

Département du Gard  
Communauté d'agglomération de  
Nîmes Métropole

Projet de TCSP  
Transport Collectif en Site Propre  
Ligne 1 – Axe Nord Sud

## **ENQUÊTE PUBLIQUE**

Suivant Arrêtés Communautaires  
des 13 avril et 3 juin 2010

Ouverte dans les locaux de la Communauté  
d'Agglomération de Nîmes Métropole  
3 rue du Colisée  
du 17 mai au 2 juillet 2010

## **RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR**

### **AVIS MOTIVE ET CONCLUSION**

Etabli à Générac, le 24 août 2010

Par le Commissaire Enquêteur  
Léon GRZESKOWIAK

## SOMMAIRE

<b>1</b>	<b>GENERALITES.....</b>	<b>4</b>
1.1	PREAMBULE : .....	4
1.2	OBJET DE L'ENQUETE : .....	4
1.3	CADRE JURIDIQUE : .....	4
1.4	COMPOSITION DU DOSSIER D'ENQUETE : .....	5
1.5	HISTORIQUE. EVOLUTION DU PROJET : .....	6
<b>2</b>	<b>NATURE ET CARACTERISTIQUES DU PROJET.....</b>	<b>8</b>
2.1	CARACTERISTIQUES GENERALES DU PROJET : .....	8
2.1.1	<i>Principes d'insertion</i> : .....	8
2.1.2	<i>Les concertations</i> : .....	9
2.1.3	<i>Tracé de la ligne</i> : .....	10
2.1.4	<i>Le choix du mode de transport</i> : .....	10
2.1.5	<i>Le choix du corridor</i> : .....	10
2.1.6	<i>Les parcs relais</i> : .....	10
2.2	COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LE PDU : .....	10
2.3	IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT : .....	11
2.3.1	<i>Archéologie</i> : .....	11
2.3.2	<i>Risque inondable</i> : .....	11
2.3.3	<i>Les nuisances sonores</i> : .....	12
2.3.4	<i>Les eaux pluviales</i> : .....	12
2.3.5	<i>Les espaces verts</i> : .....	12
2.3.6	<i>Impacts en phase chantier</i> : .....	12
<b>3</b>	<b>ORGANISATION PREPARATION ET EXECUTION DE L'ENQUÊTE.....</b>	<b>13</b>
3.1	ORGANISATION ET PREPARATION DE L'ENQUETE .....	13
3.1.1	<i>Désignation du commissaire enquêteur</i> : .....	13
3.1.2	<i>Arrêté communautaire d'ouverture d'enquête</i> : .....	13
3.1.3	<i>Etablissement du dossier d'enquête publique</i> : .....	13
3.1.4	<i>Siège de l'enquête publique</i> : .....	14
3.1.5	<i>Permanences du commissaire enquêteur</i> : .....	14
3.1.6	<i>Entretiens</i> : .....	14
3.2	EXECUTION DE L'ENQUETE : .....	14
3.2.1	<i>Publicité dans la presse</i> : .....	14
3.2.2	<i>Affichage de l'avis d'enquête</i> : .....	15
3.2.3	<i>Registres d'enquête mis à la disposition du public</i> : .....	15
3.2.4	<i>Clôture de l'enquête</i> : .....	15
3.2.5	<i>Attestations d'affichage</i> : .....	15
3.3	REUNION PUBLIQUE : .....	15
3.4	BILAN DES OBSERVATIONS DU PUBLIC : .....	16
3.4.1	<i>Participation du public</i> : .....	16
3.4.2	<i>Pétitions</i> : .....	16
3.4.3	<i>Les avis du public</i> : .....	16
3.4.4	<i>Irrégularités constatées dans l'utilisation des lettres type</i> : .....	17
3.4.5	<i>Avis des associations, groupes ou comités de quartier</i> : .....	17
<b>4</b>	<b>OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR .....</b>	<b>19</b>
4.1	DEROULEMENT DE L'ENQUETE : .....	19

4.2	INFORMATION DU PUBLIC :.....	19
4.3	ACCUEIL DU PUBLIC :.....	19
4.4	PARTICIPATION DU PUBLIC :.....	20
4.5	LEGALITE DE L'ENQUETE PUBLIQUE :.....	20
4.6	LE DOSSIER D'ENQUETE : .....	21
4.7	CONSULTATION DU PUBLIC PAR LES ASSOCIATIONS : .....	21
4.8	REUNION PUBLIQUE DU 25 JUIN 2010 :.....	21
4.9	THEMES D'OBSERVATIONS RECURRENTES :.....	23
4.9.1	<i>La non desserte de la gare : .....</i>	<i>23</i>
4.9.2	<i>Le choix du passage par la rue de la République :.....</i>	<i>26</i>
4.9.3	<i>Les répercussions du TCSP sur le trafic du giratoire du Colisée :.....</i>	<i>27</i>
4.9.4	<i>L'insuffisance de capacité des parcs relais.....</i>	<i>30</i>
4.9.5	<i>Coût élevé du projet, non maîtrisé :.....</i>	<i>30</i>
4.9.6	<i>Le financement aléatoire du projet :.....</i>	<i>32</i>
4.9.7	<i>Autres observations générales : .....</i>	<i>33</i>
4.9.8	<i>Observations à caractère localisé ou personnalisé :.....</i>	<i>37</i>
4.9.9	<i>Observations formulées par les associations :.....</i>	<i>49</i>
<b>5</b>	<b>RECOMMANDATIONS ET PROPOSITIONS .....</b>	<b>96</b>
5.1	RECOMMANDATIONS DU PUBLIC .....	96
5.2	RECOMMANDATIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR :.....	96
5.3	PROPOSITIONS DU PUBLIC :.....	96
<b>6</b>	<b>CONCLUSION ET AVIS MOTIVE .....</b>	<b>98</b>
6.1	OBJET DE L'ENQUETE : .....	98
6.2	DOSSIER D'ENQUETE : .....	98
6.3	NATURE ET CARACTERISTIQUES DU PROJET :.....	98
6.4	CONCERTATIONS PREALABLES :.....	98
6.5	L'ENQUETE PUBLIQUE : .....	99
6.6	OBSERVATIONS DU PUBLIC.....	99
6.7	ANALYSE OBJECTIVE DU PROJET : .....	100
6.8	SYNTHESES DES OBSERVATIONS DU PUBLIC ET DES ASSOCIATIONS : .....	100
6.9	AVIS MOTIVE .....	102
6.10	CONCLUSION :.....	103
<b>7</b>	<b>ANNEXES.....</b>	<b>105</b>

# 1 GENERALITES

## 1.1 Préambule :

La mobilité générale et la part de la voiture sur l'ensemble des déplacements ne cesse de croître, en induisant de plus en plus de nuisances telles que le bruit, la pollution, l'insécurité routière mais aussi la dégradation de l'ambiance urbaine.

Dès sa création, la Communauté d'Agglomération de Nîmes Métropole (CANIM) en a fait le constat et considéré que la politique de transport devait changer d'orientation et mieux concilier l'usage des différents modes en rendant notamment les transports collectifs plus attractifs. Ce changement d'orientation a été traduit au travers des objectifs du PDU qui fixent entre autres :

- De réexaminer radicalement l'organisation des transports collectifs en proposant la mise en place d'axes structurants en site propre et en développant l'offre de service de manière articulée entre les réseaux.
- D'encourager de nouvelles pratiques de déplacements afin de modérer la croissance du trafic automobile et de développer la complémentarité entre les modes.
- De confronter l'attractivité de l'Agglomération en améliorant son accessibilité

Dans ce contexte la CANIM a entrepris plusieurs actions d'amélioration des conditions de circulation des transports en commun. Ces actions portent notamment sur la création du réseau d'agglomération, la mise en place de lignes de transport collectif en site propre (TCSP), de lignes fortes et de parkings relais.

La présente enquête publique concerne l'aménagement de l'axe TCSP Nord-Sud reliant le Sud de l'agglomération nîmoise au centre de Nîmes (Ecusson)

## 1.2 Objet de l'enquête :

L'enquête publique concerne le projet de création de la première ligne de transport collectif en site propre Nord Sud entièrement située sur le territoire de la commune de Nîmes dont l'origine Sud se situe à la sortie de l'autoroute A54 (à proximité de la commune de Caissargues) et destinée à desservir le centre de la ville de Nîmes (Ecusson).

Le projet de TCSP Nord-Sud ne nécessite pas de faire appel à la procédure de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) (pas d'expropriation) mais à une Déclaration de Projet justifiant de son caractère d'intérêt général. Parallèlement à la présente enquête publique le projet TCSP relève d'une procédure de déclaration au titre de la loi sur l'eau.

## 1.3 Cadre juridique :

Le projet de création de la ligne TCSP Nord Sud est soumis notamment aux textes suivants :

- Loi n° 82 – 1153 d’Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982 modifiée
- Loi n° 83 -630 du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l’environnement.
- Décret n° 85 – 453 du 23 avril 1985 modifié pris pour l’application de la loi du 12 juillet 1983, susvisée.
- Le code de l’environnement et notamment les articles L.123 –1 et suivants et R.123 -1 et suivants relatifs à l’enquête publique, ainsi que les articles L.126 1 et R. 126-1 à R.126 -4 relatifs à la procédure de déclaration de projet et l’article L. 214 -2 relatif aux installations, ouvrages et activités soumis à des procédures de déclaration ou d’autorisation au titre de la loi sur l’eau.
- Délibération du Conseil Communautaire en date du 30 septembre 2004 décidant de la réalisation d’un projet de transport collectif en site propre dans le cadre d’une politique globale de déplacements sur l’agglomération de Nîmes Métropole.
- Délibération du Conseil Communautaire du 14 décembre 2006 décidant du Plan de Déplacements Urbains (PDU).

## **1.4 Composition du dossier d’enquête :**

Dossier 1 : Objet de l’enquête. Informations juridiques et administratives.

Dossier 2 : Plan de situation

Dossier 3 : Notice explicative

- Plan de l’itinéraire
- Carte de la pertinence du projet
- Plan des générateurs
- Descriptif des secteurs traversés
- Etude Semaly de faisabilité (2 tomes)
- Avant projet :
  - Présentation générale
  - Stations du TCSP
  - Dévoisement des réseaux
  - Organisation, phasage et planification des travaux
  - Gestion des déplacements
  - Structures des chaussées et trottoirs
  - Gestion des eaux pluviales
  - Eclairages et mises en lumière
  - Bâtiments des parcs relais
  - Estimation du coût des travaux

Dossier 4 : Plan général des travaux.

Dossier 5 : Etude d’impact

- Résumé non technique
- Etat initial
- Effets du projet
- Etude acoustique
- Etude phytosanitaire

Dossier 6 : Caractéristiques des principaux ouvrages

Dossier 7 : Bilan socio – économique

Dossier 8 : Appréciation sommaire des dépenses

Annexes :

- Enquête publique PDU
- Délibération enquête publique PDU
- Plan de déplacements urbains
- Délibération PDU approbation
- Délibération TCSP
- Délibération modalités de la concertation 2006
- Concertation 2006
- Délibération bilan de la concertation 2006
- Délibération des modalités de la concertation 2009
- Concertation 2009
- Bilan de la concertation 2009
- Plan du réseau TCSP, ligne 1 Nord Sud, ligne 2 Est – Ouest projetée, ligne 3 projetée, lignes fortes projetées
- Plan du réseau des transports collectifs à l'échéance de la mise en service de la ligne Nord – Sud
- Tableau des variations de surface avant et après projet
- Dossier DRAC
- Liste des intervenants et bureaux d'étude sur le dossier (Semaly, Systra, Sotec, IDE environnement, Corajoud, G + C, CETE, Altermodel...)
- Desserte gare
- Déclaration loi sur l'eau

Le dossier a été enregistré sur DVD et remis, contre émargement, aux associations l'ayant demandé.

## **1.5 Historique. Evolution du projet :**

**2002** : Création de la Communauté d'Agglomération de Nîmes Métropole

**2003** : Début des études du Plan de Déplacements Urbains

**30 septembre 2004** : Délibération du Conseil Communautaire sur la réalisation d'un projet de TCSP, lignes Nord Sud et Est Ouest. Projet adopté

**2004** : Création de la mission TCSP

**28 juin au 31 décembre 2006** : Concertation sur le premier projet de TCSP

**01 février 2007** : Bilan de la concertation. Définition d'un tracé de référence et choix du mode de transport type BHNS

**07 mai 2007** : Arrêté communautaire d'ouverture de l'enquête publique sur le projet de PDU

**06 décembre 2007** : Approbation du PDU

**2008** : Réévaluation du projet de la ligne TCSP Nord Sud

**01 avril au 30 juin 2009** : deuxième concertation sur projet modifié : évolution du projet en centre ville et prolongement au sud.

**28 septembre 2009** : Bilan de la concertation

**2009** : Consultation de différents partenaires et associations : CCI, CMA, Etat : Préfecture, Certu, DDE, Office du commerce, Conseils de quartiers, Union des comités de quartier, ASPIQ.

**2010** : Finalisation des études de projet, enquête publique et démarrage des travaux de la ligne TCSP Nord Sud et finalisation des études de faisabilité de la ligne Est – Ouest.

**13 avril 2010** : Arrêté communautaire d'ouverture de l'enquête publique, du 17 mai au 18 juin 2010.

**03 juin 2010** : Arrêté communautaire de prorogation de l'enquête publique jusqu'au 2 juillet inclus.

**25 juin 2010** : Réunion publique sur demande du commissaire enquêteur.

## 2 NATURE ET CARACTERISTIQUES DU PROJET

### 2.1 Caractéristiques générales du projet :

L'axe Nord Sud constitue l'un des deux axes principaux de desserte en transport collectif. Il traverse un parcours où se situent de nombreux équipements d'agglomération ou métropolitains. Cette opération permet d'améliorer la fluidité des déplacements et la régularité des transports urbains sur une voie pénétrante d'accès au centre de Nîmes : avenue François Mitterrand et avenue de la Liberté.

La longueur du parcours est de 9.45km. La distance A54 – Coupole est de 6km. Cette dernière distance sera parcourue en 14 minutes à la moyenne commerciale de 20km/h.

La fréquence de circulation sera de 5 minutes.

Le TCSP bénéficiera de la priorité totale aux feux sur l'ensemble de son itinéraire.

13 stations seront réparties sur l'itinéraire ; 2 parkings relais seront réalisés, l'un à l'origine de la ligne côté Caissargues, l'autre au lieu dit Parnasse.

Les stations seront équipées de systèmes d'information voyageurs.

A l'occasion de la création du TCSP les modes de transport doux seront repensés par l'aménagement d'espaces piétonniers et l'extension des pistes cyclables.

Dans le cadre du projet certaines places attenantes au tracé au niveau du secteur de l'Ecusson feront l'objet d'un réaménagement : square de la Couronne, square Bouquerie, place St. Baudille, place St. Paul, place Questel et place St. Charles.

#### 2.1.1 Principes d'insertion :

Sur la plus grande partie de l'itinéraire le BHNS circulera sur des voies dédiées. Dans de rares cas, la plateforme TCSP sera partagée avec les autres véhicules. (Ponts de chemin de fer et rue de la République).

##### *Avenue Mitterrand :*

Entre l'A54 et la station Schuman le BHNS sera en position axiale bidirectionnelle.

A partir de la station Schuman et jusque l'avenue de la Liberté il sera aussi en position bidirectionnelle mais les voies seront séparées par une bande végétalisée.

##### *Franchissement des voies ferrées :*

Les emprises disponibles étant réduites l'itinéraire du BHNS sera partagé avec les autres véhicules, mais il aura priorité aux feux tricolores.



### ***Avenue Jean Jaurès :***

Deux sites réservés unidirectionnels latéraux seront aménagés. Le BHNS circulera dans le même sens que la circulation générale et un séparateur franchissable sera implanté afin de permettre le dépassement d'un véhicule immobilisé sur la plateforme.

### ***Rue de la République :***

Le BHNS bénéficiera d'une voie réservée dans le sens Jean Jaurès – Dhuoda. Dans l'autre sens il partagera la voie avec la circulation générale.

Entre la rue Dhuoda et les Arènes le principe est inversé, la voie TCSP sera réservée dans le sens Arènes – Dhuoda et, en sens inverse, la voie sera partagée.

### ***Ecusson :***

Autour de l'Ecusson le BHNS circulera sur une voie dédiée en sens inverse de la circulation générale. La voie réservée sera élargie à 4,5 mètres autour de l'Ecusson, permettant ainsi l'accueil des cyclistes sur la plateforme.

Cette sur largeur disparaîtra au niveau des stations.

## **2.1.2 Les concertations :**

La préparation du projet de TCSP a donné lieu à deux concertations, l'une en 2006, l'autre en 2009.

### ***Concertation 2006 :***

Cette concertation publique s'est appuyée notamment sur la consultation des services de l'Etat, des services de sécurité, des associations d'usagers, des conseils consultatifs de quartiers et les principaux acteurs économiques.

Cette première concertation a donné lieu à un bilan, approuvé par le Conseil Communautaire de Nîmes Métropole, par délibération du 1er février 2007. Cette étape a permis de définir un tracé de référence pour la première ligne et de choisir le mode de transport type BHNS (Bus à Haut Niveau de Service).

### ***Concertation 2009 :***

Cette concertation s'est déroulée lorsque le dossier de TCSP est entré dans sa phase opérationnelle. Elle a porté sur des thématiques précises, motivées par l'évolution du projet sur le secteur du centre ville et sur le prolongement plus au Sud de la ligne en amont des études d'avant projet.

Les réunions de concertation ont porté majoritairement sur les principes de l'insertion du TCSP sur la rue de la République et les boulevards de ceinture de l'Ecusson.

Par délibération du 28 septembre 2009, le Conseil Communautaire de Nîmes Métropole a approuvé le bilan de la concertation préalable à la réalisation de la première ligne de TCSP de l'agglomération nîmoise.

### **2.1.3 Tracé de la ligne :**

L'origine de la ligne est située à la sortie n°1 de l'autoroute A54, au sud de l'agglomération de Nîmes.

L'itinéraire emprunte la route départementale n°42, l'avenue François Mitterrand, l'avenue de la Liberté, le Boulevard Jean Jaurès, la rue de la République, le boulevard Victor Hugo, le boulevard Gambetta et le boulevard Amiral Courbet. Ces trois derniers boulevards seront parcourus à sens unique et dans le sens opposé de la circulation automobile.

La ligne est en site propre sur 95% de son parcours.

### **2.1.4 Le choix du mode de transport :**

Le TCSP est caractérisé par la continuité de service (fréquence, régularité, capacité, vitesse commerciale). Cette qualité de service est obtenue grâce à des emprises réservées au transport collectif, inutilisables et non franchissables par les voitures particulières sur la majeure partie du tracé, mais aussi grâce au système spécifique dont il est équipé (système d'aide à l'exploitation et à l'information, équipement des stations, régulation centralisée).

Le mode de transport routier est adapté à un corridor entre 7000 et 35 000 voyageurs par jour. Le TCSP Nord – Sud générera un trafic de 10 000 voyageurs /jour. Le choix s'est donc porté sur un bus, à haut niveau de service (BHNS) : capacité élevée, nombreuses portes, accostage aux stations par guidage optique...

### **2.1.5 Le choix du corridor :**

Le corridor du tracé retenu dessert les principales zones d'activités commerciales existantes ou prévues de l'agglomération, des zones d'habitat dense et des grands projets d'aménagement engagés par la Communauté d'Agglomération et la ville de Nîmes (Arènes, Esplanade, Avenue Feuchères, Boulevard Jean Jaurès, Centre nautique Nemausa). Le TCSP en se connectant à ces multiples projets les fédèrera et en assurera le lien avec les autres pôles attractifs de l'agglomération.

### **2.1.6 Les parcs relais :**

Afin de favoriser le report modal deux parcs relais seront aménagés :

- La parc relais A54 situé à proximité de la gare de péage de l'autoroute disposera de 262 places de stationnement
- Le parc relais Parnasse situé au niveau du stade des Costières réservera 100 places de stationnement avec extension possible jusque 155 places supplémentaires.

Les parcs relais seront équipés de bâtiments d'exploitation.

## **2.2 Compatibilité du projet avec le PDU :**

Le PDU a été mis à l'enquête publique après les études préliminaires du TCSP Nord Sud.

Le rapport d'enquête dans sa conclusion a formulé la recommandation suivante :  
Poursuivre l'étude du tracé Nord Sud afin qu'il réponde mieux à l'attente des collectivités et du public et mettre en œuvre, une concertation avec les partenaires concernés et la définition des plages horaires des transports publics adaptés aux besoins de la population.

Le PDU a été approuvé par la communauté d'agglomération de Nîmes Métropole le 6 décembre 2007 :

### **Extrait :**

Par délibération du 30 09 2004 le Conseil Communautaire de Nîmes Métropole s'est engagé dans la réalisation de deux lignes TCSP.

- Une ligne Nord Sud reliant l'entrée de ville sud (secteur Costières Parnasse) au cœur de l'agglomération (Ecusson). Sa fréquence de passage sera de 8 minutes. La mise en service est prévue pour la rentrée scolaire **2009**.
- Une ligne Est Ouest

La mise en œuvre du TCSP sera accompagnée d'une restructuration de l'ensemble du réseau de bus actuel, permettant de hiérarchiser l'offre en transports collectifs en fonction des densités de populations, d'emplois et de services.

La mise en service du TCSP ne peut se concevoir que dans une approche multimodale intégrant d'une part les modes de déplacements individuels (marche à pied, vélo, deux roues motorisées, voiture particulière) et d'autre part les transports publics (réseau ferré, cars interurbains et bus urbains).

Elle doit aussi assurer une cohérence entre les lignes de TCSP et les lignes de bus.

## **2.3 Impact sur l'environnement :**

### **2.3.1 Archéologie :**

Le secteur de l'Ecusson se trouve sous l'emprise à la fois de la ville d'époque romaine et la ville d'époque médiévale.

Le secteur sud du tracé jusqu'au Parnasse touche la périphérie rurale de la ville antique et médiévale.

Même si le projet emprunte des voiries existantes il est concerné par la procédure de saisine au titre de l'archéologie préventive.

### **2.3.2 Risque inondable :**

Selon les cartes de localisation des périmètres Nîmes Cadereaux et Moyen Vistre l'ensemble du tracé du futur TCSP est soumis au risque inondable par ruissellement urbain. Il n'est pas concerné par le risque de crue du Vistre, même au niveau du parc relais A54.

### **2.3.3 Les nuisances sonores :**

Afin de mesurer l'incidence sonore le long du trajet TCSP, des mesures acoustiques ont été réalisées sur 15 points répartis le long du tracé sur une période de 24 heures.

Dans certains cas le niveau sonore dépasse 70dB (A), ce qui les classe dans la catégorie des points noirs de bruit. Ces points noirs sont identifiés principalement sur le pourtour de l'Ecusson.

### **2.3.4 Les eaux pluviales :**

Le projet est soumis à déclaration au titre de la loi sur l'eau pour le rejet d'eaux pluviales (rubrique 2550). A ce titre le Maître d'Ouvrage a déposé un dossier spécifique auprès de la Direction Inter Service de l'eau du Gard.

En période de pluie, des eaux de ruissellement seront générées sur les surfaces imperméabilisées. Le principe retenu pour la collecte des eaux est de s'appuyer au maximum sur les infrastructures de collectes déjà existantes.

L'augmentation des surfaces imperméabilisées concerne les deux parcs relais dont la surface active augmentera de 7322m<sup>2</sup> (parc relais A54) et de 5180m<sup>2</sup> (parc relais Parnasse).

Ces parcs seront dotés d'ouvrages de rétention et de régularisation des débits, avant raccordement au collecteur principal.

La rétention du parc relais A54 sera de 750m<sup>3</sup> avec débit de fuite de 9 litres seconde. Celle de Parnasse sera de 540m<sup>3</sup> avec débit de fuite de 10 litres seconde.

Les eaux pluviales subiront également un traitement par déboureur séparateur d'hydrocarbures.

Les eaux de toiture des immeubles situés en bordure des voies seront raccordées au réseau principal.

### **2.3.5 Les espaces verts :**

Le projet entraînera l'abattage de 83 arbres d'alignement dans le périmètre de l'Ecusson et de 124 arbres hors périmètre de l'Ecusson.

En compensation 687 arbres d'alignement seront plantés 139 cépées, 12 385 arbustes ou couvre sols, 13 538m<sup>2</sup> de prairies rustiques et 2700 m<sup>2</sup> de garrigue urbaine seront créés.

### **2.3.6 Impacts en phase chantier :**

Selon le dossier le chantier TCSP cherchera à perturber le moins possible la vie quotidienne des résidents et à maintenir les activités urbaines : circulation, accès aux commerces, installations assurant un service public...

Une commission d'indemnisation sera mise en place, présidée par le Président du Tribunal Administratif de Nîmes pour l'évaluation des impacts économiques.

## **3 ORGANISATION PREPARATION ET EXECUTION DE L'ENQUÊTE**

### **3.1 Organisation et préparation de l'enquête**

#### **3.1.1 Désignation du commissaire enquêteur :**

Sur demande de M. Jean Paul Fournier Président de la Communauté d'Agglomération de Nîmes Métropole, M. Jean Pierre Panazza Président du tribunal Administratif de Nîmes a désigné Léon Grzeskowiak ingénieur SNCF retraité pour conduire la présente enquête publique par ordonnance n° E 09000251/30 datée du 20 novembre 2009.

#### **3.1.2 Arrêté communautaire d'ouverture d'enquête :**

L'ouverture de l'enquête publique a été prescrite par Arrêté communautaire du 13 avril 2010 qui précise les dispositions de l'organisation et de l'exécution de l'enquête publique et les dates d'ouverture le 17 mai 2010 et de la clôture le 18 juin 2010.

Sur demande du commissaire enquêteur, une prorogation de la durée d'enquête du 18 juin au 2 juillet a été prescrite par Arrêté communautaire datée du 3 juin 2010

#### **3.1.3 Etablissement du dossier d'enquête publique :**

***Maître d'Ouvrage*** : Communauté d'Agglomération de Nîmes Métropole (Mission TCSP et Direction des Transports et Déplacements).

***Bureaux d'étude*** :

Etudes préliminaires, avant projet et PRO

Architectes : Gautier et Conquet

Systèmes : Systra

Paysagiste : Michel Corajoud

Voierie : Sotec Ingénierie

Etude d'impact : IDE Environnement

Kéδιο Conseil et Projets

STCN

***Etat*** : Intervenants :

Ministère Ecologie et Développement durable

CERTU Centre d'Etude sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les Constructions Publiques

STRMG/ Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés.

DSCR : Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière.

Ville de Nîmes : Direction voierie, espaces verts, informatique, urbanisme et service des festivités.

### **3.1.4 Siège de l'enquête publique :**

Le dossier du projet du TCSP axe Nord Sud a été déposé pendant une durée de 47 jours du 17 mai au 2 juillet 2010 inclus au siège de l'enquête publique dans les locaux de Nîmes Métropole 3 rue du Colisée Nîmes.

### **3.1.5 Permanences du commissaire enquêteur :**

J'ai assuré quatre permanences pour recevoir le public au siège de l'enquête :

Le lundi 17 mai de 9h00 à 12h00

Le mercredi 2 juin de 15h00 à 18h00

Le vendredi 18 juin de 14h00 à 17h00

Le vendredi 2 juillet de 14h00 à 17h00

Et une permanence en mairie de Caissargues

Le vendredi 25 juin de 9h00 à 12h00

### **3.1.6 Entretiens :**

**15.10.09** : Jean Luc Delauzun et Jean Luc Louis : présentation de l'avant projet du TCSP.

**18.03.10** : Jean Luc Louis, Fabienne Chirac : préparation de l'enquête publique. Examen des pièces du dossier d'enquête.

**06.05.10** : Jean Luc Louis : mise au point de la composition du dossier d'enquête. Explications détaillées du projet. Remise de 2 registres d'enquête paraphés avec pages de garde complétées.

**12.05.10** : Jean Luc Louis : remise du dossier d'enquête définitif par le chef du projet et consultation sommaire avec le commissaire enquêteur des 46 fascicules composant le dossier.

## **3.2 Exécution de l'enquête :**

### **3.2.1 Publicité dans la presse :**

L'avis d'ouverture de l'enquête publique a été publié dans le quotidien Midi Libre les 29 avril et 19 mai 2010 et dans la Gazette de Nîmes dans les éditions du 29 avril et 20 mai 2010.

L'avis de prorogation de l'enquête publique a été publié le 17 juin 2010 dans le quotidien Midi Libre et le 20 mai dans la Gazette de Nîmes.

### **3.2.2 Affichage de l'avis d'enquête :**

Il a été affiché au siège de la Communauté d'Agglomération de Nîmes Métropole, sur les panneaux de l'hôtel de Ville et sur le parcours du futur TCSP au droit de chacune des 13 stations.

L'avis de prorogation de l'enquête publique a été affiché sur les mêmes lieux, visés ci-dessus.

Les avis d'enquête ont aussi fait l'objet d'une parution sur le site Internet de la Communauté.

La permanence du commissaire enquêteur à Caissargues organisée pendant la prorogation de la durée de l'enquête a fait l'objet d'un affichage en mairie de Caissargues.

Un huissier de justice a contrôlé 2 fois l'affichage.

### **3.2.3 Registres d'enquête mis à la disposition du public :**

Les 2 premiers registres d'enquête paraphés et complétés par le commissaire enquêteur ont été déposés au siège de l'enquête le jour de son ouverture.

Le 3e registre a été déposé lors de la 3e permanence

Un 4e registre a été nécessaire pour les besoins de l'enquête le 30 juin. Il a été mis en place immédiatement le jour même par la communauté d'agglomération et paraphé par le commissaire enquêteur le lendemain.

Un 5e registre a été ouvert le dernier jour de l'enquête.

Enfin un 6e registre a été déposé en mairie de Caissargues après la signature de l'Arrêté Communautaire de Prorogation de l'enquête publique.

### **3.2.4 Clôture de l'enquête :**

Conformément à l'article 6 de l'Arrêté Communautaire du 13 avril la clôture des 5 registres d'enquête de Nîmes et de celui de Caissargues a été faite par le commissaire enquêteur à l'expiration du délai de l'enquête.

### **3.2.5 Attestations d'affichage :**

Les attestations d'affichage de Nîmes et de Caissargues sont annexées au présent rapport.

Le compte rendu d'affichage de l'huissier de justice est joint au dossier de l'enquête.

## **3.3 Réunion publique :**

La réunion publique a été demandée par les associations et quelques particuliers. Le projet du TCSP regroupé dans un dossier d'enquête publique composé de 46 fascicules totalisant près de trois mille pages, j'ai considéré que cet ouvrage imposant méritait d'être expliqué et que le public avait le droit d'être informé le mieux possible sur un projet le concernant directement. C'est pourquoi j'ai demandé à la Communauté d'Agglomération de Nîmes Métropole d'organiser cette réunion publique. M. le préfet a été informé au préalable, du déroulement de cette manifestation.

La réunion publique d'information et d'échanges s'est déroulée le 25 juin de 18h30 heures à 21.00 heures devant une quarantaine de personnes dont les représentants des principales associations.

Le compte rendu de la réunion est annexé au présent rapport.

### **3.4 Bilan des observations du public :**

#### **3.4.1 Participation du public :**

6 registres d'enquête ont été utilisés

269 personnes et 28 associations se sont exprimées soit directement sur les registres, soit par lettres déposées au siège de l'enquête ou expédiées par la poste.

32 dossiers plus ou moins importants ont été déposés totalisant 611 pages de textes.

#### **3.4.2 Pétitions :**

*Collectif Gambetta* : riverains, commerçants, usagers : 47 signatures pour demander la création d'un espace uniquement piéton pour le secteur Gambetta Nord entre la rue du Grand Couvent et la rue Guizot.

*M. et Mme. Sammut pharmacie 1 square de la Bouquerie* : 78 signatures pour une réservation de 2 places de stationnement pour les clients.

*Comité de quartier Arles Beausoleil* : 806 signatures donnant un avis défavorable : « la ligne ne dessert pas la gare, elle ne passe pas au dessus du Rond Point du Colisée et elle n'est pas en site propre rue *de la République* ».

*Union des Comités de Quartier de Nîmes Métropole* : 72 signatures donnant un avis défavorable pour les mêmes raisons exposées ci-dessus et aussi parce que le coût paraît prohibitif par rapport à l'intérêt du projet.

#### **3.4.3 Les avis du public :**

*Avis individuels consignés dans les registres d'enquête :*

Avis favorables 57 personnes

Avis défavorables 26 personnes



*Avis donnés sous forme de lettres types* diffusées par les associations ASPIQ et UCQNM plus ou moins modifiés par les requérants :  
Avis défavorables : 186

#### **3.4.4 Irrégularités constatées dans l'utilisation des lettres type :**

M. Foucher Bernard a remis 7 lettres avec des textes légèrement différents, toutes les 7 avec un avis défavorable et signées par lui.

M. et Mme Picard ont déposé 6 lettres dans les mêmes conditions

Mme Tourre Françoise a remis 4 lettres en son nom

L'UCQNM a remis 4 lettres au nom de M : Ferault Christian et 2 lettres au nom de M. Michaël Videment. M. Jacques Denis (UCQNM) a remis 10 lettres identifiées par des noms sans adresse, écrits de sa main et signées, par lui, précédée de la mention « par ordre ».

M. Méjean Bernard a remis deux lettres en son nom.

*Ces irrégularités avaient manifestement pour but d'augmenter artificiellement le nombre des avis défavorables, ce qui est condamnable et que je désapprouve vivement.*

#### **3.4.5 Avis des associations, groupes ou comités de quartier :**

##### *Associations :*

Collectif nîmois des usagers de la voie publique (CONUVP) : avis défavorable.

Union des comités de quartier de Nîmes Métropole (UCQNM) : avis défavorable.

Association pour la Sécurité des Périphériques et l'Inter communicabilité des quartiers de Nîmes Métropole (ASPIQ) : avis défavorable.

Association pour le développement des dessertes ferroviaires : avis favorable sous conditions.

Association Nîmes simplement : avis défavorable.

Association le droit au soleil : avis défavorable.

Association Parmentier Environnement : avis défavorable.

Association des commerçants, artisans et professions libérales de Montcalm : avis favorable.

Fédération Nationale et départementale des associations des usagers du transport : avis favorable.

Association Le Lien Caissarguais : pas d'avis exprimé.

Association Marguerittes autrement : avis défavorable.

##### *Groupes politiques ou syndicaux :*

Les Verts du Gard Europe Ecologie : avis défavorable

Groupe Municipal des Socialistes pour l'Union : pas d'avis exprimé

Groupe des Elus Communistes du Conseil Municipal de Nîmes avis défavorable

Elus Groupe Socialiste et Radical mairie de Nîmes : avis défavorable

Union Interfédérale des Transports CGT : pas d'avis exprimé

Comité d'Entreprise Société des Transports en commun nîmois (TCN) : pas d'avis exprimé

**Comités de quartiers :**

Les marronniers : avis défavorable.  
Villevette : avis défavorable.  
Route d'Arles Beausoleil : avis défavorable.  
Jean Jaurès : avis défavorable.  
Montcalm République : pas d'avis exprimé.  
La Gazelle Route d'Uzès : avis défavorable.  
Gambetta et routes adjacentes : avis défavorable .  
Les Charmilles : pas d'avis exprimé.

**Autres :**

Conseil Général du Gard : pas d'avis exprimé  
Conseil Régional (M. Boré) : Contestation du projet mais pas d'avis exprimé  
Chambre de Commerce et d'industrie : pas d'avis exprimé

Voir ci – dessous l'expression d'un avis favorable motivé :

*« Considérant que le projet réalise un équilibre raisonné entre son coût et les avantages dont bénéficiera le public, considérant que le projet apporte une amélioration très importante aux conditions de vie des habitants de la « Colonia Nemausus », considérant que le projet peut, par tranches successives, être agrandi aux communes réunies au sein de l'Agglo, tout en regrettant que ce projet structurant puisse être contesté par des personnes qui n'ont aucune notion du « service public », j'émet un avis très favorable à la déclaration d'utilité publique »*

Signé un vieux nîmois

Les avis défavorables sont motivés notamment par :

La non desserte de la gare  
La création de difficultés sur le trafic du rond point du Colisée par le TCSP.  
Le passage par la rue de la République  
Le coût « Prohibitif » du projet.  
Le financement « aléatoire » du projet  
La pollution par le gasoil utilisé par les bus.

## **4 OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR**

### **4.1 Déroulement de l'enquête :**

L'enquête publique s'est déroulée de manière satisfaisante sans aucun incident.

La prorogation de la durée de l'enquête s'est avérée indispensable compte tenu de l'importance et de la complexité du dossier.

L'initiative de l'enregistrement sur DVD de l'intégralité du dossier d'enquête a été judicieuse. Elle a permis aux associations de bénéficier d'un support d'étude facile à manipuler et sans frais.

L'enquête a été marquée par une très forte participation du public et des associations.

La permanence de Caissargues, ajoutée au programme de réception du public lors de la prorogation de l'enquête publique n'a fait l'objet d'aucune visite du public de Caissargues. Seul M. Jacques Denis représentant de l'association UCQNM s'est présenté pour obtenir des informations complémentaires sur le projet, ainsi que M. le Maire et son Directeur des Services, favorables au projet.

### **4.2 Information du public :**

Elle a été dense notamment en raison de l'étalement des avis d'enquête et sa prorogation sur tout le parcours du TCSP au droit des 13 futures stations. Le relais de l'information a été repris par la télévision FR3 et Midi libre qui a publié un nombre important d'articles avant et pendant l'enquête publique. L'importante participation du public est une confirmation de l'efficacité de l'information.

De plus cette information a été renforcée par la publicité réalisée par les opposants au projet, notamment l'ASPIQ et l'UCQNM.

### **4.3 Accueil du public :**

Le public a été accueilli dans la salle de réunion du Conseil Communautaire. L'importance de la surface de la salle a été un élément favorable pour recevoir le public.

Une grande table a permis d'étaler les différents fascicules du dossier d'enquête et de rendre la recherche de renseignements plus facile.

Tous les fascicules ont été numérotés dans une suite continue complétée par un répertoire de recherche.

Plusieurs tables et chaises ont été mises à la disposition du public permettant ainsi de recevoir plusieurs personnes à la fois pour consulter les dossiers.

Un agent de la Communauté de Nîmes Métropole a été chargé de répondre aux besoins des requérants : recherche du dossier demandé, mise à disposition du registre d'enquête, réception et classement des nombreux courriers reçus, mise en place le matin et rangement le soir des

pièces du dossier, sécurisation des registres d'enquête (photocopies systématiques des observations).

Toutes les tâches réservées à l'agent communautaire ont été réalisées avec compétence, minutie et discrétion.

#### **4.4 Participation du public :**

Le bilan des observations ci - avant permet de constater que le projet du TCSP a été très suivi par le public notamment par les 28 associations représentatives qui se sont manifestées au cours de l'enquête publique.

#### **4.5 Légalité de l'enquête publique :**

Le public a formulé les observations suivantes :

Il n'y a pas d'avis de la DIREN sur l'étude d'impact.

La consultation aurait dû se dérouler sur la totalité des communes de la communauté d'agglomération, soit 23 communes, étant donné que les charges financières engendrées par le TCSP concernent toute la communauté.

Dans le cadre d'une DUP il faut prouver la rentabilité du projet.

Avis du commissaire enquêteur :

Effectivement il n'y a pas d'avis de la DIREN dans le dossier d'enquête. Cependant on peut considérer que le projet ne passe pas dans une zone naturelle à protéger, qu'il n'empiète pas au-delà des emprises des routes, qu'il ne modifiera pas la nature du sol, ni son affectation, que l'impact du projet sera positif sur la pollution atmosphérique, sur la circulation des automobiles, sur le bruit, sur les espaces verts, sur les aménagements urbains et publics.

L'impact de l'enquête publique :

Les textes légaux et réglementaires disposent que l'enquête se déroule dans la ou les communes où se situe le projet à l'exception des enquêtes sur les installations classées qui sont soumises à un périmètre défini par les textes suivant l'importance de l'impact.

Rentabilité du projet :

Effectivement la notion de rentabilité du projet existe, mais il ne s'agit pas d'une rentabilité financière uniquement. Lorsqu'on fait une déviation de route par exemple il n'y a pas de recette pour compenser les dépenses.

La rentabilité minimum exigée pour un TCSP est de 6%. La ligne 1 a une rentabilité interne de 12.7% elle est donc bien dans les normes exigées.

## **4.6 Le dossier d'enquête :**

Le dossier a été présenté au public sous forme de fascicules, la plupart au format A3

Sur la demande du commissaire enquêteur le Maître d'Ouvrage a complété le dossier par celui de déclaration loi sur l'eau, bien qu'il s'agisse d'une déclaration non soumise à enquête publique.

Le public a trouvé des difficultés pour consulter le dossier jugé complexe dans sa présentation et très volumineux.

Commentaire de M. Henri Arnal président de CONUVP : « *beaucoup de fautes d'orthographe, de français...lisibilité difficile voire impossible, des légendes et des croquis trop petits, alors que par ailleurs il y a beaucoup de surfaces blanches* ».

Avis du CE :

Le projet du TCSP génère forcément un dossier important. Il est constitué de 46 fascicules totalisant 2933 feuillets.

Le découpage en fascicules permet cependant une recherche plus facile en fonction du répertoire mis à la disposition du public.

Deux résumés ont été réalisés par le maître d'ouvrage pour exprimer l'essentiel nécessaire à la compréhension du dossier : la notice explicative du projet et le résumé non technique de l'étude d'impact.

Pour ce qui concerne le commentaire de M. Arnal Henri, je suis de son avis mais dans une moindre mesure pour la lisibilité.

La lourdeur d'exploitation du DVD a été reprochée notamment par les consultants non pourvus de système informatique performant. J'estime cependant qu'il s'agit là d'une grande amélioration pour la lecture du dossier.

Enfin il est à signaler que la prolongation de 15 jours de l'enquête publique a été utile pour les associations poussant l'étude du dossier de façon exhaustive.

## **4.7 Consultation du public par les associations :**

Les deux associations ASPIQ et UCQNM, défavorables au projet, ont décidé de consulter le public en lui envoyant des lettres types de plusieurs modèles pour signature, éventuellement avec adaptation du texte et envoi au commissaire enquêteur. Le procédé est louable mais les requérants n'avaient pas le choix de l'avis qui, dans tous les cas est défavorable ou très défavorable. Cette formule a permis aux associations de récolter 186 réponses donc 186 avis défavorables. Il est à signaler toutefois que ce chiffre est très faible si on le compare aux 149120 électeurs de la communauté d'agglomération de Nîmes Métropole.

## **4.8 Réunion publique du 25 juin 2010 :**

Il n'y a pas eu de réaction post réunion à l'exception de l'UCQNM.

Par lettre du 2 juillet M. André Carrière Président de l'UCQNM présente une critique négative de cette réunion avec un certain nombre d'arguments subjectifs.

*1 - Réunion assez hallucinante*

*2 - Un Maître d'Ouvrage droit dans ses bottes ne voulant en aucun cas céder à la moindre des observations comme si son projet était le seul possible*

*3 - Nous avons l'impression que personne ne croit à ce projet.*

*4 - Tout est organisé pour pouvoir inaugurer une ligne (n'importe laquelle) avant la fin du mandat de l'actuelle municipalité*

Avis du CE :

1 - Je ne vois pas en quoi la réunion aurait elle été hallucinante. A l'issue de celle-ci plusieurs personnes m'ont témoigné de la qualité des débats, personne n'a donné un avis négatif sur le déroulement de la réunion.

2 - Les représentants du Maître d'Ouvrage MM. Jean Yves Wozniak, Vivian Mayor et Jean Luc Louis étaient présents pour informer le public sur l'état actuel d'avancement du projet et, à mon avis, ont répondu correctement aux questions posées.

3 - Il y a aussi de nombreux avis favorables de personnes qui croient au projet.

4 - Il n'y a rien d'anormal à ce qu'un maire essaye de terminer et mettre en service un gros projet avant la fin de son mandat.

La conclusion « *Nous demandons au commissaire enquêteur de vérifier en toute déontologie s'il peut accepter une utilité publique d'un projet entièrement politique sans aucun intérêt général pour la population. Peut-il accepter qu'une municipalité engage de telles sommes pour simplement se faire plaisir* »

La conclusion ci-dessus n'engage que l'UCQNM et son président. Ce genre de propos péremptaires est isolé parmi de nombreux autres avis qui ne se réfèrent qu'au projet lui-même et en font une analyse objective.

### ***Intervention de M. Carrière André au cours de la réunion publique :***

Le président de l'UCQNM a présenté un diaporama pour justifier l'avis défavorable de sa fédération.

Les raisons de l'avis défavorable sont reproduites ci-dessous :

Le TCSP a été adopté par délibération du 30 septembre 2004 par 54 voix pour, 30 voix contre et 2 abstentions. Selon l'UCQNM il est donc loin de faire l'unanimité.

Le TCSP Nord Sud ne dessert pas la gare. C'est un cas unique. Nantes et Montpellier sont cités en exemple.

Cette ligne n'est pas en site propre rue de la République.

Le financement n'est pas sincère

Le TCSP bénéficiera de subventions de l'Etat (12.26%) du Conseil Régional (1.71%) de la ville de Nîmes (22.64%).

Comment le VT pourra-t-il rembourser les emprunts ? La subvention du budget principal a déjà été augmentée de 10% entre 2009 et 2010, quel niveau devra-t-elle atteindre pour rembourser l'emprunt ?

Le coût des travaux initialement estimé à 15.5M€ est passé à 65.86M€ en 6 ans.

Les premières orientations du PDU : (à court et moyen terme) :

La mise en service des premiers parcs relais et du réseau TC associé. Il faut donc réserver les emprises foncières, ce qui n'a pas été fait.

Décisions prises par délibération de la CANIM du 30 septembre 2004 :

Le TCSP doit être la clé d'une gestion globale des déplacements et le vecteur d'une réorganisation optimisée du réseau en permettant le développement de la fréquentation et de la qualité des services sur l'ensemble du périmètre des transports urbains :

L'architecture du réseau à terme sera un réseau à 4 branches comportant un axe Nord -Sud et un axe Est -Ouest.

Phasage du projet 2006 2007 : Axe Nord -Sud - Costières Centre - Ville avec possibilité d'évoluer avec un prolongement vers le Sud. Au-delà de 2007 : Axe Est Ouest, St. Césaire – Pont de Justice donnant la possibilité d'évoluer avec un prolongement vers l'Est et l'Ouest.

*Nous n'avons toujours pas trouvé dans ce projet la moindre utilité publique, car son coût financier doit être considéré comme excessif eu égard à l'intérêt d'une opération qui améliore peut être la vitesse commerciale de 6 à 7% des voyages qui seront assurés à son achèvement par le TCSP, mais pénalisera 93 à 94% des voyages qui verront leur vitesse commerciale sérieusement réduite.*

Les réponses aux questions développées dans le Power Point ont été données par les représentants du MO au cours de la réunion et figurent dans le compte rendu de la réunion publique annexé au présent rapport.

Avis du CE :

54 voix pour et 30 contre, il me semble que c'est une confortable majorité.

La ville de Nantes est desservie par 4 lignes dont une seule dessert la gare.

Le PLU ne prévoit pas d'emplacements réservés pour les parcs relais projetés.

J'engage la ville de Nîmes à réserver les surfaces nécessaires lors de la prochaine révision du PLU.

## **4.9 Thèmes d'observations récurrentes :**

6 thèmes ont fait l'objet de nombreuses observations du public.

- La non desserte de la gare
- Le passage par la rue de la République.
- Le coût du projet, trop élevé.
- Les problèmes de circulation des automobilistes au giratoire du Colisée.
- Le financement aléatoire du projet.
- L'insuffisance de capacité des parcs relais.

### **4.9.1 La non desserte de la gare :**

Elle concerne 76% des observations du public et 68% de celles des associations

**Avis du public :**

« Comme ce fut le cas à Strasbourg, avec le projet d'arrivée du TGV, le développement des TER, un projet de Tram – Train, la gare de Nîmes achève une grande transformation. Mais alors qu'à Strasbourg comme d'ailleurs dans toutes les grandes villes qui se sont dotées d'un TCSP ces dernières années, et comme il est dans l'esprit des recommandations les plus récentes du SRADDT 2030, la première ligne dessert la gare, de façon à permettre, avec les parkings de dissuasion une véritable plateforme intermodale TER/TGV/TCSP/Route ; le projet soumis à l'enquête ignore totalement cette desserte, qui n'est prévue qu'avec la réalisation aléatoire et lointaine de la 2e ligne. C'est indéniablement une erreur de programmation. »

Claude Schweyer

« Bravo à la ville pour son engagement écologique. Même si le TCSP ne passe pas par la gare. Au fond, de la gare aux arènes il n'y a même pas cinq minutes à pied. De plus la deuxième ligne va arriver très vite et les autres transports en commun, eux, desservent très bien la gare. »

Laurence Pecheral

« La modification du tracé demandée accroît du fait de l'allongement du trajet, le montant de l'investissement, le coût d'exploitation et diminue les recettes. La FNAUT ne peut pas valider un tel réglage du curseur. Selon les résultats de l'enquête origine destinations, moins de 5% des voyageurs empruntent les lignes de bus pour aller prendre le train ».

Eric Boisseau

« Il est regrettable que la première ligne du TCSP proposée par Nîmes Métropole ne desserve pas la gare centrale et la gare routière. Il apparaît donc que ce projet de TCSP n'offre pas de réelle plus – value pour les usagers du réseau TANGO dont l'épicentre est la gare routière. Il est aussi certain qu'un usager gardois (hors agglo) utilisera très peu le TCSP sachant que la majorité des lignes interurbaines (réseau Edgard) converge vers la gare routière. Il en va de même, bien sûr, pour l'usager régional et/ou national. »

Conseil Régional du Gard.

« La non desserte de la gare est un véritable handicap pour cette ligne qui gagnerait et en attractivité et en efficacité si elle se réalisait. Or et ce malgré de nombreuses remarques formulées lors de la phase de concertation et lors de l'enquête publique relative à la requalification de l'Avenue Feuchères, il faut bien reconnaître qu'il n'a pas été tenu compte des observations faites puisque rien n'a été modifié sur cet aspect du projet par rapport au projet initial ». CE de la Société de transports en Commun Nîmois (STCN).

Serge Lantin

Réponse du Maître d'Ouvrage :

A partir de juin 2012 (mise en service de TCSP ligne1) la gare sera desservie par les lignes du réseau associé suivantes :

Ligne 8 qui dessert aussi l'Ecusson depuis l'A54 via la gare et qui est en connexion 7 fois avec la ligne 1 du TCSP.

Ligne 4, en complément, en connexion 2 fois avec le TCSP et qui assure la liaison directe entre l'Ecusson et la gare sur la partie Est de l'Ecusson.



*Lignes 3 4 et 9 qui assurent la liaison directe entre l'Ecusson et la gare sur la partie Ouest de l'Ecusson*

*Ligne 34 Saint Gilles – Gare routière :*

*Dans l'hypothèse d'un passage du TCSP par la gare, le temps de parcours depuis A54 jusqu'à la gare serait de 21 minutes. Dans ce cas il est plus intéressant de prendre une correspondance à Jaurès ou à Montcalm, en effet :*

*Correspondance à Jaurès : à l'horizon 2012 le bus aura une fréquence de 1 minute. Le temps de parcours devient : pour le TCSP 8 minutes, attente 1 minute, trajet Camargue à la gare : 5 minutes. Soit un temps cumulé de 13 minutes contre 21 minutes si le TCSP fait le tour de l'Ecusson avant de rejoindre la gare.*

*Correspondance à Montcalm : Parcours TCSP, A54.*

*Montcalm : 9 minutes, attente 3 minutes, parcours Montcalm gare 3 minutes. Soit au total 15 minutes.*

Avis du CE :

Le TCSP se différencie des bus par la garantie de la durée du parcours parce qu'il est à 95% en site propre. Les bus sont tributaires de la circulation routière ce qui rend la durée du parcours plus aléatoire et oblige les voyageurs à en tenir compte et partir plus tôt. Aussi il me semble utile d'analyser les propositions du public pour la desserte de la gare.

### **Propositions pour desservir la gare :**

*1 - Modifier l'itinéraire et passer par Sergent triaire :*

Avis du CE :

A priori cette desserte semble réalisable, la gare serait desservie mais la ligne serait plus longue et donc plus chère.

D'autre part cette solution ne me paraît pas rationnelle si on se base sur le réseau projeté des 3 lignes, car la ligne 3 serait plus longue en passant par la rue de la République. Il est évident que le tracé retenu de la ligne 1 est plus court, donc le plus rapide pour desservir le centre ville.

Dans la phase définitive la gare sera desservie par les lignes 2 et 3 et la première ligne sera en correspondance avec la ligne 2. Cela ne semble pas anormal

*2 - Alternier la desserte de la gare et de l'Ecusson : un bus passerait par l'Ecusson, le suivant par la gare en empruntant l'avenue Feuchères. Cette proposition a été faite par le représentant du CE de la STCN. Cette desserte serait provisoire jusque la mise en service de la ligne 2.*

Avis du CE :

L'inconvénient de cette solution est la fréquence de desserte qui serait ramenée à 10 minutes sur l'Ecusson et à 10 minutes pour la gare. La diminution de ce temps

entraînerait de son côté un passage plus fréquent sur le tronç commun avec en corollaire des difficultés plus importantes au passage du giratoire du Colisée et une augmentation du nombre de bus à acquérir.

3 - *La desserte de la gare à partir de la dernière station de l'Ecusson* : en empruntant les contre allées de l'avenue Feuchères et en créant la station devant le bâtiment de la gare en anticipant sur la réalisation de la ligne 3. Cette desserte serait bien entendu expérimentale et transitoire en attendant la mise en service de la ligne 2.

**Il est évident que cette solution provisoire ne devrait pas être trop onéreuse et pouvoir être réalisée matériellement sur le site de Feuchères. J'engage le Maître d'Ouvrage à faire une étude détaillée de cette proposition.**

#### **4.9.2 Le choix du passage par la rue de la République :**

Ce thème est soulevé par 14% des observations du public et 74% de celle des associations. La sélection des quelques propos reproduits ci – dessous résume les différents points de vue des requérants.

*« La mise en double sens de la ligne du TCSP rue de la République va à l'encontre de l'objectif affiché et ralentit la circulation du TCSP avec la mise en commun avec le VL des voies de circulation dans le sens Jaurès Esplanade.*

Comité de quartier Jean Jaurès

*« Le passage du TCSP rue de la République avec le maintien d'une circulation automobile, de stationnements, paraît impossible à envisager. Le TCSP n'est plus dans cette longue portion de son trajet qu'un bus en site non protégé, partagé, la négation du TCSP ».*

Claude Schweyer

*« le passage dans les deux sens par la rue de la République qui ne sera donc pas en site propre intégral fait présager à terme une fermeture complète de cette rue aux automobilistes ce qui entraînera dans la foulée la fermeture de tous les commerces existants sur cet axe »*

Charles La Via

*« Comment imaginer la première ligne TCSP entrant au cœur de la ville avec accès aux arènes, joyau patrimonial dans une rue de la République maintenue en son état sinistré. Un relooking complet doit être envisagé avec tous les acteurs de la vie socio économique concernés à commencer par la Chambre de Commerce et d'Industrie.*

Françoise Champanhac

*« Cette ligne de TCSP est un formidable outil de développement économique et rénovation urbaine des quartiers qu'il dessert, il doit donner une impulsion, surtout pour la rue de la République, pour une rénovation et une transformation urbaine que ce quartier, porte d'entrée du cœur de ville, mérite ».*

Stéphane Michelutti

*« Nous contestons le choix d'un itinéraire distinct entre le sens aller (République) et le sens retour (Jaurès) de la ligne.*

*L'adoption dans le nouveau projet d'un itinéraire identique entre l'aller et le retour via République rend de fait la ligne plus lisible »* CE de la STCN.

Serge Lantin.

*« La circulation mixte ? et pourquoi non ? Il ne faut pas oublier (la loi ne l'oublie pas) la desserte des riverains. L'important est que cette mixité ne ralentisse pas le bus et ce sera le cas ».*

Fédération Nationale et Départementale des Associations Des usagers des transports.  
Eric Boisseau

Réponse du M.O. :

*La rue de la République est le seul tronçon réservé à une circulation mixte, voitures dans le sens entrant et TCSP dans les 2 sens, mais avec une priorité aux feux pour le TCSP.*

*L'intérêt du choix tient en plusieurs points :*

*Meilleure desserte des secteurs situés entre Jean Jaurès et Triaire (axe central).*

*Cohérence avec la future ligne 2.*

*Fort potentiel de fréquentation tout en ayant un itinéraire très performant*

*Tracé le plus court pour accéder au centre ville.*

*Opportunité de requalifier une voie importante de la ville pour lui permettre une redynamisation à la fois économique, mais aussi foncière.*

*Dans toutes les villes ayant réalisé des projets type TCSP, ceux-ci ont été rapidement suivis par des opérations foncières de qualité, du domaine privé.*

Avis du CE :

Les avis de M. Serge Lantin (STCN) et de M. Eric Boisseau (FNAUT) sont pertinents. Il est probable que le passage par la rue de la République sera parfois perturbé par suite de la circulation automobile mais la répercussion sur le temps de trajet du TCSP sera à mon avis marginale.

L'intérêt du passage par la rue de la République réside dans les conséquences favorables que le TCSP apportera à tout le quartier notamment par les opérations foncières qu'il générera.

Par ailleurs lorsqu'on observe la carte du réseau de transports en commun futur, on constate que l'utilisation de l'itinéraire de la rue de la République est indispensable pour assurer un bon maillage du réseau.

#### **4.9.3 Les répercussions du TCSP sur le trafic du giratoire du Colisée :**

Thème soulevé par 28% des observations du public et 32% de celles des associations.

*« La traversée du Bd. Allende au niveau du Colisée dans la configuration actuelle va provoquer une anarchie pour la circulation. Ce boulevard est déjà très encombré. Le cadencement du TCSP va provoquer une nouvelle et grande perturbation et donc entraîner de lourdes pertes de temps pour les usagers et des retombées économiques non négligeables (stress, pollution, consommation d'énergie, etc....) »*

Jean Pierre Rousseau

*« La traversée au niveau du rond point du Colisée, compte tenu du cadencement à 5 minutes en heures de pointe, va générer des conflits de circulation insolubles. Le Bd. Périphérique*

*draine une grande partie du trafic automobile de l'agglomération et à ce jour aucun équipement de délestage n'est en chantier (Rocade Nord, nouveau péage de St.Césaire...) Au vu de la hausse constante de la saturation automobile, une simple coordination de feux ne sera pas de nature à régler la situation. Une traversée dénivelée dès la mise en service du TCSP nous semble indispensable ».*

Comité de quartier de la route d'Arles – Beausoleil

Pétition : 80 signatures

*« Il faut accroître l'écart qualificatif entre le transport public et la voiture. Les nouveaux utilisateurs de bus n'utiliseront plus leurs automobiles. Nous sommes favorables à une politique de transports qui réduit progressivement l'attractivité du transport individuel motorisé dès lors que l'attractivité du transport public est simultanément augmentée ce qui sera le cas avec la réalisation du TCSP ».*

Eric Boisseau. FNAUT

Réponse du M.O. :

*L'objectif du projet est bien de diminuer la place de la voiture et de faciliter le déplacement des transports collectifs et des modes doux.*

*L'objectif principal du projet est donc bien conforme aux objectifs fixés dans le PDU de diminuer la place donnée à la voiture au profit des Transports Collectifs ou modes doux. L'investissement réalisé dans un TCSP doit permettre de favoriser le TCSP en réduisant les mesures en faveur de l'automobile. Ce projet est donc cohérent avec :*

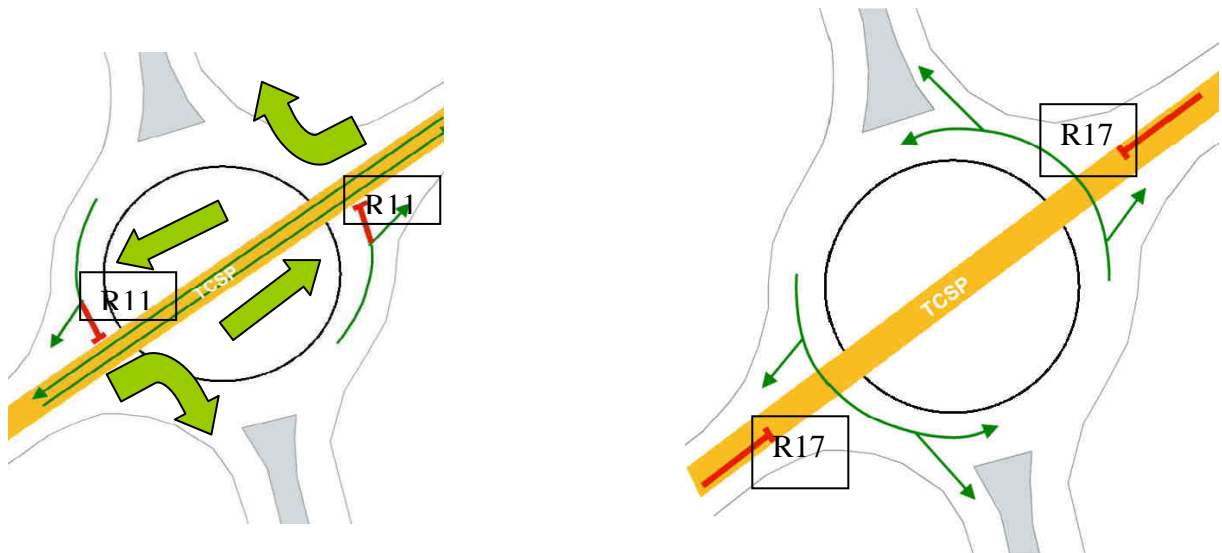
*Les objectifs du PDU*

*Les objectifs fixés dans le cadre du Grenelle de l'environnement pour lequel le Projet Nîmois reçoit une aide de 6.5 M€ de la part de l'État.*

*Une traversée à double niveau est d'autre part trop coûteuse par rapport aux enjeux, il est préférable d'investir dans des solutions alternatives à la voiture pour permettre une diminution de la circulation automobile, ceci rentre bien dans le cadre de ce projet et des projets des futures lignes ainsi que l'organisation du réseau associé qui sera mis en service en 2012 et qui sont présentées en annexe 15 de l'enquête publique. L'offre de service du réseau est cohérente avec cette volonté d'apporter des solutions alternatives.*

*Concernant précisément le giratoire du boulevard Salvador Allende, son fonctionnement tel qu'il est expliqué dans le dossier d'enquête publique et tel qu'il a été présenté en réunion publique le 25/06/2010 démontre que l'impact du TCSP sera existant mais qu'il n'impactera le fonctionnement du carrefour uniquement lors de son passage, soit 20 secondes toutes les deux minutes et demi dans les deux sens.*

*Le mode de fonctionnement nominal des giratoires traversés sera donc le suivant :*



*En l'absence de TCSP, le carrefour fonctionne comme un carrefour giratoire classique. Les feux sur l'anneau (signaux R11) sont au vert et les feux TCSP (signaux R17) sont fermés, La détection d'un TCSP entraîne le passage au rouge des feux sur l'anneau, Le « vert » est donné au TCSP et les mouvements qui ne sont pas en conflit avec le TCSP peuvent s'écouler. La détection de fin de passage du TCSP permet le retour des feux au vert pour les autres véhicules.*

*En mode dégradé, des panneaux « cédez le passage » de petite taille sont implantés au droit des feux tricolores de manière à assurer la priorité au BHNS en cas de non fonctionnement des feux.*

Avis du CE :

Il est évident que « l'intrusion » du TCSP dans le giratoire du Colisée va perturber la circulation routière.

La perturbation va cependant être limitée aux heures de pointe.

Pendant l'interruption du trafic par le TCSP, sur le Bd. Allende, la circulation Nord Sud et Sud Nord ne sera cependant pas bloquée sauf pour les voitures tournant à gauche. Elle sera favorisée par rapport au périphérique. Il faut donc augmenter la durée de la séquence sur celui-ci. Elle est aujourd'hui de 40 secondes, on pourrait l'augmenter de 10 à 15 secondes.

Quelques personnes craignent les accidents routiers lors de l'interruption du trafic au passage du TCSP. Il me semble que le danger est identique à celui de la circulation alternée normale, les feux passant à l'orange avant de passer au rouge, dans tous les cas.

La suggestion, notamment de l'ASPIQ, de créer un passage supérieur pour le TCSP résoudrait tous les problèmes mais son prix en grèverait sensiblement le coût ce qui semble inacceptable.

On peut aussi penser que les automobilistes pressés qui ne font que traverser la ville empruntent l'autoroute pour éviter les bouchons.

Il est dommage que l'autoroute ne soit pas gratuite entre Nîmes Est et Nîmes Ouest.

#### 4.9.4 L'insuffisance de capacité des parcs relais

Thème soulevé par 3% des observations du public et de 20% de celles des associations.  
La CCI a parfaitement résumé l'opinion du public et des associations.

*« Le projet de TCSP a pour objectif d'offrir une alternance à la circulation automobile en ville. Il faut donc que, dès son ouverture tous ceux qui souhaitent l'utiliser puissent le faire sans hésitation en laissant leur véhicule sur les parkings relais. Or ces derniers, tels qu'ils sont aujourd'hui proposés, nous paraissent largement sous dimensionnés en comparaison de ce que l'on peut observer dans d'autres villes.*

*Le ratio entre les places de stationnements situées en parkings relais est trop favorable au centre ville. Il est envisagé de créer 450 places de stationnement en parking relais pour environ 8000 places de stationnement en parkings classiques en centre ville.*

*La chambre de commerce recommande que le nombre de places en parkings relais soit fortement augmenté dès la première phase du projet pour que le système soit réellement incitatif ».*

Réponse du M.O

*Le dimensionnement d'un parking relais est réalisé selon un ratio pris à partir du nombre de voyageurs attendus sur la ligne. Ce ratio est utilisé au niveau national pour dimensionner un parking relais lors de sa première mise en service, il est de 1.5 % du nombre de voyages prévus sur la ligne. Les parkings peuvent ensuite évoluer en fonction de la demande et de la capacité foncière.*

*Le nombre de voyages prévus sur la ligne est actuellement de 10 000 voyages par jour, le besoin en parkings de base est donc de 150 places.*

*Le parking relais de la sortie A 54 a une capacité portée à 280 places, ce qui est supérieur au 1.5 % prévus. Il a été pris en compte le positionnement du parking qui est à la jonction entre le CD 42 et la sortie d'autoroute A54, c'est pourquoi cette capacité est supérieure au ratio.*

*La réserve foncière autour de ce parking permet de l'agrandir et de multiplier sa capacité par 2. D'autre part, en cas de future prolongation de la ligne jusqu'à Caissargues, un autre parking relais sera mis en service au nouveau terminus.*

*Le parking relais du Parnasse dispose d'une capacité de 110 places. L'objectif étant de capter la clientèle en provenance de la voie urbaine sud. Le dimensionnement est légèrement inférieur au ratio mais la réserve foncière est importante est la voirie du parking du Parnasse permet d'augmenter la capacité juste en modifiant le positionnement des systèmes de contrôle d'accès.*

Avis du CE :

La réponse du Maître d'Ouvrage est satisfaisante. Ce qui importe c'est de disposer de réserves foncières suffisantes pour augmenter la capacité des parcs relais à la demande.

#### 4.9.5 Coût élevé du projet, non maîtrisé :

Thème soulevé par 27% des observations du public et 44% de celles des associations.

## Avis du public :

« Page 3 du dossier n°8 il est inscrit une somme de 53 millions d'euros non détaillée qui m'apparaît difficile de cautionner sans d'autres précisions » lettre type de l'ASPIQ

« Un financement qui n'est pas sincère »

plusieurs observations par lettre type

« Nous vous rappelons que l'investissement pour ce projet s'élevait en 2006 à 17 578 375 euros HT. A ce jour on parle de 67 000 000 euros c'est cher pour un transport ne répondant pas aux besoins des futurs usagers ».

Alain Lorgeas

## Réponse du M.O.

*Le budget annoncé des travaux correspond bien au niveau d'information de ce qui doit être présenté en enquête publique, puisqu'il s'agit bien d'une enveloppe financière globale calculée au stade des avants projets.*

*Cette enveloppe financière tient compte des éléments suivants qui ont été calculés en utilisant les ratios spécifiques à chaque corps de métier et en les appliquant aux surfaces, longueurs et unités de ce qui sera traité dans le cadre du projet.*

*Ces éléments sont les suivants :*

*Travaux de voirie*

*Revêtements de surface*

*Courants faibles*

*Fontainerie*

*Mobilier Urbain*

*Stations*

*Quais*

*Espaces verts et plantations*

*Bâtiments des parkings relais*

*Eclairage public*

*Canalisations, caniveaux etc.*

*Pluvial*

*Ouvrages d'art (Trémies Gambetta)*

*Signalisation horizontale et verticale*

*Signalisation Lumineuse et Tricolore*

*Enfin, un part d'aléas est prise en compte dans cette enveloppe budgétaire représentant environ 15 % du montant total de l'opération.*

*L'enveloppe financière sera précisée au moment de l'attribution des marchés de travaux et ne sera bien sûr définitivement connue qu'à l'issue des travaux, la prise en compte des aléas lors des travaux permet d'avoir un montant assez proche du coût final de l'opération*

## Avis du CE :

Réponse satisfaisante

#### 4.9.6 Le financement aléatoire du projet :

Ce thème a été évoqué par 11% des particuliers et 16% des associations dans les termes suivants :

*« Si on se reporte au budget actuel de l'agglomération de Nîmes Métropole on peut remarquer que la taxe versement transport (qui est à son taux maximum) ne permet pas actuellement de compenser le budget de l'actuel réseau TANGO (moins de 60%). Comment dans ces conditions, la taxe transport pourrait-elle financer le projet et l'emprunt qui sera fait pour réaliser le projet TCSP ? Ce plan de financement suppose donc d'autres sources de financement qui ne sont pas indiquées ».*

Texte de lettre type d'association

*« Le TCSP bénéficie de très peu de subventions, contrairement à un tramway qui aurait pu avoir des subventions de la Région et de l'Europe. Le budget n'arrête pas d'augmenter et son financement n'est pas assuré ».*

Claudine Schweye

#### Réponse du MO

*Le budget des transports de l'agglomération est pour sa majeure partie du fonctionnement et ne prend pas en compte l'investissement réalisé dans le cadre des projets de TCSP. Ce fonctionnement du réseau est assuré par les recettes du réseau et la partie du versement transport correspondant au taux de base du VT avant son augmentation en 2005, soit 1.05. Les lignes de TCSP sont financées par la part additionnelle du versement transport récoltée après l'augmentation du VT au premier janvier 2005 (relevé à 1.85). Cette part additionnelle représente environ 15 M€ par an qui serviront à rembourser les emprunts qui seront d'une durée d'environ 30 ans, correspondant à la durée d'amortissement d'une telle infrastructure.*

*Cela est tout à fait normal et c'est en effet le Versement Transport qui permet de financer le projet, et ce conformément à la loi et au code général des Collectivités territoriales (article L2333-67 du Code Général des Collectivités Territoriales permettant de porter le taux du Versement Transport à 1.75 % majoré de 0.05 % pour les communautés d'agglomération sous réserve que l'autorité organisatrice décide de réaliser une infrastructure de Transport Collectif en Site Propre).*

*La solution de financement est donc bien basée sur l'emprunt qui sera remboursé par le Versement Transport, ainsi que les subventions Etat et Région.*

#### Avis du CE :

Réponse claire et précise. Il ne faut pas confondre exploitation et investissement. Les 15M€ récoltés annuellement ne peuvent être utilisés qu'en investissement. Cette somme permettra de rembourser les emprunts de la ligne 1 et de la ligne 2. il reste cependant à négocier des prêts aux meilleures conditions.



#### 4.9.7 Autres observations générales :

##### **La Concertation :**

###### Avis du Public

« ...Force est de constater que les observations émises lors de l'enquête préliminaire n'ont eu aucun effet. Pas plus d'ailleurs que les positions critiques exprimées par de nombreux citoyens ou associations, relayées pourtant largement par plusieurs médias ».

Cécile et Bernard Elie

« L'UCQNM a été dès 2003, associée à l'élaboration du PLU et a été représentée dans presque toutes les réunions des ateliers créés à cette occasion. Cela lui avait permis dès juin 2004 de faire des propositions sur le TCSP et le dossier de voirie d'agglomération qui avaient fait l'objet d'une large diffusion auprès des élus et des services de l'Etat..... Ce suivi permanent de l'évolution du dossier du TCSP et les réponses apportées par la CANIM aux questions soulevées nous amènent tout naturellement à contester ce projet dans son choix de réaliser en premier cette ligne qu'on s'obstine à appeler Sud Nord et qui ne fait en réalité que parcourir la ceinture moyenâgeuse de la ville sans desservir les quartiers Nord de Nîmes.... »

André Carrière

« Les principaux responsables du projet, à Nîmes Métropole et à la ville, s'étaient engagés à informer le bureau du comité de quartier de l'évolution du dossier TCSP avant la mise à l'enquête publique, ce qu'ils ont fait avec beaucoup de disponibilité, d'écoute et de précision dans les réponses à nos questions. Rappelons qu'en juin 2009 nous avons adressé à M. Jean Paul Fournier, une liste de questions, propositions et variantes, suite aux deux réunions publiques d'information.

En réponse nous avons reçu un rapport circonstancié, largement commenté, arguments à l'appui ».

Françoise Champanhac Comité de Quartier Montcalm – République.

###### Avis du CE :

Les deux concertations ont été conduites dans des conditions d'ouverture au public très satisfaisantes (durée, recueil des observations...) et ont obtenu une large participation des nîmois et des habitants de Nîmes Métropole.

Chaque concertation a fait l'objet d'un bilan règlementaire établi par le représentant du Maître d'Ouvrage et adopté en séance plénière par le Conseil Communautaire.

Il est évident que toutes les remarques ou observations du public n'ont pas été prises en compte. Cependant le Comité de Quartier de Montcalm – République, directement concerné par le TCSP est très satisfait du rapport circonstancié répondant à la quasi majorité des questions posées.

##### **La ligne Est Ouest est prioritaire :**

*« La priorité me semble être de réunir les nîmois de l'Est, du Centre et de l'Ouest. Ce que ne fait pas le TCSP, axé Nord Sud et donc accentuant une nouvelle coupure. Une liaison Est – Ouest avec un point Nodal au centre ville, la gare, me paraît être la seule solution cohérente et acceptable. Elle conforte la gare et son environnement notamment les gares routières, comme pôle intermodal de transport comme point de départ d'un nouvel urbanisme redonnant vie au centre ville qui aujourd'hui se meurt. Une telle liaison est susceptible de diminuer la place de l'automobile, d'en faciliter la circulation, alors que le projet actuel de TCSP va en aggraver les conditions, notamment au niveau du périphérique ».*

Jean Louis Mons

*« Alors que les quartiers est et ouest de la ville ont besoin d'être mieux reliés au centre ville, le tracé, au contraire coupe la ville en deux du nord au sud.*

*Bien que vous puissiez considérer qu'à ce jour cette remarque est hors sujet je tenais à souligner par là l'absence de prospection d'aménagement global et à long terme que traduit l'option prioritaire Nord Sud d'autant qu'elle ignore les gares ferroviaires et routières et toutes perspectives d'inter modalités ».*

Jean Paul Boré Conseiller Régional

Réponse du MO :

*La ligne Est-Ouest est en effet prioritaire, cependant, en termes de calendrier, la chronologie de la mise en service des deux lignes nord-sud et est-ouest répond exclusivement à des critères techniques.*

*En effet, l'axe est-ouest représente une ligne d'environ 16 km et l'axe nord sud 6 km. La durée d'un projet pour un axe de 16 km est d'environ 9 ans entre le stade de la réflexion et sa mise en service. Une ligne de 6 km nécessite une durée de projet d'environ 7 ans. Ces deux projets ont été votés en septembre 2004 par le Conseil Communautaire de Nîmes Métropole. Le calendrier est donc tout à fait cohérent quant à la date de mise en service de l'axe est-ouest en 2017 et de l'axe nord-sud en 2012. Le fait de ne pas mettre en service l'axe nord-sud en premier n'aurait en aucun cas modifié le calendrier de l'axe est-ouest. La ligne Nord-Sud est donc réalisée en temps masqué.*

*Il était donc possible de travailler en temps masqué sur la ligne nord-sud par rapport à la ligne Est-ouest dont la réalisation était conditionnée à la réalisation des travaux d'inondabilité sur plusieurs secteurs et qui sont en partie réalisés actuellement les secteurs de Jaurès et de Carnot qui sont complètement bloqués. Il convenait d'autre part que le pont de l'observance (au bout du boulevard Talabot) soit mis au gabarit pour pouvoir recevoir un TCSP avec des caténaires. Les études sont en cours depuis 3 ans avec la SNCF et les travaux seront réalisés entre 2011 et 2012, financés en grande partie par Nîmes Métropole. Les études de faisabilité de la ligne 2 sont en cours et réalisées par SYSTRA.*

*Il convient aussi de prendre en compte l'obligation de démarrer les travaux de la 2 pour bénéficier des aides financières du Grenelle 2, qui précise que les travaux de la ligne 2 devront impérativement démarrer avant 2013. Les financements attendus dans ce cadre sont entre 60 et 80 M€.*

Avis du CE :

La réponse du maître d'ouvrage est satisfaisante. Il est évident que si on commençait par la ligne Est Ouest son planning ne pourrait être avancé pour autant. Alors pourquoi ne pas prendre une avance sur le calendrier en commençant par la ligne 1 qui pourra être accompagnée d'aménagements urbains notamment rue de la République.

### **Pourquoi pas un tramway ?**

#### Avis du public :

*« Le tramway présenterait deux avantages indéniables : un confort nettement supérieur pour les usagers grâce à une circulation plus progressive et sans à coup et l'indispensable voie réservée ».*

Robert Parent du Chatelet

*« Pourquoi ne pas avoir choisi le tramway qui a fait la preuve, partout où il existe, de son absence totale de pollution, vu l'énergie utilisé, dont il est particulièrement économe, de son silence, de son confort, de sa parfaite insertion dans le milieu urbain, de son utilité pour développer les commerces y compris dans les zones un peu dépourvues ».*

Jean Louis Mons

*Le TCSP bénéficie de très peu de subvention, contrairement à un tramway qui aurait pu avoir des subventions de la Région et de l'Europe.*

Claudine Schweyer

#### Réponse du M.O.

*Le mode de la ligne Nord-Sud a été choisi en fonction du besoin en capacité calculé sur l'axe Nord-Sud et qui est d'environ 10 000 voyages par jour et 1200 voyages par heure à l'heure de pointe du soir. Ce besoin en capacité ne justifiait pas l'investissement représenté par un mode plus lourd tel qu'un trolleybus ou un tramway (dimensionnés pour des besoins capacitaires situés entre 25 000 et 40 000 voyages/jour et 3000 voyages par heure à l'heure de pointe du soir)*

*La capacité maximale que peut gérer un Bus à Haut Niveau de Service peut aller jusqu'à 18 000 voyages par jour avec un véhicule de 18 mètres et 31 000 voyages par jour avec un véhicule de 24 mètres. Il est donc possible, sans tramway, de tripler la capacité de la ligne Nord-Sud pour les trente années à venir.*

***Un mode plus lourd aurait donc été surdimensionné par rapport au besoin de ce corridor Nord-Sud et aurait entraîné un investissement hors de proportion avec le besoin.***

*Les études comparatives sur le choix du mode sont présentées en synthèse dans le dossier 3 de l'enquête publique « Notice explicative », de la page 9 à la page 13, ainsi que dans la pièce 8 du même dossier, « matériel roulant ».*

#### Avis du CE

Le coût de la ligne 1 est déjà considéré élevé par un certain nombre de personnes et d'Associations. Si l'on faisait un tramway le coût serait multiplié par 2,5 ou 3.

## **La pollution**

### Avis du public :

*« Dernière remarque et pas des moindres : la réduction des émissions polluantes que le TCSP est censé entraîner. Les aspects environnementaux méritent une approche tout autre que celle qui est appliquée dans le projet mis à l'enquête ».*

Cécile et Bernard Elie

*« Plus généralement le TCSP est favorable aux plus démunis (car ils utilisent généralement les transports en commun) et il contribue à un meilleur respect de l'environnement (étant moins polluant que les voitures) ».*

Gilles Deschamps

### Réponse du MO :

#### *Mode de propulsion du véhicule*

*Le projet de TCSP permettra à terme une diminution des rejets atmosphériques (par comparaison à une situation à terme sans TCSP) de :*

*19 à 20 tonnes /an de CO,  
384 à 880 tonnes /an de CO2,  
2,5 à 5,4 tonnes /an de NOx,  
2,1 à 2,2 tonnes /an de COVNM,  
0,3 tonnes /an de particules*

### Avis du CE :

La pollution concerne aussi les véhicules qui seront laissés au parking et qui ne pollueront pas sur le parcours du TCSP.

#### 4.9.8 Observations à caractère localisé ou personnalisé :

La création du TCSP entraînera localement des problèmes de stationnements, de livraisons, de desserte pour le TCSP ...

Ces problèmes ont été répertoriés et soumis à l'étude du maître d'ouvrage qui prendra contact avec les demandeurs. Ces cas sont résumés ci-dessous.

M. Antoine Menaresos, La SANGRIA, Bd. Gambetta : *Maintien de la contre allée entre rue du Grand Couvent et rue Guizot et maintien du stationnement en épis entre les arbres, suppression du stationnement de tous les commerçants.*

M. Jeannick Leconte SARL Floralis square de la Bouquerie : *Problème d'emplacement pour livraisons.*

M. Pierre Dupré chirurgien dentiste place St. Charles : *Création d'une place de stationnement pour handicapés.*

M. Alain Tacquin conseiller syndical immeuble 54 Bd. Gambetta. *Maintien d'une dépose minute.*

Mme Françoise Champanhac présidente du comité Montcalm République : *maintenir des parkings pour les commerçants de la rue de la République.*

Avis du CE

Je demande au maître d'ouvrage d'examiner minutieusement les problèmes soulevés ci – dessus en se rendant sur les lieux et de les régler par l'intermédiaire d'une procédure de concertation directe avec tous les demandeurs en leur donnant satisfaction dans la mesure du possible. Il devra en être de même pour régler tous les problèmes particuliers soulevés pendant la phase travaux.

<b>Madame et Monsieur Cécile et Bernard ELIE</b>
--

1) Il est permis d'avoir des doutes concernant les possibilités de financement, et donc de programmation, de cet ouvrage. Comment croire en effet que la ville, endettée jusqu'au cou, sera capable d'assumer, comme elle le prétend, la réalisation, dans la foulée, de cette deuxième ligne et, qui plus est, en version tramway ?

**Réponse :**

*Le financement des lignes de TCSP est du domaine de la Communauté d'Agglomération et non pas de la Ville.*

*Le financements de ces projets est assuré par :*

- *Le versement transport*
- *Les subventions Etat, Région etc.*

*Pour la majeure partie, c'est le versement transport qui assure ces financements. La part additionnelle du versement transport suite à l'augmentation du taux en 2005 est d'environ 15 millions d'euros et permet de couvrir le remboursement des emprunts contractés pour la réalisation des projets.*

2) Toujours à propos de ce carrefour a-t-on réellement étudié les conditions de stationnement, en attente d'un feu vert, des semi remorques de grande longueur ?

**Réponse :**

*Le dimensionnement des voies en carrefours et en section courante tient compte de tous les types de véhicules, y compris les poids lourds et véhicules de convois exceptionnels.*

3) Si les problèmes posés par la double circulation rue de la République et le cisaillement du Cours de la Liberté à hauteur du pont de chemin de fer, relèvent plutôt de choix de tracés, en ce qui concerne le carrefour des Etats-Unis pourquoi ne pas avoir imaginé un passage supérieur architecturé qui avec un peu d'audace aurait permis de transformer un point noir en point d'orgue signal de l'entrée dans la cité romaine ?

**Réponse :**

*Une traversée à double niveau est trop coûteuse par rapport aux enjeux, il est préférable d'investir dans des solutions alternatives à la voiture pour permettre une diminution de la circulation automobile, ceci rentre bien dans le cadre de ce projet et des projets des futures lignes ainsi que l'organisation du réseau associé qui sera mis en service en 2012 et qui sont présentées en annexe 15 de l'enquête publique. L'offre de service du réseau est cohérente avec cette volonté d'apporter des solutions alternatives.*

4) Comment enfin ne pas entendre la crainte des commerçants du centre ville qui à la fois redoutent la concurrence renforcée des zones commerciales du Sud et les nouveaux obstacles mis à la circulation de leurs clients de VL.

**Réponse**

*Les flux enregistrés sur cet axe sont bien des flux entrants en ville via l'avenue de la Liberté. Les attentes des clientèles des zones commerciales sont différentes de celles des clientèles qui se rendent en centre ville. Le TCSP n'est pas un vecteur de changement des habitudes commerciales. Les zones commerciales situées en périphérie sont plutôt prédestinées à une clientèle privilégiant un mode de déplacement comme la voiture. Par contre le temps et les coûts d'accès au centre ville en TCSP permettent d'entrer en concurrence avec les temps d'accès et les coûts liés à la voiture et donc de privilégier une nouvelle clientèle des communes du sud vers le cœur d'agglomération.*

Avis du CE

Réponse à la question 3 : un ouvrage dénivelé accroîtrait sensiblement le coût du TCSP.

**Monsieur Lucas CORBI**

Toujours autour de l'Ecusson, la suppression des couloirs réservés pour les lignes du réseau TanGo et donc leur cohabitation avec les V.P. va entraîner, inexorablement, une réduction de la vitesse commerciale et donc de la fréquentation des autres lignes.

**Réponse :**

*En effet, la suppression des couloirs peut entraîner une réduction de la vitesse commerciale qui peut avoir un impact sur la fréquentation mais aussi sur les coûts d'exploitation. Cette décision n'est pas donc figée et Nîmes Métropole réalise actuellement et courant septembre, avec la reprise des flux normaux hors périodes de vacances, une étude complémentaire qui prendra en compte le maintien ou non des couloirs bus en fonction des réductions de flux en provenance du boulevard Amiral Courbet suite à la modification future du plan de circulation d'AEF. Cela permettra de déterminer précisément ces impacts, et faire un chiffrage de cette perte de temps éventuelle et de ses implications.*

Avis du CE : dont acte.

**Monsieur Claude GERNOT**

Je souhaiterais vous faire part des remarques suivantes concernant, en page 23 du document 1, résumé non technique, le paragraphe intitulé « Effet sur le trafic, la qualité de l'air à Nîmes, ses incidences sur la santé. Objectif : limiter la saturation du réseau routier ».

Une estimation à l'horizon 2013 prévoit 2450 usagers, par jour, se reportant sur le TCSP soit environ 2040 déplacements en moins, par jour, en voiture.

Cette diminution du trafic ne permettrait certainement pas de limiter de façon conséquente la saturation du réseau routier et donc n'apporterait aucun effet bénéfique quant à la pollution atmosphérique.

En effet, à la page 44 du PDU il est indiqué que le nombre de déplacements aux heures de pointe devrait passer de 66.385 à 76.878, la diminution précédemment évoquée étant prise en compte, soit un accroissement de 16 % correspondant approximativement à 49 % de temps supplémentaire passé sur le réseau routier et en conséquence à 49 % de consommation énergétique et 49 % de pollution en plus.

La formulation des hypothèses de trafic et les conditions de circulation retenues afin de déterminer les nuisances de pollution me semblent donc erronées et tendancieuses.

La solution préconisée va à l'encontre de l'objectif affiché et il est illégitime d'affirmer : « grâce au projet la pollution atmosphérique sera moindre que celle qu'engendrerait un tout autre scénario ».

**Réponse :**

Les éléments présentés à la page 44 du PDU sont précisés dans le scénario de synthèse du Plan de Déplacements Urbains et qui démontrent que le scénario de synthèse à des impacts moins importants que les scénarii 2 et 3. Il s'agit donc bien d'une minimisation des impacts par rapport à d'autres scénarii et c'est pourquoi Nîmes Métropole a pris ce scénario pour la réalisation du volet applicatif du PDU. La solution préconisée est donc bien en cohérence avec

Voir document ci-dessous, page 44 du PDU.

### 4.3 Le scénario de synthèse, support du PDU (suite)

**Des flux automobiles mieux maîtrisés** Les flux automobiles sont également mieux maîtrisés que dans les scénarios 2 et 3 :

Le nombre de déplacements automobiles est légèrement plus faible.

Les temps passés sur le réseau, qui donnent une indication sur le degré de saturation de l'ensemble du réseau routier, voient une réduction moindre, malgré une réduction des vitesses généralisée en cœur d'agglomération (zones 30) et sur de nombreux axes (boulevards périphériques, RD40, RD6086) pour sécuriser les déplacements.

SCENARIO 2	Référence situation actuelle	2015		2025	
		nb	Evolution 2025/Actuel	nb	Evolution 2025/Actuel
Nb de déplacements VP	66385	76980	16%	84280	27%
Temps passés sur réseau hors autoroutes (hrs)	20381	31392	54%	40054	97%
Vitesse moyenne sur réseau hors autoroutes (km/h)	25,4	22,0	-13%	19,1	-25%
SCENARIO 3	Référence situation actuelle	2015		2025	
		nb	Evolution 2025/Actuel	nb	Evolution 2025/Actuel
Nb de déplacements VP	66385	77430	17%	84230	27%
Temps passés sur réseau hors autoroutes (hrs)	20381	32657	60%	38655	90%
Vitesse moyenne sur réseau hors autoroutes (km/h)	25,4	20,8	-18%	19,4	-24%
SCENARIO SYNTHESE	Référence situation actuelle	2015		2025	
		nb	Evolution 2025/Actuel	nb	Evolution 2025/Actuel
Nb de déplacements VP	66385	76878	16%	83910	26%
Temps passés sur réseau hors autoroutes (hrs)	20381	30401	49%	32596	60%
Vitesse moyenne sur réseau hors autoroutes (km/h)	25,4	20,3	-20%	20,6	-19%

Tableau récapitulatif des trafics sur le réseau routier

(Unité : Nombre de véhicules particuliers sur une heure de pointe du soir)

2025 sur réseau actuel	Matrice V 2 2025 / réseau 2004		matrice V 3 2025 / réseau 2004	
	nb	Evolution 2025/Actuel	nb	Evolution 2025/Actuel
Nb de déplacements VP	87658	32%	87515	32%
Temps passés sur réseau hors autoroutes (hrs)	56319	176%	53932	165%
Vitesse moyenne sur réseau hors autoroutes (km/h)	13,8	-46%	14,4	-43%

Tableau récapitulatif des trafics sans PDU (sur le réseau actuel)

(Unité : Nombre de véhicules particuliers sur une heure de pointe du soir)



*Il convient de noter que ces éléments concernent la mise un place de mesures cumulées présentées au chapitres 5.1 à 5.7 du PDU, et dans lesquelles vient s'intégrer l'axe Nord-Sud conformément à ce qui est préconisé au chapitre 5.2.5.2 du PDU, page 103 et suivantes et sont donc en cohérence avec le scénario retenu dans le PDU, puisque ce scénario fait bien référence aux leviers à mettre en place pour mener à bien le PDU.*

Avis du CE : dont acte.

**Monsieur Stéphane TRENEL, Président des Halles de Nîmes**

La problématique de nos commerces se trouve dans leur spécificité : produits frais que l'on ne peut pas se permettre de transporter sur de longs trajets, l'accessibilité à nos points de vente doit être conservé sans faille.

**Réponse :**

*Les principes de livraisons des Halles de Nîmes sont maintenus tels qu'ils sont aujourd'hui et ne font l'objet d'aucune modification.*

**Monsieur Pierre MOREL, architecte DPLG**

Desserte Hoche Sernam

Ca n'est pas, bien sûr, dans le cadre de l'enquête publique, que le Commissaire Enquêteur peut répondre aux préoccupations urbaines soulevées, mais sans doute, peut-il inviter l'Agglo à y réfléchir et surtout, répondre à notre dernière interrogation.

**Réponse :**

*Nîmes Métropole, dans le cadre de l'élaboration des projets de transports, prend en compte l'ensemble des projets urbains qui nécessiteront de disposer des dessertes transports efficaces.*

*C'est ce qui est présenté dans le cadre des lignes de TCSP prévues et présentées en annexe 14 de l'enquête publique que le quartier Hoche Sernam sera desservi à terme soit par la ligne 1, soit par ligne 3, soit par les deux.*

Avis du CE : dont acte.

**Monsieur Jean-Louis SAMMUT – Pharmacien 1 square de la Bouquerie. (2 JUIN 2010)**

Notre souhait premier : réserver deux places pour personnes handicapées ou à mobilité réduite à proximité, c'est-à-dire directement à côté ou devant l'officine (voir angle rue du Grand Couvent); de même réserver deux places de livraison, puisque nous sommes livrés journalièrement trois fois, plus les livraisons directes des laboratoires pharmaceutiques ; or le trottoir a une largeur d'environ 10 mètres ; il peut être envisageable de réserver un site propre à tout citoyen se rendant à l'officine pour un souci de santé, de jour, de nuit, le dimanche ou

en semaine puisque nous effectuons des gardes de nuit et jours fériés. Les malades reviennent de leurs consultations ((sortent en ville active) en voiture, et avant de rentrer chez eux, prennent les remèdes à l'officine dans leur quartier ; il serait souhaitable qu'ils puissent légalement positionner leur véhicule le temps de leur course à la pharmacie sans gêner le passage du TCSP, ni être surveillés par les services de police (comme c'est le cas actuellement déjà).

Nous souhaiterions, en abattant aucun arbre, qu'une contre-allée soit réalisée afin de permettre l'accès devant la pharmacie d'une personne handicapée (ou non) en voiturette spécialisée (ou non) et de permettre sa sortie sur le boulevard Gambetta.

Nous souhaiterions également une signalétique pour la pharmacie au square Antonin, à défaut d'un arrêt du TCSP au square de la Bouquerie.

Merci de tenir compte de tout cela, sachant qu'un arrêt à une pharmacie est souvent une urgence médicale.

### **Réponse :**

*Une ou deux places pour les Personnes à Mobilité Réduite sont prévues dans les deux hypothèses présentées à la question précédente ainsi que dans la solution de base qui prévoit ces places au sortir de la rue du Grand Couvent.*

*Les places de livraisons peuvent être réalisées devant le commerce de cadres mais nécessitent l'abattage de deux arbres. Elles seraient obligatoirement en accès avec un cisaillement avec le TCSP. Cette solution est à l'étude et peut être réalisée en garantissant pour les usagers et le TCSP le maximum de sécurité. Ces places ne pourraient être qu'exclusivement réservées aux livraisons dans des tranches horaires et un accès réglementé.*

*La réalisation d'une contre allée ne peut être envisagée car elle implique un accès et une sortie qui transformerait le trottoir existant en une voirie au détriment de l'espace piéton. De plus, elle impliquerait un double cisaillement de la plate forme du TCSP en entrée et en sortie ce qui est inenvisageable en termes de sécurité. De plus la réalisation de cette contre allée nécessiterait l'abattage d'au moins 4 arbres pour respecter les normes de giration en vigueur et sécuriser le cisaillement avec la plateforme du TCSP. Il ne peut donc être donné de réponse favorable à cette requête.*

*La signalétique annonçant un commerce privé n'est pas du ressort d'une collectivité. L'intérêt collectif prime d'autre part sur les intérêts privés.*

### **Madame SAMMUT – 1 Square de la Bouquerie (2 juin 2010)**

Il serait souhaitable de réaliser un arrêt possible à la demande (pas une station obligatoire) au niveau du square de la Bouquerie afin de ne pas isoler tous les commerçants du square (boulangerie, tabac-journaux, pharmacie, bar, encadreur et fleuriste).

**Réponse :**

*Les arrêts à la demande ne sont pas possibles pour les TCSP puisque chaque arrêt doit être matérialisé par une station et doit faire l'objet d'un cahier des charges et d'autorisations spécifiques en termes d'accessibilité et de système guidé pour lequel un dossier de sécurité est obligatoire.*

*D'autre part, afin de garantir la performance du système, les stations de TCSP doivent être distantes d'environ +/- 500 mètres les unes des autres et leur positionnement dépend des générateurs locaux. La station précédente est celle de la Maison Carré qui est située sur la place d'Assas et qui se trouve à une distance de 170 mètres. La station suivante est celle de la Coupole qui se trouve à 220 mètres. La distance entre la station Maison Carrée et celle de la Coupole est courte mais justifiée par la présence de générateurs importants ce qui n'est pas le cas pour le square de la Bouquerie qui se trouve dans la zone de pertinence de ces deux stations (distance inférieure à 450 m d'une station).*

**Monsieur et Madame SAMMUT – Pharmaciens 1 square de la Bouquerie (29 juin 2010)**

A Messieurs les concernés ingénieurs du projet TCSP

Messieurs,

Je reviens (suite de nos propositions et questions du 2 juin) pour insister à nouveau sur la nécessité de création de places pour handicapés et places d'arrêt d'urgence devant notre officine, afin que toute personne ayant besoin de se soigner, puisse en toute SECURITE déposer son véhicule devant l'officine, et en toute LEGALITE : en effet, le trottoir existant, large d'au moins 10 mètres ( !) peut permettre la réalisation de deux places, accessibles peut être par une contre-allée, accessibles entre les arbres existants et pouvant ressortir de la même façon ; à cet effet, ci-joint une pétition de quelques uns de nos clients, favorables à notre projet.

Nous espérons que tout cela ne restera pas sans réponse à nos préoccupations, qui visent la sécurité, la légalité, et le confort de chacun pour se rendre aisément dans notre officine, handicapé ou non handicapé, à mobilité réduite (selon leur âge).

D'autre part, le projet de passage piétons au niveau de la rue du Fort et boulevard Gambetta reste inconnu sur les plans : prendra-t-il jour dans le projet TCSP ? C'est une nécessité pour les piétons étudiants (venant de Fort Vauban) ou non étudiants.

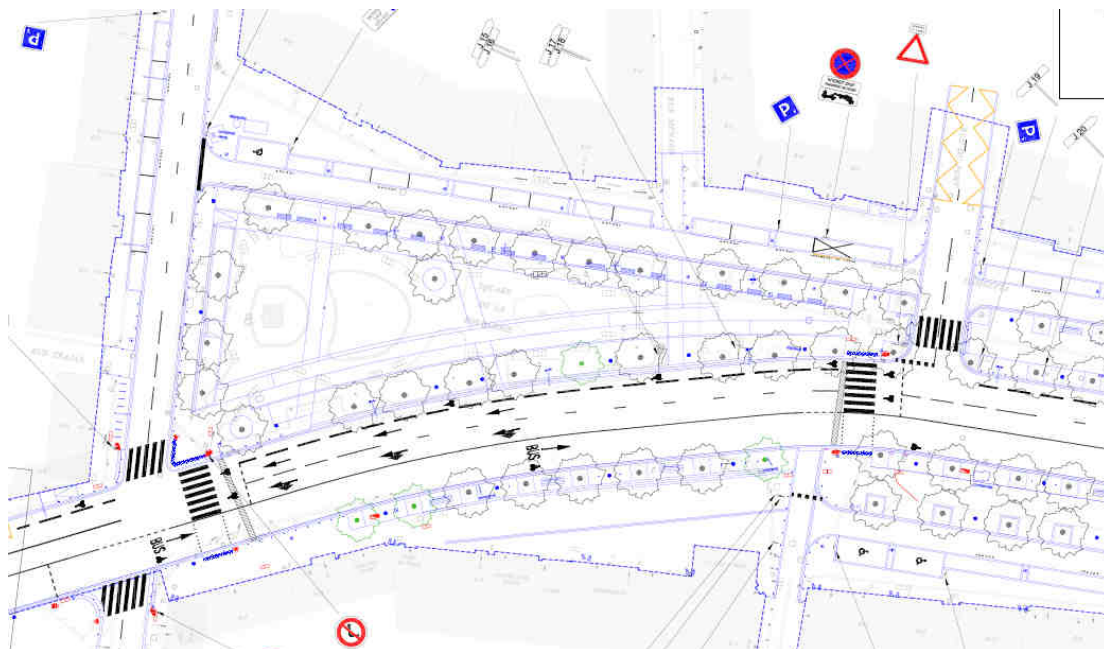
En espérant que ces questions puissent aboutir concrètement sur du positif, nous comptons sur votre compréhension et entendement afin que cela puisse se réaliser pour une meilleure façon de vivre tous ensemble, et de pouvoir quant à vous, travailler correctement et sans gêne.

Merci d'avance. (4 pages de pétitions)

**Réponse :**

*Voir réponse ci-dessus (Monsieur Jean-Louis SAMMUT).*

Nous confirmons la mise en place d'un passage piéton sécurisé au droit de la rue du Fort. Ce passage piéton est en effet prévu. Il s'agit d'un oubli d'affichage de calque lors de l'impression, cf. Image ci-dessous. Ce passage piéton sera protégé par un feu.



Avis du CE : les problèmes particuliers localisés seront traités en accord avec le M.O. en prenant les décisions après une étude sur place.

### Un Nîmois né à Nîmes il y a près de trois quarts d'un siècle

Le journal le Midi Libre du 2 juin 2010 affirme que les observations... ont été directement adressées à notre rédaction ! (Midi Libre donc !)

Midi Libre étant autorisé à publier les annonces légales ne peut être admis à publier un avis sur les dires des enquêtes publiques avant que l'enquête ne soit terminée. Le Préfet sera utilement appelé pour relever ce non respect de la règle administrative qui, si elle est soulevée au Tribunal Administratif, fera l'objet d'un arrêt annulant l'enquête.

#### **Réponse :**

*Les observations faites dans, ou auprès de la presse n'ont aucune valeur dans le cadre de l'enquête publique. Seul le commissaire enquêteur est habilité à recevoir des avis. Les avis n'ayant pas été transmis par voie officielle au commissaire enquêteur n'ont aucune valeur.*

*L'article de presse cité présente principalement l'enquête publique dans un cadre qui semble purement informatif et porte plus sur la constitution du dossier et de son contenu.*

*D'autre part, les éléments exposés sont relatifs aux préoccupations des usagers et ne sont pas à prendre en compte.*

*Il semble donc qu'il s'agisse là d'une erreur d'interprétation.*

*Les observations faites dans le cadre de l'enquête publique sont par contre publiques, si les personnes ayant fait ces observations dans le cadre officiel de l'enquête publique ont choisi de les mettre en copie à la presse, c'est leur droit le plus légitime, comme il est du droit de la presse de pouvoir diffuser ces observations, mais qui n'ont aucune valeur officielle dans un cadre de publication journalistique.*

Avis du CE : mon avis rejoint celui du M.O.

Les financements : toutes les enquêtes publiques permettent de connaître le coût des travaux avec éventuellement les répartitions des tranches et les partenaires financiers. L'appréciation faite par le public doit tenir compte du seuil de rentabilité fixé, en matières de travaux publics et transports, à 6 % : ce taux instantané ne peut toutefois prévoir l'évolution du prix de l'énergie ni celle des dommages consécutifs à un accident futur de la circulation.

**Réponse :**

*Le Taux de rentabilité interne du projet est de 12.7 % soit bien au-delà des 6 % abordés dans la question et est calculé en tenant compte des amortissements des investissements mais aussi des coûts de fonctionnement et d'exploitation.*

*Ces éléments sont pris en compte et présentés dans le bilan socio-économique de l'opération, présenté au dossier 7 de l'enquête publique.*

*La question reste posée dans le cadre d'un autre mode utilisant par exemple l'énergie électrique ou tout autre type d'énergie dont le coût peut lui aussi évoluer et qui lui aussi peut avoir un accident de la circulation. Ces éléments et aléas sont pris en compte dans le coût d'exploitation kilométrique du TCSP.*

<b>Monsieur Serge DELAUNEY</b>
--------------------------------

Il me semble que le choix de la motorisation n'est évoqué que dans le volume 11 pages 7 et 15 a-b, page 24.

Ce mode de transport va être mis en service mi 2012 pour une durée d'exploitation de 20, 30 ans ou plus ?...

1) Quel sera alors le prix du litre de gasoil ?

2) Comment peut-on affirmer dans le dossier que le moteur choisi est moins polluant que le même moteur au GNV (gaz naturel véhicule) choisi sur le même châssis (18...) par la communauté urbaine de Bordeaux par exemple ...

3) Nîmes est la seule ville à avoir fait le choix de ce combustible

4) Montpellier avait décidé en 1995 de faire le choix du GNV sans aucune hésitation, c'est aujourd'hui une référence avec l'une des plus grande flotte de bus GNV de France.

Il manque dans le dossier le coût comparatif d'exploitation sur 10-20 ans avec certaines hypothèses possibles du prix du Kwh gas-oil / kwh GNV eu regard du surcroît d'investissement pour l'installation de compression / remplissage / stockage gaz naturel comprimé.

### **Réponse :**

*En investissement le coût du GNV est largement supérieur à celui d'un véhicule classique. Le véhicule ne fonctionnera EEV qui est la norme habituellement utilisée par les véhicules qui fonctionnent au GNV. Ce sont les mêmes normes anti pollution qu'un véhicule au gaz, pourquoi investir dans une station de gaz sur le dépôt TCN d'un coût d'1 million d'euros pour seulement 10 véhicules. D'autre part, en termes d'amortissement, l'infrastructure a une durée d'amortissement de 30 ans. Les véhicules, eux sont sur une durée d'amortissement d'à peu près 20 ans et après 20 ans il sera nécessaire de les changer. D'ici là, d'autres solutions en terme de motorisation auront évolué bien au-delà de l'Hybride qui est un mode de transition qui va durer à peu près 15 ans mais d'autres solutions sont déjà à l'étude. De plus le prix du gaz est lui aussi sur une courbe croissante.*

### **Pour Mémoire :**

*Le projet de TCSP permettra à terme une diminution des rejets atmosphériques (par comparaison à une situation à terme sans TCSP) de :*

- 19 à 20 tonnes /an de CO,
- 384 à 880 tonnes /an de CO2,
- 2,5 à 5,4 tonnes /an de NOx,
- 2,1 à 2,2 tonnes /an de COVNM,
- 0,3 tonnes /an de particules

*Pourquoi ce choix a été fait :*

- *Pas au point lors de la consultation. Des solutions alternatives ou hybrides étaient demandées au cahier des charges mais aucun constructeur n'a répondu dans ce sens.*
- *Le seul véhicule existant est non homologué en France (Phileas DOUAIS)*

*Les autres véhicules dits « Hybrides » de cette taille sont encore, en 2010, au stade de l'expérimentation et disposent de la même norme antipollution que le véhicule acquis par Nîmes Métropole.*

## **Monsieur Gérard SABADEL**

1) Quelques remarques : le TCSP en sens inverse paraît une anomalie (le métro à ses portes manœuvrées par le conducteur donc avec ouverture à droite ou à gauche)

**Réponse :**

*Le principe de la circulation en sens inverse du TCSP a été retenu pour les raisons suivantes :*

- *Sécurité des clients de la ligne qui n'auront pas à traverser les boulevards pour se rendre dans l'Ecusson en descendant du véhicule. En effet, les clients seront déposés en station directement sur les trottoirs intérieurs*
- *En termes d'exploitation, du fait des faibles flux de circulation en provenance et à destination des rues à l'intérieur de l'Ecusson, les carrefours intérieurs sont moins complexes et moins nombreux à gérer que les carrefours extérieurs.*
- *Nécessité de marquer fortement la présence de la ligne en ville pour les automobilistes qui seront obligés de respecter la plate forme, puisqu'elle sera circulée en sens inverse.*

2) Gambetta dessert la ville d'est en ouest, or un camion de livraison arrêté au milieu de la chaussée occasionne un bouchon énorme (livraison fleuriste ou Schlecker)

**Réponse :**

*La mise en service de la ligne fera l'objet d'une réglementation plus aboutie en matière d'horaires de livraison de façon à pénaliser au minimum la circulation en centre ville et notamment sur le secteur Gambetta.*

3) Retards importants dans le réseau Tango aux heures de pointes puisque les bus seront mêlés à la circulation automobile.

**Réponse :**

*En effet, Sur le boulevard Gambetta, la suppression des couloirs peut entraîner une réduction de la vitesse commerciale qui peut avoir un impact sur la fréquentation mais aussi sur les coûts d'exploitation. Cette décision n'est pas donc figée et Nîmes Métropole réalise actuellement et courant septembre, avec la reprise des flux normaux hors périodes de vacances, une étude complémentaire qui prendra en compte le maintien ou non des couloirs bus en fonction des réductions de flux en provenance du boulevard Amiral Courbet suite à la modification future du plan de circulation d'AEF. Cela permettra de déterminer précisément ces impacts, et faire un chiffrage de cette perte de temps éventuelle et de ses implications.*

4) Revoir le plan de circulation des rues adjacentes. URGENT.

La rue Clérisseau, mise en service depuis 2 mois est encore barrée au niveau de la rue d'Aquitaine malgré plusieurs demandes de modification.

**Réponse :**

*Il est prévu d'inverser le sens de circulation de la rue d'Aquitaine entre Rangueil et Enclos Rey. Actuellement, deux immeubles sont en construction et les accès travaux*

*ne peuvent se faire que par la rue d'Aquitaine. Une fois les chantiers, terminés le plan de circulation sera modifié.*

Avis du CE : réponses du M.O. globalement satisfaisantes.



#### 4.9.9 Observations formulées par les associations :

##### **Union des Comités de Quartier de Nîmes Métropole (UCQNM) :**

Dans une lettre qui m'a été adressée le 17 mai dernier l'UCQNM précise que dès 2003 elle a été associée à l'élaboration du PDU et qu'elle a été représentée dans presque toutes les réunions des ateliers.

Qu'elle a fait, dès juin 2004 des propositions sur le transport collectif en site propre et qu'elle a posé un certain nombre de questions lors de la dernière concertation en 2009.

*« Ce suivi permanent de l'évolution du dossier et les réponses apportées par la communauté d'agglomération aux questions soulevées nous amènent tout naturellement à contester ce projet dans son choix de réaliser en premier cette ligne qu'on s'obstine à appeler Sud Nord et qui ne fait en réalité que parcourir la ceinture moyenâgeuse de la ville sans desservir les quartiers Nord de Nîmes ».*

*« Vous trouverez ci-joint les différents courriers adressés aux élus de l'agglomération, aux élus de la ville centre et aux commerçants.... »*

L'UCQNM demande ensuite un certain nombre de documents qui ont été fournis par le maître d'ouvrage au cours de l'enquête et aussi la prolongation de la durée de l'enquête et la mise en place d'une réunion publique, ce qui a été fait.

#### **Réponse du M.O.**

*Les réponses aux nombreuses questions de l'UCQNM ont été fournies par les représentants du maître d'ouvrage lors de la réunion publique du 25 juin 2010.*

Avis du CE :

Voir le paragraphe traitant de la réunion publique ci avant (4.8) ainsi que le compte rendu de la réunion.

---

L'ancien président de l'UCQNM est intervenu au cours de l'enquête publique en ces termes :  
*« L'utilité d'un projet de transport en commun qui est surtout accessible à tous et pourquoi pas gratuit.*

*Pourquoi ignorer les grands pôles d'emplois sur ce tracé que sont la CAF et le service des routes ainsi que les zones commerciales à l'ouest...*

*...C'est une lacune importante de ce projet de ne pas comporter une réflexion d'habitat, d'urbanisme sur toute la longueur de ce projet notamment le long du parcours de la rue de la République qui se dégrade chaque jour un peu plus. Sans intervention de la puissance publique cette artère essentielle va se paupériser ».*

Il n'est pas opposé au TCSP ligne 1, contrairement au président actuel.

*J'approuve le dernier alinéa de ses observations et je recommande vivement au maître d'ouvrage d'accompagner la création du TCSP d'une réhabilitation urbaine de toute la rue de la République.*

Questions à se poser et à porter sur le registre de concertation au siège de Nîmes Métropole concernant le TCSP.

QUESTION N°1 :

Pourquoi vouloir faire faire un tour de l'écusson à ligne Sud Centre alors que la Citadine répond bien à ce besoin ? Sauf à imaginer que ce tour de ville n'a pour objet que d'amener une nouvelle clientèle à Cap Costières et au Mas de Vignoles.

Les parkings de la Coupole et des Halles devraient aussi être considérés comme parcs relais pour ceux qui, venant du nord ou de l'est de la ville, voudraient utiliser cette ligne Centre Sud avec le même tarif que celui annoncé pour ceux de l'autre extrémité c'est-à-dire un abonnement de 25 € par mois.

Sinon l'offre de service sera déséquilibrée et de cinq heures à neuf heures ou de vingt heures à minuit le nombre de clients montant à la coupole et aux autres stations du centre ville sera bien faible et ne justifie en rien cet investissement.

*Réponse :*

*Les flux enregistrés sur cet axe sont bien des flux entrants en ville via l'avenue de la Liberté. Les attentes des clientèles des zones commerciales sont différentes de celles qui se rendent en centre ville. Le TCSP n'est pas un vecteur de changement des habitudes commerciales. Les zones commerciales situées en périphérie sont plutôt prédestinées à une clientèle privilégiant un mode de déplacement comme la voiture. Par contre le temps et les coûts d'accès au centre ville en TCSP permettent d'entrer en concurrence avec les temps d'accès et les coûts liés à la voiture et donc de privilégier une nouvelle clientèle des communes du sud vers le cœur d'agglomération.*

*Les parkings du centre Ville ne peuvent pas être considérés comme des parkings relais du fait de leur présence en centre ville. Un parking relais doit être spécifiquement positionné en bordure de ville dans des zones où la circulation est difficile pour accéder en ville. Par exemple, la ligne 4 du BHNS à Nantes, qui a la même configuration que la ligne 1 de Nîmes, dispose de parkings relais dans sa partie en extérieur de la ville, mais aucun en centre ville. Cela est de même pour les lignes de tramways de Montpellier par exemple.*

*Pour les secteurs du Nord et de l'est de la ville, les parkings relais adéquats seront mis en service avec les lignes fortes ou de TCSP en cohérence avec ces axes.*

### QUESTION N°3 :

La ligne Sud Centre circule au milieu de la chaussée de l'A54 à la ligne de chemin de fer, cela pose des problèmes de sécurité et d'accès pour les usagers qui auront à traverser des voies de circulation réservées aux voitures, d'où la nécessité de prévoir des feux à commande manuelle à l'approche de chaque station pour leur permettre d'accéder ou de repartir de l'arrêt. Ce qui, sur une voirie à une seule voie, sera source de bouchons.

Les lignes associées du réseau Tango qui devront rabattre sur ces stations les usagers par exemple ceux de la CAF ou du mas Vignoles ne pourront au mieux approcher cette ligne et laisser les usagers qu'à plus de cent mètres de la station Schuman.

#### *Réponse :*

*Sur la partie sud, la plateforme et les stations se trouvent dans un espace totalement séparé du reste de la voirie par une bande d'espace vert située de part et d'autre de la voie et les traversées piétonnes sont toutes protégées par des feux et situées sur des zones de circulation à vitesse réduite. Il est rappelé que l'objectif est de favoriser la circulation des transports collectifs.*

*Les lignes du réseau Tango qui rabattent sur ces stations sont toujours en connexion avec la station du TCSP :*

*Pour la station du Parnasse, un arrêt en ligne est prévu à proximité directe de la station sur la section courante de l'avenue François Mitterrand. A partir de l'avenue du Languedoc, l'arrêt de bus se trouve à 55 mètres de la station du TCSP.*

*D'autre part, les arrêts situés à proximité de la station Schumann seront repositionnés afin d'assurer un meilleur rabattement sur la station de TCSP en provenance de ces générateurs.*

### QUESTION N°4 :

Quel crédit accorder à l'affirmation concernant la réhabilitation urbaine entraînée par la réalisation de cette ligne Sud Centre avec les aménagements annoncés de la rue de République, de la place ST Paul, de la place Questel, du devant de la Coupole, de la place ST Charles, de la place des Carmes... Si on compare le chiffre de 45 millions d'€ de travaux sur l'ensemble de la ligne depuis l'A54 avec les sommes affichées pour l'aménagement de Jean Jaurès 26 millions d'€ et encore 36 millions pour AEF.

#### *Réponse :*

*Les travaux représentent un montant de 53 M€. Les enveloppes financières des aménagements urbains ont été calculées en fonction de ratios courants dans des projets d'aménagements urbains. D'autre part, les surfaces des places à traiter sont moins importantes qu'AEF ou Jean-Jaurès. Le coûts d'aménagement des places en phase Avant Projet , est de l'ordre de 6 Millions d'euros.*

#### QUESTION N°5 :

La commission d'enquête sur le P.D.U. a émis dans son rapport de septembre 2007 un avis sur ce tracé Sud Centre : « ce tracé est à peu près réduit à la traversée du centre ville de Nîmes alors que l'intérêt d'un tel investissement est de créer une offre de transport public plus ambitieuse en terme de territoire et de population desservis, participant de manière effective à la diminution du trafic automobile de l'agglomération ».

Cinq cent places de parking sur la route de ST Gilles au regard des 2 à 3000 voitures sur le Jean Jaurès : ce projet ne répond toujours pas aux objections des rapporteurs de la Commission d'Enquête.

#### *Réponse :*

*Dans le projet d'axe Nord-Sud exposé dans le cadre du PDU, la ligne de TCSP était présentée dans sa configuration minimum et Nîmes Métropole a bien tenu compte des remarques faites pour la réalisation du projet objet de la présente enquête avec le prolongement de la ligne à la sortie d'autoroute et en bordure de la commune de Caissargues.*

*Le nombre de places de parking est calculé en fonction de ratios nationaux mis en application lors de la création de parkings relais. La capacité en places est évolutive sur ces parkings du fait des disponibilités foncières alentour.*

#### QUESTION N° 7 :

Le P.D.U. évoque la nécessité de parkings relais à l'entrée de la ville centre. Quand seront réalisés ceux de la route de Sauve, de la route d'Alès, de la route d'Uzès, de la route de Poulx, de la route de Marguerittes, de la route de Beaucaire, de la route de Générac, de la route de Montpellier et de la route de Caveirac ??

A cette problématique qui concerne la circulation et le stationnement à Nîmes : aucune réponse.

Toujours pas de réserves foncières pour ces parkings dans la cinquième modification du P.L.U.

Pourquoi le budget réserves foncières de l'agglomération passe de 4 millions d'€ en 2008 à 300.000 € en 2009 ?

Ce qui souligne on ne peut mieux que l'objectif N°2 du P.D.U. rappelé sur le panneau de l'exposition « une nouvelle organisation du stationnement particulièrement la mise en place de parkings relais » n'est pas traité.

#### *Réponse :*

*La réalisation des autres parkings relais est conditionnées à la mise en service de lignes fortes ou d'autres lignes de TCSP et seront donc concomitantes au calendrier de ces lignes et des différentes phases d'évolution du réseau.*

*Les réserves foncières sont actuellement à l'étude dans le cadre des études de faisabilité de la ligne qui fera l'objet d'une modification du PLU sur ce point ainsi que d'une DUP (déclaration d'Utilité Publique).*

*Comme cela est précisé au début de ce document, il est inutile de mettre en place des parkings relais si la ligne assurant le relais n'est pas mise en service.*

*Les 300 000 euros ne concernent que les acquisitions foncières pour les parkings relais de la ligne Nord-sud.*

*Le projet, dans son périmètre, prend en compte la partie organisation du stationnement du PDU puisque les parcs relais sont mis en place avec le projet spécifique de la ligne Nord-sud. Les autres parkings relais seront intégrés dans les projets qui leur correspondent.*

#### QUESTION N°8 :

Lors d'un entretien à l'agglomération on a utilisé un argument « massue » pour justifier l'existence d'une clientèle dans un rayon de 500 mètres autour du tracé de la ligne Sud/Centre. Cet argument peut éventuellement tenir jusqu'à la station Montcalm, mais cet argument se retourne contre le tracé le long de l'écusson car toutes les stations ont dans leur zone d'influence de 500 m le centre ville. Il y a donc 5 stations à moins de 500 mètres l'une de l'autre. Il faut donc diviser par 5 la fréquence prévue autour de l'écusson. Mais comment arriver alors aux 10 000 voyageurs justifiant la ligne Sud/Centre ?

*Réponse :*

*Cela est normal puisque le TCSP fait une boucle autour de l'Écusson, c'est le cas pour toutes les lignes exploitées de cette façon.*

*L'avantage de cette boucle, en terme de fréquentation, c'est que la clientèle puisse bénéficier, dans un rayon plus faible, d'un meilleur accès à plusieurs stations grâce à un meilleur maillage qui bénéficie aussi aux connexions avec le reste du réseau.*

*Les 500 mètres de distance sont en longitudinal de la ligne. D'autre part, il est normal qu'en hyper centre les stations soient un peu plus rapprochées du fait d'une densité plus importante de générateurs.*

#### QUESTION N°9 :

Cette ligne Centre/Sud va donc réduire l'accès à Nîmes par les allées Jean Jaurès à une seule voie depuis le rond point Schuman. Que restera-t-il comme entrée un tant soit peu majestueuse de cette ville ? La route de Beaucaire jusqu'au rond point du boulevard Allende et celui-ci. Or ces deux voies sont de la responsabilité du Conseil Général puisque la ville a refusé par délibération en 2006 le transfert que lui proposait l'Etat pour le boulevard Allende.

*Réponse :*

*Un entrée de ville « majestueuse » n'est pas forcément une entrée de ville qui donne de la place à de la voirie, mais plutôt a des espaces urbains réaménagés, laissant la place à des espaces verts, cheminements piétons, voies cyclables etc.*

*C'est bien dans cet état d'esprit que le projet va traiter cette entrée de ville, avec la présence d'espaces plus aérés, la création d'un square sur l'avenue de la Liberté et une forte végétalisation sur l'ensemble de la ligne.*

QUESTION N°10 :

Pourquoi commander les bus dès 2007 sans avoir défini un cahier des charges précis ce qui entraîne dès 2009 une majoration de 12% pour quelques aménagements et une mise en service début 2012 dans le meilleur des cas. Ne seront-ils pas déjà obsolètes avant même d'avoir circulé...Était-il nécessaire que le profil de ces bus soit particulier à Nîmes et que le prix unitaire de ces bus soit de l'ordre de 80 000 €.

*Réponse :*

*Le prix unitaire des bus n'est pas de 80 000 € mais de 740 000 €, développement et système de guidage compris.*

*Concernant la date d'acquisition du matériel roulant : il est impératif, du fait du mode guidé, de connaître le matériel roulant avant de réaliser les études d'Avant-projet, en effet, c'est le matériel roulant qui est dimensionnant de l'infrastructure : largeurs de plateforme, angles de giration, longueur des stations, hauteur des quai de station pour garantir d'être à la même hauteur avec le système de guidage, hauteur du véhicule par rapport aux abris des stations, positionnement des zones de montée/descente sur les quais par rapport aux portes et enfin l'ensemble de l'électronique doit être connue afin de pouvoir intégrer dans les véhicules les éléments constitutifs du système d'aide à l'exploitation et de la billettique. Dans tous les projets similaires, le premier élément à connaître est le matériel roulant. Il est donc normal que l'acquisition des véhicules se fasse avant les études d'AVP, sinon, il n'existe pas de base pour réaliser ces études.*

*Le profil particulier a été étudié car il est nécessaire, pour une ligne de TCSP d'être clairement identifiée par rapport au reste du réseau, mais aussi dans son environnement de circulation, la ligne doit être bien différenciée de façon à faire respecter l'infrastructure et le véhicule..*

QUESTION N °11 :

Au sujet des parcs relais affichés dès 2004 dans les travaux préparatoires à l'élaboration du PDU, comment accepter que le conseil communautaire attende le 2 mars 2009 pour « étudier la faisabilité des futurs pôles d'échange de l'agglomération et d'en définir les conditions de mise en œuvre ».

L'étude de ce schéma directeur est prévue sur deux ans 2009-2010. Comment justifier la réalisation de la ligne de TCSP Sud/Centre sans attendre les résultats de cette étude qui doit aussi porter « sur les questionnements sur la gare centrale, le rôle de la gare routière et ses capacités, leur transformation en véritable pôle d'échange »

Réponse :

*Il convient de ne pas faire la confusion entre un parc relais et un pôle d'échange.*

*Un parc relais est une zone de stationnement permettant aux usagers des transports de stationner leur véhicule et d'utiliser ensuite une ligne de TCSP pour se rendre à son point de destination finale.*

*Un pôle d'échange est une plateforme intermodale qui permet d'avoir à disposition plusieurs modes (voiture, bus, train, vélos, réseau interurbain etc.) pour effectuer un déplacement, la gare routière est un pôle d'échange, sur la ligne 1, le Parnasse est un pôle d'échange.*

*Un pôle d'échange peut avoir un parking relais s'il est situé en périphérie de la ville. La réalisation de la ligne 1 ne remet pas en cause la réflexion sur les pôles d'échanges futurs à développer sur le périmètre des transports de Nîmes Métropole. Elle est une partie intégrante de la stratégie du schéma directeur des pôles d'échange. Elle est d'autre part bien prévue dans le PDU qui est le document de base servant à l'élaboration des schémas directeurs relatifs aux déplacements (P 96 du PDU).*

Avis du CE : les réponses fournies par le M.O. sont globalement satisfaisantes.

<b>Association pour la Sécurité des Périphériques et l'Inter communicabilité des Quartiers de Nîmes Métropole ASPIQ :</b>
---

L'ASPIQ est intervenue en début d'enquête en me remettant une liasse de 19 feuillets de documents et en fin d'enquête une note d'observations.

Je relève sur la première partie de documents les points suivants :

Le constat (établi pour la concertation de 2009)

*« Que la première ligne du TCSP suive l'itinéraire Sud - Nord allant de la sortie de l'autoroute A54 Nîmes – Centre / Caissargues jusqu'au cœur de la ville semble judicieux et normal.*

*Le secteur du Sud de Nîmes constitue depuis de nombreuses années le point noir le plus important de la circulation de l'agglomération et du département car le plus fréquenté : 120 000 véhicules jour (210 000 pour l'ensemble de la ville).*

*I – le tracé ne tient pas compte dans sa traversée du carrefour du périphérique, boulevard Salvador Allende, de l'ensemble des autres modes de transports indispensables dans leur diversité au destin de notre agglomération ».*

*Cette traversée doit être indépendante du flux routier et réciproquement (édification d'un ouvrage architectural aérien paysager).*

*2 – Avenue de la Liberté : incorporer le TCSP qui butte sur le remblai de la SNCF et coupe la circulation de part et d'autre de cet obstacle, exige une étude fonctionnelle et paysagère dans l'esprit de celle qui a été menée sur le Bd Jean Jaurès.*

*3 – Quel que soit le tracé définitivement retenu comment ignorer une gare dont le seul choix d'implantation a justifié la création d'une allée prestigieuse (l'avenue Feuchères).*

L'ASPIQ Nîmes Métropole approuve la réalisation en priorité de la première ligne TCSP Sud – Nord pour transporter les usagers des parkings relais Sud au Centre ville mais préconise son passage par la gare ; l'itinéraire préconisé passant par le Boulevard Sergent Triaire en site propre rejoindrait directement la gare.

Avis collectif des adhérents :

*« L'association donne donc un avis avec la ferme intention de remettre en cause ce projet tel qu'il est présenté à ce jour.*

*4 - ...Nous constatons une surévaluation de l'efficacité de la première ligne TCSP telle que tracée et une sous estimation du plan de financement avance.*

*La ligne 1 ne peut certes tout résoudre à elle seule, le PDU l'a montré, mais être efficace, ce serait de mettre en place dès ce premier projet la meilleure offre structurante des déplacements entre l'agglomération et son espace global, une offre qui déclenche y compris symboliquement l'intérêt d'usagers nouveaux. Donc desservir la gare centrale.*

*5 – Un plan de financement sous estimé : en ce qui concerne les coûts le chapitre travaux poste le important (53 M€) n'est en rien détaillé.*

*6 – les arguments pour justifier l'attente de la ligne 2 ne sont pas opposables à la nécessité évidente de desservir immédiatement les gares ferroviaires et routières car :*

*a) -ou le maître d'ouvrage a une confiance absolue dans ses ressources et dans la réalisation à très court terme de la ligne 2, dont il dit lui-même qu'elle est la plus importante, la plus fréquentée et qu'elle desservira la plate forme multimodale des gares (le chef de projet est au travail), auquel cas le report de la ligne 1 s'impose, la ligne 2 doit être finalisée.*

*b) -ou le maître d'ouvrage, conscient des limites actuelles de l'investissement public, craint comme ses concitoyens qu'une deuxième ligne doive attendre assez longtemps, voire sine die, et le tracé de la ligne 1 sud centre doit être rapidement corrigé.*

*7 – apparemment les bus sont commandés alors que la déclaration de projet n'est pas prise... c'était aller trop vite vis-à-vis des textes régissant les enquêtes publiques.*

*8 – Considérer que la future ligne 2 prendra les usagers de la ligne à la place Montcalm pour aller à la gare est un leurre.*

*9 – En l'espèce, l'étude d'impact inexistante ne satisfait pas aux prescriptions de la loi.*



Les Avis du CE :

réponses du M.O. aux points 1 et 3 ci – avant sont traitées dans le chapitre thèmes d'observations récurrentes (4.9).

Points 6a et b : c'est bien l'option (a) qu'il faut prendre en compte. Les études sont déjà bien engagées, la concertation débutera dès 2011. Le financement est assuré par la part additionnelle du versement transport réservée uniquement à cet usage. Cette part additionnelle représente 15M€ par an, ce qui est suffisant pour rembourser les emprunts, de la ligne 1 et de la ligne 2, dont la durée sera de 30 ans.

Question 7 : Il est impératif, du fait du mode guidé de connaître le matériel roulant avant de réaliser les études d'avant projet. C'est le matériel roulant qui est dimensionnant de l'infrastructure.

Question 8 : Changer de bus pour se rendre à destination est tout à fait acceptable. Dans toutes les villes existent des correspondances pour se déplacer.

Questions 9 : l'étude d'impact du projet sur l'environnement a bien été réalisée par le maître d'ouvrage conformément aux textes réglementaires.

---

Le choix du BHNS et de sa motorisation sont liés à la chronologie d'engagement de la maîtrise d'ouvrage et au faible taux de fréquentation attendu d'une ligne qui ne passe pas par la gare : c'est une ligne par défaut, avec son bus au fuel, alors que la ligne 2 justifie le tramway, le dégagement de la circulation et la traction électrique, autrement plus favorables à l'environnement ; apparemment les bus sont commandés alors que la « déclaration de projet » n'est pas prise... c'était aller trop vite vis-à-vis des textes régissant les enquêtes publiques. L'étude d'impact versée au dossier est manifestement insuffisante au regard des prescriptions de recherche de solutions alternatives nécessaires aux avis pertinents (code de l'environnement). On ne peut qu'émettre des réserves, y compris réglementaires.

### **Réponse :**

*Le mode de la ligne Nord-Sud a été choisi en fonction du besoin en capacité calculé sur l'axe Nord-Sud et qui est d'environ 10 000 voyages par jour et 1200 voyages par heure à l'heure de pointe du soir. Ce besoin en capacité ne justifiait pas l'investissement représenté par un mode plus lourd tel qu'un trolleybus ou un tramway (dimensionnés pour des besoins capacitaires situés entre 25 000 et 40 000 voyages /jour et 3000 voyages par heure à l'heure de pointe du soir)*

*La capacité maximale que peut gérer un Bus à Haut Niveau de Service peut aller jusqu'à 18 000 voyages par jour avec un véhicule de 18 mètres et 31 000 voyages par jour avec un véhicule de 24 mètres. Il est donc possible, sans tramway, de tripler la capacité de la ligne Nord-Sud pour les trente années à venir.*

***Un mode plus lourd aurait donc été surdimensionné par rapport au besoin de ce corridor Nord-Sud et aurait entraîné un investissement hors de proportion avec le besoin.***

*Les études comparatives sur le choix du mode sont présentées en synthèse dans le dossier 3 de l'enquête publique « Notice explicative », de la page 9 à la page 13, ainsi que dans la pièce 8 du même dossier, « matériel roulant ».*

*Concernant l'acquisition du matériel roulant : il est impératif, du fait du mode guidé, de connaître le matériel roulant avant de réaliser les études d'Avant-projet, en effet, c'est le matériel roulant qui est dimensionnant de l'infrastructure : largeurs de plateforme, angles de giration, longueur des stations, hauteur des quai de station pour garantir d'être à la même hauteur avec le système de guidage, hauteur du véhicule par rapport aux abris des stations, positionnement des zones de montée/descente sur les quais par rapport aux portes et enfin l'ensemble de l'électronique doit être connue afin de pouvoir intégrer dans le véhicules le éléments constitutifs du système d'aide à l'exploitation et de la billettique. Dans tous les projets similaires, le premier élément à connaître est le matériel roulant. Il est donc normal que l'acquisition des véhicules se fasse avant les études d'AVP, sinon, il n'existe pas de base pour réaliser ces études.*

L'analyse des coûts prévisionnels est évidemment préalable à la construction des dossiers de financement. L'enquête fournit dans le dossier 8 un tableau effectivement sommaire, c'est le moins qu'on puisse dire. Ce tableau ne permet évidemment pas d'apprécier la diversité des coûts affectés ni la crédibilité du financement esquissé.

**Réponse :**

*Le terme « Appréciation sommaire des dépenses » est le terme officiellement utilisé dans le code de l'environnement pour désigner ce document. Cette dénomination est logique puisque l'enquête publique est réalisée en phase d'Avant-projet (AVP) et l'enveloppe financière du projet ne pouvant être que globale à ce stade d'étude.*

En ce qui concerne les coûts : le chapitre « travaux », poste le plus important (53 000 000 €), n'est en rien détaillé. Le report aux plans du tracé indique bien où ils seraient exécutés mais rien ne permet de savoir s'il y a un risque plus ou moins grand de dépassement du budget affecté. D'autant plus que dans la prise en charge, la ville de Nîmes affiche 12 000 000 €, ce qui peut ressembler à l'affichage en nature traditionnellement mis en avant lors des demandes de subventions... et que ce sont ici des « financements extérieurs » au maître d'ouvrage qu'est Nîmes Métropole : le contribuable nîmois y est aux deux titres.

**Réponse :**

Voir réponse au paragraphe 4.9.5 ci-avant.

Les financements posent question : l'agglomération nîmoise (Nîmes comprise) assure 89 % du total de la dépense telle que présentée. Les 11 % de subvention obtenues représentent peu de chose. Même si le maître d'ouvrage semble espérer de la Région de quoi compléter, vu la contrainte actuelle sur les financements publics, la seule solution proposée c'est l'emprunt gagé sur le Versement transports. Le dossier est muet sur les parts respectives d'emprunt et

d'autofinancement de la Ville comme de l'Agglomération. Le rapport de la Chambre Régionale des Comptes de janvier 2009 révèle en revanche une pratique évidemment légale mais qui mériterait d'être expliquée sur l'autofinancement : Nîmes Métropole, qui a peu de compétences déléguées augmente les ressources du budget annexe Transports avec des transferts importants du budget général et avec l'augmentation du versement transports. Avant 2007, l'activité transports était largement subventionnée. La CRC s'en inquiétait, et il est vrai que le budget général consacré aux autres compétences ne peut être trop affecté aux transports. Au final, c'est du versement transport qu'on attend le remboursement de l'emprunt, de montant non précisé, et sur des bases optimistes en prolongation tendancielle d'accroissement. C'est un pari risqué puisqu'il dépend de la bonne santé des entreprises locales...

**Réponse :**

*Cela est tout à fait normal et c'est en effet le Versement Transport qui permet de financer le projet, et ce conformément à la loi et au code général des Collectivités territoriales (article L2333-67 du Code Général des Collectivités Territoriales permettant de porter le taux du Versement Transport à 1.75 % majoré de 0.05 % pour les communautés d'agglomération sous réserve que l'autorité organisatrice décide de réaliser une infrastructure de Transport Collectif en Site Propre).*

*La solution de financement est donc bien basée sur l'emprunt qui sera remboursé par le Versement Transport, ainsi que les subventions Etat et Région.*

Le modèle économique sous jacent classique est le suivant : un TCSP c'est un outil attractif de mobilité, si son offre est dynamisante le développement local peut s'en nourrir, et les bases de la fiscalité locale peuvent par leur croissance rembourser les investissements publics. Comme le rappelle le dossier Socio économique (n°7), ce n'est en rien mécanique, mais on sait que c'est aussi affaire d'image pour l'extérieur, et de réalité constatable pour l'intérieur des agglomérations. Malheureusement, on ne peut compter sur un projet de ligne 1 qui passe littéralement à côté d'un bon nombre de facteurs de développement de l'agglomération, et dont l'efficacité n'est pas démontrée.

**Réponse :**

*Les générateurs présents dans la zone de pertinence du TCSP sont présentés dans le dossier 3 pièce 3 de l'enquête publique dans le documents intitulé « Périmètre et Générateurs » et qui présente l'ensemble des facteurs de développement situés dans le corridor du projet. A noter que l'usage veut que soient pris les générateurs situés dans un périmètre de 500 mètres de part et d'autre de la ligne et que Nîmes Métropole a retenu un périmètre de 450 mètres, ceci afin de prendre en compte les générateurs et pôle de développements économiques qui pourraient être situés dans les zones de pertinence d'autres lignes de TCSP, notamment la 2 et la 3. Cette méthode permet au final, entre le réseau associé et les lignes de TCSP, de disposer d'un réseau parfaitement maillé et donc d'apporter des solutions alternatives efficaces par rapport à l'automobile.*

Ce TCSP présenté à l'enquête publique n'est pas efficace par manque de rapidité et de fréquence aux heures de pointe, il ne garantit pas la sécurité, et présente un coût excessif. Il génère de plus des conflits importants de circulation routière nuisibles à l'activité économique, sociale et à la santé des habitants de l'Agglomération (stress, pollution atmosphérique).

**Réponse :**

**Sur les fréquences et l'offre de service:**

*La fréquence annoncée à l'heure de pointe est de 5 minutes. Cette offre est équivalente à celle qu'on trouve sur une ligne de tramway. Cette fréquence est bien entendu évolutive en fonction de la fréquentation*

*A titre d'exemple la fréquence moyenne sur les villes de :*

- *Nantes Ligne 1: 5 minutes*
- *Nantes Ligne 2 : 6 minutes*
- *Nantes Ligne 3 : 6 minutes*
- *Nantes Ligne 4 : 5 minutes*

*(Les horaires de Nantes sont ceux relevés pour la période du 23/08/2010 au 08/07/2011)*

- *T1 Marseille : 8 minutes*
- *T2 Marseille : 8 minutes*
  
- *Lyon T1 : 6 minutes*
- *Lyon T2 : 6 minutes*
- *Lyon T3 : 7 minutes*
- *Lyon T4 : 7 minutes*

*L'amplitude prévue est de 5 h 30 du matin jusqu'à minuit ou 1h00 / 1h30 en fonction des activités nocturnes de la ville.*

*La présentation de l'offre de service est faite dans le dossier 3 de l'enquête publique, document « Notice explicative », page 39, ainsi que dans le dossier 7 page 6 du Bilan socio économique et en annexe 15 pour les autres lignes du réseau.*

**En termes de sécurité :**

- *L'ensemble de la ligne est insérée sur une plateforme dédiée et protégée à différents niveaux selon l'endroit : par exemple, sur la partie sud, la plateforme et les stations se trouvent dans un espace totalement séparé du reste de la voirie par une bande d'espace vert située de part et d'autre de la voie et les traversées piétonnes sont toutes protégées par des feux et situées sur des zones de circulation à vitesse réduite.*
- *Sur la partie Nord, les usagers sont protégés en station du fait de la descente coté trottoir intérieur de l'Ecusson et qui permet d'éviter de traverser les boulevards.*

- *Toutes les stations sont équipées d'un système de vidéo protection en temps réel*
- *Tous les véhicules sont équipés d'un système de vidéo protection en temps réel.*

### **En termes de coûts :**

*L'infrastructure dédiée au TCSP représente un coût de 41 millions d'euros pris en charge par Nîmes Métropole. Les aménagement urbains représentent environ 12 millions d'euros et sont pris en charge par la ville puisqu'il ne s'agit pas d'aménagement dédiés au transport.*

*Le coût de 41 millions d'euros, pour l'infrastructure de transport, représente un coût kilométrique de 6.8 M€, si on ajoute le matériel roulant à raison de 7.4 M€, le coût de l'infrastructure de transports est de 48.4 M€, soit un coût au km de 8 millions d'euros. Ce coût au kilomètre est dans les ratios connus aujourd'hui en France et à l'étranger qui se situe en 7 et 10 millions d'euros du kilomètre. Le fait que la ligne soit très urbaine et desserve le centre ville dans sa totalité, avec la nécessité de réaliser des aménagements dans une zone très dense est bien entendu un facteur important sur le montant de l'enveloppe financière*

Dans ce tableau nous trouvons un montant global des travaux de 53 000 000 € pour 9 450 m de longueur du tracé du TCSP.

Le prix moyen pour un mètre linéaire de tracé est donc de 5608 €.

Ce prix ne peut être pris en compte pour les 2 745 m de la partie entre Costières et A 54 du fait du montant non détaillé.

Par contre dans le dossier 3 pièce 5 tome 2 page 33 le coût des travaux en site propre Costière – l'Esplanade est évalué à 15 500 000 € pour 6 705 ml de tracé correspondant à un prix moyen de 2 310 €/ml.

Soit pour le tronçon Costières – A 54 une économie de :

➤ 2310 €/ml x 2745 ml = **6 340 950 €**

- en ajoutant les frais d'exploitation du TCSP suivant le dossier 3 pièce 5 tome 1 page 33 on en conclue que le prix moyen est de 1 053 €/ml par an :

➤ Pour 2 745 ml 1 053 €/ml x 2 745 ml = **2 890 485 €**

➤ Économie de l'achat d'un bus voir tableau « matériel roulant » 10 bus pour 7 400 000 soit **740 000 €**

Montant total d'économies :

**6 340 950 € + 2 890 485 € + 740 000 € = 9 971 435 €**

Ce montant couvre largement le financement des travaux de ces deux ouvrages. Il est à noter de prendre en compte également les 49 % d'énergie supplémentaire provenant de l'augmentation de la durée de déplacement occasionnée par le TCSP.

Après la réalisation de la 1<sup>ère</sup> partie jusqu'aux Costières le prolongement pourrait s'effectuer après 2 ou 3 année de mise en service, avec les économies de frais d'exploitation.

**Réponse :**

*Il y a confusion entre les études de faisabilité de 2004 qui portaient sur une ligne réalisée en aménagements provisoires sur la majeure partie de son tracé et les études d'Avant Projet de 2009 qui portent sur une ligne réalisée en aménagements définitifs sur la totalité de son itinéraire et qui est rallongée de plus de 3 kilomètres. Voir tableau ci-après :*

	Projet initial 2004	Projet actuel 2009
Longueur totale (tour complet)	6.45 km	9.45 km
Aménagements définitifs	2.2 km	6 km
Aménagements couloir bus classique (peinture au sol)	4.25 km	Néant
Nombre de véhicules	8	10
Prolongement de la ligne jusqu'à l'A54	Néant	+ 1.5 km
Parking relais	1	2
Pôle d'échange	Néant	1 (Parnasse)
Budget travaux, hors matériel roulant	17,5 M€	53 M€
Coût kilométrique sur aménagements définitifs	7.9 €/km	8.8 M€/Km

*Pour mémoire, le tableau présenté dans le cadre des études de faisabilité en dossier 3 pièce 5 tome 2 page 33 concerne pour sa majeure partie des aménagements provisoires à partir de l'avenue Jean-Jaurès et pour une ligne ne faisant pas le tour de l'Ecusson et n'allant pas jusqu'à la sortie A 54. Un seul parking relais était prévu et le projet concernait 8.5 stations au lieu de 13 aujourd'hui. Cf. Tableau du chiffrage 2004 ci-après :*

Sous ces conditions, le coût des travaux du site propre Costières – Esplanade est évalué à 15,5 millions d'euros. Le chiffrage d'un éventuel prolongement vers la sortie A54 n'est pas pris en compte dans cette hypothèse.

Section	Costières	Centre Nautique	Liberté - Tessier	Jean Jaurès	Rue du Mail	République ouest	Montcalm - Esplanade	Total
Stations (2 quais)	1	1	2	2		0.5	2	8.5

Travaux préparatoires	230	150	318	182	201	261	568	1 910
Terrassements	20							20
Plateforme du site propre	895	447	895	895	391	471	1 123	5 118
Stations	370	459	884	925		362	884	3 885
Voiries	506	225	274	494	216	466	784	2 966
Espaces verts	50	67					8	125
Éclairage public	147	84						232
Signalisation lumineuse tricolore		91	204	227	136	114	227	999
Signalisation verticale et horizontale	24	16	48	48	21	28	60	245
<b>Total (k€ HT)</b>	<b>2 244</b>	<b>1 540</b>	<b>2 625</b>	<b>2 771</b>	<b>965</b>	<b>1 702</b>	<b>3 654</b>	<b>15 501</b>

Évaluation du coût des travaux en milliers d'euros hors taxes.

D'autre part la répartition des coûts de réalisation des travaux sur la partie Sud allant de l'avenue de la Liberté jusqu'au P+R de l'A54 présente un coût de 17.5 Millions d'euros, ce montant est cohérent par rapport au budget initial prévu qui était de 6.5 M€ pour une distance initiale qui était de 900 mètres en arrêtant la ligne au Parnasse et qui a été rallongée de 1.4 km avec la réalisation d'un parking relais supplémentaire et d'une plus grande capacité. La distance totale du secteur sud est donc passée de 900 mètres à 2300 mètres. Hors parking relais, le coût kilométrique reste le approximativement le même :

Coût 2004 secteur sud

- $6\,500\,000\text{ €} / 900\text{ m} = 7,222\text{ M€}/\text{km}$

Coût 2009 du secteur sud avec le prolongement de la ligne et parking relais A54 :

- Parking relais A 54 : 3.4 M€
- Prolongement de la ligne : 14. 1 M€

Soit un total de 17.5 M€

$17.500\,000\text{ €} / 2300\text{ m} = 7,608\text{ M€ du km}$

Cela confirme bien que l'enveloppe financière sur ce secteur a évolué suite à la prolongation de la ligne. Le surcoût au km de 400 K€ représente les aménagements nécessaires à la prévention contre les inondations sur le parking de l'A54.

*Dans l'hypothèse de ne pas prolonger la ligne jusqu'à la sortie d'autoroute A54 la ligne génèrera moins de recettes car il y aura moins de fréquentation. Le P+R de l'A54 ne servira plus à rien et les principaux générateurs du sud ne seront pas desservis (Cinéma, CAF, Grandes surfaces etc.).*

Pourquoi prendre le TCSP à la sortie de l'autoroute si celui-ci est bloqué, aux heures de pointe, carrefour n°5 devant le Colisée par la circulation routière dans ce secteur ? (Voir la mise en garde de cette perturbation dans le dossier 3 cahier 2 «gestion des déplacements » page 25 et 100).

**Réponse :**

*Le TCSP ne sera pas bloqué puisqu'il est sur une voie qui lui dédiée et séparée de la circulation par des terres pleins et il bénéficie de la priorité systématique aux carrefours lors de son arrivée. Ce sont les flux VL qui seront diminués et ralentis dans la logique d'un tel projet...*

D'autre part, il est à noter dans cette situation et dans le cas de personne en danger, les services de sécurité civile ne pourront pas porter secours aux personnes et aux biens avec autant de rapidité que nécessaire. La responsabilité des décideurs sera engagée par manque de prévention.

**Réponse :**

*Dans le cadre de la préparation de l'exploitation de la ligne, un PIS - Plan d'intervention et de Sécurité est mis en place avec les pompiers, La police Nationale, la Police Municipale, la gendarmerie et le SAMU.*

Carrefour 7 – Liberté-Soboul

L'une des 2 voies de la rue Soboul longeant la ligne SNCF enjambe, côté sud, l'avenue de la Liberté pour aboutir au futur rond point de la rue Gaston Teissier dans un premier temps, en prévision de sa prolongation en 2<sup>ème</sup> phase pour la raccorder au parvis derrière la gare. Cela pourrait se faire en supprimant la liaison réalisée récemment de part et d'autre du bd Jean Jaurès de façon à faciliter un accès direct et plus fluide à celui-ci.

Ce serait l'occasion de reconfigurer toute la zone située au sud de la voie ferrée, mais également au nord le bd Sergent Triaire dont la tristesse actuelle serait effacée par végétalisation assurant ainsi sa fonction de liaison entre le boulevard Jean Jaurès et l'avenue Feuchères. Piétons et cyclistes y trouveraient motif de sillonner ces voies en toute sécurité au lieu de les fuir comme aujourd'hui.

**Réponse :**

*Les aménagements réalisés en 2008 sur l'avenue du maréchal Juin ont déjà une fonction permettant de faciliter l'accès sur l'avenue Jean Jaurès et ont rendu*



*beaucoup plus fluide la traversée de l'avenue de la Liberté en provenance de la rue Albert Soboul.*

*Dans le cadre du projet de la ligne 1, l'ensemble de la zone située au sud de la voie ferrée fait l'objet d'une reconfiguration ainsi que cela est présenté dans le dossier 3 Notice « aménagements urbains » de l'enquête publique, dans lequel il est bien présenté un projet redonnant de l'espace aux piétons et aux vélos, à ce titre, **des aménagements cyclables sont réalisés sur l'ensemble du linéaire de la ligne de TCSP.***

### L'avenue de la Liberté

Axe principal, l'avenue de la Liberté impose une étude fonctionnelle et architecturale pour traiter à la fois l'insertion du flux routier, le passage du TCSP et l'obstacle constitué par le remblai des voies ferrées.

L'ASPIQ Nîmes Métropole propose que l'une des 2 voies de la rue Soboul longeant la ligne SNCF enjambe – côté sud – l'avenue de la Liberté pour aboutir au futur rond-point de la rue Gaston Teissier dans un premier temps, en prévision de la prolongation en 2<sup>ème</sup> phase pour la raccorder au parvis derrière la gare. Cela pourrait se faire en supprimant la liaison réalisée récemment de part et d'autre du boulevard Jean Jaurès de façon à faciliter un accès direct et plus fluide à celui-ci.

Ce serait l'occasion évoquée plus haut de reconfigurer toute la zone située au sud de la voie ferrée mais également au nord le boulevard Sergent Triaire dont la tristesse actuelle serait effacée par végétalisation assurant ainsi sa fonction de liaison entre le boulevard Jean Jaurès et l'avenue Feuchères. Piétons et cyclistes y trouveraient motif de sillonner ces voies en toute quiétude au lieu de les fuir comme aujourd'hui.

Il serait ambitieux mais réalisable d'ouvrir la partie centrale du viaduc SNCF afin de prolonger la perspective et l'aspect « Champs-Élysées » du boulevard Jean Jaurès jusqu'à la partie de la « Cité Romaine ».

De même, toute l'avenue de la Liberté est à « ré-architecturer » pour supprimer les blocs de béton agressifs en escaliers pour prolonger en verdure les « Champs-Élysées » nîmois.

Toujours dans le souci d'améliorer simultanément l'aspect visuel et les fonctionnalités, donc la qualité de l'ensemble du secteur, l'ASPIQ préconise de glisser les parkings actuellement en surface sur le parvis « du Crocodile » sous les voies pour privilégier la verdure le long de l'avenue de la Liberté.

### **Réponse :**

*Cette étude architecturale a bien été faite puisque les aménagements réalisés sur l'avenue sont les suivants et sont présentés dans la notice aménagements urbains du dossier d'enquête publique et sont visibles sur les plans présentés dans le cadre de l'enquête:*

- *Blocs de bétons supprimés.*
- *Mise en place d'un square avec une aire de jeu devant l'école*

- *Suppression des zones de circulation et de stationnement dangereuses devant l'école*
- *Mise en place de voies cyclables*
- *Ajout d'arbres et d'espaces verts*

*La réalisation d'un parking souterrain à cet endroit semble peu crédible du fait de la présence du cadre pluvial du plan de prévention contre les inondations sous l'avenue d'une part, et d'autre part, très coûteuse pour quelques places de stationnement principalement destinée à la desserte de l'école, donc du stationnement pour quelques minutes seulement.*

*Remarque : les blocs de bétons ont été supprimés avant le début de l'enquête publique dans le cadre du programme Cadereau.*

La formulation et les hypothèses du nombre d'usagers retenues afin de déterminer le rejet du passage à la gare sont erronées et tendancieuses. Considérer que la future ligne 2 prendra les usagers de la ligne à la place Montcalm pour aller à la gare est un leurre.

### **Réponse :**

*Il est dommage de ne pas disposer des éléments permettant d'affirmer que les hypothèses du nombre d'usagers retenues afin de déterminer le rejet du passage à la gare sont erronées et tendancieuses.*

*La fréquentation de la ligne a été calculée selon les éléments suivants :*

*L'évaluation de la fréquentation s'effectue en distinguant les diverses catégories de voyageurs et d'usagers de l'infrastructure nouvelle :*

- **Les usagers habituels des transports publics nîmois :**

*Ce sont les voyageurs qui utilisent les transports en commun en situation de référence et en situation de projet. Ils bénéficient des gains de temps permis par la nouvelle infrastructure ;*

- **Les anciens utilisateurs de véhicules particuliers (VP) :**

*Ce sont les voyageurs nouveaux ayant opéré un transfert modal de la voiture particulière vers le transport en commun grâce à la mise en service du TCSP Axe Nord-Sud. En fonction des vitesses relatives VP – TC, ces usagers peuvent gagner ou perdre du temps, mais ils bénéficient de l'avantage d'un gain sur l'utilisation de leur véhicule.*

*Les estimations de trafic et de report modal ont été calées sur les estimations de trafic réalisées dans le cadre de l'élaboration du PDU. Elles ont été basées sur les simulations effectuées pour le Scénario 1 qui envisageait une seule ligne de TCSP<sup>1</sup>.*

---

<sup>1</sup> Les simulations de fréquentation du scénario de Synthèse adopté dans le cadre du PDU, estimaient les effets de l'ensemble de la restructuration des transports publics nîmois, dont deux lignes de BHNS.

Ces estimations ont dû toutefois être corrigées, du fait de l'allongement de la ligne de BHNS (voir § 1.2.2), et du report à 2012 d'une mise en service initialement prévue en 2010.

Les estimations de la situation de référence ont été établies sur la base de la fréquentation des lignes actuelle de transport public dans le corridor envisagé pour le BHNS Axe Nord-Sud.

Les 10 000 Voyages pas jour sont calculés avec la méthode suivante :

- Estimation de la fréquentation du corridor au fil de l'eau qui est de 7550 v/jour selon les données d'études du PDU

Deux éléments sont ensuite pris en compte :

- Le report modal, à raison de 20 % du nombre de voyages sur le corridor, soit :

$7550 \times 0.20 = 1510$  voitures à 1.26 personne par voiture, soit : 1900 clients issus du report modal.

$$7550 + 1900 = \mathbf{9450}$$

Les effets induits, à raison de 10 % issu de la fréquentation des lignes de bus suite à la mise en service de la ligne de TCSP soit :

$$7550 \times 0.10 = \mathbf{755}$$

Total :

$$9450 + 755 = \mathbf{10\ 205.}$$

**Ce nombre a été arrondi à 10 000.**

La fréquentation de la ligne de TCSP ainsi que le report modal pour 2013 et 2018 s'établissent alors ainsi :

Fréquentation (voyageurs par jour)	2013	2018
• Référence	7 550	8 260
• Projet	10 000	11 680
Report modal (Projet – Référence)	2 450 + 32%	3 420 + 41%

Sources : PDU – Kéolis

Elles ne pouvaient donc être utilisées directement dans le cadre de l'évaluation du seul projet Axe-Nord Sud.

*D'autre part, concernant les correspondances des deux lignes à la place Montcalm, les temps de correspondances et de transport, inférieurs à 5 minutes, sont tout à fait acceptable pour une correspondance bien organisée et ne sont pas rédhitoires pour la clientèle. Le seuil de rejet se trouvant habituellement entre 8 et 10 minutes.*

L'insuffisance manifeste de l'étude d'impact sur plusieurs champs d'investigation prévus par la loi entraîne un avis défavorable.

En l'espèce, l'étude d'impact inexistante ne satisfait pas aux prescriptions de la loi et c'est à bon droit, au nom de l'intérêt général et avec conviction, que nous donnons un avis défavorable.

### **Réponse :**

*Il est dommage que les éléments déclarés comme insuffisant sur l'étude d'impact ne soient pas précisés dans la question, cela aurait permis d'être plus précis dans la réponse.*

*Toutefois, les éléments contenus dans l'étude d'impact suivent exactement les sujets sur lesquels la loi impose de donner des informations soit :*

*Les articles L.122-3 et R .122-3 du code de l'environnement fixent le contenu de l'étude d'impact. Celle-ci doit obligatoirement contenir :*

- *une analyse de l'état initial du site et de son environnement ;*
- *une analyse des effets directs ou indirects, temporaires ou permanents, du projet sur l'environnement (faune et flore, santé, sites et paysages...) ;*
- *les raisons pour lesquelles le projet a été retenu aux vues des préoccupations environnementales ;*
- *les mesures envisagées pour supprimer, réduire, compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement et l'estimation des dépenses correspondantes ;*
- *les méthodes scientifiques ou techniques utilisées pour la réalisation de l'étude d'impact ainsi que les difficultés rencontrées ;*
- *capacités techniques et financières de l'exploitant ;*
- *un résumé non technique.*

*L'ensemble de ces éléments est présent dans le dossier d'étude d'impact présenté en enquête publique.*

*A noter que le projet ne modifie pas les assiettes de voirie existantes et ne traverse pas de zones naturelles faisant l'objet d'une protection particulière.*

*Par contre le projet étant situé sur un périmètre contenant des zones inondables, celui fait l'objet d'une déclaration au titre de la lois sur L'eau et a été soumis à l'appréciation de la Délégation Interservices de l'eau du Gard (DISE) qui doit rendre un avis avant le 29/08/2010.*

Avis du CE : les réponses du M.O. sont globalement satisfaisantes. Pour ce qui concerne le contenu de l'étude d'impact je me range à l'avis du maître d'ouvrage.

## Collectif Gambetta, riverains, commerçants, usagers

Après avoir pris connaissance de l'avant-projet dans le cadre de la mise en place du TCSP, nous vous prions de bien vouloir prendre en compte notre pétition. Pour le secteur Gambetta Nord et plus précisément pour les parties comprises entre la rue du Grand Couvent et la rue Guizot, après concertation entre riverains, commerçants et usagers nous souhaiterions voir le projet évoluer au profit d'un espace « tout piéton ».

En effet, l'avant-projet qui nous a été présenté ne nous apporte pas complète satisfaction. Les treize places de stationnements ne nous semblent pas suffisantes et nous apporteront pourtant tous les désagréments inhérents à la circulation automobile. Par ailleurs, nous craignons que la contre-allée se destine à terme à un espace de livraison.

De plus, il est à noter que seul cet espace (à savoir l'espace public entre les rues du Grand Couvent et Guizot, je le répète) se retrouve lieu de stationnement, les parties antérieures et postérieures à ce tronçon sont entièrement dévoués aux piétons. Ce choix ne nous paraît donc ni esthétique, ni réellement cohérent.

Dans un souci d'homogénéité avec le reste du projet, pour un espace public plus agréable, l'alternative du « tout piéton » nous apparaît donc comme la solution la plus adéquate.

Par ailleurs, ce choix conforterait la politique menée et défendue à travers le développement massif des transports en commun et semble donc être une requête censée et défendable auprès de vous.

En vous remerciant de prendre notre requête en considération, nous vous prions d'agréer Monsieur le Commissaire enquêteur, nos respectueuses salutations.

### **Réponse :**

*Cette demande est prise en compte et une étude est en cours pour analyser les impacts financiers et réorganiser le stationnement des livraisons et des Personnes à Mobilité Réduite dans ce secteur.*

*Deux solutions sont analysées :*

- 1- Eloignement de la voie de circulation et stationnement positionné entre les arbres. Cette solution prend par contre sur l'emprise piétonne située dans la contre allée.*
- 2- Suppression totale de la contre allée et des 13 places de stationnement. Cette solution privilégie l'insertion urbaine et maintien une cohérence de continuité avec le reste du boulevard. Elle prévoit de conserver toutefois une place de stationnement Personnes à Mobilité Réduite sur le coté droit de la voie en sortant de la rue du Grand Couvent. L'impact financier est en cours de calcul du fait de la nécessité de maintenir un traitement des sols en dallage permettant solide permettant de recevoir les véhicules de pompiers.*

Avis du CE : la prise en compte de la demande est un élément positif qui marque l'intérêt du M.O. pour régler les problèmes locaux dans les meilleures conditions possibles.

**M. ALLIÉ, Président de l'Association « Le Lien Caissarguais » et au nom des adhérents de l'Association**

Monsieur le Commissaire enquêteur,

Le projet TCSP qui fait l'objet de la présente enquête publique amène de notre part plusieurs questionnements.

1) Notre village, Caissargues, est déjà engorgé par la circulation automobile, poids lourds... Ceci concerne le chemin des canaux comme la route de Saint-Gilles. La création d'un parking, qui plus est sous dimensionné, au terminus situé près du rond-point de l'autoroute nous paraît de nature à aggraver la situation.

2) Le projet maintes fois évoqué dans le journal communal par M. Bécamel, Maire de Caissargues, d'élargir à deux fois deux voies la route de Saint-Gilles, depuis le rond-point de l'autoroute jusqu'au rond-point du chemin des canaux, nous paraît éliminer l'emprise nécessaire pour le passage d'un TCSP se prolongeant jusqu'à Garons et Saint-Gilles. Or, un parking au sud de Caissargues permettrait justement d'arrêter une partie du flux de véhicules qui traverse quotidiennement notre commune avec son cortège de nuisances environnementales et ses risques d'insécurité.

3) Voici un projet qui concerne l'ensemble de Nîmes Métropole et qui aurait du permettre de mobiliser très largement l'ensemble des caissarguais. Nous estimons que la publicité, la communication réalisée autour de cette enquête, n'est pas à la hauteur de l'enjeu et de la nécessaire participation citoyenne. En conclusion de nos remarques et critiques, nous demandons que le projet actuel soit globalement modifié pour s'inscrire dans la perspective plus large d'un plan de déplacement dans l'ensemble de notre métropole.

**Réponse à l'ensemble des points exposés ci-dessus :**

*Ces questionnements sont très pertinents. En effet, Nîmes Métropole étudie la possibilité de prolongement de la ligne vers Caissargues avec la mise un place d'un ou plusieurs parkings relais sur cet axe.*

*Les études doivent faire ressortir les possibilités en termes d'emprises sur cet axe, avec un projet qui doit prendre en compte la domanialité du Département du Gard sur le CD 42 mais aussi les projets d'avenir sur la commune de Caissargues. Il est donc prématuré aujourd'hui, vu de l'état du dossier du prolongement de la ligne et des études qui ne sont pas finalisées ainsi de la multiplicité des intervenants, d'annoncer des mesures précises dans ce sens.*

*Concernant la publicité faite sur le projet et son enquête publique, il est rappelé que les travaux objets de l'enquête se situent sur le périmètre de la commune de Nîmes. L'enquête publique a été mise à l'hôtel de ville de Caissargues et une permanence y a été tenue le 25 juin 2010 de 9 h 00 à 12 h 00 en présence du commissaire enquêteur. Il est fort regrettable, au vu de l'enjeu de ce projet, que les seules personnes qui sont venues à cette permanence étaient le Maire de la commune et un habitant de Nîmes.*

Avis du CE : la publicité a été faite dans la Gazette de Nîmes, Midi Libre, sur le site Internet, à l'hôtel de ville et au droit de chaque station. De plus, Midi Libre a fait paraître plusieurs articles sur le TCSP avant et pendant l'enquête et France 3 a diffusé une émission sur le sujet.

### **Comité d'établissement de la Société Des Transports en Commun Nîmois (STCN)**

1) Les conséquences du projet AEF 3<sup>ème</sup> phase, arrêté depuis le mois d'octobre 2009, vont être extrêmement préjudiciables à l'ensemble du réseau puisque la très faible place laissée à la circulation des transports publics dans ce secteur impose une restructuration de l'ensemble des lignes d'autobus.

Le projet de restructuration présenté (*pièce joint n°1 « le réseau à haut niveau de service » et annexe n°15 du dossier d'enquête*) qui doit accompagner l'arrivée de la 1<sup>ère</sup> ligne de TCSP nord-sud et la mise en œuvre d'AEF 3<sup>ème</sup> phase ne sont pas en cohérence avec les orientations du PDU contrairement à ce qui est indiqué avec une étonnante désinvolture. En effet, une étude très complète « origine destination montée descente » réalisée en 2008 sur l'ensemble du réseau de bus de Nîmes Métropole (*pièce jointe n°2 « enquête Origine – Destination »*) pour mieux appréhender les habitudes de déplacement des utilisateurs des transports publics, a démontré que le secteur de l'avenue Feuchères et celui du tour de l'Ecusson constituaient les générateurs essentiels de déplacement en transport public.

Les difficultés imposées aux transports publics dans le cadre de cette restructuration ne peuvent qu'avoir des conséquences pénalisantes pour la promotion de l'usage des transports publics en général. Le rallongement des itinéraires de certaines lignes ne peut pas être sans conséquence.

2) Les aménagements urbains prévus sur le tour de l'Esplanade sont souvent contraignants pour une bonne irrigation de l'Ecusson par le côté Est. Ainsi, AEF 3<sup>ème</sup> phase va créer aussi une véritable césure entre l'est et l'ouest en empêchant toute desserte allant de l'un vers l'autre et inversement. Seul, le corridor du futur TCSP est-ouest permettra encore une certaine liaison sur de tels axes mais les autres lignes seront contraintes à des détours rédhibitoires qui une nouvelle fois pénaliseront le recours aux transports publics.

#### **Réponse pour les points 1 et 2:**

*Ainsi que cela est présenté dans le document présentant le projet de réorganisation du réseau en 2012 (annexe 15 de l'enquête publique), les 3 lignes urbaines structurantes essentielles représentant un tiers de la fréquentation du réseau sont maintenues sur Feuchères : la 1, la 2 (qui viennent en lieu et place des actuelles lignes A et B) ainsi que la ligne 3 et la ligne 9. Deux lignes sont transférées sur Carnot en sens Sud Nord.*

*L'élément final à prendre en compte reste l'organisation des dessertes de ce secteur avec la mise en service de la ligne 2. L'organisation du réseau sur cet axe est indissociable du mode qui sera retenu pour la ligne 2.*

Avis du CE : le problème de l'aménagement AEF pour Feuchères, et les besoins des transports en commun méritent d'être sérieusement mis au point avant tout début de travaux.

3) La mise en place de couloirs à contresens sur le tour de l'Ecusson s'accompagne de la suppression des actuels couloirs dans le sens normal de la circulation, ce qui aura pour conséquence de dégrader fortement aussi la vitesse commerciale des lignes qui continueront de circuler dans le sens de la circulation générale. On sait d'ores et déjà que pour éviter de dégrader la vitesse commerciale du nouveau TCSP, il n'est pas prévu une large utilisation par d'autres lignes des couloirs à contresens créés. Les lignes traditionnelles du réseau qui traverseront l'Ecusson seront donc confrontées inévitablement aux aléas de la circulation générale, ce qui là encore n'est pas cohérent avec les orientations du PDU qui fait de l'amélioration de la vitesse commerciale des transports publics un élément majeur de leur attractivité.

**Réponse :**

*En effet, la suppression des couloirs peut entraîner une réduction de la vitesse commerciale qui peut avoir un impact sur la fréquentation mais aussi sur les coûts d'exploitation. Cette décision n'est pas donc figée et Nîmes Métropole réalise actuellement et courant septembre, avec la reprise des flux normaux hors périodes de vacances, une étude complémentaire qui prendra en compte le maintien ou non des couloirs bus en fonction des réductions de flux en provenance du boulevard Amiral Courbet suite à la modification future du plan de circulation d'AEF. Cela permettra de déterminer précisément ces impacts, et faire un chiffrage de cette perte de temps éventuelle et de ses implications.*

4) Une attention beaucoup plus marquée que ce qui est prévu par des aménagements spécifiques devra être apportée au niveau de sécurisation routière du nouveau système notamment dans la zone de l'Ecusson à contresens de la circulation.

**Réponse :**

*En effet la sécurisation de la ligne dans le cadre du projet prévoit les aménagements nécessaires pour l'organisation des traversées, feux, etc., des aménagements spécifiques et la signalisation sont réalisés afin de tenir compte de cette modification des habitudes dans les usages, notamment au niveau de l'Ecusson.*

5) Contrairement à l'affirmation tenue à la page 12 du dossier 7, le TCSP se substitue sans remplacer aucune des fonctionnalités apportées par les lignes D, I et K de l'actuel réseau, et les aménagements que nous venons d'évoquer dans nos remarques induisent de fait, s'ils ne sont pas modifiés, un réseau à 2 vitesses dont on imagine bien qu'il n'est pourtant pas souhaité par les promoteurs du projet !

**Réponse :**

*Il n'est nullement précisé à la page 12 du dossier 7 (bilan socio économique) que la ligne de TCSP se substitue aux lignes d, I et K, les termes précis sont les suivants :*

*« La réalisation de la ligne structurante TCSP Nord – Sud implique une réorganisation du réseau TC autour de cet axe fort. Le principe mis en œuvre dans le*



cadre de ce projet est un rabattement des lignes de TC vers le BHNS selon les principes généraux exposés ci avant.

Le corridor du BHNS Nord-Sud concerne directement 3 lignes du réseau actuel (lignes D, I et K) mais aussi 4 navettes sur le secteur centre ville élargi (la Citadine, Augusta, Domitia et Aurélia) dont l'offre de services sera renouvelée. Le détail de ces modifications est actuellement en cours d'étude.

Au total, l'optimisation du réseau de transport permise par la ligne de TCSP et la réorganisation des lignes de bus classique permettra des gains d'exploitation. Ceux-ci seront redéployés en vue de l'amélioration du reste du réseau urbain de l'agglomération nîmoise.

Ainsi, bien que non directement lié au nouveau BHNS, mais profitant de sa mise en service, c'est l'ensemble du réseau qui est repensé de façon notamment à renforcer la complémentarité des modes et des lignes. De plus, des axes de voiries sont en cours d'identifications afin d'imaginer des aménagements permettant d'améliorer la circulation des bus et des cars donc les performances et l'attractivité des lignes. L'objectif étant ici d'éviter la mise en place d'un réseau à 2 vitesses. »

L'offre de service est donc maintenue en desserte de proximité permettant de conserver les fonctionnalités de ces lignes et qui sont présentée en annexe 15 dans le document présentant le projet de réseau associé, les lignes 8 et 9 répondent bien à cette problématique.

6) Ainsi, il nous paraît essentiel que certaines des nouvelles emprises en site propre réalisées soient accessibles à d'autres lignes et que ce maillage des lignes en correspondance avec la nouvelle ligne de TCSP soit aussi de grande qualité en conservant des emprises en voirie dédiées aux transports publics suffisantes telles que :

- Les couloirs actuels de l'Ecusson en complément des nouveaux à contresens,
- Des possibilités accrues de tourne à droite et de tourne-à-gauche sur le tour de l'Esplanade
- Un axe plus large de circulation réservé aux transports publics sur l'avenue Feuchères pour permettre le maintien de la fonction d'échanges avec le réseau ferroviaire et le réseau départemental de transport.

### **Réponse :**

La possibilité de partage de la plateforme du TCSP est bien entendu envisageable. C'est d'ailleurs le cas sur le boulevard Amiral Courbet. Une étude est en cours pour analyser les possibilités de partage, sous réserve qu'il n'y ait pas d'arrêts de bus sur la plateforme du TCSP qui risquerait de gêner celui-ci.

A titre d'exemple, cette étude porte sur la partie Ouest de la rue de la République (section Jaurès – Dhuoda), sur le boulevard de la Libération, d'autres secteurs restent toutefois à identifier.

La problématique des circulations sur Feuchères doit prendre en compte les calendriers de travaux d'AEF et de réalisation de la ligne 2. ces travaux risquent

*probablement de faire fonctionner le réseau en mode dégradé sur ce secteurs et des solutions compensatoires sont à mettre en œuvre sur le pourtour de cette avenue.*

7) Le CE de la STCN a toujours souhaité être associé étroitement aux réflexions qui ont trait à la politique de transport de l'agglomération, hélas c'est bien rarement le cas. Nous sommes le plus souvent consultés très épisodiquement bien en aval des décisions prises et il faut bien constater que le manque de cohérence entre certains projets d'urbanisme portés par la ville de Nîmes, et les projets transports portés par l'Agglomération s'entrechoquent sans que la cohérence ne soit toujours au point de rencontre.

Nous saisissons une nouvelle fois l'opportunité constituée par cette enquête pour rappeler que nous restons disponibles, dans un esprit constructif, pour faire avancer le projet vers une meilleure prise en compte de l'ensemble des questions qu'il soulève.

### **Réponse :**

*Depuis l'origine du projet en 2004, l'entreprise STCN est associée à la définition du projet de TCSP, elle est même Assistant à Maîtrise d'ouvrage de Nîmes Métropole et ceci est contractualisé au travers du contrat de Délégation de Service Publique en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2005 jusqu'au 31 juin 2012.*

*Il est normal que Nîmes Métropole puisse faire appel à l'entreprise STCN afin de participer à l'élaboration du projet de TCSP.*

*Les remontées d'informations sur le fonctionnement au quotidien du réseau, les usages sur le terrain, au-delà des études qui peuvent être réalisées, sont des informations précieuses que le Maître d'Ouvrage intègre dans ses réflexions.*

*Les réunions avec le CE TCN se font en effet au rythme d'une ou deux par an et permettent de faire d'une part un bilan mais aussi d'aborder les sujets relatifs aux projets. Ces réunions ont toujours été constructives en termes de remontées d'informations de part et d'autre. Le travail au quotidien fait avec la direction et le service étude de l'entreprise STCN permet aussi de disposer et de diffuser des informations à prendre en compte dans l'élaboration du projet. Au travers de la communication interne de l'entreprise, les messages transmis par le CE auprès de la direction de la STCN sont systématiquement transmis par cette direction au Maître d'Ouvrage du projet. C'est d'ailleurs par ce biais que Nîmes Métropole a été très rapidement informé des demandes faites concernant la problématique de l'organisation du réseau sur le secteur d'AEF.*

Avis du CE : la STCN est fortement impliquée dans les transports en commun, et pour cause. Les questions posées sont pertinentes. Une collaboration avec la STCN est donc indispensable et pourquoi pas aussi avec un représentant du CE.

<b>Chambre de Commerce et d'Industrie de Nîmes (CCI)</b>
--

Par ailleurs, il serait souhaitable de redéfinir l'accès au parking relais situé à l'entrée d'autoroute Nîmes Centre, le projet actuel obligeant les véhicules à faire le tour d'un rond

point déjà très chargé en circulant et qui sera encore ralenti dans son fonctionnement par la traversée du TCSP.

**Réponse :**

*L'accès au parking de l'A54 se fait par deux entrées, une située sur le CD 42 est qui est en volume, le principal générateur de fréquentation pour ce parking.*

*La seconde entrée se fait par le giratoire en provenance de l'A54. Une entrée directe à partir de l'autoroute nécessite de cisailer l'accès à l'autoroute en sens inverse et qui plus est en sortie de giratoire. Ce système ne peut garantir toutes les conditions de sécurité et serait très accidentogène. D'autre part, l'A54 n'est pas le plus gros générateur d'alimentation en véhicules. 50 places sont réservées (à la demande des ASF) pour les clients de l'autoroute.*

L'objectif du TCSP est bien sûr d'entraîner un report de l'usage de la voiture individuelle vers le transport en commun. On ne doit pas pour autant négliger, l'organisation de la future circulation dans la ville, l'accès aux parkings de centre ville et l'accès en voiture des différents professionnels implantés en centre ville. L'avis des professionnels sur l'organisation des livraisons est également nécessaire.

**Réponse :**

*Ce point a bien entendu été pris en compte, c'est pourquoi des emplacements de stationnement et d'organisation des livraisons sont maintenus et créés dans le projet, ainsi que le maintien d'accès riverains etc. Les plans présentés dans le cadre de l'enquête publique ont montré que ces emplacements étaient maintenus par rapport aux fonctionnalités (exemple, maintien des accès sur la place Montcalm pour les livraisons etc.).*

*D'autre part, les rencontres avec les commerçants et entreprises réalisées dans le cadre de la mise en place de la commission d'indemnisation ont permis d'avoir des remarques et suggestions dans ce cadre.*

La chambre de Commerce estime que le plan de circulation en ville ne peut pas être fixé sans une large concertation avec les professionnels au travers des chambres Consulaires. La CCI se propose de faciliter l'organisation de cette concertation qui est nécessaire pour faire partager les enjeux et les contraintes des différents partenaires.

**Réponse :**

*Le plan de circulation dépend de la Ville de Nîmes, cependant le projet de TCSP n'a pas une grande incidence sur ce plan de circulation, en effet, aucun sens de circulation n'est modifié pour les VL et les livraisons sur l'ensemble de l'itinéraire en dehors de la rue de la République et de la place Montcalm pour lesquelles les aires de stationnement, de livraison et accès sont maintenus. Le fonctionnement actuel de la rue de la République ne change pas sur la section allant de Dhuoda aux Arènes.*

*Les impacts concernent plus la diminution de places de stationnement et la réduction des espaces de voirie réservés aux voitures et qui rentre bien dans les objectifs d'un tel projet visant à apporter des solutions alternatives à l'automobile.*

*L'impact majeur reste sur le fait que le TCSP circule en sens contraire de la circulation autour des boulevards, en dehors de la perte de places de stationnement, ce point n'a pas d'impact sur le plan de circulation.*

Il faut en outre reprendre les travaux déjà entamés sur les livraisons en centre ville. Ces travaux doivent réunir transporteurs et professionnels pour que les orientations qui seront prises soient acceptables techniquement et économiquement.

**Réponse :**

*Le projet de TCSP prévoit les emplacements de livraison, d'accès, etc, l'organisation dépend ensuite de la ville de Nîmes. Nîmes Métropole n'ayant pas la légitimité à intervenir sur l'organisation interne du fonctionnement d'une commune.*

La longue période de travaux qui précèdera la mise en place du TCSP va nécessairement perturber les flux de circulation de clients du centre ville. Et on peut craindre qu'un grand nombre des activités commerciales ne sortent exsangues de cette phase. Or il faudra, dès la mise en place du TCSP inciter très fortement les clients à revenir massivement au centre ville.

**Réponse :**

*En effet, la période de travaux génère des perturbations. Celles-ci seront gérées sur plusieurs volets pour éviter un trop fort désengagement du centre et faire :*

- *L'information*
- *Le jalonnement*
- *La médiation*

*L'information se fait à plusieurs niveaux, ville, quartier et microcosmique. En effet, les besoins sont différents selon les impacts*

*Le jalonnement autour des travaux du TCSP sera réalisé de façon à ce que les personnes qui circulent ne soient pas prises au dépourvu en dernière minute et que les indications puissent être données bien en amont pour faciliter les accès en ville.*

*La médiation sera assurée de la façon suivante :*

*Sur l'ensemble des secteurs impactés par les travaux, les médiateurs (au nombre de 3) dépendants du cabinet du Président de Nîmes Métropole - Maire de Nîmes seront sur le terrain pour transmettre de l'information au quotidien.*

*Il en est de même pour les quatre techniciens de Nîmes Métropole qui sont chargés de suivre les travaux et qui ont un rôle d'informer sur chacun des secteurs qui leur*

sont affectés (4 secteurs de travaux : Sud 1, sud 2 avec l'avenue de la Liberté, République et Ecusson).

C'est donc en tout 7 personnes qui seront sur le terrain pour assurer la meilleure information possible.

La Chambre de Commerce demande que le plan de développement des transports lié au TCSP intègre de façon claire et efficace la desserte des grandes zones économiques de l'agglomération dans des conditions qui facilitent l'accès régulier et sécurisé en transport en commun des clients et des salariés.

### **Réponse**

*L'ensemble des éléments concernant les dessertes de zones sont pris en compte dans le PDU et ont été présentées dans le document d'enquête publique expliquant l'organisation du réseau de transport à l'horizon 2012 (annexes 14 et 15 du dossier d'enquête publique).*

Avis du CE : la collaboration avec la CCI ne peut apporter que des éléments positifs pour l'aménagement de la ville.

<b>Conseil Général du Gard :</b>
----------------------------------

1) Tous ces projets proposent des tracés desservant les gares centrales. Il est aujourd'hui ainsi démontré qu'une gare centrale est le point d'appui majeur d'un développement urbain durable.

### **Réponse :**

*La desserte de la gare ne se fait pas par le TCSP Nord-Sud.*

*En effet, d'une part, les études de fréquentations ont démontré que les flux entre le corridor de la ligne Nord-Sud étaient insuffisants pour faire le choix de cette desserte. D'autre part, cette desserte est prévue dans le cadre de la future ligne 2 et de la future ligne 3 (voir annexe 14 du dossier d'enquête publique).*

*Enfin, une liaison sera assurée par la future ligne 8 du réseau associé : A54 => Ville active => Gare*

*Suite à des propositions faites lors de la seconde concertation, cette possibilité avait toutefois été étudiée sous les aspects suivants :*

- *Desserte par une boucle République Triaire*
- *Desserte uniquement par Triaire + Ecusson*
- *Passage par la gare routière*
- *Alternance entre l'Écusson et le secteur gare : peu lisible*

*Il convient aussi de prendre en compte l'obligation de démarrer les travaux de la 2 pour bénéficier des aides financières du Grenelle 2, qui précise que les travaux de la ligne 2 devront impérativement démarrer avant 2013. Les financements attendus dans ce cadre sont entre 60 et 80 M€.*

Voir paragraphe 4.9.1.

2) Il est aussi certain qu'un usager gardois (hors agglo) utilisera très peu le TCSP sachant que la majorité des lignes interurbaines (réseau Edgard) converge vers la gare routière. Il en va de même, bien sûr, pour l'utilisateur régional et/ou national.

**Réponse :**

*Aucune ligne du réseau Edgard ne circule sur la partie Sud du corridor Nord-Sud, puisque pour les lignes de ce réseau en provenance du secteur de Vauvert, le Cailar et Aigues Mortes, l'itinéraire se fait par la Bastide et la route de Générac et sont rabattues sur l'avenue du Maréchal Juin. Ces lignes seront donc en connexion directe avec la future ligne 3.*

*D'autre part, il faut rappeler que l'objectif de la ligne Nord-Sud, conformément au PDU, doit apporter une réponse spécifique sur un axe sur lequel circulent aujourd'hui 25 000 voitures (source : comptages réalisés par le département du Gard). Les objectifs d'une ligne de TCSP sont variables en fonction des corridors. La ligne Nord-Sud a pour objectif d'apporter un plus aux communes du secteur sud de l'agglomération, telles que Caissargues ou Saint Gilles qui représentent des flux entrants importants sur ce secteur.*

3) Le TCSP ne répond pas à la demande des usagers des quartiers d'habitat social. En effet, il est surprenant que la 1<sup>ère</sup> ligne de TCSP ne privilégie pas les quartiers où se concentre la plus forte demande sociale... à l'instar de la ligne 1 du Tram de Montpellier qui, elle, a desservi de façon prioritaire La Paillade. Une liaison Est-Ouest aurait pu être le support de cette 1<sup>ère</sup> ligne de TCSP dans une logique de continuité avec la politique de la ville initiée par l'Etat et mise en œuvre par Nîmes Métropole au travers de la démarche ANRU à destination des quartiers dits sensibles.

**La réponse sociale du TCSP ne nous semble pas atteinte.**

**Réponse :**

*En effet, il s'agit bien de la ligne 2, l'axe Est-Ouest qui desservira ces quartiers puisqu'elle desservira les quartiers de Pissevin, Valdegour, chemin bas d'Avignon et Mas de Mingue. Comme cela est expliqué ci-dessus, les objectifs d'une ligne peuvent varier en fonction des corridors.*

4) L'intérêt du TCSP pour le salarié et le monde de l'entreprise de plus de 9 employés appelle des doutes et le tracé en l'état risque de favoriser l'évasion commerciale du centre ville vers les commerces de la périphérie.

**Réponse**

*Les flux enregistrés sur cet axe sont bien des flux entrants en ville via l'avenue de la Liberté. Les attentes des clientèles des zones commerciales sont différentes que des clientèles qui se rendent en centre ville. Le TCSP n'est pas un vecteur de*

*changement des habitudes commerciales. Les zones commerciales situées en périphérie sont plutôt prédestinées à une clientèle privilégiant un mode de déplacement comme la voiture. Par contre le temps et les coûts d'accès au centre ville en TCSP permettent d'entrer en concurrence avec les temps d'accès et les coûts liés à la voiture et donc de privilégier une nouvelle clientèle des communes du sud vers le cœur d'agglomération.*

5) L'intérêt économique du projet du TCSP est pour le moins discutable au regard du rapport coût/kilomètre. 6 kilomètres pour plus de 60 millions d'euros d'investissement font de ce projet un des plus chers de France. Le choix de l'utilisation de véhicule thermique, bien que performant en termes de rejet polluant, semble pour le moins étonnant dans la perspective d'une possible augmentation du coût des énergies fossiles. Ce choix semble peu réversible compte tenu que ces véhicules ont déjà été retenus avant le lancement de l'enquête. Enfin, l'absence d'interconnexion entre les différents réseaux de transports entraînera un taux de fréquentation réduit et donc un rapport recettes/dépenses particulièrement défavorable au projet.

**Réponse :**

- a- Coûts
- b- Mode de propulsion du véhicule
- c- Interconnexion avec les autres réseaux de transports

**a- Coûts :**

*L'ensemble des éléments économiques sont intégrés dans le Bilan socio-économique du projet présenté au Dossier 7 de l'enquête publique et qui démontre un Taux de Rentabilité Interne (TRI) du Projet de 12.7 % ainsi qu'un Bénéfice Actualisé Net (BAN) de 116 M€.*

**b- Mode de propulsion du véhicule**

*Voir page 45 (Réponse à Monsieur Serge DELAUNEY).*

**c- Interconnexion avec les autres réseaux de transports**

*Concernant la desserte de la gare et du réseau associé, voir les éléments de au paragraphe 4.9.1.*

*Pour les autres Interconnexions, le TCSP Nord-Sud sera en liaison avec le réseau Edgard au niveau de l'avenue Jean Jaurès, devant le lycée Hemingway.*

6) En privilégiant une logique d'axe au détriment d'une réelle stratégie basée sur des objectifs partagés, ce projet de TCSP suscite l'incompréhension et n'est à la hauteur, ni des enjeux ni de l'objectif initial visant à proposer, aux habitants de Nîmes, de l'agglomération et plus largement des gardoises et gardois, une véritable alternative au tout voiture. On peut dès lors se poser la question du coût/efficacité réelle de ce projet de TCSP.

**Réponse :**

*La question portant bien sur le rapport coût/efficacité du projet, l'ensemble des éléments économiques qui sont intégrés dans le Bilan socio-économique du projet présenté au Dossier 7 de l'enquête publique et qui démontre un Taux de Rentabilité Interne (TRI) du Projet de 12.7 % ainsi qu'un Bénéfice Actualisé Net (BAN) de 116 M€.*

Avis du CE : les réponses du M.O. sont globalement satisfaisantes.

<b>Comité de Quartier Gambetta et rues adjacentes</b>
---

1) Nous nous étonnons que l'approbation du PDU au 6 décembre 2007 soit postérieure à la définition du trajet du TCSP préalablement défini à la délibération du 30 septembre 2004 et que les études d'impact soient elles en totalité réalisées courant 2009.

**Réponse :**

*Les études relatives à la définition sont des études réalisées dans le cadre du PDU et il était donc nécessaire de les réaliser pour finaliser le PDU. Ces éléments ont été présentés préalablement au vote de l'approbation du PDU, à la fois dans le cadre des concertations réalisées mais aussi dans le cadre de l'enquête publique.*

*La durée normale de conception et de réalisation d'un tel projet varie entre 7 et 10 ans. Il est normal de travailler en temps masqué sur les études afin de pouvoir les présenter dans les phases de procédures officielles.*

*Les études d'impact sont réalisées à l'issue de la phase AVP (avant Projet), une fois que les principes généraux du projet sont définis. Ces études de phase AVP ont été terminées en 2009, il est donc normal que l'étude d'impact soit faite en 2009.*

2) Nous sommes surpris, sans être des spécialistes de la chose que l'enquête publique soit réalisée sur un AVANT PROJET, laissant ainsi supposer que le PROJET n'est pas encore totalement défini. En effet, le planning proposé dans l'enquête publique (Dossier 3 pièce 9) prévoit que le PROJET devait être établi d'octobre à avril 2009 hors l'ensemble des documents présentés dans cette enquête publique sont estampillés AVANT PROJET. De plus toujours dans le même document cette enquête devait être programmée pour septembre/novembre 2010.

**Réponse :**

*La phase d'enquête publique vient toujours à l'issue de la phase Avant Projet.*

*Conformément à la loi MOP (loi réglementant la Maîtrise d'Ouvrage Publique), la phase AVP (Avant Projet) consiste en l'élaboration des éléments suivants de valider la faisabilité (technique et budget) du programme établi par le M.O. (Maître d'Ouvrage).*



L'AVP doit permettre de :

- *Confirmer la faisabilité du programme ;*
- *Mettre en place un parti d'aménagement définitif ;*
- *Déterminer les principales caractéristiques et usages du projet ;*
- *Déterminer les matériaux de sols, la stratégie végétale, la gamme de mobiliers (bancs, éclairage, jeux pour enfants ...)*
- *Etablir l'implantation spatiale et topographique des principaux ouvrages ;*
- *Pressentir un phasage des travaux et leurs délais;*
- *Etablir le coût prévisionnel des travaux.*

Un dossier AVP contient de manière exhaustive les documents suivants :

- *plan masse général illustré ;*
- *plans de détails illustrés ;*
- *coupes d'ambiances illustrées ;*
- *perspectives, montages photographiques, croquis, axonométrie, 3D ;*
- *images de références pouvant illustrer certains partis d'aménagement ;*
- *illustration des éléments de mobiliers, d'éclairages et de jeux d'enfants ;*
- *élaboration d'un pré chiffrage.*

*Les plans présentés dans cette phase sont généralement à l'échelle du 1000<sup>ème</sup> ou 500<sup>ème</sup>*

*Une fois le dossier d'AVP réalisé, il est possible de procéder à l'enquête publique et prendre en compte des modifications éventuelles pour l'élaboration du PRO.*

### *La Phase PROJET (PRO)*

*Elle vient à l'issue de la phase AVP et consiste en la réalisation d'une étude technique très détaillée qui est la phase d'adaptation de la conception retenue, tout en décrivant et documentant le fonctionnement des composantes de l'infrastructure de la ligne.*

*Les plans présentés dans cette phase sont généralement à l'échelle du 200<sup>ème</sup> et donc très détaillés.*

*Le projet est finalisé à l'issue de la phase PRO.*

*Concernant le report de l'enquête publique qui était prévue initialement fin 2009, celle-ci a été décalée afin de réaliser une réactualisation de données nécessaires à la rédaction du bilan socio économique. Les données initiales datant de 2004, soit 6 ans, il convenait de les mettre à jour (nouveau recensement etc.)*

*Avis du CE : dans une enquête publique c'est toujours un avant projet qui est présenté pour pouvoir être éventuellement complété ou modifié.*

3) Dans la question numéro 2 de la CONCERTATION, il était posé comme question. Le passage du TCSP dans le sens OUEST/EST n'interrompt-il pas la possibilité de créer des espaces de livraison côté pair ?

Si cela est le cas il faut les positionner côté impair.

Là surgit une deuxième interrogation, comment traverser deux chaussées de circulation de VL sens EST/OUEST sans en interrompre le flux et de plus en toute sécurité pour les intervenants ?

La réponse donnée était :

Le projet prévoit des emplacements de livraisons qui seront définis en fonction des besoins propres à chaque secteur du boulevard Gambetta. La solution de conserver les livraisons côté pair sera privilégiée.

La lecture des plans ne donne qu'un emplacement de livraison côté pair situé au niveau de la COUPOLE soit au milieu du boulevard.

Deux autres situés côté impair ne sont seulement positionnés que sur les trois cents premiers mètres du boulevard et devront couper la circulation pour livraison d'où un danger potentiel.

Reste donc tout un côté au niveau du square de LA BOUQUERIE où rien n'est prévu ce qui laisse à supposer vu la densité de commerces (pharmacie, fleuriste, tabac, restaurants) des difficultés de circulation lors de livraisons (stationnement sur la chaussée).

### **Réponse**

*Les plans présentés montrent des emplacements livraisons sur le boulevard Gambetta situés :*

#### **Coté Impair :**

- *Au droit de la poste*
- *A l'angle de la rue Fléchier, face au N°23*
- *Face au N°43 et 45*

#### **Coté Pair**

*Sur la partie Ouest du Boulevard, une solution est à l'étude pour mettre un emplacement face au numéro 5 boulevard Gambetta. Du fait de la présence contre la plate forme du TCSP. Cette solution ne sera maintenue que si l'emplacement n'est utilisé que par des véhicules de livraison.*

4) Dans la question n°3 de la CONCERTATION, il était posé comme question.

Les deux voies réservées à la circulation VL vont devoir cohabiter avec les bus qui nous le pensons (car rien ne vient le démentir pour l'instant) vont véhiculer les habitants des quartiers cités précédemment vers le Jean-Jaurès puis les quartiers OUEST par les quais de la FONTAINE.

A ce jour, rien ne montre (au vu des plans pages 16 et 17) que les bus arrivant au niveau des arrêts Saint Charles, Coupole et Bouquerie auront un quai spécifique en retrait de l'axe de circulation.

Si cela est le cas il ne restera qu'une voie pour absorber les VL créant par là des resserrements et donc des ralentissements ; ou obligeant les VL à se déporter sur le site propre du TCSP arrivant en sens inverse et créant de facto des risques d'accidents.

Devant la difficulté de déplacement ne risque-t-on pas de voir s'accroître la circulation automobile dans le secteur comme rue BONFA ?

La réponse donnée était.

Les deux voies VL sur Gambetta vont bien cohabiter avec les bus du réseau TanGo.

Des quais accessibles seront mis en place sur la partie extérieure du nouveau parvis de la Coupole qui sera traité en plateau avec une vitesse limitée à 30 km/h. Cette zone sera qualifiée de « zone de rencontre » avec par conséquent une vitesse de circulation très réduite.

Dans le cadre du réseau associé qui sera mis en place en même temps que le TCSP, seules les lignes qui auront une fonction de transit entre l'Est et l'Ouest de l'Écusson seront conservées. D'autre part, du fait du nouveau plan de circulation, les véhicules en provenance de Courbet seront moins nombreux, le boulevard Gambetta conservera donc sa fonction d'artère de transit avec cependant une circulation plus réduite. Il est donc possible qu'il y ait un resserrement à cet endroit, mais il répond à l'objectif de faire ralentir les VL sur le parvis de la Coupole puisque celui-ci est traité comme une place. Le risque de « débordement » sur la plate-forme du TCSP est faible car celle-ci disposera d'un séparateur qui marquera son emprise, d'autre part, le fait que le TCSP circule en sens inverse des VL contribuera à ce marquage d'espace qui sera aussi bien identifié par une couleur au sol différente de la voie de circulation et la présence à cet endroit des bandes du guidage optique du véhicule.

Le passage vers la rue Bonfa ne répond pas à la fonction de transit assurée par le boulevard Gambetta et le risque de déviation par cette rue est faible car la majorité des VL utilisant le boulevard vont dans un sens allant d'Est en Ouest pour se rendre soit au sud par les Victor Hugo, ou à l'Ouest par les quais Jean-Jaurès, ou encore vers la route d'Alès. Les cheminements par le quartier de la rue Bonfa sont trop compliqués pour assurer cette fonction de transversalité. Plus particulièrement accès sur le franchissement de l'arrêt COUPOLE, évitant ST CHARLES et BOUQUERIE.

**Rien dans l'AVANT PROJET ne nous permet d'éviter nos craintes quand aux difficultés de franchissement des différents arrêts et en particulier au niveau de la plateforme intermodale de LA COUPOLE.**

**Réponse :**

*Les plans présentés dans l'enquête publique correspondent bien à la réponse qui a été faite lors de la concertation. Il est confirmé que le parvis de la Coupole sera traité en plateau piétonnier et la mise en place de quais. Pour des questions de fluidité de la circulation des bus, les quais ne seront pas en retrait de la voie mais en section courante. Il est rappelé que le projet doit favoriser la circulation des bus et non celle des voitures.*

5) Dans la question n°4 de la CONCERTATION il était posé comme question.

La partie SUD du boulevard comporte sept rues pénétrantes (place du CHATEAU, LOMBARDS, GRAND COUVENT), ou sortants (place du CHATEAU, CORCOMAIRE, SIGALON, CORCONNE, GUIZOT).

L'ensemble de ces rues devront couper l'axe du TCSP.

Quels sont les moyens qui permettront de le faire en toute sécurité ?

La réponse donnée était.

Ces rues vont en effet croiser le TCSP. En fonction des volumes de circulation traversantes, elles seront donc gérées par des feux qui passeront au rouge à l'arrivée du TCSP ou devront marquer un stop si la circulation est faible.

Rien à ce jour ne répond aux interrogations des sens de circulation de ces rues.

**Réponse :**

*Les sens de circulation des rues restent inchangés. Pour la gestion des traversées elle se fait de la façon suivante :*

*Pour les rues pénétrantes, pas de modification, la mise en sens inverse du TCSP obligera les automobilistes à respecter la priorité à droite.*

*Pour les rues sortantes :*

- *Rue du Château : Gestion par feux*
- *Rue Corconne : Gestion par feux*
- *Rue Guizot : Gestion par un stop*
- *Rue Sigalon : Gestion par un stop*
- *Rue du Grand Couvent : Gestion par feux*
- *Rue Corcomaire : Gestion par un stop*

6) Dans la question n°6 de la CONCERTATION il était posé comme question.

La sortie du boulevard au niveau du square de la BOUQUERIE crée aux heures de pointe, de par les feux tricolores, de nombreux bouchons dans le secteur (rue AUGUSTE, place de la REVOLUTION).

Compte-t-on réorganiser le plan de circulation dans ce secteur ?

La réponse donnée était.

Le plan de circulation de la partie Sud de la rue Auguste sera organisé dans le cadre du projet du square Antonin sur lequel une seule voie de circulation sera conservée en provenance de la Maison Carrée. Il ne sera plus possible de faire le tour du square en voiture ni de tourner à gauche pour revenir sur le boulevard en direction des quais de la Fontaine.

Rien à ce jour ne solutionne la difficulté de circulation aux heures de pointe en provenance de la place de la REVOLUTION. Certains documents montrent même que ce point est à limite de saturation (92%).

**Réponse :**

*En effet, le projet du Square Antonin n'est pas dans le périmètre du projet du TCSP. Ces modifications seront faites dans le cadre de ce projet. Le calendrier n'est pas connu à ce jour, par conséquent, le fonctionnement actuel est maintenu.*

7) Dans la question n°10 de la CONCERTATION il était posé comme question.

Les étudiants de l'Université VAUBAN et les habitants du secteur (LAMPEZE, MENARD) qui descendent par la rue du FORT coupent le boulevard au bas de celle-ci.

Sera-t-il prévu un aménagement afin de permettre une traversée protégée du boulevard ?

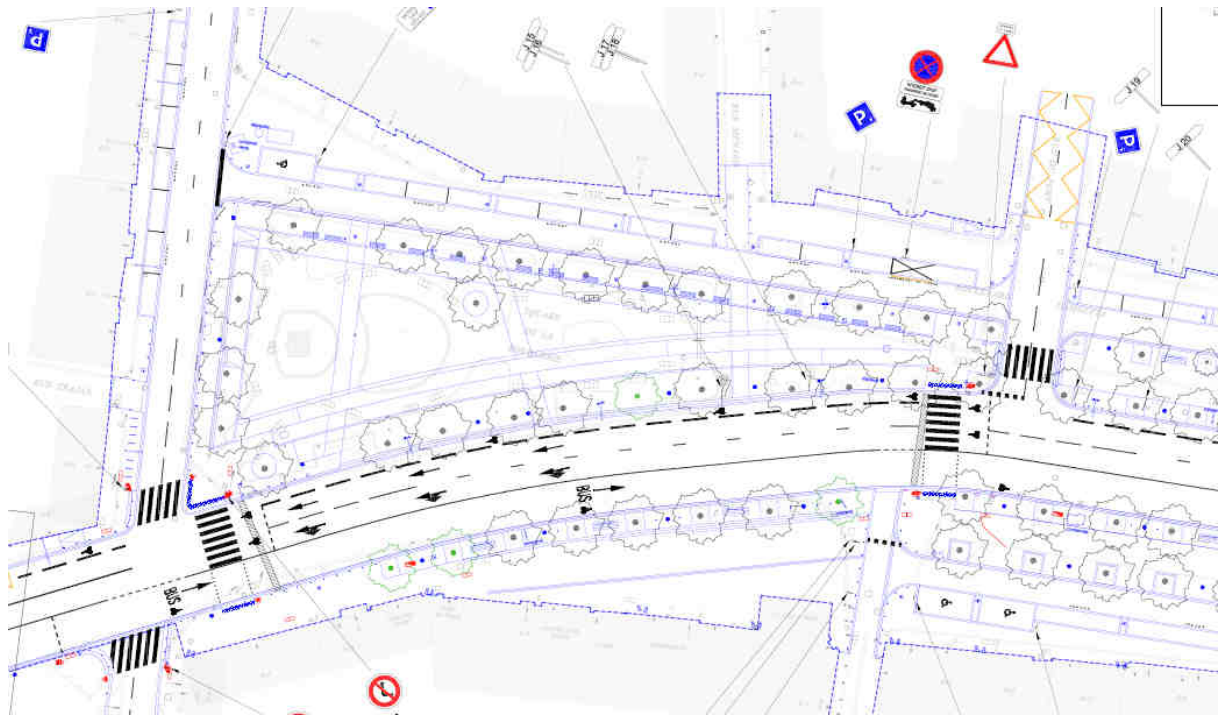
La réponse donnée était.

OUI, cela est prévu.

Rien à ce jour dans tous les plans proposés n'apporte une réponse.

**Réponse :**

*Ce passage piéton est prévu. Il s'agit d'un oubli d'affichage de calque lors de l'impression, cf. Image ci-dessous. Ce passage piéton sera protégé par un feu.*



Avis du CE : les questions ci-dessus concernent des points localisés particuliers. Les renseignements fournis par le M.O. semblent satisfaisants.

**Comité de Quartier Jean-Jaurès**

En conclusion, il est à remarquer que le dossier présenté à l'enquête publique est en tout point identique à celui présenté en juin 2009. Le débat ouvert avec la « concertation » ne semble pas avoir eu d'influence sur les concepteurs du projet : les remarques pertinentes présentées par les contributeurs n'ont modifié en rien le projet présenté à l'enquête publique.

**Réponse :**

*Pour mémoire : ci-dessous le tableau extrait du bilan de la concertation réalisée en 2009 avec la proportion des questions posées par thème.*

Thème	%	Commentaires
Mode	3%	Tramway ou BHNS, gas-oil ou mode électrique
Diffusion documents	3,1%	Lisibilité, nombre de documents diffusés pendant la concertation
Confort Véhicules	0,8%	
Parkings relais	4,7%	Capacité et positionnement
Schéma cyclable	3,9%	Organisation et insertion des pistes cyclables
Plan de circulation	23,4%	Plan de circulation général, organisation des travaux, gestion de l'espace rue de la République
Sécurisation des piétons	4,7%	gestion des traversées piétonnes le long de l'itinéraire
Desserte	22,7%	Desserte de la Gare, itinéraire général
Réorganisation du réseau	11,7%	Réseau de bus en parallèle aux lignes de TCSP
Calendrier de réalisation Est-Ouest	3,9%	Pourquoi faire l'Est-Ouest après le Nord-Sud
Aménagements	9,4%	Aménagements urbains de la ligne, politique d'urbanisme
Matériel roulant	1,6%	Confort et capacité
Accompagnement commerces	2,3%	Accompagnements pendant les travaux
Disparition registre	0,8%	
Clauses d'insertion	2,3%	Clauses d'insertion dans les marchés publics
PDU	0,8%	
Questions diverses Est-Ouest	0,8%	

*Les réponses ayant été apportées dans le cadre du bilan de la concertation, notamment avec la prise en compte des aménagements de la rue de la République ainsi que du réseau associé et qui ont été présentés dans le cadre de l'enquête publique, avec notamment des prises en compte de maintien des plans de circulation autour de la rue de la République et le maintien de places de stationnement sur ce même secteur.*

*D'autre part la prise en compte de certaines remarques sur le service offert par le réseau associé ont été aussi prises en compte et sont présentées dans le projet décrit en annexe 15 du dossier d'enquête publique.*

*Les questions posées concernant la desserte de la gare ont fait l'objet d'une nouvelle enquête Origine/Destination en 2009 qui a démontré que la desserte de la gare devait être privilégiée par les lignes 2 et 3.*

Bien que considéré comme un des tracés les plus lisibles, le tracé Liberté – Triaire – Feuchères n'apparaît pas le tableau comparatif des longueurs de lignes.

Les variations des longueurs de ligne (Liberté-République, Liberté-Cirque Romain-Mail, Liberté-Triaire) sont de l'ordre de 10 % aucune nécessite d'ouvrages particuliers.

## Réponse

*En effet, cet itinéraire apparaît bien page 29 du tome 1 de l'étude SEMALY mais n'est pas repris comme tel dans les évaluations de distances et apparaît en fait dans les évaluations de distances avec une variante prenant la rue Gaston Tessier. Lors de la réalisation de ces études, il est rappelé que la desserte de l'Ecusson n'était pas prise en compte dans le projet. En cumulant les distances Liberté – Triaire – Feuchères et la desserte de l'Ecusson, l'itinéraire devenait beaucoup trop long, allongeant par conséquent les temps de parcours et les coûts d'exploitation, et enfin n'était pas compatible avec le calendrier de la réalisation du projet AEF pour la partie Feuchères et les travaux ultérieurs de la ligne 2.*

*Il est rappelé que les critères pris en compte à la page 30 de ce même dossier sont les suivants :*

- **Longueur de la ligne** : ce critère est fortement corrélé au coût d'investissement et d'exploitation.
- **Réalisation d'ouvrages particuliers et faisabilité à court terme** : la réalisation d'ouvrages particuliers (nouveau carrefour, création d'une nouvelle voirie etc.) a un impact direct sur le coût d'investissement. Cela a un impact également sur le délai de réalisation. Il est important en effet de rappeler que la réalisation de cet axe Costières – centre ville se place à un horizon de très court terme (2006-2007).
- **Coûts d'exploitation** : chaque scénario est évalué en fonction des coûts d'exploitation supplémentaire qu'il pourrait engendrer par rapport à la situation actuelle.

Rien ne transparaît sur la desserte du quartier Hoche-Sernam, ni sur la 2<sup>ème</sup> ligne du TCSP Est/Ouest.

Pas davantage d'information sur le projet du Triangle de la Gare.

## Réponse

*Cela est normal, la ligne 2 est encore en cours d'études de faisabilité et le triangle de la gare est un projet ville de Nîmes, ne se situant pas dans le périmètre de la ligne et n'est pas objet de la présente enquête publique. La ligne 2 fera l'objet d'une enquête publique spécifique.*

*Cependant, les corridors de desserte prévus de la ligne 2 et de la ligne 3 ainsi que du quartier Hoche Sernam dans sont présentés dans les annexes 14 et 15 du dossier d'enquête publique.*

Parking relais du Parnasse : La seule lecture de l'énumération des fonctions dévolues à ce parc relais (nœud de la ligne) comparée à sa capacité très limitée (environ 100 à 120 places en VL) suffit à mettre en évidence cette limite du projet et à exiger l'augmentation de la capacité d'accueil de ce parc relais. D'autant que la « fonction parc relais » est complétée aux mêmes heures par celle de desserte des équipements sportifs et d'animation environnants (stade des Costières, piscine, halle de sport et hall d'exposition).

Le principe de mutualisation avancé semble ne pas être à la hauteur des enjeux et des besoins existants.

**Réponse** : Cf. réponse au point précédent :

*« Le parking relais du Parnasse dispose d'une capacité évolutive de 110 places. L'objectif étant de capter la clientèle en provenance de la voie urbaine sud. Le dimensionnement est légèrement inférieur au ratio mais la réserve foncière est importante et la voirie du parking du Parnasse permet d'augmenter la capacité juste en modifiant le positionnement des systèmes de contrôle d'accès.*

*Concernant la desserte des équipements sportifs, les parkings existant assurent pleinement leur fonction. »*

Du fait de la circulation axiale du TCSP, il convient de « sécuriser » l'accès au bus à la station prévue au rond-point des Evadés de Guerre.

Il en est de même aux passages sous la voie ferrée.

**Réponse :**

*Les accès aux stations positionnées de façon axiale sont tous sécurisés de la même façon que les stations de tramway traitées selon le même principe : Passages piétons de part et d'autre, positionnement des stations sur des zones où la vitesse est réduite, mise en place de cheminements spécifiques, signalisations piétons et mise en place de signalisation lumineuse tricolore au niveau des traversées. D'autre part, les stations elles-mêmes seront protégées de la voie voiture par une forte surélévation ainsi que des barrières.*

7) Il est demandé au commissaire enquêteur d'interroger le maître d'ouvrage sur les détails du projet Jean Jaurès concernant ce tronçon afin de les annexer dans les pièces présentées à l'enquête publique.

Ce manque d'information et la complexité du dossier présenté devrait encourager le commissaire enquêteur à demander l'allongement de la durée de l'enquête.

**Réponse :**

*Le projet Jean Jaurès ne fait partie intégrante de la présente enquête publique. Toutefois le plan d'insertion du TCSP sur ce projet est présenté dans le dossier 3, pièce 10, du dossier d'enquête publique dans le cadre du positionnement de l'emplacement des stations. Dans ce plan est affiché :*

- *Le positionnement de la station dans les deux sens*
- *Le positionnement des voies TCSP dans les deux sens*
- *Le positionnement des voies bus dans les deux sens*
- *Le positionnement des voies VL dans les deux sens*
- *Les traversées piétonnes*
- *Le plan d'ensemble*

*Concernant la prolongation de l'enquête, celle-ci, à la demande du commissaire enquêteur a été prolongée de quinze jours.*

Il serait préférable d'organiser un seul sens de circulation pour le TCSP :

- soit dans le sens entrant (Jean Jaurès/Montcalm) avec retour par la rue du Mail
- soit dans le sens sortant (Montcalm/Jean Jaurès) avec desserte de la gare à l'aller par le boulevard Sergent Triaire.

« La mise en double sens de la ligne du TCSP rue de la République va à l'encontre de l'objectif affiché. Elle ralentit la circulation du TCSP avec la mise en commun avec le VL des voies de circulation dans le sens Jean Jaurès/Esplanade ».

La circulation en « site propre » destinée à assurer la rapidité des déplacements du TCSP sera « ralentie » par la cohabitation des circulations des VL et du TCSP et par le stationnement destiné aux livraisons.

La disparition totale du stationnement dans ce tronçon (sauf pour les livraisons) ne permettra pas l'accessibilité aux habitations et aux commerces dans un secteur où les rues sont particulièrement étroites et peu propices au voisinage de la circulation et du stationnement.

« Il serait préférable d'organiser un seul sens de circulation pour le TCSP :

- soit dans le sens entrant (Jean Jaurès/Montcalm) avec le retour par la rue du Mail



- soit dans le sens sortant (Montcalm/Jean Jaurès) avec desserte de la gare à l'aller par le boulevard Sergent Triaire.

### Réponse :

Concernant l'itinéraire de la ligne avec un sens entrant ou sortant par Triaire ou Jaurès, la règle fondamentale d'une ligne de TCSP est de ne pas être dissociée à l'aller et au retour. Cela enlève de la lisibilité à la ligne, diminue la qualité de service et la performance et par conséquent le potentiel de voyageurs. C'est pour cela que cette variante par Jaurès qui avait été présentée lors de la première concertation n'avait pas été retenue. De plus, elle représentait un coût supplémentaire car cela obligeait d'aménager plusieurs voiries. La desserte de la rue de la République, en termes de potentiel de fréquentation, reste d'autre part incontournable. Enfin, un passage par la rue du Mail n'est pas compatible avec l'insertion de la seconde ligne, l'axe est-ouest.

En termes de circulation, la mise à double sens de la rue de la République ne ralentit pas le TCSP, les principes de circulation sur la rue de la République sont les suivants :

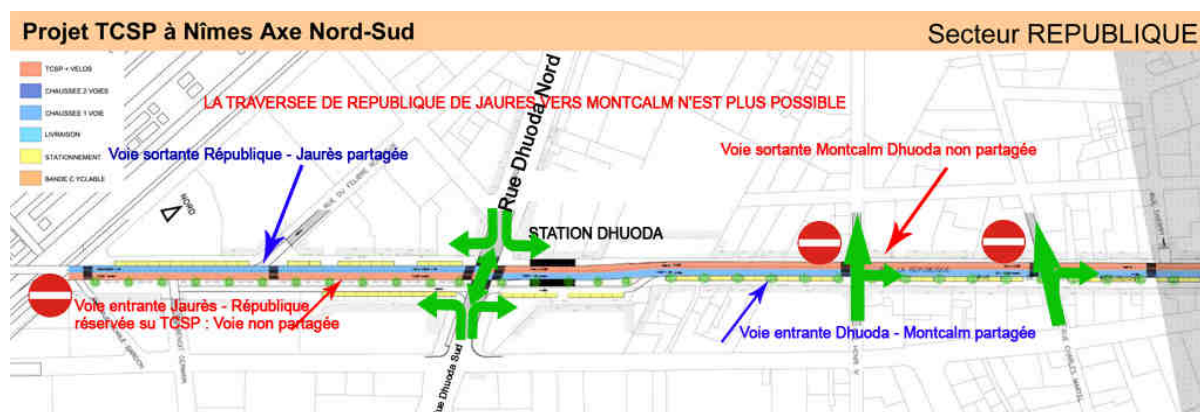
La voie du TCSP est partagée sur la rue de la République avec les autres véhicules. Ce partage de voirie se fait dans un seul sens sur une longueur d'un peu moins de 500 mètres. Ce choix a été fait en tenant compte du fait que la rue de la République sera moins fréquentée par les véhicules qui l'utilisaient jusqu'à présent pour le transit, sans s'y arrêter. Il convenait cependant de conserver des fonctionnalités de circulation des autres modes pour maintenir les accès riverains et ceux liés à l'activité économique de cet axe (livraisons etc.). Des places de stationnement ont donc été ainsi conservées pour répondre à ces problématiques.

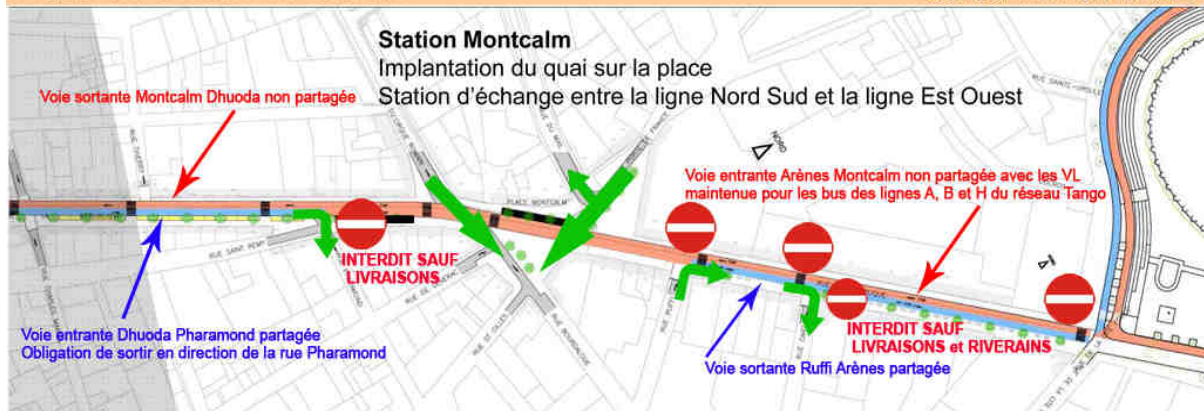
Il convient toutefois de garantir au TCSP d'être performant et de faire en sorte qu'il ne soit pas gêné par la circulation. La solution retenue est identique à celle mise en place dans le centre ville de Rouen qui exploite aussi un BHNS depuis 6 ans. Ce système est aussi en exploitation sur des lignes de tramway qui sont en voie partagée (ex RN 113 à Montpellier) sans avoir d'impact réducteur sur la vitesse commerciale du TCSP.

Lorsque le TCSP arrive en amont de la rue de la République (Liberté ou Jaurès), le système de détection (SAE – système d'Aide à l'Exploitation) du TCSP (boucles et radio) avertit de sa présence le système de gestion des feux sur la rue de la République. A partir de ce moment, les feux passent au vert pour permettre aux véhicules d'évacuer le site propre et les feux situés sur la voie perpendiculaire (Dhuoda) passent au rouge pour empêcher l'injection de nouveaux véhicules sur la rue de la République. Le TCSP peut donc passer sans être gêné par un flux de véhicules.

D'autre part, pour les autres voies moins circulées que Dhuoda (Henri IV, Charles Martel etc.), des panneaux STOP ou Cédez le passage suffisent.

En cas d'aléas, (accident, voiture en panne etc.) du fait qu'il ne soit pas sur un rail, le TCSP peut toujours doubler le véhicule qui gêne





#### Maintien des traversées:

- Cirque Romain => Bourdaloue
- Porte de France => Rue de Saint- Gilles

Concernant la disparition totale du stationnement sur la rue de la République, cette affirmation est fautive puisque les plans présentés dans l'enquête publique montrent bien la présence de place de stationnement tout au long de cet axe. Il semble que cette remarque ait été faite suite aux premières études d'insertions réalisées en 2005 et que le dossier d'étude d'insertion réalisé en 2009 n'ait pas été consulté. (Dossier 3 pièce 7 de l'enquête publique, dossier d'avant projet.)

Dans tous les cas, les trottoirs pour les piétons doivent rester consacrés aux piétons et d'une largeur suffisante pour permettre le croisement des piétons au bord d'un axe fortement circulé avec deux unités de passage.

#### Réponse :

C'est bien ce qui est prévu dans le projet puisque les plans présentés dans le cadre de l'enquête publique montrent que les trottoirs sur la rue de la République ont entre 1.5 m et 3.5 m de largeur, soit beaucoup plus que l'existant. Il semble que cette remarque ait été faite suite aux premières études d'insertions réalisées en 2005 et que le dossier d'étude d'insertion réalisé en 2009 n'ait pas été consulté. (Dossier 3 pièce 7 de l'enquête publique, dossier d'avant projet.)

Les stations Henri IV et Montcalm ne sont pas présentées dans leur configuration définitive (mixte possible).

Pour la station Henri IV – au vu des profils des 3 hypothèses de circulation – les trottoirs semblent insuffisamment larges pour accueillir l'infrastructure de la station (trottoirs de 1,6 m côté N et 1,8 m côté S).

#### Réponse :

Il semble que cette remarque ait été faite suite aux premières études d'insertions réalisées en 2005 et que le dossier d'étude d'insertion réalisé en 2009 n'ait pas été consulté. (Dossier 3 pièce 7 de l'enquête publique, dossier d'avant projet. Le positionnement de la station est présenté dans le dossier 3 pièce 10 de l'enquête publique : dossier « Emplacement des stations »).

Pour éviter la suppression de la circulation entre les rues Porte de France et de Saint Gilles, l'hypothèse A semble la plus pertinente car elle évite l'implantation de la station dans le carrefour.

**Réponse :**

*La circulation entre les rues Porte de France et de Saint Gilles n'est pas supprimée.*

*Il semble que cette remarque ait été faite suite aux premières études d'insertions réalisées en 2005 et que le dossier d'étude d'insertion réalisé en 2009 n'ait pas été consulté. (Dossier 3 pièce 7 de l'enquête publique, dossier d'avant projet. Le positionnement de la station est présenté dans le dossier 3 pièce 10 de l'enquête publique : dossier « Emplacement des stations »).*

« La section qui se trouve actuellement sur le domaine public du Département du Gard doit faire l'objet d'un transfert entre le Département du Gard et la Ville de Nîmes... Le Département du Gard pour sa part doit délibérer le 23 juin 2010 pour le transfert de ces voiries ».

Le Commissaire enquêteur ne peut ignorer la délibération du Département du Gard. Si en principe à la clôture de l'enquête, le Département du Gard aura délibéré, sa délibération reste tributaire du respect des formes de dépôts en Préfecture et de l'absence de contestation dans un délai de deux mois (soit par le représentant de l'Etat, soit par un tiers).

Ainsi, « la déclaration de projet » qui clôture l'enquête publique reste suspendue au contenu et au caractère exécutoire de la délibération du Département du Gard.

On peut également regretter que le dossier d'enquête ne soit pas ouvert dans l'ensemble des communes de l'Agglomération. Cela aurait permis de recueillir les avis éclairés des futurs usagers du TCSP, notamment au sujet des parkings relais, des flux entrants de véhicules et de fluidité de la circulation.

**Réponse :**

*Les délais de procédure de dépôt en préfecture pour le département du Gard seront terminés au moment de la déclaration de projet qui doit avoir lieu le 04 octobre 2010. En cas de blocage de procédure au niveau du département du Gard, la Déclaration de projet sera reportée au mois de décembre.*

*Le dossier d'enquête publique est présenté sur le périmètre de la ou des communes sur lesquelles doivent se dérouler les travaux. Dans le cas présent, ce périmètre est situé sur la commune de Nîmes. Toutefois, l'enquête publique a été présentée dans la commune de Caissargues, qui est directement impactée en terme d'offre de service et de desserte.*

Renoncer à la réalisation prioritaire de l'axe Nord – Sud, donner la priorité à l'axe Est – Ouest, c'est :

- tenir compte d'un potentiel et des besoins de desserte et de fréquentation supérieur à celui de l'axe Nord – Sud
- desservir des équipements structurants de Nîmes et pour l'agglomération tels le CHU Carémeau, la gare SNCF actuelle et le futur quartier Hoche – Sernam,
- initier l'« étoile ferroviaire et multimodale » qui doit s'organiser autour du centre urbain de Nîmes,

- mettre en œuvre avec une volonté affirmée les préconisations du « grenelle de l'environnement » par des choix prioritaires et rentables dans les déplacements de l'agglomération.

**Réponse :**

**La ligne Est-Ouest est en effet prioritaire, cependant, en termes de calendrier, la chronologie de la mise en service des deux lignes nord-sud et est-ouest répond exclusivement à des critères techniques.**

*En effet, l'axe est-ouest représente une ligne d'environ 16 km et l'axe nord sud 6 km. La durée d'un projet pour un axe de 16 km est d'environ 9 ans entre le stade de la réflexion et sa mise en service. Une ligne de 6 km nécessite une durée de projet d'environ 7 ans. Ces deux projets ont été votés en septembre 2004 par le Conseil Communautaire de Nîmes Métropole. Le calendrier est donc tout à fait cohérent quant à la date de mise en service de l'axe est-ouest en 2017 et de l'axe nord-sud en 2012. Le fait de ne pas mettre en service l'axe nord-sud en premier n'aurait en aucun cas modifié le calendrier de l'axe est-ouest. La ligne Nord-Sud est donc réalisée en temps masqué.*

*Il était donc possible de travailler en temps masqué sur la ligne nord-sud par rapport à la ligne Est-ouest dont la réalisation était conditionnée à la réalisation des travaux d'inondabilité sur plusieurs secteurs et qui sont en partie réalisés actuellement les secteurs de Jaurès et de Carnot qui sont complètement bloqués. Il convenait d'autre part que le pont de l'observance (au bout du boulevard Talabot) soit mis au gabarit pour pouvoir recevoir un TCSP avec des caténaires. Les études sont en cours depuis 3 ans avec la SNCF et les travaux seront réalisés entre 2011 et 2012, financés en grande partie par Nîmes Métropole. Les études de faisabilité de la ligne 2 sont en cours et réalisées par SYSTRA.*

Le choix affirmé et assumé par les dirigeants de Nîmes Métropole (réduction des coûts/tramway) montre la limite des études comparatives menées par Nîmes Métropole (quand elles existent) et surtout affirme l'incapacité des responsables à se projeter dans l'avenir en optant pour une solution économe et intégrée au plan environnemental, guère plus chère et surtout plus qualitative, plus durable et plus attractive.

**Réponse :**

*Ces études comparatives existent et sont présentées en synthèse dans le dossier 3 de l'enquête publique « Notice explicative », de la page 9 à la page 13, ainsi que dans la pièce 8 du même dossier, « matériel roulant ».*

Le budget des transports d'agglomération ne permet pas le financement du fonctionnement de l'actuel réseau « Tango » (moins de 60 %) alors que le « versement transport » est à son taux maximum et qu'il faudra amortir la charge des emprunts à contracter pour la réalisation du TCSP.

**Réponse :**

*Le budget des transports de l'agglomération est pour sa majeure partie du fonctionnement et ne prend pas en compte l'investissement réalisé dans le cadre des projets de TCSP. Ce fonctionnement du réseau est assuré par les recettes du réseau et la partie du versement transport correspondant au taux de base du VT avant son augmentation en 2005, soit 1.05. Les lignes de TCSP sont financées par la part additionnelle du versement transport récoltée après l'augmentation du VT au premier janvier 2005 (relevé à 1.85). Cette part additionnelle représente environ 15 M€ par an qui serviront à rembourser les emprunts qui seront d'une durée d'environ 30 ans, correspondant à la durée d'amortissement d'une telle infrastructure.*

Avis du CE : les réponses du M.O. sont globalement satisfaisantes.

### Collectif Nîmois des Usagers de la Voie Publique (CoNUVP) – Croco Vélo

Le calcaire est une roche de dureté variable mais toujours relativement fragile comme le montrent les fréquentes cassures des dalles ou les bordures de trottoir mises en place sur AEF 1et 2 et plus récemment sur Jean-Jaurès ; cette fragilité est d'autant plus grande et bien lisible lorsque l'on multiplie les angles vifs, à éviter dans tous les cas selon les recommandations du CERTU car dangereuses. Ne faudrait-il pas prévoir un autre matériau plus résistant ? plutôt que de persister dans cette option ?

Le calcaire en zone piétonne actuel est lisse et très glissant quand il est mouillé. Ici comment sera-t-il déglacé ?

#### **Réponse :**

*En effet, ce problème est récurrent en centre ville à Nîmes suite à un flammage de mauvaise qualité. Le cahier des charges des dallages qui seront mis le long du projet de TCSP est très strict en ce sens : les dalles devront être traitées avec un flammage de meilleure qualité afin d'éviter les problèmes existants.*

1) D'après le « guide carrefour urbains » du CERTU (PJ) les passages piétons doivent être par paire : 0 ; 2 ou 4 aux intersections des rues. Pourquoi ne pas suivre ces recommandations ? Et pourquoi sur Gambetta par exemple ne pas mettre des passages piétons à toutes les intersections ? La pratique montre en effet, que les conducteurs ne respectent pas les piétons traversant, en conformité avec le code de la route, dans le prolongement des trottoirs des rues qu'ils suivent, en l'absence d'un passage piéton à proximité.

#### **Réponse :**

*Les plans présentés sont des plans d'avant projet (AVP), ce qui explique que certains passages piétons ne sont pas présents sur les documents, puisque les plans d'AVP présentent les principes généraux du projet.*

*Les passages piétons seront positionnés dans le cadre du PRO (projet détaillé) conformément à la réglementation et tiendront compte des obligations en matière d'accessibilité et de continuité des cheminements.*

*En zone 30, (rue de la République), le marquage n'est pas obligatoire, cependant, il est possible qu'à certains endroits, celui-ci soit maintenu afin de garantir une meilleure sécurité pour les traversées.*

Comment expliquer le planning général où les différentes phases, dépendant les unes des autres, s'enchevêtrent au lieu de se succéder ?

Ex : Réalisation de l'enquête publique septembre à mi-novembre

Et procédure permis de construire août octobre.

#### **Réponse :**

*Certaines phases sont en effet dépendantes les unes des autres et le planning précise bien les phases finales de chaque ligne afférente à une opération spécifique du projet. Sont donc pris en compte les phases d'instruction et les phases de validations représentées par des points rouges. Il est*

*donc présenté les phases sur lesquelles on travaille en temps masqué pour perdre un minimum de temps entre le travail technique et les procédures.*

*Par exemple, la déclaration de projet est prévue pour novembre, à l'issue de la période d'instruction de l'enquête publique.*

*Pour le permis de construire, il s'agit bien de la période de préparation de la demande de permis, qui ne pourra être validée qu'après la déclaration de projet qui prendra en compte les remarques éventuelles faites dans le cadre de l'enquête publique.*

*Il est donc fait en sorte de faire l'instruction des dossiers afin de n'avoir que des rectificatifs à réaliser une fois que les procédures sont prêtes à être validées par les instances officielles (Etat etc.)*

En zone 30 de la rue de la République, les vélos pourront-ils rouler dans les deux sens des Arènes à Jean-Jaurès ? Il faudrait faire un plan des itinéraires vélos de la place Montcalm...dans toutes les directions et tous les sens. Dans cette zone 30 quels seront les aménagements qui limiteront la vitesse des véhicules motorisés.

**Réponse :**

*Oui, les vélos pourront circuler dans les deux sens sur la rue de la République.*

Rue de la République P 10A p. 19 les bandes podotactiles sont elles un contraste de couleur suffisant avec les boutisses ?

**Réponse :**

*Oui, le PRO veille à ce que les bandes podotactiles soient contrastées avec les boutisses.*

Sur le document 10A p 18 « La traversée de la place Montcalm est complètement réservée au TCSP »... et la loi sur l'air. LAURE et la place des vélos ?

**Réponse :**

*La traversée de la place Montcalm est interdite à tous véhicules SAUF les Bus, les vélos, les véhicules de livraison et de secours.*

*Les vélos ont donc le droit de circuler sur la place Montcalm.*

---

**Sur les autres aspects (notamment courrier du 02/07/2010) :**

*Les projets graphiques des mobiliers urbains présentés dans le cadre de l'enquête publique font tous référence à des mobiliers pour lesquels seront pris en compte les certificats d'homologation dans le cadre des marchés qui seront lancés sur ce sujet. Ces marchés stipulent qu'aucune entreprise ne pourra candidater en présentant des mobiliers non conformes à la législation. L'ensemble des certificats de conformité sera fourni et le M.O. les tiendra à la disposition de toute personne qui souhaiterait en prendre connaissance.*

Avis du CE : j'engage le M.O. à tenir compte, lors de la réalisation du projet, des observations faites par la lettre précitée, notamment en ce qui concerne : le mobilier

urbain, les potelets anti-stationnement, les bancs, les passages piétons, les pistes cyclables, les parking deux roues, la loi LAURE et les recommandations du CERTU.

## **5 RECOMMANDATIONS ET PROPOSITIONS**

### **5.1 Recommandations du public**

- Le TCSP Nord Sud doit s'appeler Sud Centre
- Après la mise en service du TCSP bien assurer la sécurité des conducteurs et des passagers
- A l'arrivée et au retour des écoliers la sécurité dans les voitures devrait être assurée par la police
- Favoriser les plans fonciers sur tout le parcours du TCSP
- Respecter les délais de construction, ne pas faire les travaux sur l'Ecusson pendant l'été
- Améliorer la régularité des bus existants.

### **5.2 Recommandations du Commissaire Enquêteur :**

- Ne pas entreprendre les travaux AEF avant d'avoir arrêté les itinéraires définitifs des 3 lignes de TCSP projetées.
- Réserver les emprises foncières pour tous les parcs relais projetés.
- Selon les demandes formulées par la CCI et la STCN il est indispensable de les faire participer à l'élaboration du projet définitif sous forme d'une étroite concertation.
- Prendre en compte et étudier soigneusement les problèmes de livraisons notamment sur la rue de la République et autour de l'Ecusson.

### **5.3 Propositions du public :**

- Augmenter la cadence et la durée de desserte des bus.
- Modifier les circuits.
- Taxer les voitures entrant en ville
- Fixer par arrêté municipal les horaires de livraisons, hors pointes des circulations.
- Multiplier les feux tricolores et les synchroniser.
- Mettre en service des minibus toutes les 5 à 8 minutes, provenant des routes de Sauve, Alès, Beaucaire, Avignon, Uzès, Arles et Montpellier.
- Pour rentabiliser TANGO faire passer les lignes L et G avec 3 arrêts sur la rue de la République.
- Assurer la gratuité du TCSP à sa mise en service pendant 3 semaines ou 1 mois
- Appliquer un tarif plus attractif pour le TCSP que celui des bus
- Réorganiser simultanément à la mise du service de TCSP les lignes fortes de bus prévues au PDU
- Assurer la sécurité des piétons par une signalisation sonore.

Ces propositions méritent une attention particulière du maître d'ouvrage qui devra les étudier et les mettre en application dans la mesure du possible.



Etabli à Générac le 24 août 2010

Le Commissaire Enquêteur

Léon Grzeskowiak

## **6 CONCLUSION ET AVIS MOTIVE**

### **6.1 Objet de l'enquête :**

La présente enquête publique concerne la création de la première ligne de transport collectif en site propre axe Nord Sud, entièrement située sur le territoire de la commune de Nîmes dont l'origine Sud se trouve à la sortie de l'autoroute A54, à proximité de la commune de Caissargues et destinée à desservir le centre de la ville de Nîmes (Ecusson) en vue de la déclaration de projet justifiant son intérêt général.

### **6.2 Dossier d'enquête :**

Le dossier présenté à l'enquête publique a été conforme aux textes légaux et réglementaires. Son importance a donné lieu à la création d'un DVD mis gratuitement à la disposition des associations.

### **6.3 Nature et caractéristiques du projet :**

La première ligne sera desservie par un bus à haut niveau de services (BHNS), en site propre sur 95% de son itinéraire. La longueur du parcours est de 9,45Km. L'itinéraire sera jalonné de 13 stations et disposera de 2 parcs relais, l'un à l'origine de la ligne, l'autre au lieu dit Parnasse. La fréquence de circulation a été fixée à 5 minutes.

La mise en place de cette première ligne fera l'objet d'une réorganisation des transports en commun de Nîmes Métropole et d'un réaménagement des squares de la Couronne et de Bouquerie et des places St. Baudille, St. Paul, Questel et St. Charles.

### **6.4 Concertations préalables :**

La préparation du projet a donné lieu à deux concertations préalables. La première en 2006, bilan approuvé par le Conseil communautaire le 1<sup>er</sup> février 2007, la deuxième en 2009, bilan approuvé le 28 septembre 2009.

## **6.5 L'enquête publique :**

Le commissaire enquêteur a été désigné par le président du Tribunal Administratif par ordonnance n° E 09000251/30 datée du 20 novembre 2009.

L'ouverture de l'enquête du 17 mai au 18 juin 2010 a été prescrite par arrêté communautaire du 13 avril 2010. Sa durée a été prorogée de 15 jours jusqu'au 2 juillet 2010 par arrêté communautaire du 3 juin 2010 sur demande des associations.

Le siège de l'enquête a été fixé dans les locaux de Nîmes Métropole 3 rue du Colisée à Nîmes.

Le commissaire enquêteur a assuré 5 permanences dont 4 à Nîmes et 1 à Caissargues.

L'information du public a été réalisée conformément aux textes en vigueur, dans la presse régionale et par affichage au siège de l'enquête, sur les panneaux de l'Hôtel de Ville de Nîmes et à l'emplacement des 13 stations du TCSP. Elle a aussi été mise en ligne sur le site Internet. L'affichage a été contrôlé par Me Nicolas Proner huissier de justice les 13 mars, les 18 et 21 mai 2010.

Les 6 registres d'enquête mis à la disposition du public, ont été clos par le commissaire enquêteur.

A la demande des associations une réunion publique d'information et d'échanges a été organisée le 25 juin dans la salle de réunion communautaire en présence de 4 représentants de la CANIM.

## **6.6 Observations du public**

296 personnes et 28 associations se sont exprimés au cours de l'enquête publique.

Les pétitions ont recueillis 1003 signatures au total dont 878 donnant un avis défavorable parce que le TCSP ne dessert pas la gare, qu'il ne passe pas en dénivelé au dessus du giratoire du Colisée, parce qu'il n'est pas en site propre sur la rue de la République et parce que son coût est prohibitif et son financement non assuré.

### ***Les avis favorables et non favorables :***

57 avis favorables indépendants consignés dans les registres d'enquêtes.

26 avis défavorables indépendants consignés dans les registres

186 avis défavorables sur lettres types plus ou moins modifiées distribuées par les associations.

27 personnes n'ont pas formulé d'avis.

### ***Associations, groupes politiques et comités de quartier :***

16 avis défavorables ou fortes contestations

3 avis favorables dont 1 sous condition

8 avis non exprimés

**Remarque :** J'ai recensé dans les lettres types des associations 27 lettres à rejeter pour irrégularités manifestes (voir articles 3.5.3.)

## **6.7 Analyse objective du projet :**

La ligne 1 fait partie d'un ensemble de 3 lignes TCSP à créer complétées par 2 lignes fortes. Les 5 lignes projetées seront dotées de 14 parcs relais. Certaines portions de ces lignes font encore l'objet d'études de tracé.

L'ensemble de ce schéma de transports collectifs sera complété par l'adaptation des lignes de bus classiques existantes.

On peut observer sur le plan des « hypothèses de réseau TCSP et de lignes fortes » un très bon maillage du centre ville et la bonne répartition des itinéraires des cinq lignes. L'ensemble est cohérent.

A moyen terme trois lignes sur cinq desserviront la gare.

La Vaunage sera desservie par une antenne raccordée aux lignes TCSP 2 et 3 et à la gare de St. Césaire.

La ligne n°1, objet de la présente enquête, est un maillon de ce vaste projet. Elle doit être analysée en corrélation avec les autres lignes.

Depuis 2004 la ligne 1 a été jugée prioritaire, ce qui semble logique car elle dessert le centre ville.

La ligne n°2 est à l'étude, elle desservira notamment les quartiers d'habitations denses de Nîmes. La concertation est programmée pour 2011. Pour bénéficier de la subvention de l'Etat les travaux doivent débuter avant 2013. Les financements attendus dans ce cadre sont de l'ordre de 60 à 80 M€.

Le financement des lignes 1 et 2 est assuré par la part additionnelle du versement transport qui est dédiée aux TCSP et ne peut en aucun cas être utilisée pour d'autres projets. Les 15M€ de recette annuelle du versement transport sont suffisants pour permettre le remboursement des emprunts répartis sur une trentaine d'années pour les lignes Nord Sud et Est Ouest.

## **6.8 Synthèses des observations du public et des associations :**

La première constatation concerne les avis favorables et défavorables. Les avis favorables ont été consignés par écrit dans les registres d'enquête. Ces personnes se sont déplacées spontanément pour soutenir le projet.

Les avis défavorables émanent en très grande partie des associations UCQNM et ASPIQ. Ces associations ont expédié un grand nombre de lettres type à leurs adhérents et aux personnes publiques, pour les retourner signées au commissaire enquêteur.

Tous les modèles de lettres donnaient un avis défavorable. Le maire de Caissargues a reçu de l'ASPIC 6 modèles de lettres pour les diffuser dans sa commune afin de recueillir un maximum d'avis défavorables. Il ne semble pas qu'il ait donné suite à cette démarche. (Les imprimés types sont restés dans le registre d'enquête). En revanche certaines personnes (voir paragraphe 3.4.4.) en ont profité pour multiplier les réponses en majorant artificiellement le nombre des avis défavorables.

L'Union des Comités de Quartier de Nîmes Métropole a donné un avis défavorable et a été suivie par 6 de ses comités de quartier sur les 54 existants.

Les avis défavorables émanent également des groupes de l'opposition du conseil municipal de Nîmes.

La Fédération Nationale et Départementale des Associations des Usagers des Transports (FNAUT) et l'Association des commerçants, artisans et professions libérales de Montcalm ont émis un avis favorable.

La deuxième constatation concerne les réactions d'un grand nombre de personnes ou d'associations qui jugent le projet de la ligne 1 comme un projet unique isolé sans relation avec le plan de transport général. Or la ligne 1 n'a d'existence possible que si elle est associée aux autres lignes.

La troisième constatation concerne 6 points récurrents largement évoqués par le public :

- La non desserte de la gare (4.9.1.)
- Les perturbations qui seront provoquées sur le trafic du Bd. Allende par le passage du TCSP (4.9.3.)
- Le passage par la rue de la République qui ne sera pas un site propre (4.9.2.).
- L'insuffisance de capacité des parcs relais (4.9.4.).
- Le coût élevé du projet (4.9.5.).
- Le financement non assuré (4.9.6.).

Toutes ces questions ont fait l'objet de réponse du maître d'ouvrage et de l'avis du commissaire enquêteur.

Ces questions forment l'essentiel des arguments évoqués pour conclure par un avis défavorable.

Les autres observations concernent les concertations, la priorité de la ligne Est – Ouest, le choix d'un BHNS plutôt qu'un tramway, les problèmes liés à la circulation du TCSP, le choix du matériel roulant et la pollution.

Les associations ont présenté de nombreuses observations qui sont analysées dans la dernière partie du rapport.

Les recommandations du public et du commissaire enquêteur et les propositions du public figurent à la fin du rapport d'enquête.

## 6.9 AVIS MOTIVE

### *Considérant que :*

- Le projet de TCSP, ligne 1, nécessite de faire appel à la procédure de « Déclaration de projet » justifiant son caractère d'intérêt général.
- La procédure de Déclaration de Projet a donné lieu à une enquête publique ouverte du 17 mai 2010 au 18 juin 2010.
- Sur demande des associations, en raison de l'importance du dossier à consulter, j'ai décidé une prorogation de la durée de l'enquête publique de 15 jours avec clôture le 2 juillet 2010.
- L'itinéraire du TCSP étant entièrement situé sur le territoire de la commune de Nîmes, le siège de l'enquête a été fixé à Nîmes, dans les locaux de la communauté d'agglomération de Nîmes Métropole, 3 rue du Colisée, conformément aux textes en vigueur.
- De ce fait, les permanences du commissaire enquêteur ont été organisées uniquement au siège de l'enquête, à l'exception d'une permanence à Caissargues directement concerné par l'origine de la ligne.
- L'information du public a été conforme aux textes réglementaires en vigueur.
- Le dossier présenté à l'enquête publique a été complet et réglementaire
- Le projet du TCSP a fait l'objet de deux concertations préalables en 2006 et 2009 et d'une réunion publique d'information et d'échanges le 25 juin dernier
- Le public et les associations ont consigné de nombreuses observations dans les 6 registres d'enquête mis à leur disposition
- L'enquête s'est déroulée de façon satisfaisante, cependant il a été relevé quelques irrégularités dans l'expression des avis défavorables (§3.4.4)
- Le bilan des avis figure dans le § 3.4 du rapport. Les avis favorables sont moins nombreux que les avis défavorables qui ont été obtenus en grande partie par les associations UCQNM et ASPIQ, opposées au projet, en diffusant à leurs adhérents des lettres types à signer.
- Les contestations les plus fréquentes concernent 6 points définis au § 4.9 du présent rapport
- La non desserte de la gare constitue le thème majeur qui a soulevé le plus de contestations

- Bien que les lignes 2 et 3 desserviront la gare, il est nécessaire d'étudier la possibilité d'un passage par la gare à titre provisoire et transitoire dans l'attente des mises en service des lignes 2 et 3
- Le projet TCSP présente un intérêt général certain. C'est un projet qui répond aux enjeux du développement durable
- Le projet n'empiète pas sur le domaine privé. Il reste dans les emprises des voies routières existantes.
- Il a été retenu par M. Jean Louis Borloo en ces termes : « Vous avez déposé un projet de bus en site propre qui répond clairement aux enjeux d'une mobilité durable. L'Etat souhaite accompagner votre démarche et prévoit ainsi d'apporter une aide de 6,5M€. »
- Le projet est compatible avec le PDU
- Il a un impact positif sur l'environnement (pollution, bruit, aménagement espaces verts...)
- Le seul impact négatif concernera le ralentissement de l'écoulement du trafic routier sur le boulevard Allende au droit du rond point du Colisée
- Il sera accompagné d'une réhabilitation des quartiers traversés
- Le tracé du TCSP répond à une desserte du centre ville par l'itinéraire le plus court bordé d'un habitat dense et d'établissements publics
- Le coût du projet est raisonnable. Il s'inscrit à l'intérieur de la fourchette des coûts au kilomètre des autres projets de BHNS réalisés en France.
- Le projet réalise un équilibre raisonné entre son coût et les avantages dont bénéficiera le public et il apportera une amélioration importante aux conditions de vie des habitants de la communauté d'agglomération de Nîmes Métropole
- Le financement est entièrement assuré par les subventions et la part additionnelle du versement transport (à la charge des entreprises) et ne nécessite pas de faire appel au budget de la CANIM.
- Le projet de la ligne 1 sera suivi par deux autres lignes TCSP et des « lignes fortes », le tout constituant avec les réseaux de bus classique, un ensemble cohérent avec un bon maillage de desserte du centre ville

## **6.10 CONCLUSION :**

*Pour toutes les considérations ci – dessus, après avoir entendu les représentants du Maître d'Ouvrage, le public et les associations*

**J'EMETS UN AVIS FAVORABLE AU PROJET DE CREATION DE LA LIGNE TCSP EN VUE DE LA DECLARATION DE PROJET DE L'OUVRAGE**

*Sous réserve d'une étude approfondie de faisabilité de desserte de la gare à titre expérimental, provisoire et transitoire dans l'attente de la mise en service de la ligne n°2 selon les conditions exposées au paragraphe 4.9.1 ci – avant.*

*Et avec les recommandations suivantes :*

- Respecter le planning prévu pour la mise en place de la ligne n°2
- Ne pas entreprendre les travaux AEF avenue Feuchères avant d'avoir arrêté définitivement les itinéraires des lignes 2 et 3 et de toutes les autres lignes classiques.
- Réserver les emprises foncières des parcs relais et les incorporer dans le tableau des emplacements réservés lors de la prochaine révision du PLU
- Faire participer le plus possible la CCI et la STCN à l'élaboration et aux décisions relatives aux futurs transports publics
- Etudier soigneusement les problèmes de stationnements et de livraisons notamment le long de la rue de la République et sur le parcours du TCSP dans l'Ecusson

Etabli à Générac le 24 août 2010

Le Commissaire Enquêteur

Léon Grzeskowiak



## 7 ANNEXES

### **Compte Rendu de la Réunion Publique du 25 juin 2010**

#### **Certificats d'affichage :**

- Nîmes : enquête du 17 mai au 18 juin 2010  
prorogation de l'enquête du 18 juin au 2 juillet 2010
- Caissargues : affichage de la prorogation