



T-D N° 2014 - 07 - 001

Direction / Service : Direction des investissements transports / Direction des investissements transports

CONSEIL COMMUNAUTAIRE

DU 03/11/2014

PROJET DE DELIBERATION

OBJET : **Projet de réalisation de la première section de l'extension Nord de la ligne 1 de TCSP avec un bus à haut niveau de service (BHNS) Déclaration de projet**

RAPPORTEUR :

OBJET : Projet de réalisation de la première section de l'extension Nord de la ligne 1 de TCSP avec un bus à haut niveau de service (BHNS) Déclaration de projet

1. CONTEXTE GENERAL

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

A cet effet, il a été décidé de réaliser une première ligne de TCSP avec un BHNS reliant la sortie de l'autoroute A54 située au Sud de la ville au centre historique de Nîmes et faisant le tour de l'Ecusson.

Cette ligne a fait l'objet de deux déclarations de projet des 4 octobre 2010 et 12 mai 2011 ainsi que d'un permis d'aménager pour la partie relative au secteur sauvegardé.

Par jugement du 12 juillet 2011, le Tribunal administratif de Nîmes a annulé le permis d'aménager et fait injonction de remettre les lieux en état ; appel a été interjeté par la Commune de Nîmes et Nîmes Métropole, mais la décision étant exécutoire, nonobstant l'exercice d'une telle voie de recours, les lieux ont été remis en état.

La Cour administrative d'appel de Marseille a confirmé, dans son arrêt du 30 juillet 2013, l'annulation du permis d'aménager et la remise en état des lieux mais sous réserve qu'elle ne porte pas atteinte aux ouvrages publics réalisés afin de permettre l'accès des personnes à mobilité réduite aux stations du TCSP.

Par deux jugements du 18 octobre 2012, le Tribunal administratif de Nîmes a également annulé les déclarations de projet des 4 octobre 2010 et du 12 mai 2011 et rejeté les demandes d'injonction des requérants tendant à l'arrêt des demandes d'autorisation, l'arrêt des travaux et la remise en état des lieux.

Nîmes Métropole, après avoir relevé appel de ces décisions, s'est désistée, ce dont la Cour administrative d'appel de Marseille lui a donné acte selon ordonnance du 13 juin 2013.

La ligne 1 permettant de relier le parking relais situé au droit de l'A54 aux Arènes, soit un parcours aller /retour d'environ 9km, a été mise en service le 29 septembre 2012.

Rapporteur :

T-D N° 2014 - 07 - 001

OBJET : Projet de réalisation de la première section de l'extension Nord de la ligne 1 de TCSP avec un bus à haut niveau de service (BHNS) Déclaration de projet

Afin de poursuivre la constitution du réseau, par délibération n° 2012-05-056 du 9 juillet 2012, le conseil communautaire a délibéré sur le programme de l'opération d'extension Nord de cette ligne 1.

A l'issue de la concertation menée du 15 février au 30 avril 2013, le bilan de la concertation a été approuvé par le conseil communautaire du 17 juin 2013 par délibération n° 2013-04-002.

Le tracé, soumis à la concertation, comportait deux sections:

1. la section 1 assurant la desserte de l'Écusson sur 2,2 km, le tracé empruntant les boulevards Victor Hugo, Alphonse Daudet, Gambetta et Amiral Courbet, avec la présentation d'une variante par la rue du Général Perrier ;
2. la section 2, d'une longueur de 1,8 km permettant de desservir le futur quartier Hoche Université, le tracé empruntant la rue Vincent Faïta jusqu'à la route d'Uzès, avec la création d'un P+R en connexion avec la future halte ferroviaire sur la ligne Alès/Nîmes.

Lors du bilan de la concertation, il a été décidé s'agissant de la section 1 de retenir le tracé de base et de le soumettre à enquête publique. Concernant la section 2, il a été décidé que des études complémentaires devaient être menées et qu'elle ne serait en conséquence mise à l'enquête publique que 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 permettraient de mieux appréhender les interfaces entre les différents projets.

Nîmes Métropole a fait le choix de soumettre le projet de la section 1 à étude d'impact et s'est donc volontairement placée dans le champ d'application du code de l'environnement soumettant à enquête publique les projets comportant une étude d'impact.

En application de l'article L.126-1 du code de l'environnement, lorsqu'un projet a fait l'objet d'une enquête publique environnementale, l'organe délibérant de la collectivité territoriale compétente doit se prononcer, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général de l'opération projetée.

La réalisation du projet étant par ailleurs soumise à permis d'aménager, il a été décidé de mettre en œuvre la procédure d'enquête publique unique en application de l'article L.123-6 du code de l'environnement.

C'est dans ces conditions qu'un dossier d'enquête publique unique, contenant une

Rapporteur :

T-D N° 2014 - 07 - 001

OBJET : Projet de réalisation de la première section de l'extension Nord de la ligne 1 de TCSP avec un bus à haut niveau de service (BHNS) Déclaration de projet

étude d'impact, a été constitué et approuvé par le conseil communautaire par délibération n°2013-08-064 du 16 décembre 2013.

Conformément à la loi l'autorité environnementale a été saisie pour avis selon courrier du 13 février 2014. Par correspondance du 14 avril 2014 ladite autorité a informé Nîmes Métropole de son absence d'observation.

Par arrêté conjoint des 20 et 21 mars 2014, le président de Nîmes Métropole et le maire de Nîmes ont désigné le président de Nîmes Métropole comme autorité compétente chargée d'ouvrir et d'organiser l'enquête préalable unique à la déclaration de projet et au permis d'aménager.

Selon décision du 13 mai 2014, le tribunal a désigné une commission d'enquête composée de M. Dewulf, premier conseiller du corps des tribunaux administratifs et cours administrative d'appel, en retraite, M. Allain, ingénieur divisionnaire des TPE, retraité, et M. Tardiou, ingénieur divisionnaire des travaux publics de l'Etat, retraité.

L'enquête publique s'est déroulée du 16 juin au 13 août 2014.

La commission d'enquête a remis son rapport le 15 septembre 2014. Ce rapport est disponible sur le site internet de Nîmes Métropole, et en consultation à l'hôtel de Ville de Nîmes, à l'hôtel d'Agglomération de Nîmes Métropole, et en Préfecture.

Au titre de la déclaration de projet, la commission d'enquête a rendu un avis favorable assorti de quatre recommandations.

Au titre du permis d'aménager, la commission d'enquête a rendu un avis favorable assorti de trois recommandations.

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

Conformément aux dispositions de l'article L.126-1 du code de l'environnement, la déclaration de projet mentionne l'objet de l'opération tel qu'il figure dans le dossier soumis à l'enquête et comporte les motifs et considérations qui justifient son caractère d'intérêt général. Elle prend en considération l'étude d'impact, l'avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement et le résultat de la consultation du public. Enfin, 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.

I – PRESENTATION DU PROJET SOUMIS A ENQUETE PUBLIQUE

La première section de l'extension Nord de la ligne T1 de TCSP avec un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) vise à prolonger l'infrastructure existante depuis la

station Montcalm afin de réaliser une boucle autour de l'Ecusson en passant par les boulevards périphériques.

Nîmes Métropole souhaite ainsi desservir un quartier central et attractif mais aussi en réduire la circulation automobile.

Cette intervention permettra aussi le développement des aménagements en faveur des modes doux et de réaménager les places que longera ou traversera le projet.

La mise en service de cette extension est prévue à l'horizon 2016.

1. Le tracé

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.

Le projet s'inscrit dans les emprises de chaussée existantes, dont les largeurs sont légèrement réduites afin de s'éloigner le plus possible du système racinaire des arbres dans un souci de préservation.

2. Les stations

Les stations, au nombre de 6, sont distantes de 250 à 533m et sont disposées en fonction de la position des pôles et équipements à desservir :

- station Arènes, située face au Lycée Alphonse Daudet,
- station Maison Carrée, située au Nord de la Maison Carré et du Carré d'art,
- station Gambetta Coupole, implantée en face de l'entrée de la galerie commerciale,

OBJET : Projet de réalisation de la première section de l'extension Nord de la ligne 1 de TCSP avec un bus à haut niveau de service (BHNS) Déclaration de projet

- station Porte Auguste, implantée au Nord de la Porte Auguste, en face du parvis de l'église Saint-Baudile,
- station Amiral Courbet, implantée sur le boulevard Amiral Courbet, face au musée,
- station Feuchères Esplanade, implantée sur le boulevard de la Libération, entre la rue Regal et l'entrée du Palais de Justice.

Toutes les stations sont accessibles par les Personnes à Mobilité Réduite. L'accostage en station du BHNS se fait avec l'aide d'un système de guidage optique qui impose des contraintes spécifiques de tracé influant sur la position des quais. Afin de réussir l'accostage via le système de guidage, les quais doivent se trouver entre deux alignements droits d'une longueur de 20 mètres en amont et 18 mètres en aval du quai. La longueur des quais est de 20 mètres (hors rampes d'accès) en règle générale et la largeur de 3 mètres.

3. La répartition de l'espace public

Le projet prévoit une répartition de l'espace public bien spécifique sur les boulevards réaménagés :

- le partage du site propre entre le BHNS, les bus urbains et les cyclistes,
- la suppression d'une voie de circulation (portion du boulevard A. Courbet située à l'Ouest de l'église Saint-Baudile) afin d'insérer les aménagements,
- une place réservée pour les cyclistes,
- la mise aux normes PMR du site aménagé dans sa globalité,
- l'élargissement des trottoirs et l'identification claire des usages,
- le report du stationnement lorsque cela est possible, l'aménagement de stationnements PMR et d'aires de livraison.

4. L'insertion architecturale du projet

Les principes d'aménagements déjà mis en place sur la ligne T1 existante ont été pris en compte et le même vocabulaire est utilisé afin d'avoir une lecture unifiée de l'ensemble de la ligne BHNS. Toutefois, ces principes sont adaptés au contexte particulier du secteur sauvegardé et les remarques exprimées sur le tronçon en service sont prises en compte (utilisation d'abris de station adaptés au principe de

conservation des alignements d'arbres). Les mêmes matériaux seront également utilisés (bétons désactivés, grenailés, dalles et pavés de calcaire).

5. L'aménagement des places

Les boulevards de l'Écusson sont ponctués de places adjacentes qui ont une fonction d'articulation et de respiration en offrant aux habitants des espaces de rencontre, de détente et de repos. Elles permettent également d'organiser des manifestations temporaires et festives. Chacune d'elles a son identité propre avec des usages spécifiques qu'il faut révéler par des aménagements adaptés.

Ces places seront réaménagées dans le cadre de la requalification urbaine accompagnant l'insertion du BHNS.

Le réaménagement des places constitue des opérations d'aménagement connexes à l'aménagement de la ligne de BHNS sur le tour de l'Écusson. Dans le cadre de la convention de transfert temporaire de maîtrise d'ouvrage réalisée entre la Ville de Nîmes et Nîmes Métropole et approuvée par le conseil communautaire le 16 décembre 2013, Nîmes Métropole assure la maîtrise d'ouvrage de ces aménagements (relevant de la compétence de la Ville).

Les places prévues d'être réaménagées sont la place de la Madeleine, la place Questel, le parvis de la Maison Carrée, le square Antonin, le square de la Bouquerie, la place St Charles, la place des Carmes, le square de la Couronne.

6. L'exploitation

Après la mise en service du BHNS sur le tour de l'Écusson à l'horizon 2016, l'exploitation de la ligne T1 sera assurée par un service unique en boucle « A54-Caissargues – tour Ecusson – A54 Caissargues ». A partir de la station Montcalm actuelle de la ligne T1, le temps de parcours commercial de cet itinéraire a été évalué à 11 minutes et 15 secondes, soit une vitesse commerciale de 14,8 km/h sur cette section.

En 2016, le trafic prévisionnel est estimé à 12 080 passagers par jour

Le parc de véhicules sera constitué de 10 véhicules d'une capacité de 130 voyageurs, dont 8 en ligne en période de pointe et 2 en réserve de maintenance et d'exploitation.

OBJET : Projet de réalisation de la première section de l'extension Nord de la ligne 1 de TCSP avec un bus à haut niveau de service (BHNS) Déclaration de projet

L'extension de la ligne T1 sera accompagnée d'une restructuration 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 de matériel roulant actuellement disponible pour la ligne T1 de 10 véhicules permettra d'assurer la desserte de la section 1 sans acquisition complémentaire.

7. Le permis d'aménager

Un permis d'aménager est nécessaire pour les travaux situés en secteur sauvegardé.

Les travaux comportent notamment les aménagements de voirie pour le passage du BHNS, ainsi que la création de voies cyclables, la délimitation et la réhabilitation des zones piétonnes, la délimitation d'espaces pour les commerces, la création de 6 stations pour le BHNS et l'aménagement des places suivantes :

- le parvis de la place de la Madeleine,
- le square Antonin,
- le square de la Bouquerie,
- la place de la division Daguet,
- le square de la Couronne.

II – L'ENQUETE PUBLIQUE

1. Le déroulement de l'enquête publique

Prévue initialement comme devant se dérouler du 16 juin au 18 juillet 2014, l'enquête a été prolongée par décision du président de la commission pour une durée de 26 jours, soit jusqu'au 13 août 2014.

L'enquête publique a été organisée selon les modalités fixées par le président de Nîmes Métropole dans son arrêté d'ouverture d'enquête n° 2014-05-60 du 22 mai 2014 et dans son arrêté de prolongation n° 2014-07-84 du 11 juillet 2014.

L'enquête a fait l'objet d'une publicité régulière, d'une part par voie d'affichage à l'Hôtel de ville, à l'Hôtel d'agglomération et sur les lieux prévus pour la réalisation du projet, soit en 21 points, d'autre part par voie de presse (Midi Libre, Gazette de

OBJET : Projet de réalisation de la première section de l'extension Nord de la ligne 1 de TCSP avec un bus à haut niveau de service (BHNS) Déclaration de projet

Nîmes) et enfin sur le site internet de Nîmes Métropole. L'information a en outre été donnée par la distribution d'une brochure « Gagner le cœur de la Métropole » déposée dans toutes les boîtes à lettres de l'agglomération et par un affichage sur les écrans embarqués des BHNS en service.

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

Il ressort ainsi du rapport déposé qu'une centaine de personnes sont venues rencontrer les membres de la commission d'enquête lors des 18 permanences tenues : 190 observations ont été consignées sur les registres d'enquête, 3 observations ont été émises oralement et 98 courriers ont été déposés ou adressés au Président de la commission d'enquête, dont 8 arrivés après la clôture des registres d'enquête, mais valides puisque déposés ou postés avant la date de clôture de l'enquête.

En réponse à certaines critiques du public sur les conditions matérielles d'organisation de l'enquête, la commission indique :

- s'agissant des lieux où étaient disponibles les documents et à la difficulté de consultation par voie électronique, que « *le choix de deux sites, dans les bureaux du maître d'ouvrage et à l'hôtel de Ville à proximité du projet, permettait à toute personne concernée de prendre connaissance du dossier* » et que « *la mise à disposition des documents sur internet doit être considérée comme complémentaire sans que cela soit une obligation* » ;
- s'agissant de l'élargissement des lieux d'enquête à toutes les communes de l'agglomération, que « *cette façon de faire n'est pas nécessaire au regard de la réglementation* » ;
- s'agissant des conditions matérielles d'accueil, qu'elles « *n'étaient pas optimales dans les locaux exigus de l'Hôtel de Ville et ont engendré un certain inconfort qui cependant n'était pas de nature à empêcher l'expression de chacun* » ;
- s'agissant de la complexité du dossier, que c'est « *inhérent à ce type de projet étant entendu que certaines pièces (A-2 note de présentation et C-1résumé non technique) permettaient une approche simple du projet* ».

En conclusion, elle indique que « *toutes les conditions imposées par la réglementation ont été respectées* ».

OBJET : Projet de réalisation de la première section de l'extension Nord de la ligne 1 de TCSP avec un bus à haut niveau de service (BHNS) Déclaration de projet

Elle précise enfin que la prolongation de l'enquête décidée "a permis de couvrir une période en et hors congés scolaires et de disposer d'un délai hors période de soldes pour les commerçants" et que "Cette façon de faire a utilisé toutes les possibilités ouvertes par la réglementation et a démontré son utilité".

2. Les conclusions et avis de la commission d'enquête

La commission d'enquête a recensé, au titre de la déclaration de projet, plus de 500 questions qu'elle a classées sous 7 thèmes, soit outre les conditions de l'enquête (thème 1) et la prolongation de l'enquête (thème 2) qui viennent d'être abordés, les thèmes suivants :

- Thème 3 : Inutilité inadéquation du projet avec les besoins, coût exorbitant
- Thème 4 : Contre-propositions et solutions alternatives
- Thème 5: Dangers du projet pour la circulation des piétons et des cycles
- Thème 6 : Intérêt et qualité du projet
- Thème 7 : Questions diverses

La commission d'enquête, après analyse des observations du public ainsi répertoriées et des réponses qui ont été apportées par Nîmes Métropole, prend acte de ce que le projet :

- « • fait suite à la réalisation d'un premier tronçon de TCSP et correspond au développement du programme tel qu'il apparaît dans le PDU,
- est cohérent avec la démarche engagée au niveau de la planification,
- a fait l'objet d'une concertation préalable mise en œuvre en 2013 et que le public a ainsi bénéficié d'une large information complétée par la mise à disposition d'une documentation étoffée sur sites et sur internet, notamment avec la distribution dans tous les foyers de l'agglomération d'une brochure synthétique,
- respecte les contraintes imposées par sa situation en secteur PSMV de la ville de Nîmes,
- favorise en outre les déplacements doux en conformité avec les dispositions du Grenelle de l'environnement,
- prend en compte les besoins essentiels en matière de mise à disposition de places de livraison pour les commerces, de places de stationnement pour les PMR et les transports de fond,
- prévoit une disponibilité significative pour les terrasses,

OBJET : Projet de réalisation de la première section de l'extension Nord de la ligne 1 de TCSP avec un bus à haut niveau de service (BHNS) Déclaration de projet

- *prévoit un phasage de travaux devant permettre le maintien de l'accessibilité et l'activité des commerces,*
- *comporte une intégration cohérente dans le réseau Tango ».*

En conclusion, la commission "*considérant que les réponses du maître d'ouvrage et ses explications complémentaires sont satisfaisantes et apportent tous les éléments nécessaires pour lever toute réserve sur le projet présenté*" donne un avis favorable au projet d'extension assorti des recommandations suivantes :

- *« Respecter les engagements pris auprès des commerçants en ce qui concerne la réalisation et le phasage des travaux,*
- *Poursuivre la réflexion et présenter des propositions sur le stationnement des cars et les parkings de rabattement à l'occasion de l'établissement du PLD et la révision du PDU,*
- *Mettre en œuvre une politique tarifaire volontariste au profit des usagers dans les parkings en ouvrage,*
- *Engager rapidement la mise au point du projet d'extension de la ligne T1 vers le nord et une réflexion pour une extension vers le sud ».*

Au titre du permis d'aménager, la commission d'enquête a recensé 64 questions qu'elle a classées sous deux thèmes : le traitement des arbres dans le permis d'aménager (thème A) et les aménagements particuliers (thème B).

Après avoir analysé ces questions et recueilli les observations de Nîmes Métropole, la commission d'enquête considère que le permis d'aménager présenté n'appelle pas de sa part d'opposition particulière dans la mesure où le document :

- *« recueille un avis favorable l'ABF pour sa conformité aux dispositions définies par dans le cadre du PSMV de la Ville de Nîmes,*
- *n'a fait l'objet d'aucune critique de la part de l'autorité environnementale dont l'avis est réputé tacitement favorable,*
- *est parfaitement cohérent avec le projet du TCSP et porte sur l'intégralité des boulevards du tour de l'Ecusson et des places et squares qui les jouxtent,*
- *n'a pas fait l'objet de critiques de fond sur la qualité des aménagements proposés, mais a au contraire recueilli de nombreux avis favorables de*
- *la part du public sur l'intérêt de la requalification des espaces concernés,*
-

OBJET : Projet de réalisation de la première section de l'extension Nord de la ligne 1 de TCSP avec un bus à haut niveau de service (BHNS) Déclaration de projet

- *présente des aménagements utilisant des matériaux de qualité et des équipements globalement adaptés au cadre urbain en cohérence avec ceux des aménagements récemment réalisés sur la ville de Nîmes,*
- *prend en considération les intérêts des commerçants, des piétons, des cyclistes, des PMR et des autres usagers tant dans l'utilisation future des espaces concernés qu'au cours des travaux par un phasage et un calendrier calé au mieux par rapport aux besoins et aux périodes d'activités commerciales,*
- *prend en compte les observations relatives à l'alignement des arbres en remédiant aux anomalies constatées et en prenant les dispositions de nature à respecter la charte de l'arbre,*
- *permet de répondre de manière satisfaisante aux demandes relatives à la mise à disposition d'espaces suffisants pour la reconstitution des terrasses des établissements,*
- *permet de répondre favorablement à la demande formulée par les responsables de l'Hôtel des Ventes pour le maintien des conditions de son accessibilité,*
- *assure une mixité acceptable des différents usages des trottoirs et des voies de circulation sous réserve de prendre toutes les dispositions nécessaires proposées ».*

En conclusion, la commission donne un avis favorable à la mise en œuvre du permis d'aménager assorti des recommandations suivantes :

- *« Respecter les engagements pris auprès des commerçants en ce qui concerne la réalisation des travaux, la mise à disposition d'espaces pour les terrasses et la mise en œuvre de la commission d'indemnisation,*
- *Respecter l'engagement pris de ne pas procéder à l'abattage d'arbres, de se conformer à la charte de l'arbre et reprendre l'alignement des arbres au droit des 13 et 15 boulevard Gambetta,*
- *Prendre en considération les souhaits exprimés, notamment par l'Association des Paralysés de France, pour ce qui concerne la nature des revêtements des trottoirs (granulométrie), l'accessibilité à certains mobiliers urbains ou la présence d'obstacles »*

III – LES SUITES DONNEES A L'ENQUETE PUBLIQUE

1. Les recommandations de la commission d'enquête

- Au titre de la déclaration de projet :

Première recommandation : *Respecter les engagements pris auprès des commerçants en ce qui concerne la réalisation et le phasage des travaux*

Depuis juin 2014 Nîmes Métropole a engagé une démarche dont le but est, en phase travaux, d'anticiper et de déterminer les mesures à prendre et moyens à mobiliser pour réduire au maximum les nuisances provoquées par les travaux et limiter les gênes ressenties par l'ensemble des riverains du projet et l'ensemble des services publics et privés intervenant sur le périmètre du projet.

La démarche consiste à identifier, catégoriser et hiérarchiser les gênes et les nuisances, définir les mesures de réduction ou de compensation des gênes, intégrer dans les marchés de travaux les contraintes et objectifs à respecter vis-à-vis de l'environnement urbain, arrêter les modalités de concertation et d'information des riverains.

L'ensemble des nuisances et gênes est analysé : planning / phasage des travaux, circulations / stationnement / livraisons en cours de chantier, maintien des services publics, intégration des contraintes liées aux sites sensibles (commerces, églises, établissement scolaires...) et aux événements festifs et culturels, sécurité.

Les principales mesures mises en œuvre pour réduire les effets de la phase travaux sur les activités commerciales sont les suivantes :

1. Optimisation du planning des travaux : réalisation des travaux de façon simultanée pour réduire la durée de la phase chantier et donc limiter la gêne dans le temps.
2. Mise en place d'outils de communication et de concertation au travers d'un dispositif de médiation notamment : au cœur des chantiers, des médiateurs ont pour mission d'informer les riverains, usagers et commerçants des interventions à venir et de l'avancement des chantiers (des réunions d'information sur l'avancement du chantier pourront être organisées). Ces médiateurs de proximité permettent de suivre en temps réel l'impact des travaux sur les activités et d'apporter une réponse rapide aux problèmes des commerçants lors du chantier.

OBJET : Projet de réalisation de la première section de l'extension Nord de la ligne 1 de TCSP avec un bus à haut niveau de service (BHNS) Déclaration de projet

3. Mise en œuvre d'une signalétique efficace des activités et commerces aux abords du chantier.
4. Maintien des accès aux commerces.
5. Pour permettre l'approvisionnement des commerces (livraisons), des aires temporaires de livraison seront aménagées selon le principe d'encoches mobiles dans les emprises de chantier.

Deuxième recommandation : *Poursuivre la réflexion et présenter des propositions sur le stationnement des cars et les parkings de rabattement à l'occasion de l'établissement du PLD et la révision du PDU*

La ville de Nîmes a engagé en mars 2014 une réflexion globale pour l'élaboration d'un Plan Local des Déplacements (PLD).

L'objectif de ce PLD est d'établir le nouveau plan de circulation de la Ville à plusieurs horizons en fonction des projets susceptibles d'impacter le territoire communal (Contournement Ouest, Rocade Nord,...), d'accompagner les grands projets et d'apporter des solutions concrètes à l'ensemble des thématiques déplacements. Les thématiques traitées dans le PLD sont les suivantes : trafic automobile, desserte TC, stationnement, piétons, livraisons, cars de tourisme, accessibilité, sécurité.

L'échéance de réalisation de ce PLD est fixée à l'été 2015. Il fera l'objet d'une concertation dont les modalités restent à définir par la ville de Nîmes. Nîmes Métropole, en tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité, sera bien évidemment associée à la réflexion sur ce PLD.

Nîmes Métropole a engagé les premières études concernant la révision du PDU qui doit intervenir en 2017. En effet une évaluation à mi-parcours a été réalisée en 2013 et validée par le Conseil Communautaire du 16 décembre 2013. Cette dernière a confirmé la pertinence des actions engagées vis-à-vis du PDU de 2007.

Troisième recommandation : *Mettre en œuvre une politique tarifaire volontariste au profit des usagers dans les parkings en ouvrage*

Nîmes Métropole prend acte de la recommandation de la commission d'enquête.

La politique de stationnement de la Ville de Nîmes est menée de façon à favoriser la gestion de l'offre de stationnement, en particulier la rotation des véhicules sur le stationnement de surface.

OBJET : Projet de réalisation de la première section de l'extension Nord de la ligne 1 de TCSP avec un bus à haut niveau de service (BHNS) Déclaration de projet

La Ville de Nîmes a mis en œuvre un plan d'actions global relatif au stationnement qui est une composante importante de la politique de mobilité de la collectivité. Cela s'est traduit concrètement par la mise en place de systèmes de paiement modernisés (horodateur embarqué « PIAF », paiement dématérialisé « Pay By Phone ») permettant le paiement du temps de stationnement réel et améliorant le service aux usagers. Des mesures tarifaires ont également été prises pour inciter à utiliser les parkings publics telles que la première demi-heure gratuite et des forfaits plafonnés à 3€ les soirs et dimanches matins. Enfin, les résidents bénéficient d'un abonnement de stationnement sur voirie à un tarif attractif (20€ / mois, 50€ / trimestre, 150€ / an).

La Ville de Nîmes a également prévu le déploiement et le financement de 5 places « arrêt minute », qui permettront de répondre au besoin spécifique des arrêts de courte durée dans le centre-ville. Il s'agit d'une réponse innovante en terme de stationnement et dont les effets positifs ont pu déjà être appréciés rue de la République.

Quatrième recommandation : *Engager rapidement la mise au point du projet d'extension de la ligne T1 vers le nord et une réflexion pour une extension vers le sud*

Les études concernant l'extension nord – section 2 – (éco quartier Hoche université) seront poursuivies une fois que les conditions nécessaires à la future réalisation seront réunies. A ce titre la délibération prise par le Conseil Communautaire le 17 juin 2013 précise :

« ...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 réalisation de la halte ferroviaire sur la ligne Nîmes Alès permettront de mieux appréhender les interfaces entre les différents projets »

Nîmes Métropole prend acte de la recommandation de la commission d'enquête et s'engage à mener une réflexion afin d'étendre la ligne 1 de TCSP vers le Sud, en conduisant des études de niveau faisabilité et étude préliminaires dès que possible soit vraisemblablement en 2015. Pour ce faire, des levés topographiques vont être prochainement réalisés.

OBJET : Projet de réalisation de la première section de l'extension Nord de la ligne 1 de TCSP avec un bus à haut niveau de service (BHNS) Déclaration de projet

Par ailleurs, une première analyse a été menée en interne par les services de la Direction des Déplacements et de l'Organisation des Transports. Celle-ci a été présentée dès le mois de juin 2014 aux élus de la commune de Caissargues. Le Plan Local de l'Habitat de Nîmes Métropole prévoit sur cette commune, pour la période 2013-2018, la production de 513 logements. Le potentiel en termes d'emplois est de 2062. Cela démontre la pertinence d'une extension vers le sud de la ligne 1.

En outre, le secteur sud de l'agglomération nîmoise présente le long de la RD 42 et de la RD 135 un fort potentiel de rabattement des voitures particulières au bénéfice des transports collectifs.

Ces éléments mériteront toutefois d'être confortés dans le cadre de la révision du Plan de Déplacements Urbains dont la révision est prévue entre 2015 et 2017. Sur ce dernier point il convient de relever que le PDU approuvé par Nîmes Métropole en 2007 prévoit déjà la création d'une ligne forte de transports en commun avec une fréquence de 10 mn en heure de pointe.

- Au titre du permis d'aménager :

Première recommandation : Respecter les engagements pris auprès des commerçants en ce qui concerne la réalisation des travaux, la mise à disposition d'espaces pour les terrasses et la mise en œuvre de la commission d'indemnisation

Nîmes Métropole prend acte de la recommandation de la commission d'enquête.

Concernant la réalisation des travaux, la réponse vient d'être donnée suite à la première recommandation concernant la déclaration de projet.

Concernant la mise à disposition d'espaces pour les terrasses, les nouvelles infrastructures et équipements du projet vont amener une réorganisation de l'espace public du secteur de l'Ecusson.

Ainsi de nouvelles autorisations délivrées à titre précaire et révoquant seront étudiées par la Ville de Nîmes en lien avec les commerçants et en adéquation avec les aménagements créés.

OBJET : Projet de réalisation de la première section de l'extension Nord de la ligne 1 de TCSP avec un bus à haut niveau de service (BHNS) Déclaration de projet

Concernant la mise en œuvre de la commission d'indemnisation, il est proposé de mettre en place un dispositif permettant, comme pour la réalisation de la première section, d'indemniser, dans un cadre légal, à l'amiable et dans des délais beaucoup plus restreints que ceux résultant d'une procédure contentieuse, les professionnels riverains concernés par des préjudices vérifiés qui pourraient leur être causés.

Une commission d'indemnisation à l'amiable sera en conséquence créée.

Les principes d'indemnisation qui seront appliqués pour apporter des solutions au règlement des dossiers de réclamations, sont ceux fixés par la jurisprudence du Conseil d'Etat selon laquelle le préjudice indemnisable doit être anormal et spécial, matériel, direct et certain. Un soin particulier sera apporté à la composition de cette instance afin qu'elle offre toutes les garanties de sérieux et d'impartialité et qu'y soient représentées les différentes parties concernées.

Nîmes Métropole sollicitera le Président du Tribunal Administratif afin qu'il préside la commission d'indemnisation amiable qui comprendra notamment des représentants de la Communauté d'Agglomération, de la Ville de Nîmes, de l'administration fiscale et du centre de gestion agréé des métiers, commerce, industrie et agriculture du Gard.

La composition et les modalités détaillées feront l'objet d'une délibération future.

Deuxième recommandation : *Respecter l'engagement pris de ne pas procéder à l'abattage d'arbres, de se conformer à la charte de l'arbre et reprendre l'alignement des arbres au droit des 13 et 15 boulevard Gambetta*

Concernant l'abattage d'arbres, il n'est prévu aucun abattage dans le cadre du projet. Un diagnostic phytosanitaire a été engagé afin de connaître l'état des arbres, situés dans le périmètre du projet, avant d'engager tous travaux.

Concernant la charte de l'arbre, pendant tous les travaux, les arbres seront protégés du choc des outils ou des engins mécaniques.

L'organisation du chantier (plan de circulation, base de vie, stockage, ...) prendra en compte les enjeux écologiques identifiés sur le site pour limiter l'impact des travaux sur les habitats et les espèces.

Les surfaces d'emprises seront limitées au strict nécessaire et la végétation sera préservée autant que possible.

OBJET : Projet de réalisation de la première section de l'extension Nord de la ligne 1 de TCSP avec un bus à haut niveau de service (BHNS) Déclaration de projet

Les travaux seront réalisés dans le strict respect de la Charte de l'Arbre qui définit les mesures de protection à réaliser lors de travaux sur le domaine public, afin de préserver les arbres :

6. protéger le tronc de l'arbre,
7. respecter le périmètre de protection,
8. cicatrifier immédiatement toutes les plaies après rafraîchissement des déchirures,
9. réaliser les fouilles en dehors du périmètre de protection,
10. en cas d'absolue nécessité, à l'intérieur du périmètre de protection, réaliser les fouilles manuellement,
11. désinfecter les outils et le matériel ayant été utilisés dans des départements contaminés par le chancre coloré du platane,
12. laisser le chantier propre,
13. contacter la Direction Espaces Verts et Propreté de la Ville de Nîmes au moindre doute et pour tout renseignement.

Concernant l'alignement d'arbres au droit des 13 et 15 boulevard Gambetta, les travaux de déviation de réseaux qui doivent être réalisés dans le cadre du projet d'extension donneront l'opportunité à Nîmes Métropole d'intervenir sur les réseaux dont la présence n'a pas permis à la ville de Nîmes d'effectuer les replantations à l'identique. Ainsi, Nîmes Métropole sera en mesure de reconstituer l'alignement au droit des n°13 et 15 du boulevard Gambetta dans le strict respect de sa configuration d'origine.

Troisième recommandation : *Prendre en considération les souhaits exprimés, notamment par l'Association des Paralysés de France, pour ce qui concerne la nature des revêtements des trottoirs (granulométrie), l'accessibilité à certains mobiliers urbains ou la présence d'obstacles*

Nîmes Métropole prend acte des demandes émanant notamment de l'Association des Paralysés de France. Il est à noter que des réunions, tout au long des études de projet, ont pu se tenir sur le sujet lié à l'accessibilité. La prise en compte se traduit par l'aménagement des boulevards de l'Ecusson qui répond aux normes PMR en vigueur.

Les déplacements des PMR sont pris en compte en ce qui concerne notamment :

14. la répartition de l'espace public,

OBJET : Projet de réalisation de la première section de l'extension Nord de la ligne 1 de TCSP avec un bus à haut niveau de service (BHNS) Déclaration de projet

- 15.les matériaux (utilisation notamment de béton désactivé avec une granulométrie peu rugueuse sur les espaces circulés piétonniers),
- 16.les cheminements sur trottoir,
- 17.les traversées,
- 18.les accès aux quais du BHNS,
- 19.l'aménagement des quais du BHNS,
- 20.le matériel roulant,
- 21.les signaux sonores,
- 22.les stationnements,
- 23.les mobiliers.

De nouvelles rencontres auront lieu avec les associations afin de s'assurer de la bonne mise en œuvre des principes évoqués.

2. La nature et les motifs des principales modifications apportées au projet au vu des résultats de l'enquête publique

Afin de répondre aux observations du public, relayées par le rapport de la commission d'enquête, Nîmes Métropole apporte les modifications suivantes au projet :

1. L'alignement des arbres des 13 et 15 boulevard Gambetta.

Une question de la commission d'enquête concerne le non alignement actuel des trois arbres plantés entre les 13 et 15 boulevard Gambetta avec les autres arbres d'alignement du boulevard :

Les travaux de déviation de réseaux qui doivent être réalisés dans le cadre du projet d'extension donneront l'opportunité à Nîmes Métropole d'intervenir sur les réseaux dont la présence n'a pas permis à la ville de Nîmes d'effectuer les replantations à l'identique. Ainsi, Nîmes Métropole reconstituera l'alignement au droit des n°13 et 15 du boulevard Gambetta dans le strict respect de sa configuration d'origine.

Le projet est ainsi modifié pour prendre en compte cet alignement.

Un plan de principe est fourni en annexe N°1.

OBJET : Projet de réalisation de la première section de l'extension Nord de la ligne 1 de TCSP avec un bus à haut niveau de service (BHNS) Déclaration de projet

2. La perspective de la porte Auguste

Une question de la commission d'enquête porte sur la perception complète de la porte Auguste depuis la place des Carmes. Le projet présenté propose l'ajout un arbre qui masque très légèrement la perspective.

Le projet mis à l'enquête prévoit le maintien de la perspective de la porte Auguste depuis la place des Carmes. Toutefois pour que la vision, depuis la place, ne soit gênée par aucun obstacle, il est décidé que trois arbres seront plantés par le projet au lieu des quatre prévus initialement.

La représentation de la nouvelle perspective, est fournie est annexe N°2.

3. La desserte de l'Hôtel des ventes

Une question de la commission d'enquête concerne la desserte de l'hôtel des ventes. En effet les aménagements du square Antonin et les modifications de circulation proposés rendent son accès difficile. Le maintien des dispositions actuelles en matière de circulation pour l'accès à l'Hôtel des Ventes est demandé par la commission d'enquête.

Le projet est modifié de la façon suivante :

Il est proposé une adaptation locale du plan de circulation envisagé dans le cadre du projet pour tenir compte des problématiques liées à l'activité de l'Hôtel des ventes.

La proposition consiste dans un premier temps à entériner l'inversion de la rue du Grand Couvent. En effet, il convient de ne pas multiplier les débouchés de voies sur la plate-forme du BHNS pour ne pas obérer ses performances.

Dans un second temps, le sens de circulation de la rue de l'Agau sera maintenu entre la rue Auguste et la rue du Grand Couvent, et inversé entre la rue du Grand Couvent et la rue Guizot où les véhicules débouchent à destination du boulevard Gambetta.

L'accès à l'Hôtel des Ventes s'effectuera donc par la rue de l'Agau à partir de la rue Auguste comme aujourd'hui.

Parallèlement, il est proposé de créer une aire de livraisons rue Auguste au droit du square Antonin pour accueillir les différentes livraisons dont celles de l'Hôtel des ventes, en lieu et place des 3 emplacements pour véhicules électriques.

Les précisions sont apportées en annexe N°3.

Une observation du public nécessite également une adaptation mineure.

4. Place de livraison au droit de l'établissement « le cerf à moustache »

Le recensement des commerces s'est déroulé jusqu'à la fin de l'année 2013, date à laquelle le dossier d'enquête a été clôturé. Les projets d'aménagements ont donc été établis sur cette base. Or il s'avère que l'établissement « le cerf à moustache » a ouvert son commerce postérieurement à cette date. Du fait de l'absence de cette information, le projet prévoit un emplacement « livraison » au droit de ce commerce. Afin de prendre en compte cet état de fait il est prévu de déplacer la place réservée aux livraisons de quelques mètres, ce qui permet de libérer une surface de terrasse. Les précisions sont apportées en annexe N°4.

IV – MOTIFS ET CONSIDERATIONS JUSTIFIANT L'INTERET GENERAL

L'opération d'extension de la ligne T1 de BHNS 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 (Ecusson) 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 BHNS, 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.

4.1 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 schéma de développement du réseau de transports en commun du PDU s'organise autour de deux lignes fortes de TCSP : les lignes T1 et T2. Le Conseil Communautaire de Nîmes Métropole a approuvé le 30 septembre 2004 la réalisation d'un projet de TCSP composé de deux axes : T1 sur l'axe Nord Sud et T2 sur l'axe Est Ouest.

En accord avec ces principes, Nîmes métropole prévoit donc une restructuration importante du réseau de transport en commun (TC) avec à terme la mise en place d'un réseau de bus maillé et organisé autour de ces deux axes structurants.

Cette restructuration répond aux objectifs suivants :

5. Adapter l'offre aux besoins

1. Hiérarchiser l'offre entre les lignes structurantes, complémentaires, de desserte fine, périurbaines et scolaires ;
2. Proposer une offre attractive et performante pour desservir les générateurs et projets d'agglomération ;
3. Avoir un traitement équitable du territoire notamment au regard du coût de la desserte par rapport au potentiel.

OBJET : Projet de réalisation de la première section de l'extension Nord de la ligne 1 de TCSP avec un bus à haut niveau de service (BHNS) Déclaration de projet

6. Améliorer les performances du réseau
 1. S'assurer de liaisons attractives entre les principaux générateurs, les principales communes et les quartiers importants ;
 2. Améliorer les temps de parcours par le choix des tracés de lignes et par des aménagements de voirie ;
 3. Supprimer les itinéraires dédoublés.
7. Faciliter l'accès au réseau
 1. Améliorer la simplicité et la lisibilité des itinéraires et des horaires ;
 2. Ne plus centrer le réseau autour d'un seul point (Feuchères / Gare) ;
 3. Renforcer le maillage et la complémentarité des modes (points de connexions, pôles d'échanges, qualité des correspondances) ;
 4. Mieux relier les centralités périphériques (itinéraires plus directs et plus lisibles).

4.2 Un projet TCSP

Le ministère de l'écologie du développement durable et de l'énergie donne la définition suivante pour un BHNS :

« Le Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) est un TCSP caractérisé par un véhicule routier répondant au code de la route (limité à 24,50m en longueur). Par une approche globale (matériel roulant, infrastructure, exploitation), le BHNS assure un niveau de service continu supérieur aux lignes de bus conventionnelles (fréquence, vitesse, régularité, confort, accessibilité) et s'approche des performances des tramways français. Le bus est ici considéré dans sa conception la plus large. Il peut être guidé (guidage matériel ou immatériel) ou non guidé, à motorisation thermique, électrique ou hybride Plus précisément dans l'appel à projet Grenelle 2 un projet de bus à haut niveau de service (BHNS) est une opération dont le tracé dans les secteurs où les conditions de circulation sont les plus difficiles est réalisé en site propre. La priorité aux feux de circulation doit être recherchée sur le reste du tracé. Il doit constituer une unité fonctionnelle autonome, caractérisée par l'unité et la continuité du niveau de service offert sur toute la longueur de la ligne (système d'exploitation, fréquence, régularité, capacité, etc.), avec l'objectif d'assurer notamment une vitesse commerciale du service particulièrement attractive pour l'utilisateur »

De plus le CERTU donne à son tour la définition d'un TCSP :

« On entend par transport collectif en site propre (TCSP), un système de transport public utilisant majoritairement des emprises affectées à son exploitation. L'approche « système » repose sur 3 composantes et leur articulation :

- 8. L'infrastructure (plate-forme, stations, ...)* ;
- 9. Le matériel roulant ;*
- 10. Les conditions d'exploitation (modalité de circulation, système d'aide à l'exploitation, information voyageur,...) »*

Le système de transport mis en place par Nîmes Métropole répondant à toutes ces caractéristiques, il peut donc prétendre à l'appellation BHNS (et donc TCSP).

4.3 Une approche « caméléon » des aménagements

Dans le contexte particulièrement riche et chargé d'histoire de la ville de Nîmes et plus particulièrement de l'Ecusson, le BHNS se greffe sur le tour de l'Ecusson avec douceur. L'objectif est de faire du BHNS, l'un des équipements majeur de la ville, en veillant à son insertion dans le tissu urbain.

Nîmes possède sa propre identité particulièrement empreinte par les vestiges et les monuments mais aussi par quelques événements architecturaux plus contemporains. Ainsi, le parcours du BHNS s'insère en améliorant l'existant mais sans marquer les lieux. De plus, la préservation de cette identité propre à la ville de Nîmes passe aussi par la conservation des alignements d'arbres.

C'est pour toutes ces raisons que le BHNS et ses équipements ne doivent pas entrer en compétition avec les autres éléments par une identité trop marquée, c'est le concept « caméléon » avec :

11. un revêtement du site propre de même nature que celui de chaussée afin de ne pas marquer de laniérage,
12. des limites séparatrices de la voie (Gabarit Limite d'Obstacle) identifiées par des marquages en peinture et non des bordures en pierre afin de garantir une réversibilité ou évolution des aménagements,
13. des quais qui s'insèrent entre les arbres existants afin d'en minimiser l'impact visuel.

4.4 Une réhabilitation des boulevards et des places de l'Ecusson

Dans le cadre du projet transport, financé par Nîmes Métropole, la réhabilitation des boulevards sera effectuée de façade à façade. L'ensemble des revêtements

OBJET : Projet de réalisation de la première section de l'extension Nord de la ligne 1 de TCSP avec un bus à haut niveau de service (BHNS) Déclaration de projet

proposés s'inscrit dans le vocabulaire caractéristique de la ville de Nîmes et répond à plusieurs critères :

- 14. être pérenne,
- 15. être adapté aux usages,

- 16. respecter l'héritage historique,
- 17. être conforme aux prescriptions du PSMV,
- 18. être compatible avec les aménagements connexes récents.

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

Le réaménagement des places est une opération de réhabilitation connexe à l'aménagement de la ligne de BHNS sur le tour de l'Ecusson. Dans le cadre de la convention de transfert temporaire de maîtrise d'ouvrage réalisée entre la Ville de Nîmes et Nîmes Métropole, 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.

La place des Carmes, dont l'aménagement est directement lié à la plate-forme TCSP, fera l'objet d'un financement partagé entre la Ville de Nîmes (pour la part liée au réaménagement) et la Communauté d'Agglomération Nîmes Métropole (pour la part liée au projet transport).

Les places et espaces connexes et majeurs traités sont les suivants :

- la Place de la Madeleine.
- la Place Questel.
- le square Antonin.
- le square de la Bouquerie.
- la place Saint Charles.
- la place des Carmes et les abords de l'Église Saint Baudile.
- le Square de la Couronne.

Enfin, trois espaces importants sur le tracé feront l'objet d'un traitement qualitatif spécifique :

- la liaison entre la Maison Carrée et le Carré d'Art,
- le parvis de la Coupole,
- le parvis du Grand Temple.

4.5 Un bilan socio économique favorable

Une fréquentation en forte hausse

De par la desserte de l'ensemble des zones d'attractivité de l'Ecusson, l'extension permet une augmentation très importante de la fréquentation de la ligne T1. A ce

titre l'étude d'impact démontre une progression de 70% d'utilisateurs de la ligne T1, soit environ un gain de 5000 usagers par jour.

	Trafic prévisionnel 2016	
	Période de pointe du soir	Journée
Scénario projet	3020	12 080
Scénario référence (offre actuelle)	1810	7240

Développement de la vie locale et de l'attractivité du territoire

Le projet aura un impact direct sur le logement en redonnant une nouvelle attractivité au quartier, en améliorant sa desserte via le réseau de TCSP et en aménageant des espaces publics de qualité attractifs.

L'extension T1 autour de l'Ecusson assure la desserte à moins de 500 m de 20 700 habitants pour la seule infrastructure de l'extension. A l'horizon de la mise en service de l'extension T1 autour de l'Ecusson, la ligne desservira un total de 35 700 habitants en 2016.

La ligne T1 sera accessible à 500 m par un quart de la population nîmoise et plus de 1/6 de la population de l'agglomération de Nîmes Métropole.

Un axe TCSP fort tel que la ligne T1 de BHNS, associé à un réseau restructuré performant, permet de créer des emplois supplémentaires, correspondant au développement global du système de transports publics.

Ainsi, le renforcement de l'attractivité de l'agglomération du fait de l'amélioration des performances de son système global de transports devrait renforcer sa compétitivité économique.

De surcroît, l'extension de la ligne T1 améliorera l'accessibilité aux emplois du centre-ville historique. Environ 14 000 emplois sont situés à moins de 500 m d'une station de l'extension T1. Sur l'intégralité de la ligne T1, ce seront 25 700 emplois en 2016 qui seront desservis à moins de 500m des stations soit environ 1/3 des emplois de la commune de Nîmes et ¼ des emplois de Nîmes Métropole.

OBJET : Projet de réalisation de la première section de l'extension Nord de la ligne 1 de TCSP avec un bus à haut niveau de service (BHNS) Déclaration de projet

Enfin, le BHNS améliorera la desserte des équipements publics et notamment ceux liés à la vie scolaire. En effet, plusieurs établissements sont concernés par l'extension du BHNS :

3. le lycée Alphonse Daudet,
4. l'école Saint Vincent de Paul,
5. l'université de Nîmes (site des Carmes).

Des effets positifs sur l'emploi grâce aux travaux

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

- des retombées directes pour l'économie régionale liées à l'injection d'un montant de travaux important, la plus grande part concernant les activités de génie civil et d'aménagement,
- des retombées induites et des effets d'entraînement pour les entreprises de bâtiment et génie civil, d'industrie (mécanique, construction électrique et électromécanique, matériel ferroviaire) et de services,
- et de ce fait, des créations ou des maintiens d'emplois.

Compte-tenu d'un investissement de 20,35 M€, les créations ou maintiens d'emplois attendus pour les travaux de l'extension sont donc, répartis sur toute la période du projet de :

1. 340 emplois - an directs créés ou maintenus ;
2. 170 emplois - an indirects.

L'impact positif sur les aménagements traversés

Le projet va conduire à une revalorisation des espaces publics. L'attractivité du territoire sera renforcée. Le projet aura par conséquent un impact positif sur la dynamique démographique à l'échelle du centre-ville : attraction de nouveaux ménages, croissance démographique, ...

L'amélioration globale de l'offre de transport ainsi que du cadre de vie induit par l'extension de la ligne de BHNS augmentera l'attractivité du centre nîmois et des quartiers environnants et leur dynamisme. En tant que nouveau mode de transport, le BHNS pourra ainsi jouer un rôle moteur en contribuant à l'installation de nouveaux ménages et d'activités (commerces de proximité...).

OBJET : Projet de réalisation de la première section de l'extension Nord de la ligne 1 de TCSP avec un bus à haut niveau de service (BHNS) Déclaration de projet

La requalification des espaces publics et des espaces dédiés aux piétons permet de créer un cadre urbain accueillant, qui va induire une nouvelle attractivité et une dynamique commerçante, dont les effets pourront être perçus pour l'ensemble du territoire.

La création du BHNS et les aménagements urbains et de voirie qui l'accompagneront marquent une recomposition de l'espace urbain. Le lien entre la ville et les commerces voit ses composantes redéfinies et une nouvelle accessibilité aux espaces de vente est proposée aux consommateurs.

Les activités commerciales pourront tirer parti de leur proximité avec le BHNS, s'y adapter, se refaire une image... et attirer de nouveaux clients. En effet, le passage du BHNS devant un magasin offre l'occasion d'être chaque jour « vu » par des nouveaux clients potentiels. Les axes situés aux abords de la ligne de BHNS bénéficient également d'une valorisation de l'environnement qui leur profite dans le jeu de la concurrence : espace public restructuré et agrémenté, accessibilité facilitée, ...

Outre l'effet catalyseur du BHNS sur les dynamiques commerciales existantes, la nature des activités riveraines influe toutefois sur les impacts qu'elles ressentent. Ainsi, la présence d'une station de BHNS, du fait des flux piétonniers supplémentaires qu'elle va provoquer, offrira une opportunité de développement particulièrement favorable à certains commerces de proximité.

Sur ce point la commission d'enquête « ...considère que le projet n'a aucune incidence notable sur le caractère et le charme des boulevards qui conservent l'ensemble de leur végétation. De plus, il ne modifie pas la voirie, puisqu'il n'est pas prévu de séparateur physique entre le couloir réservé au BHNS et les autres couloirs de circulation, la seule modification portant rétrécissement de la chaussée pour écarter les bordures de trottoirs des pieds des arbres. Par ailleurs, la reprise des trottoirs, y compris avec inscription de bandes cyclables, avec des matériaux de meilleure qualité que les revêtements bitumineux actuels, ne devrait qu'améliorer l'esthétique d'ensemble.

Enfin, la suppression des places de stationnement de surface en continu le long des trottoirs pour créer le couloir du TCSP, et en réinsérant un certain nombre dans des espaces moins visibles, paraît de nature à améliorer la perception générale de l'environnement architectural des boulevards. »

Un gain de temps pour les usagers

Les usagers des transports collectifs, avec la mise en service de l'extension T1 et la restructuration du réseau de bus urbain, obtiendront :

1. des gains de temps sur leurs déplacements, une connexion plus efficace avec l'ensemble des systèmes de transports collectifs, urbains, départementaux et ferroviaires,
2. une garantie de meilleure régularité (pas d'embouteillage, réduction des temps d'attente à l'arrêt) que dans le cas d'une utilisation d'un mode routier, collectif ou individuel,
3. une meilleure fréquence de passage, en semaine et le soir notamment, mais aussi les samedis,
4. une vitesse et un confort accrus, une amplitude de fonctionnement des transports encore améliorée pour les usagers de l'extension de la ligne de BHNS.

Les types d'usagers qui bénéficieront d'un avantage à la mise en service de l'extension du T1 sont :

- les « anciens usagers » des transports collectifs (usagers déjà présents sur le système de transports collectif en situation de référence) par réduction de leur temps de parcours moyen ; en effet l'extension de la ligne T1 autour de l'Ecusson permet à l'ensemble des usagers de la section existante de se rendre sans correspondance aux différentes zones d'attractivités du centre-ville historique.
- les « nouveaux usagers » des transports collectifs, usagers issus du report de la voiture sur le système de transport en commun et induits par l'offre nouvelle et l'attractivité accrue. Les nouveaux usagers bénéficient d'une liaison directe à l'ensemble de la ville historique depuis l'ensemble de la ligne T1 actuelle. Les nouveaux usagers correspondent à environ 2% de l'ensemble des usagers des transports en commun à l'horizon de l'extension T1.

Le total des gains de temps pour les usagers (actuels et nouveaux) des transports en commun s'élève à 64 000 heures par an en 2016 et 89 000 heures par an en 2018.

OBJET : Projet de réalisation de la première section de l'extension Nord de la ligne 1 de TCSP avec un bus à haut niveau de service (BHNS) Déclaration de projet

Coût prévisionnel 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.

Sur le coût la commission d'enquête « ...admet que les prescriptions résultant du PSMV et de l'ABF conduisent à un renchérissement du coût des aménagements par l'utilisation de matériaux particuliers (pierres) ou de mobiliers urbains spécifiques. Elle considère que le projet prend effectivement en compte un souci d'économie en privilégiant l'utilisation de matériaux moins onéreux partout où cela est possible »

De plus il est à noter que le coût du projet est dans la fourchette indicative présentée par le CERTU. Les projets d'Agglomération de taille équivalente pour un projet BHNS sont également très généralement dans ce même intervalle financier sans que les surfaces à traiter soient aussi conséquentes. D'une façon plus large *« La commission d'enquête prend acte de cet élément de comparaison de coût avec un équipement de même nature bien que portant sur un tracé beaucoup plus étendu et non sur un secteur limité à un centre ville et dans des conditions d'insertion différentes. »*

Un taux de rentabilité interne (TRI) de l'opération favorable

Rapporteur :

T-D N° 2014 - 07 - 001

OBJET : Projet de réalisation de la première section de l'extension Nord de la ligne 1 de TCSP avec un bus à haut niveau de service (BHNS) Déclaration de projet

Coûts / Gains	K€₂₀₁₂ H.T.
Coûts d'investissement (y compris investissement de 2 véhicules)	-21 750
Gain annuel d'exploitation	663
Gains de temps des usagers actuels des TC et des nouveaux usagers des TC dont report modal	988
Moindre utilisation de la voiture	169
Entretien voirie	7
Économie stationnement (non pris en compte)	0
Environnement	62
Décongestion (non pris en compte)	0

Le calcul des indicateurs socio-économiques sur une période de 30 ans conduit aux résultats suivants :

Taux de rentabilité interne (TRI)	8.1 %
Bénéfice actualisé au taux de 4,0 %	14 M€
Taux de rentabilité immédiate	7.1 %

Le taux de rentabilité interne atteint est de 8,1%. Celui-ci est supérieur à 4%, le projet est donc socio-économiquement rentable

4.6 Un bilan environnemental positif

Un bilan carbone positif

Le Bilan Carbone, présenté dans l'étude d'impact, est positif en raison de la baisse des émissions de GES induite par le report modal attendu et la restructuration du réseau menée en parallèle de la mise en service du BHNS qui permet une économie de véhicules.kilomètres sur le périmètre étudié. Ainsi le gain est d'environ 6 300 T éq.CO2 au bout de la période de retour de 30 ans.

La qualité de l'air légèrement améliorée

Les mesures et modélisations de la qualité de l'air réalisées par AIR Languedoc-Roussillon et dont la synthèse a été intégré à l'étude d'impact, ont démontré que

OBJET : Projet de réalisation de la première section de l'extension Nord de la ligne 1 de TCSP avec un bus à haut niveau de service (BHNS) Déclaration de projet

les avantages en terme de réduction n'étaient pas suffisamment significatifs pour être quantifiés.

Le projet de BHNS contribuera néanmoins à la diminution des concentrations moyennes annuelles et des concentrations horaires maximales de polluants gazeux en 2025 par rapport à la situation actuelle. Ces effets positifs sur la pollution atmosphérique résultent de la réduction des émissions de polluants automobiles liés au report d'automobilistes vers les transports en commun pour tout ou partie de leur parcours (parcs relais), de la diminution du nombre de kilomètre en bus sur l'agglomération et de la diminution des émissions d'un système BHNS de dernière génération vis-à-vis d'un système bus plus anciens.

De plus il est à noter que Nîmes Métropole souhaite s'orienter vers des solutions alternatives de motorisation.

Sur ce point la commission d'enquête « *prend acte également de la volonté d'orienter ses futurs investissements vers d'autres types de motorisation.* »

Un environnement sonore légèrement amélioré

L'extension de la ligne T1 améliorera, à court comme à long terme, l'environnement sonore des quartiers traversés dans la mesure où il participe à la réduction du trafic automobile et limite le nombre de passage de bus. Les mesures des émissions sonores, dont une synthèse est présentée dans l'étude d'impact, ont démontré de légères variations, voire une légère diminution des nuisances sonores à terme. On ne constate à aucun endroit une augmentation significative qui aurait un caractère aggravant d'un point de vue acoustique.

4.7 Un impact sur la circulation maîtrisé

Le projet d'extension de T1 aura un impact limité sur les conditions de circulation routière du tour de l'Écusson et sur les voiries aux alentours tel que démontré dans l'étude d'impact. En effet, le maintien des deux voies de circulation sur la presque totalité de l'extension du BHNS, à l'exception de la section entre les trémies du parking Coupole, les modifications mineures du plan de circulation et la stratégie de régulation proposée permettent de garder une bonne capacité routière. Toutefois, localement et occasionnellement, en période de pointe la fluidité d'écoulement du trafic pourra être dégradée sur certains secteurs de l'Écusson (rue de Condé,

OBJET : Projet de réalisation de la première section de l'extension Nord de la ligne 1 de TCSP avec un bus à haut niveau de service (BHNS) Déclaration de projet

boulevard Gambetta en amont de la trémie du parking Coupole, square de la Bouquerie et accès à la rue Cité Foulc).

La stratégie de régulation mise en place autour de l'Écusson permettra :

1. d'écouler globalement les trafics routiers futurs, malgré une légère dégradation des remontées de files en heures de pointe,
2. de garantir la priorité absolue au BHNS malgré la mixité avec les cycles et quelques lignes de bus urbains,
3. de garantir une bonne vitesse commerciale pour certaines lignes de bus urbaines empruntant la plateforme BHNS,
4. de maintenir une vitesse commerciale performante pour les lignes de bus urbaines circulant en sens antihoraire de l'Écusson,
5. de garantir une sécurisation des traversées piétonnes et cycles par la gestion à feux des carrefours et d'optimiser leur temps d'attente aux carrefours.

Sur ce sujet la commission d'enquête « *prend acte de ces précisions concernant les prévisions de circulation résultant de simulations qui lui paraissent crédibles.* »

4.8 Une prise en compte des enjeux locaux et de l'environnement en phase chantier et exploitation

Concernant les enjeux locaux

Afin d'intégrer les contraintes chantier qui peuvent être ressenties par l'ensemble des acteurs de l'environnement chantier (riverains, commerçants, ...), Nîmes Métropole a engagé une démarche rigoureuse depuis juin 2014 en plus des mesures présentées dans l'étude d'impact. Son objectif est de mettre au point des outils et des méthodes permettant de mieux faire accepter les chantiers en site urbain par la recherche de la « furtivité ».

Le Cahier des Contraintes Fonctionnelles de Chantier (CCFC), annexé aux Cahier de Clauses Administratives Particulières (CCAP) des différents marchés, intègre les conclusions de cette démarche afin de les imposer comme données d'entrée aux entreprises de travaux.

A ce propos la commission d'enquête précise « *La réponse apportée met en avant des conséquences positives escomptées pour les commerces par la requalification des espaces urbains autour de l'Écusson : nouvelle clientèle potentielle, meilleure accessibilité, embellissement de l'environnement des commerces. Elle fait ressortir toutes les dispositions envisagées pendant la phase travaux considérée comme*

OBJET : Projet de réalisation de la première section de l'extension Nord de la ligne 1 de TCSP avec un bus à haut niveau de service (BHNS) Déclaration de projet

pénalisante pour leur activité. Des engagements sont pris pour réduire leur impact. », De même « La commission prend note du souci émis par le maître d'ouvrage de réduire au maximum les inconvénients dus aux travaux »

Concernant les mesures prise en faveur de l'environnement

Plusieurs mesures sont prises afin de prendre en compte l'aspect environnemental du chantier.

- Les dossiers de consultation des entreprises comporteront des exigences particulières en matière de protection de l'environnement durant la phase chantier comme indiqué ci-dessus,
- Les entreprises titulaires des travaux fourniront :
 - o un Plan de Respect de l'Environnement (PRE) dans lequel elles s'engagent sur les moyens à mettre en œuvre,
 - o un Schéma Organisationnel du Plan de Respect Environnement (S.O.P.R.E.), qui présente les moyens et méthodes qu'elles se proposent de mettre en œuvre pour le respect des exigences environnementales,
- Des pénalités seront prévues en cas de manquement aux obligations environnementales prévus dans les marchés,
- Une personne dédiée au bon respect des prescriptions environnementales sera affectée à temps plein sur le chantier.

En annexe N°5 de la présente figure le détail de l'ensemble des impacts et mesures tant en phase chantier qu'en phase exploitation ainsi que les modalités de suivi de ces mesures.

V – BILAN COÛT AVANTAGES

L'analyse entre les inconvénients et les avantages du projet met clairement en évidence son intérêt général.

Au titre des avantages, le projet permet d'apporter une réelle alternative à l'usage de la voiture, en centre-ville. La requalification des places et des espaces permet d'apaiser le tour de l'Ecusson tout en permettant de créer un réel lien entre le cœur de l'Ecusson et les quartiers périphériques.

Le bilan socio économique, et particulièrement le taux de rentabilité interne (TRI), est très largement favorable (8,1%) car très au-delà des 4% considéré comme le seuil de rentabilité minimum des projets.

Le bilan environnemental est également favorable, et plus particulièrement le bilan carbone. Le bilan sonore et pollution sont également positifs même si les résultats sont plus modestes.

Au titre des inconvénients il est à noter que la circulation pourra ponctuellement (trémie coupole) être dégradée lors des heures de pointes. Cependant la stratégie de régulation mise en place permettra de maintenir en bon écoulement général sur les boulevards.

Enfin, ainsi que le constate la commission d'enquête, et pour répondre à une grande partie des remarques du public, le coût est jugé conforme à un projet BHNS. De plus il est fait remarquer par la commission qu'une partie du coût est lié au secteur sauvegardé dans lequel s'inscrit le projet mais également que des pistes d'économies ont été recherchées par la collectivité partout où cela était possible.

2. ASPECTS JURIDIQUES

La déclaration de projet est régie par l'article L126-1 du Code de l'Environnement

3. ASPECTS FINANCIERS

Sans objet

Rapporteur :

T-D N° 2014 - 07 - 001

OBJET : Projet de réalisation de la première section de l'extension Nord de la ligne 1 de TCSP avec un bus à haut niveau de service (BHNS) Déclaration de projet

Après avis de la commission,

Il est donc demandé :

ARTICLE 1 : Pour tous les motifs précédemment évoqués et considérant :

- le dossier d'enquête unique au titre de la déclaration de projet et du permis d'aménager,
- l'étude d'impact présentant un bilan socio économique et environnemental positif et l'absence d'observation de la part de l'Autorité Environnementale,
- les observations du public et l'avis favorable sans réserve de la commission d'enquête au titre de la déclaration de projet et du permis d'aménager,
- la pertinence technique et économique qui confirme l'intérêt général du projet

déclarer d'intérêt général le projet d'extension nord – section 1 – de la ligne T1 de BHNS.

ARTICLE 2 : approuver le projet modifié au vu de l'enquête publique, dans les conditions ci-dessus exposées.

ARTICLE 3 : prendre acte des conclusions et recommandations de la commission d'enquête dans les conditions ci-dessus exposées.

ARTICLE 4 : autoriser Monsieur le Président ou son représentant, à faire tous actes nécessaires à la poursuite de la réalisation du projet et à signer tout document relatif à cette affaire.

ARTICLE 5 : s'engager sur la mise en œuvre des mesures et leur suivi tel que figurant en annexe N°5

Le Président de Nîmes Métropole

Yvan LACHAUD