

Maîtrise d'Œuvre Générale

Pour la Réalisation de la Première Section de
l'Extension Nord de la Première Ligne de TCSP
Nîmes Métropole



DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE

Tome A

Identification

	Projet	Numéro	Version	Pages
Identification	3299	V4150EFRRADM130260	D	61

	Établi par	Vérfié par	Approuvé par
Nom	V.RAULIN	Y.DELMARES	P.DAUMAS
Fonction	Chargée d'études Environnement	Chef de projet Environnement	Chef de projet
Date	06/12/2013	06/12/2013	09/12/2013



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

Pièce B-3 - Annexes

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



Sommaire du Tome A

Pièce A-1 – Plan de situation	4
Pièce A-2 – Note de présentation	7
Propos liminaires	8
1 Les acteurs	9
1.1 La Maîtrise d'Ouvrage : Nîmes Métropole.....	9
1.2 La Maîtrise d'œuvre générale.....	9
2 L'objet de la présente enquête	10
3 Le projet	11
3.1 Le réseau existant y compris la ligne T1 existante	11
3.1.1 Le réseau existant.....	11
3.1.2 La ligne T1 existante	12
3.2 Le nouveau projet soumis à concertation en 2013	13
3.3 Les évolutions du projet suite à la concertation	14
3.4 Le projet soumis à enquête	17
3.4.1 Le tracé	17
3.4.2 Périmètre d'intervention	17
3.4.3 La définition de l'offre	17
3.4.4 Le coût de l'opération.....	18
3.4.5 Les dates clés de l'opération	18
3.5 L'intérêt général du projet.....	18
4 Les textes régissant la présente enquête et les autres textes s'appliquant au projet	21
4.1 Les textes régissant l'enquête publique	21
4.2 Les autres textes s'appliquant au projet.....	21
4.2.1 Textes relatifs à la protection de la nature et aux études d'impact.....	21
4.2.2 Textes relatifs au bruit.....	22
4.2.3 Textes relatifs à l'eau	22
4.2.4 Textes relatifs à l'air et à la protection de la santé.....	22
4.2.5 Textes relatifs aux paysages	22
4.2.6 Textes relatifs à la protection du patrimoine et aux fouilles archéologiques	22
4.2.7 Textes relatifs à la prévention des risques technologiques et naturels	22
5 L'insertion de l'enquête dans les procédures administratives.....	23
5.1 Procédures préalables à l'enquête publique	23
5.1.1 Décisions du Maître d'Ouvrage.....	23
5.1.2 Concertation au titre de l'article L.300-2 du Code de l'Urbanisme	23
5.1.3 Concertation préalable avec les services de l'Etat	24
5.1.4 Avis de l'Autorité Environnementale	24
5.2 Enquête publique unique.....	25

5.2.1 Objet de l'enquête publique unique	25
5.2.2 Le contenu du dossier	25
5.2.3 L'ouverture et le déroulement de l'enquête unique	26
5.3 Les autorisation(s) sollicitée(s) à l'issue de l'enquête publique	28
5.3.1 La déclaration de projet	28
5.3.2 Autorisations au titre du code de l'urbanisme : Permis d'aménager (PA).....	28
6 Mention des autres autorisations nécessaires pour réaliser le projet	30
6.1 Autorisation d'Occupation du Domaine Public.....	30
6.2 Convention de transfert temporaire de Maîtrise d'Ouvrage.....	30
6.3 Avis et autorisations en matière de monuments historiques, sites et espaces protégés (notamment autorisations au titre des articles L. 341-10, L. 411-2-4° et R.341-9 du code de l'environnement, et code du patrimoine).....	30
6.4 Procédures relatives à la sécurité des transports guidés	31
6.5 Mesures relatives à l'archéologie préventive	31
6.6 L'évaluation des incidences Natura 2000	31
6.7 Procédure « Loi Eau » en application des articles L214-2 et suivants du code de l'environnement.....	32
6.8 Procédure ICPE	33
Pièce A-3 – Bilan de la concertation et délibération d'approbation du bilan de la concertation	34

Maîtrise d'Œuvre Générale

Pour la Réalisation de la Première Section de
l'Extension Nord de la Première Ligne de TCSP
Nîmes Métropole



DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE – TOME A

Pièce A-1 – Plan de situation



Distante de 50 km de Montpellier, 40 km d'Avignon et 30 km d'Arles, la ville de Nîmes bénéficie d'une situation stratégique au sein de la région Languedoc-Roussillon et plus largement au sein de l'arc méditerranéen.

Préfecture du Gard, Nîmes est l'une des 79 communes membres du Schéma de Cohérence Territoriale SCOT du Sud du Gard, elle en est la ville centre. Elle est également l'une des 41 communes du Pays Garrigues Costières.

La ville de Nîmes fait partie de la Communauté d'Agglomération Nîmes Métropole qui totalise 231 200 habitants pour 27 communes (recensement de 2009).

Au travers de son Plan de Déplacements Urbains adopté le 6 décembre 2007, Nîmes Métropole 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.



Plan de situation



sources - scan IGN, orthophotoplan

Maîtrise d'Œuvre Générale

Pour la Réalisation de la Première Section de
l'Extension Nord de la Première Ligne de TCSP
Nîmes Métropole



DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE – TOME A

Pièce A-2 – Note de présentation

Propos liminaires

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.

En effet, l'article L123-6 du Code de l'environnement précise que « *Lorsque la réalisation d'un projet est soumise à l'organisation de plusieurs enquêtes publiques dont l'une au moins en application de l'article L. 123-2, il peut être procédé à une enquête unique, dès lors que les autorités compétentes désignent d'un commun accord celle qui sera chargée d'ouvrir et d'organiser cette enquête. Le dossier soumis à enquête publique unique comporte les pièces ou éléments exigés au titre de chacune des enquêtes initialement requises et une note de présentation non technique du projet, plan ou programme.* »

La présente pièce vaut note de présentation non technique au sens de l'article L.123-6-1 du Code de l'Environnement.

Ce projet est porté par la Communauté d'Agglomération Nîmes Métropole, qui gère l'organisation des transports urbains sur le territoire communautaire.

Les emprises nécessaires à la réalisation de la première section de l'extension Nord s'inscrivent sur des emprises publiques. Cette première section de l'extension ne nécessite pas d'acquisition et n'entraînera pas de procédure d'expropriation.

En application de l'article R.123-1 du Code de l'Environnement : « *I. – Pour l'application du 1° du I de l'article L.123-2, font l'objet d'une enquête publique soumise aux prescriptions du présent chapitre les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements soumis de façon systématique à la réalisation d'une étude d'impact en application des II et III de l'article R.122-2 et ceux qui, à l'issue de l'examen au cas par cas prévu au même article, sont soumis à la réalisation d'une telle étude.* »

La réalisation de l'extension Nord de la première ligne de TCSP de Nîmes Métropole et la demande de permis d'aménager faisant l'objet d'une étude d'impact (article R.122-2 du code de l'environnement), l'enquête publique préalable à la déclaration de projet et au Permis d'Aménager est régie par le chapitre III du titre II du livre Ier du Code de l'Environnement (articles L.123-1 à L.123-16 et R. 123-1 et suivants du Code de l'Environnement).

A la suite de l'enquête publique, le Maître d'Ouvrage (Nîmes Métropole) devra se prononcer, conformément à l'article L.126-1 du code de l'environnement, sur l'intérêt général de l'opération projetée, dans un délai d'un an à compter de la clôture de l'enquête.

Le présent tome A a pour objet de rappeler les modalités de l'enquête publique, ainsi que les principales procédures administratives à mettre en œuvre pour assurer l'information du public et la protection des intérêts en présence, dans le cadre de l'opération d'aménagement de la première section de l'extension Nord de la première ligne de TCSP sur la commune de Nîmes.



1 Les acteurs

1.1 La Maîtrise d'Ouvrage : Nîmes Métropole

Le Maître d'Ouvrage du projet est la **Communauté d'Agglomération de Nîmes Métropole**.

Elle a été créée le 1^{er} janvier 2002 autour de 14 communes fondatrices (Bernis, Bouillargues, Caissargues, La Calmette, Garons, Générac, Manduel, Marguerittes, Milhaud, Nîmes, Redessan, Rodilhan, Saint-Gervasy et Saint-Gilles).

Le territoire communautaire a fait l'objet de quatre extensions successives portant à 27 le nombre de communes membres qui compose l'agglomération, pour un total de 240 000 habitants.


La Communauté d'Agglomération Nîmes Métropole exerce, parmi ses compétences, l'organisation des transports urbains sur le territoire communautaire.

1.2 La Maîtrise d'œuvre générale

L'équipe de Maîtrise d'œuvre générale en charge d'étudier et de réaliser l'extension de la première ligne de TCSP sur la commune de Nîmes se compose d'un groupement de maîtrise d'œuvre regroupant :

- Egis Rail, mandataire du groupement et spécialisé dans les transports en commun et les grands projets ferrés,
- Egis France, cotraitant, regroupant les compétences infrastructures, réseaux, environnement, trafic, systèmes et ouvrage d'art,
- le Cabinet Antoine Grumbach, associé aux paysagistes de l'Atelier Villes & Paysages et au cabinet d'éclairagistes ON.

Structure du groupement

Mandataire		<i>Direction de projet Direction des études/Direction des travaux Système Guidage Optique Maîtrise et Coordination des Chantiers Concertation</i>
Cotraitants		<i>Procédures administratives Infrastructures Maîtrise et Coordination des Chantiers Coordination des réseaux Circulation Systèmes Ouvrage d'art</i>
Cotraitants		<i>Aménagements urbains Conception architecturale et urbaine Conception paysagère Stations et mobilier urbain Bâtiments et Emergences Concertation</i>
Sous-traitants	 atelier VILLES & PAYSAGES	<i>Intervention sur les études préliminaires et d'avant-projet Production d'un cahier de vocabulaire végétal pour l'ensemble des espaces publics</i>
		<i>Diagnostic Schéma lumière Choix du matériel Etudes photométriques Implantation du mobilier d'éclairage</i>



2 L'objet de la présente enquête

Le présent dossier concerne l'enquête publique unique préalable à :

- 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. En effet, l'article R421-21 du Code de l'urbanisme précise que dans les secteurs sauvegardés, 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.

Une enquête publique unique sera menée, conformément à l'article R.123-7 du Code de l'environnement pour ces deux procédures. Elle est réalisée en application du Code de l'Environnement (articles L.123-1 à L.123-19 et R.123-1 et suivants).

Elle a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers dans le cadre du projet.

L'article R.123-1 du Code de l'environnement mentionne que les projets devant faire l'objet d'une enquête publique sont, à minima ceux nécessitant la réalisation d'une étude d'impact : « Pour l'application du 1° du I de l'article L. 123-2, font l'objet d'une enquête publique soumise aux prescriptions du présent chapitre les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements soumis de façon systématique à la réalisation d'une étude d'impact en application des II et III de l'article R. 122-2 et ceux qui, à l'issue de l'examen au cas par cas prévu au même article, sont soumis à la réalisation d'une telle étude. »

L'extension Nord de la ligne T1 et le permis d'aménager qui y est lié, sont concernés par les rubriques suivantes figurant au tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement :

Catégorie d'aménagement	Seuils « étude d'impact systématique »	Seuils « examen au cas par cas »	Caractéristiques du projet	Procédure concernant le projet
Infrastructures routières (6d)	Toutes autres routes d'une longueur égale ou supérieure à 3 km	Toutes routes d'une longueur inférieure à 3 kilomètres	Projet d'infrastructure d'une longueur de 2,2 km.	Examen au cas par cas
Transports guidés de personnes (8)	Tramways, métros aériens et souterrains, lignes suspendues ou lignes analogues de type particulier servant exclusivement ou principalement au transport des personnes	Toutes modifications ou extensions	Projet d'extension d'une infrastructure de transport guidé (ligne T1) par guidage optique	Examen au cas par cas.

Conformément à ces dispositions, la réalisation du projet est soumise à la procédure d'examen au cas par cas au titre des rubriques :

- 6° infrastructures routières - d) « toutes routes d'une longueur inférieure à 3 kilomètres »
- 8° transports guidés de personnes : « toutes modifications ou extensions ».

Néanmoins, au vu du projet, le maître d'ouvrage a fait le choix de se soumettre volontairement à la réalisation d'une étude d'impact portant sur le projet de l'extension Nord de la ligne T1 et intégrée à la demande de Permis d'Aménager et donc la réalisation d'une enquête publique unique.

NB : Rappelons que les emprises nécessaires à la réalisation de la première section de l'extension Nord s'inscrivent sur des emprises publiques. Cette première section de l'extension ne nécessite pas d'acquisition et n'entraînera pas de procédure d'expropriation.

Le Maître d'Ouvrage (Nîmes Métropole) devra se prononcer, conformément à l'article L.126-1 du code de l'environnement, sur l'intérêt général de l'opération projetée, dans un délai d'un an à compter de la clôture de l'enquête.

Le Permis d'Aménager sera délivré par arrêté du maire de Nîmes.



3 Le projet

3.1 Le réseau existant y compris la ligne T1 existante

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

- **un axe Nord-Sud (ligne T1)** où l'aménagement d'un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS guidé) a été retenu.

Le premier tronçon de la ligne T1 du TCSP a été mis en service fin septembre 2012. La vocation de cette ligne est d'être prolongée au Nord en direction du quartier universitaire Hoche Université en cours de réalisation.

- **un axe Est-Ouest (ligne T2)** où l'aménagement sous la forme d'un tramway a été retenu.

Le corridor Est-Ouest a fait l'objet d'une étude de faisabilité en 2010. Ce projet de liaison Est-Ouest a été validé par le Conseil Communautaire le 4 octobre 2010. Cette délibération a été suivie de celle du 9 juillet 2012 (n°2012-05-057) approuvant :

- le programme initial de l'opération et son coût prévisionnel,
- les propositions de tracés pour la réalisation de la ligne T2 envisagée à ce stade,
- les propositions d'objectifs de l'opération et des modalités de concertation.

L'axe Est-Ouest fait actuellement l'objet d'études de diagnostic et d'études préliminaires.

Plusieurs parcs relais et pôles d'échanges multimodaux sont prévus pour accompagner l'aménagement de ces deux lignes de TCSP et faciliter les correspondances entre modes.

Ce projet de TCSP s'inscrit dans le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de Nîmes Métropole adopté le 6 décembre 2007 et conforte les orientations du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) Sud Gard, en répondant aux objectifs d'optimisation de l'utilisation des réseaux de transports collectifs et le développement de l'intermodalité.

Le réseau de TCSP représente la base d'une stratégie globale de mobilité dont les objectifs sont les suivants :

- La mise en œuvre d'une politique des transports basée sur l'intermodalité et visant à favoriser les échanges et la complémentarité entre véhicules légers, modes doux et transports en commun, à optimiser les performances des relations entre les lignes urbaines et périurbaines.
- La structuration d'un réseau armature de transports urbains formé par les lignes de TCSP en articulation avec les réseaux urbain, périurbain et en synergie avec l'exploitation ferroviaire des infrastructures ferrées existantes et futures sur le territoire.
- La construction d'un réseau maillé performant de transports publics afin de diminuer la dépendance automobile.
- L'amélioration de qualité de service pour l'ensemble des usagers du territoire.

- La sécurisation des déplacements et l'amélioration du cadre de vie.
- Le partage de l'espace public entre les véhicules, les bus, les deux roues et les piétons.
- La réduction des nuisances des trafics routiers dans l'agglomération en général et sur les axes concernés par le TCSP en particulier.
- Le report élevé des déplacements domicile-travail sur les transports collectifs.
- La maîtrise des flux automobiles dans l'agglomération aux heures de pointe.
- La dynamisation des activités économiques, commerciales et culturelles au cœur de l'agglomération et des communes périphériques.

Le futur réseau de TCSP de l'agglomération s'articule autour d'un dispositif global et hiérarchisé. Celui-ci s'organise autour :

- de deux lignes de TCSP,
- des lignes fortes urbaines et périurbaines, bénéficiant d'aménagements ponctuels garantissant un haut niveau de service,
- des lignes urbaines et périurbaines à fréquences moindres permettant le rabattement sur le réseau armature composé des lignes TCSP et des lignes fortes,
- de systèmes de transport à la demande pour des secteurs spécifiques.

Les deux lignes de TCSP, colonne vertébrale du futur réseau, vont desservir les principaux corridors de populations et d'activités de l'agglomération ainsi que les principaux pôles générateurs de déplacements. Elles vont permettre également le rabattement des principaux flux de véhicules sur des parcs relais aux portes d'entrée de l'agglomération.

La première section de la ligne T1 (entre l'A54 et les Arènes) a été mise en service le 29 septembre 2012. Elle constitue la première étape de réalisation du réseau de TCSP. Son extension au Nord est envisagée selon deux sections :

- une première extension du TCSP sur le pourtour de l'Ecusson (section 1),
- le prolongement de la ligne jusqu'au site d'Hoche Université (section 2).

3.1.1 Le réseau existant

Dans le cadre du Plan de Déplacements Urbains (PDU) adopté le 6 décembre 2007, la Communauté d'Agglomération Nîmes Métropole prévoit un développement des transports publics et de l'intermodalité. Ces objectifs passent notamment par la restructuration du réseau de transports en commun autour de deux lignes de TCSP (un axe Nord-Sud et un axe Est-Ouest).

L'offre de transports publics de l'agglomération nîmoise est assurée par le réseau TANGO. Le réseau de transport TANGO assure la desserte des 27 communes de la Communauté d'agglomération Nîmes Métropole.

Le réseau TANGO comprend actuellement 91 lignes de bus (suite à la restructuration du réseau en septembre 2013), y compris la ligne de BHNS T1 existante entre les Arènes et le parking relais A54 – Caissargues.

L'arrivée de la première partie de la ligne T1 en septembre 2012 a conduit à un réaménagement du réseau dans un objectif d'optimisation et de rationalisation du réseau.

Les principales évolutions par rapport à la précédente organisation du réseau sont les suivantes :



- des ajustements de certaines lignes régulières (J, K, ...),
- la suppression de la ligne Nimenbus et la navette Citadine
- des adaptations sur le réseau périurbain (lignes 34, 37, ...).

Le réseau TANGO se décomposait de la façon suivante :

- 12 lignes urbaines,
- 23 lignes périurbaines,
- 6 navettes inter-villages,
- 1 navette Citadine Ecusson assurant la desserte de l'Ecusson en correspondance avec la ligne T1, en remplacement de la navette Citadine supprimée,
- 21 lignes reliant les quartiers nîmois de garrigues au réseau principal (navettes 7 collines),
- 11 lignes "Collégiales", qui assurent en semaine des liaisons directes entre les différents quartiers et les principaux collèges et lycées de Nîmes.

En septembre 2013, une restructuration a eu lieu, le réseau TANGO se décompose de la façon suivante :

- une ligne structurante T1 reliant l'autoroute A54 et les Arènes,
- 11 lignes urbaines : A, B, C, D, E, F, G, H, I, J, K,
- 12 lignes périurbaines : 11, 12, 21, 22, 31, 32, 41, 42, 51, 52, 61, 62,
- 18 lignes de maillage (navettes 7 collines) intégrées au réseau reliant les quartiers nîmois de garrigues au réseau principal (zones peu denses, numérotées de 70 à 87),
- 48 lignes « services Tempo » (desserte scolaire) qui assurent en semaine des liaisons directes entre les différents quartiers et les principaux collèges et lycées de Nîmes,
- une navette express Aéroport.

Cette réorganisation comprend notamment la suppression de la navette Ecusson.

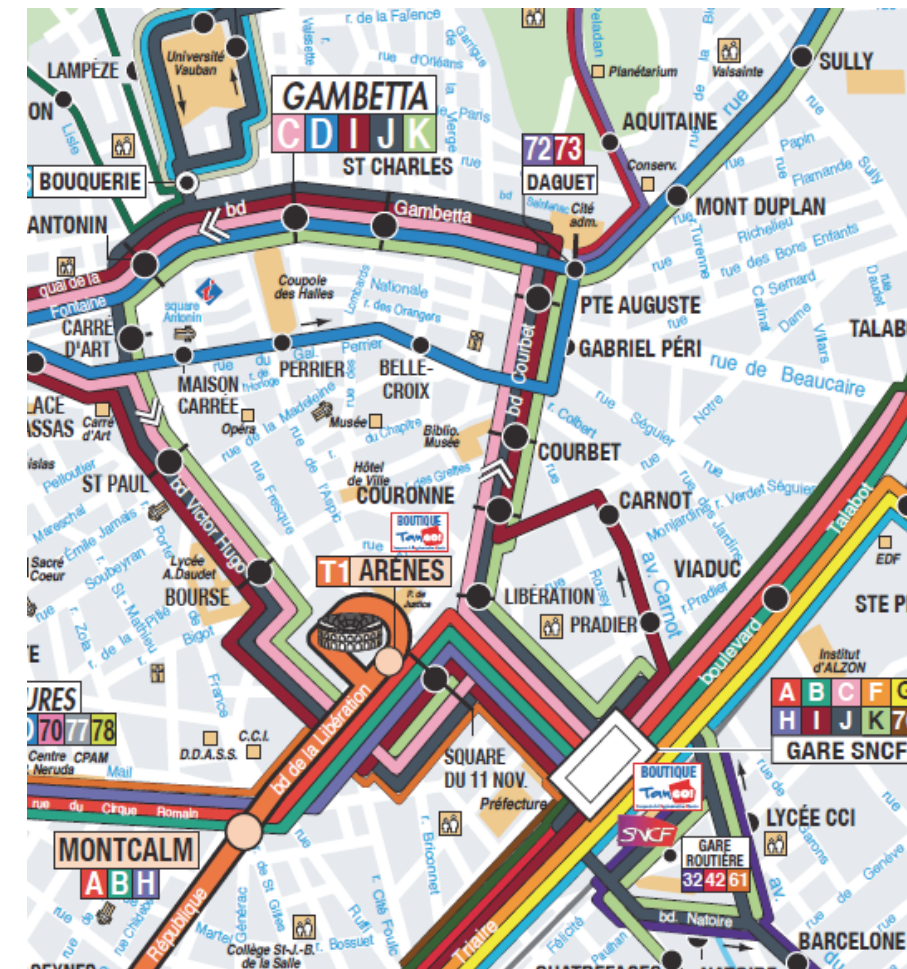


Figure 1 - desserte de l'Ecusson nîmois en septembre 2013

3.1.2 La ligne T1 existante

3.1.2.1 Le projet issu des études de faisabilité technique et présenté à l'enquête en 2010

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 de TCSP (un tram'bus).

Le projet de cet axe Nord-Sud d'environ 5,5 km desservait 13 stations et reliait l'échangeur de 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.

Il était prévu d'aménager deux parcs relais au Sud du tracé : l'un à proximité de la gare de péage de l'autoroute A54 et l'autre (P + R Parnasse) situé au niveau du stade de Costières.

Ce projet a fait l'objet d'une délibération du Conseil Communautaire en date du 4 octobre 2010.



3.1.2.2 L'annulation de la déclaration de projet et du permis d'aménager

Suite à l'annulation par le Tribunal Administratif de certaines procédures (annulation du permis d'aménager par jugement du Tribunal Administratif en date du 12 juillet 2011, annulation 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 par les deux jugements du Tribunal Administratif du 18 octobre 2012, ...), tous les travaux de réalisation de la ligne T1 n'ont pas pu être réalisés, notamment sur le tour de l'Ecusson.

En conséquence, seule une partie du projet a pu être menée à terme : une section de 4 km reliant l'échangeur de l'autoroute A54 aux Arènes et desservant 9 stations et les deux parcs relais. Ce premier tronçon de la ligne T1 a ainsi été inauguré le 29 septembre 2012.

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 a été en partie confirmé par la cour administrative d'appel selon l'arrêt du 30/07/2013.

3.1.2.3 Le tracé existant de la ligne T1

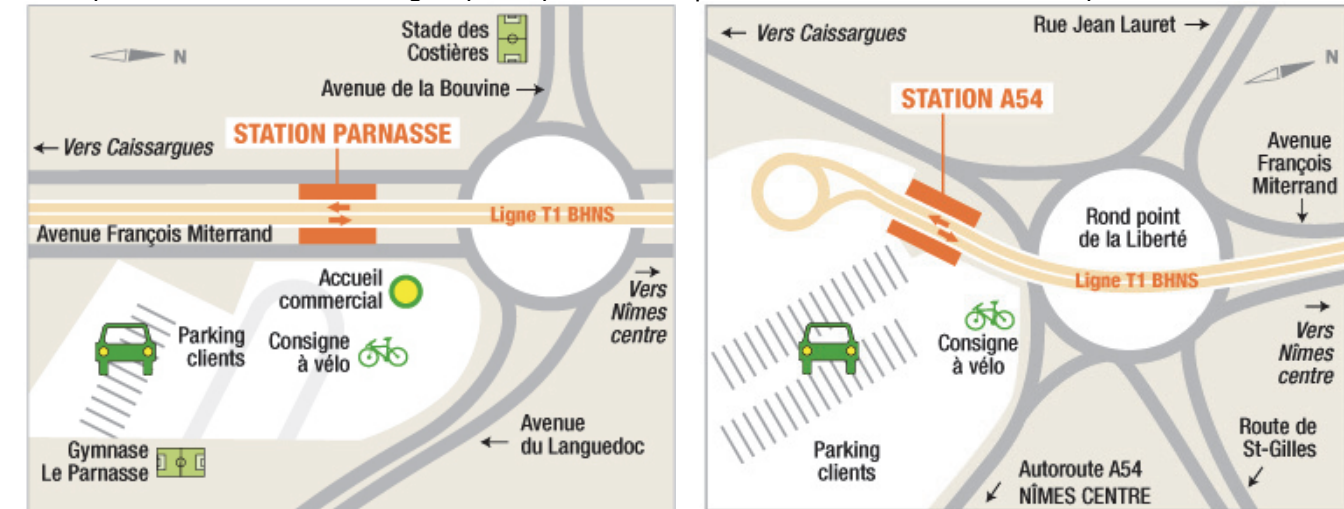
Le premier tronçon de la ligne T1 de TCSP, mis en service le samedi 29 septembre 2012, relie sur une section de 4 km, l'échangeur de l'autoroute A54 et l'hyper-centre de l'agglomération (terminus des Arènes), en desservant 9 stations.

La fréquence de desserte est d'un BHNS toutes les 5 minutes en heure de pointe.



Figure 2 - tracé de la ligne T1 en service

Deux parcs-relais ont été aménagés, pour optimiser le report modal sur le réseau de transports en commun :



Le parc-relais du Parnasse : situé à proximité du gymnase Le Parnasse et du stade des Costières, ce parking offre 90 places de stationnement.

Le parc-relais de l'A54 : situé à la sortie d'autoroute A54 «Nîmes Centre», ce parking propose 256 places de stationnement.

La section existante de la ligne T1 offre une desserte efficace entre le parc relais de l'A54 et les Arènes.

Elle propose une amplitude de desserte étendue (5h30 – 00h30) avec une fréquence de 5 minutes en heure de pointe, 8 minutes en heure creuse et jusqu'à 20 minutes en frange du lundi au samedi et 30 minutes le dimanche.

En terme de fréquentation, la ligne T1 connaît un réel succès, notamment dans le sens de desserte A54-Caissargues vers Arènes où l'utilisation des parcs-relais aux arrêts A54 ou Parnasse permet un report modal de la voiture vers le réseau de transport en commun.

Sa mise en service s'est traduite par un délestage significatif des niveaux de trafics routiers dans le centre-ville de Nîmes, au bénéfice des circulations des modes alternatifs (Transport en commun et modes doux). Cette évolution répond aux objectifs définis dans le PDU (approuvé en 2004).

Les enquêtes de fréquentation mettent en évidence le rôle de pôle de centralité du centre-ville de Nîmes dans les déplacements en transports en commun.

3.2 Le nouveau projet soumis à concertation en 2013

La Communauté d'Agglomération Nîmes Métropole a décidé de poursuivre sa volonté de développement du réseau de TCSP sur la ville de Nîmes par la réalisation du prolongement de la ligne T1 vers le Nord, en direction du pôle universitaire Hoche Université.

Afin de poursuivre la constitution du réseau, par délibération n° 2012-05-056 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.

La concertation publique s'est tenue entre février et avril 2013. Les modalités de la concertation sont précisées au chapitre 5.1.2. du présent document.

Le tracé, soumis à la concertation, se compose de deux sections :

- la section 1, qui dessert le tour de l'Écusson sur 2,2 km et comporte 5 stations,
- la section 2, qui permet la liaison jusqu'au quartier Hoche Université sur 1,8 km et comporte 4 stations.



Figure 3 - tracé de l'extension Nord de la ligne T1 présenté lors de la concertation

3.3 Les évolutions du projet suite à la concertation

Le bilan de la concertation, du programme de l'opération et du projet à soumettre à l'enquête publique a été approuvé par délibération du Conseil Communautaire en date du 17 juin 2013.

A l'issue de la concertation et compte-tenu des interfaces fortes du projet sur la section 2 (Vincent Faïta) avec d'autres projets d'envergure (poursuite de l'éco-quartier et création du boulevard Talabot prolongé, réalisation des travaux du Cadereau d'Uzès, réalisation de la halte ferroviaire) et afin de tenir compte des inquiétudes exprimées par les commerçants et riverains sur les questions de stationnement et de plan de circulation, Nîmes Métropole a décidé de réaliser l'extension Nord de la première ligne de TCSP en deux phases, les deux sections pouvant être exploitées et construites indépendamment :

- Phase 1 : une première extension du TCSP sur le pourtour de l'Écusson (section 1),
- Phase 2 : le prolongement de la ligne jusqu'au quartier Hoche Université (section 2), qui sera ultérieurement soumis à enquête publique

La première section de l'extension Nord de la ligne T1, desservant le cœur historique de la ville de Nîmes, fait donc l'objet du présent dossier d'enquête publique.

L'enquête publique relative à la mise en œuvre de la section 2 sera quant à elle conduite dès lors que l'avancement des projets connexes portés par la ville de Nîmes (seconde phase de l'éco-quartier Hoche Université et construction du Cadereau d'Uzès) ainsi que l'avancement de l'étude de réalisation de la halte ferroviaire sur la ligne Nîmes Alès permettront de mieux appréhender les interfaces entre les différents projets.

De plus, il est apparu nécessaire d'aménager une 6^{ème} station au niveau de l'Esplanade nommée « Feuchères Esplanade » afin d'anticiper les évolutions du réseau (aménagement de la ligne de tramway T2) et d'optimiser les correspondances au sein du réseau. L'insertion de cette nouvelle station a entraîné le repositionnement de la station « Couronne » sur le boulevard de l'Amiral Courbet entre les stations Porte-Auguste et « Feuchères Esplanade ». La station « Couronne » a alors été renommée station « Amiral Courbet ».

Cette modification a également pour vocation de répondre aux attentes formulées par la population lors de la concertation publique.

Les figures suivantes présentent ainsi la nouvelle configuration de l'offre de l'extension de la ligne T1 autour de l'Écusson avec 6 stations en comparaison avec la configuration initiale avec 5 stations.



Figure 4 - Configuration initiale présentée à la concertation avec 5 stations



Figure 5 – Configuration mise à l'enquête

L'intérêt principal de cette nouvelle configuration de l'extension de la ligne T1 (deux stations entre Porte Auguste et Montcalm) est d'améliorer considérablement les correspondances bus au regard de l'aménagement de l'Esplanade.

En effet, la nouvelle station « Esplanade Feuchères » au droit du Tribunal permettra une correspondance optimisée avec les 6 lignes de bus en provenance de la gare, à savoir les lignes 2 (qui préfigure la future ligne de tramway T2), 3, 4, 6, 9 et 10. Elle permettra aussi à l'arrivée du tramway T2 de proposer une correspondance optimale entre les deux lignes de TCSP de l'agglomération.

Par ailleurs, la configuration initiale, qui prévoyait une station au niveau du square de la Couronne, était moins cohérente avec l'aménagement de l'Esplanade et le positionnement de l'arrêt des lignes de bus. Le positionnement initial de la station T1 « Couronne » nécessitait de traverser la place sur une distance d'environ 200 mètres. Or, l'optimisation des correspondances demeure une composante essentielle au succès d'une nouvelle ligne structurante de transport en commun.

Le schéma ci-après présente l'amélioration des correspondances et des cheminements avec cette nouvelle configuration.

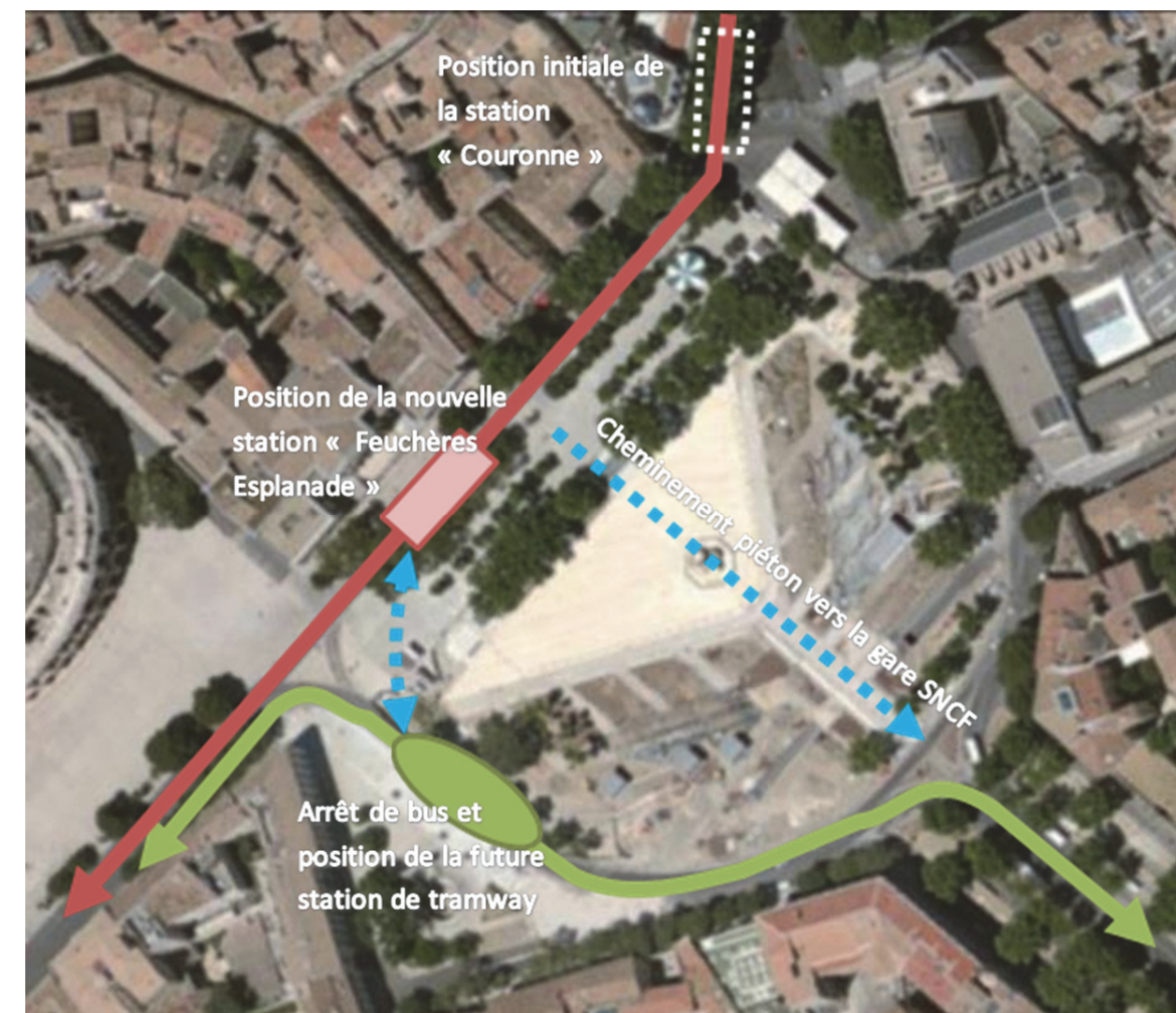


Figure 6 - position de la station Esplanade Feuchères

Outre l'optimisation des correspondances, l'intégration d'une station à l'entrée du Palais de Justice, mieux centrée sur l'Esplanade, améliore considérablement la lisibilité de la ligne, notamment vis-à-vis de la gare SNCF située à moins de 500 mètres dans le prolongement naturel de l'aménagement de l'Esplanade et de l'avenue Feuchères.

Le positionnement de la station « Esplanade Feuchères » au niveau du Palais de Justice allonge la distance avec la station Porte Auguste (550 mètres) ce qui permet l'aménagement d'une station intermédiaire à ces deux stations. Cette station supplémentaire nommée « Amiral Courbet » a pour objectif de conserver une desserte fine du secteur Est de l'Ecusson et ainsi proposer une accessibilité optimale à la ligne T1 depuis l'ensemble des secteurs de l'Ecusson. La figure suivante rappelle les distances interstations avec la configuration retenue (6 stations) et la configuration initiale (5 stations).

Cette station supplémentaire réduit légèrement la vitesse commerciale de la ligne T1 passant de 16,6 km/h à 16,3 km/h pour l'ensemble de la ligne T1 entre les stations A54 – Caissargues et le tour de l'Ecusson et de 15,6 km/h à 14,8 km/h sur le seul périmètre de l'Ecusson, soit un impact relativement limité.

Cette nouvelle configuration, de par sa desserte plus fine du secteur, apporte également un intérêt sur la fréquentation de la ligne T1. Les estimations de trafic présentent une amélioration de la fréquentation attendue sur la ligne T1 : 12 080 voyageurs sont attendus par jour pour l'ensemble de la ligne T1 pour la nouvelle configuration à 6 stations contre 11 920 voyageurs pour la configuration avec 5 stations.



Figure 7 - Configuration initiale présentée à la concertation avec 5 stations

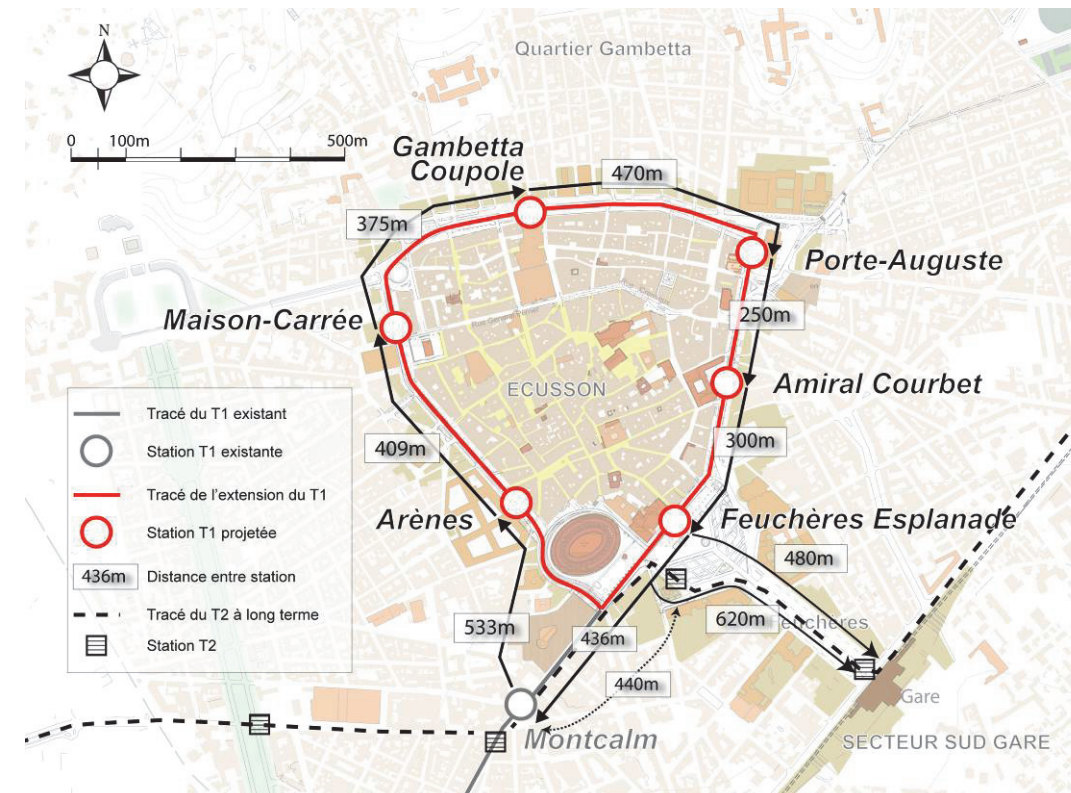


Figure 8 - Configuration mise à l'enquête



3.4 Le projet soumis à enquête

3.4.1 Le tracé

La première section de l'extension Nord, desservant le cœur historique de la ville de Nîmes, l'Ecusson, fait l'objet du présent dossier d'enquête publique.

La première section de l'extension Nord de la ligne T1 de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) avec un Bus à Haut Niveau de Service (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.

3.4.2 Périmètre d'intervention

Le périmètre d'intervention est représenté sur la figure ci-dessous. Il comprend les emprises nécessaires au tracé mais également les places de l'Ecusson.

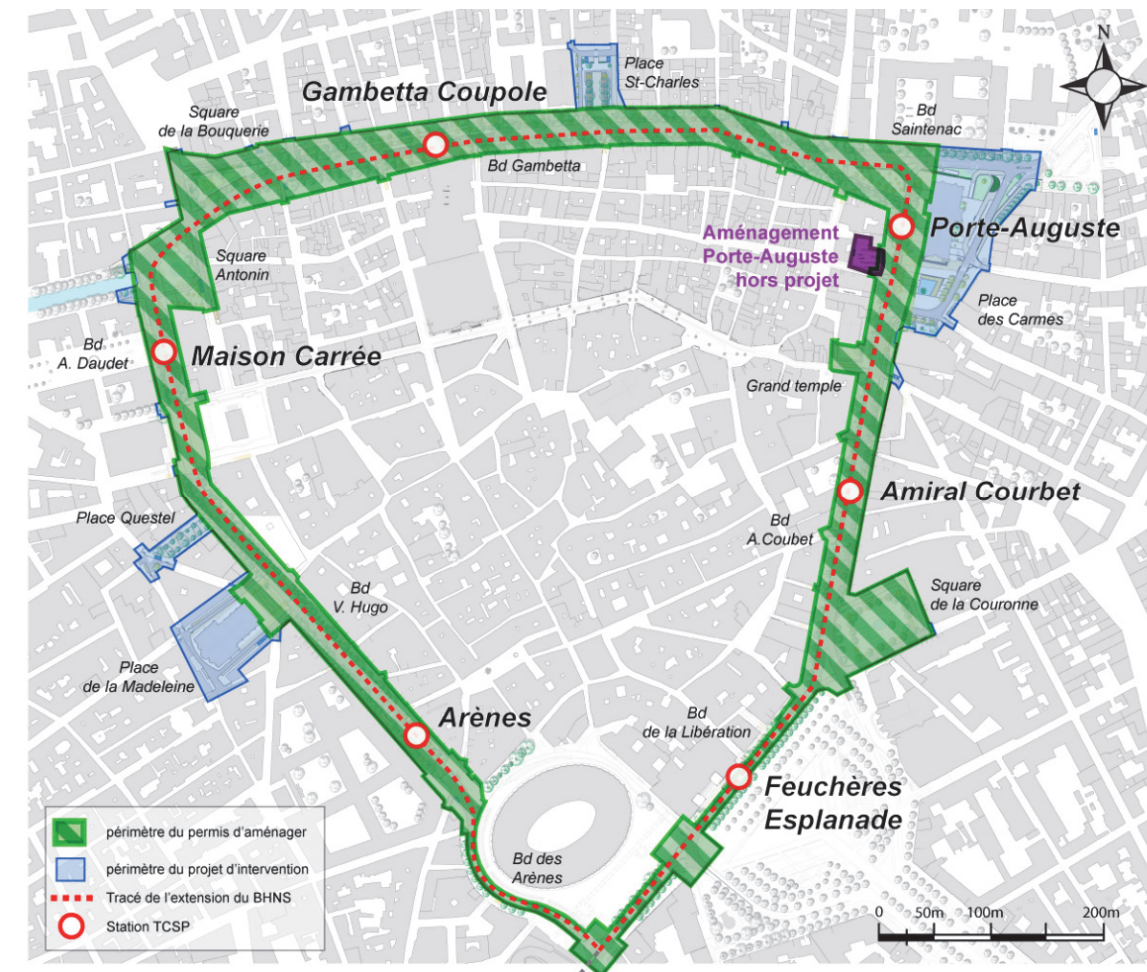


Figure 9 – tracé et périmètre d'intervention de la première section de l'extension

3.4.3 La définition de l'offre

A partir de la station Montcalm actuelle de la ligne T1, le linéaire de tracé Montcalm - Ecusson - Montcalm est de 2,8 km¹. Le temps de parcours commercial entre la station Montcalm et les 6 stations de l'Ecusson est de 11 minutes et 15 secondes, soit une vitesse commerciale de 14,8 km/h sur cette section.

L'exploitation de la ligne T1 « A54 Caissargues – Tour Ecusson – A54 Caissargues » sera assurée par un service unique en boucle avec une fréquence de 5 minutes en période de pointe, un temps de parcours de 35 minutes 15 secondes sur un linéaire de 9,6 km et une vitesse commerciale de 16,3km/h.

L'extension de la ligne T1 au niveau de l'Ecusson sera accompagnée d'une réorganisation profonde des lignes de bus pour prendre en compte la nouvelle desserte assurée par le BHNS.

Avec une fréquence de 5 minutes en période de pointe sur le service Ecusson, le parc total de matériel roulant nécessaire est estimé à 10 véhicules, dont 8 véhicules en ligne en période de pointe et 2 véhicules en réserve de maintenance et d'exploitation.

Le parc de matériel roulant actuellement disponible pour la ligne T1 de 10 véhicules permettra d'assurer la desserte de la section 1 sans acquisition complémentaire.

¹ Dont 2,2km d'extension.



3.4.4 Le coût de l'opération

Le coût total du projet est d'environ 28,323 M€ HT (valeur juillet 2012). Ce coût se divise en deux postes :

- le coût **TCSP** pris en charge par Nîmes Métropole estimé à environ 18,5 M€ HT, auquel sont ajoutés les coûts de maîtrise d'ouvrage (conduite d'opération, MOE, AMO, ...) estimé à 10%, soit un coût d'investissement total pour le projet de TCSP de 20,35 M€ HT,
- le coût **Aménagements** (opérations connexes) pris en charge par la Ville de Nîmes et estimé à environ 7,973 M€ HT.

Une convention de transfert temporaire de Maîtrise d'Ouvrage de la Ville de Nîmes au profit de la Communauté d'Agglomération Nîmes Métropole permet la réalisation simultanée d'opérations connexes au BHNS, qui accompagnent la réalisation du TCSP.

Dans le cadre de cette convention, Nîmes Métropole assure la maîtrise d'ouvrage de ces aménagements (relevant de la compétence de la Ville). Le financement de ces aménagements est pris en charge par la Ville de Nîmes, conformément aux dispositions détaillées dans la convention de transfert de maîtrise d'ouvrage.

Les places prévues d'être réaménagées dans le cadre de ces opérations connexes sont la place de la Madeleine (église St Paul), la place Questel, le square Antonin, le square de la Bouquerie, la place St Charles, la place des Carmes et les abords de l'église Saint Baudile, le square de la Couronne.

La Place des Carmes, dont les contours sont complètement redessinés du fait du nouveau tracé des voiries et dont une partie de l'aménagement est en lien avec la plateforme du TCSP, fait l'objet d'un financement partagé Ville de Nîmes / Nîmes Métropole.

Par ailleurs, la Ville de Nîmes prend en charge financièrement certains équipements qui sont mis en œuvre pour ses besoins propres : une partie des bornes de contrôle d'accès réservés des véhicules (notamment sur les secteurs piétons de l'Ecusson), les bornes festives sur les boulevards dédiés à l'installation d'équipements forains pendant les période de Feria et autres manifestations et le réseau d'alimentation électrique de ces bornes, les systèmes de contrôle des places de stationnement « arrêt minute », le renouvellement du réseau pluvial sur les emprises des projets d'aménagement, les bornes de rechargement véhicules électriques, ainsi que les équipements de vidéosurveillance (caméras de surveillance de trafic et raccordement des caméras de vidéosurveillance existante au système central de la Ville de Nîmes), aménagement du parvis du grand temple, renforcement des trottoirs de la Maison Carrée et du Carré d'Art et remplacement du trottoir du parvis, habillage pierres des trémies de la Coupole.

3.4.5 Les dates clés de l'opération

Au stade des études d'avant-projet, il est prévu un démarrage de la phase travaux en janvier 2015 pour une mise en service de la première section de l'extension Nord de ligne T1 au 4^{ème} trimestre 2016.

3.5 L'intérêt général du projet

L'opération d'extension de la ligne T1 de Bus à Haut Niveau de Service constitue un projet majeur pour Nîmes Métropole, non seulement par l'offre supplémentaire de déplacement que représente l'infrastructure, mais également parce qu'elle est l'aboutissement jusqu'au cœur de l'agglomération (écusson) de la première ligne de TCSP mise en service en septembre 2012.

Complété à terme par la desserte de l'éco quartier Hoche Université, le projet vient ainsi parachever la réalisation d'une première ligne d'un réseau armature constitué à terme de deux lignes, l'une selon un axe Nord Sud, l'autre selon un axe Est-Ouest. Nîmes Métropole s'est en effet fixé comme objectif politique prioritaire à l'échelle de l'agglomération de développer un réseau intermodal s'articulant autour d'un réseau de TCSP, associé à des parcs relais, et s'appuyant sur une desserte ferroviaire périurbaine efficace ainsi que sur un plus grand usage des modes actifs (marche à pied, vélos).

Plus qu'une extension d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service, le projet vient optimiser le fonctionnement de l'ensemble du réseau de transport en commun urbain du centre ville en renforçant son attractivité.

Il s'inscrit dans une démarche globale de gestion de la mobilité à l'échelle de l'agglomération définie par le Plan de Déplacements Urbains adopté le 6 décembre 2007. Dans un contexte de congestion croissante du réseau routier aux heures de pointe, afin de mieux articuler les politiques d'urbanisme et de déplacements, l'enjeu majeur du PDU est de « Maîtriser le trafic automobile en organisant le report modal », en proposant un nouveau système de déplacements, qui repose sur l'intermodalité et la multimodalité, offrant une alternative crédible à l'automobile.

Un projet inscrit dans la politique de planification à long terme des déplacements sur l'agglomération

Pour accompagner la croissance de l'agglomération, remédier aux difficultés rencontrées sur le réseau viaire et offrir une alternative crédible aux déplacements en voiture particulière, la Communauté d'Agglomération, au travers des outils de programmation urbaine et de déplacements dont elle dispose, s'est engagée depuis sa création dans un vaste programme d'intervention visant à rééquilibrer la part des différents modes de déplacement, et à redonner sa place à chacun dans l'espace public.

Ainsi, les principaux documents de programmation, dont notamment le Plan de Déplacements Urbains, fondent tous leurs orientations, en matière de développement urbain comme d'organisation des déplacements, sur la réalisation du réseau de transport en commun performant, structuré autour de lignes de TCSP.



Le réseau de TCSP représente la base d'une stratégie globale de mobilité dont les objectifs sont les suivants:

- La mise en œuvre d'une politique des transports basée sur l'intermodalité et visant à favoriser les échanges et la complémentarité entre véhicules légers, modes doux et transports en commun, à optimiser les performances des relations entre les lignes urbaines et périurbaines.
- La structuration d'un réseau armature de transports urbains formé par les lignes de TCSP en articulation avec les réseaux urbain, périurbain et en synergie avec l'exploitation ferroviaire des infrastructures ferrées existantes et futures sur le territoire.
- La construction d'un réseau maillé performant de transports publics afin de diminuer la dépendance automobile.
- L'amélioration de qualité de service pour l'ensemble des usagers du territoire.
- La sécurisation des déplacements et l'amélioration du cadre de vie.
- Le partage de l'espace public entre les voitures, les bus, les deux roues et les piétons.
- La réduction des nuisances des trafics routiers dans l'agglomération en général et sur les axes concernés par le TCSP en particulier.
- Le report élevé des déplacements domicile-travail sur les transports collectifs.
- La maîtrise des flux automobiles dans l'agglomération aux heures de pointe.
- La dynamisation des activités économiques, commerciales et culturelles au cœur de l'agglomération et des communes périphériques.

Le réseau de Transports Collectifs en Site Propre, maillon essentiel d'un système de transports publics dans l'agglomération, s'articule sur un dispositif global et hiérarchisé, s'appuyant sur :

- un réseau d'agglomération organisé autour de 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, de lignes urbaines et périurbaines à fréquences moindres permettant le rabattement sur le réseau armature composé des lignes TCSP et des lignes fortes, de systèmes de transport à la demande pour des secteurs spécifiques ;
- un réseau ferroviaire combinant des dessertes nationales et internationales (TGV, TEOZ), des dessertes intercités (TGV, TEOZ et/ou TER intercités), des dessertes périurbaines (TER périurbains) ;
- un réseau départemental de cars décomposé en axes forts, lignes de maillage et lignes scolaires.

Le choix du mode

Sur le plan technique, le choix du mode est le plus pertinent au regard des besoins de déplacement, il garantit à la fois une haute qualité de service et la maîtrise des coûts pour la collectivité.

La comparaison des différents modes de transport s'est faite en adéquation avec les besoins du territoire de l'agglomération nîmoise. Le choix de Nîmes Métropole s'est aussi imposé en raison de la capacité d'investissement et des caractéristiques propres de chacun des modes. Au regard de ces éléments, le BHNS est apparu comme la meilleure solution pour la réalisation de la ligne de TCSP T1.

Le BHNS représente une alternative adaptée, qui permet de concilier la performance avec une approche financière prenant en compte la spécificité du site et les attentes de la collectivité.

Cf. chapitre 5 du tome C (étude d'impact) - Esquisse des principales solutions de substitution examinées et raisons pour lesquelles le projet a été retenu

Le choix du tracé

L'axe Nord-Sud présente une forte densité d'emplois avec la présence de nombreuses zones d'activités, et offre de plus un important potentiel de développement. En effet, cet axe est le support de nombreux projets (extension du parc Georges Besse et centre nautique au Sud, projet Hoche Université au Nord, ...). Cette ligne permet également d'offrir un point d'ancrage du réseau de TCSP au Sud de la ville et ainsi de capter les véhicules individuels en provenance de ce secteur.

En lien avec les principaux projets de développement, cet axe Nord-Sud de TCSP, appelé ligne T1, offrira à terme une liaison et une desserte efficace de grands pôles générateurs de déplacement depuis la sortie de l'A54 jusqu'au quartier Hoche Université et la future halte ferroviaire Nîmes – Alès.

Le TCSP crée un lien entre les quartiers, les équipements publics et les pôles commerciaux et d'emploi. Il dessert les commerces du centre-ville et de nombreux lieux touristiques. Le projet s'intègre au projet global de développement de la ville, en dynamisant les activités du centre-ville (commerces, restauration, ...) et la fréquentation touristique tout au long de son parcours. Il assure une desserte de qualité des principaux équipements de l'agglomération nîmoise.

Il s'accompagne d'une politique de réaménagement des espaces publics traversés permettant une valorisation du patrimoine exceptionnel présent sur le territoire de la ville de Nîmes (démarche d'inscription au patrimoine mondial de l'UNESCO en cours).

Cette extension autour de l'écusson permet la desserte de 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.

Elle permet également la desserte d'équipements administratifs majeurs pour l'agglomération : Site universitaire Vauban, cité administrative, hôtel des Impôts, école des beaux arts, lycée Saint Stanislas, Lycée A.Daudet,

Enfin, elle permet le maintien de l'attractivité économique du centre ville en assurant la desserte du Centre Commercial La Coupole et de l'ensemble des commerces situés au cœur de l'Écusson.

Le plan de circulation modifié permet de conserver les principes généraux d'accessibilité de l'Écusson. Deux voies routières sont maintenues sur le boulevard Gambetta sauf au niveau des trémies du parking Coupole où un rétrécissement à une voie est envisagé afin de conserver les dites trémies et de préserver les arbres.

Les études de trafic réalisées sur le secteur montrent que les modifications du plan de circulation n'auront qu'un impact limité sur les conditions de circulation du secteur.

Le projet prévoit le développement des modes doux tout au long de son parcours. En induisant une requalification des axes empruntés, le projet permet une nouvelle redistribution des espaces. Les cheminements piétonniers et cyclables seront largement développés tout au long du tracé.



Un projet permettant une réorganisation du réseau de transport

Le BHNS offre un confort de transport et une régularité, avec un service de qualité et des temps de parcours réduits.

Au-delà, le projet permet d'optimiser le système de transports publics et de développer une offre plus attractive, mieux adaptée aux attentes des usagers et d'optimiser les complémentarités entre les différents modes de déplacement (parcs-relais).

Il offre l'opportunité de réorganiser l'itinéraire des lignes urbaines en centre ville en permettant la circulation des autobus dans la plateforme du TCSP. Les lignes urbaines réorganisées sont plus directes, plus efficaces en termes de vitesse commerciales et sont donc plus attractives.

Le TCSP fournit ainsi au plus grand nombre des conditions de transport de qualité pour leurs déplacements.

Un projet au bilan largement positif

La réalisation de l'extension Nord de la ligne T1 de TCSP induit les avantages suivants pour la collectivité :

- développement urbain et requalification,
- gains économique et social : amélioration de l'accessibilité au centre-ville, aux équipements publics, et aux lieux touristiques de la commune,
- gain de temps des anciens usagers des transports collectifs, gain de temps des nouveaux usagers, gain de temps des usagers de la voiture particulière dus à la décongestion du trafic automobile,
- gains de sécurité liés à la réduction de la circulation automobile et à l'amélioration de l'accessibilité,
- gains environnementaux : limitation de l'effet de serre, réduction du niveau de bruit, développement des modes doux et de l'intermodalité, ...

Il résulte de l'ensemble de ces éléments que compte tenu de l'objet de l'opération et des avantages qu'elle présente eu égard au caractère très limité de ses inconvénients, le projet revêt un caractère d'intérêt général.



4 Les textes régissant la présente enquête et les autres textes s'appliquant au projet

La présente enquête et les procédures correspondantes sont régies par les textes suivants.

4.1 Les textes régissant l'enquête publique

L'enquête publique est régie par les textes et codes suivants :

Procédure et déroulement de l'enquête publique, contenu du dossier d'enquête :

- Code de l'environnement : articles L.123-3 à L.123-19 ; articles R.123-1 à R.123-27 et R.123-34 à R.123-43.

Etude d'impact :

- Code de l'environnement : articles L122-1 à L122-3-5 ; articles R.122-1 à R.122-15.

Evaluation socio-économique :

- Code des transports : articles L.1511-1 à L.1511-5.
- Décret n° 84-617 du 17.07.84 relatif à l'application de l'article 14 de la loi n° 82-1153 du 30.12.82 relatif aux grands projets d'infrastructures, aux grands choix technologiques et aux schémas directeurs d'infrastructures en matière de transports intérieurs.

Etude d'incidences Natura 2000 :

- Code de l'environnement : articles L.414-1 à L.414-7 ; articles R.414-19 à R.414-26.

4.2 Les autres textes s'appliquant au projet

De nombreux autres textes sont applicables à l'opération, sans pour autant régir spécifiquement l'enquête publique :

- **Code de l'environnement** et plus particulièrement ses dispositions relatives :
 - à la participation du public à l'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement ayant une incidence importante sur l'environnement ou l'aménagement du territoire (articles L.120-1 à L.120-2) ;
 - au droit d'accès à l'information relative à l'environnement (articles L.124-1 à L.124-8) ;
 - à la déclaration de projet (articles L.126-1 et R.126-1) ;
 - aux milieux physiques : eaux et milieux aquatiques (articles L.210-1 et suivants ; articles R.211-1 et suivants) et air et atmosphère (articles L.220-1 et suivants ; articles R.221-1 et suivants) ;
 - aux sites inscrits et classés (articles L.341-1 et suivants ; articles R.341-1 et suivants) ;

- à la prévention des nuisances sonores (articles L.571-1 et suivants ; articles R.571-1 et suivants).

- **Code général de la propriété des personnes publiques**

- **Code de l'urbanisme** et plus particulièrement ses dispositions relatives :

- à la concertation (articles L.300-1 et suivants ; articles R.300-1 et suivants) ;
- aux règles applicables aux constructions, aménagements et démolitions (articles L.410-1 et suivants ; articles R.410-1 et suivants) ;
- aux secteurs sauvegardés (articles L.313-1 et suivants ; articles R.313-1 et suivants).

- **Code de la voirie routière**

- **Code de la route**

- **Code du patrimoine** et plus particulièrement ses dispositions relatives :

- à l'archéologie préventive (articles L.521-1 et suivants ; article R.522-1 et suivants) ;
- aux monuments historiques (articles L.621-1 et suivants ; articles R.621-1 et suivants) ;
- aux sites (article L.630-1) ;
- aux secteurs sauvegardés (articles L.641-1 et L.641-2)

- **Code des transports** et notamment ses dispositions relatives :

- à l'accès des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite aux services de transport (articles L.1112-1 et suivants) ;
- aux infrastructures, équipements et matériels (articles L.1511-6 et suivants) ;
- à la sûreté et à la sécurité des transports (articles L.1611-1 et suivants).

- **Décret n°2003-425 du 9 mai 2003** relatif à la sécurité des transports publics guidés.

- **Décret n°2006-138 du 9 février 2006** relatif à l'accessibilité du matériel roulant affecté aux services de transport public terrestre de voyageurs.

4.2.1 Textes relatifs à la protection de la nature et aux études d'impact

Les textes relatifs à la protection de la nature et aux études d'impact sont :

- La loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, dite « Grenelle 2 »,
- Les articles L. 122-1 et suivants et R. 122-1 à R. 122-16 du Code de l'Environnement,
- Les articles L. 211-1 et suivants du Code de l'Environnement relatifs à la gestion de la ressource en eau,
- Les articles L. 242-1 et suivants du Code de l'Environnement relatifs aux réserves naturelles,
- Les articles L. 350-1 et suivant et L. 411-1 et suivants du Code de l'Environnement relatifs à la protection des paysages, de la faune et de la flore,
- Les articles L.414-1 à 4 et R.414-19 à 26 du Code de l'Environnement relatif à l'évaluation des incidences Natura 2000,
- Les arrêtés ministériels fixant la liste des espèces animales et végétales protégées.



4.2.2 Textes relatifs au bruit

Les textes relatifs au bruit sont :

- Les articles L. 571-1 à L. 571-26 du Code de l'Environnement (Prévention des pollutions, des risques et des nuisances), reprenant la Loi n° 92.1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit, précisant notamment que la conception, l'étude et la réalisation des aménagements et des infrastructures de transports terrestres doivent, d'une part, prendre en compte les nuisances sonores que la réalisation ou l'utilisation de ces aménagements et infrastructures provoquent à leurs abords et, d'autre part, envisager des mesures pour supprimer ou réduire les conséquences dommageables des nuisances sonores.
- Les articles R. 571-44 à R. 571-52 du Code de l'Environnement (Prévention des pollutions, des risques et des nuisances), codifiant le Décret n° 95-22 du 9 janvier 1995 relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres, indiquant les prescriptions applicables aux voies nouvelles, aux modifications ou transformations significatives de voiries existantes.
- L'Arrêté du 5 mai 1995, relatif au bruit des infrastructures routières, précisant les indicateurs de gêne à prendre en compte : niveaux LAeq (6 h - 22 h) pour la période diurne et LAeq (22 h - 6 h) pour la période nocturne ; il mentionne en outre les niveaux sonores maximaux admissibles suivant l'usage et la nature des locaux et le niveau de bruit existant.
- L'Arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit.

4.2.3 Textes relatifs à l'eau

- L'article L. 210-1 du Code de l'Environnement qui stipule que l'eau fait partie du patrimoine commun de la nation et que sa protection, sa mise en valeur et le développement de la ressource utilisable, dans le respect des équilibres naturels, sont d'intérêt général.
- Les articles L. 214-1 et suivants du Code de l'Environnement (abordant les modalités des procédures de déclaration et d'autorisation au titre de la loi sur l'eau).
- Les articles R. 214-1 et suivants du Code de l'Environnement (abordant les modalités des procédures de déclaration et d'autorisation au titre de la loi sur l'eau).

4.2.4 Textes relatifs à l'air et à la protection de la santé

- Le Code de l'Environnement, notamment les articles L. 220-1 et suivants, qui disposent entre autre que « L'Etat et ses établissements publics, les collectivités territoriales et leurs établissements publics ainsi que les personnes privées concourent, chacun dans le domaine de sa compétence et dans les limites de sa responsabilité, à une politique dont l'objectif est la mise en œuvre du droit reconnu à chacun à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé. Cette action d'intérêt général consiste à prévenir, à surveiller, à réduire ou à supprimer les pollutions atmosphériques, à préserver la qualité de l'air et, à ces fins, à économiser et à utiliser rationnellement l'énergie. La protection de l'atmosphère intègre la prévention de la pollution de l'air et la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre ».

- Le Code de l'environnement : L. 220-1 à L.220-2 ; L. 221-1 et suivants ; L. 222-1 et suivants ; et R. 221-1 et suivants ; R. 222-1 et suivants.
- Le Code de l'Environnement notamment l'article L. 122-3 rendant nécessaire pour la réalisation d'infrastructures de transport, une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité ainsi qu'une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet.

4.2.5 Textes relatifs aux paysages

- Les articles L. 350-1 et suivants et L. 411-5 du Code de l'environnement relatifs à la protection et à la mise en valeur des paysages.

4.2.6 Textes relatifs à la protection du patrimoine et aux fouilles archéologiques

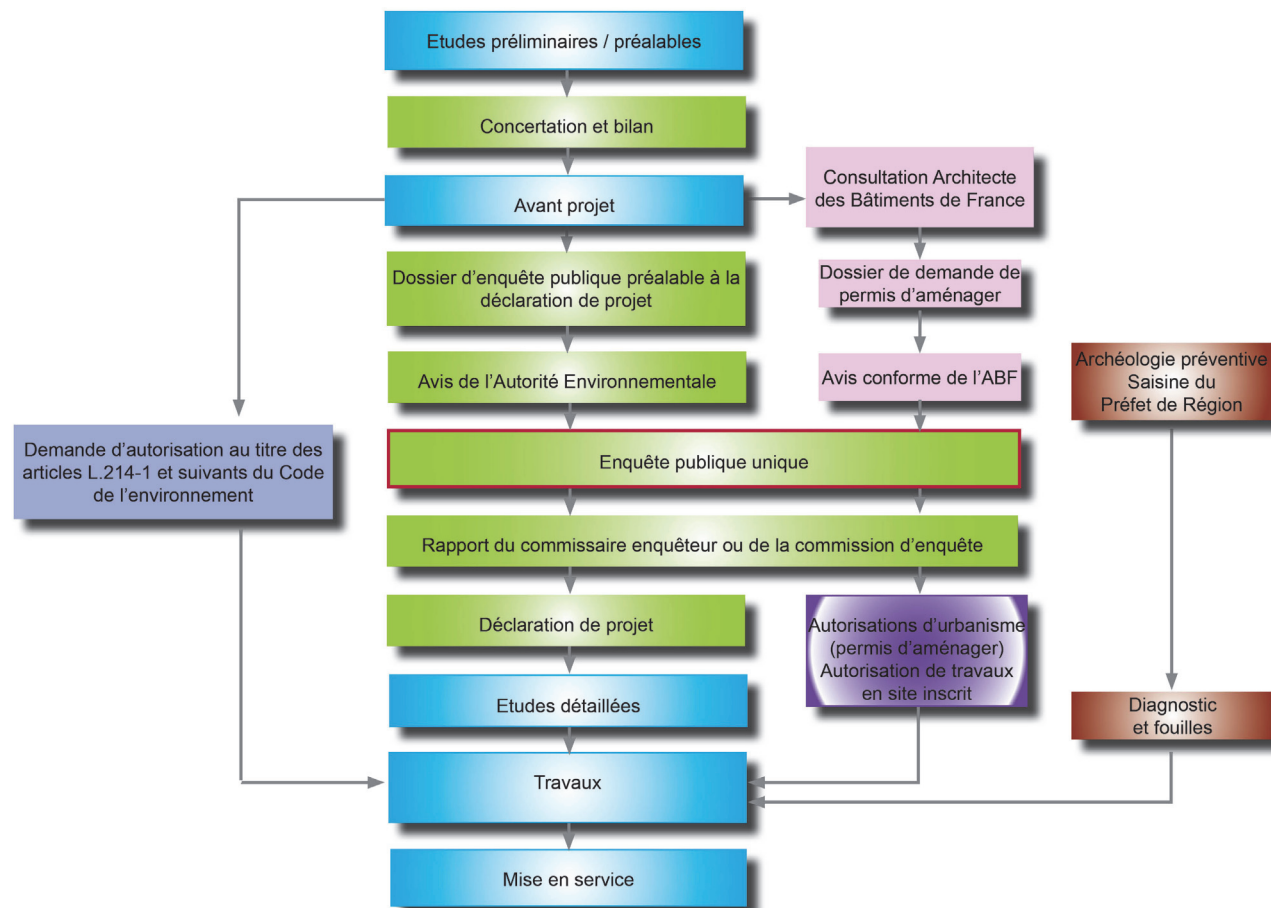
- Le Code de l'Environnement, notamment les articles L.341-1 et suivants, précisant, que dans chaque département, il existe une liste des monuments naturels et des sites dont la conservation ou la préservation présente, au point de vue artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque, un intérêt général. Ces articles disposent de plus les modalités d'inscription ou de classement et les règles d'usage qui en découlent.
- Le Code du patrimoine et plus particulièrement ses dispositions relatives :
 - à l'archéologie préventive (articles L.521-1 et suivants ; article R.522-1 et suivants) ;
 - aux monuments historiques (articles L.621-1 et suivants ; articles R.621-1 et suivants) ;
 - aux sites (article L.630-1) ;
 - aux secteurs sauvegardés (articles L.641-1 et L.641-2).

4.2.7 Textes relatifs à la prévention des risques technologiques et naturels

- Les articles L. 562-1 à L. 562-9 du Code de l'Environnement relatifs aux plans de prévention des risques naturels prévisibles).

5 L'insertion de l'enquête dans les procédures administratives

L'insertion de l'enquête dans la procédure administrative peut être schématisée comme suit :



5.1 Procédures préalables à l'enquête publique

5.1.1 Décisions du Maître d'Ouvrage

Au travers de son Plan de Déplacements Urbains (PDU) adopté le 6 décembre 2007, Nîmes Métropole a pour objectif de 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.

Par délibération n°2004-06-16 du 30 septembre 2004, le Conseil Communautaire de Nîmes Métropole a approuvé la réalisation d'un projet de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) 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 la forme d'un tramway a été retenu.

Afin de poursuivre la constitution du réseau, par délibération n°2012-05-056 en date du 9 juillet 2012, le Conseil Communautaire a délibéré sur l'opération d'extension Nord de la ligne T1, approuvant le programme initial, les propositions de tracé et d'objectifs et de modalités de la concertation. Suite à l'avis favorable adopté par délibération du Conseil Municipal de la Ville de Nîmes du 28 septembre 2012, les objectifs et modalités de la concertation ont été adoptés par délibération TD n°2012-07-072 du 3 décembre 2012.

Par délibération du 17 juin 2013, le conseil de la communauté d'agglomération de Nîmes Métropole a approuvé le bilan définitif de la concertation et le programme définitif de l'opération ainsi que le projet soumis à la présente enquête.

5.1.2 Concertation au titre de l'article L.300-2 du Code de l'Urbanisme

Article L.300-2 du Code de l'Urbanisme – alinéa 1-3° : « Font l'objet d'une concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées : les opérations d'aménagement ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie ou l'activité économique, dont la liste est arrêtée par décret en Conseil d'Etat.

Article R.300-1 du code de l'urbanisme – alinéa 2 : « Les opérations d'aménagement soumises aux obligations prévues au 3° du 1 de l'article L. 300-2 sont les opérations suivantes : la réalisation d'un investissement routier dans une partie urbanisée d'une commune d'un montant supérieur à 1 900 000 euros, et conduisant à la création de nouveaux ouvrages ou à la modification d'assiette d'ouvrages existants ;

La concertation a pour but d'informer et d'associer le public pendant toute la durée de l'élaboration du projet avant l'achèvement des études et le lancement de l'enquête publique afin d'y apporter le cas échéant, toutes les modifications nécessaires.

La concertation s'est déroulée entre le 15 février et le 30 avril 2013.

Cette concertation a porté sur l'extension de la ligne 1 de TCSP (sections 1 et 2).

Les modalités de la concertation sont les suivantes :

- articles d'information dans les journaux d'information des collectivités concernées par l'opération,



- ouverture d'un registre à l'hôtel d'agglomération de Nîmes Métropole et à l'Hôtel de Ville de Nîmes pour que le public fasse part de ses avis et de ses suggestions,
- deux réunions publiques annoncées par voie de presse,
- réunions de concertation avec la Chambre de Commerce et d'Industrie ainsi que la Chambre de Métiers et de l'Artisanat,
- réunions spécifiques rassemblant les élus, les associations concernées, les associations dont l'objet social concerne l'urbanisme, le cadre de vie, les transports, invités par courrier.

Le public a été informé de l'ensemble des manifestations et moyens par voie de presse et d'affichage, par la diffusion très large d'un dépliant, par le site internet de l'agglomération qui a consacré un espace dédié au projet et par courrier ou mail lorsque c'était nécessaire.

Deux expositions, une fixe à la Maison des Grands TravO2 et une autre itinérante ont également été menées.

En ouverture de la période de concertation, un dépliant au format 42*50 cm a été largement diffusé. Tiré à 105.000 exemplaires, il a été distribué dans la majorité des boîtes aux lettres de l'agglomération et fait l'objet d'une distribution spécifique vers les commerces.

Ce dépliant était disponible dans les lieux de concertation, à l'occasion des réunions publiques, auprès des registres de concertation, à la Maison des Grands Trav'O² ou dans les agences du réseau tango.

La concertation a donné lieu à deux réunions publiques :

- le 13 mars 2013 à l'Hôtel Communautaire de Nîmes,
- le 3 avril 2013 au Théâtre de Nîmes.

Durant toute la période de concertation, deux registres ont été mis à disposition, aux fins de recueillir les observations du public et tenus à disposition aux heures normales d'ouverture au public, à l'Hôtel d'agglomération et à l'Hôtel de Ville de Nîmes.

Aux mêmes fins, un formulaire accessible en ligne sur l'espace internet de la Communauté d'Agglomération a également été mis à disposition du public, ainsi qu'une adresse mail ouverte durant la concertation.

Les observations du public ont également pu être adressées directement par courrier auprès de la Communauté d'Agglomération.

Le bilan de la concertation approuvé par délibération du conseil communautaire TD n°2013-04-002 en date du 17 juin 2013 est présenté en pièce A-3.

5.1.3 Concertation préalable avec les services de l'Etat

Dans le cadre de la procédure relative à l'enquête publique et à l'étude d'impact, les services de l'Etat ont été consultés afin de prendre en compte l'ensemble des données existantes sur le secteur, puis de partager l'avancement du projet et de recueillir les avis des services.

Par ailleurs, de nombreuses demandes de renseignements et demandes de recommandations ou de prescriptions ont été envoyées à différents services de l'Etat ou structures gestionnaires (Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement, Bureau de Recherches Géologiques et Minières, Agence Régionale de Santé, les concessionnaires réseau, ...).

5.1.4 Avis de l'Autorité Environnementale

L'article L.122-1 du Code de l'Environnement dispose que les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements publics et privés qui, par leur nature, leurs dimensions ou leur localisation sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine sont précédés d'une étude d'impact permettant d'en apprécier les conséquences.

L'étude d'impact est transmise pour avis à l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement par l'autorité chargée d'autoriser ou d'approuver ces aménagements ou ces ouvrages (article R122-7 du Code de l'Environnement) ci-après l'Autorité Environnementale (AE).

Une fois saisie, l'Autorité Environnementale, accuse réception du dossier et dispose alors de 2 mois (cas des projets autorisés localement) pour faire connaître son avis au pétitionnaire et à l'autorité décisionnaire. Cet avis associe, en tant que de besoin, les avis des services compétents en environnement et des établissements publics ou des experts. L'absence d'avis à l'issue de ce délai vaut avis tacitement favorable.

L'article R122-8 du Code de l'environnement prévoit la possibilité pour le Maître d'ouvrage de solliciter le l'Autorité Environnementale pour un avis unique dans le cas d'un dépôt concomitant de plusieurs demandes d'autorisations.

La Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Languedoc-Roussillon prépare l'avis de l'Autorité Environnementale en liaison avec les autres services de l'État compétents en environnement (Direction Départementale des Territoires et de la Mer, Service Départemental de l'Architecture et du Patrimoine,...).

L'avis de l'Autorité Environnementale, formel ou tacite, doit être joint au dossier mis à l'enquête publique préalable à la déclaration de projet ou toute procédure équivalente de consultation du public, conformément aux dispositions de l'article R. 122-9 du Code de l'environnement.

Conformément aux textes réglementaires, l'Autorité Environnementale a été saisie dans le cadre de l'instruction du Permis d'Aménager et de la Déclaration de Projet. Son avis est joint au présent dossier (cf. pièce E.1 du tome E).

L'enquête publique préalable à la déclaration de projet et au permis d'aménager est ouverte après réception de l'avis de l'Autorité Environnementale et après approbation par la communauté d'agglomération Nîmes Métropole qui conduit et organise l'enquête unique.



5.2 Enquête publique unique

5.2.1 Objet de l'enquête publique unique

Lorsque la réalisation d'un projet, plan ou programme est soumise à l'organisation de plusieurs enquêtes publiques dont l'une au moins en application de l'article L. 123-2 du Code de l'environnement, il peut être procédé à une enquête unique régie par le présent chapitre, dès lors que les autorités compétentes désignent d'un commun accord celle qui sera chargée d'ouvrir et d'organiser cette enquête.

Le dossier soumis à enquête publique unique comporte les pièces ou éléments exigés au titre de chacune des enquêtes initialement requises et une note de présentation non technique du projet, plan ou programme.

Cette enquête unique fait l'objet d'un registre d'enquête unique, d'un rapport unique du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ainsi que de conclusions motivées au titre de chacune des enquêtes publiques initialement requises (article R.123-7 du code de l'environnement).

Il a donc été décidé de réaliser une enquête publique unique et à cet effet la ville de Nîmes et Nîmes Métropole ont désigné d'un commun accord Nîmes Métropole comme autorité compétente pour ouvrir et organiser ladite enquête. Elle sera menée, conformément à l'article R.123-7 du Code de l'environnement. Elle est préalable à la déclaration de projet au titre du Code de l'Environnement et au Permis d'aménager relative au projet d'aménagement de la première section de l'extension de la ligne T1.

5.2.2 Le contenu du dossier

Conformément à l'article R.123-8 du Code de l'Environnement, le dossier soumis à l'enquête publique comprend les pièces et avis exigés par les législations et réglementations applicables au projet, plan ou programme. Le dossier comprend au moins :

- « 1° Lorsqu'ils sont requis, l'étude d'impact et son résumé non technique ou l'évaluation environnementale et son résumé non technique, et, le cas échéant, la décision d'examen au cas par cas de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement visée au I de l'article L. 122-1 ou au IV de l'article L. 122-4, ainsi que l'avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement mentionné aux articles L. 122-1 et L. 122-7 du présent code ou à l'article L. 121-12 du code de l'urbanisme ; »
- « 2° En l'absence d'étude d'impact ou d'évaluation environnementale, une note de présentation précisant les coordonnées du maître d'ouvrage ou du responsable du projet, plan ou programme, l'objet de l'enquête, les caractéristiques les plus importantes du projet, plan ou programme et présentant un résumé des principales raisons pour lesquelles, notamment du point de vue de l'environnement, le projet, plan ou programme soumis à enquête a été retenu ; »
- « 3° La mention des textes qui régissent l'enquête publique en cause et l'indication de la façon dont cette enquête s'insère dans la procédure administrative relative au projet, plan ou programme considéré, ainsi que la ou les décisions pouvant être adoptées au terme de l'enquête et les autorités compétentes pour prendre la décision d'autorisation ou d'approbation ; »
- « 4° Lorsqu'ils sont rendus obligatoires par un texte législatif ou réglementaire préalablement à l'ouverture de l'enquête, les avis émis sur le projet plan, ou programme. Dans le cas d'avis très

volumineux, une consultation peut en être organisée par voie électronique dans les locaux de consultation du dossier ; »

- « 5° Le bilan de la procédure de débat public organisée dans les conditions définies aux articles L.121-8 à L. 121-15, ou de la concertation définie à l'article L. 121-16, ou de toute autre procédure prévue par les textes en vigueur permettant au public de participer effectivement au processus de décision. Lorsqu'aucune concertation préalable n'a eu lieu, le dossier le mentionne ; »
- « 6° La mention des autres autorisations nécessaires pour réaliser le projet, plan ou programme, en application du I de l'article L. 214-3, des articles L. 341-10 et L. 411-2 du code de l'environnement, ou des articles L. 311-1 et L. 312-1 du code forestier. »

Le dossier doit également intégrer l'évaluation mentionnée par les articles 1 à 5 du décret n°84-617 du 17 juillet 1984 pris pour l'application de l'article 14 de la loi d'orientation des transports intérieurs ou LOTI n°82-1153 du 30 décembre 1982 portant définition des grands projets d'infrastructures et applicable à la présente opération (projet d'infrastructures de transport ferrés ou guidés), et codifiée dans le code des transports aux articles L. 1511-1 et suivants.

Le dossier comporte également au tome B toutes les pièces demandées pour le dossier de demande de permis d'aménager, à savoir :

- l'identité du ou des demandeurs, la localisation et la superficie du ou des terrains à aménager, la nature des travaux, les éléments, fixés par arrêté, nécessaires au calcul des impositions et l'attestation du ou des demandeurs (article R.441-1 du code de l'urbanisme),
- un plan permettant de connaître la situation du terrain à l'intérieur de la commune (article R.441-2 du code de l'urbanisme),
- le projet d'aménagement (articles R. 441-3 et R. 441-4 du code de l'urbanisme) :

1° L'état initial du terrain et de ses abords et indiquant, s'il y a lieu, les constructions, la végétation et les éléments paysagers existants.

2° Les partis retenus pour assurer l'insertion du projet dans son environnement et la prise en compte des paysages, faisant apparaître, en fonction des caractéristiques du projet :

- a) l'aménagement du terrain, en indiquant ce qui est modifié ou supprimé,
- b) la composition et l'organisation du projet, la prise en compte des constructions ou paysages avoisinants, le traitement minéral et végétal des voies et espaces publics et collectifs et les solutions retenues pour le stationnement des véhicules ;
- c) l'organisation et l'aménagement des accès au projet,
- d) le traitement des parties du terrain situées en limite du projet,
- e) les équipements à usage collectif et notamment ceux liés à la collecte des déchets.

3° Un plan de l'état actuel du terrain à aménager et de ses abords faisant apparaître les constructions et les plantations existantes, les équipements publics qui desservent le terrain, ainsi que, dans le cas où la demande ne concerne pas la totalité de l'unité foncière, la partie de celle-ci qui n'est pas incluse dans le projet d'aménagement.

4° Un plan coté dans les trois dimensions faisant apparaître la composition d'ensemble du projet et les plantations à conserver ou à créer.

- l'étude d'impact (article R.441-5 du code de l'urbanisme).



Par ailleurs, le dossier d'enquête doit également comporter une évaluation des incidences sur les sites Natura 2000 dont les dispositions législatives et réglementaires sont accessibles dans le Code de l'environnement au travers des articles L.414-1 à L.414-7 et R.414-19 à R.414-26. Cette évaluation a pour but de vérifier la compatibilité du projet avec les objectifs de conservation du ou des sites du réseau Natura 2000 (article R.414-21 du Code de l'Environnement).

Le présent dossier comprend les pièces suivantes, réparties comme suit :

TOME A

Pièce A-1 – Plan de situation

Pièce A-2 – Note de Présentation valant note non technique

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

Pièce B-3 - Annexes

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

5.2.3 L'ouverture et le déroulement de l'enquête unique

La procédure d'enquête publique sera conduite suivant les modalités définies aux articles R.123-1 et suivants du Code de l'Environnement.

L'enquête publique unique sera ouverte et organisée par le président de Nîmes Métropole, désigné autorité compétente pour celle-ci par la Ville de Nîmes et Nîmes Métropole.

5.2.3.1 Désignation de la commission d'enquête

En application de l'article R.123-5 du Code de l'Environnement, la Communauté d'Agglomération Nîmes Métropole saisira le président du Tribunal Administratif en vue de la désignation d'un commissaire enquêteur ou d'une commission d'enquête. Il lui adressera une demande qui précise l'objet de l'enquête et la période d'enquête proposée, ainsi qu'une copie de l'étude d'impact et du résumé non technique.

Le Président du Tribunal Administratif désigne, dans un délai de quinze jours, un commissaire enquêteur ou les membres, en nombre impair, d'une commission d'enquête parmi lesquels il désigne un président.

5.2.3.2 Organisation de l'enquête

Nîmes Métropole précise par arrêté, quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et après concertation avec le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête, les modalités de l'enquête publique. Ainsi, seront portés à la connaissance du public :

1° L'objet de l'enquête (c'est-à-dire la nature du projet soumis à l'appréciation du public), sa localisation, la date d'ouverture de l'enquête et sa durée,

2° La ou les décisions pouvant être adoptée (s) au terme de l'enquête et les autorités compétentes pour prendre la décision d'autorisation ou d'approbation,

3° Le nom et les qualités du commissaire enquêteur ou des membres de la commission et de leurs suppléants,

4° Les lieux, ainsi que les jours et heures où le public pourra consulter le dossier d'enquête et présenter ses observations sur le registre ouvert à cet effet. Ces jours comprennent au minimum les jours habituels d'ouverture au public du lieu de dépôt du dossier et peuvent en outre comprendre des heures en soirée ainsi que plusieurs demi-journées prises parmi les samedis, dimanches et jours fériés,

5° Les lieux, jours et heures où le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête, se tiendra à la disposition du public pour recevoir ses observations,

6° Le cas échéant, la date et le lieu des réunions d'information et d'échange envisagées,

7° La durée et les lieux où, à l'issue de l'enquête, le public pourra consulter le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête,

8° L'existence d'une évaluation environnementale, d'une étude d'impact ou, à défaut, d'un dossier comprenant les informations environnementales se rapportant à l'objet de l'enquête, et du lieu où ces documents peuvent être consultés,

9° L'existence de l'avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement mentionné aux articles L. 122-1 et L. 122-7 du code de l'Environnement et le lieu où il peut être consulté,

10° L'information selon laquelle, le cas échéant, le dossier d'enquête publique est transmis à un autre Etat sur l'évaluation de l'impact sur l'environnement dans un contexte transfrontière,

11° L'identité de la ou des personnes responsables du projet auprès desquelles des informations peuvent être demandées,

12° Le cas échéant, l'adresse du site internet sur lequel des informations relatives à l'enquête pourront être consultées, ou les moyens offerts au public de communiquer ses observations par voie électronique.

5.2.3.3 Publicité de l'enquête publique

Un avis rédigé en termes simples et clairs, portant à la connaissance du public les indications contenues dans la décision portant ouverture de l'enquête est publié. Cette information doit, pour assurer la meilleure publicité possible, être publiée en caractères apparents quinze jours au moins avant le début de l'enquête et rappelée dans les huit premiers jours de celle-ci dans deux journaux régionaux et locaux diffusés dans le département concerné.

L'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête désigne les lieux où cet avis doit être publié.

Quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et pendant toute la durée de cette dernière, cet avis est publié par voie d'affichage et, éventuellement par tout autre procédé, au moins dans la mairie de la commune



concernée sur le territoire de laquelle se situe le projet (Nîmes). Cet avis est rappelé dans les 8 premiers jours de l'enquête dans deux journaux locaux ou régionaux.

L'accomplissement de cette mesure de publicité incombe au maire et est certifié par lui.

Enfin, dans les mêmes conditions de délai et de durée, et sauf impossibilité, il devra être procédé, par les soins du maître de l'ouvrage, à l'affichage du même avis sur les lieux ou en un lieu situé au voisinage des aménagements, ouvrages ou travaux projetés, et visible de la voie publique.

5.2.3.4 Durée de l'enquête publique

La durée de l'enquête publique ne peut être inférieure à 30 jours prolongeable pour 30 jours supplémentaires, notamment lorsque le commissaire enquêteur décide d'organiser une réunion d'information et d'échanges avec le public durant cette période de prolongation de l'enquête.

5.2.3.5 Déroulement de l'enquête publique

Le commissaire enquêteur ou la Commission d'enquête conduit l'enquête de manière à permettre au public de prendre une connaissance complète du projet et de présenter ses appréciations, suggestions et contre-propositions. Il peut recevoir tous documents, visiter les lieux concernés, à l'exception des lieux d'habitation, entendre toutes les personnes qu'il juge opportun et convoquer le Maître d'Ouvrage, ainsi que les autorités administratives intéressées. Il peut également organiser, sous sa présidence, des réunions d'information et d'échanges avec le public en présence du Maître d'Ouvrage.

Pendant la durée de l'enquête, le public peut consigner ses observations, ses propositions et ses contre-propositions sur le registre d'enquête, établi sur feuillets non mobiles, coté et paraphé par le commissaire enquêteur ou un membre de la commission d'enquête, et tenu à leur disposition dans chaque lieu où est déposé un dossier.

L'enquête publique unique fait l'objet d'un registre d'enquête unique (article R.123-7 du Code de l'environnement).

Les observations, les propositions et les contre-propositions peuvent également être adressées par correspondance au commissaire enquêteur ou au président de la commission d'enquête au siège de l'enquête, et le cas échéant, selon les moyens de communication électronique indiqués dans l'arrêté d'ouverture de l'enquête. Elles sont tenues à la disposition du public au siège de l'enquête dans les meilleurs délais.

En outre, les observations écrites et orales du public sont également reçues par le commissaire enquêteur ou par un membre de la commission d'enquête, aux lieux, jours et heures fixés dans l'arrêté.

Pendant l'enquête publique, si la personne responsable du projet estime nécessaire d'apporter à celui-ci des modifications substantielles, l'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête peut, après avoir entendu le Commissaire Enquêteur ou le Président de la commission d'enquête, suspendre l'enquête pendant une durée maximale de six mois. Cette possibilité de suspension ne peut être utilisée qu'une seule fois.

5.2.3.6 Clôture de l'enquête publique

A l'expiration du délai d'enquête, le registre d'enquête est mis à disposition du Commissaire Enquêteur ou du Président de la commission d'enquête et clos par lui.

En cas de pluralité de lieux d'enquête, les registres sont transmis sans délai au commissaire enquêteur ou au président de la commission d'enquête et clos par lui.

Dès réception du registre et des documents annexés, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête rencontre, dans la huitaine, le responsable du projet, plan ou programme et lui communique les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse. Le responsable du projet, plan ou programme dispose d'un délai de quinze jours pour produire ses observations éventuelles.

5.2.3.7 Rapport et conclusions

Le Commissaire Enquêteur ou la commission d'enquête établit un rapport qui relate le déroulement de l'enquête et examine les observations recueillies.

L'enquête unique fait l'objet d'un rapport unique du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête.

Le rapport comporte le rappel de l'objet du projet, la liste de l'ensemble des pièces figurant dans le dossier d'enquête, une synthèse des observations du public, une analyse des propositions et contre-propositions produites durant l'enquête et, le cas échéant, les observations du responsable du projet en réponse aux observations du public.

Le Commissaire Enquêteur ou la commission d'enquête consigne, dans un document séparé, ses conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables, favorables sous réserves ou défavorables au projet.

Dans le cas d'une enquête unique, le Commissaire Enquêteur ou la commission d'enquête établit des conclusions motivées au titre de chacune des enquêtes publiques initialement requises.

Le Commissaire Enquêteur ou le président de la commission d'enquête transmet, dans un délai de trente jours à compter de la date de clôture de l'enquête, à l'autorité compétente l'exemplaire du dossier de l'enquête déposé au siège de l'enquête, accompagné du ou des registres et pièces annexées, avec le rapport et les conclusions motivées. Il transmet simultanément une copie du rapport et des conclusions motivées au Président du Tribunal Administratif.

Nîmes Métropole adresse, dès leur réception, copie du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête à chacune des autorités compétentes pour prendre les décisions en vue desquelles l'enquête unique a été organisée, au président du tribunal administratif et aux maîtres d'ouvrage du projet, plan ou programme.



5.3 Les autorisation(s) sollicitée(s) à l'issue de l'enquête publique

5.3.1 La déclaration de projet

La procédure de déclaration de projet est régie par les dispositions des articles L.126-1 et R.126-1 à R.126-4 du Code de l'Environnement.

Selon l'article L.126-1 du Code de l'Environnement, lorsqu'un projet public de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages a fait l'objet d'une enquête publique, l'autorité de l'Etat ou l'organe délibérant de la collectivité territoriale ou de l'établissement public responsable du projet (la Communauté d'Agglomération de Nîmes Métropole) se prononce, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général de l'opération projetée, dans un délai qui ne peut excéder un an.

Une déclaration de projet est prévue dans le cadre de la mise en œuvre de la procédure d'enquête publique, codifiée sous les articles L.123-1 et suivants du Code de l'environnement. Elle devra :

- mentionner l'objet de l'opération tel qu'il figure dans le dossier soumis à enquête et comporter les motifs et considérations qui justifient son caractère d'intérêt général,
- prendre en considération l'étude d'impact, l'avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement et le résultat de la consultation du public,
- indiquer le cas échéant « la nature et les motifs des principales modifications qui, sans en altérer l'économie générale, sont apportées au projet au vu des résultats de l'enquête publique ».

Si la déclaration de projet n'est pas intervenue dans le délai d'un an à compter de la clôture de l'enquête, l'opération ne peut être réalisée sans une nouvelle enquête.

En l'absence de déclaration de projet, aucune autorisation de travaux ne peut être délivrée.

L'article R126-1 du Code de l'Environnement précise les modalités de publication auxquelles sont soumises les déclarations de projet. Ces modalités de publications s'appliquent à la déclaration de projet portant sur les travaux relevant de la compétence du maître d'ouvrage.

Au terme de l'enquête publique, la Communauté d'Agglomération Nîmes Métropole se prononce par voie de délibération, dans un délai qui ne peut excéder un an, sur l'intérêt général du projet, en application de l'article L.126-1 du code de l'environnement.

Cette déclaration mentionne l'objet de l'opération tel qu'il figure dans le dossier soumis à enquête et comporte les motifs et considérations qui justifient son caractère d'intérêt général. Elle prend en considération l'étude d'impact, l'avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement et le résultat de la consultation du public. Elle indique, le cas échéant, la nature et les motifs des principales modifications qui, sans en altérer l'économie générale, sont apportées au projet au vu des résultats de l'enquête publique.

Si la déclaration de projet n'est pas intervenue dans le délai d'un an à compter de la clôture de l'enquête, l'opération ne peut être réalisée sans une nouvelle enquête.

5.3.2 Autorisations au titre du code de l'urbanisme : Permis d'aménager (PA)

L'article L.421-2 du Code de l'Urbanisme se combine avec les dispositions des articles R.421-19 à R.422 du même code pour définir le champ d'application du permis d'aménager. Peuvent être distingués les travaux qui sont par nature et directement soumis à l'obligation de permis d'aménager (lotissements, opérations de remembrement, ...) et les travaux qui le sont en raison de leur situation géographique.

L'article R.421-20 du Code de l'urbanisme étend l'obligation de permis d'aménager à certains travaux et aménagements susceptibles d'être exclus du champ d'application de l'article R.421-19. En effet, dans les secteurs sauvegardés dont le périmètre a été délimité, les sites classés et les réserves naturelles, doivent être précédés de la délivrance d'un permis d'aménager, les travaux modifiant les caractéristiques d'une voie située dans un secteur sauvegardé : *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).*

Conformément à l'article L.313-2-1 du Code de l'Urbanisme, *les immeubles situés dans le périmètre d'un secteur sauvegardé dont le plan de sauvegarde et de mise en valeur a été approuvé ne sont pas soumis aux servitudes d'utilité publique instituées en application de l'article L.621-30, des articles L.621-31 et L.621-32 du Code du Patrimoine et de l'article L.341-1 du Code de l'Environnement.*

Le contenu de la demande de permis d'aménager est précisé aux articles R441-1 à 8 du Code de l'Urbanisme.

Le délai pour l'instruction des demandes de permis d'aménager est de trois mois (article R.423-23 c), à réception du dossier complet. Le délai est majoré d'un mois lorsque le projet est situé dans un secteur sauvegardé dont le périmètre a été délimité (article R423-24 du Code de l'urbanisme). A noter qu'en l'application de l'article R423-20 du Code de l'urbanisme, lorsque le permis est délivré après enquête publique, le délai d'instruction d'un dossier complet part de la réception par l'autorité compétente du rapport de la commission d'enquête.

Le délai d'instruction du permis d'aménager pour la section 1 de l'extension est donc de 4 mois.

A l'issue de l'enquête publique, le Maire de Nîmes se prononce par arrêté sur la demande de permis d'aménager et est tenu de motiver sa décision en cas de rejet de la demande (article L.424-3 du Code de l'urbanisme).

Conformément à l'article R.424-11 du Code de l'Urbanisme, lorsque la décision accorde le permis, elle précise les conditions dans lesquelles elle devient exécutoire.

La mention du permis explicite ou tacite ou de la déclaration préalable doit être affichée sur le terrain, de manière visible de l'extérieur, par les soins de son bénéficiaire, dès la notification de l'arrêté ou dès la date à laquelle le permis tacite ou la décision de non-opposition à la déclaration préalable est acquis et pendant toute la durée du chantier. Cet affichage mentionne également l'obligation, prévue à peine d'irrecevabilité par l'article R. 600-1, de notifier tout recours administratif ou tout recours contentieux à l'auteur de la décision et au bénéficiaire du permis ou de la décision prise sur la déclaration préalable (article R.424-15).

En application de l'article R.424-17 du Code de l'Urbanisme, le permis de construire, d'aménager ou de démolir est périmé si les travaux ne sont pas entrepris dans un délai de deux ans à compter de la notification ou de la date à laquelle la décision tacite est intervenue. Il en est de même si, passé ce délai, les travaux sont interrompus pendant un délai supérieur à une année.

En cas de recours devant la juridiction administrative contre le permis ou contre la décision de non-opposition à la déclaration préalable ou de recours devant la juridiction civile en application de l'article L. 480-13, le délai de

validité prévu à l'article R. 424-17 est suspendu jusqu'au prononcé d'une décision juridictionnelle irrévocable (article R.424-19 du Code de l'Urbanisme).

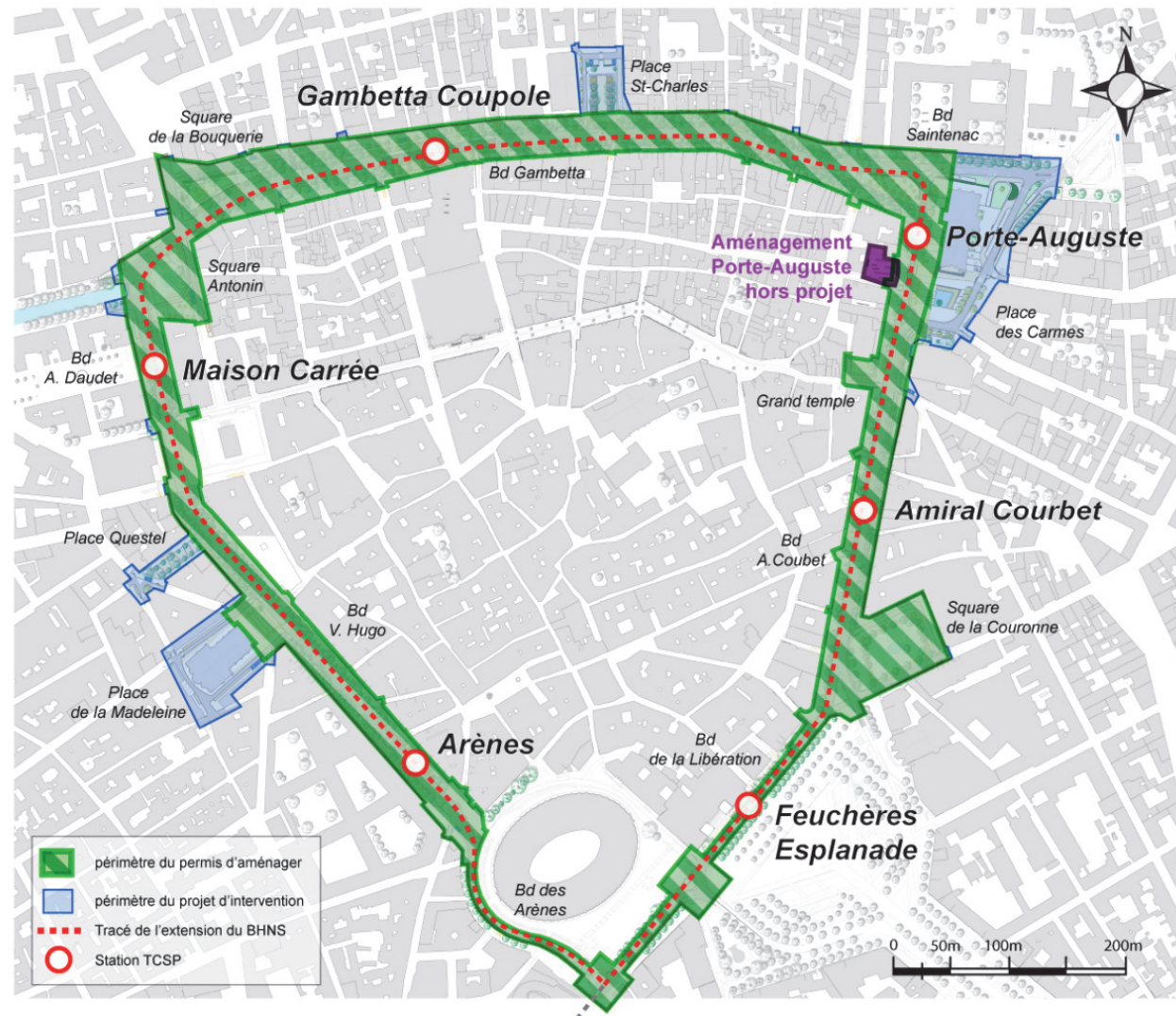


Figure 10 - périmètre du permis d'aménager

6 Mention des autres autorisations nécessaires pour réaliser le projet

6.1 Autorisation d'Occupation du Domaine Public

La première section de l'extension de la ligne T1 s'inscrit sur des emprises publiques (domaine public).

Les autorisations nécessaires à l'implantation des ouvrages et à la réalisation des travaux doivent être sollicitées.

Afin de permettre la réalisation du projet, une convention a été conclue entre Nîmes Métropole et la Ville de Nîmes actant le principe de l'occupation du domaine public communal.

6.2 Convention de transfert temporaire de Maîtrise d'Ouvrage

L'aménagement de la première section de l'extension de la ligne T1 s'accompagne d'un ensemble d'opérations d'aménagement connexes (aménagement des places).

Afin d'assurer la cohérence de la maîtrise d'ouvrage, la Ville de Nîmes et la Communauté d'Agglomération Nîmes Métropole ont souhaité désigner la personne publique qui assurera la maîtrise d'ouvrage unique de l'opération et contractualiser les conditions et l'organisation du transfert de la maîtrise d'ouvrage dans le cadre d'une convention de transfert de maîtrise d'ouvrage.

La Ville de Nîmes et la Communauté d'Agglomération Nîmes Métropole ont souhaité recourir aux modalités de transfert temporaire de maîtrise d'ouvrage organisé selon l'article 2 II de la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée qui autorise, lorsque la réalisation d'un ensemble d'ouvrages relève simultanément de la compétence de plusieurs maîtres d'ouvrage publics, à ce qu'ils désignent l'un d'entre eux pour assurer la maîtrise d'ouvrage de l'opération d'ensemble dans le cadre d'une convention.

Dans ce cadre, 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 (maître d'ouvrage compétent en terme de transport), 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.

6.3 Avis et autorisations en matière de monuments historiques, sites et espaces protégés (notamment autorisations au titre des articles L. 341-10, L. 411-2-4° et R.341-9 du code de l'environnement, et code du patrimoine)

Seront sollicités, en application des dispositions du code du patrimoine, du code de l'environnement et du code de l'urbanisme, les avis et autorisations nécessaires au titre de la protection des monuments historiques, des sites et espaces protégés.

L'insertion des aménagements doit être particulièrement soignée à proximité des monuments ou sites protégés.

Les interventions à l'intérieur des périmètres de protection des monuments historiques doivent faire l'objet d'une étude de co-visibilité et sont soumises à l'appréciation de l'Architecte des Bâtiments de France. Selon les cas, une autorisation préalable au démarrage des travaux au titre des articles L. 621-31 et 32 du Code du Patrimoine est nécessaire. Celle-ci est délivrée par le Préfet, après avis de l'Architecte des Bâtiments de France.

Le projet devra faire l'objet d'une demande d'autorisation de travaux pour les secteurs localisés dans le site inscrit du centre historique de Nîmes.

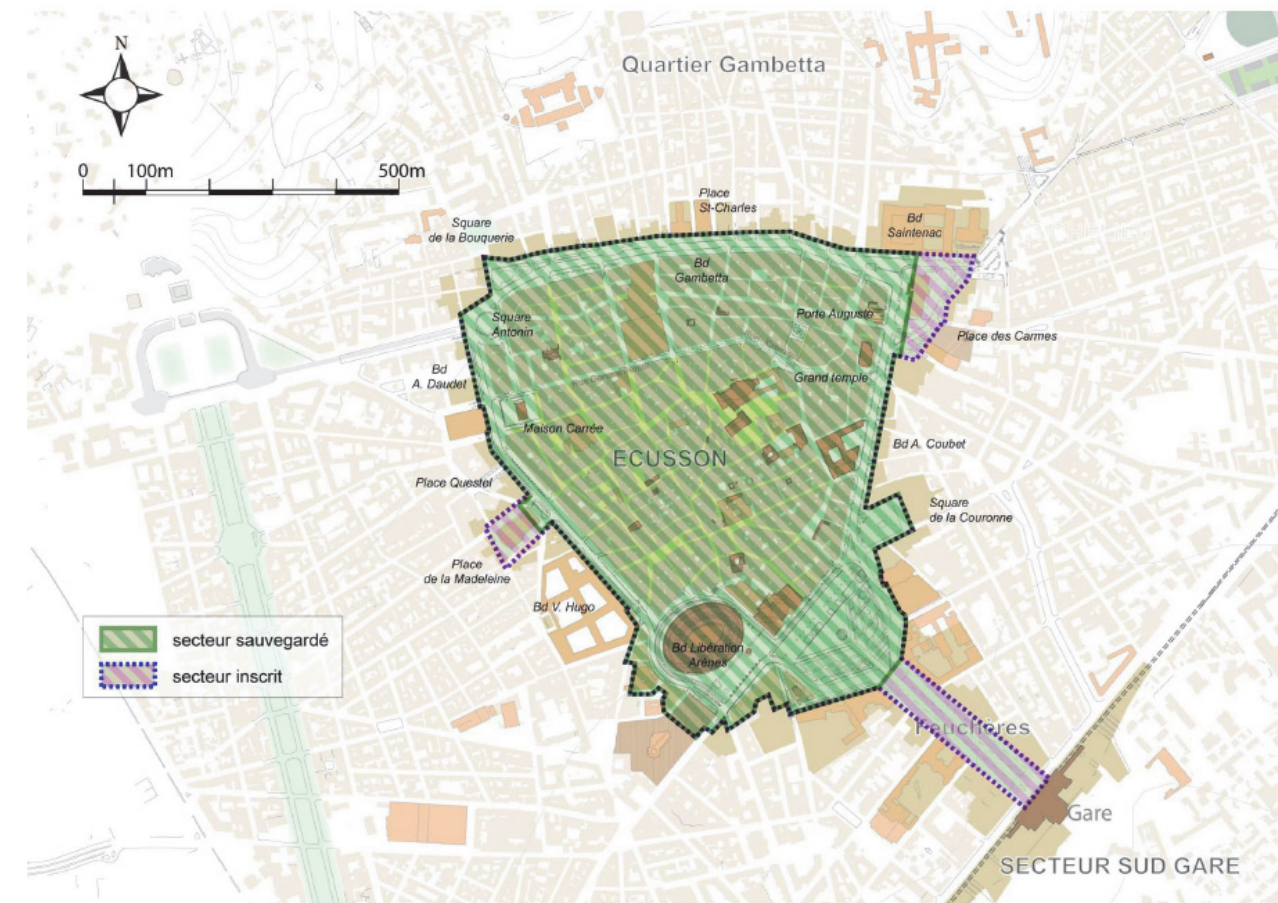


Figure 11 – limite des secteurs sauvegardé et inscrit

6.4 Procédures relatives à la sécurité des transports guidés

Conformément aux articles L.1611-1 et suivants du Code des Transports et au décret n° 2003-425 du 9 mai 2003 relatif à la sécurité des transports publics guidés, les travaux de construction d'un système de transport public guidé ou ferroviaire ne peuvent être engagés avant que l'Etat ait approuvé un dossier préliminaire adressé au représentant de l'Etat, accompagné d'un rapport sur la sécurité établi par un expert ou un organisme qualifié, agréé (EOQA). La mise en exploitation commerciale est subordonnée à une autorisation.

Celle-ci est délivrée par l'Etat, au vu d'un dossier de sécurité, en fonction des garanties de sécurité offertes par les caractéristiques et les modalités d'exploitation de l'ouvrage. Elle peut être assortie de conditions restrictives d'utilisation.

L'établissement d'un nouveau système de transport public ferroviaire ou guidé doit ainsi faire l'objet d'une procédure de contrôle de sécurité relevant de la compétence de l'Etat.

Cette procédure est constituée de trois grandes étapes :

- Approbation par le Préfet d'un dossier de définition de sécurité (DDS) qui présente les principales caractéristiques techniques et fonctionnelles du projet et la liste des accidents et dangers de toute nature pouvant l'affecter, en particulier ceux liés à l'environnement. Il est accompagné d'une analyse sommaire de ces accidents et dangers et des catégories de mesures envisagées pour y faire face. Il présente les principaux enjeux en matière de sécurité ainsi que les éléments permettant de vérifier que le projet est conçu et réalisé de telle sorte que le niveau global de sécurité à l'égard des usagers, des personnels d'exploitation et des tiers soit au moins équivalent au niveau de sécurité existant ou à celui des systèmes existants assurant des services comparables (objectif GAME). Il prévoit, en outre, les normes de qualité qui seront mises en œuvre pour la conception et la réalisation du projet.
- Approbation par le Préfet d'un dossier préliminaire de sécurité (DPS) qui doit démontrer, à partir d'une analyse des risques résultant des options de conception des divers éléments constitutifs du système de transport, que les dispositions fonctionnelles, techniques, d'exploitation et de maintenance prévues pour le projet ainsi que le programme prévu d'essais et de tests, permettent d'atteindre l'objectif de sécurité tout au long de la durée de vie du système, de prévenir les différents types d'accidents étudiés et d'en réduire les conséquences, et de prendre en compte les risques naturels ou technologiques susceptibles d'affecter le système de transport. Les travaux de réalisation ne peuvent être engagés qu'après l'approbation du DPS.
- Approbation par le Préfet d'un dossier de sécurité (DS) et d'un règlement de sécurité (RS). Le dossier de sécurité doit démontrer qu'à l'issue des travaux de réalisation du projet, l'ensemble des obligations et prescriptions mentionnées dans le DPS sont satisfaites. Il doit également démontrer que l'objectif GAME pourra être atteint tout au long de la durée de vie du système et que les évolutions du projet intervenues depuis le dépôt du DPS ne remettent pas en cause l'objectif de sécurité. Il doit également présenter les solutions retenues pour répondre aux observations et recommandations éventuellement exprimées par les experts ou organismes qualifiés. L'autorisation de mise en service commerciale est délivrée au vu du dossier de sécurité, du règlement de sécurité de l'exploitation ainsi que du plan d'intervention et de sécurité mentionné

6.5 Mesures relatives à l'archéologie préventive

L'archéologie préventive a pour objet d'assurer la détection, la conservation ou la sauvegarde par l'étude scientifique des éléments du patrimoine archéologique affectés ou susceptibles d'être affectés par les travaux publics ou privés concourant à l'aménagement. Elle a également pour objet l'interprétation et la diffusion des résultats obtenus.

Les opérations d'aménagement, de construction d'ouvrages ou de travaux qui, en raison de leur localisation, de leur nature ou de leur importance, affectent ou sont susceptibles d'affecter des éléments du patrimoine archéologique ne peuvent être entreprises que dans le respect des mesures de détection et, le cas échéant, de conservation et de sauvegarde par l'étude scientifique ainsi que des demandes de modification de la consistance des opérations d'aménagement.

Le secteur sauvegardé contient des vestiges archéologiques connus ou supposés.

Conformément à la réglementation en vigueur en matière d'archéologie préventive, un arrêté de zonage publié sous le n° 03 08 90 du 1^{er} septembre 2003, définit le périmètre archéologique de la Ville de Nîmes. Le secteur sauvegardé est entièrement contenu à l'intérieur de ce périmètre

La première section de l'extension Nord de la ligne T1 se localise dans le secteur sauvegardé de Nîmes.

Tous travaux projetés à l'intérieur du périmètre défini par l'arrêté de zonage doivent faire l'objet d'une consultation des services d'archéologie.

Conformément au Code du Patrimoine, la procédure d'archéologie préventive sera réalisée dans le cadre de la procédure du permis d'aménager.

En fonction des prescriptions archéologiques qui seront formulées par le Préfet, un diagnostic archéologique, et/ou la réalisation de fouilles, et/ou des modifications de la consistance du projet (pour éviter en tout ou partie des fouilles) sont susceptibles d'être réalisées.

Après réalisation de ces fouilles ou en cours de chantier et conformément au Code du Patrimoine, toute découverte archéologique fortuite consécutive, ou non, à des travaux doit être communiquée au Maire de la Commune.

Au sein du secteur sauvegardé, si au cours de travaux, même si les autorisations légales obtenues n'en font pas expressément mention, des vestiges archéologiques sont découverts fortuitement, une déclaration devra être faite immédiatement auprès de l'Architecte des Bâtiments de France, indépendamment des obligations résultant de la législation réglementant les fouilles.

6.6 L'évaluation des incidences Natura 2000

En l'application de l'article R.414-19-1-3° du Code de l'Environnement, le projet étant soumis à étude d'impact doit faire l'objet d'une évaluation des incidences sur un ou plusieurs sites Natura 2000 en application du 1° du III de l'article L.414-4 du Code de l'Environnement.

Selon les termes de l'article R414-23 du Code de l'environnement, cette évaluation est proportionnée à l'importance de l'opération et aux enjeux de conservation des habitats et des espèces en présence.

Le présent projet fait donc l'objet d'une évaluation des incidences Natura 2000 simplifiée intégrée à l'étude d'impact.



6.7 Procédure « Loi Eau » en application des articles L214-2 et suivants du code de l'environnement

Les aménagements projetés correspondent aux aménagements visés par la nomenclature des opérations soumises à autorisation ou à déclaration, en application des articles L.214-1 à 6 du Code de l'Environnement (Police de l'Eau).

La nomenclature des installations, ouvrages, travaux et activités soumis à autorisation ou à déclaration en application des articles L. 214-1 à L. 214-6 figure au tableau annexé à l'article R. 214-1.

Les opérations réalisées par un même pétitionnaire concernant un même milieu hydrographique sont cumulées pour l'application des seuils.

Ainsi, le dossier loi sur l'eau traitera de l'ensemble de la ligne T1 de l'A54 à Hoche Université et non uniquement de la section 1 de l'extension Nord.

Les procédures déjà engagées

Toutefois, deux procédures loi sur l'eau ont été engagées pour la ligne T1 existante :

- Une procédure d'autorisation pour l'aménagement du P+R A54 (déposée en mars 2012) : rubriques concernées :

Rubriques	Intitulé	Régime
2.1.5.0.	Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant : 1* Supérieure ou égale à 20 ha (A) 2* Supérieure à 1 ha mais inférieure à 20 ha (D)	Déclaration
3.1.1.0	Installations, ouvrages, remblais et épis, dans le lit mineur d'un cours d'eau, constituant : 1* un obstacle à l'écoulement des crues (A) 2* un obstacle à la continuité écologique a) entraînant une différence de niveau supérieure ou égale à 50 cm, pour le débit moyen annuel de la ligne d'eau entre l'amont et l'aval de l'ouvrage ou de l'installation (A) b) entraînant une différence de niveau supérieure à 20 cm mais inférieure à 50 cm, pour le débit moyen annuel de la ligne d'eau entre l'amont et l'aval de l'ouvrage ou de l'installation (D). Au sens de la présente rubrique, la continuité écologique des cours d'eau se définit par la libre circulation des espèces biologiques et par le bon déroulement du transport naturel des sédiments.	Autorisation
3.1.2.0	Installations, ouvrages, travaux ou activités conduisant à modifier le profil en long ou le profil en travers du lit mineur d'un cours d'eau, à l'exclusion de ceux visés à la rubrique 3.1.4.0, ou conduisant à la dérivation d'un cours d'eau supérieure ou égale à 100 m (A) 2* sur une longueur de cours d'eau inférieure à 100 m (D).	Autorisation

3.1.3.0	Installations ou ouvrages ayant un impact sensible sur la luminosité nécessaire au maintien de la vie et de la circulation aquatique dans un cours d'eau sur une longueur : 1* supérieure ou égale à 100 m (A) 2* supérieure ou égale à 10 m et inférieure à 100 m (D).	Autorisation
3.1.5.0	Installations, ouvrages, travaux ou activités étant de nature à détruire les frayères, les zones de croissance ou les zones d'alimentation de la faune piscicole, des crustacés et des batraciens : 1*) destruction de plus de 200 m ² de frayères (A), 2*) Dans les autres cas (D)	Déclaration (2)
3.2.2.0	Installations, ouvrages, remblais dans le lit majeur d'un cours d'eau : 1* surface soustraite supérieure ou égale 10 000 m ² (A) 2* surface soustraite supérieure ou égale à 400 m ² et inférieure à 10 000m ² (D). Au sens de la présente rubrique, le lit majeur du cours d'eau est la zone naturellement inondable par la plus forte crue connue ou par la crue centennale si celle-ci est supérieure. La surface soustraite est la surface soustraite à l'expansion des crues du fait de l'existence de l'installation ou ouvrage, y compris la surface occupée par l'installation, l'ouvrage, la digue ou le remblai dans le lit majeur.	Autorisation

- une procédure de déclaration pour l'aménagement de la plateforme et du P+R Parnasse : rubrique concernée :

Rubriques	Intitulé	Régime
2.1.5.0.	Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant : 1* Supérieure ou égale à 20 ha (A) 2* Supérieure à 1 ha mais inférieure à 20 ha (D)	Déclaration

Ainsi, une autorisation a déjà été demandée pour le P+R A54 en date du 22 mars 2012 (autorisation n°2012082-0006) et une déclaration pour la ligne TCSP et le P+R Parnasse (récépissé de dépôt du dossier en date du 08/03/2011 et accord sur la déclaration en date du 03/06/2011.)



La procédure applicable au projet d'extension de la ligne T1

Concernant la rubrique 2.1.5.0., l'extension Nord n'est pas concernée par cette rubrique car l'ensemble de la plate-forme se raccorde au niveau du réseau de la Ville de Nîmes.

La rubrique concernée par le projet d'extension Nord de la ligne 1 est donc

Rubrique	Intitulé	Régime
3.2.2.0.	Installations, ouvrages, remblais dans le lit majeur d'un cours d'eau : 1* surface soustraite supérieure ou égale 10 000 m ² (A) 2* surface soustraite supérieure ou égale à 400 m ² et inférieure à 10 000m ² (D). Au sens de la présente rubrique, le lit majeur du cours d'eau est la zone naturellement inondable par la plus forte crue connue ou par la crue centennale si celle-ci est supérieure. La surface soustraite est la surface soustraite à l'expansion des crues du fait de l'existence de l'installation ou ouvrage, y compris la surface occupée par l'installation, l'ouvrage, la digue ou le remblai dans le lit majeur.	Autorisation

Ainsi, la procédure à engager au titre des articles L214-1 à 6 du Code de l'Environnement (dossier loi sur l'eau) sera une procédure d'autorisation. Elle est requise pour l'ensemble de la ligne T1 du P+R A54 jusqu'au P+R Hoche Université en vertu de la rubrique 3.2.2.0. car on dénombre environ 42 350 m² d'installations, ouvrages remblais dans le lit majeur du cours d'eau.

Son dépôt au service instructeur est programmé courant 2014.

6.8 Procédure ICPE

La première section de l'extension de la ligne T1 ne nécessite pas le recours à la procédure ICPE. Aucun ouvrage ou installation n'entre dans la nomenclature des opérations soumises au régime des installations classées prévu aux articles L.511-1 et suivants du Code de l'environnement.

Maîtrise d'Œuvre Générale

Pour la Réalisation de la Première Section de
l'Extension Nord de la Première Ligne de TCSP
Nîmes Métropole



DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE – TOME A

**Pièce A-3 – Bilan de la concertation et
délibération d'approbation du bilan de la
concertation**



PROLONGEMENT DE LA LIGNE DE TRAM'BUS
 Arènes — Écusson — Éco-quartier Hoche



faire **GAGNER** *ensemble*
LE CŒUR
DE LA
MÉTROPOLE
en tram'bus

**BILAN DE LA
 CONCERTATION**
 15 février au 30 avril 2013

+ d'info : www.nimes-metropole.fr




Sommaire

1 > Préambule.....	4
2 > Le périmètre de la concertation.....	5
1> Le cadre législatif et réglementaire	5
2> Les communes concernées	5
3> Le projet	6
Le contexte : prolonger une dynamique de renforcement du réseau de transports en commun	6
Le projet répond à un triple enjeu :	6
Les objectifs du projet tels que définis par le Maître d'ouvrage :	7
Les caractéristiques générales du projet	7
Le coût du projet.....	10
Le calendrier prévisionnel	10
3 > L'organisation de la concertation.....	11
1> Les modalités de la concertation.....	11
Pour rappel, les modalités mises en œuvre pour la concertation sont les suivantes :	11
2> Le déroulement de la concertation.....	11
4 > Le dispositif d'information	13
1> L'information du Public	13
Des campagnes d'affichage pour annoncer la concertation et les 2 réunions publiques	13
2 campagnes d'annonces presse	14
Des invitations aux réunions spécifiques	15
Les invitations aux réunions spécifiques rassemblant les élus, les associations concernées, les associations dont l'objet social concerne l'urbanisme, le cadre de vie, les transports ont été faites par courriers et par courriels.....	15
Le dossier de presse et la conférence de presse	15
Les retombées presse	15
Le dossier de concertation : plaquette de synthèse	16
Le film pédagogique	17
2> L'espace internet dédié à la concertation.....	18
Un espace dédié au prolongement de la ligne de tram'bus dans le site de Nîmes Métropole	18
5 > A la rencontre du public	19
1> Les registres	19
2> Les expositions.....	19
Diverses formes de présentation du projet	19
3> Les réunions	21
2 réunions publiques	21
Réunions spécifiques	22
4> Les formes de contributions écrites	22
6 > Le bilan quantitatif de la concertation	23
1> Une forte participation du grand public et des acteurs du territoire.....	23
2> Un vif intérêt pour le site internet dédié.....	25
3> Avis/expressions officiels du public	27
4> La consultation du Conseil de Développement Durable.....	28
La méthode de travail.....	28
Les points essentiels de l'avis du CDD sur le projet.....	28
7 > Synthèse des expressions	29



1> Une concertation influencée par les suites des conflits juridiques qui ont marqué la réalisation de la première ligne	30
La polémique sur le coût réel des travaux déjà exécutés incite à contester la crédibilité des estimations des futures tranches	30
Des doutes exprimés sur le niveau réel de fréquentation de T1 pour mieux rejeter la priorité donnée à l'extension de T1 sur la réalisation de T2	30
2> L'opportunité du projet est confirmée	31
Un projet majoritairement approuvé	31
La réalisation prioritaire de la ligne T2 est l'argument le plus utilisé par les opposants	31
Des demandes en décalage avec la procédure de concertation préalable	31
Valider juridiquement la ligne existante	32
Améliorer tout le réseau plutôt qu'une seule ligne	32
Une minorité juge le projet inutile ou trop coûteux	32
3> Les questionnements pour une plus grande pertinence du projet	33
Accessibilité : profiter du retour d'expériences pour améliorer le projet	33
Vélo : assurer la meilleure continuité des itinéraires cyclables	33
Terminus : aller plus loin, prolonger au sud et au nord	33
Desservir la gare SNCF	33
Passer par Perrier ou par Gambetta ?	33
Rechercher un itinéraire alternatif à la Rue Faïta ?	34
Optimiser la taille et la position du parking relais du « Pont des Pendus »	34
Prévoir une station supplémentaire ?	34
Un double sens pour le tram'bus sur toute la ligne ?	34
4> Les interrogations sur le calendrier du projet	35
5> Les incertitudes vis-à-vis des effets du projet	36
Les arbres	36
Le passage au droit des trémies du parking de la Coupole	36
Les craintes pour la circulation automobile	36
Le commerce en ville : problématique très différente entre l'Écusson et la rue Faïta	36
L'organisation des stationnements	37
Encore des travaux !	37
La restructuration du réseau Tango, le fonctionnement de T1	37
6> Des messages du public qui vont au-delà du projet	38
Les embarras de la circulation automobile	38
La place du vélo	38
7> Les réponses du maître d'ouvrage	38
8 > Le bilan : les enseignements tirés de cette concertation et les suites à donner	39
1> Les enseignements tirés de cette concertation	39
Les opinions écrites émises, présentation quantitative	39
Un niveau de service apprécié	40
Un projet partiellement accepté	40
L'attente d'une information complémentaire et détaillée	40
Des demandes de garanties quant à la capacité financière de l'agglomération	40
Des contacts fructueux qui demandent à être prolongés	40
2> Les suites à donner	41
Action immédiate	41
Poursuite du dialogue	41
Orientations pour la poursuite des études ou les développements ultérieurs du projet	41
Phasage de l'opération	42
Calendrier de l'opération	42
Lancement de la ligne 2 de tramway	42
3> Enquête publique	42
4> Phase travaux	43
9 > Annexes	44

1 > Préambule

Pour faire face à l'évolution prévisible des besoins en déplacements, et anticipant les résultats de l'exploitation de sa première ligne, devenue incomplète avec l'interruption des travaux, Nîmes Métropole a lancé un projet de prolongement de la ligne de tram'bus. Depuis les Arènes, le nouveau projet assure la desserte de l'Écusson puis la liaison avec l'éco-quartier Hoche, jusqu'à la route d'Uzès, au droit de la ligne ferroviaire Nîmes-Alès où doit être aménagée une halte ferroviaire.

Destiné à poursuivre et approfondir les changements dans l'organisation des déplacements et à répondre aux défis du développement durable, c'est un projet repensé, respectant entièrement les arbres qui a été proposé à la concertation.

Pour garantir l'efficacité du projet, un site propre sera aménagé sur l'essentiel de l'itinéraire, à l'exception d'un court tronçon sur la rue Vincent Faïta, où une organisation similaire à celle retenue pour la rue de la République sera mise en place.

Simultanément, en conformité avec le Plan de Déplacements Urbains (PDU), le Conseil Communautaire a décidé lors de la même séance du 9 juillet 2012, de délibérer sur la ligne T2, Est>Ouest. Les deux opérations font l'objet de procédures autonomes et distinctes mais s'inscrivent dans un réseau global de Transports en Commun en Site Propre (TCSP).

Entre le 15 février et le 30 avril 2013, la Communauté d'Agglomération Nîmes Métropole, avec le soutien de la Ville de Nîmes, a soumis ce projet à la concertation à travers un véritable dispositif d'information et de recueil des avis du public, notamment par le biais d'un espace internet dédié et l'organisation de réunions publiques et spécifiques.





2 > Le périmètre de la concertation

1> Le cadre législatif et réglementaire

L'article L.300-2 du code de l'urbanisme prévoit que les communes ou les autres personnes publiques, ayant l'initiative d'opération d'aménagement qui « par son importance ou sa nature, [...] modifie de façon substantielle le cadre de vie ou l'activité économique de la commune », doivent organiser pour toute opération définie à l'article R.300-1 du même code, une concertation qui associe « les habitants, les associations locales et toutes les autres personnes concernées ».

À ce titre, la personne publique définit les objectifs poursuivis et les modalités de cette concertation.

C'est dans ce cadre que la concertation pour le prolongement de la ligne de tram'bus a été organisée.

2> Les communes concernées

Bien que s'agissant d'un projet intercommunal qui bénéficiera à l'ensemble des habitants de Nîmes Métropole, les travaux en relation avec le projet ne concernent que le territoire de la seule Ville de Nîmes.

C'est donc sur cette commune que s'est concentrée une large partie du dispositif de cette concertation.

3> Le projet

Le contexte : prolonger une dynamique de renforcement du réseau de transports en commun

Depuis sa création la Communauté d'Agglomération s'investit fortement dans le développement d'un réseau communautaire de transport en commun, le réseau Tango.

Le PDU, adopté en décembre 2007, a préconisé le renforcement des transports ferroviaires, le renforcement de l'intermodalité en développant une politique de parkings de rabattement ou de parkings relais, et surtout, une structuration du réseau de bus autour de 2 lignes de transport en commun en site propre, une ligne nord-sud T1 en mode BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) et une ligne est-ouest T2 pressentie en mode tramway compte tenu des potentiels de fréquentations.

Face à l'augmentation croissante des nuisances liées à l'usage de l'automobile et à l'accroissement de la demande de mobilité, la mise en place d'un système de transport de grande capacité et moins consommateur d'énergie apportera une solution efficace.

Un premier tronçon de la ligne T1 a été mis en service le 29 septembre 2012. L'affluence a été nettement plus forte que prévue malgré le caractère inachevé de la ligne.

En effet, suite à l'annulation de l'autorisation de travaux dans le secteur sauvegardé, la desserte initialement prévue de l'Écusson n'a pas été réalisée. Tirant les leçons de la décision du Tribunal Administratif, c'est un nouveau projet, allant au-delà du projet initial jusqu'à la route d'Uzès, et respectant intégralement les arbres qui est mis à l'étude et soumis à la concertation.

Le projet répond à un triple enjeu :

→ Faciliter les déplacements : consolider un système de transport performant et fiable

Il s'agit de garantir à tous la possibilité de se déplacer librement dans des conditions maîtrisées de coût et de durée de trajet. Le succès d'affluence de la ligne actuelle doit être pérennisé par la mise en place d'une ligne plus complète, du sud au nord de l'agglomération.

→ Préserver l'environnement : réduire les consommations d'énergie et la pollution de l'air

Il s'agit de maintenir la qualité de vie qui fait la richesse et l'attractivité de notre territoire. Il faut assurer les meilleures conditions pour la santé publique et la qualité de l'air. Faire baisser le niveau de bruit, de stress, des accidents de la route, sont autant de défis à relever.

→ Pérenniser le développement : dessiner l'agglomération de demain et soutenir l'économie.

Il s'agit de garantir l'accessibilité aux emplois, aux services, aux commerces, aux pôles touristiques et d'enseignement, condition du maintien du dynamisme économique. Le projet constitue aussi un nouveau vecteur de déplacement. Il accompagne le renouvellement urbain du quartier Hoche Université et favorise la dynamique économique du secteur de l'Écusson.



Les objectifs du projet tels que définis par le Maître d'ouvrage :

1. poursuivre la construction d'un réseau maillé performant de transports publics afin de diminuer la dépendance automobile ;
2. s'intégrer dans une stratégie urbaine globale permettant un accès direct au cœur de l'agglomération et maintenir ainsi l'attractivité du centre-ville ;
3. assurer des dessertes de qualité, efficaces et rapides vers des grands équipements tels que les établissements scolaires et de formation, les grands centres administratifs, plusieurs pôles importants d'emplois ainsi que les principaux sites patrimoniaux et culturels de renommée mondiale ;
4. accompagner le développement urbain de la ville de Nîmes en assurant la desserte de l'Eco quartier Hoche Université comprenant un nouveau pôle universitaire de 1500 étudiants, une résidence CROUS de 360 logements, 1000 logements à terme dont 20% de logements sociaux, ainsi que différents équipements structurants ;
5. articuler la ligne de TCSP avec le réseau ferré national en proposant un maillage au niveau de la future halte ferroviaire située sur l'axe Alès Nîmes.

Panneau d'exposition principal à la maison des trav'O² (2,61x1,56 mètres)

Les caractéristiques générales du projet

1 > Tango+ est un BHNS, concept de transport qui s'appuie sur trois composantes :

→ Un fonctionnement amélioré à travers des dispositions d'exploitation

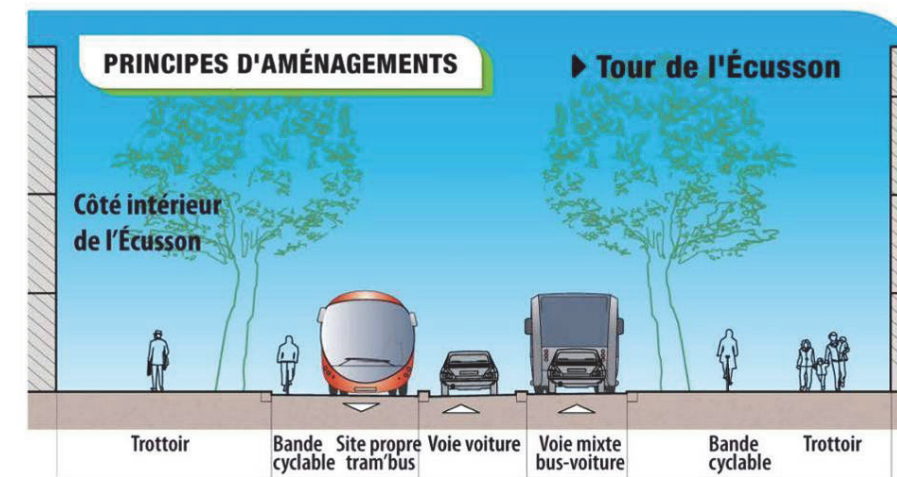
- une amplitude importante du service ;
- une fréquence améliorée et un fort cadencement ;
- une information renforcée des voyageurs.

→ Un confort accru du voyage

- des véhicules à plancher bas, au design et équipement intérieur similaires à celui d'un tramway ;
- une bonne accessibilité par l'aménagement de stations.

→ Une régularité assurée et une vitesse importante grâce à un parcours protégé de la circulation des voitures obtenu au moyen d'aménagements particuliers

- circulation en site dédié uniquement aux transports en commun sur la majeure partie du parcours, complétée par des aménagements ponctuels ;
- priorités au carrefour ;
- signalétique spécifique.



Vue en coupe pour expliquer un exemple d'insertion du tram'bus et de sa plateforme réservée (utilisée sur tous les supports)

2 > Le tracé

Le tracé est composé de deux sections :

■ Section 1 : Desserte de l'Écusson sur 2,2 km - 5 stations

- ▶ Le tracé emprunte les boulevards Victor Hugo, Gambetta et Amiral Courbet
- ▶ Circulation du tram'bus côté intérieur, en sens inverse de l'actuelle circulation automobile
- ▶ Une variante par la rue du Général Perrier

■ Section 2 : Liaison avec l'éco-quartier Hoche Université sur 1,8 km - 4 stations

- ▶ Le tracé emprunte la rue Vincent Faïta jusqu'à la Route d'Uzès.
- ▶ Création d'un P+R et connexion avec la future halte ferroviaire sur la ligne Alès-Nîmes



Plan du projet soumis à la concertation, utilisé sur tous les supports

Le coût du projet

Le projet de prolongement de la ligne de tram'bus coûtera, en l'état des estimations actuelles :

- 16 millions d'euros pour la section 1
- 15 millions d'euros pour la section 2

Auxquels s'ajoutera une somme de l'ordre de 10 millions d'euros prévues par la ville de Nîmes pour des travaux complémentaires d'aménagements urbains directement liés au projet et à réaliser simultanément.

Le calendrier prévisionnel

→ 2013

- Études préliminaires
- Concertation préalable
- Avant-projet
- Enquête publique

→ 2014

- Études détaillées et lancement des marchés de travaux
- Premiers travaux de déviation de réseaux

→ 2015

- Travaux d'aménagement section 1 – Écusson

→ 2016

- Fin des travaux section 1 - Mise en service de la section 1
- Restructuration du réseau Tango

→ 2017 - 2018

- Poursuite de l'opération sur la section 2



3 > L'organisation de la concertation

1> Les modalités de la concertation

L'objectif de cette concertation était d'informer le public sur les objectifs du projet, de faire le point sur l'avancement des études, de recueillir ses suggestions et avis et de répondre à ses interrogations sur le projet.

Par délibération du 9 juillet 2012, le Conseil Communautaire a décidé le prolongement de la ligne T1 depuis les arènes jusqu'à la route d'Uzès, a défini les objectifs du projet et a engagé un processus de concertation.

Par délibération du 28 septembre 2012, le conseil municipal de la ville de Nîmes a décidé de « donner 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 ».

Prenant acte de l'avis de la Commune de Nîmes, le Conseil Communautaire de Nîmes Métropole du 3 décembre 2013 a arrêté le dispositif de concertation.

Pour rappel, les modalités mises en œuvre pour la concertation sont les suivantes :

1. article(s) d'information dans les journaux d'information des collectivités concernées par l'opération,
2. ouverture d'un registre à l'hôtel communautaire de Nîmes Métropole et à l'hôtel de ville de Nîmes pour que le public fasse part de ses avis et de ses suggestions,
3. réunion(s) publique(s) annoncée(s) par voie de presse,
4. réunion(s) de concertation avec la Chambre de Commerce et d'Industrie, la Chambre de Métiers,
5. réunion(s) spécifique(s) rassemblant les élus, les associations concernées, les associations dont l'objet social concerne l'urbanisme, le cadre de vie, les transports, invités par courrier.

Au-delà de ces modalités délibérées, se sont également déroulés les dispositifs suivants :

1. expositions fixes et expositions itinérantes,
2. dispositif d'information à l'aide d'outils de communication tels que : affichage, plaquette d'information, film, site internet ou achat d'espaces publicitaires dans la presse locale,
3. consultation du Conseil de Développement Durable de Nîmes Métropole.

2> Le déroulement de la concertation

La concertation s'est déroulée du 15 février au 30 avril 2013.

Elle a été ouverte par une conférence de presse du Président de l'Agglomération.

Deux registres, une adresse postale, une adresse mail, un formulaire de contact sur le site internet ont été mis à disposition du public durant toute cette période.

Deux réunions publiques ainsi que 16 réunions spécifiques se sont tenues permettant l'information et l'expression de tous les publics concernés ou intéressés par le projet.

Le public a été informé de l'ensemble de ces manifestations et moyens par voie de presse et d'affichage, par la diffusion très large d'un dépliant, par le site internet de l'agglomération qui a consacré un espace dédié au projet et par courrier ou mail lorsque c'était nécessaire.



4 > Le dispositif d'information

1> L'information du Public

Des campagnes d'affichage pour annoncer la concertation et les 2 réunions publiques

Plusieurs réseaux d'affichage ont été utilisés pour annoncer notamment les moments forts de la concertation, les 2 réunions publiques.

→ Affichettes A3

1000 affichettes ont été réalisées, diffusées 15 jours avant la première réunion publique dans les lieux publics de l'agglomération, sur le réseau tango et chez les commerçants de Nîmes et de l'agglomération.

→ Affiches 120x176 ville de Nîmes

2 vagues d'affichage sur le réseau planimètre de la Ville de Nîmes (format abribus) ont été réalisées, soit 2 fois 30 faces dans les 15 jours précédant chacune.

→ Affichage électronique ville de Nîmes

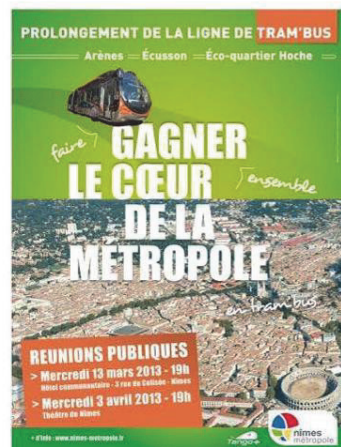
Les 6 panneaux électroniques de la Ville de Nîmes ont été utilisés 10 jours avant chacune des 2 réunions publiques.

→ Affichage électronique Ligne T1

Une animation vidéo a été diffusée dans les véhicules de la ligne T1 sur les moniteurs d'information dynamique durant toute la période de concertation (dates des réunions, expo Maison des Travo2).

→ Affichage dos de croco sur le réseau Tango

Des cintres (25x21 cm) accrochés dans les véhicules du réseau Tango ont été réalisés du 4 au 29 mars.



Affichette A3 pour l'annonce des réunions publiques

2 campagnes d'annonces presse

Le lancement de la concertation et les réunions publiques ont fait l'objet d'insertions publicitaires dans la presse écrite régionale (Midi-Libre et La Gazette) et au sein des magazines de Nîmes Métropole et de la Ville de Nîmes.

→ Presse régionale

½ page dans la gazette (260x184 mm) le 7 mars pour annoncer la réunion publique du 13 mars

½ page dans le Midi libre (290x208 mm) le 12 mars pour annoncer la réunion publique du 13 mars

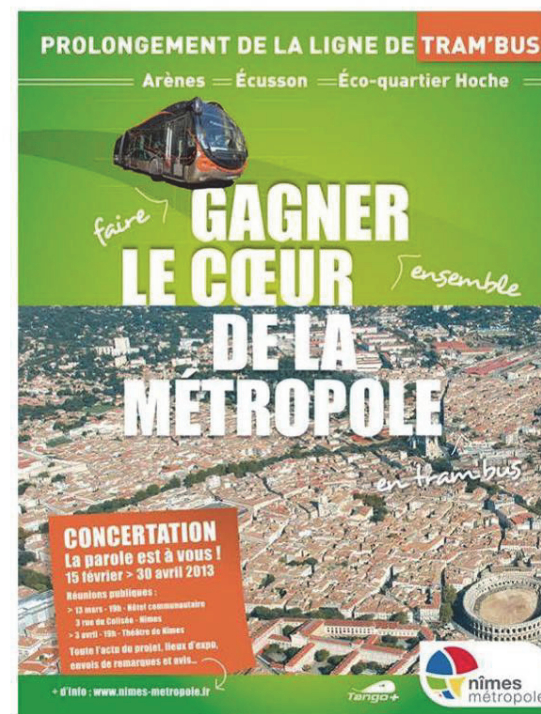
½ page dans la gazette (260x184 mm) le 28 mars pour annoncer la réunion publique du 3 avril

½ page dans le Midi libre (290x208 mm) le 2 avril pour annoncer la réunion publique du 3 avril

→ Magazine Nîmes Métropole

En plus des rédactionnels dédiés à la concertation sur le projet, une annonce presse a été réalisée sur la dernière page du Magazine de Nîmes Métropole de mars. (Numéro 35)

Le Magazine de l'agglomération a par ailleurs consacré deux rubriques au projet dans les numéros 35 (mars 2013) et 36 (mai-juin)



Annonce presse d'ouverture de la concertation dans le magazine de Nîmes Métropole

→ Magazine Ville de Nîmes

Le Magazine de la Ville de Nîmes a lui aussi diffusé l'information par le biais de rédactionnels dans les numéros de mars, avril et mai 2013, avec une reprise du visuel de campagne et des moments forts de la concertation.



Des invitations aux réunions spécifiques

Les invitations aux réunions spécifiques rassemblant les élus, les associations concernées, les associations dont l'objet social concerne l'urbanisme, le cadre de vie, les transports ont été faites par courriers et par courriels.

Le dossier de presse et la conférence de presse

Dans le cadre d'une conférence de presse organisée le vendredi 15 février 2013 à 15h à la maison des Trav'O², un dossier de presse a été élaboré afin de fournir des éléments d'informations aux journalistes.

Des communiqués de presse réguliers ont également été diffusés avant chacune des 2 réunions publiques.

Les retombées presse

La Presse locale et régionale s'est fait régulièrement l'écho du projet et de la concertation à travers de multiples parutions, donnant la parole à de nombreux intervenants très variés.

Publication	Titre	Date	Résumé
Vivre Nîmes	Nouvelles concertations pour le prolongement de la ligne de tram'bus	février 2013	Annnonce de la concertation publique
Midi Libre	Le tram bus revient sur les boulevards de l'Écusson	13-févr-13	Le projet revient à partir du 15 février
France Bleu	Jean Paul Fournier lance la concertation sur le prolongement du tram'bus	15-févr-13	Lancement de la concertation
Objectif Gard	Le projet d'extension du Tram'bus soumis à l'avis du plus grand nombre	15-févr-13	Annnonce de la concertation publique
Midi Libre	Le tram bus repart pour un tour sur les boulevards	18-févr-13	Retour à zéro pour Nîmes métropole
Gazette de Nîmes	Tram'bus acte II : une autre proposition pour l'Écusson	21-févr-13	Poursuite de la ligne 1 jusqu'à la route d'Uzès
Midi Libre	"Va-t-on nous écouter?"	21-févr-13	Annnonce de la première réunion avec témoignages des habitants
Midi Libre	Tram'bus	25-févr-13	Aucun déséquilibre dans le financement du TCSP
Midi Libre	Les micocouliers des boulevards de ceinture replacés sous haute surveillance	25-févr-13	Réclamation de l'application de la Charte de l'arbre en ville
Midi Libre	TCSP : l'Union attend "une vraie concertation"	25-févr-13	Témoignage d'André CARRIÈRE – Président des Conseils de quartiers
Entouteslettres	Tram'bus	28-févr.-13	Étude d'impact, Écart de prévision
Entouteslettres	Gâchis	28-févr.-13	Satisfait que les arbres ne soient plus coupés
Midi Libre	Prolongement de la ligne de Tram'bus	12-mars-13	Invitation à la concertation du 15 février au 30 avril - annonce de la réunion publique du lendemain

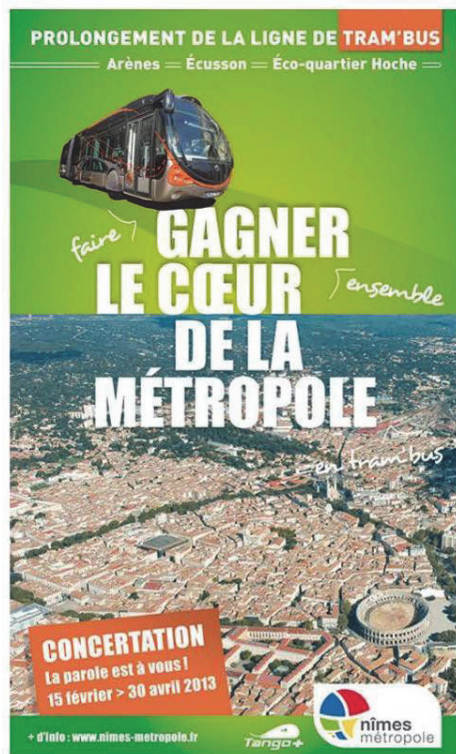
Publication	Titre	Date	Résumé
Midi Libre	Tram'bus : ce soir, l'agglomération concerte	13-mars-13	Première réunion
Gazette de Nîmes	Tram'bus	14-mars-13	Réunions publiques sur le projet d'agrandissement
Midi Libre	150 personnes pour lancer la concertation	14-mars-13	Débats de qualité lors de la première réunion
Midi Libre	Gambetta appelle de ses vœux le tram'bus	20-mars-13	Résumé de la première réunion
Marseillaise	Les commerçants de la rue Vincent Faïta inquiets du projet de prolongement de la ligne vers Hoche Sernam	22-mars-13	Perte de clientèle pour les commerçants
Midi Libre	Tram'bus : à vous la parole	27-mars-13	Concertation, Écusson, Liaison avec l'éco quartier Hoche, Nouveau chantier et plusieurs tronçons, Investissement
Midi Libre	Tram'bus : le projet à la loupe	28-mars-13	Explication des différents points du projet
Midi Libre	La modernité mise en places	29-mars-13	Restructuration de quatre espaces publics
Midi Libre	Prolongement de la ligne de Tram'bus	02-avr-13	Invitation à la concertation du 15 février au 30 avril
Midi Libre	Tram'bus : nouvelle concertation	03-avr-13	Deuxième réunion
Midi Libre	Extension de la ligne 1 : une évolution tranquille	04-avr-13	Résumé de la seconde réunion
Midi Libre	TCSP : des quartiers inquiets pour le trafic	08-avr-13	Inquiétude des comités de quartier sur le trafic
Gazette de Nîmes (Thomas DE GUÉRIN)	Arbres et Tram'bus	18-avr-13	Satisfaction que les arbres ne seront plus coupés
Midi Libre	Nous ne voulons pas perdre le double sens	18-avr-13	Propositions des acteurs économiques sur la rue Vincent Faïta
Midi Libre	"L'avenue Jean-Jaurès me paraît réussie, élégante"	19-avr-13	Entretien avec Jean Paul FOURNIER
Midi Libre	"On craint que notre quartier soit enclavé"	25-avr-13	Entretien avec Bernard FOUCHER

Le dossier de concertation : plaquette de synthèse

En ouverture de la période de concertation, une plaquette d'information, au format ouvert de 54x60 cm a été largement diffusée.

Tirée à 140 000 exemplaires, elle a été distribuée dans toutes les boîtes aux lettres de l'agglomération (101 000 ex), dans les commerces des 27 communes de l'Agglomération (30 000 ex) et a fait l'objet d'une distribution spécifique chez les commerçants du centre-ville de Nîmes.

Ce dépliant était disponible dans les lieux de concertation, à l'occasion des réunions publiques et spécifiques, auprès des registres de concertation, à la Maison des Grands Trav'O² ou dans les agences du réseau Tango.



Couverture du dépliant de présentation du projet

Le film pédagogique

Pour introduire les débats dans les réunions, un film a été réalisé afin d'expliquer les éléments du contexte et les points essentiels composant le projet.

Ce film s'appuie sur la réalisation de la première ligne mise en service pour décrire les enjeux du projet, montrer les itinéraires et les principes d'aménagements. Il donne la parole à des usagers et des riverains qui font part de leur expérience.

Ce film a ensuite été mis en ligne pour être visionné par les internautes dans l'espace dédié à la concertation du site de Nîmes Métropole. Des versions accessibles aux personnes malvoyantes ou malentendantes (sous-titrage et transcription textuelle) ont également été déployées.



Film pédagogique, en ligne sur Internet

2> L'espace internet dédié à la concertation

Un espace dédié au prolongement de la ligne de tram'bus dans le site de Nîmes Métropole

La concertation autour du projet de prolongement de la ligne de tram'bus a coïncidé avec la rénovation du site de Nîmes Métropole. Un espace dédié au projet a donc été mis en ligne le 14 février 2013, accessible depuis le site référent de Nîmes Métropole. Il a été présenté officiellement le 15 février, lors de la conférence de presse de lancement.



Visuel de la page d'accueil de l'espace internet

Support ressources de base pour les habitants et acteurs de l'agglomération, le site internet comprend un important volume d'informations mis à disposition du public, concernant aussi bien la problématique des déplacements - en lien avec la démarche PDU - que des éléments du contexte local, des précisions sur le tracé ou des retombées du projet sur la qualité de vie.

Il a fait l'objet de nombreuses mises à jour, notamment sur les modalités de concertation, les grandes lignes du projet, l'agenda et les actualités de la concertation.

Le film, le dépliant, les présentations en réunions puis une rubrique dédiée aux réponses aux questions du public ont été également mis en ligne.

Une part importante de l'activité du site a été liée à la rédaction d'avis ou de commentaires par le public internaute qui disposait ainsi d'un moyen d'expression directement connecté aux services du Maître d'ouvrage.

5 > A la rencontre du public

1> Les registres

Deux registres destinés à recueillir les observations du public ont été mis à disposition :

- le premier à l'hôtel communautaire, 3 rue du Colisée à Nîmes
- le second à l'Hôtel de Ville de Nîmes

2> Les expositions

Diverses formes de présentation du projet

→ Deux expositions en soutien des registres de recueil des avis

Durant toute la période de concertation, une exposition (6 panneaux) dans les deux lieux de mise à disposition des registres a permis au public de découvrir rapidement le projet sur lequel il était appelé à donner un avis.

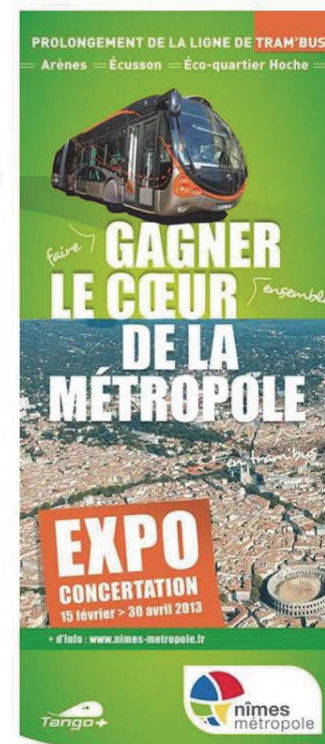
→ L'exposition à la maison des Trav'O²

La ville de Nîmes a mis cet équipement et ses équipes de médiateurs au service de la concertation autour du projet.

Une exposition spécifique occupait un vaste espace dédié à la concertation, avec un point internet permettant de consulter le site dédié.



Exposition à la maison des Grands Trav'O²



→ L'exposition itinérante

Nîmes Métropole a décidé d'aller à la rencontre du public pour présenter le projet et l'inviter à donner son avis.

Un programme soutenu a permis de visiter de nombreux lieux très variés, et notamment en direction des jeunes élèves et étudiants et des lieux où se concentre le public (espaces commerciaux).

Le dispositif comprenait :

- Une présence permanente d'un médiateur en capacité de répondre ou de relayer les questions du public
- Une exposition de 6 panneaux déroulants reprenant les thématiques du dépliant
- Le dépliant : dossier de concertation

Le programme s'est déroulé selon le calendrier suivant :

Etablissement	Date	Horaire
Les Halles	mardi 9 avril 2013	9h00 à 12h00
Lycée Hemingway	mardi 9 avril 2013	14h à 17h00
La Coupole	mercredi 10 avril 2013	9h30 à 19h30
Lycée St Vincent de Paul	jeudi 11 avril 2013	9h00 à 12h00
La Coupole	vendredi 12 avril 2013	9h00 à 12h00
Lycée Alphonse Daudet	lundi 15 avril 2013	7h45 à 12h00
Collège de la Révolution	lundi 15 avril 2013	15h30 à 16h30
Collège Mont Duplan	mardi 16 avril 2013	9h30 à 14h00
Lycée Albert Camus	mardi 16 avril 2013	14h00 à 17h00
Collège Feucheres	mercredi 17 avril 2013	9h00 à 12h00
Cinéma Kinépolis	mercredi 17 avril 2013	14h00 à 19h30
Collège de la Révolution	Jeudi 18 avril 2013	09h30 à 10h30
Lycée Dhuoda	Vendredi 19 avril 2013	9h00 à 12h00
Institut Emmanuel D'Alzon	Vendredi 19 avril 2013	14h00 à 17h00
Université des Carmes	Lundi 22 avril 2013	10h00 à 17h00
Université Vauban	Mercredi 24 avril 2013	10h00 à 17h00
Galerie marchande Cap Costières	Lundi 29 avril 2013	9h30 à 18h00



3> Les réunions

2 réunions publiques

Deux réunions publiques générales pour tous ont été organisées pour diffuser l'information et sensibiliser les participants aux diverses thématiques en jeu durant cette concertation.

- La première s'est tenue le 13 mars de 19h à l'Hôtel Communautaire au « show-room ».



- La seconde, le 3 avril à 19h00 au Théâtre de Nîmes



Annnonce presse pour la réunion publique

Réunions spécifiques

16 réunions de concertation spécifiques ou ciblées ont été tenues en direction de partenaires divers

Date	Lieu	Participants
18 février 2013 - 18h30	Hôtel Communautaire	Élus de l'Agglomération
21 février 2013 - 10h	Siège de Tango	Personnels du réseau
22 février 2013 - 19h	Hôtel de Ville Nîmes	Élus de la ville de Nîmes
25 février 2013 - 19h	Hôtel Communautaire	Chambres Consulaires
12 mars 2013	Rue Faïta	Rencontre avec les commerçants
14 Mars 2013	Bd Victor Hugo	Rencontre avec les commerçants
19 Mars 2013	Bd Gambetta	Rencontre avec les commerçants
19 mars 2013 - 18h	Hôtel Communautaire	Groupe de travail du Conseil de Développement Durable
20 mars 2013	Bd Amiral Courbet	Rencontre avec les commerçants
5 avril 2013 - 10h	Hôtel Communautaire	Conseils de Quartier de la ville de Nîmes
9 Avril 2013 - 19h	Hôtel Communautaire	Commerçants de l'Écusson
16 Avril 2013 - 14h30	Hôtel Communautaire	Associations de vélos
17 Avril 2013 - 10h	Hôtel Communautaire	Groupe de travail Accessibilité de la commission Transport
19 avril 2013 - 10h	Hôtel Communautaire	Associations diverses : urbanisme, cadre de vie, transports, environnement...
23 avril 2013 - 10h	Hôtel Communautaire	Organisations patronales du Gard
26 avril 2013 - 10h	Siège du réseau Tango	Deuxième rencontre avec les personnels du réseau Tango

4> Les formes de contributions écrites

Le grand public a pu faire part de ses observations par 4 moyens directs,

- 2 registres de concertation (Hôtel Communautaire et Hôtel de Ville de Nîmes)
- courrier postal
- courriel (concertationtrambus@nîmes-metropole.fr)
- formulaire de contact sur le site internet de Nîmes Métropole.

Beaucoup ont doublonné en utilisant simultanément un ou deux de ces moyens en plus du registre officiel.





6 > Le bilan quantitatif de la concertation

1> Une forte participation du grand public et des acteurs du territoire

→ Nombre de participants aux réunions publiques - 400

- Réunion du 13 mars 2013 : environ 150 participants
- Réunion du 3 avril 2013 : environ 250 participants

Les 2 moments forts de la concertation pour le grand public ont ainsi mobilisé 400 personnes.

→ Nombre de participants aux réunions spécifiques - 450

Les réunions spécifiques ont mobilisé un nombre très variable de personnes, de 5 pour les cyclistes à plus de 100 pour les conseils de quartiers.

Dates	Nombre de participants	Public
18 février 2013 - 18h30	35	Élus de l'Agglomération
21 février 2013 - 10h	40	Personnels du réseau TANGO
22 février 2013 - 19h	35	Élus de la ville de Nîmes
25 février 2013 - 19h	15	Chambres Consulaires
12 mars 2013	18	Rencontre avec les commerçants
14 Mars 2013	21	Rencontre avec les commerçants
19 Mars 2013	20	Rencontre avec les commerçants
19 mars 2013 - 18h	15	Groupe de travail du Conseil de Développement Durable
20 mars 2013	18	Rencontre avec les commerçants
5 avril 2013 - 10h	110	Conseils de Quartier de la ville de Nîmes
9 Avril 2013 - 19h	80	Commerçants de l'Écusson
16 Avril 2013 - 14h30	5	Associations de vélos
17 Avril 2013 - 10h	8	Groupe de travail Accessibilité de la commission Transport
19 avril 2013 - 10h	7	Associations diverses
23 avril 2013 - 10h	5	Organisations patronales du Gard
26 avril 2013 - 10h	25	Deuxième rencontre avec les personnels du réseau Tango
	458	

On peut estimer à près de 450 les acteurs politiques, socio-économiques ou associatifs qui se sont mobilisés, (on ne peut directement cumuler le nombre des participants, certains ayant participé à plusieurs réunions).

→ Nombre de personnes ayant fréquenté les expositions - 1400

- L'exposition permanente à la Maison des Trav'O² :

La fréquentation du public a été variable mais régulière (7 à 12 personnes/jour).

Sur la période, on dénombre ainsi près de 500 visiteurs.

- L'exposition itinérante :

Les expositions itinérantes ont rencontré un franc succès. Un nombreux public a pu ainsi découvrir le projet.

Chaque jour, les expositions ont généré de nombreux échanges avec le médiateur.

Sur les 17 expositions itinérantes réparties sur 15 sites, on dénombre près de 900 visiteurs et échanges avec les médiateurs.

Etablissement	Date	Personnes rencontrées
Les Halles	mardi 9 avril 2013	De l'ordre de 100 personnes rencontrées
Lycée Hemingway	mardi 9 avril 2013	10 étudiants rencontrés + 3 administratifs
La Coupole	mercredi 10 avril 2013	Plus de 300 personnes rencontrées
Lycée St Vincent de Paul	jeudi 11 avril 2013	8 étudiants + 6 administratifs.
La Coupole	vendredi 12 avril 2013	De l'ordre de 100 personnes rencontrées
Lycée Alphonse Daudet	lundi 15 avril 2013	15 lycéens + 4 administratifs reçus
Collège de la Révolution	lundi 15 avril 2013	De l'ordre de 50 collégiens + 1 groupe de 6 élèves avec leur professeur pour présentation d'une heure.
Collège Mont Duplan	mardi 16 avril 2013	de l'ordre de 50 collégiens rencontrés
Lycée Albert Camus	mardi 16 avril 2013	5 personnes rencontrées.
Collège Feucheres	mercredi 17 avril 2013	De l'ordre de 80 élèves reçus.
Cinéma Kinépolis	mercredi 17 avril 2013	15 personnes rencontrées
Collège de la Révolution	Jeudi 18 avril 2013	50 élèves à nouveau reçus pour le 2ème passage.
Lycée Dhuoda	Vendredi 19 avril 2013	Fréquentation quasi nulle.
Institut Emmanuel D'Alzon	Vendredi 19 avril 2013	Réception d'une cinquantaine d'élèves.
Université des Carmes	Lundi 22 avril 2013	4 personnes reçues
Université Vauban	Mercredi 24 avril 2013	10 étudiants renseignés.
Galerie marchande Cap Costières	Lundi 29 avril 2013	De l'ordre de 50 personnes renseignées.

Au total, près de 2200 personnes ont été mobilisées directement et ont eu l'occasion de s'exprimer ou d'échanger avec les acteurs du projet.

Ce total reste une estimation, certains ayant parfois participé à plusieurs réunions.



2> Un vif intérêt pour le site internet dédié

Un outil statistique sur la fréquentation du site dédié à la concertation du tram'bus a été mis en place à compter du 27 février jusqu'au 30 avril 2013.

Les statistiques ainsi présentées ne prennent pas en compte la période du 15 au 26 février. Elles donnent toutefois un aperçu du vif intérêt porté au projet par les habitants de la ville de Nîmes et de Nîmes Métropole.

→ 1890 visites du site au total



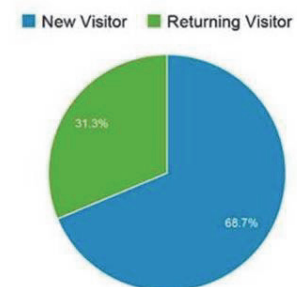
On peut constater 3 périodes fortes de fréquentation :

- un premier pic avant la 1^{ère} réunion publique,
- un deuxième encore plus important avant la 2^{ème} réunion publique
- une forte fréquentation fin avril dans les derniers jours de la concertation, correspondant à une forte période d'envoi d'avis négatifs sur le projet
- On peut estimer également un autre pic lors de l'ouverture de la concertation.
- Cela correspond environ à près de 200 visites en mars et 250 visites en avril par semaine en moyenne.
-

→ 1298 visiteurs uniques

Les 2/3 des visiteurs du site ne sont venus qu'une seule fois (68,7%). On peut considérer qu'ils y ont trouvé l'information recherchée.

Toutefois 1/3 (31,3%) sont revenus beaucoup plus régulièrement (au moins 2 fois), suivant l'avancement du projet (actualités, agenda, documentation, film...).



Cette statistique est d'ailleurs confirmée par les 23% d'accès directs au site dédié à la concertation du tram'bus. On peut signaler que le site générique de Nîmes Métropole constituait le portail d'accès au site dédié au tram'bus. Cela signifie que de nombreux internautes ont enregistré directement l'adresse internet du site tram'bus dans leurs favoris.

On peut également signaler que plus de 14% ont accédé directement au site dédié par le biais de moteurs de recherche classiques (Google notamment).

→ Une recherche réelle d'information pour les internautes

- 4 minutes 5 secondes de durée moyenne de visite
- 7420 pages visitées (près de 4 pages par visite)
- 33,49% de taux de rebond (personnes qui partent dès la page d'arrivée sur le site)

On peut estimer que les personnes consultant le site, y recherchaient de l'information (4 pages visitées et 4 minutes consacrées en moyenne).

→ Pages/rubriques les plus visitées

Ces indicateurs nous montrent les types d'informations les plus recherchés par les visiteurs du site. Ne sont prises en compte que les pages ayant connu plus de 80 visites.

Page	Pages vues	Consultations uniques	Temps moyen passé sur la page	Entrées	Taux de rebond	Sorties (en %)
	7 420 % du total: 100,00 % (7 420)	5 662 % du total: 100,00 % (5 662)	00:01:23 Moyenne du site: 00:01:23 (0,00 %)	1 888 % du total: 100,00 % (1 888)	33,53 % Moyenne du site: 33,53 % (0,00 %)	25,44 % Moyenne du site: 25,44 % (0,00 %)
1. /trambus.nimes-metropole.fr/TCSP Nîmes Métropole	1 902	1 416	00:01:00	1 363	29,93 %	32,07 %
2. /trambus.nimes-metropole.fr/Projet/Le film	654	471	00:03:17	47	51,06 %	32,26 %
3. /trambus.nimes-metropole.fr/Publications	433	295	00:01:36	34	32,35 %	22,17 %
4. /trambus.nimes-metropole.fr/Informations pratiques/Contact	392	227	00:02:14	23	21,74 %	14,54 %
5. /trambus.nimes-metropole.fr/Projet/Tracé et variantes	299	236	00:01:14	7	42,86 %	16,72 %
6. /trambus.nimes-metropole.fr/Concertation	236	180	00:01:12	125	28,00 %	22,88 %
7. /trambus.nimes-metropole.fr/Concertation/Mode d'emploi	231	178	00:01:20	9	66,67 %	25,54 %
8. /trambus.nimes-metropole.fr/Projet/Coût et calendrier	227	195	00:01:01	7	57,14 %	23,79 %
9. /trambus.nimes-metropole.fr/Projet/Deux sections	226	185	00:01:18	7	57,14 %	16,81 %
10. /trambus.nimes-metropole.fr/Ligne actuelle/Le tram'bus	212	168	00:01:31	88	51,14 %	39,62 %
11. /trambus.nimes-metropole.fr/Actualités/Concertation, la parole est à vous !	208	170	00:00:33	9	33,33 %	12,02 %
12. /trambus.nimes-metropole.fr/Publications/Télécharger la brochure de présentation du projet	189	173	00:03:40	11	36,36 %	58,20 %
13. /trambus.nimes-metropole.fr/Concertation/Vos questions Nos réponses	167	62	00:02:30	7	28,57 %	11,98 %
14. /trambus.nimes-metropole.fr/Actualités/Exposition du projet à la Maison des Grands Travaux	151	133	00:00:19	4	50,00 %	10,60 %
15. /trambus.nimes-metropole.fr/Actualités/150 personnes pour la première réunion publique.	133	122	00:00:34	14	57,14 %	21,80 %
16. /trambus.nimes-metropole.fr/Pourquoi prolonger la ligne?/Nouveau contexte=	113	108	00:01:05	11	45,45 %	17,70 %
17. /trambus.nimes-metropole.fr/Projet	108	80	00:01:08	6	16,67 %	15,74 %



18.	/trambus.nimes-metropole.fr/Actualités/Tango+, une première étape qui appelle une suite	107	87	00:00:24	0	0,00 %	8,41 %
19.	/trambus.nimes-metropole.fr/Agenda/Réunion publique	107	83	00:01:01	12	58,33 %	35,51 %
20.	/trambus.nimes-metropole.fr/Concertation/Donnez votre avis en ligne	102	64	00:02:02	6	83,33 %	18,63 %
21.	/trambus.nimes-metropole.fr/Pourquoi prolonger la ligne?/Aménagements=	98	86	00:01:06	5	60,00 %	19,39 %
22.	/trambus.nimes-metropole.fr/Ligne actuelle	94	78	00:00:51	15	66,67 %	31,91 %
23.	/trambus.nimes-metropole.fr/Pourquoi prolonger la ligne?/Déplacements=	91	79	00:00:41	14	57,14 %	23,08 %
24.	/trambus.nimes-metropole.fr/Ligne actuelle/Tango+, une étape... qui appelle une suite I	88	72	00:00:47	0	0,00 %	12,50 %
25.	/trambus.nimes-metropole.fr/Ligne actuelle/Deux parkings relais	84	71	00:00:32	6	50,00 %	13,10 %
26.	/trambus.nimes-metropole.fr/Pourquoi prolonger la ligne	81	71	00:01:27	14	50,00 %	24,69 %

Sans surprise, la page d'accueil du site dédié reste la plus visitée. C'est la porte d'entrée reliée directement au portail du site de Nîmes Métropole.

La page du film constitue la première page en nombre de consultation (654). On peut signaler que celle-ci n'a été mise en ligne qu'à partir du 1er avril. Au 15 mai 2013, celui-ci a d'ailleurs été visionné par 316 internautes.

Les publications avec 433 visites et le formulaire de contact (392) complètent le podium, confirmant la forte valeur d'usage du site.

En termes de rubriques, Le Projet (notamment la page Tracé avec 299 visites) et la Concertation (Mode d'emploi notamment avec 231 visites) sont particulièrement prisées.

Les différentes actualités mises en ligne ont été consultées (plus de 150 visites chacune en moyenne), preuve de l'intérêt porté à l'évolution de la concertation sur le projet.

- A noter : la Foire aux questions (Vos questions, nos réponses), pourtant mise en ligne en fin de concertation (à partir du 25 avril), a connu un très vif succès avec... 167 visites. Cela démontre les fortes attentes de réponses aux questions essentielles sur le projet.

3> Avis/expressions officiels du public

→ Nombre d'expressions recueillies sur les registres :

- 19 avis ont été formulés par ce biais.

→ Nombre d'avis reçus sur le site internet dédié :

- 88 personnes ont déposé un avis ou une remarque sur le site internet

→ Nombre de mails reçus :

- 41 ont envoyé un mail directement à l'adresse de concertation concertation@nimes-metropole.fr

→ Nombre de courriers reçus

- 17 courriers ont été reçus par l'agglomération

Au total, 165 avis/expressions officiels ont été exprimés sur le site, par courriel, sur les 2 registres ou par courrier.

L'intégralité de ces avis figure en annexe au présent bilan.

4> La consultation du Conseil de Développement Durable

La méthode de travail

Le Conseil de Développement Durable (CDD) a été sollicité en mars 2013 par Nîmes Métropole pour produire un avis sur le projet d'extension de la ligne T1 du BHNS.

Un appel a été lancé auprès des 105 membres du CDD pour inscription aux ateliers de travail. 16 personnes ont souhaité s'inscrire. Deux réunions (19 et 25 mars) auxquelles respectivement 11 et 10 membres étaient présents ont conduit à produire un avis.

La première réunion a permis aux membres de s'informer sur le projet (film et présentation PowerPoint) et d'avoir des échanges avec le DGA à la mobilité, la chef de projet de Nîmes Métropole, en présence de l'assistance à la maîtrise d'ouvrage sur le volet concertation. La deuxième réunion s'est tenue sans le porteur du projet. Elle a permis aux membres présents d'élaborer cet avis.

Lors de la première réunion les membres ont exprimé le souhait d'obtenir des éléments d'information complémentaires (fréquentation de la T1, justification des flux de déplacements sur la ligne Nord/Sud mais aussi sur le PDU, l'enquête ménage déplacements, etc.), Nîmes Métropole a alors proposé d'organiser une 3ème réunion avec la Direction des transports et la Direction du TCSP afin d'apporter ces éléments complémentaires mais les membres du CDD n'ont pas retenu cette proposition pour des questions de calendrier. Toutefois le CDD a indiqué qu'il souhaitait que cette rencontre avec les services techniques puisse avoir lieu très prochainement, notamment dans le cadre des réflexions à mener sur la ligne T2.

Le CDD a acté l'avis en réunion plénière le 16 avril 2013. Il est à noter que le quorum n'a pas été atteint lors de cette plénière (28 personnes présentes sur 35 nécessaires).

Les points essentiels de l'avis du CDD sur le projet

Le CDD a choisi de mettre en avant les points suivants :

- une concertation jugée trop tardive avec un souhait de travailler dès maintenant sur le projet de la ligne Est-Ouest T2 ;
- un regret que les lignes T1 et T2 ne soient pas plus étendues à l'agglomération, avec une sollicitation pour étudier en ce sens leurs prolongements vers les communes limitrophes de la ville centre et le regret pour certains que le T1 ne passe pas par la gare ;
- une urgence à traiter : faciliter les déplacements Est/Ouest vers le centre ;
- un tour de l'écusson non remis en cause, mais avec des doutes pour certains membres sur la nécessité d'utiliser pour cela un BHNS ;
- la variante par le boulevard général Perrier jugée sans intérêt ;
- l'importance de favoriser la circulation des vélos ;
- une crainte sur l'efficacité du passage par la rue Vincent Faita avec la proposition d'une voie dédiée aux transports en commun et aux circulations douces (avec un parking relais sur l'ancien site Sernam).



7 > Synthèse des expressions

- *Les participants aux réunions publiques n'ont pas hésité à « doubler » leur intervention orale par une contribution écrite, voire ont cumulé tous les moyens. Aussi, l'analyse des divers thèmes abordés ou évoqués durant cette phase de concertation se fait sans distinction de leur origine.*
- *Une minorité active s'est opposée au projet dans sa globalité et a développé une stratégie de prise de parole (les dernières journées pour l'essentiel) en instillant une argumentation reprise aussi bien en réunions que dans les avis écrits.*
- *Parallèlement, les avis favorables constituent une nette majorité des expressions.*
- *Les interventions du public relèvent soit d'un avis sur l'opportunité (faut-il le faire ou non ?) soit sur sa pertinence (est-il le meilleur possible ?). D'autres concernent les effets attendus ou redoutés, ou encore les conditions de sa réalisation.*
- *Le public a profité de cette possibilité de s'exprimer pour faire part de doléances qui ne relèvent pas strictement du projet (situation des cyclistes, stationnement, circulation).*

1> Une concertation influencée par les suites des conflits juridiques qui ont marqué la réalisation de la première ligne

Le projet précédent avait fait l'objet d'une opposition résolue de certains, y compris devant la justice administrative qui a tranché en annulant les autorisations de travaux dans le secteur sauvegardé et la déclaration d'intérêt général du projet initial. Ces éléments sont encore frais dans les mémoires et les opposants n'ont pas baissé la garde, pesant sur le déroulement de la concertation qui est marqué par un niveau de défiance élevé vis-à-vis des propos du maître d'ouvrage.

Ce climat explique une série d'avis ou de propos très négatifs du public concernant des faits objectifs et passés, le coût des travaux réalisés, la fréquentation de la ligne T1 et ses effets sur le réseau ; au-delà, c'est en réalité l'opportunité du projet qui est contestée.

La polémique sur le coût réel des travaux déjà exécutés incite à contester la crédibilité des estimations des futures tranches

Le montant arrêté par les services de la communauté d'agglomération s'établit à 54 millions d'euros H.T. Il n'en demeure pas moins que le doute a été entretenu par certains, jusqu'à demander un contrôle des comptes par la préfecture. Cette contestation veut dénoncer des dépassements de budget de la tranche existante pour alimenter ensuite la suspicion relative aux estimations fournies sur le coût des sections 1 et 2.

Des « craintes » sont exprimées sur la capacité de Nîmes Métropole à maîtriser le budget de l'opération.

Au-delà de ces propos de défiance, s'exprime aussi la volonté que ces sommes soient consacrées à d'autres projets plus opportuns selon leurs auteurs (ligne T2, réfection de la voirie de Nîmes...).

Des doutes exprimés sur le niveau réel de fréquentation de T1 pour mieux rejeter la priorité donnée à l'extension de T1 sur la réalisation de T2

Le même refus d'accepter les chiffres communiqués par Nîmes Métropole s'exprime sur le niveau de fréquentation de la ligne T1 actuelle. Le procédé de mesure est remise en question par certains qui prétendent que la fréquentation n'atteint pas le niveau annoncé. Il leur a été précisé que ces données proviennent d'enquêtes réalisées par le délégataire de service public, et répondent à une méthodologie rigoureuse et éprouvée sur de nombreux réseaux.

Dans un deuxième temps, la critique est formulée autrement. Ne pouvant récuser les chiffres d'usage de T1, c'est la baisse de fréquentation des autres lignes qui est évoquée, ces intervenants niant toute progression dans l'usage des transports en commun depuis la mise en service de T1.

En fait, au-delà de cette contestation des chiffres, c'est l'opportunité du projet qui est remise en cause.

Le seul sillon qui trouve grâce pour ces détracteurs est la ligne est-ouest. Nier la réalité du succès de T1 est le moyen de récuser la nécessité de la prolonger.



2> L'opportunité du projet est confirmée

Malgré ce contexte, le déroulement de la concertation a permis l'expression d'un accord vis-à-vis du projet, même si son acceptation s'assortit de craintes ou de conditions sur sa réalisation.

Un projet majoritairement approuvé

Une large majorité des avis trouve le projet opportun et utile, que ce soit dans sa section 1 autour de l'Écusson ou sa section 2 vers le quartier Hoche Université. Les objectifs du projet sont reconnus et partagés.

Riverains et commerçants de l'Écusson ont compris l'intérêt de la desserte des boulevards par le tram'bus, que ce soit pour les améliorations de l'espace public qu'il engendre ou pour une meilleure accessibilité de ce secteur stratégique. Une certaine impatience, voire du mécontentement du fait des retards pris dans ces aménagements, transparaissent dans la rédaction de nombreux messages.

Même parmi certains avis défavorables ou réservés, la desserte de l'Écusson comme la liaison vers l'éco-quartier sont reconnues comme utiles.

La réalisation prioritaire de la ligne T2 est l'argument le plus utilisé par les opposants

L'ordre dans la réalisation des lignes T1 et T2 n'est toujours pas accepté par certains participants qui ont rappelé cela de manière systématique au cours de leurs interventions ou dans la rédaction de leurs avis.

Ils estiment que la priorité doit être donnée à la desserte Est- Ouest et n'ont pas entendu le message du Maître d'ouvrage sur le fait que la décision de lancer la réalisation de la ligne T2 avait déjà été prise le 9 juillet 2012, le même jour que celle de prolonger T1 et que les deux projets sont menés de front, à leur propre rythme.

Ces intervenants, qui parfois sont ceux qui ont attaqué le projet de T1 devant la juridiction administrative, redoutent que la communauté d'agglomération Nîmes Métropole soit dans l'incapacité de financer la ligne T2 et ne renonce à sa réalisation.

Ne se fiant pas à la parole du Maître d'ouvrage, ils demandent une procédure conjointe de concertation pour les deux lignes, voire l'arrêt pur et simple du projet de prolongement de T1.

Des demandes en décalage avec la procédure de concertation préalable

Quelques associations font état de demandes et d'exigences d'un niveau d'information sans rapport avec la procédure en cours. Se référant au jugement du T.A. annulant la déclaration de projet, ils réclament des éléments qui relèvent de l'étude d'impact ou de l'étude socio-économique qui sont des documents de l'enquête publique, ou plus encore, la réalisation de l'enquête ménages déplacement ou l'évaluation du PDU.

Cette confusion a été systématique de la part d'opposants cherchant à démontrer par tous les moyens d'hypothétiques erreurs de procédures et à semer le doute auprès d'un public moins au fait des données juridiques.

L'évaluation à mi-parcours du Plan de Déplacements Urbains, actuellement en cours, est une procédure déconnectée de la réalisation des projets (ceux-ci étant inscrits au PDU).

Valider juridiquement la ligne existante

Cet argument a été peu évoqué pendant la durée de la concertation. Il a été produit les derniers jours notamment par quelques organisations à l'origine des premiers recours devant le T.A.

Améliorer tout le réseau plutôt qu'une seule ligne

Quelques avis font état de leur préférence pour une amélioration générale de tout le réseau Tango plutôt que de concentrer des financements importants sur une seule ligne.

Une minorité juge le projet inutile ou trop coûteux

Quelques participants estiment qu'il n'y a pas lieu de prolonger T1 car la desserte actuelle de l'Écusson leur paraît suffisante du fait de sa surface réduite. Ils qualifient l'investissement de « somptueux » et préconisent tout au plus la mise en service d'une navette circulaire desservant les points principaux de l'Écusson en correspondance avec le terminus actuel.



3> Les questionnements pour une plus grande pertinence du projet

Accessibilité : profiter du retour d'expériences pour améliorer le projet

La ligne en service présente quelques imperfections en matière d'accessibilité ou de sécurité des usagers. Il est essentiel que ceux-ci soient corrigés et que les nouveaux aménagements ne présentent plus ce type de défauts (pente des rampes, effet d'escalier, manque de visibilité de certains logos, lacunes trop fortes entre le quai et le plancher du bus, ...).

Les associations spécialisées insistent sur le fait de ne pas prendre les seuils maxima pour des normes (Exemples : Les rampes à 4% sont au taux maxi. Il faut viser plus bas dans les études et les plans car lors de la réalisation sur le terrain, les choses se compliquent toujours. De même pour les seuils de 2 cm qui se révèlent souvent plus forts en pratique).

Vélo : assurer la meilleure continuité des itinéraires cyclables

Les associations de cyclistes ont exprimé leur satisfaction d'avoir pu travailler avec la maîtrise d'œuvre et la maîtrise d'ouvrage à ce stade où les décisions ne sont pas figées. Pour elles, il est préférable d'éviter des discontinuités dans les cheminements et de trop mêler les piétons et les cyclistes. La continuité et la lisibilité des itinéraires doivent être recherchées en priorité.

Terminus : aller plus loin, prolonger au sud et au nord

Quelques regrets ont été exprimés quant au choix de privilégier une extension vers le Nord sur un prolongement de la ligne vers le Sud.

Parallèlement, les habitants des quartiers Nord de Nîmes ou leurs comités de quartier souhaitent vivement que la ligne T1 soit prolongée jusqu'à Calvas, un site où il serait facile, selon eux, de réaliser un parking relais de dimension suffisante et sans expropriation « douloureuse » comme cela pourrait être le cas sur le P+R prévu au « Pont des Pendus ».

Desservir la gare SNCF

La desserte de la gare est présentée comme une « évidence » par ceux qui condamnent un projet qui ne dessert pas directement ce pôle générateur. D'autres, plus mesurés, regrettent que le Maître d'ouvrage n'ait pas saisi cette opportunité d'un nouveau projet pour reposer la question.

Cette question a rarement été posée lors des réunions spécifiques durant la concertation, mais elle est évoquée par les opposants dans les réunions publiques ou dans les avis reçus dans la dernière période comme un point de faiblesse du projet.

Passer par Perrier ou par Gambetta ?

La variante par le Bd Perrier a été saluée par quelques participants qui y voient un levier pour un projet plus ambitieux avec la piétonisation de la totalité de l'Écusson et une reconfiguration de l'espace public ainsi libéré de la voiture.

Mais ce point de vue est très minoritaire. La majorité des avis sur le sujet soutient largement le passage par le Bd Gambetta même si après avoir exprimé cette préférence, les avis peuvent parfois diverger quant aux aménagements à y réaliser.

Rechercher un itinéraire alternatif à la Rue Faïta ?

La rue Faïta, dans sa partie au contact avec l'Écusson a un fonctionnement délicat et un équilibre fragile auxquels commerçants et riverains ont pris l'habitude. La perspective du changement apporté par la réalisation d'une ligne de tram'bus a créé quelques inquiétudes quant au fonctionnement futur du quartier.

Plusieurs questions se sont donc posées quant à la circulation, au stationnement ou aux livraisons sur la rue Faïta elle-même mais aussi dans les rues voisines du quartier et au-delà.

Les avis sont très partagés, certains préconisent un autre itinéraire, d'autres ne voudraient pas manquer la perspective d'un aménagement de qualité mais veulent chercher des dispositions compensatoires.

Optimiser la taille et la position du parking relais du « Pont des Pendus »

Le parking relais, bien que déjà évoqué dans le cadre du programme Hoche Université a été la source de questionnements quant à sa position précise, sa taille et son organisation. Quelques inquiétudes ont été exprimées quant au devenir des actuels résidents sur la zone pressentie pour son aménagement.

Certains considèrent qu'il doit être aménagé bien plus au nord, au niveau de Calvas. Il a été rappelé la sensibilité de cet emplacement aux risques de débordement du cadereau d'Uzès.

Prévoir une station supplémentaire ?

Quelques résidents du quartier Montcalm souhaitent voir implantée une station supplémentaire au débouché de la Rue de la République et de la rue de la Cité Foulc. Cette station aurait l'avantage d'être desservie dans les deux sens aller et retour, au droit du futur musée de la Romanité. Elle permettrait d'équilibrer certaines distances entre stations.

Un double sens pour le tram'bus sur toute la ligne ?

Des propositions d'itinéraires alternatifs ont été faites qui préconisent de ne pas faire le tour de l'Écusson mais de n'utiliser soit que les boulevards Victor Hugo puis Gambetta soit uniquement le Bd Amiral Courbet pour une ligne de tram'bus dont les itinéraires aller et retour seraient alors identiques.



4> Les interrogations sur le calendrier du projet

Le calendrier de réalisation a fait l'objet de questionnements ou de remarques.

Les forces économiques s'étonnent de la longueur des procédures et du temps nécessaire à la réalisation des grands projets.

Les commerçants de l'Écusson ont répété leur besoin de voir les travaux rapidement menés sans qu'ils ne bloquent l'intégralité du secteur pendant leur réalisation.

Par contre, les choses sont plus compliquées pour le calendrier de la section 2 compte tenu des interfaces du projet avec le développement de l'éco quartier, les travaux du cadereau d'Uzès et la future halte ferroviaire sur la ligne Alès-Nîmes.

C'est pourquoi il est envisagé la réalisation par étapes des deux sections.

Plusieurs intervenants ont réaffirmé qu'il fallait faire les choses dans l'ordre et qu'il valait mieux réaliser certains travaux structurants (Cadereau d'Uzès, Prolongation du Bd Talabot) avant d'engager les travaux sur la section 2.

5> Les incertitudes vis-à-vis des effets du projet

Les arbres

Ce sujet est extrêmement sensible et à l'origine de nombreux contentieux à l'encontre du précédent projet. Quelques avis ont fait part de la vigilance de leurs auteurs vis-à-vis de cette thématique lors de la réalisation du projet mais l'engagement fort du Président à ce qu'aucun arbre ne soit touché et la crédibilité de la maîtrise d'œuvre à le respecter ont été entendus et il n'y a pas eu de polémique sur ce sujet.

A noter toutefois certaines interventions en faveur de l'abattage d'arbres, notamment au niveau de la Coupole.

Le passage au droit des trémies du parking de la Coupole

La solution soumise à concertation au niveau de la Coupole (conservation des trémies et aménagement de la contre-allée en vue de desservir le quartier Nord Gambetta) a fait l'objet de plusieurs remarques de la part des riverains.

Craignant des difficultés de circulation, certains préconisent la transformation des trémies en une voie dénivelée à gabarit réduit permettant ainsi le maintien d'une circulation à deux voies sur tout le boulevard Gambetta.

Les études de circulation réalisées par le maître d'ouvrage ont toutefois démontrées la capacité de la solution technique soumise à concertation à absorber les flux de circulation à l'heure de pointe.

Les craintes pour la circulation automobile

La mise en sens unique d'une partie de la rue Faïta est l'un des points de débat avec les riverains (principalement les commerçants) des quartiers Richelieu et Mont Duplan.

La topographie des lieux, la nature des rues très étroites, l'accroissement des difficultés actuelles de circulation justifient une réflexion globale sur une échelle plus importante que la seule limite du projet.

D'autres questions ont été posées notamment dans l'Écusson pour les rues débouchant sur la plateforme du tram'bus notamment. Le cas de la rue Nationale a été évoqué.

Dans tous les cas, la demande est exprimée de pouvoir disposer d'un plan de circulation global à court, moyen et long terme pour apprécier la nature et la réalité des changements qui doivent être prévus.

Le commerce en ville : problématique très différente entre l'Écusson et la rue Faïta

Des observations d'ordre général continuent d'être faites sur l'impression que la ligne T1 faciliterait l'accès aux grandes surfaces et aggraverait les difficultés des commerces de l'Écusson. Ce discours « classique », développé dans tous les projets TCSP en France, n'est pas repris par une grande partie des commerçants concernés.

Beaucoup ont accepté le constat qu'il y a plus de monde en centre-ville et notamment le samedi depuis la mise en service du tram'bus.

D'une manière générale les commerçants de l'Écusson sont très demandeurs. Ils souhaitent que le projet soit rapidement réalisé afin de capitaliser au plus tôt les effets positifs du TCSP après en avoir déjà subi beaucoup de nuisances du fait des travaux préliminaires et des travaux interrompus.

La question se pose en termes très différents pour les commerces de la Rue Faïta sur lesquels l'impact des travaux puis du projet pourrait être plus fort. Certains n'hésitent pas à dire que c'est la mort programmée pour leur activité.



L'organisation des stationnements

Même sans éléments chiffrés, la capacité des parkings relais existants ou prévus a été jugée insuffisante par les participants qui se sont exprimés sur la question.

Il est souhaité des parkings relais plus en amont des entrées de la ville de Nîmes pour désengorger des routes d'accès très encombrées déjà.

La question de la suppression des stationnements le long de l'itinéraire a été régulièrement posée sans que cela prenne un caractère bloquant.

Dans l'Écusson, les changements en cours dans la politique de stationnement présentés par la ville de Nîmes (notamment les dispositions tarifaires dans les parkings en ouvrage) ont été considérés comme allant « dans le bon sens ».

La question s'apprécie différemment pour la Rue Faita et plus globalement sur le quartier Richelieu où les réponses ne sont pas arrêtées à ce stade des études.

Les PMR insistent pour disposer de places en surface, les parkings en ouvrage n'étant pas tous, selon leurs représentants, 100% accessibles et restant tributaires des aléas de fonctionnement des ascenseurs.

Encore des travaux !

L'organisation des travaux a été largement évoquée et elle est au cœur des motions transmises par les commerçants. C'est la condition d'acceptabilité du projet lui-même.

Les demandes sont précises : ne pas bloquer complètement l'accès des boulevards, un planning de réalisation le plus rapide possible pour minimiser la période des chantiers, libérer l'espace pour les grandes manifestations traditionnelles, garantir les livraisons. Ces principes ont été acceptés par avance par le maître d'ouvrage. La méthodologie des travaux qui sera arrêtée plus tard par le maître d'œuvre et les entreprises les respectera.

Liée aux travaux, la problématique des indemnités a été abordée. Les intervenants souhaitent plus d'information sur le mode de fonctionnement de la Commission d'indemnisation Amiable, et un élargissement de son périmètre de compétence au-delà des strictes rues en chantier. Le Maître d'ouvrage a confirmé que le dispositif de CIA sera reconduit.

La restructuration du réseau Tango, le fonctionnement de T1

A ce stade des études, seuls les grandes lignes et les principes de la restructuration du réseau Tango et du fonctionnement de la ligne T1 ont pu être exposés.

Si l'idée de lignes A/R par les Bd Victor Hugo ou Amiral Courbet par l'utilisation de la plateforme TCSP par les bus des lignes urbaines a été reçue très favorablement, le changement pour la ligne D à l'horizon de la mise en service de la section 2 n'a pas trouvé un bon écho chez les usagers et les habitants des quartiers concernés.

Il est souhaité le maintien de l'itinéraire actuel même s'il fait double emploi avec T1 sur une partie de l'itinéraire.

De même, des demandes existent pour que d'autres lignes utilisent le site propre actuel sur l'avenue de la Liberté ou même sur la rue de la République.

Concernant le fonctionnement futur de T1, des questions subsistent quant aux risques d'accidents liés aux changements d'habitudes sur les boulevards de l'Écusson (mis à double sens de circulation puisque la circulation sur le site propre se fera dans le sens horaire).

Le fonctionnement avec un service court alterné avec un service long apparaîtrait comme une source de confusion que d'aucuns suggèrent de remplacer par une déconnexion des lignes à la station Porte Auguste, la ligne T1 assurant A54-Caissargues > Tour de l'Écusson et une ligne T1bis assurant le service Porte-Auguste > Route d'Uzès.

6> Des messages du public qui vont au-delà du projet

Les embarras de la circulation automobile

Les usagers ont profité de leur liberté de parole pour exprimer quelques mécontentements sur le fonctionnement actuel du réseau viaire, et notamment sur les accès à Nîmes qui sont perçus comme saturés à certaines heures.

Plusieurs remarques portent plus spécifiquement sur les accès depuis Caissargues (et au-delà, Garons, St Gilles) jusqu'à l'échangeur de l'A54.

La circulation automobile est souvent traitée de manière passionnelle dans certains avis reçus.

La place du vélo

Les cyclistes ont profité de cette concertation pour faire entendre leur voix.

Ils se plaignent du manque de pistes cyclables et du mauvais état ou de manque d'entretien de celles qui existent, déplorant les crevaisons et les accidents.

Le partage d'un espace commun cycles/piétons est mal accepté dans certains cas. Les aménagements récents sur les allées Jaurès ne font pas l'unanimité.

Sur le même thème, plusieurs intervenants ont souhaité pouvoir améliorer le stationnement des deux roues et trouver des consignes à vélo près des grandes stations du tram'bus.

7> Les réponses du maître d'ouvrage

Une première série de réponses a été apportée directement lors des réunions.

Les thèmes récurrents ont fait l'objet d'un traitement sous forme de questions/réponses et mis en ligne sur le site internet. D'autres réponses seront apportées au fil de l'avancement des études, malgré la clôture de la phase de concertation préalable réglementaire.



8 > Le bilan : les enseignements tirés de cette concertation et les suites à donner

1> Les enseignements tirés de cette concertation

À l'issue de cette étape de concertation préalable, on peut tirer les enseignements suivants :

- *La mobilisation du public a été relativement forte et globalement favorable au projet, même si cela ne se traduit pas aussi nettement à travers les avis écrits plus longs et argumentés du côté des opposants.*
- *Le réseau Tango et la mise en service du tram'bus apportent déjà un niveau de satisfaction intéressant à la population. Le prolongement de la ligne T1 apparaît logique. La ligne T2 est bien identifiée et fortement attendue.*
- *Il y a une demande forte d'informations sur les aménagements urbains et sur les aspects connexes comme le plan de circulation ou l'organisation des stationnements, surtout vis-à-vis de la section 2 qui apparaît plus délicate à mettre en œuvre rapidement.*
- *Les réunions spécifiques ont été appréciées et le souhait a été formulé de poursuivre le dialogue au long de la mise au point et de la réalisation du projet.*

Les opinions écrites émises, présentation quantitative

	Internet	Registre	courrier	Total	%
avis favorable	66	9	3	78	47%
avis défavorable	38	6	12* Dont 5 courriers identiques pour le seul refus de la mise en sens unique de la rue Faïta et non de tout le projet	56	34%
avis ne concernant pas directement le projet	25	4	2	31	19%
Total	129	19	17	165	

En réalité plusieurs avis défavorables sont comptés plusieurs fois car certains ont usé de plusieurs moyens pour s'exprimer.

Un niveau de service apprécié

Visiblement, le réseau Tango a atteint d'ores et déjà un niveau de service apprécié puisque certains s'en servent d'argument pour refuser le projet de prolongement de T1.

Certaines expressions montrent toutefois que le service rendu est toujours perfectible et une amélioration globale est attendue, en termes de fréquence de passage et d'amplitude horaire du service.

Un projet partiellement accepté

Malgré quelques critiques du comité de quartier Gambetta sur la solution prévue au droit des trémies du Bd Gambetta, les principes d'aménagement de la section 1 sont largement acceptés. La réduction du nombre d'emplacements de stationnement sur voirie ne fait pas débat.

La traversée de la partie basse de la rue Faïta est beaucoup moins acceptée même si certains riverains la préfèrent à un itinéraire alternatif qui les priverait d'un aménagement à la fois redouté et souhaité.

L'attente d'une information complémentaire et détaillée

Les informations disponibles étaient en rapport avec l'avancement du projet dont le programme n'a pas été encore complètement figé puisqu'il ne le sera qu'après la validation de ce bilan et la finalisation des études en cours.

De ce fait, participants aux réunions ou visiteurs de l'exposition attendent maintenant d'en savoir plus sur deux thèmes récurrents: la circulation et le stationnement des automobiles et des vélos et les aménagements urbains encore en discussion.

Des demandes de garanties quant à la capacité financière de l'agglomération

La concertation s'est déroulée dans une période d'aggravation de la crise économique dont on sent qu'elle a pesé sur la formulation des avis. Des doutes existent et s'expriment sur la réelle détermination et la capacité financière de Nîmes Métropole à réaliser la ligne T2 malgré la délibération du 9 juillet 2012.

Des contacts fructueux qui demandent à être prolongés

La concertation a permis des réunions de travail avec de nombreuses associations, comités et acteurs locaux. Ces rencontres et échanges ont été appréciés des participants qui souhaitent les voir poursuivis dans les prochaines étapes de mise au point puis de réalisation du projet.

2> Les suites à donner

Au terme de cette période de concertation, Nîmes Métropole prend acte des observations du public et s'engage à apporter les réponses suivantes :

Action immédiate

- Ce bilan sera transmis à la Ville de Nîmes et mis en ligne sur les sites internet des deux collectivités. Il a d'ores et déjà été transmis au groupement de Maîtrise d'Œuvre.
- Les réponses aux questions les plus posées sont également consultables sur le site internet de l'agglomération.

Poursuite du dialogue

- De nouvelles rencontres seront organisées par la ville de Nîmes ou par la communauté d'agglomération selon leurs compétences respectives pour présenter l'évolution des décisions et du projet ou de son contexte.
- Le dialogue avec les riverains les plus directement impactés sera organisé.
- Le Conseil de Développement Durable sera sollicité pour poursuivre son travail d'analyse et de propositions dans le domaine des déplacements.

Orientations pour la poursuite des études ou les développements ultérieurs du projet

- **La préservation des arbres d'alignement**, la plantation d'arbres supplémentaires ou la végétalisation de secteurs aujourd'hui traités de façon très minérale est un objectif central dans la réalisation du projet.
- **Prolongement vers Calvas ou vers Caissargues :**
Ces demandes, tout à fait compréhensibles, ne peuvent être prises en compte dans le cadre de cette procédure. Néanmoins Nîmes Métropole enregistre ces demandes qui seront présentées notamment lors de la révision du PDU ou pour les inscrire lors d'un prochain programme d'amélioration du réseau.
- **Amélioration de la circulation entre Caissargues et l'échangeur A54 :**
Cette voirie est suivie avec attention par les services de l'agglomération et de la ville de Nîmes, qui procèdent à des études et des comptages. D'ores et déjà, des travaux d'amélioration et de sécurisation des circulations douces sont programmés et seront réalisés dans les prochains mois.
- **Accessibilité :**
Les leçons des retours d'expérience seront tirées et une attention particulière sera portée pour trouver des solutions pérennes à la sécurité et l'accessibilité des stations et des aménagements urbains programmés dans le cadre de cette opération.
- **Vélos :** Un effort particulier sera fait pour assurer la continuité et la lisibilité des itinéraires cyclables le long du projet. Nîmes Métropole poursuit également le développement d'un réseau de stationnement pour vélos (particuliers) organisé en complément des consignes prévues au parking relais.
- **La contre-allée Nord du Bd Gambetta :**
Les études se poursuivent pour permettre un usage de cette contre-allée existante, actuellement utilisée par les bus, par une circulation de véhicules de gabarit réduit qui pourrait irriguer le quartier au nord du Boulevard et qui préserverait la qualité de vie des riverains.
Par volonté d'économies et de maîtrise budgétaire, et pour respecter les arbres, ces trémies ne seront ni déplacées ni modifiées.

Phasage de l'opération :

Compte-tenu des interfaces fortes du projet sur la section 2 (Vincent Faïta) avec d'autres projets d'envergure (poursuite de l'éco-quartier et création du boulevard Talbot prolongé, réalisation des travaux du Cadereau d'Uzès dont le calendrier de réalisation n'est pas encore connu – travaux envisagés en 2018-2019 par la ville de Nîmes, réalisation de la halte ferroviaire au droit du « pont des pendus ») et afin de tenir compte des inquiétudes exprimées par les commerçants et riverains sur les questions de stationnement et de plan de circulation, le maître d'ouvrage réalisera l'opération par sections en dissociant les enquêtes publiques nécessaires à la réalisation des travaux, les deux sections pouvant être exploitées et construites indépendamment.

Calendrier de l'opération :

Dans le cadre de ce nouveau phasage, seul le calendrier de la section 1 (Ecusson) peut être décrit.

Le calendrier des opérations relatives à la section 2 sera précisé ultérieurement. Il est à noter que les études et les démarches réglementaires relatives à la section 2 se poursuivront durant cette période 2014-2016



Lancement de la ligne 2 de tramway

Les études relatives à la ligne 2 se poursuivent, avec l'attribution du marché de maîtrise d'œuvre pour les études préliminaires au 2^{ème} trimestre 2013, la concertation concernant le tramway Est-Ouest sera engagée en 2014.

3> Enquête publique

- L'enquête publique qui devrait avoir lieu à l'automne 2013 constituera une nouvelle phase de concertation permettant au public de s'exprimer sur le projet.
- Une large communication des données issues des études techniques sera assurée.



4> Phase travaux

- Les travaux seront coordonnés au mieux pour limiter la durée des chantiers et leur impact sur les commerçants, les riverains et les usagers de l'espace public.
- Un plan d'accompagnement spécifique sera mis en place qui s'appuiera sur les compétences et l'expérience de la maison des Grands Trav'0²
- La commission d'indemnisation amiable sera mise en place.

9 > Annexes

- Délibérations relatives au projet et à la concertation
- Avis déposés sur internet
- Avis recueillis sur les registres
- Avis reçus par courriers
- Les réponses du Maître d'ouvrage aux principales questions
- Présentations lors des réunions publiques



SOMMAIRE

Délibérations	3
Délibération de Nîmes Métropole T-D2012-05-056 du 9 juillet 2012.....	4
Avis de la commune de Nîmes.....	15
Décision de Nîmes Métropole T-D2012-07-072 du 3 décembre 2012 relative à l'organisation de la concertation	20
Avis reçus par internet	27
Avis inscrits sur les registres	86
Registre de l'Hôtel communautaire de Nîmes Métropole.....	87
Registre de l'Hôtel de Ville de Nîmes	94
Avis reçus par courrier	116
Les réponses du Maître d'ouvrage aux principales questions	147
Question 1 : Comment pouvons-nous être certains que des arbres ne seront pas abattus, notamment au droit des arrêts ?.....	148
Question 2 : Pourquoi le projet d'extension ne se limite-t-il pas au tour de l'Écusson ?.....	148
Question 3 : Ne fallait-il pas commencer par la ligne Est-Ouest (T2) ?.....	149
Question 4 : Quel sera le calendrier de réalisation de l'extension de la ligne T1 ?.....	150
Question 5 Comment va fonctionner la ligne avec son extension jusqu'à la route d'Uzès ?	150
Question 6 : Comment seront remplacées les nombreuses places de stationnement qui vont disparaître ?	151
Question 7 : Comment va fonctionner la rue Faïta avec le tram'bus ?.....	151
Question 8 : Comment les commerces pourront-ils fonctionner pendant les travaux ?	152
Question 9 : Quelle solution envisagez-vous par rapport aux trémies d'entrée et de sortie du parking de la Coupole qui créent un étranglement sur le boulevard Gambetta ?	153
Question 10 : Quel est le coût de la ligne T1 actuelle ?	155
Question 11 : Que va devenir le réseau Tango après la mise en service de l'extension prévue de la ligne T1 ?	155
Les présentations faites en réunion publique	157

PROLONGEMENT DE LA LIGNE DE TRAM'BUS

Arènes — Écusson — Éco-quartier Hoche



faire **GAGNER** *ensemble*
LE CŒUR
DE LA
METROPOLE *en tram'bus*

BILAN DE LA CONCERTATION
15 février au 30 avril 2013
ANNEXES

+ d'info : www.nimes-metropole.fr






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



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. ABRIC, M. ALLIER, M. BAZIN, M. BECAMEL, M. BERGOGNE, M. BOLLEGUE, M. DELSOL, M. FRICON, M. GABACH, M. GADILLE, M. GAIDO, M. MAZAUDIER, M. PAULIN, M. PEROTTI, M. PICOLO, M. PORTAL, M. PRATS, M. PROUST, MME SABATIER, M. TOUZELIER, M. VIAN, M. VINCENT Vice Présidents;

M. BADRE, MME BOURGADE, M. FILIPPI, M. GAILLARD, M. GOURDEL, M. MAYOR, M. PROCIDA, M. SERAPHIMIDES Membres du Bureau;

MME AGUILA, M. ALIZON, MME ALLIEZ YANNICOPOULOS, M. ANIORT, M. BOUCHIRE, M. BOURRIER, MME BOISSIERE, M. BRETHON, MME BRETTE, M. BURGOA, M. CAPELLE, MME CAZALET-VANDANGE, M. CHANCELADE, M. CHARRIER, M. COLOMBANI, M. DAHRA, MME DE GIRARDI, MME DELBOS, M. ESCAMEZ, MME ESCOJIDO, MME FARAUD, MME FOURQUET, M. FRANCOIS, M. GARCIA, M. GRANCHI, MME GRAS, MME JEHANNO, MME JUANICO, M. LOESEL, M. MARCOUREL, M. MARTINEZ, M. MAS, M. MATHIEU CHARRE, M. MINGAUD, M. PERIER, M. PLANTIER, MME SANS, M. TARGUES, M. TAULELLE, MME TOURNIER BARNIER, MME VAUDO-VISTOLI, M. VERDIER, M. VIVIET Conseillers Communautaire;

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. PROCIDA), M. RIVAL (donne pouvoir à MME SABATIER), M. TIBERINO (donne pouvoir à M. FOURNIER), MME BARBUSSE (donne pouvoir à MME JEHANNO), M. RAYMOND (donne pouvoir à M. PERIER), MME SANCHEZ (donne pouvoir à M. GAIDO), M. SEQUELA (donne pouvoir à M. GAILLARD), M. VALADE (donne pouvoir à MME SANS)
M. CALVIE (absent excusé), M. DALMAS (absent excusé), M. GIELY (absent excusé), M. REDER (absent excusé), M. ROUS (absent excusé), M. DIVOL (absent excusé), M. DORTHE (absent excusé), M. FAVIER (absent excusé), MME FAYN (absente excusée), MME LINGLIN (absente excusée), MME MARTIN (absente excusée), M. MONBEL (absent excusé), M. OLIVÉ (absent excusé), M. REBOLLO (absent excusé), M. SALTON (absent excusé), M. SOULAGES (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 :	010

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° 2004-06-16 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° 2012-05-056 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 maillé 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 ;



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

- assurer des dessertes de qualité, efficaces et rapides vers des grands équipements tels que les établissements scolaires et de formation, les grands centres administratifs, plusieurs pôles importants d'emplois ainsi que les principaux sites patrimoniaux et culturels de renommée mondiale ;

- accompagner le développement urbain de la ville de Nîmes en assurant la desserte de l'Eco quartier Hoche Université comprenant un nouveau pôle universitaire de 1500 étudiants, une résidence CROUS de 360 logements, 1000 logements à terme dont 20% de logements sociaux, ainsi que différents équipements structurants ;

- et articuler la ligne de TCSP avec le réseau ferré national en proposant un maillage au niveau de la future halte ferroviaire située sur l'axe Alès Nîmes.

2- Modalités de concertation :

- article(s) d'information dans les journaux d'information des collectivités concernées par l'opération,

- ouverture d'un registre à l'hôtel d'agglomération de Nîmes Métropole et à l'hôtel de ville de Nîmes pour que le public fasse part de ses avis et de ses suggestions,

- réunion(s) publique(s) annoncée(s) par voie de presse,

- réunion(s) de concertation avec la Chambre de Commerce et d'Industrie ainsi que la Chambre de Métiers et de l'Artisanat,

- réunion(s) spécifique(s) rassemblant les élus, les associations concernées, les associations dont l'objet social concernant l'urbanisme, le cadre de vie, les transports, invités par courrier. »

Conformément à cette délibération, la concertation s'est déroulée entre le 15 février 2013 et le 30 avril 2013.

Le lancement de la concertation a été annoncé en conférence de presse le 15 février 2013. L'information sur le lancement de la concertation a également été réalisée par voie de presse, par affichage sur le réseau de mobilier urbain ainsi que par diffusion de messages sur les écrans d'information présents à l'intérieur des tram'bus.

Un large dispositif d'information a été mis en place pour cette période de concertation : diffusion d'une plaquette d'information (tirage à 140.000 exemplaires), articles dans les journaux d'information des collectivités concernées par l'opération, expositions fixes et expositions itinérantes, affichage (mobilier urbain), site internet dédié, film pédagogique (diffusé lors des réunions publiques et en continu sur le site internet de Nîmes Métropole), ou achat d'espaces publicitaires dans la presse locale.

Entre le 15 février et le 30 avril, des registres ont été mis à disposition du public à l'hôtel communautaire et à l'hôtel de ville de Nîmes, afin de recueillir les avis et suggestions de chacun.

Une adresse postale, une adresse mail, un formulaire de contact sur le site internet ont été mis à disposition du public durant toute cette période.

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

Une première réunion publique annoncée par voie de presse, a regroupé 150 personnes environ, à l'hôtel communautaire de Nîmes, le 13 mars 2013. Une seconde réunion également annoncée par voie de presse, a regroupé 250 personnes environ, au théâtre de Nîmes le 3 avril 2013.

Métropole, le magazine de l'agglomération tiré à 108 000 exemplaires a consacré, dans son édition de février (n°36), 3 pages de rédactionnel dédiées à la concertation et l'annonce presse de la concertation sur sa 4ème de couverture.

Vivre Nîmes, le magazine de la Ville de Nîmes, tiré à 80 000 exemplaires, a lui aussi diffusé l'information en annonçant la période de concertation et les deux réunions publiques dans ses éditions de mars (n°103) et d'avril (n°104).

Deux réunions avec les élus ont eu lieu, l'une en présence des élus communautaires, l'autre en présence des élus de la Ville de Nîmes.

D'autres réunions plus spécifiques se sont déroulées avec la Chambre de Commerce et d'Industrie, la Chambre des Métiers et de l'Artisanat, ainsi qu'avec les associations concernées, les commerçants, les conseils de quartiers, le personnel du réseau Tango...

Le Conseil de Développement Durable de Nîmes Métropole a également été saisi afin de rendre un avis sur le projet.

Durant toute la période de concertation, deux expositions de 6 panneaux déroulants (reprenant les thématiques de la brochure) dans les lieux de mise à disposition des registres, ont permis au public de découvrir rapidement le projet sur lequel il était appelé à donner un avis.

Une troisième exposition (itinérante), a été organisée en présence d'un médiateur pour répondre (ou relayer) aux questions du public, sur 15 sites tels que collèges, lycées, université et espaces commerciaux afin de toucher un large public.

Enfin, une exposition fixe à la Maison des Grands TravO² a occupé un vaste espace dédié à la concertation, avec un point internet permettant au public de déposer directement un avis.

Ainsi, les 2 réunions publiques et les 16 réunions spécifiques ont rassemblé près de 850 personnes. 1 400 personnes ont vu l'exposition. Près de 2 000 se sont connectées sur le site internet. Enfin, 165 avis ont été recueillis, au travers des registres, questionnaires et avis en ligne sur le site internet.

Le tracé, soumis à la concertation, est composé de deux sections :

1. **Section1 : Desserte de l'Écusson sur 2,2 km - 5 stations**

- Le tracé emprunte les boulevards Victor Hugo, Gambetta et Amiral Courbet
- Circulation du tram'bus côté intérieur, en sens inverse de l'actuelle circulation automobile

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

- Une variante par la rue du Général Perrier

2. Section 2 : Liaison avec l'éco-quartier Hoche Université sur 1,8 km - 4 stations

- Le tracé emprunte la rue Vincent Faïta jusqu'à la Route d'Uzès.
- Création d'un P+R et connexion avec la future halte ferroviaire sur la ligne Alès-Nîmes

Globalement, cette concertation aura permis de conforter le programme et les attentes des habitants dans sa mise en œuvre.

Le document annexé à la présente délibération présente de manière exhaustive son bilan.

De manière synthétique, on peut retenir les éléments suivants :

Le déroulement de la concertation

- La mobilisation du public a été relativement forte.
- Les réunions spécifiques ont été appréciées et le souhait a été formulé de poursuivre le dialogue au long de la mise au point et de la réalisation du programme.
- Le réseau Tango et la mise en service du tram'bus apportent déjà un niveau de satisfaction intéressant à la population. Le prolongement de la ligne T1 apparaît logique. La ligne T2 est bien identifiée et fortement attendue.
- Le public est globalement favorable à l'extension Nord de la ligne de BHNS, même si cela ne se traduit pas aussi nettement à travers les avis écrits plus longs et argumentés du côté des opposants,
- Il y a une demande forte d'informations sur les aménagements urbains et sur les aspects connexes comme le plan de circulation ou l'organisation des stationnements, surtout vis-à-vis de la section 2 qui apparaît plus délicate à mettre en œuvre rapidement.

Les observations du public

- La pertinence du **programme** est majoritairement plébiscitée avec une extension permettant d'une part de desservir l'écusson et son attractivité commerciale, économique et touristique et d'autre part le quartier Richelieu, le futur éco-quartier Hoche ainsi que l'Université pour rejoindre enfin un lieu fort d'intermodalité au niveau de la route d'Uzès. Certains avis se sont également exprimés afin d'étudier une extension au sud vers les communes de Caissargues et Garons.

- Sur la **section 1** (tour de l'Écusson), le tracé passant par le boulevard Gambetta est celui qui recueille le plus d'avis favorables. Une insertion sur le boulevard, sans abattage d'arbres, est saluée par le public même si des craintes relatives aux conditions de

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

circulation au droit des trémies (maintenues en places) se sont exprimées. Les commerçants, favorables dans leur grande majorité au projet, ont exprimé leur souhait d'une réalisation des travaux dans des délais courts avec une organisation et un phasage du chantier soucieux de la préservation de l'activité économique.

- La **section 2** a fait l'objet de plus de débats notamment s'agissant de l'insertion du tracé sur le bas de la rue Vincent Faïta. La mise à sens unique du bas de la rue Vincent Faïta ainsi que la suppression du stationnement est un point qui questionne fortement les commerçants ainsi que certains riverains.

Cette section est également étroitement liée tant dans les caractéristiques précises des aménagements des espaces publics que dans son phasage de réalisation, aux travaux du cadereau d'Uzès. Le calendrier de ces travaux hydrauliques, dont les études démarrent et vont faire l'objet prochainement d'une demande de financement dans le cadre du P.A.P.I. 2, n'est pas connu à ce jour dans le détail.

L'implantation du Parc Relais, au droit du « pont des pendus », a fait également l'objet de nombreux débats tant sur sa localisation que sur sa taille. Cet équipement, déjà présenté au moment de la concertation sur l'éco quartier, est utile tant à l'usage du TCSP qu'à l'usage de la future halte ferroviaire. Compte tenu de son interaction avec la localisation de cette future halte, la question du calendrier est fondamentale. Celle-ci ne pourra être levée qu'à l'issue des études de faisabilité en cours.

En conséquence :

- S'agissant de la section 1, le choix est fait de retenir le tracé de base soit celui empruntant les boulevards Victor Hugo, Gambetta et Amiral Courbet et d'envisager une mise à l'enquête à compter de l'automne 2013, en vue d'une déclaration d'intérêt général au 1^{er} trimestre 2014 ;

- Eu égard à ce qui précède et les deux sections pouvant être exploitées et construites indépendamment, l'enquête publique relative à la mise en œuvre de la section 2 sera quant à elle conduite dès lors que l'avancement des projets connexes portés par la ville de Nîmes (seconde phase de l'éco-quartier Hoche Université et construction du Cadereau d'Uzès) ainsi que l'avancement de l'étude de réalisation de la halte ferroviaire sur la ligne Nîmes Alès permettront de mieux appréhender les interfaces entre les différents projets.

2. ASPECTS JURIDIQUES

La réalisation du projet a nécessité une concertation préalable suivant les dispositions de l'article L.300-2 du Code de l'urbanisme. Ledit article dispose en son pénultième alinéa :
« III. - A l'issue de la concertation, l'autorité mentionnée au II en arrête le bilan.



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

Lorsque le projet fait l'objet d'une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement, le bilan de la concertation est joint au dossier de l'enquête. »

3. ASPECTS FINANCIERS

Les crédits nécessaires à la poursuite de l'opération sont inscrits pour l'année 2013 et seront inscrits ultérieurement autant que de besoin au budget de la communauté d'agglomération.

Après avis de la commission,

Il est donc demandé :

ARTICLE 1: d'approuver le bilan de la concertation préalable à l'extension Nord de la ligne T1 de TCSP axe Nord-Sud, tel qu'annexé à la présente délibération, confirmant les objectifs préalablement définis.

ARTICLE 2: de confirmer le programme de l'opération d'extension de la ligne T1, tel qu'approuvé par délibération n° 2012-05-056 en date du 9 juillet 2012 par le Conseil Communautaire.

ARTICLE 3: d'approuver la réalisation du programme en 2 phases :
- phase 1 : la section 1 en retenant le tracé passant par le Boulevard Gambetta qui constitue le projet qui sera prochainement soumis à l'enquête publique ;
- phase 2 : la section 2 qui sera ultérieurement soumise à enquête publique.

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

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

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

ARTICLE 6 : Les crédits nécessaires à la poursuite de l'opération sont inscrits pour l'année 2013 et seront inscrits ultérieurement autant que de besoin au budget de la communauté d'agglomération.

Le Président de Nîmes Métropole

Jean-Paul FOURNIER