

PREFECTURE du Gard

Communauté d'agglomération de Nîmes-Métropole

**Extension Sud de la ligne T1
Du BHNS de Nîmes-Métropole**

ENQUETE UNIQUE PREALABLE A:

- la déclaration d'utilité publique ;
- la cessibilité des propriétés ou parties de propriétés nécessaires à la réalisation du projet ;
- l'autorisation environnementale unique.

DU 20/08/2018 AU 21/09/2018

**RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
AVIS MOTIVE ET CONCLUSION**

Commissaire enquêteur : Henri LEGRAND

SOMMAIRE

TITRE 1 – Rapport du commissaire-enquêteur.....	4
1. GENERALITES :	5
1.1 Préambule :	5
1.2 Objectifs du projet :	5
1.3 Cadre juridique :	6
1.4 Composition du dossier d'enquête :	5
2. NATURE ET CARACTERISTIQUES DU PROJET :	7
2.1 Identité du demandeur :	7
2.2 Localisation du projet :	7
2.3 Les principes d'aménagement retenus :	7
2.4 Organisation des travaux :	8
2.5 compatibilité avec les documents de portée supérieure :	8
2.6 La concertation :	8
2.7 Les enjeux environnementaux :	8
2.8 La DUP :	10
2.9 L'enquête parcellaire :	10
2.10 La demande d'autorisation environnementale :	11
2.11 L'estimation sommaire de dépenses :	11
3. ORGANISATION PREPARATION ET EXECUTION DE L'ENQUÊTE	11
3.1 Organisation et préparation de l'enquête :	11
3.1.1 Désignation du commissaire enquêteur :	11
3.1.2 Préparation de l'enquête publique :	11
3.2 Exécution de l'enquête :	12
3.2.1 Publicité et information du public :	13
3.2.2 Clôture de l'enquête :	13
3.3 Bilan comptable des observations du public :	13
3.4 P.V. de synthèse et mémoire en réponse :	14
4. OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR :	15
4.1 Déroulement de l'enquête :	15
4.2 Le dossier d'enquête:	15
4.3 Analyse des observations du public:.....	15
4.4 Avis de la DDTM et autre organismes publics :	29
TITRE 2 CONCLUSION ET AVIS MOTIVE -	30
I. Généralités communes aux 3 volets de l'enquête publique unique.....	31
I.1 Objectifs du projet :	31
I.2 Localisation du projet :	20
I.3 les principes d'aménagement retenus :	31
I.4 Objet de l'enquête :	32
I.5 L'enquête publique :	22
I.6 Observations du public:	33
I.7 Observations de la MRAE :	33
I.8 P.V. de synthèse et mémoire en réponse :	33
II. Conclusions et avis motivé relatifs à la DUP :	34
II.1 Observations du public :	34
II.2 Justifications de l'utilité publique du projet :	34
II.3 Avis motivé.....	36
II.4. Conclusion :.....	37
III. Conclusions et avis motivé relatifs à l'enquête parcellaire :.....	38
III.1 Observations du public :	38
III.2 Objet de l'enquête parcellaire:	38
III.3 Dossier d'enquête :	38
III.4 Analyse objective du projet :	38

III.5 Avis motive :	39
III.6 Conclusion :	40
IV. Conclusions et avis motivé relatifs à l'autorisation environnementale :.....	40
IV.1 Observations du public :.....	40
IV.2 composition du dossier et description du projet :.....	40
IV.3 Analyse du volet sur l'autorisation environnementale :.....	41
IV.4 Avis motivé.....	42
II.5. Conclusion :.....	42
ANNEXE :.....	44
.	

PREFECTURE du Gard

Communauté d'agglomération de Nîmes-Métropole

ENQUETE UNIQUE PREALABLE A:

- **la déclaration d'utilité publique ;**
- **la cessibilité des propriétés ou parties de propriétés nécessaires à la réalisation du projet ;**
- **l'autorisation environnementale unique.**

DU 20/08/2018 AU 21/09/2018

TITRE 1

RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Commissaire enquêteur : Henri LEGRAND

1. GENERALITES

1.1 Préambule :

L'agglomération nîmoise compte 39 communes pour plus de 256 000 habitants. Son réseau de transports collectif en site propre (TSCP) est organisé autour d'une ligne en mode BHNS (Bus à Haut Niveau de Service), appelé également Tram' Bus. Cette ligne mise en service en 2012 permet une liaison rapide entre la sortie d'autoroute Nîmes-centre et les Arènes. Elle dessert de nombreux équipements : parcs-relais, équipements sportifs, sites historiques, culturels et de loisirs ; elle permet un accès aux commerces du centre-ville et aux deux centres commerciaux du secteur sud.

Cette ligne a été étendue au Nord en 2016 autour de l'Ecusson.

Nîmes Métropole, Autorité organisatrice des transports envisage de prolonger cette ligne vers le sud pour permettre la desserte directe :

- De la commune de Caissargues (environ 3800 habitants) ;
- De la zone d'activités Euro 2000 (plus de 800 emplois).

De plus, l'extension sud de la ligne T1 offrira des possibilités de rabattement pour les flux de voitures circulants sur les deux routes principales du réseau départemental : la RD 135 (chemin des canaux, environ 8 000 véhicules /jour/sens) et la RD 42 (route de St Gilles, 12 000 véhicules/jour/sens).

1.2 Objectifs du projet:

Le présent projet concerne spécifiquement l'extension sud de la ligne T1.

Ils ont été définis par le conseil communautaire de Nîmes-Métropole et s'établissent ainsi :

- Poursuivre la construction d'un réseau de transports en commun en site propre et performant ;
- Encourager les automobilistes du sud de l'agglomération à utiliser les modes alternatifs, en leur offrant d'autres possibilités de déplacement (parcs relais et pistes cyclables) ;
- Sécuriser les déplacements et réduire les nuisances liées au trafic routier sur la route de St Gilles et la RD 42 ;
- Améliorer le cadre de vie des secteurs traversés ;
- Dynamiser les activités économiques, commerciales et culturelles dans la zone d'influence de la ligne T1 du TSCP ;
- Aménager le territoire en privilégiant le développement urbain sur le corridor de desserte de la ligne T1 ;
- Réduire le risque hydraulique en ayant un impact positif sur les hauteurs de submersion pour les événements fréquents (10 ans).

En vue de réaliser cette extension, il est nécessaire de procéder, sur les deux communes concernées : Nîmes et Caissargues, à une enquête publique unique préalable à :

- Une déclaration d'utilité publique du projet ;

- La cessibilité des propriétés ou parties de propriétés nécessaires à la réalisation du projet ;
- L'autorisation environnementale unique (loi sur l'eau).

1.3 Cadre juridique :

Le projet est soumis:

- au code de l'expropriation et notamment aux articles L110-1, L122-1 et suivants, R111-1 et suivants relatifs à l'enquête publique, et R131-3 et suivants relatifs à l'enquête parcellaire ;
- au code de l'environnement et notamment aux articles L22-1 et suivants, aux articles L 123-1 à L 123-18, R 123-1 R 123-27.

1.4 Composition du dossier d'enquête :

Le dossier soumis à l'enquête comprend 6 cahiers au format A3, et au format paysage :

Le volume 1 « Dossier d'enquête publique unique » composé de 3 cahiers :

➤ **Premier cahier (43 pages) :**

- Pièce A : volet 1- Résumé non technique de l'étude d'impact.

➤ **Deuxième cahier(438 pages) :**

- Pièce A : volet 2 Etude d'impact
 - Volet 3 : Décision au cas par cas
 - Volet 4 : Avis de l'autorité environnementale
- Pièce B : Mentions des textes qui régissent l'enquête publique
- Pièce C : autres avis et autres autorisations pour réaliser le projet
- Pièce D : Bilan de la concertation

• **Troisième cahier (environ 400 pages non numérotées):**

- Pièce A : volet 2 Etude d'impact – Annexes

•

Le volume 2 « Dossier de demande préalable la DUP » comprend 1 cahier (59 pages) :

- Pièce A : Notice explicative
- Pièce B : Plan de situation

- Pièce C : Plan général des travaux
- Pièce D : Caractéristiques principales des ouvrages
- Pièce E : Appréciation sommaire des dépenses

Le volume 3 « Dossier de demande d'autorisation environnementale » comprend 1 cahier (116 pages)

Le volume 4 « Dossier d'enquête parcellaire » comprend 1 cahier (29 pages)

2 NATURE ET CARACTERISTIQUES DU PROJET

2.1 - Identité du demandeur

Le demandeur est la communauté d'agglomération Nîmes Métropole, située 3 rue du Colisée à Nîmes.

2.2 - Localisation du projet.

Le projet d'extension sud de la ligne T1 s'étend sur un linéaire de 3,2 kms depuis l'actuel terminus situé à côté du parc relais (P+R), à la sortie de l'A54 Nîmes-Centre jusqu'au terrain militaire (Carré des officiers).

Il se trouve sur la commune de Nîmes (environ 900 m) et sur celle de Caissargues (2,3kms). Il s'inscrit entièrement dans les emprises de la route de St Gilles appartenant à la ville de Nîmes sur le territoire de cette ville, et à Nîmes-Métropole sur la commune de Caissargues, et dans celles de la RD42 et RD135 appartenant au réseau routier du département du Gard.

2.3 - Les principes d'aménagement retenus.

L'insertion de la ligne T1 s'établit de façon différente selon les caractéristiques urbaines et environnementales de la route de St Gilles et de la RD 42 :

- Latérale et à 2 voies, à l'est de la route de St Gilles entre le giratoire A54 et le carrefour chemin des canaux ; à l'origine à 2 voies, la ligne passe à voie unique à double sens de circulation entre le vieux Vistre et le Vistre de la Fontaine, puis reprend une configuration à 2 voies ;
- Axiale, à 2 voies entre le carrefour chemin des canaux et la place de Lattre de Tassigny ;
- Banalisée (voie partagée avec VL et PL) depuis cette place jusqu'au nouveau terminus sud de Caissargues.

A aucun moment, le gabarit routier n'est réduit ; de même, les ouvrages de franchissement des ruisseaux ne sont pas modifiés.

Concernant les stations, 5 stations sont prévues dont celle existante au niveau de l'actuel terminus. Les 4 autres se situent au niveau du giratoire desservant la zone d'activité EURO 2000, au niveau du giratoire des canaux, au niveau de la place de Lattre de Tassigny, et au terminus Caissargues-sud.

Deux parcs relais (P+R) seront créés au carrefour chemin des canaux (90 places) et au nouveau terminus de la ligne (130 places).

A chaque station seront installés des supports vélos sécurisés (verrouillage des vélos). Cette nouvelle ligne sera accompagnée par un ruban continu, parallèle au site propre et dédié aux modes actifs (vélos, piétons). Cette voie aura une largeur de 3 mètres et franchira les 2 bras du Vistre par une passerelle en encorbellement sur les ouvrages hydrauliques existants.

Il n'est prévu d'introduire que seulement 3 véhicules supplémentaires pour l'exploitation de la future ligne T1 : véhicules BHNS bi articulés de 24 mètres similaires à ceux prévus sur la future ligne T2.

2.4 - Organisation des travaux.

Le démarrage des travaux est prévu fin 2018 pour une durée de 11 mois, avec conservation de la circulation actuelle. Des alternats sur de courtes périodes et des linéaires courts pourront être mis en place, de même que des déviations ou itinéraires conseillés pour les usagers en transit.

2.5 - Compatibilité avec les documents, plans et programmes de portée supérieure.

Le projet est compatible avec :

- Le schéma régional climat-air-énergie ;
- Le SCOT, les PLU, les PPRI des 2 communes ;
- Le PDU ;
- Le schéma régional de cohérence écologique ;
- Le SDAGE, le SAGE Vistre-Vistrenque ;
- Le plan de prévention contre les inondations ;
- Le PGRI Rhône-Méditerranée.

2.6 - La concertation

Le lancement de la concertation a démarré le 3 septembre 2015, avec un large dispositif d'information : plaquettes d'information diffusée dans les communes du sud de l'agglomération, articles dans les journaux d'information des collectivités concernées, exposition permanente avec mise à disposition de registres à la mairie de Caissargues, et à l'hôtel de l'agglomération, forum tram 'bus. Une réunion publique a eu lieu le 17 septembre 2015, et d'autres réunions spécifiques ont eu lieu jusqu'au 9 octobre 2015. Le conseil communautaire a approuvé le bilan de cette concertation le 7 décembre 2015 et à autoriser le président de la communauté à poursuivre l'instruction du dossier.

De plus, de nombreuses réunions ont eu lieu avec les riverains (2 réunions fin 2016 et 3 en 2017). Les riverains ont ainsi pu participer au projet et exprimer leur avis et inquiétudes concernant les nuisances sonores, la pollution de l'air ; ces nombreux échanges ont permis de faire évoluer le projet et de prendre des mesures telles que le traitement acoustique de certaines habitations, l'aménagement piéton du parc relais P+R sud et un muret au parc relais P+R des canaux.

2.7 - Les enjeux environnementaux.

2.7.1 –Etat actuel de l'environnement

Les enjeux les plus forts identifiés sont :

- Le risque inondation au niveau des 3 cours d'eau (Vistre de la Fontaine, vieux Vistre et le Mirman) que franchit l'extension de la ligne T1 ;
- Les espaces dédiés aux modes actifs (piétons / 2 roues) sont peu nombreux et s'interrompent. De plus l'axe route de St Gilles –RD 42 offre peu de places de stationnement et le parc relais A54 présente un taux d'occupation élevé.
- La route de St Gilles et la RD42 supportent un trafic important générant des nuisances sonores : plusieurs habitations ont été identifiées en point noir bruit par le plan de prévention du bruit dans l'environnement.

2.7.2 –Etat futur en phase d'exploitation

Le projet d'extension aura des impacts forts positifs :

- Alternative à l'automobile ;
- Décongestion de la circulation ;
- Gain de temps pour les usagers ;
- Amélioration des conditions de sécurité ;
- Création d'une voie nouvelle pour les modes actifs ;
- Création de plus de 230 places de stationnement.

Sans mesures d'évitement et de réduction, les impacts les plus forts concernent le risque inondation ; 2,78 ha sont imperméabilisés par la nouvelle voie, entraînant une élévation limitée des niveaux d'eau entre les 2 Vistre, et au niveau de la création des 2 parcs relais (Canaux et Sud).

Cependant les études ont démontré que le projet est majoritairement en dehors de la zone inondable.

Des solutions de substitution ont été étudiées et concernent :

- La traversée des bras du Vistre : les ouvrages actuels ne permettent pas la sécurisation de la voie dédiée aux modes actifs, d'où la création à chaque ouvrage d'une passerelle accolée à l'ouvrage existant. (cf. point 3 avant dernier alinéa : principes d'aménagement retenus) ; il n'y a ni interventions, ni travaux dans le lit mineur des Vistre ;
- Aménagement de la place de Lattre de Tassigny, en gardant la circulation comme à l'existant et en prolongeant l'ouvrage cadre du Mirman ; les conditions d'écoulement et les débits évacués au sein du cours aval du Mirman restent inchangés ;
- Au niveau de la plaine agricole, la route de St Gilles est élargie d'environ 9 mètres sur une longueur de 190 mètres et est rehaussée d'environ 2 mètres par rapport aux parcelles agricoles. Lors de la conception du projet, il est apparu nécessaire de limiter l'impact du projet au sein des parcelles agricoles en ne dépassant pas une évolution de +/- 1cm, comme l'exige le PPRI. Il avait été d'abord envisagé un décaissement de 20 cm des terres agricoles situées entre la route de St Gilles et l'A54.

De nombreux échanges avec la DDTM et l'EPTB Vistre, ainsi que plusieurs études hydrauliques ont été conduites, et il a été admis que ponctuellement dans des zones de moindre enjeu, des surcotes de 5 cm pouvaient être admises. Une nouvelle étude conduite en 2018 a montré qu'il était possibles de limiter l'évolution des niveaux d'eau de +/- 5cm grâce à une renaturation du Vistre, consistant à créer des méandres sur ce cours d'eau dans la plaine et en lui redonnant des caractéristiques proches de son état naturel, (diversification des profils en travers, végétation composée d'espèces locales, lutte contre les espèces envahissantes,...).

Des expertises hydrauliques concernant l'assainissement pluvial ont été conduites, et ont permis de démontrer que le projet d'extension ne générerait pas d'impact hydraulique sur les conditions d'évacuation des crues du Vistre, du Mirman et des ruissellements pluviaux. Les réseaux ont été dimensionnés pour évacuer une pluie de type 2005 dont la période de retour est de 30 à 40 ans.

Deux bassins de rétention sont créés, hors zone inondable, au niveau de chaque parc relais P+R, pour des pluies de période de retour 10 ans et type 2005 ; celui au niveau du chemin des canaux est enterré pour des problèmes d'emprise ; celui au niveau du parc sud est à ciel ouvert.

Sur les 19 600 000 euros H.T (dont 3 000 000 € pour le matériel roulant).que représente le coût de l'opération de l'extension sud de la ligne T1, près de 5 000 000 sont consacrés à l'hydraulique.

2.8 – Demande préalable à la déclaration d'utilité publique.

Le volume 2 regroupe les pièces nécessaires à la déclaration d'utilité publique et prévues par l'article R112-4 du code de l'expropriation.

On retrouve dans ce dossier tous les éléments figurant dans l'étude d'impact, et déjà largement décrit dans mon rapport, et démontrant l'utilité publique du projet.

Le foncier n'étant pas entièrement maîtrisé par Nîmes Métropole, la DUP permettra, si nécessaire, de recourir à l'expropriation.

Les atteintes à la propriété privée, le coût financier, et les divers inconvénients que le projet implique ne sont pas excessifs au regard de l'intérêt qu'il présente pour la collectivité.

2.9 – l'enquête parcellaire.

Le volume 4 regroupe les pièces prévues par l'article R131-3 du code de l'expropriation :

- Plan parcellaire ;
- Etat parcellaire.

Sur les 45 parcelles à acquérir et comprises dans l'emprise du projet, une trentaine appartiennent soit aux Autoroutes du sud de la France, délégataire du ministère des transports, à l'armée, au Conseil général, à Nîmes Métropole, et aux 2 communes de Nîmes et Caissargues ; toutes ces parcelles sont le plus souvent des délaissés routiers.

L'acquisition de ces parcelles ne pose pas de problèmes particuliers. Des négociations sont en cours avec les autres propriétaires, certaines parcelles appartenant à plusieurs propriétaires ou à des copropriétés ou SCI : ce sont le plus souvent des fonds de parcelles attenantes à l'espace public, il n'est prévu aucune démolition.

La communauté d'agglomération a sollicité M. le Préfet du Gard pour recourir la procédure d'urgence, justifiée par la nature de l'ouvrage et ses effets attendus permettant l'amélioration des flux routiers. Le recours à cette procédure facilitera une prise de possession accélérée des biens nécessaires à la réalisation du projet.

2.10– la demande d'autorisation environnementale.

La réalisation de ce projet nécessite une autorisation environnementale. Seul le domaine concerné par la procédure est la loi sur l'eau.

Le projet est principalement concerné par les rubriques 2.1.5.0 (rejet des eaux pluviales), et 3.2.2.0 (remblais dans un lit majeur de cours d'eau).

Tous les éléments demandés par l'article L181-4 du code de l'environnement trouvent leurs réponses dans l'étude d'impact. Le dossier comprend une table de concordance entre les éléments demandés et les articles correspondant de l'étude d'impact.

La description du projet sa localisation et toutes les annexes comprenant notamment les cartes, schémas, descriptifs des ouvrages sont reprises dans cette demande.

L'insertion de la voie BHNS nécessite :

- L'élargissement de la route de St Gilles dans la plaine agricole et du remblai dans le lit majeur du Vistre ;
- Le décaissement des terrains agricoles pour permettre la renaturation du Vistre dans cette plaine ;
- Le franchissement de cours d'eau et de fossés ;
- La reprise des ouvrages d'assainissement et création de réseaux de collecte des eaux pluviales ;
- La création de bassins de rétention.

La plupart de ces éléments sont traités dans les enjeux environnementaux au paragraphe 7.2 de mon rapport.

2.11– l'estimation sommaire des dépenses

L'ensemble du projet est évalué à 19 600 000 euros H.T. :

3M€ sont prévus pour le nouveau matériel roulant sur la ligne T1 ;

Le montant des travaux d'extension s'élève donc à 16 600 000 € dont :

600 000 € pour les acquisitions foncières ;

5 000 000 € pour l'assainissement (stockage et réseau primaire) et les mesures conservatoires Vistre et assainissement E.P.

3 ORGANISATION PREPARATION ET EXECUTION DE L'ENQUÊTE

3.1 Organisation et préparation de l'enquête

3.1.1 Désignation du commissaire enquêteur :

Sur la demande de Monsieur le Préfet du Gard, M. BROSSIER, Vice-président du tribunal Administratif de Nîmes a désigné M. Henri LEGRAND, ingénieur divisionnaire des TPE, retraité pour conduire la présente enquête publique par ordonnance n° E 18000095/30 en date du 5 juillet 2018.

3.1.2 Préparation de l'enquête publique :

10/07/2018 : remise du dossier et réunion de concertation à la Préfecture avec Madame Quintin du bureau de l'environnement, des installations classées et des enquêtes publiques à la Direction de la citoyenneté et de la légalité ; nous avons également échangé sur l'organisation et les dates prévisionnelles de l'enquête.

12/07/2018 : réunion en préfecture avec Madame Quintin et des représentants de Nîmes Métropole, dont M. Duchenne, Directeur Général adjoint de Nîmes Métropole, M. Gonzalez chef du projet T1Sud, et 3 autres chargés d'études travaillant sur le projet; l'objet de la réunion était la présentation du dossier.

Au cours de ces 2 réunions, il a été décidé de mettre en place un registre dématérialisé.

Le siège de l'enquête a été défini et se situera à la mairie de Caissargues, compte-tenu du fait que la majeure partie du projet se situe sur cette commune.

Des permanences sont également prévues au service foncier de la mairie de Nîmes, avenue Robert Bompard.

La date de l'enquête est fixée du 20 août 2018 au 21 septembre 2018, soit 33 jours consécutifs et les permanences du commissaire-enquêteur sont ainsi retenues ;

Lundi 20/08/2018 de 9H à 12H à la mairie de Caissargues

Vendredi 24/08/2018 de 14H à 17H au service foncier de la mairie de Nîmes

Mardi 04/09/2018 de 14H à 17H au service foncier de la mairie de Nîmes

Lundi 10/09/2018 de 15H à 18H à la mairie de Caissargues

Jeudi 20/09/18 de 9H à 12H au service foncier de la mairie de Nîmes

Vendredi 21/09/18 de 15H à 17H à la mairie de Caissargues.

Deux registres papier seront ouverts pendant l'enquête, l'un à la mairie de Caissargues, siège de l'enquête, l'autre au service foncier de la mairie de Nîmes où se tiendront des permanences.

Un registre dématérialisé pour l'enquête relative unique a été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête, du lundi 20 août 2018 9h00 au vendredi 21 septembre 2018 17 H (éléments précisés dans l'arrêté et l'avis d'enquête).

L'adresse électronique du registre dématérialisé, ainsi que l'adresse courriel figurent sur l'arrêté d'ouverture et l'avis de publicité. Le dossier relatif à l'enquête unique est également mis en ligne sur ce site, ainsi que sur le site projets-environnement.gouv.fr.

Un ordinateur sera mis à disposition du public pendant la durée de l'enquête au siège de l'enquête et aux services techniques de Nîmes.

A l'issue de l'enquête, un rapport statistique sera fourni au commissaire enquêteur par le prestataire chargé de la gestion du registre dématérialisé.

L'arrêté préfectoral de mise à l'enquête publique a été pris sur ces bases le 18/07/2018.

20/07/2018 visite de terrain la visite était organisée par MM Gonzalez et Lods de Nîmes Métropole ; assistait également à cette visite Mme Quintin de la Préfecture.

Nous avons parcouru les 3200 mètres de l'extension, en nous arrêtant aux 2 ponts sur les Vistre, aux giratoires concernés, et aux parcs-relais. Cette visite a permis de comprendre le parti d'aménagement retenu, l'insertion de la ligne T1 dans l'emprise de la route de St Gilles, le réaménagement de la place de Lattre de Tassigny, le remblai dans la plaine agricole et la renaturation du Vistre.

16/08/2018 : je suis allé parapher les dossiers et ouvrir les registres dans les 2 mairies concernées. J'en ai profité pour vérifier l'affichage réglementaire et m'assurer que tout était prêt pour les premières permanences (ordinateur, dossier, salle réservée,...).

3.2 Exécution de l'enquête :

3.2.1 Publicité et information du public:

L'avis au public a fait l'objet de quatre insertions dans la presse locale :

Le Midi Libre du 03/08/2018 et du 24/08/2018 ;

La Marseillaise du 03/08/2018 et du 24/08/2018.

Cet avis était également consultable avec l'arrêté d'ouverture de l'enquête publique sur le site internet de la Préfecture dès le 25/07/2018, ainsi que sur le site de la ville de Nîmes.

Cette enquête publique a fait l'objet d'un affichage, au format A2 sur fond jaune, en 24 lieux différents, dès le 03/08/2018 sur le tracé de l'extension de la ligne T1, aux stations projetées, aux carrefours avec les rues adjacentes et sur toutes les branches des giratoires traversés,

Un constat de cet affichage a été réalisé par Maître Ott et Maître Peroner, huissiers de justice à Nîmes les 03/08/2018, 20/08, 06/09, et 21/09/2018.

Outre ce constat, Maitres OTT et Peroner ont vérifié le 20/08, 06/09 et 21/09 le contenu du site dématérialisé et son accessibilité, ainsi que la mise à disposition du public dans les mairies du dossier d'enquête et du registre papier.

Un affichage était également présent :

- à la mairie de Caissargues,
- Au service technique de la ville de Nîmes avenue Bompard depuis le 25/07/2018,
- A l'hôtel de ville de Nîmes depuis le 25/07/2018,
- A l'hôtel de la communauté d'agglomération de Nîmes métropole.

Des plaquettes d'information étaient à disposition du public dans les mairies ainsi que sur le site des communes concernées.

Dans les mairies, étaient installées des panneaux expliquant le tracé du projet.

Les différentes pièces du dossier ont été mises sur le site internet du prestataire de services, comme prévu par l'arrêté de mise à l'enquête publique.

3.2.2. Clôture de l'enquête

Conformément à l'article 13 de l'Arrêté préfectoral du 18/07/2018, la clôture du registre unique d'enquête ouvert dans chacune des deux communes concernées a été faite par le commissaire-enquêteur à l'expiration du délai réglementaire. Ils ont également été clos et signé par chacun des maires concernés.

3.3 Bilan comptable des observations du public :

1^{ère} permanence à Caissargues le 20/08/2018

J'ai reçu au moins cinq personnes concernées par l'expropriation, venues me demander ce qu'il fallait faire du questionnaire qu'elles avaient reçu. Je les ai renseigné en leur indiquant de retourner les documents demandés au plus vite à l'adresse indiquée dans le courrier.

J'ai également reçu 4 personnes :

Mme Daval et son compagnon M. Lenoir ensemble ;

Mme Arbousset ;

Mme Martin ;

Qui ont toutes déposé une observation dans le registre.

1^{ère} permanence à Nîmes le 24/08/2018

M. Leprovost est venu m'expliquer et compléter son observation déposée le 21/08 sur le registre papier de Nîmes.

2^{ème} permanence à Nîmes le 04/09/2018

Personne ne s'est présenté à cette permanence.

2^{ème} permanence à Caissargues 10/09/2018

J'ai reçu une dizaine de personnes. :

M. Verli a complété son observation ;
M. Quillies m'a remis un courrier ;
Mme et M. Lorin m'ont remis un courrier.

Les autres personnes sont venues se renseigner sur le tracé de l'extension.
Compte tenu du nombre de personnes arrivées vers 16H30, j'ai du prolonger la permanence jusqu'à 19H.

3^{ème} permanence à Nîmes le 20/09/2018

J'ai reçu M. Borderie m'expliquer ses craintes de débordement du fossé de Saint Gilles (cf. observations R@6, et R@10)

3^{ème} permanence à Caissargues 21/09/2018

J'ai reçu 6 personnes dont M. et Mme Schwickert venus m'expliquer leur observation CC5 et M. et Mme Ballbé qui ont fait une observation dans le registre papier ; les autres personnes voulaient avoir des renseignements sur certains points du projet.

Nombre d'observations sur le registre papier Nîmes : 1
Nombre d'observations sur le registre papier Caissargues : 13
Nombre de courriers reçus à Caissargues, uniquement : 5
Nombre d'observations sur le registre dématérialisé : 22
<u>Soit un total de 41 observations</u>
Nombre de consultations du site : 1722, dont un pic de 555 le 04/09
Nombre de consultations des dossiers : 791
Nombre de téléchargements de documents : 362
Dont étude d'impact : 78
Résumé non technique : 35
Dossier DUP : 30
Autorisation environnementale : 31
Enquête parcellaire : 40

A noter qu'une observation a été transmise au prestataire chargé du registre numérique le vendredi 21 septembre à 23 H. celle-ci ne peut être prise en compte, l'enquête étant close à 17H le même jour. Du reste, elle ne figure pas sur le registre dématérialisé, mais a été transmise sur ma boîte mail personnelle directement par le prestataire de services.

3.4 P.V. de synthèse.

A la demande du porteur de projet, j'ai tenu deux réunions avec l'équipe projet les 31 août et 14 septembre pour présenter les observations faites depuis le début de l'enquête et permettre au maître d'ouvrage d'étudier les réponses appropriées et pouvoir produire son mémoire en réponse au P.V. de synthèse dans les meilleurs délais.

J'ai remis et présenté le PV de synthèse au maître d'ouvrage et à ses représentants le 25/09/2018.

Le porteur du projet m'a remis le mémoire en réponse le 28 septembre 2018 par voie électronique, et j'ai reçu le mémoire signé par le Président de Nîmes Métropole le 04/10/2018.

Les réponses sont retranscrites intégralement au chapitre 4.3 de mon rapport.

Afin de ne pas alourdir inutilement les annexes au présent rapport, un document unique PV de synthèse dans lequel est inséré le mémoire en réponse figure en annexe au présent rapport.

4. OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

4.1 Déroulement de l'enquête

La publicité dans les journaux, l'arrêté de mise à l'enquête publique et l'affichage de l'avis de mise à l'enquête publique ont été réalisés conformément à la réglementation en vigueur et à l'arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête.

4.2 Le dossier d'enquête

Le résumé non technique est clair, facilement lisible et compréhensible par tout public. Il comprend de nombreuses illustrations, telles que cartes, schémas et plans d'aménagements. Il reprend tous les thèmes développés dans l'étude d'impact et permet de comprendre le parti d'aménagement et le fonctionnement de l'extension sud de la ligne T1.

Les autres cahiers (DUP, parcellaire, autorisation environnementale) reprennent chacun les éléments les concernant et développés dans l'étude d'impact. Le dossier relatif à cette étude est très complexe ; les enjeux, les incidences et les mesures de réduction et compensation parfaitement décrites.

La MRAE a souligné dans son avis la qualité générale du dossier, en particulier les éléments d'illustration et de présentation du projet et des aménagements projetés.

4.3 Analyse des observations du public.

Remarque Générale : les observations sont numérotées ainsi :

Une lettre (R pour registre papier ou numérique, O pour orale, C pour courrier), suivi d'une deuxième lettre indiquant le lieu de dépôt (N pour Nîmes, C pour Caissargues, @ pour registre numérique), et suivi d'un chiffre correspondant au numéro d'ordre chronologique. Exemple ; RN1 pour la première observation déposée sur le registre de Nîmes, ou R@2 pour la deuxième observation déposée sur le registre électronique.

On note :

- 5 observations sur le secteur rue de l'Albergue ;
- 7 observations sur le terminal sud ;
- 4 observations sur l'hydraulique ;
- 2 observations défavorables à l'utilité publique du projet ;
- 1 observation sur l'enquête parcellaire ;
- 7 observations favorables sans réserves ;
- 11 observations ne pouvant être classées dans les thèmes ci-dessus ou traitant de points particuliers.

Le total de ces observations est différent des 41 citées plus haut ; certaines observations faisant double emploi (Courrier + observation écrite, ou plusieurs observations faites par la même personne sur le même sujet, par ex.).

Observations des habitants rue de l'Albergue et Legrin

Observation RC1

Mme Daval et M. Lenoir demeurant 15 rue de l'Albergue, près de la RD 42, à proximité du giratoire Euro 2000 demandent pourquoi la ligne de tram bus et la voie cyclable ne passent pas côté habitations. Dans le projet actuel, les habitants vont devoir traverser la route pour accéder à la ligne T1 et à la voie cyclable, avec des risques importants pour leur sécurité. Ils disent ne rien savoir sur l'aménagement prévu le long des zones d'habitation et les mesures prises pour réduire les nuisances sonores, la pollution de l'air, la vitesse excessive de véhicules et P.L... Ils avaient compris qu'un enrobé antibruit serait réalisé.

Observation RC2

Sa voisine, Mme Arbousset, habitant au 15 de la même rue est venue écrire une observation dans le registre, signalant qu'elle était entièrement du même avis que Mme Daval.

Observation CC1.

M. Rollet demeurant 154 rue Legrin à Caissargues, près de la rue de l'Albergue, où demeurent également Mme Daval et Arbousset, demande à M. Gonzalez de Nîmes Métropole une copie de l'aménagement au droit de sa parcelle. Sa demande a été annexée au registre de Caissargues et M. Gonzalez lui a transmis copie du plan demandé.

Observation CC2

M. Quillès de Caissargues m'a remis un courrier lors de la permanence reprenant les observations RC1 et RC2.

Observation CC3

J'ai reçu à la fin de ma permanence le 10/09 à Caissargues plusieurs habitants de la rue de l'Albergue, qui m'ont remis un courrier reprenant les observations RC1, RC2 et CC2, en ajoutant quelques remarques sur les plantations qui seront faites le long de leurs propriétés ; dans les documents, il est fait mention de conifères : ils ne veulent plus de pins comme ceux qui avaient été plantés dans le lotissement « la commanderie », et qui suite aux nuisances générées par cette espèce (chenilles processionnaires, aiguilles, murs de clôture fendillés,...), avaient fait l'objet d'un abattage par la mairie.

Réponse du Maître d'ouvrage aux habitants de la rue de l'Albergue et de la rue Legrin

Les observations des riverains concernent l'implantation de la voie verte et de la voie de BHNS qu'ils auraient préféré voir le long des habitations plutôt que du côté Est de la Route de St Gilles. Conformément à son engagement lors de la concertation, Nîmes Métropole a étudié cette possibilité. Néanmoins les analyses techniques ont fait émerger plusieurs freins qui ont conduit à l'abandon de cette alternative. A contrario, la solution retenue présente les avantages suivants :

- *Le P+R des Canaux et son local cycles, sont implantés du côté Est du corridor, ce qui présente un avantage certain au regard du positionnement du P+R de l'A54 qui se trouve également du même côté. Cette configuration évite un franchissement de la RD et la mise en place d'un carrefour à feux pénalisant pour le BHNS et aggravant de façon significative la circulation générale.*

- La présence de voie de BHNS côté est permet la sécurisation de la voie verte en créant une séparation physique avec la RD.
- Aucun déplacement de la voie et de la structure de la route départementale afin d'éviter les surcoûts

Dans tous les cas l'objectif est de desservir au mieux les côtés est et ouest de Caissargues qui comportent tous les 2 des enjeux en matière de transport. Même s'il est considéré qu'aujourd'hui que la RD représente une rupture entre la partie est et ouest de la commune la vocation du projet est de recréer un lien apaisé visant à sécuriser les modes doux :

- Les passages piétons sont systématiquement implantés au niveau des stations BHNS, sur des sections en sortie ou en entrée de giratoires ou de carrefours aménagés où la vitesse des véhicules est la plus faible.
- Le projet dans son ensemble impose d'apaiser la circulation en abaissant la vitesse à 50 km/h (au lieu de 70 km/h), voir 30 km/h sur la place Delattre de Tassigny.
- Les aménagements de voirie organisent le partage de l'espace en l'apaisant.

Dans cette nouvelle configuration le positionnement de la voie BHNS tel que prévu dans le projet est tout à fait pertinente.

Concernant les nuisances, les études démontrent que, dans son ensemble, le projet n'est pas générateur de bruit ou de pollution supplémentaire. Les projections affirment même qu'une diminution sera perceptible dans les années à venir. Des mesures de réduction des nuisances ont par ailleurs été proposées par Nîmes Métropole, conformément à l'étude d'impact, dans les rares cas où l'étude acoustique a pu révéler un léger dépassement des seuils réglementaires (quatre constructions uniquement sur l'ensemble du linéaire).

La modification de la vitesse maximale autorisée (passage de 70km/h à 50 km/h) justifie qu'aucun dispositif de ralentissement n'est implanté sur le périmètre du projet. De la même façon aucun enrobé phonique n'est mis en place du fait de son inefficacité à des vitesses inférieures à 70 km/h (études Certu).

- La présence de pins a suscité une observation liée aux désordres que peut engendrer ce type d'essence d'arbre. Le projet comporte quelques pins qui se trouvent sur l'îlot central du giratoire « Euro 2000 ». Afin de satisfaire la demande, Nîmes Métropole propose de les remplacer par des essences non génératrices des nuisances évoquées (de type micocouliers). Concernant les pins sur la Place Delattre de Tassigny, considérés comme des arbres remarquables, ceux-ci restent en lieu et place

Avis du Commissaire-enquêteur

La solution préconisée par certains habitants de la rue de l'Albergue a été étudiée par le maître d'ouvrage qui ne l'a pas retenu pour des raisons techniques et **je suis d'accord avec l'analyse faite sur le choix du tracé**. Je note avec satisfaction que la vitesse autorisée sur l'ensemble du tracé passera à 50km/h, ce qui ne justifie pas la mise en place de ralentisseurs, ni d'enrobés antibruit.

De plus, le maître d'ouvrage satisfait à la demande de remplacer les pins par d'autres essences non génératrices des nuisances évoquées.

Observations terminal sud

Observation RC4

M. Ibarz demeurant impasse du Fouloir à 50 m du terminus envisagé pour la ligne T1 et le parc relais se plaint, outre le survol des avions, du passage important de voitures et camions sur la RD42. Il pense que le parking va créer des nuisances sonores supplémentaires et des dépôts d'ordures. Le chemin de terre actuel va disparaître et pour lui, les propriétaires habitant le long du futur parking « vont être à la fête » pour reprendre son expression. Il aurait souhaité que ce parc relais soit installé plus loin, à l'écart des habitations dans un terrain inexploité. Pour lui, ce projet ne le satisfait nullement, pas plus, pense-t-il, que les riverains du projet.

Observation RC5

M. Verhli a porté une observation dans le registre papier de Caissargues le 28/08/2018 : il se plaint des nuisances sonores, mêlant pêle-mêle avions, bus, train véhicules et maintenant le tram bus ; il souhaiterait que l'on pense aux riverains.

Observation RC8

J'ai reçu M. Verhli, le 10/09/2018, qui a complété son observation RC5 en demandant si le merlon de 3 m de haut sur le chemin des cèbes, près du terminal et du P+R serait bien construit, celui-ci ne figure pas sur les plans.

Observation RC10

M. de Vernon, habitant avenue de la Granière à proximité du projet du terminal sud a porté une observation dans le registre papier de Caissargues.

Il souhaite des précisions sur ce projet de terminal sud :

- Le merlon de 3 m de haut sera-t-il construit ?
- Il évoque le risque de nuisances liés aux moustiques par les bassins de rétention ;
- Qu'est-il prévu pour assurer la tranquillité des riverains ? (nuisances dues aux parkings et voies d'accès) ;
- Comment seront délimités les abords du terminal ?
- Est-il prévu une surveillance vidéo ?

Observation CC5

M. et Mme Schvichert habitant avenue de la granière près du terminal sud demandent ce qu'il est prévu pour le stationnement des voitures dans leur rue et à proximité de l'accès à la voie piétons ; ils souhaitent la mise en place de panneaux limitant le stationnement aux riverains de cette avenue.

Observation RC13

M. et Mme Ballbe, habitants de l'avenue de la granière m'ont fait part de leur mécontentement sur l'implantation du PEM ; ce pôle va essentiellement servir aux habitants de Saint Gilles et Garons et provoquera des nuisances aux habitants du quartier. Ils auraient préféré l'implantation du parking relais de l'autre côté de la route.

Observation R@22

M. Thierry a déposé sur le registre électronique, le dernier jour de l'enquête, une observation au sujet du terminal sud.

Il reprend toutes les observations déjà faites sur ce sujet :

- Nuisances sonores avec la proximité de l'aéroport et des trains, et circulation et stationnement sur le PEM ;
- Nuisances olfactives des voitures et tram bus, ainsi qu'environnementales ;

- Nuisances de circulation, avec des embouteillages aux ronds-points et intersections entraînant des inconvénients supplémentaires pour les caissarguais sortant de leur quartier vers la RD 42 ;
- Nuisances d'incivilités au PEM ;
- Nuisances des moustiques à cause des bassins de rétention.

Il rappelle, que lors des premières consultations, le PEM devait être plus éloigné des habitations, à l'est après la station Dyneff et que l'emplacement a été modifié sans en avertir les riverains.

Il s'interroge sur les raisons de cette modification : impact sur la faune et la flore ou coût financier ?

Il estime qu'un déplacement de 250 m, pour reprendre son expression, ne « plombera » pas le budget et satisferait un plus grand nombre d'habitants de ce secteur.

Réponse du Maître d'ouvrage aux observations du P+R Sud

Un certain nombre d'observations sur le registre font référence à un projet d'installation du P+R sur un terrain plus au sud (au niveau de l'ancienne station-service le long de la RD42). Si effectivement plusieurs emplacements ont été étudiés il s'avère que l'emplacement retenu est le plus pertinent au regard de la situation géographique retenue qui offre la meilleure attractivité en lien avec l'aménagement du territoire (à proximité des quartiers résidentiels).

Un positionnement hors Agglomération, est générateur de risques pour les modes doux (piétons et vélos) et entraîne une diminution de la fréquentation. Par ailleurs ce type d'implantation engendre un surcoût d'investissement (1M€) et de d'exploitation (50 k€/an).

L'aménagement du P+R Sud est pensé de façon à sécuriser son usage et ne générer aucune nuisance. A ce titre il sera équipé :

*D'un merlon anti bruit et brise vue destiné à isoler le parking du quartier avoisinant
De dispositifs de fermeture (bornes escamotables automatique) pour l'ensemble des véhicules en dehors des heures d'exploitation*

D'un portail entre l'avenue la Granière et le cheminement au P+R

D'un dispositif global de vidéoprotection (12 caméras) supervisé par le Délégué du réseau

Au niveau des nuisances sonores les études menées dans le cadre de l'étude d'impact (page 265 – 5.3.9.4 – Cas spécifique du P+R Sud et à l'article 8.3 RED25) ont démontré qu'aucun dispositif ne s'imposait à Nîmes Métropole.

« Vis-à-vis de cet impact, la réglementation au titre de la création de voies nouvelles (arrêté du 05 mai 1995), impose la mise en œuvre de mesures de protection acoustique que si le seuil de 60 dB(A) en période diurne est dépassé (55 dB(A) en période nocturne) ; or ce seuil n'est pas dépassé en façade de ces habitations. Sans protection acoustique, l'environnement sonore reste compris entre 45,6 et 48,8 dB(A) en période diurne. Il est à noter que les simulations ont été effectuées uniquement en période diurne car le P+R est fermé en période nocturne (aucun trafic n'est à considérer) »

Toutefois, et dans un esprit de prise en considération des échanges menés avec les riverains lors de la concertation publique, Nîmes Métropole a choisi, de manière volontaire, de mettre en œuvre un merlon anti-bruit (d'une hauteur variable en fonction du profil comprise entre 1,40 m et 3,40 m), servant également

de masque visuel, afin de réduire significativement l'impact du P+R sur les habitations.

Afin de lutter contre la présence de moustiques plusieurs dispositifs ont été mis en place :

- Enherbement des bassins limitant le développement des œufs et larves
- Bassins secs sans eaux résiduels (vidange des bassins en 34 heures)

Ces dispositions sont précisées dans le dossier d'étude d'impact, notamment via la mise en place d'une mesure de Réduction page 346 :

« A noter également que le bassin parc relais Sud et les fossés de collecte à ciel ouvert seront enherbés. Ceci créera les conditions favorables à la mise en place d'une biocénose qui limitera, par effet de prédation, le développement des œufs et larves de moustiques tigres. »

Avis du Commissaire-enquêteur

Ces réponses et précisions devraient répondre aux questions formulées par les habitants proches du terminal sud sur le fonctionnement du Parc relais. Le maître d'ouvrage a très bien répondu aux craintes formulées sur les différentes nuisances qui pourraient se produire en se référant à l'étude d'impact.

Le maître d'ouvrage a pris toutes les précautions nécessaires pour réduire de manière significative les différentes nuisances qui pourraient se produire, (sécurité, nuisances sonores, pollution, moustiques,..).

Observations sur l'hydraulique

Observation R@6

M. Borderie de Caissargues souhaite attirer l'attention sur ce qui lui semble être une anomalie en matière d'écoulement d'eaux pluviales :

Dans le dossier de demande d'autorisation environnementale, il est précisé que les eaux collectées au nord-est du projet, au pied des remblais de l'A54, sont dirigées côté ouest par un cadre en béton de 350 x 175cm, aboutissant dans le fossé de Saint Gilles, qui n'a pas d'après lui, les capacités d'écoulement suffisantes en cas de fortes précipitations ; ce dispositif générera des débordements du fossé affectant les parcelles côté ouest.

Ce fossé pose problème : sa section n'est pas en rapport avec le cadre de 350 x 175 cm, son état d'entretien est négligé, et les ouvrages situés en aval du débouché du cadre projeté constituent des restrictions à l'écoulement de flux importants ; le dernier ouvrage construit en 1967 est une buse béton de 600 mm.

Il émet donc des réserves sur cet aménagement quand au risque inondation qu'il fait courir.

Il propose, que faute d'aménagement du fossé et de reconstruction des ouvrages d'accès avec des sections en rapport avec l'ouvrage cadre, cet ouvrage soit prolongé côté est de la route de Saint Gilles, avec pour exutoire la plaine agricole, qui sera impactée par la renaturation du Vistre.

Observation R@10 à @15

Le 14/09, il a complété son observation précédente en joignant des photos(R@11 à 15) du fossé de Saint Gilles encombré de déchets divers et broussailles, et mal entretenu. Il cite tous les ouvrages hydrauliques servant à l'écoulement du cadre 350*75, afin de démontrer que ces ouvrages ne pourront pas, en cas de grosses intempéries évacuer toute l'eau venant de l'ouvrage cadre.il s'étonne de ce choix technique et évoque l'absence d'étude d'impact

pour le fossé de Saint Gilles, ainsi que des autorisations données par la ville de Nîmes et Nîmes Métropole. Enfin, il rappelle que la responsabilité de ces collectivités pourrait être engagée en cas de dommages aux personnes ou aux biens.

M. Borderie est venu à la permanence à Nîmes du 20/09/2018, pour me faire part à nouveau de ses craintes du débordement du fossé de Saint Gilles.

Observation R@16 et reprise dans le courrier CC4

M. Pécoul, habite route de Saint Gilles (parcelle BA71), entre le pont du Vistre et le giratoire Euro 2000.

Jusque maintenant, il a toujours été préservé des inondations. Il ne souhaite pas recevoir des eaux supplémentaires, et demande si les conséquences hydrauliques ont été anticipées. Il propose d'éloigner les voies de circulation pour protéger les habitations.

Il a redéposé le 20/09/2018 un courrier en mairie identique à l'observation déposée sur le registre électronique.

Observation R@20

M. Porte reprend la remarque R@10 de M. Borderie, concernant le fossé de Saint Gilles..

Réponse du Maître d'ouvrage aux observations sur l'hydraulique

*Suite aux études hydrauliques menées dans le cadre du dossier d'étude d'impact et du travail mené en étroite collaboration avec le service eau et inondation de la DDTM 30 un cadre 350*175 a été validé (coefficient de Strickler égal à 70 et d'un tirant d'air de plus de 10 cm pour un débit de 8 m3/s).*

Les études démontrent une augmentation peu significative du volume d'eau véhiculé par le réseau de drainage du projet jusqu'au fossé de Saint Gilles.

Les principaux enjeux hydrauliques ont donné lieu à la définition de mesures retravaillées et précisées durant l'instruction du dossier d'autorisation environnementale, le maître d'ouvrage ayant été particulièrement attentif et ayant répondu positivement aux demandes formulées par les services de l'Etat dans le cadre de cette instruction

L'analyse des incidences hydrauliques est détaillé article 5.5.5.2 « Incidence hydraulique du projet sans mesures compensatoires » pages 287 et suivantes.

Par ailleurs, il est à noter que le fossé, hors zone du projet, a été entretenu par son gestionnaire au mois de septembre 2018 (voir photos ci-après).



Avis du Commissaire-enquêteur

Les choix retenus sur le dimensionnement n'ont pas été faits au hasard, mais sont le résultat d'études travaillées pendant toute la durée de l'instruction avec tous les services concernés, et expliqués dans l'étude d'impact.

Les réponses apportées sont donc satisfaisantes.

Observations défavorables à l'utilité publique

Observation R@3

M. Collet de Nîmes estime que l'utilité de ce projet n'est pas indispensable, et qu'il y a pour l'instant d'autres priorités sur les liaisons dans Nîmes, comme la liaison avec la future gare TGV de Manduel, ou d'autres projets concernant notamment le périphérique sud.

Réponse du Maître d'ouvrage aux observations sur d'autres projets prioritaires

Nîmes Métropole du fait de sa compétence Mobilité étudie l'ensemble des perspectives de développement du réseau des transports en commun sur l'ensemble du territoire, notamment, le développement d'une liaison avec la future zone d'aménagement concerté Magna Porta au sein de laquelle la Gare de « Nîmes - Pont du Gard » (Manduel) sera implantée.

Observation R@4

Mme. Michelucci de Nîmes trouve que ce projet d'extension n'est pas d'une grande utilité. Le tram bus devrait, pour elle, se développer vers le CHU Caremeau, ou vers le nouveau campus étudiant en place de l'ancien hôpital Hoche.

Réponse du Maître d'ouvrage aux observations sur d'autres projets prioritaires

Cette observation est traitée sur le territoire de Nîmes Métropole, dans un autre secteur que l'extension sud de la ligne T1 du BHNS. Indépendamment du projet d'extension de la ligne T1 Sud, Nîmes Métropole porte un projet de création d'une ligne nouvelle dite T2, laquelle prévoit une desserte directe du CHU Carémeau et passe à proximité du nouveau campus étudiant Hoche

Avis du Commissaire-enquêteur sur les observations R@3 et R@4

Le commissaire enquêteur estime que ces remarques non motivées par leurs auteurs sont hors sujet par rapport à l'objet de l'enquête, qui est l'extension sud du tram bus. Cependant, le maître d'ouvrage a bien voulu apporter des précisions sur les projets en cours d'étude.

Observations sur l'enquête parcellaire

Observation RC11

M. Portal, gérant de la société Roja Promotion a déposé une observation sur le registre papier de Caissargues. Il est propriétaire de la parcelle AY31 qui est la voie d'accès au rond point des canaux, route de Saint Gilles.

Il a reçu une proposition pour l'acquisition concernant 760m² sur les 1390 m² que contient la parcelle.

Il confirme qu'il n'accepte de vendre cette parcelle que si l'agglomération lui achète la totalité de la parcelle, soit 1390 m² à un prix raisonnable.

Réponse du Maître d'ouvrage aux observations sur l'achat de la parcelle AY31 :

Nîmes Métropole a entamé des négociations à l'amiable avec le propriétaire de la parcelle AY31, pour l'acquisition partielle de périmètre nécessaire au projet. Cette parcelle est une voie privée ouverte à la circulation. Dans un souci de gestion rigoureuse des deniers publics Nîmes Métropole ne souhaite pas acquérir l'intégralité de la parcelle et fait le choix de n'acquérir que la partie indispensable à la réalisation du projet. Il lui appartiendra éventuellement, ainsi que les dispositions du code de l'expropriation le lui permettant, de requérir l'emprise totale devant le juge de l'expropriation s'il l'estime nécessaire et fondé en droit, en l'absence d'accord

Avis du Commissaire-enquêteur

La réponse à cette question n'est pas du ressort du commissaire enquêteur, mais doit trouver une solution, soit par la négociation, soit à défaut devant les tribunaux compétents.

Observations favorables

Observation OC3

Mme Martin a fait une observation orale que j'ai retranscrite dans le registre : elle est entièrement favorable au projet.

Observation RC6

Mme Gaulene trouve le projet positif pour le village : liaison directe avec le centre de Nîmes, embellissement des entrées de village ; elle estime que c'est un atout indéniable pour la grande majorité des habitants qui soutiennent ce projet.

Observation R@5

M. Busson, habitant Nîmes trouve que le projet permettra de desservir le sud nîmois en facilitant les déplacements doux.

Observation RC7

Pour M. (nom illisible), ce projet est un plus pour les habitants de Caissargues ; il souhaiterait que soit élargi l'horaire du soir, trouvant que l'horaire du dernier tram à 22H est trop tôt.

Observation R@8

Un habitant de Garons se dit entièrement favorable au projet, et reste persuadé que cette voie tram bus résoudra le problème des embouteillages, tout en désengorgeant le parking relais de l'A54.

Observation R@9

M. Cordoba habitant rue du Vaouvre, riverain de la RD 42 « plébiscite » ce projet, qu'il considère comme un projet bien abouti et pertinent et qui, d'après lui fluidifiera le trafic et réduira les nuisances sonores. Compte tenu du trafic PL important, il lui semble important que les trottoirs soient suffisamment sécurisés.

Observation RC12

Des propriétaires du lotissement de Mirman, sont très favorables à ce projet d'extension du tram bus qui leur permettra de rejoindre le centre ville sans désagrément. Ils jugent le projet très positif pour les scolaires et très pratique pour les personnes âgées qui ne peuvent plus conduire.

Autres observations

Observation RN1

M et Mme Leprovost ont fait une observation sur le registre de Nîmes le 21/08 et M. Leprovost est venu la compléter le 24/08 lors de ma permanence.

Pour eux, ce projet était attendu depuis longtemps par la population, les élus et les exploitants agricoles de la commune.

Ils pensent aux extensions futures, à moyen et long terme :

- Vers Garons pour desservir l'aéroport du fait de l'augmentation du trafic passager et de l'agrandissement de la zone d'activités Mithra ;
- Vers St Gilles, en direction du port sur le canal du Rhône à Sète.
- Le P+R sud est un pôle d'échange multimodal (PEM), qui devrait également servir de rabattement pour les lignes de bus 41 et 42. Ce pôle devrait faire l'objet d'un aménagement spécifique permettant :
 - L'installation d'une navette vers la nouvelle gare TGV de Manduel desservant Rodilhan (lycée agricole, Bouillargues (zone d'activités) et Caissargues ce qui aurait l'avantage de mieux rentabiliser la ligne T1, et ce dans l'attente du troisième quai de cette gare par la navette SNCF vers la gare centrale de Nîmes ;
 - Un point d'arrêt pour les bus de la région Occitanie en provenance du Grau du Roi, Aigues Mortes et Vauvert ;
 - Une station de taxi.

Ils font également des commentaires sur la figure 108 de l'étude d'impact : vue en plan de la digue entre l'autoroute et la RD42. Pour eux, le plan communal de sauvegarde de Caissargues devrait prendre en compte le risque provoqué par le point bas au niveau de la zone Euro 2000, notamment :

- Par la mise en place d'un système d'alerte de la population (modernisation de la sirène existante) ;
- Information spécifique des usagers de la zone Euro 200 ;
- Voire le renforcement de la digue à cet endroit.

Réponse du Maître d'ouvrage aux observations sur Le P+R Sud

Le Pôle d'échange multimodal accueillera le rabattement des lignes 41 et 42, ainsi qu'un parking pour les voitures afin de permettre aux usagers du sud du territoire d'accéder au Tram'Bus. Par ailleurs un local sécurisé pour les vélos permettra l'interopérabilité avec les modes doux.

Les prochaines extensions de la ligne sont étudiées au titre de la révision du PDU. La digue, hors zone aménagée, et le plan communal de sauvegarde de Caissargues n'entrent pas dans le périmètre du projet d'extension sud de la ligne T1 de BHNS.

Avis du Commissaire-enquêteur

La maître d'ouvrage a apporté les précisions demandées aux questions relevant de sa compétence. Par contre, les évolutions souhaitées à moyen et long terme sont hors sujet par rapport à l'objet de l'enquête.

Observation R@1

M. Bernard habitant Nîmes a déposé une observation sur le registre numérique, au sujet du parc relais des canaux. Il estime que la création de parkings compensatoires perpendiculaires à la rue pour la sellerie ne paraît pas réaliste, du fait de la saturation du chemin des canaux, et il pense que ces emplacements vont générer des ralentissements supplémentaires et sont source d'accidents lors des manœuvres. Pour lui, ces places devraient être créées à l'entrée de la sellerie.

Réponse du Maître d'ouvrage aux observations sur le parking de la sellerie

Le parking de la Sellerie ne débouchera pas sur le chemin des Canaux (RD 135) mais son accès se fera de manière sécurisée au niveau de l'avenue de la Vistrenque.

Avis du Commissaire-enquêteur

Il s'agit d'une précision très importante, qui ne paraissait pas évidente à la lecture de l'étude d'impact.

Observation R@2

M. Negrier de Caissargues félicite les décideurs pour ce projet. Il a cependant une observation négative à faire concernant le giratoire A54 et le terminal actuel. Ce rond-point est source de nombreux ralentissements pour les usagers venant de Caissargues, conséquence des feux tricolores pour le passage des rames. Il suggère que l'extension de la ligne passe par le milieu du giratoire, comme cela se fait après ce giratoire jusque, plus loin, sous le passage SNCF. Cette proposition entrainera la modification du terminal actuel A54.

Réponse du Maître d'ouvrage aux observations sur le rond-point de l'A54

Le projet d'extension sud de la ligne T1 de BHNS n'a pas pour vocation de revenir sur des aménagements existant de la ligne T1 de BHNS qui sont par ailleurs hors du périmètre d'étude. En tout état de cause des mesures favorables sont prises concernant la fluidification du secteur afin de permettre un meilleur accès au giratoire (élargissement de voirie en venant depuis Caissargues avant le giratoire de l'A54, passage en deux voies de circulation dans l'anneau)

Avis du Commissaire-enquêteur

La demande aurait nécessité de revoir l'aménagement de la ligne déjà existante au niveau du giratoire de l'A54 ; ce sujet ne fait pas partie de l'enquête sur l'utilité publique du projet d'extension du tram bus vers Caissargues.

Observation R@7

M. Lorgeas, handicapé physique, souhaite que le guidage des trams pour les personnes en fauteuil roulant soit réparé et que les boutons d'arrêt des personnes en fauteuil roulant soit indépendant du réseau principal afin de permettre au chauffeur de mieux préparer son arrêt, et de ne pas paniquer en pensant à l'espace entre le bus et le quai.

Réponse du Maître d'ouvrage aux observations sur le guidage optique

Le système de guidage optique actuellement en place sur la ligne T1 sera reconduit sur l'extension sud de la ligne. Il est à noter qu'aucune action n'est nécessaire de la part des usagers afin que le guidage soit fonctionnel et que les arrêts soient desservis.

Avis du Commissaire-enquêteur

Le commissaire enquêteur prend bonne note de la réponse, bien qu'elle soit hors sujet par rapport à l'objet de l'enquête.

Observation R@16bis

M. Pécoul, en plus de l'observation R@16 hydraulique, souhaite que son habitation reste inaccessible et non visible depuis la route ; il demande, si des arbres devaient être coupés, qu'ils soient remplacés par des plantations aussi hautes avec un feuillage persistant.

Réponse du Maître d'ouvrage aux observations sur la visibilité depuis la route :

L'aménagement, au droit des parcelles BA 53, 68, 69, 70, 71 et 72, ne fait subir aucune modification du délaissé de la route de Saint-Gilles. Il n'y a, donc, pas d'aménagements hydrauliques et paysagers particuliers à ce niveau. A ce titre, les travaux et les équipements n'auront donc pas d'incidences sur sa propriété

Avis du Commissaire-enquêteur

Pas de remarque particulière, aucune modification n'est prévue à cet endroit.

Observation R@17

Il s'agit d'une observation déposée anonymement. Cette personne fait remarquer, que pour ceux qui n'ont pas les moyens d'avoir ou d'entretenir un véhicule, et dans un but de contribution écologique, les transports en commun sont nécessaires, et devraient être prolongés aux communes limitrophes de Nîmes, comme Caissargues, puis Marguerites et....

Réponse du Maître d'ouvrage aux observations sur la desserte transport :

Les aménagements du réseau, au-delà du projet, sont en cours d'étude au titre de la révision du PDU.

Avis du Commissaire-enquêteur

Précision apportée par le maître d'ouvrage mais hors sujet par rapport à l'objet de l'enquête portant sur l'utilité publique du projet.

Observation R@18

M. Borderie fait part de ce qui lui semble être une anomalie, en matière de distribution d'eau potable, et qui pourrait être corrigée à l'occasion des travaux de terrassement. Entre l'A54 et le carrefour nord d'accès de Caissargues, les parcelles riveraines de la RD42 ne sont raccordées ni au réseau d'eau potable, ni au réseau d'assainissement. Ceci est du au fait que ces parcelles ont toujours été considérées par la ville de Nîmes comme agricoles, obligeant les propriétaires de ces parcelles à avoir un forage, ou à se raccorder au réseau d'arrosage du Bas-Rhône. L'eau nécessaire à l'arrosage des nombreux végétaux proviendra des réseaux d'alimentation en eau potable, comme il est indiqué dans l'étude d'impact. Il souhaite qu'à l'occasion de ces travaux, les parcelles soient reliées aux réseaux d'eau potable et d'assainissement.

Réponse du Maître d'ouvrage aux observations sur les branchements AEP et EU

Dans le cadre du projet, Nîmes Métropole maille son réseau d'AEP sur le secteur concerné. Par conséquent, il sera proposé par Nîmes Métropole et par courrier, les propriétaires qui ne sont pas raccordés au réseau afin de leur proposer le raccordement. Pour autant, la démarche reste individuelle, et à la charge du propriétaire. Concernant le réseau d'EU, aucun maillage n'est prévu en extension dans le secteur agricole (voir PLU de Nîmes) et en zone rouge PPRI. Le SPANC reste d'actualité.

Avis du Commissaire-enquêteur

Le maître d'ouvrage a parfaitement répondu à la demande exprimée par M. Borderie, qui pourra, à l'occasion des travaux, se raccorder au réseau d'eau potable

Observation R@19

M. Grisvard souhaite que l'extension se fasse jusqu'à l'aéroport, et à terme jusque Saint Gilles et Garons.

Réponse du Maître d'ouvrage aux observations sur l'extension de la ligne

Les prochaines extensions de la ligne sont étudiées au titre de la révision du PDU.

Avis du Commissaire-enquêteur

Observation hors sujet par rapport à l'objet de l'enquête

Observation RC9

Le représentant de la SCI du Tout de Rouve, propriétaire de la sellerie Pujolas s'oppose au projet d'extension du tram bus devant sa propriété, et demande une modification du tracé, évitant sa propriété, et notamment le parking actuel, vital pour son commerce.

Réponse du Maître d'ouvrage aux observations sur la modification du tracé pour éviter le parking de la Sellerie

Nîmes Métropole a engagé une négociation à l'amiable avec la SCI du Rouve pour l'achat d'une partie de la parcelle AY 103 (parking devant le commerce). Cette parcelle comprise dans le dossier parcellaire (volume 4, page 17) est indispensable afin de recréer l'accès à la rue de la Vistrenque.

Avis du Commissaire-enquêteur

Je suis du même avis que le maître d'ouvrage ; cette parcelle, comprise dans l'emprise du projet est absolument nécessaire afin de recréer l'accès à la rue de la Vistrenque.

Observation R@20bis

M. Porte fait part de la même remarque que M. Borderie, reprenant pratiquement mot par mot l'observation R@18.

Réponse du Maître d'ouvrage aux observations sur les branchements AEP et EU

Cf réponse à l'observation R@18

Observation R@21

Le groupe local EELV Nîmecolo a déposé, le dernier jour de l'enquête, une observation sur le registre électronique ;

Ils soutiennent le développement du réseau de transport en commun et approuvent les points d'arrêt prévus, en soulignant, cependant, quelques incohérences :

- Ils mettent en doute l'étude environnementale qui minimise les incidences essentiellement répertoriées comme nulles ou très faibles ;
- Ils font plusieurs remarques sur les pistes cyclables : obligation de traverser la RD42, raccordement au réseau cyclable de Nîmes mystérieux et dangereux pour les usagers, pas de consignes à vélo, donc pour eux, pas de continuité cyclable ;
- Pour que la baisse de circulation soit efficace, il faudrait capter ce trafic à la source près de l'aéroport ;
- Les habitants de Bouillargues, Générac et Nîmes ouest ne prendront pas ce tram bus, alors que ce sont les directions les plus importantes ; pour eux, la petite taille du parking relais montre que les concepteurs du projet ne croient pas à la captation du trafic routier (60% du parking A54) ;
- Exposition à la pollution sur le PEM non traitée ;
- Pour eux, les encombrements sont dus au rond-point de l'A54 coupé par la ligne T1, et à une coupure jugée compliquée avec un effet de cisaillement au niveau du giratoire des canaux, ce qui va engendrer des bouchons.

En conséquence, ils demandent que le cisaillement soit supprimé en établissant la voie TSCP centrale jusqu'au rond-point de l'A54, et que les voies de circulation soient reportées côté nord et les voies douces près des habitations.

Ils émettent un avis favorable sous les réserves suivantes :

- Disparition des incohérences signalées ;
- Meilleure prise en compte des pratiques cyclistes ;
- Création de zones de fraîcheur, parc boisés, square, zone commerciale agréable,... ;
- Motorisation électrique ;
- Projet de déviation vers Générac et Bouillargues ;
- Réduction du coût des travaux jugé excessif au vu de la population desservie.

Réponse du Maître d'ouvrage aux observations d'EELV sur le projet

Nîmes Métropole confirme l'exactitude des informations contenus dans le dossier d'enquête et particulièrement dans le dossier environnemental réalisé par des experts indépendants.

Les voies vertes ont été étudiées avec les Associations d'usagers du vélo (Crocovélo, cyclo-Nîmois, Nîmes-cyclisme et Espoir-cycliste-Nîmois). La seule traversée de la RD 42 se fait au niveau de la place De Lattre De Tassigny de façon sécurisée au sein d'une zone 30.

L'extension de la ligne et la pertinence de captage d'usagers plus en amont sont en cours d'étude au titre de la révision du PDU.

Le dimensionnement du P+R des Canaux répond aux études de fréquentation réalisées.

Les études environnementales ont été réalisées sur l'intégralité du périmètre du projet, y compris sur le PEM et montre qu'aucune aggravation n'est constatée.

Concernant le réaménagement du rond-point de l'A54 le projet d'extension sud de la ligne T1 de BHNS n'a pas pour vocation de revenir sur des aménagements existant de la ligne T1 de BHNS qui sont par ailleurs hors du périmètre d'étude. En tout état de cause des mesures favorables sont prises concernant la fluidification du secteur afin de permettre un meilleur accès au giratoire (élargissement de voirie

en venant depuis Caissargues avant le giratoire de l'A54, passage en deux voies de circulation dans l'anneau)

Avis du Commissaire-enquêteur

Les réponses apportées par le maître d'ouvrage sont complètes et répondent à toutes les observations formulées par le groupe local EELV Nîmecolo ; **je suis entièrement du même avis que le maître d'ouvrage.**

Remarque complémentaire du Maître d'Ouvrage :

Des observations ont été formulées hors des délais règlementaires de l'enquête publique par l'ASPIC (ASSociation Pour les Initiatives Collectives de Nîmes Métropole). Cependant les réponses déjà apportées par le Maître d'Ouvrage permettent de répondre à une majorité des observations.

Avis du Commissaire-enquêteur

Cette remarque concerne l'observation déposée le 21 septembre à 23 H, après la clôture de l'enquête, et sur laquelle je n'ai pas de commentaire à apporter.

4.4 Avis de la DDTM et des autres organismes publics.

Une première version du document a été transmise fin 2017 à la DDTM et aux autres organismes publics ; Autorité environnementale, l'établissement public territorial du bassin du Vistre (EPTB Vistre), du syndicat mixte des Nappes Vistrenque et Costières relative à la protection des eaux souterraines, la commission locale de l'eau (CLE), qui ont tous fait des observations. Plutôt que faire des mémoires en réponse, il a été décidé avec la DDTM, d'intégrer toutes les remarques dans un nouveau document daté de juin 2018 et qui est celui présenté à l'enquête publique : on peut donc affirmer que ce dossier répond bien à toutes les demandes des organismes compétents.

Établi le 12/10/2018
Le commissaire-enquêteur



H.LEGRAND

PREFECTURE du Gard

Communauté d'agglomération de Nîmes-Métropole

**Extension Sud de la ligne T1
Du BHNS de Nîmes-Métropole**

ENQUETE UNIQUE PREALABLE A:

- la déclaration d'utilité publique ;
- la cessibilité des propriétés ou parties de propriétés nécessaires à la réalisation du projet ;
- l'autorisation environnementale unique.

DU 20/08/2018 AU 21/09/2018

TITRE 2 CONCLUSION ET AVIS MOTIVE

Commissaire-enquêteur : Henri LEGRAND

I. Généralités communes aux 3 volets de l'enquête publique unique

L'agglomération nîmoise compte 39 communes pour plus de 256 000 habitants. Son réseau de transports collectif en site propre (TSCP) est organisé autour d'une ligne en mode BHNS (Bus à Haut Niveau de Service), appelé également Tram 'Bus. Cette ligne mise en service en 2012 permet une liaison rapide entre la sortie d'autoroute Nîmes-centre et les Arènes. Elle dessert de nombreux équipements : parcs-relais, équipements sportifs, sites historiques, culturels et de loisirs ; elle permet un accès aux commerces du centre-ville et aux deux centres commerciaux du secteur sud.

Cette ligne a été étendue au Nord en 2016 autour de l'Ecusson.

Nîmes Métropole, Autorité organisatrice des transports envisage de prolonger cette ligne vers le sud pour permettre la desserte directe :

- De la commune de Caissargues (environ 3800 habitants) ;
- De la zone d'activités Euro 2000 (plus de 800 emplois).

I.1 Objectifs du projet:

Le présent projet concerne spécifiquement l'extension sud de la ligne T1.

Ils ont été définis par le conseil communautaire de Nîmes-Métropole et s'établissent ainsi :

- Poursuivre la construction d'un réseau de transports en commun en site propre et performant ;
- Encourager les automobilistes du sud de l'agglomération à utiliser les modes alternatifs, en leur offrant d'autres possibilités de déplacement (parcs relais et pistes cyclables) ;
- Sécuriser les déplacements et réduire les nuisances liées au trafic routier sur la route de St Gilles et la RD 42 ;
- Améliorer le cadre de vie des secteurs traversés ;
- Dynamiser les activités économiques, commerciales et culturelles dans la zone d'influence de la ligne T1 du TSCP ;
- Aménager le territoire en privilégiant le développement urbain sur le corridor de desserte de la ligne T1 ;
- Réduire le risque hydraulique en ayant un impact positif sur les hauteurs de submersion pour les événements fréquents (10 ans).

I.2 - Localisation du projet.

Le projet d'extension sud de la ligne T1 s'étend sur un linéaire de 3,2 kms depuis l'actuel terminus situé côté du parc relais (P+R) à la sortie de l'A54 Nîmes-Centre jusqu'au terrain militaire (Carré des officiers).

Il se trouve sur la commune de Nîmes (environ 900 m) et sur celle de Caissargues (2,3kms). Il s'inscrit entièrement dans les emprises de la route de St Gilles appartenant à la ville de Nîmes sur le territoire de cette ville, et à Nîmes-Métropole sur la commune de Caissargues, et celles de la RD42 et RD135 appartenant au réseau routier du département du Gard.

I.3 - Les principes d'aménagement retenus.

L'insertion de la ligne T1 s'établit de façon différente selon les caractéristiques urbaines et environnementales de la route de St Gilles et de la RD 42 :

- Latérale et à 2 voies, à l'est de la route de St Gilles entre le giratoire A54 et le carrefour chemin des canaux, sauf entre le vieux Vistre et le Vistre de la Fontaine où la ligne passe à voie unique à double sens de circulation, puis reprend une configuration à 2 voies ;
- Axiale, à 2 voies entre le carrefour chemin des canaux et la place de Lattre de Tassigny ;
- Banalisée (voie partagée avec VL et PL) depuis cette place jusqu'au nouveau terminus sud de Caissargues.

A aucun moment, le gabarit routier n'est réduit ; de même, les ouvrages de franchissement des ruisseaux ne sont pas modifiés.

Concernant les stations, 5 stations sont prévues dont celle existante au niveau de l'actuel terminus. Les 4 autres se situent au niveau du giratoire desservant la zone d'activité EURO 2000, au niveau du giratoire des canaux, au niveau de la place de Lattre de Tassigny, et au terminus Caissargues-sud.

Deux parcs relais (P+R) seront créés au carrefour chemin des canaux (90 places) et au nouveau terminus de la ligne (130 places).

A chaque station seront installés des supports vélos sécurisés (verrouillage des vélos). Cette nouvelle ligne sera accompagnée par un ruban continu, parallèle au site propre et dédié aux modes actifs (vélos, piétons). Cette voie aura une largeur de 3 mètres et franchira les 2 bras du Vistre par une passerelle en encorbellement sur les ouvrages hydrauliques existants.

Il n'est prévu d'introduire que seulement 3 véhicules supplémentaires pour l'exploitation de la future ligne : véhicules BHNS bi articulés de 24 mètres similaires à ceux prévus sur la future ligne T2.

I.4 Objet de l'enquête :

Elle comporte trois volets :

- Au titre du Code de l'expropriation
 - Une enquête portant sur l'utilité publique,
 - Une enquête parcellaire,
- Au titre du Code de l'environnement :
 - Une enquête portant sur l'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau.

La composition du dossier d'enquête est conforme à l'article R112-4 du code de l'expropriation.

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

Dans le cas présent, une étude d'impact était requise, et le dossier comprenait cette pièce ainsi que le résumé non technique de cette étude.

Le dossier est clair et bien présenté. Il comprend l'ensemble des informations requises pour chacun des volets de l'enquête. Les plans sont lisibles et permettent une bonne compréhension du projet. Le résumé non technique de l'étude d'impact est de bonne qualité. Il permet au public d'appréhender aisément le projet.

I.5 L'enquête publique :

Le commissaire-enquêteur a été nommé par le vice-président du Tribunal Administratif par ordonnance E 18000095/30 du 05/07/2018.

L'ouverture de l'enquête du 20/08/2018 au 21/08/2018 a été prescrite par arrêté préfectoral du 18/07/2018.

Le commissaire enquêteur a assuré 6 permanences : 3 permanences à Caissargues, siège de l'enquête, et 3 autres aux services techniques de la ville de Nîmes.

L'arrêté préfectoral de mise à l'enquête et l'avis de publicité mentionnaient toutes les informations pour accéder au registre dématérialisé fourni par un prestataire de service.

L'ensemble de l'enquête s'est déroulée conformément à la réglementation et à l'arrêté préfectoral du 18/07 2018.

La commissaire enquêteur considère que le public a été ainsi largement informé de la tenue de l'enquête, en particulier par l'affichage local de nombreuses affiches sur la future ligne et dans les stations de la ligne actuelle destinées plus particulièrement aux usagers. Des plaquettes d'information étaient également disponibles dans les mairies concernées.

I.6 Observations du public :

J'ai reçu pendant les permanences 22 personnes à Caissargues et 2 à Nîmes.

1 Observation a été déposée sur le registre de Nîmes et 13 sur celui de Caissargues.

22 Observations ont été faites sur le registre numérique, 5 courriers m'ont été transmis.

Soit un total de 41 observations

Le site dématérialisé a été visité 1706 fois, et il ya eu 362 téléchargements de documents.

32 Observations concernaient l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, 1 concernait l'enquête parcellaire et 4 l'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau.

On peut estimer que la participation a été satisfaisante.

I.7 Observations de la MRAE. :

Une première version du document a été transmise fin 2017 à la DDTM et aux autres organismes publics ; Autorité environnementale, l'établissement public territorial du bassin du Vistre (EPTB Vistre), du syndicat mixte des Nappes Vistrenque et Costières relative à la protection des eaux souterraines, la commission locale de l'eau (CLE), qui ont tous fait des observations. Plutôt que faire des mémoires en réponse, il a été décidé avec la DDTM, d'intégrer toutes les remarques dans un nouveau document daté de juin 2018 et qui est celui présenté à l'enquête publique : **on peut donc affirmer que ce dossier répond bien à toutes les demandes des organismes compétents.**

I.8 P.V de synthèse et mémoire en réponse.

J'ai remis et présenté le PV de synthèse au maître d'ouvrage et à ses représentants le 25/09/2018.

Le porteur du projet m'a remis le mémoire en réponse le 28 septembre 2018 par voie électronique, et j'ai reçu le mémoire signé par le Président de Nîmes Métropole le 04/10/2018.

Les réponses sont retranscrites intégralement au chapitre 4.3 de mon rapport.

Afin de ne pas alourdir inutilement les annexes au présent rapport, un document unique PV de synthèse dans lequel est inséré le mémoire en réponse figure en annexe au présent rapport.

II. Conclusions et avis motivés relatifs à la déclaration d'utilité publique

II.1 Observations du public

32 sur les 41 observations concernent l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. Le maître d'ouvrage a répondu à l'ensemble des remarques ; ses réponses sont reprises intégralement dans mon rapport, et figurent dans l'annexe regroupant le PV de synthèse et les réponses apportées par le maître d'ouvrage.

7 personnes sont favorables au projet sans émettre de réserves.

2 personnes jugent ce projet inutile, et n'étant pas d'utilité publique, estimant qu'il y a d'autres priorités sur la ville de Nîmes.

Les autres sont favorables mais demandent des modifications de tracé, notamment à proximité du giratoire Euro 2000 (5 observations) ; il n'y a pas d'observations sur l'emplacement projeté des stations, mis à part le positionnement et le fonctionnement du terminal sud, (7 observations), notamment les mesures prises pour assurer la tranquillité des riverains.

Les observations formulées par le public en cours d'enquête et les réponses correspondantes données par le maître d'ouvrage dans le cadre de son mémoire en réponse sont détaillées et analysées dans le chapitre 4.3 du rapport d'enquête (titre I).

Le porteur de projet a répondu à chacune des remarques en expliquant les raisons des choix retenus.

Les réponses du porteur de projet visent à modifier le moins possible le tracé de la RD42 afin de limiter les coûts de l'opération et réduire les nuisances de tout ordre (sonores, pollution, inondation,...) pendant la phase de travaux, mais également, ensuite, pendant la phase d'exploitation.

Cette réponse me paraît tout à fait justifiée.

II.2 Justifications de l'utilité publique du projet. :

La réalisation de ce projet nécessite des acquisitions foncières par voie d'expropriation. Cette procédure nécessite d'être soumise à une enquête portant sur l'utilité publique et à une enquête parcellaire au titre des articles L1, L110.1 et L131.1 du code de l'expropriation.

La jurisprudence a défini plusieurs critères permettant au commissaire enquêteur de se prononcer sur l'utilité publique du projet soumis à l'enquête publique.

L'intérêt général du projet.

Une ligne à haut niveau de services (BHNS)

Le projet d'extension de la ligne T1 du tram bus vise à :

- Poursuivre la construction d'un réseau maillé et performant sur le territoire de l'agglomération de Nîmes ;
- Encourager les automobilistes du sud de l'agglomération, et plus particulièrement les habitants de Caissargues à utiliser des modes alternatifs (BHNS, vélo, marche à pied), en offrant des déplacements performants (2 parcs relais de 80 et 130 places, une voie verte et une piste cyclable) ;
- Améliorer la circulation automobile au niveau de certains carrefours réaménagés, grâce à une meilleure fluidification des flux.

Cette nouvelle section de ligne enregistrera d'après les estimations une moyenne de 2335 voyages par jour dès la première année de mise en service en 2020.

Après 2020, cette fréquentation pourrait s'améliorer si :

- Les habitants du sud de l'agglomération adhèrent à ce mode de transport collectif, reconnu pour ses avantages en termes de performance et développement durable ;
- si certains paramètres, comme la hausse du prix des carburants, viennent améliorer l'intérêt économique de ce mode de transport.

En plus de ces avantages en matière de déplacements, le projet aura également un impact positif sur le patrimoine et le paysage, en mettant en valeur certains secteurs de la RD 42, route de Saint Gilles, et en enrichissant l'aménagement de points stratégiques : carrefours, places,...

Il est à noter que toute la traversée de Caissargues et l'entrée sud de Nîmes vont se trouver améliorées par les plantations d'arbres, arbustes, et diverses plantes ; l'image « entrée de ville » se trouve ainsi améliorée.

Il ressort, d'après cette analyse, que le projet présenté présente bien un intérêt général.

Les aspects environnementaux.

De plus, grâce à une meilleure fluidification des flux automobiles, le projet aura un impact positif sur les ambiances sonores, avec des gains acoustiques compris entre -4,5 et -2DBA sur l'ensemble de l'itinéraire.

Il convient également de noter que le projet n'aura pas d'impact sur la qualité de l'air en phase d'exploitation.

L'impact du projet sur la biodiversité est considéré comme très faible. Il n'y a pas d'impact sur les sites Natura 2000 à proximité. Aucune espèce floristique ou habitat naturel à enjeu ne sera détruit.

Inconvénients du projet

La phase de travaux

Les travaux vont s'étaler sur 11 mois. Ils seront organisés de façon à occasionner le minimum de gênes pour les riverains et usagers de la route, mais l'ampleur de ces inconvénients seront ceux observés pour des travaux en zone urbaine : circulation et bruits des engins de chantier, itinéraires de déviation, poussières,...

Impact environnemental

Ce projet fait l'objet d'une autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau traitée dans le cadre de cette enquête publique (cf. chapitre IV de mon rapport –titre 1).

L'étude d'impact fait ressortir que ce projet a un faible impact sur l'environnement, dans la mesure où les aménagements qui seront réalisés favoriseront le maintien de la faune sauvage (reptiles, chauves-souris) après les travaux. La renaturation du Vistre permettra aux milieux de redevenir des habitats écologiques riches et diversifiés.

Atteintes à la propriété privée

Le projet s'inscrit en grande partie dans l'emprise de la RD 42 ; cependant, par endroits, il est nécessaire d'élargir l'emprise de ces voies sur des fonds de parcelles foncières attenantes à l'espace public, sans qu'aucune démolition de bâtiment ne soit nécessaire.

Le foncier n'est pas maîtrisé entièrement par l'agglomération. Aussi, il est nécessaire d'obtenir une DUP pour permettre, le cas échéant, de recourir à l'expropriation. Dans le projet de budget, 3% du budget est prévu pour les acquisitions foncières, soit 600 000 euros.

Coût financier du projet

Le coût total de l'opération s'élève à 19 600 000 euros des quels il faut enlever les 3 millions d'euros pour le matériel roulant supplémentaire concernant l'ensemble de la ligne T1. Le coût réel des travaux se situe, hors acquisitions foncières (600 000 euros) à 16M€. Ce coût est à relativiser au regard des aménagements pluviaux réalisés et destinés à réduire, voire supprimer le risque inondation sur la commune de Caissargues, soit 5M€. Ainsi, le coût des travaux de l'extension ramené au kilomètre est inférieur à 3,5M€.

Au niveau national, le coût de projets similaires est compris entre 2 et 10 M€ le kilomètre, et dépasse même ce ratio pour quelques villes, comme Metz ou Rouen.

Compatibilité avec les documents de planification et programmation

Le projet répond aux orientations fixées par le plan de déplacement urbain (PDU) de Nîmes métropole, et au schéma de cohérence territoriale (SCOT) du sud du Gard, visant chacun à optimiser l'utilisation des réseaux de transport en commun et le développement de l'inter modalité.

II.3 Avis motivé :

En constatant que :

- Une DUP nécessite une enquête publique.
- Le déroulement de l'enquête s'est déroulé sans aucun incident.
- le dossier répond bien à toutes les demandes des organismes compétents.
- Le dossier présenté à l'enquête publique était complet et réglementaire.

- L'arrêté préfectoral de mise à l'enquête public a été intégralement respecté.

En considérant que, d'après mon analyse faite au paragraphe précédent :

- Le projet présenté présente bien un intérêt général.
- Le maître d'ouvrage a parfaitement justifié la DUP.
- Il n'y a pas d'autres moyens que l'expropriation pour acquérir les unités foncières manquantes.
- Le maître d'ouvrage a répondu à toutes les questions posées par le commissaire-enquêteur ainsi qu'aux observations du public.
- L'impact sur la propriété privée reste faible.
- Que l'impact sur l'environnement est très faible, voire nul.
- Les objectifs du projet décrits dans l'étude d'impact sont atteints (cf. rapport article 1.2 du titre 1 du rapport).
- Le coût du projet se situe dans une fourchette basse acceptable ;
- Le projet est compatible avec les documents de planification et de programmation

II.4 Conclusion :

Vu les avantages de l'opération et les faibles inconvénients qu'il présente, et compte tenu des mesures prises par le porteur de projet pour réduire les nuisances, aussi bien en phase travaux qu'en phase exploitation, le bilan coûts avantages penche largement en faveur de la réalisation du projet, et la déclaration d'utilité publique du projet m'apparaît entièrement justifiée.

Pour toutes ces considérations et les raisons évoquées dans mon rapport, résumées dans mon avis motivé et après avoir entendu le maître d'ouvrage, et étudié avec attention les documents présentés au public, et analysé les observations du public et les réponses apportées par le porteur du projet, je donne un

AVIS FAVORABLE

à la déclaration d'utilité publique (DUP) de l'extension sud de la ligne T1 du BHNS de Nîmes Métropole.

III. Conclusions et avis motivés relatifs à l'enquête parcellaire

III.1 Observations du public :

Plusieurs personnes sont venues lors des permanences à Caissargues pour vérifier ou valider les informations contenues dans l'état parcellaire.

Une seule observation a été portée dans le registre numérique (RC11). Le projet prévoit d'acquérir 760 m² sur les 1390 de la parcelle AY31, qui en fait est une voirie interne : son propriétaire demande que l'agglomération lui achète la totalité de cette parcelle à un prix raisonnable.

La réalisation du projet ne nécessite d'acquérir que seulement les 760 m² nécessaires au projet et comprises dans l'emprise de celui-ci.

En conséquence, le commissaire-enquêteur s'estime incompétent pour traiter cette remarque, qui est du ressort de la négociation ou, à défaut, du juge de l'expropriation.

III.2 Objet de l'enquête parcellaire :

L'objet de l'enquête est de déterminer le périmètre des acquisitions d'immeubles et terrains nécessaires, au projet et de rechercher les propriétaires et ayant droits, et de leur permettre d'exprimer leurs observations ou faire valoir leurs droits.

Cette enquête se déroule en même temps que l'enquête préalable à la DUP, qui est de type environnemental, régie par l'article R 112-4 du code de l'expropriation.

Le périmètre des acquisitions nécessaires au projet est présenté sur le plan parcellaire du dossier d'enquête, avec les lots de copropriété par bâtiment et les propriétaires concernés.

III.3 Dossier d'enquête :

Il est constitué conformément à l'article R 131-3 du code de l'expropriation, et comprend :

- La liste des propriétaires,
- Le plan parcellaire des terrains et bâtiments de copropriétés concernés.

III.4 Analyse objective du projet. :

Je rappelle que l'objet de l'enquête parcellaire n'a pas pour objet de remettre en cause l'utilité publique du projet, mais vise à :

- déterminer les parcelles à acquérir ou à exproprier, c'est-à-dire l'emprise foncière du projet ;
- rechercher les propriétaires ayant droit à des indemnités.

Sur les 45 parcelles à acquérir et comprises dans l'emprise du projet, une trentaine appartiennent soit aux Autoroutes du sud de la France, délégataire du ministère des transports, à l'armée, au Conseil général, à Nîmes Métropole, et aux 2 communes de Nîmes et Caissargues ; toutes ces parcelles sont le plus souvent des délaissés routiers.

L'acquisition de ces parcelles ne pose pas de problèmes particuliers. Des négociations sont

en cours avec les autres propriétaires, certaines parcelles appartenant à plusieurs propriétaires ou à des copropriétés ou SCI : ce sont le plus souvent des fonds de parcelles attenantes à l'espace public, il n'est prévu aucune démolition.

La communauté d'agglomération a sollicité M. le Préfet du Gard pour recourir la procédure d'urgence, justifiée par la nature de l'ouvrage et ses effets attendus permettant l'amélioration des flux routiers. Le recours à cette procédure facilitera une prise de possession accélérée des biens nécessaires à la réalisation du projet.

J'ai vérifié que l'agglomération de Nîmes Métropole avait bien adressé en pli recommandé avec accusé de réception, à chacun des intéressés l'avis d'enquête publique et l'obligation de fournir les indications relatives à l'identité des propriétaires.

115 notifications ont été envoyées, il ya eu, à ce jour, 56 questionnaires retournés.

J'ai également vérifié que la liste des propriétaires n'ayant pu être joints était bien affiché en mairie. Elle comprenait une liste de 20 propriétaires ou ayant droit (syndics, administrateurs, gérants).

Toute cette procédure est définie à l'article 6 de l'arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête, reprenant l'article R131-6 du code de l'expropriation et a été intégralement respectée.

J'ai également vérifié que le périmètre d'acquisition correspondait bien à l'emprise du projet faisant l'objet de la DUP.

A ce jour, 24 parcelles sont déjà acquises, et 21 sont en cours de négociation dont 14 appartiennent à 11 propriétaires ou indivisions. Les autres appartiennent encore soit à la commune de Caissargues, à l'armée ou à ASF, et leur acquisition ne devrait pas poser de problèmes particuliers.

III.5 Avis motivé :

En constatant que :

- Une enquête parcellaire nécessite une enquête publique.
- Le déroulement de l'enquête s'est déroulé sans incident.
- Le dossier présenté à l'enquête publique était complet et réglementaire.
- L'arrêté préfectoral de mise à l'enquête public a été intégralement respecté et notamment l'affichage avant le début de l'enquête de la liste des propriétaires n'ayant pu être joint.
- Le plan parcellaire et l'état parcellaire comportent la liste des propriétaires et la liste des parcelles.

En considérant que, d'après mon analyse faite au paragraphe précédent :

- Le plan figurant dans le dossier d'enquête parcellaire correspond bien à celui pour lequel l'utilité publique est requise.
- La publicité et les notifications individuelles ont été faites conformément au code de l'expropriation (article R131-5) et l'article 10 de l'arrêté préfectoral

d'ouverture de l'enquête notamment la procédure à suivre pour les notifications individuelles n'ayant pu être remises.

- Le maître d'ouvrage poursuit les négociations avec les propriétaires ou exploitants concernés, en vue d'aboutir à des cessions à l'amiable des parcelles à acquérir.

III.6 Conclusion :

Pour toutes ces considérations et les raisons évoquées dans mon rapport, résumées dans mon avis motivé et après avoir entendu le maître d'ouvrage, et étudié avec attention les documents présentés au public et la remarque formulée sur le registre de Caissargues (RC11), je donne un

AVIS FAVORABLE

à l'enquête parcellaire conjointe à la DUP en vue des acquisitions nécessaires et des travaux de réalisation de l'extension sud de la ligne T1 du BHNS de Nîmes Métropole.

IV. Conclusions et avis motivés relatifs à l'autorisation environnementale

IV.1 Observations du public :

Il y a 4 observations concernant l'hydraulique, portant sur la partie nord du projet entre le giratoire de l'A54 et le pont sur Vistre ; un riverain demande que, à l'occasion de ces travaux et terrassements, les habitations de ce secteur soient raccordées au réseau pluvial et eau potable de la ville de Nîmes.

Sur ces remarques, le maître d'ouvrage a répondu en expliquant que les enjeux hydrauliques avaient donné lieu à des mesures retravaillées avec les services de l'Etat et autres services compétents durant l'instruction du dossier d'autorisation environnementale, et que le maître d'ouvrage avait répondu favorablement aux demandes formulées par les services de l'Etat. L'analyse des incidences hydrauliques est détaillée dans le dossier présenté au public.

Concernant le raccordement au réseau d'eau potable des habitations non desservies, celui-ci pourra se faire à l'occasion des travaux, le raccordement étant à la charge des propriétaires.

IV.2 composition du dossier et description du projet

La réalisation de ce projet nécessite une autorisation environnementale. Seul le domaine concerné par la procédure est la loi sur l'eau.

Le projet est principalement concerné par les rubriques 2.1.5.0 (rejet des eaux pluviales), et 3.2.2.0 (remblais dans un lit majeur de cours d'eau).

Tous les éléments demandés par l'article L181-4 du code de l'environnement trouvent leur réponse dans l'étude d'impact. Le dossier comprend une table de concordance entre les éléments demandés et les articles correspondants de l'étude d'impact.

La description du projet, sa localisation et toutes les annexes comprenant notamment les cartes, schémas, descriptifs des ouvrages sont reprises dans cette demande.

L'insertion de la voie BHNS nécessite :

- L'élargissement de la route de St Gilles dans la plaine agricole et du remblai dans le lit majeur du Vistre ;
- Le décaissement des terrains agricoles pour permettre la renaturation du Vistre dans cette plaine ;
- Le franchissement de cours d'eau et de fossés ;
- La reprise des ouvrages d'assainissement et création de réseaux de collecte des eaux pluviales ;
- La création de bassins de rétention.

La plupart de ces éléments sont traités dans les enjeux environnementaux au paragraphe 7.2 de mon rapport.

IV.3 Analyse du volet sur l'autorisation environnementale

Le projet d'extension sud de la ligne T1 va permettre l'insertion d'une nouvelle voie pour le BHNS de 3,2kms depuis le giratoire de l'A54 jusqu'au terrain militaire (carré des officiers). Le projet s'inscrit en grande partie dans les emprises de la RD 42 – route de Saint Gilles.

Les communes de Nîmes et Caissargues se trouvent en zone inondable, bien que le tracé de l'extension soit hors zone inondable.

Au niveau de la plaine agricole, l'insertion de la voie BHNS va nécessiter l'élargissement de la RD 42 et la mise en place d'un remblai, situé en zone inondable. Pour compenser ce remblai et éviter une augmentation des niveaux de crue du Vistre, il est prévu une renaturation de ce ruisseau.

Il s'agit de redonner au ruisseau une morphologie proche de son état naturel et permettant de recréer des habitats écologiques, des zones tampons de débordement, et des secteurs de ralentissement des crues.

Le projet va imperméabiliser 2,78 ha de surface de voie créée, y compris les parcs relais. Aussi, le projet comprend la création de bassins de rétention aux parcs relais et le redimensionnement du réseau pluvial.

Le réseau d'eau pluvial, actuellement sous dimensionné sera dimensionné pour une pluie de période de retour au moins égale à 40 ans (pluie type 2005).

Des études menées, il ressort que d'une façon générale, **les niveaux d'exposition aux risques sont réduits par rapport à l'état actuel**, notamment sur les quartiers ouest. Pour les pluies d'occurrence centennale, persiste un exhaussement limité de 5 à 15 cm et de quelques minutes pour une dizaine d'établissements de la zone Euro2000, qui n'aura pas d'impact sur la sécurité des personnes.

Le réseau de collecte des eaux pluviales sera étanche, afin d'éviter toute pollution des eaux souterraines.

Des mesures sont prises pour l'entretien de tous ces ouvrages hydrauliques, afin de s'assurer de leur efficacité et éviter toute obturation.

Le coût de tous ces travaux est de 5 M€.

Il apparait donc bien, pour le commissaire-enquêteur, que toutes les mesures prises, - renaturation du Vistre dans la plaine agricole, redimensionnement du réseau pluvial - , amélioreront et réduiront de manière significative les risques d'inondation particulièrement dans la zone Euro 2000, zone la plus sensible à ces risques.

Une première version du document a été transmise fin 2017 à la DDTM et aux autres organismes publics ; Autorité environnementale, l'établissement public territorial du bassin du Vistre (EPTB Vistre), du syndicat mixte des Nappes Vistrenque et Costières relative à la protection des eaux souterraines, la commission locale de l'eau (CLE), qui ont tous fait des observations.

Plutôt que faire des mémoires en réponse, il a été décidé avec la DDTM, d'intégrer toutes les remarques dans un nouveau document daté de juin 2018 et qui est celui présenté à l'enquête publique : **on peut donc affirmer que ce dossier répond bien à toutes les demandes des organismes compétents.**

III.4 Avis motivé :

En constatant que :

- L'autorisation environnementale, au titre de la loi sur l'eau nécessite une enquête publique.
- Le déroulement de l'enquête s'est déroulé sans incident.
- Le dossier présenté à l'enquête publique était complet et réglementaire.

En considérant que, d'après mon analyse faite au paragraphe précédent :

- La DDTM, et les différents organismes compétents sur le sujet ont donné un avis favorable.
- Que la renaturation du Vistre présente un intérêt environnemental réel, sécurisant les zones urbaines avoisinantes
- que le risque inondation est bien pris en compte
- le réseau d'eau pluvial a été correctement dimensionné pour réduire le risque d'inondation
- les mesures de suivi et d'entretien sont clairement définies
- Le maître d'ouvrage a parfaitement répondu aux remarques formulées par le public pendant l'enquête.

III.5 Conclusion :

Pour toutes ces considérations et les raisons évoquées dans mon rapport, résumées dans mon avis motivé et après avoir entendu le maître d'ouvrage, et étudié avec attention les documents présentés au public, et analysé les observations du public et les réponses apportées par le porteur du projet, je donne un

AVIS FAVORABLE

à la demande d'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau conjointe à

la DUP et à l'enquête parcellaire nécessaires aux travaux de réalisation de l'extension sud de la ligne T1 du BHNS de Nîmes Métropole.

Etabli le 12/10/2018
Le commissaire-enquêteur



H. LEGRAND

Liste des annexes

Annexe : PV de synthèse et mémoire en réponse du maître d'ouvrage
Les réponses du maître d'ouvrage figurent en *italique*

Communauté d'agglomération de Nîmes-Métropole

Extension Sud de la ligne T1 Du BHNS de Nîmes-Métropole

DU 20/08/2018 AU 21/09/2018

**Procès-verbal de synthèse établi conformément à l'article R123-18 du code
de l'environnement
et notifié le 25 septembre 2018.**

Bilan comptable des observations du public :

Nombre d'observations sur le registre papier Nîmes : 1

Nombre d'observations sur le registre papier Caissargues : 13

Nombre de courriers reçus à Caissargues, uniquement : 5

Nombre d'observations sur le registre dématérialisé : 22

Soit un total de 41 observations

Nombre de consultations du site : 1722, dont un pic de 555 le 04/09

Nombre de consultations des dossiers : 791

Nombre de téléchargements de documents : 362

Dont étude d'impact : 78

Résumé non technique : 35

Dossier DUP : 30

Autorisation environnementale : 31

Enquête parcellaire : 40

Analyse des observations du public.

Remarque Générale : les observations sont numérotées ainsi :

Une lettre (R pour registre papier ou numérique, O pour orale, C pour courrier), suivi d'une deuxième lettre indiquant le lieu de dépôt (N pour Nîmes, C pour Caissargues, @ pour registre numérique), et suivi d'un chiffre correspondant au numéro d'ordre chronologique. Exemple ; RN1 pour la première observation déposée sur le registre de Nîmes, ou R@2 pour la deuxième observation déposée sur le registre électronique.

On note :

- 5 observations sur le secteur rue de l'Albergue ;
- 7 observations sur le terminal sud ;
- 4 observations sur l'hydraulique ;
- 2 observations défavorables à l'utilité publique du projet ;
- 1 observation sur l'enquête parcellaire ;
- 7 observations favorables sans réserves ;
- 11 observations ne pouvant être classées dans les thèmes ci-dessus ou traitant de points particuliers.

Le total de ces observations est différent des 41 citées plus haut ; certaines observations faisant double emploi (Courrier + observation écrite, ou plusieurs observations faites par la même personne sur le même sujet, par ex.).

Observations des habitants rue de l'Albergue et Legrin

Observation RC1

Mme Daval et M. Lenoir demeurant 15 rue de l'Albergue, près de la RD 42, à proximité du giratoire Euro 2000 demandent pourquoi la ligne de tram bus et la voie cyclable ne passent pas côté habitations. Dans le projet actuel, les habitants vont devoir traverser la route pour accéder à la ligne T1 et à la voie cyclable, avec des risques importants pour leur sécurité. Ils disent ne rien savoir sur l'aménagement prévu le long des zones d'habitation et les mesures prises pour réduire les nuisances sonores, la pollution de l'air, la vitesse excessive de véhicules et P.L... Ils avaient compris qu'un enrobé antibruit serait réalisé.

Observation RC2

Sa voisine, Mme Arbousset, habitant au 15 de la même rue est venue écrire une observation dans le registre, signalant qu'elle était entièrement du même avis que Mme Daval.

Observation CC1.

M. Rollet demeurant 154 rue Legrin à Caissargues, près de la rue de l'Albergue, où demeurent également Mme Daval et Arbousset, demande à M. Gonzalez de Nîmes Métropole une copie de l'aménagement au droit de sa parcelle. Sa demande a été annexée au registre de Caissargues et M. Gonzalez lui a transmis copie du plan demandé.

Observation CC2

M. Quilliés de Caissargues m'a remis un courrier lors de la permanence reprenant les observations RC1 et RC2.

Observation CC3

J'ai reçu à la fin de ma permanence le 10/09 à Caissargues plusieurs habitants de la rue de l'Albergue, qui m'ont remis un courrier reprenant les observations RC1, RC2 et CC2, en ajoutant quelques remarques sur les plantations qui seront faites le long de leurs propriétés ; dans les documents, il est fait mention de conifères : ils ne veulent plus de pins comme ceux qui avaient été plantés dans le lotissement « la commanderie », et qui suite aux nuisances générées par cette espèce (chenilles processionnaires, aiguilles, murs de clôture fendillés,...), avaient fait l'objet d'un abattage par la mairie.

Réponse du Maître d'ouvrage aux habitants de la rue de l'Albergue et de la rue Legrin

Les observations des riverains concernent l'implantation de la voie verte et de la voie de BHNS qu'ils auraient préféré voir le long des habitations plutôt que du côté Est de la Route de St Gilles. Conformément à son engagement lors de la concertation, Nîmes Métropole a étudié cette possibilité. Néanmoins les analyses techniques ont fait émerger plusieurs freins qui ont conduit à l'abandon de cette alternative. A contrario, la solution retenue présente les avantages suivants :

- *Le P+R des Canaux et son local cycles, sont implantés du côté Est du corridor, ce qui présente un avantage certain au regard du positionnement du P+R de l'A54 qui se trouve également du même côté. Cette configuration évite un franchissement de la RD et la mise en place d'un carrefour à feux pénalisant pour le BHNS et aggravant de façon significative la circulation générale.*
- *La présence de voie de BHNS côté est permet la sécurisation de la voie verte en créant une séparation physique avec la RD.*
- *Aucun déplacement de la voie et de la structure de la route départementale afin d'éviter les surcoûts*

Dans tous les cas l'objectif est de desservir au mieux les côtés est et ouest de Caissargues qui comportent tous les 2 des enjeux en matière de transport. Même s'il est considéré qu'aujourd'hui que la RD représente une rupture entre la partie est et ouest de la commune la vocation du projet est de recréer un lien apaisé visant à sécuriser les modes doux :

- *Les passages piétons sont systématiquement implantés au niveau des stations BHNS, sur des sections en sortie ou en entrée de giratoires ou de carrefours aménagés où la vitesse des véhicules est la plus faible.*
- *Le projet dans son ensemble impose d'apaiser la circulation en abaissant la vitesse à 50 km/h (au lieu de 70 km/h), voir 30 km/h sur la place Delattre de Tassigny.*
- *Les aménagements de voirie organisent le partage de l'espace en l'apaisant.*

Dans cette nouvelle configuration le positionnement de la voie BHNS tel que prévu dans le projet est tout à fait pertinente.

Concernant les nuisances, les études démontrent que, dans son ensemble, le projet n'est pas générateur de bruit ou de pollution supplémentaire. Les projections affirment même qu'une diminution sera perceptible dans les années à venir. Des mesures de réduction des nuisances ont par ailleurs été proposées par Nîmes Métropole, conformément à l'étude d'impact, dans les rares cas où l'étude acoustique a pu révéler un léger dépassement des seuils réglementaires (quatre constructions uniquement sur l'ensemble du linéaire).

La modification de la vitesse maximale autorisée (passage de 70km/h à 50 km/h) justifie qu'aucun dispositif de ralentissement n'est implanté sur le périmètre du

projet. De la même façon aucun enrobé phonique n'est mis en place du fait de son inefficacité à des vitesses inférieures à 70 km/h (études Certu).

- *La présence de pins a suscité une observation liée aux désordres que peut engendrer ce type d'essence d'arbre. Le projet comporte quelques pins qui se trouvent sur l'îlot central du giratoire « Euro 2000 ». Afin de satisfaire la demande, Nîmes Métropole propose de les remplacer par des essences non génératrices des nuisances évoquées (de type micocouliers). Concernant les pins sur la Place Delattre de Tassigny, considérés comme des arbres remarquables, ceux-ci restent en lieu et place*

Observations terminal sud

Observation RC4

M. Ibarz demeurant impasse du Fouloir à 50 m du terminus envisagé pour la ligne T1 et le parc relais se plaint, outre le survol des avions, du passage important de voitures et camions sur la RD42. Il pense que le parking va créer des nuisances sonores supplémentaires et des dépôts d'ordures. Le chemin de terre actuel va disparaître et pour lui, les propriétaires habitant le long du futur parking « vont être à la fête » pour reprendre son expression. Il aurait souhaité que ce parc relais soit installé plus loin, à l'écart des habitations dans un terrain inexploité. Pour lui, ce projet ne le satisfait nullement, pas plus, pense-t-il, que les riverains du projet.

Observation RC5

M. Verhli a porté une observation dans le registre papier de Caissargues le 28/08/2018 : il se plaint des nuisances sonores, mêlant pêle-mêle avions, bus, train véhicules et maintenant le tram bus ; il souhaiterait que l'on pense aux riverains.

Observation RC8

J'ai reçu M. Verhli, le 10/09/2018, qui a complété son observation RC5 en demandant si le merlon de 3 m de haut sur le chemin des cèbes, près du terminal et du P+R, serait bien construit ; celui-ci ne figure pas sur les plans.

Observation RC10

M. de Vernon, habitant avenue de la Granière à proximité du projet du terminal sud a porté une observation dans le registre papier de Caissargues.

Il souhaite des précisions sur ce projet de terminal sud :

- Le merlon de 3 m de haut sera-t-il construit ?
- Il évoque le risque de nuisances liés aux moustiques par les bassins de rétention ;
- Qu'est-il prévu pour assurer la tranquillité des riverains ? (nuisances dues aux parkings et voies d'accès) ;
- Comment seront délimités les abords du terminal ?
- Est-il prévu une surveillance vidéo ?

Observation CC5

M. et Mme Schwichert habitant avenue de la granière près du terminal sud demandent ce qu'il est prévu pour le stationnement des voitures dans leur rue et à proximité de l'accès à la voie piétons ; ils souhaitent la mise en place de panneaux limitant le stationnement aux riverains de cette avenue.

Observation RC13

M. et Mme Ballbe, habitants de l'avenue de la granière m'ont fait part de leur mécontentement sur l'implantation du PEM ; ce pôle va essentiellement servir aux habitants de Saint Gilles et Garons et provoquera des nuisances aux habitants du quartier. Ils auraient préféré l'implantation du parking relais de l'autre côté de la route.

Observation R@22

M. Thierry a déposé sur le registre électronique, le dernier jour de l'enquête, une observation au sujet du terminal sud.

Il reprend toutes les observations déjà faites sur ce sujet :

- Nuisances sonores avec la proximité de l'aéroport et des trains, et circulation et stationnement sur le PEM ;
- Nuisances olfactives des voitures et tram bus, ainsi qu'environnementales ;
- Nuisances de circulation, avec des embouteillages aux ronds-points et intersections entraînant des inconvénients supplémentaires pour les caissarguais sortant de leur quartier vers la RD 42 ;
- Nuisances d'incivilités au PEM ;
- Nuisances des moustiques à cause des bassins de rétention.

Il rappelle, que lors des premières consultations, le PEM devait être plus éloigné des habitations, à l'est après la station Dyneff et que l'emplacement a été modifié sans en avertir les riverains.

Il s'interroge sur les raisons de cette modification : impact sur la faune et la flore ou coût financier ?

Il estime qu'un déplacement de 250 m, pour reprendre son expression, ne « plombera » pas le budget et satisferait un plus grand nombre d'habitants de ce secteur.

Réponse du Maître d'ouvrage aux observations du P+R Sud

Un certain nombre d'observations sur le registre font référence à un projet d'installation du P+R sur un terrain plus au sud (au niveau de l'ancienne station-service le long de la RD42). Si effectivement plusieurs emplacements ont été étudiés il s'avère que l'emplacement retenu est le plus pertinent au regard de la situation géographique retenue qui offre la meilleure attractivité en lien avec l'aménagement du territoire (à proximité des quartiers résidentiels).

Un positionnement hors Agglomération, est générateur de risques pour les modes doux (piétons et vélos) et entraîne une diminution de la fréquentation. Par ailleurs ce type d'implantation engendre un surcoût d'investissement (1M€) et de d'exploitation (50 k€ / an).

L'aménagement du P+R Sud est pensé de façon à sécuriser son usage et ne générer aucune nuisance. A ce titre il sera équipé :

*D'un merlon anti bruit et brise vue destiné à isoler le parking du quartier avoisinant
De dispositifs de fermeture (bornes escamotables automatique) pour l'ensemble des véhicules en dehors des heures d'exploitation*

D'un portail entre l'avenue la Granière et le cheminement au P+R

D'un dispositif global de vidéoprotection (12 caméras) supervisé par le Délégué du réseau

Au niveau des nuisances sonores les études menées dans le cadre de l'étude d'impact (page 265 – 5.3.9.4 – Cas spécifique du P+R Sud et à l'article 8.3 RED25) ont démontré qu'aucun dispositif ne s'imposait à Nîmes Métropole.

« Vis-à-vis de cet impact, la réglementation au titre de la création de voies nouvelles (arrêté du 05 mai 1995), impose la mise en œuvre de mesures de protection

acoustique que si le seuil de 60 dB(A) en période diurne est dépassé (55 dB(A) en période nocturne) ; or ce seuil n'est pas dépassé en façade de ces habitations. Sans protection acoustique, l'environnement sonore reste compris entre 45,6 et 48,8 dB(A) en période diurne. Il est à noter que les simulations ont été effectuées uniquement en période diurne car le P+R est fermé en période nocturne (aucun trafic n'est à considérer) »

Toutefois, et dans un esprit de prise en considération des échanges menés avec les riverains lors de la concertation publique, Nîmes Métropole a choisi, de manière volontaire, de mettre en œuvre un merlon anti-bruit (d'une hauteur variable en fonction du profil comprise entre 1,40 m et 3,40 m), servant également de masque visuel, afin de réduire significativement l'impact du P+R sur les habitations.

Afin de lutter contre la présence de moustiques plusieurs dispositifs ont été mis en place :

- *Enherbement des bassins limitant le développement des œufs et larves*
- *Bassins secs sans eaux résiduels (vidange des bassins en 34 heures*

Ces dispositions sont précisées dans le dossier d'étude d'impact, notamment via la mise en place d'une mesure de Réduction page 346 :

« A noter également que le bassin parc relais Sud et les fossés de collecte à ciel ouvert seront enherbés. Ceci créera les conditions favorables à la mise en place d'une biocénose qui limitera, par effet de prédation, le développement des œufs et larves de moustiques tigres. »

Observations sur l'hydraulique

Observation R@6

M. Borderie de Caissargues souhaite attirer l'attention sur ce qui lui semble être une anomalie en matière d'écoulement d'eaux pluviales :

Dans le dossier de demande d'autorisation environnementale, il est précisé que les eaux collectées au nord-est du projet, au pied des remblais de l'A54, sont dirigées côté ouest par un cadre en béton de 350 x 175cm, aboutissant dans le fossé de Saint Gilles, qui n'a pas d'après lui, les capacités d'écoulement suffisantes en cas de fortes précipitations ; ce dispositif générera des débordements du fossé affectant les parcelles côté ouest.

Ce fossé pose problème : sa section n'est pas en rapport avec le cadre de 350 x 175 cm, son état d'entretien est négligé, et les ouvrages situés en aval du débouché du cadre projeté constituent des restrictions à l'écoulement de flux importants ; le dernier ouvrage construit en 1967 est une buse béton de 600 mm.

Il émet donc des réserves sur cet aménagement quant au risque inondation qu'il fait courir.

Il propose, que faute d'aménagement du fossé et de reconstruction des ouvrages d'accès avec des sections en rapport avec l'ouvrage cadre, cet ouvrage soit prolongé côté est de la route de Saint Gilles, avec pour exutoire la plaine agricole, qui sera impactée par la renaturation du Vistre.

Observation R@10 à @15

Le 14/09, il a complété son observation précédente en joignant des photos(R@11 à 15) du fossé de Saint Gilles encombré de déchets divers et broussailles, et mal entretenu. Il cite tous les ouvrages hydrauliques servant à l'écoulement du cadre 350*75, afin de démontrer que ces

ouvrages ne pourront pas, en cas de grosses intempéries évacuer toute l'eau venant de l'ouvrage cadre. il s'étonne de ce choix technique et évoque l'absence d'étude d'impact pour le fossé de Saint Gilles, ainsi que des autorisations données par la ville de Nîmes et Nîmes Métropole. Enfin, il rappelle que la responsabilité de ces collectivités pourrait être engagée en cas de dommages aux personnes ou aux biens.

M. Borderie est venu à la permanence à Nîmes du 20/09/2018, pour me faire part à nouveau de ses craintes du débordement du fossé de Saint Gilles.

Observation R@16 et reprise dans le courrier CC4

M. Pécoul, habite route de Saint Gilles (parcelle BA71), entre le pont du Vistre et le giratoire Euro 2000.

Jusque maintenant, il a toujours été préservé des inondations. il ne souhaite pas recevoir des eaux supplémentaires, et demande si les conséquences hydrauliques ont été anticipées. Il propose d'éloigner les voies de circulation pour protéger les habitations.

Il a redéposé le 20/09/2018 un courrier en mairie identique à l'observation déposée sur le registre électronique.

Observation R@20

M. Porte reprend la remarque R@10 de M. Borderie, concernant le fossé de Saint Gilles.

Réponse du Maître d'ouvrage aux observations sur l'hydraulique

*Suite aux études hydrauliques menées dans le cadre du dossier d'étude d'impact et du travail mené en étroite collaboration avec le service eau et inondation de la DDTM 30 un cadre 350*175 a été validé (coefficient de Strickler égal à 70 et d'un tirant d'air de plus de 10 cm pour un débit de 8 m³/s).*

Les études démontrent une augmentation peu significative du volume d'eau véhiculé par le réseau de drainage du projet jusqu'au fossé de Saint Gilles.

Les principaux enjeux hydrauliques ont donné lieu à la définition de mesures retravaillées et précisées durant l'instruction du dossier d'autorisation environnementale, le maître d'ouvrage ayant été particulièrement attentif et ayant répondu positivement aux demandes formulées par les services de l'Etat dans le cadre de cette instruction

L'analyse des incidences hydrauliques est détaillé article 5.5.5.2 « Incidence hydraulique du projet sans mesures compensatoires » pages 287 et suivantes.

Par ailleurs, il est à noter que le fossé, hors zone du projet, a été entretenu par son gestionnaire au mois de septembre 2018 (voir photos ci-après).



Observations défavorables à l'utilité publique

Observation R@3

M. Collet de Nîmes estime que l'utilité de ce projet n'est pas indispensable, et qu'il y a pour l'instant d'autres priorités sur les liaisons dans Nîmes, comme la liaison avec la future gare TGV de Manduel, ou d'autres projets concernant notamment le périphérique sud.

Réponse du Maître d'ouvrage aux observations sur d'autres projets prioritaires

Nîmes Métropole du fait de sa compétence Mobilité étudie l'ensemble des perspectives de développement du réseau des transports en commun sur l'ensemble du territoire, notamment, le développement d'une liaison avec la future zone d'aménagement concerté Magna Porta au sein de laquelle la Gare de « Nîmes - Pont du Gard » (Manduel) sera implantée.

Observation R@4

Mme. Michelucci de Nîmes trouve que ce projet d'extension n'est pas d'une grande utilité. Le tram bus devrait, pour elle, se développer vers le CHU Caremeau, ou vers le nouveau campus étudiant en place de l'ancien hôpital Hoche.

Réponse du Maître d'ouvrage aux observations sur d'autres projets prioritaires

Cette observation est traitée sur le territoire de Nîmes Métropole, dans un autre secteur que l'extension sud de la ligne T1 du BHNS. Indépendamment du projet d'extension de la ligne T1 Sud, Nîmes Métropole porte un projet de création d'une ligne nouvelle dite T2, laquelle prévoit une desserte directe du CHU Carémeau et passe à proximité du nouveau campus étudiant Hoche

Observations sur l'enquête parcellaire

Observation RC11

M. Portal, gérant de la société Roja Promotion a déposé une observation sur le registre papier de Caissargues. Il est propriétaire de la parcelle AY31 qui est la voie d'accès au rond-point des canaux, route de Saint Gilles.

Il a reçu une proposition pour l'acquisition concernant 760m² sur les 1390 m² que contient la parcelle.

Il confirme qu'il n'accepte de vendre cette parcelle que si l'agglomération lui achète la totalité de la parcelle, soit 1390 m² à un prix raisonnable.

Réponse du Maître d'ouvrage aux observations sur l'achat de la parcelle AY31 :

Nîmes Métropole a entamé des négociations à l'amiable avec le propriétaire de la parcelle AY31, pour l'acquisition partielle de périmètre nécessaire au projet. Cette parcelle est une voie privée ouverte à la circulation. Dans un souci de gestion rigoureuse des deniers publics Nîmes Métropole ne souhaite pas acquérir l'intégralité de la parcelle et fait le choix de n'acquérir que la partie indispensable à la réalisation du projet. Il lui appartiendra éventuellement, ainsi que les dispositions du code de l'expropriation le lui permettant, de requérir l'emprise totale devant le juge de l'expropriation s'il l'estime nécessaire et fondé en droit, en l'absence d'accord

Observations favorables

Observation OC3

Mme Martin a fait une observation orale que j'ai retranscrite dans le registre : elle est entièrement favorable au projet.

Observation RC6

Mme Gaulene trouve le projet positif pour le village : liaison directe avec le centre de Nîmes, embellissement des entrées de village ; elle estime que c'est un atout indéniable pour la grande majorité des habitants qui soutiennent ce projet.

Observation R@5

M. Busson, habitant Nîmes trouve que le projet permettra de desservir le sud nîmois en facilitant les déplacements doux.

Observation RC7

Pour M. (nom illisible), ce projet est un plus pour les habitants de Caissargues ; il souhaiterait que soit élargi l'horaire du soir, trouvant que l'horaire du dernier tram à 22H est trop tôt.

Observation R@8

Un habitant de Garons se dit entièrement favorable au projet, et reste persuadé que cette voie tram bus résoudra le problème des embouteillages, tout en désengorgeant le parking relais de l'A54.

Observation R@9

M. Cordoba habitant rue du Vaouvre, riverain de la RD 42 « plébiscite » ce projet, qu'il considère comme un projet bien abouti et pertinent et qui, d'après lui fluidifiera le trafic et réduira les nuisances sonores. Compte tenu du trafic PL important, il lui semble important que les trottoirs soient suffisamment sécurisés.

Observation RC12

Des propriétaires du lotissement de Mirman, sont très favorables à ce projet d'extension du tram bus qui leur permettra de rejoindre le centre-ville sans désagrément. Ils jugent le projet très positif pour les scolaires et très pratique pour les personnes âgées qui ne peuvent plus conduire.

Autres observations

Observation RN1

M et Mme Leprovost ont fait une observation sur le registre de Nîmes le 21/08 et M. Leprovost est venu la compléter le 24/08 lors de ma permanence.

Pour eux, ce projet était attendu depuis longtemps par la population, les élus et les exploitants agricoles de la commune.

Ils pensent aux extensions futures, à moyen et long terme :

- Vers Garons pour desservir l'aéroport du fait de l'augmentation du trafic passager et de l'agrandissement de la zone d'activités Mithra ;
- Vers St Gilles, en direction du port sur le canal du Rhône à Sète.
- Le P+R sud est un pôle d'échange multimodal (PEM), qui devrait également servir de rabattement pour les lignes de bus 41 et 42. Ce pôle devrait faire l'objet d'un aménagement spécifique permettant :
 - L'installation d'une navette vers la nouvelle gare TGV de Manduel desservant Rodilhan (lycée agricole, Bouillargues (zone d'activités) et Caissargues ce qui aurait l'avantage de mieux rentabiliser la ligne T1, et ce dans l'attente du troisième quai de cette gare pour la navette SNCF vers la gare centrale de Nîmes ;

- Un point d'arrêt pour les bus de la région Occitanie en provenance du Grau du Roi, Aigues Mortes et Vauvert ;
- Une station de taxi.

Ils font également des commentaires sur la figure 108 de l'étude d'impact : vue en plan de la digue entre l'autoroute et la RD42. Pour eux, le plan communal de sauvegarde de Caissargues devrait prendre en compte le risque provoqué par le point bas au niveau de la zone Euro 2000, notamment :

- Par la mise en place d'un système d'alerte de la population (modernisation de la sirène existante) ;
- Information spécifique des usagers de la zone Euro 200 ;
- Voir le renforcement de la digue à cet endroit.

Réponse du Maître d'ouvrage aux observations sur Le P+R Sud

Le Pôle d'échange multimodal accueillera le rabattement des lignes 41 et 42, ainsi qu'un parking pour les voitures afin de permettre aux usagers du sud du territoire d'accéder au Tram'Bus. Par ailleurs un local sécurisé pour les vélos permettra l'interopérabilité avec les modes doux.

Les prochaines extensions de la ligne sont étudiées au titre de la révision du PDU. La digue, hors zone aménagée, et le plan communal de sauvegarde de Caissargues n'entrent pas dans le périmètre du projet d'extension sud de la ligne T1 de BHNS.

Observation R@1

M. Bernard habitant Nîmes a déposé une observation sur le registre numérique, au sujet du parc relais des canaux. Il estime que la création de parkings compensatoires perpendiculaires à la rue pour la sellerie ne paraît pas réaliste, du fait de la saturation du chemin des canaux, et il pense que ces emplacements vont générer des ralentissements supplémentaires et sont source d'accidents lors des manœuvres. Pour lui, ces places devraient être créées à l'entrée de la sellerie.

Réponse du Maître d'ouvrage aux observations sur le parking de la sellerie

Le parking de la Sellerie ne débouchera pas sur le chemin des Canaux (RD 135) mais son accès se fera de manière sécurisée au niveau de l'avenue de la Vistrenque.

Observation R@2

M. Negrier de Caissargues félicite les décideurs pour ce projet. Il a cependant une observation négative à faire concernant le giratoire A54 et le terminal actuel. Ce rond-point est source de nombreux ralentissements pour les usagers venant de Caissargues, conséquence des feux tricolores pour le passage des rames. Il suggère que l'extension de la ligne passe par le milieu du giratoire, comme cela se fait après ce giratoire jusque, plus loin, sous le passage SNCF. Cette proposition entrainera la modification du terminal actuel A54.

Réponse du Maître d'ouvrage aux observations sur le rond-point de l'A54

Le projet d'extension sud de la ligne T1 de BHNS n'a pas pour vocation de revenir sur des aménagements existant de la ligne T1 de BHNS qui sont par ailleurs hors du périmètre d'étude. En tout état de cause des mesures favorables sont prises concernant la fluidification du secteur afin de permettre un meilleur accès au giratoire (élargissement de voirie en venant depuis Caissargues avant le giratoire de l'A54, passage en deux voies de circulation dans l'anneau)

Observation R@7

M. Lorgeas, handicapé physique, souhaite que le guidage des trams pour les personnes en fauteuil roulant soit réparé et que les boutons d'arrêt des personnes en fauteuil roulant soit indépendant du réseau principal afin de permettre au chauffeur de mieux préparer son arrêt, et de ne pas paniquer en pensant à l'espace entre le bus et le quai.

Réponse du Maître d'ouvrage aux observations sur le guidage optique

Le système de guidage optique actuellement en place sur la ligne T1 sera reconduit sur l'extension sud de la ligne. Il est à noter qu'aucune action n'est nécessaire de la part des usagers afin que le guidage soit fonctionnel et que les arrêts soient desservis.

Observation R@16bis

M. Pécoul, en plus de l'observation R@16 hydraulique, souhaite que son habitation reste inaccessible et non visible depuis la route ; il demande, si des arbres devaient être coupés, qu'ils soient remplacés par des plantations aussi hautes avec un feuillage persistant.

Réponse du Maître d'ouvrage aux observations sur la visibilité depuis la route :

L'aménagement, au droit des parcelles BA 53, 68, 69, 70, 71 et 72, ne fait subir aucune modification du délaissé de la route de Saint-Gilles. Il n'y a, donc, pas d'aménagements hydrauliques et paysagers particuliers à ce niveau. A ce titre, les travaux et les équipements n'auront donc pas d'incidences sur sa propriété

Observation R@17

Il s'agit d'une observation déposée anonymement. Cette personne fait remarquer, que pour ceux qui n'ont pas les moyens d'avoir ou d'entretenir un véhicule, et dans un but de contribution écologique, les transports en commun sont nécessaires, et devraient être prolongés aux communes limitrophes de Nîmes, comme Caissargues, puis Marguerites et....

Réponse du Maître d'ouvrage aux observations sur la desserte transport :

Les aménagements du réseau, au-delà du projet, sont en cours d'étude au titre de la révision du PDU.

Observation R@18

M. Borderie fait part de ce qui lui semble être une anomalie, en matière de distribution d'eau potable, et qui pourrait être corrigée à l'occasion des travaux de terrassement. Entre l'A54 et le carrefour nord d'accès de Caissargues, les parcelles riveraines de la RD42 ne sont raccordées ni au réseau d'eau potable, ni au réseau d'assainissement. Ceci est dû au fait que ces parcelles ont toujours été considérées par la ville de Nîmes comme agricoles, obligeant les propriétaires de ces parcelles à avoir un forage, ou à se raccorder au réseau d'arrosage du Bas-Rhône. L'eau nécessaire à l'arrosage des nombreux végétaux proviendra des réseaux d'alimentation en eau potable, comme il est indiqué dans l'étude d'impact. Il souhaite qu'à l'occasion de ces travaux, les parcelles soient reliées aux réseaux d'eau potable et d'assainissement.

Réponse du Maître d'ouvrage aux observations sur les branchements AEP et EU

Dans le cadre du projet, Nîmes Métropole maille son réseau d'AEP sur le secteur concerné. Par conséquent, il sera proposé par Nîmes Métropole et par courrier, les

propriétaires qui ne sont pas raccordés au réseau afin de leur proposer le raccordement. Pour autant, la démarche reste individuelle, et à la charge du propriétaire. Concernant le réseau d'EU, aucun maillage n'est prévu en extension dans le secteur agricole (voir PLU de Nîmes) et en zone rouge PPRI. Le SPANC reste d'actualité.

Observation R@19

M. Grisvard souhaite que l'extension se fasse jusqu'à l'aéroport, et à terme jusque Saint Gilles et Garons.

Réponse du Maître d'ouvrage aux observations sur l'extension de la ligne

Les prochaines extensions de la ligne sont étudiées au titre de la révision du PDU.

Observation RC9

Le représentant de la SCI du Rouve, propriétaire de la sellerie Pujolas s'oppose au projet d'extension du tram bus devant sa propriété, et demande une modification du tracé, évitant sa propriété, et notamment le parking actuel, vital pour son commerce.

Réponse du Maître d'ouvrage aux observations sur la modification du tracé pour éviter le parking de la Sellerie

Nîmes Métropole a engagé une négociation à l'amiable avec la SCI du Rouve pour l'achat d'une partie de la parcelle AY 103 (parking devant le commerce). Cette parcelle comprise dans le dossier parcellaire (volume 4, page 17) est indispensable afin de recréer l'accès à la rue de la Vistrenque.

Observation R@20bis

M. Porte fait part de la même remarque que M. Borderie, reprenant pratiquement mot par mot l'observation R@18.

Réponse du Maître d'ouvrage aux observations sur les branchements AEP et EU

Cf réponse à l'observation R@18

Observation R@21

Le groupe local EELV Nîmecolo a déposé, le dernier jour de l'enquête, une observation sur le registre électronique ;

Ils soutiennent le développement du réseau de transport en commun et approuvent les points d'arrêt prévus, en soulignant, cependant, quelques incohérences :

- Ils mettent en doute l'étude environnementale qui minimise les incidences essentiellement répertoriées comme nulles ou très faibles ;
- Ils font plusieurs remarques sur les pistes cyclables : obligation de traverser la RD42, raccordement au réseau cyclable de Nîmes mystérieux et dangereux pour les usagers, pas de consignes à vélo, donc pour eux, pas de continuité cyclable ;
- Pour que la baisse de circulation soit efficace, il faudrait capter ce trafic à la source près de l'aéroport ;
- Les habitants de Bouillargues, Générac et Nîmes ouest ne prendront pas ce tram bus, alors que ce sont les directions les plus importantes ; pour eux, la petite taille du parking relais montre que les concepteurs du projet ne croient pas à la captation du trafic routier (60% du parking A54) ;
- Exposition à la pollution sur le PEM non traitée ;

- Pour eux, les encombrements sont dus au rond-point de l'A54 coupé par la ligne T1, et à une coupure jugée compliquée avec un effet de cisaillement au niveau du giratoire des canaux, ce qui va engendrer des bouchons.

En conséquence, ils demandent que le cisaillement soit supprimé en établissant la voie TSCP centrale jusqu'au rond-point de l'A54, et que les voies de circulation soient reportées côté nord et les voies douces près des habitations.

Ils émettent un avis favorable sous les réserves suivantes :

- Disparition des incohérences signalées ;
- Meilleure prise en compte des pratiques cyclistes ;
- Création de zones de fraîcheur, parc boisés, square, zone commerciale agréable,... ;
- Motorisation électrique ;
- Projet de déviation vers Générac et Bouillargues ;
- Réduction du coût des travaux jugé excessif au vu de la population desservie.

Réponse du Maître d'ouvrage aux observations d'EELV sur le projet

Nîmes Métropole confirme l'exactitude des informations contenus dans le dossier d'enquête et particulièrement dans le dossier environnemental réalisé par des experts indépendants.

Les voies vertes ont été étudiées avec les Associations d'usagers du vélo (Crocovélo, cyclo-Nîmois, Nîmes-cyclisme et Espoir-cycliste-Nîmois). La seule traversée de la RD 42 se fait au niveau de la place De Lattre De Tassigny de façon sécurisée au sein d'une zone 30.

L'extension de la ligne et la pertinence de captage d'usagers plus en amont sont en cours d'étude au titre de la révision du PDU.

Le dimensionnement du P+R des Canaux répond aux études de fréquentation réalisées.

Les études environnementales ont été réalisées sur l'intégralité du périmètre du projet, y compris sur le PEM et montre qu'aucune aggravation n'est constatée.

Concernant le réaménagement du rond-point de l'A54 le projet d'extension sud de la ligne T1 de BHNS n'a pas pour vocation de revenir sur des aménagements existant de la ligne T1 de BHNS qui sont par ailleurs hors du périmètre d'étude. En tout état de cause des mesures favorables sont prises concernant la fluidification du secteur afin de permettre un meilleur accès au giratoire (élargissement de voirie en venant depuis Caissargues avant le giratoire de l'A54, passage en deux voies de circulation dans l'anneau)

Remarque complémentaire du Maître d'Ouvrage :

Des observations ont été formulées hors des délais réglementaires de l'enquête publique par l'ASPIC (ASSociation Pour les Initiatives Collectives de Nîmes Métropole). Cependant les réponses déjà apportées par le Maître d'Ouvrage permettent de répondre à une majorité des observations.

Questions du Commissaire-enquêteur

Comment se situe le coût des travaux (hors matériel roulant), soit 16 M. €, par rapport à d'autres projets similaires ?

Réponse du Maître d'ouvrage :

Le coût du projet d'extension T1 Sud se situe à un niveau bas par rapport à d'autres projets similaires nationaux (2 et 10 M€/km). En effet le coût de travaux de 16M€ H.T. est à relativiser au regard de l'ampleur des aménagements pluviaux réalisés. Afin de comparer le coût avec d'autres réalisations il convient donc de neutraliser le montant correspond (5 M€ H.T.). Ainsi le coût ramené au kilomètre est inférieur à 3,5 M€ H.T.

La ville de Metz a un ratio de 13 M€ H.T. / km (avec matériel roulant) ; la ville de Rouen a un ratio de 10.40 M€ / km (sans matériel roulant) et la ville du Mans a un ratio de 3.01 M€/km (avec uniquement 53 % de site propre).

Concernant l'enquête parcellaire, m'indiquer le nombre de notifications en A.R. et le nombre d'envois non distribués et retournés, ainsi que le nombre.de propriétaires concernés

Réponse du Maître d'ouvrage :

TABLEAU RECAPITULATIF DES NOTIFICATIONS

Enquête Publique T1 Sud

Notifications envoyés	Retours NPAI	Retours PNR	Retours Questionnaires	Notifications retirées en Mairie de Caissargues	Notifications retirées en Mairie de Nîmes
115	13	7	56	1*	0

*Monsieur Manuel Antonio FERNANDES - 28, rue des Albizzias 30132 CAISSARGUES.

Quel est le point aujourd'hui sur les acquisitions ?

Réponse du Maître d'ouvrage :

Je souhaiterais conformément à l'article R123-18 du code de l'environnement et à l'article 13 de l'arrêté préfectoral de mise à l'enquête, connaître vos remarques éventuelles et la suite que vous comptez réserver à ces observations.

Nom et signature du responsable de projet
ou de son représentant
reçu le 25/09/2018

Le commissaire-enquêteur



H.LEGRAND



Nîmes
métropole
Le Président
W. LACHAUX