Département du Gard

———

Communes de MANDUEL et de REDESSAN

———

REALISATION DE LA VOIE D'ACCES A LA FUTURE GARE NOUVELLE DE NIMES MANDUEL REDESSAN

———

ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE

du 06 février 2017 au 17 mars 2017

DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE (DUP)

ENQUETE PARCELLAIRE

MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA COMMUNE DE MANDUEL

Dossier déposé par la Communauté d'agglomération de Nîmes métropole

———

RAPPORT D'ENQUETE

———

CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Avril 2017

SOMMAIRE

A - RAPPORT D'ENQUETE

1 – GENERALITES **6**

1.1 - Objet des enquêtes 7
1.2 - Cadre juridique 8
1.3 - Composition du dossier 9
1.4 - Caractéristiques du projet 9
1.4.1 - Localisation du projet 9
1.4.2 - Objectifs du projet 10
1.4.3 - Caractéristiques des ouvrages 10
1.4.4 – Conventions 11
1.4.5 - Déroulement des travaux 11
1.4.6 - Aspect financier du projet 11

2 - ORGANISATION DE L'ENQUÊTE **12**

2.1 - Désignation de la commission d'enquête 12
2.2 - Modalités de l'enquête 13
2.3 - Visite des lieux 13
2.4 - Information du public 13

3 - DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE **14**

3.1 - Information de la commission d'enquête 14
3.2 – Permanences 16
3.3 - Clôture de l'enquête 17
3.4 - Procès-verbal de synthèse des observations du public 18
3.5 - Bilan des notifications aux propriétaires 18
3.6 - Consultation des conseil municipaux 18

4 - BILAN DE LA CONCERTATION **19**

5 - EXAMEN ET SYNTHESE DES AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCEES **20**

5.1 - AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE (AE) 20
5.2 - MEMOIRE EN REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE A L'AVIS DE L'AE 22
5.3 - AVIS EXPRIMES DANS LE CADRE DES PROCEDURES DE MISE EN COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME 24

6 - EXAMEN ET ANALYSE DES OBSERVATIONS ET DE LA REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE **24**

6.1 Observations de la commission d'enquête 22
6.2 Observations du public 40

B -CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

1- JUSTIFICATION ET CADRE DU PROJET 57

2 - RAPPEL DE LA PROCEDURE 58

3 - CONCLUSION ET AVIS SUR LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE (DUP) 59

3.1 - De l'intérêt du projet 59
3.1.1 - Sur le choix du tracé de l'Avenue de la gare 59
3.1.2 - Pour les populations 62
3.1.3 - Pour la valorisation du site 62
3.2 - Incidences sur les intérêts publics 63
3.3 - Atteintes à la propriété privée 64
3.4 - Impacts d'ordre économique et social 64
3.5 - Atteintes à la santé et sécurité publique 65
3.6 - Incidences du projet sur l'environnement 68
3.7 - Coût global et financement du projet 69
3.8 - Compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme 71

4 - CONCLUSION ET AVIS SUR LA CESSIBILITE DES PARCELLES 72

4.1 - Justification sur les emprises foncières 72
4.2 - Atteintes environnementales des emprises 72
4.3 - Procédure de notification 72
4.4 - Observations particulières recueillies en cours d'enquête 73

5 - CONCLUSION ET AVIS SUR LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME DE LA COMMUNE DE MANDUEL 74

5.1 - Analyse du projet au regard du PLU existant 74
5.2 - Propositions de mise en compatibilité 74
5.3 - Evaluation environnementale 75
5.4 - Compatibilité avec les orientations générales du SCOT sud Gard 75
5.5 - Compatibilité avec le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux Rhône méditerranée (SDAGE RM) 75
5.6- Compatibilité avec le Schéma d'Aménagement et de Gestion des eaux (SAGE) 75
5.7- Compatibilité avec le Plan de Déplacements Urbains (PDU) 76

C - ANNEXES

Annexes a : *Publication des avis d'enquête dans la presse*

Première publication

Edition du Gard
Midi Libre du lundi 16 janvier 2017 ***annexe a1***
La Marseillaise du lundi 16 janvier 2017 ***annexe a2***

Edition nationale
Les Echos du jeudi 19 janvier 2017 ***annexe a3***
Libération du jeudi 19 janvier 2017 ***annexe a4***

Seconde publication

Edition du Gard
Midi Libre du mardi 07 février 2017 ***annexe a5***
La Marseillaise du mardi 07 février 2017 ***annexe a6***

Edition nationale
Les Echos du mardi 07 février 2017 ***annexe a7***
Libération du mardi 07 février 2017 ***annexe a8***

Annexes b *Certificats d'affichage des maires*
Manduel ***annexe b1 et b2***
Redessan ***annexe b3 et b4***

Annexe c *Avis d'enquête format A2*

Annexe d *Constat d'huissier attestant la présence de l'affichage.(d1 à d2)*

Annexe e Procès verbal de synthèse des observations (e1 à e19)

Annexe f *Réponse du Maître d'ouvrage. (f1 à f18)*

Annexe g *Réponse de la DDTM sur la consultation de la CDPENAF (g1 à g2)*

Annexe h *Observations du public*

Annexe i *Courrier préfectoral de prolongation du délai de remise du rapport*

GLOSSAIRE

Ae	Autorité environnementale
AEP	Alimentation en Eau Potable
ARS	Agence Régionale de Santé
CNM	Contournement Nîmes Montpellier
CNPN	Conseil National de la Protection de la Nature
CPER	Contrat de Plan Etat Région
DUP	Déclaration d'Utilité Publique
EPTB	Etablissement Public Territorial de Bassin
ERC	Evitement, Réduction, Compensation
ENS	Espace Naturel Sensible
EPF	Etablissement Public Foncier
GNNMR	Gare Nouvelle Nîmes Manduel Redessan
IOTA	Installations, Ouvrages, Travaux, Activités
LGV	Ligne à Grande Vitesse
MO	Maitre d'Ouvrage
MECDU	Mise En Compatibilité des Documents d'Urbanisme
PDU	Plan de Déplacement Urbain
PEM	Pole d'Echange Multimodal
PLU	Plan Local d'Urbanisme
PNA	Plan Nationaux d'Action
PPE	Périmètre de Protection Eloigné
PUM	Pole Urbain Multimodal
RD	Route Départementale
SAU	Surface Agricole Utile
SCoT	Schéma de Cohérence Territoriale
SETRA	Service d'Etude Technique des Route et Autoroutes
TER	Transport Express Régional
ZPS	Zone de Protection Spéciale
ZNIEFF	Zone Nationale d'Intérêt Ecologique, Faunistique ou Floristique

A - RAPPORT D'ENQUETE

1 - GENERALITES

Préambule

Dés 1990 l'Etat décide au travers des schémas directeurs de développement des infrastructures à grande vitesse au niveau national de lancer l'étude d'une Ligne à Grande Vitesse (LGV) sur l'arc méditerranéen.

Dans le cadre de ces schémas, le projet de contournement de Nîmes-Montpellier (CNM) à été déclaré d'utilité publique en 2005. La mise en service commerciale de cette ligne est prévue fin 2017. Cette réalisation a pour objectif d'assurer le transport des voyageurs et des marchandises ainsi que de soulager le réseau classique sur lequel l'évolution du trafic conduit progressivement à la saturation du réseau actuel.

En 2006 le ministre des transports demande que soient menées les études d'implantation de gares nouvelles sur les axes traversés par des projets de ligne à grande vitesse sur la façade méditerranéenne.
En 2009 l'opportunité et l'implantation d'une gare sur le site de Nîmes-Manduel-Redessan sont débattues.

Deux réunions publiques dans le département du Gard sont organisées. En cohérence avec les expressions du public et les élus locaux, SNCF Réseau décide d'engager les études et la concertation nécessaires au projet de construction d'une gare nouvelle pour l'agglomération de Nîmes sur la commune de Manduel.

Le projet d'aménagement de la Gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan, à l'intersection de la voie LGV de contournement Nîmes Montpellier et de la voie classique Tarascon Sète, porté par SNCF Réseau, s'accompagne, sous la maîtrise d'ouvrage de l'Agglomération de Nîmes Métropole, de la création d'une voie d'accès spécifique ''**l'Avenue de la gare**'' et, par délégation du Conseil départemental du Gard, de **l'aménagement du raccordement à la RD3,et de la réalisation d'accès en mode doux le long de cette dernière.**

Le projet d'aménagement des voies d'accès a été choisi afin de répondre aux objectifs suivants :

- assurer la desserte de la gare depuis la RD3 ;
- mettre en place les réseaux nécessaires au fonctionnement de la gare nouvelle au niveau de la nouvelle voirie ;
- transformer la RD3, actuellement utilisée en tant que voie de transit, afin d'en faire une véritable voie de desserte locale ;
- améliorer les conditions de circulation sur la RD3 pour les modes doux (piétons,

cycles)

Ce programme de travaux, au sens de l'article L122-1 II du code de l'environnement, fait l'objet d'une enquête unique pour chacun des maîtres d'ouvrage. En effet l'état d'avancement de leurs études respectives de conception n'est pas identique et ne permet pas, au stade actuel, d'aborder, pour la partie voirie, la totalité des procédures visées par le Code de l'Environnement.

Toutefois, afin de prendre en compte l'effet global du programme sur l'environnement ces projets ont fait l'objet d'une étude d'impact unique. Il en est de même pour l'évaluation des incidences sur le site Natura 2000 ZPS «Costières Nîmoises» qui est également réalisée à l'échelle du programme de la gare et de ses accès.

Par ailleurs, les premières réflexions exploratoires conduites par Nîmes Métropole ont abouti à l'identification de l'opportunité d'aménager autour de la future gare un Pôle Urbain Multimodal (PUM) desservi par les TER, les transports en commun, la route, des voies vélo et piétonnes, conjuguant :

- un projet économique d'envergure nationale voire européenne autour de filières innovantes, associant entreprises, recherche et formation ;
- un projet touristique, culturel et de loisirs de rayonnement international compte tenu de la localisation du site d'une part, au centre du triangle Provence / Camargue / Cévennes et de son accessibilité d'autre part depuis l'arc méditerranéen et le couloir rhodanien, renforçant ainsi la destination «Nîmes».

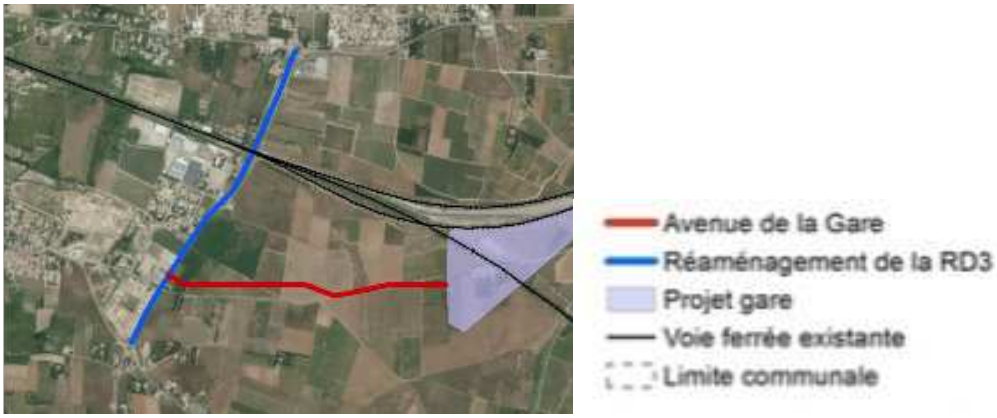
La réflexion sur ce futur Pôle Urbain Multimodal, qui s'inscrit dans le périmètre plus large du projet Magna Porta, en cours d'élaboration par l'agglomération de Nîmes Métropole, n'est toutefois pas encore suffisamment avancée pour faire l'objet d'une enquête publique au stade actuel. Les projets de voirie soumis à la présente enquête tiennent compte néanmoins de cet aménagement futur.

Bien que les deux enquêtes uniques (projet de gare nouvelle et aménagement des voiries) soient menées simultanément, notamment pour permettre au public une appréhension globale de ce programme de travaux, le présent rapport ne concerne que l'enquête relative aux voiries d'accès.

1.1- Objet des enquêtes

L'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public, ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'intérêt public, l'environnement, les propriétés privées et les règles d'urbanisme.

Dans le cadre du projet, l'objectif des travaux vise à créer une voie d'accès à la future gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan et à aménager la RD3 jusqu'à son intersection avec la RD999 pour permettre l'écoulement du trafic et améliorer les circulations en mode doux. Le projet porte à la fois sur les travaux de voiries, les installations annexes, les installations nécessaires au chantier et le réaménagement des abords à l'issue des travaux.



Les procédures nécessaires pour réaliser l'ensemble des aménagements regroupent au sein d'une enquête unique au titre du **code de l'environnement, du code de l'urbanisme** et du **code de l'expropriation pour cause d'utilité publique** les volets suivants :

- La Déclaration d'Utilité Publique du projet (DUP)
- **La mise en compatibilité des documents d'urbanisme** (PLU de Manduel)
- **la cessibilité** des parcelles nécessaires aux aménagements projetés

Par arrêté préfectoral n° 30-2017-01-02-004 en date du 2 janvier 2017, Monsieur le Secrétaire général, pour le Préfet et par délégation a officialisé l'ouverture d'une enquête publique unique :

- préalable à la déclaration d'utilité publique du projet
- préalable à la cessibilité des propriétés ou parties de propriété nécessaires à la réalisation du projet
- portant mise en compatibilité du plan d'urbanisme de la commune de Manduel

Cette enquête unique se déroule sur les territoires des communes de Manduel et de Redessan, la commune de Manduel étant siège de l'enquête.

Identification du demandeur

Communauté d'agglomération Nîmes Métropole
3 Rue du Colisée – 30 947 Nîmes cedex 9

1.2 - Cadre juridique

L'enquête unique est réalisée dans le cadre des dispositions légales et règlementaires prévues par les articles suivants :

- L123-1 et suivants, R123-1 et suivants du code de l'environnement pour les opérations susceptibles d'affecter l'environnement,
- L131-1 et suivants, L132-1 et suivants, L110-1 et suivants, R111-5, R131-1 et suivants et R132- 1 et suivants du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, pour la déclaration d'utilité publique et l'enquête parcellaire
- L153-54 et suivants et R153-13 et suivants du code de l'urbanisme pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

L'étude d'impact relative à ce projet est soumise, quant à elle, aux dispositions

des articles L122-1 et suivants et des articles R122 et suivants du code de l'environnement.

1.3 - Composition du dossier

Le dossier soumis à enquête et mis à disposition du public comporte les éléments suivants :

INTRODUCTION COMMUNE LA GARE ET SES ACCES

PIECE A - GUIDE DE LECTURE DU DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE

PIECE B - NOTICE EXPLICATIVE DU PROJET

PIECE C - CADRAGE REGLEMENTAIRE ET OBJETS DE L'ENQUETE PUBLIQUE

PIECE D - NOTICE COMPLEMENTAIRE AU TITRE DE L'ARTICLE R.112-4 DU CODE DE L'EXPROPRIATION

PIECE E - ETUDE D'IMPACT

PIECE F-1 - DOSSIER D'EVALUATION DES INCIDENCES SUR LE SITE NATURA 2000

PIECE F-2 - ATLAS CARTOGRAPHIQUE DU DOSSIER D'EVALUATION DES INCIDENCES SUR LE SITE NATURA 2000

PIECE G - DOSSIER D'ENQUETE PARCELLAIRE

PIECE H-1 - DOSSIER DE MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE MANDUEL

PIECE H-2 - AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE SUR LE DOSSIER DE MECDU

PIECE H-3 - PROCES VERBAL DE LA REUNION D'EXAMEN CONJOINT

PIECE H-4 - MEMOIRE EN REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

PIECE I - BILAN DE LA CONCERTATION

PIECE J - AVIS EMIS SUR LE PROJET OBLIGATOIRES PAR UN TEXTE LEGISLATIF OU REGLEMENT AIRE

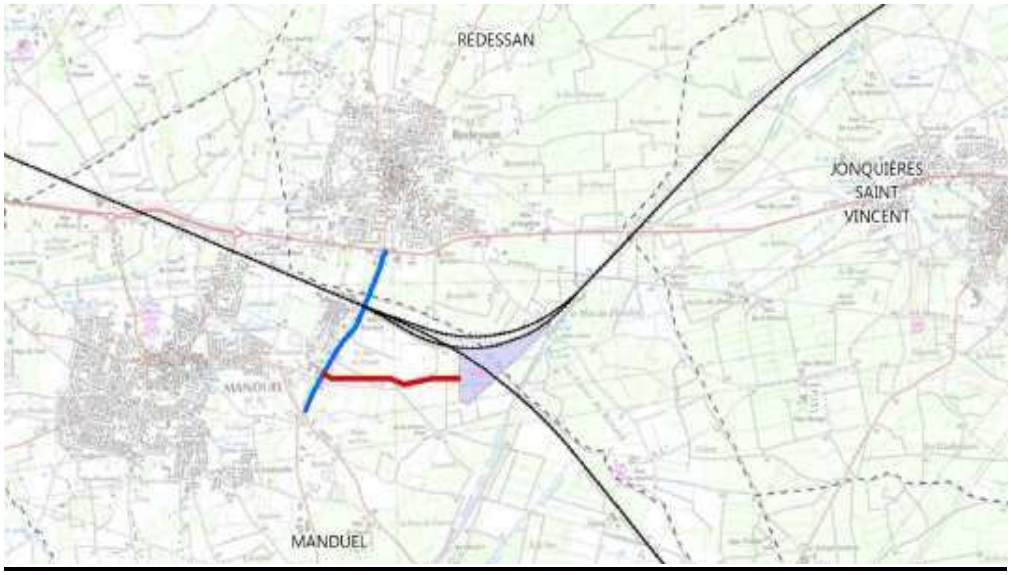
1.4 - Caractéristiques du projet

1.4.1 Localisation du projet

Le projet est situé sur les communes de Manduel et Redessan, dans le département du Gard (30). Il est localisé sur la carte ci-après :

La RD3, en bleu sur la carte, est réaménagée de la RD 999 (route de Nîmes à Beaucaire) jusqu'à son intersection avec la RD 403.

L'avenue de la gare, en rouge sur la carte, relie la RD3 à la gare nouvelle.



1.4.2 Objectifs du projet

Le projet d'aménagement des voies d'accès à la gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan, répond aux objectifs suivants :

- Assurer la desserte de la gare depuis la RD3,
- Implanter les réseaux nécessaires au fonctionnement de la gare
- Transformer la RD3 en voie de desserte locale (Elle est actuellement utilisée en tant que voie de transit)
- Améliorer les conditions de circulation sur la RD3 pour les modes doux (piétons, cycles).

1.4.3 Caractéristiques des ouvrages

Le projet comprend la réalisation des infrastructures suivantes :

- *L'avenue de la gare*

Elle est constituée par un axe routier 2 fois une voie, pour les véhicules légers et les bus, bordée par une piste cyclable d'un côté et par un trottoir des 2 côtés. Une bande « végétal-minéral » sépare la voie de circulation de la piste cyclable.

La collecte des eaux pluviales est effectuée par des noues situées le long de l'avenue. Une séparation par muret donne un aspect architectural de « route digue ». Des plantations d'arbres à grand développement permettent l'insertion paysagère.
Le principe d'aménagement des différentes voies est conservé au franchissement de la ligne fret du CNM.

- *L'aménagement de la RD3*

La RD3 franchit successivement, à partir de la RD 999, la voie de raccordement fret du CNM puis la voie ferrée Tarascon-Nîmes.

Le projet consiste à ajouter une voie réservée aux cycles et aux piétons du côté Est de la route. Un espace végétalisé sépare la voie routière de la voie mode doux.

La traversée de la voie ferrée Tarascon-Nîmes en mode doux se fera par une passerelle adjacente dédiée à cet usage.

Le carrefour de la RD3 et de l'avenue de la gare est régulé par des feux tricolores. Il assure à la fois la continuité des voies mode doux et l'insertion des bus dans la circulation ainsi que la continuité de déplacement des piétons et des cyclistes entre la gare nouvelle, les villages de Redessan et Manduel et le collège Via Domitia.

1.4.4 Conventions

Une convention pour la réalisation **des études sur l'axe RD3** (allant du giratoire RD999 à l'entrée de l'avenue de la gare) a été signée le 3 octobre 2016 entre la communauté d'agglomération Nîmes Métropole et le Conseil Départemental du Gard.
Elle permet au Conseil Départemental du Gard de transférer temporairement sa maîtrise d'ouvrage à Nîmes Métropole pour la réalisation des études relatives à l'axe RD3 allant du giratoire RD999 à l'entrée de l'avenue de la gare.
La convention ne fait pas l'objet d'engagements financiers. Nîmes Métropole assure la totalité du financement des études, des autorisations et frais s'y rattachant.

A l'issue des études le Département du Gard et Nîmes Métropole décident d'un aménagement à réaliser. L'organisation de la maîtrise d'ouvrage et du financement pour la réalisation fera l'objet d'une nouvelle convention précisant le rôle de chaque partie.

1.4.5 Déroulement des travaux

Les travaux débuteront à la suite des autorisations adoptées au terme de l'enquête publique au titre du code de l'environnement, (procédure à venir courant 2017)
L'étude d'impact commune avec celle de la gare nouvelle est réalisée et présente au dossier d'enquête.

La mise en service de la Gare nouvelle Nîmes-Manduel-Redessan et de son accès est prévue au plus tard fin 2020.

1.4.6 Aspect financier du projet

- *Financement du projet d'aménagement ''avenue de la gare''*

Le coût du projet d'avenue de la gare est estimé à 14,5 M € comprenant les éléments suivants :

Acquisitions foncières		800 000 €
Mesures en faveur de l'environnement	Espèces protégées	300 000 €
	Compensations agricoles	40 000 €
	Archéologie préventive	25 000 €
	Aménagements paysagers (travaux)	2 000 000
	Gestion des eaux pluviales (travaux)	500 000 €
Terrassements		2 900 000 €
Aménagements de surface		3 250 000 €
Réseaux, Mobilier, Eclairage, Equipements de sécurité		3 00 000 €
Ouvrages d'art et frais ferroviaires		1 360 000 €
Divers		350 000 €
Total		*14 525 000 €*

- *Financement du projet d'aménagement RD3*

Seules les études sont actuellement financées par Nîmes métropole qui en assure la totalité des dépenses.
La répartition du financement des travaux entre la communauté d'agglomération Nîmes Métropole et le Conseil Départemental du Gard fera l'objet d'une convention ultérieure. Le montant des travaux n'apparaît pas dans le dossier.

Le Conseil communautaire de Nîmes métropole a délibéré sur la création d'une autorisation de programme à hauteur de 40 505 624 M€ étalée jusqu'en 2020, comprenant la réalisation opérationnelle du futur Projet Urbain Multimodal (Magna Porta).

2 - ORGANISATION DE L'ENQUÊTE

2.1- Désignation de la commission d'enquête

Sur la demande du Préfet du Gard enregistrée le 24/11/2016 Madame la Présidente du tribunal administratif de Nîmes a désigné par décision n° E16000169/30 la commission d'enquête composée de M. Yves Florand Président, M. Alain Oriol, Mme Jeanine Riou, Membres titulaires pour conduire l'enquête publique unique sur le projet de réalisation de la voie d'accès à la future gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan

2.2 - Modalités des enquêtes

Elles ont été définies par l'arrête préfectoral n° 30-2017-01-02-004 en date du 02 janvier 2017.
L'enquête publique unique est ouverte pour une durée de **40 jours** consécutifs du lundi 06 février au vendredi 17 mars 2017 inclus.

Le siège de l'enquête publique est fixé en mairie de Manduel

Un dossier complet et des registres d'enquête ont été déposés à la disposition du public en mairie de Manduel et Redessan. Des postes informatiques dédiés pour l'accès au dossier ont été mis en place au siège de l'enquête et à Nîmes Métropole.
Conformément à l'arrêté préfectoral le public pourra adresser ses observations par voie électronique au moyen de l'adresse mail figurant sur l'avis d'enquête publique.

Permanences en mairies

Les permanences ont été fixées en mairies de Manduel et de Redessan aux dates et horaires suivants :

Lundi 06 février 2017 de 09h00 à 12h00 en mairie de Manduel
Mardi 14 février 2017 de 09h00 à 12h00 en mairie de Redessan
Mardi 21 février 2017 de 09h00 à 12h00 en mairie de Manduel
Mardi 07 mars 2017 de 09h00 à 12h00 en mairie de Redessan
Mercredi 08 mars 2017 de 14h00 à 17h00 en mairie de Manduel
Vendredi 17 mars 2017 de 09h00 à 12h00 en mairie de Redessan
Vendredi 17 mars 2017 de 14h00 à 17h00 en mairie de Manduel

2.3 - Visite des lieux

La visite du site du chantier de la gare et de ces accès a été effectuée le mardi 17 janvier 2017 en présence des représentants des Maitres d'Ouvrage, SNCF Réseaux et Nîmes Métropole. Elle a porté sur les accès, l'emplacement de la gare et ses aménagements connexes, quais, parkings, implantations des franchissements de voies et conservation des essences végétales.
La position des points d'affichage de l'avis d'enquête a été arrêtée en concertation avec Nîmes métropole.
Les MO ont fourni à la commission d'enquête toutes les informations nécessaires pour la compréhension de l'implantation générale des infrastructures sur le site du projet.

2.4 - Information du public

Conformément à l'arrêté préfectoral n° 30-2017-01-02-004 en date du 02 janvier 2017 les avis d'ouverture d'enquête publique sont parus dans les journaux suivants:

Première publication

Edition du Gard
Midi Libre du lundi 16 janvier 2017 ***annexe a1***
La Marseillaise du lundi 16 janvier 2017 ***annexe a2***

Edition nationale
Les Echos du jeudi 19 janvier 2017 ***annexe a3***
Libération du jeudi 19 janvier 2017 ***annexe a4***

Seconde publication

Edition du Gard
Midi Libre du mardi 07 février 2017 ***annexe a5***
La Marseillaise du mardi 07 février 2017 ***annexe a6***

Edition nationale
Les Echos du mardi 07 février 2017 ***annexe a7***
Libération du mardi 07 février 2017 ***annexe a8***

Les avis d'enquêtes publiques uniques ont été affichés dans les communes de Manduel et Redessan.
Certificats d'affichage des Maires :

Manduel ***annexes b1 et b2***
Redessan ***annexes b3 et b4***

Des panneaux d'affichage (3) format A2 ont été disposés à proximité du site des travaux ***annexe c***

Le constat d'huissier attestant la présence de l'affichage sur les lieux du projet figure en ***annexe d*** (extrait 2 pages)

3 - DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE

3.1- Information de la commission d'enquête

Vendredi 09 décembre : Mme Mercier Giselle (Préfecture du Gard), **M. Baladier Lionel** (Préfecture du Gard), **Mme Boix Annie** (DDTM Gard), **M.Bolla Franck** (SNCF Réseau), **Mme Gibbe Anne-Lise** (SNCF Réseau), **Mme Durand Valérie** (SNCF Réseau), **Mme Fonteneau Isabelle** (Nîmes Métropole).
Réunion préparatoire, pièces du dossier d'enquête, présentations générales des projets Gare nouvelle et liaison RD3 site de la gare.

Mardi 13 décembre : **Mme Mercier Giselle** (Préfecture du Gard), **M. Baladier Lionel** (Préfecture du Gard).
Réunion de concertation avec l'Autorité organisatrice. Arrêtés et avis d'enquête. Sites internet des projets.

Mercredi 21 décembre : **M.Bolla Franck** (SNCF Réseau), **M. Philippe Sylvain** (SNCF Réseau), **Mme Gibbe Anne-Lise** (SNCF Réseau), **Mme Durand Valérie** (SNCF Réseau), **Mme Mercier Giselle** (Préfecture du Gard), **M. Baladier Lionel** (Préfecture du Gard)
Cadrage et présentation des incidences du projet sur l'environnement, circulation des trains, point sur les pièces manquantes du dossier.

Jeudi 06 janvier 2017 : (matin) **Mme Mercier Giselle** (Préfecture du Gard) **M. Baladier Lionel** (Préfecture du Gard)

(Matin) Bilan sur les avis reçus et manquants au dossier d'enquête. Concertation sur l'avis d'enquête et la mise ne place des moyens électroniques pour le déroulement de l'enquête.
(après midi) **Mme Fonteneau Isabelle** (Nîmes Métropole). **M.Aynaud Francis** (Nîmes Métropole)
Présentation du projet Magna Porta. Présentation du projet jonction RD3 gare nouvelle. Mise en place d'un poste dédié à la consultation du dossier et d'une adresse mail pour le recueil des observations du public.

Jeudi 12 janvier 2017 : **M. Flamant Sébastien** (CDV Evénements)
Entretien téléphonique pour évoquer la mise en place et le fonctionnement de la plate forme pour les registres dématérialisés

Mardi 17 janvier : **M. Bolla Franck** (SNCF Réseau), **M. Philippe Sylvain** (SNCF Réseau/ Environnement), **Mme Bernard Violaine** (SNCF Réseau/Environnement), **Mme Gibbe Anne-Lise** (SNCF Réseau), **Mme Durand Valérie** (SNCF Réseau), **Mme Fonteneau Isabelle** (Nîmes Métropole). **M. Baladier Lionel** (Préfecture du Gard). **M. De Villepoix Charles** (CDV Evénements)**.M. Flamant Sébastien** (CDV Evénements) **M. Hollstein** (SNCF Réseau)
(matin) Visite du site du projet gare et aménagement connexes.
Identification des points de repérage des affichages format A2.
(après midi) présentation maquette 3D de la gare.
Présentation/mise en œuvre de l'application du registre dématérialisé
Examen des fonctionnalités de la maquette du dossier d'enquête en ligne.
Questions/réponses sur l'environnement et le mémoire en réponse du M.O après avis de l'Ae.

Lundi 23 janvier : M. Bolla Franck (SNCF Réseau), **Mme Gibbe Anne-Lise** (SNCF Réseau), **M. Holstein** (SNCF Réseau), **Mme Porte Géraldine** (SNCF Réseau).
Présentation Plans et réseaux relatifs au permis de construire de la gare. Identification des pièces et avis prononcés dans le cadre de l'instruction du dossier.

Vendredi 27 janvier : M. Baladier Lionel (Préfecture du Gard), **Mme Gibbe Anne-Lise** (SNCF Réseau), **Mme Fonteneau Isabelle** (Nîmes Métropole)
Vérification et paraphes des registres et dossiers d'enquête destinés au public en mairie de Manduel et Redessan. Point sur l'organisation en mairie (registre dématérialisé et adresse mail)

Mercredi 01 février : M. Baladier Lionel (Préfecture du Gard), **Mme Gibbe Anne-Lise** (SNCF Réseau) **M. Simplot Nicolas** (CDV Evénements)
Formation en audio conférence sur la mise en œuvre et l'exploitation du registre dématérialisé.

Mercredi 15 février : M. Bonnifet, M. Tailleur, M. Martin (Conseil départemental)
Point et questions diverses sur les voies d'accès RD3, RD 999 et contournement Redessan.

Mardi 21 février : M. Bolla Franck (SNCF Réseau), **M. Philippe Sylvain** (SNCF Réseau/ Environnement), **Mme Bernard Violaine** (SNCF Réseau/Environnement), **Mme Gibbe Anne-Lise** (SNCF Réseau), **M. Nadeau**

Pierre Yves (Etude acoustique) **Mme Fonteneau Isabelle** (Nîmes Métropole). **M.Aynaud Francis** (Nîmes Métropole) **M. Baladier Lionel** (Préfecture du Gard)
Questions diverses sur l'étude d'impact (trafic routier, acoustique, pollution atmosphérique, aménagement routier...

Jeudi 16 mars : **M. Bolla Franck** (SNCF Réseau), **Mme Bernard Violaine** (SNCF Réseau/Environnement), **Mme Gibbe Anne-Lise** (SNCF Réseau), **M. Xavier Ripa** (Etudes Socio économiques), **M. Hollstein** (SNCF Gares et connexion), **Mme Fonteneau Isabelle** (Nîmes Métropole), **Mme Mercier Giselle** (Préfecture du Gard), **M. Baladier Lionel** (Préfecture du Gard).
Préparation et formalisme du PV de synthèse des observations du public au MO.
Questions diverses sur des points particuliers du projet.

Jeudi 23 mars : **M. Bolla Franck** (SNCF Réseau), **Mme Gibbe Anne-Lise** (SNCF Réseau), **Mme Fonteneau Isabelle** (Nîmes Métropole), **M.Aynaud Francis** (Nîmes Métropole). **M. Simonot** (Nîmes Métropole), **M. Baladier Lionel** (Préfecture du Gard)
Remise aux MO du PV de synthèse des observations du public

Mardi 04 avril : M. Fournel Pierre (Conseiller pour le transport de la Présidente de la Région Occitanie)
Entretien téléphonique au sujet de la contribution de M. Christian Dupraz (Conseiller régional). Une réponse sur les points évoqués dans la contribution concernant le financement du projet par la Région sera apporté à la commission d'enquête.

Jeudi 06 avril : **M. Bolla Franck** (SNCF Réseau), **Mme Gibbe Anne-Lise** (SNCF Réseau), **M.Aynaud Francis** (Nîmes Métropole), **Mme Fonteneau Isabelle** (Nîmes Métropole), **Mme Mercier Giselle** (Préfecture du Gard), M**. Baladier Lionel** (Préfecture du Gard)
Remise du Mémoire en réponse des MO sur les observations du public.

3.2 - Permanences

Les 7 permanences ont été tenues en mairies des communes concernées aux jours et horaires prévus par l'arrêté d'enquête publique.

Permanence du lundi 06 février 2017 **(Manduel)**. Personnes reçues 2
M. Mme Viguier renseignements sur le dossier
M. X renseignements sur les dossiers

Permanence du Mardi 14 février 2017 **(Redessan)** Personnes reçues 7
M.Tournecuillert Jean Fonctionnement du registre dématérialisé
M. Alvarez information sur les moyens d'accès et stationnement
M. Delfau aménagement RD3
Mme. Mercier Marie-Pierre couts du projet
M. X Correspondant Midi Libre
M. Barbier Paul Parcellaire
M. Schultz Daniel Favorable au projet

Permanence du Mardi **21 février 2017** **(Manduel)** Personnes reçues 2
Mme Lardet Annie Remise d'un courrier joint au registre

M. Drouet Jean Charles Renseignements sur dossier et remise d'un courrier joint au registre

Permanence du Mardi 07 mars 2017 **(Redessan)** Personnes reçues 1
Mme Morandini Jacqueline Prise de renseignement sur le dossier et observations sur la nécessité de réguler la vitesse sur la RD999.

Permanence du Mercredi 08 mars 2017 **(Manduel**) Personnes reçues 3
M. Meyrues Parcellaire
M. X Questionnement sur le dossier Gare (doit rédiger une observation en ligne)
M.xxxxxx Dépôt d'une observation sur le registre

Permanence du Vendredi 17 mars 2017 **(Redessan)** Personnes reçues : 5
Mme Lardet Dépôt observations parcellaire + DUP
M Tournecuillert Observations relatives à une contribution déposée.
M. xxx Renseignement sur le dossier
M.Pignon Dépôt observations (29 pages) (France Nature Environnement).
M. Martin Guy Observations sur le projet sans dépôt

Permanence du Vendredi 17 mars 2017 **(Manduel)** Personnes reçues : 5
M. Cavard (Député du Gard). Remise contribution
M. Bonnifet (Département du Gard) Remise d'un courrier du président du Département.
M. Scavardo Alain Prise de renseignement.
M. Toussaint Prise de renseignement sur terrain route de Bellegarde
Mme Lardet Dépôt observations

3.3- Clôture de l'enquête

Les registres d'enquête unique des procédures DUP et MECDU, sont clos et signés par les membres de la commission d'enquête le 17 mars 2017

Les registres d'enquête préalable à la cessibilité sont clos et signés par le maire.

Bilan comptable des observations du public

Les enquêtes respectives ''GNNMR'' sous Maitrise d'Ouvrage SNCF Réseaux et ''Voies d'accès à la future gare nouvelle'' ont été menées simultanément. Chaque enquête possédant des registres propres et relatifs à leur projet.

Le public n'a pas tenu compte de ces options et les contributions formulées ont été portées indépendamment du sujet sur les différents registres mis à leur disposition.

Le nombre d'observations comptabilisé dans le tableau ci-dessous est celui qui a été réellement exprimé dans chaque registre quel que soit le sujet.

Nota : Toutes les observations, quelle que soit leur provenance ont été intégrées au registre dématérialisé accessible au titre de l'enquête du projet de gare.

Total des observations répertoriées dans le Registre dématérialisé	351 observations
Dont observations reçues par email (Borne Nîmes Métropole à Nîmes)	17 observations
Dont observations registres DUP… **Manduel** (Projet Gare) (Projet Avenue de la Gare)	Ecrites : 10 Courriers : 12 Ecrites : 3 Courriers : /
Dont observations registres Parcellaire **Manduel** (Projet Gare) (Projet Avenue de la Gare)	Ecrites : 2 Courriers : / Ecrites : / Courriers : /
Dont observations registres DUP… **Redessan** (Projet Avenue de la Gare) (Projet Gare)	Ecrites : 5 Courriers : 1 Ecrites : 5 Courriers : /

Bilan comptable des observations relatives au projet ''Voies d'Accès gare nouvelle''

16 observations relatives à ce sujet on été formulées sur les registres. ***Annexe h***

3.4- Procès-verbal de synthèse des observations du public

Le procès verbal de synthèse des observations du public a été remis au demandeur le jeudi 23 mars 2017

Il figure en ***annexe*** e

La commission d'enquête a reçu la réponse du demandeur le 06 avril 2017
Elle figure en ***annexe f***

3.5 - Bilan des notifications aux propriétaires (Parcellaire)

Courriers en retour avec propriétaire inconnu à l'adresse indiquée

Mme Borne Marthe Andrée (AI 208) Double affichage en mairie.
(Personne sous tutelle. L'information à été transmise au MO)

Courriers non retirés

Mme Michel Fabienne Jacqueline (AH 0365). Son mari a retiré son courrier.

3.6- Consultation des conseils municipaux

Les conseils municipaux des communes de Manduel et Redessan ont été consultés en date du 01 février 2017. Aucune délibération n'a été communiquée à la commission d'enquête à la date de signature du présent rapport.

4 - BILAN DE LA CONCERTATION

La concertation publique s'inscrit dans le cadre des articles L300-2 et R300 du code de l'urbanisme.

Elle s'est déroulée entre le 3 et le 30 mai 2016 conformément à la délibération de l'Agglomération Nîmes métropole du 29 mars 2016.

Elle a plus particulièrement porté sur :
- l'examen des différentes variantes proposées pour le tracé de l'Avenue de la Gare
- les aménagements en mode doux de la voirie existante (RD3)

Afin d'obtenir la plus large information possible des populations et de favoriser leur appropriation du projet, cette concertation a revêtu différentes formes (réunions publiques, forum internet, registres, contributions adressées au maître d'ouvrage…). Son organisation a été élaborée en concertation avec l'ensemble des acteurs concernés.

Elle s'est appuyée sur différents outils de communication spécialement conçus à cet effet :
- Dépliants de 12 pages
- annonces dans la presse
- supports d'exposition mis à la disposition du public en mairies de Manduel et Redessan ainsi qu'au siège de Nîmes Métropole
- site internet

Un point presse organisé le 2 mai 2016 sous la présidence de M. Yvan Lachaud, président de Nîmes Métropole, a constitué le lancement de cette phase de concertation.

Des registres ont été mis à disposition du public sur les 3 lieux d'exposition afin de recueillir les observations.

2 réunions publiques ont été organisées :
- le 18 mai à 18h30 à Redessan
- le 24 mai à 18h30 à Manduel

110 personnes environ ont participé à ces réunions publiques (51 à Manduel et 60 à Redessan).
91 visites ont été comptabilisées sur le site internet.
7 contributions écrites ont été formalisées (4 sur le registre de Nîmes Métropole, 2 sur le forum associé au site internet et 1 par courrier).

Globalement les interventions ont porté sur :
- le positionnement et la dénomination de la nouvelle gare, en référence à l'identité locale
- l'impact des aménagements projetés en termes de trafic (intensité et nature) et de sécurité sur le collège, notamment en matière de bruit
- le projet de développement économique sur le site Magna Porta et sa prise en compte dans l'organisation de la circulation
- les variantes de tracé proposées
- le parti d'aménagement de l'Avenue de la gare
- la participation du Conseil départemental pour l'aménagement de la RD 999

- les conditions d'aménagement des accès en mode doux
- la connexion entre la future gare et celle du centre ville
- la situation du projet au regard du risque d'inondations

En conclusion de cette phase de concertation, il est apparu que :

- le projet était, dans son ensemble, compris et partagé par le public
- le projet devait davantage être mis en lien avec celui du développement économique Magna Porta afin d'avoir une meilleure appréhension de l'évolution globale du secteur
- le choix des variantes se portait majoritairement sur le tracé dit « préférentiel » pour Manduel mais qu'il n'y avait pas de consensus sur Redessan
- les aménagements en mode doux devaient être étendus et réalisés en partie à l'Ouest de la RD3 pour sécuriser notamment les accès au collège et « pacifier » les centres de village.

Par délibération en date du 11 juillet 2016 la collectivité a tiré le bilan de cette concertation.

Pour tenir compte de ces observations, Nîmes Métropole a opté pour :

- la régulation par des feux tricolores du carrefour entre la RD3 et l'avenue de la gare (solution moins accidentogène pour les piétons et les cyclistes que l'aménagement d'un rond point)
- l'organisation d'une campagne complémentaire de comptage de véhicules en octobre 2016 destinée à apprécier la réalité du trafic actuel
- un aménagement en mode doux sur le côté Est de la RD3 (latéralité motivée par des raisons techniques au niveau du franchissement de la voie SNCF), depuis le rond point de la RD999 jusqu'au collège, dans la continuité de l'accès existant et en liaison avec le centre du village
- une évaluation des nuisances sonores et de l'impact sur la qualité de l'air, dans le cadre de l'étude d'impact qui accompagnera les dossiers d'autorisation et dont les résultats seront étudiés en concertation avec les deux communes afin d'envisager les mesures d'évitement ou de réduction de ces impacts les plus appropriées.
- L'aménagement de noues destinées à l'infiltration des eaux pluviales de l'avenue de la gare, dimensionné sur la base d'une pluie centennale et qui intègrent les contraintes hydrauliques en aval du carrefour avec la RD3. Les études hydrauliques nécessaires seront menées dans le cadre du dossier à instruire au titre de la loi sur l'eau
- la prise en compte de la circulation induite par Magna Porta dans le choix du tracé et le projet d'aménagement de l'avenue de la gare qui devra permettre les évolutions dans le temps tout en préservant la sécurité et la tranquillité des habitants

5 EXAMEN ET SYNTHESE DES AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES

5.1 AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE (AE)

***Nota** : L'étude d'impact étant commune aux dossiers portés par la SNCF et Nîmes Métropole, cet avis est également commun. Toutefois, le dossier de Nîmes Métropole ne portant pas sur l'autorisation unique au titre du code de l'environnement, un dossier spécifique doit être soumis à l'instruction règlementaire au début de l'année 2017, ce qui nécessitera une consultation environnementale complémentaire.*

Dans son préambule, l'Ae précise que cet avis a été formulé le 21 décembre 2016 suite à deux saisines distinctes, l'une relative au programme de travaux, émanant de la directrice des infrastructures de transport (DIT) en date du 10 octobre 2016, l'autre, via la DREAL Languedoc Roussillon Midi Pyrénées, en date du 3 octobre 2016, portant sur les procédures de mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Manduel et de Redessan.
Elle fait par ailleurs état de la prise en compte de différents avis formulés pendant la phase préliminaire à sa consultation.

L'avis formulé rappelle, comme précisé lors du cadrage préalable, que le programme de travaux au sens du code de l'environnement porte à la fois sur le pôle d'échange multimodal de Nîmes Manduel mais aussi sur le CNM et la gare de Montpellier Odysseum en cours de réalisation.

Observations à caractère général

L'avis fait observer que, contrairement à ce cadrage, les impacts du CNM et des gares de Montpellier et de Nîmes ne sont pris en compte que de manière partielle et que l'urbanisation future induite par ce pôle d'échange, par ailleurs actée par un périmètre de ZAD, n'est pas non plus prise en compte dans l'analyse globale des impacts.

L'Ae fait état de la complexité du dossier.

Elle observe diverses insuffisances ou incohérences dans l'analyse des effets du projet sur certaines espèces protégées. Elle estime à ce sujet que en absence d'approche globale tel que préconisé dans le cadrage préliminaire, ce projet, limité à la seule gare nouvelle et à ses accès ne peut à lui seul justifier d'une raison impérative d'intérêt public majeur et de l'absence de solutions alternatives.

Dans la synthèse de son avis, l'Ae souligne la mise en cohérence souhaitée des différents volets du dossier avec les périmètres du projet et du programme de travaux (Prise en compte du CNM et des gares existantes, enquête unique IOTA intégrant à la fois la gare et ses accès), et la nécessaire justification de la raison impérative d'intérêt public majeur.

Observations de l'Ae ciblées sur le projet de voies d'accès

L'Ae estime que le tracé préférentiel retenu pour l'avenue de la Gare serait moins favorable sur le plan de l'environnement que la variante 1. Ses autres observations portent sur les points suivants:

Compatibilité avec le document d'urbanisme :
l'Ae note que le projet des voiries d'accès n'est pas compatible avec le règlement des zones IAUa et A du plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Manduel. Les mises en compatibilité présentées dans le cadre du dossier n'appellent pas d'observations de la part de l'Ae.

En matière d'urbanisation induite par le projet :
L'Ae considère que l'arrêté préfectoral signé en 2016 relatif au périmètre définitif des zones d'aménagement différé (ZAD) sur les territoires des communes de Manduel et Redessan confirme que ces projets urbains ne sont pas remis en cause, mais simplement différés. Elle estime donc que leurs impacts devraient être décrits de façon proportionnée dans un volet complémentaire du dossier, en les présentant en tant ''qu'impacts indirect'' du projet.

Devraient en particulier être indiqués :

- les surfaces de sols susceptibles d'être détruits, quel que soit leur usage, et notamment les habitats naturels et les conséquences pour les espèces concernées ;
- les surfaces susceptibles d'être artificialisées et la compatibilité de ces développements avec le fonctionnement hydraulique global, notamment de l'avenue de la Gare ;
- les volumes de trafic additionnels et les conséquences en termes de bruit et de qualité de l'air.

En matière d'impact sur le bruit et la qualité de l'air, l'Ae recommande :

- de reprendre le volet bruit de l'étude d'impact, notamment en le complétant par une évaluation des niveaux de bruit pour les bâtiments du périmètre de réflexion et le long des voiries adjacentes, aux différents horizons temporels (notamment 2020 et 2050) après avoir rappelé les protections prévues pour le CNM, et en précisant les mesures à prévoir le cas échéant, en fonction de ces données.
- de compléter l'étude d'impact par une évaluation des concentrations de NO_2 et de PM 10 sur la zone d'étude, notamment la RD999, à la mise en service de la gare.

Elle recommande enfin que le résumé non technique soit repris pour y repérer et corriger les nombreuses phrases incompréhensibles et que, à cette occasion, soient également prises en compte les conséquences des recommandations de son avis.

5.2 MEMOIRE EN REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE A L'AVIS DE L'AE

Il a été rédigé conjointement par SNCF Réseau et Nîmes Métropole et fait partie intégrante du dossier soumis à l'enquête.

Réponses à caractère général

Ce mémoire fait valoir que la complexité de l'étude d'impact est liée à la multiplicité des questions qui doivent y être abordées en respect des obligations législatives et règlementaires et que le résumé non technique permet une approche simplifiée pour les différents enjeux. Ce document a été rectifié, conformément aux recommandations de l'Ae.
Le mémoire en réponse explicite les raisons qui ont conduit :

- à limiter le périmètre du programme aux seuls projets de gare et de ses accès
- à différer pour Nîmes métropole la procédure d'autorisation unique au titre du code de l'environnement du fait du décalage dans le temps des études préliminaires.

L'étude d'impact commune aux deux projets s'est néanmoins attachée à aborder l'ensemble des impacts environnementaux, notamment en matière d'incidence sur les espèces protégées. Elle a par ailleurs intégré l'évaluation des effets cumulés avec le projet CNM et le projet de gare nouvelle de Montpellier, projets par ailleurs autorisés de longue date et dont les travaux sont quasiment terminés.

Réponses aux observations de l'Ae ciblées sur le projet des voies d'accès.

Le mémoire en réponse développe les argumentaires suivants :

Sur le choix de la variante du tracé de l'avenue de la gare :
Du fait de leur implantation, les différentes solutions impactent de manière équivalente la zone Natura 2000 ZPS Costières Nîmoises en raison de leur tracé commun généré par la réutilisation de l'ouvrage de franchissement et du chemin agricole desservant le Mas Larrier. Les autres critères environnementaux issus de l'étude d'impact, notamment au regard des espèces patrimoniales, ne sont pas réellement déterminants. La collectivité a donc fait le choix, pour retenir la solution répondant le mieux à la notion d'intérêt général, de privilégier d'autres critères tels que la sécurité des usagers et le développement économique ultérieur.

Sur la prise en compte des effets induits générés par le futur pôle de développement économique :
Les éléments correspondants font l'objet du chapitre 12 de l'étude d'impact qui a été complété et actualisé du fait des évolutions récentes de ce projet au sein de Nîmes Métropole. Le projet initial PUM fait l'objet d'une refonte au sein d'un projet plus vaste dénommé Magna Porta, dont les principes doivent être revus. Le temps de maturation d'un tel projet n'est pas comparable à ceux des projets relatifs à la gare et à ses accès. Les effets environnementaux de cet éventuel développement de l'urbanisation seront donc traités dans le cadre des études d'impacts de la (ou des) ZAC qui seraient créées, de même que leurs effets cumulés avec les projets objet de l'enquête.

Sur la modélisation acoustique :
Elle a été réalisée pour l'analyse des niveaux de bruit routiers prévisionnels à l'horizon 2050. Elle conclut à l'absence de dépassement du seuil admissible 60dB(A) pour l'avenue de la gare et à une augmentation du niveau de bruit

limitée à 1,5dB(A) pour la RD 3 réaménagée, augmentation considérée comme non significative au titre de la réglementation.

Sur la qualité de l'air :
L'étude d'impact présente une modélisation pour les différents polluants à l'horizon 2040. Cette hypothèse est plus pénalisante que celle qui s'appuierait sur l'échéance 2020. La modélisation conclut à un très faible impact global mesuré à l'horizon 2040 et seul le paramètre des PM2.5 dépasse l'objectif de qualité sans toutefois que ce dépassement soit aggravé par rapport à la situation actuelle. Il n'est donc pas retenu d'intégrer une nouvelle modélisation à l'horizon 2020 qui n'améliorerait pas l'information du public en la matière.

5.3 AVIS EXPRIMES DANS LE CADRE DES PROCEDURES DE MISE EN COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME :

Ces avis ont été synthétisés dans le procès verbal de la réunion des personnes publiques associées (PPA) qui s'est tenue en préfecture le 16 novembre 2016. Les adaptations nécessaires à la mise en compatibilité du PLU de Manduel ont été considérées comme mineures. Il a été précisé que l'aménagement du débouché de la voie nouvelle sur la RD3 constituait un aménagement du carrefour existant.

6 - EXAMEN ET ANALYSE DES OBSERVATIONS ET DE LA REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

Les observations du public et de la commission d'enquête ont été regroupées par thème dans le procès verbal de synthèse transmis au MO le 23 mars 2017.

Les observations complètes sont reprises par le MO et des réponses et compléments sont apportés suivant les thématiques.

6.1 Observations de la commission d'enquête

CE1 - Pollution liée à un carrefour à feu

Etude d'impact : la réalisation d'un carrefour à feux induit-elle une aggravation des effets liés à la circulation routière en matière de nuisances sonores et de qualité de l'air ?

Réponse du Maitre d'ouvrage

En matière de nuisances sonores et de qualité de l'air, les éléments dimensionnant qui permettent de définir les effets sont principalement :

- le trafic,
- la vitesse,
- la répartition véhicules légers/poids lourds (VL/PL),
- le parc automobile.

Les méthodologies de définition du niveau acoustique et des émissions de polluants dans l'air des voies routières sont régies par un cadre réglementaire précis et renforcé par les notes du SETRA (service d'études techniques des routes et autoroutes). Cet ensemble documentaire, qui sert de base à chaque maître d'ouvrage pour définir les prévisions de trafic et les effets induits sur le bruit et la qualité de l'air, ne fait pas état de différence sur les effets produits selon le type de

carrefour routier. La réalisation d'un carrefour à feux ne représente donc pas un élément qui altère ou améliore de façon significative le niveau sonore et la pollution de l'air.

L'étude d'impact présente dans l'état initial, le trafic, le niveau de bruit et la qualité de l'air actuels sur le périmètre de réflexion existant. Cela est notamment illustré sous forme de cartographies pour chaque thématique où se distinguent les principales voies routières présentes : RD 3 et RD 999. Une étude des prévisions de trafic à différents horizons (2020, 2040, 2050) a permis de définir les effets sur le bruit et sur la qualité de l'air, en s'appuyant sur des modèles mathématiques reconnus. Ces éléments sont présentés dans le dossier d'étude d'impact aux paragraphes 7.5.10 et 7.5.12.

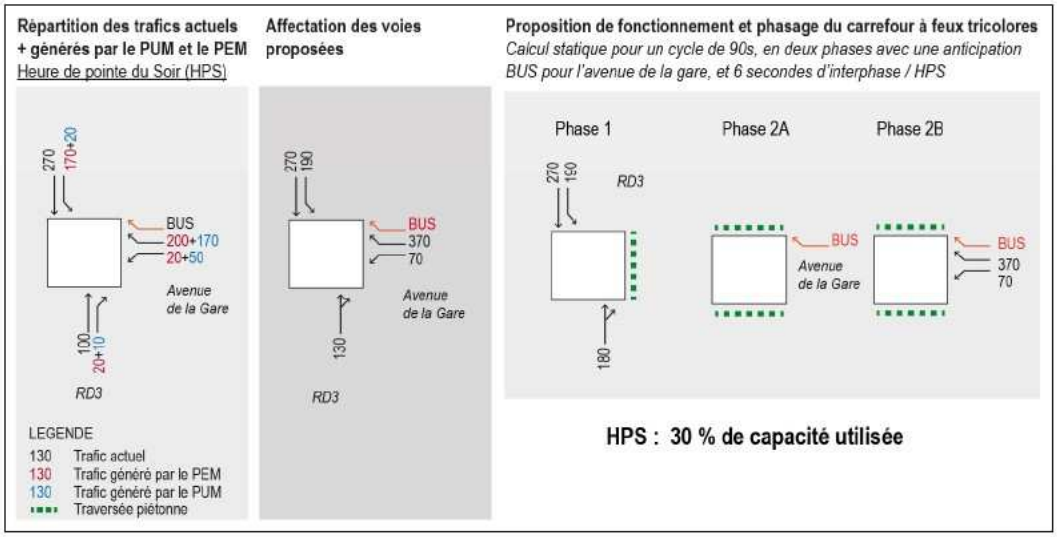
De manière générale, les conclusions démontrent l'absence d'effet notable du projet sur le bruit et la qualité de l'air.

Explications détaillées du choix d'un carrefour giratoire :

CARREFOUR RD3 ET AVENUE DE LA GARE
Il est proposé de réguler ce carrefour par des feux tricolores afin de :

- Donner un caractère moins routier à la RD 3 qui prend un rôle plus urbain situé entre les deux communes voisines.
- Créer des traversées de la RD3 sécurisés pour les piétons et les cyclistes.

En effet, pour tirer profit de la liaison TER renforcée entre la future gare TGV et Nîmes Centre, il est essentiel que les modes actifs puissent s'y rendre sans contrainte et sur une infrastructure adaptée à tous les usagers.
Le carrefour fonctionne ainsi avec 2 phases de feux, intégrant des demi-phases d'anticipations pour le passage des bus. La demi-phase BUS se déclenche uniquement lorsqu'un bus se présente sur un couloir (par une boucle de détection, ou un matériel embarqué).
Cela permet au bus de s'insérer sur la RD3 avant les voitures.



Lors d'études préalables en 2015, l'écoulement des flux par un carrefour giratoire avait été évalué et écarté.

Le CEREMA dans son guide des carrefours urbains précise que la capacité des giratoires est assez forte : un giratoire courant (chaussée annulaire de 7 à 8 m de large, entrée et sorties de 3 à 4 m) supporte sans problème 1 500 véhicules / heure en trafic total entrant.
Il stipule également que l'emploi du giratoire aux intersections, où le trafic voie principale / voie secondaire est très déséquilibré, ne correspond pas à une logique de fluidité sur l'axe principal, et peut entraîner des dysfonctionnements. Pour un giratoire à 4 branches, on peut considérer que les trafics sont déséquilibrés lorsque le trafic secondaire est inférieur à 20% du trafic principal. En tout état de cause, si le trafic principal est supérieur à 10 fois le trafic secondaire, le giratoire n'est vraisemblablement pas la solution.

Dans l'hypothèse de travail ci-dessus de 2015, le trafic entrant était estimé à 1 475 véhicules / heure sur trois branches, avec un flux déséquilibré entraînant des difficultés d'écoulement pour la branche RD3 Sud (insertion difficile face au flux dominant venant du Nord et sortant avenue de la gare.
L'hypothèse de trafic lié à la nouvelle gare pour l'horizon 2020/2025 a été revue à la baisse par SNCF Réseau depuis cette analyse, avec un trafic total entrant d'environ 1 000 véhicules / heure pour un carrefour à 3 branches. Cependant, le flux de la branche RD3 sud est toujours nettement inférieur aux flux de l'avenue de la gare et de la RD3 Nord=>avenue de la gare (à environ 22% du flux principal).

ENJEUX DE L'INSERTION DES MODES ACTIFS DANS LE CARREFOUR
Notons la volonté de Nîmes Métropole de relier les deux bourgs de Redessan et de Manduel à la gare avec :
- L'intégration d'une voie verte (piétons + cycles) le long de la RD3 dans le projet de réaménagement de l'axe,
- L'emprunt certain de cette nouvelle voie verte par les collégiens redessanais,
- L'aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle et de trottoirs le long de la nouvelle avenue de la Gare,
- L'emprunt certain de cette nouvelle piste cyclable par les pendulaires manduellois et redessanais se rendant à la gare TER/TGV dans leurs déplacements vers Nîmes,
- La proximité de la véloroute LGV aménagée par Oc'Via dans le cadre des travaux permettant de rejoindre la RD3 à son croisement avec la RD403 au sud du périmètre d'étude.
Le carrefour à feux permettra de protéger les traversées piétons et vélos.

Sur ce point le CEREMA souligne que :
Le carrefour à feux permet de gérer la traversée des piétons en fonction de leurs difficultés de traversées, de la densité du trafic automobile, en adaptant les mesures suivantes selon le contexte :

- traversée en un seul temps des piétons ;
- phase spécifique pour les traversées piétonnes ;
- aménagements des traversées piétonnes (passages piétons sur toutes les branches du carrefour et refuge central avec îlot de protection).

ENJEUX DE L'AMENAGEMENT ET LA CONSOMMATION DE L'ESPACE
Le carrefour à feux tel qu'il a été dimensionné dans les études de maîtrise d'œuvre urbaine a l'avantage d'être plus compacte qu'un carrefour giratoire. Il permet de

maîtriser l'impact foncier, économique et sur le milieu naturel des abords des nouveaux aménagements.
A cet effet notons que pour l'insertion d'un giratoire, la RD3 nécessiterait d'être dévoyée vers l'est et éloignée du collège, afin d'aménager des entrées de giratoire dans une configuration acceptable pour que l'axe de chaque branche se dirige vers l'îlot central.
De plus, le carrefour à feux permet d'introduire un nouveau vocabulaire urbain qui s'inscrira naturellement dans le futur projet urbain, avec une avenue de la Gare jalonnée d'intersections vers les îlots d'urbanisation.
Enfin, il est envisagé à terme de requalifier la RD3, de réduire sa limitation de vitesse. Le carrefour à feux s'inscrit naturellement dans la requalification urbaine : moins consommateur d'espaces, traversées piétonnes et cyclistes protégées plus lisibles qu'un carrefour giratoire.

ENJEUX DE L'INSERTION DES BUS DE RABATTEMENT
Le carrefour à feux permet d'intégrer soit des couloirs bus d'approche facilitant ainsi leur circulation et leur donnant une priorité, soit une activation du feu vert par un système embarqué dans le bus. Si cet enjeu n'est pas évident dans le contexte actuel de la desserte des transports publics du secteur, il est important d'anticiper sur l'évolution d'offre à l'arrivée des nouveaux services TER/TGV, ainsi que la desserte des nouvelles activités le long de l'avenue de la gare.

ENJEUX DE L'EVOLUTIVITE
Grâce à la possibilité de faire évoluer les temps de vert, le carrefour à feux est plus évolutif que le giratoire, plus facilement adaptable aux flux déséquilibrés tout en étant plus compact en termes de consommation d'espace.
Par ailleurs, le carrefour à feux esquissé dans le projet comprend deux voies en entrée sur chaque branche, ce qui est nettement supérieur au besoin d'écoulement des trafics de l'horizon 2020/2025 (capacité utilisée de 30% seulement), pour anticiper la montée en puissance des trafics dans le cadre du futur pôle d'activité.

<u>Commentaires de la commission d'enquête</u>

La commission prend acte des éléments techniques ayant conduit à éliminer l'hypothèse de la réalisation d'un carrefour giratoire (consommation d'emprise foncière, fluidité du trafic et sécurité de l'insertion des modes doux).

Elle note que l'impact environnemental de ce carrefour (bruit et polluant) a été analysé suivant une méthodologie réglementaire renforcée par les notes du SETRA qui conclut qu'il n'y a pas de différence sur les effets produits selon le type de carrefour routier.

CE2 - Delta estimation coût entre 2 documents

Le coût de l'assainissement (avenue de la gare) en faveur de l'environnement fait apparaître une différence de 25 000€ HT entre les montants exposés p 11 (pièce D du dossier « Avenue de la gare » code expropriation) et p 399 de l'étude d'impact. D'où provient cette différence ?

<u>Réponse du Maitre d'ouvrage</u>

Au moment du dépôt du dossier de DUP, les études techniques étaient au stade AVP pour l'avenue de la gare et au stade études préliminaires pour l'aménagement mode doux de la RD3.

Le montant des travaux doit être affiné, et a fait l'objet d'arrondissement lors de la constitution du dossier de DUP, afin de simplifier la lecture, ce qui explique les différences de montant observées entre les pièces D et E.
Ces montants incluent les estimations faites pour la RD3.

Détail des travaux :

- Avenue de la gare : 10 000 000 €HT
- RD3 : 2 000 000
- Franchissement RD3 voie ferrée fret : 160 000 €
- Franchissement RD3 voie ferrée TER : 900 000 €
- Frais ferroviaires : 300 000 €HT

Soit un total de 13 360 000 €, répartis selon les postes suivants :

Aménagements paysagers	2 000 000 €
Gestion des eaux pluviales	500 000 €
Terrassements	2 900 000 €
Aménagements de surface	3 250 000 €
Réseaux Mobilier Eclairage Equipements sécurité	3 000 000 €
Ouvrages d'art et frais ferroviaires	1 360 000 €
Divers	350 000 €
Total travaux	13 360 000 €

Les montants non arrondis auraient été :

Aménagements paysagers	2 233 500 €
Gestion des eaux pluviales	475 000 €

P11 Pièce D – Notice complémentaire code expropriation

4 APPRECIATION SOMMAIRE DES DEPENSES

Le coût du projet est estimé à environ 14,5 M € comprenant les éléments suivants :

Acquisitions foncières		800 000 €
Mesures en faveur de l'environnement	Espèces protégées	300 000 €
	Compensations agricoles	40 000 €
	Archéologie préventive	25 000 €
	Aménagements paysagers (travaux)	2 000 000
	Gestion des eaux pluviales (travaux)	500 000 €
Terrassements		2 900 000 €
Aménagements de surface		3 250 000 €
Réseaux, Mobilier, Eclairage, Equipements de sécurité		3 00 000 €
Ouvrages d'art et frais ferroviaires		1 360 000 €
Divers		350 000 €
Total		***14 525 000 €***

P399 Pièce E – Etude d'impact

9.1 COÛTS DES MESURES ISSUS DES ETUDES TECHNIQUES

Projets		Coût des mesures en faveur de l'environnement (€ HT)		TOTAL (€ HT)
		Assainissement	Paysages et espaces verts	
Gare nouvelle		2 300 000 (Eaux pluviales) 120 000 (Eaux usées)	1 100 000	3 520 000
Voiries	Avenue de la gare	425 000 (création de noues)	2 000 000	2 425 000
	RD3	45 000	233 500	278 500
TOTAL (€ HT)		4 449 000	6 839 317	11 288 317

Tableau 85 : Coûts de mesures proposées pour éviter, réduire ou compenser les effets du projet

Commentaires de la commission d'enquête

Les montants portés dans ces tableaux correspondent à des évaluations au stade de l'avant projet, par ailleurs arrondis. Ils seront précisés dans le cadre des engagements de travaux.

CE3 - Montant estimé de l'aménagement de la RD3 et engagement financier des parties

Le projet d'aménagement du mode doux le long de l'axe RD3 ne fait l'objet d'aucun chiffrage du coût des travaux à réaliser, et, a fortiori, d'aucun engagement financier pour la réalisation des travaux pour lesquels une nouvelle convention, précisant le rôle de chaque partie, sera ultérieurement établie. Quel est le montant estimé de cette opération ?

CE4 - Montant estimé de l'aménagement de la RD3 et engagement financier des parties

L'autorisation de programme de 40 505 624€ votée par l'agglomération en séance du 10 novembre 2015 et concernant le projet urbain multimodal de Nîmes Métropole LGV (devenu Magna Porta) sera-t-elle utilisée pour le démarrage effectif des travaux de voirie, y compris le mode doux de la RD 3 ?

Réponse du Maitre d'ouvrage (CE3 et CE4)

Le département du Gard a délégué sa maîtrise d'ouvrage à Nîmes Métropole pour la partie études et procédures administratives du projet.
La maîtrise d'ouvrage des travaux fera l'objet d'une convention ultérieure, comme précisé à l'article 7 de la convention susnommée, qui précisera le rôle de chaque

partie et son financement. Les discussions sont en cours entre le département et la communauté d'agglomération.
Pour l'instant, les études préliminaires, qui ont été menées depuis le dépôt du dossier d'enquête publique au stade AVP pour la partie routière, font apparaître un montant d'aménagement de 3,3M€.
Le financement de l'ensemble des travaux Avenue de la gare et aménagement d'une voie verte le long de la RD3 est largement couvert par l'Autorisation de programme, d'un montant de 40 505 624 €, votée par le conseil communautaire de Nîmes Métropole le 10 novembre 2015.

Commentaires de la commission d'enquête (CE3 et CE4)

La commission d'enquête prend acte que le montant global du projet évalué à 14 525 000 € inclut les 3,3 M€ nécessaires aux réaménagements de la RD3 et que ce montant pourra être engagé au titre de l'autorisation de programme votée par le conseil communautaire, et ce quelles que soient les conventions à venir envisagées avec le Département.

CE 5 - Conformité avec le PDU

Le projet actuel (gare et accès) est-il conforme au PDU de Nîmes Métropole ?

Réponse du Maitre d'ouvrage

Le Plan de Déplacement Urbain actuel de Nîmes Métropole a été élaboré en 2006, et validé le 6 décembre 2007, donc bien avant que ne soit décidé de réaliser une gare TGV à Manduel.
De fait, le PDU actuel ne prend pas en compte le projet de gare et de ses accès.
Pour autant, le projet ne contrevient pas aux orientations de ce document.
Le PDU est actuellement en cours de révision. Les études ont démarré au début de l'année 2017 et son approbation est prévue pour mi-2018. Ce PDU révisé prendra bien évidement en compte le projet de gare et de ses accès.

Commentaires de la commission d'enquête

Dont acte.

CE6 – Quid du projet Magna Porta

Le public fait référence de manière récurrente au projet Magna Porta dont l'impact n'est pas pris en compte dans le programme de travaux présenté en enquête publique.

Réponse du Maitre d'ouvrage

Compte tenu de la situation économique du territoire, Nîmes Métropole souhaite mettre en œuvre des mesures appropriées pour lutter contre les points négatifs identifiés : taux de chômage supérieurs à la moyenne nationale, PIB/habitant inférieur de moitié à celui de l'Ile de France, absence de filière industrielle structurée. A cet effet, Nîmes Métropole a pour intention d'engager, dans le sillage de la nouvelle gare TGV, un travail de mise en œuvre d'un pôle de développement dénommé, MAGNA PORTA. Les objectifs communautaires poursuivis tendent à susciter la création de nouveaux emplois durables.

MAGNA PORTA fait suite à un précédent projet de développement, le PUM (projet urbain multimodal) qui, notamment du fait de l'abandon de sa dimension habitat, doit être totalement refondu.
Ainsi, le périmètre de réflexion du nouveau projet n'est pas encore arrêté. Les réflexions sont actuellement en cours sur la définition de son périmètre d'implantation, sa programmation ou encore son calendrier.
Il convient d'ailleurs de préciser que la ZAD constituée aux abords de l'avenue de la gare a vocation unique à lutter contre les mouvements spéculatifs ; elle ne préfigure pas les limites du futur pôle de développement économique qui seront travaillées sur la base des contenus privilégiés au sein de la (ou les) future(s) ZAC consacrée(s) à MAGNA PORTA.
De nombreux points sont toujours en discussion.
Tout d'abord au plan macro-économique :

- Nîmes Métropole a besoin de négocier avec la nouvelle Région Occitanie l'inscription de MAGNA PORTA dans le nouveau SRDEII (Schéma Régional de Développement Economique, d'Innovation et d'Internationalisation), procédure imposée par la Loi du 7 août 2015 (Loi NOTRe). Cette négociation est un préalable avant de pouvoir arrêter un contenu au projet qui ne soit pas en concurrence avec d'autres initiatives soutenues par la Région.
- Nîmes Métropole doit inscrire la stratégie MAGNA PORTA dans la clause de revoyure du CPER 2014-2020, notamment pour trouver les partenariats indispensables à la bonne réussite du projet. Le dossier concernant la clause de revoyure a été adressée à la Région en décembre 2016
- Tous ces éléments de négociation ne peuvent de toute évidence être corrélés directement avec la réalisation de la gare TGV et de sa voie de desserte.

Ensuite sur le plan micro-économique, Nîmes Métropole doit travailler le contenu de son projet économique.

Ainsi, il apparait que la nouvelle gare TGV et ses voies de desserte ont leur propre fonctionnement, indépendant d'une quelconque zone économique, et que cette zone économique dont les contours et le contenu ne sont pas arrêtés et qui répond à ses propres logiques et à son propre calendrier, ne peut constituer avec la gare et ses voies un ensemble indissociable devant être intégré dans le même programme de travaux.

Lors du dépôt des dossiers de la gare et de ses voies de desserte, les éléments connus du projet porté par Nîmes Métropole ont néanmoins été intégrés dans le chapitre 12 de l'étude d'impact intitulé « conséquences prévisibles des projets sur le développement éventuel de l'urbanisation ».
Enfin, une fois défini, le « projet Magna Porta » fera l'objet de différentes procédures d'autorisations qui intégreront, au titre de l'évaluation environnementale, les effets cumulés de la gare nouvelle et ses voiries.

<u>Commentaires de la commission d'enquête</u>

Les éléments apportés par le MO permettent de lever l'ambigüité quant à l'imbrication de ce projet avec l'enquête en cours notamment en matière de calendrier de mise en œuvre, d'emprise foncière prévisible et d'impact environnemental. La commission regrette que ces éléments n'aient pas été

présentés dans des termes aussi précis dans le dossier mis à disposition au public. La connaissance de ces éléments aurait permis de limiter les remises en cause du projet global de la gare nouvelle du fait de son association avec Magna Porta.

CE7 - Avis de la CDPENAF

L'avis de la CDPENAF sur la consommation des espaces agricoles ne figure pas au dossier. Quelles en sont les raisons ?

Réponse du Maitre d'ouvrage

Cf. courrier de la DDTM en ***annexe g***

Commentaires de la commission d'enquête

Un courrier de la DDTM joint en annexe g apporte la réponse à ce questionnement sur l'aspect réglementaire de cette procédure.

CE8 - Emplacement est de la voie verte, franchissement de la RD3 avec une passerelle, coût des aménagements

De nombreuses observations du public soulignent que les modes de déplacement doux sont situés en partie Est de la RD3, incitant naturellement les usagers venant de Redessan à franchir cette voie bien avant le carrefour à feu. Un moyen de franchissement sécurisé de type passerelle pourrait être envisagé. Cette solution a t- elle été étudiée et quel en serait le coût ?

Réponse du Maitre d'ouvrage

Le positionnement de la passerelle à l'ouest de la RD3 a été étudié sommairement et a été écarté en raison des surcoûts, liés notamment :

- à la présence d'ouvrages ferroviaires sur la ligne Tarascon-Sète : des poteaux caténaires avec ancrage sont très proches de l'ouvrage côté Ouest alors que côté Est ils sont plus distants
- de l'absence de mise en place de culée béton côté ouest, alors qu'elle a été réalisée côté est sur la tranchée couverte de la voie fret : au niveau de la tranchée couverte du CNM il a été prévu des parois-moulées côté Est qui présentent un corbeau d'appui pour une potentielle dalle de frottement.
- d'habitations côté ouest.

Intersection avec la Voie Tarascon-Sète

Afin de limiter les contraintes d'exploitation (dépose des protections caténaires existantes entre autre) et les contraintes techniques que pourrait engendrer la réalisation d'un ouvrage directement adjacent à l'ouvrage existant (justification au séisme notamment), il parait plus pertinent de réaliser un ouvrage indépendant de l'ouvrage existant. Cet ouvrage doit être réalisé à une distance suffisante pour qu'il n'existe pas d'interaction entre les deux structures et qu'il ne soit pas nécessaire de venir toucher à l'ouvrage existant et à ses protections caténaires. Le nouvel ouvrage Nord pourrait alors être réalisé à une distance de l'ordre de 1.50m environ de l'ouvrage existant (pour permettre les inspections et laisser un jeu suffisant pour la

réalisation du nouvel ouvrage) et serait muni de ses propres protections caténaires des deux côtés de l'ouvrage.

Photo aérienne intersection RD3 ligne Tarascon-Sète

Caténaires avec ancrages côté Ouest

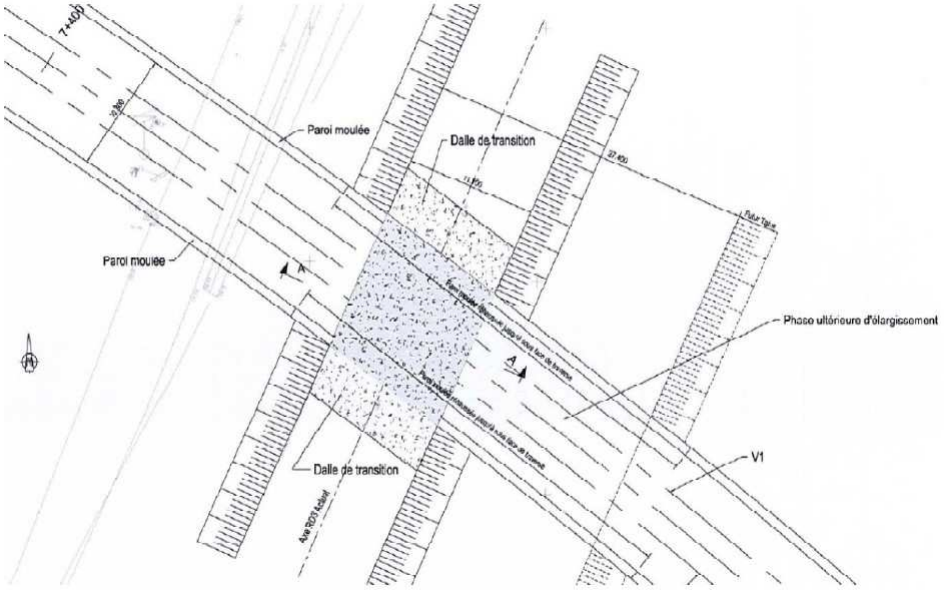
Les poteaux caténaires de la voie ferrée sont très proches de l'ouvrage existant côté Ouest alors que côté Est ils sont relativement plus éloignés de l'ouvrage. De plus ce sont des poteaux avec ancrage, donc compliqués à déplacer tant au niveau du massif que de la ligne aérienne.

<u>Intersection avec la voie ferrée fret en tranchée</u>

Photo aérienne RD3 – Voies ferrées Tarascon-Sète et tranchée fret

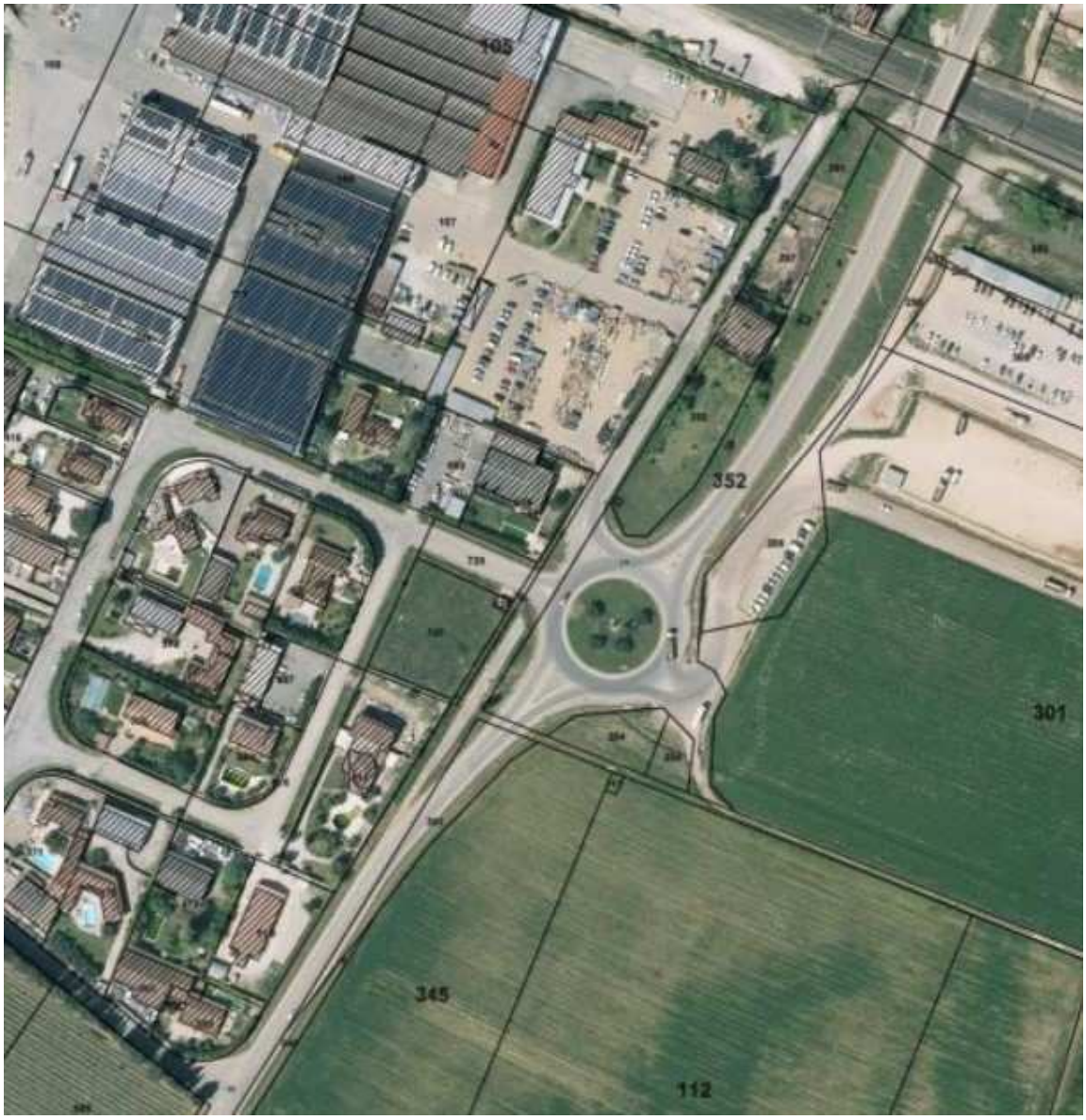
Photo ouvrage CNM côté sud-est

Ces photos montrent que l'ouvrage de CNM présente :
- côté Est des parois moulées butonnées en tête dont l'arase supérieure correspond au niveau supérieur de la longrine d'ancrage des dispositifs de retenue de l'ouvrage de la RD3 et dont la longueur à ce niveau est relativement importante,
- toujours côté Est, le long de la paroi moulée de la tranchée couverte, des corbeaux d'appui avec des attentes de ferraillage comme pour accueillir une future dalle de transition (cf. photo 1 où on distingue au loin ce corbeau et ces armatures et photo 3 en bas à gauche).
- côté Ouest des parois moulées non butonnées en tête dont l'arase supérieure correspond au niveau supérieur de la longrine d'ancrage des dispositifs de retenue de l'ouvrage de la RD3 et dont la longueur à ce niveau est relativement faible, La conception de l'ouvrage de CNM a été prévue avec la possibilité d'un élargissement potentiel ultérieur côté Est.



Vue en plan de la tranchée couverte du CNM – Extrait de plan niveau APD5

<u>Proximité des habitations</u>
Il existe des habitations proches de la voie côté Ouest le long du tracé alors que côté Est ne se trouvent que des champs.



Extrait Géoportail - Données cartographiques : IGN CRIGE PACA FEDER

Le profil pressenti pour la voie verte – espace végétalisé séparant les modes doux de la voirie / voie verte / fossé - nécessite une emprise d'environ 12m de large, qui ne peut être contenu côté ouest sans venir empiéter sur les parcelles des habitations. Idem pour l'élargissement du remblai au niveau du pont enjambant la voie Tarascon-Sète qui viendrait empiéter lourdement sur une habitation existante.

Extrait Géoportail - Données cartographiques : IGN CRIGE PACA FEDER

De plus, la poursuite des études techniques sur le volet hydraulique a révélé de fortes contraintes difficilement gérables côté ouest.

Les aménagements prévus au niveau de la RD3 ne vont pas entrainer une augmentation des surfaces imperméabilisées (la piste cyclable et la bande végétalisée resteront perméables). Toutefois, à l'état actuel les eaux pluviales sont rejetées aux fossés et le débit de fuite n'est pas régulé. Ainsi, dans le cadre du projet, la police de l'eau (DDTM) a indiqué que le projet devra compenser les surfaces déjà imperméabilisées (1/2 voirie automobile) et connectées aux ouvrages de gestion des eaux pluviales, même si le projet ne crée pas de surfaces imperméabilisées supplémentaires.

Ainsi, les dispositifs de stockage en fossé étant impossibles au niveau des parties en remblai, de larges de noues devront être mises en place, dont une d'environ 720m² au sud des voies ferrées qui impacterait lourdement les habitations en place.

Surcoût de la mise en place d'une voie verte côte ouest

Le coût de réalisation de voie verte côté ouest n'a pas été étudié précisément, mais on peut évaluer sommairement les surcoûts :

- Déplacement des ouvrages caténaires côté ouest : 500 000 € + frais ferroviaires (ligne en service)
- Création d'une structure porteuse côté ouest au niveau du CNM : 800 000 €+ frais ferroviaires (ligne en service)
- Expropriation des habitations côté ouest : 600 000€.

L'allongement de parcours en utilisant les voies sécurisées au lieu de passer dans la zone du Fumérian est d'environ 120m, soit depuis le rond-point du supermarché Casino un allongement de trajet de 9% (et donc encore moins depuis les

habitations). Ce qui devrait être largement compensé par le confort d'utilisation d'une voie verte protégée du trafic routier.
La réalisation d'une parcelle de franchissement au-dessus de la RD3 n'a donc pas été étudiée.

Flux aménagements routiers à l'horizon 2021

L'aménagement modes doux, côté est du futur carrefour giratoire de la déviation de la RD999 et de la RD3, devra être étudié attentivement par le CD30, afin qu'à terme, lorsque sera réalisé le tronçon B de la RD999 (entre la RD3 et Jonquières), cette voie verte soit toujours sécurisée pour ses usagers.

Commentaires de la commission d'enquête

La commission prend acte que la réalisation d'un mode de déplacement doux à l'ouest de la RD3 comporte de nombreuses contraintes techniques, foncières et environnementales occasionnant d'importants surcoûts. Néanmoins la CE regrette que la réalisation d'une passerelle de franchissement de la RD3 située entre le collège et la voie ferrée n'ait pas été étudiée. Compte tenu de la fréquentation du mode de déplacement doux par les collégiens cet ouvrage favoriserait ce franchissement, au plus court, avant le carrefour à feu pour se rendre au collège sans rebroussement. Cette variante constitue un élément de sécurité supplémentaire pour les utilisateurs.

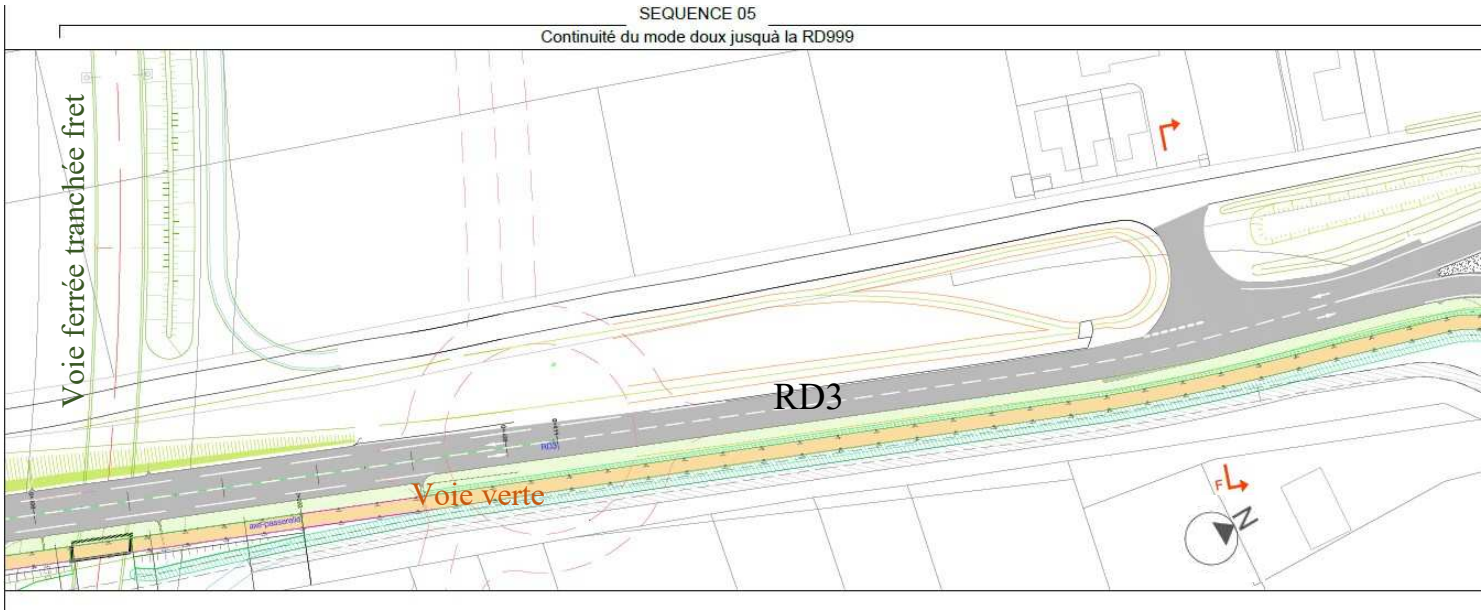
CE9	Calendrier des travaux avec ceux du département

Le calendrier des travaux relatif aux voies d'accès a-t-il été défini de manière concerté avec le Département pour ce qui est du raccordement à la future déviation de la RD999 dans le village de Redessan ?

Réponse du Maitre d'ouvrage

Les services du CD30 ont été rencontrés à plusieurs reprises par les équipes de Nîmes Métropole dans le cadre des études relatives à l'aménagement en mode doux de la RD3.
Lors de ces réunions, les calendriers des aménagements des maîtres d'ouvrage ont été évoqués afin de coordonner les opérations.
Ainsi, le CD30 s'est fixé en priorité la réalisation du tronçon ouest (dit tronçon A) de la déviation de la RD999 de Redessan (à l'ouest de la RD3, plan projet ci-dessous).

Sur ce tronçon sera traité en priorité le carrefour giratoire à l'intersection de la RD3 et de cette future déviation.
Les études de définition de ce giratoire n'étant pas encore assez avancées, Nîmes Métropole a pour l'instant dessiné une voie verte rectiligne à l'emplacement de ce futur carrefour (qui apparait en pointillés rouge dans le plan ci-dessous). Les études des 2 projets, voie verte et giratoire, devront donc converger pour que la voie verte soit intégrée au futur giratoire.



<u>Commentaires de la commission d'enquête</u>

Dont acte.
Les services du Département et de Nîmes métropole se coordonnent pour réaliser le franchissement du giratoire par le mode doux. La CE note que ce raccordement n'est pas encore défini.

6.2 Observations du public

Q1 - Emplacement est de la voie verte (CE8)

M. ''illisible'' (Obs5 registre Manduel)
Quant est-il de la sécurité des collégiens qui empruntent la route pour aller au collège, piéton ou cycliste. La passerelle sera du côté opposé.

Q2 - Emplacement est de la voie verte (CE8)

FAMILLE KISTER MUSSA- PERETTO
Nous sommes les parents inquiets de 2 collégiennes scolarisées à Manduel le projet de circulation autour de la nouvelle gare et du collège nous interpelle... en effet la passerelle pensée pour permettre aux enfants d'aller ou revenir du collège Redessan/Manduel nous semble positionnée en droit du bon sens les enfants devront traverser 2 axes dangereux en positionnant de l'autre cote du pont il n y en aurait plus qu' un... merci de prendre en compte nos inquiétudes et modifier s il vous plait la conception de cette voie de circulation douce.

Q3 - Emplacement est de la voie verte (CE8)

Sylvie Catel
Suite à l'enquête publique concernant l'aménagement des voies d'accès à la nouvelle gare, je vous demande de prendre en considération la circulation en mode "doux" des élèves du collège Via Domitia .En effet le collège est situé à proximité de la future gare et il est important que leur sécurité soit assurée . Je m'associe au courrier émis par l'association des parents d'élèves du collège adressé en parallèle.
Merci de prendre ma demande en considération.

Q4 - Emplacement est de la voie verte (CE8)

Aline Duret
Je m'interroge sur les travaux qui seront faits pour accéder à la gare TGV de Manduel, une passerelle doit passer au dessus des voies à l'est de la RD3 alors que le collègue de Manduel-Redessan se situe à l'ouest de la RD3. Le trajet que les collégiens devront emprunter à pieds ou à vélo sera donc plus long que le trajet actuel et ils devront côtoyer un surplus de voitures de passagers du TGV.
Il serait bon que ce problème soit pris en compte avant les travaux.

Q5 - Emplacement est de la voie verte (CE8)

Laurent SAUD 30129 Redessan
Je vous interpelle pour dénoncer la non prise en compte de la sécurité des élèves piétons et cyclistes qui doivent emprunter matin et après-midi à partir de Redessan la RD3 pour accéder au collège via Domitia de Manduel.
Les maitres d'œuvre du projet se préoccupent plus de la voie d'accès à la nouvelle gare que de la voie d'accès au collège.
Des incidents ont déjà eu lieu sur ce trajet mais heureusement sans gravité à ce jour.
Un camion a touché très légèrement le guidon d'un scooter d'une jeune fille qui se rendait au collège. (Pour cette fois plus de peur que de mal)
Certains enfants prennent des risques (ce sont des adolescents) en étant peu vigilant sur ce passage étroit et non sécurisé.
La responsabilité des élus et des principaux acteurs de ce projet est de protéger les enfants des communes de Manduel et Redessan qui se rendent dans leur collège.

Je souhaite, comme une majeure partie des habitants de Redessan et Manduel, que vous réalisiez les travaux nécessaires à la protection des enfants piétons et cyclistes sur le tronçon de la RD3 permettant d'accéder au collège de Manduel.
Au regard des millions d'euros investis dans les nouvelles lignes LGV et gare, nous n'avons pas le droit de négliger la sécurité des enfants qui croiseront régulièrement les automobilistes pressés de trouver un train au départ.
Les quelques mesures proposées à ce jour sont un bon début mais qui reste très insuffisant. En effet, les aménagements prévus obligeront les enfants à prendre des risques en traversant la RD3. Les deux côtés doivent être entièrement sécurisés (signalisation au sol et barrières de protection et ....)
Monsieur le Président, merci de tenir compte des avis de dizaines de familles (soutenues par les élus locaux) et de leurs enfants concernés au premier chef par un aménagement vital et peu couteux en rapport aux sommes investies dans la gare, ligne LGV et autres accès routiers.

Q6 - Emplacement est de la voie verte (CE8)

Nathalie Vidal
Ma remarque porte sur l'accès piéton Redessan-gare.
Les collégiens de Redessan qui pourraient l'emprunter se verront obligés, une fois les voies franchies, de couper la seule voie routière menant à la gare.
En effet le collège est situé de l'autre côte et le futur est trajet est plus long que l'actuel.
Je suppose que tout un dispositif (passage piéton sécurisé etc...) est prévu toutefois il faut se rappeler que les jeunes collégiens n'aiment pas les contraintes et se sentent invincibles.
Pour moi le positionnement de ce cheminement présente un risque d'accident important; en le plaçant côte collège on évitera les traversées intempestives.

Réponse du Maitre d'ouvrage

Observations Q1, Q2, Q3, Q4, Q5 et Q6 : cf. réponse apportée à l'observation CE8.

Commentaires de la commission d'enquête

Se reporter aux commentaires de l'observation CE8

Q7 - Marc Delfau

Voir contribution détaillée jointe en annexe. (6 pages)

- Emplacement est de la voie verte (CE8)
- Prise en compte de la déviation de la RD999
- Liaison avec la vélo route CNM
- Positionnement de la voie cycle avec l'avenue
- Pollution liée à un carrefour à feu (CE1)
- Utilité d'une piste cyclable pour la gare – Absence de lien vers Nîmes et Beaucaire
- Choix des variantes

Réponse du Maitre d'ouvrage

- Les extraits du courrier concernant le projet des voies d'accès à la future gare Nîmes-Manduel-Redessan ont été reproduits ci-dessous et les réponses apportées par thématiques :

  « A) Prenons l'exemple de la voie d'accès à la gare, dans son ensemble, du rond point de Casino (intersection actuelle de la RD3 et de la RD999) au pont qui enjambe d'ores et déjà la voie de fret.

  En premier lieu, on peut constater que sa définition s'effectue dans un contexte de réflexion qui néglige volontairement les éléments d'environnement. Ainsi, rien dans le document ne mentionne la présence de la déviation de la RD999 prévue depuis des années pour contourner les villages de Redessan et de Jonquières. Or, cette déviation a fait l'objet d'une DUP, au titre de laquelle l'ensemble des terrains concernés ont été acquis. Les finances du Département sont aujourd'hui telles que le projet n'avance pas. Il n'en reste pas moins que ce chantier est indispensable pour irriguer la gare. Sur le plan d'enquête parcellaire, cette future déviation apparaît en pointillés, mais son impact est indétectable dans les autres documents du projet. .../... »

Réponse du Maitre d'ouvrage

- Cf. réponse question CE9

Commentaires de la commission d'enquête

Cf CE9

« .../... Les analyses de trafic prévu à l'horizon 2020 et 2040 représentent aussi le trafic sur un schéma excluant l'aménagement de la RD999. Cette analyse prévoit un trafic sur la RD999 dans le village de Redessan (sur le segment compris entre le rond point de Casino et le rond point de l'ancienne gare de Manduel), de plus de 20.000 véhicules/jour dans une portion bordée d'habitations. Cette situation conduira inévitablement à l'aménagement de la déviation. .../... »

Réponse du Maitre d'ouvrage

- Les analyses de trafic à l'horizon 2020 estiment le trafic sur le tronçon ouest de la RD 999 en Heure de Pointe du Soir (créneau retenu comme dimmensionnant pour les voiries) à 1880 véhicules dans les 2 sens confondus. Le profil de la départementale est donc encore adapté.

  Les hypothèses retenues à l'horizon 2040 permettent d'estimer le trafic sur ce tronçon à 2000 véhicules, les 2 sens confondus. C'est un seuil où la voie actuelle pourrait encore accepter ce trafic mais serait fortement encombrée, et où un gabarit à 2x2 voie est adapté.
  Ce qui laisse le temps au département de s'organiser pour réaliser les travaux dans des temps tout à fait acceptables.

Commentaires de la commission d'enquête

Dont acte

« .../...Malgré cela, le dossier ne permet pas de comprendre les positions relatives de la passerelle modes doux sensée être aménagée pour enjamber les deux voies de chemins de fer. Faudra-t-il détruire la passerelle lorsque la RD999 sera déviée ?

La passerelle enjambera-t-elle la future déviation ? Comment et où passera-t-on du réseau routier à la voie "mode doux" ? Rien dans le dossier ne permet de le comprendre, tous les ingrédients sont réunis pour que, le jour de la mise en chantier de la déviation, on soit obligé de détruire la passerelle "mode doux". .../... »

Réponse du Maitre d'ouvrage

- Cf. réponses aux CE8 et CE9.

La « passerelle » au-dessus de la tranchée fret, sera raccordée aux remblais de la voie verte à créer (qui viendra en surépaisseur des remblais existants), et sera distante d'une soixantaine de mètres de l'anneau du giratoire projeté.

Commentaires de la commission d'enquête

La CE note que la question du raccordement au futur giratoire de la déviation de la RD999 n'est pas résolue mais que cet aménagement futur ne semble pas remettre en cause la pérennité de la passerelle au dessus des voies SNCF.
Se reporter également aux commentaires de la CE8 et CE9.

« B) A l'autre extrémité de la voie cyclable, la situation n'est pas mieux étudiée : Lors de la conception du CNM, il a été prévu qu'Oc'VIA réalise une véloroute le long du tracé, permettant de cheminer sur la partie gardoise du contournement sans croiser de routes. Cette route, quoiqu'aujourd'hui incomplète, est une formidable réalisation qui s'inscrit parfaitement dans le Schéma Départemental des Aménagements Cyclables.

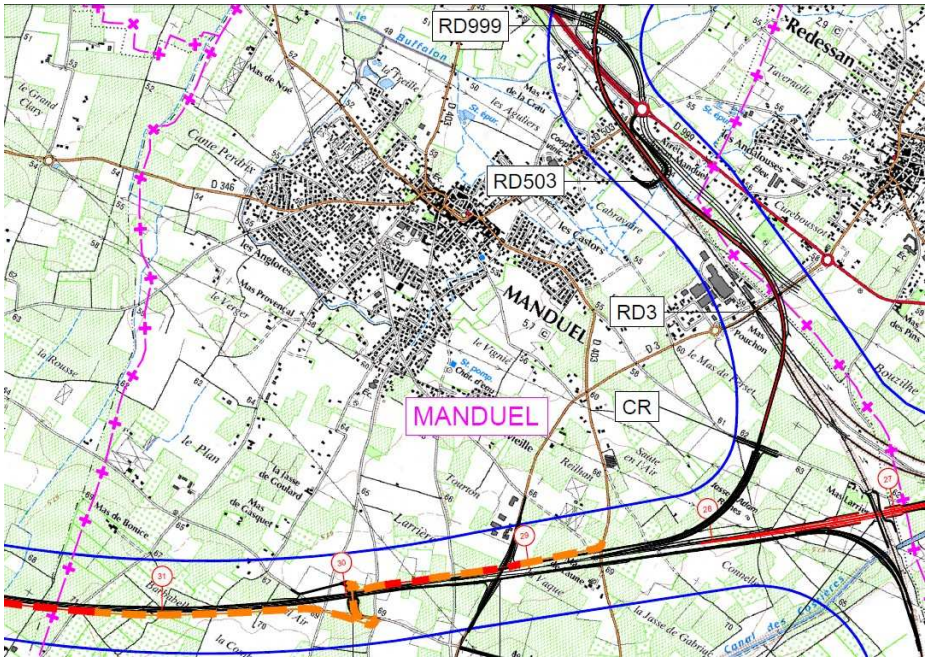
Malheureusement, le projet, tel qu'il est décrit dans les documents d'enquête préalable fait complètement l'impasse sur cette véloroute, qui, elle, n'est pas un projet : on peut aujourd'hui l'emprunter sur plusieurs kilomètres parfaitement aménagés, et au bord desquels de nombreux arbres ont même été plantés. D'une part, aucun plan, aucun schéma, rien dans le dossier d'enquête ne mentionne même l'existence de cette véloroute, mais d'autre part, l'avenue de la gare n'est même pas reliée à la véloroute. La véloroute longe le CNM sur plus de 30 kilomètres, mais ne permet pas d'accéder à la gare sans passer par l'intérieur du village de Manduel. Les deux équipements "voie modes doux" et véloroute ne seront pas reliés. Une étude plus pertinente aurait permis de prolonger l'actuelle véloroute avec la voie cyclable, et proposer au final une voie " mode doux " qui aurait permis de relier Manduel à Garons (puis à terme à Gallargues). Il n'en sera rien, il manquera 800 mètres de piste à l'arrivée à la gare de Manduel.

Cela montre le peu de cas que les instigateurs du projet font de la voie cyclable : elle est là pour faire joli dans le dossier de présentation, mais sa conception est par ailleurs complètement négligée. .../... »

Réponse du Maitre d'ouvrage

- La véloroute a été prise en compte lors des études du projet. C'est la raison pour laquelle, le projet de voie verte du CNM, qui s'arrêtait initialement au collège, a été prolongé jusqu'à l'intersection avec la RD403.

La véloroute peut ainsi être rejointe via l'ancienne route de Campuget, qui avec la réalisation du CNM se retrouve en cul de sac et en rebouclage sur la route de Bellegarde et ne dessert donc plus que quelques habitations et exploitations agricoles.



Extrait plan d'ensemble de la Véloroute – Section courante TOARC 2 – Oc'Via

<u>Commentaires de la commission d'enquête</u>

La continuité de la véloroute n'existe effectivement pas. Son raccordement avec le mode doux de la RD3 pourra s'effectuer naturellement à partir du giratoire D403 via l'ancienne route de Campuget actuellement en cul de sac.

« C) A cet égard, au moment de choisir entre les différentes variantes possibles pour le tracé de l'Avenue de la gare, les concepteurs ont fait preuve de la même négligence. En effet, pour les impacts du tracé, la variante 1 était largement préférable au tracé retenu pour les raisons suivantes :

- Un des arguments retenus pour choisir le tracé actuel consiste à dire que cette avenue aura vocation à terme à être une radiale principale, sur laquelle différentes voies de moindre importance viendront se raccorder. Ainsi donc, il convenait de placer la route au milieu de l'espace à aménager pour pouvoir desservir les deux côtés de la route, nord et sud, à partir de l'unique voie de la gare. Dans ce schéma, la voie cyclable coupera les voies secondaires transverses à chaque carrefour. En implantant la voie cyclable au nord du tracé de la variante 1 plutôt qu'au nord du tracé préféré, on aurait pu éviter les zones de croisement et donc de danger pour les cyclistes et les piétons, ce qui est bien la vocation d'une voie " mode doux " .../... »

<u>Réponse du Maitre d'ouvrage</u>

- L'espace qui sera aménagé à terme n'est pas forcement la zone 1AU actuellement au PLU.

Les travers imaginées se feront au niveau de seuils urbains, dont la typologie sera du type zone partagée.

Commentaires de la commission d'enquête

Cet argumentaire prenant en compte un espace à aménager qui reste à définir peut paraître contradictoire avec celui développé dans le dossier (pièce B, Notice explicative, page 11) qui explicite le choix de la variante en fonction de la configuration de la zone 1AU.

« - Dans l'option retenue, les véhicules chemineront sur la RD3 jusqu'au feu tricolore qui sera aménagé au croisement de la RD3 et de l'avenue de la gare. A cet endroit, les véhicules stationneront dans l'attente du feu vert, avant de tourner à gauche. Nous aurons donc à cet emplacement le seul feu tricolore de l'aménagement complet, le seul feu tricolore entre la sortie de Nîmes et la gare. Or, on sait bien que les feux tricolores sont les endroits où se concentrent les pollutions atmosphériques : les véhicules à l'arrêt d'une part, et lorsqu'ils redémarrent d'autre part vont donc accumuler là un maximum d'émission de polluants. Il se trouve que cet endroit est au droit du collège, précisément devant le terrain de sport sur lequel les collégiens pourront abondamment respirer les gaz d'échappement. .../... »

Réponse du Maitre d'ouvrage

- Cf. réponse à l'observation CE1

Commentaires de la commission d'enquête

Se reporter au commentaire apporté à la CE1

« On peut s'interroger sur le nombre de passagers qui viendront effectivement en vélo à la gare pour venir y prendre un train : seuls ceux qui n'ont pas de bagages pourront l'envisager, d'une part, et seuls ceux qui arriveront de Manduel ou Redessan pourront l'envisager sans risque, d'autre part…. /... »

Réponse du Maitre d'ouvrage

- Donc plutôt un public TER.

« En effet, quoiqu'il arrive, la circulation en vélo sera extrêmement dangereuse dès que l'on aura quitté la piste cyclable. Il n'existe aucune voie sécurisée, ni vers Nîmes, ni vers Jonquières (Beaucaire). Mais on ne s'interrogera pas sur le nombre de collégiens cyclistes qui emprunteront la portion de piste cyclable qui les concerne : ils seront plusieurs dizaines aux horaires d'entrée et de sortie des cours. Sans doute un certain nombre de promeneurs du dimanche pourront aussi être intéressés par ce trajet très sûr (au moins pour la partie déjà aménagée en Véloroute). Cette répartition des cyclistes susceptibles d'emprunter la piste cyclable aurait dû impacter les critères de définition de la voie " modes doux "..../... »

Réponse du Maitre d'ouvrage

- Il existe une voie sécurisée dans Manduel et Redessan.

« D) Mais en faisant la grille de décision pour inventorier les arguments en faveur des différents tracés, les concepteurs du projet on fait un analyse pour le moins surprenante. Voici les paramètres pris en compte pour comparer le Tracé préférentiel et la Variante 1 et pour lesquels les valeurs sont différentes :
…/…
Ce tableau appelle les remarques suivantes :

R1 : la variante 1 est donc moins impactante que le tracé médian
R2 : la variante 1 devrait donc être préférée au tracé médian
R3 : cette info est incohérente avec le contenu du tableau, et dans les faits, la variante 1 n'impacte aucun bâti
R4 : la variante 1 favorise les habitants de Redessan, le tracé médian favorise les habitants de Manduel. Il n'y a pas de raison objective de considérer un avantage d'un coté ou de l'autre
R5 : si la bonne option pour les cyclistes est de traverser au feux plutôt qu'autour du rond point, quel feu est-il prévu à l'endroit du raccordement nord de la voie " mode doux " ?
R6 : affirmer que les carrefours à feux sont plus fluides que les ronds points est hasardeux alors même qu'une expérimentation en cours à Nîmes semble indiquer que la suppression des feux à l'entrée des ronds-points modifie considérablement les performances des ronds-points. Sans préjuger des conclusions de cette étude, argumenter sur une prétendue efficacité des carrefours à feux est hasardeux.
R7 : il est évident que le projet qui entoure la gare nécessitera une remise en cause du PLU. C'est d'ailleurs l'un des objets de cette enquête. Rien n'empêchera donc de définir les zones en fonction du plan d'aménagement prévu.
R8 : si l'on considère d'un bloc l'ensemble de l'espace compris entre les voies de chemin de fer et la RD3, le tracé médian compromet la création d'un espace unique homogène qui serait alors traversé par l'avenue de la gare. La variante 1 laisse libre un espace d'un seul tenant plus vaste, ce qui au final constitue une degré de liberté supplémentaire. Le fait de " perdre " une petite portion d'espace au nord de la variante pourrait aussi être considéré comme l'opportunité de maintenir une zone de sécurité entre la voie de chemin de fer fret et la route. L'un des bénéfices du CNM est d'avoir permis d'éloigner des habitations les matières dangereuses qui voyagent dans les citernes. Est-il vraiment pertinent de venir utiliser les derniers mètres carrés les plus proches de la voie ferrée ?
R9 : en quoi le nombre de parcelles impactées ou l'angle d'incidence d'une route sur une parcelle peut il être considéré comme un critère ? Il suffit de modifier le tracé de la variante 1 de quelques mètres pour la faire passer sur la limite des parcelles.
Pour les arguments retenus, il est donc difficile de considérer que le tracé médian soit celui qui doit être choisi sur la base d'arguments objectifs et raisonnés. Une analyse sérieuse aurait sans doute conduit à choisir la variante 1. …/… »

<u>Réponse du Maitre d'ouvrage</u>

- R1 Préservation de la biodiversité : oui, relativement moins impactante
  R2 : Impact sur le bâti : oui.
  R3 : erreur de frappe : c'est bien la variante 2 qui impacte également une habitation
  R4 : oui
  R5 : le projet sur la RD3 est la création d'une voie verte, pas la modification du carrefour giratoire RD3-RD999 en carrefour à feux.

R6 : cela dépend de l'homogénéité ou non des flux de véhicules
R7 et R8: il ne s'agit pas d'une question de zonage mais de forme urbaine. Des aménagements paysagers non bâtis sont imaginés à terme le long des voies ferrées.
R9 : Oui.

Commentaires de la commission d'enquête

L'analyse des remarques R1 à R9 montre qu'il existe peu de facteurs différenciants entre la variante projet et la variante n°1. Au final la CE note que le potentiel d'aménagement urbain libéré par la variante projet sert de justification au choix de cette derniére.
Voir en complément nos commentaires en CE1, CE8 et CE9.

« Mais au delà des critères sélectionnés, on peut s'interroger sur la non-prise en compte d'autres arguments qui auraient définitivement et sans appel imposé le choix de la variante 1, ou le dessin d'une autre variante au nord :

- impact pollution sur les élèves du collège de Manduel
- impact bruit sur le collège de Manduel et les habitations situées immédiatement au sud du collège
- lisibilité du paysage pour les passagers arrivant à la gare depuis le nord (la variante 1 donne le sentiment de s'approcher de la gare, alors que le tracé choisi donne le sentiment de s'éloigner de la voie, donc de la gare). Les passagers arrivant depuis le sud sont largement minoritaires.
- distance à parcourir pour la majorité des voyageurs qui arriveront à la gare (la variante1 est plus courte pour tout le monde, sauf les passagers en provenance de Bellegarde) .../... »

Réponses du Maitre d'ouvrage

- Cf. réponse à l'observation CE1.
  La gare ne sera pas visible depuis le giratoire du Fumérian.

Commentaires de la commission d'enquête

Se reporter à notre commentaire CE1 en ce qui concerne le bruit et la qualité de l'air.

« E) La même légèreté dans l'analyse a prévalu dans la recherche d'un solution commune pour apporter simultanément une réponse au besoin de desservir la gare par les modes doux, et de desservir le collège de Manduel depuis Redessan par les modes doux. Dans la solution retenue par l'Agglo, les collégiens devront cheminer sur la voie modes doux jusqu'à l'avenue de la gare, traverser ensuite la RD3, cheminer sur l'autre rive, non aménagée, de la RD3 jusqu'à pouvoir tourner vers l'entrée du collège.... Ils ne le feront pas, et ils couperont par la rue du Fumérian, comme ils le font aujourd'hui. Il conviendra donc d'attendre qu'un accident se produise pour qu'on raisonne enfin sur le meilleur moyen de répondre à l'attente des familles des collégiens redessannais scolarisés au collège de Manduel.
D'autres solutions existaient. Elles ont été évoquées avec les interlocuteurs de l'Agglo en charge du dossier pendant la période de concertation préalable. Elles ont été balayées d'un revers de la main au motif qu'elles auraient pu solliciter un budget supérieur. On peut alors se poser la question suivante : serions nous capables de concevoir le projet de plus de 120 millions d'euros (en première

approche, bien plus dans les faits), mais de ne pas le concevoir bien parce que cela couterait 0.5% de plus ? Serions nous capables de n'envisager que la solution imparfaite, sans même soumettre à l'enquête publique l'option optimale de telle sorte que nous serions sûrs à la naissance du projet qu'il est mal conçu, mal étudié, mal pensé, et donc destiné à ne jamais donner pleinement satisfaction ? Accepterons-nous en cours de chantier des dépassements de budget, quasiment systématiques dans ce type de projet, de 20%, de 30%, voire plus, tout en refusant une conception plus efficace pour moins de 1% de plus ? .../... »

Réponses du Maitre d'ouvrage

- Cf. réponse à l'observation CE8.

Commentaires de la commission d'enquête

La CE estime que comme exprimé en commentaire CE8 le franchissement de la RD3 par un moyen sécurisé avant le carrefour à feu, déjà évoqué lors de la concertation, serait fortement souhaitable. S'agissant d'un problème de sécurité, l'argument du surcoût, par ailleurs non chiffré n'est pas recevable dans l'absolu.

« Les exemples évoqués ici ne sont qu'un moyen d'appeler à réfléchir sur la nature de ce projet. On aurait pu évoquer de nombreux autres aspects, comme la position relative de la gare et de la Zone dont elle est sensée être le point focal : entre la gare et la partie de ZAD la plus proche de la gare au nord de la voie ferrée, il y a 250 mètres à vol d'oiseau, et 4500 mètres par la route, parce qu'il faut passer sur l'unique pont permettant de franchir la voie et qui se trouve à l'autre extrémité de la ZAD, de telle sorte que la gare n'est pas au centre d'un projet d'aménagement : la gare est à l'extrémité d'un projet d'aménagement.

A terme, il faudra prévoir un réseau de bus pour circuler à l'INTERIEUR de la ZAD, et tout ces bus devront franchir un pont (sur la RD3) à 2 voies et sans trottoirs élargis, parce qu'on n'aura pas anticipé la circulation entre les deux lobes de la ZAD. .../... »

Réponses du Maitre d'ouvrage

- Cf. réponse à l'observation CE6.

Commentaires de la commission d'enquête

Cf les commentaires à CE6. La CE constate que les liaisons routières existantes ou à créer seront contraintes par les voies ferrées en place.

Q8 – Département du Gard
- Quid du projet Magna Porta non pris en compte dans le programme de travaux (CE6)
- Coût des adaptations du réseau départemental

M. Bouad (Président du Département du Gard)

Objet : avis du Département sur le projet de gare nouvelle de Nî
Redessan soumis à enquête publique

Dans le cadre de la procédure d'enquête publique relative
la gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan, en p
Département du Gard regrette que la présente procédure
n'intègre pas la création du projet urbain portée pa
d'Agglomération de Nîmes Métropôle et jouxtant la future

Cette absence de prise en compte des impacts cum
En termes d'accessibilité routière, la présentation
aménagement de la RD3 entre les communes de Mandue

Compte tenu de l'importance d'un projet de gare n
départementale, le présent dossier ne présente pas d'app
En effet, en ne prenant pas en compte les inévitabl
nécessaires pour offrir des conditions d'accessibilit
l'ensemble de ces équipements depuis les bassins gar
bassin Arlésien, les impacts socio-économiques du projet
bien éloignés de la réalité.

En conséquence, le Département du Gard formule la
impacts cumulés des deux projets (gare nouvelle et p
clairement développés dans le dossier d'étude d'impact s
enquête publique. Les investissements notammen

Réponses du Maitre d'ouvrage

- Concernant la question du projet urbain et des impacts cumulés : cf. réponse à l'observation CE6.

- Concernant le projet actuellement soumis à enquête publique, les analyses de trafic à l'horizon 2020 estiment le trafic sur le tronçon ouest de la RD 999 en Heure de Pointe du Soir (créneau retenu comme dimmensionnant pour les voiries) à 1880 véhicules dans les 2 sens confondus. Le profil de la départemental est donc encore adapté.

  Les hypothèses retenues à l'horizon 2040 permettent d'estimer le trafic sur ce tronçon à 2000 véhicules, les 2 sens confondus. C'est un seuil où la voie actuelle pourrait encore accepter ce trafic mais serait susceptible de rencontrer ses premières difficultés, et où un gabarit à 2x2 voie est adapté.
  Sur la RD3, l'augmentation du trafic induit par la gare au sud de l'intersection du chemin de St Paul (en direction de Bellegarde) est estimé à l'horizon 2020 à 20 véhicules (pour un total de 220) en HPS les 2 sens confondus, et à l'horizon 2040 à 40 véhicules (pour un total de 240) en HPS les 2 sens confondus.

Pour la réalisation de la RD 999, le Département est déjà avancé dans son projet et il dispose donc d'un délai tout à fait acceptable pour procéder à son aménagement.

Commentaires de la commission d'enquête

Dont acte

Q9 – Pollution liée à un carrefour à feu (CE1)

M. Michel Garcia (Président de l'association des parents d'élèves du collège Via Domitia

« Monsieur le Président de la Commission d'Enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique de l'Avenue de la Gare de Manduel, Le projet d'Avenue de la Gare a englobé un projet ancien, porté depuis de nombreuses années par les parents d'élèves du Collège VIA DOMITIA, de sécurisation des trajets domicile collège pour les élèves de Redessan scolarisés au Collège de Manduel. Nous ne pouvons que nous réjouir de voir enfin notre demande prise en compte. Toutefois, nous souhaitons porter à votre connaissance quelques éléments de terrain, relatifs à la sécurité de nos enfants, que nous vous demandons de prendre en compte :

- L'accès au collège se fait par l'Ouest, Avenue André Mazoyer

- Actuellement, les élèves redessannais qui rejoignent le collège ‡ vélo ou à pied cheminent sur la RD3 jusqu'au rond-point de la rue du Fumérian, et empruntent ensuite la rue du Fumérian ou le chemin du Fumérian pour atteindre l'avenue Mazoyer.

- Dans l'option décrite par les documents de l'enquête publique, les enfants sont sensés continuer sur la piste cyclable jusqu'au feu tricolore, puis continuer vers le sud sur la partie Ouest de la chaussée (dont aucun aménagement n'est décrit), jusqu'à pouvoir s'engager à droite dans le chemin de Jonquières, qui les conduit à l'Avenue Mazoyer, sur laquelle ils rebroussent chemin vers le Nord pour atteindre l'entrée du collège.

- La distance parcourue par les collégiens sera donc supérieure à la distance actuelle, et il y a fort à parier qu'ils chercheront à couper pour emprunter, comme ils le font maintenant, par le chemin du Fumérian. Ce raccourci les conduira donc à traverser la RD3 à un endroit inopportun.

- Cette situation de danger a été longuement décrite lors de la réunion publique de la concertation préalable, mais la seule réponse

de l'Agglo a été de promettre un dispositif empêchant les collégiens de sortir de la piste cyclable.
Il y a donc malheureusement un risque que les élèves, pour aller au plus rapide, n'empruntent pas le chemin qui aura été prévu pour eux, et continuer d'emprunter l'actuelle RD3, ce qui représenterait un risque certain pour eux.
De même, au nord de la piste cyclable, aucun plan dans les documents mis à notre disposition ne permet de comprendre où s'arrêtera, et comment s'arrêtera la piste cyclable:
- Prendra-t-elle sa source à l'actuel rond point (dit Rond-point de Casino) ? Si c'est le cas, comment peut on expliquer qu'au sud, la solution la plus sure pour que les cyclistes et les piétons traversent la route principale est un carrefour à feux, et qu'au nord, ce même cas de figure soit réglé par un rond-point ?
- Qu'adviendra-t-il lorsque la RD999 sera déviée ? La passerelle enjambera-t-elle la future déviation ?

Les parents d'élèves, que je représente, auraient préféré que la passerelle prévue pour les modes doux soit située à l'ouest de la RD3, et qu'aucun élève ne se trouve dans la situation de traverser la RD3 deux fois, une première fois en quittant le village de Redessan, et une deuxième fois en arrivant au feu qu'il est prévu de mettre en place devant le collège. La réponse actuelle de l'Agglo et de la SNCF est basée sur le coût supplémentaire que génèrerait une implantation de la passerelle de l'autre coté de la RD3. Nous sommes confrontés à un problème de balance économique entre les quelques dizaines de milliers d'euros que couterait le déplacement d'un poteau de caténaires, et la santé (ou au pire la vie) d'un de nos enfants. Tout cela aurait pu être réglé bien avant en concevant le pont sur la voie fret de façon plus pertinente.
De même, pour limiter le bruit et la pollution au droit du collège, les parents d'élèves auraient préféré que la variante 1 soit choisie, plutôt que l'option centrale, sauf à constater qu'un argument décisif conduisait au choix de l'option préférée, ce qui n'apparaît pas clairement dans les documents.
Cette route d'accès à la gare sera à terme un axe routier majeur, par le nombre des véhicules qui l'emprunteront. S'il nous est difficile de calculer avec précision le trafic qui l'empruntera,

nous pouvons aisément imaginer que ce trafic sera très important, et qu'il ira croissant à mesure que les années passeront. Les points que nous soulevons aujourd'hui deviendront rapidement cruciaux avec l'augmentation du trafic. C'est pourquoi il est important de la prendre en compte dès aujourd'hui.
En absence de prise en compte satisfaisante de toutes ces remarques, nous vous demandons, Monsieur le président, de vouloir bien émettre un avis négatif sur le projet qui nous est soumis, sur l'aspect concernant la sécurité des collégiens redessannais scolarisés au collège de Manduel.

Réponses du Maitre d'ouvrage

- Cf. réponses aux observations CE1 et CE8.

Commentaires de la commission d'enquête

Nos commentaires sont identiques à ceux formulés au sujet de la contribution de M. Delfau.

Q10 – Enquête parcellaire : Acquisition d'une parcelle

M. Paul Barbier (Parcelle AH 351)

Lieu de dépôt : Sur un registre papier (Obs. 1 registre Redessan)

Contribution : Je me suis présenté, ce jour à Redessan pour le motif suivant proposition de janvier-février 2016 [...] de la parcelle AH351 pour la totalité ainsi que le montant de 4E le m². Ma famille également concernée (cousine et neveu) ont reçu en avril une promesse de vente dont l'acte mentionné a été passé fin décembre 2016, à 5€ le m². Je m'étonne [...] du courrier du 17 janvier 2017 qui [...] l'acquisition totale mais le montant de la vente au même titre que ma famille. Je ne peux de ce fait vous renvoyer mon dossier. Voir une lettre déposée à Nîmes Métropole le 3 février 2017 1 courrier joint agrafé (voir pièce jointe)

Réponses du Maitre d'ouvrage

Nîmes Métropole a contractualisé avec l'EPFLR (Etablissement Public Foncier Languedoc Roussillon) qui mène les acquisitions foncières pour son compte dans le périmètre de la ZAD.
Monsieur Paul Barbier, de même que l'ensemble des propriétaires concernés par le tracé de l'avenue de la gare, a été rencontré par les services de Nîmes Métropole et l'EPFLR au mois de février 2016 afin d'évoquer la stratégie foncière de l'agglomération et discuter des prix d'acquisition de sa parcelle.
Pour certains propriétaires rencontrés, l'EPF a commencé à envoyer par courrier les premières propositions d'achat. Entre temps, le changement de présidence à l'EPF qui s'est opéré au mois d'avril-mai 2016 a gelé toutes les procédures d'acquisition.

Cependant, ceux pour qui l'EPF a eu un retour signé de la part des propriétaires aux propositions d'acquisition, les ventes ont dû être finalisées.
Pour M. Paul Barbier, le gel des procédures s'est opéré avant l'envoi d'une quelconque proposition d'achat, contrairement aux membres de sa famille (cousine et neveu) ce qui explique le décalage.
Suite à une rencontre avec la direction de l'EPF au mois de février 2017, un accord a été trouvé afin que les procédures d'acquisitions reprennent. Monsieur Paul Barbier a donc depuis été recontacté par l'EPF qui lui a fait parvenir par courrier une offre d'achat de la totalité de sa parcelle.
Le courrier du 17 janvier auquel fait référence M. Barbier Paul concerne l'enquête parcellaire dans le cadre de la procédure de DUP travaux. Ce courrier vise à informer l'ouverture de la procédure et à identifier les propriétaires des parcelles sous l'emprise des travaux. Afin d'éviter toute confusion auprès des propriétaires qui ont été rencontrés par l'EPF, nous avons joint à ce courrier une lettre indiquant qu'il s'agissait d'une procédure réglementaire obligatoire mais que nous privilégions bien évidement les procédures amiables sur la bases des éléments évoqués précédemment.

Commentaires de la commission d'enquête

La réponse du MO est satisfaisante. M. Parent fermier de M. Barbier réclament un juste dédommagement en compensation de la perte d'exploitation de cette parcelle. (Observation de M. Parent sur registre papier)

Q11 – Enquête parcellaire : parcelle BRL propriété régionale
Impact sur le réseau d'eau brute

BRL (Parcelle AH 105)
Monsieur le Président,

Par courrier recommandé du 16 janvier 2017, Nîmes Métropole nous a informés de l'ouverture de l'enquête parcellaire relative aux emprises de la voie d'accès à la Gare Nouvelle Nîmes Manduel Redessan.

Dans le cadre de cette enquête, nous vous transmettons en pièce jointe la copie du courrier que nous avons adressé en réponse à Nîmes Métropole, et dans lequel nous faisons part :

- de la non cessibilité de la parcelle Manduel section AH n°105, celle-ci constituant une dépendance immobilière de la concession régionale dont la Région Occitanie est concédant, et étant affectée à l'exploitation d'ouvrages hydrauliques.

  Cette parcelle constitue un bien de retour de la concession régionale et, relevant du statut de la domanialité publique, elle est incessible et inaliénable et ne peut faire l'objet d'aucune mesure d'expropriation.

- de la nécessité de la tenue d'une réunion de travail entre Nîmes Métropole et BRL pour étudier les impacts du projet de création des accès routiers à la gare nouvelle sur les ouvrages du Réseau Hydraulique Régional.

Dans ce contexte, nous vous demandons de reporter cette information dans votre rapport et d'émettre en conséquence un avis défavorable sur la cessibilité de ces parcelles.

Restant à votre disposition pour de plus amples informations si nécessaire, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées.

Réponses du Maitre d'ouvrage

La parcelle AH105 apparait cadastrée. Il s'agit donc de domaine privé. Une autre solution que l'acquisition de la parcelle AH 105 pourra être mise en place (certainement une convention avec mise en place de servitude).
Effectivement, des réunions de travail entre Nîmes Métropole et BRL devront avoir lieu dès la reprise des études pour étudier finement l'impact des ouvrages pressentis sur le réseau d'eau brute existant, des dévoiements de réseau semblant d'ores et déjà nécessaires par endroit.

Commentaires de la commission d'enquête

La réponse du MO est satisfaisante

Q12 – Enquête parcellaire : Réclamation de M. Bonnardel relative à l'occupation de ses parcelles (AL267 et AL337)

Commentaires de la commission d'enquête

Cette contribution n'a pas été traitée par le MO car elle porte sur des parcelles précédemment expropriées dans le cadre du projet CNM, et qui n'auraient pas été indemnisées. Elle concerne une enquête parcellaire organisée sur la même période. La contribution à été déposée par erreur sur le registre de l'enquête voie d'accès.
Elle a été transmise aux services de la préfecture pour son traitement dans le cadre de l'enquête ad 'hoc.

Q13 – Quid du projet magna Porta non pris en compte dans le programme de travaux

M. Nicolas Hequet (avocat de l'association ADE2G) (4 pages, voir annexe i)

Réponses du Maitre d'ouvrage

L'association ADE2G a formulé des observations, par l'intermédiaire de son conseil, dans le cadre des enquêtes publiques portant sur le projet « gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan » et sur le projet « avenue de la gare et accès modes doux par la rd3 »
Il est principalement reproché aux dossiers mis à l'enquête de ne pas intégrer le projet urbain multimodal dénommé « Magna Porta ».
Or et ainsi que cela résulte de la réponse CE6, il convient de rappeler que le projet urbain multimodal (PUM) a été abandonné et fait actuellement l'objet d'une refonte au travers d'un nouveau projet exclusivement économique dénommé MAGNA PORTA.
Ainsi, si la réflexion du PUM peut apparaitre ancienne, celle de MAGNA PORTA est nettement plus récente et non aboutie.
Les principes identifiés par la Maitrise d'œuvre désignée pour la réalisation du PUM doivent d'ailleurs être revus.
Les réflexions de ce nouveau projet sont actuellement en cours de définition.

Contrairement à ce qui est soutenu, la préexistence d'une ZAD ne préfigure pas les limites du futur pôle de développement économique qui seront travaillées sur la base des contenus privilégiés au sein de la (ou les) future(s) ZAC consacrée(s) à MAGNA PORTA.
Il s'agit avant tout d'un outil de lutte contre la spéculation foncière.
La signature d'un protocole en janvier 2015 tout comme la délibération portant sur le principe de création d'une ZAC permettent seulement d'affirmer la volonté politique de Nîmes Métropole de réaliser un projet économique à proximité de la gare, mais ne démontrent pas que ce projet, en cours de réflexion, serait à un stade suffisamment avancé pour être pris en compte.
Son périmètre d'implantation, sa programmation ou encore son calendrier ne sont d'ailleurs pas arrêtés.
Il n'a toutefois pas été fait l'impasse sur les éléments connus du projet porté par Nîmes Métropole qui ont été intégrés dans le chapitre 12 de l'étude d'impact intitulé « conséquences prévisibles des projets sur le développement éventuel de l'urbanisation ».
C'est pour ces raisons que l'avis de l'Autorité environnementale n'avait pas à être complété en indiquant que les dossiers soumis à enquêtes publiques auraient dû inclure le projet MAGNA PORTA.

<u>Commentaires de la commission d'enquête</u>

La réponse apportée par le MO est conforme à celle développée à la question CE6.
Le projet Magna Porta étant loin d'être abouti, l'intégration de son impact environnemental n'est pas envisageable au stade actuel tant au point de vue de l'emprise foncière que de l'impact lié aux aménagements et aux activités potentielles.
Par ailleurs les observations formulées pour le compte de l'association ADE2G sont à rapprocher de celle de France Nature Environnement enregistrée sur les registres de l'enquête relative à la gare nouvelle et traité dans le rapport correspondant.
La commission à par ailleurs pris note des avis défavorables spécifiques formulés par l'association ASSECO et par Mme Jannekein. Ces derniers ne développement pas d'arguments particuliers vis-à-vis du projet de voie d'accès mais considèrent que leur opposition au projet de gare nouvelle entraine de fait une opposition aux travaux de voiries associés. Ce type de position est d'ailleurs exprimé de façon diffuse dans de nombreuses contributions du public formulées dans le registre dématérialisé du projet de gare

Département du Gard

———

Communes de MANDUEL et de REDESSAN

ENQUETE PUBLIQUE

du 06 février 2017 au 17 mars 2017

REALISATION DE LA VOIE D'ACCES A LA FUTURE GARE NOUVELLE DE NIMES MANDUEL REDESSAN

———

B - CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE (DUP)

ENQUETE PARCELLAIRE

MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA COMMUNE DE MANDUEL

Dossier déposé par la Communauté d'agglomération de Nîmes métropole

———

Avril 2017

B - CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

1- JUSTIFICATION ET CADRE DU PROJET

Le projet de contournement de Nîmes-Montpellier a été déclaré d'utilité publique en 2005.
En 2009 l'opportunité et l'implantation d'une gare sur le site de Nîmes-Manduel-Redessan sont débattues

En cohérence avec les expressions du public et des élus locaux, SNCF Réseau décide le 26 novembre 2009 d'engager les études et la concertation nécessaires à la construction d'une nouvelle gare pour l'agglomération de Nîmes sur la commune de Manduel.
Ce projet implique de fait celui de l'étude des aménagements des accès à la gare nouvelle dont les enjeux sont liés.

La création de l'avenue de la gare doit être en mesure de desservir le site mais également de s'inscrire, à terme, comme le support d'un développement urbain ultérieur.
Dans le cadre de cette opération l'accès à la gare comporte le réaménagement partiel de la RD3 qui devient une voie de desserte structurante depuis son raccordement à la RD 999. (Axe de circulation Nîmes Beaucaire et liaison avec la commune de Redessan)

Le projet « **Avenue de la Gare et accès par les modes doux depuis la RD3** » dont la maitrise d'ouvrage est assurée par Nîmes Métropole est indissociable du projet « **Gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan** » Ce dernier est porté par SNCF Réseau qui réalise les infrastructures d'accueil des voyageurs et les ouvrages connexes.

Ces deux projets ont des calendriers de conception et de réalisation différents alors que leur mise en service est prévue de manière simultanée.
Chaque Maître d'Ouvrage (MO) sollicite respectivement une enquête publique unique. Les deux enquêtes sont conduites simultanément.

Principe des aménagements

Le projet d'aménagement des voies d'accès (avenue de la gare et réaménagement de la RD3) à la future gare LGV de Nîmes-Manduel-Redessan comporte les aménagements suivants :

- **l'intégration le long de la RD3 d'une piste bidirectionnelle** (piétons et cycles) et l'aménagement de traversées aux différents carrefours.
- **La réalisation de l'avenue de la gare** composée d'une voie de circulation à double sens, de pistes cyclables ainsi que la mise en place des réseaux nécessaires au fonctionnement de la gare nouvelle.
- La réalisation en bordure de noues d'infiltration paysagères

2 - RAPPEL DE LA PROCEDURE

La zone d'emprise du projet est localisée sur le territoire des communes de Manduel et de Redessan.

L'enquête unique pour la réalisation des aménagements porte sur les volets suivants :

- La Déclaration d'Utilité Publique du projet (DUP)
- **La mise en compatibilité des documents d'urbanisme** (PLU de Manduel)
- **la cessibilité** des parcelles nécessaires aux aménagements projetés

Déroulement des enquêtes

Les permanences ont été effectuées en mairies de Manduel et Redessan conformément aux dates et heures fixés par l'arrêté préfectoral d'enquête publique sans incidents particuliers.

Le projet a été notifié aux Personnes Publiques Associés. Les avis ont été joints au dossier d'enquête. (Procès verbal d'examen conjoint en date du 07 décembre 2016)

L'Avis de l'Autorité Environnementale n°2016-106 a été émis le 21 décembre 2016.

Compte tenu de l'importance du projet, du volume de traitement des informations recueillies ainsi que des éléments du calendrier et conformément au code de l'environnement, la commission d'enquête a sollicité une demande de prolongation de la durée de remise du rapport. Après avoir recueilli l'avis des MO M. le préfet du Gard a reporté la date de remise du rapport d'enquête au 02 mai 2017. (Cf annexe j).

La participation et l'information du Public

La participation du public

7 permanences ont été tenues en mairie.

16 observations relatives aux voies d'accès ont été portées sur les registres.

25 personnes ont été reçues au cours des permanences tenues en mairies de Manduel et de Redessan

L'information du public

Elle a été largement entamée pendant la phase de concertation menée du 3 au 30 mai 2016. Deux réunions publiques ont été organisées à cette occasion

Le 18 mai à 18h30 à Redessan
Le 24 mai à 18h30 à Manduel

L'information a été diffusée à l'occasion de l'enquête :

Par voie de presse au niveau local et national.
L'affichage public de l'avis d'enquête a été réalisé dans les communes de Manduel et Redessan.
Un affichage au format A2 a été apposé en plusieurs points à proximité du site du projet.

Une information sur le déroulement de l'enquête publique a été publiée dans la presse locale à de nombreuses reprises, dès son ouverture.

Le dossier d'enquête à été mis en ligne sur le site de l'agglomération de Nîmes Métropole. Il est consultable de tout point du territoire.
Une adresse mail a été mise en place pour permettre au public de déposer leur contribution.

Les prescriptions de l'arrêté préfectoral d'enquête publique ont été respectées.
L'information du public à été réalisée de manière satisfaisante.
La procédure a été respectée.

3 - CONCLUSION ET AVIS SUR LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE (DUP)

Préambule

Le projet de gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan implique l'étude des voies d'accès aux infrastructures de la gare. Les aménagements envisagés par le Maitre d'Ouvrage pour assurer la desserte routière doivent répondre aux objectifs suivants :

- Assurer la liaison viaire de la gare depuis la RD3 ;
- Permettre la mise en place des réseaux nécessaires au fonctionnement de la gare nouvelle au niveau de la nouvelle voirie ;
- Transformer la RD3, actuellement utilisée en tant que voie de transit, afin d'en faire une véritable voie de desserte locale ;
- Améliorer les conditions de circulation sur la RD3 (aménagement de modes de déplacement doux (piétons, cycles).

Dans le cadre du projet l'avenue de la gare devra également permettre, à terme, une bonne intégration des échanges pour un futur projet urbain multimodal.

L'aménagement des axes de circulation nécessite de s'assurer de la maitrise des emprises foncières nécessaires aux travaux. La superficie des emprises est d'environ 10 ha. L'opération implique l'acquisition de parcelles privées.

Pour ce faire, la Déclaration d'Utilité Publique autorise l'expropriation et l'acquisition des immeubles dans le cadre réglementaire du code de l'expropriation (Art L1)

Une jurisprudence du Conseil d'Etat du 28 mai 1971 précise ''Qu'une opération ne peut être légalement déclarée d'utilité publique que si les atteintes à la propriété privée, le coût financier et éventuellement les inconvénients d'ordre social qu'elle comporte ne sont pas excessifs, eu égard à l'intérêt qu'elle présente''.

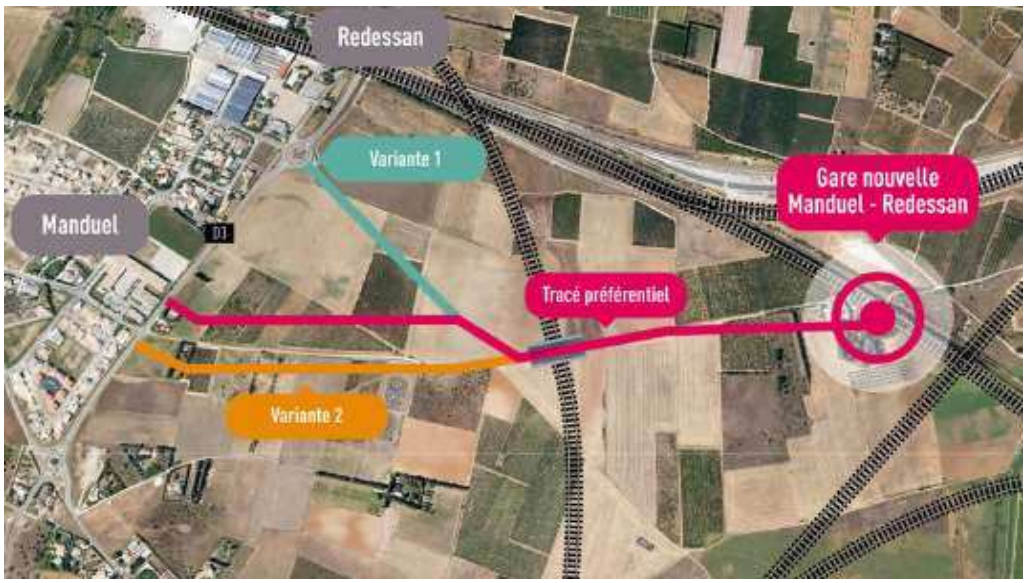
3.1 De l'intérêt du projet

3.1.1 Sur le choix du tracé de l'Avenue de la gare

Le projet d'avenue de la gare est contraint par le passage obligé du franchissement de la ligne ferroviaire fret qui se raccorde au CNM. Les itinéraires ont donc été étudiés entre ce point de franchissement et le raccordement à la RD3.

Trois possibilités de tracé ont été envisagées. Elles sont détaillées et examinées dans la notice B du dossier d'enquête. Le choix retenu a été déterminé à l'aide des critères suivants :

La préservation de la biodiversité
L'incidence sur l'activité agricole
L'impact sur le bâti
La favorisation des modes doux
La fluidité du trafic
La préservation du potentiel de développement économique

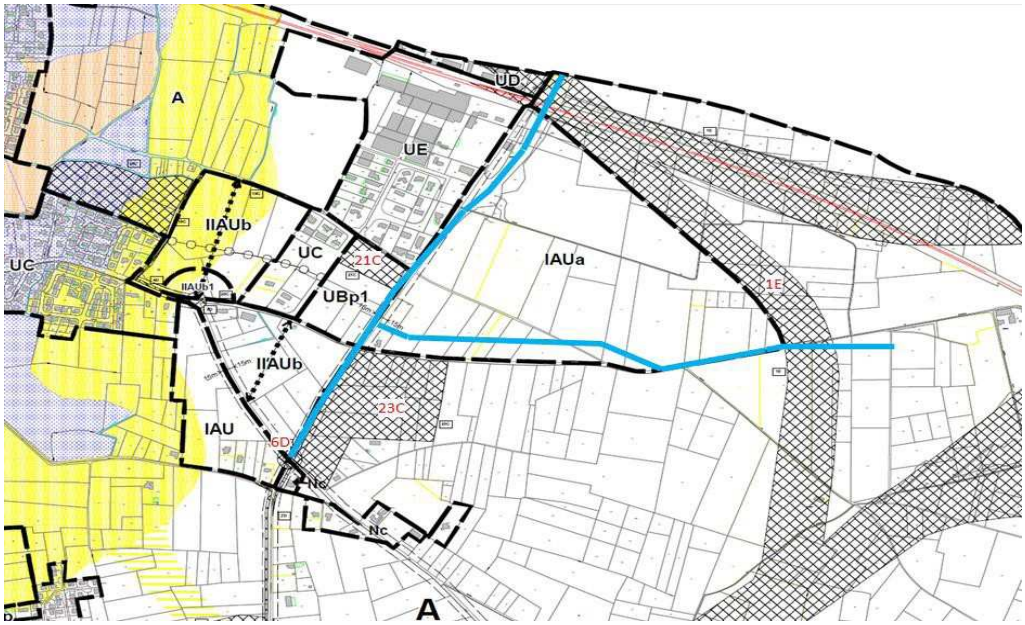


L'examen des trois variantes présentées dans le dossier permet de constater qu'aucune d'entre elles n'adhère favorablement à l'ensemble des critères retenus pour permettre de déterminer sans ambigüité le choix du tracé. Par ailleurs ces critères n'intègre pas les risques de pollution sonores et atmosphérique

Les trois possibilités de liaison viaire convergent vers le site NATURA 2000 ''ZPS Costières nîmoises'' sur lequel les contraintes environnementales sont potentiellement sensibles. Toutefois, le tracé retenu permet de restreindre l'atteinte à l'habitat d'une espèce protégée (magicienne dentelée).

Les engagements pris par les maitres d'ouvrages respectifs des projets Gare et voies d'accès pour compenser et atténuer les effets sur les habitats (acquisition de 8,6 hectares) permettront de limiter l'impact sur les espèces patrimoniales (Outarde Canepetière et Œdicnème criard).

Au regard d'un futur projet de développement urbain à proximité du site de la gare, il convient d'observer que le tracé retenu permet de préserver l'ensemble du potentiel que constitue la zone 1AU du PLU de Manduel sur laquelle devront se développer les quartiers du futur pole urbain multimodal.
Le tracé retenu préserve par ailleurs l'impact sur le foncier agricole localisé en zone A du PLU au sud du chemin du Mas Larrier.



Les futurs aménagements présentent un lien direct avec les modes de circulation doux en provenance du centre-ville de Manduel.

En ce sens, le choix de tracé retenu est celui qui offre un impact moindre sur les zones traversées en conservant un potentiel d'aménagement urbain futur important et en préservant les usages agricoles.
L'aspect financier n'est pas développé car non discriminant quelle que soit la solution retenue.
La commission d'enquête souligne que la solution retenue nécessite la mise en place de feux tricolores pour son raccordement à la RD3. Les éléments apportés dans le mémoire en réponse du MO concernant, la fluidité du trafic, l'emprise foncière et l'impact sur le bruit ambiant et la pollution atmosphérique répondent aux interrogations formulées pendant l'enquête.
En matière de sécurité, le point de raccordement à la RD3 n'est pas totalement satisfaisant car il implique un rebroussement de parcours aux collégiens pour se rendre dans leur établissement. (Voir schéma ci-dessous)

3.1.2 Pour les populations

Le réaménagement de la RD3 jusqu'à la RD999 est prévu sur un tronçon délimité, au sud, par le rond-point situé à la jonction entre la RD3 et la RD403 et, au nord, par le rond-point situé à la jonction entre la RD3 et la RD999. Il consiste à créer une piste mixte (cyclable et piétonne), indépendante de la chaussée existante qui permette la circulation des piétons et des cycles en toute sécurité.

Ces aménagements favoriseront les déplacements notamment aux abords du collège. Ils assurent également un lien sécurisé vers le village de Redessan situé au Nord de la RD 999 et les accès existants au droit du collège et de la RD403.
Par ailleurs la commune de Manduel souhaite améliorer son plan de circulation pour réduire le trafic de transit dans le centre du village. La RD3 s'imposera depuis la RD999 comme un axe de transit urbain et comme voie d'accès à la gare.

La commission d'enquête fait observer que deux fonctions peu compatibles entre elles sont attribuées à la RD3 :

- ***Un accès fluide et direct à la gare***
- ***Une liaison urbaine entre Redessan et Manduel avec une partie en mode doux***

Elle souligne et prend note des observations formulées par le public, tant en phase de concertation que pendant l'enquête, sur la localisation des voies de déplacement en mode doux à l'est de la RD3.
Elle prend acte que les contraintes de franchissement des voies ferrées TER (présence de caténaires) et de proximité des habitations ne permettent pas de réaliser le mode doux coté village de Manduel et collège sans avoir à traverser la RD3.

Néanmoins, la commission regrette que la réalisation d'une passerelle de franchissement de la RD3 n'ait pas été étudiée comme le suggèrent les différentes observations formulées par le public au sujet de la sécurité des collégiens.

L'avenue de la gare est le lien incontournable d'accès au projet de gare nouvelle. Elle doit permettre de desservir le site du projet mais également devenir le support d'un développement ultérieur de futurs quartiers.
L'objectif du projet est d'assurer la desserte de la gare, de réaliser une infrastructure évolutive, de contribuer à la sécurité du site, de préserver les accès aux parcelles agricoles.

Les aménagements envisagés procurent pour l'ensemble des usagers une amélioration sensible de la circulation pédestre et cyclable sur les axes de desserte du projet de gare nouvelle. Ils structurent et assurent des liaisons sécurisées pour le déplacement de la population.

3.1.3 Pour la valorisation du site

Le tracé de **l'Avenue de la gare** vient s'insérer au plus proche de l'environnement existant. Le parti d'aménagement de l'accès à la gare propose

le maintien et l'implantation de surfaces agricoles. La plantation d'arbres à grand développement est envisagée permettant de ne pas fermer la vue sur les parcelles voisines.
Le raccordement de l'avenue de la gare et la RD3 s'inscrit comme un emplacement assurant la transition entre le village de Manduel et le futur pôle urbain multimodal. L'aménagement du carrefour permettra une visibilité sur l'entrée de la gare.

L'intégration du bosquet et du Mas Larrier dans le projet d'aménagement de la gare, avec la conservation de plusieurs sujets existants, apparait comme un moyen de répondre à l'objectif d'insertion paysagère.
La conservation d'espaces naturels non bâtis est propice au maintien de la flore et de la faune locale.

Par ailleurs les fonctionnalités des aménagements viaires permettront à terme une bonne intégration pour le développement d'un projet de pole urbain.

Le **réaménagement de la RD3** a pour objectif d'assurer la continuité des déplacements en mode doux depuis la jonction avec la RD999 jusqu'à l'avenue de la gare, puis au-delà jusqu'à la RD403. Il offre un axe de transit sécurisé qui devient la seule liaison entre les communes de Manduel et Redessan depuis que la voie ferrée de fret à supprimé l'accès par la RD105.

Le mode de réalisation des voies d'accès à la gare, le parti d'aménagement paysager et la conservation des espaces naturels présentent des atouts et un intérêt général pour l'aménagement du territoire communal.

3.2 Incidences sur les intérêts publics

Les travaux d'aménagement des accès à la gare seront à l'origine de modifications de terrain susceptibles de porter atteinte au patrimoine historique national (fouilles archéologiques)

Des mesures d'évitement, de réduction et de compensation seront mises en place afin de maintenir l'équilibre paysager. Des plantations complémentaires permettront le maintien des espaces arborés présents sur le périmètre.

Les découvertes et fouilles réalisées dans l'aire du site de la gare témoignent, quant à elles, de l'intérêt archéologique du secteur.

Le Maitre d'Ouvrage a sollicité la préfecture de région Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées sur l'ensemble du périmètre de réflexion du pôle urbain multimodal, y compris les voiries, en novembre 2015. Cette autorité a précisé que la prescription d'un diagnostic archéologique préventif, sur tout ou partie de l'emprise en fonction de la surface et de la nature des travaux envisagés, était à prévoir dans le cadre des procédures applicables à l'aménagement, postérieurement à l'enquête publique.

En phase travaux, l'impact sur le paysage est sensible et se traduit par une gêne visuelle occasionnée par une modification de la nature des sols et de la végétation. Pour en limiter les effets, les dépôts seront remis en état au fur et à mesure de l'avancement des travaux.

Le maintien des accès aux chemins agricoles sera préservé depuis la RD3. Le chemin d'accès à la maintenance des voies SNCF sera restitué.

L'atteinte aux intérêts publics est sensible mais temporaire. Les mesures adoptées par le Maitre d'Ouvrage permettent de penser que les effets limités de l'opération sur les intérêts publics seront compensés par les aménagements durables qui accompagneront la réalisation du projet.

3.3 - Atteintes à la propriété privée

L'emprise nécessaire à la réalisation et l'amélioration des accès impacte 71 parcelles pour une superficie d'environ 10 ha.
Le projet a fait l'objet d'une étude sur 3 variantes. L'option retenue est celle qui présente une incidence moindre sur le découpage des parcelles.

L'impact sur le foncier est réparti globalement de la manière suivante :

- 49 parcelles relèvent du domaine public (SNCF, Communes, Nîmes Agglo, Département)
- 22 parcelles appartiennent à des propriétaires privés.

Les emprises parcellaires nécessaires à la réalisation des déplacements doux le long de la RD3 sont nombreuses et de superficies variables. Les acquisitions sont localisées en bordure de propriété.

La réalisation de l'Avenue de la gare nécessite quant à elle des surfaces plus importantes réparties entre le domaine public et privé.
Quelques parcelles impactées présentent des reliquats inexploitables. Le M.O a pris en compte cette contrainte et intégré les reliquats dans les emprises.
Ces acquisitions foncières privées représentent environ 5 ha.

Plusieurs parcelles font actuellement l'objet de négociations amiables. Un grand nombre d'entre elles sont propriétés de personnes publiques ou acquises par l'EPF.

L'expropriation constitue naturellement une atteinte à la propriété privée. La réalisation de l'avenue de la gare est une opération indispensable pour l'accès au projet de la gare nouvelle. Le M.O s'est attaché à limiter la création de délaissés et à réduire les dommages sur les exploitations.

Les aménagements viaires et les modes doux sécurisent le déplacement de l'ensemble des usagers. En ce sens ils ne présentent pas une atteinte excessive au droit de propriété.

3.4 Impacts d'ordre économique et social

Le projet est susceptible de générer des contraintes et de perturber les riverains du projet.

Le périmètre de l'avenue de la gare impacte 3 types d'occupation des sols occupant respectivement :

- 1ha 82a 12ca pour la vigne ;
- 7 435m² pour la culture fourragère ;
- 9 456m² sur les terres non cultivées.

Les parcelles ne sont que partiellement impactées.

Des mesures de compensation par l'intermédiaire de protocoles d'accord sont conclues avec les organisations professionnelles agricoles ou avec les

propriétaires ou exploitants concernés pour fixer l'indemnisation des préjudices économiques pouvant être causés aux propriétaires et exploitants agricoles. (Valeurs vénale, perte de récolte, allongement de parcours…)

Les parcelles impactées par la circulation des engins seront remises en état. Le MO veillera, après occupation temporaire, à ce que les terres restituées retrouvent une valeur agronomique équivalente.

Les chemins nécessaires aux déplacements pour l'activité agricole seront maintenus ou rétablis. Néanmoins la phase travaux induira des perturbations sur la circulation routière occasionnées par des coupures ou des encombrements liés au trafic des engins de chantier sur le réseau viaire. Des mesures seront mises en place en coordination avec les acteurs locaux pour définir les modalités de circulation.

La réalisation du projet nécessite des opérations de raccordement et de modification sur les réseaux électriques et d'Alimentation en Eau Potable (AEP). Ces opérations occasionneront des désagréments pour les usagers. Les coupures seront temporaires et la population concernée sera prévenue à l'avance par les entreprises en charge des travaux.

Toutefois la réalisation des voies d'accès à la gare est un maillon indispensable à la gare nouvelle en tant que desserte sécurisée reliant cette dernière au réseau viaire existant. L'avenue de la gare et son aménagement paysagé représentent également un support pour le développement ultérieur des futurs quartiers de la zone 1 AU le long de cet axe.

Les nécessaires contraintes imposées par les travaux sont temporaires et limitées à la phase chantier.
Les mesures adoptées par le MO dans le cadre du projet sont de nature à atténuer les inconvénients d'ordre économique et social

3.5 Atteintes à la santé et sécurité publique

Les risques sanitaires potentiellement générés par le projet portent sur les points suivants :

- Les nuisances acoustiques ;
- Les vibrations ;
- Les champs électromagnétiques générés par les câbles électriques ;
- Les nuisances lumineuses ;
- Les transports de matières dangereuses ;
- La pollution des eaux ;
- La pollution atmosphérique.

Chacune de ces nuisances est étudiée de manière détaillée dans l'étude d'impact. L'examen du dossier permet de mettre en évidence que les impacts les plus significatifs portent particulièrement sur deux phénomènes :
Les nuisances acoustiques et la pollution atmosphérique pour lesquels les effets existants perdurent avec la réalisation du projet.

On ne retiendra pas les nuisances en phase chantier, à caractère temporaire, pour lesquelles des mesures d'atténuation ou de protection satisfaisantes sont mises en place par la MO, ainsi que celles dont les effets ne sont pas significatifs.

Les nuisances sonores

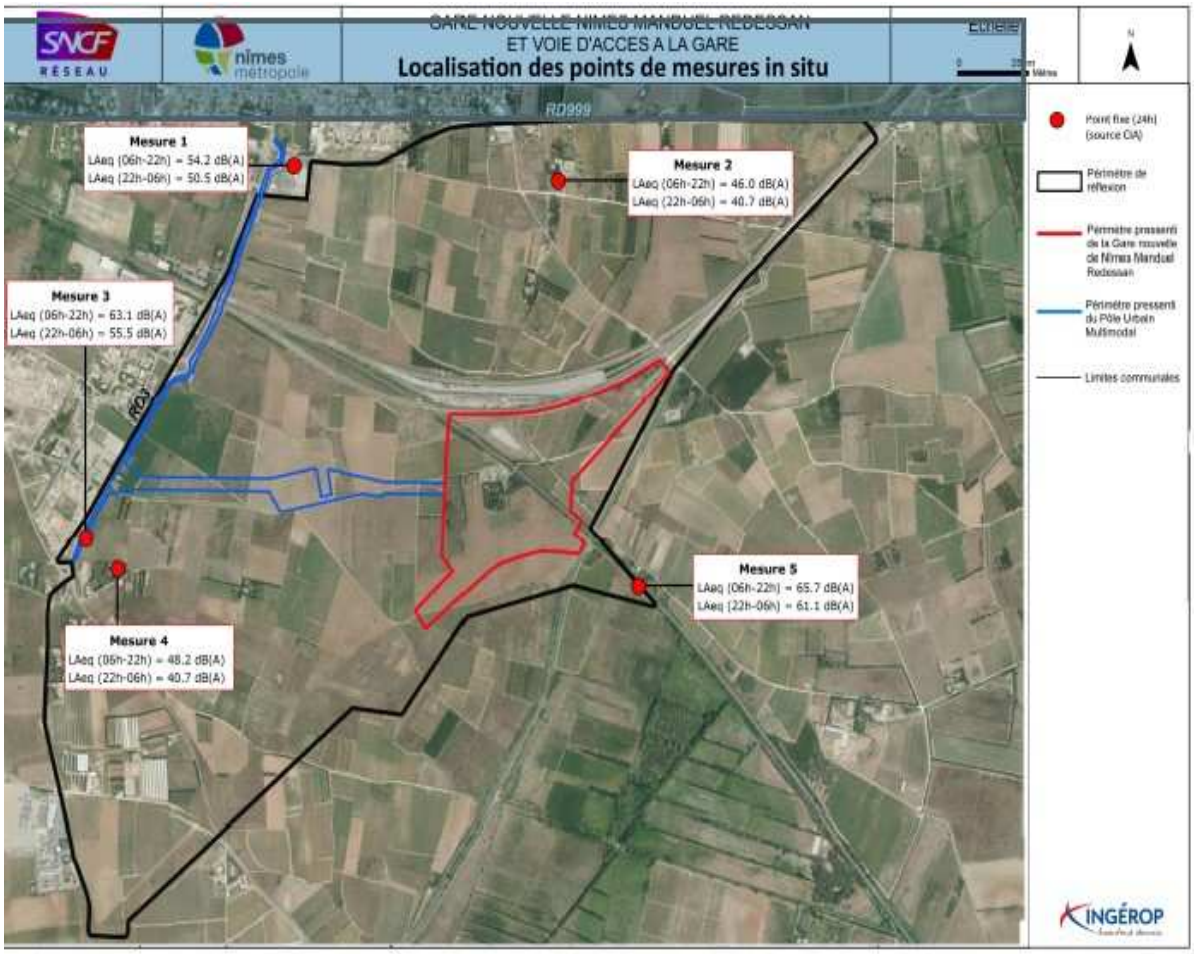
Comme le souligne l'étude d'impact (paragraphe 4.5.10.2) la réglementation qui s'impose dans le cadre du projet est celle relative aux *infrastructures de transport terrestre pour la création ou modification d'infrastructures existantes*, et non celle liée au bruit de voisinage, dont la réglementation est différente, et qui est applicable aux effets sonores émis par la nouvelle gare.

L'étude doit permettre de vérifier si le projet à long terme (20 ans après la mise en service du projet) met en évidence une augmentation des nuisances sur le bâti riverain le plus proche dans le cadre des règles suivantes :

- *un dépassement du seuil acoustique admissible (cas d'une infrastructure nouvelle de 60 dB (A), (cas de l'avenue de la gare)*
- *un dépassement du seuil de 65 dB(A) et une augmentation significative >2 dB(A) (cas d'une infrastructure modifiée, cas de la RD3)*

Impact sonore de la RD3 **(cas d'une modification de voie routière existante)**

Une campagne de mesure de l'ambiance sonore initiale a été réalisée en septembre 2015 sur cinq points répartis à proximité des zones bâties. (Figure page 204 de l'étude d'impact). La valeur diurne maximale relevée le long de la RD3 et de 63,1 dBa. (Mesure 3)



Ces valeurs relevées ont permis, à partir des hypothèses de trafic, de modéliser l'ambiance sonore au droit des bâtis riverains de chaque voie (page 338 de l'étude d'impact). La valeur diurne maximale ainsi modélisée est de **68 dBa**.

A partir de la modélisation de la situation initiale, une modélisation acoustique future a été réalisée avec le projet de gare nouvelle à l'horizon 2040, soit 20 ans après la mise en service des installations. Une vitesse de 70 km/h à été retenue sur la RD3 pour la modélisation. La valeur diurne maximale ainsi modélisée à cette échéance est de **69,5 dBa**.

Les cartes de bruit présentées page 338 et 339 de l'étude d'impact illustrent la contribution sonore des infrastructures routières en 2040.

La comparaison des valeurs LAeq référence et LAeq projet permettent de constater que l'augmentation du trafic routier sur la RD3 n'induit pas une augmentation de plus de 2dB(A) sur le bâti riverain. Il n'y a donc réglementairement pas lieu de mettre en place des protections acoustiques pour protéger les habitations proches de la RD3.

Impact sonore de l'Avenue de la gare **(cas d'une infrastructure nouvelle)**

Une démarche identique a été réalisée pour l'avenue de la gare.
Les résultats peuvent être observés sur les planches pages 338 et 339 de l'étude d'impact.
La réalisation du projet parait suffisamment éloignée des habitations existantes pour induire une nuisance sonore non significative sur les riverains. L'aménagement de cet axe n'induit pas un dépassement des seuils acoustiques admissibles sur le bâti riverain qui est fixé réglementairement à 60 dB(A) pour une infrastructure nouvelle.

L'impact sonore induit par le projet à partir des hypothèses de trafic (2040) n'est pas significatif.
Au regard des éléments fournis dans l'étude d'impact sur l'évaluation des nuisances sonores il ne semble pas nécessaire de mettre en place de mesures de protection acoustiques particulières.

La qualité de l'air

La création des projets va entrainer une augmentation du trafic sur les principales voies de circulation (RD3, RD999) avec une augmentation probable des transports en commun. Le collège Via Domitia et son plateau sportif constituent des lieux sensibles à qualité de l'air ambiant. Les nuisances seront provoquées par les gaz d'échappement des véhicules.
Le projet entrainera une augmentation du trafic local estimée à 15% en 2040.

L'étude d'impact (tableau 71 page 346) indique les valeurs des différents polluants pour un état initial (2015), sans projet en 2040 et avec projet en 2040.

La valeur des particules en suspension (PM 2.5) qui dépasse déjà l'objectif de qualité de 10µg/m^3 n'est pas aggravée à terme selon les hypothèses de modélisation retenues.

Seule la valeur de concentration en NO2 montre une variation significative (environ 3%) entre les scénarios projet et référence (figure 199 page 347). Les autres polluants atmosphériques évalués présentent un impact faible dans la zone d'étude.
Les projections à 2040 ne montrent pas d'augmentation des taux de concentration pour les hypothèses de modélisation retenues.

La hausse du trafic induite par le projet à l'horizon 2040 provoque une augmentation des émissions polluantes variables de 10% à 15%. Les concentrations en polluant modélisées restent toutefois inférieures aux valeurs issues de la réglementation, à l'exception de l'objectif de qualité fixé pour les particules en suspension PM2.5 (niveau déjà dépassé en situation initiale).

La stagnation de l'eau dans les noues et les bassins

La collecte des eaux pluviales est susceptible de provoquer un volume résiduel d'eau en stagnation propice à l'émergence de population de moustique tigre. Toutefois l'eau n'a pas vocation à stagner dans les noues du fait de leur pente de 0,5% et le temps de vidange des ouvrages n'est pas de nature à permettre le développement larvaire (8 à 15 jours) au terme duquel 2 à 3 jours supplémentaires sont nécessaires pour le développement du moustique. Cette période est très supérieure au temps de vidange des bassins.
Un entretien préventif régulier annuel ou bis annuel sera mis en place.

Les impacts acoustiques et de pollution atmosphérique induits par le projet des voies d'accès à la gare peuvent être jugés comme non significatifs dans les hypothèses de modélisation retenues. Ils s'ajoutent toutefois à des niveaux d'émission préexistant élevés.
La mise en place de mesures de surveillance et d'entretien des bassins devrait permettre de se prémunir du développement larvaire des moustiques.

La démarche d'évaluation de l'impact sanitaire sur la population est satisfaisante et n'a pas révélé d'aggravations significatives durables.
L'incidence du projet sur la santé et la sécurité publique des riverains peut être considérée comme faible.

3.6 Incidences du projet sur l'environnement

Les atteintes éventuelles à l'environnement concernent la faune et la flore, la qualité des eaux souterraines ainsi que le bruit et la qualité de l'air déjà évoqué précédemment. Elles seront développées dans le cadre de la prochaine enquête publique relative aux autorisations environnementales du projet. Toutefois de nombreux éléments sont d'ores et déjà disponibles grâce à l'étude d'impact réalisée conjointement avec le dossier de la Gare.

Faune et flore

Les voies d'accès sont implantées sur des terres agricoles, des jachères ou des friches, dont certaines sont situées sur le site Natura 2000 FR 9112015 « Costières nîmoises », qui constituent un habitat propice au développement d'espèces protégées telles que l'outarde canepetière et l'œdicnème criard. Leur habitat a déjà été réduit lors de la construction des voies fret et LGV du CNM et

a fait l'objet à ce titre de mesures de compensation spécifiques. Les espèces font l'objet d'un suivi régulier. Un inventaire récent a montré que des individus étaient toujours présents sur le site.

Une nouvelle surface de compensation commune aux deux projets (8,6 ha) a été définie sur la base de travaux scientifiques reconnus. Elle prend en compte les terrains agricoles et friches situés à proximité des travaux des voies d'accès et vient s'ajouter à celles relevant du programme antérieur CNM. Un assistant à maître d'ouvrage écologue assurera le suivi environnemental du chantier et vérifiera la bonne exécution des travaux.

En ce qui concerne les espèces végétales, aucune fleur ni arbre patrimoniaux ne sont présents sur l'emprise des voies d'accès. L'aménagement de celles-ci comprendra la préservation des sujets existants et la plantation de nombreux arbres à grand développement ce qui prolongera l'ensemble paysager constitué autour de la gare elle même.

Les mesures proposées par le maître d'ouvrage permettent de penser que les compensations seront suffisantes au regard des perturbations apportées aux habitats par le projet.

La qualité des eaux souterraines

La nappe d'eau souterraine se trouve à une profondeur variant de 2 à 10 m sous les voies d'accès. Le sol est très perméable. Les eaux pluviales ruisselant des bassins versants ou des voiries sont collectées et dirigées vers des noues filtrantes dont la conception et la pente assurent une filtration efficace des hydrocarbures et polluants divers. Le principe de filtration des eaux de pluie sera appliqué à la fois à l'avenue de la gare et à l'aménagement de la RD3. La définition des aménagements est en cours d'étude.

Les aménagements proposés par le maître d'ouvrage ne sont pas susceptibles de porter atteinte à la qualité des eaux souterraines sur la base des éléments disponibles. Des compléments seront apportés dans le cadre du futur dossier d'autorisation unique loi sur l'eau.

En conclusion le projet ne porte pas atteinte à l'environnement en ce qui concerne la protection des espèces animales et la préservation de la qualité des eaux souterraines. Les mesures de réduction et de compensation nous semblent suffisantes pour limiter les effets sur l'environnement.

3.7 Coût global et financement du projet

Le coût du projet est estimé à environ 14,5 M € HT. Il se repartit de la manière suivante :

Acquisitions foncières : **800 000 € HT**

Estimation des coûts en faveur de l'environnement (assainissement, voirie)

Assainissement Voiries : 425 000 (noues)
Paysages et espaces verts : 2 000 000

Total : 2 425 000 € HT

Estimation des coûts en faveur de l'environnement (atténuation et compensation)

Espèces protégées : 300 000 €
Compensations agricoles : 40 000 €
Archéologie préventive : 25 000 €

Total : **365 000 € HT**

Total travaux : 10 860 000 € HT (hors aménagements paysagers et gestion des eaux pluviales)

Divers : 350 000 € HT

Le montant total de l'opération est estimé à 14 800 000 € HT

Le cout global du projet correspond à des estimations qui seront ultérieurement affinées en phases d'exécution.

Financement des travaux

Aménagement de la RD3

Une convention pour la réalisation des études sur l'axe RD3 (allant du giratoire RD999 au giratoire de la RD 403 au sud de l'avenue de la gare) a été signée le 3 octobre 2016 entre la communauté d'agglomération Nîmes Métropole et le Conseil Départemental du Gard.
Elle permet au Conseil Départemental du Gard de transférer temporairement sa maîtrise d'ouvrage à Nîmes Métropole pour la réalisation de ces études.
La convention ne fait pas l'objet d'engagements financiers. Nîmes Métropole assure la totalité du financement des études, des autorisations et frais s'y rattachant.
A l'issue des études, le Département du Gard et Nîmes Métropole décideront d'un aménagement à réaliser.

L'organisation de la maîtrise d'ouvrage et du financement pour la réalisation du projet fera l'objet d'une nouvelle convention précisant le rôle de chaque partie.

Aménagement de l'Avenue de la Gare

Nîmes Métropole est le MO pour cette phase du projet. Par délibération en date du 10/11/2015 le Conseil communautaire de Nîmes Métropole a décidé de créer une autorisation de programme à hauteur de 40.505.624 € TTC pour une période de 2016 à 2020 dans le cadre du PUM.
Le MO confirme la possibilité d'utilisation de ce moyen de financement pour la réalisation des travaux sur la RD3.

La commission d'enquête prend acte que le cout global du projet inclus les aménagements de la RD3 et que le financement de l'ensemble de ces travaux est dors et déjà assurée par l'autorisation de programme votée par le conseil communautaire.

3.8 Compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme

La commission d'enquête estime que les aménagements apportés par le projet ne remettent pas en cause l'économie générale du PLU communal et sont indispensables pour le déplacement sécurisé de la population.

CONCLUSION (sur la Déclaration d'Utilité Publique)

Le tracé retenu pour les aménagements viaires de l'accès à la gare est celui qui offre un impact moindre sur les emprises foncières tout en préservant à court terme les usages agricoles au nord du tracé retenu.

Les contraintes sur l'environnement sont limitées et compensées par un aménagement paysager. L'impact sur la biodiversité est modéré et également compensé.
Le tracé retenu permet de conserver tout le potentiel de la zone AU du PLU communal pour un aménagement futur qui bénéficiera de la réalisation préalable de cette voirie.

Le projet offre avec la réalisation des modes de circulation doux une communication sécurisée en lien avec le centre du village.
Toutefois la commission adhère à la suggestion exprimée par le public de réaliser une passerelle au dessus de la RD3 pour améliorer la sécurité des collégiens de Redessan tentés de traverser prématurément cet axe de circulation. Elle regrette que cette solution technique n'ait pas été formellement étudiée et que son coût n'ait pas été évalué en vue d'une éventuelle réalisation complémentaire.

L'évaluation financière du coût du projet est suffisamment détaillée et les modes de financement sont établis.

La commission d'enquête considère que les atteintes évoquées dans le cadre du projet ne sont pas disproportionnées au regard de l'objectif incontournable de desserte de la gare nouvelle par un réseau routier adapté. Ces aménagements représentent un atout pour la valorisation des territoires.

En ce sens, la commission considère que le projet d'accès à gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan revêt un caractère d'intérêt général. En conséquence elle émet un **Avis FAVORABLE** à la **Déclaration d'Utilité Publique pour la réalisation du projet des futures voies d'accès à la gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan** assorti de **Réserve** suivante :

Une étude de faisabilité technique et financière d'aménagement d'une passerelle de franchissement de la RD3 devra être réalisée en vue d'améliorer la sécurisation des collégiens.

4 - CONCLUSION ET AVIS SUR LA CESSIBILITE DES PARCELLES

L'enquête parcellaire sur la commune de Manduel doit permettre aux personnes notifiées de formuler par écrit leurs observations sur les emprises foncières relatives à leurs parcelles.
Ce volet constitue la phase administrative de la procédure qui permet d'identifier les propriétaires et leurs ayants droit ainsi que les biens respectifs susceptibles d'être acquis soit par voie amiable soit par voie d'expropriation.

Le dossier d'enquête est composé des documents suivants :

- Une notice explicative.
- Un état parcellaire établi par propriétaire identifiant les informations cadastrales et la superficie des emprises des parcelles impactées par le projet.
- Un plan parcellaire identifiant les limites et la désignation cadastrale des parcelles concernées.

Le dossier d'enquête comporte les documents réglementaires

4.1 Justification sur les emprises foncières

La superficie des emprises foncières nécessaires pour la réalisation du projet impacte 71 parcelles pour une superficie d'environ 10 ha. Le projet à fait l'objet d'une étude sur 3 variantes de tracé. L'option retenue est celle qui présente une incidence moindre sur le découpage des parcelles.

Le projet de réalisation des voies d'accès à la gare nouvelle comporte les volets suivants :
- La création de l'avenue de la gare
- Le réaménagement le long de la RD3

L'ensemble des aménagements viaires s'inscrit dans le périmètre du projet ''Avenue de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan et accès modes doux depuis la RD3'' tel qu'il a été défini dans le plan général des travaux.

Les emprises foncières des parcelles nécessaires au projet sont incluses dans le plan général des travaux.
Les parcelles sont correctement identifiées et l'affectation des surfaces cessibles répond aux aménagements nécessaires au projet.

4.2 Atteintes environnementales des emprises

Les mesures énoncées par le maître d'ouvrage et exposées dans l'étude d'impact permettent de penser que les atteintes sont maitrisées

4.3 Procédure de notification

Une notification individuelle par courriers recommandés avec accusé de réception a été adressée à chaque propriétaire identifié sur les états parcellaires précisant les dates d'ouverture de l'enquête parcellaire et les horaires de consultation du dossier en mairie.

Les propriétaires conformément à la liste établie sur les états parcellaires ainsi que ceux identifiés en cours d'enquête ont été notifiés.

Propriétaire identifié en cours d'enquête

Courriers en retour avec propriétaire inconnu à l'adresse indiquée

Mme Borne Marthe Andrée (AI 208).
Cette personne est sous tutelle. Les éléments ont été transmis au MO en cours d'enquête. Mme Borne est usufruitière. Les démarches entreprises par le MO ont permis d'identifier **M. Martinez** comme propriétaire de la parcelle AI 208.

Cette personne est propriétaire de cette parcelle (AI 208) suite au décès de sa mère. Elle est sous curatelle renforcée. Une vérification est en cours auprès du mandataire judiciaire désigné par le tribunal d'instance.

La procédure de notification individuelle a été respectée. L'information des propriétaires a été assurée.

4.4 Observations particulières recueillies en cours d'enquête

M. Paul Barbier (Parcelle AH 351)
Une réévaluation du prix de sa parcelle a été demandée par ce propriétaire. La demande a été transmise au MO. Une offre d'achat a été proposée par l'EPF à ce propriétaire. **M. Parent** qui sollicite une indemnisation est le fermier de cette parcelle.

BRL (parcelle AH 105)
La parcelle identifiée **AH 105** appartenant à la société BRL et incluse dans le périmètre du projet pour une emprise totale (600 m2) qui supportent des ouvrages du réseau hydraulique régional (conduite sous pression de 350mm) est non cessibles et inaliénable du fait qu'elle relève du statut de la domanialité publique.

Le MO qui a été informé par courrier devra prendre les dispositions nécessaires.

M. Roland Bonnardel (Parcelles AL267 AL337)
La réclamation relative à l'occupation temporaire de ces parcelles n'a pas été traitée par le MO car elle concerne des superficies foncières précédemment expropriées dans le cadre du projet CNM.
Elle concerne une enquête parcellaire organisée sur la même période et a été déposée par erreur sur le registre de l'enquête voie d'accès.
La contribution a été transmise aux services de la préfecture pour son traitement dans le cadre de l'enquête ad 'hoc.

Courriers non retirés

Mme Michel Fabienne Jacqueline (AH 0365). Son mari a retiré son courrier.

CONCLUSION

Les éléments recueillis au cours de l'enquête permettent de constater :

Que la procédure a été respectée.

Que les notifications individuelles ont bien été réalisées conformément aux dispositions de l'article R 131-6 et R 131-3 du code de l'expropriation

Que l'emprise des parcelles concernées par le projet est bien conforme à l'objet des travaux tel qu'il résulte de la procédure de Déclaration d'Utilité Publique.
Il sera toutefois nécessaire de soustraire du projet l'emprise relative à la parcelle non cessible appartenant à BRL

En conséquence, la commission d'enquête émet un **Avis Favorable** sur **l'expropriation des parcelles nécessaire a la réalisation du projet Avenue de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan et accès en mode doux depuis la RD3** sur le territoire de la commune de Manduel assorti de la **Réserve** suivante :

L'emprise totale de 600 m^2 de la parcelle **AH 105** ***non cessible,*** située sur le territoire de la commune de Manduel le long du projet avenue de la gare devra être soustraite des superficies affectées à la réalisation du projet d'aménagement.

5 - CONCLUSION ET AVIS SUR LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME DE LA COMMUNE DE MANDUEL

La mise en compatibilité d'un document d'urbanisme a pour objectif de permettre la réalisation de l'opération sur laquelle porte la déclaration d'Utilité Publique.
Les dispositions actuelles du PLU de Manduel n'étant pas compatibles avec la réalisation du projet il sera nécessaire d'adapter ce document d'urbanisme.

5.1 Analyse du projet au regard du PLU existant

Le projet consiste :

- d'une part à aménager une voie nouvelle (avenue de la gare) entre le carrefour de la RD3 situé au droit du collège de Manduel et l'emprise de la future gare
- d'autre part à aménager la voie existante RD3 pour la rendre compatible avec un trafic lié au transit et à la desserte de la future gare, en lui adossant un cheminement en mode doux dans sa partie Est.

Le carrefour entre la nouvelle voie et la RD3 sera sécurisé.

Ces ouvrages, quoique non concernés par les orientations d'aménagement de la commune identifiées au PLU, ne sont pas compatibles avec le zonage et le règlement de certaines zones (zones A et 1AU) tant du fait du non respect des dispositions règlementaires que de l'impossibilité de réaliser les aménagements projetés en superposition d'emplacements réservés existants, notamment en bordure de la RD3.

5.2 Propositions de mise en compatibilité

Le dossier propose de modifier :

- le zonage afin de délimiter l'emprise du projet hors de l'emplacement réservé 23C et de supprimer l'ER6D qui n'a plus lieu d'être du fait de la réalisation des travaux sur le giratoire.
- le règlement afin, d'une part, de permettre la réalisation de la voie nouvelle de l'avenue de la gare au titre des articles 1AU2, A1 et A2 et d'autre part, d'en autoriser le débouché sur la RD3 au titre de l'article 1AU3.

Les modifications apportées au règlement sont adaptées à la réalisation du projet.
La commission note que l'emprise des travaux projetés ne fait pas l'objet d'emplacements réservés spécifiques dans le nouveau plan de zonage, privant ainsi la collectivité bénéficiaire et les propriétaires des terrains concernés des effets induits par ce type de zonage.

5.3 Evaluation environnementale

Conformément à la réglementation, la demande de mise en compatibilité s'appuie sur une évaluation environnementale détaillée élaborée à partir des éléments rassemblés dans l'étude d'impact commune aux deux projets (gare SNCF et Voies d'accès). Cette évaluation environnementale évoque donc successivement les incidences prévisibles du projet et les moyens mis en œuvre pour les éviter, les réduire ou les compenser, tant pendant la phase chantier que en situation pérenne.
Du fait de ces mesures elle conclut à une incidence finale sur l'environnement considérée comme faible au niveau de la commune de Manduel.

La commission considère que les impacts environnementaux issus de ce projet font l'objet de mesures ERC adaptées aux enjeux identifiés

5.4 Compatibilité avec les orientations générales du SCOT sud Gard

L'une des orientations du SCOT sud Gard concerne l'organisation du territoire :

- Organiser la structuration du territoire, notamment en favorisant l'accessibilité…
- Appuyer le développement urbain sur les infrastructures de transport et de déplacement…

Le projet de gare nouvelle sur le site de Manduel Redessan était d'ores et déjà inscrit dans les orientations générales du SCOT Sud Gard.

Le projet d'accès à la gare nouvelle ne comporte donc pas d'incompatibilité entre ce document de planification et la mise en compatibilité projetée des documents d'urbanisme.

5.5 Compatibilité avec le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux Rhône méditerranée (SDAGE RM)

Ce document de planification intègre les objectifs de la Directive Cadre Européenne sur l'eau qui fixe en particulier les objectifs pour atteindre un bon état des milieux aquatiques d'ici 2015.
Le projet ne contredit pas les orientations fondamentales de ce document en cours de révision.

5.6 Compatibilité avec le Schéma d'Aménagement et de Gestion des eaux (SAGE)

Le SAGE est un document de planification, au sein du SDAGE, qui réglemente l'usage et la gestion de l'eau et des milieux aquatiques en fixant des objectifs généraux d'utilisation au niveau local. Ce document est en cours d'élaboration.

Le projet est situé dans le périmètre de la nappe de la Vistrenque. Les éléments montrent qu'il est soumis au régime d'autorisation. Le dossier loi sur l'eau fera l'objet d'une enquête publique courant 2017.

5.7 <u>Compatibilité avec le Plan de Déplacements Urbains</u> (PDU)

Le PDU actuel étant antérieur à la décision de création d'une gare nouvelle, aucune mention n'en ait faite dans ce document sans toutefois que le projet de voirie soit contradictoire avec ce dernier. Une révision est encours qui intégrera cet aménagement.

Il convient de souligner que ce dossier de mise en compatibilité du PLU de Manduel été a soumis à l'avis des personnes publiques associées dans le cadre de la procédure règlementaire. Les adaptations ayant été considérées comme mineures, aucune observation n'a été formulée à l'encontre des dispositions projetées.

<u>CONCLUSION</u>

Compte tenu de l'ensemble des éléments évoqués ci-dessus, la commission ne voit pas d'arguments contraires aux dispositions contenues dans ce projet de mise en compatibilité du PLU de Manduel.
Elle s'interroge toutefois sur l'absence de matérialisation d'emplacements réservés spécifiques sur l'emprise des aménagements projetés, qui offrirait une meilleure lisibilité du projet au droit des secteurs impactés et garantirait les droits tant des collectivités bénéficiaires que des propriétaires concernés

En conséquence, la commission d'enquête émet un **<u>Avis Favorable</u>** sur la **mise en compatibilité des documents d'urbanisme communaux** en vue de la réalisation du projet Avenue de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan et accès modes doux depuis la RD3 sur le territoire de la commune de Manduel.

Nîmes, le

Yves Florand, Président

Alain Oriol, Membre titulaire

Jeanine Riou, Membre titulaire

Département du Gard

———

Communes de MANDUEL et de REDESSAN

ENQUETE PUBLIQUE

du 06 février 201 au 17 mars 2017

———

REALISATION DE LA VOIE D'ACCES A LA FUTURE GARE NOUVELLE DE NIMES MANDUEL REDESSAN

A N NE X E S

Voir Document joint séparé