

**Conclusions complétées de la commission d'enquête
en exécution des instructions
de Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Nancy**

Dossier n° E 19000054/54

Enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique relative au projet de la Métropole du Grand Nancy, de renouvellement et extension de la ligne de tramway métropolitain, emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Nancy, Saint-Max, Essey-les-Nancy et Vandoeuvre-les-Nancy.



Commission d'enquête

Mme Guylène CAILLARD

Mme Marguerite-Marie POIRIER

M. Serge BROGGINI

M. François BRUNNER

M. Antoine CAPUTO (Président)

CONCLUSIONS et AVIS MOTIVE

Enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique relative au projet de la Métropole du Grand Nancy, de renouvellement et extension de la ligne de tramway métropolitain, emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Nancy, Saint-Max, Essey-lès-Nancy et Vandœuvre-lès-Nancy.

L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique relative au projet de la Métropole du Grand Nancy, de renouvellement et extension de la ligne de tramway métropolitain, emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Nancy, Saint-Max, Essey-Lès-Nancy et Vandœuvre-lès-Nancy, a été prescrite par arrêté de Monsieur le Préfet de Meurthe-et-Moselle, autorité organisatrice de l'enquête, en date du 25 juin 2019, précédé par l'ordonnance de Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Nancy, n° E19000054/54, en date du 22 mai 2019, désignant une commission d'enquête composée de cinq commissaires enquêteurs en totale externalité avec le secteur et le porteur du projet.

La procédure s'est déroulée du 27 août au 30 septembre 2019 inclus, soit une durée de 35 jours conforme aux dispositions légales, adaptée à l'importance de l'opération projetée et intégrant la mise à disposition d'un registre dématérialisé offrant au public, une large latitude pour consulter le dossier et s'exprimer en dehors de toutes limitations de temps et d'espace. Un plan de permanence étoffé, élaboré en concertation entre la Préfecture et la commission et accepté par la Métropole et les cinq municipalités retenues comme lieux d'enquête, Nancy, Essey-lès-Nancy, Saint-Max, Vandœuvre-lès-Nancy, Villers-lès-Nancy, comportant 23 séances de deux ou trois heures, pour un total de 50 heures, bien réparties sur la période retenue et programmée à des jours et horaires variés, en présence de deux ou trois commissaires enquêteurs, était également de nature à favoriser l'implication des usagers et des habitants du territoire.

Pour associer la population, en plus de la publicité légale par affichage et voie de presse réalisée dans les formes et délais imposés par les textes, et même étendue aux intercommunalités limitrophes, la Métropole a déployé une vaste campagne d'information avant et pendant l'exercice de consultation, en utilisant tous les vecteurs, traditionnels et dématérialisés, communications aux médias, presse écrite, radios et télévision régionales, grandes affiches, habillage publicitaire des tramways en service et des stations, distribution de tracts et dépliants, réseaux sociaux, panneaux électroniques.

Le dossier, dont la composition est détaillée dans le rapport d'enquête, s'avère conforme au Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique et aux articles

L123-12 et R123-8 du Code de l'Environnement. Il comporte notamment une étude d'impact soumise à une évaluation environnementale systématique. L'avis de l'Autorité Environnementale et le mémoire en réponse fourni par la Métropole sont joints au dossier qui contient également un compte-rendu de la réunion d'examen conjoint des services de l'Etat et des personnes publiques associées, l'avis du Conseil départemental de préservation des espaces naturels agricoles et forestiers (CDPENAF) et les délibérations des communes concernées.

Le public a eu accès à ce dossier, aux heures habituelles d'ouverture des mairies et au siège de la Métropole, siège de l'enquête, ainsi que pendant les permanences de la commission. Il a pu en outre en prendre connaissance par les moyens dématérialisés sur les sites internet de la Préfecture de Meurthe-et-Moselle et de la Métropole du Grand Nancy.

Ces dispositions, combinées à la forte implication et à une réelle capacité de mobilisation d'un Collectif de défense des riverains du Jardin Botanique, opposé au passage du tramway dans le Val de Villers par le biais de deux ouvrages dont un viaduc de 335m. de long et 15m de haut, et d'autres points d'achoppement tels que l'impact sur la clinique Saint André à Vandœuvre-lès-Nancy ou le passage par la rue des Prés à Essey-lès-Nancy ont généré une participation exceptionnelle.

La commission a reçu **247** visiteurs et **86** personnes se sont présentées en mairie ou au siège de la Métropole en dehors des permanences pour consulter le dossier ou porter une mention sur les registres d'enquête, soit un total de **333** visiteurs. Elle a enregistré **18** observations verbales. Les douze registres d'enquête contiennent **255** observations manuscrites ou dactylographiées (certains déposants venus avec leur texte ont exigé de coller eux-mêmes leur contribution sur les pages vierges des registres d'enquête), et **45** documents remis directement ou adressés y sont annexés. Enfin **1179** courriels sont parvenus en ligne sur le registre dématérialisé, dont **7** modérés par l'opérateur, **128** hors sujet, **408** anonymes et **643** identifiés.

Au total, l'ensemble amène à considérer **1497** contributions. Elles ont fait l'objet d'un procès-verbal de synthèse remis au pétitionnaire le lundi 07 octobre, dans les huit jours après la clôture de l'enquête comme prévu réglementairement et celui-ci a restitué un mémoire en réponse le vendredi 18 octobre, dans les délais prescrits.

Parmi les contributions dématérialisées, la commission relève **782** courriels, soit près des deux tiers, qui expriment un rejet du projet, totalement ou partiellement, mais en ciblant majoritairement le viaduc. Alors même que nombre d'entre eux cautionnent le principe d'un transport en commun en tramway fer pour réduire l'utilisation de la voiture et soutiennent la montée au plateau de Brabois, voir la considère prioritaire mais par des tracés alternatifs. Les partisans sont à l'origine de **218** courriels favorables au projet, inconditionnels ou subordonnés à la prise en compte de souhaits particuliers relatifs à l'intégration paysagère, à l'utilisation du vélo, à la préservation des terres agricoles ou aux indemnités inhérentes aux préjudices de la phase travaux. Le restant se décompose en sans opinion et hors sujet.

Concernant les registres papiers, sur 318 observations, la commission note **144** favorables au projet, **89** contre, soit totalement, soit axé uniquement sur la présence du viaduc et ses impacts sur le Jardin Botanique et la qualité de vie des riverains, **72**

sans opinion et 13 hors sujet. Au-delà de la question du tracé par le Val de Villers, les mentions manuscrites abordent également les incidences sur la clinique Saint-André, le maintien de certaines stations que le projet déplace ou supprime, l'insertion de la ligne dans certaines voies décrites comme inadaptées telle la rue des Prés à Essey-lès-Nancy, les sites partagés et la présence d'une bordure centrale dite infranchissable, le réseau de substitution en phase travaux, la situation financière de la Métropole.

La déclaration d'utilité publique a été très peu évoquée et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme complètement ignorée par les intervenants.

Les associations et collectifs informels, les autorités institutionnelles et les acteurs sociaux-économiques sont à l'origine de 23 contributions collectives.

Le Collectif des riverains du Jardin Botanique a déposé une pétition contre le viaduc Il revendique 3206 signatures. Mais seules 251 correspondent à quelqu'un d'identifié avec nom, prénom, adresse et paraphe. Les autres ne mentionnent que le nom et le prénom d'une personne, suivis d'un lieu de résidence, voire une simple indication de pays et une date, sans aucune signature. Le Collectif a indiqué qu'il s'agissait de soutiens dématérialisés.

Une seconde pétition émanant du Conseil syndical des propriétaires du 02 rue de l'Île de Corse et des 19 et 25 rue de l'avenue du XX^{ème} Corps à Nancy, comporte sept signatures de conseillers syndicaux, favorables au projet mais attirant l'attention sur le déplacement de la station « Division de Fer » à Nancy. Ils suggèrent aussi la végétalisation de la voie et des plantations pour atténuer les effets visuels.

Les contacts avec le public, les autorités, les associations, les élus se sont toujours déroulés en toute cordialité et dans un bon climat relationnel. La commission a fait l'objet de nombreuses sollicitations pour des rencontres ou des visites sur le terrain. Elle a honoré la totalité de ces rendez-vous. Aucun incident n'a émaillé le déroulement de cet exercice de démocratie participative et numérique.

L'examen du dossier, l'analyse de tous les avis émis, l'apport issu des entretiens avec les différents acteurs du projet, la recension de toutes les contributions, l'approche personnelle de chacun des commissaires enquêteurs et la mise en commun de leur réflexion, amènent la commission d'enquête à mettre en exergue les points suivants :

- **La concertation préalable**

La période d'élaboration du projet s'est achevée par un processus de concertation préalable, placé par le pétitionnaire, sous l'égide d'un garant désigné par la Commission nationale de débat public (CNDP). Initiative prise sans contrainte légale, témoignant d'une démarche volontairement transparente. L'exercice a mis en évidence l'attente forte des usagers pour un renouvellement de la ligne, le souhait d'une montée au plateau de Brabois sans rupture de charge et l'ouverture d'un débat sur l'itinéraire pour y parvenir. Le passage par le Val de Villers pour accéder à Brabois, tel qu'il apparaît dans le dossier mis à l'enquête, ne figurait pas dans les documents soumis à cette concertation. Cette absence a crispé les résidents du Val de Villers découvrant juste avant l'ouverture de l'enquête publique la présence de deux ouvrages. D'aucun y ont vu une manœuvre.

Le maître d'ouvrage a répondu aux allusions « complotistes » et a bien précisé les conditions dans lesquelles cette solution avait vu le jour et notamment le rôle du « Comité de suivi » et l'intervention de la présidence de l'Université Lorraine.

▪ **L'enquête publique**

Elle portait sur une déclaration d'utilité publique et la définition du périmètre y afférent ainsi que sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) des communes de Nancy, Essey-lès-Nancy, Saint-Max et Vandœuvre-lès-Nancy.

En termes de délais et d'organisation, elle a accordé de bonnes conditions d'information et d'expression à la population avec notamment, en plus des moyens traditionnels, la mise à disposition d'un registre dématérialisé simple d'utilisation et exempt de toutes contraintes spatiales et temporelles. Elle a été précédée et accompagnée d'une intense campagne de communication, utilisant tous les vecteurs traditionnels et digitaux. Ce qui a favorisé la participation du public. Lequel a fait preuve d'une réelle implication traduite par un nombre exceptionnel de contributions, en comparaison des résultats habituels dans ce type de consultation. Mais qui en terme de ratio, par rapport à la population du territoire, peut paraître limitée. Quelle est la part de la majorité silencieuse ?

Les observations émises ont révélé une bonne connaissance du projet et ont apporté de nombreuses propositions et contre-propositions visant à son amélioration ou tout au moins à la réduction de ses effets considérés comme néfastes. A cet égard l'enquête a prouvé son utilité. Elle a permis à la Métropole du Grand Nancy de prendre conscience du rejet du tracé arrêté par le Val de Villers et l'a conduite à proposer une alternative acceptable par le plus grand nombre.

L'aspect MECDU a quelque peu échappé aux intervenants et seule la municipalité de Vandœuvre-lès-Nancy, directement concernée, a pointé le sujet en demandant une réduction des impacts sur les Espaces Boisés Classés et les Espaces Verts Protégés. La Métropole a pris en compte la remarque.

▪ **Le dossier**

Certes volumineux et lourd, difficile à manipuler, très technique, il n'en était pas moins clair et documenté et à même d'apporter des réponses aux questions soulevées pour ceux qui ont bien voulu se donner la peine de le consulter. Il a été accessible dans les six lieux d'enquête et en ligne sur le site du registre dématérialisé pendant toute la durée de l'enquête. Son contenu conforme à la réglementation contenait entre autre une étude d'impact adaptée aux enjeux du projet et le mémoire en réponse du pétitionnaire. Face à quelques critiques, le maître d'ouvrage et le bureau d'études ont à juste titre défendu la qualité et la complétude du document.

▪ **Le projet**

Il repose sur la nécessité de faire face à l'obsolescence du système actuel dont la fin de vie est programmée pour 2022, cumulée à une demande croissante de transports publics liée à de nouveaux aménagements urbains et à l'obligation de réduire

l'impact de la circulation automobile. Il comporte un tramway sur rails majoritairement en site propre, reprenant pour une grande part l'ancien tracé, des extensions, des parkings relais, un site de maintenance et remisage et un nouvel itinéraire pour rejoindre le plateau de Brabois. Les extensions, Porte Verte à l'Est, Meurthe-Canal au Nord, Roberval et Brabois au Sud sont cautionnées et attendues par les futurs usagers qui font preuve même d'une certaine impatience. Ils demandent un raccourcissement du phasage. La montée à Brabois est considérée comme prioritaire. Le maître d'ouvrage a rappelé les difficultés financières qui président au phasage et à l'étalement du temps de réalisation. Mais il n'exclut pas un réexamen de la situation en cours de travaux.

Des sites de report modal sont programmés et plus spécialement des liaisons tram-train.

Il intègre des suppressions de stations du tramway actuel et des translations. Elles sont imposées par un nouveau dimensionnement des véhicules et donc des stations et par une recherche de vitesse de desserte contribuant à une meilleure qualité du service et à une attractivité renforcée. Le pétitionnaire s'est longuement expliqué sur cette question et démontré la cohérence de ses choix.

Le nouveau tramway circule sur une plate-forme béton dont l'insertion en ville n'est pas toujours aisée. Elle vient amplifier l'aspect minéral de la cité. Le maître d'ouvrage annonce une végétalisation de cette plate-forme autant que faire se peut. La pelouse souhaitée par nombre de contributeurs ne peut supporter en effet la circulation des véhicules et il paraît difficile d'interdire les véhicules de secours ou de service.

Cette insertion présente quelques inconvénients dans des voies particulièrement étroites où la circulation automobile et les stationnements vont être impactés. C'est le cas de la rue des Prés à Essey-lès-Nancy où le tramway serait en site partagé. Le maître d'ouvrage a déjà entamé une série de rencontres pour trouver les solutions les plus adaptées et entend poursuivre en ce sens en soulignant l'importance de la station Mouzimpré et la logique du passage par la rue des Prés. Autre difficulté similaire, l'avenue Carnot à Saint-Max et sa fonction d'axe commerçant nécessitant la coexistence de la circulation automobile, les stationnements et le tramway. Le maître d'ouvrage explique que les études menées en concertation avec la municipalité ont abouti à la solution la moins préjudiciable. L'argumentation est recevable.

La ligne concède un espace cycle bidirectionnel sur la majeure partie du tracé, avec des pistes sécuritaires et performantes. L'élaboration du projet a pris en compte les attentes des cyclistes. Dans les voies très resserrées la piste cyclable sera déportée.

L'accessibilité a bénéficié d'une attention particulière et l'accessibilité des personnes à mobilité réduite a été décrétée objectif prioritaire. La Métropole s'est engagée à travailler en concertation avec les associations représentatives des handicapés.

L'insertion de la plate-forme se conjugue avec des aménagements d'envergure pour que les piétons se réapproprient l'espace urbain. Ainsi les places Division de Fer et République à Nancy ou Barrois à Saint-Max seront requalifiées en lieu de vie. Le

secteur sauvegardé, déjà fortement contraint, fera l'objet d'un traitement particulier visant à préserver les richesses patrimoniales et favoriser la cohabitation des modes doux avec le tramway.

La création de parking-relais à l'extrémité de chaque antenne, Porte Verte, Mouzimpré, Roberval et Brabois, devrait participer au délaissé des véhicules en entrée de ville avec en corollaire une diminution des encombrements, de la pollution, des gaz à effet de serre et une participation à la lutte contre le réchauffement climatique.

L'alimentation électrique doit s'opérer par une ligne aérienne de contact. Le dispositif est décrié notamment pour le secteur sauvegardé. Le maître d'ouvrage a mis en avant les conditions climatiques du secteur et l'obligation de salage des voies en hiver. Ce qui s'oppose radicalement à une alimentation par le sol. Par contre le pétitionnaire annonce un contrat 100% électricité verte, garantie d'origine renouvelable, passé avec le futur fournisseur.

Le tracé vient border le Jardin Botanique pour lequel la population a manifesté un véritable attachement et dénoncé les atteintes à la flore et à la faune. La Métropole a tenu à démontrer qu'elle ne mésestimait pas ce site remarquable qu'elle cogérait avec l'Université de Lorraine. Elle s'engage à rencontrer les riverains pour une véritable concertation, à mettre en œuvre une cellule de veille pour les espèces protégées en collaboration avec le personnel du Jardin Botanique. Elle annonce de plus à titre de compensation, une extension du Jardin et des aménagements intérieurs avec des équipements supplémentaires pour conforter son image et son attractivité.

La circulation du tramway, par interaction dynamique avec la voie et le sol peut générer des vibrations. Le bureau d'études ne l'ignore pas et a anticipé la pose de dispositifs anti vibratiles. Le maître d'ouvrage prévoit de plus des études post-installation pour éventuellement remédier à certaines émergences. Les mêmes dispositions sont actées pour les nuisances sonores et la Métropole précise qu'elle a intégré la réglementation CNOSSOS qui tend à l'uniformisation de la représentation des cartes sonores à l'échelle européenne. Un prestataire indépendant a produit une étude acoustique. Les niveaux sonores seront à nouveau vérifiés en phase exploitation et des mesures de réduction adéquates appliquées le cas échéant.

En lien avec la proximité de la ligne à l'égard de certains immeubles, des résidents ont invoqué un risque de dépréciation des biens immobiliers. La métropole fait remarquer que l'expérience passée de la ligne 1 du tramway actuel à Nancy, a au contraire fait constater une demande accrue en bordure de ligne, plutôt soutenue à proximité des stations et une tendance à la revalorisation du bâti .

▪ **La DUP et le périmètre**

Le législateur ne définit pas l'utilité publique. C'est une notion abstraite qui repose sur la recherche d'un intérêt commun et l'expression d'une volonté partagée.

Par essence, un service de transport en commun se veut d'utilité publique. Si tant est qu'il réponde à un besoin clairement exprimé et qu'il offre une prestation de qualité, respectueuse des normes en la matière. Mais l'expression d'une volonté partagée pose la question de l'acceptabilité du projet. En l'espèce, le tramway sur

rails, calqué sur le tracé existant et les extensions, ne génère pas d'opposition, alors que le passage par le Val de Villers avec édification de deux ouvrages a suscité un véritable tollé. L'ampleur de la contestation a conduit le maître d'ouvrage à revoir sa copie et à élaborer un tracé alternatif à même de recueillir un consensus nettement plus large.

Le nouveau tracé profile la ligne au sein du Campus des Aiguillettes, entre le bâtiment C et le bâtiment ATELA et contourne la clinique Saint André par l'arrière de l'établissement et traverse l'avenue Victor Basch à niveau. Ces modifications réduisent considérablement les dimensions de l'ouvrage du Montet et son impact paysager mais positionnent une portion du tracé en dehors du périmètre arrêté, sur des terrains relevant de l'Université Lorraine. Celle-ci s'est engagée à transférer l'usage de la parcelle concernée à la Métropole afin d'assurer la réussite du projet. Ce qui dispense d'une modification du périmètre de la DUP.

Au demeurant, le périmètre arrêté, dans le dossier, couvre l'aire utile à l'implantation de la plate-forme, aux réalisations connexes et aux espaces de vie du futur chantier. Il n'est pas excessif et certaines occupations temporaires ne présentent pas un caractère d'irréversibilité. Il empiète cependant sur des propriétés privées et notamment une partie du jardin de Mme VUILLAUME et M. MERCADIER, à l'origine du Collectif des Riverains du Jardin Botanique. Cette expropriation ne se justifie plus et la Métropole précise que toutes les expropriations prévues dans ce secteur sont levées. Il importe donc de redessiner les limites du périmètre dans ce secteur.

▪ Le passage par le Val de Villers

Principal point d'achoppement, le tracé par le Val de Villers, dans sa version initiale figurant au dossier d'enquête. Il s'appuie sur deux ouvrages dont un viaduc de 335m de long et 15m de haut bordant le Jardin Botanique. Ce dernier a concentré la contestation au projet. Les riverains ont dénoncé l'impact visuel, les atteintes au paysage, à la qualité de vie du quartier, et ont évoqué des expropriations inacceptables, des problèmes de stabilité du sol et un surcoût inutile. Des craintes sur la pérennité de la clinique Saint André ont amplifié le phénomène. L'ampleur de la contestation a conduit le pétitionnaire à entreprendre des études complémentaires qui ont abouti en fin d'enquête publique à une solution présentée comme « *Les optimisations possibles à la solution présentée en enquête publique* ». Elle est annoncée par le maître d'ouvrage dans le mémoire en réponse au procès-verbal des observations du public établi par la commission d'enquête qui a mis en avant ce texte au début du chapitre dédié à l'analyse qualitative et qu'elle estime important de reproduire ici à nouveau :

« Les études complémentaires réalisées visent à épouser davantage les dénivelés naturels du Val de Villers et à limiter corrélativement le besoin de rattraper la pente par un ouvrage. Le tracé s'éloignerait ainsi de la rue du Jardin Botanique. Avec ces adaptations importantes du profil en long de l'ouvrage dédié au tramway, l'impact visuel sera nettement amélioré.

Concernant la co-activité du tramway et de la clinique, les études complémentaires réalisées aboutiront à réduire sensiblement l'impact du projet sur les conditions d'accès à la clinique. Toutefois l'acquisition foncière d'une partie de la parcelle reste nécessaire.

Au vu des points développés précédemment, la Métropole du Grand Nancy affirme qu'une solution qui ne dégrade pas la qualité de la desserte, qui ne dégrade pas le coût du projet et qui ne modifie pas les impacts environnementaux identifiés dans l'étude d'impact peut être mise en œuvre en minimisant les gênes précédemment évoquées.

Cette solution en cours de mise au point, sera présentée et débattue avec les différentes parties prenantes. Elle sera intégrée à la déclaration de projet. »

En s'inspirant de la filmographie des années cinquante, la commission aurait envie de citer le titre célèbre « *Pourquoi viens-tu si tard ?* ». auquel il est vrai, le pétitionnaire pourrait rétorquer par le dicton populaire « *Mieux vaut tard que jamais* ». Plus prosaïquement cette solution permet de lever l'hypothèque sérieuse qui grevait ce projet. La commission retient ce nouveau tracé qui remplace de fait la majeure partie du viaduc par un talus et ramène l'ouvrage à des dimensions très modestes, qui ne nécessite pas de modification du périmètre de la DUP comme indiqué plus haut, qui annule les expropriations de parcelles de jardins envisagées, qui préserve l'accès à la clinique Saint André par un passage à l'arrière de l'établissement, qui n'augmente pas le coût, qui ne modifie pas les impacts environnementaux, qui reste circonscrit au périmètre de l'étude d'impact, et qui réduit l'impact visuel et paysager.

▪ **La clinique Saint-André**

Le tracé initial s'intercalant dans la voie d'accès à la clinique s'avérait assez perturbant pour le fonctionnement de l'établissement. Le personnel, la direction, les patients ont réagi à cette situation. Le nouveau tracé passant par l'arrière des bâtiments, sans sortir du périmètre de la DUP, épargne l'entrée mais s'approche des blocs opératoires. Cela impose des dispositions très strictes en matière de vibrations manifestement nuisibles aux actes chirurgicaux d'ophtalmologie réalisés dans cette clinique. Le maître d'ouvrage assure que les dispositions technologiques prises sont de nature à réduire notablement les vibrations, sans risque pour l'activité pratiquée et précise que des situations identiques existent dans d'autres villes sans impact pour les établissements hospitaliers.

▪ **Les tracés alternatifs**

La contestation en lien avec le passage par le Val de Villers a fait émerger deux principaux tracés alternatifs : l'avenue du général Leclerc et l'avenue Paul Muller ou la combinaison des deux en parcours dissociés. Ces deux options avaient été envisagées pendant la période d'élaboration et proposées au cours de la concertation préalable. Elles n'avaient pas été retenues. Le Collectif des riverains du Jardin Botanique a argumenté sur la pertinence de ces tracés alternatifs. Le maître d'ouvrage a avancé les inconvénients qu'ils contenaient : forte pente contraignant à un génie civil démesuré, difficultés d'insertion de la plate-forme obligeant à des expropriations de bâtis, desserte non justifiée, rallongement du parcours. Ces éléments joints à l'adoption du nouveau tracé écartent ces tracés alternatifs.

▪ **La mise en compatibilité des documents d'urbanisme**

La modification du règlement et des zonages des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des communes de Nancy, Essey-lès-Nancy, Saint-Max et Vandœuvre-lès-Nancy, vise à autoriser des affouillements, des exhaussements, permettre la construction du site de maintenance et de remisage et déclasser un Espace Vert Protégé et réduire un Espace Boisé Classé. L'enquête a porté à la fois sur la déclaration d'utilité publique et sur la mise en compatibilité de ces documents d'urbanisme. L'étude d'impact également ainsi que l'avis de l'Autorité Environnementale et le mémoire en réponse du porteur du projet. Cet aspect a également été abordé au cours de la réunion d'examen conjoint des services de l'Etat et des personnes publiques associées. Aucune observation n'a exprimé une opposition quelconque à l'opération. La commission estime la demande en cohérence avec le projet.

A ce stade, compte tenu de tout ce qui précède, la commission d'enquête relève que :

- le renouvellement du tramway actuel s'impose en raison de son obsolescence. Sa durée de vie ne pouvant excéder 2022, la Métropole du Grand Nancy, compétente en matière de mobilités, se doit d'anticiper et propose donc un nouveau système de transports en commun,
- le remplacement par un tramway sur rails est attendu par une grande majorité de la population,
- ce choix procède d'une réflexion globale sur les mobilités et les intermodalités à l'échelle du bassin de vie, en l'état actuel des documents disponibles,
- le projet intègre les mobilités douces et accorde une place notable au vélo, en prévoyant une piste cyclable de part et d'autre de la plate-forme sur la quasi-totalité de la ligne et une piste déportée pour les tronçons plus resserrés,
- il présente l'avantage d'exclure l'utilisation d'énergies fossiles et ainsi contribue à la réduction des émissions de gaz à effet de serre,
- la nouvelle ligne projetée reprend pour une grande part le parcours actuel et s'insère dans un espace déjà fortement urbanisé, avec un impact environnemental modéré,
- les extensions prévues sont bien accueillies par les futurs usagers, certains ont même exprimé une impatience à cet égard, et elles visent à apporter un service de transport en commun à des populations qui en étaient privées jusque là, permettant de fait une diminution de l'utilisation de la voiture,
- le caractère nécessaire des équipements connexes est reconnu,
- leurs effets sur la diminution des terres agricoles sont incontestables mais demeurent dans des limites acceptables,
- à l'exclusion de la montée au plateau de Brabois, le tracé n'est pas remis en cause, même s'il nécessite des améliorations de l'insertion dans certains axes étroits,

- la portion empruntant le Val de Villers pour desservir Brabois présente le double inconvénient d'avoir été absente de la concertation préalable et de concentrer toute l'opposition au projet, mais elle permet de monter à Brabois, sans rupture de charge selon le vœu majoritaire de la population, avec une prestation de qualité en termes de capacité et de vitesse, et sans encombrer la circulation automobile,
- la Métropole du Grand Nancy a fourni des explications recevables sur l'absence de cette option dans la concertation préalable, et ladite opposition s'avère focalisée sur la présence de deux ouvrages et plus particulièrement sur le viaduc de 335m de long et 15m de haut bordant le Jardin Botanique,
- il convient de retenir les reproches formulés par les opposants à l'encontre de l'ouvrage, en matière d'impact sur le paysage, et notamment sur la richesse environnementale du Jardin Botanique et plus généralement sur cet espace de verdure favorable à la biodiversité et apprécié de la population, sur la qualité de vie des riverains, sur le fonctionnement de la clinique Saint-André, et le coût élevé de cet ouvrage dans un projet déjà très onéreux,
- le projet présente donc une faiblesse ayant trait à son acceptabilité, en lien avec l'ouvrage d'art,
- cette acceptabilité ou volonté partagée, constitue avec l'intérêt commun, les piliers de l'utilité publique et la défaillance de l'un d'eux, en l'espèce le rejet du projet d'ouvrage d'art enjambant le Val de Villers contesté par une frange conséquente des contributeurs dans une démarche rationnelle ou subjective, fait peser une hypothèque sur la recevabilité du projet,
- en l'état, la commission estime le projet recevable hormis la traversée du Val de Villers qui nécessite une solution moins impactante.

Cependant, la commission ne peut ignorer la volonté de la Métropole du Grand Nancy d'apporter une réponse à la contestation soulevée et prend acte de son engagement ferme à mettre en œuvre un nouvel itinéraire moins impactant, passant toujours par le Val de Villers pour rejoindre le plateau de Brabois. Le nouveau tracé proposé, issu d'une réflexion entamée par la Métropole, porté à la connaissance de la commission lors de la remise du mémoire en réponse, offre les avantages suivants :

- il épouse davantage les dénivelés naturels du secteur et de ce fait limite le besoin de rattraper la pente par un ouvrage,
- il réduit cet ouvrage à des dimensions modestes, annulant ainsi les effets négatifs initiaux sur le paysage, la qualité de vie des résidents, l'identité écologique du Val de Villers, la valeur foncière des propriétés, tout en excluant de fait toute expropriation,
- il améliore la qualité de la desserte du campus des Aiguillettes et du Jardin Botanique,
- il n'empiète pas sur l'accès à la clinique Saint-André, contourne celle-ci par l'arrière, et permet de lever les craintes exprimées sur son fonctionnement et sa pérennité,

- il est de nature à rassurer les riverains du Jardin Botanique, et crée même les conditions d'un nouvel essor porté par l'université Lorraine et la Métropole du Grand Nancy,
- il vise à réduire les nuisances inhérentes au tracé initial, impacts sonores et visuels, et les contraintes géologiques,
- il n'augmente pas le coût global du projet, mais au contraire vise à l'amoindrir,
- il n'aggrave pas les atteintes environnementales telles qu'elles ont été recensées dans l'étude d'impact,
- il demeure dans le périmètre de cette étude d'impact et dans celui de la déclaration d'utilité publique, car même s'il s'écarte légèrement de ce dernier, c'est sur une parcelle appartenant à l'Université Lorraine, qui s'est engagée par écrit à la mettre à disposition du porteur du projet.

Aussi, pour tous ces motifs, la commission d'enquête émet un **avis favorable** à la déclaration d'utilité publique relative au projet de la Métropole du Grand Nancy de renouvellement et extension de la ligne de tramway métropolitain, emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Nancy, Essey-lès-Nancy, Saint-Max, Vandœuvre-lès-Nancy et Villers-lès-Nancy.

Elle assortit toutefois cet avis de deux réserves et trois recommandations :

Réserves :

Pour la Préfecture de Meurthe-et-Moselle

- extraire du périmètre de la DUP les parcelles de jardin de particuliers du Val de Villers dont l'expropriation s'avèrerait inutile du fait du nouveau tracé.

Pour la Métropole du Grand Nancy

- mettre en œuvre, après concertation avec les différentes parties prenantes « *Les optimisations possibles à la solution présentée en enquête publique* » telles qu'elles apparaissent dans son mémoire en réponse et qui modifient le tracé du Val de Villers dans le sens d'un redimensionnement nettement en baisse de l'ouvrage d'art, qualifié « viaduc » par les opposants et qui désormais fait passer le tramway à l'arrière de la clinique Saint André.

Recommandations :

A l'intention de la Métropole du Grand Nancy

- poursuivre la concertation avec les riverains de la rue des Prés à Essey-lès-Nancy afin de parvenir à la solution la moins impactante, notamment pour les professionnels de santé qui y exercent,

- porter une attention toute particulière à l'accès aux personnes à mobilité réduite en invitant les associations représentatives des handicapés à collaborer pendant la phase travaux.

- examiner à nouveau l'insertion de la ligne dans l'avenue du général Leclerc à Nancy afin de préserver les accès aux garages privés.

Le 14 novembre 2019

La commission d'enquête

Mme. Guylène CAILLARD
Mme. Marguerite-Marie POIRIER
M. Serge BROGGINI
M. François BRUNNER
M. Antoine CAPUTO (Président)

Pour la commission
le Président.

