

# PROJET GARE NOUVELLE DE NÎMES-MANDUEL-REDESSAN

## DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE, À LA CESSIBILITÉ ET À L'APPROBATION DES NOUVELLES DISPOSITIONS D'URBANISME

**Pièce D :**  
**Notice complémentaire au titre de l'article R.112-4 du Code de l'Expropriation**

FEVRIER 2017

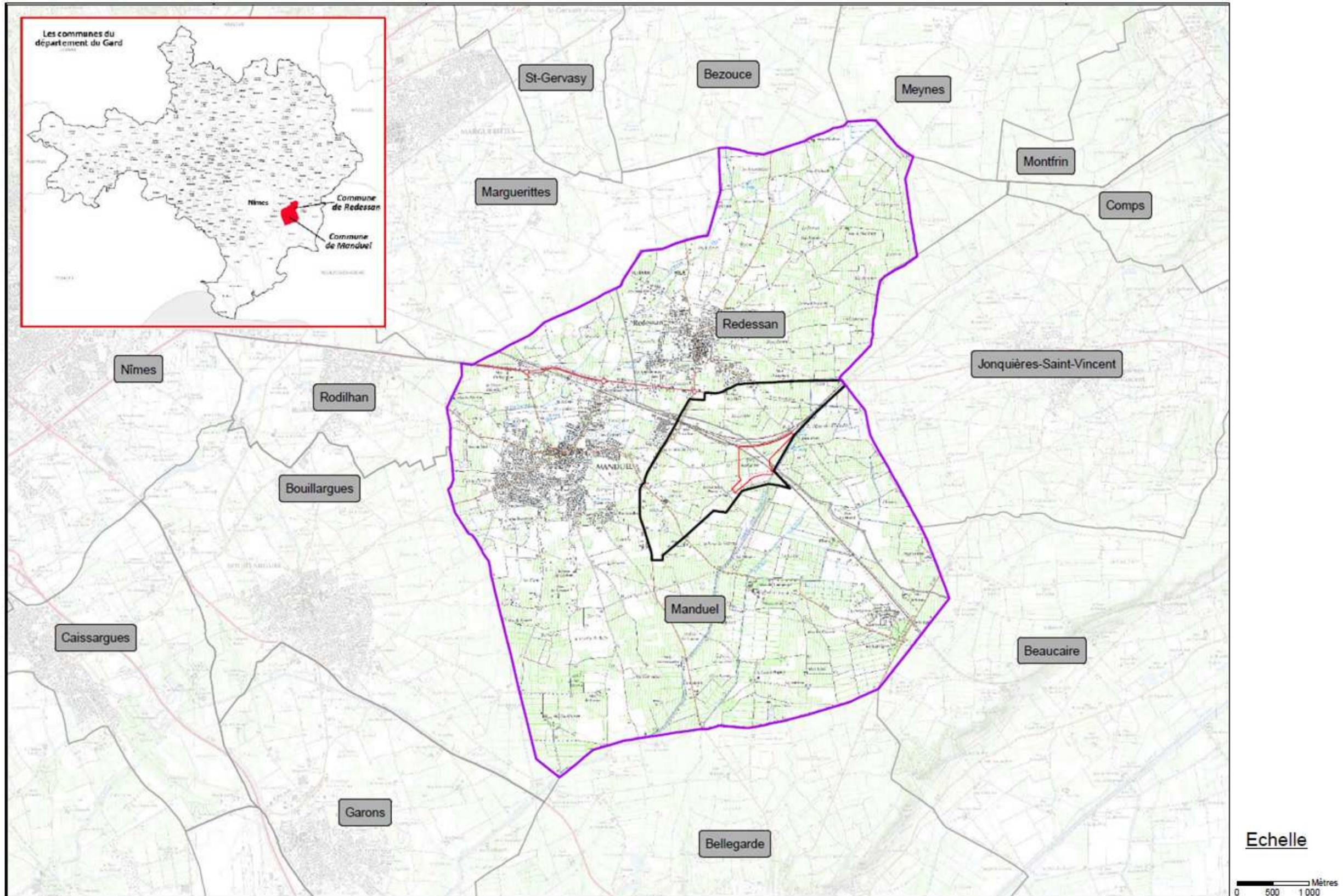


**SOMMAIRE**

1. PLAN DE SITUATION .....	2
2. PLAN GENERAL DES TRAVAUX.....	3
3. CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DES OUVRAGES LES PLUS IMPORTANTS .....	5
3.1. LE BÂTIMENT VOYAGEURS ET SON PARVIS .....	6
3.2. TRAVAUX D'INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES .....	10
3.2.1. TRAVAUX AU NIVEAU DU CONTOURNEMENT NÎMES-MONTPELLIER .....	10
3.2.1.1. Voies latérales à quai pour l'arrêt des TGV .....	10
3.2.2. TRAVAUX SUR LA LIGNE CLASSIQUE TARASCON – SETE.....	11
3.2.2.1. Création de deux quais pour l'arrêt des trains régionaux.....	11
3.3. LES PARKINGS .....	11
3.4. LA GARE ROUTIÈRE .....	12
3.5. LES VOIES INTERNES AU PÔLE D'ÉCHANGES .....	12
4. APPRÉCIATION SOMMAIRE DES DÉPENSES.....	13
4.1. FINANCEMENT DU PROJET .....	13

# PROJET GARE NOUVELLE DE NÎMES-MANDUEL-REDESSAN

## 1. PLAN DE SITUATION

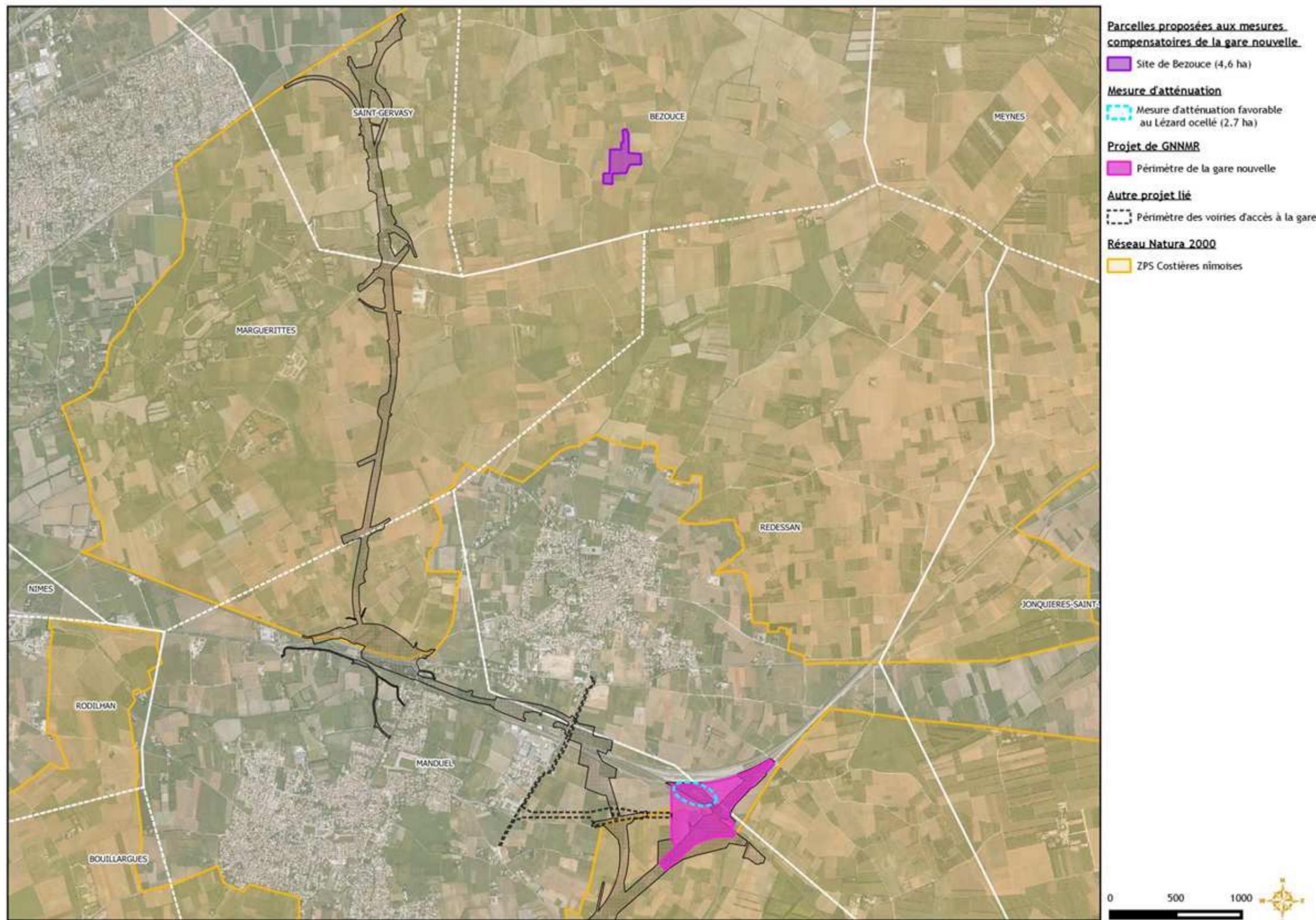


# PROJET GARE NOUVELLE DE NÎMES-MANDUEL-REDESSAN

## 2. PLAN GENERAL DES TRAVAUX



# PROJET GARE NOUVELLE DE NÎMES-MANDUEL-REDESSAN

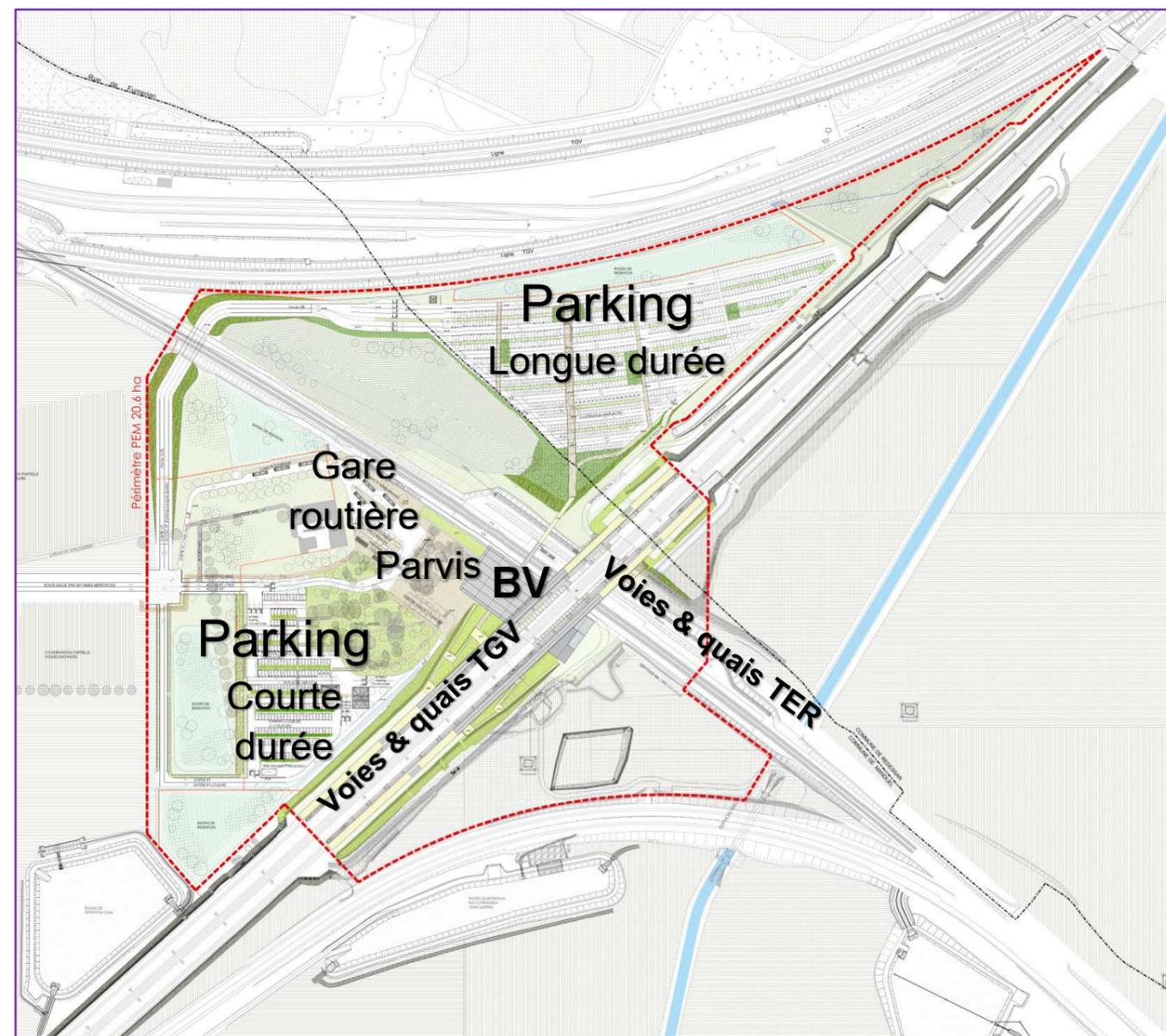


© SNCF - Tous droits réservés - Sources : IGN, Orthophotos Oc'Via 2012 - Cartographie : Biotope, 2015.

## 3. CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DES OUVRAGES LES PLUS IMPORTANTS

La gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan, constituant un pôle d'échanges multimodal, se compose des ouvrages significatifs suivants :

- Le bâtiment voyageurs et son parvis, situés à l'intersection de la ligne Tarascon-Sète et du contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier, s'organisent sur trois niveaux :
  - o Niveau bas : quais TER, locaux de service avec des espaces techniques,
  - o Niveau intermédiaire : Hall de gare et parvis avec les espaces dédiés aux services voyageurs en RDC, locaux de service,
  - o Niveau haut : accès et quais TAGV.
- Les équipements ferroviaires nécessaires à la gare sur le Contournement Nîmes-Montpellier et les adaptations des équipements ferroviaires sur la ligne Tarascon Sète.
- Les quais TAGV et TER
  - o Les deux quais TAGV en direction de Paris et de Barcelone (d'orientation Sud-Ouest/Nord-Est)
  - o Les deux quais TER en direction de Nîmes et de Tarascon (d'orientation Nord-Ouest/Sud-Est)
- Les parkings
  - o Un parking nord destiné à accueillir les stationnements de longue durée
  - o Un parking sud pour les stationnements de courte durée et les loueurs.
- La dépose minutes à proximité immédiate du parvis.
- La gare routière qui permet la desserte du site par les bus, cars et taxis.
- Les voies internes au Pôle d'Echanges Multimodal.



Plan masse (source : SNCF / Gares&Connexions / AREP)

## 3.1. LE BÂTIMENT VOYAGEURS ET SON PARVIS

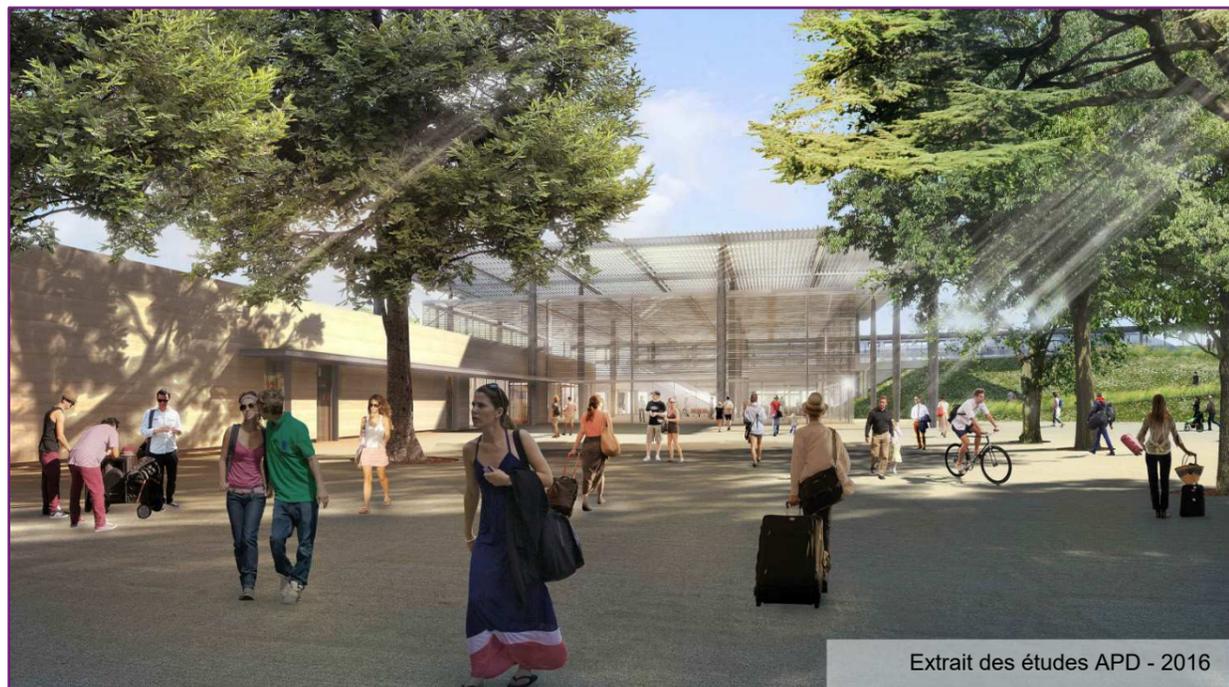
### 3.1.1. Bâtiment voyageurs

Le bâtiment voyageurs accueillera en 2020 environ 1,1 million de voyageurs par an, soit 4 400 voyageurs journaliers. Il présente les fonctionnalités d'une gare TAGV et d'une gare TER (en lieu et place de la halte-ferroviaire de Manduel déplacée).

Les éléments directeurs du projet architectural sont :

- Le confort climatique (vent, chaleur).
- La transparence du bâtiment pour sa relation au grand paysage et la compréhension de l'organisation fonctionnelle du pôle d'échanges multimodal,
- La lisibilité et l'efficacité du système circulatoire compte tenu des différents niveaux d'infrastructures,
- L'unicité de la toiture (hall et quais),

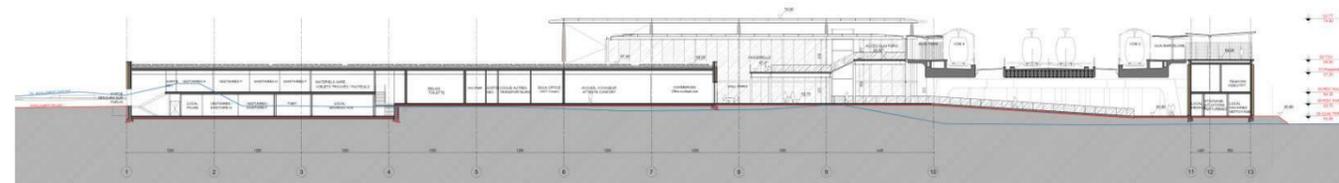
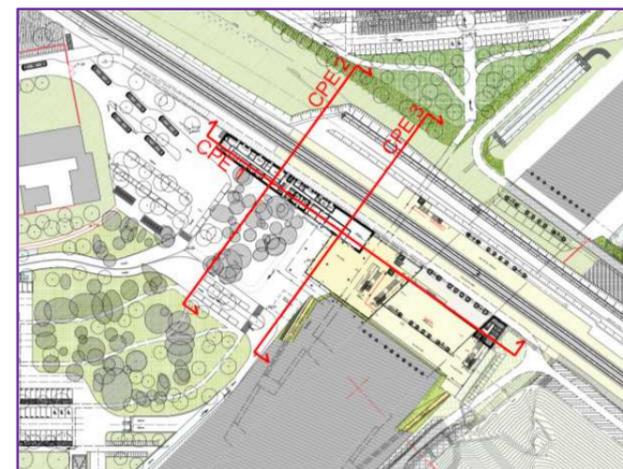
Vue depuis le parvis :



Extrait des études APD - 2016

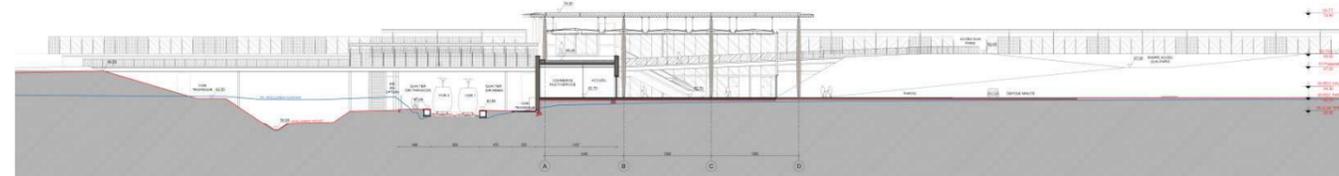
(source : SNCF / Gares&Connexions / AREP / Sergio Capassio)

Coupes transversales et longitudinale du bâtiment voyageurs :



CPE 1 : Coupe longitudinale sur le bâtiment de service, les halls voyageurs et les voies TGV

Coupe 1 : longitudinale sur le bâtiment de service, les halls voyageurs et les voies TGV



CPE 2 : Coupe transversale sur le bâtiment de service (1 niveau), le parvis et les voies TER

Coupe 2 : transversale sur le bâtiment de service (1 niveau), le parvis et les voies TER



CPE 3 : Coupe transversale sur le bâtiment de service (2 niveaux), le hall voyageurs et les voies TER

Coupe 3 : transversale sur le bâtiment de service (2 niveaux), le hall voyageurs et les voies TER

# PROJET GARE NOUVELLE DE NÎMES-MANDUEL-REDESSAN

Le bâtiment est conçu de manière à permettre la simplicité, la lisibilité et la fluidité des cheminements des voyageurs en privilégiant l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite. La conception des espaces a été réalisée dans le respect :

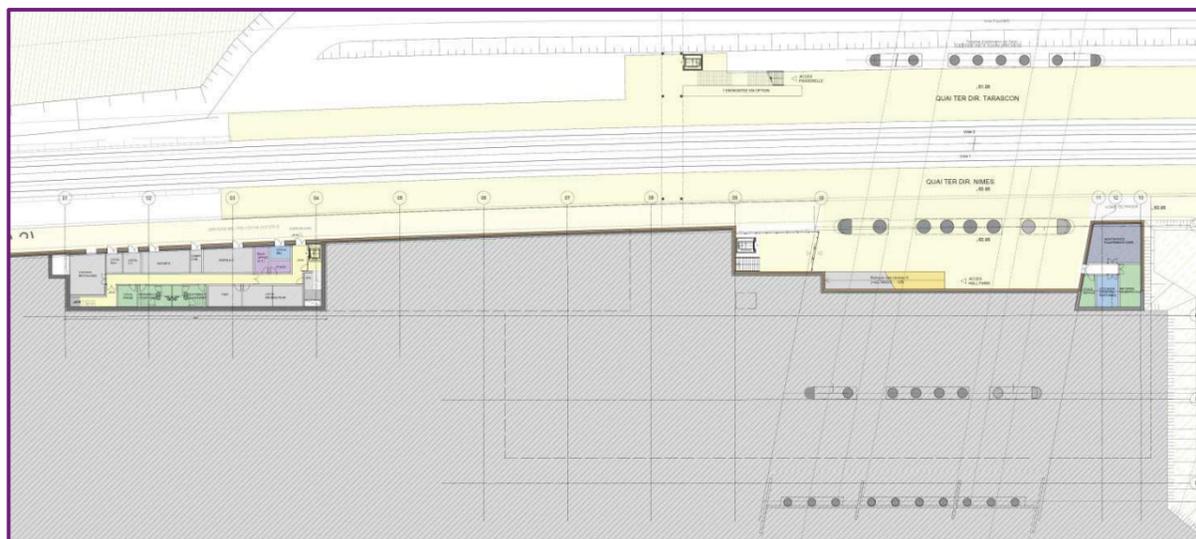
- Du décret n° 94-86 du 26 janvier 1994, concernant l'accessibilité aux personnes handicapées dans les établissements recevant du public,
- De l'arrêté du 31 mai 1994, fixant les dispositions techniques destinées à rendre accessibles aux personnes handicapées les établissements recevant du public et les installations ouvertes au public lors de leur construction, leur création ou leur modification.

La surface globale est de 4 000 m<sup>2</sup> environ, répartie de la façon suivante :

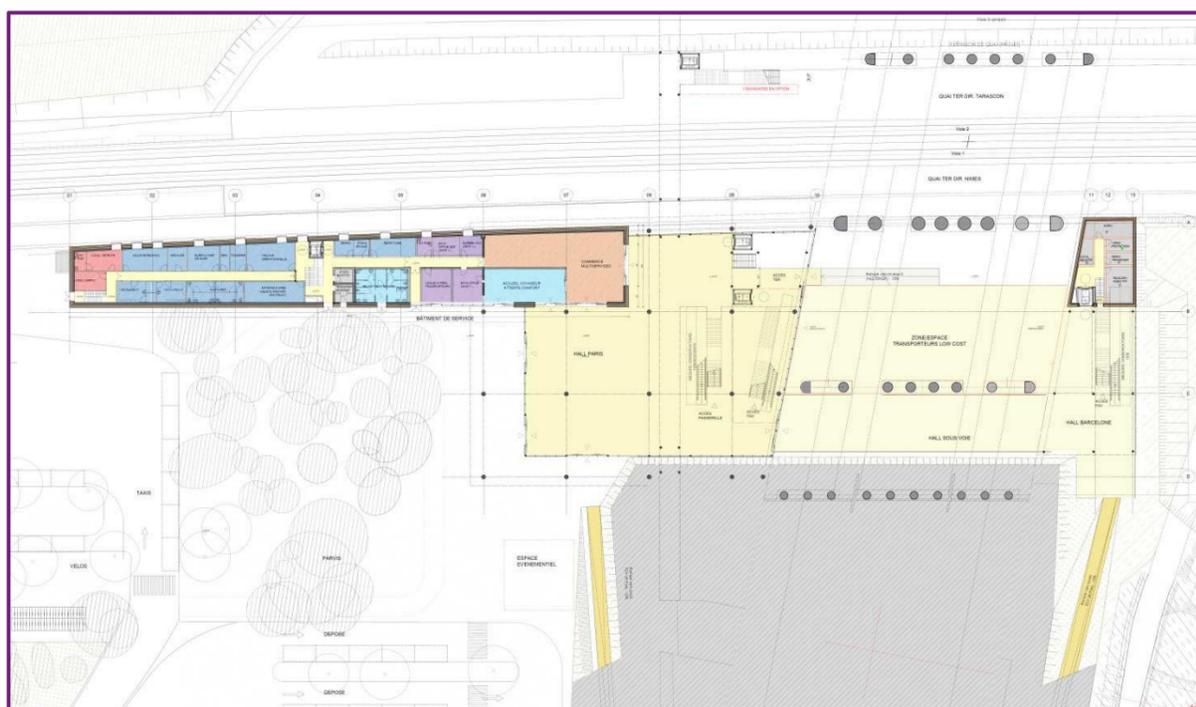
- Circulation voyageurs (hall Paris, hall Barcelone & hall sous voie correspondant à un espace d'attente low-cost) : 2 400 m<sup>2</sup>
- Bâtiment de service d'environ 1 600 m<sup>2</sup>, avec une répartition approximative :
  - o Commerce : 200 m<sup>2</sup>
  - o Services : 200 m<sup>2</sup>
  - o Exploitation : 1 200 m<sup>2</sup>.

Ainsi disposé, le bâtiment voyageurs apparaît comme une continuité « construite » du paysage qui articule l'aménagement de l'intermodalité avec les quais.

L'orientation architecturale a été retenue en juin 2015 avec les partenaires co-financeurs, notamment avec Nîmes Métropole et en lien avec les communes, dans une cohérence avec le projet de Pôle Urbain Multimodal autour de la Gare Nouvelle.



Plan niveau bas quais TER : espaces techniques



Plan niveau intermédiaire hall de gare et parvis : espaces dédiés aux services voyageurs & espaces exploitation plus à l'Ouest

La répartition intérieure des espaces du bâtiment voyageurs est présentée à titre indicatif. Elle est susceptible d'évoluer lors des phases suivantes de conception.

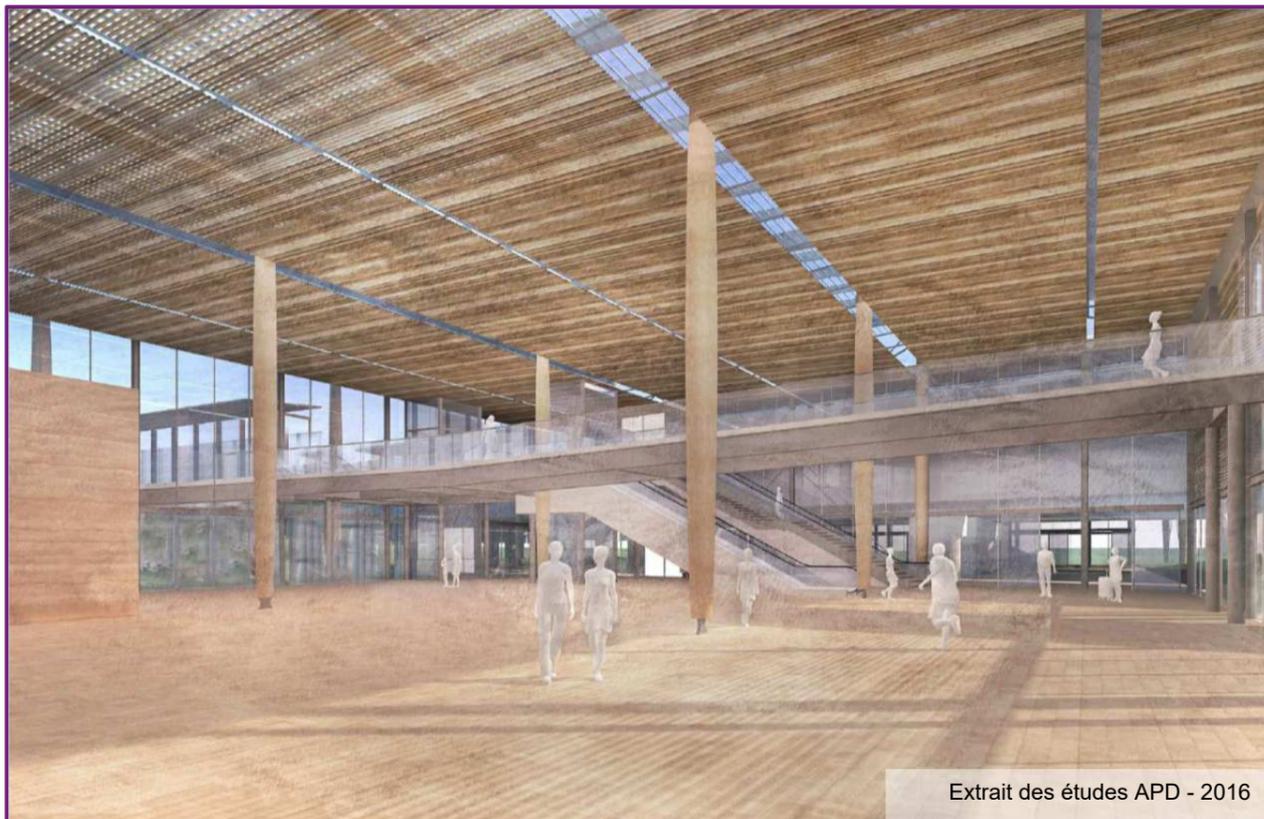


Extrait des études APD - 2016

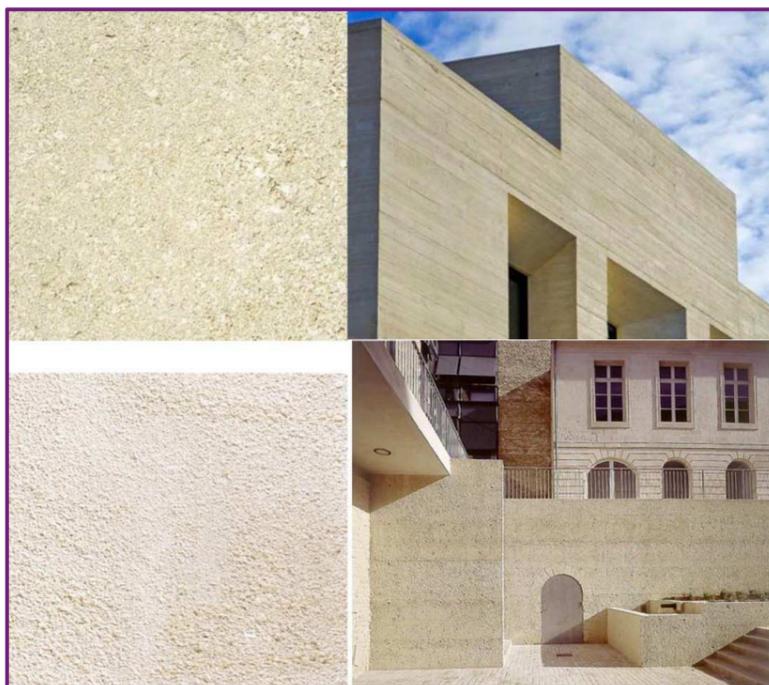
(source : SNCF / Gares&Connexions / AREP / Sergio Capassio)

# PROJET GARE NOUVELLE DE NÎMES-MANDUEL-REDESSAN

La hauteur moyenne sous plafond dans le hall est de 8 mètres, propice à offrir un espace confortable pour les cheminements et l'attente.



Les murs et les sols en minéral : Le parti d'aménagement paysager est de privilégier l'utilisation de matériaux locaux (limon argileux, pierres locales) en parement ou pour constituer le matériau lourd et structurel des murs de soutènement extérieurs ou des façades pleines des volumes construits sous la grande ombrière.



Les plafonds intérieurs et les protections solaires en végétal avec le bambou présent dans la région du Gard (Bambouseraie d'Anduze), matériau résistant et imputrescible. Le bambou est mis en œuvre sous forme de panneaux de bambou bruts de diamètre de 50 mm environ, maintenus sur des cadres acier et câbles inox. Ces cannes de bambou sont assemblées horizontalement par tressage évoquant les canisses ou par simple empilement.



## 3.1.2. Le parvis de la Gare

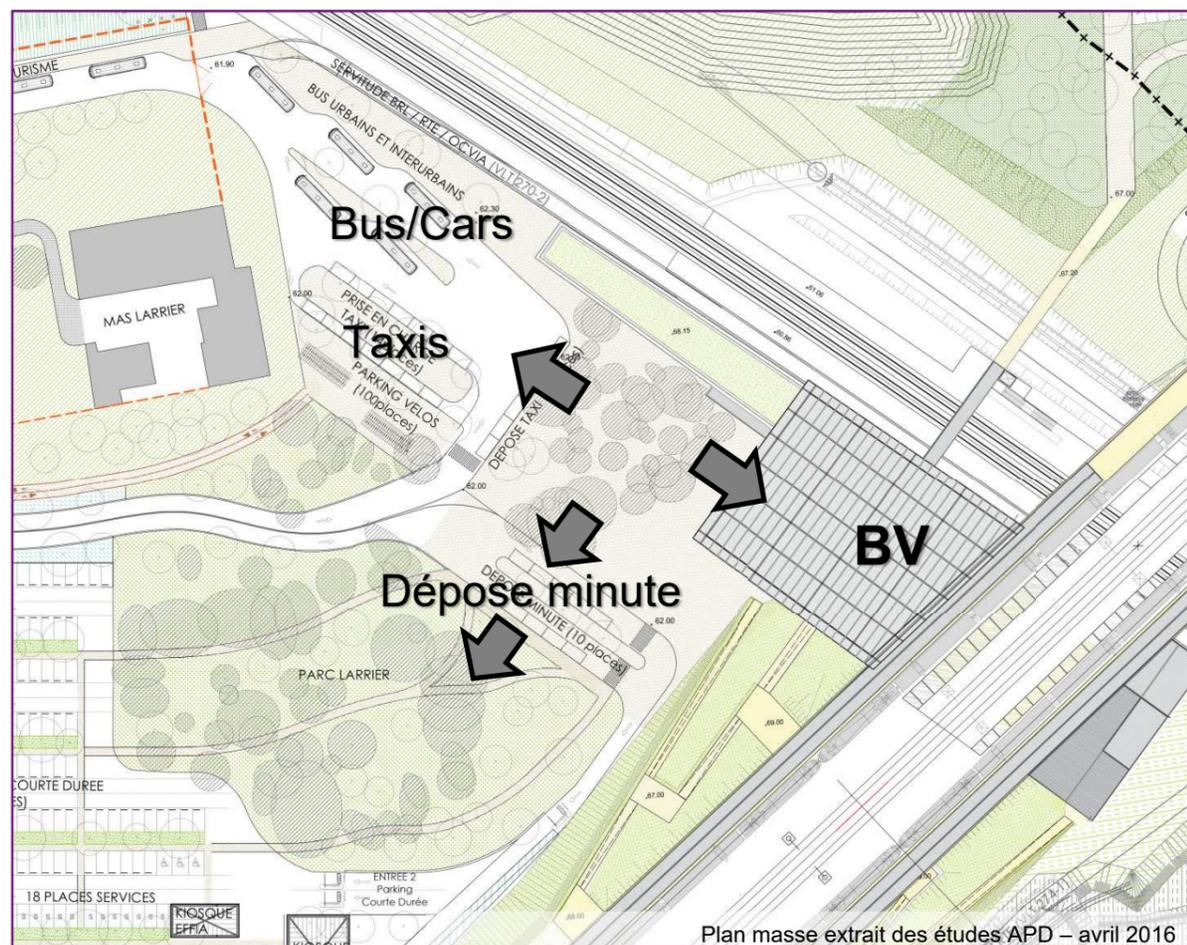
Le parvis, d'environ 2 800 m<sup>2</sup>, permet la connexion de la gare routière, de la dépose minute, du bosquet et du parking courte durée au bâtiment voyageurs.

Sa position contiguë au bosquet du Mas LARRIER et en prolongement de celui-ci en fait un véritable jardin profitant de la fraîcheur du massif végétal existant. Les zones aux abords du bosquet et au pied des collets d'arbres pourront être travaillées différemment à l'aide de cailloux concassés, évoquant les pistes forestières.

Véritable espace public, lieu de convergence de l'ensemble des modes de transport, le traitement du sol du parvis fait référence aux grandes places publiques Nîmoises : béton balayé (couleur des agrégats locaux).

Ce parvis intègre en son sein les accès pompiers, secours et police.

Cet espace extérieur, central, accueille également une zone événementielle.



## 3.2. TRAVAUX D'INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES

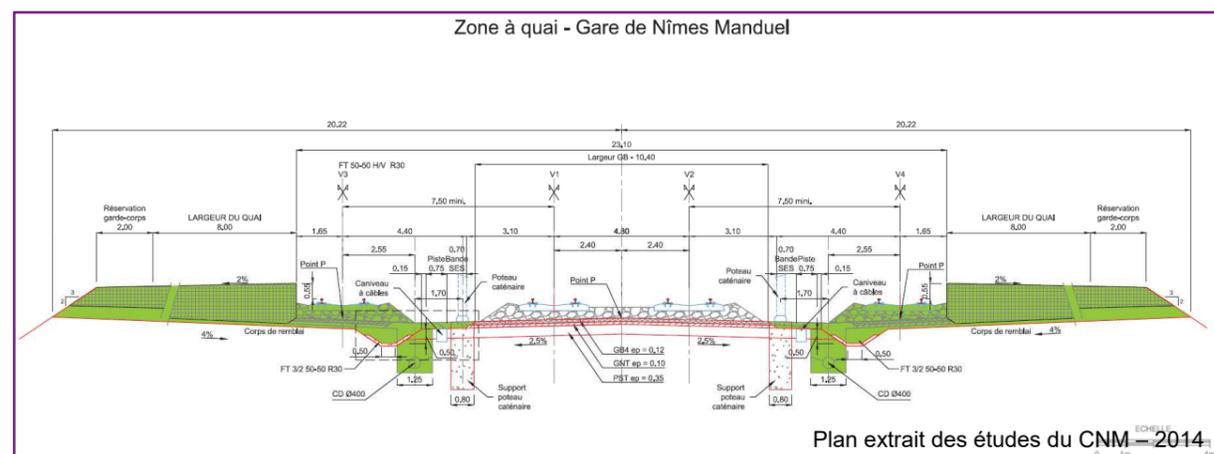
Positionné sur les communes de Manduel et de Redessan, la future gare nouvelle s'organise autour d'un dispositif en croix entre la plateforme des voies du Contournement Nîmes-Montpellier (CNM) et la ligne existante Nîmes-Tarascon située en déblai du terrain naturel. Des travaux d'infrastructures ferroviaires sont par conséquent nécessaires sur ces voies ferrées pour permettre l'arrêt des trains en Gare Nouvelle Nîmes-Manduel-Redessan.

### 3.2.1. TRAVAUX AU NIVEAU DU CONTOURNEMENT NÎMES-MONTPPELLIER

#### 3.2.1.1. Voies latérales à quai pour l'arrêt des TGV

Pour permettre l'arrêt sur le site de la Gare nouvelle Nîmes-Manduel-Redessan des trains à grande vitesse circulant sur le CNM, deux voies à quais seront aménagées et deux quais seront construits de part et d'autre des voies.

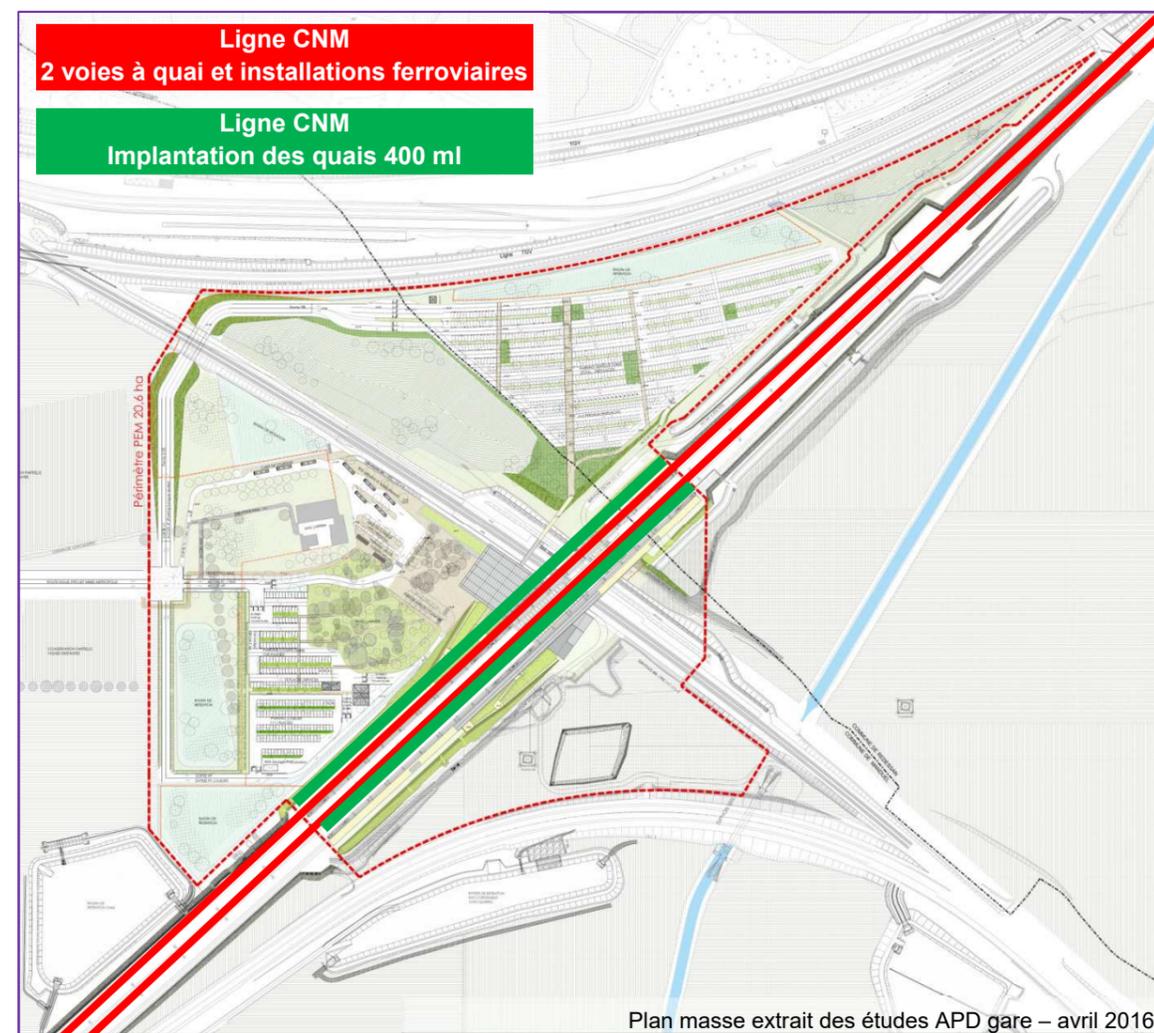
Ces ouvrages sont représentés en vert ci-dessous.



Dans la zone de la gare, les aménagements de la ligne ferroviaire du Contournement de Nîmes Montpellier seront adaptés afin de permettre l'insertion des voies à quai et les installations ferroviaires connexes :

- Les ouvrages de génie civil : terrassements et ouvrages d'art de franchissement de la ligne Tarascon-Sète (un pont de 110m de long et de 9,80 mètres de large pour chacune des voies à quai)
- Les installations de traction électrique (caténaires),
- Les installations de signalisation,
- Les installations de télécommunication.

Ces travaux sont réalisés à l'intérieur des emprises de travaux du CNM.



La localisation des aménagements ferroviaires est représentée schématiquement sur le plan ci-dessus.

Deux quais le long des voies latérales du CNM sont prévus sur une longueur de 400 mètres et d'une largeur de 6 mètres désaxés par rapport à la ligne ferroviaire Tarascon Sète.

La structure des quais intégrera les réservations pour les équipements ferroviaires des quais (signalisation, caténaires, télécom...) et leur couverture partielle.

## 3.2.2. TRAVAUX SUR LA LIGNE CLASSIQUE TARASCON – SETE

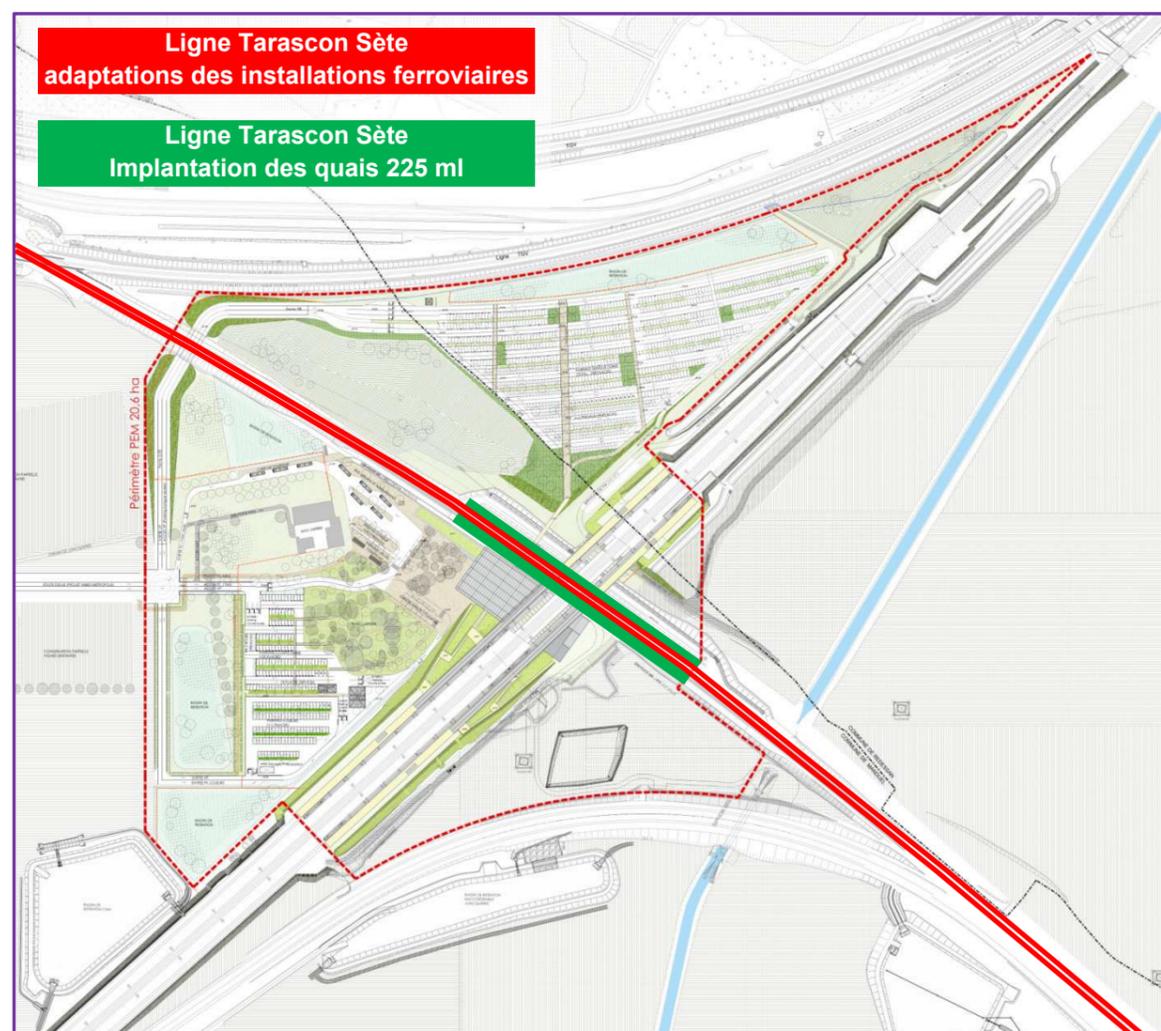
### 3.2.2.1. Création de deux quais pour l'arrêt des trains régionaux

Les travaux d'infrastructures ferroviaires au niveau inférieur consistent à créer des quais de 225 ml de part et d'autre des voies de la ligne classique Nîmes-Tarascon.

Le long de la voie 1 côté Nîmes, le quai aura une largeur unique de 4,70 mètres.

Le long de la voie 2 côté Tarascon, le quai de 4,20 mètres de largeur sera élargi à 7,80 mètres environ dans la partie des escaliers et ascenseur pour tenir compte des flux plus importants au droit de ces accès.

Les quais pourront être allongés à 400 ml de part et d'autre moyennant les terrassements adéquats.



Plan masse extrait des études APD – avril 2016

Des travaux d'adaptation des installations ferroviaires de la ligne Tarascon Sète sont représentés en rouge ci-dessus. Il s'agit principalement des adaptations des installations électriques et des déplacements des câbles situés le long des voies ferrées.

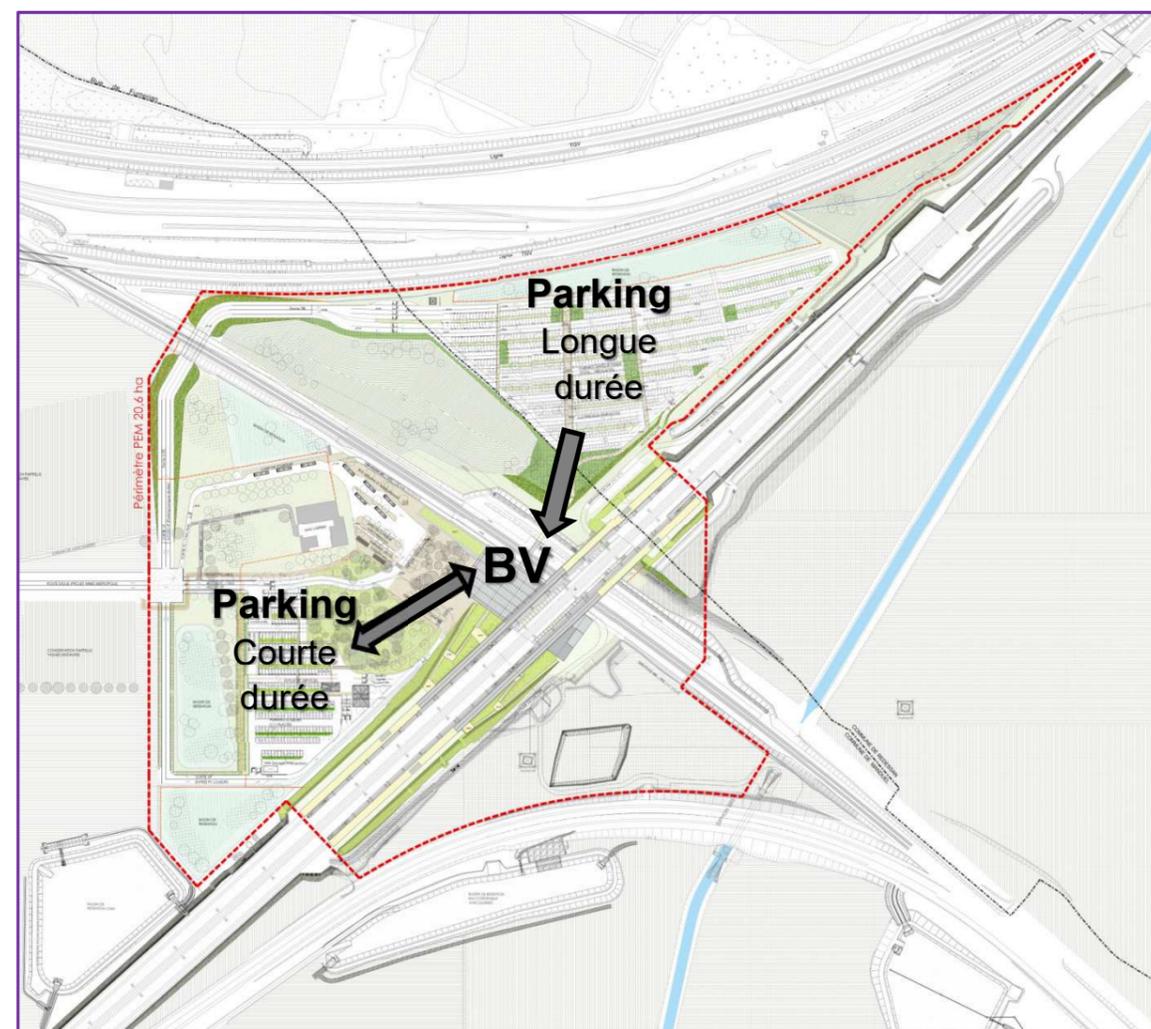
En complément, des travaux de pré terrassement sont prévus comme mesures conservatoires pour préserver la possibilité de créer ultérieurement une troisième voie à quai sur la voie ferrée existante Tarascon-Sète.

## 3.3. LES PARKINGS

Deux zones de parking se répartissent de part et d'autre des voies TER sur le PEM, représentant de l'ordre de 1000 places de stationnement

Une première zone au Nord (760 places environ) est destinée à accueillir les emplacements de stationnement longue durée, tandis que la deuxième zone au sud propose un stationnement de courte durée (100 places environ), voitures de service et loueurs de voitures. Le parking au Nord est relié directement au bâtiment voyageurs par une passerelle passant au-dessus des voies TER. Les parkings accueillent également des places pour les vélos et les motos.

L'ensemble du parking est ponctué de noues plantées régulièrement et traversées par des pontons piétons. Ces noues d'infiltration assurent une gestion propre et écologique des eaux de ruissellement.



Plan masse extrait des études APD – avril 2016

# PROJET GARE NOUVELLE DE NÎMES-MANDUEL-REDESSAN

Un travail paysager est effectué sur les parkings, permettant d'y intégrer harmonieusement panneaux photovoltaïques et végétaux. Il s'agit de masquer l'importance de la présence des voitures et d'apporter du confort pour les voyageurs. En effet, la question de l'ensoleillement et de l'ombre est essentielle pour la conception des espaces extérieurs. L'objectif de la présence de panneaux photovoltaïques sur le site est de produire au moins autant d'électricité qu'en consommera le pôle.

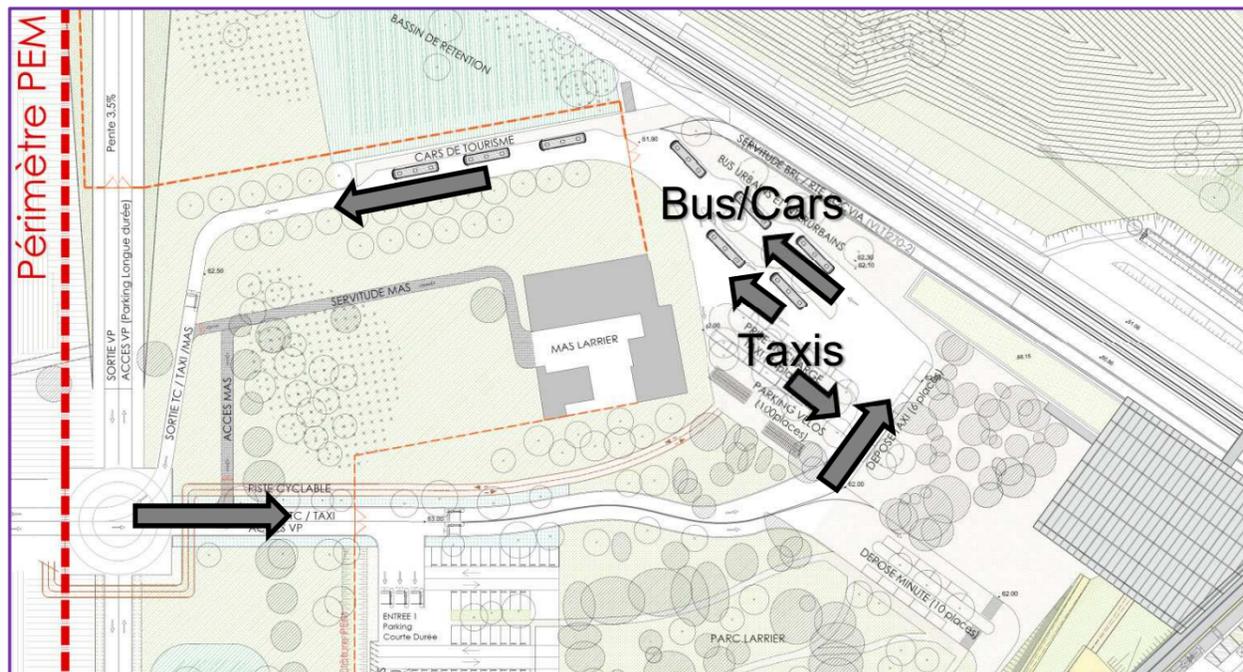
## 3.4. LA GARE ROUTIÈRE

La gare routière, partie intégrante du pôle d'échanges multimodal, est destinée à accueillir :

- Taxis présentant un système propre de dépose et reprise à proximité immédiate du parvis
- Bus de l'agglomération
- Cars départementaux, régionaux, nationaux et internationaux
- Cars de tourisme.

Pour cela, une voie d'accès à sens unique est dédiée à cette gare routière, partant du carrefour central d'accès pour aller plus au Nord, en passant par le parvis (Cf. schéma ci-dessous).

Est présenté ici un principe d'organisation permettant une souplesse d'exploitation et une évolutivité de cette gare routière selon les besoins.

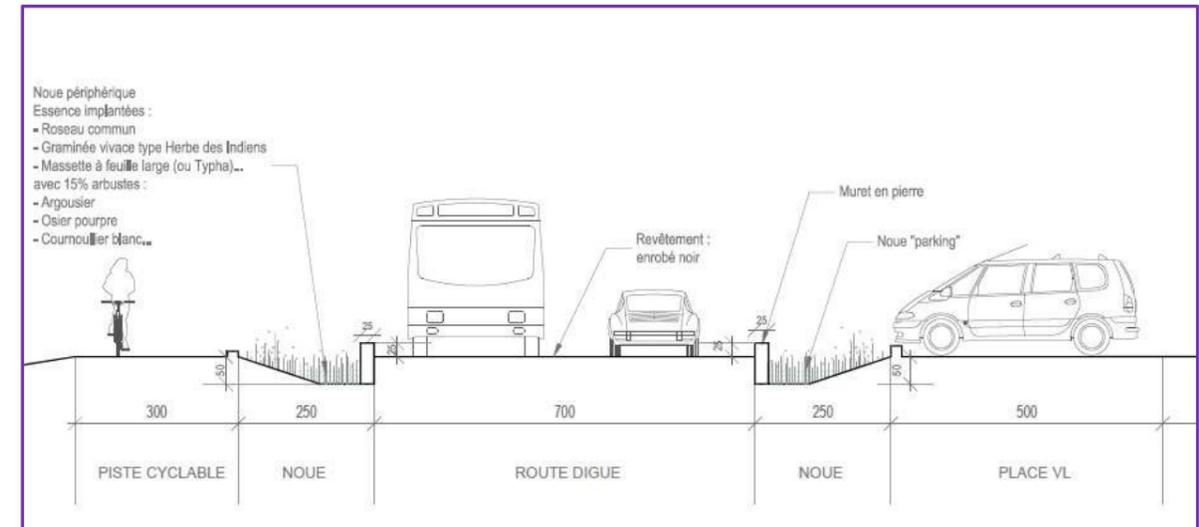


## 3.5. LES VOIES INTERNES AU PÔLE D'ÉCHANGES

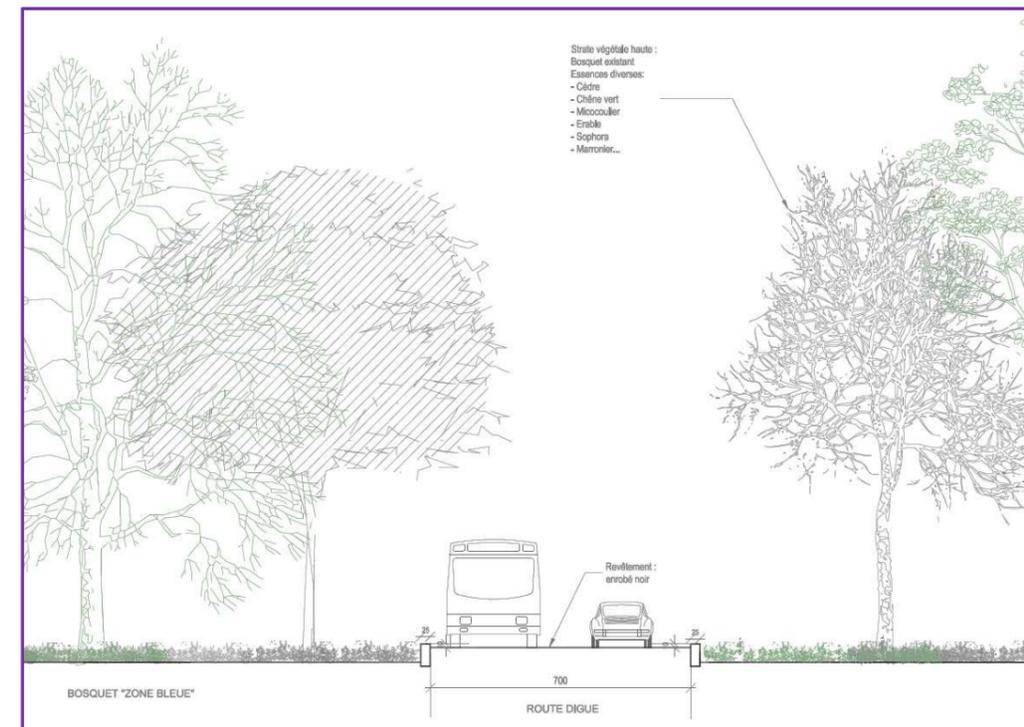
L'avenue de la gare, surélevée par un dispositif de noues plantées et limitée de bordures en pierre, vient en continuité de la route digue plus à l'ouest, et reprend ses mêmes principes d'aménagement.

Les voies internes de desserte du pôle d'échanges sont réalisées en enrobé.

Profil en travers de l'avenue de la gare à proximité du parking courte durée



Profil en travers de l'avenue de la gare dans le bosquet



## 4. APPRÉCIATION SOMMAIRE DES DÉPENSES

L'appréciation sommaire des dépenses permet de connaître le coût global du projet, y compris les acquisitions foncières nécessaires à sa réalisation.

Au stade de l'enquête publique, l'appréciation sommaire des dépenses a pour but, d'une part, de permettre à tous les intéressés de s'assurer que les travaux, ouvrages ou aménagements, compte tenu de leur coût, ont un caractère d'utilité publique, et d'autre part, de sécuriser juridiquement le dossier.

A l'état de ces dépenses publiques, il convient d'ajouter la prise en charge par le maître d'ouvrage du coût du projet (participation d'autres collectivités....).

Les montants présentés ci-dessous sont aux conditions économiques de juillet 2011.

Coût des acquisitions foncières déjà réalisées	2,7 M€
Coût des acquisitions foncières à venir	0,8 M€
Divers réseaux et participation accès	1 M€
Mesures environnementales	0.5 M€
Etudes et Travaux	90 M€
<b>Coût global du projet</b>	<b>95 M€</b>

### 4.1. FINANCEMENT DU PROJET

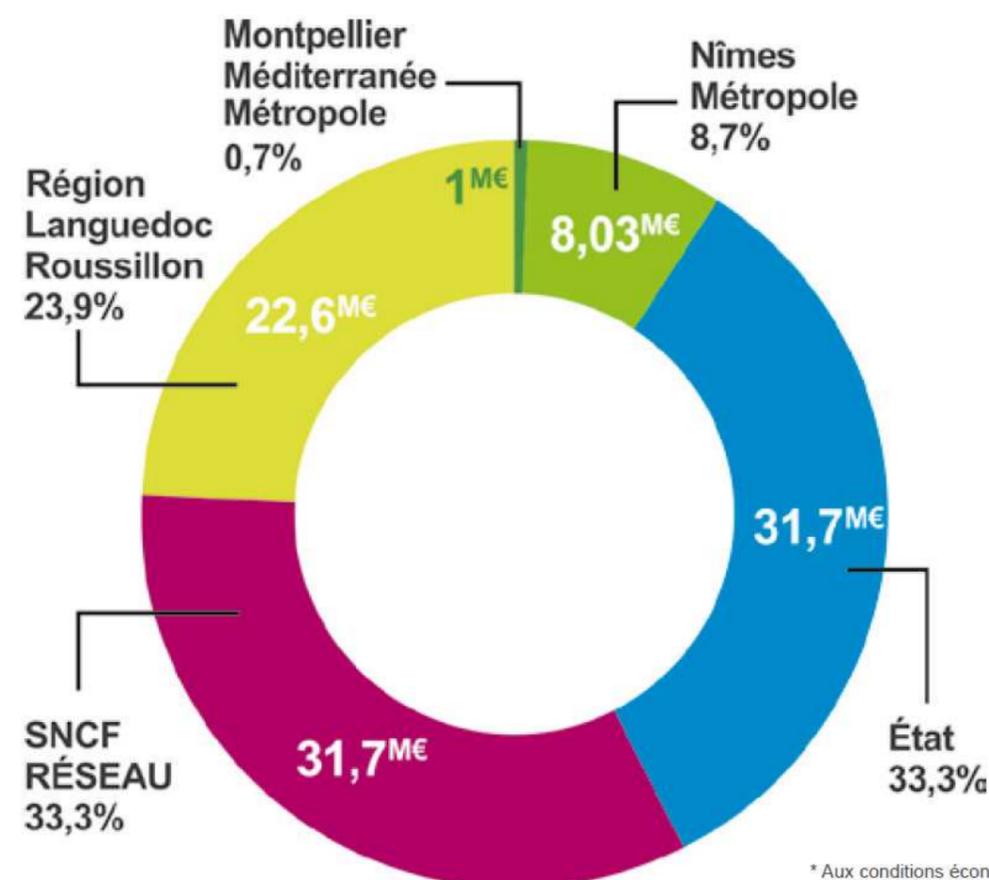
La convention partenariale relative au projet de Gare Nouvelle Nîmes-Manduel-Redessan a été signée le 25 avril 2012.

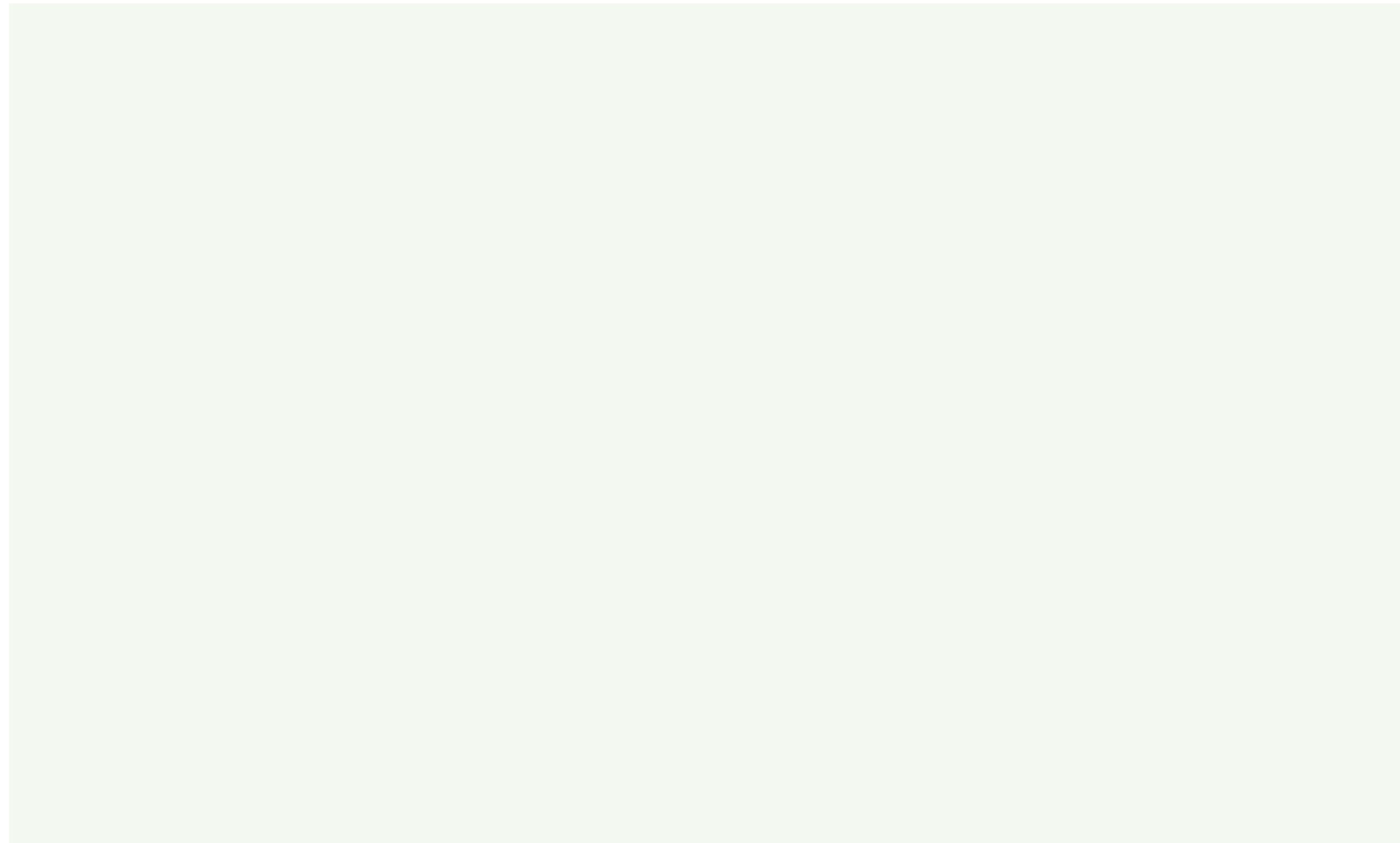
Elle prévoit un coût global d'études et de travaux de 95 millions d'euros valeur juillet 2011.

SNCF Réseau, maître d'ouvrage, assure un tiers du financement du projet, soit 31,7 millions d'euros.

SNCF Réseau porte le projet au nom de ses partenaires. Les partenaires financiers du projet sont :

- L'Etat (31,7 M€)
- La Région Languedoc-Roussillon (22,6 M€)
- La Métropole de Nîmes (8,03 M€)
- La Métropole de Montpellier (1 M€)





**SNCF RESEAU**  
**AGENCE PROJET LANGUEDOC-ROUSSILLON**  
Immeuble Tour Europa – 101, allée de Délos – BP 91 242 – 34011 MONTPELLIER Cedex 1  
Tél : +33 (0) 4 48 18 83 34  
[www.gare2-nimesmanduel.com](http://www.gare2-nimesmanduel.com)

