup plus restreints que ceux résultant d'une procédure contentieuse, les professionnels riverains concernés par des préjudices vérifiés qui pourraient leur être causés. Une commission d'indemnisation à l'amiable sera en conséquence créée. Les principes d'indemnisation qui seront appliqués pour apporter des solutions au règlement des dossiers de réclamations, sont ceux fixés par la jurisprudence du Conseil d'Etat selon laquelle le préjudice indemnisable doit être anormal et spécial, matériel, direct et certain. Un soin particulier sera apporté à la composition de cette instance afin qu'elle offre toutes les garanties de sérieux et d'impartialité et qu'y soient représentées les différentes parties concernées. Nîmes Métropole sollicitera le Président du Tribunal Administratif afin qu'il préside la commission d'indemnisation amiable qui comprendra notamment des représentants de la Communauté d'Agglomération, de la Ville de Nîmes, de l'administration fiscale et du centre de gestion agréé des métiers, commerce, industrie et agriculture du Gard. La commission d'indemnisation à l'amiable ne peut instruire les dossiers qu'à partir de renseignements précis et indubitables sur chaque cas particulier. Les renseignements nécessaires doivent porter d'une part sur la réalité et l'importance de la gêne causée à l'activité en cause, d'autre part sur le préjudice qui nécessite une évaluation. A cet effet, des experts financiers pourront être désignés afin	*Idem* *Dont acte* *Il s'agit d'une question qui devra être traitée postérieurement à la réalisation du projet.*

OBSERVATIONS DU PUBLIC .	REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE	Analyse et Avis de la commission d'enquête
	de fournir un rapport d'évaluation du préjudice subi. Chaque réclamation fera l'objet d'un constat d'huissier puis d'un premier examen par la commission d'indemnisation à l'amiable. A ce stade, cette dernière pourra, soit proposer le rejet de la réclamation, soit demander une expertise financière. Dans cette seconde hypothèse, la commission d'indemnisation à l'amiable, au vu des rapports des huissiers et des experts financiers remis lorsque cesse la situation préjudiciable, se prononcera définitivement sur le préjudice et établira une proposition de règlement amiable. Elle pourra également envisager une indemnisation provisoire, lorsqu'elle l'estimera nécessaire, pendant le déroulement des travaux. Elle proposera, à la signature du requérant, une convention d'indemnisation comportant le versement de l'indemnité contre renonciation à tout recours à raison des faits préjudiciables. Au vu de la convention signée des deux parties, Nîmes Métropole effectuera le paiement de l'indemnité. Il convient enfin de noter qu'une action contentieuse devant le Tribunal Administratif du Gard peut bien évidemment être engagée par tout requérant dans la mesure ou il ne souhaite pas utiliser une telle procédure de règlement amiable ou si celle-ci ne lui apporte pas satisfaction.	
HV 94 – M. Michel OLLIER, HV138 – M. Henri PEYRE : c4) évoquent la non prise en compte des nuisances sonores et le besoin de calme sur les places.	Les nuisances sonores du projet ont été prises en compte dans l'étude d'impact. Une étude acoustique a été réalisée par un bureau d'étude spécialisé. Les résultats de l'étude présentés au chapitre 3.4.11.2. « Effets sur l'ambiance sonore » pages 328 et 329 du tome C indiquent de légères variations, voire une légère diminution des nuisances sonores à terme. On ne constate à aucun endroit une augmentation significative qui aurait un caractère aggravant d'un point de vue acoustique.	*Dont acte*

OBSERVATIONS DU PUBLIC .	REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE	Analyse et Avis de la commission d'enquête
HA 2 – Union des Comités de Quartier de Nîmes Métropole : c5) demande le bilan de la « Citadine » et les raisons de sa suppression.	Voir point a) du thème 4	*Cf analyse point a) thème 4.*
HA 85 – Mme Françoise OHEIX, Présidente du comité de quartier La Cigale, HV 3 – Mme SOULIER, HV 6 - « Commerçante Ecusson » : c6) s'interrogent sur l'échéance de la ligne T2.	Voir point d) du thème 4	*Cf analyse point d) thème 4*
HV136 – Signature « Renée », HV176 – M. Y. PAULIN : c7) évoquent le prolongement vers Hoche et la variante de tracé par rue Général Perrier.	La réalisation de la section 2 de l'extension de la ligne T1 et la réalisation de la halte ferroviaire de Hoche Université sont envisagées pour l'horizon 2022. La variante par le boulevard du Général Perrier a été abandonnée suite à la concertation. Cette option a été majoritairement rejetée et n'a donc pas été retenue par le Conseil Communautaire de Nîmes Métropole.	*Dont acte*
HA 85 – Mme Françoise OHEIX, Présidente du comité de quartier La Cigale : c8) présente à titre personnel quelques réflexions sur les projets et le PDU.		*Sans commentaire*
HV 95 – M. Dominique ROSSEL, Conseil Syndical de Copropriété : c9) s'interroge sur les conditions d'utilisation des trottoirs lors des manifestations, vide-greniers, dépose-minute,...	Sauf cas particulier, l'utilisation des trottoirs, qui peuvent être réservés pour des manifestations particulières, restera inchangé.	*Dont acte. La question relève du pouvoir de police du maire*
HA 30 – M. Serge LANTIN, élu du CE et secrétaire du CHSCT du STCN :		

OBSERVATIONS DU PUBLIC .	REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE	Analyse et Avis de la commission d'enquête
c10) rappelle la décision du Tribunal administratif sur la première section, qui n'a pas été suivie d'effet, et s'interroge sur les prévisions de vitesse commerciale escomptée avec la mixité du couloir TCSP et la suppression du couloir des lignes actuelles.	Concernant la décision du TA : Voir point i1) du thème 3. Concernant les prévisions de vitesse commerciale : Voir point i6) du thème 3.	*Dont acte*.

3.4.2- Relatives au Permis d'aménager

OBSERVATIONS DU PUBLIC .	REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE	Analyse et Avis de la commission d'enquête
Thème A : Le traitement des arbres dans le permis d'aménager Quelques personnes contestent le projet au motif des incohérences constatées entre les plans et la réalité des lieux en ce qui concerne les alignements des arbres. **a) les alignements d'arbres :** HA12 - Docteur Denyse JALLATTE, HA67 - M. COUVRAT, HA75 - Mme Nicole ROUSSEAU, HV29 - M. Félix GAUTIER, HV32 - Mme Sophie SERVAIS, HV47 - Mme Monique CHEVALIER, HV145 – M. Michel OLLIER, HV170 - Signature illisible, HV180 - Mme Claudine MARTEL, HV181 - Association ARBRES, HV189 - Mmes JANOD et LOURADOUR : Soulignent des incohérences entre les différents plans entre eux et la réalité sur le terrain concernant les alignements d'arbres résultant des replantations effectuées après décision du Tribunal Administratif, concernant le boulevard Gambetta à proximité des trémies du parking de la Coupole.	D'une part, suite aux remarques sur la non-conformité des plans au niveau du 15 boulevard Gambetta une erreur matérielle a été constatée sur le plan de l'état initial. L'arbre situé à l'angle de la rue Graverol n'a pas été relevé. En revanche il figure sur le plan projet en tant qu'arbre replanté, ce qui ne sera pas le cas, l'existant étant conservé. Le plan de l'état initial remis à jour figurera en tant que pièce complémentaire au permis d'aménager. D'autre part, la Cour Administrative d'Appel de Marseille, par arrêt du 30 juillet 2013 a enjoint à la Ville de Nîmes de rétablir l'ensemble des alignements d'arbres situés sur les boulevards et dans le secteur sauvegardé. L'ensemble des arbres a bien été replanté. A hauteur des numéros 13 et 15 du boulevard Gambetta, les replantations des 2 arbres ont été réalisées en léger décalage par rapport à l'alignement initial (entre 70cm et	*La commission prend bonne de la constatation de l'erreur matérielle et donc de la remise à jour du plan joint au permis d'aménager*

OBSERVATIONS DU PUBLIC .	REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE	Analyse et Avis de la commission d'enquête
	1 m) compte tenu d'une déviation de réseaux effectuée à l'endroit même où ils étaient précédemment implantés. Les adaptations mineures faites par la Ville de Nîmes dans le cadre de cette remise en état tiennent compte des circonstances factuelles au moment de la replantation et répondent exclusivement à des considérations d'intérêt général. Les travaux de déviation de réseaux qui doivent être réalisés dans le cadre du projet d'extension donneront l'opportunité à Nîmes Métropole d'intervenir sur les réseaux dont la présence n'a pas permis à la ville de Nîmes d'effectuer les replantations à l'identique. Ainsi, Nîmes Métropole pourra reconstituer l'alignement au droit des n°13 et 15 du boulevard Gambetta dans le strict respect de sa configuration d'origine. Les plans sont fournis en annexe N°7. Ces plans modificatifs seront fournis au service instructeur de la Ville de Nîmes.	*La commission prend note de la reconstitution de l'alignement des arbres lors des travaux qui vont être effectués sur les réseaux*
b) autres interventions concernant les arbres : HA 67 – M. COUVRAT, HA 75 – Mme Nicole ROUSSEAU, HV 29 – M. Félix GAUTIER, HV 32 – Mme Sophie SERVAIS, HV 47 – Mme Monique CHEVALIER, HV 56 – Signature illisible, HV100 – Mme V. LOUËT, HV130 – Signature illisible, HV134 – M. Alain DESCROIX, HV157 – Mme Victoria HUNTER, HV158 – Mme Christiane DURAND, : Contestent notamment le stationnement prévu entre les arbres qui est contraire à la charte de l'arbre et demandent le respect de l'article 18 du règlement de voirie (PSMV) concernant la protection des racines pendant les travaux.	La Charte de l'Arbre n'impose pas de distance à respecter pour le stationnement de véhicule. L'emprise prévue pour le positionnement des places de stationnement entre les arbres mesure 5 mètres de long ce qui représente une dimension standard. L'espace entre les troncs, d'environ 7 mètres, permet aux véhicules de se garer en toute sécurité. La présence de bordures permet en outre de protéger les troncs des arbres. Pendant tous les travaux, les arbres seront protégés du choc des outils ou des engins mécaniques par des planches jointives, doublées avec du janolène diamètre 100mm. L'organisation du chantier (plan de circulation, base de vie, stockage, …) prendra en compte les enjeux écologiques identifiés sur le site pour limiter l'impact des travaux sur les habitats et les espèces. Les surfaces d'emprises seront limitées au strict nécessaire et	*Dont acte* *Dont acte*

OBSERVATIONS DU PUBLIC .	REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE	Analyse et Avis de la commission d'enquête
	la végétation sera préservée autant que possible. Les travaux seront réalisés dans le strict respect de la Charte de l'Arbre qui définit les mesures de protection à réaliser lors de travaux sur le domaine public, afin de préserver les arbres : - protéger le tronc de l'arbre, - respecter le périmètre de protection, - cicatriser immédiatement toutes les plaies après rafraîchissement des déchirures, - réaliser les fouilles en dehors du périmètre de protection, - en cas d'absolue nécessité, à l'intérieur du périmètre de protection, réaliser les fouilles manuellement, - désinfecter les outils et le matériel ayant été utilisés dans des départements contaminés par le chancre coloré du platane, - laisser le chantier propre, - contacter la Direction Espaces Verts et Propreté au moindre doute et pour tout renseignement.	
Thème B : aménagements particuliers : Un certain nombre d'interventions, sans contester l'ensemble du projet, portent sur des aspects particuliers tels que les terrasses des commerces, le stationnement des cars de tourisme, des aménagements de places ou squares. **a) protection des terrasses des bars et restaurants :** HA74 et HA 84 - M. Denis ALLEGRINI, restaurant Le Cerf à Moustache, HV25 - M. Cyril ALLOUAT, restaurant les Alizés, HV98 - Mme Céline N'GUYEN, restaurant Asi Arènes, HV99 - M. Michel DUFLANC, restaurant Croc Show, HV182 (+HV41) - M. Alexandre BERTEIGNE, Avocat pour « Nabab » : Les propriétaires ou gérants de plusieurs établissements, bars et restaurants, situés notamment sur le boulevard Victor Hugo, demandent que les terrasses de leurs établissements, qui ont fait l'objet d'autorisations, soient maintenues dans leur intégralité (par déplacement de la station Arènes ou d'emplacement pour livraisons, …) et qu'elles demeurent accessibles pendant les travaux,	Rappelons tout d'abord que les terrasses sont attribuées annuellement par la ville de Nîmes dans le cadre de la réglementation sur l'occupation du domaine public et qu'il s'agit d'autorisations délivrées à titre précaire et révocable. Les nouvelles infrastructures et équipements du projet vont amener une réorganisation de l'espace public du secteur de l'Ecusson.	*L'occupation du domaine public ne peut effectivement bénéficier que d'autorisations précaires et révocables sine die.*

OBSERVATIONS DU PUBLIC .	REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE	Analyse et Avis de la commission d'enquête
	Ainsi de nouvelles autorisations seront délivrées au terme des travaux prenant en compte le projet réalisé. L'objectif, au terme de la réalisation du projet d'extension de la ligne T1, est de proposer, dans toute la mesure du possible, la restitution de superficies se rapprochant au maximum des autorisations pouvant exister avant travaux. Toutefois, les aménagements et équipements liés à l'exploitation du BHNS pourront modifier dans certains cas les superficies actuellement exploitées par certains établissements.	*Dont acte*
	Pendant toute la durée des travaux, les accès à tous les commerces resteront possibles (hors travaux ponctuels en pied de façade). Concernant en revanche les terrasses, les travaux ne permettent pas de les conserver sur la totalité du chantier. Pour que l'impact soit le plus faible possible, 2 mesures sont envisagées : • réalisation des travaux sur les trottoirs en période « creuse » d'activité (automne / hiver) dès que le planning le permet ; • réalisation des travaux par phase avec libération des emprises au fur et à mesure de l'avancée des travaux. Sur ce dernier point, il est à noter que les travaux sur les trottoirs côté Ecusson se dérouleront en 2 phases présentées pages 241 (Figure 221 - Coupe transversale des travaux en phase 1) et 242 (Figure 222 - Coupe transversale des travaux de la phase 2) du Tome C. Les durées prévisionnelles des phases sont de 4 mois pour la phase 1 et de 2 à 3 mois pour la phase 2.	*Dont acte*
b) maintien des places de stationnement pour les cars de tourisme : HA31 - M. Frédéric SANCHEZ, Directeur Commercial de NIMOTEL, HA33 - M. Jean Michel GREGOIRE, Costières Hôtel, HA51 - Mme Isabelle HERMIER, Directrice SNC SH TRIGANIM (Hôtel Triangle Gare), HV115 - M. Pierre HERMANS, HD SAVOIE, Hôtel l'Empire, HV129 - M. THAN PIN : Les propriétaires, directeurs ou gérants d'hôtels situés sur Nîmes, contestent la suppression de nombreuses places de stationnement réservées aux cars de tourisme à proximité du centre ville et des principaux monuments et demandent un	Actuellement 12 emplacements réglementés sont existants pour les cars de tourisme en centre-ville (voir annexe N°5). Le projet prévoit les modifications suivantes : • suppression des 2 places situées boulevard de la	*La commission prend note de que les emplacements dédiés aux cars de tourisme seront en final en augmentation par rapport à la situation actuelle.*

OBSERVATIONS DU PUBLIC .	REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE	Analyse et Avis de la commission d'enquête
minimum de 20 places pour respecter les conditions des tour opérateurs (prennent comme exemples Avignon et Arles où des parcs spécialisés de grande capacité sont prévus à proximité du centre ville pour permettre des circuits piétons), **c) autres sujets** : HA8 - M. Michel BAPTISTE, Président de l'association « Les amis de Jeanne d'Arc de Nîmes et du Gard », HA13 - M. Lucien MAZEL, HA 67 – M. COUVRAT, HA100 – M. Edmond COURBAUD, HV 9 – M. CAPIA HV 96 – M. Gérard SABADEL, c1) interviennent au sujet des aménagements concernant la Porte Auguste et les places autour de l'église Saint Baudile (place des Carmes, place Gabriel Péri,..), notamment pour la protection de la Porte Auguste ou l'emplacement de la statue de Jeanne d'Arc.	• Libération en face de l'établissement « Quick », • déplacement des 2 places situées au niveau de la Place de la Division Daguet vers le parvis est de l'église Saint Baudile Place des Carmes. Il est à noter le maintien à l'identique de la place située au sud du square de la Bouquerie sur le boulevard Gambetta. Du fait du périmètre projet très contraint, et qui nécessite la prise en compte de l'ensemble des usages, aucune autre place ne peut être insérée sur les boulevards qui ceinturent l'Ecusson. Le total de places pour les cars de tourisme sera donc à terme de 10 emplacements en centre-ville. A ce total il convient d'ajouter 9 places de stationnement au niveau du parking relais (P+R) Parnasse. En outre, la Ville mène depuis mars 2014 une réflexion autour du Plan Local de Déplacement (PLD) afin, entre autre, de revoir la desserte du centre-ville pour les autocars de tourisme. Les conclusions sont attendues dans le courant 2015. L'aménagement de la "Porte Auguste" n'est pas dans le projet du TCSP. Cet aménagement est un projet qui sera porté par la Ville de Nîmes suivant les directives de l'architecte en chef des monuments historiques, et un permis d'aménager sera sollicité. Les travaux n'impacteront pas le monument. Le projet d'extension prévoit le maintien de la perspective de la porte Auguste depuis la place de l'église Saint Baudile. Toutefois pour que la vision, depuis la place, ne soit gênée par aucun obstacle, un arbre planté par le projet est proposé d'être supprimé. La représentation de la nouvelle perspective, comparée à celle présente dans le dossier d'enquête, est fournie est annexe N°8.	*Exact* *Dont acte*

OBSERVATIONS DU PUBLIC .	REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE	Analyse et Avis de la commission d'enquête
	Concernant l'emplacement de la statue Jeanne d'Arc son positionnement a été retenu à l'est de l'église. Une visualisation plus précise est donnée au chapitre 3.3 « Matériaux et mobilier » page 168 du tome B2	*Dont acte*
HV 39 – Signature illisible, HV 69 – Mme Jamie ARNEGUY, HV 96 – M. Gérard SABADEL : c2) interviennent au sujet de l'aménagement du square de la Bouquerie, concernant notamment la fontaine et les plantations.	Le projet propose de reconsidérer le square comme un élargissement du boulevard avec une épaisseur végétale composée de massifs plantés permettant de rester dans l'esprit du jardin. Un grand espace engazonné organise des promenades périphériques à l'ombre des arbres existants. L'extrémité de cette pelouse est ponctuée par des jets d'eau : La palette végétale du jardin reprend des essences aromatiques et florifères méditerranéennes tout en restant dans un dessin à la géométrie plus contemporaine. Les différences altimétriques entre la contre allée nord et le boulevard Gambetta sont gérées par un jeu d'emmarchements et de bancs qui viennent s'appuyer contre une jardinière enchâssée dans l'alignement d'arbres. Cette disposition protège également les usagers du square de la circulation et des stationnements.	*Dont acte*
HA 55 – M. Yannick LECONTE, gérant du Jardin des Fleurs, HA 56 – M. Bernard FEVRE, HA 92 – Mme Danièle PAOLI, Présidente de Terre de Commerces 30 : c3) s'interrogent sur le nombre et l'accessibilité des emplacements réservés aux livraisons, en particulier pour les poids lourds et semi-remorques.	Comme actuellement, aucun emplacement pour les semi-remorques n'est réservé. Un certain nombre d'emplacements réservés aux livraisons existent et seront renforcées dans le cadre du projet (passage	*Dont acte*

OBSERVATIONS DU PUBLIC .	REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE	Analyse et Avis de la commission d'enquête
	de 23 à 31 places) Dans le cadre de son PLD la Ville intégrera les problématiques liées aux livraisons. Dans tous les cas, les pratiques actuelles de livraison en hyper centre de Nîmes avec des semi-remorques ne sont pas adaptées à la configuration du tissu urbain.	
HV 54 – Signature illisible, HV111 – Mme Catherine AUGUSTE : c4) S'inquiètent de l'aménagement de la place de la Madeleine et de la piétonisation derrière l'église Saint Paul.	Aucune piétonisation n'est prévue à l'arrière de l'église Saint Paul. Le parti d'aménagement retenu pour la place Saint Paul prévoit de redistribuer l'espace public au profit des piétons et des modes doux en supprimant le stationnement présent sur le devant du parvis de l'église. Seuls les ayants droits auront le droit d'accéder à l'espace réaménagé notamment lors des cérémonies religieuses (enterrements).	*Dont acte*
HV 96 – M. Gérard SABADEL, HV126 – anonyme, HV189 – Mmes JANOD et LOURADOUR : c5) interviennent au sujet de l'aménagement de la place Saint Charles, des trottoirs surélevés, des arbres, et de l'inscription en secteur sauvegardé.	La place Saint Charles se caractérise par la présence d'un double alignement de pins sylvestres et d'un arrière-plan composé d'une fontaine imposante et de conifères éparpillés (cèdres, cyprès). Le projet architectural souhaite maintenir les pins au vu de leur taille, de leurs qualités graphique et de l'ombre qu'ils procurent et ce malgré les problèmes posés par les racines. Pour résoudre cette situation, il est proposé la création d'une plateforme en bois surélevée qui permettra aux racines de se développer sans abîmer la surface de l'espace public. Des rampes latérales permettront l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite. Cette place fonctionnera comme un lieu animé où se déploieront les terrasses de café. En lisière de l'église, un alignement de chênes fastigiés, par leurs verticalités, viendra effacer l'imposante façade aveugle de l'église. L'insertion des aménagements est particulièrement soignée à proximité des monuments ou sites protégés. Le projet respecte les prescriptions définies dans le cadre du Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur. Un travail avec l'Architecte des Bâtiments de France a été réalisé durant l'été 2013 afin de garantir le respect des prescriptions de ce Plan.	*Dont acte*

OBSERVATIONS DU PUBLIC .	REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE	Analyse et Avis de la commission d'enquête
HA 44 – Association des Paralysés de France – Délégation du Gard, Service accessibilité, HV 46 – M. B. SIMON, HV 21 – Signature illisible : c6) émettent diverses propositions ou corrections sur les aménagements proposés sur l'ensemble du périmètre concerné par le projet et en particulier revoir le débouché de la rue Curaterie sur le bd Amiral Courbet, l'accès à l'église Saint Paul ou un emplacement sur le square Antonin.	Le fonctionnement du débouché de la rue de la Curaterie est identique à celui existant actuellement. Le carrefour est géré par un feu tricolore avec une phase spécifique pour la rue de la Curaterie. Les aménagements piétons sont entièrement accessibles pour les personnes à mobilité réduite. Deux emplacements PMR sont prévus square Antonin. L'accessibilité de l'église Saint Paul (accès à l'édifice) ne fait pas partie du périmètre du projet de réaménagement de la place de la Madeleine. La Ville de Nîmes au titre de la mise en accessibilité de tout son patrimoine d'édifices publics traitera ultérieurement cette mise en accessibilité.	*Dont acte*
HA 22 – M. Gilles PATEY, HA 53 – M. Patrick FOREST, HV 5 – M. G. NURY, Président du Conseil Syndical de la Maison de Daudet, HV 9 – M. CAPIA, HV32 – Mme Sophie SERVAIS, HV166 – Signature illisible : c7) s'inquiètent des aménagements des pistes cyclables sur les trottoirs et de l'interruption devant la Coupole.	Des espaces partagés piétons/vélos sont proposés sur les zones où il n'est pas possible de maintenir la piste cyclable (Coupole avec l'entrée du centre commercial et au droit de la trémie d'entrée du parking Maison Carrée). Ces modifications de statut du cheminement cycliste seront accompagnées par une signalisation appropriée.	*Dont acte*
HA 67 – M. COUVRAT, HA 72 – M. Denis BERLEMONT, HA 94 – M. André BRUSTON (ASPIC), HV160 – M. Antony B ?, HV169 – M. Jean Paul CHARLOT : c8) évoquent les arrêts prévus, proposent des modifications pour leurs emplacements ou ceux à envisager ultérieurement.	Le choix d'implantation des stations du projet résulte d'un compromis entre une bonne qualité de desserte des principaux pôles générateurs le long du tracé, les contraintes physiques d'insertion et la garantie d'une vitesse commerciale élevée Concernant l'implantation de la station Amiral Courbet, elle permet : • d'assurer des inter-distances cohérentes entre les arrêts « Porte Auguste » et « Feuchères Esplanade »,	*Dont acte*

OBSERVATIONS DU PUBLIC .	REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE	Analyse et Avis de la commission d'enquête
	• de dynamiser le boulevard Amiral Courbet.	
HA 56 – M. Bernard FEVRE, HV 46 – M. B. SIMON : c9) constatent qu'il n'est pas prévu de conteneurs ou poubelles dans l'aménagement présenté.	Comme répertorié dans la description des types de mobilier (tome B1 p102), des corbeilles de propreté sont prévues le long des boulevards. Elles sont positionnées à proximité des traversées, des bancs, des places, en station… Le projet n'a pas pour objet de revoir le système de collecte des déchets. Toutefois, et de façon spécifique, l'intégralité des conteneurs aériens sera remplacée par les conteneurs à verre enterrés et des conteneurs enterrés supplémentaires seront disposés le long des boulevards. Ils sont tous localisés sur les plans de planimétrie : Tome B2 p.9 à 15. Le chapitre « mobilier urbain » p.103/460 du tome C présente également en partie ces éléments.	*Exact*
HA 63 – M. Pierre CHAMPION et Mme Françoise KUSEL, Commissaires Priseurs, Hôtel des Ventes : c10) demandent le maintien des dispositions actuelles en matière de circulation pour l'accès à l'Hôtel des Ventes.	Le maintien de la situation actuelle est assuré par l'adaptation du projet de la manière suivante : Il est proposé de maintenir le sens actuel de la rue de l'Agau entre la rue Auguste et la rue du Grand Couvent. Toutefois, pour ne pas obérer les performances du BHNS en multipliant les débouchés sur la plateforme, il est proposé d'inverser le sens de la rue du Grand Couvent ainsi que celui de la rue de l'Agau entre la rue du Grand Couvent et la rue Guizot. Ainsi, les véhicules provenant de la rue de l'Agau poursuivent leur itinéraire rue Guizot qui lui-même débouche sur le boulevard Gambetta. L'accès à l'Hôtel des Ventes s'effectuera donc par la rue Auguste comme aujourd'hui. Le square Antonin devient un espace public. Les précisions sont apportées dans l'annexe N°6 du présent document.	*La proposition permet de répondre à la desserte de l'Hôtel des Ventes dans des conditions satisfaisantes.*
HA 92 – Mme Danièle PAOLI, Présidente de Terre de Commerces 30 :		

OBSERVATIONS DU PUBLIC .	REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE	Analyse et Avis de la commission d'enquête
c11) s'inquiète de l'accès des commerçants à leurs entreprises.	Voir point e2) du thème 3	*Idem*
HA 95 – M. Charles FONTAINE, Avocat Cabinet FONTAINE & FLOUTIER Associés :		
c12) propose de revoir les circuits et les lignes TC sur rue Crémieux – bd Courbet et bd Gambetta.	L'observation de Charles Fontaine concernant le tracé du TCSP évoque une variante d'insertion sur général Perrier / Rue Crémieux. Cette hypothèse a été étudiée et soumise à concertation mais n'a pas été retenue (voir bilan de la concertation dans le tome A).	*Dont acte*
HV 5 – M. G. NURY, Président du Conseil Syndical de la Maison de Daudet :		
c13) demande la création d'un large passage pour les piétons en face de la Coupole, de type plateau traversant.	Le passage piéton a été positionné et dimensionné en tenant compte des contraintes d'insertion liées à la fois aux trémies du parking de la Coupole et à l'encoche réservée aux lignes de bus qui circulent dans le sens est → ouest. Ce passage piéton est protégé par un feu.	*Dont acte*
HV173 – M. Paul LEENHARDT :		
c14) estime impossible de se prononcer sur les aménagements des places, bien qu'elles aient besoin de soins, sans concertation préalable sur le projet.	La concertation préalable qui a eu lien entre février et avril 2013 portait également sur les partis d'aménagement des places. L'objet de l'enquête publique est précisément l'occasion de se prononcer sur les aménagements présentés dans le permis d'aménager.	*Exact*
HV129 - M. THAN PIN :		
c15) pose différentes questions sur l'aménagement du square de la Couronne.	L'intention architecturale est de relier le square de la Couronne avec l'animation du boulevard pour lui redonner sa fonction d'espace public, de lieu d'animations et de vie. La réhabilitation récente sera conservée et les activités des terrasses de restaurants et cafés déborderont sur la place. La circulation périphérique non utile sera supprimée (à part pour	*Dont acte*

OBSERVATIONS DU PUBLIC .	REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE	Analyse et Avis de la commission d'enquête
	la desserte riveraine) pour rapprocher le square des façades, en étendant le traitement au sol, fait de calades. La rue Notre Dame garde sa fonction et sa distribution. Elle reste une pénétrante vers le centre-ville.	
HV 88 – Signature illisible, HV185 Mme Murielle GERMAIN : c16) demandent si l'éclairage prévu au projet sera à économie d'énergie.	Le système d'éclairage prévu dans le projet intègre des dispositifs à base de led basse consommation.	*Dont acte*
HV 8 - M. H. ROUMEJON : c17) favorable à l'aménagement de la place Questel, mais pose une question sur les priorités au carrefour d'extrémité Ouest.	Au niveau de ce carrefour, le régime de priorité choisi est celui de la priorité à droite. Le cédez-le-passage pour la rue des Frères Mineurs renforce son caractère de voie non prioritaire étant donné la visibilité limitée de cette voie. La limitation de vitesse, les nombreux croisements forçant les véhicules à ralentir et l'environnement très urbain ne favorisent pas les vitesses élevées. Le risque d'accident est donc très limité. Inverser le régime de priorité reviendrait à faire une priorité à gauche, non conforme avec l'usage habituel en milieu urbain. De plus, la faible visibilité du passage piéton de la rue Porte de France depuis la rue des Frères Mineurs joue en défaveur de cette proposition. A la page 53 du tome B, le plan de la Place Questel est montré avec l'aménagement du carrefour à l'ouest de la Place.	*Dont acte*

OBSERVATIONS DU PUBLIC .	REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE	Analyse et Avis de la commission d'enquête

Fait à Avignon, le 15 septembre 2014

Robert Dewulf	Yves Allain	Etienne Tardiou
Le Président de la commission	Commissaire enquêteur	Commissaire Enquêteur

ANNEXES

Annexe 1 : Arrêté T-D n° 2014 - 05 - 60 du 22 mai 2014 de M. le Président de Nîmes Métropole

nîmes métropole

Thématique	Année	Mois	N°
T-D	2014	05	60

ARRETE COMMUNAUTAIRE

SERVICE/DIRECTION :	OBJET : Ouverture et organisation de l'enquête publique unique préalable à la déclaration de projet et au permis d'aménager concernant l'extension Nord section 1 de la ligne 1 de TCSP avec un bus à haut niveau de service (BHNS) sur la commune de Nîmes
DGA Mobilité Direction des Investissements Transport et TCSP	

Le **PRESIDENT DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION NIMES METROPOLE**

VU le code général des collectivités territoriales
VU le code de l'urbanisme
VU le code de l'environnement et notamment ses articles L.123-1 et suivants et R.123-1 et suivants relatifs à l'enquête publique,
VU la délibération du conseil communautaire de Nîmes Métropole n° 2013-04-002 du 17 juin 2013 approuvant le bilan de concertation préalable à la réalisation du projet d'extension Nord de la ligne 1 de TCSP avec un BHNS,
VU la délibération du conseil communautaire de Nîmes Métropole n° 2013-08-064 du 16 décembre 2013 approuvant la mise en œuvre d'une enquête publique unique et approuvant le dossier d'enquête publique comprenant le dossier de demande de permis d'aménager de la section 1 de l'extension Nord de la ligne 1 de TCSP avec un BHNS,
VU l'absence d'observations de l'autorité environnementale,
VU l'arrêté conjoint du Président de Nîmes Métropole n° TD2014-03-17 et du Maire de Nîmes n° URB2014-03-0058 des 20 et 21 mars 2014 désignant le Président de Nîmes Métropole pour ouvrir et organiser l'enquête publique unique,
VU l'ordonnance prise par le Vice-président du Tribunal Administratif de Nîmes n° E14000052/30 du 13 mai 2014, désignant la commission d'enquête suivante :
- Président :
  - Monsieur Robert DEWULF
- Membres titulaires :
  - Monsieur Yves ALLAIN
  - Monsieur Etienne TARDIOU
- Membre suppléant :
  - Madame Jeanine RIOU.

VU la réunion de concertation tenue au siège de Nîmes Métropole le 15 mai 2014 avec la commission d'enquête tel que prévu par l'article R.123-9 du code de l'environnement

OBJET : Ouverture et organisation de l'enquête publique unique préalable à la déclaration de projet et au permis d'aménager concernant l'extension Nord section 1 de la ligne 1 de TCSP avec un bus à haut niveau de service (BHNS) sur la commune de Nîmes

- A R R E T E -

ARTICLE 1er : En vue de la réalisation de la section 1 de l'extension Nord de la ligne 1 de transport en commun en site propre (TCSP) de la Communauté d'Agglomération Nîmes Métropole avec un bus à haut niveau de service (BHNS), il sera procédé à une enquête publique unique préalable à la déclaration de projet et au permis d'aménager.

L'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers.

ARTICLE 2 : La première section de l'extension Nord de la ligne T1 de TCSP avec un BHNS a pour objectif de desservir le cœur historique de la Ville de Nîmes, l'Ecusson, et ses quartiers périphériques.

Sur une longueur de 2,2 km, le tracé de base emprunte, à partir de la rue de la République :
- le boulevard des Arènes,
- le boulevard Victor Hugo,
- le boulevard Alphonse Daudet,
- le boulevard Gambetta,
- le boulevard de l'Amiral Courbet,
- le boulevard de la Libération.

Six stations sont prévues.

Par ailleurs, et dans un souci d'optimisation économique, Nîmes Métropole dispose d'une maîtrise d'ouvrage déléguée de la part de la Ville de Nîmes, afin de réaliser le réaménagement des places du pourtour de l'Ecusson et d'autres opérations connexes.

Le coût total du projet est d'environ 28,323 millions d'euros H.T. (valeur juillet 2012) décomposé comme suit :
- Financement Nîmes Métropole : 20,350 millions d'euros H.T. pour le projet transport
- Financement Ville de Nîmes : 7,973 millions d'euros H.T. pour le réaménagement des places et la réalisation des opérations connexes.

ARTICLE 3 :Par ordonnance susvisée, M. le Vice-président du Tribunal Administratif de Nîmes a désigné la commission d'enquête suivante :
- Président :
  - Monsieur Robert DEWULF, premier conseiller du corps des TA et CAA, retraité,
- Membres titulaires :
  - Monsieur Yves ALLAIN, ingénieur divisionnaire des TPE, retraité,
  - Monsieur Etienne TARDIOU, ingénieur divisionnaire des TPE, retraité,
- Membre suppléant :
  - Madame Jeanine RIOU, ingénieur sanitaire, directrice-adjointe à la DDASS du Gard, retraitée.

En cas d'empêchement de Monsieur Robert DEWULF, la présidence de la commission sera assurée par Monsieur Yves ALLAIN.

ARTICLE 4 : La personne responsable du projet est Nîmes Métropole représentée par son Président ; les demandes d'informations peuvent être adressées à la Direction des

OBJET : Ouverture et organisation de l'enquête publique unique préalable à la déclaration de projet et au permis d'aménager concernant l'extension Nord section 1 de la ligne 1 de TCSP avec un bus à haut niveau de service (BHNS) sur la commune de Nîmes

Investissements Transport TCSP, Direction Générale Adjointe Mobilité, 1 rue du Colisée – 30000 NÎMES – tél : 04 66 02 55 99.

ARTICLE 5 : Le dossier d'enquête publique unique est composé comme suit :

- un tome A comprenant un plan de situation, une note de présentation, le bilan de la concertation et la délibération d'approbation du bilan de la concertation,
- un tome B relatif au permis d'aménager comprenant les pièces écrites, les plans et pièces graphiques et les annexes,
- un tome C comprenant l'étude d'impact et son résumé non technique,
- un tome D comprenant l'évaluation socio-économique,
- un tome E comprenant l'information de l'absence d'observations de l'autorité environnementale.

Il sera joint, par ailleurs, au dossier d'enquête, l'avis d'enquête publié dans la presse.

ARTICLE 6 : L'enquête publique unique se déroulera durant 33 (trente trois) jours consécutifs, **du lundi 16 juin 2014 au vendredi 18 juillet 2014 inclus**. La clôture de l'enquête se fera à 17h00.

ARTICLE 7 : Pendant toute la durée de l'enquête, le public pourra, aux jours et heures habituels d'ouverture des bureaux de l'Hôtel d'Agglomération et de l'Hôtel de Ville de Nîmes, prendre connaissance du dossier d'enquête publique unique, tel que défini à l'article 5 ci-dessus, comprenant notamment l'étude d'impact et l'information de l'absence d'observations de l'autorité environnementale. De même il pourra formuler ses observations sur les registres ouverts à cet effet. Ces registres seront établis sur feuillets non mobiles, cotés et paraphés par un membre de la commission d'enquête avant l'ouverture de l'enquête publique.

Adresse des lieux d'enquête :

- Hôtel d'Agglomération de Nîmes Métropole
  3, rue du Colisée - 30947 Nîmes
- Hôtel de Ville de Nîmes
  Place de l'Hôtel de ville - 30000 Nîmes

Heures d'ouverture des bureaux au public :

- Hôtel d'Agglomération de Nîmes Métropole : du lundi au jeudi de 8h00 à 12h30 et de 13h30 à 18h15, et le vendredi de 8h00 à 12h30 et de 13h30 à 17h00,
- Hôtel de Ville de Nîmes : du lundi au vendredi de 8h00 à 18h00.

Toute correspondance relative à l'enquête pourra être adressée au Président de la commission d'enquête au siège de l'enquête à l'adresse suivante :

Monsieur le Président de la commission d'enquête
DGA Mobilité- Direction des Investissements Transport TCSP
Section 1 de l'extension Nord de la ligne 1 de TCSP avec un BHNS
Hôtel d'Agglomération
1, rue du Colisée
30947 Nîmes

Les observations adressées au Président de la commission d'enquête par courrier seront mises à la disposition du public pour consultation au siège de l'enquête et seront communicables aux frais de la personne qui en fait la demande pendant toute la durée de l'enquête.
De même, les observations écrites sur les registres et les documents qui seront annexés seront consultables sur place et communicables dans les mêmes conditions que ci-avant.

T-D N°2014 - 05 - 60

OBJET : Ouverture et organisation de l'enquête publique unique préalable à la déclaration de projet et au permis d'aménager concernant l'extension Nord section 1 de la ligne 1 de TCSP avec un bus à haut niveau de service (BHNS) sur la commune de Nîmes

A partir de la date d'ouverture de l'enquête, le dossier pourra également être consulté à l'adresse électronique suivante : www.nimes-metropole.fr

Dès publication du présent arrêté toute personne peut sur sa demande et à ses frais, obtenir communication du dossier d'enquête auprès de Nîmes Métropole – Secrétariat Général, 3 rue du Colisée – 30000 NÎMES – tél : 04 66 02 55 14.

ARTICLE 8 : Au moins un membre de la commission d'enquête se tiendra à la disposition du public pour recevoir ses observations aux permanences suivantes :

LIEUX PERMANENCES	DATE DES PERMANENCES	HEURES DES PERMANENCES
Hôtel d'Agglomération de Nîmes Métropole	Lundi 16 juin 2014	9h00 – 12h00
Hôtel de Ville de Nîmes		
Hôtel de Ville de Nîmes	Samedi 21 juin 2014	9h00 – 12h00
Hôtel d'Agglomération de Nîmes Métropole	Mardi 24 juin 2014	15h00 – 18h00
Hôtel de Ville de Nîmes	Jeudi 26 juin 2014	14h00 – 17h00
Hôtel de Ville de Nîmes	Samedi 28 juin 2014	9h00 -12h00
Hôtel d'Agglomération de Nîmes Métropole	Mercredi 2 juillet 2014	9h00 – 12h00
Hôtel d'Agglomération de Nîmes Métropole	Vendredi 4 juillet 2014	9h00 – 12h00
Hôtel d'Agglomération de Nîmes Métropole	Mardi 8 juillet 2014	15h00 – 18h00
Hôtel de Ville de Nîmes	Jeudi 10 juillet 2014	15h00 – 18h00
Hôtel de Ville de Nîmes	Mercredi 16 juillet 2014	09h00 – 12h00
Hôtel d'Agglomération de Nîmes Métropole et Hôtel de Ville de Nîmes	Vendredi 18 juillet 2014	14h00 – 17h00

ARTICLE 9 : A l'expiration du délai fixé à l'article 6, les registres d'enquête seront clos et signés par le Président de la commission d'enquête.

Dans les huit jours après réception des registres et des éventuels documents annexés, la commission d'enquête rencontrera Nîmes Métropole et lui communiquera les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse. Nîmes Métropole disposera alors d'un délai de quinze jours pour produire ses observations éventuelles.

Le Président de la commission d'enquête adressera à Nîmes Métropole les exemplaires du dossier de l'enquête déposés au siège de l'enquête et à l'Hôtel de Ville de Nîmes, accompagnés des registres et des pièces annexées, avec le rapport unique et les conclusions motivées au titre de chacun des objets de l'enquête, et ce dans un délai de 30 jours au terme de la fin de l'enquête publique. Le Président de la commission d'enquête transmettra simultanément une copie du rapport et des conclusions motivées au Président du Tribunal Administratif de Nîmes.

Annexe 2 : Décision de prolongation de l'enquête

NIMES METROPOLE
COURRIER ARRIVÉ LE
10 JUIL. 2014
DGA MOBILITÉ
A 2014 69151/0

M. Robert DEWULF

Président de la Commission d'Enquête
pour l'enquête publique unique préalable à la déclaration de projet et au permis d'aménager concernant l'extension Nord section 1 de la ligne 1 de TCSP avec un bus à haut niveau de service (BHNS) sur la commune de Nîmes

à M. le Président
de la Communauté d'Agglomération
Nîmes Métropole

Nîmes, le 10 juillet 2014

Monsieur le Président,

Dès lors que toutes les personnes qui veulent intervenir, notamment les commerçants et habitants du centre-ville de Nîmes (Ecusson), ne peuvent le faire eu égard à la période des soldes pour les premiers ou la période scolaire pour les seconds, vu l'importance des documents à consulter, la commission d'enquête décide de prolonger l'enquête publique unique préalable à la déclaration de projet et au permis d'aménager concernant l'extension Nord section 1 de la ligne 1 de TCSP avec un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) sur la commune de Nîmes, jusqu'au 13 août 2014 à 17h00, en application des dispositions de l'article R123-6 du Code de l'Environnement.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, ma considération distinguée.

DIT TCSP

10 JUIL. 2014

Robert DEWULF
Président de la Commission
d'Enquête

Accusé de réception en préfecture
030-243000643-20140711-T-D2014-07-84-AR
Date de télétransmission : 11/07/2014
Date de réception préfecture : 11/07/2014

nîmes métropole

Thématique	Année	Mois	N°
T-D	2014	07	84

ARRETE COMMUNAUTAIRE

SERVICE/DIRECTION :	OBJET : Extension Nord section 1 de la ligne 1 de TCSP avec un bus à haut niveau de service (BHNS) sur la commune de Nîmes Prolongation de l'enquête publique unique préalable à la déclaration de projet et au permis d'aménager
DGA Mobilité Direction des Investissements Transport et TCSP	

Le **PRESIDENT DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION NIMES METROPOLE**

VU le code général des collectivités territoriales

VU le code de l'urbanisme

VU le code de l'environnement et notamment ses articles L.123-1 et suivants et R. 123-1 et suivants,

VU la délibération du conseil communautaire de Nîmes Métropole n° 2013-04-002 du 17 juin 2013 approuvant le bilan de concertation préalable à la réalisation du projet d'extension Nord de la ligne 1 de TCSP avec un BHNS,

VU la délibération du conseil communautaire de Nîmes Métropole n° 2013-08-064 du 16 décembre 2013 approuvant la mise en œuvre d'une enquête publique unique et approuvant le dossier d'enquête publique comprenant le dossier de demande de permis d'aménager de la section 1 de l'extension Nord de la ligne 1 de TCSP avec un BHNS,

VU l'absence d'observations de l'autorité environnementale,

VU l'arrêté conjoint du Président de Nîmes Métropole n° TD2014-03-17 et du maire de Nîmes n° URB2014-03-0058 des 20 et 21 mars 2014 désignant le Président de Nîmes Métropole pour ouvrir et organiser l'enquête publique unique,

VU l'ordonnance prise par le Tribunal Administratif de Nîmes n° E14000052/30 du 13 mai 2014, désignant la commission d'enquête suivante :

- **Président**
  - Monsieur Robert DEWULF

OBJET : Extension Nord section 1 de la ligne 1 de TCSP avec un bus à haut niveau de service (BHNS) sur la commune de Nîmes
Prolongation de l'enquête publique unique préalable à la déclaration de projet et au permis d'aménagerExtension Nord section 1 de la ligne 1 de TCSP avec un bus à haut niveau de service (BHNS) sur la commune de Nîmes
Prolongation de l'enquête publique unique préalable à la déclaration de projet et au permis d'aménager

- **Membres titulaires**
  - Monsieur Yves ALLAIN
  - Monsieur Etienne TARDIOU
- **Membre suppléant**
  - Madame Jeanine RIOU.

VU la réunion de concertation tenue au siège de Nîmes Métropole le 15 mai 2014 avec la commission d'enquête telle que prévue par l'article R. 123-9 du code de l'environnement ;

VU l'arrêté TD n° 2014-05-60 du 22 mai 2014 portant ouverture de l'enquête publique unique relative à la réalisation de la section 1 de l'extension Nord de la ligne 1 de TCSP avec un BHNS de la Communauté d'Agglomération Nîmes Métropole, du 16 juin au 18 juillet 2014 inclus,

VU la décision motivée du Président de la commission d'enquête relative à la réalisation de la section 1 de l'extension Nord de la ligne 1 de TCSP avec un BHNS de la Communauté d'Agglomération Nîmes Métropole, prise en application de l'article R. 123-6 du code de l'environnement, de prolonger l'enquête publique susmentionnée, pour une durée de 26 jours,

VU la notification de cette décision motivée faite le 10 juillet 2014 par le Président de la commission d'enquête au Président de la Communauté d'Agglomération Nîmes Métropole,

CONSIDERANT qu'il y a lieu d'organiser les modalités de la prolongation de cette enquête telle que décidée par le Président de la commission d'enquête,

- ARRETE -

ARTICLE 1 : Conformément à l'article R. 123-6 du code de l'environnement, et suite à la décision motivée du Président de la commission d'enquête, l'enquête publique unique relative à la réalisation de la section 1 de l'extension Nord de la ligne 1 de TCSP avec un BHNS de la Communauté d'Agglomération Nîmes Métropole et préalable à la déclaration de projet et au permis d'aménager initialement prévue du 16 juin au 18 juillet 2014, est prolongée pour une durée de 26 (vingt six) jours, **soit jusqu'au 13 août 2014 inclus à 17h00**, soit pour une durée totale de 59 (cinquante neuf) jours.

OBJET : Extension Nord section 1 de la ligne 1 de TCSP avec un bus à haut niveau de service (BHNS) sur la commune de Nîmes
Prolongation de l'enquête publique unique préalable à la déclaration de projet et au permis d'aménagerExtension Nord section 1 de la ligne 1 de TCSP avec un bus à haut niveau de service (BHNS) sur la commune de Nîmes
Prolongation de l'enquête publique unique préalable à la déclaration de projet et au permis d'aménager

ARTICLE 2 : En complément des dates prévues par l'arrêté TD n° 2014-05-60 du 22 mai 2014, la commission d'enquête assurera des permanences supplémentaires pour recevoir le public les :

LIEUX PERMANENCES	DATE DES PERMANENCES	HEURES DES PERMANENCES
Hôtel de Ville de Nîmes	Vendredi 25 juillet 2014	14h00 – 17h00
Hôtel d'Agglomération de Nîmes Métropole	Jeudi 31 juillet 2014	9h00 – 12h00
Hôtel de Ville de Nîmes	Lundi 4 août 2014	14h00 – 17h00
Hôtel de Ville de Nîmes et Hôtel d'Agglomération de Nîmes Métropole	Mercredi 13 août 2014	14h00 -17h00

ARTICLE 3 : Les modalités de consultation et de communicabilité du dossier définies par l'arrêté TD n° 2014-05-60 du 22 mai 2014 sont inchangées et complétées par le présent arrêté.
Les heures d'ouverture des bureaux au public seront les suivants :

- Hôtel d'Agglomération de Nîmes Métropole :
  - jusqu'au 25 juillet 2014 inclus : du lundi au jeudi de 8h00 à 12h30 et de 13h30 à 18h15, et le vendredi de 8h00 à 12h30 et de 13h30 à 17h00,
  - du 26 juillet au 13 août 2014 inclus : du lundi au jeudi de 8h00 à 12h30 et de 13h30 à 17h30, et le vendredi de 8h00 à 12h30 et de 13h30 à 17h00,
- Hôtel de Ville de Nîmes : du lundi au vendredi de 8h00 à 18h00.

ARTICLE 4 : La prolongation de l'enquête sera annoncée par voie d'affiches qui devront rester apposées jusqu'au 13 août 2014, par les soins de Nîmes Métropole, sur les lieux prévus pour la réalisation du projet au voisinage de l'aménagement par l'apposition d'affiches visibles et lisibles de la voie publique.

Dans les mêmes conditions de durée, le présent arrêté sera affiché à l'Hôtel d'Agglomération de Nîmes Métropole, siège de l'enquête publique, et à l'Hôtel de Ville de Nîmes.

L'avis sera également consultable sur le site internet de Nîmes Métropole : www.nimes-metropole.fr

La prolongation de l'enquête fera l'objet d'une insertion dans les deux journaux locaux suivants :

- Midi Libre,
- et la Gazette de Nîmes,

T-D N°2014 - 07 - 84

OBJET : Extension Nord section 1 de la ligne 1 de TCSP avec un bus à haut niveau de service (BHNS) sur la commune de Nîmes
Prolongation de l'enquête publique unique préalable à la déclaration de projet et au permis d'aménagerExtension Nord section 1 de la ligne 1 de TCSP avec un bus à haut niveau de service (BHNS) sur la commune de Nîmes
Prolongation de l'enquête publique unique préalable à la déclaration de projet et au permis d'aménager

ARTICLE 5 : A l'expiration du délai fixé à l'article 1 du présent arrêté, les registres d'enquête seront clos et signés par le Président de la commission d'enquête.

Dans les huit jours après réception des registres et des éventuels documents annexés, la commission d'enquête rencontrera Nîmes Métropole et lui communiquera les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse. Nîmes Métropole disposera alors d'un délai de quinze jours pour produire ses observations éventuelles.

Le Président de la Commission d'enquête adressera à Nîmes Métropole les exemplaires du dossier de l'enquête déposés au siège de l'enquête et en mairie de Nîmes, accompagnés des registres et des pièces annexées, avec le rapport unique et les conclusions motivées au titre de chacun des objets de l'enquête, et ce dans un délai de 30 jours au terme de la fin de l'enquête publique. Le Président de la commission d'enquête transmettra simultanément une copie du rapport et des conclusions motivées au Président du Tribunal Administratif de Nîmes.

Dès réception, le Président de Nîmes Métropole adressera copie du rapport unique et des conclusions motivées de la commission d'enquête au maire de Nîmes, autorité compétente pour se prononcer sur la demande de permis d'aménager.

A l'issue de l'enquête publique, le rapport unique et les conclusions de la commission d'enquête pourront être consultés, par le public, pendant un an à compter de leur date de dépôt, aux heures habituelles d'ouverture des bureaux, à l'Hôtel d'Agglomération de Nîmes Métropole, à la Mairie de Nîmes et à la Préfecture du Gard – Service des Enquêtes Publiques – 10 Avenue Feuchères – 30045 Nîmes Cedex.

Ils seront également insérés sur le site internet de Nîmes Métropole : www.nimes-metropole.fr pendant une période d'un an à compter de leur date de dépôt.

ARTICLE 6 : Le Président de Nîmes Métropole, le Maire de Nîmes, ainsi que le Président de la Commission d'enquête sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Nîmes le, 14 juillet 2014

Le Président de Nîmes Métropole

nîmes métropole
Le Président
Yvan LACHAUD

Yvan LACHAUD

VOIES OU RECOURS ET DELAIS
L'intéressé qui désire contester la décision peut saisir le Tribunal Administratif compétent d'un recours contentieux dans les deux mois à partir de la notification et/ou de l'affichage du présent arrêté. Il peut également saisir le Président d'un recours gracieux. Cette démarche prolonge le délai du recours contentieux qui doit alors être introduit dans les deux mois suivant la réponse (ou terme d'un délai de deux mois l'absence de réponse du Président vaut rejet implicite)

Annexe 4 : Avis d'enquête publique

AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE

préalable à la déclaration de projet et au permis d'aménager concernant l'extension Nord section 1 de la ligne 1 de transport en commun en site propre (TCSP) avec un bus à haut niveau de service (BHNS) sur la commune de Nîmes.

L'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers. Le projet de réalisation de la première section de l'extension Nord de la ligne 1 de TCSP avec un BHNS a pour objectif de desservir le cœur historique de la Ville de Nîmes, l'Ecusson, et ses quartiers périphériques. Sur une longueur de 2,2 km, le tracé de base emprunte, à partir de la rue de la République les boulevards des Arènes, Victor Hugo, Alphonse Daudet, Gambetta, de l'Amiral Courbet, de la Libération. Six stations sont prévues.

Le coût total du projet est d'environ **28,323 millions d'euros H.T.** (valeur juillet 2012) décomposé comme suit :

- Financement Nîmes Métropole : **20,350 millions d'euros H.T.** pour le projet transport
- Financement Ville de Nîmes : **7,973 millions d'euros H.T.** pour le réaménagement des places et la réalisation des opérations connexes.

L'enquête publique est prévue du lundi 16 juin 2014 au vendredi 18 juillet 2014 inclus soit une durée totale de 33 jours. La clôture de l'enquête se fera à 17h00.

A l'issue de l'enquête publique, le Conseil communautaire de la Communauté d'Agglomération Nîmes Métropole se prononcera par voie de délibération sur l'intérêt général du projet et le Maire de Nîmes se prononcera par voie d'arrêté sur la demande de permis d'aménager.

Commission d'enquête : La commission d'enquête désignée par le Vice-président du Tribunal administratif de Nîmes est composée de Monsieur Robert DEWULF, Président, premier conseiller du corps des TA et CAA, retraité ; de Monsieur Yves ALLAIN, ingénieur divisionnaire des TPE, retraité ; de Monsieur Etienne TARDIOU, ingénieur divisionnaire des TPE, retraité.
En cas d'empêchement de l'un des membres titulaires, celui-ci sera remplacé par Madame Jeanine RIOU, ingénieur sanitaire, directrice-adjointe à la DDASS du Gard, retraitée.

En cas d'empêchement de Monsieur Robert DEWULF, la présidence sera assurée par Monsieur Yves ALLAIN.

Lieux de l'enquête :
Hôtel d'Agglomération de Nîmes Métropole
3, rue du Colisée, 30947 Nîmes
Hôtel de Ville de Nîmes :
Place de l'Hôtel de Ville, 30000 Nîmes

Heures d'ouverture des bureaux au public :
Hôtel d'Agglomération de Nîmes Métropole :
du lundi au jeudi de 8h00 à 12h30 et de 13h30 à 18h15,
et le vendredi de 8h00 à 12h30 et de 13h30 à 17h00.
Hôtel de Ville de Nîmes :
du lundi au vendredi de 8h00 à 18h00.

Pendant toute la durée de l'enquête, le dossier d'enquête comprenant notamment une étude d'impact et l'information de l'absence d'observations de la part de l'autorité environnementale sera déposé à l'Hôtel de l'Agglomération de Nîmes Métropole, siège de l'enquête publique, et à l'Hôtel de Ville de Nîmes. **Le public pourra le consulter sur place ainsi que sur le site internet de Nîmes Métropole : www.nimes-metropole.fr.**
Il pourra consigner ses observations sur les registres d'enquêtes ouverts à cet effet.

Toute correspondance relative à l'enquête peut être adressée à la commission d'enquête à l'adresse du siège de l'enquête :
Monsieur le Président de la commission d'enquête,
DGA Mobilité – Direction Investissements Transport TCSP,
Section 1 de l'extension Nord de la ligne 1 de TCSP avec un BHNS, Hôtel d'Agglomération, 1 rue du Colisée 30947 Nîmes.

Dès publication de l'arrêté d'ouverture d'enquête toute personne peut également sur sa demande et à ses frais, obtenir communication du dossier d'enquête auprès de **Nîmes Métropole Secrétariat Général, 3 rue du Colisée – 30000 NÎMES**
tél : 04 66 02 55 12.

Par ailleurs, au moins un membre de la commission d'enquête se tiendra à la disposition du public pour recevoir ses observations aux permanences suivantes :

LIEUX DES PERMANENCES	DATE DES PERMANENCES	HEURES DES PERMANENCES
Hôtel d'Agglomération de Nîmes Métropole et Hôtel de Ville de Nîmes	Lundi 16 juin 2014	9h00 – 12h00
Hôtel de Ville de Nîmes	Samedi 21 juin 2014	9h00 – 12h00
Hôtel d'Agglomération de Nîmes Métropole	Mardi 24 juin 2014	13h00 – 18h00
Hôtel de Ville de Nîmes	Jeudi 26 juin 2014	14h00 – 17h00
Hôtel de Ville de Nîmes	Samedi 28 juin 2014	9h00 -12h00
Hôtel d'Agglomération de Nîmes Métropole	Mercredi 2 juillet 2014	9h00 – 12h00
Hôtel d'Agglomération de Nîmes Métropole	Vendredi 4 juillet 2014	9h00 – 12h00
Hôtel d'Agglomération de Nîmes Métropole	Mardi 8 juillet 2014	13h00 – 18h00
Hôtel de Ville de Nîmes	Jeudi 10 juillet 2014	13h00 – 18h00
Hôtel de Ville de Nîmes	Mercredi 16 juillet 2014	09h00 – 12h00
Hôtel d'Agglomération de Nîmes Métropole et Hôtel de Ville de Nîmes	Vendredi 18 juillet 2014	14h00 – 17h00

A l'issue de l'enquête, le rapport unique et les conclusions de la commission d'enquête pourront être consultés par le public, pendant une période d'un an à compter de la date de leur dépôt, **à l'Hôtel d'Agglomération de Nîmes Métropole, à l'Hôtel de Ville de Nîmes et à la Préfecture du Gard – Service des Enquêtes Publiques – 10 Avenue Feuchères – 30045 Nîmes Cedex**, ainsi que sur le site internet de Nîmes Métropole : **www.nimes-metropole.fr.**

Les demandes d'information peuvent être faites auprès de la **DGA Mobilité – Direction Investissements Transport TCSP, 1 rue du Colisée – 30000 NÎMES – tél : 04 66 02 55 99.**

Fait le 22 mai 2014 — Le Président de Nîmes Métropole, Yvan Lachaud

Société Civile Professionnelle

Denis BRUYERE & Nicolas PRONER

Huissiers de Justice Associés

80 Rue René Panhard
B.P. 79041
30971 NIMES Cedex 9

TEL 04.66.67.57.73 / FAX 04 66 21 38 82
N° TVA Intracom FR16381647536
Compte Affecté CREDIT AGRICOLE
13506 10000 01000845002 36

Référence à rappeler
Affaire : NIMES METROPOLE
c/ ENQUETE PUBLIQUE EXTENSION TCSP
Vos réfs : Bon de commande n° 14000164
Nos réfs : 2140476/NP/ 101

Dossier suivi par Mme Michèle PICOURT

Pole Administratif et Financier – DIT TCSP

NIMES METROPOLE

3, rue du Colisée " Le Colisée"

30947 NIMES CEDEX 9

NIMES, le 04.06.14

Madame,

Veuillez trouver ci-joint en deux exemplaires le procès-verbal de constat dressé par mes soins à votre demande le 30/05/2014 (1er passage – constat affichage enquête publique extension ligne T1 de BHNS de NIMES METROPOLE).

Je vous en souhaite bonne réception.

Votre bien dévoué,

N. PRONER D.BRUYERE

EXPEDITION

PROCES VERBAL DE CONSTAT

L'AN DEUX MILLE QUATORZE

ET LES QUATRE JUIN, DIX JUIN, SEIZE JUIN, VINGT-TROIS JUIN, TRENTE JUIN ET SEPT JUILLET

A LA REQUETE DE :

NIMES METROPOLE, Communauté d'Agglomération, dont le siège social est sis « Le Colisée » - 3 Rue du Colisée – 30900 NIMES, agissant poursuites et diligences de son Président en exercice Monsieur Yvan LACHAUD domicilié ès qualité audit siège

IL M'A ETE EXPOSE :

Que dans le cadre d'un projet d'extension Nord section 1 de la ligne 1 de transports en commun en site propre (TCSP) avec un bus à haut niveau de service (BHNS) sur la commune de NIMES, une enquête publique unique est programmée du lundi 16 juin au vendredi 18 juillet 2014 inclus.

Qu'un affichage règlementaire a été réalisé en vingt et un points sur les lieux prévus pour la réalisation du projet au voisinage de l'aménagement.

Que cet affichage a été précédemment constaté par mes soins le 30 mai 2014.

Que pour compléter ce précédent procès-verbal de constat, il m'est demandé de bien vouloir constater cet affichage au niveau de ces différents points une fois par semaine aux dates suivantes : 04/06 – 11/06 – 16/06 – 23/06 – 30/06 et 07/07/2014.

C'EST POURQUOI DEFERANT A CETTE DEMANDE

Je soussigné Nicolas PRONER, Huissier de Justice, membre de la SCP Denis BRUYERE et Nicolas PRONER, Huissiers de Justice Associés, Audienciers prés la Cour d'Appel de NIMES (GARD), y demeurant 80 Rue René Panhard,

Certifie m'être transporté les 04/06/2014, 10/06/2014, 16/06/2014, 23/06/2014, 30/06/2014 et 07/07/2014, sur les lieux prévus pour la réalisation du projet.

Là étant, j'ai pu constater à chacune de ces dates, que l'affichage précédemment constaté par mes soins le 30/05/2014 était toujours en place.

Les 21 panneaux sont toujours affichés sur la voie publique aux mêmes endroits, bien visibles et lisibles.

Pour compléter ces constatations, je me suis également transporté le 16/06/2014 sur les deux lieux d'enquête :

Hôtel d'Agglomération de Nîmes Métropole – 3 Rue du Colisée – 30947 NIMES

Mairie de Nîmes – Place de l'Hôtel de Ville – 30000 NIMES.

Là étant, j'ai pu constater que l'arrêté communautaire d'ouverture d'enquête publique était affiché dans son intégralité, bien visible et parfaitement lisible.

****

Et de tout ce que dessus énoncé j'ai fait et dressé le présent procès verbal et ce pour servir et valoir ce que de droit.

Me Nicolas PRONER

Huissier de Justice

S.C.P. Denis BRUYERE - Nicolas PRONER Huissiers de Justice Associés

PROCES VERBAL DE CONSTAT

L'AN DEUX MILLE QUATORZE

ET LES VINGT-HUIT JUILLET ET QUATRE AOUT

A LA REQUETE DE :

NIMES METROPOLE, Communauté d'Agglomération, dont le siège social est sis « Le Colisée » - 3 Rue du Colisée – 30900 NIMES, agissant poursuites et diligences de son Président en exercice Monsieur Yvan LACHAUD domicilié ès qualité audit siège

IL M'A ETE EXPOSE :

Que dans le cadre d'un projet d'extension Nord section 1 de la ligne 1 de transports en commun en site propre (TCSP) avec un bus à haut niveau de service (BHNS) sur la commune de NIMES, une enquête publique unique était initialement programmée du lundi 16 juin au vendredi 18 juillet 2014 inclus.

Que suivant arrêté communautaire en date du 11 juillet 2014, cette enquête publique a fait l'objet d'une prolongation pour durée de 26 jours soit du 19 juillet au 13 aout 2014 inclus.

Qu'un affichage règlementaire a été réalisé en vingt et un points sur les lieux prévus pour la réalisation du projet au voisinage de l'aménagement.

Que cet affichage a été précédemment constaté par mes soins le 19 juillet 2014.

Que pour compléter ce précédent procès-verbal de constat, il m'est demandé de bien vouloir constater cet affichage au niveau de ces différents points une fois par semaine aux dates suivantes : 28/07 et 04/08/2014.

C'EST POURQUOI DEFERANT A CETTE DEMANDE

Je soussigné Nicolas PRONER, Huissier de Justice, membre de la SCP Denis BRUYERE et Nicolas PRONER, Huissiers de Justice Associés, Audienciers prés la Cour d'Appel de NIMES (GARD), y demeurant 80 Rue René Panhard,

Certifie m'être transporté les 28/07/2014 et 04/08/2014, sur les lieux prévus pour la réalisation du projet.

Là étant, j'ai pu constater à chacune de ces dates, que l'affichage précédemment constaté par mes soins le 19/07/2014 était toujours en place.

Les 21 panneaux d'avis d'enquête publique et les 21 panneaux d'avis de prolongation sont toujours affichés sur la voie publique aux mêmes endroits, bien visibles et lisibles.

Pour compléter ces constatations, je me suis également transporté les 28/07/2014 et 04/08/2014 sur les deux lieux d'enquête :

Hôtel d'Agglomération de Nîmes Métropole – 3 Rue du Colisée – 30947 NIMES

Mairie de Nîmes – Place de l'Hôtel de Ville – 30000 NIMES.

Là étant, j'ai pu constater que les arrêtés communautaires d'ouverture d'enquête publique et de prolongation étaient toujours affichés en intégralité, bien visibles et parfaitement lisibles.

J'ai également pu constater que les dispositifs de communication et d'orientation du public tels que décrits dans mon précédent procès-verbal de constat du 19/07/2014 étaient toujours en place.

Et de tout ce que dessus énoncé j'ai fait et dressé le présent procès verbal et ce pour servir et valoir ce que de droit.

Me Nicolas PRONER

Huissier de Justice

Lieux d'implantation des Avis

1-Carrefour Rue de la République/Arènes/Rue de la cité Foulc
2- Station provisoire « Arènes »
3- Carrefour Boulevard de la Libération/ Rue Régal
4- Square de la Couronne
5- Boulevard Amiral Courbet
6- Angle Boulevard Amiral Courbet/Rue du Grand Temple
7- Boulevard Amiral Courbet/ Porte Auguste
8- Boulevard Amiral Courbet/ Place des Carmes
9- Boulevard Amiral Courbet/ Place Péri
10- Boulevard Santenac
11- Place de la Division Daguet
12- Place Saint Charles
13- Boulevard Gambetta / Coupole des Halles
14- Square de la Bouquerie
15- Square Antonin
16- Boulevard Alphonse Daudet
17- Maison Carrée
18- Place Questel
19- Place de la Madeleine
20- Carrefour Boulevard Victor Hugo / Rue de la Madeleine
21- Lycée Daudet

-Hôtel d'Agglomération et Hôtel de Ville de Nîmes

ANNEE	N°	DATE
2014	140	18/08/2014

Direction de l'Administration Générale
☎ 04 66 76 70 91
brigitte.evesque@ville-nimes.fr
N/Réf : TP/BEE

CERTIFICAT D'AFFICHAGE

Le Maire de la Ville de NIMES, soussigné certifie avoir procédé à l'affichage à l'Hôtel de Ville(*) du (ou des) document(s) désigné(s) au tableau ci-dessous et pour la durée sollicitée par le demandeur :

NATURE ET DATE	OBJET DU DOCUMENT	ORGANISME
ARRETE COMMUNAUTAIRE N° 2014-07-84 du 11/07/2014	EXTENSION NORD SECTION 1 DE DE TCSP AVEC UN BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE (BHNS) SUR LA COMMUNE DE NIMES – PROLONGATION DE L'ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE A LA DECLARATION DU PROJET ET AU PERMIS D'AMENAGER	NIMES METROPOLE
DATE DE L'AFFICHAGE : du 16 juillet au 14 août 2014 inclus		

En foi de quoi, le présent certificat est délivré pour servir et valoir ce que de droit.

P/Le Maire de Nîmes,
et par délégation,

Thierry PROCIDA
Conseiller Général du Gard
Maire Adjoint délégué à l'Administration Générale
Président du Conseil de Quartier Garrigues Ouest
Membre du Bureau de Nîmes Métropole

ANNEE	N°	DATE
2014	139	18/08/2014

Direction de l'Administration Générale
☎ 04 66 76 70 91
brigitte.evesque@ville-nimes.fr
N/Réf : TP/BEE

CERTIFICAT D'AFFICHAGE

Le Maire de la Ville de NIMES, soussigné certifie avoir procédé à l'affichage à l'Hôtel de Ville(*) du (ou des) document(s) désigné(s) au tableau ci-dessous et pour la durée sollicitée par le demandeur :

NATURE ET DATE	OBJET DU DOCUMENT	ORGANISME
ARRETE COMMUNAUTAIRE N° 2014-05-60 du 22/5/2014	OUVERTURE ET ORGANISATION DE L'ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE PREALABLE A LA DECLARATION DE PROJET ET AU PERMIS D'AMENAGER CONCERNANT L'EXTENSION NORD SECTION 1 DE LA LIGNE 1 DE TCSP AVEC UN BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE (BHNS) SUR LA COMMUNE DE NIMES	NIMES METROPOLE
DATE DE L'AFFICHAGE : du 28 mai au 19 juillet 2014 inclus		

En foi de quoi, le présent certificat est délivré pour servir et valoir ce que de droit.

P/Le Maire de Nîmes,
et par délégation,

Thierry PROCIDA
Conseiller Général du Gard
Maire Adjoint délégué à l'Administration Générale
Président du Conseil de Quartier Garrigues Ouest
Membre du Bureau de Nîmes Métropole

nîmes métropole

REÇU LE

A2014 14700

18 AOUT 2014

CERTIFICAT D'AFFICHAGE

Le Directeur Général des Services de la Communauté d'Agglomération de Nîmes Métropole, soussigné, certifie avoir procédé à l'affichage du document désigné au tableau ci-dessous et pour la durée sollicitée par le demandeur :

Nature et date du document	Objet du document	Affichage
Arrêté communautaire n°TD 2014-05 n°60 en date du 22 mai 2014	Ouverture et organisation de l'enquête publique unique préalable à la déclaration de projet et au permis d'aménager concernant l'extension Nord section 1 de la ligne 1 de TCSP avec un bus à haut niveau de service (BHNS) sur la commune de Nîmes	Du 16 juin 2014 au 18 juillet 2014
Arrêté communautaire n°TD 2014-07 n° 84 en date du 11 juillet 2014	Extension Nord section 1 de la ligne 1 de TCSP avec bus à haut niveau de service (BHNS) sur la commune de Nîmes. Prolongation de l'enquête publique unique préalable à la déclaration de projet et au permis d'aménager	Du 19 juillet jusqu'au 13 août 2014 inclus

En foi de quoi, le présent certificat est délivré pour servir et valoir ce que de droit.

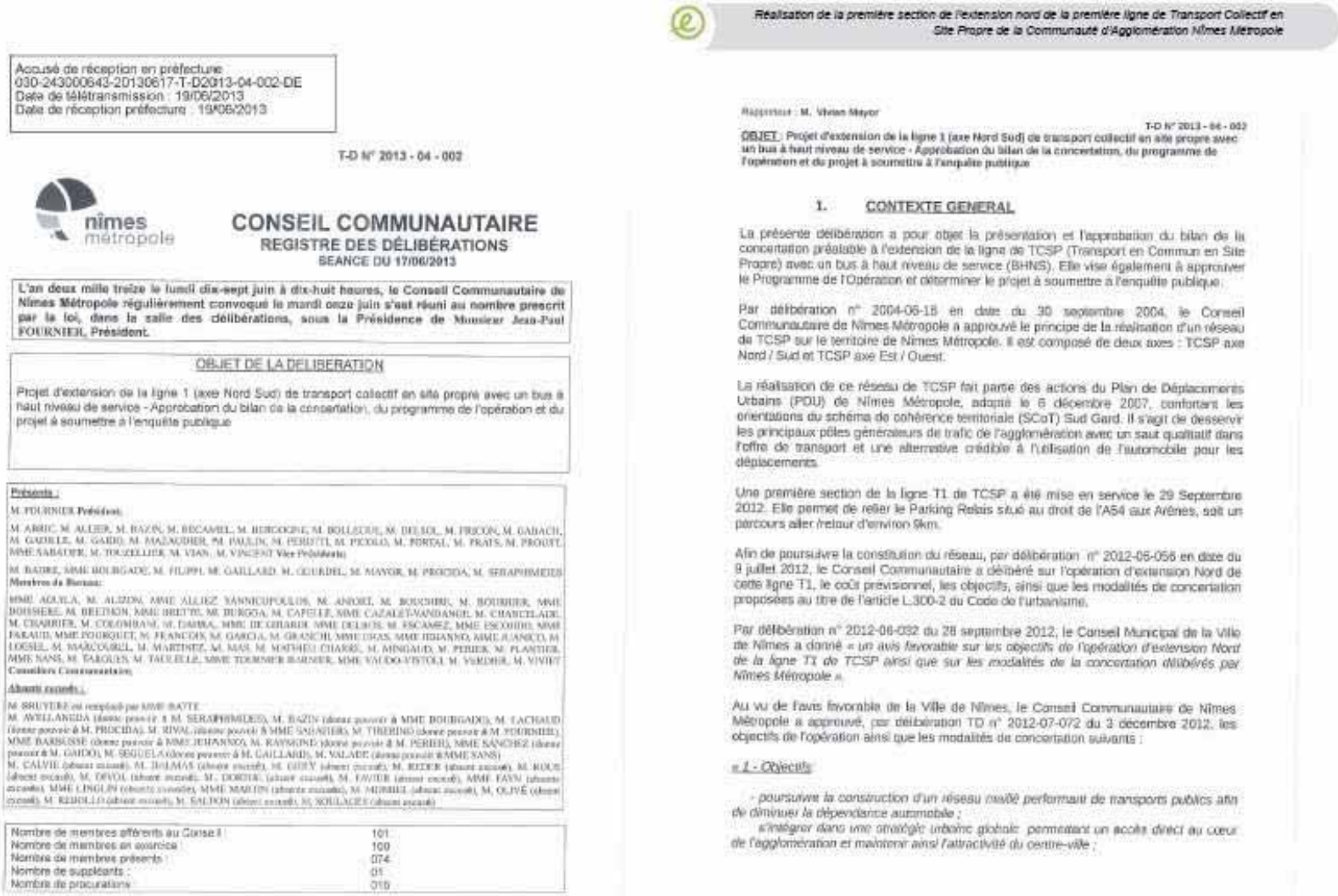
Fait à Nîmes, le 14 août 2014

Laurent COTTERET
Directeur Général des Services

Le Cellaée
3 rue du Colisée
30947 Nîmes Cedex 9
Tél. : 04 66 02 55 55
Fax : 04 66 02 55 19
www.nimes-metropole.fr

Annexe 5 : Approbation du Bilan de concertation

Approbation du bilan de la concertation, du programme de l'opération et du projet à soumettre à l'enquête publique par délibération T-D N° 2013 - 04 - 0002 du 17.06.2013 du Conseil Communautaire de Nîmes Métropole.



Accusé de réception en préfecture
030-243000643-20130617-T-D2013-04-002-DE
Date de télétransmission : 19/06/2013
Date de réception préfecture : 19/06/2013

T-D N° 2013 - 04 - 002

nîmes métropole

CONSEIL COMMUNAUTAIRE
REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS
SEANCE DU 17/06/2013

L'an deux mille treize le lundi dix-sept juin à dix-huit heures, le Conseil Communautaire de Nîmes Métropole régulièrement convoqué le mardi onze juin s'est réuni au nombre prescrit par la loi, dans la salle des délibérations, sous la Présidence de Monsieur Jean-Paul FOURNIER, Président.

OBJET DE LA DELIBERATION

Projet d'extension de la ligne 1 (axe Nord Sud) de transport collectif en site propre avec un bus à haut niveau de service - Approbation du bilan de la concertation, du programme de l'opération et du projet à soumettre à l'enquête publique

Présents :

M. FOURNIER **Président**,

M. ARRIC, M. ALLIER, M. BAZIN, M. BECAMEL, M. BERGOGNE, M. BOLLECKE, M. DELSOL, M. FRICON, M. GABACH, M. GAZIELLE, M. GARD, M. MAZAUDIER, M. PAULIN, M. PERIOTTI, M. PICOLO, M. PORTAL, M. PRATS, M. PROUST, MME SABATIER, M. TOUCELLIER, M. VIAN, M. VINCENT **Vice-Présidents**

M. BADRE, MME BOURGADE, M. FILIPPI, M. GAILLARD, M. GUIARDEL, M. MAYOR, M. PRODDA, M. SERAPHIMIDES **Membres du Bureau**

MME AGULLA, M. ALDON, MME ALLIEZ YANNICOPOULOS, M. ANDRE, M. BOUCHIBI, M. BOURRIER, MME BOUSSIERE, M. BRETON, MME BRETTE, M. BURGOA, M. CAPELLE, MME CAZALET-VANDANGE, M. CHANCELADE, M. CHARRIER, M. COLOMBANI, M. DAHMA, MME DE GERARDI, MME DELBOS, M. ESCAMEZ, MME ESCODIDA, MME FARAUD, MME FOURQUET, M. FRANCOIS, M. GARCIA, M. GRANCHI, MME GRAS, MME IDJAMMO, MME JUANICO, M. LOESEL, M. MARCOUREL, M. MARTINEZ, M. MAS, M. MATHIEU CHARIOL, M. MINGAUD, M. PERIER, M. PLANTIER, MME SANS, M. TARGUES, M. TAULELLE, MME TOURNIER BARNIER, MME VALDO-VISTOLI, M. VERDIER, M. VIVIET **Conseillers Communautaires**

Absents excusés :

M. BRUYERE est remplacé par MME BATTE
M. AVELLANEDA (donne pouvoir à M. SERAPHIMIDES), M. BAZIN (donne pouvoir à MME BOURGADE), M. LACHAUD (donne pouvoir à M. PRODHA), M. RIVAL (donne pouvoir à MME SAUVAIRE), M. TIBERINO (donne pouvoir à M. FOURNIER), MME BARBOSSE (donne pouvoir à MME JUHANNO), M. RAYMOND (donne pouvoir à M. PERIER), MME SANCHEZ (donne pouvoir à M. GARD), M. SEGUELA (donne pouvoir à M. GAILLARD), M. VALADE (donne pouvoir à MME SANS)
M. CALVIE (absent excusé), M. BALMAS (absent excusé), M. CHEV (absent excusé), M. REDER (absent excusé), M. ROUS (absent excusé), M. DEVOL (absent excusé), M. DORTHE (absent excusé), M. FAVIER (absent excusé), MME FAVN (absente excusée), MME LINGLIN (absente excusée), MME MARTIN (absente excusée), M. MERRIEL (absent excusé), M. OLIVE (absent excusé), M. REBOLLO (absent excusé), M. SALTON (absent excusé), M. SOULACE (absent excusé)

Nombre de membres afférents au Conseil :	101
Nombre de membres en exercice :	100
Nombre de membres présents :	074
Nombre de suppléants :	01
Nombre de procurations :	019

Réalisation de la première section de l'extension nord de la première ligne de Transport Collectif en Site Propre de la Communauté d'Agglomération Nîmes Métropole

Rapporteur : M. Vivian Mayor

T-D N° 2013 - 04 - 002

OBJET : Projet d'extension de la ligne 1 (axe Nord Sud) de transport collectif en site propre avec un bus à haut niveau de service - Approbation du bilan de la concertation, du programme de l'opération et du projet à soumettre à l'enquête publique

1. CONTEXTE GENERAL

La présente délibération a pour objet la présentation et l'approbation du bilan de la concertation préalable à l'extension de la ligne de TCSP (Transport en Commun en Site Propre) avec un bus à haut niveau de service (BHNS). Elle vise également à approuver le Programme de l'Opération et déterminer le projet à soumettre à l'enquête publique.

Par délibération n° 2004-06-18 en date du 30 septembre 2004, le Conseil Communautaire de Nîmes Métropole a approuvé le principe de la réalisation d'un réseau de TCSP sur le territoire de Nîmes Métropole. Il est composé de deux axes : TCSP axe Nord / Sud et TCSP axe Est / Ouest.

La réalisation de ce réseau de TCSP fait partie des actions du Plan de Déplacements Urbains (PDU) de Nîmes Métropole, adopté le 6 décembre 2007, confortant les orientations du schéma de cohérence territoriale (SCoT) Sud Gard. Il s'agit de desservir les principaux pôles générateurs de trafic de l'agglomération avec un saut qualitatif dans l'offre de transport et une alternative crédible à l'utilisation de l'automobile pour les déplacements.

Une première section de la ligne T1 de TCSP a été mise en service le 29 Septembre 2012. Elle permet de relier le Parking Relais situé au droit de l'A54 aux Arènes, soit un parcours aller /retour d'environ 9km.

Afin de poursuivre la constitution du réseau, par délibération n° 2012-06-056 en date du 9 juillet 2012, le Conseil Communautaire a délibéré sur l'opération d'extension Nord de cette ligne T1, le coût prévisionnel, les objectifs, ainsi que les modalités de concertation proposées au titre de l'article L.300-2 du Code de l'urbanisme.

Par délibération n° 2012-06-032 du 28 septembre 2012, le Conseil Municipal de la Ville de Nîmes a donné *« un avis favorable sur les objectifs de l'opération d'extension Nord de la ligne T1 de TCSP ainsi que sur les modalités de la concertation délibérés par Nîmes Métropole »*.

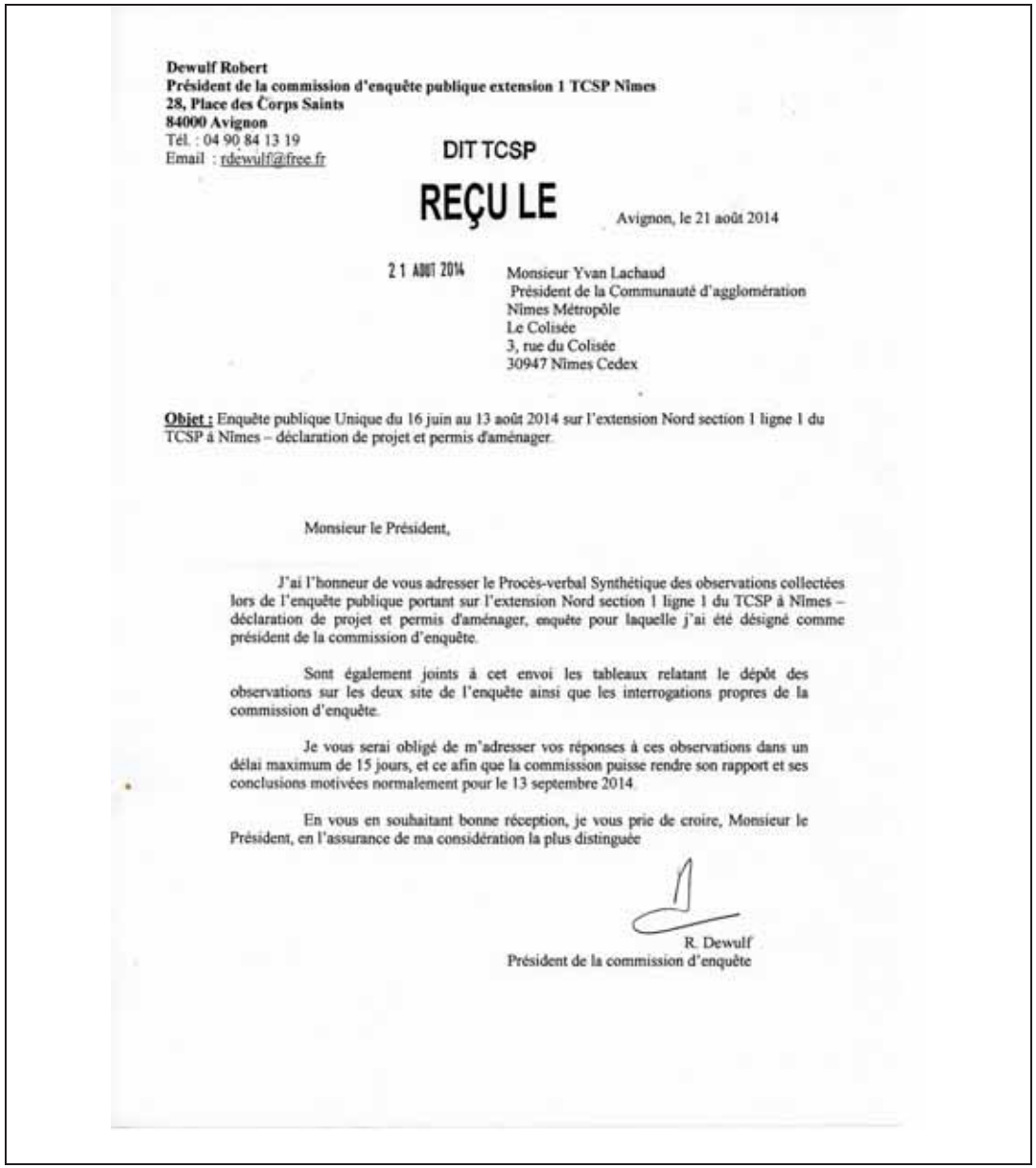
Au vu de l'avis favorable de la Ville de Nîmes, le Conseil Communautaire de Nîmes Métropole a approuvé, par délibération TD n° 2012-07-072 du 3 décembre 2012, les objectifs de l'opération ainsi que les modalités de concertation suivants :

« 1 - Objectifs

- poursuivre la construction d'un réseau cadencé performant de transports publics afin de diminuer la dépendance automobile ;

- s'intégrer dans une stratégie urbaine globale permettant un accès direct au cœur de l'agglomération et maintenir ainsi l'attractivité du centre-ville ;

Annexe 5: Lettre du 21 août 2014 de M. le Président de la commission d'enquête adressée à M. le Président de Nîmes Métropole pour la remise du Procès-verbal synthétique des observations.



Dewulf Robert
Président de la commission d'enquête publique extension 1 TCSP Nîmes
28, Place des Corps Saints
84000 Avignon
Tél. : 04 90 84 13 19
Email : rdewulf@free.fr

DIT TCSP

REÇU LE

21 AOUT 2014

Avignon, le 21 août 2014

Monsieur Yvan Lachaud
Président de la Communauté d'agglomération
Nîmes Métropôle
Le Colisée
3, rue du Colisée
30947 Nîmes Cedex

Objet : Enquête publique Unique du 16 juin au 13 août 2014 sur l'extension Nord section 1 ligne 1 du TCSP à Nîmes – déclaration de projet et permis d'aménager.

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous adresser le Procès-verbal Synthétique des observations collectées lors de l'enquête publique portant sur l'extension Nord section 1 ligne 1 du TCSP à Nîmes – déclaration de projet et permis d'aménager, enquête pour laquelle j'ai été désigné comme président de la commission d'enquête.

Sont également joints à cet envoi les tableaux relatant le dépôt des observations sur les deux site de l'enquête ainsi que les interrogations propres de la commission d'enquête.

Je vous serai obligé de m'adresser vos réponses à ces observations dans un délai maximum de 15 jours, et ce afin que la commisssion puisse rendre son rapport et ses conclusions motivées normalement pour le 13 septembre 2014.

En vous en souhaitant bonne réception, je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'assurance de ma considération la plus distinguée

R. Dewulf
Président de la commission d'enquête

Annexe 6: Lettre du 3 septembre 2014 de M. le Président de Nîmes Métropole à M. le Président de la commission d'enquête lui adressant son mémoire en réponse aux observations**.**

nîmes métropole

DIRECTION DES INVESTISSEMENTS TRANSPORTS
ET TCSP

A l'attention de Monsieur Dewulf,
Président de la Commission d'Enquête
28 place des Corps Saints
84000 Avignon

Nîmes, le 01 Septembre 2014

Ref : MP/LM/FB/NM/ D2014-78000/0

Suivi par : Françoise BATTAULT

Objet : Réponses apportées par Nîmes Métropole suite à la clôture de l'enquête publique

Monsieur le Président de la Commission d'Enquête,

Suite à la clôture de l'enquête publique unique relative au projet d'extension de la ligne 1 de TCSP qui s'est tenue entre le 16 Juin et le 13 Août 2014, vous m'avez remis le 21 Août dernier, les documents suivants dont je vous remercie :

- Le procès verbal de synthèse des observations du public, classées par rubriques (deux rubriques : Déclaration de Projet et Permis d'aménager), et par thématiques (sept thèmes pour la première et deux pour le second),

- Un second document comprenant les éléments de questionnement de la Commission d'Enquête.

Chacune des observations a fait l'objet d'une analyse attentive et j'ai l'honneur de vous transmettre les réponses apportées par Nîmes Métropole aux questions formulées dans ces deux documents.

Espérant avoir répondu à l'ensemble de vos interrogations, je suis à votre disposition pour toute précision et vous prie d'agréer, Monsieur le Président de la Commission d'Enquête, l'assurance de mes respectueuses salutations.

Le Président

Yvan LACHAUD

Nîmes Métropole
Le Président
Yvan LACHAUD

Reçu le
3/9/2014
R DEWULF

PJ : 2 documents et leurs annexes

Le Colisée
3 rue du Colisée
30947 Nîmes Cedex 9
Tél. : 04 66 02 55 55
Fax : 04 66 02 55 10
www.nimes-metropole.fr

Annexe 7 Observations collectées par intervenant

EXTENSION NORD SECTION 1 DE LA LIGNE 1 DU TCSP PAR UN BHNS (ECUSSON)

Enquête Publique unique du 16 juin au 13 août 2014 portant sur la déclaration de projet et le permis d'aménager

PROCES VERBAL SYNTHETIQUE DES OBSERVATIONS

Les observations émises lors de l'enquête publique dans les deux sites, Hôtel d'Agglomération Nîmes Métropole (HA) et Hôtel de Ville de Nîmes (HV), ont été regroupées d'une part selon l'objet principal de l'enquête sur lequel elles portent, à savoir la déclaration de projet et/ou le permis d'aménager, et d'autre part en fonction des thèmes essentiels qui peuvent s'en dégager, certaines étant réparties sur les deux objets et plusieurs thèmes.

DECLARATION DE PROJET

Thème 1 : conditions de l'enquête

HA 53 – M. Patrick FOREST : lecture du dossier malaisée sur internet.

HA 54 – M. Maurice ROBERT, Secrétaire Union Comités Quartier Nîmes métropole :
adresse lettre au Préfet de Région contestant le contenu de sa réponse sur la consultation de l'Autorité Environnementale.

HA 69 M. Mme F. BALTA : font part des conditions déplorables de réception du local mis à disposition pour la consultation et la rédaction des observations à l'Hôtel de Ville.

HA 72 – M Denis BERLEMONT : accès documents internet difficile.

HV 22 – Signature illisible : l'enquête constitue une fausse démocratie.

HV 28 - M. Denis DELMAS : considère que l'environnement de l'enquête est insuffisant pour se prononcer convenablement.

HV 33 – Mme Marie Pierre MERCIER : demande l'ouverture de registres dans toutes les communes de l'agglomération et une réunion d'information.

HV 34 – M. Pierre CHEVALIER : considère que la période et les conditions de l'enquête ne permettent pas d'étudier les détails du projet.

HV 40 – M. A. FRANCISCO : juge le dossier « monstrueux », avec un fatras de chiffres et d'affirmations, favorables au projet, non démontrées.

HV 55 – Signature illisible : les horaires d'ouverture ne correspondent pas à ce qui est indiqué sur le site internet. Lors de la consultation, il manque les dossiers B2 et B3 ?

HV 69 – Mme T.A. ?: puisque c'est un projet de l'agglomération, estime que les documents devraient être consultables dans toutes les communes, tous les citoyens de l'agglo étant concernés.

HV 93 – Mme Marie Pierre MERCIER : demande la prolongation de l'enquête et la consultation sur l'ensemble de l'agglomération, (en rappelant les dispositions prévues), si l'enquête sur les 26 communes est envisageable et réunion publique ? Rappelle les difficultés pour obtenir les documents informatiques après paiement.

HV108 - M. Michel OLLIER : constate que les conditions d'accueil et de fonctionnement de la commission ne sont pas satisfaisantes, et remercie son Président pour son accueil.

HV116 – anonyme : pourquoi le mémoire de Ecolo-Nîmes n'est pas mentionné dans les courriers reçus à l'Hôtel de Ville ?

HV125 - M. J.R. DELPLA : note que le local de consultation est fermé à son arrivée à 11h et doit s'adresser à l'accueil pour obtenir son ouverture, puis assurer la réception d'autres personnes.
Dénonce la complexité des documents à consulter, le nombre de pages pour de nombreuses redites sans intérêt et sans réelle justification.

HV151 – Mme Christine BERLEMONT : pourquoi soumettre ce projet en période de vacances ?
A quoi sert l'enquête puisque M. le Maire de Nîmes a dit que les travaux se feraient quel que soit le résultat ?

Thème 2 : prolongation du délai d'enquête

HA 4 – Mme Marie Pierre MERCIER : demande la prolongation de l'enquête publique jusqu'au 18.08.2014 compte tenu de la période estivale et de l'épaisseur du dossier.

HA 14 - M. COUVRAT : venu 3 fois pour étudier le volumineux dossier, estime le temps de la consultation est trop court et demande que l'enquête soit prolongée jusqu'au début octobre.

HA 15 – M. F. MEDINA : Exprime des remarques sur les modalités de l'enquête et considère qu' un mois et deux sites sont insuffisants.

HA 18 – Mme Annette HAAS : pense qu'il faudrait prolonger l'enquête d'un mois par rapport aux vacances et au climat.

HA 28 – Mme Danièle PAOLI, Présidente de Terre de Commerces 30 : Au vu des conditions d'enquête et de la période des soldes qui ne permet pas aux commerçants de dégager le temps nécessaire pour consulter le dossier et rencontrer la commission d'enquête, demande que la période de consultation publique soit prolongée d'un mois.

HA 57 – Mmes Françoise DUMAS et Catherine BERNIE-BOISSARD, M.Sébastien GROS, Conseillers Communautaires Nîmes Métropole : demandent la prolongation de l'enquête jusqu'au 30.09.2014, vu l'importance de la consultation et des enjeux pour les habitants de l'agglomération et la période estivale.

HA 72 – M. Denis BERLEMONT : un mois de délai est insuffisant.

HV 30 – Signature à déchiffrer : Compte tenu d'une lecture du dossier difficile sur internet, d'un problème d'accueil, de la période des vacances scolaires pas favorable, demande la prolongation de l'enquête pendant 2 mois.

HV 31 – Mme Mireille COULAUDOU : compte tenu de la difficulté de consultation du dossier, demande la prolongation de l'enquête.

HV 32 – Mme Sophie SERVAIS : compte tenu de la difficulté de lecture du dossier sur internet et de divergences relevées entre les plans et la réalité, demande la prolongation de l'enquête.

HV 35 – Mme C. MARREL : demande la prolongation de l'enquête.

HV 36 – Signature illisible : demande la prolongation de l'enquête.

HV 37 – Mme Monique CHEVALIER : demande la prolongation de l'enquête.

HV 38 – Mme Jamie ARNEGUY : demande la prolongation de l'enquête, la présence de 2 registres et l'enquête dans toutes les communes de l'agglomération.

HV 68 – Mme Nicole GUILLAUD : (viens pour la 3ème fois) :
Compte tenu des difficultés de lecture des plans sur internet et des conditions de consultation à l'Hôtel de Ville, demande la prolongation de l'enquête.

HV 92 – Mme Sibylle JANNEKEYN, Porte-parole de « Nîmes Europécologie » :demande d'user de la faculté offerte par l'article R.113-6 du Code de l'Environnement de prolongation de l'enquête publique de 30 jours :

- délai d'un mois trop court,
- consultation dans 2 lieux seulement,
- un seul registre et un dossier dans chaque lieu.

HV119 – M. Alain THIRARD : l'enquête préliminaire étant menée avec trop de hâte (documents non accessibles, chiffres contestables, période mal choisie) il est indispensable de repousser la limite de la consultation.

Thème 3 : inutilité et inadéquation du projet avec les besoins, coût exorbitant

HA 4 – Mme Marie Pierre MERCIER :

- S'interroge sur l'intérêt du TCSP autour de l'écusson puisqu'il existe déjà,
- Estime la nécessité d'un chiffrage détaillé et réévalué,
- Demande le trafic actuel sur T1 et la fréquentation des parkings relais.

HA 7 – M. Alain TACQUIN : donne un avis défavorable au projet :
- le site propre TCSP ajouté au couloir bus existant interdira tout arrêt sur les boulevards dont Gambetta,y compris dépose-minute pour l'accès des résidents, handicapés, livreurs, artisans,...
- les handicapés verront leurs emplacements supprimés, les artisans ne viendront plus.

HA 11 – M. Mme Claude MALLARD : avis négatif sur ce projet, émet les remarques suivantes :

- pas de desserte des gares SNCF et routière prévue,
- la ligne 1 fait double usage avec le réseau Tango,
- les dépenses somptuaires entraînées,
- la chasse aux automobilistes par la suppression des stationnement.

HA 12 – Docteur Denyse JALLATTE :

Tout le monde regrette le petit bus qui faisait le tour de l'écusson en 10 à 15mn.
Le TCSP est si cher, n'y avait-il pas plus utile ?

HA 15 - M. F. MEDINA : Projet d'un amateurisme désolant

- Intérêt du projet : pas de desserte de la gare, amélioration de la desserte des quartiers limitrophes à l'écusson et pas de nouvelle desserte du centre depuis les quartiers de population
- Impact du projet : TCSP, mais voie partagée en partie par les bus urbains et cyclistes. Avec une voie en moins on ne résout pas les soucis de circulation et d'accessibilité de l'écusson. Pas d'étude chiffrée de l'impact dans le dossier.
- Problèmes de livraisons : traversées de la voie bus par les camions et les livreurs.

HA 17 - Mme Hélène NOLENT : Projet dispendieux et inutile (25,9M€ pour 2,2km : beaucoup trop cher).
Faire le tour de l'écusson ne présente pas d'intérêt, Tram bus surdimensionné par rapport aux distances à parcourir et aux dimensions des boulevards.
Ce n'est pas le Tram bus qui va dynamiser le centre ville (voir la rue de la République).

HA 18 - Mme Annette HAAS : projet absolument inutile et trop onéreux, plus de 25M€ .
Au vu de l'exemple des commerces de la rue de la République, ce n'est pas le Tram bus qui fera revenir les gens dans l'écusson. Le Tram bus n'est pas en site propre, la voie est commune avec d'autres bus.L'argent dépensé serait plus utile pour refaire les trottoirs des rues de Nîmes.

HA 19 - M. Eric BRES : opposé à l'extension de la ligne du Tram bus autour de l'Ecusson.

Ce projet me semble trop onéreux (18M€ /km) et ne pas correspondre aux besoins de la ville, qui devrait adopter des moyens de transport moins polluant que ce bus qui roule au diésel.

HA 20 – M. J.R. DELPLA : étonné de l'avis favorable donné par le Comité de Quartier Montcalm – République. Je ne sais pas ce que le tour de l'écusson par le tram bus m'apporterait.
La première section n'est inachevée que pour les promoteurs du projet : elle se suffit à elle-même.

HA 22 – M. Gilles PATEY :
Il faut empêcher la réalisation de ce projet démesuré et totalement inutile.
Demande un bilan chiffré du 1er tronçon : les chiffres de passagers sont contredits par les comptages, embouteillages, désorganisation du réseau.
Les dimensions de l'écusson (500m du Nord au Sud et de l'Est à l'Ouest) peuvent être franchies à pied en 5-10mn en marchant normalement ; le temps de trajet en TCSP sera au moins égal.
Le coût est prohibitif, 10M€/km voire 20, comme pour le 1er tronçon.
La dénomination de TCSP est erronée puisque d'autres bus utiliseront le même itinéraire, comme sur la ligne actuelle.
Le problème des pannes possibles des bus n'est pas pris en compte.

HA 26 – Signature illisible :
L'étude des déplacements serait faite après la mise en place du TCSP, la logique serait inverse.
La loi LOTI préconise de favoriser les transports doux (vélos, piétons), ce n'est pas le cas pour ce projet.
Le partage du couloir du TCSP avec les autres bus va entraîner une baisse de la vitesse commerciale.
Un couloir de TCSP doit être infranchissable pour bénéficier de financements aidés, qu'en sera-t-il alors que le coût au km est de 10M€ ?
Émet un avis défavorable au projet tel qui est contraire au PSMV (arbres).
Risque d'entraîner des recours au Tribunal Administratif car non conforme à certains règlements.
Pourquoi ne pas faire de vraies études en vue d'un TC digne de ce nom, au lieu de vouloir imposer ce projet ? Qu'en est-il de la desserte de toutes les communes ?

HA 29 – Mme Agnès CHARAIX-PY, conseillère municipale de Nîmes et de la communauté :
Estime que la démonstration de l'intérêt général du projet n'est pas faite et conteste les affirmations suivantes :

- amélioration de l'accessibilité au centre ville,
- gain de temps des usagers liés à la décongestion du trafic,
- gains environnementaux.

HA 32 – Groupe Front de Gauche – EeLV : est opposé au projet tel qu'il est soumis à l'enquête.
Favorable au développement des transports en commun, mais soucieux de la satisfaction des besoins de la population, de l'impact environnemental et des deniers publics, considère ce projet non satisfaisant : coût comme un véritable Tramway, utilisation du gasoil, ..

HA 34 – Mme Simone CHAZE : considère le projet comme une aberration :

- dimensions du bus avec périmètre restreint et nombreux arrêts,
- réduction de la circulation automobile pour les habitants des quartiers Nord sans parkings d'accueil,
- coût exorbitant.

HA 35 – M. Pierre Marie CHAZE :
Aucune correction sur le projet suite aux critiques faites sur la première partie.
Coût prohibitif, aucune solution alternative examinée (petits bus électriques),

HA 36 – Mme Lise GROS : n'est pas d'accord avec ce projet pour les raisons suivantes :

- ne solutionnera pas les problèmes de circulation aux heures de pointe et occasionnera une gêne à la circulation,
- privilégiera la desserte du centre ville et polluera davantage, (il faudrait utiliser de petits véhicules),
- coût disproportionné,
- marginalisera les quartiers périphériques et ne résoudra pas les difficultés de la circulation Est-Ouest.

HA 37 – Mme Corinne GODIER : conteste la priorité accordée à l'extension :
- coût exorbitant par rapport à l'utilité, les flux majeurs étant Est-Ouest,
- isolation des quartiers périphériques,
- vision « auto-centrée » du développement urbain,

Émet un avis fortement défavorable.

HA 38 et HA 81– ECOLO-NIMES – Groupe de réflexions : s'il reconnaît des décisions positives, il reste circonspect sur :
- la capacité de portance des voûtes du réseau fluvial souterrain des boulevards,
- la prise en compte des nuisances sur les boulevards et en périphérie,
- l'absence de connexion au pôle multimodal de la gare.

HA 40 – Mme Catherine BERNIE-BOISSARD, Conseillère municipale et communautaire : conteste la priorité accordée à l'extension projetée :
- coût prévisible de 28M€ pour 2,2km, très supérieur à la moyenne, apparaît exorbitant au regard de l'utilité sociale et urbaine,
- l'extension du TCSP isole plus les grands quartiers périphériques,
- le projet reflète une « vision autocentrée » du développement urbain sans revitaliser le cœur de ville, et aucune solution aux problèmes d'accès en provenance des 26 communes de l'agglomération.

Émet un avis fortement défavorable au projet.

HA 41 – M. François SEGUY : émet les réflexions suivantes :
- coût de 100M€ pour 6,5 km, très supérieur à celui d'un véritable tram,
- dette de 61M€ au 31.12.2013, et 70M€ fin 2014, avant démarrage des travaux,
- projet non économiquement supportable par la collectivité,
- tracé non TCSP sur toute sa longueur entraîne des perturbations du trafic Est-Ouest,
- l'amplitude et la fréquence de la ligne actuelle vont diminuer à partir du 25.08 !

Est contre ce projet qui ne satisfait en rien les objectifs d'un Transport en Commun conforme au Code des Transports.

HA 42 – M. André FRANCISCO : émet des interrogations fondamentales sur :
- Nécessité du projet au vu du rapport coût/avantages non démontré, dont seul intérêt est de remettre le tour de l'écusson en état.
- Incohérences liées à l'impact négatif sur le centre ville comme pour le 1° tronçon, avec le PDU (multi-modalité), projet plus une plaquette publicitaire, navette de correspondance supprimée par manque d'efficience, non passage par la gare,volume des documents qui ne font que rappeler l'étude initiale.
- Montant : rapport qualité/prix ? Financements annoncés sont-ils acquis ?

Projet non d'utilité publique car ne rend pas service à la collectivité et son rapport coût/avantages est particulièrement mauvais. Est formellement opposé à sa réalisation.

HA 43 – Mme Régine PRUCEL : effarée par le coût de réalisation de cette ligne aussi inutile qu'absurde. Autant la remise en état du tour de l'écusson et des places semble une nécessité, autant la réalisation de la ligne TCSP à contre sens avec 6 stations s'apparente à une question de prestige coûteux qu'à une réponse au besoin de transport.
Croit comprendre que le 1° tronçon est illégal et donne un avis très défavorable à ce projet inutile, coûteux et, en aucun cas, d'utilité publique.

HA 47 – M. A. FRANCISCO, Secrétaire général de Tous pour Nîmes et son agglomération :
S'interroge sur le caractère d'utilité publique du projet : proportionnalité coût/services rendus défavorable (28M€/nombre de passagers transportés et non;;;;;;). Dossier sans intérêt nouveau.

HA 48 – M. Jean David ATTIA : Projet inutile, sans fondement d'intérêt général pour les citoyens :
- traversée de l'écusson en 10mn à pied,
- TCSP ne desservant pas les gares et entraînant des dysfonctionnements de la circulation et un surplus de pollution,
- pas d'effet positif sur l'attractivité commerciale, l'embellissement n'attirera pas le client,
- le coût de 28M€ paraît exorbitant pour la majeure partie des habitants de l'agglomération, avec des contraintes supplémentaires.

HA 49 – Mme Arlette CHEVALIER : est défavorable au projet d'extension du TCSP autour de l'écusson, fort coûteux avec des perturbations et paraît inutile : projet à abandonner.

HA 50 – Mme Sylvie SERVAIS : projet non d'intérêt général du fait de son extension limitée à 2,2km dans l'hypercentre, avec impact infime sur la desserte des 27 communes de la communauté.
Pourquoi risquer une telle somme sur un projet dont la suite est hypothétique vers Hoche-Sernam ? Pourquoi imposer la contribution des habitants de l'agglomération à ce projet ?
Absence de l'enquête ménages-déplacements qui aurait dû être préalable et non postérieure ?
Nombreux points d'encombrements, pollution, résultats fictifs,..
Il s'agit d'un bus à soufflet, le projet ne correspond pas à la définition d'un TCSP car ne répond à aucun critère. Il n'apporte aucun gain pour les modes doux (trottoirs avec places de livraisons).
Il n'est pas une alternative crédible à la marche à pied (accès à la gare, à Caissargues?)
Les documents sont erronés, il manque le budget prévisionnel, les études ne sont pas complètes.
Les travaux auront un impact sur les commerces et la vie économique de l'écusson.
Il s'agit d'un projet dangereux, cher, inutile qui ne développe pas de véritables pistes cyclables.
Il doit recueillir un avis défavorable ainsi que sur l'aménagement des places.

HA 58 – Mme Véronique BEGOT : opposée au projet coûteux et inutile :

- 28M€ pour le tour de l'écusson alors qu'il faut 10mn à pied,
- pourquoi bloquer le centre ville pour un bus non demandé qui pollue et dont les travaux vont être invivables sans faire revivre les boutiques qui ferment ?
- Là où le tram bus passe, le commerce trépasse (voir la rue de la République).

HA 59 – M. Alain MARTIN : formule diverses observations :

- contournement de l'écusson par le BHNS : rappelle l'étude du CERTU sur l'influence de la distance inter station sur la vitesse commerciale et considère que le choix de desserte en boucle est une erreur, les BHNS sont destinés à favoriser l'accès des centres pour les habitants de la périphérie.
- Nouvelle organisation des transports publics urbains:l'ouverture de la plate forme aux bus Tango entraînera une baisse de la vitesse commerciale et donc du trafic.
- Espaces réservés pour les vélos en cohabitation avec les bus présentent un danger.
- Diminution des places de stationnement non compensées et des emplacements de livraisons nécessitant des manœuvres de recul sur l'espace piéton ?
- Aucun bénéfice pour la qualité de vie ni sur celle de l'air !

HA 60 – M. Freddy CERDA : a subi la fermeture du bd de Prague dans le cadre de l'aménagement AEF, esthétique mais non fonctionnel.
Conteste le sur dimensionnement du Tram bus qui interdira l'accès du centre ville aux cars de tourisme et risque d'induire une désaffection des tour-opérateurs.

HA 61 – Mme Marie Noëlle THIBAUD : émet un avis défavorable, est contre ce projet coûteux (+ de 20M€), polluant (gasoil) mensonger (pas un tram mais un bus), destructeur pour le centre ville , qui n'a pas pour effet de réunir la ville mais au bénéfice d'intérêts personnels.

HA 62 – M. Pierre LAGARRIGUE : le bilan de la 1° ligne est un bus à soufflet et non un Tram bus, qui entraîne des bouchons sur les voies concernées.
Le projet a été annulé par une décision du Tribunal Administratif, les objectifs de fréquentation sont absurdes et le bilan carbone ? Quant au coût, moins de dépenses inutiles= moins d'impôts.
Le projet entraînera un grand nombre de places de stationnement perdues autour de l'écusson et une circulation rendue impossible vers le Nord de la ville.

HA 64 – Signature illisible : projet trop onéreux. Où vont se garer les voitures qui stationnent le long des boulevards ?

HA 65 - C.G.M. ?: avis défavorable pour l'extension de la ligne 1 du Tram bus autour de l'écusson :

- nouveau projet TCSP n'apportera rien pour mise en valeur de Nîmes et la qualité de vie,
- il faut impérativement réduire les dépenses d'investissement,
- coût du TCSP bien plus élevé que ceux de projets équivalents et insupportable pour le contribuable,
- de gros travaux d'infrastructure imposés à l'environnement, aux riverains et à l'activité commerciale déjà dégradée ou en faillite,
- aggravation des difficultés du trafic en ville et dangerosité du tracé à contre sens.

HA 66 – M. Marc VIALA, Président Nîmes Simplement : avis défavorable à ce projet :

- coût exorbitant supérieur à 28M€ pour un trajet se faisant en 10mn à pied,

- peu ou pas d'augmentation des utilisateurs : montée A54:900, arènes:2100,
- pas de desserte des gares ni des quartiers Nord-Est et Ouest,
- suppression de 320 places de stationnement sans aucune création de dépose-minute,
- mauvaise implantation de la station arènes (suppression de terrasses commerciales),
- suppression de la ligne D Nord-Sud importante pour les commerces (halles),
- une seule piste cyclable réelle sur bd Gambetta,
- aucune garantie pour fluidité de la circulation et impossibilité des livraisons.

HA 67 – M. COUVRAT : émet un avis défavorable à ce projet pour les motifs suivants :
- le coût est extrêmement onéreux (20M€) sans compter les dépassements prévisibles, pas certain que le « gros bus » apporte des améliorations correspondantes (pas TCSP) mais des embouteillages sur les boulevards,
- la voie unique sur bd Gambetta au niveau des trémies entraînera des ralentissements et une gêne pour la sortie de la contre allée non organisée par des feux,
- le problème des livraisons prévues sur l'espace piéton des trottoirs.

HA 68 – Mme Colette CEBELIEU : est contre le projet d'extension du TCSP pour les motifs :
- desserte non nécessaire, d'autres lignes existantes suffisent,
- tracé à contre sens et en concurrence avec la circulation,
- espaces réservés aux autres modes, terrasses,... réduits,
- nuisances dues aux travaux préjudiciables au commerce (cf rue de la République),
- jonction avec périphéries de la ville et de l'agglomération non satisfaites,
- prix estimé extrêmement excessif.

HA 69 – M. et Mme F. BALTA : demandent : l'intérêt de circuler à contre sens, si le nombre d'usagers de l'extérieur est inférieur à celui de l'Ecusson et leur besoin de sécurité aussi, l'insuffisance des places de livraisons , les conséquences sur le trafic des bus de l'ouverture des couloirs bus à la circulation, l'absence de compensation des places de stationnement supprimées le long des boulevards qui entraînera la désertification du centre, le renvoi regrettable de la desserte de la gare car trop simple de faire passer ligne1 par Feuchères : tout est fait pour reporter les usagers vers les zones commerciales extérieures.

HA 72 – M Denis BERLEMONT : estime que le tour de l'Ecusson peut s'effectuer à pied. Conteste la notion de site propre, l'incongruité du projet qui ne dessert pas la gare, la fréquentation prévue jugée insuffisante, les difficultés de trafics seront augmentées, les commerces auront moins de visiteurs, le reste du réseau TANGO sera pénalisé, le mode de réalisation des travaux sur tout le pourtour de l'Ecusson ne paraît pas pertinent (gêne pour l'accès des commerces).

HA 73 – M. Robert NICOLAS : se prononce contre l'utilité publique du projet d'extension de la ligne 1 du TCSP :coût élevé sans desserte de la gare, sans augmentation de la fréquentation, sans service supplémentaire pour les habitants de communes périphériques. Note l'absence d'informations sur le dossier judiciaire de la première section du T1.

HA 75 – Mme Nicole ROUSSEAU : observe que le tome D - Evaluation socio-économique du dossier reprend les arguments pour la suppression de la navette Citadine concernant la chute de fréquentation ayant conduit à l'arrêt et note que le bon sens voudrait que l'on tienne compte de cette analyse pour éviter de dépenser 20M€ pour le projet.
L'aménagement des places a une grande importance dans le dossier d'enquête publique et nous ne pouvons qu'être d'accord sur l'embellissement de la cité, mais ne concerne aucunement l'extension de la ligne T1 : avis défavorable.

HA 76 – M. Robert NICOLAS : coût de 28M€, dont 8M€ pour les places et 20M€ pour le TCSP, projet coûteux au regard de la fréquentation modeste de la ligne actuelle, du gabarit du véhicule, de la nécessité de circulation en sens inverse de l'actuelle, du coût du tram bus : moyen de desserte totalement inefficient sur parcours proposé.
S'il est pour la réfection des abords de l'Ecusson, est contre le projet de desserte proposé.

HA 77 – M. Robert NICOLAS : le projet ne s'insère pas dans une politique globale des transports urbains de la ville et de l'agglomération.
Coût exorbitant au regard de la fréquentation et des services rendus : pas d'accroissement du nombre des usagers, désertification du centre ville, bouchons aux entrées de la ville.
Est contre l'utilité publique de ce projet.

HA 79 – M. ROBERT, Secrétaire de l'UCQNM : (voir HV148)

HA 80 – M. Roland ROUSSEAU : émet diverses observations sur le contenu du Tome D – Evaluation Socio-Economique du dossier, pages 67 et 68 :

- l'affirmation sur la nouvelle clientèle des transports en commun prise à la voiture n'est pas vérifiée et porte sur T2 et T1,
- le gain pour le report modal porte sur T2 et ne démontre pas l 'attractivité de T1.

Par ailleurs, les pages 78 à 223 du tome B2 du Permis d'aménager ne portent pas sur l'extension de la ligne mais sur l'aménagement urbain.
L'extension de la ligne T1 autour de l'Ecusson ne répond pas aux critères d'un BHNS en TCSP, prévu pour faciliter les déplacements rapides de la périphérie des agglomérations vers les centres, alors qu'elle correspond à du cabotage, déjà effectué par les autres lignes de bus.
Les arguments présentés pour justifier ce projet ne sont pas probants, d'autant que le dossier mélange toutes les opérations envisagées : Avis défavorable à l'extension de la ligne 1 présentée.

HA 82 – Mme Véronique PINGUET : tiens à manifester son désaccord sur l'extension vers le centre ville de la ligne du TCSP dans la mesure où le centre ville constitue un petit périmètre qui peut se parcourir à pied avec les bus existants. Est contre le projet actuel.

HV 20 - « Nîmoise d'adoption » : projet sans intérêt, dépense excessive et inutile alors que la ville se dégrade.

HV 23 – Signature illisible : contre un bus à contre sens et son coût.

HV 30 – Signature à déchiffrer : est sceptique sur l'intérêt général du projet pour les habitants de l'agglomération au regard du coût et des financements.

HV 34 – M. Pierre CHEVALIER : juge ce projet inutile et coûteux.
Considère que les temps de parcours à pied entre le bd Gambetta et les Arènes ne justifient pas un tel investissement et propose de recourir à des navettes.

HV 40 – M. A FRANCISCO : 28M€ pour du cabotage autour de l'écusson, c'est hors de prix.
Cela ne réglera pas les bouchons sur Jean Jaurès et Salvador Allende.
Des améliorations sont en attente, la gare n'est pas desservie.

HV 42 – M. André FECH ?: Contre l'extension de la ligne 1.
Pourquoi dénaturer les boulevards ? Les petits bus étaient parfaits.

HV 43 – M. Iker MARTINEZ : contre le projet d'extension ligne 1pour les motifs suivants :

- enlèvement de places de stationnement pour les résidents du centre ville,
- atteinte au développement des commerces de l'écusson,
- utilisation d'un budget pouvant être destiné au développement d'autres quartiers,
- centre ville « pas gêné » par la circulation et les nouveaux moyens de transport.

HV 44 – Signature illisible : priorité aux citoyens qui habitent l'écusson, pas pour les moyens de transport.

HV 45 – anonyme : aménager l'écusson : très bonne idée, mais pourquoi ne pas privilégier le réseau existant et favoriser le centre ville au lieu d'éviter les embouteillages vers le sud et les commerces ?

HV 47 – Mme Monique CHEVALIER :

- Le BHNS circulant de manière classique sur le cours Jean Jaurès lors de la Féria, pourquoi l'équiper d'un guidage optique coûteux ?
- Demande des informations sur le budget qui lui paraît aléatoire.
- Soulève le problème du charme de la ville qui serait rompu et celui de la pollution.

HV 49 – Signature illisible : à la place de la ligne 1, qui ne présente pas grand intérêt, il est plus urgent de s'occuper de l'intérieur de l'écusson : chaussées, trottoirs, nettoyage et entretien.

HV 52 – Mme Anne SOULET : choquée par les projets qui continuent ce qui avait été annulé pour le TCSP.

HV 56 – Signature illisible : dénonce
- les nombreuses tranchées au pied des arbres qui auront un impact sur leur existence.
- le prix au kilomètre est trop important et très différent de ceux annoncés par le Ministère du Développement Durable pour ce type de projets.

Projet incompatible avec l'écusson : suis défavorable au projet de TCSP présenté.

HV 57 – M. COSTE ? : incroyable, la gare toujours pas desservie alors que partout ailleurs, on essaie de favoriser les connexions ferroviaires et routières.

HV 58 – Signature illisible : un grand nombre de citoyen(ne)s s'opposent au projet :
- coût énorme,
- inutile de contourner l'écusson (assez de bus et suppression de la citadine qui suffisait),
- projet repris alors qu'il a été annulé,
- pas de desserte des quartiers populaires, projet pour touristes,
- choix non écologiques : on déracine des arbres, on utilise le gasoil,
- publication ultérieure de la poursuite des travaux avec l'assentiment de la population.

HV 59 – Mme Simone ATTIA : projet inutile, mal pensé et coûteux :
- Inutilité et aberration du projet : la traversée de l'écusson se fait à pied en 10mn,

La gare est toujours ignorée (inter connection) et Caissargues non desservie.
- Coût exorbitant au plan financier (18M€/km) et environnemental : pollution engendrée par les embouteillages dus au tram bus,
- Coût économique : disparition des commerces, accès au centre ville plus difficile.
- « Habillage » du projet par de belles places : pas besoin du TCSP pour cela.
- Que pensent les habitants de l'agglomération ?

HV 62 – M. A. CLAVEL : arrêtons de dépenser inutilement de l'argent, de « se faire plaisir ».
Le tour de l'écusson se fait en 1/4h à pied, un minibus suffirait dans le même sens que les voitures.
Le centre ville est moribond : vide d'habitants et de commerces, les halles ne fonctionnent que le W.E. par manque de stationnement.
Toujours pas de TCSP à la gare SNCF !

HV 68 – Mme Nicole GUILLAUD : est contre ce projet tel qu'il est conçu.
- ne comprend pas pourquoi l'enquête ménages - déplacements n'a pas été faite avant l'élaboration du projet (prévue entre novembre 2014 et mars 2015) pour tenir compte de la réalité des besoins.
- Il n'existe pas un bilan sérieux après la mise en service de la ligne 1 : bouchons au carrefour de l'Europe, gènes, pollution, qui imposent des détours en voiture.
- La trémie sur Gambetta entraînera les mêmes conséquences sur la circulation avec comme conséquence une dégradation du service des autres lignes Tango.

HV 69 – Mme T.A. ?:
- S'étonne que l'évaluation du PDU daté de 2007 et l'enquête déplacements des ménages n'aient pas été réalisées avant car elles auraient été utiles.
- Avec un coût HT de 16M€ en 2012 et 20M€ en 2014, demande combien au final, pour un tour de 2,2 km, soit 10M€/km alors que le Ministère annonce 3M€/km.
- Est-ce un TCSP et bénéficie-t-il de l'aide de l'Etat puisque son itinéraire est emprunté par les autres bus Tango ?
- Le TCSP apparaît une bonne opération pour la Ville qui va faire payer les trottoirs des boulevards par l'agglo et garde uniquement à sa charge le réfection des places (8M€).
- Pourquoi ce projet énorme alors que les bus desservant déjà l'écusson existaient et ont été supprimés (Citadine). Ce projet cher supprime des lignes existantes et pratiques.
- Le TCSP est sensé faire baisser la circulation automobile, mais on constate bouchons et embouteillages avec quelles répercussions sur les bus ?
- Ce projet n'est pas d'intérêt général et doit être abandonné : je suis défavorable à ce projet. Non au faux TCSP !

HV 71 – Signature illisible : scandalisée par ce projet mal conçu et très cher, qui n'apporte rien aux habitants.
- 1 - L'abattage des arbres centenaires semble n'avoir gêné personne, sauf qu'ils protégeaient de la chaleur, faisaient de l'ombre et ne sont plus vivants.
- 2 - Des trottoirs pourris, défoncés en prévision du passage du tram bus et jamais réparés, d'ailleurs, entretien inexistant surtout dans l'écusson.
- 3 - Le Tram bus devrait passer par la gare et desservir d'autres quartiers, route d'Uzès ou d'Avignon,...Permettre d'accéder aux commerces du centre qui ferment faute de clients qui vont dans les « temples de la consommation » extérieurs.

- 4 - Un chantier très cher et inutile : pourquoi vouloir faire le tour de l'écusson alors que depuis les Arènes, on peut se rendre à pied dans le centre qui est suffisamment petit, même aller aux jardins de la Fontaine.
- 5 - Pourquoi créer un nouveau bus, les bus existants auraient fait l'affaire ? Ce n'est pas un vrai site propre s'il fait le tour de l'écusson. Pourquoi pas un véritable Tram avec rails au lieu de cet ersatz qui fonctionne au gasoil et pollue ?

Ne faites pas ces travaux inutiles qui vont embêter et ne pas guérir le commerce moribond du centre ville. Réparez tout ce qui est détérioré et moche !

HV 73 – Signature illisible : le Tram bus dans le sens inverse a plusieurs effets néfastes :
- 1 - disparition de toutes les places de stationnement sur Gambetta et les places,
- 2 - risque manifeste d'embouteillages et de problèmes s'il tombe en panne,
- 3 - plus de possibilités de livraisons pour les commerces,
- 4 - arrêt du tram ne respectant pas les flux de clients : pas d'arrêt place Saint Paul,
- 5 - budget trop élevé par temps de crise avec des conséquences sur l'emploi dans la ville avec la mise à l'arrêt pendant les 2 ans de travaux,
- 6 - argument étrange pour justifier de faire tourner le Tram bus à l'envers pour faciliter la sortie des clients sur l'écusson sans traverser,
- 7 - manque de concertation et de vision du projet. Nîmes a besoin de revivre.

Mettre en place de vrais projets viables et ambitieux !

HV 77 – Signature illisible : pourquoi un Tram bus (énorme) pollueur et non rentable alors qu'il y a suffisamment de bus.
Et le coût ? (Question de prestige sans doute !) Quelle rentabilité actuelle ?
Avez-vous pensé aux commerçants ? Pauvre Nîmes, sale et mal entretenue !

HV 79 – Mme MORALES : n'est pas du tout favorable au nouveau (Tram)bus, trop coûteux et inutile (des bus circulent déjà mais devraient passer plus tard le soir.
Encore des travaux qui vont rendre la ville invivable !

HV 81 – M. J. P. ?: il y a urgence de rénover les boulevards et toutes les rues de la Ville, mais réaliser un tel projet est inutile car il n'y aura plus d'argent pour le reste !
Quand ce projet se fera, ce sera pire ! La circulation sera reportée sur les autres périphériques irrespirables.

HV 82 – Comité de quartier Feuchères-Esplanade et rues adjacentes :
Le TCSP n'est qu'une appellation. Comment va-t-on le rentabiliser, en le prolongeant au Nord ou au Sud ?
C'est le prétexte pour recevoir de l'Agglomération le financement de la réhabilitation de la voirie de la Ville.
Le véhicule est inadapté aux besoins alors que la Citadine est à l'échelle.
Pourquoi passera-t-il devant le Palais de Justice avec une station Feuchères-Esplanade (pour la desserte de la gare) ?

HV 83 – M. Jacques TEISSIER : l'extension envisagée n'est absolument pas prioritaire, d'un coût très supérieur à la moyenne française et d'utilité fort discutable.
L'extension isole les quartiers périphériques et n'est pas une solution pour l'accès au centre ville.
La fréquentation est surévaluée par le report obligé des lignes de bus supprimées.
Pas d'avis des partenaires financiers dans le dossier.
Émet un avis très défavorable.

HV 84 – Mme Sylvie BERTHIOT : la mise en circulation du BHNS a peu de justificatifs.
Le tracé ne dessert pas le Nord et fait une boucle tel un lasso autour du cœur de ville pour revenir à son point de départ au Sud.
Les plans mettent en évidence une multitudes de voies de circulation parallèles.
La longueur du BHNS est une entrave à la souplesse de la mobilité sur des trajets courts (2,2km) et son trajet sera fréquemment interrompu par des voies adjacentes en plus des 7 arrêts prévus.
Le train est absent par son éloignement alors que les autres modes de transport s'empilent sur le circuit du tour de ville.
Le choix de ce type de bus et son tracé ne sont pas adaptés à la Ville de Nîmes, des navettes devraient suffire.
L'avantage évident est la réfection des trottoirs en état désastreux, mais comment peut-on mettre à la charge financière des autres communes de l'Agglomération le coût de la remise en état des trottoirs abandonnés par la commune centre : il s'agit d'un détournement des fonds de la collectivité.

HV 85 – Mme Martine DEFREMONT : ne comprend pas le bien-fondé de cette extension :

- coût économique,
- suppression des places de stationnement sans création de parkings en périphérie
- maillage important des bus actuels autour de l'écusson,
- bilan carbone attendu au bout de 30 ans.

Elle ne répond à aucun besoin et n'améliore ni la fluidité de la circulation ni la diminution des gaz à effet de serre.
Pourquoi cette étude ne porte pas sur le tronçon partant du quartier Hoche vers le centre ville pour rejoindre l'existant (le parking permettrait de dynamiser le quartier dès sa création) ?
Si les Nîmois sont capables de faire 500m à pied pour rejoindre la gare ou se rendre à Caissargues, pourquoi ne le serait-il pas pour traverser l'écusson ?
Aspirer à une voirie correcte qui permette à tous les usagers de circuler est légitime, mais doit-on passer par la mise en place du Tram bus ?
Une nouvelle organisation des bus Tango est nécessaire mais sans passer par une telle dépense.
La réhabilitation des places doit inclure celle des rues et trottoirs sans s'y limiter.
Se prononce contre le projet soumis à l'enquête.

HV 86 – M. Michel OLLIER ;confirme son désaccord sur le projet selon courrier remis ce jour.

HV 90 – Mme Frédérique JARNOT : souhaite savoir pourquoi mettre tant d'argent et créer tant de problèmes aux résidents et commerçants du centre ville pour ne pas régler les flux de circulation qui posent problème.
Les villages autour ne sont pas desservis ni les gares.
Pourquoi la navette gratuite autour de l'écusson a été supprimée ?
Pourquoi choisir le gasoil très polluant dans une ville en cuvette ?
Pourquoi rouler à contre sens ?
Ne comprend pas la finalité du projet.

HV 91 – Mme Anne BOUCHOT : Contre ce projet de prolongement de la ligne TCSP autour de l'écusson. Projet coûteux pour pallier une politique de baisse de qualité des transports en commun à Nîmes :

- existence de la Citadine, gratuite, à remettre en fonction,
- voies voies réservées sur périphériques supprimées (périodes des Férias),
- succès de T1 faussé par suppression d'autres lignes de bus,
- haut niveau de service annoncé : les panneaux donnent des informations limitées,
- horaires des bus trop réduits, les plages horaires devraient être étendues,

Le renouvellement urbain pourrait faire l'objet d'une réflexion et d'un projet cohérent sans s'intégrer au Tram bus.
Un vrai projet d'amélioration du réseau des bus existant serait plus économique et un progrès pour la qualité de vie et l'environnement.

HV 93 – Mme Marie Pierre MERCIER : présente les réflexions suivantes :
- Procédures administratives :
  - absence d'avis de l'autorité environnementale,
  - peut-on parler d'un TCSP ?
  - S'interroge sur l'avis ABF et suites de l'avis DRAC ?
- Intérêt général : en quoi la section 1 de l'extension Nord devrait s'inscrire dans le PDU et conforter les orientations du SCOT, et permettre l'optimisation des transports publics et le développement de l'intermodalité ?
- Fréquentation et coûts :
  - aucune information sur le coût des « publicités » distribuées lors de la concertation,
  - bilan de la fréquentation non justifié pour TCSP et pour parkings-relais et quelle part pour le BHNS sur celui de l'A54 ?
  - Prévision non étayée par enquête ménages-déplacements prévue après 25 août,
  - coût de 28M€ HT non détaillé sauf répartition entre Ville et Agglomération.

Cette extension, sans intérêt réel et d'un coût prohibitif, ne peut recevoir qu' un avis défavorable de la commission d'enquête.
S'interroge aussi sur les conséquences des travaux pendant 2 ans ?

HV 96 – M. Gérard SABADEL : émet les remarques suivantes :

- Bus double et non tram bus,
- site propre sauf si emprunté par les bus Tango,
- Citadine disparue depuis quelques années car déficitaire, le TCSP sera-t-il rentable surtout en ne desservant pas la gare,
- les livraisons paraissent oubliées : manque d'emplacements et non prise en compte des semi-remorques.
- Pistes cyclables tant réclamées mais non utilisées (Jean Jaurès, Pompidou,..)

Une dépense pharaonique pour satisfaire quelques étudiants, fonctionnaires et employés de banques, tout le reste étant installé en périphérie (grands magasins, ..), d'où l'inutilité de ce projet.

HV100 – Mme V. LOUËT : le Tram bus est totalement superflu avec les transports existants.
Insiste sur le maintien des arbres sur les boulevards .

HV105 – Mme A. GUILLAUME : s'oppose au projet pour les raisons suivantes :
- disproportion entre la taille du bus et celle de la ville (Ecusson),
- difficulté pour les commerçants de maintenir leur activité avec réfection des trottoirs des boulevards (voir rue de la République, belle mais inanimée),
- la circulation du Tram bus constituera un rempart mobile autour de l'écusson alors que les piétons pourraient animer les voies du centre,
- n'adhère pas à la participation à la dépense pour ces travaux.

HV106 – Comité de Quartier de Camplanier : la ligne T1 et son extension ne peuvent satisfaire les besoins du quartier et constitue au contraire une barrière quasi infranchissable pour aller de l'Ouest vers l'Est (ralentissements). Quelles conséquences pour le projet d'extension à contre sens , sans parkings relais .
Demande à la commission d'émettre un avis défavorable, le projet n'étant pas d'intérêt public.

HV107 – M. Claude ALLET : 6 raisons pour ne pas prolonger la ligne T1 autour de l'écusson :
- pas d'intérêt d'agglomération (ligne T1 confinée à Nîmes),
- fréquentation est un échec (30 passagers/véhicule) inférieure à un bus ordinaire,
- n'a pas arrêté l'hémorragie des commerces en centre ville, au contraire,
- entraînera la baisse significative de la vitesse commerciale des autres lignes par la suppression des couloirs réservés,
- effets socio-économiques négatifs majorés (perte de temps),
- taux de rentabilité interne calculé manifestement erroné.

Ce projet ne revêt pas de caractère d'utilité publique.

HV109 – M. Michel OLLIER : le projet ne s'attaque pas au fonds du problème de circulation :
- bouchons récurrents actuels sur le bd Gambetta, problème de la contre allée et du quai de la Fontaine.
- Les perspectives d'amélioration ne sont pas cohérentes et crédibles.

HV110 – M. P. JOURDAIN : le Tram bus est plus un bus qu'un tram qui fonctionne au gas oil qui pollue : avis défavorable pour ce projet inutile et coûteux.

HV112 – M. P.H. R.... : tous les bus ont été supprimés dans quartier compris entre Jean Jaurès, République, Feuchères et Talabot qui est devenu enclavé, pour imposer un Tram bus coûteux et qui rend moins de services (Musée des Beaux Arts moins visité).
Oui au Musée de la Romanité, mais non au Tram bus coûteux et inutile autour de l'écusson.

HV117 – Signature illisible : non à des travaux inutiles et coûteux.

HV118 – Mme Martine GAGETTA-THIRARD : quel intérêt pour l'usager de l'extension de la ligne T1 ? Aucune précision suffisante dans les études, impôts, enjeux réels, accès facilité aux commerces périphériques pour les clients du centre ville ?

HV119 – M. Alain THIRARD : le montant élevé des impôts devrait inciter à des solutions moins coûteuses et proches des besoins réels des Nîmois. Travaux prévus non souhaitables.

HV120 – M. D. BERLEMONT : contre le prolongement où le parcours de cette ligne organise le ramassage des habitants du centre ville pour les véhiculer vers les zones commerciales.

Les commerces du centre ville sont exsangues avec AEF et Jean Jaurès qui ont duré 5 ans.
Les travaux prévus vont être le coup de grâce pour les entreprises restantes.
Peu de bénéfices du projet : bus au diesel (pollution), parcours ne pasant pas par la gare, circulation à contre sens supprimera une voie de circulation, pas de bilan de la ligne actuelle, budget pharaonique dans une période aux économies, Caissargues non desservie alors que fait partie de l'agglomération : espère un avis défavorable de la commission.

HV125 – M. J.R. DELPLA : fait remarquer que l'avis émis par une autre personne n'est pas pertinent car le problème des correspondances vers les jardins de la Fontaine n'est pas réglé par le Tram bus.
Fait part de différentes critiques qui le conduisent à émettre un avis très défavorable au projet.

HV127 – Signature illisible : est résolument contre ce projet de Tram bus autour de l'écusson :
- aucune enquête sérieuse sur résultats du 1° tronçon : circulation, embouteillages liés à ce gros véhicule,
- faire une simulation sur bd Gambetta montrerait une amplification des embouteillages,
- précédent tracé était de 17M€, est passé à 75M€, plus cher de France,
- asphyxiera l'écusson, grosse dépense superflue,
- ne dessert pas la gare,
- lier la réfection des trottoirs des boulevards au passage du Tram bus pénalise les Nîmois et les commerçants.

HV128 – Signature illisible : plus étudie le dossier, plus ne voit absolument pas son avantage et quel bénéfice pour un Nîmois. Est décidément contre ce projet exorbitant et inutile.

HV130 – Signature illisible : un bus qui essaie de ressembler à un tram ne trompe personne : ce n'est qu'un bus, qui ne passe pas par la gare ni ne dessert l'est et l'ouest.
Difficile de croire qu'aucun arbre ne sera abattu dans ce deuxième projet par rapport au premier.
Tour du centre inutile, coûteux, avec un seul point positif, les places (à voir à la fin) :
est défavorable à ce projet.

HV131 – Mme Gisèle MICHEL : Tram bus autour de l'Ecusson est une idée de luxe, de prestige insensé, inutile : dit non au projet.

HV132 – Mme Isabelle STIMBRE : seuls enseignements tirés de la ligne 1 : belle piste cyclable sur la rue de la République et augmentation de la plage horaire des bus jusqu'à minuit, mais trop cher et engendre des problèmes de circulation (feux de Jean Jaurès).
Pas convaincue par projet d'extension : investissement énorme, pistes cyclables bâclées, trop de travaux et risques d'écart de coût entre le projet et la réalisation : est défavorable au projet.

HV134 – M. Alain DESCROIX : émet les remarques suivantes :
- pas d'étude des déplacements des ménages dans le dossier, (prévue ultérieurement) qui mélange nombre de déplacements avec nombre de voyageurs,
- projet incompatible avec le PSMV (arbres du bd Gambetta),
- pistes cyclables dangereuses en conflit avec trémies de la Coupole,
- stationnement entre les arbres contraires à la charte de l'arbre,
- utilisation du couloir TCSP par les autres bus entraînera problème d'identification et rendra ce partage de voie dangereux comme le dénonce le CERTU,
- pas de passage par la gare ni de desserte Est-Ouest,
- nombreuses erreurs constatées dans l'étude socio-économique démontrent que les critères concernant le TCSP ne sont pas respectés.

Le tour de l'Ecusson est un non sens dommageable pour l'agglomération : Avis défavorable.

HV137 – M. Jean TOURNECUEILLERT : projet compliqué et cher.

HV139 – Mme Michèle ORSINI BONDOUX : relève un coût exorbitant et pense que l'Ecusson est à l'échelle de la marche à pied.

HV140 – M. Jacques BONDOUX : considère que la ville de Nîmes ne lutte pas contre la pollution et pense que le projet est inutile du fait de la disparition des commerces du centre ville.

HV141 – M. Olivier FABRE : pense que l'amélioration de la fréquentation est minime par rapport à l'investissement.

HV144 – M. RANC : n'est pas favorable au projet.

HV147 – M. et Mme OTT : projet incompatible avec une amélioration du trafic :
- coût exorbitant par rapport au service rendu,
- circulation à contre sens dangereuse et source d'embouteillages considérables au détriment des commerces (cf rue de la République),
- aberrant de faire circuler bus au diesel, plus de nuisances à l'encontre qualité de l'air.

HV148 – M. ROBERT, Secrétaire de l'UCQNM : émet les remarques suivantes :
- Le tracé choisi n'est pas le plus direct pour se rendre route d'Uzès et ne permet pas l'aller -retour par le même trajet. Il est contraire à la finalité du TCSP qui doit être un TGV du transport urbain, les lignes de bus faisant du cabotage.
- La clientèle est insuffisante pour justifier ce prolongement autour de l'Ecusson, sauf pour les seniors fragiles ne pouvant pas le traverser à pied. Il s'agit d'un trafic imaginaire sauf si 50% de la population du centre se rend dans les zones commerciales extérieures.
- L'utilisation commune de la voie TCSP par les lignes de bus et le retour par une voie sur les boulevards va réduire à une seule voie la circulation générale : comment croire à l'affirmation concernant les résultats de l'étude de trafic !

En conclusion, la solution de cabotage, l'absence de clientèle, la réduction de la vitesse commerciale et la réduction drastique de la circulation et du stationnement, avec les embouteillages en résultant, conduisent l'UCQNM à émettre un avis défavorable au prolongement du Tram bus autour de l'Ecusson.

HV149 – M. Boniface LARISTIAN : projet inadapté et sans intérêt pour un centre ville minuscule qui se traverse à pied en 5 mn.

HV151 – Mme Christine BERLEMONT : pas d'intérêt pour ce projet :
- service Tango déjà déficitaire et Tram bus sous utilisé,
- coût excessif par rapport au service rendu,
- ne passe pas par la gare et roule au gasoil (nocif) !

HV152 – M. Jean ABRIC : trop de places de parking supprimées et pas assez de places pour les livraisons, même erreur que pour la 1° ligne : travaux engagés partout en même temps, les commerces vont encore fermer et que devront faire les personnes âgées ? Pour elles, rien ne remplace des commerces en centre ville, ni Cap Costières, ni Carré sud.

HV153 – Mme Brigitte CONESAC : note que les distances sont trop courtes entre les arrêts et qu'il s'agit d'une grande dépense pour peu d'avantages (comparé au coût au km du Tramway de Besançon, celui du Tram bus de Nîmes est disproportionné). Est contre le Tram bus.

HV154 – M. Bertrand NA... ?: est contre ce projet totalement contre productif.
L'Ecusson est déjà desservi ainsi que Carré Sud par ligne Tango, prolonger le circuit par un bus polluant qui n'a rien d'un Tram, va augmenter la pollution et la circulation va en pâtir.
Préserver le centre ville et ses commerces plutôt que de favoriser Carré Sud.

HV157 – Mme Victoria HUNTER : émet un avis défavorable au projet pour les motifs suivants :
- pollution et danger pour la santé (gasoil),
- ligne 1 à un sens de circulation présente un coût exorbitant comme son extension, alors qu'un véritable Tram n'est pas plus cher,
- aucun arbre ne doit être sacrifié.

HV158 – Mme Christiane DURAND : fait part de son opposition pour les raisons suivantes :
- sans utilité réelle, centre ville et gare déjà desservis ,
- l'extension prévue est source de plus de pollution et de danger pour la santé (gasoil),
- coût exorbitant pour un seul sens de circulation,
- est opposée au sacrifice de tout arbre.

HV159 – Mme Isabelle SIMONET : n'est pas d'accord avec l'extension à cause de l'utilisation du gasoil pour un transport en commun sensé respecter les règles en matière de protection de l'environnement et de la santé. Est opposée à toute nouvelle coupe d'arbre.

HV162 – M. André CARRIERE : l'enquête ne concerne que le Permis d'aménager les boulevards de l'écusson alors qu'il est indiqué « prolongation de la ligne 1 du TCSP » : avis défavorable à cette procédure puisque le projet initial a été annulé par le tribunal administratif.

- avis défavorable sur le contenu de l'étude d'impact (page 17 tome D),
- avis défavorable pour le manque d'intérêt public du projet (page 19 tome D),
- avis défavorable pour le manque d'utilité prioritaire (page 44 tome D),
- avis défavorable pour le bilan carbone et la pollution négatifs (page 51 tome D),
- avis défavorable pour fausse information sur le trafic actuel réel.

Fait remarquer que l'enquête ménages-déplacements aurait utilement dû être faite avant lancer ce projet car aurait démontré que la ligne Nord-Sud n'est pas prioritaire.

HV163 – M. G. PARY ?: est défavorable au projet , inutilement grandiose et pharaonique.
S'agissant d'une extension, un bilan de fonctionnement de l'existant aurait dû être fait : fréquentation, nombre de véhicules supprimés, impact sur la circulation, .. Le chiffre de 7000 voyageurs affirmé sans preuve et que dire de celui prévu de 12000 ?
La gare n'est pas desservie, la circulation est prévue à contre sens et la dénomination de TCSP est usurpée, la taille de l'Ecusson ne le justifie pas.

HV166 – Signature illisible : Pas d'accord sur le projet trop onéreux et inutile, les Citadines ont été supprimées car non utilisées. Si bus empruntent même couloir, ce n'est plus un vrai TCSP !
La ligne actuelle est peu empruntée malgré la suppression des lignes de bus.
La réfection des places ne doit pas être conditionnée par le Tram bus.
Le projet ne répond pas au problème même si favorable à développement transports en commun et suppression de la voiture en ville.

Thème 4 : propositions et solutions alternatives

HA 4 – Mme Marie Pierre MERCIER : demande la prolongation de la ligne vers Caissargues.

HA 9 – Mme DEROCELLE, 75 route de Montpellier à Milhaud (lettre n°4 du 20.06.2014) :
Un passage devant la gare SNCF ou routière serait souhaitable et favoriserait ainsi une liaison directe Tram-Train.

HA 11 – M. et Mme Claude MALLARD :
L'axe Est-Ouest est saturé:création prioritaire d'une liaison sur cette pénétrante.

HA 17 – Mme Hélène NOLENT : Mettre en place des navettes avec des petits bus.
L'argent serait mieux utilisé en améliorant la circulation sur l'axe Est-Ouest ou en assurant la jonction avec Caissargues et le Sud qui se développe.

HA 18 – Mme Annette HAAS :
Il serait suffisant et moins onéreux de remettre les minibus en service.

HA 21 – M. R. LAGATTU : L'extension doit aussi se faire jusqu'à Caissargues voire Garons (peut-être une navette en attendant).

HA 22 – M. Gilles PATEY : circulant dans un seul sens, des navettes électriques ou mixtes seraient préférables et moins polluantes (Citadine).

HA 24 – M. Louis POTEZ: l'amélioration des transports urbains au centre de Nîmes est une bonne idée, mais est-elle prioritaire dans l'agglomération ?
La priorité n'est-elle pas de permettre à tous les administrés de l'agglomération de pouvoir disposer d'au moins 1 aller-retour par jour vers Nîmes ?
Pour Sainte Anastasie, le transport urbain Tango se limite à une navette qui relie les hameaux de Russan et Aubarne à La Calmette lieu de correspondance avec Nîmes.
Le hameau de La Bégude de Saint Nicolas bénéficie d'un arrêt du bus Ed Gard.
Les autres hameaux de la commune, Vic et Campagnac, ne disposent que du ramassage scolaire.
Il n'existe aucune liaison directe vers Nîmes et rien en direction de la gare le dimanche !
Pourquoi la commune fait-elle partie de la communauté d'agglomération ?

En termes de financement, le prolongement de la ligne 62 vers Sainte Anastasie semble minuscule comparée à celle du Trambus, et devrait être prioritaire.

HA 32 – Groupe Front de Gauche – EeLV :
Propose de substituer des petits bus électriques gratuits et cadencés entre centre et gare.
Suggère aussi d'élargir les plages horaires des bus le soir.

HA 34 – Mme Simone CHAZE : estime liaison Est-Ouest prioritaire.

HA 35 – M. Pierre Marie CHAZE : estime plus important de prolonger vers l'aéroport de Garons en relation avec le projet de plate forme logistique intermodale.

HA 38et HA 81 – ECOLO NIMES – Groupe de réflexions :
- Rappelle sa participation depuis l'origine du projet de ligne T1 et lors de la concertation de 2013 sur l'extension Nord, avec les remarques présentées sur l'inutilité et le coût du tour de l'écusson.
- Propose d'améliorer la circulation en supprimant les goulots d'étranglement au niveau des trémies, en modulant le flux des véhicules par des cycles de feux plus performants et en partageant l'espace piétons/cycles.
- Propose de remettre à niveau les trottoirs des boulevards et les places.
- Propose des navettes électriques écologiques pour relier l'écoquartier Hoche – Sernam avec rénovation de la rue Vincent Faïta.
- Propose l'élaboration concertée d'un nouveau plan de circulation sur la Ville.

HA 40 – Mme Catherine BERNIE-BOISSARD, Conseillère municipale et communautaire :
les flux majeurs de circulation selon les études sont Est-Ouest : un transport en commun efficace devrait desservir le CHU, les établissements scolaires, la gare SNCF,...

HA 41 – M. François SEGUY : demande de démarrer d'urgence la ligne Est-Ouest de desserte des zones à forte densité de population, les gares, les bassins d'emploi, l'hôpital.

HA 42 – M. André FRANCISCO : propose de donner priorité vers Caissargues pour capter le trafic et terminer la ligne en gare SNCF.
L'autre urgence est la transversale Est – Ouest.

HA 44 – Association des Paralysés de France – Délégation du Gard :
émet de nombreuses observations et propositions sur le projet pour améliorer l'accessibilité et la circulation des des PMR, sur le nombre de places de stationnement et leur organisation, les rampes d'accès, les problèmes des pavés, les bornes fontaines, les vides autour des arbres, …
Demande de revoir le débouché de la rue Curaterie sur le bd Amiral Courbet pour améliorer la manœuvre des bus provenant de cette rue et leur permettre d'accoster en bordure de l'arrêt prévu pour les lignes 3, 8 et 9 face à l'écusson.
Demande également le maintien de l'accessibilité des PMR pendant les travaux.

HA 46 – M. André LEPROVOST :
- Le point de départ de la ligne devrait se situer à l'aéroport de Garons et desservir les communes de Garons et Caissargues, les zones d'activité (Mitra et Euro 2000) et future base logistique
- Elle devrait desservir la gare SNCF existante de Nîmes (desserte facile avec l'aménagement de Feuchères) et la gare routière.
- La circulation du TCSP autour de l'écusson est à remplacer par de petits bus électriques moins chers et moins polluants.

HA 47 – M. A. FRANCISCO, S. G. Tous pour Nîmes et son agglomération : Propose des navettes électriques gratuites en correspondance du TCSP avec voie réservée commune avec pistes cyclables dans cadre rénovation.
Propose la desserte de la gare en attendant l'hypothétique ligne 2 à étudier rapidement, et la prolongation vers Caissargues et Garons, ainsi que la réouverture du bd de la Libération.

HA 48 – M. Jean David ATTIA : propose de petites navettes électriques sans pollution et à moindre coût, la prolongation de la ligne vers Caissargues (désengorgement du Sud), le Nord étant hypothétique, et estime ligne Est-Ouest prioritaire pour relier les quartiers excentrés.

HA 49 – Mme Arlette CHEVALIER : estime que le rétablissement de navettes type Citadine passant par la gare SNCF serait plus judicieux et que la ligne T2 est prioritaire.

HA 53 – M. Patrick FOREST : les finances seraient mieux utilisées pour prolonger le TCSP vers la gare et réaliser l'axe Est-Ouest concernant une majorité de la population.

HA 58 – Mme Véronique BEGOT : propose de traiter les secteurs de l'hôpital et de Saint Césaire mal desservis, de mettre en zone bleue le centre ville au lieu de taxer les places de parkings, créer des espaces de jeux et loisirs de pleine nature, de baisser les impôts et favoriser la création d'entreprises par des aides fiscales,..

HA 59 – M. Alain MARTIN : émet les propositions alternatives suivantes :

- mise en place de vélos et voitures électriques en location et des mini bus en centre ville,
- modification du tracé de la ligne T1 par bd Sergent Triaire, gare, Feuchères, Arènes et retour par la rue de la République qui redeviendrait l'entrée de la ville pour la circulation.
- Mise en service de mini bus autour de l'écusson sur voie réservée dans le même sens que la circulation serait un meilleur choix avec une baisse du coût.

HA 64 - Signature illisible : on ne parle pas de la ligne Est-Ouest qui passe par la gare : il faut 40mn en voiture et 1h pour se rendre aux Arènes depuis Paloma.
Pour compenser le stationnement, propose un parking en hauteur.

HA 65 – C.G.M. ?: la programmation de la modernisation du réseau Tango devrait se limiter au remplacement du parc de véhicules par des bus moins polluants, moins coûteux, plus souples et mieux adaptés aux liaisons intra-muros.

HA 68 – Mme Colette CEBELIEU : suggère priorité à la ligne Est-Ouest.

HA 70 – **M. LEPROVOST :** propose la desserte de l'Ecusson avec des bus électriques et l'ouverture du boulevard de la Libération aux voitures. Demande la desserte de l'aéroport de Nîmes Garons et de la gare.

HA 71 – UD CGT du Gard : Priorité à la ligne T2 Est-Ouest.

HA 72 – M. Denis BERLEMONT : propose un véhicule hybride ou électrique et demande la desserte de Caissargues et Garons.

HA 75 – Mme Nicole ROUSSEAU : le montant du projet pourrait servir à prolonger vers Caissargues pour capter le potentiel de clients venant de Petite Camargue.

HA 76 – M. Robert NICOLAS : propose que le projet soit remplacé par des moyens plus écologiques, sans bruit et plus souples d'utilisation.

HA 80 – M. Roland ROUSSEAU : estime que la Citadine est suffisante pour effectuer le tour de l'Ecusson et que le budget consacré à l'extension de la ligne T1 serait plus utile pour des études de faisabilité du prolongement de cette ligne vers Hoche Sernam ou Caissargues, ou une étude Origine - Destination préalable à ces projets.

HA 82 – Mme Véronique PINGUET : habitant Nîmes Est, a de grosses difficultés pour traverser la ville vers l'Ouest et considère que la ligne Est-Ouest est la plus nécessaire pour les usagers et pour désengorger la circulation.

HA 83 – Signature illisible : pourquoi ne pas faire circuler des mini bus sur les secteurs où les bus et le tram bus ne font pas le plein de passagers ?

HV 6 - « Commerçante de l'écusson » : demande quel est l'intérêt d'un bus au gasoil et quand sera réalisée la ligne T2 ?

HV 26 – Signature illisible : ce projet n'est pas utile, les navettes électriques sont plus écologiques.

HV 27 – Signature illisible : gouffre à argent, projet non prioritaire par rapport à ligne Est-Ouest.

HV 28 – M. Denis DELMAS : projet étant démesuré, est favorable à des navettes en mode doux.

HV 40 – M. A FRANCISCO : favorable à des navettes électriques.

HV 42 – M. André FECH:pour la desserte de l'hôpital Carémeau où le stationnement est difficile.

HV 46 – M. B. SIMON : soulève le problème de la desserte de la gare et propose une navette électrique gratuite entre le parking Jean Jaurès et l'Ecusson.

HV 52 – Mme Anne SOULET : un transport moins coûteux, moins polluant et plus adapté est préférable à l'extension qui coûte 18 M€ le kilomètre ?
J'accorde la priorité à la réalisation de la ligne Est-Ouest desservant le CHU, la gare, les grands établissements scolaires.

HV 59 – Mme Simone ATTIA : pour les personnes handicapées ou âgées, un projet moins polluant et coûteux avec des véhicules électriques.

HV 69 – Mme T.A. ?: De petites navettes fréquentes, non polluantes, allant jusqu'à la gare seraient la bonne solution.

HV 82 – Comité de Quartier Feuchères – Esplanade et rues adjacentes :
Si desserte ultérieure de la route d'Uzès, pourquoi pas Caissargues et Campagne vers l'aéroport et la convergence avec une gare TGV ailleurs qu'à Manduel ?
N'existe-t-il pas d'autres investissements prioritaires (accès direct au CHU en franchissant par dessus le bd Ouest- RN 106) ?

HV 83 – M. Jacques TESSIER : préférerait des navettes.
Croit savoir que le flux majoritaire de circulation est Ouest-Est. Un TCSP efficace doit
desservir le CHU, les équipements scolaires, les gares, ..

HV 89 – M. Alain GILBERT : oui à cet outil structurant qui donne une image de modernité à la Ville et à la poursuite des travaux sur T1 (tour de l'écusson) et surtout de T2 (Est-Ouest). L'université de Nîmes et les étudiants attendent ce transport qui leur permettra de rejoindre l'Hôpital Carémeau .

HV 93 – Mme Marie Pierre MERCIER : pose la question sur une extension vers le Sud et une véritable extension vers le Nord (route d'Alès, après passage par les gares) ?

HV100 – Mme V. LOUËT : vote pour la mise en circulation de bus petits et moins polluants , le développement des pistes cyclables et zones piétonnes et surtout des espaces verts.

HV103 – M. C. FABRE : serait plus judicieux que la ligne soit prolongée vers Garons plutôt que le tour de ville qui ne s'impose pas, la traversée du centre ne demandant pas beaucoup de temps et cela économiserait les deniers publics.

HV105 – Mme A. GUILLAUME : préférerait consacrer les finances aux espaces de rencontres comme la Médiathèque, les quartiers périphériques et les institutions pour l'amélioration de la vie sociale.

HV106 Comité de Quartier de Camplanier : d'autres investissements sont préférables pour améliorer la desserte des quartiers périphériques alors que l'on parle de suppression de dessertes.

HV109 – M. Michel OLLIER : propose différentes améliorations pour la circulation bd Gambetta :
- utiliser la voie nord du canal de la Fontaine et mettre en sens unique le pont de Vierne,
- déplacer le feu de la rue Porte d'Alès à la rue de Corconne pour faciliter le passage au droit des trémies de la Coupole, avec régulation automatique,
- utiliser paour les VL la voie réservée aux cars au droit de la rue Graverol.

HV110 – M. P. JOURDAIN : nécessité surtout de prolonger vers le centre de Caissargues.

HV123 – Mme Jocelyne JALLAMON : est très favorable à un prolongement vers Caissargues et Garons (3 bus pour venir de Garons) et élargissement des plages horaires matin et soir.

HV127 – Signature illisible : oui à la réfection des trottoirs et des places, mais avec de petits bus aux horaires aménagés au delà de 20h, à de vraies pistes cyclables, à la création de parkings suffisants et peu chers pour pour renoncer à entrer en ville en voiture.

HV131 – Mme Gisèle MICHEL : un bus Citadine de couleur différente suffit autour de l'Ecusson ,Cité Foulc, gare, Feuchères ou Carnot.
Oui à la rénovation des places mais avec des bassins ronds !
Propose un Tram vers Carémeau, caserne Légion, clinique des Franciscaines.

HV135 – Mme Régine DURAND : propose l'extension aussi vers les jardins de la Fontaine.

HV137 – M. Jean TOURNECUEILLERT : propose la desserte de l'Ecusson par un bus Tango, le prolongement de la ligne T1 autour de l'Esplanade avec la création de deux stations face à la
poste et boulevard de La Libération. Propose aussi la réhabilitation des boulevards de l'Ecusson et des places traversées avec pistes cyclables à double sens.
Priorité à donner à la liaison Est -Ouest.

HV141– M. Olivier FABRE : propose que le BHNS passe au sud de l'Esplanade Feuchères, ce qui rapprocherait la station de la gare et propose le passage des voitures par la même voie.

HV144 – M. RANC : souhaite un mode type « La citadine ».

HV147 – M. et Mme OTT : les sommes investies dans le projet devraient servir à améliorer les services existants et en particulier au rétablissement de la Citadine.

HV149 – M. Boniface LARISTIAN : d'autres lignes sont plus urgentes à desservir.

HV151 – Mme Christine BERLEMONT : propose de remplacer par des mini bus électriques mieux adaptés et moins onéreux.

HV153 – Mme Brigitte CONESAC : l'argent pourrait être consacré à des projets pour améliorer la circulation et en particulier désengorger les entrées de la ville.

HV157 – Mme Victoria HUNTER : le centre ville et la gare sont à desservir par des navettes régulières, gratuites et non polluantes.
De plus priorité doit être donnée à la desserte Est-Ouest, pour des quartiers périphériques (ZUP, chemin bas d'Avignon) qui sont défavorisés par le manque de fréquence des bus et la restriction des plages horaires.

HV158 – Mme Christiane DURAND : améliorer la desserte du centre ville et de la gare par des navettes régulières, gratuites et non polluantes.
Priorité doit être donnée à la liaison Est-Ouest pour des quartiers défavorisés par des fréquences et des plages horaires insuffisantes.

HV159 – Mme Isabelle SIMONET : la Citadine à remettre en service, pourrait circuler en site propre.
Priorité à la ligne Est-Ouest plus favorable aux habitants de Nîmes et de l'agglomération.

HV163 – M. G. PARY ?: la taille de l'Ecusson est adaptée à l'utilisation de la Citadine.

HV164 – Signature illisible : faire ensuite la ligne Est-Ouest serait encore mieux.

HV165 – M. Franz BOURSIN : il faut bannir les voitures de la Rue Général Perrier et autres et créer des parkings en proche périphérie, et des Tram bus presque gratuits.
Penser au CHR Carémeau par un Tramway !

HV166 – signature illisible : prolonger vers le Nord sans faire le tour de l'Ecusson.
Priorité à la ligne Est-Ouest avec un vrai Tramway.
Procéder à la réfection des chaussées et trottoirs qui sont dans un état lamentable avec le montant du projet d'extension du Tram bus.

Thème 5 ; dangerosité du projet pour circulation, piétons et cycles

HA 5 – Mme Sylvie BERTHIOT : les réalisations cyclables sont pauvres et faites par défaut.

HA 12 – Docteur Denyse JALLATTE : si une voie est ouverte entre les arbres, toute les voitures passeront par là pour éviter les bouchons, comme actuellement pour éviter le feu du parking.

HA 18 - Mme Annette HAAS : la circulation dans un sens différent de la circulation sera trop dangereuse pour les piétons.

HA 22 – M. Gilles PATEY : L'option du contre sens est de nature à générer des accidents, graves voire mortels, avec des piétons et des deux roues.

HA 72 – M. Denis BERLEMONT : danger pour les piétons vers La Coupole et danger de la circulation à contre sens.

HV 16 – M. R. SIPIOT : le Tram bus circulant à contre sens sera dangereux, au vu des habitudes des Nîmois de traverser sans regarder et risque d'entraîner des chocs frontaux avec les 2 roues.

HV 19 – Sylvinimo@orange.fr : demande de faire attention aux piétons.

HV 24 – M. René RIOS : c'est bien de prolonger la ligne 1, mais pourquoi à contre sens de la circulation ?

HV 27 – Signature illisible : les passages seront dangereux pour piétons et cycles.

HV 47 - Mme Monique CHEVALIER : s'interroge sur les problèmes de circulation posés par le projet au niveau du square Antonin.

HV 60 - Mme Hélène ARTIGNAN ?: établir la circulation des bus à contre sens a déjà été utilisé et les accidents ont été nombreux. Arrêtez pendant qu'il est temps !

HV 87 – Signature illisible : pourquoi pas le tour de l'écusson par le Tram bus, mais pourquoi le faire dans le sens prévu ?
Cela paraît extrêmement dangereux pour les personnes âgées, avec risque de morts.
Dommage de donner priorité aux bus et non aux personnes.

HV 96 - M. Gérard SABADEL :la circulation en sens inverse sera cause d'accidents et l'utilisation des trottoirs en face de la Coupole avec voitures, piétons et cycles sur une même voie, est une erreur.

HV110 – M. P. JOURDAIN : la circulation à contre sens sera cause d'accidents graves comme lors de l'expérimentation passée.

HV139 – Mme Michèle ORSINI BONDOUX ; considère que le déplacement du BHNS dans le sens horaire est dangereux.

HV141 – M. Olivier FABRE : considère que le sens de circulation du BHNS est dangereux pour les piétons.

HV142 – M. Gabriel PORTINE : considère que le sens de circulation du BHNS est dangereux et n'apporte pas de réel avantage.

HV152 – M. Jean ABRIC : pourquoi faire circuler le Tram bus à contre sens, cela sera source d'accidents.

HV158 – Mme Christiane DURAND : estime que la circulation du TCSP à contre sens de la circulation est générateur de danger.

Thème 6 ; intérêt et qualité du projet

HA 1 – Comité du Quartier Montcalm-République ; émet un avis favorable au projet, mais demande la création d'une station au carrefour rue de la République – rue Cité Foulc, dans le sens Sud-Nord.

HA 3 – M. Stéphane MICHELUTTI : très beau projet, avis favorable.

HA 6 – Mme Elodie GUIOT : les travaux sont indispensables pour améliorer la qualité de vie et favoriser le maintien du commerce en centre ville.

HA 10 - Mme Gabrielle BORIO : tracé parfait avec l'arrêt au Tribunal, à mettre en place rapidement.

HA 21 – M. Mme R. LAGATTU : le prolongement ne peut être que bénéfique pour le commerce Nîmois, donc 100% favorable. La qualité du service actuel est remarquable.

HA 23 – Mme Annie LAURENS-CAVALIER : je suis 100% pour les travaux du Tram bus 2. Il faut faire le tour de l'Ecusson, ce sera tellement pratique et devrait drainer du monde en ville. Commencez les travaux au plus vite.

HA 27 - Comité de quartier Montcalm-République : Avis favorable émis après décision prise à l'unanimité des membres du conseil d'administration et information des 70 adhérents , sans opposition.

HA 38 et HA 81 – ECOLO NIMES – Groupe de réflexions : reconnaît les décisions positives suivantes :

- la reconquête des places (mais propose un traitement thématique en rappel du passé),
- la connexion de la ligne T1 avec le nouveau quartier Hoche-Sernam,
- le respect des alignements d'arbres du secteur sauvegardé,
- l'accessibilité pour tous,
- la création de 2 parkings-relais (mais prévoir un parking-silo rue Kléber,
- la protection des arbres pendant les travaux,
- la circulation en sens inverse du tram bus,
- les trottoirs élargis et les bordures écartées des arbres,
- la création de la bande cyclable derrière les arbres,
- la contre-allée contournant les trémies du bd Gambetta,
- les stations sous les arbres.

HA 39 – Anonyme : après étude attentive du tracé et des aménagements prévus (places et avenues), donne un avis favorable en espérant que les travaux pourront commencer prochainement.

HA 56 – M. Bernard FEVRE : Projet indispensable pour la survie du centre de Nîmes, avec l'amélioration des transports en commun autour de l'écusson et la valorisation du centre ville.

HA 71 – UD CGT du Gard : Avis non négatif si propositions prises en compte.

HA 79 – M. ROBERT, Secrétaire de l'UCQNM : (voir HV148).

HA 83 – Signature illisible : n'est pas opposée à l'extension de la ligne 1 sous conditions.

HV 1 – M. MENDEY ?: très beau projet.

HV 2 – M. VELY ?: Projet très plaisant, vivement qu'il soit réalisé.

HV 11 – Signature illisible : favorable à l'extension proposée qui répond aux besoins.

HV12 – Signature illisible :bravos pour le projet dont les aménagements limitent la circulation et incluent plus de pistes cyclables.

HV 13 – Mme Sandrine CORGIER : enfin, les personnes âgées profiteront du centre ville !

HV 14 – M. Pierre THIMOTHEE : les boulevards pourront retrouver une seconde vie, très beau projet.

HV 15 – M. CAPIEU : d'accord avec le projet, mais attention aux terrasses qui débordent.

HV 17 – Mme Geneviève SALMON ?: Pétition pour l'extension.

HV 18 – M. D. BORIO : le projet constitue une grande amélioration pour les déplacements, il est regrettable qu'il n'ait pas été fait depuis trois ans.

HV 48 – Mme Amélie BORIO : un grand bravo pour la ligne T1. Vivement que la ligne avec l'extension prenne vie !

HV 50 – M. Jean Claude BORIO ?: ravi du projet prévu.
Les aménagements engagés doivent se poursuivre.
La rénovation des boulevards avec prolongement du Tram bus permettra la mise en valeur du patrimoine et donnera une nouvelle jeunesse au bd Gambetta.

HV 51 – M. Jean Baptiste SARAMONE ?: pour ce nouveau projet, l'amélioration des transports en commun, la réfection des boulevards de l'écusson, avec une mise en valeur du patrimoine.

HV 53 – M. Joël FURNON : Tout à fait d'accord pour ce nouveau projet....

HV 61 – Mme Rosie SOCCO ?: le prolongement de la ligne de Tram bus autour de l'écusson s'impose pour deux raisons :
- pour revitaliser le centre ville, nécessité d'y accéder facilement avec des arrêts bien répartis sur les boulevards revalorisés,
- pour diminuer le flot de voitures qui polluent et gênent le fonctionnement.

HV 63 – deux signatures illisibles : la prolongation est une bonne chose pour la ville et les extérieurs.

HV 64 – Mme DELEPLACE : mise en valeur du patrimoine, réfection des boulevards de l'écusson et des places le long du circuit.

HV 65 – M. DEBUREAUX : amélioration des transports en commun, plantation de nombreux végétaux et valorisation de ceux existants.

HV 67 – M. Jacques ROUXEL : d'accord pour le prolongement de la ligne du Tram bus et la réfection des boulevards extérieurs.

HV 70 – Mme Chantal SOUCHE : La réalisation de ce projet va certainement créer des désagréments, mais l'embellie finale (en terme d'intérêt général) viendra largement compenser les nuisances et les désagréments générés par les travaux.
Elle propose d'opérer par tranches afin de ne pas paralyser les trois boulevards en même temps.
La pertinence de la réalisation d'une ligne qui desservirait la faculté Hoche-Sernam en passant par Impôts, Collège du Mont Duplan, armée,... ne fait aucun doute.
Comment imaginer une ville qui n'offrirait pas rapidement un accès Tram à sa population étudiante ?

HV 72 – Signature illisible : Bon pour le Tram car servira à beaucoup de gens de l'agglomération. Suis 100ù pour ce nouveau projet.

HV 74 – Mme Raymonde BONNEFOY : D'accord pour l'extension du parcours du Tram bus autour de l'écusson.

HV 75 – M. Alain MARET : (sans commentaire).

HV 76 – Mme Christine PEGOUT : (sans commentaire).

HV 78 – M. Patrick ROUX : Le projet de la ligne 1 du Tram bus autour de l'écusson et la mise en valeur des places et de l'espace public est enfin une excellente initiative.
Comment accepter de voir le centre des villes encombrées par les voitures ? Nous devons rejeter tout transport individuel en dehors et développer le transport collectif.
Le commerce a tout à y gagner. Comment imaginer clients, touristes et Nîmois ne se réappropriant pas cette nouvelle ville et son environnement ? Il faut changer radicalement notre espace de vie.

HV 80 – M. J. P. ? : bon pour le Tram, la mise en valeur, l'amélioration des transports.

HV 97 – Mme Nicole MAIRE : en aménageant les boulevards comme Jean Jaurès, en faisant circuler le Tram bus autour des boulevards, le centre ville retrouvera de son attractivité.

HV101- Signature illisible : dis oui au projet car depuis la suppression de la Citadine, les personnes âgées souffrent d'un manque de bus autour de l'Ecusson.

HV102 – M. Camille PARASME : très vieux Nîmois, se dit très satisfait que le Tram bus puisse faire le tour de l'écusson avec tous les aménagements prévus.
Espère que la circulation restera réservée aux véhicules municipaux devant le Tribunal, que le Tram bus fera gagner du temps aux usagers et favorisera le commerce au centre ville.

HV104 – M. Aimé BERNE : se réjouit de voir Nîmes prendre la dimension qu'elle mérite. La ligne du Tram bus va améliorer la circulation en ville.

HV113 – M. et Mme MAURY : le bd Gambetta, le plus beau de la ville, est actuellement insalubre et oublié. Considèrent qu'une grande amélioration résultera de ce projet pour leur domicile et leur lieu de travail et émettent un avis très favorable.

HV114 – Mme Pascale LANDI : oui au Tram bus. Avis très favorable pour une ville plus propre, plus fluide et plus belle.

HV121 – M. A. DONCOEUR ?: attends avec impatience la réalisation de cette extension. Estime qu'il n'est guère possible de faire mieux en fonction des contraintes : avis favorable.

HV122 – Mme Annie LIBERT : avis très favorable à ce projet mais manque bus pour la gare !

HV133 – Mme G. AUBERT : Accord sur le projet ou à défaut desserte par Citadine.

HV135 – Mme Régine DURAND : tout à fait d'accord pour l'extension vers l'Ecusson.

HV143 – M. Patrick MARDILLE VIDAL : trouve le projet globalement intéressant et considère qu'il vaut mieux que le centre ville soit rendu aux transports en commun. Il faut tout faire pour redynamiser le centre ville.

HV146 – M. et Mme CHALVIDANT : enfin un projet innovant ! Le centre ville va revivre grâce à cette ligne du Tram bus autour de l'Ecusson. Merci.

HV148 – M. ROBERT, Secrétaire de l'UCQNM : se félicite de voir la communauté d'agglomération se joindre à la ville pour participer à l'embellissement des boulevards autour de l'Ecusson et des 6 places, réduisant la participation de la ville de 12M€ (2010) à 7,4M€ (2012).

HV150 – Mme Anne DEBART : est favorable à la prolongation vers la route d'Uzès, mais avec parking en hauteur pour permettre aux habitants de l'Uzège de se rendre en ville.

HV155 – M. Robert CHAUDAT : est pour la place Saint Charles enfin rénovée et le Tram qui y passe. Merci pour les Nîmois du quartier.

HV156 – C.T. ?: très favorable à ce nouveau tracé bien pensé.

HV160 – M. Antony B ?: est favorable au projet et s'étonne de son absence : pour que Nîmes soit à l'égal d'autres villes, il manque un Tram. Attends avec impatience la réalisation du projet.
Est satisfait du projet car va permettre d'embellir la ville qui en a bien besoin, et de la station prévue sur le bd de la Libération qui permettra de connecter à Feuchères et là a future ligne 2.

HV161 – M. Hervé HOURS : est favorable au projet sous certaines réserves.

HV164 – Signature illisible : entièrement d'accord sur le projet, car permettra de rénover les places et donner envie de visiter Nîmes, la ville est en retard et doit le rattraper.

HV165 – M. Franz BOURSIN : d'accord pour l'extension même si les travaux vont engendrer désagréments et perturbations. Le Tram bus est un choix raisonnable pour une ville de 140000h.

Thème 7 : questions diverses

HA 2 – Union des Comités de Quartier de Nîmes Métropole : demande :

- l'analyse Origine-Destination détaillée par lignes urbaines,
- les propositions d'organisation du réseau Tango à la mise en service de la ligne 1,
- le bilan de la « Citadine » et les raisons de sa suppression.

HA 6 – Mme Elodie GUIOT : Penser aux habitants qui travaillent et doivent continuer à se rendre sur leurs lieux de travail en voiture :problème de stationnement (places et prix des parkings souterrains).
Veiller au maintien des places de stationnement et prévoir abonnement spécial riverain par convention avec sociétés des parkings.

HA 13 – M. Lucien MAZEL : j'apporte mon soutien au projet d'extension de la ligne du tram bus, qui n'a de tram que le nom, et j'espère qu'il sera équipé d'un moteur électrique pour qu'il ne pollue plus.

HA 16 - M. Jean Claude TENIEZ : espère que les travaux en centre ville ne pénaliseront pas davantage qu'actuellement et demande l'ouverture des boulevards aux véhicules.

HA 30 – M. Serge LANTIN, élu du CE et secrétaire du CHSCT du STCN :

- Rappelle les conditions initiales de la concertation avec les élus du CE du STCN lors de la première phase du projet qui les avait conduit à présenter un recours devant le Tribunal Administratif pour aboutir à la décision de celui-ci d'annuler le projet, qui n'a pas été suivie par une remise en cause globale des études.
- Note que, si le couloir commun du TCSP avec les bus est favorable à l'amélioration de la vitesse commerciale de ces derniers, par contre la suppression simultanée du couloir existant va entraîner une diminution de cette vitesse commerciale dans l'autre sens et globalement une dégradation de la qualité du service offert.
- De plus, la restructuration du réseau prévue à la mise en service de l'extension de la ligne T1 n'est pas convaincante.

HA 44 – Association des Paralysés de France – Délégation du Gard : émette des observations sur la ligne T1 existante concernant le matériel roulant (lacune entre quai et TCSP, porte d'accès au droit du chauffeur, système d'accostage, espace d'usage accessible pour un seul UFR, divers inconvénients signalés,... et concernant le bâti (multiples remarques sur les équipements des stations et leur accessibilité,...).

HA 52 – Mme Christine AUJOULAT : Il est impératif et indispensable de ne pas reproduire les aléas de la ligne existante, avec nécessité de penser les aménagements pour ne pas léser les automobilistes.
Prévoir la formation des conducteurs de bus pour le respect des règles de circulation et changer l'équipe d'ingénierie du plan de circulation.

HA 53 – M. Patrick FOREST : Pourquoi le projet présente une piste cyclable dans le sens horaire et pas dans le sens antihoraire ?

HA 72 – M. Denis BERLEMONT : Demande l'évaluation des modifications du contrat Vinci sur l'évolution du stationnement et connaître l'évolution des mesures de la pollution de l'équipement situé au Planas.

HA 77 – M. Robert NICOLAS : demande un référendum local sur la réorganisation de la ligne 1 avec passage par la gare et prolongement vers les localités du sud de l'agglomération.

HA 78 – Nature et Découvertes : propose des actions pour limiter les effets secondaires des travaux : - réaliser par tronçons de 100m de long et par demi largeur,

- faire une vraie communication sur la durée des travaux, les projets, les déviations,
- placer des panneaux de signalisation pour les déviations,
- mettre à disposition des navettes gratuites durant les périodes de forte affluence,
- proposer des parkings gratuits et navettes reliant le centre comme pour la féria,
- proposer 1h de parking gratuit (Arènes, Coupole, Maison Carrée),
- s'interroge sur les conditions des livraisons pendant les travaux.

HA 83 – Signature illisible : tout doit être chiffré sans abus, Nîmes n'est pas riche et ne doit pas dépenser l'argent inutilement, pour limiter les impôts.
Le centre ville est mourant, les rues et trottoirs en piteux état.

HV 3 – Mme SOULIER ?: T1 m'a beaucoup satisfaite, vivement T2 !

HV 4 – Signature illisible : peine à imaginer la transformation de l'écusson, mais pas de rail, pourquoi pas d'abattage d'arbres ?

HV 6 - « Commerçante de l'écusson » :

- demande quelles solutions sont prévues pour les commerces pendant les travaux pour les livraisons, les transports en commun, le stationnement,
- demande le planning des travaux.
- À quand la 2° ligne ?

HV 7 - Mme E. PELLET : ravie de l'initiative pour le tram, mais penser aux résidents, handicapés,... Bonne décision.

HV 10 – M. Alfred DANIEL : demande la réouverture du bd de la Libération à la circulation dans le sens Ouest – Est pour limiter le trafic dans la rue Cité Foulc.
Demande aussi l'amélioration de la signalétique sur le bd Victor Hugo vers la rue Jean Reboul en direction de la Porte de France pour favoriser les trafics vers le Sud.

HV 61 – Mme Rosie SOCCO ?: ouvrir le bd de la Libération serait une « agression » à l'ensemble Arènes-Esplanade-Feuchères adopté par les Nîmois pour ses arbres et sa cohérence.

HV 66 – M. René LESAGE : il faut un fonctionnement des bus de villes pour les villages avec collèges, donc une carte pour bus, train et car.
Trop de cars Ed Gard avec le même parcours que le train Nîmes-Le Grau du Roi.
Le plan du réseau Tango est incomplet : ne passe pas par la Gare.

HV 78 M. Patrick ROUX : il serait aberrant de vouloir rétablir la circulation automobile sur le bd de la Libération, laissons cet espace aux piétons, cycles et à la beauté de l'aménagement.

HV 94 – M. Michel OLLIER : Note l'absence et l'insuffisance d'étude sur les nuisances sonores, la cohabitation piétons - véhicules automobiles sur le bd Gambetta.
Considère qu'aucune prise en compte de la partie du bâti des 13 et 15 bd Gambetta n'a été faite en matière de vibrations (pas de contrôle ni de constat d'huissier).

HV 95 – M. Dominique ROSSEL, Conseil Syndical de Copropriété : (courrier adressé à M. le Maire de Nîmes) conteste l'occupation abusive du trottoir par un commerçant du bd Gambetta et demande :

- comment sera réglé le problème des terrasses de cafés et autres commerces sur les trottoirs,
- si les vide-greniers et braderies seront maintenues,
- comment seront gérés la dépose-minute et le stationnement des taxis et autres ?

HV104 – M. Aimé BERNE : il faut respecter la circulation sans bloquer par des feux rouges prolongés au passage du Tram bus comme au Lycée Hemingway qui entraînent des bouchons.

HV124 – Signature illisible : Les bus K et D continueront-ils à fonctionner car ils sont indispensables pour Vincent Faïta et route d'Uzès.
Le tram bus véhicule beaucoup de monde, mais combien paient alors que les Nîmois doivent régler ?

HV136 – Signature « Renée » : ravie que tram bus desserve l'université Hoche jusqu'à l'esplanade, ce sera bien pour prendre le train, mais devrait desservir Castanet et éviter la rue Vincent Faïta.

HV138 – M. Henri PEYRE : souhaite que le centre soit plus calme avec des jardins plus accueillants et préconise des aménagements type Esplanade.

HV142 – M. Gabriel PORTINE : demande le rétablissement de la circulation auto à vitesse réduite au passage de l'esplanade et propose une diminution du prix du stationnement liée à la diminution du nombre de parkings.

HV150 – Mme Anne DEBART : estime que la circulation vélos-piétons est préoccupante.
Si un arrêt au droit de la rue Cité Foulc serait bon pour le quartier, conteste la proposition de faire circuler le Tram Bus par la rue Cité Foulc vers la gare et retour par Feuchères, en contradiction avec l'utilisation de la rue Cité Foulc comme voie de circulation pour la sortie de la ville vers le Sud qui crée beaucoup de nuisances et fait fuir les habitants.

HV161 – M. Hervé HOURS : émet les réserves suivantes, sinon serait contre le projet :

- ouverture du bd de la Libération à la circulation des véhicules,
- indemnisation des commerces pendant la durée des travaux,
- maintien de places de stationnement et de livraisons,
- négociation avec les parkings pour ouverture 24h/24 et tarifs négociés sur plage horaire 19h-7h (0,50 à 1€/h).

II – PERMIS D'AMENAGER :

Thème A : incohérences entre les plans et la réalité des lieux (alignements d'arbres, espaces libres,...) :

HA 12 - Docteur Denyse JALLATTE : sur les relevés, les arbres de Gambetta semblent alignés mais devant les 13 et 15, ils sont décalés avec le risque de circulation de véhicules le long des façades.

HA 67 – M. COUVRAT : signale des erreurs sur les plans concernant l'implantation des arbres sur le bd Gambetta et le manque des coupes G2 et G3.
Note que les arbres sont menacés par les travaux (tranchées à moins de 2m des racines, contraires à la charte de l'arbre).

HA 75 – Mme Nicole ROUSSEAU : soulève la problématique des travaux avec les tranchées qui risquent de couper les racines des arbres et entraîner leur mort.

HV 29 – M. Félix GAUTIER ? : Constate des divergences entre les plans, coupes et la réalité des alignements d'arbres sur le bd Gambetta.
S'interroge sur la possibilité d'inscription des projets au droit des trémies si les alignements sont respectés ?

HV 32 – Mme Sophie SERVAIS : Constate des divergences entre les plans et la réalité concernant les alignements d'arbres sur le bd Gambetta,
Conteste le stationnement prévu entre les arbres qui est contraire à la charte de l'arbre.
Demande la mise en continuité des pistes cyclables.

HV 47 – Mme Monique CHEVALIER : Constate un problème concernant les alignements d'arbres sur le bd Gambetta qui n'ont pas été respectés lors des replantations.
Demande le respect de l'article 18 du règlement de voirie concernant les racines.

HV145 – M. Michel OLLIER : renouvelle son opposition au projet et conteste la réponse faite par le maire de Nîmes concernant l'alignement des arbres du bd Gambetta, mentionné dans ses précédents courriers.

Thème B : aménagements particuliers :

HA 6 – Mme Elodie GUIOT : Quels sont les travaux prévus rues Rangueil et Dumas ?

HA 8 – M. Michel BAPTISTE, Président de l'association « Les amis de Jeanne d'Arc de Nîmes et du Gard » : Bel aménagement, mais s'interroge sur l'emplacement de la statue de Jeanne d'Arc sur le parvis de l'église Saint Baudile.

HA 13 – M. Lucien MAZEL : très contrarié que dans la mise en valeur de la Porte Auguste figure toujours la verrue du bâtiment faisant l'angle des bd Gambetta et Courbet et propose la création d'un nid de verdure.

HA 22 – M. Gilles PATEY :
- N'était-il pas possible de rénover les places autour de l'écusson sans mettre en œuvre ce projet au coût pharaonique ?
- S'inquiète de l'interruption des circulations cyclables, leur passage sur la voie TCSP, y compris avec les autres bus, et sur les trottoirs (Lycée Daudet).
- Estime que les plans des emplacements de livraisons manquent de précision.

HA 25 – M. Jean Pierre POLLONO :

- Comment compensera-t-on les places de parking autour des boulevards (150 au moins pour les résidents de l'écusson ?
- Il serait judicieux de négocier un tarif de nuit pour les résidents et un tarif préférentiel à certaines heures de la journée.
- L'attractivité et l'accessibilité de l'écusson vont en prendre un coup, alors qu'elle est liée au commerce.

HA 31 - M. Frédéric SANCHEZ, Directeur Commercial de NIMOTEL : fait part de ses vives inquiétudes sur la suppression des places pour les cars de tourisme sur le tracé du TCSP. Aucun emplacement est prévu au projet.
Estime le besoin de 20 places minimum autour de l'écusson sous peine de perdre toute activité touristique sur Nîmes avec les tour-opérateurs.

HA 33 – M. Jean Michel GREGOIRE, Costières Hôtel : exprime ses craintes et préoccupations concernant la suppression des places pour les cars de tourisme actuellement situées sur le tracé du TCSP. Aucun emplacement est prévu au projet.
Estime les besoins de 15 à 20 places autour de l'écusson faute de perdre toute activité touristique sur Nîmes par les tour-opérateurs.

HA 51 – Mme Isabelle HERMIER, Directrice SNC TRIGANIM (Hôtel IBIS) : exprime ses inquiétudes concernant la suppression des places pour les cars de tourisme. Note l'insuffisance actuelle et déplore l'absence totale prévue de places pour les autocars en centre ville avec des conséquences désastreuses pour le tourisme sur la ville.
Présente un besoin de 20 places minimum de stationnement pour les cars a autour de l'écusson.

HA 55 – M. Yannick LECONTE, gérant du Jardin des Fleurs : constate l'absence d'emplacement de livraisons square de la Bouquerie pour des camions de grande ou moyenne taille et de départ de livraisons vers les clients avec des fourgonnettes. Demande de prévoir un emplacement à l'angle de la rue Auguste.

HA 56 – M. Bernard FEVRE : constate qu'il n'est pas prévu au projet d'emplacements réservés aux conteneurs enterrés et demande de prévoir de nombreux emplacements de livraison pour sauvegarder le commerce en centre ville.

HA 63 – M. Pierre CHAMPION et Mme Françoise KUSEL : ne sont pas hostiles au projet d'embellissement de la ville, mais expriment de fortes craintes sur les modalités de circulation prévues pour le fonctionnement de l'hôtel des ventes, accessible uniquement par la rue de l'Agau, du square Antonin vers la rue du Grand Couvent.
L'activité de l'hôtel des ventes générant un trafic de véhicules de déménagement et de clients pour l'apport ou l'emport des objets de volumes divers mis en vente, le changement de sens de circulation prévu à partir du bd Gambetta entravera la l'accès des camions dans ce sens.
Ils demandent le maintien du sens actuel ainsi que des places de livraisons sur le square Antonin.

HA 67 – M. COUVRAT : considère que la station Porte Auguste est trop près du monument, menace de le fragiliser et constitue une atteinte à sa vue depuis la place. Demande ce qu'en pense l'Architecte des Bâtiments de France et les archéologues ?
Estime que ce projet est en contradiction avec la demande de classement au patrimoine mondial de l'humanité.

HA 72 – M. Denis BERLEMONT : demande le déplacement de l'arrêt bus du boulevard Daudet.

HA 74 – M. Denis ALLEGRINI : demande la suppression ou le déplacement de l'aire de livraison prévue sur l'emplacement de la terrasse de son restaurant au niveau du n°39 -Nouvelle Mutuelle , selon autorisation municipale (32m² pour 30 places assises), qui remettrait en cause son activité.
Demande des informations sur les dates et durées des travaux pour effectuer une fermeture temporaire limitée correspondante.

HV 5 – M. G. NURY, Président du Conseil Syndical de la Maison de Daudet :

- Demande la création d'un large passage pour les piétons en face de la Coupole, de type plateau traversant,
- Demande la matérialisation de la piste cyclable devant la Coupole.

HV 8 - M. H. ROUMEJON : est favorable à l'aménagement piéton de la place Questel, mais demande de revoir, lors de l'aménagement du carrefour à l'ouest de la place, la priorité entre les rues pour améliorer la sécurité.

HV 9 – M. CAPIA : demande de veiller à la cohérence altimétrique de l'aménagement de la place des Carmes avec la construction en cours de réalisation au Sud-Est de celle-ci.
Il demande également de veiller à la continuité des pistes cyclables en bordure du bd Gambetta.

HV 21 – Signature illisible : penser aux places pour handicapés square Antonin.

HV 25 – M. Cyril ALLOUAT, restaurant les Alizés : demande que la place de stationnement pour livraisons ne réduise pas la terrasse de son restaurant, bd Victor Hugo, et soit de préférence matérialisée devant une banque.

HV 39 – Signature illisible :
Opposée à la disparition du bassin lors de l'aménagement du square de la Bouquerie,
Demande le maintien de l'accès à la rue Richelieu,
Demande aussi le respect de la charte de l'arbre.

HV 40 – M. A. FRANCISCO : favorable à la remise en état des voiries et places, mais demande si le rapport qualité/prix est acceptable ?

HV 41 – « NABAB »,restaurant : s'inquiète de l'absence de la terrasse de son établissement sur les plans d'aménagement du bd Victor Hugo.

HV 46 – M. B. SIMON :
- Propreté : note l'absence de poubelles,
- Stationnement : s'interroge sur la gestion des places de stationnement supprimées et le risque de report du stationnement en périphérie,
- Eglise Saint Paul : demande d'inclure un accès handicapés.

HV 54 – Signature illisible : pense que la mise en zone piétonne de la place de la Madeleine amènera beaucoup de nuisances et posera des problèmes de circulation surtout pour le garage situé rue Château Fadaise.

HV 69 – Mme T.A. ?: oui à la rénovation des places, mais pour le square de la Bouquerie, laissez la fontaine et non des jets d'eau.

HV 88 – Signature illisible : demande si l'éclairage prévu au projet sera à économie d'énergie tant pour le tour de l'écusson que pour les places qui seront aménagées.

HV 96 – M. Gérard SABADEL : émet les remarques suivantes :
- le chantier place Saint Baudile va de mur à mur mais oublie la ruine située à l'angle des boulevards Amiral Courbet – Gambetta,
- la place Saint Charles est surélevée pour conserver les 8 pins qui présentent plein d'inconvénients et pourraient être remplacés par des arbres adultes,
- sur la Bouquerie, suppression du bassin existant, mais vide, pour créer un jet d'eau, mais que deviennent la « canisette », le stationnement de la navette Guarrigues, les 2 places pour mini-bus, la prise d'eau pour les arroseuses ?

HV 98 – Mme Céline N'GUYEN : constate que la station Arènes empiète sur la terrasse de son restaurant . Si elle est favorable au projet, note qu'il ampute sa terrasse de 50% et demande le déplacement de la station de quelques mètres devant l'Armée du Salut et Crédit Immobilier sans terrasse : un espace de 27m existe entre sa terrasse et la rue Saint Antoine.

HV 99 – M. Michel DUFLANC : se réjouit de l'embellissement du bd Victor Hugo, mais en tenant compte des besoins des commerçants. La station Arènes est positionnée en totalité sur la terrasse de son établissement qui fonctionne avec les élèves du Lycée Daude, pendant les Férias, concerts,...Elle ampute la terrasse de 70%et constitue une incohérence de l'aménagement.
Demande de déplacer la station de quelques mètres, (comme ci-dessus).

HV111 – Mme Catherine AUGUSTE : totalement opposée à un aménagement piétonnier de l'arrière de l'église Saint Paul, place de la Madeleine, qui attirera des activités bruyantes.

HV115 – M. Pierre HERMANS : pourquoi Nîmes oublie sa vocation touristique en ne se préoccupant pas du stationnement des cars de tourisme comme Avignon ou Arles ?

HV126 – anonyme : les trottoirs place Saint Charles sont surélevés, prise en compte au début du chemin bas d'Avignon ? Penser aux autres trottoirs qu'il faut refaire.

HV129 - M. THAN PIN : pose des questions sur l'aménagement du square de la Couronne :
- souhaite connaître le planning des travaux et la nature exacte des aménagements projetés,

- pose le problème de l'absence de places de stationnement pour les cars de tourisme alors qu'il cherche à convaincre les tour-opérateurs chinois de venir à Nîmes,
- constate les problèmes déjà posés pour la sécurité (drogue, alcool) et la propreté (déchets) et demande la création de poubelles publiques supplémentaires,
- suggère également d'augmenter les rondes de police sur le secteur.

HV166 – Signature illisible : les pistes cyclables ne doivent pas être prévues sur les trottoirs (voir les attroupements des élèves devant le Lycée Daudet, par exemple).

Annexe 1

EXPEDITION

PROCES VERBAL DE CONSTAT

L'AN DEUX MILLE QUATORZE

ET LES DIX, VINGT-TROIS ET TRENTE JUILLET – SIX ET TREIZE AOUT

A LA REQUETE DE :

NIMES METROPOLE, Communauté d'Agglomération, dont le siège social est sis « Le Colisée » - 3 Rue du Colisée – 30900 NIMES, agissant poursuites et diligences de son Président en exercice Monsieur Yvan LACHAUD domicilié ès qualité audit siège

IL M'A ETE EXPOSE :

Que dans le cadre d'un projet d'extension Nord section 1 de la ligne 1 de transports en commun en site propre (TCSP) avec un bus à haut niveau de service (BHNS) sur la commune de NIMES, une enquête publique unique était initialement programmée du lundi 16 juin au vendredi 18 juillet 2014 inclus.

Que suivant arrêté communautaire en date du 11 juillet 2014, cette enquête publique a fait l'objet d'une prolongation pour durée de 26 jours soit du 19 juillet au 13 aout 2014 inclus.

Que pendant toute la durée de l'enquête et de sa prolongation, le dossier d'enquête comprenant notamment une étude d'impact et l'information de l'absence d'observations de la part de l'autorité environnementale sera déposé à l'Hôtel de l'Agglomération de Nîmes Métropole, siège de l'enquête publique, et à l'Hôtel de Ville de Nîmes.

Que ce dossier sera consultable par le public sur place ainsi que sur le site internet de Nîmes Métropole, les observations pouvant être consignées sur les registres d'enquêtes ouverts à cet effet.

Qu'il m'est demandé de bien vouloir me transporter les 10/07/2014, 23/07/2014, 30/07/2014, 06/08/2014 et 13/08/2014 à l'Hôtel de l'Agglomération de Nîmes Métropole, siège de l'enquête publique, et à l'Hôtel de Ville de Nîmes afin de constater la complétude des deux dossiers mis à disposition du public ainsi que la présence des registres d'enquêtes publics.

C'EST POURQUOI DEFERANT A CETTE DEMANDE

Je soussigné Nicolas PRONER, Huissier de Justice, membre de la SCP Denis BRUYERE et Nicolas PRONER, Huissiers de Justice Associés, Audienciers prés la Cour d'Appel de NIMES (GARD), y demeurant 80 Rue René Panhard,

Certifie m'être transporté ce jour 10 juillet 2014 sur les deux lieux de l'enquête publique, à savoir l'Hôtel de l'Agglomération de Nîmes Métropole, et l'Hôtel de Ville de Nîmes.

1 – Hôtel d'Agglomération de Nîmes Métropole :

Dans le bâtiment constituant le siège de l'Hôtel d'Agglomération, sis 3 Rue du Colisée, je constate qu'un espace a été aménagé à droite du Hall d'Accueil en rentrant.

A cet endroit, signalé au public par un affichage ayant fait l'objet d'un autre procès-verbal de constat, je constate que des tables sont disposées.

Sur ces tables, les différents éléments du dossier d'enquête sont placés, laissés à disposition du public.

J'ai alors pu vérifier que l'intégralité des pièces énumérées dans le document intitulé « Sommaire général du dossier d'enquête publique unique » dont un exemplaire m'a été remis et dont copie sera annexée au présent sont bien consultables par public sur ce site.

Ces pièces sont toutes présentes sur le site en intégralité, le nombre de pages ayant été recompté et comparé par mes soins à un exemplaire du dossier m'ayant été remis et qui sera conservé par mes soins à la minute du présent.

J'ai également pu constater sur place qu'un registre d'enquête publique sur lequel le public peut consigner ses observations est posé sur ces tables, à disposition.

Enfin, je constate enfin la présence d'un exemplaire de l'arrêté d'ouverture de l'enquête public ainsi que des avis publiés dans la presse.

2 – Hôtel de Ville de Nîmes :

Dans l'Hôtel de Ville de Nimes – Place de l'Hôtel de Ville – 30000 NIMES, je constate qu'un espace a été aménagé dans une pièce située au rez-de-chaussée, après avoir passé la cour intérieure.

A cet endroit dénommé « espace B », signalé au public par un affichage ayant fait l'objet d'un autre procès-verbal de constat, je constate qu'un bureau est disposé.

Sur ce bureau, les différents éléments du dossier d'enquête sont placés, laissés à disposition du public.

J'ai alors pu vérifier que l'intégralité des pièces énumérées dans le document intitulé « Sommaire général du dossier d'enquête publique unique » dont un exemplaire m'a été remis et dont copie sera annexée au présent sont bien consultables par public sur ce site.

Ces pièces sont toutes présentes sur le site en intégralité, le nombre de pages ayant été recompté et comparé par mes soins à un exemplaire du dossier m'ayant été remis et qui sera conservé par mes soins à la minute du présent.

J'ai également pu constater sur place qu'un registre d'enquête publique sur lequel le public peut consigner ses observations est posé sur ce bureau, à disposition.

Enfin, je constate enfin la présence d'un exemplaire de l'arrêté d'ouverture de l'enquête public ainsi que des avis publiés dans la presse.

Mes constatations terminées je me suis retiré.

Passages complémentaires :

Je me suis à nouveau transporté sur ces deux sites les 23/07/2014, 30/07/2014, 06/08/2014 et 13/08/2014.

Là étant, j'ai pu renouveler l'intégralité de mes précédentes constatations, l'ensemble des pièces étant bien présentes, à disposition du public, et complètes.

Les registres d'enquête sont également toujours à disposition ; il en est de même pour l'exemplaire de l'arrêté d'ouverture de l'enquête public ainsi que des avis publiés dans la presse.

Un exemplaire de l'arrêté communautaire portant prolongation de l'enquête publique et les avis correspondants publiés dans la presse ont également été rajoutés.

****

Et de tout ce que dessus énoncé j'ai fait et dressé le présent procès verbal auquel j'ai annexé un exemplaire du sommaire général du dossier d'enquête publique unique et ce pour servir et valoir ce que de droit.

Me Nicolas PRONER

Huissier de Justice

S.C.P. Denis BRUYERE - Nicolas PRONER
Huissiers de Justice Associés
NIMES Cedex

Sommaire général du dossier d'enquête publique unique

TOME A

Pièce A-1 – Plan de situation

Pièce A-2 – Note de présentation

Pièce A-3 – Bilan de la concertation

TOME B – Dossier de demande de Permis d'Aménager

Pièce B-1 – Pièces écrites

Pièce B-2 – Documents graphiques

0- Vue générale du projet
1- Plans de Planimétrie
2- Plans de Revêtements et d'Aménagements
3- Plans de Plantations
4- Carnet de Coupes
5- Stations du BHNS – Plans, Coupes, Elévations
6- Les Places – Plans, Coupes, Elévations
6.1 – Places dans le Périmètre du Permis d'Aménager
6.2 – Places hors du Périmètre du Permis d'Aménager

Pièce B-3 – Annexes

1- Carnet des coupes annexes
2- Stationnement et aires de Livraison
3- Vie Locale : Bus, Commerces, Terrasses, Stationnements, Livraisons et Transports de Fond
4- Réseau d'Assainissement
5- Accès Pompiers
6- Archéologie Préventive
7- Avis de l'Architecte des Bâtiments de France et du Conservateur régional de l'Archéologie

TOME C

Pièce C-1 - Résumé non technique

Pièce C-2 – Etude d'impact

TOME D - Evaluation socio-économique (LOTI)

TOME E

Pièce E-1 – Avis de l'autorité compétente en matière d'environnement

Pièce E-2 – Réponse à l'avis

Avis publiés dans la presse (La Gazette de Nîmes et Midi Libre)

Annexe 2 correspondance T1 T2

Stations de correspondance entre les lignes T1 et T2

Réorganisation du réseau de transport en commun

L'arrivée d'une ligne de TCSP requestionne nécessairement un réseau de transport collectif. Pour éviter les doublons avec certaines lignes et surtout pour permettre à terme la mise en place d'un réseau de bus maillé et organisé autour de plusieurs lignes structurantes dont T1 est l'amorce.

La mise en service de l'extension de la ligne T1 sur l'Ecusson sera donc accompagnée d'une réorganisation importante du réseau de transport en commun, qui répondra aux objectifs suivants :

- Adapter l'offre aux besoins
  - hiérarchiser l'offre : lignes structurantes / complémentaires / de desserte fine / périurbaines / scolaires,
  - proposer une offre attractive et performante pour desservir les générateurs et projets d'agglomération,
  - avoir un traitement équitable du territoire notamment au regard du coût de la desserte par rapport au potentiel.
- Améliorer les performances du réseau
  - s'assurer de liaisons attractives entre les principaux générateurs, les principales communes et les quartiers importants,
  - améliorer les temps de parcours par le choix des tracés de lignes et par des aménagements de voirie.
- Faciliter l'accès au réseau
  - améliorer la simplicité et la lisibilité des itinéraires et des horaires : suppression des itinéraires dédoublés et des boucles / fréquences illisibles,
  - ne plus centrer le réseau autour d'un seul point (Feuchères / Gare),
  - renforcer le maillage et la complémentarité des modes (points de connexions, pôles d'échanges, qualité des correspondances),
  - mieux relier les centralités périphériques (itinéraires plus directs et plus lisibles).

Dans le détail, à l'horizon de l'extension de la ligne T1 autour de l'Ecusson, le réseau urbain sera réorganisé, avec notamment :

- le prolongement de T1 sur l'Ecusson,
- la réorganisation des lignes urbaines dans leur intégralité,
- la réorganisation des lignes sur l'Ecusson en retenant les principes suivants :
  - Mixité de la plateforme TCSP avec les lignes de bus permettant de proposer un double sens sur les boulevards Victor Hugo et Amiral Courbet permettant des services plus directs pour les lignes de bus du réseau urbain et des temps de parcours optimisés
  - Réduction du trafic bus sur le boulevard Gambetta
  - Amélioration de la performance de l'ensemble des lignes
- la mise en place de la ligne 2 préfigurant T2,
- les lignes desservant les secteurs peu denses sont maintenues et améliorées grâce aux évolutions de voirie,
- les lignes périurbaines sont maintenues dans leur fonctionnement avec les ajustements dans certaines communes pour apporter plus de lisibilité (débouclages),
- les services scolaires dénommés services Tempo complètent l'offre,
- une navette assure les soirs de concert la desserte de la SMAC/PALOMA,
- une Navette assure la desserte de l'aéroport de Garons.

La réorganisation du réseau urbain envisagée suite à l'extension de la ligne T1 prévoit la réorganisation des lignes desservant l'Ecusson et l'ouverture de la plateforme BHNS aux bus.

L'ouverture de la plateforme aux bus permet de proposer un double sens de circulation et ainsi d'éviter à chacune des lignes de bus de devoir faire le tour de l'Ecusson tel que proposé actuellement.

Pour rappel, actuellement les lignes de bus bénéficient autour de l'Ecusson dans le sens antihoraire d'un couloir réservé mais doivent en effet faire le tour de l'Ecusson puisqu'elles circulent seulement dans un sens. La ligne 6 (actuellement ligne I) par exemple qui dessert le nord de l'agglomération doit actuellement faire le tour de l'Ecusson dans le sens Nord-Sud alors qu'avec la réorganisation envisagée avec l'extension T1, cette ligne pourra emprunter la plateforme BHNS.

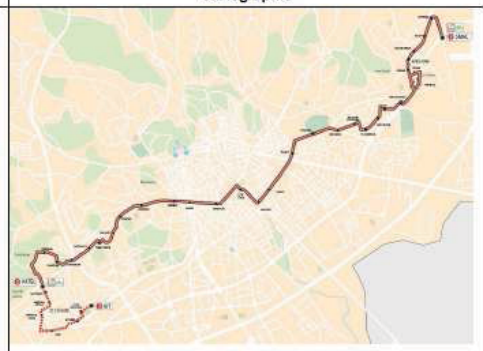
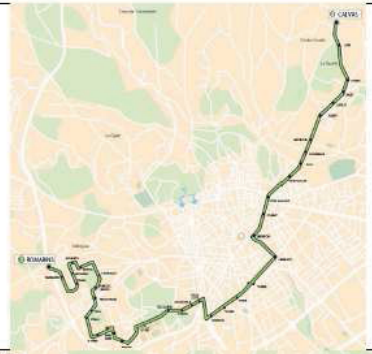
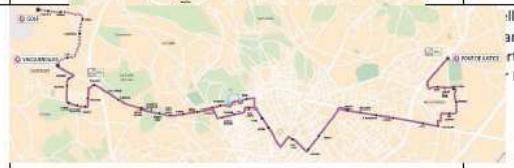
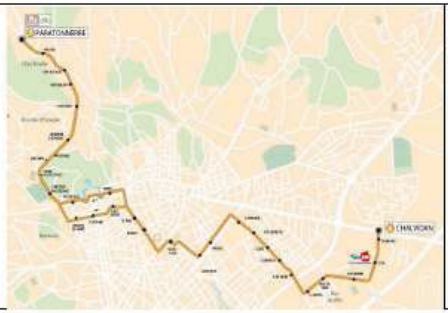
Cette mutualisation de la plateforme BHNS permettra ainsi des services plus directs pour les lignes de bus du réseau urbain et des temps de parcours optimisés mais également permettront de diminuer le nombre de kilomètres bus sans impacter l'offre.

Dans le sens antihoraire, sens qui possède actuellement une voie réservée aux bus, les bus circuleront à l'horizon de la mise en service de l'extension T1 dans la circulation automobile, néanmoins la réorganisation du plan de circulation proposée autour de l'Ecusson et notamment le fonctionnement des carrefours permet de limiter l'impact sur la circulation et ainsi de maintenir une vitesse commerciale adaptée pour les bus dans le sens antihoraire

Explication de la réorganisation de l'écusson dans le détail.

Les lignes Tango redessinées :

Il s'agit ici de présenter les lignes principales du réseau en termes de fréquentation et qui emprunteront le site propre sur une partie de leur itinéraire.

Lignes	Cartographie	Explications
ligne 2 : Vatel/IUT-Smac Paloma		La ligne 2 préfigurant la ligne 2 de TSCP rencontrera la ligne T1 entre Montcalm et Libération, son impact sur la plateforme de site propre est faible Cette ligne est un mix entre les ligne A,B,H actuelles
ligne 3 : Romarins-Calvas		Cette ligne forte à 10 minutes de fréquence, avec une amplitude élargie, est un mix entre l'actuelle ligne G au sud et la ligne D au nord vers Calvas Cette ligne empruntera la plateforme TCSP au niveau des boulevard Libération et A. Courbet
ligne 4 : Golf-Pont de Justice		lle ligne C, cette ligne gagnera en arité et vitesse commerciale grâce à la rte dans les deux sens du boulevard Hugo
ligne 6 : Paratonnerre-Chalvidan		Mix entre la ligne I au nord et la ligne G au sud, cette ligne empruntera le boulevard V. Hugo dans les 2 sens
ligne 8 : Parnasse-Courbessac		la branche sud de la ligne correspond plus ou moins à la ligne D actuelle jusque la desserte de nord de l'écusson par le B. Gambetta et l'avenue G. Perrier. Cette ligne apportera une nouvelle desserte plus fine des quartiers est du centre ville (Rue Pierre Semard) pour ensuite desservir l'est de Nimes empruntant le tracé actuel de la ligne A

ligne 9 : Serre Cavalier – Carré Sud		Cette ligne empruntera la plateforme TCSP au niveau des boulevard Libération et A. Courbet C'est un mix entre la ligne I au sud et la ligne K actuelle au nord

ligne10 : Valmy-Rte d'Arles		Cette ligne correspond à la ligne J actuelle. Le secteur important à gérer est la sortie du site propre au niveau du boulevard Gambetta pour s'insérer dans la rue du fort. Cette ligne empruntera le boulevard V. Hugo dans les 2 sens

Certu

Mobilités et transports

Le point sur

12

Article paru dans la revue Transport/Environnement/Circulation (TEC) n° 203 de septembre 2009, numéro spécial "Transports publics et territoires"

Tramway et Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) en France : domaines de pertinence en zone urbaine

Avec l'évolution des pratiques de déplacements et des mentalités, les transports collectifs doivent s'adapter en permanence en proposant des innovations, tant technologiques qu'organisationnelles. À partir des années 80, sous l'impulsion de l'État, le tramway est réintroduit dans les villes françaises (Nantes en 1985, Grenoble en 1987, Rouen et Strasbourg en 1994) en portant avec lui des projets de réaménagements urbains. La loi sur l'Air de 1996 initie avec les PDU de grandes réflexions sur les déplacements urbains qui se traduisent par de nombreux projets de tramway. Avec le soutien financier de l'État et la montée des préoccupations de cadre de vie, le tramway s'installe dans la plupart des grandes agglomérations françaises[1].
Progressivement, la question de la pertinence du tramway dans les agglomérations moyennes (moins de 300 000 habitants) est posée, notamment dans le rapport coût/besoins. Ainsi, l'idée de « systèmes intermédiaires » entre le bus et le tramway apparaît, poussée par une forte dynamique d'innovation technologique : *TVR* de Bombardier, *Civis* d'Irisbus, *Translohr* de Lohr, Phileas d'APTS... Alors que les promesses de ces nouveaux systèmes ne sont pas toujours tenues, les chercheurs et praticiens tournent leur regard vers l'Amérique et le Bus Rapid Transit (BRT). À partir d'expériences locales (*TVM* en Île-de-France, *TEOR* à Rouen, *BusWay*® à Nantes, etc.), cette démarche donne naissance en 2005 au concept de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) qui place le bus au cœur d'un véritable « système » de transport et lui redonne une image positive. La montée en puissance du BHNS depuis 2006 et le retour de l'État dans le financement des transports collectifs (Grenelle de l'environnement) accentuent la dynamique autour des transports collectifs en site propre (TCSP) qui s'inscrivent désormais dans des politiques locales et nationales de développement durable. Cet engouement replace la question du choix du système au cœur de débats complexes et délicats auxquels sont amenés à participer techniciens, élus et citoyens.

Une terminologie à clarifier

Parler de TCSP nécessite quelques précisions de terminologie. Le temps, l'histoire et l'évolution des mentalités font en effet émerger des visions différentes des systèmes de transports urbains.

En France, 3 familles de TCSP urbains qui reposent sur des considérations réglementaires

En France, l'apparition des « systèmes guidés sur pneus » à la fin des années 90 a engendré des confusions sur le plan sémantique. En particulier, motivé par la communication politique, l'usage abusif du terme « tramway sur pneus » génère plusieurs idées reçues portant sur la capacité, les performances, l'attractivité et les conditions de mise en œuvre des systèmes (réglementation). Dans la foulée, le BHNS apparaît sous la forme d'un concept dont les contours restent volontairement souples.

Le Certu propose donc depuis 2007 une nouvelle classification « TCSP urbains » discutée dans des groupes de travail impliquant la DGITM, le Gart, l'UTP, l'Inrets et le STRMTG. Elle repose sur la distinction des systèmes selon deux réglementations :

- le décret n° 2003-425 relatif à la sécurité des transports publics ;
- les articles R. 311-1, R. 312-10 et R. 312-11 du code de la route et l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif aux transports en commun de personnes, modifié par l'arrêté du 18 mai 2009.

Certains systèmes guidés sont soumis aux deux réglementations dans la mesure où le guidage est immatériel (*TEOR* à Rouen, *Phileas* d'APTS à Douai), ou non permanent (*TVR* de Bombardier à Nancy et Caen). Leurs matériels roulants, considérés comme des véhicules routiers, sont donc limités en gabarit par le code de la route (24,50 m de long, 2,55 m de large, hors rétroviseurs). En revanche, le *Translohr* proposé par Lohr Industrie est guidé de manière permanente par un rail central. Il n'est donc soumis qu'à la réglementation sur les transports publics guidés, comme le sont le métro et le tramway.

Ces considérations réglementaires et techniques permettent de définir trois classes de TCSP urbain : le métro, le tramway et le Bus à Haut Niveau de Service (BHNS).

Transports collectifs en sites propres (TCSP)

On entend par « transport collectif en site propre » (TCSP), un système de transport public utilisant majoritairement des emprises affectées à son exploitation. **L'approche « système »** d'un TCSP repose sur 3 composantes et sur leur articulation :

- l'infrastructure (plate-forme, stations, etc.) ;
- le matériel roulant ;
- les conditions d'exploitation (modalités de circulation, systèmes d'aide à l'exploitation, information voyageurs...).

Métro

Le métro est un TCSP guidé de manière permanente et caractérisé par un site propre intégral (pas de carrefour, plate-forme inaccessible aux piétons, aux vélos et à tout véhicule à moteur). Il est généralement en souterrain ou en viaduc. Il est exploité à voie libre à l'aide d'un système de cantonnement. Il peut être automatique. On fera la différence entre le métro lourd et le métro léger de type Véhicule Automatique Léger (VAL).

Tramway

Le tramway est un TCSP guidé caractérisé par un véhicule assujetti à suivre de façon permanente une trajectoire déterminée par un ou des rails matériels. On intègre donc dans cette catégorie le « Tramway sur pneus » *Translohr* du constructeur Lohr, système guidé sur pneus qui présente la particularité d'avoir un guidage matériel permanent par rail. Cette caractéristique lui permet de se soustraire au code de la route, notamment en ce qui concerne les dimensions des rames.

Translohr de Clermont-Ferrand (source : Certu)

Bus à haut niveau de service (BHNS)

Le BHNS est un TCSP caractérisé par un véhicule routier limité à 24,50 m de long et 2,55 m de large par le code de la route.
Par une approche globale (matériel roulant, infrastructure, exploitation), le BHNS assure un niveau de service supérieur aux lignes de bus conventionnelles (fréquence, vitesse, régularité, confort, accessibilité) et continu. Il s'approche du niveau de service des tramways français. Le bus est ici considéré dans sa conception la plus large : il peut être guidé (guidage matériel ou immatériel) ou non guidé, à motorisation thermique, électrique ou hybride. On parlera donc de « trolleybus à haut niveau de service » pour les BHNS utilisant des véhicules trolleybus : C1/C2 à Lyon, projets à Saint-Étienne, Valenciennes et Nancy.
Le *TVR* de Bombardier, système guidé par rail central qui est soumis aux dispositions du code de la route, est à ce titre considéré comme un BHNS guidé. Le *Phileas* d'APTS, en cours de développement, devrait aussi intégrer la catégorie BHNS guidé, sous réserve de l'homologation en France du véhicule routier par les services compétents.

BHNS guidé à Rouen
(source : communauté de l'agglomération rouennaise)

[1] En 2009, la France compte 407 km de tramways dans 17 agglomérations. D'ici 2015, 10 agglomérations devraient rejoindre le « club » pour porter le total à environ 750 km.

Novembre 2009
www.certu.fr

Cette classification met en évidence une approche différente de la réglementation selon la nature du guidage :

- permanent et matériel pour le métro et le tramway ;
- partiel, immatériel ou inexistant pour le BHNS.

Classification des TCSP de surface en fonction des caractéristiques de guidage (source : Certu)

Classification TCSP	Tramway		BHNS guidés				BHNS non guidé
Système	Tramway fer	Translohr	TVR de Bombardier à Caen	TVR de Bombardier à Nancy	Phileas d'APTS à Douai*	Bus à guidage optique	Bus classique
Type de guidage	2 rails porteurs	Rail central	Rail central	Rail central	Magnétique	Optique	
Classe de guidage	Matériel	Matériel	Matériel	Matériel	Immatériel	Immatériel	
Utilisation du guidage	Permanent	Permanent	tout le parcours commercial (hors dépôt)	Une partie du parcours commercial	Permanent (sauf mode dégradé)	Permanent (sauf mode dégradé) ou ponctuel	Aucun
Soumis à la réglementation TPG	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Non
Soumis au code de la route	Non	Non	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui

* en projet

Elle met aussi en avant la notion de **capacité** qui demeure un critère important dans le choix d'un système TCSP :

- le guidage permanent et le site propre intégral ouvrent de vastes horizons pour le métro ;
- à un degré moindre, le tramway doit sa grande capacité à ses dimensions permises par le guidage matériel permanent. En revanche, sa capacité reste bornée par les conditions d'exploitation (gestion des carrefours) et la longueur des quais ;
- les vitesses et fréquences du BHNS peuvent être identiques à celles d'un tramway. En revanche, les dimensions du matériel roulant, et donc sa capacité, sont limitées par le code de la route.

Des approches différentes d'un pays à l'autre

La vision du tramway en France reste étroitement liée à son démantèlement après la deuxième guerre mondiale. Sa réintroduction à partir de 1985 repose sur de fortes exigences en matière de niveau de service (recours quasi absolu au site propre) et sur le projet urbain qui l'accompagne.

Dans d'autres pays, notamment dans le nord et l'est de l'Europe, le tramway reste avant tout un outil de transport. Ses performances varient selon les configurations : du tramway englué dans la circulation sur le modèle du vieux *Streetcar* américain, au tramway présentant des sections en tunnel. Toutefois, le tramway présente des caractéristiques communes au niveau européen : une circulation en majorité sur voirie et une relative « perméabilité » du site propre. En Allemagne, le tramway est d'ailleurs désigné sous le terme de *Straßenbahn*, terme qui renvoie à l'idée de « voie ferrée dans la rue ». En revanche, lorsque du matériel léger (type tramway) est utilisé sous la forme d'un métro (site propre intégral inaccessible), on parle de *Stadtbahn*. On retrouve aussi cette notion de *Métro Léger* dans le concept de *Ligh Rail Transit (LRT)* américain qui s'est largement répandu dans le monde. Les contours de ce dernier restent variés. Si aux États-Unis, le LRT renvoie à des systèmes allant du métro léger au métro, le terme englobe parfois, sans doute à tort, le « tramway européen ».

En ce qui concerne le bus, la terminologie traduit d'abord des différences de contexte d'un continent à l'autre. Dans la majorité des villes d'Europe, les besoins de fortes capacités sont déjà satisfaits par les trains de banlieues, les métros et les tramways. Le BHNS (ou *BHLS* en anglais pour *Bus with a high Level of Service*) s'adapte donc au nombre d'usagers, tout en conservant les principaux avantages du tramway et sa philosophie en matière d'insertion dans des rues souvent étroites. À l'opposé, le concept de BRT et ses projets mythiques associés (Bogota, Curitiba) renvoient régulièrement à un fort besoin de capacité qui peut se traduire par des coupures urbaines fortes (circulations en site propre à 2x2 voies, carrefours dénivelés, passerelles pour les piétons, convois de bus…). Ce *Full-BRT*[2] semble se répandre dans de nombreuses grandes métropoles de pays en développement et véhicule une image partielle du BRT. En effet, aux États-Unis, le concept BRT est plus large puisqu'il intègre le *BRT-Heavy* (l'équivalent du BHNS français) et le *BRT-Lite* qui correspond à des opérations de dynamisation de lignes telles les *Lianes*[3] à Dijon ou les lignes *Chronobus* à Nantes. Cette dernière catégorie est avant tout basée sur des lignes à forte fréquence et larges amplitudes horaires, avec des aménagements ponctuels au niveau de certains points noirs (sas, couloir bus, priorités aux carrefours).

[2] Terme utilisé aux États-Unis pour caractériser les BRT à très forte capacité.
[3] Les Lianes ne sont pas considérées comme BHNS. Voir la définition du concept dans le retour des enquêtes 2008 *Keoscopie II* de Keolis

Quel TCSP choisir ? une question universelle qui évolue avec le temps

La question du choix du système TCSP est au cœur de nombreux débats. Alors que les transports publics occupent désormais une place importante dans le débat politique, cette question trouve un écho auprès des citoyens, des associations, des passionnés, de la presse… Elle se traduit différemment selon les pays, les villes et les époques.

Aux États-Unis, le débat entre BRT et métro léger (LRT) est ancien et repose sur de nombreux lobbies. Des études à Saint-Louis et Washington dans les années 50 ont fait émerger les premiers projets de BRT. Très vite, il est comparé au LRT. Ce débat est encore d'actualité. Il repose toujours sur les mêmes arguments :

- Dans les villes Nord-Américaines, les transports publics doivent avant tout répondre aux besoins des navetteurs qui se rendent dans les Central Business District (CBD) depuis leur domicile de banlieue[4]. Grâce à sa souplesse et pour un coût limité, le BRT permet d'envisager des formes d'exploitation plus adaptées aux besoins : limitation des rabattements et services directs plus rapides en compléments de lignes omnibus.
- Les défenseurs du LRT mettent en avant son niveau de service, sa capacité, son attractivité et son potentiel à structurer l'environnement traversé.

En Europe, la question du choix du TCSP est généralement du ressort d'une autorité de transports urbains unique qui définie les besoins (tracé, capacité…) puis les moyens à mettre en œuvre (type de système). Les îles britanniques représentent la principale exception. La dérégulation des bus en Grande Bretagne ou la séparation des compétences entre bus et tramway en Irlande sont autant de freins pour mener une approche globale et intégrée. Dans ces contextes, le tramway peine à s'affirmer.

En France, les discussions sur les TCSP ont d'abord été marquées à partir des années 80 par le choix entre le Véhicule Automatique Léger (VAL) (1re mise en service en 1983 à Lille) et le tramway. Ces deux systèmes présentent des caractéristiques très différentes en termes de performances, d'insertion urbaine, et de coûts. Ainsi, le débat a été très animé dans les grandes agglomérations de province qui souhaitaient se doter d'un TCSP (Strasbourg, Toulouse, Rennes et Bordeaux notamment). De 1994 à 2003, l'État a indirectement participé à ce débat en favorisant le développement du tramway par rapport au VAL, par des taux et des plafonds de subventions plus avantageux.

Avec la diffusion du tramway dans des agglomérations de moins de 300 000 habitants à partir de 2001 (Montpellier, Orléans), et l'émergence récente des BHNS, les débats se recentrent désormais sur les TCSP de surface. Cependant, à la différence du choix VAL/tramway, le choix tramway/BHNS se place dans le cadre d'une vision partagée en termes de niveau de service et d'insertion urbaine. Cependant, tramway et BHNS sont complémentaires et possèdent leur propre domaine de pertinence.

Domaines de pertinence des tcsp de surface et processus de choix

La démarche qui conduit au choix d'un TCSP peut être complexe. Elle nécessite du temps, des études, de la concertation et une implication forte des décideurs sur certains aspects techniques très pointus. Elle se base notamment sur les 6 thématiques qui sont développées dans la suite de l'article. Le déroulement des études peut nécessiter des itérations entre ces thématiques, le choix du système le plus adapté n'étant pas toujours immédiat.

La vision à long terme (20-30 ans) du développement de l'agglomération et des réseaux de TC/TCSP

Les stratégies de localisation à long terme de l'habitat, des emplois et des équipements, et les évolutions des attentes et des comportements, peuvent modifier les équilibres et les besoins en déplacements d'une agglomération.

Elles peuvent elles-mêmes être influencées par la politique des transports. Aussi, la construction des réseaux de TCSP (systèmes, tracés, organisation générale des TC) doit anticiper au mieux ces phénomènes dans une vision globale à long terme.

En ce qui concerne la logique de construction des réseaux de TC à long terme, les retours d'expériences des premières villes à TCSP permettent de tirer plusieurs enseignements :

[4] À l'inverse, en Europe, les transports collectifs utilisent le potentiel procuré par la concentration des flux et prennent une part de plus en plus importante pour les motifs autres que les déplacements domicile-travail.

- **La 1re ligne de TCSP ne doit pas concentrer tous les efforts**. Pour obtenir un effet durable, l'amélioration du niveau de service doit être continue dans le temps (développement d'autres lignes TCSP, améliorations sur le réseau de bus, etc.) et l'AOTU doit disposer de marges de manœuvre en pensant au long terme. Par ailleurs, une première ligne de TCSP ne doit pas chercher à desservir systématiquement les grands pôles générateurs de trafic au risque d'être sinueuse (vitesse limitée), coûteuse (investissement et exploitation), voire en sous-capacité. En revanche, elle peut constituer une étape dans le développement d'un réseau de lignes à haut niveau de service.

- **Les TCSP font partie d'un réseau global qui les accompagne**. Ils ne doivent pas concentrer tous les efforts. Les effets les plus positifs en termes de mobilité TC sont observés là où l'offre de bus classique en parallèle est performante (Nantes, Strasbourg, Rennes). C'est d'autant plus vrai lorsque les TCSP ne desservent qu'une partie du territoire.

- **Les rabattements bus → TCSP ne doivent pas être systématiques**. L'organisation d'un réseau de bus « au service » du tramway a montré ses limites, comme le prouve l'expérience de la 1re ligne de tramway d'Orléans en 2001. S'il permet d'assurer un niveau minimal de trafic sur la ligne de tramway, ce fonctionnement ne garantit en rien un « effet TCSP » sur l'ensemble du réseau[5]. Par ailleurs, il peut générer des correspondances pénalisantes, notamment dans le sens sortant, lorsque les fréquences des bus ne sont pas suffisantes. Il est parfois préférable de multiplier les possibilités pour l'usager : rabattement performant ou diffusion du bus en centre-ville avec un maillage du réseau. Ce concept de « rabattement sans contrainte » est notamment mis en œuvre à Rennes, Lyon et Le Mans.

- **Les problèmes de capacité des TCSP doivent être anticipés** pour éviter des difficultés à moyen terme (problème d'exploitation, irrégularité, baisse de la vitesse commerciale, mauvaise image du service). En particulier, la logique de concentration des lignes en un pôle central fort peut être remise en cause. Outre des difficultés d'exploitation des lignes (3 lignes de tramway se croisent au nœud « Commerce » à Nantes), ces configurations engendrent des flux de piétons difficiles à gérer sur des espaces étroits (station « Homme de Fer » à Strasbourg).
  Les collectivités doivent alors prendre en compte cette dimension dans leurs projets futurs (rocades tramway comme la ligne E de Strasbourg, maillage du réseau initié avec la ligne 4 à Nantes).

- **Plusieurs réseaux français intègrent désormais la notion de maillage** dans la construction de leurs réseaux de TCSP, tant pour mieux répondre aux besoins de déplacements que pour anticiper les problèmes de capacité. Cette philosophie se développe en complément d'un réseau de TCSP déjà en place (extension de la ligne E de tramway de Toulouse, ligne C de Grenoble) ou dès les premières lignes de TCSP (projet de tramway de Dijon).

La question de l'organisation globale et à long terme des réseaux constitue une problématique majeure. Certains réseaux anticipent cette dimension dans leurs réflexions (Nantes et Strasbourg depuis quelques années, Dijon). D'autres vont y venir par la force des choses. C'est le cas de l'agglomération bordelaise dont les projets de TCSP à court terme (2012-2013) concernent essentiellement des prolongements de lignes de tramway existantes déjà très chargées. Les débats qui ont eu lieu lors du renouvellement de la délégation de service public ont mis en avant ces faiblesses. À court terme, le nouvel exploitant a proposé la mise en place de *Lianes* sur le modèle de Dijon, afin de renforcer l'attractivité du bus en complément du tramway. En parallèle, l'agglomération a intégré ces éléments dans sa réflexion sur le schéma de développement du réseau de TCSP à l'horizon 2020-2030.

Entre Vertou et Nantes, le choix du BusWay® (bleu puis vert) plutôt que d'une nouvelle branche de tramway (bleu) initie un maillage du centre-ville tout en désengorgeant le tramway existant (gris) (source : Nantes Métropole)

[5] Mesuré en nombre de déplacements et non en nombre de voyages !

Les objectifs de niveau de service du TCSP

Tramway et BHNS peuvent apporter le même service en ce qui concerne les fréquences, l'amplitude horaire, la vitesse et la régularité. Tout dépend de leurs conditions de circulation. La différence porte sur les niveaux de confort, d'accessibilité, d'image et de lisibilité qui sont supérieurs avec le tramway, même si les évolutions autour du bus (design, guidage) ont permis de nombreuses améliorations.

Confort : le roulement fer sur fer et le guidage apportent un meilleur confort de roulement (moins de balancements pour les usagers debout). Les tramways sur fer modernes sont relativement silencieux mis à part les crissements dans les courbes trop serrées. À cet égard, les véhicules sur pneus présentent un avantage mais, **de manière générale, les courbes de faibles rayons sont à éviter pour des questions de vitesses.**

Accessibilité : les systèmes guidés monotraces (tramway sur fer, *Translohr*) proposent des niveaux d'accessibilité optimum tant dans l'interface quai/véhicule qu'à l'intérieur du véhicule. Les lacunes horizontales et verticales sont inférieures à 3 cm sur toutes les portes. Il n'existe pas encore de retour d'expérience sur le BHNS *Phileas* qui est aussi un système monotrace. Les systèmes guidés optiquement (non monotrace) offrent également une bonne accessibilité (lacunes horizontales et verticales inférieures à 5 cm sur la porte la plus accessible sur TEOR à Rouen).

Image et lisibilité : les tramways sur fer permettent plus de liberté en termes de choix de matériaux (pavés, gazon, etc.) afin de renforcer l'image moderne et de qualité du système. Les rails participent à la lisibilité du système. Toutefois, les retours d'expériences montrent que le BHNS dispose d'un potentiel élevé en terme d'image, de requalification urbaine et de lisibilité. À Rouen, le BHNS TEOR est largement plébiscité par les usagers, grâce notamment au haut niveau de service apporté (note de 16,2/20 de satisfaction globale pour *TEOR*, 15,7/20 pour le tramway).

Les systèmes d'alimentation par le sol (14 km à Bordeaux) et de batteries embarquées (traversée de la place Masséna à Nice) participent désormais à la qualité esthétique de l'insertion des tramways. Dans un avenir plus ou moins proche, le trolleybus pourrait aussi disposer de ce type de techniques.

Avenue Alsace Lorraine à Rouen avant et après la mise en place de TEOR (source : communauté de l'agglomération rouennaise)

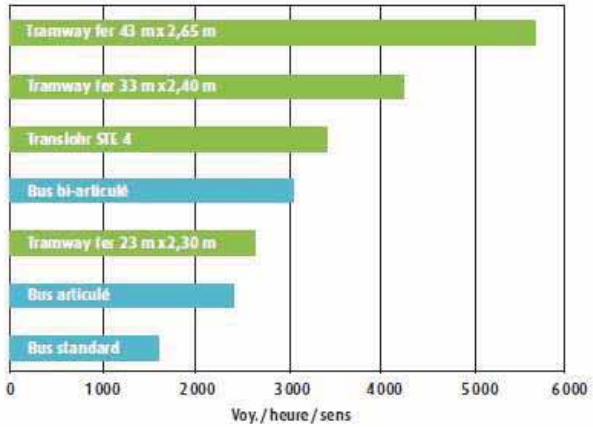
Du tramway au tram-train ?

L'interconnexion possible avec le réseau ferré classique qui vise à réduire les ruptures de charge est souvent mise en avant comme un argument en faveur du tramway. Dans la pratique, les perspectives de développement de réseaux ferrés interconnectés (urbain/réseau ferré national) en France semblent limitées à quelques grandes agglomérations (Paris, Lyon, Lille, Strasbourg, Nantes, etc.), à des contextes particuliers (Vallée de la Thur étroite et dense à Mulhouse) ou comme support de développement. Le « modèle de Karlsruhe », souvent cité en exemple, repose sur une urbanisation bien plus favorable que celle de nos agglomérations françaises et sur un fort rabattement de proximité.
Finalement, le potentiel du « tram-train » repose aujourd'hui surtout sur les performances de matériels spécifiques (capacités d'accélération et de freinage) qui permettent une desserte plus fine des territoires (Aulnay-Bondy et projets de l'Ouest lyonnais et de Nantes-Chateaubriand).

Demande de déplacements et capacité des systèmes TCSP

Les capacités maximales théoriques des systèmes TCSP dépendent de la **fréquence** et de la **capacité des matériels roulants**. Elles sont calculées sur la base d'une norme de confort de 4 personnes/m² et d'un service optimisé (régularité parfaite, fréquence de 3 minutes par sens). En pratique, la capacité d'un système est largement dépendante des conditions de mise en œuvre et d'exploitation. Vente de tickets à bord, absence de priorité aux feux, mauvais respects des sites propres..., sont autant d'éléments qui impactent négativement la régularité et donc la capacité d'un TCSP.

Capacité maximale des matériels (4 pers. / m2 - fréq. 3 min.) (source : Certu)



Tramway et BHNS présentent des niveaux de capacité différents du fait des réglementations.
Le véhicule du BHNS est en effet limité par le code de la route à 24,50 m en longueur et 2,55 m en largeur, hors rétroviseurs. Hormis le *TVR* de Bombardier à Caen et Nancy, seuls des bus standards ou articulés (18,75 m de long maximum) circulent en France à ce jour. À l'étranger, quelques agglomérations exploitent des bus bi-articulés non guidés (Van Hool AGG 300 à Utrecht et Hambourg, véhicules Hess en Suisse). Les constructeurs qui travaillent sur le sujet devraient proposer de nouveaux matériels dans les années à venir. Plusieurs agglomérations françaises dont Nantes et Nîmes se montrent intéressées par ce type de véhicule.

Bus bi-articulé Van Hool AGG 300 à Utrecht (source : Certu)

Les dimensions des véhicules tramways (sur fer ou sur pneus) peuvent en revanche aller au-delà des limites fixées par le code de la route. Ce sont des matériels modulables dont les capacités peuvent varier fortement d'un modèle à l'autre, en fonction des choix (largeur, longueur, agencement intérieur).
L'adéquation entre capacité et demande est délicate puisqu'elle se base sur des prévisions de trafic à long terme (20-30 ans) qui peuvent évoluer en fonction du contexte. Depuis 2006, sous l'effet de la baisse du pouvoir d'achat et de la prise de conscience environnementale, on observe une croissance forte de la fréquentation des réseaux. Celle-ci vient rappeler le fort potentiel de développement des transports collectifs urbains mais nécessite une certaine prudence. En effet, ces tendances récentes ne sont pas stabilisées et l'incertitude demeure même dans le cas de modélisation fine.
Cependant, l'expérience française et européenne montre que des marges de capacité doivent être prévues. Le choix d'un système qui atteint sa limite de capacité dès sa mise en service ou peu de temps après, peut engendrer des difficultés d'exploitation (temps de montée/descente importants, phénomènes de « montée impossible », irrégularités, baisse des vitesses commerciales...). Celles-ci génèrent alors des surcoûts d'exploitation et diffusent une image très négative auprès de la population.

Fréquentations de lignes de TCSP : quelles comparaisons ?

Les comparaisons de fréquentations de lignes TCSP entre agglomérations sont délicates. Les configurations des lignes TCSP sont différentes d'une ville à l'autre, en particulier en ce qui concerne leur longueur et la répartition de la clientèle sur les différents arrêts (concentration ou dispersion). À titre d'exemple, le BHNS *Trans-Val-de-Marne* en Île-de-France présente une fréquentation de 65 000 voyageurs/jour sur 22 km alors même que la ligne B de tramway de Grenoble affiche 50 000 voyageurs/jour sur 9 km (données 2007).
A minima, la fréquentation doit donc être rapportée à la longueur de la ligne ou au nombre de stations. En 2005, **la quasi-majorité des lignes de tramway dépassait 4 000 voyageurs par kilomètre de ligne**. Avec 2 500 voyageurs par kilomètre de ligne, Orléans faisait figure d'exception en raison notamment d'une longue partie actuellement non urbanisée entre le quartier de La Source et le centre-ville.

Coûts globaux des systèmes TCSP

La question des coûts des systèmes fait l'objet de nombreuses études et controverses, notamment à l'étranger. Dans le contexte difficile du financement des transports publics, ce thème est souvent abordé de manière trop simpliste et ne peut se résumer au fait que « le BHNS coûte 3 fois moins cher qu'un tramway », comme on l'entend souvent en France.

Afin d'être pertinente, l'analyse des coûts doit :
- prendre en compte les coûts d'investissements mais aussi les coûts d'exploitation et de régénération sur le long terme (reprise de la couche de roulement à cause de l'ornièrage pour les systèmes sur pneus, aiguillages pour les tramways, rénovation des matériels roulants à mi-vie, etc.) ;
- intégrer la durée de vie des matériels roulants ;
- isoler la partie « transports » des TCSP des réaménagements urbains de façade à façade qui sont indépendants du choix du système TCSP ;
- s'intégrer dans un véritable calcul économique sur le long terme.

La connaissance des coûts des différents postes d'investissement et d'exploitation est difficile car elle renvoie à des données stratégiques pour les constructeurs et les opérateurs. Toutefois, à partir des retours d'expériences de TCSP en service et en projet (appel à projet « transports urbains » issu du Grenelle de l'environnement), il est possible de donner quelques ordres de grandeur.

Données de coûts des systèmes TCSP (source : Certu)

Système	BHNS	Tramway (sur fer ou sur pneus)
Coût d'un véhicule (valeur 2007 HT)	300 k€ à 900 k€	1,5 à 3 M€
Coût d'investissement d'une 1re ligne de TCSP - partie « transport » hors véhicules (valeur 2013 HT)	2 à 10 M€/km de site propre	13 à 22 M€/km de site propre
Durée de vie des matériels	15-30 ans	30-40 ans
Coûts d'exploitation d'une 1re ligne TCSP (valeur 2008 HT)	3,5 à 5 €/km	5 à 7 €/km

Nota :
- les coûts d'investissement de la partie « transports » ne comprennent pas les opérations de voirie hors site TC, les équipements urbains et les opérations induites. Ils dépendent notamment du niveau de service et du contexte (ouvrages d'art, dépôt...) ;
- le coût du véhicule BHNS dépend de sa longueur et de ses équipements. La valeur de 900 k€ pour le BHNS correspond à un trolleybus articulé moderne ;
- le *TVR* de Bombardier dont la fabrication n'est plus assurée et le *Phileas* d'APTS qui n'est pas homologué à ce jour, ne sont pas pris en compte dans les données du tableau. Toutefois, on notera que le *TVR* de Caen affichait un coût d'investissement (partie « transport » y compris matériel roulant) de 14 M€ $_{2000}$/km de site propre et un coût d'exploitation de 6,5 €/km en 2003, soit du niveau d'un tramway. Par ailleurs, le projet de *Phileas* à Douai est chiffré à 7,5 M€ HT_{2007}/km de site propre dans les marchés de travaux 2007. Le matériel roulant est estimé à 1,3 M€ pour un véhicule de 18 mètres.

L'analyse du couple coûts/demande

L'analyse du couple coûts/demande est souvent déterminante dans le choix du système TCSP. Pour les « cas limites », il est recommandé de bâtir des scénarios d'offres permettant d'écouler le même trafic (ex : 1 BHNS toutes les 3 minutes en heures de pointes, 1 tramway toutes les 5 minutes, etc.). Sur le long terme, les coûts engendrés par la forte fréquence du BHNS peuvent annuler l'avantage à l'investissement.

Insertion urbaine du TCSP

L'insertion urbaine des TCSP doit s'intégrer dans une démarche globale visant à favoriser l'usage des modes alternatifs à la voiture particulière : transports collectifs mais aussi modes doux. Toutefois, l'étroitesse des rues de la plupart des villes françaises peut rendre la tâche particulièrement difficile. La vision à long terme de l'agglomération et de son réseau de TC peut conduire à des choix de systèmes et de tracés incompatibles avec les possibilités d'insertion.

Les systèmes sur pneus présentent l'avantage de pouvoir mieux tourner, surtout lorsqu'ils sont guidés et monotrace. Précisons aussi que les bus bi-articulés peuvent présenter de meilleurs caractéristiques d'insertion en courbe que des bus articulés (essieu arrière directionnel par exemple). En revanche, l'emprise en courbe des tramways est plus faible que celles des bus. **Au-delà des limites physiques, les TCSP doivent éviter des tracés trop sinueux dans une logique de performance (confort et vitesses notamment).**

Le tramway présente une meilleure insertion en ligne droite grâce à des matériels roulants qui peuvent avoir une faible largeur (2,40 m pour le standard classique, 2,20 m pour le *Translohr*). Les bus ont des largeurs qui se situent entre 2,50 m et 2,55 m auxquels il faut ajouter les débords des rétroviseurs (0,25 m de chaque côté). En utilisant des portes supplémentaires sur le côté gauche (cas de tous les tramways en France et du *Phileas* d'APTS), il est aussi possible de réduire l'emprise au niveau des stations (un quai central de 4 m au lieu de 2 quais latéraux de 2,50 m par exemple).

Insertion de différents systèmes TCSP (source : Certu et Cete Méditerranée)

Système	Tramway fer 2,40 m	Translohr	TVR	Phileas (1)	TEOR	Bus dassique (2)
Type de guidage	2 rails porteurs	rail central	rail central	Informatique avec recalage par plots magnétiques	Optique	Pas de guidage
Monotrace	Oui	Oui	Oui	Oui	Non	Non
Emprise en alignement droit (voie double)	5,6 m à 5,8 m	5,4 m	6,2 m	6,5 m à 7 m	6,7 m à 7,3 m	6,5 m à 7 m
Rayon minimum acceptable	25 m	10,5 m (au rail)	12 m (au rail)(3)	12 m	12 m (non guidé) 25 m (guidé)	11 à 12 m
Emprise en courbe	7 m à 7,5 m	6,7 m à 7 m	7 m à 7,6 m	8,2 m à 8,5 m	9 m à 11 m	10 m à 12 m

(1) Au 01/06/09, le système Phileas n'est pas encore homologué en France. Les emprises pourraient donc évoluer.
(2) Sans cyclistes.
(3) Les retours d'expériences de Nancy et Caen montrent qu'il est préférable de ne pas descendre en dessous de 15 m.

Quel intérêt du guidage pour un BHNS ?

L'étude de systèmes guidés pour véhicules routiers est souvent techniquement motivée par des difficultés d'insertion. La réalité est beaucoup plus complexe. Le choix de guidages matériels comme le rail central du *TVR* permet effectivement de limiter l'emprise du véhicule. En revanche, la conclusion n'est pas toujours valable pour les véhicules à guidage immatériel. La réglementation sur les transports publics guidés impose des marges de sécurité qui, en section courante, peuvent annuler le gain lié au guidage (cas du système *Phileas* d'APTS à Douai) voire augmenter l'emprise (cas de *TEOR* à Rouen). En courbe, si l'emprise peut être plus faible dans le cas de systèmes monotraces, le dispositif de guidage n'est pas toujours adapté à des rayons de courbures faibles (cas du guidage optique à Rouen).
Finalement, après les difficultés rencontrées par certains systèmes à guidages matériels (coûts plus élevés que prévu, dysfonctionnements) et avec les limites en terme d'insertion pour les systèmes à guidage immatériel, le guidage semble désormais surtout intéresser les collectivités pour **son apport en termes d'aide à l'accostage et d'accessibilité en station** (cas des projets de Metz, Nîmes et Nancy).

Sauf cas particuliers, les véhicules tramways sont aujourd'hui fabriqués pour gravir des pentes jusqu'à 6 ou 7 %. Avec des motorisations sur chaque essieu, il est possible d'envisager des pentes jusqu'à 10 % avec des modifications significatives pouvant engendrer un surcoût du matériel roulant. Les matériels sur pneus ont plus de facilité pour gravir les pentes avec une limite souvent fixée à 13 % pour le confort des usagers. Notons toutefois que les véhicules électriques présentent de meilleures capacités d'accélération en pente.

Alors que les études d'insertion sont souvent réalisées de manière tardive, il semble important de prendre en compte cette dimension dès les études de faisabilité. À Besançon, la vision stratégique du développement de la ville et de son réseau de TC, et les contraintes de la boucle du Doubs, ont orienté le choix d'un TCSP via l'hyper centre. Celui-ci, très contraint, nécessite des sens dissociés complexes pour la circulation de bus qui ne sont pas compatibles avec le haut niveau de service recherché et la volonté d'« aérer » l'espace public. Quant à la solution « voie unique » pour les bus, elle ne permet pas de répondre à la demande aux heures de pointe, dès la mise en service du système. Le choix du tramway permet donc de limiter les difficultés d'insertion et de garantir une capacité suffisante du système sur le moyen-long terme.

Technologies et industrialisation

Tous les systèmes TCSP ne présentent pas les mêmes « garanties constructeurs » sur le long terme. Le tramway sur fer, et les BHNS basés sur des modèles de bus relativement classiques, sont des solutions éprouvées en France et en Europe. Il en résulte une concurrence et des économies d'échelle favorables à leur diffusion.
Les nouveaux systèmes guidés sur pneus complets « clef en main » reposent souvent sur un unique constructeur (Lohr, Bombardier, APTS). Alors que le TVR est quasiment abandonné par Bombardier, le *Translohr* poursuit son développement en France, en Italie et en Asie. En ce qui concerne le Phileas, il n'est pas à ce jour homologué en France et il éprouve des difficultés de mise en œuvre aux Pays-Bas et en Turquie. Plus simple et moins coûteux, la solution du guidage optique « en option » intéresse les constructeurs et pourrait poursuivre son développement. Quel que soit le matériel (tramway ou bus), les recherches mettent aujourd'hui largement en avant les questions de motorisation et de suppression des lignes électriques de contact, pour lequel le tramway sur fer possède un temps d'avance: systèmes d'APS à Bordeaux sur plus de 10 km, batteries embarquées à Nice pour traverser la place Masséna, et nombreuses recherches en cours chez les constructeurs[6]. Lohr propose aussi un fonctionnement sur batteries du *Translohr* pour de courtes distances (moins de 2 km à Padoue) et étudie un système de caténaires inversés qui suppose toutefois l'installation de poteaux en grand nombre (distance inter-poteaux inférieure à la longueur du véhicule). En ce qui concerne le bus, si des systèmes avec batteries sur courte distance semblent pouvoir émerger rapidement, leur circulation complète « sans fil » renvoie sans doute à un horizon plus lointain.

Autres caractéristiques des systèmes

Les autres caractéristiques des systèmes TCSP ne semblent pas jouer un rôle déterminant dans le choix final. Du point de vue **des émissions de CO_2**, la filière électrique mise en avant par l'État dans le cadre de sa politique d'aide financière aux projets de TCSP trouve une réponse tant pour le tramway que pour le BHNS (trolleybus). Concernant le **bruit**, les nuisances sont aujourd'hui bien maîtrisées même si les problèmes de crissements en courbes serrées des tramways sont toujours problématiques. Ces problèmes de crissements en courbe incitent les concepteurs à choisir des tracés les plus rectilignes possibles d'autant plus que les rayons de faible courbure sont aussi sources d'usure rapide des rails et de sensibles limitations de vitesses. Les conclusions relatives à l'impact des tramways sur les **activités économiques** semblent pouvoir s'appliquer aux BHNS (études en cours à Rouen). Enfin, même si les **travaux** d'un BHNS peuvent être moins longs que ceux d'un tramway (tout dépend du niveau de service recherché), cet argument ne semble pas déterminant dans le choix du système.

Conclusion

Les TCSP de surface (tramway et BHNS) sont des outils performants à disposition des collectivités pour accompagner une politique de transports urbains durables. Première ligne de TCSP ou poursuite d'un réseau, la réflexion doit s'appuyer sur des scénarios (tracé, système, organisation, insertion) qui s'inscrivent dans une vision globale à long terme du réseau de TC et du développement de l'agglomération.

L'analyse des caractéristiques des systèmes montre que l'entrée coûts/besoins et la dimension insertion urbaine sont déterminantes dans le choix du système le plus adapté aux objectifs des collectivités. Chaque système dispose en effet de son propre domaine de pertinence. Toutefois, les incertitudes qui pèsent sur l'évolution de la mobilité en France (prix du pétrole ? durée et impact de la crise économique ? prise de conscience environnementale ? potentiel réel de report modal ? etc.) apportent une complexité supplémentaire dans le choix de systèmes pertinents sur le long terme (15 ans, 30 ans, voire plus !) et impactent sur la capacité des collectivités à les financer.
En parallèle, l'innovation technologique et conceptuelle se poursuit afin d'offrir les solutions les plus adaptées aux besoins des territoires : les fils disparaissent des centres historiques, le concept de BHNS s'ouvre sur le périurbain en complément de l'offre ferroviaire (projet TSPO à Strasbourg, réflexions à Grenoble, Toulouse, etc.), les transports par câbles pourraient trouver une place en milieu urbain et périurbain (projet de Grasse), les discussions sur un « tramway économique » (projet de Besançon) se poursuivent…

[6] Système d'alimentation par le sol chez Bombardier (projet PRIMOVE avec technologie d'induction) et chez Ansaldo (projet TRAMWAVE) ou supercondensateurs chez Alstom (projet STEEM) ou Siemens (projet ITRAS HES).

Sigles

APS : Alimentation Par le Sol
APTS : Advanced Public Transport Systems
DGITM : Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer
GART : Groupement des Autorités Responsables des Transports
INRETS : Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité
PDU : Plan de Déplacements Urbains
STRMTG : Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés
TEOR : Transports Est-Ouest de l'agglomération rouennaise
TSPO : Transport en Site Propre Ouest strasbourgeois
TVM : Trans-Val-de-Marne
TVR : Transports sur Voie Réservée (Bombardier)
UTP : Union des Transports Publics et ferroviaires

Références

- Sites web BHNS au niveau français www.bhns.fr et au niveau européen www.bhls.eu.
- Finn, B., Heddebaut, O., Rabuel, S., *Bus with a high level of service (BHLS) : the European BRT concept*, For submission to the AP050 Bus Transit Systems Committee, Transportation Research Board, 2010.
- Certu, *Bus à haut niveau de service : du choix du système à sa mise en œuvre*, Ouvrage collectif, Certu, Gart, Inrets, Cete, UTP, Certu, France, publication prévue pour novembre 2009.
- Goulin, T. (rédacteur), Rabuel, S., Varnaison-Revolle, P., Planification urbaine et tramway en France, *Mobilité et Transports : Le Point sur*, N09, Certu, France, publication prévue pour novembre 2009.
- Certu, *Carte des villes à TCSP au 1er janvier 2009, Carte des villes à tramway au 1er mai 2009, Carte des villes à BHNS au 1er mai 2009* (en téléchargement sur le site web du Certu).
- Zhang, M., Bus vs. Rail: A meta-analysis of cost characteristics, carrying capacities, and land use imparts, in TRB 2009 *Annual Meeting* CD-ROM.
- Hsu, L.R., Project cost models for mode choice between light rail and bus rapid transit systems, in *TRB 2009 Annual Meeting* CD-ROM.
- Dauby, L., LRT/BRT: mind the pitfalls!, in *Public Transport International*, p.35, novembre/décembre 2008.
- Deutsch, V., Cost pointers for the implementation of tramway and bus systems, in *Public Transport International*, pp.48-51, september/october 2008.
- Cain, A., Flynn, J., McCourt, M., Reyes, T., *Quantifying the importance of image and perception to Bus Rapid Transit*, NBRTI, FTA, 2008.
- Certu, Cete de Lyon, *Panorama des villes à transports publics guidés hors Ile-de-France, situation 2005*, Lyon, Certu, 53 p., 2007 (en téléchargement sur le site web du Certu).
- Vuchic, V.R., Métros légers et liaisons rapides par autobus, modes concurrents ou complémentaires? In *Transportation Public International*, pp.10-13, 2005.
- Certu, *Bus à haut niveau de service, Concept et recommandations*, Ouvrage collectif, Certu, Gart, Inrets, UTP, Certu, Lyon, France, 111 p., 2005.
- Certu, Armacande, *Déplacements et commerces, Impacts du tramway sur le commerce dans différentes agglomérations françaises*, Lyon, Certu, 48p., 2005. (en téléchargement sur le site web du Certu).
- Soulas, C., Les transports guidés sur pneus dits "systèmes intermédiaires" dans le contexte de l'innovation en transport collectif urbain, *In Transports Urbains*, N°105, pp.3-11, octobre-décembre 2003.
- Certu, *Evaluation des transports en commun en site propre, Recommandation pour l'évaluation socio-économique des projets de TCSP*, Lyon, Certu, 144 p., 2002.
- Levinson, H.S., Zimmerman, S., Clinger, J., Rutherford, S.C., Bus Rapid Transit : An Overview. *In Journal of Public Transportation*, volume 5 No2, pp.1-30, 2002.
- Beaucire F., Emangard, P.H., un réseau et ses territoires : le tram-train d'interconnexion de Karlsruhe, in Géographie des transports, Flux n°41, p.41-45, juillet-septembre 2000.

Contact : sebastien.rabuel@developpement-durable.gouv.fr

Ont contribué à la réalisation de cette fiche :
Dominique Bertrand, Cécile Clément, Thierry Goulin, Christian Lebondidier, Sébastien Rabuel, François Rambaud, Patricia Varnaison-Revolle et Thomas Vidal du Certu
Sophie Haslak du Cete Nord-Picardie, Stéphane Patouillard du Cete Méditerranée,
Mathieu Rabaud du Cete Normandie-Centre, Jean Robert du Cete de Lyon,
Odile Heddebaut et Claude Soulas de l'Inrets.

© 2009 Certu
La reproduction totale ou partielle du document doit être soumise à l'accord préalable du Certu.

Mise en page : cete de Lyon.

Certu
centre d'Etudes sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques
9, rue Juliette Récamier 69456 Lyon Cedex 06
téléphone : 04 72 74 58 00 - télécopie : 04 72 74 59 00
www.certu.fr

Présent pour l'avenir

Annexe 5 : Stationnement Cars de tourisle

Pour faciliter la circulation et le stationnement des cars de tourisme dans la ville de Nîmes, un dispositif a été élaboré et matérialisé sur le document ci-joint.

Les itinéraires fléchés correspondent aux entrées de ville qu'il est possible aux cars de tourisme d'emprunter le plus confortablement possible.

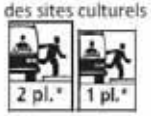
Le parking relais du Parnasse P+R Parnasse T1 a été aménagé à proximité de la sortie d'autoroute A54 Nîmes Centre. Celui-ci dispose d'une capacité de 9 places pour l'accueil des cars de tourisme, ainsi que d'un local repos accessible aux conducteurs.

Les conditions d'accès, à compter du 1er janvier 2013, sont les suivantes :

- 10 € pour un car accédant sans passager comprenant le stationnement d'une journée, l'accès pour un à deux conducteurs au local repos et un aller-retour vers le centre historique, sur le réseau TANGO (à effectuer dans la même journée) pour ce ou ces conducteurs.
- 24 € si le car transporte jusqu'à 50 passagers comprenant un aller-retour vers le centre historique à effectuer dans la journée pour l'ensemble des passagers ainsi que pour les conducteurs.

Le stationnement est autourisé sur ce parking relais de 7h15 à 1h du matin. La billetterie est ouverte du lundi au samedi inclus de 7h à 19h30.

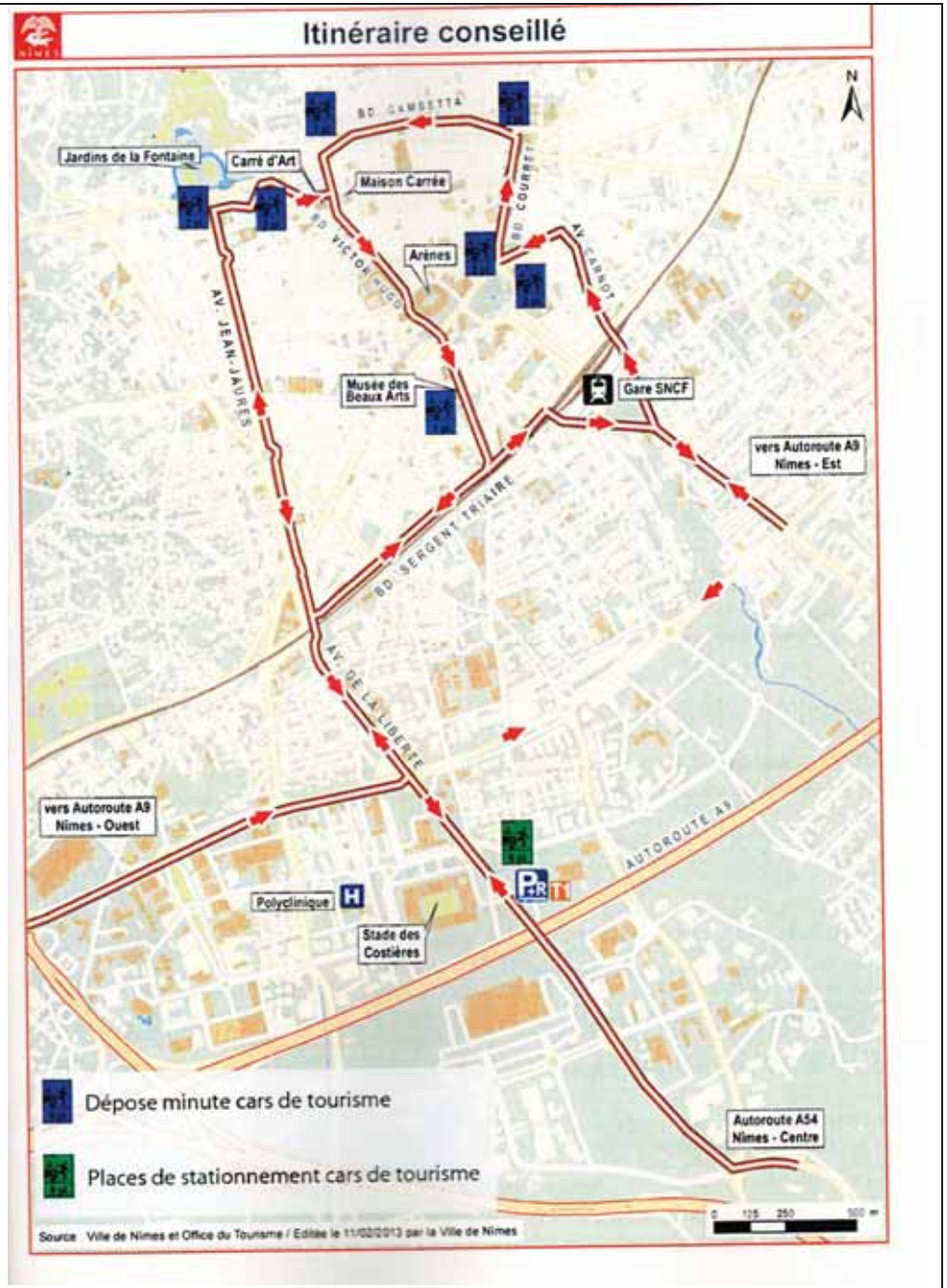
En parallèle, 12 emplacements pour la dépose-reprise des passagers ont été matérialisés à proximité des sites culturels en centre-ville. Il sont matérialisés par ce pictogramme :



Ces emplacements, réglementés, sont uniquement destinés à la dépose et à la reprise des passagers de l'autocar. Les autocars, une fois la dépose des passagers effectuée doivent ensuite se stationner au Parking Relais du Parnasse.

Conformément aux exigences réglementaires,
le stationnement des cars de tourisme est strictement interdit en dehors des emplacements réservés.

Merci de couper votre moteur !
Nous vous recommandons de respecter les consignes en vigueur.
La police sera particulièrement vigilante quant au respect de ces instructions.



Annexe 6 : Hôtel des Ventes

Situation actuelle

► L'accès à l'Hôtel des ventes se fait depuis le square Antonin. La rue de l'Agau se recycle rue du Grand Couvent vers le boulevard Gambetta.

► A l'usage, les clients de l'Hôtel des ventes et les camions s'arrêtent en pleine voie rue de l'Agau pour charger/décharger les objets.

► Les véhicules dont le gabarit ne permet pas un passage sous l'arche rue de l'Agau font une marche arrière vers le square Antonin, et repartent rue Auguste.

► La situation actuelle n'est que partiellement satisfaisante (manœuvres de camions) et n'est pas réglementée (pas d'arrêté municipal).

Proposition de modification

► Il est proposé une adaptation locale du plan de circulation projet pour tenir compte des problématiques liées à l'activité de l'Hôtel des ventes.

► La proposition consiste dans un premier temps à entériner l'inversion de la rue du Grand Couvent. En effet, il convient de ne pas multiplier les débouchés de voies sur la plate-forme du BHNS pour ne pas obérer ses performances.

► Dans un second temps, le sens de circulation rue de l'Agau serait maintenu entre la rue Auguste et la rue du Grand Couvent, et inversé entre la rue du Grand Couvent et la rue Guizot où les véhicules se recyclent à destination du boulevard Gambetta.

► L'accès à l'Hôtel des Ventes s'effectuera donc par la rue de l'Agau via la rue Auguste comme aujourd'hui. Le square Antonin devient un espace public.

► Parallèlement, il est proposé de créer une aire de livraisons rue Auguste au droit du square Antonin pour accueillir les véhicules des clients de l'Hôtel des ventes et les camions, à la place des 3 emplacements pour véhicules électriques qui seront redistribués dans le périmètre immédiat du projet, en hypercentre autour des Halles.

Annexe 7 : Alignement d'arbres du boulevard Gambetta

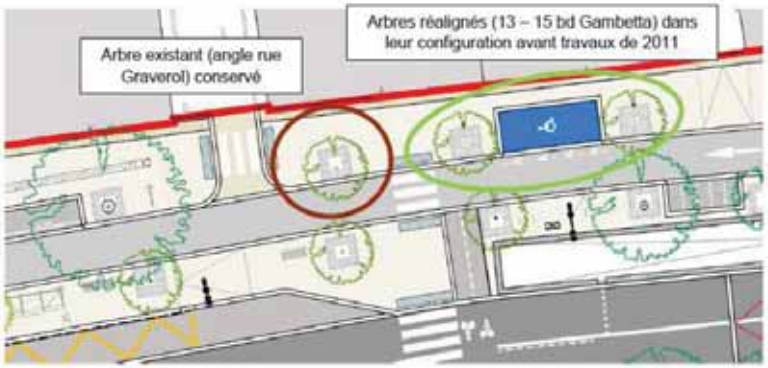
nîmes métropole

Alignement d'arbres du boulevard Gambetta

Les plans du permis d'aménager sont basés sur les relevés topographiques réalisés avant la replantation de l'arbre situé à l'angle de la rue Graverol. Seuls les 2 arbres devant le 13 – 15 du bd Gambetta y figurent. Un arbre « projet » avait donc été prévu à l'angle de la rue Graverol afin d'être aligné avec ces deux arbres.

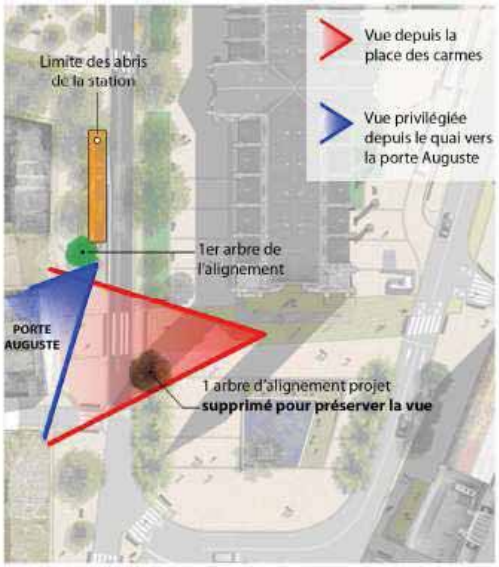
Extrait du « plan de revêtement et d'aménagement » Tome B2 p.21

L'alignement désormais proposé prenant en compte les observations du public est représenté ci après :



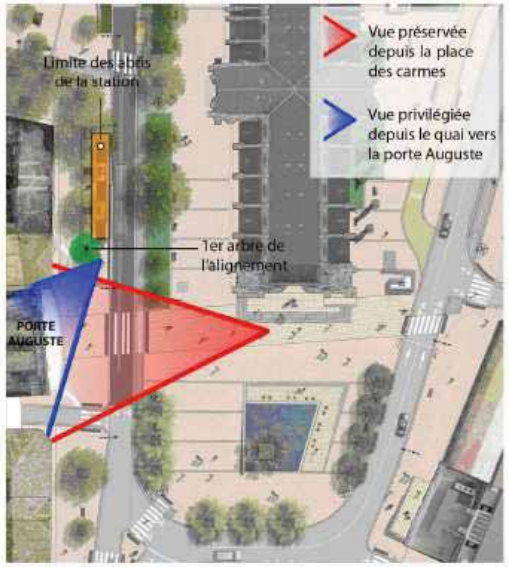
Porte Auguste

Afin de préserver la perspective de la porte Auguste depuis la place des Carmes l'arbre d'alignement (le 1er au sud de la via domitia à gauche de la place représenté ci-dessous) prévu au projet est proposé d'être supprimé.



Dossier d'enquête publique

(Extrait du cahier des places : Tome B2 p.300-301 : Place des carmes et porte Auguste)



Aménagements proposés

Annexe 8 Perspectives porte Auguste

TITRE II
Conclusions motivées et avis de la commission d'enquête sur la déclaration de projet

TITRE II – Conclusions motivées et avis de la commission d'enquête sur la déclaration de projet

Préambule

Parmi ses compétences, la communauté d'agglomération Nîmes Métropole exerce l'organisation des transports urbains sur le territoire communautaire.

A ce titre, elle a adopté le 6 décembre 2007 un Plan de Déplacements Urbains (PDU) et souhaite diminuer la place de l'automobile dans les centres urbains afin de permettre un partage plus équilibré de la voirie au profit des transports collectifs et des modes doux.

Pour ce faire, Nîmes Métropole souhaite développer un réseau intermodal de transports s'articulant autour de parcs relais, de la desserte ferroviaire périurbaine, d'un réseau de transports en commun en sites propres (TCSP) et des modes doux.

Par délibération en date du 30 septembre 2004, le Conseil Communautaire de Nîmes Métropole a approuvé la réalisation d'un projet de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) sur la commune de Nîmes, composé de deux axes :

- un axe Nord-Sud (ligne T1), où l'aménagement d'un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS guidé) a été retenu,
- un axe Est-Ouest (ligne T2) où l'aménagement sous forme d'un tramway a été retenu.

La première phase de ce projet de création d'un Transport en Commun en Site Propre (TCSP) sur la commune de Nîmes a fait l'objet d'une première enquête publique qui s'est déroulée du 17 mai au 18 juin 2010 et dont l'objet était la création d'un axe nord-Sud.

Suite à l'annulation par le Tribunal Administratif de certaines procédures (annulation du permis d'aménager par jugement en date du 12 juillet 2011, annulation de deux délibérations du Conseil Communautaire des 4 octobre 2010 et 12 mai 2011 déclarant l'intérêt général du projet par deux jugements en dates du 18 octobre 2012) tous les travaux de réalisation de la ligne T1 n'ont pas été réalisés, notamment autour de l'écusson.

Seule la partie du projet d'environ 4km comprise entre l'autoroute A54 et les Arènes, comprenant 9 stations et les deux parcs relais a été réalisée et mise en service après son inauguration le 29 septembre 2012.

Compte tenu des jugements visés ci-dessus, la Communauté d'Agglomération Nîmes Métropole, qui a décidé de poursuivre sa volonté de développement du réseau de TCSP sur la ville de Nîmes par la réalisation de l'extension de la ligne T1 vers le Nord, en direction du pôle universitaire Hoche Université, a délibéré le 9 juillet 2012, pour approuver le programme de l'opération et les propositions des modalités de la concertation et le 3 décembre 2012 pour approuver les objectifs de l'opération et les modalités de la concertation.

Le projet d'extension, comprenant deux sections :

- la première section, dite « tour de l'écusson », d'une longueur de 2,2km, a pour objectif de desservir le cœur historique de la ville de Nîmes, l'Ecusson, et ses quartiers périphériques,
- la seconde section d'une longueur de 1,8km, permettrait de desservir le futur quartier Hoche Université et assurer l'interconnexion avec le réseau de transports urbains au niveau de la halte ferroviaire envisagée sur la ligne Alès-Nîmes où est prévue la création d'un parc relais.

Ce projet d'extension a été présenté à la concertation publique du 15 février 2013 au 30 avril 2013.

Toutefois, compte tenu des contraintes qui pèsent sur le projet de la section 2, Nîmes Métropole a décidé de réaliser l'extension Nord de la première ligne du TCSP en deux phases indépendantes.

Dans ces conditions, le dossier du projet soumis à la présente enquête publique unique ne concerne que la section 1 de l'extension Nord de la ligne T1 du Transport en Commun en Site Propre (TCSP) sur la ville de Nîmes par un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) concernant le tour de l'Ecusson, à partir des Arènes.

CHAPITRE 1 – Le projet présenté au public

Le projet de TCSP présenté à l'enquête publique s'inscrit dans le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de Nîmes Métropole adopté le 6 décembre 2007, répondant aux objectifs d'optimisation de l'utilisation des réseaux de transports collectifs et le développement de l'inter modalité.

Le projet correspond à une première extension sur le mode TCSP, qui à partir de la station Arènes fait le tour de l'Ecusson par les boulevards Victor Hugo, Alphonse Daudet, Gambetta, Amiral Courbet et de la Libération.

La vocation de cette ligne est d'être prolongée au Nord par une deuxième extension en direction du quartier universitaire Hoche Université en cours d'étude.

Il a une longueur de 2,2 km et comporte 6 stations. La voie de circulation du BHNS se fait en sens inverse de la circulation automobile autour de l'écusson.

Comme pour le premier tronçon, les stations seront équipées de quais accessibles, d'abris de voyageurs, de vidéosurveillance, de distributeurs automatiques de titres de transport .Le bus disposera de la priorité aux carrefours.

Le projet s'accompagne de la création d'espaces réservés pour les vélos soit avec des voies spécifiques, soit sur la voie du BHNS. Il réorganise le stationnement et les livraisons pour une desserte des commerces de proximité.

Il modifie aussi les espaces réservés pour l'activité des commerces (terrasses, expositions..) et comporte l'aménagement des boulevards de façade à façade.

Il donne lieu également à une refonte du réseau bus actuel (réseau TANGO) avec une optimisation nécessitée par cette extension.

Le coût total du projet est d'environ 28,323 M€ HT (valeur juillet 2012). Ce coût se divise en deux postes:

- le coût du TCSP pris en charge par Nîmes Métropole estimé à environ 18,5 M€, auquel sont ajoutés les coûts de maîtrise d'ouvrage (conduite d'opération, MOE, AMO, aléas, ...) estimé à 10%, soit un coût d'investissement total pour le projet de TCSP de 20,35 M€,
- le coût des Aménagements (opérations connexes) pris en charge par la Ville de Nîmes et estimé à environ 7,973 M€.

Sur le montant total d'investissement 20,35M€ HT, valeur 2012, Nîmes Métropole sollicite les subventions suivantes :

- Département du Gard à hauteur de 6% du coût total soit 1,22 M€,
- Région Languedoc-Roussillon à hauteur de 12% du coût total soit 2,44 M€,

- État : à hauteur de 15% du coût total dans le cadre du troisième Appel à Projet soit 3,05 M€,
- Fonds européen de développement régional (FEDER) à hauteur de 20% du coût total soit 4,07 M€.

Le solde à financer par Nîmes Métropole hors subventions s'élève ainsi à 9,56 M€ 2012.

Au stade de la mise à l'enquête publique du projet, Nîmes Métropole envisage de solliciter un emprunt à hauteur de deux tiers du montant à financer, soit 6,36 M€, réparti en :

- Un emprunt auprès de la Caisse des Dépôts et Consignations à hauteur de 50 % du coût du projet hors subventions, soit un emprunt de 4,78 M€,
- Un emprunt bancaire de 1,58 M€.

Ainsi au vu du niveau des subventions sollicitées et du niveau d'emprunt estimé, Nîmes Métropole sera amenée à autofinancer environ 15,7% du coût du projet soit un tiers du montant à financer hors subvention. Les ressources nécessaires à l'autofinancement, ainsi que la charge de remboursement des emprunts sont dégagées par :

- les améliorations de fréquentation et de la productivité du réseau du fait du projet et de la contribution des usagers,
- les ressources du versement transport. (le taux du Versement Transport sur l'agglomération de Nîmes est de 1,8%).

CHAPITRE 2 – La procédure de l'enquête publique

En application de l'article L123-6 du Code de l'environnement, la déclaration de projet a fait l'objet de la présente enquête publique unique

L'enquête publique unique a été menée, conformément à l'article R.123-7 du Code de l'environnement pour deux procédures, déclaration de projet et permis d'aménager. Elle a été réalisée en application des articles L.123-1 à L.123-19 et R.123-1 et suivants du Code de l'Environnement.

Pour conduire l'enquête publique, une commission d'enquête a été désignée par le Tribunal Administratif de Nîmes par décision n° 14000052/30 du 13 mai 2014.

L'arrêté communautaire T-D 2014-05 n° 60 du 22 mai 2014, signé par M. le Président de Nîmes Métropole a ouvert l'enquête et organisé son déroulement sur une durée de 33 jours du 16 juin 2014 au 18 juillet 2014 avec 13 permanences de la commission d'enquête réparties à l'Hôtel d'agglomération et à l'Hôtel de Ville de Nîmes.

Le dossier et un registre d'enquête côtés et paraphés par un membre de la commission ont été déposés dans ces deux sites et tenus à la disposition du public aux heures d'ouverture des bureaux correspondants.

Compte tenu des difficultés rencontrées pour l'accès du public et sa libre expression, au regard de la période retenue pour l'enquête, le Président de la commission d'enquête a décidé une prolongation de celle-ci pendant 26 jours supplémentaires soit jusqu'au 13 août 2014.

Un arrêté communautaire T-D 2014-07 n°84 du 11 juillet 2014a été pris par le Président de Nîmes Métropole pour définir les modalités correspondantes pour la tenue de 5 permanences supplémentaires de la commission d'enquête.

Au cours de l'enquête, une centaine de personnes a été reçue par la commission au cours des 18 permanences tenues sur les deux sites, 199 ont rédigé des observations sur les registres, 3 ont émis des observations orales et 98 courriers ont été déposés ou adressés au Président de la commission

d'enquête, dont 8 reçus après clôture des registres, mais valides puisque déposés ou postés avant la date de clôture de l'enquête. De plus deux courriers sont arrivés hors délai et n'ont pas été pris en considération. L'association Terre de Commerces a déposé une demande collective comportant environ 200 signatures.

Au titre de la déclaration de projet, la commission d'enquête a recensé plus de 500 questions réparties sur les sept thèmes principaux définis, émanant des 300 observations enregistrées, dont une majorité portant opposition au projet notamment pour des motifs financiers.

CHAPITRE 3 – Conclusions de la commission d'enquête sur :

3.1- La procédure

La commission note que la procédure a été parfaitement respectée conformément au code de l'environnement et aux arrêtés communautaires prescrivant l'enquête et prolongeant son délai dans la limite de deux mois.

L'enquête publique s'est déroulée selon les modalités des arrêtés susvisés en particulier en matière de publicité dans la presse et par voies d'affichage tant sur les sites de réception du public que sur les lieux du projet.

Par contre, la commission d'enquête regrette les conditions de mise à disposition du dossier d'enquête et de réception du public lors des permanences dans les locaux de l'Hôtel de Ville de Nîmes qui se sont révélés particulièrement inadaptées (impossibilité d'accès pour les PMR en fauteuil roulant notamment) tant pour la réception du public lors des permanences et hors des permanences procurant, de surcroît, une gêne pour les fonctionnaires municipaux devant partager le modeste espace alloué .

A l'issue de l'enquête, le 13 août 2014, le Président de la commission d'enquête a clos les registres.

Les observations du public ont été soumises sous forme d'un procès verbal synthétique, avec les questions de la commission d'enquête, à Nîmes Métropole le 21 août 2014.

La commission d'enquête a procédé à l'analyse des observations et des réponses apportées par Nîmes Métropole dans son mémoire du 3 septembre 2014.

Compte tenu du nombre important d'observations recueillies au cours de l'enquête, et conformément au code de l'environnement, le délai de remise du rapport de la commission d'enquête a été prolongé jusqu'au 15 septembre 2014 à la demande de la commission d'enquête.

3.2- Le projet et sa présentation au public

Comme l'ont fait remarquer un certain nombre de personnes au cours de l'enquête, la commission considère que le dossier présenté est particulièrement complexe pour la majorité du public intéressé, en particulier par la profusion de documents graphiques très détaillés d'une lecture difficile notamment par internet.

De même, elle note que l'étude d'impact, dont la présentation, pour un projet de cette nature et de ce montant, n'était pas indispensable, est très difficilement compréhensible du fait d'une présentation qui reprend très fidèlement le canevas de principe, mais en devient très répétitive, avec une accumulation de chiffres et d'affirmations mal perçues par le public ayant fait l'effort de sa lecture.

Par ailleurs, elle regrette que les montants des dépenses prévues et les financements espérés n'aient pas fait l'objet d'informations plus détaillées et plus précises, qui auraient pu éviter un nombre très important d'observations de la part du public avec des commentaires particuliers, et des demandes d'informations de la part de la commission d'enquête.

3.3- Le bilan de la concertation

Le bilan de la concertation menée du 15 février au 30 avril 2013, a été tiré par Nîmes Métropole et approuvé par une délibération de l'assemblée communautaire du 17 juin 2013.

Cette concertation, lancée par délibération du 3 décembre 2012, a porté sur l'extension de la ligne T1 du TCSP par un BHNS entre les Arènes et l'extrémité Nord de la ligne au niveau de la future halte ferroviaire sur la ligne SNCF Alès-Nîmes après passage par le quartier Hoche-Sernam.
Elle a donné lieu à différentes modalités d'information, notamment la diffusion de magazines spécifiques et la circulation d'une exposition, et de concertation, avec ouverture de registres à l'Hôtel d'agglomération et à l'Hôtel de Ville de Nîmes, des réunions d'information et de concertation avec les chambres consulaires ainsi qu'avec les associations concernées.

Elle a recueilli un grand intérêt de la part de la population et a conforté Nîmes Métropole dans ses choix concernant le tracé de la ligne autour de l'Ecusson avant de se prolonger vers le quartier Hoche, en augmentant le nombre de stations de cinq à six avec une installation sur le boulevard de la Libération devant le Palais de Justice et en décalant celle prévue sur le boulevard Amiral Courbet.

Par contre, le projet est scindé en deux phases et seule la première concernant le tour de l'Ecusson est décidée, la prolongation vers Hoche étant différée pour différents motifs.

La commission d'enquête considère qu'une concertation a bien été organisée mais que son résultat ne semble pas répondre aussi parfaitement aux attentes de la population concernée que le laissa apparaître le bilan tiré par Nîmes Métropole dans sa délibération du 17 juin 2013.

3.4- L'analyse des observations reçues

- **Thème 1 Conditions de l'enquête**

  Les principales observations portaient essentiellement :
  - sur les lieux où étaient disponibles les documents : Le choix de deux sites, dans les bureaux du maître d'ouvrage et à l'hôtel de Ville à proximité du projet, permettait à toute personne concernée de prendre connaissance du dossier. La mise à disposition des documents sur internet doit être considéré comme complémentaire sans que cela soit une obligation.
  - sur l'élargissement aux communes de l'agglomération : Cette façon de faire n'est pas nécessaire au regard de la réglementation.
  - sur les conditions matérielles d'accueil : elles n'étaient pas optimales dans les locaux exigus de l'Hôtel de Ville et ont engendré un certain

inconfort qui cependant n'était pas de nature à empêcher l'expression de chacun.

- sur la complexité du dossier : ce qui est inhérent à ce type de projet étant entendu que certaines pièces (A-2 note de présentation et C-1 résumé non technique) permettaient une approche simple du projet.

Toutes les conditions imposées par la réglementation ont été respectées

- **Thème 2 Prolongation du délai de l'enquête**

Compte tenu des demandes exprimées, l'enquête a été prolongée de près d'un mois, ce qui a permis de couvrir une période en et hors congés scolaires et de disposer d'un délai hors période de soldes pour les commerçants. Cette façon de faire a utilisé toutes les possibilités ouvertes par la réglementation et a démontré son utilité.

- **Thème 3 inutilité inadéquation du projet avec les besoins, coût exorbitant**

Ce thème a regroupé les questionnements les plus nombreux qui ont tous eu une réponse. Les principaux sujets évoqués sont :

- ***La réponse aux besoins à satisfaire n'est pas adaptée*** : de ce point de vue, le prolongement du TCSP vise notamment à réduire les ruptures de charge avec une vitesse commerciale satisfaisante par un fonctionnement en site propre.

Les réponses apportées paraissent pertinentes, notamment en faisant référence au futur prolongement de la ligne vers le quartier Hoche Universités qui apporte une lecture différente du tracé de la présente extension.

La proximité des stations bus et BHNS les rend complémentaires même si une restructuration du reste du réseau est nécessaire. Il eut été utile, pour une meilleure information du public, que le schéma de cette réorganisation fut joint au dossier.

La densité des stations correspond par ailleurs à une demande exprimée lors de la concertation préalable et elle est utile pour une meilleur proximité avec la gare (en attendant la construction de la ligne T2).

Selon les résultats de fréquentation communiqués, il apparaît que la solution de la navette Citadine, testée précédemment n'était ni satisfaisante ni viable.

- ***La non desserte de la gare*** : l'objectif du projet n'est pas de desservir la gare (qui est à 500m), desserte qui est prévue avec la création de la ligne de tramway T2.

La mise en œuvre de l'extension de la ligne T1 suit la logique du PDU et la planification prévue, même si les délais de mise au point sont plus longs que ceux initialement envisagés.

- ***Le coût du projet*** : il résulte pour partie de sa situation dans l'hypercentre de Nîmes et des contraintes qui en découlent dans le choix des matériaux (site en PSMV) et aussi du fait que l'aménagement des boulevards du tour de l'Ecusson, supports de la plate forme du BHNS, est traité de façade à façade.

Cette façon de faire justifiée techniquement par la nécessité de revoir les modes de déplacements doux (piétons et vélos) est à priori un choix délibéré de l'assemblée communautaire. Le coût est cependant dans la fourchette haute de ce type de projet en site propre en centre historique d'une grande ville.

- ***Le financement du projet*** : il repose essentiellement sur le versement transport des entreprises ce qui apparaît de façon discrète à la lecture des pièces du dossier.

Il est prévu de mobiliser des financements sous forme de subventions du Département du Gard, de la Région Languedoc Roussillon, de l'Europe (FEDER) et de l'État. Aucun de ces financements n'est acquis et celui de l'État a notamment été différé du fait de la suspension de l'Écotaxe.

Cependant, le fait qu'il ait été retenu dans le cadre des appels à projet lancés par l'État lui confère une certaine crédibilité.
Néanmoins, le financement reste aléatoire sauf à ce que la Communauté se substitue aux financeurs « défaillants ».
Il n'est pas dans le rôle ni les compétences de la commission d'enquête d'apprécier si Nîmes Métropole en a les capacités. Il est certain qu'une participation de la ville de Nîmes ne pourrait que favoriser la réalisation du projet.

- ***L'impact sur les commerces et l'activité*** : il est justifié de penser, au vu des réponses apportées par le maître d'ouvrage, que la phase travaux sera traitée au mieux des intérêts des commerçants, pour autant que toutes les mesures annoncées soient respectées.

En effet, l'existence de voies larges autorise, en travaillant par moitié d'emprise, de maintenir la circulation et les accès, (sauf pour les terrasses lors de leur réfection).
Pour ce qui concerne le devenir du pourtour de l'Ecusson après exécution du projet, la requalification des espaces publics et les facilités d'accès par les transports en commun devraient conduire à des effets positifs sur la plupart des commerces comme avancé par le maître d'ouvrage.

- ***La diminution des places de stationnement*** : elle est réelle pour les emplacements VL en surface mais peut être compensée par une politique tarifaire de la Ville de Nîmes qui doit évoluer pour une meilleure utilisation des réserves sur les parkings en ouvrages du centre ville-et aussi par une augmentation des stationnements « deux roues »..

Pour les emplacements de livraisons, la disposition de ces places dans le site doit conduire à une grande vigilance sur le respect des horaires de livraisons mais aussi de leur maintien disponibles pour les livreurs et le respect du gabarit des véhicules autorisés.
En relation avec le point précédent la commission note au vu des besoins exprimés une insuffisance des parkings pour cars de tourisme et invite la Ville de Nîmes à avancer rapidement dans la démarche qu'elle a engagée sur le sujet.

- ***L'augmentation de la pollution*** : le maître d'ouvrage mentionne l'utilisation de véhicules disposant de post traitement des gaz d'échappement avec des moteurs pour les nouveaux véhicules conformes à la norme « Euro 6 » avec une évolution possible vers des solutions alternatives de motorisation.

En ce qui concerne le bilan carbone, l'étude d'impact fait référence à une étude de l'air menée sur la base de données CETE (Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement) et CERTU (Centre d'Etudes sur les Réseaux , les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques) avec modélisation, qui conclut que le projet n'a pas d'impact sur le site. Il convient de noter cependant que cela est dû à une pollution de fond très élevée.

- ***Les problèmes juridiques liés à l'annulation du projet de la section réalisée*** : Le projet soumis à enquête est sans lien avec les décisions résultant du contentieux administratif antérieur concernant l'équipement réalisé précédemment. La commission a procédé bien entendu à l'enquête sur le seul projet qui lui était soumis.
- ***La contestation des données de trafic, de fréquentation et le manque d'information sur le réseau actuel*** :la commission a noté dans les documents mis à disposition qu'il y avait peu d'information sur la restructuration du réseau.

Le maître d'ouvrage a apporté des précisions satisfaisantes et il renvoie à l'étude socio-économique établie selon une méthodologie rigoureuse et à une enquête « Origine Destination » réalisée en 2008 pour justifier les données et hypothèses avancées. Il n'y a pas lieu de mettre en doute la fiabilité des chiffres avancés étant entendu par ailleurs que les niveaux de fréquentation annoncés ne sont pas très importants.

- ***La contestation du respect de la notion de site propre pour le BHNS et du sens de circulation choisi :*** la mutualisation partielle de la voie avec les bus et dans certains cas avec les vélos n'est pas en contradiction avec le concept de site propre, dans la mesure où la voie n'est pas ouverte aux autres modes (voitures, camions de livraison et taxis).

Le sens de circulation (sens horaire) facilite les échanges avec les bus et améliore l'accès des véhicules de secours ainsi que la desserte du centre de l'Écusson.
Des dispositifs propres à assurer la sécurité des piéton pour leur traversée des boulevards sont prévus aux différents carrefours à feux.

- ***La crainte que l'aménagement ne soit pas de qualité*** : les compétences de l'équipe de maîtrise d'œuvre, la vigilance de l'ABF dans le périmètre du secteur sauvegardé et les plans de masse de détail et coupes du projet ont donné lieu à des documents faisant apparaître des aménagements de qualité avec des spécificités pour chaque lieu.
  Les matériaux choisis et les dispositifs d'éclairage (avec leds) et le mobilier urbain sont en cohérence avec cette recherche de mise en valeur des lieux concernés.
- ***La tenue des voûtes des cadereaux situés sous les boulevards*** : des études géotechniques complémentaires à celles déjà faites permettront de définir les mesures constructives à prendre.

- **Thème 4 Contre propositions et solutions alternatives**

Les propositions sont nombreuses mais se retrouvent sur quelques sujets :

- ***La remise en service de la Citadine et autres navettes*** : cet aspect a été évoqué précédemment. Cette solution n'est ni utile au regard de la fréquentation, ni utile par rapport aux ruptures de charge.
- ***Le prolongement de la ligne vers Caissargues Garons et les zones d'activité*** : un déplacement doux vers le sud est à l'étude. Pour les autres prolongements il convient auparavant de réviser le PDU.
- ***La réalisation en priorité de la ligne T2*** : le planning choisi respecte strictement l'ordre prévu par le PDU.
- ***L'augmentation des plages horaires*** : elles correspondent aux besoins exprimés lors des enquêtes OD et certaines lignes en ont déjà bénéficié.
- ***Utiliser d'autres itinéraires*** : les études ont portées sur le parcours soumis à l'enquête.
  La variante par le boulevard Perrier a été abandonnée suite à la concertation.
- ***Créer des espaces verts*** : les espaces verts existants sont confortés et les arbres préservés.
- ***Créer des parkings en périphérie de l'Ecusson*** : s'agissant de parkings de dissuasion, il convient de les mettre aux extrémités des lignes, c'est le cas de celui du Parnasse et de l'A54 créés avec la ligne T1. Un nouveau parking est envisagé lors de l'extension de cette ligne vers le Nord à hauteur de la halte ferroviaire, et d'autres avec la ligne T2.
- ***Procéder à la réfection des voies et trottoirs*** : ce sera fait dans le périmètre des emprises du projet.

Thème 5 Dangerosité du projet pour la circulation des piétons et des cycles

Les interrogations sont assez nombreuses concernant la sécurité des piétons et des cycles mais portent essentiellement sut deux points :

- ***La circulation du BHNS (dans le sens horaire) à contre sens de la circulation des autres véhicules motorisés est dangereuse pour les piétons*** : les traversées piétonnes seront sécurisées par des feux routiers et piétons avec une signalisation adaptée. Il convient de noter que le BHNS circulera sur la partie droite de la chaussée ce qui est la situation courante hors du périmètre de l'Écusson.
- ***Les aménagements cyclables présentent un danger sur les trottoirs*** : un tel partage est admis par les recommandations existantes sur le sujet et le choix a été fait en concertation avec les associations cyclistes. Le traitement au droit de La Coupole résulte de contrainte physiques de l'espace où le passage des PMR sur trottoirs est privilégié et par la nécessité de réserver un accès « grande échelle » pour les pompiers. Une zone 30 sera instituée sur la contre-allée.

- **Thème 6 Intérêt et qualité du projet**

  De nombreux observateurs se sont manifestés pour donner leur accord au projet, certains sans commentaire particulier, d'autres en précisant qu'ils considéraient les aménagements urbains de qualité avec la valorisation des plantations. Dans ce cadre, des propositions ont été faites par l'association ECOLO NIMES et l'UD CGT du Gard dont il a été pris acte par le maître d'ouvrage. Ces propositions doivent notamment guider la révision du PDU prévue pour fin 2017.

- **Thème 7 Questions diverses**

  Sans exprimer leur opposition au projet, des intervenants s'interrogent sur des aspects particuliers. Certains sujets évoqués précédemment sur un mode critique ont déjà été considérés: les places de stationnement, la réouverture à la circulation automobile des boulevards de Prague et de La Libération (avec aussi quelques avis contre cette réouverture), les conditions d'accès des commerces, les raisons qui ont conduit à supprimer la Citadine, l'échéance de la ligne T2, la variante du tracé par le boulevard Perrier, les observations du tribunal administratif sur la première tranche, l'évolution du réseau Tango.
  Sur la remarque de la non prise en compte des nuisances sonores le maître d'ouvrage renvoie à l'étude d'impact qui conclue qu'il n'y aura pas d'aggravation significative.
  Le maître d'ouvrage apporte une réponse détaillée en ce qui concerne les conditions de réalisation des travaux pour réduire leur impact sur l'activité des commerçants et détaille les conditions de fonctionnement des commissions d'indemnisation.
  Le comité de quartier La Cigale fait des propositions pour la révision du PDU.

CHAPITRE 4 – Conclusions et avis

La commission d'enquête, après analyse des observations du public et des réponses du maître d'ouvrage, prend acte de ce que le projet :

- **fait suite à la réalisation d'un premier tronçon de TCSP et correspond au développement du programme tel qu'il apparaît dans le PDU,**
- **est cohérent avec la démarche engagée au niveau de la planification,**
- **a fait l'objet d'une concertation préalable mise en œuvre en 2013 et que le public a ainsi bénéficié d'une large information complétée par la mise à disposition d'une documentation étoffée sur sites et sur internet, notamment avec la distribution dans tous les foyers de l'agglomération d'une brochure synthétique ,**
- **respecte les contraintes imposées par sa situation en secteur PSMV de la ville de Nîmes,**
- **favorise en outre les déplacements doux en conformité avec les dispositions du Grenelle de l'environnement,**
- **prend en compte les besoins essentiels en matière de mise à disposition de places de livraison pour les commerces, de places de stationnement pour les -PMR et les transports de fond,**
- **prévoit une disponibilité significative pour les terrasses,**
- **prévoit un phasage de travaux devant permettre le maintien de l'accessibilité et l'activité des commerces,**
- **comporte une intégration cohérente dans le réseau Tango,**

Considérant par ailleurs que les réponses du maître d'ouvrage et ses explications complémentaires sont satisfaisantes et apportent tous les éléments nécessaires pour lever toute réserve sur le projet présenté, la commission d'enquête donne un :

AVIS FAVORABLE

à la réalisation du projet d'extension Nord, section 1 de la ligne T1 du TCSP par un BHNS autour de l'Écusson sur le territoire de la commune de Nîmes,

Avec les recommandations suivantes :

- **Respecter les engagements pris auprès des commerçants en ce qui concerne la réalisation et le phasage des travaux**
- **Poursuivre la réflexion et présenter des propositions sur le stationnement des cars et les parkings de rabattement à l'occasion de l'établissement du PLD et la révision du PDU,**
- **Mettre en œuvre une politique tarifaire volontariste au profit des usagers dans les parkings en ouvrage,**
- **Engager rapidement la mise au point du projet d'extension de la ligne T1 vers le nord et une réflexion pour une extension vers le sud,.**

Fait à Avignon, le 15 septembre 2014

Robert Dewulf	Yves Allain	Etienne Tardiou
Le Président de la commission	Commissaire enquêteur	Commissaire Enquêteur

TITRE III
Conclusions motivées et avis de la commission d'enquête sur le permis d’aménager

TITRE III – Conclusions motivées et avis de la commission d'enquête sur la demande de permis d'aménager

Préambule

Parmi ses compétences, la communauté d'agglomération Nîmes Métropole exerce l'organisation des transports urbains sur le territoire communautaire.

A ce titre, elle a adopté le 6 décembre 2007 un Plan de Déplacements Urbains (PDU) et souhaite diminuer la place de l'automobile dans les centres urbains afin de permettre un partage plus équilibré de la voirie au profit des transports collectifs et des modes doux.

Pour ce faire, Nîmes Métropole souhaite développer un réseau intermodal de transports s'articulant autour de parcs relais, de la desserte ferroviaire périurbaine, d'un réseau de transports en commun en sites propres (TCSP) et des modes doux.

Par délibération en date du 30 septembre 2004, le Conseil Communautaire de Nîmes Métropole a approuvé la réalisation d'un projet de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) sur la commune de Nîmes, composé de deux axes :

- un axe Nord-Sud (ligne T1), où l'aménagement d'un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS guidé) a été retenu,
- un axe Est-Ouest (ligne T2) où l'aménagement sous forme d'un tramway a été retenu.

La première phase de ce projet de création d'un Transport en Commun en Site Propre (TCSP) sur la commune de Nîmes a fait l'objet d'une première enquête publique qui s'est déroulée du 17 mai au 18 juin 2010 et dont l'objet était la création d'un axe nord-Sud.

Suite à l'annulation par le Tribunal Administratif de certaines procédures (annulation du permis d'aménager par jugement en date du 12 juillet 2011, annulation de deux délibérations du Conseil Communautaire des 4 octobre 2010 et 12 mai 2011 déclarant l'intérêt général du projet par deux jugements en dates du 18 octobre 2012,...) tous les travaux de réalisation de la ligne T1 n'ont pas été réalisés, notamment autour de l'écusson.

Seule la partie du projet d'environ 4km comprise entre l'autoroute A54 et les Arènes, comprenant 9 stations et les deux parcs relais a été réalisée et mise en service après son inauguration le 29 septembre 2012.

Compte tenu des jugements visés ci-dessus, la Communauté d'Agglomération Nîmes Métropole, qui a décidé de poursuivre sa volonté de développement du réseau de TCSP sur la ville de Nîmes par la réalisation de l'extension de la ligne T1 vers le Nord, en direction du pôle universitaire Hoche Université, a délibéré le 9 juillet 2012, pour approuver le programme de l'opération et les propositions des modalités de la concertation et le 3 décembre 2012 pour approuver les objectifs de l'opération et les modalités de la concertation.

Le projet d'extension, comprenant deux sections :

- la première section, dite « tour de l'écusson », d'une longueur de 2,2km, a pour objectif de desservir le cœur historique de la ville de Nîmes, l'Ecusson, et ses quartiers périphériques,
- la seconde section d'une longueur de 1,8km, permettrait de desservir le futur quartier Hoche Université et assurer l'interconnexion avec le

réseau de transports urbains au niveau de la halte ferroviaire envisagée sur la ligne Alès-Nîmes où est prévue la création d'un parc relais.

Ce projet d'extension a été présenté à la concertation publique du 15 février 2013 au 30 avril 2013.

Toutefois, compte tenu des contraintes qui pèsent sur le projet de la section 2, Nîmes Métropole a décidé de réaliser l'extension Nord de la première ligne du TCSP en deux phases indépendantes.

Dans ces conditions, le dossier du projet soumis à la présente enquête publique unique ne concerne que la section 1 de l'extension Nord de la ligne T1 du Transport en Commun en Site Propre (TCSP) sur la ville de Nîmes par un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) concernant le tour de l'Ecusson, à partir des Arènes.

CHAPITRE 1 – le projet présenté au public

Dans les secteurs sauvegardés dont le périmètre a été délimité, la création d'une voie, ou les travaux ayant pour effet de modifier les caractéristiques d'une voie existante, doivent être précédés de la délivrance d'un permis d'aménager (article R. 421-21 du Code de l'Urbanisme).

Les travaux envisagés portent sur la voirie du tour de l'Ecusson et aussi, par la volonté de la commune de Nîmes, sur la réhabilitation de 9 places, 6 situées dans le périmètre du projet et 3 en dehors du périmètre.

Les travaux comportent notamment, les aménagements de voirie pour le passage du BHNS, ainsi que la création de voies cyclables, la délimitation et la réhabilitation des zones piétonnes, la délimitation d'espaces pour les commerces et la création de 6 stations pour le BHNS.

Les places incluses dans le Permis d'aménager sont les suivantes :

- Le Parvis de la Place de la Madeleine
- Le square Antonin
- Le square de la Bouquerie
- La place de la division Daguet, (Aménagement qui fait partie du traitement de la place des Carmes, hors Permis d'aménager)
- Le square de la Couronne.

Toutefois, ce permis d'aménager ne concerne pas la Porte d'Auguste, qui fera l'objet d'une étude particulière, déconnectée du projet de l'extension de la ligne T1.

Les places situées dans le secteur inscrit (hors Permis d'aménager) sont les suivantes :

- Le tour de l'église St Paul.

Enfin, les places suivantes comprises dans le périmètre du Projet sont situées en dehors des périmètres sauvegardés et inscrits :

- La Place Questel
- La Place Saint-Charles.

Chacune des places doit faire l'objet d'un aménagement particulier avec des spécificités propres a chacune d'elles.

Le mobilier urbain est renouvelé et complété pour accompagner ces travaux de voirie et l'éclairage est revu et traité sur un mode plus urbain que l'existant. Il est prévu de conserver tous les arbres tant sur les boulevards que sur les places, les stations présentent un profil particulier pour respecter cet objectif.

Le coût total du projet est d'environ 28,323 M€ HT (valeurs juillet 2012). Ce coût se divise en deux postes:

- le coût du TCSP pris en charge par Nîmes Métropole estimé à environ 18,5 M€, auquel sont ajoutés les coûts de maîtrise d'ouvrage (conduite d'opération, MOE, AMO, aléas, ...) estimé à 10%, soit un coût d'investissement total pour le projet de TCSP de 20,35 M€,
- le coût des Aménagements (opérations connexes) pris en charge par la Ville de Nîmes et estimé à environ 7,973 M€.

Sur le montant total d'investissement de 20,35M€ HT, valeur 2012, Nîmes Métropole sollicite les subventions suivantes :

- Département du Gard à hauteur de 6% du coût total soit 1,22 M€,
- Région Languedoc-Roussillon à hauteur de 12% du coût total soit 2,44 M€,
- État : à hauteur de 15% du coût total dans le cadre du troisième Appel à Projet soit 3,05 M€,
- Fonds européen de développement régional (FEDER) à hauteur de 20% du coût total soit 4,07 M€.

Le solde à financer par Nîmes Métropole hors subventions s'élève ainsi à 9,56 M€ 2012.

Au stade de la mise à l'enquête publique du projet, Nîmes Métropole envisage de solliciter un emprunt à hauteur de deux tiers du montant à financer, soit 6,36 M€, réparti en :

- Un emprunt auprès de la Caisse des Dépôts et Consignations à hauteur de 50 % du coût du projet hors subventions, soit un emprunt de 4,78 M€,
- Un emprunt bancaire de 1,58 M€.
-

Ainsi au vu du niveau des subventions sollicitées et du niveau d'emprunt estimé, Nîmes Métropole sera amenée à autofinancer environ 15,7% du coût du projet soit un tiers du montant à financer hors subvention. Les ressources nécessaires à l'autofinancement, ainsi que la charge de remboursement des emprunts sont dégagées par :

- les améliorations de fréquentation et de la productivité du réseau du fait du projet et de la contribution des usagers ;
- les ressources du versement transport. (le taux du Versement Transport sur l'agglomération de Nîmes est de 1,8%).

CHAPITRE 2 – La procédure de l'enquête publique

En l'application de l'article L123-6 du Code de l'environnement, la présente enquête publique unique est sollicitée pour :

- la déclaration de projet au titre du Code de l'Environnement relative au projet d'aménagement de la première section de l'extension Nord de la première ligne de TCSP, sur la commune de Nîmes, dans le département du Gard,
- l'autorisation de travaux au titre du Code de l'urbanisme dans le cadre de la demande de Permis d'aménager requis pour les travaux de la première section de l'extension Nord de la première ligne de TCSP localisés en secteur sauvegardé, sur la commune de Nîmes, dans le

département du Gard.

Une enquête publique unique a été menée, conformément à l'article R.123-7 du Code de l'environnement pour ces deux procédures. Elle a été réalisée en application des articles L.123-1 à L.123-19 et R.123-1 et suivants du Code de l'Environnement .

Pour conduire l'enquête publique, une commission d'enquête a été désignée par le Tribunal Administratif de Nîmes par décision n° 14000052/30 du 13 mai 2014.

L'arrêté communautaire T-D 2014-05 n°60 du 22 mai 2014, signé par M. le Président de Nîmes Métropole a ouvert l'enquête et organisé son déroulement sur une durée de 32 jours du 16 juin 2014 au 18 juillet 2014 avec 13 permanences de la commission d'enquête réparties à l'Hôtel d'agglomération et à l'Hôtel de Ville de Nîmes.

Le dossier et un registre d'enquête côtés et paraphés par un membre de la commission ont été déposés dans ces deux sites et tenus à la disposition du public aux heures d'ouverture des bureaux correspondants.

Compte tenu des difficultés rencontrées pour l'accès du public et sa libre expression, au regard de la période retenue pour l'enquête, le Président de la commission d'enquête a décidé une prolongation de celle-ci pendant 26 jours supplémentaires soit jusqu'au 13 août 2014.

Un arrêté communautaire T-D 2014-07 n°84 du 11 juillet 2014 a été pris par le Président de Nîmes Métropole pour définir les modalités correspondantes pour la tenue des 5 permanences supplémentaires de la commission d'enquête.

Au cours de l'enquête, une centaine de personnes a été reçue par la commission au cours des 18 permanences tenues sur les deux sites, 199 ont rédigé des observations sur les registres, 3 ont émis des observations orales et 98 courriers ont été déposés ou adressés au Président de la commission d'enquête, dont 8 reçus après clôture des registres, mais valides puisque déposés ou postés avant la date de clôture de l'enquête.

Au titre du Permis d'aménager, la commission d'enquête a recensé 64 questions portant sur les deux thèmes déterminés, correspondant à une quarantaine d'observations enregistrées.

CHAPITRE 3 – Conclusions de la commission d'enquête sur :

3.1 - La procédure de l'enquête publique

La commission note que la procédure a été parfaitement respectée conformément au code de l'environnement et aux arrêtés communautaires prescrivant l'enquête et prolongeant son délai dans la limite de deux mois.

L'enquête publique s'est déroulée selon les modalités des arrêtés susvisés en particulier en matière de publicité dans la presse et par voies d'affichage tant sur les sites de réception du public que sur les lieux du projet.

Par contre, la commission d'enquête regrette les conditions de mise à disposition du dossier d'enquête et de réception du public lors des permanences dans les locaux de l'Hôtel de Ville de Nîmes.

A l'issue de l'enquête, le 13 août 2014, le Président de la commission d'enquête a clos les registres.

Les observations du public ont été soumises sous forme d'un procès verbal synthétique, avec les questions de la commission d'enquête, à Nîmes Métropole le 21 août 2014.

La commission d'enquête a procédé à l'analyse des observations et des réponses apportées par Nîmes Métropole dans son mémoire du 3 septembre 2014.

Compte tenu du nombre important d'observations recueillies au cours de l'enquête, et conformément au code de l'environnement, le délai de remise du rapport de la commission d'enquête a été prolongé jusqu'au 15 septembre 2014.

3.2 - Présentation au public du permis d'aménager

Comme l'ont fait remarquer un certain nombre de personnes au cours de l'enquête, la commission considère que le dossier présenté est particulièrement complexe pour la majorité du public intéressé, en particulier par la profusion de documents graphiques très détaillés d'une lecture difficile notamment par internet.

De même, elle note que l'étude d'impact, dont la présentation, pour un projet de cette nature et de ce montant, n'était pas indispensable, est très difficilement compréhensible du fait d'une présentation qui reprend très fidèlement le canevas de principe, mais en devient très répétitive, avec une accumulation de chiffres et d'affirmations mal perçues par le public ayant fait l'effort de sa lecture.

Par ailleurs, elle regrette que les montants des dépenses prévues et les financements espérés n'aient pas fait l'objet d'informations plus détaillées et plus précises, qui auraient pu éviter un nombre très important d'observations de la part du public avec des commentaires particuliers, et des demandes d'informations de la part de la commission d'enquête.

3.3 - Les observations reçues

- **Thème A : le traitement des arbres dans le permis d'aménager :**

  Différents intervenants soulèvent des incohérences entre les différents plans et la réalité du terrain résultant des replantations effectuées concernant notamment le secteur des 13 et 15 boulevard Gambetta.

S'agissant de l'erreur matérielle, le plan mis à jour sera joint en tant que pièce complémentaire au permis d'aménager.
Pour les 2 arbres replantés en décalage par rapport à l'alignement et trop près de la façade des immeubles, leur transplantation au bon emplacement sera effectuée lors de la réalisation du projet après intervention sur les réseaux.

Les autres interventions concernant les arbres portent sur les emplacements de stationnement entre les arbres et demandent le respect du règlement de voirie et de la charte de l'arbre.
Les places de stationnement entre les arbres seront de la dimension standard de 5 m de longueur pour un espace libre entre les arbres de 7 m, et seront délimitées par des bordures.
D'une manière générale, le projet prévoit une réduction des emprises de la voirie pour écarter les bordures de délimitation avec trottoirs du pied des arbres par rapport à la situation existante.
Pendant les travaux, les troncs des arbres seront protégés et des dispositions seront imposées aux entreprises pour le respect de la charte de l'arbre. Ces engagements paraissent de nature à satisfaire aux observations présentées.

- **Thème B : aménagements particuliers :**

La protection et le maintien des terrasses des bars et restaurants dans leur intégralité sont demandés par les intéressés après réalisation du projet et leur accessibilité pendant les travaux, en particulier sur le boulevard Victor Hugo :

*Sachant que les autorisations sont attribuées annuellement par la Ville de Nîmes, à titre précaire et révocable, la pérennité de ces installations ne peut être garantie par le projet, mais le maître d'ouvrage peut cependant prendre, dans le cadre du projet, les dispositions techniques pouvant assurer le maintien des espaces à mettre à disposition.

*Pour la période des travaux, la commission d'enquête note la volonté du maître d'ouvrage de réaliser les travaux concernant les terrasses pendant les périodes creuses et par phases pour libérer les emprises au fur et à mesure de l'avancement du chantier.

Le maintien des places de stationnement pour les cars de tourisme fait l'objet de demandes d'un minimum de places à proximité du centre ville et des principaux monuments en fonction des impératifs des tour opérateurs :

*Les éléments complémentaires fournis font apparaître un nombre limité de places supprimées dans le cadre du projet par rapport à la situation actuelle et une offre complémentaire sur le parking relais du Parnasse.

*Cependant, la Ville de Nîmes ne peut être qu'incitée à poursuivre sa réflexion sur ce sujet avec les professionnels concernés dans le cadre du PLD, l'offre de stationnement en parking relais éloigné du centre ville n'étant pas nécessairement adaptée aux besoins exprimés.

Pour l'aménagement de la porte Auguste et des places autour de l'église Saint Baudile :

*Il est confirmé que l'aménagement de la Porte Auguste ne fait pas partie du projet de TCSP, puisque porté par la Ville de Nîmes et devant donner lieu à un permis d'aménager spécifique.

*De plus, une modification du projet est envisagée pour améliorer la perspective sur le monument depuis la place et la statue de Jeanne d'Arc est maintenue sur la place à l'est de l'église.

Pour l'aménagement du square de la Bouquerie, le projet, qui a pour objectif de modifier la perception de l'espace actuel et de mieux l'intégrer à celui du boulevard, avec des massifs plantés, des espaces engazonnés et des jets d'eau, devrait entraîner une sensible amélioration de son environnement, malgré la suppression de la fontaine.

Le nombre des emplacements réservés pour les livraisons augmente et passe de 23 à 31, majoritairement prévus côté extérieur, mais aucun n'est dévolu à des semi remorques, non adaptés au centre ville et d'ailleurs non admis actuellement par la règlementation municipale. La Ville de Nîmes devrait intégrer les problématiques liées aux livraisons dans le cadre du PLD.

Il est confirmé qu'aucune piétonisation n'est prévue à l'arrière de l'église Saint Paul, seule la place de la Madeleine entre le boulevard et les grilles de l'édifice étant réaménagée.

Le projet de requalification de la place Saint Charles, traité en liaison avec l'Architecte des Bâtiments de France, dans le cadre du PSMV, prévoit le maintien du double alignement des pins grâce à la création d'une plate forme surélevée, mais accessible aux PMR, complétée par des plantations le long des façades aveugles de l'église.

Les autres points particuliers soulevés n'appellent pas de commentaires spécifiques, dans la mesure où certains se recoupent avec des questions précédemment examinées.

CHAPITRE 4 – Conclusions et Avis

La commission d'enquête, après avoir analysé les observations du public et des associations et recueilli les réponses du maître d'ouvrage et entendu ses explications complémentaires, considère que le permis d'aménager présenté n'appelle pas de sa part d'opposition particulière dans la mesure où le document :

- **recueille un avis favorable l'ABF pour sa conformité aux dispositions définies par dans le cadre du PSMV de la Ville de Nîmes,**
- **n'a fait l'objet d'aucune critique de la part de l'autorité environnementale dont l'avis est réputé tacitement favorable,**
- **est parfaitement cohérent avec le projet du TCSP et porte sur l'intégralité des boulevards du tour de l'Ecusson et des places et squares qui les jouxtent,**
- **n'a pas fait l'objet de critiques de fond sur la qualité des aménagements proposés, mais a au contraire recueilli de nombreux avis favorables de la part du public sur l'intérêt de la requalification des espaces concernés,**
- **présente des aménagements utilisant des matériaux de qualité et des équipements globalement adaptés au cadre urbain en cohérence avec ceux des aménagements récemment réalisés sur la ville de Nîmes,**
- **prend en considération les intérêts des commerçants, des piétons, des cyclistes, des PMR et des autres usagers tant dans l'utilisation future des espaces concernés qu'au cours des travaux par un phasage et un calendrier calé au mieux par rapport aux besoins et aux périodes d'activités commerciales,**
- **prend en compte les observations relatives à l'alignement des arbres en remédiant aux anomalies constatées et en prenant les dispositions de nature à respecter la charte de l'arbre,**
- **permet de répondre de manière satisfaisante aux demandes relatives à la mise à disposition d'espaces suffisants pour la reconstitution des terrasses des établissements,**
- **permet de répondre favorablement à la demande formulée par les responsables de l'Hôtel des Ventes pour le maintien des conditions de son accessibilité,**
- **assure une mixité acceptable des différents usages des trottoirs et des voies de circulation sous réserve de prendre toutes les dispositions nécessaires proposées.**

Pour toutes ces considérations, la commission d'enquête donne un :

AVIS FAVORABLE

à la mise en œuvre du permis d'aménager présenté avec le projet d'extension Nord, section 1 de la ligne T1 du TCSP autour de l'Écusson dans la commune de Nîmes, avec les recommandations suivantes :

- Respecter les engagements pris auprès des commerçants en ce qui concerne la réalisation des travaux, la mise à disposition d'espaces pour les terrasses et la mise en œuvre de la commission d'indemnisation,

- Respecter l'engagement pris de ne pas procéder à l'abattage d'arbres, de se conformer à la charte de l'arbre et reprendre l'alignement des arbres au droit des 13 et 15 boulevard Gambetta.

- Prendre en considération les souhaits exprimés, notamment par l'Association des Paralysés de France, pour ce qui concerne la nature des revêtements des trottoirs (granulométrie), l'accessibilité à certains mobiliers urbains ou la présence d'obstacles.

Fait à Avignon, le 15 septembre 2014

Robert Dewulf	Yves Allain	Etienne Tardiou
Le Président de la commission	Commissaire enquêteur	Commissaire Enquêteur